

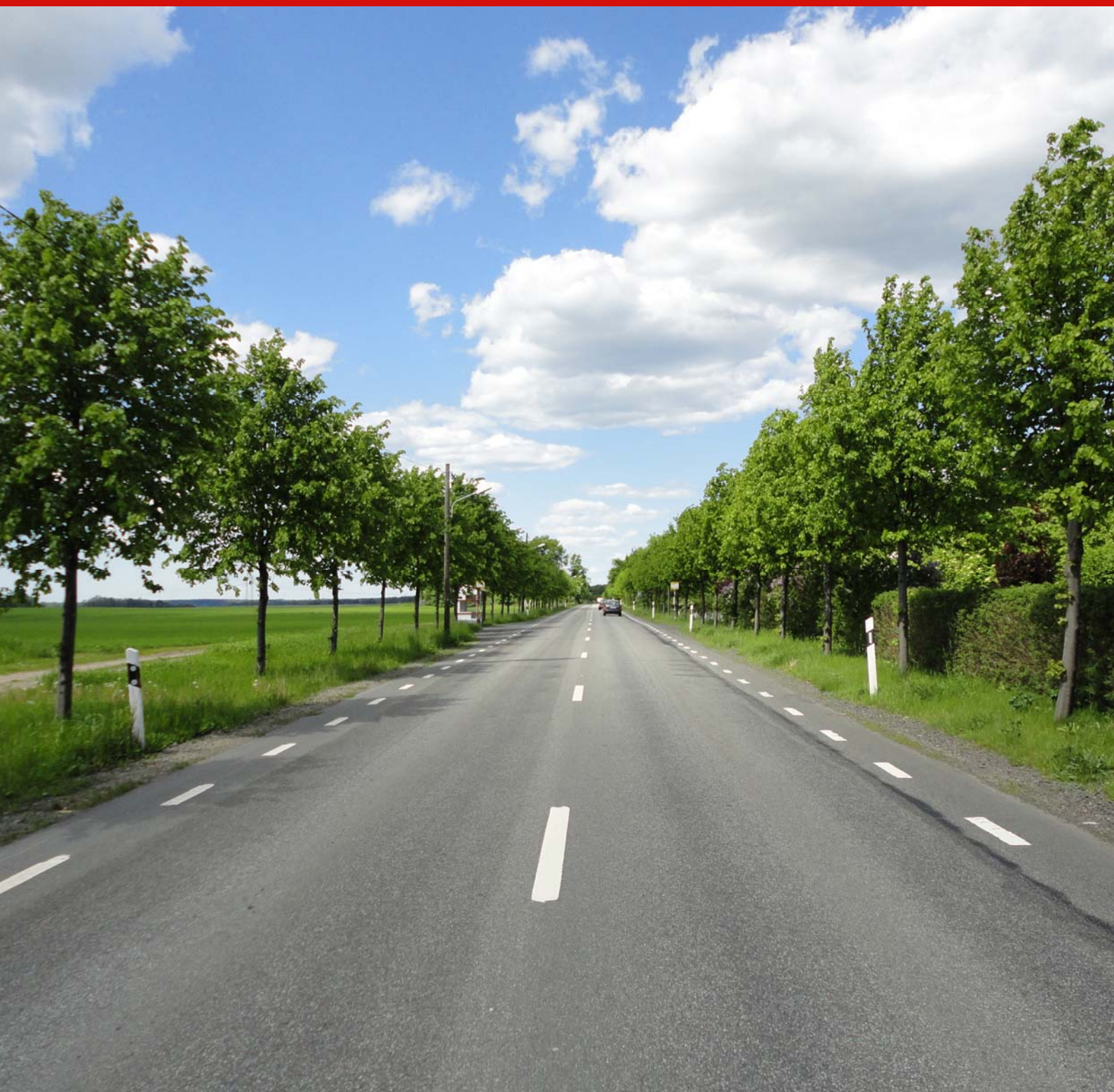
## VÄGUTREDNING

# Väg 19 Kristianstad-Broby, delen Kristianstad-Bjärlöv

Kristianstad kommun, Skåne län

2011-04-21

Projektnummer: 88 1065



## FÖRORD

Detta är utställningshandlingen för vägutredning väg 19 Kristianstad-Bjälöv, som upprättats av Trafikverket, Investering distrikt Syd.

Vägverket tog 1994 fram en vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad – Broby. Enligt dåvarande väghållningsplan skulle väg 19 byggas ut till en 13 meters väg för 90 km/h under perioden 1994-2003. När planen reviderades fanns projektet inte längre med och drevs därför inte vidare i planerings- och projekteringsprocessen.

I nästföljande investeringsplan 2004-2015 fanns återigen två etapper med för utbyggnad;

- Kristianstad/Härlöv – Karpalund, med utbyggnad 2015-2016, samt
- Bjälöv – Hanaskog, med utbyggnad 2012-2013.

2009 påbörjades arbetet med att uppdatera vägutredningen från 1994 utifrån gällande lagstiftning, till exempel Miljöbalken som trädde ikraft 1999, och med den nya målstandarden mötesfri landsväg. Projektet delades i två vägutredningar, delen Kristianstad – Bjälöv respektive delen Bjälöv – Kristianstad.

I nu gällande investeringsplan för åren 2010-2021 finns enbart etappen Bjälöv – Hanaskog med för utbyggnad 2017-2018. För delen Kristianstad – Bjälöv finns för närvarande inga medel avsatta.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande denna vägutredning har godkänts av länsstyrelsen 2010-10-14. Vägutredningen och MKB:n har upprättats under 2009 - 2011 med följande projektorganisation:

### **Beställare:**

Trafikverket  
Box 543  
291 25 Kristianstad  
Tel 0771-119 119

Projektledare: Kerstin Åklundh

### **Konsult:**

Tyréns AB  
Box 27  
291 21 Kristianstad  
Tel 044-689 15 00

Uppdragsansvarig: Viktoria Carlsson

Handläggare: Per Bergström – väg och trafik  
Cristiano Piga – natur och kultur

Foto framsida: Vy utmed väg 19 vid Vinnö.  
Kartmaterial: Copyright Lantmäteriverket ärende nr M 2004/5067.  
Tyréns dokumentinformation: k:\iupdrag\219498\teknik\t\vägutredning kristianstad-bjälöv\väg19 vägutredn kristianstad-bjälöv 110421.doc

## Läsanvisning

De läsare som snabbt vill ta del av bakgrund, syfte och resultat av vägutredningen kan läsa den inledande sammanfattningen.

I rapporten ges inledningsvis en projektbeskrivning med bakgrund och syfte samt en genomgång av tidigare utredningar och beslut som ligger till grund för projektets genomförande.

Efter en genomgång av översiktliga förutsättningar avseende nuvarande väg- och trafikförhållanden, markanvändning, miljö m.m. utreds val av trafikteknisk standard samt ett antal vägkorridorer. Vägsträckan är indelad i fyra delsträckor både när det gäller beskrivning av korridoralternativen och i efterföljande redovisning av förutsättningar och konsekvenser för trafik, miljö och markanvändning.

Kostnadsbedömningar och samhällsekonomiska konsekvenser redovisas därefter och avslutningsvis finns en samlad bedömning med en sammanfattande jämförelse av studerade alternativ.

En miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägutredningen finns som en separat rapport liksom en kompletterande trafikutredning avseende exploateringar kring Härlöv.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>5</b>
<b>1 PROJEKTBEKRIVNING</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1 Bakgrund</b> .....	<b>15</b>
<b>1.2 Planeringsprocessen</b> .....	<b>16</b>
<b>1.3 Nuläge, brister och problem</b> .....	<b>17</b>
<b>1.4 Syfte och mål</b> .....	<b>18</b>
1.4.1 Syfte.....	18
1.4.2 Övergripande transportmål.....	18
1.4.3 Fyrstegsprincipen.....	19
1.4.4 Projekt mål.....	21
<b>2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT</b> .....	<b>22</b>
<b>2.1 Förstudie</b> .....	<b>22</b>
<b>2.2 Vägutredning, fördjupningar och val av korridorer</b> .....	<b>22</b>
<b>2.3 Sammanställning över tidigare valda och bortvalda korridorer</b> .....	<b>23</b>
2.3.1 Delsträcka 1, Härlöv - förbi Karpalund.....	24
2.3.2 Delsträcka 2, Karpalund – förbi Färlöv.....	26
2.3.3 Delsträcka 3, Färlöv – förbi Bjälöv.....	28
<b>2.4 Genomförda investeringar efter tidigare vägutredning</b> .....	<b>30</b>
<b>2.5 Beslut</b> .....	<b>30</b>
<b>3 ÖVERSIKTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>31</b>
<b>3.1 Nuvarande transportsystem</b> .....	<b>31</b>
3.1.1 Vägnät.....	31
3.1.2 Järnvägen Karpalund – Hanaskog.....	35
<b>3.2 Byggnadstekniska förutsättningar</b> .....	<b>36</b>
3.2.1 Berggrund och jordlager.....	36
<b>3.3 Befolkning och bebyggelse</b> .....	<b>38</b>
<b>3.4 Landskapsbild</b> .....	<b>39</b>
<b>3.5 Naturmiljö</b> .....	<b>40</b>
<b>3.6 Kulturmiljö</b> .....	<b>41</b>
<b>3.7 Markanvändning och kommunala planer</b> .....	<b>42</b>
3.7.1 Kompletterande trafikutredning avseende exploatering kring Härlöv.....	42
<b>4 STUDERADE ALTERNATIV</b> .....	<b>45</b>
<b>4.1 Avgränsningar</b> .....	<b>45</b>
<b>4.2 Val av vägteknisk standard</b> .....	<b>46</b>
<b>4.3 Vägkorridorer</b> .....	<b>49</b>
<b>4.4 Delen Kristianstad –Karpalund</b> .....	<b>50</b>
4.4.1 Nollalternativ.....	50
4.4.2 Alternativ Nollplus.....	50
4.4.3 Alternativ Ny sträckning i öster.....	52
4.4.4 Alternativ Ny sträckning i väster.....	55
<b>4.5 Delen Förbi Karpalund</b> .....	<b>58</b>
4.5.1 Nollalternativ.....	58
4.5.2 Alternativ Nollplus.....	58
4.5.3 Alternativ Ny sträckning i väster.....	62
<b>4.6 Delen Karpalund – förbi Färlöv</b> .....	<b>64</b>
4.6.1 Nollalternativ.....	64
4.6.2 Alternativ Nollplus.....	64
4.6.3 Alternativ Ny sträckning i väster.....	70
<b>4.7 Delen Färlöv - Bjälöv</b> .....	<b>72</b>
4.7.1 Nollalternativ.....	72
4.7.2 Alternativ Nollplus.....	72
4.7.3 Alternativ Ny sträckning i öster.....	74



<b>5</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MILJÖN .....</b>	<b>76</b>
<b>5.1</b>	<b>Delen Kristianstad – Karpalund .....</b>	<b>76</b>
5.1.1	Landskapsbild .....	76
5.1.2	Naturmiljö.....	78
5.1.3	Kulturmiljö.....	80
5.1.4	Rekreation och friluftsliv.....	82
5.1.5	Buller och vibrationer.....	83
5.1.6	Luftföroreningar .....	84
5.1.7	Barriäreffekter .....	85
5.1.8	Naturresurser.....	86
5.1.9	Farligt gods .....	87
5.1.10	Sammanfattning delen Kristianstad – Karpalund.....	88
<b>5.2</b>	<b>Delen förbi Karpalund .....</b>	<b>89</b>
5.2.1	Landskapsbild.....	89
5.2.2	Naturmiljö.....	90
5.2.3	Kulturmiljö.....	92
5.2.4	Rekreation och friluftsliv.....	94
5.2.5	Buller och vibrationer.....	94
5.2.6	Luftföroreningar .....	96
5.2.7	Barriäreffekter .....	97
5.2.8	Naturresurser.....	98
5.2.9	Farligt gods .....	99
5.2.10	Sammanfattning delen förbi Karpalund.....	100
<b>5.3</b>	<b>Delen Karpalund – förbi Färlöv .....</b>	<b>101</b>
5.3.1	Landskapsbild.....	101
5.3.2	Naturmiljö.....	102
5.3.3	Kulturmiljö.....	104
5.3.4	Rekreation och friluftsliv.....	105
5.3.5	Buller och vibrationer.....	106
5.3.6	Luftföroreningar .....	107
5.3.7	Barriäreffekter .....	107
5.3.8	Naturresurser.....	108
5.3.9	Farligt gods .....	109
5.3.10	Sammanfattning delen Karpalund – förbi Färlöv.....	110
<b>5.4</b>	<b>Delen Färlöv - Bjälöv .....</b>	<b>111</b>
5.4.1	Landskapsbild.....	111
5.4.2	Naturmiljö.....	112
5.4.3	Kulturmiljö.....	114
5.4.4	Rekreation och friluftsliv.....	115
5.4.5	Buller och vibrationer.....	116
5.4.6	Luftföroreningar .....	117
5.4.7	Barriäreffekter .....	118
5.4.8	Naturresurser.....	119
5.4.9	Farligt gods .....	120
5.4.10	Sammanfattning delen Färlöv - Bjälöv.....	120
<b>5.5</b>	<b>Sammanfattning av konfliktpunkter avseende miljön för de olika korridoralternativen .....</b>	<b>121</b>
<b>6</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR VÄG OCH TRAFIK.....</b>	<b>122</b>
<b>6.1</b>	<b>Övergripande konsekvenser för väg och trafik.....</b>	<b>122</b>
6.1.1	Trafikmängder .....	122
6.1.2	Möjlighet till rast och vilopaus .....	123
6.1.3	Trafiksäkerhet.....	124
6.1.4	Framkomlighet och tillgänglighet.....	125
<b>6.2</b>	<b>Delen Kristianstad – Karpalund .....</b>	<b>128</b>
6.2.1	Biltrafik.....	128
6.2.2	Gång- och cykeltrafik.....	131
6.2.3	Kollektivtrafik .....	132

<b>6.3</b>	<b>Delen förbi Karpalund .....</b>	<b>133</b>
6.3.1	<i>Biltrafik.....</i>	<i>133</i>
6.3.2	<i>Gång- och cykeltrafik.....</i>	<i>134</i>
6.3.3	<i>Kollektivtrafik .....</i>	<i>135</i>
<b>6.4</b>	<b>Delen Karpalund – förbi Färlöv .....</b>	<b>136</b>
6.4.1	<i>Biltrafik.....</i>	<i>136</i>
6.4.2	<i>Gång- och cykeltrafik.....</i>	<i>137</i>
6.4.3	<i>Kollektivtrafik .....</i>	<i>138</i>
<b>6.5</b>	<b>Delen Färlöv - Bjälöv .....</b>	<b>139</b>
6.5.1	<i>Biltrafik.....</i>	<i>139</i>
6.5.2	<i>Gång- och cykeltrafik.....</i>	<i>140</i>
6.5.3	<i>Kollektivtrafik .....</i>	<i>141</i>
<b>7</b>	<b>BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER .....</b>	<b>142</b>
7.1	<b>Delen Kristianstad – Karpalund .....</b>	<b>142</b>
7.2	<b>Delen förbi Karpalund .....</b>	<b>142</b>
7.3	<b>Delen Karpalund – förbi Färlöv .....</b>	<b>143</b>
7.4	<b>Delen Färlöv - Bjälöv .....</b>	<b>143</b>
<b>8</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MARKANVÄNDNING OCH KOMMUNALA PLANER .....</b>	<b>144</b>
8.1	<b>Delen Kristianstad – Karpalund .....</b>	<b>144</b>
8.2	<b>Delen förbi Karpalund .....</b>	<b>147</b>
8.3	<b>Delen Karpalund – förbi Färlöv .....</b>	<b>148</b>
8.4	<b>Delen Färlöv - Bjälöv .....</b>	<b>149</b>
<b>9</b>	<b>REGIONAL UTVECKLING .....</b>	<b>150</b>
<b>10</b>	<b>ETAPPINDELNINGAR .....</b>	<b>150</b>
<b>11</b>	<b>ENERGIEFFEKTIVITET .....</b>	<b>151</b>
<b>12</b>	<b>EKONOMI.....</b>	<b>152</b>
12.1	<b>Anläggningskostnader .....</b>	<b>152</b>
12.2	<b>Samhällsekonomiska konsekvenser.....</b>	<b>153</b>
12.2.1	<i>Beräkningsmodell och förutsättningar.....</i>	<i>153</i>
12.2.2	<i>Resultat .....</i>	<i>154</i>
<b>13</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING .....</b>	<b>156</b>
13.1	<b>Avstämning mot projektmålen.....</b>	<b>156</b>
13.2	<b>Avstämning mot övergripande transportmål .....</b>	<b>157</b>
13.3	<b>Avstämning mot de nationella miljömålen .....</b>	<b>159</b>
<b>14</b>	<b>GENOMFÖRDA SAMRÅD.....</b>	<b>161</b>
<b>15</b>	<b>FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>162</b>
15.1	<b>Hur går arbetet vidare .....</b>	<b>162</b>
15.2	<b>Frågor som kräver särskild uppmärksamhet .....</b>	<b>162</b>
<b>16</b>	<b>REFERENSER .....</b>	<b>165</b>
<b>BILAGOR.....</b>		<b>166</b>

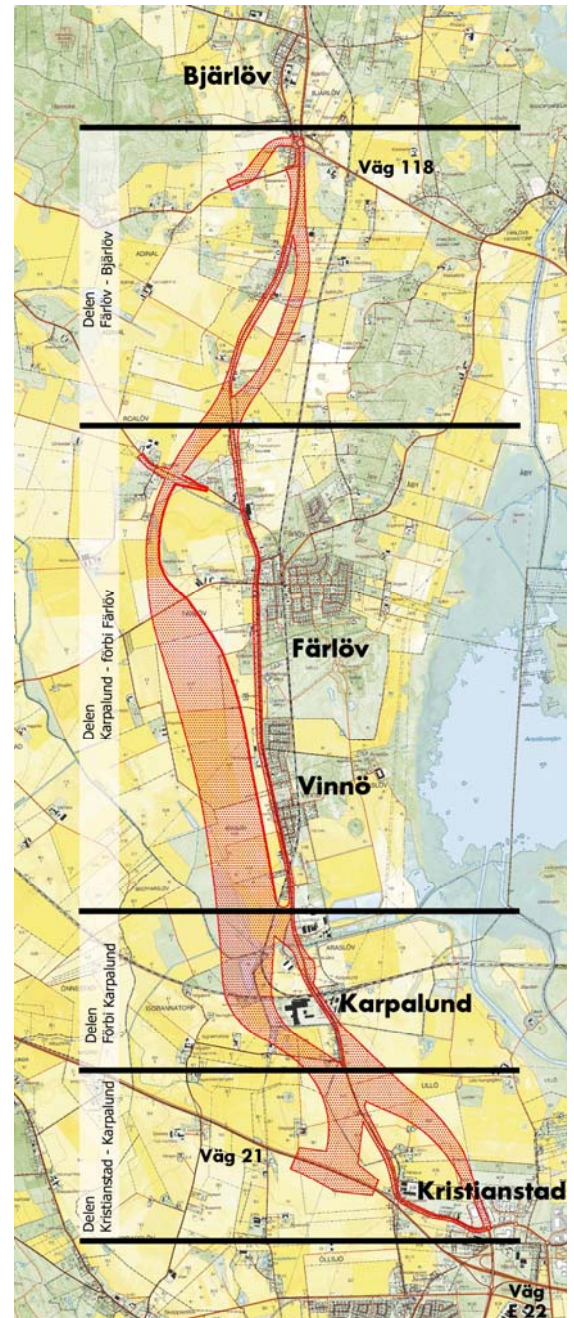
## SAMMANFATTNING

### Bakgrund, syfte och mål

Väg 19 är idag en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Vägen ingår i det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter, som betjänar de skånska färjehamnarna. Vägen har dessutom en viktig funktion för samhällena längs vägen, inte minst som pendlingsväg.

I denna vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för sträckan Kristianstad – Bjälöv, som är cirka 10,5 km lång idag, redovisas alternativa sträckningar (korridorer) och vilka konsekvenser som uppkommer för trafiken, miljö och markanvändning. Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägutredningen är godkänd av länsstyrelsen 2010-10-14. Vägutredningen med MKB ska ligga till grund för val av trafikteknisk standard och vägkorridor.

Målet med projektet är 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 Kristianstad och Bjälöv 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.



Vägutredningens geografiska utsträckning, korridorer mellan Kristianstad och Bjälöv samt indelning i delsträckor

## Studerade alternativ

### *Nollalternativet*

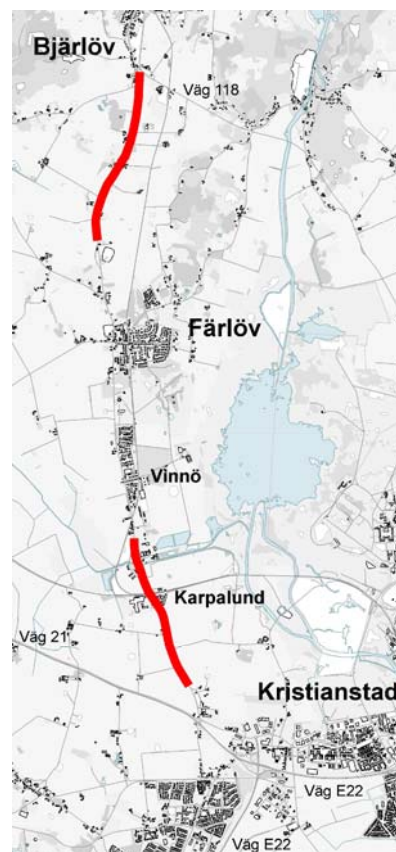
Nollalternativet innebär att inga åtgärder genomförs, det vill säga att väg 19 fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag under överskådlig tid. Driftåtgärder och normalt vägunderhåll genomförs dock.

### *Alternativ Nollplus*

I alternativ Nollplus bedöms det vara möjligt att nå målstandarden 100 km/h på delen från norr om Härlöv till förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket motsvarar drygt 40 % av hela sträckan.

På delen genom Härlöv (cirka 1,6 km) bedöms alternativet inte överensstämma med intentionerna i den fördjupade kommunala översiktsplanen för Härlövsområdet, då de planerade utbyggnaderna i området bygger på ett utökat väg- och gatunät med en ny dragning av väg 19. Med alternativ Nollplus bedöms planerad utbyggnad i området inte kunna genomföras fullt ut enligt den fördjupade översiktsplanen, då väg 19 inte klarar de ökade trafikmängderna. Till följd av ytterligare anslutningar kan den önskade vägstandarden inte heller uppnås på en relativt lång sträcka. En bedömd framtida hastighet på denna del är 50 eller möjligen 60 km/h. Det innebär på sikt sannolikt lägre hastighet än idag.

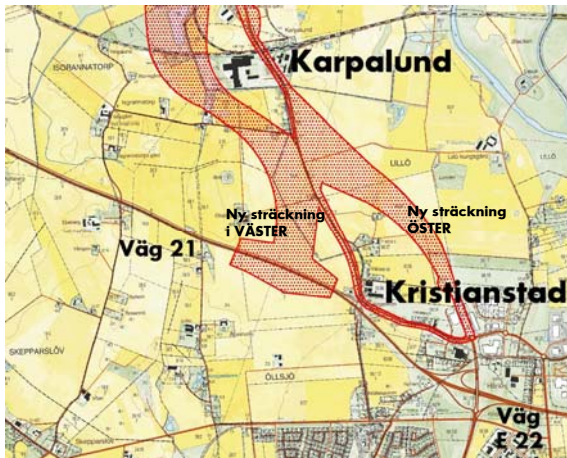
På delen Karpalund – förbi Färlöv har Alternativ Nollplus valts bort med hänsyn till de stora konsekvenser det skulle medföra för kulturmiljövårdens riksintresse för Araslövs farmer samt betydande intrång för boende längs vägen. Alternativet valdes bort i den tidigare vägutredningen 1994 och med den målstandard som nu är aktuell bedöms konsekvenserna bli än större. Åtgärder för att förbättra vägen något för att uppnå en mindre ökning av hastigheten på delar av sträckan är kostsamma och löser heller inte trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter i Vinnö och Färlöv. I bedömningen av alternativ Nollplus förutsätts därför att inga åtgärder görs på delen Karpalund – förbi Färlöv.



*Delsträckor i alternativ Nollplus där det bedöms vara möjligt att nå målstandarden 100 km/h*



### Alternativ Ny sträckning



Alternativ Ny sträckning i ÖSTER respektive VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund.

På samtliga delsträckor finns en korridor i Ny sträckning, utom på delen Kristianstad - Karpalund där två alternativ finns, dels Ny sträckning i öster (med anslutning till Härlöv) och dels Ny sträckning i väster med anslutning till ny trafikplats på väg 21.

Med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor är det möjligt att nå målstandarden 100 km/h längs i princip hela sträckan. I alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund bedöms dock hastigheten genom Kristianstads tätort bli 60 km/h.

## Konsekvenser

### Väg och trafik

Med föreslagen ombyggnad/nybyggnad kommer trafiksäkerheten att öka då vägen förses med mitträcke och sidoområdena ses över. Mötesolyckor och singelolyckor orsakade av avåkning åt vänster elimineras nästan helt med mitträcket. Översynen av sidoområdena kommer att minska allvarlighetsgraden i de olyckor som orsakas av att fordon kolliderar med oeftergivliga föremål som finns nära väggkanten. Tydligare markerade korsningar ökar uppmärksamheten hos bilisten och risken för korsningsolyckor minskar. Ett minskat antal korsningar har också en positiv effekt på trafiksäkerheten.

Transportkvaliteten och framkomligheten bedöms totalt sett öka i samband med utbyggnaden till mötesfri landsväg då det möjliggör en höjning av hastigheten till 100 km/h och ger garanterade omkörningsmöjligheter på tvåfältsträckorna.

Ny gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö ger ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister mellan Färlöv/Vinnö och Kristianstad.

### Nollalternativet

Den fortsatta trafikökningen spår på de problem som redan finns idag. Framkomligheten, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrats och problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för boende och verksamma längs vägen kan förväntas öka.

### Alternativ Nollplus

De positiva effekterna avseende trafiksäkerhet, transportkvalitet och framkomlighet lägre i alternativ Nollplus än i alternativ Ny sträckning, då det bara bedöms vara möjligt att nå målstandarden på delar av sträckan.

På de delar där ombyggnad sker väntas Alternativ Nollplus innebära att tillgängligheten till bostäder och verksamheter försämrats något då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar.



Med ökade hastigheter bedöms säkerheten och tryggheten generellt att minska för gående och cyklister i alternativ Nollplus. Tillgängligheten minskar också till följd av mitträcket samt färre korsningar och anslutningar. Där bebyggelse finns på båda sidor av vägen kvarstår problemen med passager över vägen och särskilt på delen mellan Färlöv och Bjälöv medför alternativ Nollplus en kraftig försämring för de boende att röra sig längs med eller tvärs vägen. Det gäller inte minst för barnen som ska ta sig till och från skolbussen eller in till Färlöv och skolan eller andra målpunkter där. Alternativa färdvägar saknas.

Restiden på den 11 km långa sträckan mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv blir med alternativ Nollplus på samtliga delsträckor knappt 9,5 minuter (jämfört med ca 10 minuter idag).

### **Alternativ Ny sträckning**

En ombyggnad till målstandarden mötesfri väg med 100 km/h på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv väntas innebära en ökning av trafiken i stråket på ca 1 500 f/d. Det är främst trafik till och från Kristianstad som flyttar över från väg 118 till väg 19.

Alternativ Ny sträckning innebär att betydande trafikarbete flyttar över till en säkrare väg. Befintlig väg avlastas avsevärt och blir en lokal väg som ger fortsatt god tillgänglighet till bostäder och verksamheter längs vägen. Då den befintliga vägen utgör parallell sidoväg bedöms också mängden långsamgående trafik bli mycket liten på den nya vägen.

Eftersom den befintliga vägen avlastas avsevärt ökar tillgängligheten, säkerheten och tryggheten också för gående och cyklister jämfört med både Nollalternativet och Alternativ Nollplus. Den planskilda passagerna av väg 2040 mot Norra Strö samt befintlig väg 19 över den nya vägen innebär att trafikanter måste köra omvägen inom Färlöv för att nå väg 19, men samtidigt får gående och cyklister, inte minst skolbarnen, en betydligt säkrare och tryggare iväg in till Färlöv. Detta innebär också att fler kan gå eller cykla till skolan.

Med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor bedöms andelen sträcka med omkörningsfält bli omkring 40 %.

Resvägen förlängs något till ca 11,5 km mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv. Befintlig väg är 11,0 km. Den totala restiden blir ca 7,5 minuter, både i alternativ väst (till väg 21) och öst (till Härlöv) på delen mellan Kristianstad och Härlöv. Det är ca 2,5 minuter mindre än utan ombyggnad.

En ny trafikplats på väg 21 i alternativ Ny sträckning i väster innebär en förbättring av tillgängligheten till de tänkta områdena längst i väster i Kristianstad, samt möjliggör en förbättrad koppling till Öllsjö och Skepparslöv från det övergripande vägnätet. Även kopplingen mellan väg 19 norrut och väg 21 förkortas avsevärt om väg 19 ansluts till väg 21 med en ny trafikplats, drygt 3 km kortare färdväg än i alternativ Ny sträckning i öster. Detta förbättrar inte minst för den tunga trafiken till Kungsborg. Trafikplatsen bedöms vara nödvändig för en mer omfattande utbyggnad av Härlövsområdet. När och i vilken utsträckning dessa utbyggnader genomförs är dock i första hand en kommunal angelägenhet.

Enligt en genomförd kompletterande trafikutredning bör väg 21 byggas ut till 2+2 körfält om en ny trafikplats byggs i föreslaget läge enligt alternativet NY sträckning i väster. Detta för att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter och inte försämra framkomligheten för genomgående trafik på väg 21.

Alternativ Ny sträckning i öster kan kombineras med ny trafikplats på väg 21 förutsatt att gatunätet i västra Kristianstad byggs ut enligt översiktsplanen.

## **Miljö**

### **Nollalternativet**

Nollalternativet innebär kvarstående bullerproblem som förväntas öka i takt med den allmänt ökande trafikbelastningen. Även vibrationerna kan förväntas öka i proportion till ökningen av tunga fordon.

### **Alternativ Nollplus**

Alternativ Nollplus innebär intrång i jordbruksmark samt tomtmark till följd av vägbreddning och nya sidovägar. Utöver detta berörs ett antal boendemiljöer samt natur- och kulturmiljöintressen längs sträckan. Generellt uppkommer buller, barriärer, försämrad tillgänglighet för boende utmed sträckan. Alternativet innebär stora intrång vid bebyggelsen mellan Färlöv och Bjälöv samt vid Karpalund sannolikt även betydande intrång på Karpalunds gård och de närliggande industrifastigheterna söder om järnvägen vilket skulle kunna påverka verksamheten där.

Vid Vinne å berörs höga natur- och kulturvärden. Ån är utpekad som riksintresse för naturvård och nationellt särskilt värdefullt vatten med känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk och musslor samt utter. Utbyggnaden innebär att en ny bro behöver byggas över ån.

### **Alternativ Ny sträckning**

Ny sträckning innebär intrång i jordbruksmark samt påverkan på boendemiljön i form av barriäreffekt och buller för ett mindre antal bostäder utmed sträckningen. Dock innebär det en betydande minskning av såväl buller som barriäreffekt för ett relativt stort antal bostäder utmed befintlig väg. Sammantaget bedöms alternativet ny sträckning innebära mindre påverkan ur boendemiljösynpunkt än alternativ Nollplus.

Stora delar av sträckan berör riksintresset för kulturmiljö – Araslövs farmer – och en ny vägdragnings kommer att störa ägostrukturens mönster som är en viktig del i bevarandevärdet. Korridorbredden har här tagits till rejält för att möjliggöra en så bra anpassning som möjligt av vägen till ägostrukturen och därigenom kunna mildra konsekvensen av den nya strukturen som en ny väg ofrånkomligen innebär.

Vid Vinne å berörs höga natur- och kulturvärden. Ån är utpekad som riksintresse för naturvård och nationellt särskilt värdefullt vatten med känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk och musslor samt utter. Utbyggnaden innebär att en ny bro behöver byggas över ån.

## Ekonomi

De ekonomiska beräkningarna har utförts för följande alternativ:

- **Alternativ Nollplus**  
Ombyggnad till målstandarden mötteseparerad väg 100 km/h på delen från norr om Härlöv till förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket totalt motsvarar drygt 40 % av hela sträckan. På övriga delar sker inga ombyggnader.
- **Alternativ Ny sträckning – med alternativ ÖSTER på delen Kristianstad - Karpalund**  
Utbyggnad av ny mötteseparerad väg för 100 km/h enligt alternativ Ny sträckning på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv, på delen Kristianstad - Karpalund enligt alternativ Ny sträckning i *öster* (via Härlöv).
- **Alternativ Ny sträckning – med alternativ VÄSTER på delen Kristianstad - Karpalund**  
Utbyggnad av ny mötteseparerad väg för 100 km/h enligt alternativ Ny sträckning på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv, på delen Kristianstad - Karpalund enligt alternativ Ny sträckning i *väster* (via ny trafikplats på väg 21).

### Anläggningskostnader

Kostnaderna för respektive alternativ är beräknad med hjälp av Trafikverkets Kompis 06 i prisnivå 2010:

<b>Alternativ Nollplus:</b>	<b>58 Mkr</b>
<b>Alternativ Ny sträckning – med alternativ ÖSTER på delen Kristianstad – Karpalund:</b>	<b>214 Mkr</b>
<b>Alternativ Ny sträckning – med alternativ VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund:</b>	<b>251 Mkr</b>

Den kompletterande trafikutredningen visar att om väg 19 ansluts till väg 21 med en ny trafikplats bör väg 21 byggas ut till 2+2 körfält från trafikplats Härlöv förbi den nya trafikplatsen. Detta för att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter och inte försämra framkomligheten för genomgående trafik på väg 21. Ombyggnaden (anläggningskostnad 23 Mkr) ingår därför i alternativ Ny sträckning i *väster* på delen Kristianstad - Karpalund. Eventuella åtgärder i trafikplats Härlöv har förutsatts lösas utanför detta projekt, då behovet av dessa i huvudsak beror på trafikökningar till följd av exploateringar i Härlövsområdet.

**Samhällsekonomiska konsekvenser**

De direkta samhällsekonomiska effekterna har beräknats med hjälp av Trafikverkets beräkningsmodell EVA. Resultaten av de samhällsekonomiska kalkylerna sammanfattas med en Nettonuvärdeskvot. Denna kvot beskriver hur stor nyttan, det vill säga effekter gällande restid, fordons- och godskostnader, trafiksäkerhet, emissioner, buller samt drift och underhåll, av en investering är i förhållande till totalkostnaden. En positiv nettonuvärdeskvot innebär att investeringen genererar mer nytta över sin livstid än vad det kostar.

Alternativen får följande Nettonuvärdeskvot:

<b>Alternativ Nollplus:</b>	<b>0,4</b>
<b>Alternativ Ny sträckning – med alternativ ÖSTER på delen Kristianstad – Karpalund:</b>	<b>-0,6</b>
<b>Alternativ Ny sträckning – med alternativ VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund:</b>	<b>-1,2</b>

Beräkningarna visar att de positiva effekterna av en ombyggnad, i samtliga alternativ, främst är minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet. Samtidigt innebär ökade hastigheter negativa effekter som ökad drivmedelsförbrukning och ökade utsläpp.

Alternativ Nollplus kan förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering. I alternativ Ny sträckning är investeringskostnaderna avsevärt högre än i alternativ Nollplus. Restidsvinster och reduktionen av antalet trafikskadade är större, men samtidigt ökar trafikarbetet också mer, till följd av längre körvägar. Ökade körhastigheter och ökat trafikarbete medför ökad drivmedelsförbrukning och ökade utsläpp, vilket minskar den sammanlagda nyttan avsevärt.

Alternativ Ny sträckning - med alternativ i VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund, har en Nettonuvärdeskvot på -1,2. Det innebär att den sammanlagda nyttan är negativ, det vill säga ökade kostnader för fordon, miljö (emissioner) och drift- och underhåll är större än vinsten för bland annat restid och trafiksäkerhet.

Alternativ Ny sträckning - med alternativ i ÖSTER på delen Kristianstad – Karpalund, har visserligen en positiv sammanlagd nytta men investeringskostnaderna är betydligt högre än nyttan. Nettonuvärdeskvoten är -0,4 och alternativet kan inte förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering.

I en allsidig samhällsekonomisk bedömning ingår utöver ovan redovisade uppgifter även att ta hänsyn till hur samhällsutvecklingen i övrigt påverkas av vägutbyggnaden.

**Samlad bedömning / Måluppfyllelse**

I alternativ Nollplus bedöms det vara möjligt att nå målstandarderna på delen från norr om Härlöv till förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket motsvarar drygt 40 % av hela sträckan.

Med ökande trafikmängder och på vissa delar ökad hastighet bedöms störningarna generellt öka för de boende längs vägen i alternativ Nollplus, både vad gäller säkerhet och trygghet för gående och cyklister och ökat buller och behov av bullerskydd.

Med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor är det möjligt att nå målstandarderna längs i princip hela sträckan. Lokala hastighetssänkningar vid enstaka korsningar kan bli aktuellt.

Alternativ Ny sträckning innebär att befintlig väg avlastas avsevärt och blir en lokal väg. Det innebär en ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister liksom en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg. Sammantaget bedöms alternativet ny sträckning innebära mindre påverkan ur boendemiljösynpunkt än alternativ Nollplus.

Båda utbyggnadsalternativen bedöms i stor utsträckning medverka till ett flertal av de preciseringsringar av det övergripande transportpolitiska målet som Riksdagen har fastställt, bland annat

- Ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter
- Förbättrad tillgänglighet mellan regioner
- Ökade möjligheter för barn att på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer
- Förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel.
- Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade skall minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Alternativ Ny sträckning bedöms medverka till dessa i större utsträckning än alternativ Nollplus.

Nollplusalternativet på delen Färlöv – Bjälöv motverkar till viss del målen då problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, inte minst för barn och ungdomar, kvarstår och riskerar att försämrats.

Nollalternativet, om inga åtgärder genomförs, bedöms motverka samma mål.

Utbyggnadsalternativen bedöms också medverka till följande nationella miljö kvalitetsmål:

- Levande sjöar och vattendrag
- Ett rikt växt- och djurliv
- Grundvatten av god kvalitet
- God bebyggd miljö

Nollplusalternativet på delen Färlöv – Bjälöv bedöms till viss del motverka målet God bebyggd miljö då boendemiljön riskerar att försämrats, även om bullerskyddsåtgärder kan ge sänkta bullernivåer.

Nollalternativet bedöms motverka samma mål.

Både Nollalternativet och Utbyggnadsalternativen bedöms motverka de nationella miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och frisk luft.

Alternativen med Ny sträckning motverkar i viss utsträckning målet Ett rikt odlingslandskap genom att jordbruksmark tas i anspråk och fragmenteras.

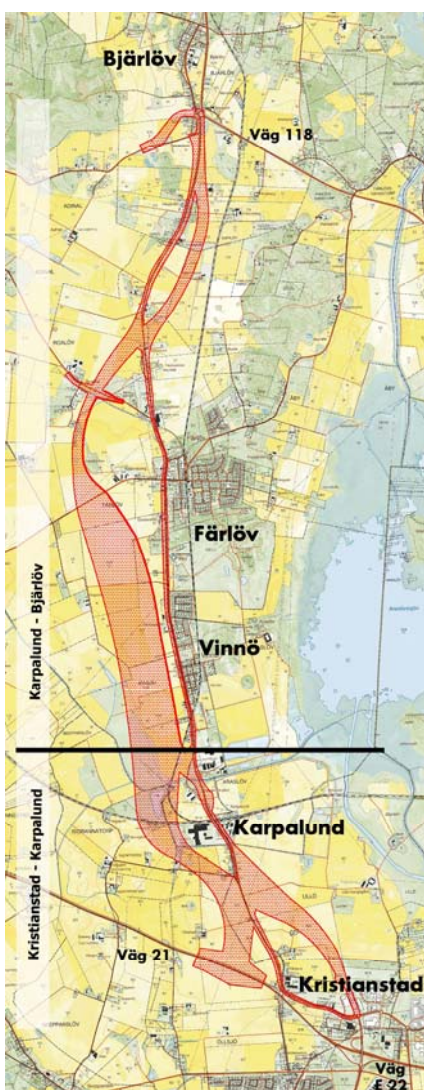


## Etappindelning

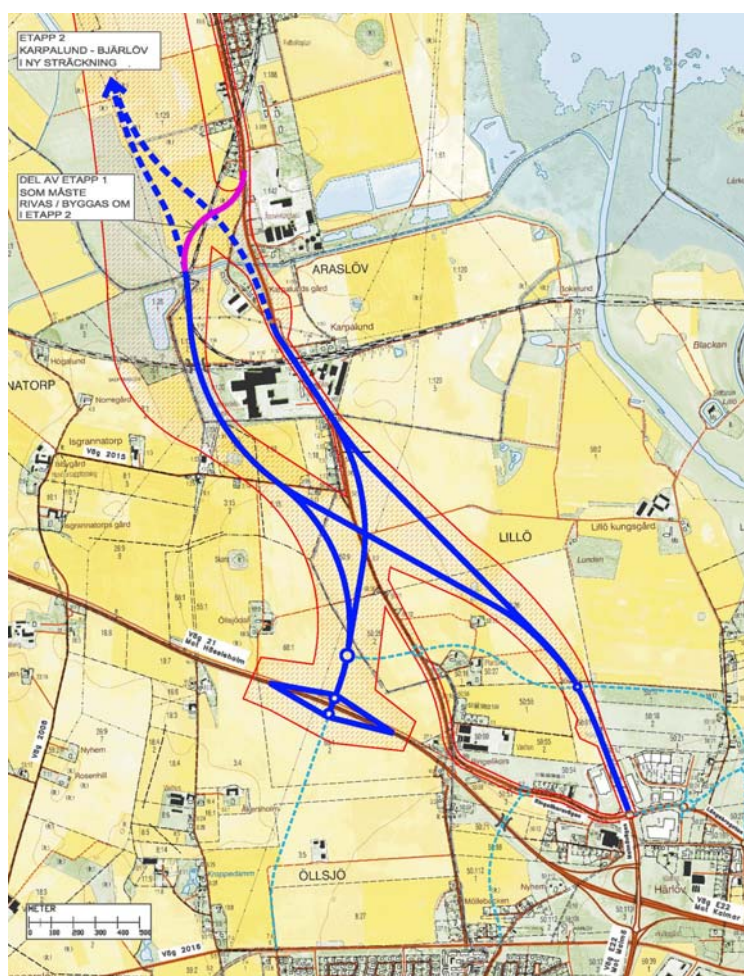
Förslag till möjlig etappindelning är:

1. Kristianstad –Karpalund
2. Karpalund – Bjälöv

Den exakta etappgränsen kan variera beroende val av korridor. En kombination av alternativ Ny sträckning i Väster förbi Karpalund och Nollalternativet eller Alternativ Nollplus på delen Karpalund – Förbi Färlöv innebär en anslutning med en linjeföring som inte möjliggör hastigheter över 70 km/h (cerise väglinje redovisad i figur nedan). Det innebär också att ca 700 m väg måste byggas om/rivas om väg 19 i ett senare skede fortsätter i ny sträckning förbi Vinnö och Färlöv.



Förslag till möjlig etappindelning.



Exempel på sträckningar i olika korridor-kombinationer i Etapp 1, Kristianstad-Karpalund. I alternativ Ny sträckning i väster förbi Karpalund måste ett ca 700 m långt vägvsnitt byggas om / rivas i etapp 2 vid fortsatt utbyggnad i ny sträckning

## **Fortsatt arbete**

Vägutredningen med tillhörande MKB kommer att remitteras till länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och organisationer.

Då remissrundan har genomförts kommer Trafikverket att sammanställa de yttranden som kommer in och remittera till länsstyrelsen för deras yttrande. Med detta samlade beslutsunderlag tar Trafikverket sedan ställning till val av korridor och trafikteknisk standard. En beslutshandling upprättas som sammanställer denna process samt redovisar vilka beslut som fattas.

Nästa steg i vägplaneringen är framtagande av arbetsplan. När den fastställts och vunnit laga kraft ger den juridiskt tillträde till mark som behövs för att bygga vägen. I dagsläget finns inga pengar avsatta för byggande inom perioden 2010-2021 och därför påbörjas inte heller arbetet med arbetsplanen.

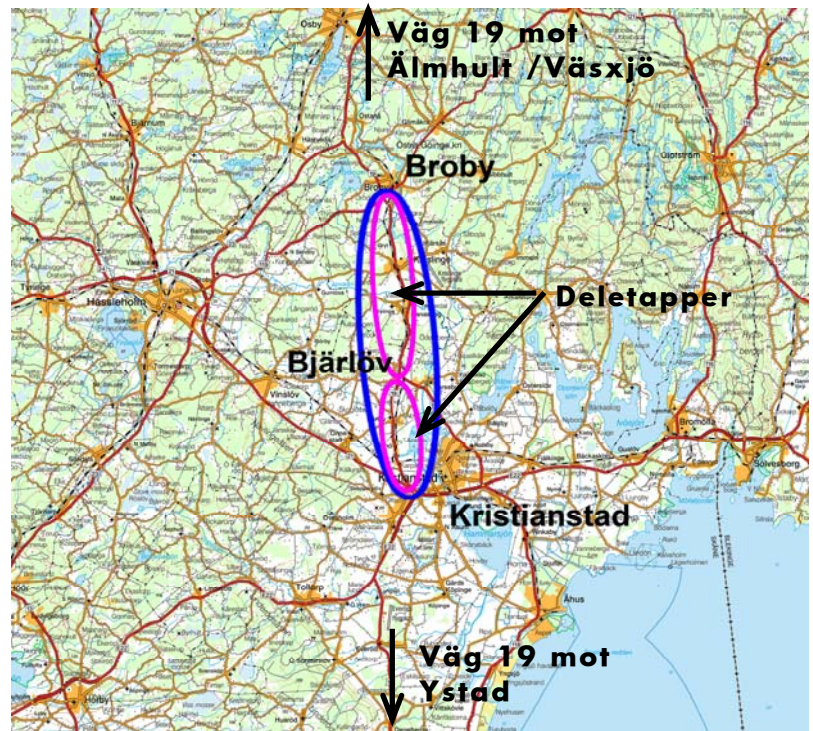


## 1 PROJEKTBEKRIVNING

### 1.1 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. 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.

Kollektivtrafiken har under den senaste 10-årsperioden ökat kraftigt och har successivt byggts ut med flera expressbusslinjer och täta avgångar med regionalbussar.



Översikt över området.

Den aktuella vägsträckan mellan Kristianstad och Broby, Kristianstads och Östra Göinges kommuner, har till stora delar brister avseende inte minst trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är låg med smal vägbana utan mötesseparering, med en linjeföring som ger dåliga siktförhållanden och med många korsande vägar och utfarter inte minst i de byar som passeras.

Vägverket tog 1994 fram en vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad – Broby. Olika tänkbara korridorer studerades i vägutredningen, både längs befintlig väg och i nya sträckningar. Enligt väghållningsplanen skulle väg 19 byggas ut till en 13 meters väg. Ambitionen var att skapa en linjeföring som möjliggör en hastighet på 90 km/h. En kort sammanfattning av tidigare utredningsalternativ och beslut finns i kap 2.3.

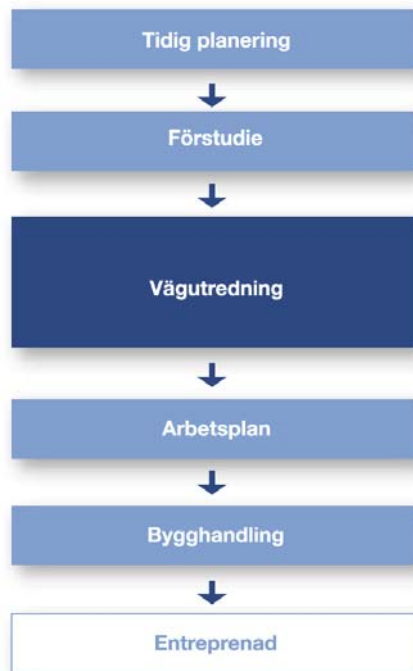
I Trafikverkets investeringsplan som gäller för åren 2010-2021 finns inga medel avsatta för utbyggnad av väg 19 mellan Kristianstad och Bjälöv. Med nuvarande planering blir därför byggstart någon gång efter 2021.

Sedan vägutredningen upprättades 1994 har Miljöbalken tillkommit. Enligt Miljöbalken krävs alltid en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vid byggnation av väg. Någon separat miljökonsekvensbeskrivning fanns inte i vägutredningen från 1994 och Trafikverket har därför tagit fram en ny vägutredning med MKB, MKB godkänd 2010-10-14. Utredningen delas dessutom upp i två etapper, Kristianstad-Bjälöv och Bjälöv-Broby, samt anpassas efter den nya målstandarden mötesfri landsväg.

## 1.2 Planeringsprocessen

Vid nybyggnad eller ombyggnad av statliga vägar är planeringsprocessen reglerat i lagstiftningen samt Trafikverkets riktlinjer och handböcker.

Hur de olika vägobjekten skall prioriteras styrs bland annat av den nationella väghållningsplanen och av regionala transportinfrastrukturplaner.



*Planeringsprocessen.*

Planeringsprocessen omfattar faserna planering och projektering. **Vägplaneringsfasen** innefattar normalt en **förstudie**- och en **vägutredningsfas**. Vägplaneringen har ofta föregåtts av behovs- och problemstudier i samband med den långsiktiga planeringen.

I inledningsskedet görs normalt en **förstudie**. Där klargörs de viktigaste förutsättningarna och ett lämpligt avgränsningsområde avgränsas inför det fortsatta arbetet.

Om det finns tänkbara alternativa korridorer eller alternativa valmöjligheter av trafikteknisk standard genomförs en **vägutredning**. De olika alternativen analyseras och jämförs med avseende på måluppfyllelse, kostnader, konflikter med markanvändning och miljöintressen m.m. I vägutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som är godkänd av länsstyrelsen. Även "nollalternativet", d.v.s. att projektet inte genomförs och konsekvenserna av detta, vägs in i jämförelsen.

Efter samråd rekommenderar väghållaren ett av alternativen inför projekteringsfasen.

Vägprojekteringsfasen omfattar upprättandet av arbetsplan och bygghandling.

Syftet med en **arbetsplan** är att väghållaren ska erhålla s.k. vägrätt, normalt genom fastställelse av arbetsplan. Vägrätt innebär att väghållaren har ensam tillgång till det markområde som erfordras för vägens byggande, drift och brukande och som redovisats som vägområde i arbetsplanen. I arbetsplanen tas ett omfattande tekniskt underlag fram och vägens utformning redovisas inom ett markerat vägområde.

**Bygghandlingen** utgör underlag för upphandling och genomförande av själva anläggningsarbetet och innehåller främst ritningar, beskrivningar samt mängd- och kostnadsuppgifter.

## 1.3 Nuläge, brister och problem

Väg 19 genom Skåne är ett viktigt regionalt stråk mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Vägen ingår i det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter via de skånska färjehamnarna. Vägen mellan Kristianstad och Broby har också en viktig lokal funktion för samhällena längs vägen och används i stor utsträckning för arbetspendling.

Vägsträckan mellan Kristianstad och Bjälöv är idag cirka 10,5 km lång. Trafikflödet varierar mellan 2 800 – 8 100 fordon per dygn, med de största flödena närmast Kristianstad. Andelen tung trafik är drygt 10 %.

Vägbredden varierar idag mellan 6,0 och 13 m. På merparten av den aktuella sträckan (68 %) är vägen mindre än 9 m bred. Norr om Färlöv finns ett avsnitt på cirka 2,5 km där vägbredden är mindre än 6,5 m. Närmast Bjälöv är vägen 13 m bred på en cirka 0,9 km lång sträcka.

Hastighetsgränsen varierar mellan 50 och 80 km/h. 50 km/h råder på delen genom Härlöv i Kristianstad samt genom Färlövs samhälle. 80 km/h gäller på en kort sträcka strax söder om Bjälöv. Huvuddelen av sträckan har 70 km/h. Sammantaget har cirka 93 % av sträckan en hastighetsgräns på 70 km/h eller lägre.

Den aktuella vägsträckan mellan Kristianstad och Bjälöv har till stora delar brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägens standard är generellt låg. Vägbanan är smal och saknar mötesseparering, Linjeföring och profil ger på vissa delar dåliga siktförhållanden och det finns många korsande vägar och utfarter, inte minst i de samhällen som passeras och på sträckor med mycket randbebyggelse.

För de boende som har utfarter mot väg 19 utgör det ett riskmoment att köra av och på den tidvis intensivt trafikerade vägen. Närliggande hus utsätts också för störningar från trafiken, främst buller.

Enligt olycksdatabasen STRADA har det under en 5-årsperiod (2005-2009) skett totalt 17 olyckor med personskada som följd på den aktuella sträckan för utredningen. Totalt har 22 personer skadats i olyckorna. En av olyckorna var en dödsolycka, där en bilförare omkom efter att ha kört av vägen, troligen på grund av sjukdom. En person har blivit svårt skadad i en korsningsolycka. 20 personer har skadats lindrigt. Enligt uttag ur polisens registrering av viltolyckor har ett 15-tal olyckor med vilt rapporterats under samma femårsperiod. Olyckorna är spridda över sträckan mellan Karpalund och Bjälöv och nästan alla utgör kollision med rådjur.

Regionbusslinje 549 trafikerar vägen på delen mellan Kristianstad och Färlöv. Sju hållplatser är placerade längs väg 19 där bussresenärer måste passera vägen. Skolbussar trafikerar vägen mellan Färlöv och Bjälöv och stannar för att ta upp eller släppa av skolbarn på ett par ställen i oskyddade lägen direkt utmed väg 19.

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande är bristfällig. Problemet är särskilt stort på delen mellan Färlöv och Bjälöv där alternativ gång- och cykelväg saknas och där ett flertal fastigheter ansluter till vägen.

Trafikutvecklingen tyder på att trafikmängderna kommer att fortsätta att öka i framtiden. En intensivare trafik medför att problemen med säkerhet och framkomlighet kommer ytterligare försämrats.



## 1.4 Syfte och mål

### 1.4.1 Syfte

Vägutredningens syfte är att, tillsammans med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, tjäna som underlag för Trafikverkets beslut vad gäller val av trafikteknisk standard och framtida vägsträckning. I vägutredningsskedet redovisas alternativa vägsträckningar i form av terrängkorridorer, vars bredd bestäms av lokala förhållanden. Även möjligheterna att bygga om eller åtgärda befintlig väg redovisas. Utredningen skall också ge underlag för prioriteringsbeslut som styr i vilken ordning vägprojekt ska utföras. 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, utan beskrivningen ska främst ligga till grund för val av korridor. I nästa skede, Arbetsplaneskedet, görs en mer detaljerad projektering av vägen och beskrivning av dess påverkan utmed den valda korridoren.

### 1.4.2 Övergripande transportmål

I maj 2009 tog riksdagen beslut om de nya transportpolitiska målen enligt regeringens förslag i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter, prop 2008/09:93". Det övergripande målet för transportpolitiken är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet".

Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet berör tillgänglighet genom resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

**Funktionsmålet.** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

**Hänsynsmålet.** Transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet föreslås följande preciseringar:

#### **Funktionsmålet:**

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämförbart samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafik miljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

## Hänsynsmålet:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransport området och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

## 1.4.3 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 tillämpar Trafikverket den så kallade fyrstegsprincipen 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.

**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.

**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.

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

Nedan följer en genomgång av hur analyser och val av åtgärder i det aktuella projektet kan kopplas till fyrstegsprincipen:

## **Steg 1 och 2:**

Trafikverket har ett nationellt sektorsansvar för bland annat trafiksäkerhet. Arbetet med att effektivisera vägnätets användning, gynna kollektivtrafiken, minska transportsektorns negativa miljöpåverkan och påverka människor till ett säkrare och hållbarare körsätt pågår ständigt på ett övergripande plan, både på nationell, regional och lokal nivå. De objekt som har definierats i Trafikverkets långsiktiga planer består av vägsträckor där Trafikverket tagit ställning att åtgärderna enligt steg 1 och 2 inte räcker till för att uppnå målen.

Detta bekräftas för väg 19 i tidigare genomförda utredningar, både förstudie och tidigare vägutredning, som visar på en rad brister med den utformning väg 19 har idag och därmed inte har tillräckligt bra standard i förhållande till dess funktion. Efter dessa utredningar har bedömningen gjorts att det behövs nyinvesteringsåtgärder för att komma till rätta med problemen.

## **Steg 3:**

Eftersom nybyggnad av väg i ny sträckning innebär stora kostnader, skapar intrång, förbrukar naturresurser och orsakar miljöpåverkan är det väsentligt att jämföra nybyggnadsalternativen med möjligheten till ombyggnader i befintlig vägsträckning. Detta sker just i vägutredningsskedet där nyttan och konsekvenserna av åtgärder i befintlig vägsträckning jämförs med nysträckningsalternativen.

För väg 19 prövas i vägutredningen utbyggnadsåtgärder i befintlig sträckning längs hela sträckan.

## **Steg 4:**

På de vägsträckor där ombyggnadsåtgärder är orimliga, d.v.s. där man inte kan nå upp till önskad standard utan att konsekvenserna utmed vägen blir för stora, återstår alternativet att bygga i ny sträckning.

För väg 19 prövas i vägutredningen utbyggnadsåtgärder också i ny sträckning längs hela sträckan.

## 1.4.4 Projekt mål

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. I utredningen redovisas även vilka möjligheter som finns att bygga om eller åtgärda befintlig väg.

Den önskade standarden ("målstandard") på väg 19 mellan Kristianstad och Bjälöv 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 genomfarer.

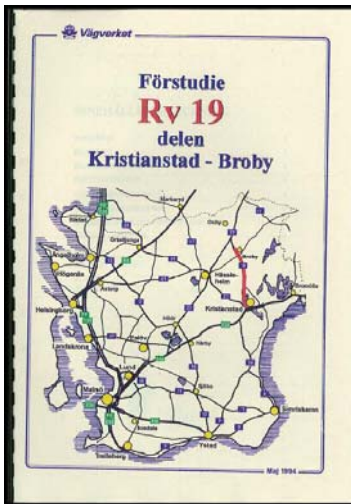


*Mötesfri landsväg.*



## 2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

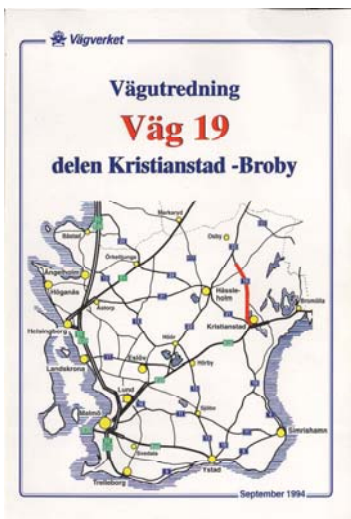
### 2.1 Förstudie



Vägverket lät göra en förstudie för väg 19 mellan Kristianstad och Broby, år 1994. Förstudien överlämnades till berörda kommuner och länsstyrelsen för yttrande.

Länsstyrelsens synpunkter har i stor utsträckning beaktats i utredningsarbetet. Länsstyrelsens önskemål om en arkeologisk utredning, steg 1, kulturhistoriska fördjupningar samt mer detaljerade studier angående vattenskydd har dock inte gjorts i detta skede. Dessa arbeten kommer göras i arbetsplaneskedet.

### 2.2 Vägutredning, fördjupningar och val av korridorer



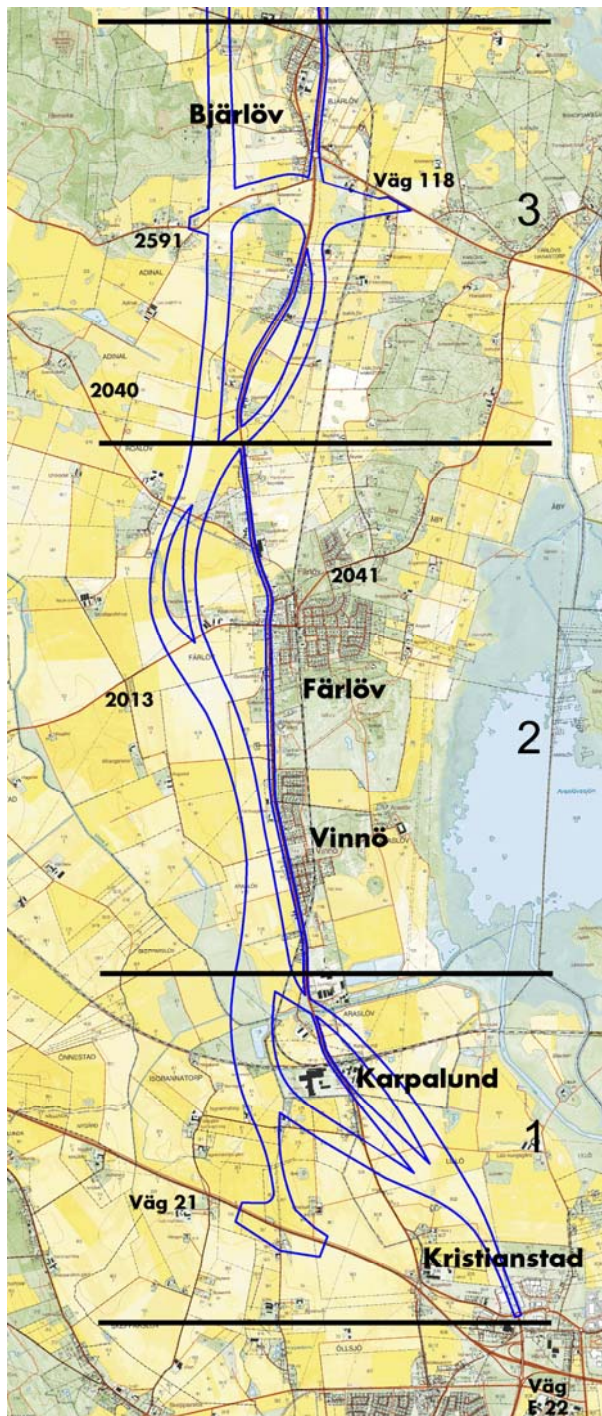
Vägverket tog 1994 fram en vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad – Broby. Olika tänkbare korridorer studerades i vägutredningen, indelade i sex olika delsträckor. Enligt väghållningsplanen skulle väg 19 byggas ut till en 13 meters väg. Ambitionen var att skapa en linjeföring som möjliggör en hastighet på 90 km/h.

Vägutredningen var ute på remiss under 1995 och flera fördjupningar gjordes under 1995-1996. Efter detta tog Vägverket fram ett dokument, "Val av korridor och sammanfattning av remissvar, 1996-02", som beskriver de val av korridor och vägstandard som skulle ligga till grund för det fortsatta arbetsplaneskedet.

Vägverket lät ta fram en översiktlig arkeologisk utredning för väg 19, Kristianstad – Broby 1995.

Avseende tagna beslut för ovanstående handlingar se vidare kap 2.5

## 2.3 Sammanställning över tidigare valda och bortvalda korridorer



Nedan följer en sammanfattning/ sammanställning över de fyra olika delsträckorna ur vägutredningen från 1994 inklusive fördjupade studier 1995 som motsvarar den nu aktuella sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv samt vilka korridorer som då valdes respektive valdes bort.

Texten i sammanställningen nedan som är markerad med gråtonad bakgrund kommer från "Vägutredning 1994" samt "Val av vägkorridor och sammanställning av remissvar 1996"

*Korridorer och delsträckor från tidigare vägutredning utförd 1994*

### **2.3.1 Delsträcka 1, Härlöv - förbi Karpalund**

#### **Möjligheterna att förbättra befintlig väg**

Enligt översiktsplanen för Härlövsområdet fortsätter väg 19 i ny sträckning norrut från trafikplats Härlöv. Med denna som utgångspunkt blir förbättringar längs befintlig väg egentligen endast aktuella på avsnittet norr om avtagsvägen till Lillö Kungsgård (norr om Ringelikors).

Befintlig väg har på avsnittet norr om avtagsvägen en varierad bredd, vanligen mellan 8-8,5 m. En breddning av vägen till 13 m innebär således all nuvarande väg måste breddas ca 5 m. Den befintliga vägens linjeföring är inte tillräcklig för att uppnå god standard vid 90 km per timme. Siktsträckorna blir för korta. Inte minst vid järnvägsbron där vägens nuvarande utformning ligger långt under minimistandarden för 90 km per timme. En ny linjeföring måste således till om hastigheten ska kunna höjas från nuvarande 70 km per timme.

Bron över järnvägen mot Hässleholm är 11,5 m bred och måste därför breddas. Breddningen bedöms kunna utföras genom att bygga till en ny brodel. Detta förhållande låser vägens läge och i viss mån dess riktning vid passagen över bron. Förbättrad linjeföring innebär att vägen måste lyftas ca 1,5 m på ömse sidor om bron. Anpassningen till omgivningen försvåras, det visuella intrånget ökar.

Befintlig bro över Vinne å är 11,5 m bred. Där föreslås en ny bro omedelbart väster om den befintliga. Det nya broläget ger möjlighet till en fortsatt ny vägdragnings väster om bebyggelsen. Den övergripande linjeföringen blir då också något bättre. Lutningsförhållandena kan också förbättras något.

#### **Ny sträckning öster om Karpalund**

Korridoren passerar diagonalt genom Karpalund. Öster om stationsområdet och väster om gamla sockerbruket Båda järnvägarna passeras planskilt, vilket innebär att betydande bankar måste byggas upp på båda sidor om järnvägs korsningarna. I båda fallen lyfts vägen, som mest vid järnvägs passagen 7-8 m över motsvarande marknivåer. God linjeföringsstandard innebär att vägens lägsta punkt invid Vinne å ligger ca 2 m över mark. Med linjeföring nära minimigränsen så kan man komma ner till ca 1 m.

De samlade intrycket blir ändå att en förhållandevis massiv vägbank byggs upp mellan järnvägarna. Även visuellt. Höjd och siktförhållandena blir sådana att befintliga vägar inte bör anslutas där korridoren skär nuvarande sträckning. Vinnö får anslutas västerut i höjd med nuvarande järnvägs korsning. Södra delen av Karpalund blir svår att ansluta. Passage under järnvägen mot Hässleholm innebär att tunneln hamnar under grundvattenytan med ökade kostnader och risk för sättningar som följd. Det blir också svårt att komma upp före Vinne å. Lutningsförhållandena blir sådana att god standard inte kan uppnås. Passage under Vinne å måste anses som orimligt.

#### **Ny sträckning väster om Karpalund**

Inriktningen mot ett läge väster om Karpalund (och Vinnö) innebär en kraftigare böj åt väster. Korridoren passerar sydväst om Karpalunds södra delar och kan därifrån ansluta till de korridorer som redovisas väster om Karpalund och Vinnö. Denna korridor innebär att nuvarande väg kan anslutas söder om Karpalund. Man slipper en hel del av anslutningsproblematiken ovan.

Två lägen kan tänkas väster om Karpalund. Antingen väster om reningsdammarna där korridoren utnyttjar en befintlig höjdrygg i terrängen rör att passera planskilt över järnvägen. Eller omedelbart öster om reningsdammarna där en samförläggning görs mellan vägen och järnvägen. Redovisad korridor inrymmer båda lägena.



### Ny sträckning i väster från väg 21

Svårigheterna att passera genom Karpalund har medfört att även lägen väster om Karpalund har studerats. Från dessa lägen är det naturligt att väg 19 söker sig ner mot väg 21. Anslutningar av befintligt vägnät sker utan problem på ömse sidor av Karpalund. Förbindelsen på norra sidan samordnas med tillfarten till Vinnö.

Läget för anslutningen till väg 21 styrs av ambitionen att skapa en attraktiv förbindelse inte minst mot Kristianstad. Av detta skäl bör trafikplatsen ligga så långt österut som möjligt. En koppling till väg 21 innebär att förutsättningarna förändras. En ytterligare anslutning tillkommer på sträckan mellan Härlöv och Önnestad. Det gör att trafiken längs väg 21 får vidkännas ytterligare en störning. Genomgående trafik på väg 19 får också försämringar. Förutom att ledas via E22 får man i ett västligt alternativ även färdas ett stycke längs väg 21 till nackdel för orienterbarhet och framkomlighet.

### Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse

- Samtliga alternativ utom nollalternativet ger konsekvenser för det stora riksintresset för kulturminnesvård, Araslövs farmer.
- Alternativ i väster (D) passerar ett känsligt parti med fågelrika strandängar vid Vinne å.
- En utflyttning av vägen i nytt läge ger förbättrad bullermiljö för de boende utmed nuvarande väg.
- Alternativet förbättring av befintlig väg (A) medför fastighetsinlösen vid Karpalund.

### Vald korridor

Valda korridorer är:

Ny sträckning från Härlöv norrut från trafikplats Härlöv samt i befintlig sträckning förbi Karpalund (prickad sträckning i figur nedan).



Valda och bortvalda korridorer på delen Härlöv – förbi Karpalund.

Motiveringen är följande: Kopplingen till trafikplats Härlöv stämmer överrens med kommunens fördjupade översiktsplan och det blir en naturlig förlängning av vägen som den ligger idag. Sträckningen medför inga intrång i naturvårdsintressena i de låglänta områdena öster och väster om Karpalund

### **2.3.2 Delsträcka 2, Karpalund – förbi Färlöv**

#### **Möjligheter att förbättra befintlig väg**

Nuvarande väg passerar genom Vinnö och Färlöv. Sträckan förbi Vinnö går i Wrangels allé, ett vägvagnsnitt som kantas av äldre almar. Avståndet mellan träden i bredd är ca 12 m. Nuvarande väg är 8 meter bred. En ny väg med full bredd ryms således inte mellan träden, vilket innebär att träden måste tas ner. Vägvagnsnittet kantas också av enstaka fastigheter där tillgängligt utrymme blir för litet för en ny väg, vilket medför inlösen av fastigheterna.

Passagen över järnvägen mot Hanaskog sker planskilt. Bron över järnvägen innebär att en hög bank byggs upp., närmast järnvägen ca 7 m hög, vilket påtagligt ökar vägområdets bredd. Norr om järnvägen förläggs vägen strax väster om befintlig väg, för att ge utrymme åt en bullervall som skydd mot bebyggelsen öster om vägen.

Sträckningen längs befintlig randbebyggelse innebär svårigheter att helst eliminera utfarter. Även dessa samordnas återstår fem utfarter på delen förbi Vinnö.

Utrymmet är begränsat även genom Färlöv. På södra delen av omgivande bebyggelse. På norra delen av kyrkogården, bebyggelse och befintliga träd. Bredden på nuvarande väg varierar mellan 6,5 och 9 meter. I vissa fall måste körbanan således bli dubbelt så bred för att åstadkomma målstandarden 13 meter. Vägens läge styrs i norra delen av kyrkogården och befintliga borrhör ett stycke norrut. För att undvika intrång kan inte linjeföringen förbättras på detta avsnitt, vilket förhindrar höjning av hastigheten.

Även korsningspunkten med väg 1013 är svår att förbättra utan allvarliga intrång. Sikten i korsningen är redan nu bristfällig. Korsningen kan utföras som förskjutet trevägskäl vilket innebär en mindre omläggning av väg 1013. Sträckningen utmed befintlig väg förutsätter utfartsförbud norr om korsningen med väg 1013, vilket innebär påtagligt försämrade tillgänglighet till skola och bibliotek. Bensinmacken måste flyttas.

Minst fyra bostadshus samt ytterligare åtta jordbruksbyggnader måste lösas in och rivas på delen Karpalund - förbi Vinnö.

#### **Ny sträckning i väster**

Den nya vägkorridoren ligger som närmast storleksordningen 200 m väster om befintlig väg. Korridoren har en bredd på ca 300 m då den passerar förbi Vinnö.

Korridoren passerar väster om Färlöv och delas i två delar vid Hallabacken, som antingen kan passeras på västra sidan eller östra sidan i syfte att undvika riksintresset. Detaljinpassning av vägen bör göras så att intrånget på jordbruken blir så litet som möjligt. En förläggning till ägo gränser bör eftersträvas. Korridorens läge möjliggör en sådan anpassning. Linjeföringen förbi Hallabacken påverkas, men även för det västra läget inryms radier på 1000 m eller större. Vägen får dock en påtagligt kurvigare linjeföring. Norr om Hallabacken svänger vägkorridoren i en mjuk båge åt öster mot befintlig väg.

#### **Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse**

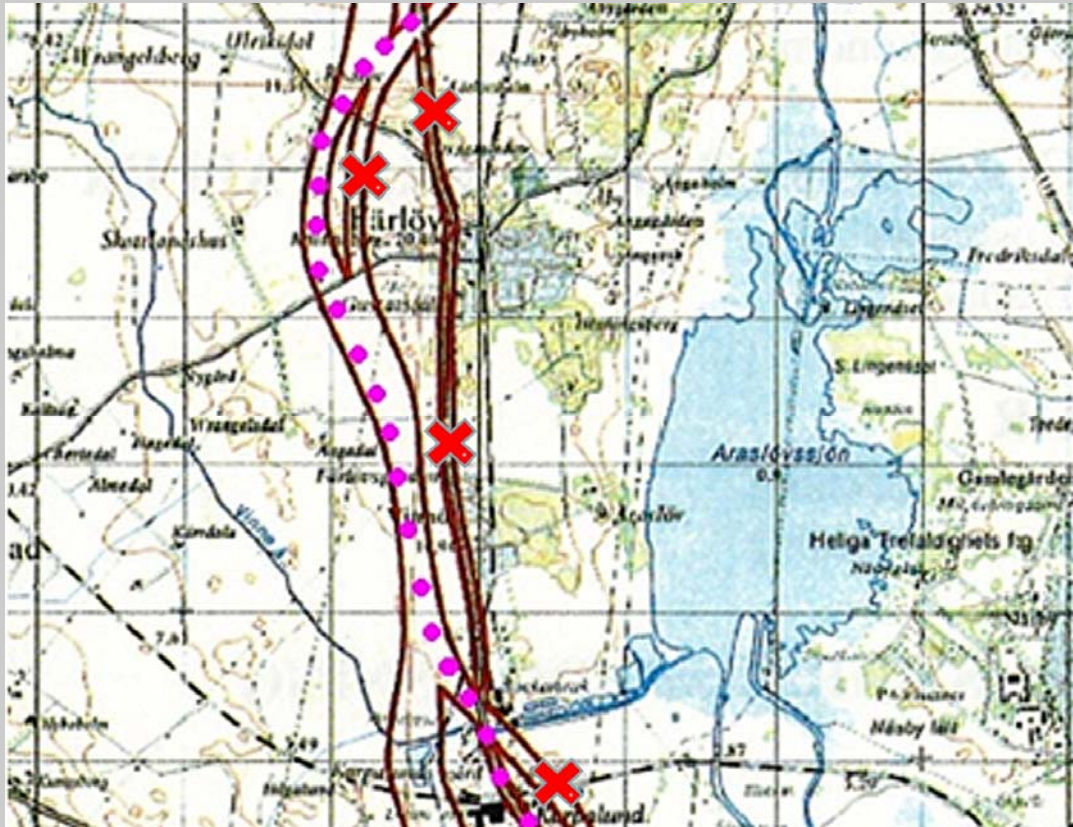
- Både den nya korridoren i väster och förbättring av befintlig väg ger intrång i landskapsbilden som har bevarandevärde ur kulturminnesvårdssynpunkt. Den nya korridoren bryter en ny linje genom den öppna jordbrukslätten, breddning i Wrangels allé innebär att träden måste avverkas.
- Den nya korridoren minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Den nya korridoren ger avsevärt bättre skydd mot att föroreningar tränger ner till det stora grundvattenmagasinet. Befintlig väg ligger invid Färlövs vattentäkt.
- Såväl befintlig väg som den nya korridoren i väster innehåller goda möjligheter till positiva trafikantupplevelser



### Vald korridor

Valda korridorer är:

Ny sträckning väster om Färlöv och väster om Hallabacken (prickad sträckning i figur nedan).



Valda och bortvalda korridorer på delen Karpalund – förbi Färlöv.

Motiveringen är följande: Upprustningsalternativet längs befintlig väg skulle medföra stora negativa konsekvenser för kulturmiljövårdens riksintresse för Araslövs farmer samt betydande intrång för de boende längs vägen.

Även förbifartsalternativet innebär intrång i riksintresset med boendemiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet väger tyngre. Läns museet skriver i sin fördjupning av Araslövs farmer att om utbyggnaden inte kan ske på annat sätt så måste vägen utformas så att skadorna minimeras då trots allt mycket kan göras genom val av läge och utformning.

Vid Hallabacken väljs den västra sträckningen då den medför minst påverkan på landskapsbilden

### **2.3.3 Delsträcka 3, Färlöv – förbi Bjälöv**

#### **Möjligheterna att förbättra befintlig väg**

Sträckningen från Färlöv fram till Bjälöv kantas av spridd bebyggelse och ett större och mer sammanhållet bebyggelseområde mellan gårdarna Kristinehem och Villagården.

Större delen av sträckan fram till Bjälöv har en vägbredd på endast 6.5 meter, vilket innebär att vägområdet måste fördubblas för att uppnå målstandard. Till detta kommer behov av att förbättra linjeföringen. Vare sig breddning eller förbättring av vägens linjeföring går att genomföra utan betydande intrång. Detta gäller särskilt vid Villagården där hastighetsstandard utöver 70 km per timme ger stora konsekvenser m h t såväl omgivande bebyggelse som säkerhets- och barriäreffekter. Minst fyra bostadshus måste lösas in och rivras.

Förbi Bjälöv finns ett av tre befintliga 13-meters avsnitt. Åtgärder här behövs inte med hänsyn till vägbredd och linjeföring utan för att förbättra olycksituationen vid korsningen med anslutande större vägar.

#### **Ny sträckning i öster om Villagården**

Ett läge öster om vägen är lättare att anpassa till befintlig 13-meters väg vid Bjälöv. Det ger också goda möjligheter att samla upp trafiken från omgivande bebyggelse och innebär också att intrång och störningar undviks längs nuvarande väg. Vägkorridoren lämnar sitt västliga läge och går till ett läge öster om befintlig väg med anslutning till befintlig 13 meters väg strax söder om Bjälöv. Korridoren fortsätter förbi Bjälöv längs befintlig väg. Sträckan förbi Villagården anpassas i görligaste mån till befintlig ägostruktur för att minska intrången i jordbruksmarken. Sidbytet från väster om befintlig väg till östra sidan medför dock att korridoren skär snett genom några enheter.

#### **Ny sträckning väster om Bjälöv**

En ny sträckning väster om Bjälöv innebär att korridoren från Färlöv fortsätter väster om Villagården. Vägkorridoren hamnar cirka 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. Vägen övergår till att bli en mer renodlad förbifart.

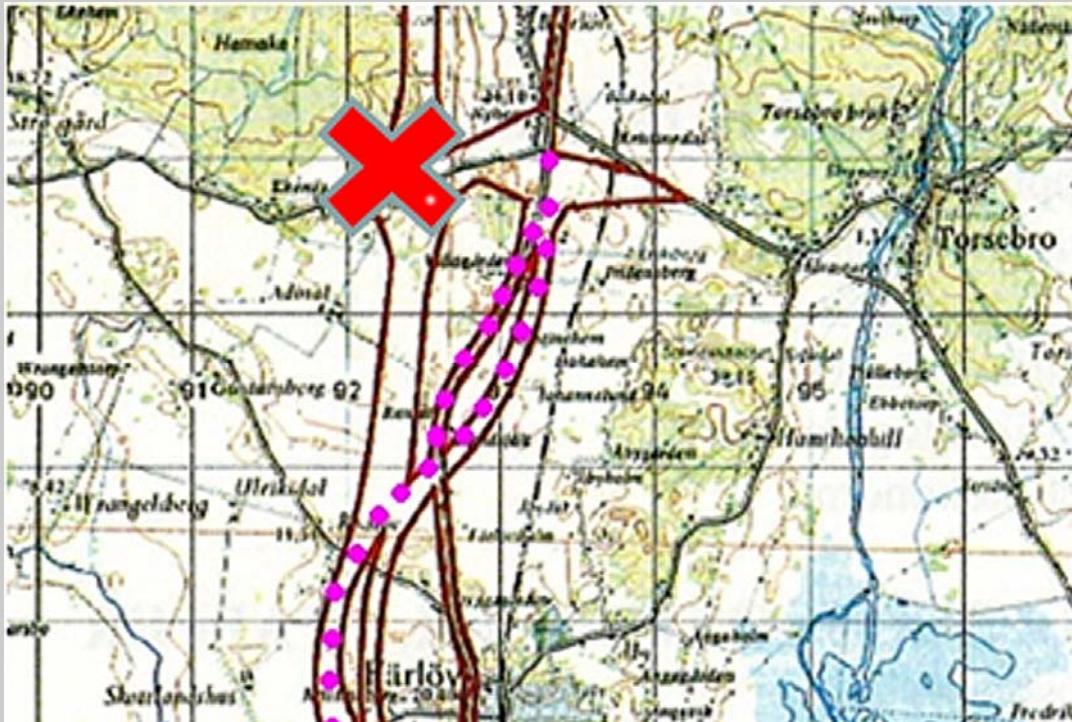
#### **Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse**

- Alternativen med ny vägkorridor minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Alternativet ny vägkorridor väster om Bjälöv gör intrång i ett obrutet område samt påverkar en ny del av riksintresset för kulturminnesvården, Araslövs farmer.
- Alternativ väster om Bjälöv går över lermark och moränmark med avsevärt mindre risk för förorening av grundvatten än övriga alternativ som passerar över isälvsлагringar.

### Vald korridor

Valda korridorer är:

Antingen **upprustning av befintlig väg enligt den fördjupade studien** eller **ny sträckning öster om Villagården** (prickade sträckningar i figur nedan).



Valda och bortvalda korridorer på delen förbi Bjälöv

Korsningen mellan väg 19 och väg 118 utförs antingen som en trafikplats enligt den fördjupade studien eller med lägre standard.

Motiveringen är följande: Upprustningsalternativet innebär betydande intrång för de boende längs vägen och det östra förbifartsalternativet gör intrång i lantbruket samt kan innebära risk för grundvattnet. Båda lösningarna medför att delen förbi Bjälöv som redan idag har rätt målstandard kan användas.

Sträckningen väster om Bjälöv förkastas då den i sin förlängning söderut skär igenom den bäst bevarade delen av kulturmiljövårdens riksintresse för Araslövs farmer enligt länsstyrelsen, samt att den medför betydande ingrepp i jordbruket och ett stort opåverkat område som fungerar som närströvsområde till Bjälöv.



### 2.4 Genomförda investeringar efter tidigare vägutredning

Efter den tidigare vägutredningen och utifrån de beslut om korridorer som då fattades har Vägverket genomfört ett antal åtgärder på sträckan enligt fyrstegsprincipen:

#### **Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt**

Väg 19 är ett kollektivstråk fram till Färlöv. Inrättande av regionalt mobilitetskontor (HM Skåne) med syfte att påverka medborgare och näringsliv att välja hållbara transportlösningar startades upp under mitten av 2000-talet.

#### **Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga vägnät och fordon**

Information om framkomligheten till allmänheten via radio och IT.

#### **Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder**

Ombyggnad av korsningen väg 19/118 till cirkulationsplats vid Bjälöv. För att investeringarna i den nya cirkulationsplatsen vid Bjälöv ska kunna nyttjas även i framtiden förutsätter det att de nu aktuella vägkorridorerna ansluter till cirkulationen.

Omplantering av Wrangels allé har gjorts. Allén är idag för smal för att det ska gå att bygga en mittseparerad väg med omkörningsfält väg mellan trädraderna, vilket innebär att en utbyggnad av befintlig väg antingen får mycket stora konsekvenser eller att stora avvikelser från målstandarden för vägen måste göras (se vidare kap 4.6.2).

#### **Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder**

Inga större ombyggnader genomförda.

## 2.5 Beslut

#### **Vägverket, 1996-02**

Vägverket tog fram ett dokument, "Val av korridor och sammanfattning av remissvar, 1996-02", som beskriver de val av korridor (enligt kap 3.3 ovan) och vägstandard som skulle ligga till grund för det fortsatta arbetsplaneskedet. Vägen planeras som en 13 m bred väg med hög linjeföringsstandard.

#### **Vägverket, 1997-03**

Vägverket tog i mars 1997 fram en sammanställning av remissbehandling och slutsatser utifrån de fördjupade studierna vid Bjälöv, Hanaskog och Knislinge. Denna låg till grund för utbyggnaderna av cirkulationsplatserna vid Bjälöv och Broby som sedan genomfördes.

#### **Länsstyrelsen i Skåne län, 2000-03-03**

Länsstyrelsen har fattat beslut i enlighet med 6 kap 4§ (numera 5§) miljöbalken att projektet, utbyggnad av väg 19 mellan Kristianstad och Broby, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

#### **Vägverket, 2007-11-23**

Vägverket beslutade, till följd av ny lagstiftning (miljöbalken) och ny målstandard att fortsätta arbetet genom att ta fram en ny vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av väg 19, delen Kristianstad - Broby.

#### **Länsstyrelsen i Skåne län, 2010-10-14**

Länsstyrelsens beslutade godkänna miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägutredning för väg 19, delen Kristianstad – Bjälöv.



# 3 ÖVERSIKTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

## 3.1 Nuvarande transportsystem

### 3.1.1 Vägnät

#### Struktur och funktion

Väg 19 utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen och är ett utpekat regionalt stråk. Förbindelsen utnyttjas även av långväga transporter i riktning mot Polen via Ystad.

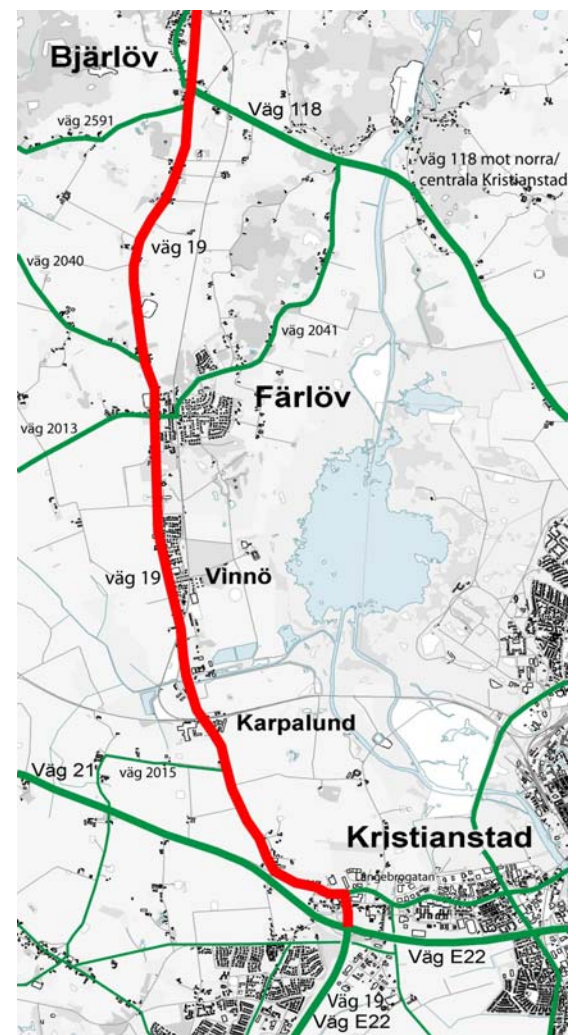
Lokalt är väg 19 av mycket stor betydelse för samhällena längs vägen, inte minst för pendlingstrafik till och från Kristianstad samt för transporter till industrier och övriga verksamheter inom området. Vägen används också för kollektivtrafik och jordbrukets transporter.

Inom utredningsområdet finns kopplingar till tvärgående vägförbindelser i öst-västlig riktning. I Bjälöv ansluter väg 118 som utgör en viktig förbindelse mot norra centrala Kristianstad och mot Åhus. Till de västra delarna av Kristianstad är den snabbaste och kortaste vägen via väg 19. I Härlöv i Kristianstad ansluter Långebrogatan i en cirkulationsplats. Långebrogatan utgör en viktig infartsgata till de västra och centrala delarna av staden. I söder ansluter sedan vägen till E22 och väg 21 i trafikplats Härlöv. I övrigt finns ett antal mindre vägar av mer lokal betydelse som ansluter eller korsar längs sträckan.

Norr om utredningsområdet har väg 19 i huvudsak låg standard upp till strax söder om Broby, med en bredd på mindre än 9 m, ojämn profilstandard och hastighetsbegränsningen 80 km/h. Med planerad ombyggnad till mötesfri landsväg på delen Bjälöv-Hanaskog (planerad byggstart tidigast 2017), är det troligt att det direkt norr om cirkulationsplatsen vid Bjälöv blir två körfält norrut på grund av uppförslutet.

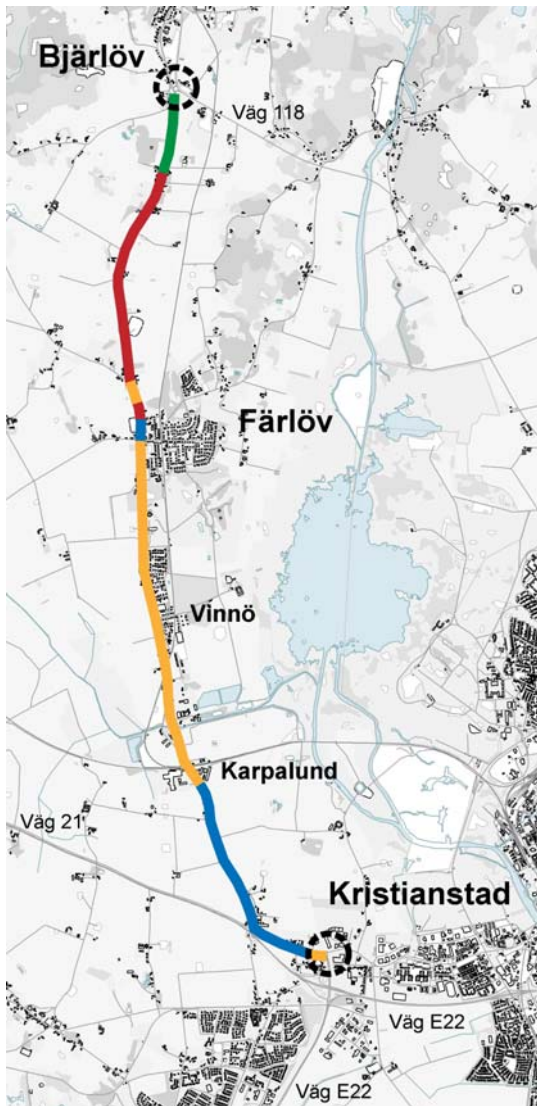
Väg 19 går sedan vidare söderut tillsammans med E22 och har motorvägsstandard förbi Vä. Vid Nöbbelöv viker väg 19 av mot Ystad.

E22 har motorvägsstandard österut förbi Kristianstad och Fjälkinge. Väg 21 är utbyggd till mötesfri landsväg västerut förbi Önnestad.



Vägnätet kring utredningsområdet.

## Trafikteknisk standard



Vägbredder nå befintlig väg.

### Vägbredder

- Mindre än 6,5 m
- 6,6 - 8,9 m
- 9,0 - 12,9 m
- Mer än 13,0 m
- Cirkulationsplats

På merparten av den aktuella sträckan (68 %) är vägen mindre än 9 m bred. Norr om Färlöv finns ett avsnitt på cirka 2,5 km där vägbredden är mindre än 6,5 m. Närmast Bjälöv är vägen 13 m bred på en cirka 0,9 km lång sträcka. Mellan Härlöv och Karpalund är vägen ca 9 m bred och har målade cykelfält.

Vägens profilstandard varierar. På flera ställen finns "profilsvackor" som helt döljer mötande fordon. Vid passagen över järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm är siktsträckorna korta. Ojämn profilstandard skapar extra svårigheter att förbättra vägen där bebyggelse kantar vägen.

På delen förbi Vinnö har vägen en gammal betongbeläggning under asfalten. De sprickor i beläggningen som uppkommer i skarvarna mellan betongplattorna, orsakar vibrationer som upplevs störande för närliggande bostadsbebyggelse.



Befintlig väg 19 mellan Färlöv och Bjälöv.

## Belysning

Sammanhängande vägbelysning finns idag längs en stor del av sträckan; i Härlöv i Kristianstad, från Karpalund till förbi Färlöv samt vid bebyggelsen kring Villagården mellan Färlöv och Bjälöv. Lokalt finns också belysning i vissa enskilda korsningar, till exempel cirkulationsplatsen vid Bjälöv. Även gång- och cykelvägen längs väg 19 strax norr om Färlöv har belysning.



### 3 Översiktliga förutsättningar

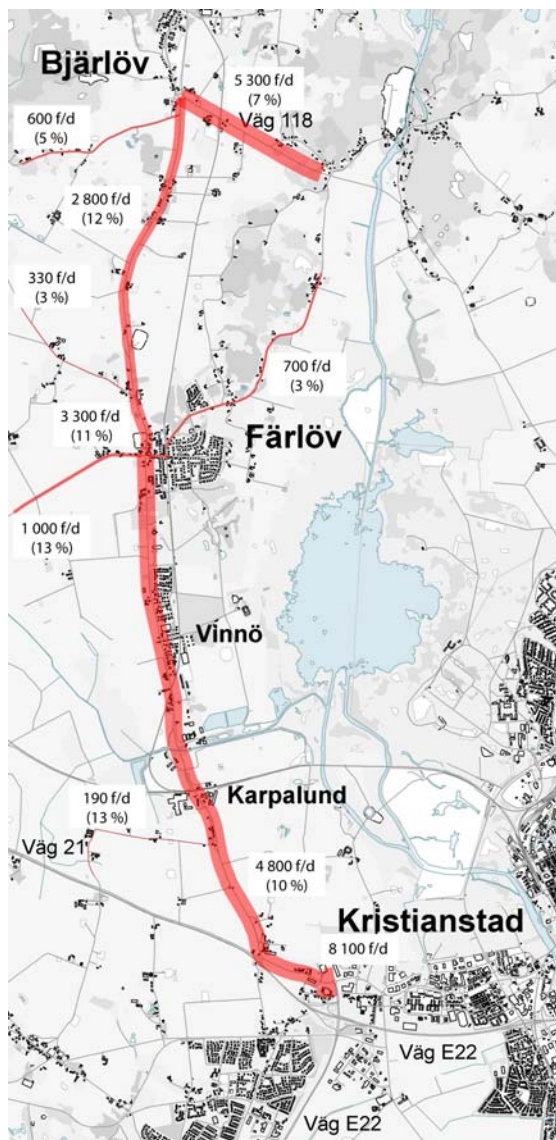
Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21

#### Trafikmängder och framkomlighet

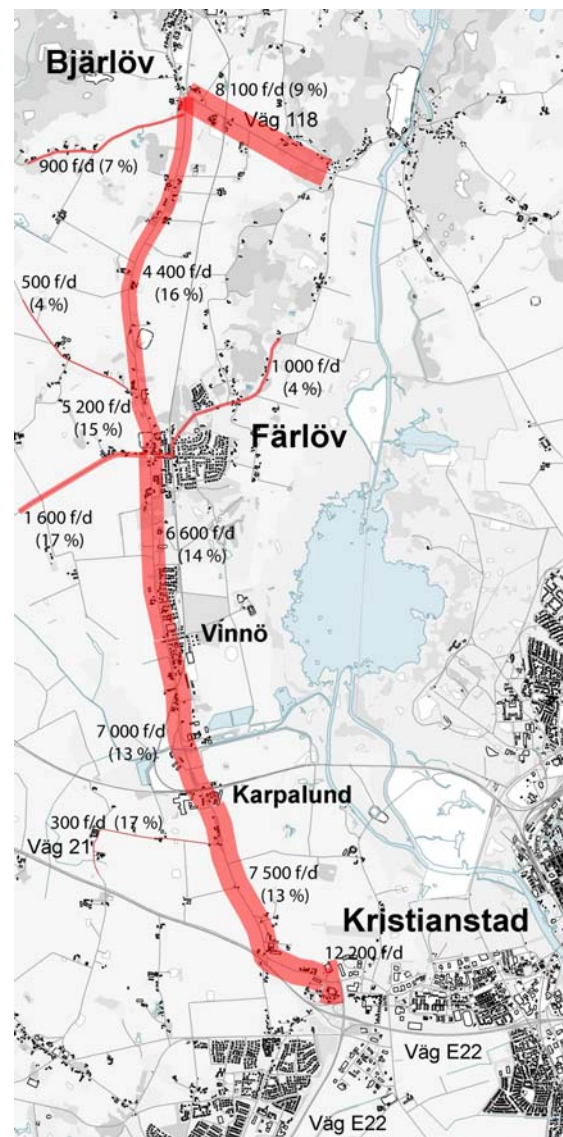
Trafikmängderna varierar mellan 2 800 och 8 100 fordon per medeldygn (f/d). De lägsta värdena finns längst i norr på delen mellan väg 2040 (mot Norra Strö) och Bjälöv. Söder om Färlöv ökar trafikmängderna och trafikintensiteten blir sedan allt högre närmare Kristianstad. Andelen tung trafik ligger på mellan 10 och 12 %.

I dagsläget tar väg 118 hand om större delen (cirka 2/3) av trafikutbytet norrifrån på väg 19 i riktning mot Kristianstad. Trafikmängden på väg 118 är 5 300 f/d.

Trafikutvecklingen tyder på att trafikmängderna kommer att fortsätta att öka i framtiden. Bedömd trafikbelastning år 2030 (i enlighet med uppgifter från Trafikverket) utgår från antagandet att trafiken fortsätter att öka i samma takt som under de senaste 15 åren. Personbilstrafiken har räknats upp med 50 % och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängder (2006 då senaste mätningen utfördes). Den totala trafiken ökar därmed med cirka 56 %.



Senast uppmätta trafikmängder i fordon per årsmedeldygn (På väg 19 under 2006 och på övriga vägar under 2005-2007).



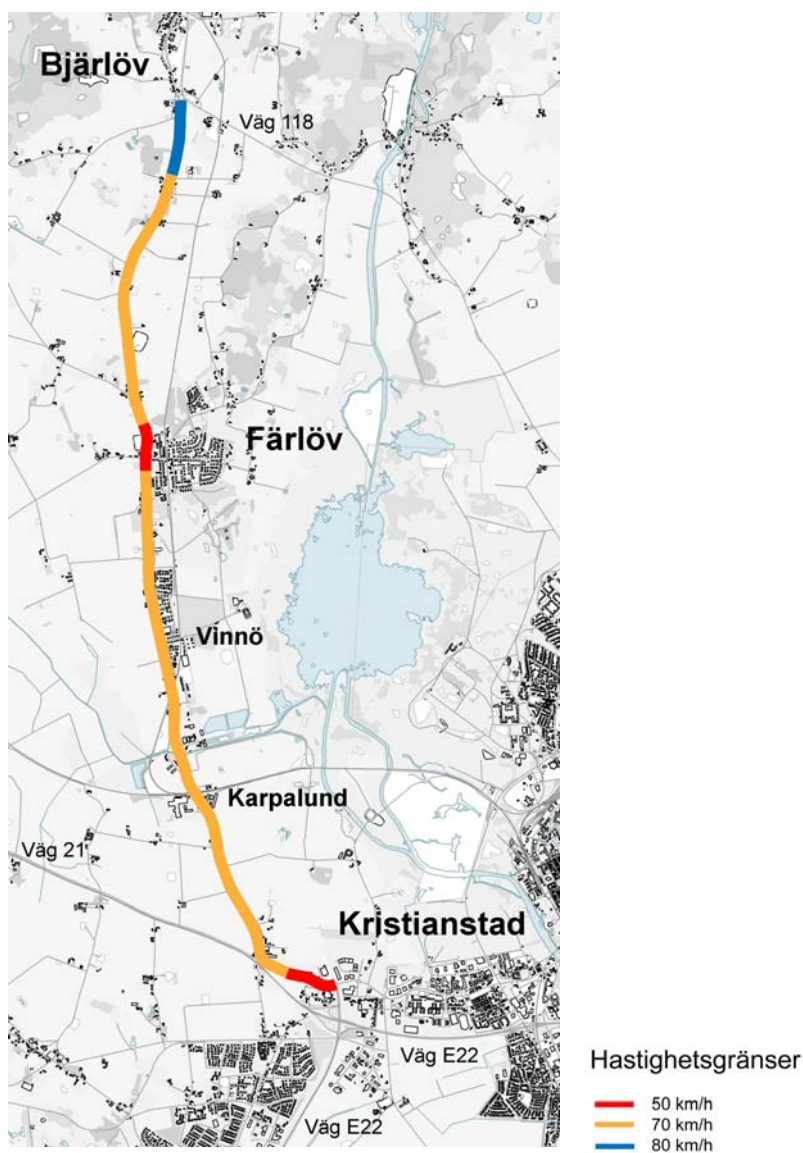
Bedömda trafikmängder 2030.

### 3 Översiktliga förutsättningar

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21

Den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 och 80 km/h. Hastighetsgränsen 50 km/h råder på delen genom Härlöv i Kristianstad samt genom Färlövs samhälle. 80 km/h gäller på den korta sträckan med 13 m bred väg strax söder om cirkulationsplatsen i Bjälöv. Huvuddelen av sträckan har 70 km/h.

Sammantaget har cirka 93 % av sträckan inom utredningsområdet en hastighetsgräns på 70 km/h eller lägre. Restiden på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv är ca 10 minuter.



*Befintliga hastighetsgränser.*



### **Trafiksäkerhet**

Enligt olycksdatabasen STRADA har det under en 5-årsperiod (2005-2009) skett totalt 17 olyckor med personskada som följd på den aktuella sträckan för utredningen.

Tio av dessa olyckor har skett i korsning, varav fyra i cirkulationsplatsen i korsningen med väg 118 i Bjälöv och två i cirkulationsplatsen i korsningen Malmövägen – Långebrogatan – Ringelikorsvägen i Härlöv. Nio olyckor har skett på sträcka, varav två är påkörning av rådjur.

Vanligaste typen av olycka är singelolyckor med motorfordon (sju stycken). Upphinnan-  
deolyckor är näst vanligast (fyra stycken). Därutöver har det inträffat två viltolyckor, en mötesolycka och en korsandeolycka. Antalet olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade är få, totalt två stycken. Båda var singelolyckor.

Totalt har 22 personer skadats i olyckorna. En av olyckorna var en dödsolycka, där en bilförare omkom efter att ha kört av vägen, troligen på grund av sjukdom. En person har blivit svårt skadad i en korsningsolycka. 20 personer har skadats lindrigt.

Enligt uttag ur polisens registrering av viltolyckor har ett 15-tal olyckor med vilt rapporterats under femårsperioden 2005-2009. Antalet rapporterade olyckor har ökat under de senaste åren. Olyckorna är spridda över sträckan mellan Karpalund och Bjälöv och nästan alla utgör kollision med rådjur. På sträckan finns idag inga viltstängsel.

### **Kollektivtrafik**

På vägen mellan Kristianstad och Bjälöv trafikerar regionbusslinje 549 delen mellan Kristianstad och Färlöv med 21 turer per vardag och riktning. Mellan Färlöv och Bjälöv finns ingen busslinje. Sju hållplatser är placerade längs väg 19.

Även skolbussar trafikerar vägen på delen mellan Färlöv och Bjälöv och stannar för att ta upp eller släppa av skolbarn på ett par ställen i oskyddade lägen direkt utmed väg 19.

### ***3.1.2 Järnvägen Karpalund – Hanaskog***

Järnvägen mellan Karpalund/Kristianstad och Hanaskog går i stort sett parallellt med nuvarande sträckning av väg 19 men passerar vägen i plan i södra delen av Vinnö. Järnvägen är statligt ägd men har under en längre tid används endast för godstrafik (till och från Tarkett i Hanaskog), med som mest ett tåg per vardag och riktning.

Järnvägen är så dåligt skick att trafiken upphörde under våren 2010 av säkerhetsskäl. Eftersom trafiken är mycket liten i förhållande till vad erforderlig upprustning kostar, har Trafikverket fattat ett internt beslut att föreslå att järnvägstrafiken helt läggs ner. Förslaget skall skickas ut på remiss till alla berörda, varefter ett formellt beslut väntas tas. Om järnvägen skall rivas upp kan detta ske först tre år efter att trafiken har upphört.

Med utgångspunkt från Trafikverkets förslag att lägga ner järnvägstrafiken utgår föreliggande vägutredning från att järnvägen kan passeras i plan.

### 3.2 Byggnadstekniska förutsättningar

#### 3.2.1 Berggrund och jordlager

I detta avsnitt görs en översiktlig beskrivning av berggrund och jordlager inom utredningsområdet. Bedömningarna utfördes i samband med upprättandet av Vägutredning Väg 19, delen Kristianstad – Broby, 1994, och har gjorts med ledning av tillgängligt geologiskt kartmaterial, genomgång av geotekniska arkivhandlingar, uppgifter från SGU's brunnsarkiv, viss gles ytkartering samt visst geotekniskt fältarbete.

Berggrunden är ofta en resurs för att få tillgång till bra vägbyggnadsmaterial i synnerhet då berggrunden utgörs av urberg. I andra sammanhang kan berggrunden vara en viktig resurs genom stora grundvattentillgångar, särskilt då den utgörs av kalksten och sandsten, s k sedimentär berggrund.

Berggrunden inom utredningsområdet består i huvudsak av kalksten. Runt Färlöv förekommer dock partier med granit och gnejs. Berggrunden är överlagrad av mer eller mindre mäktiga jordlager.

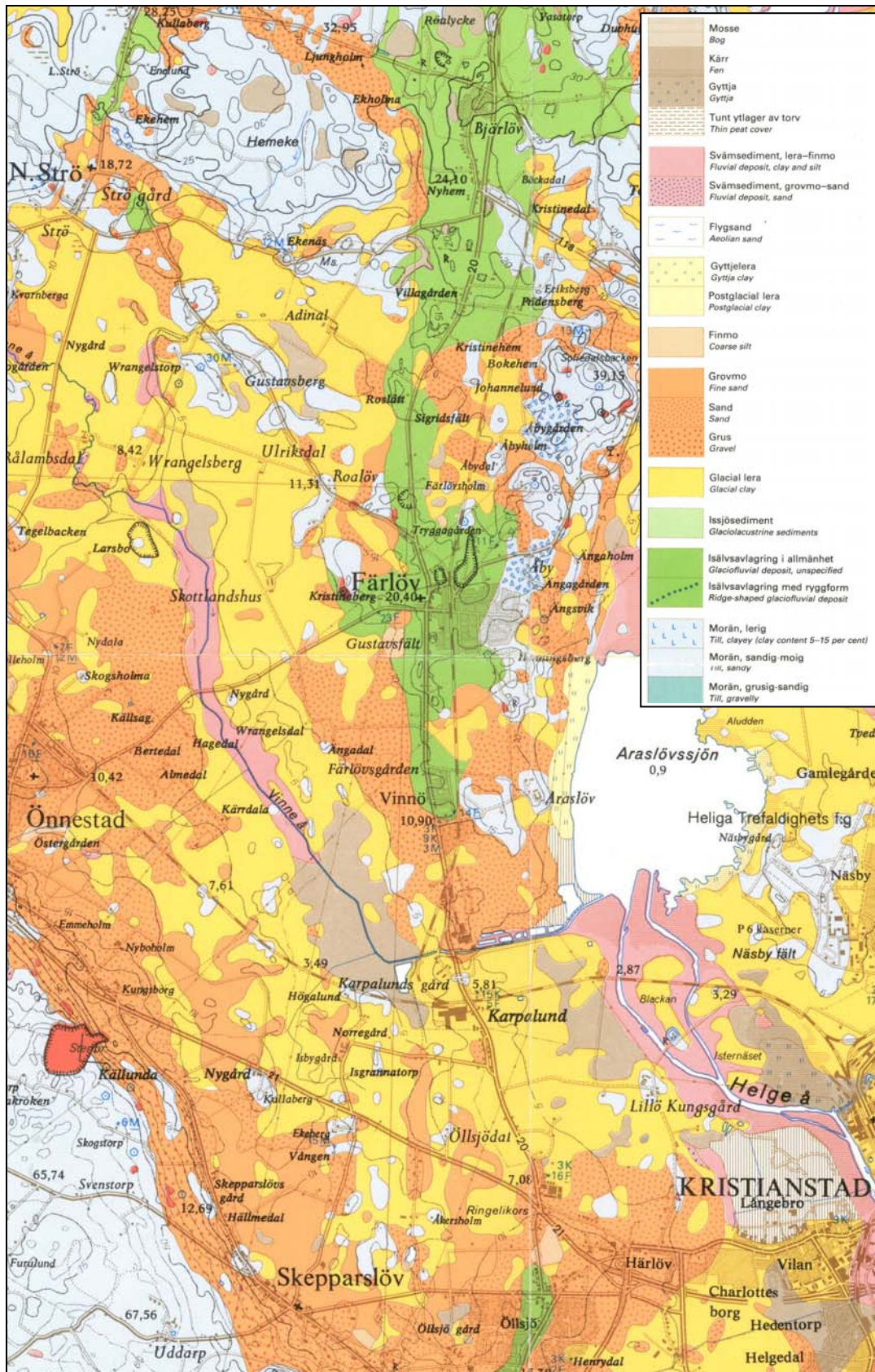
Sammansättning och uppbyggnad av jordlagren dimensionerar vägens grundläggning och påverkar miljön exempelvis vad avser genomsläpplighet till grundvatten.

I den flacka terrängen utgörs jordlagren fram till Vinnö i huvudsak av lera och silt som speciellt närmast Härlöv är överlagrade av sand. I lokala låglänta terrängavsnitt runt vattendrag, vid sjöar och dalsänkor bildas ofta jordlager av organiskt ursprung som dy, torv och gytta. Denna typ av jordarter förekommer framförallt vid karpalund och vid Araslövsjön.

Från Vinnö och vidare norrut förbi Bjälöv förekommer en cirka 500 - 2 000 m bred isälvsavlagring. Denna innehåller relativt grova sediment (sand) som kännetecknas av att de är sorterade och att endast en eller ett fåtal kornstorlekar dominerar. Isälvsavlagringen benämns Helgeåsen. Längs isälvsavlagringens sidor förekommer lera i väster och i öster omväxlande sand, silt och morän.

### 3 Översiktliga förutsättningar

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
 delen Kristianstad-Bjälöv  
 Vägutredning, objektnr 88 1065  
 Datum 2011-04-21



Utdrag ur SGU's jordartskarta.



### 3.3 Befolkning och bebyggelse

Utredningsområdet ligger inom Kristianstads kommun, som har knappt 78 000 invånare.

I söder utgår sträckan från Härlövsområdet inom Kristianstad, vars tätort har ca 35 000 invånare. Området har utvecklats till ett verksamhetsområde, till stor del med sällanköps-handel. Planer på ytterligare utbyggnad av området finns.

Längs den aktuella vägsträckan finns flera tätorter. Karpalund är en stationsort där tidigare tre järnvägslinjer sammanstrålade. På orten fanns ett numera nedlagd sockerbruk, på vars område det idag finns en biogasanläggning samt en återvinningsverksamhet. I Karpalund finns ett 10-tal bostadsfastigheter men också livsmedelsindustri (Campbells) och Kristianstads Lagerhusförening.

Norr om Karpalund ligger Vinnö, som har ca 500 invånare. Färlöv har ca 1 000 invånare och här finns bl.a. skola, förskola, bibliotek, bensinmack, livsmedelsbutik och ett kommunalt äldreboende. Mellan Färlöv och Bjälöv finns både spridd och mer samlad bostadsbebyggelse längs vägen (drygt 20 fastigheter), inte minst vid Villagården. Bjälöv har knappt 200 invånare.



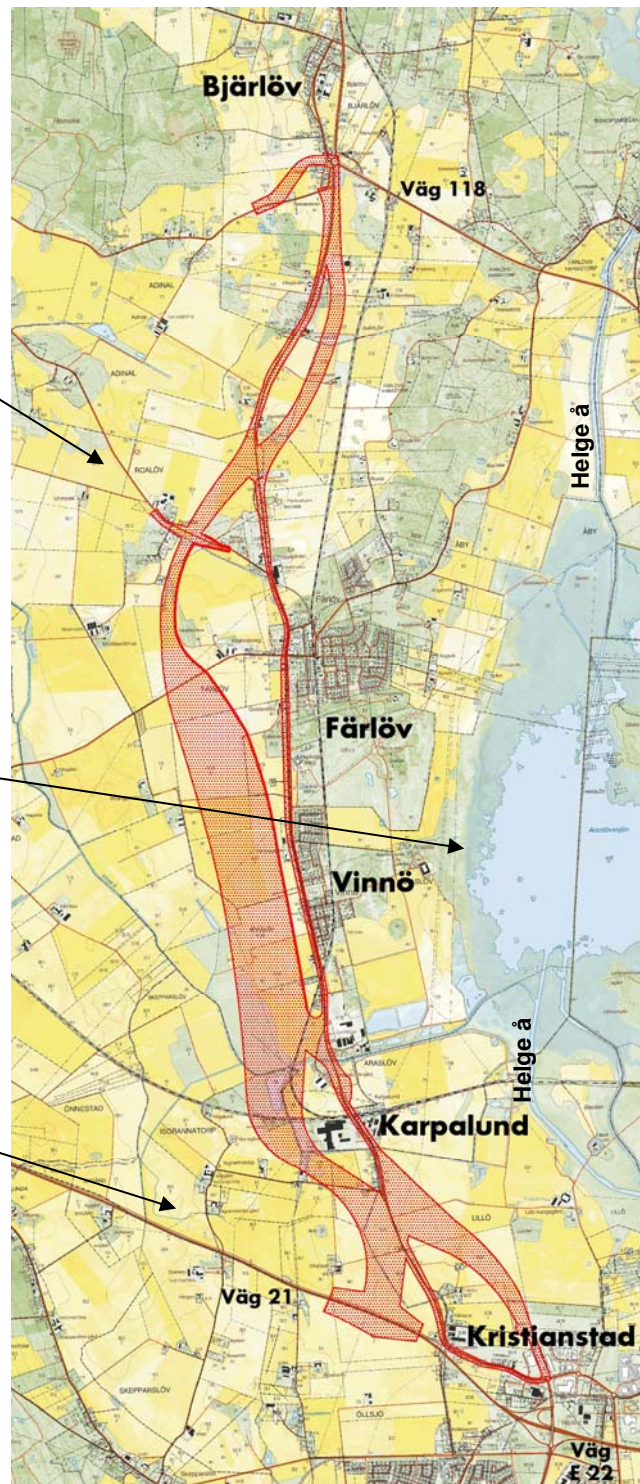
### 3.4 Landskapsbild

Landskapet är uppdelat i ett antal storskaliga landskapsrum som vart och ett har sin särprägel. Inom området kan följande större landskapstyper urskiljas:

**Slättområdena kring Helgeåsen med samhällena Vinnö, Färlöv och Bjälöv.** Slätten höjer sig svagt kring Helgeåsens stråk som i stort följer den gamla vägen och samhällena. Här finns lättare jordar som varit i bruk sedan mycket lång tid tillbaka. Färlövs kyrka utgör det mest markanta landmärket.

**Araslövssjöns närområde.** Araslövssjön är en utpräglad slättsjö. Sjöns närområde består av ett smalt område med flacka odlade marker. Området avgränsas i väster av Helgeåsen som delvis bryter igenom slättområdet med i allmänhet skogsklädda kullar. Området präglas av skogsdungarna, gårdarna samt viderna kring Araslövssjön.

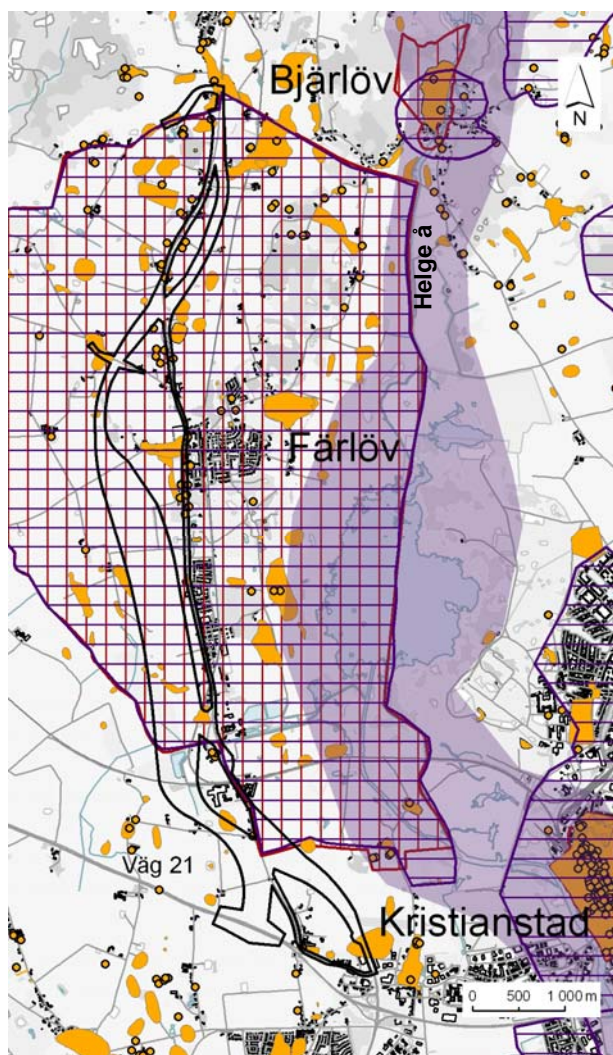
**Kristianstadsslätten.** Utbrett, sammanhängande, flackt storjordbruksområde. Området har en gång bildats av sedimentmaterial som avsatts i en havsvik eller issjö. Därför består området huvudsakligen av finmaterial som lera. Även sand som härrör från Helgeåsen förekommer i skikt som överlagrar finsedimenten. Storskaligt landskap med goda sikt-förhållanden. Dominerande inslag är gårdarna, vägarna och kraftledning- ar. Landmärken är Nävlingeåsen i söder samt kyrkor och silobyggnader.



## 3.5 Naturmiljö

Området mellan Karpalund och Vinnö (med Vinne å) samt Araslövssjön och dess närområde ingår i ett stort sammanhängande riksintresse för naturvård, "Helgeåns nedre lopp" (N64). Inom och i anslutning till detta riksintresse finns även en hel rad andra bevarandebestånden såsom: Natura 2000-områdena "Araslövssjön" (SE0420308) och "Araslövssjöområdet" (SE0420146), Ramsar-området (CWO11003), Nationellt särskilt värdefulla vatten "Helge ås nedre lopp" (Ri N64), det regionala naturvårdsprogrammets områden Araslövssjön (57) och Vinne ångar (56e), våtmarksinventering för strandzonerna kring Araslövssjön, Ängs- och betesmarker (Vinnö 1 och 2, enligt jordbruksverkets inventering).

Vinne å hyser stora naturvärden och är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten med avseende på fisk och känsliga fågelarter. Helge å och Araslövssjön (samt eventuellt även Vinne å) hyser också Natura 2000-arterna tjockskalig målarmussla och havslevande lax (enligt bevarandeplan för N 2000-område samt uppgift från länsstyrelsen), som även är skyddad enligt artskyddsförordningen. Utmed Vinne å och Araslövssjön råder även strandskydd.



Förhöjda naturvärden, översikt för delen Kristianstad – Bjälöv.

Stora delar av korridorerna på den aktuella sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv ligger inom eller berör ett mycket stort sammanhängande område med Nationell bevarandeplan för odlingslandskapet "Araslöv-Vinnö-Hammarsjön-Helgeåns nedre lopp-Norre fälad" (L8001).

Vid Hallabacke, väster om Färlöv, finns riksintresset för naturvård "Hallabacken" (N27), det regionala naturvårdsprogrammets område "Hallabacken" (56b) och en nyckelbiotop (030338021, enligt Skogsstyrelsens inventering).

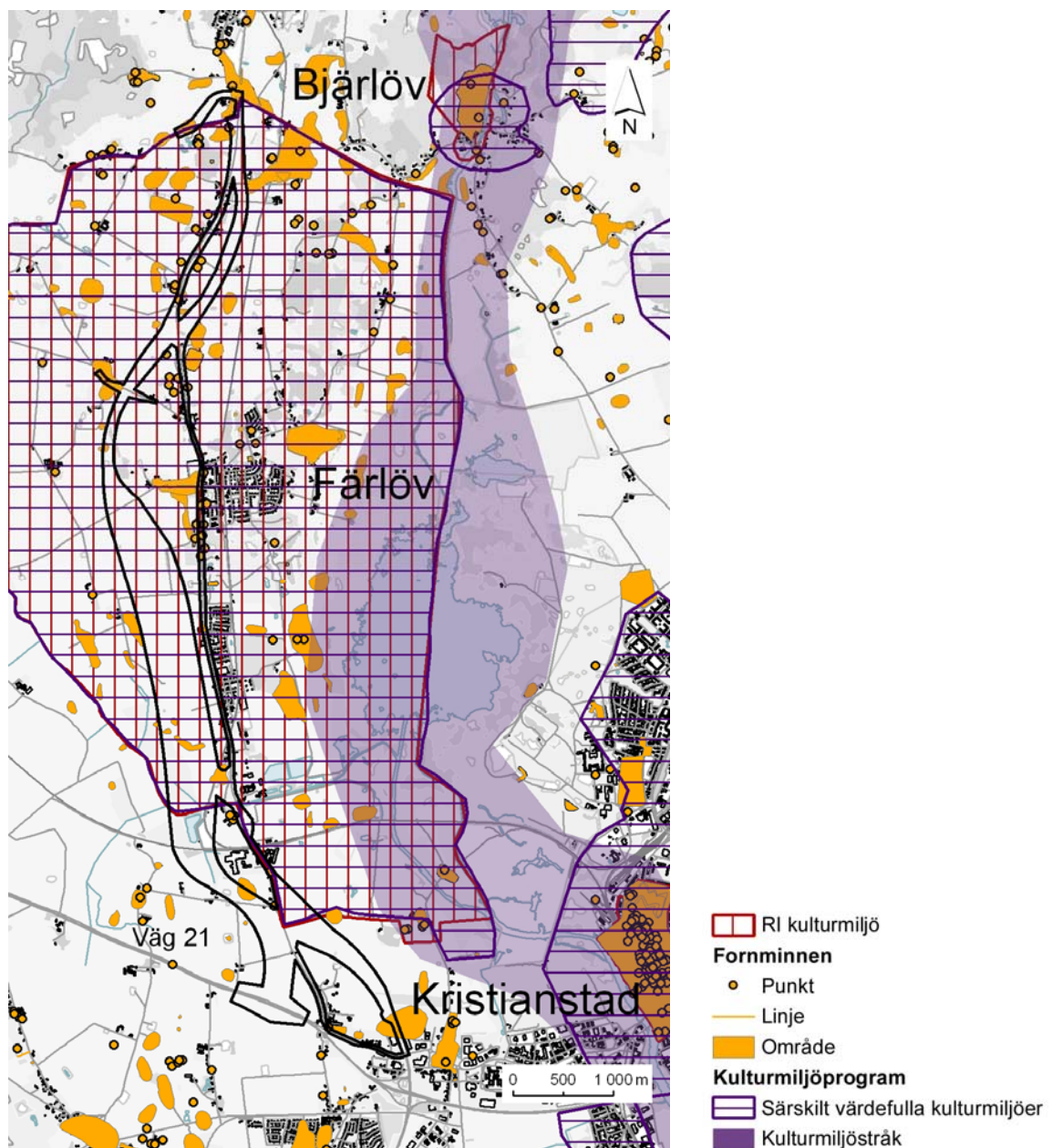
- Natura 2000
- RI naturvård
- Ramsar
- Nationellt särskilt värdefullt vatten
- Strandskydd
- Skyddsområde vattentäkt
- Känsliga fågelarter
- Skyddsvärd fisk
- Naturreservat
- Våtmarksinventering
- Naturvårdsprogram
- Äng och betesmarksinventering
- Nationell bevarandeplan odlingslandskap
- Naturvärden Skogsstyrelsen



### 3.6 Kulturmiljö

Större delen av utredningsområdet ligger inom riksintresseområdet för kulturmiljö "Araslövs farmer" (L:K17), som sträcker sig från strax söder om Karpalund upp till cirkulationsplatsen söder om Bjälöv. Motsvarande område utgörs även av länsintresset "Lillö-Araslöv-Färlöv", med Araslövs farmer, som upptas under område med särskilt värdefulla kulturmiljöer i länsstyrelsens kulturmiljövårdsprogram.

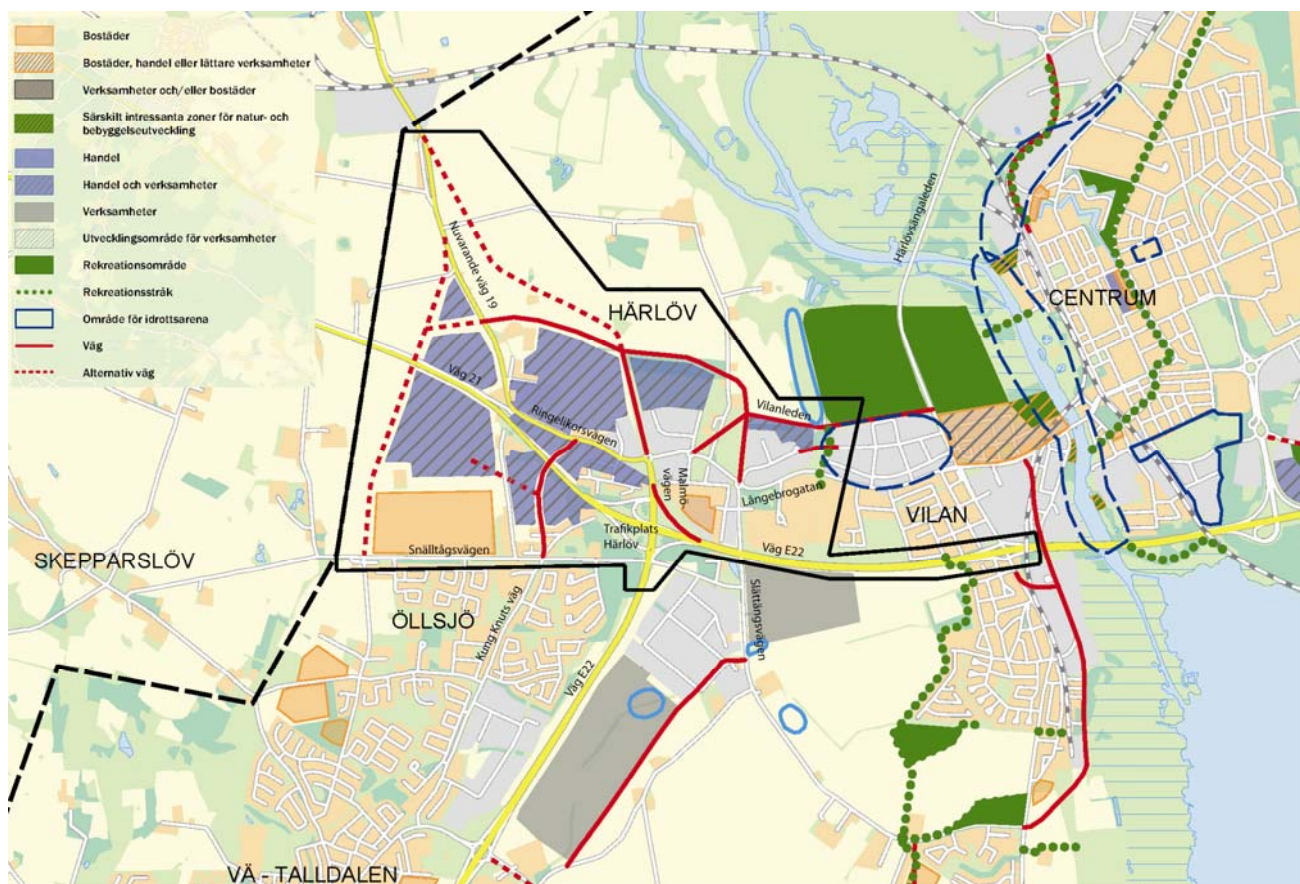
Området mellan Kristianstad och Bjälöv är rikt på kända fornlämningar i form av bland annat gravar och boplatser.



Förhöjda kulturmiljövärden, översikt för delen Kristianstad – Bjälöv.

## 3.7 Markanvändning och kommunala planer

- Vid Härlöv redovisar kommunen i sin fördjupade översiktsplan utbyggnadsområden för handel och verksamheter.
- I området vid Härlöv redovisas även nya vägar samt alternativa nya vägar som i stort sett överensstämmer med vägkorridorerna för såväl östligt som västligt alternativ som ansluter till befintlig väg vid Karpalund.
- Delar av Härlövsområdet omfattas av detaljplan.



Utdrag ur "Förslag till markanvändning, Fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad". I bilden redovisas också områdesavgränsning för den kompletterande trafikutredningen (svart heldragen linje).

### 3.7.1 Kompletterande trafikutredning avseende exploateringar kring Härlöv

De tänkta exploateringsområdena och det utbyggda gatu- och vägnätet medför en direkt påverkan på planeringen av väg 19 som passerar rakt genom Härlövsområdet. Trafikverket har därför tillsammans med Kristianstads kommun tagit fram en kompletterande trafikutredning som syftar till att studera vilka effekter de planerade utbyggnaderna i Härlövsområdet i västra Kristianstad får på det övergripande vägnätet, med tyngdpunkt på väg E22, väg 19 och väg 21 samt hur en framtida utbyggnad av väg 19 påverkas beroende på val av sträckning och utformning.



Analysen bygger på den markanvändning i och omkring Härlövsområdet som redovisas i "Kristianstad växer - fördjupade översiktsplan för Kristianstad stad", antagen av kommunfullmäktige 2009-06-09. Totalt tas inom utredningsområdet ca 95 ha i anspråk för verksamhetsområden och ca 26 ha för bostadsområden. Härlövsområdet väntas i huvudsak byggas ut från öster till väster. När hela området är fullt utbyggt antas totalt ca 36 000 nya fordonsrörelser per dygn alstras.

Följande slutsatser redovisas i trafikutredningen:

- Behov av Vilanleden (planerad ny väg i öst-västlig sträckning norr om Vilan från Härlöv till Härlövsängaleden) kommer tidigt – redan när ca 20 % av hela området är utbyggt (motsvarar en ny trafikallsträng på ca 7 000 f/d) då kapaciteten i Långebrogatans korsningar inte räcker till.  
Utbyggnad av Vilanleden ger överflyttning av trafik från Allégatan och E22 till Vilanleden – Malmövägen. Detta, i kombination med trafikökningen till följd av den första fasen (ca 20%) av exploateringarna i Härlövsområdet, leder troligen till åtgärdsbehov i tpl Härlöv. Ett förslag är en ny avfartsramp österifrån i kombination med att den norra korsningen byggs om till så kallad droppe.
- Många funktioner blandas i stråket tpl Härlöv – Malmövägen – Vilanleden. Den ökande trafiken innebär ett stort kapacitetsbehov och att gatunätet här blir störningskänsligt.
- Om väg 19 byggs ut mellan Kristianstad och Bjälöv och delen Kristianstad – Karpalund får en östlig sträckning från Härlöv, samtidigt som områden i Härlöv med gällande detaljplan eller där detaljplanearbete pågår byggs ut, men en fortsatt utbyggnad av Härlövsområdet *inte* sker, behövs på lite längre sikt (10-15 år) troligen också en ny väg norr om Härlövsområdet samt ytterligare åtgärder i tpl Härlöv. Ett förslag för tpl Härlöv är en ny påfartsramp österut i trafikplatsen, vilket i sin tur sannolikt kräver en breddning av bron där Slättängsvägen passerar över E22.
- En förlängning av Kung Knuts väg...
  - binder ihop Öllsjö och Härlöv
  - ökar tillgängligheten till Öllsjö och Skepparslöv
  - ger god tillgänglighet till ny områden söder om väg 21
  - ger möjlighet till rationell linjesträckning för stadsbuss genom Härlövsområdet.

Förbindelsen är attraktiv men ger också ökad belastning i Vilanleden – Malmövägen och på befintliga delen av Kung Knuts väg genom Öllsjö. Samtidigt avlastas Snälltågsvägen – Slättängsvägen – Långebrogatan.

- Det bedöms vara svårt att utforma Malmövägen och västra delen av Vilanleden så att dessa klarar de antagna trafikökningarna om merparten av de planerade exploateringsområdena byggs ut, så länge tpl Härlöv är enda tillfart till området från det övergripande vägnätet. Mest belastad är korsningen Malmövägen /Vilanleden / Ringelikorsvägen. Stora svängande flöden, trångt gaturum och tätt liggande korsningar utgör begränsningar. Trafiken på väg 19 riskerar att kraftigt påverkas negativt till följd av den ökade trafikallsträngen i området.  
För en mer omfattande utbyggnad av Härlövsområdet behövs därför sannolikt en ny trafikplats på väg 21 redan då mer än cirka 1/3 av samtliga föreslagna utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen är utbyggda (motsvarar en ny trafikallsträng med ca 23 000 f/d).

- En ny trafikplats på väg 21 innebär en stor förbättring av tillgängligheten till de tänkta områdena längst i väster samt en förbättrad koppling till Öllsjö och Skeparslövs från det övergripande vägnätet. En ny trafikplats innebär också överflyttning av trafik från Malmövägen och Vilanleden till E22 och väg 21, vilket bland annat innebär hanterbara trafikmängder i korsningen Malmövägen – Vilanleden samt i tpl Härlöv även på längre sikt.
- Väg 19 i västlig sträckning via ny trafikplats innebär en vägförlängning för genomgående trafik på väg 19 på ca 500-600 m. Alternativet innebär ett ökat trafikarbete jämfört med ett östligt alternativ utan ny trafikplats, cirka 7 400 fler fordonskilometer/dygn (fkm/d) med hela Härlövsområdet fullt utbyggt och en allmän trafikökning till år 2025. Med bara 20 % av området byggs ut och i övrigt dagens trafikmängder blir ökningen cirka 3 200 fkm/d.
- Om en ny trafikplats byggs i föreslaget läge på väg 21 och dagens körfältsindelning behålls på vägen bedöms det inte innebära några påtagliga kapacitetsproblem. Men accelererande tunga fordon kan påverka framkomligheten liksom att omkörningsmöjligheter försvinner på en sträcka av ca 1 km i båda riktningarna. För att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter för genomgående trafik på väg 21 och inte försämra framkomligheten bör vägen byggas ut till 2+2 körfält (vilket motsvarar målstandarden enligt den nationella väghållningsplanen) på delen mellan korsningen med vägarna 2008/2015 och tpl Härlöv.

## 4 STUDERADE ALTERNATIV

### 4.1 Avgränsningar

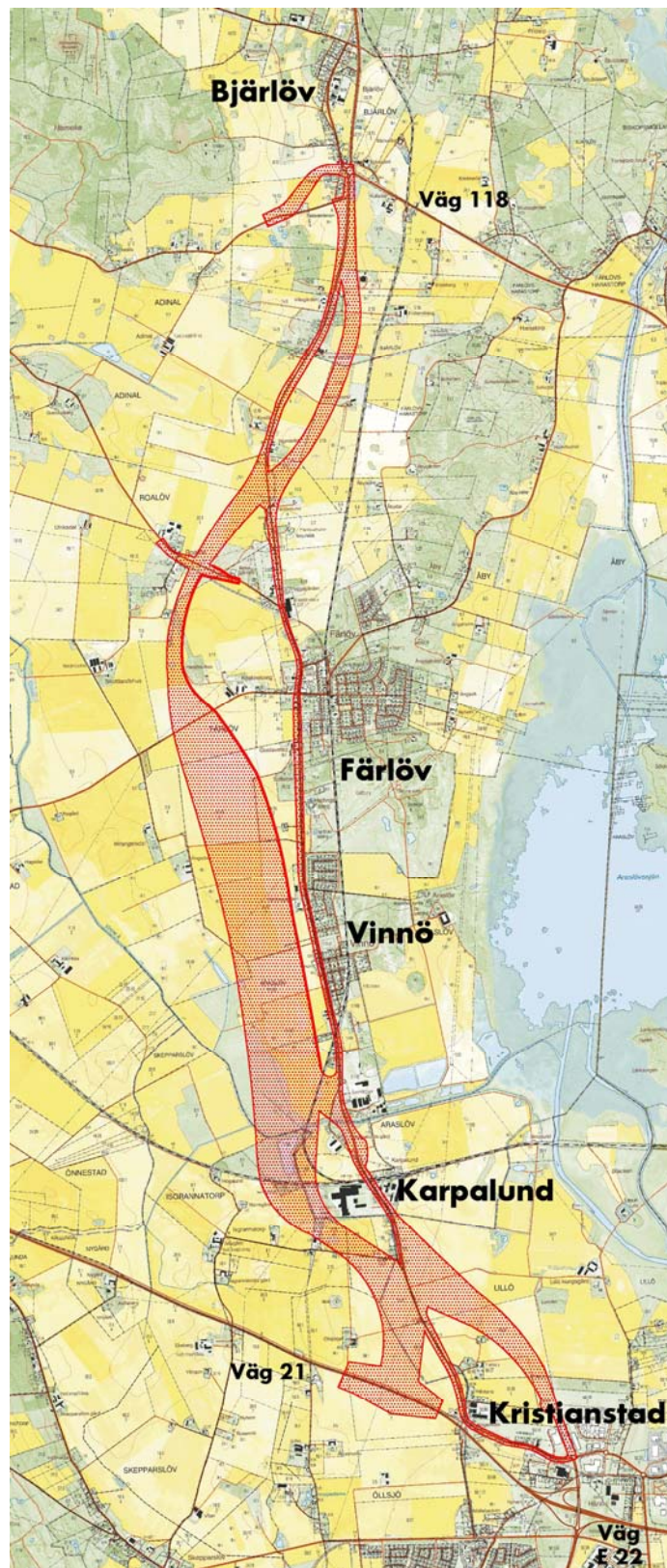
Den geografiska omfattningen sträcker sig från trafikplats Härlöv i Kristianstad där väg 19 ansluter till E22 till cirkulationsplatsen vid Bjälöv i korsningen med väg 118. Hela sträckan är cirka 11 km lång.

I söder ansluter korridorerna antingen till cirkulationsplatsen i korsningen Malmövägen – Ringelikorsvägen – Långebrogatan strax norr om trafikplats Härlöv eller till väg 21 mellan Härlöv och Önnestad, se figur intill.

I denna vägutredning har korridorerna i viss utsträckning avgränsats utifrån den tidigare vägutredningen 1994 och de slutsatser som framkom i samband med denna (se kapitel 3). Valet av korridorer gjordes då utifrån de remissynpunkter som inkom samt i samförstånd med kommuner och länsstyrelse.

Vissa av de tidigare utredda och bortvalda korridorerna har inte tagits med i den nya vägutredningen. De valdes bort på så goda grunder att Trafikverket även idag gör samma bedömning och det kan därmed inte anses meningsfullt att utreda dessa på nytt. Detta ställningstagande från Trafikverket har även föregåtts av samråd med länsstyrelsen. Andra korridorer har reviderats utifrån den nya förutsättningar som idag råder avseende målstandard för vägen samt den nya översiktsplanen för Kristianstads stad. Det har även genomförts ett antal investeringar utifrån de tidigare valda korridorerna, exempelvis cirkulationsplatsen vid Bjälöv har byggts, som också bidrar till den avgränsning som gjorts.

*Vägutredningens geografiska utsträckning och korridorer mellan Kristianstad och Bjälöv.*





## 4.2 Val av vägteknisk standard

Vägutredningen syftar till att utgöra underlag för att ta ställning till vilken vägkorridor och vilken vägteknisk standard som är lämpligast för den nya vägen, med hänsyn till målsättningar, ekonomi, konsekvenser och så vidare.

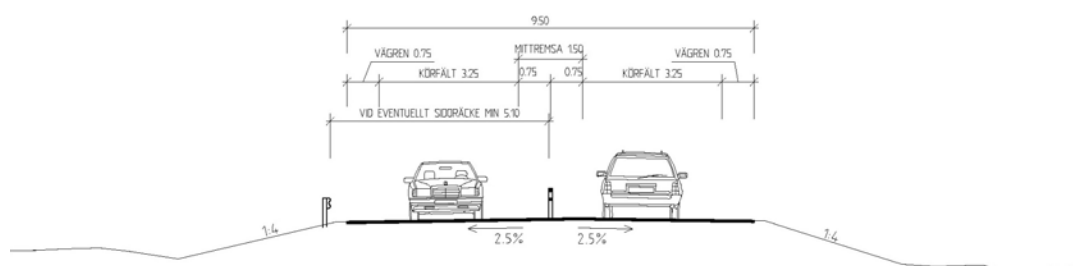
När det gäller vägteknisk standard beaktas tekniska aspekter såsom vägbredd, antal körfält, korsningstyper, maximal lutning, kurvradier, eventuell separering av gång – och cykeltrafik med mera enligt Trafikverkets och Sveriges kommuner och Landstings utformningsregler Vägars och gators utformning (VGU). Detta styrs av vägens funktion och bedömda framtida trafikmängder samt ekonomiska förutsättningar. Hänsyn till omgivande miljö kan göra att standarden på vissa delsträckor sänks.

Väg 19 är ett utpekat viktigt regionalt stråk med stor betydelse för östra delen av Skåne. Standarden på vägen bör därför vara hög. Den nuvarande vägstandard brister i framförallt trafiksäkerhet och framkomlighet men medför också betydande störningar för boende längs vägen.

Trafikverket har som utgångspunkt i projektet att den önskade standarden ("målstandard") är en mötesfri landsväg, anpassad för 100 km/h och omkörningsfält. Andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40%. Det innebär att vägen förses med mitt-räcke 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.

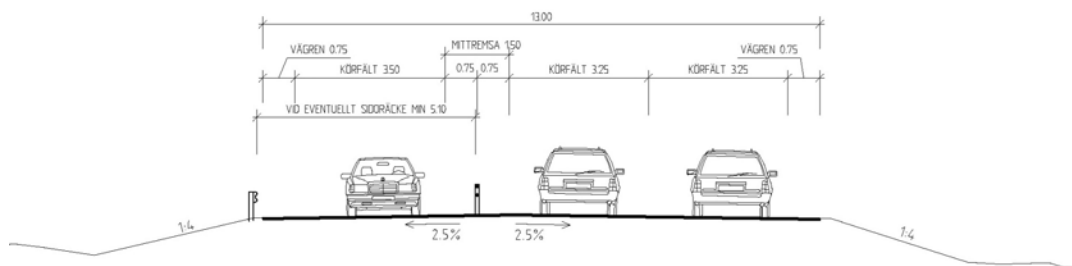


Mötesfri landsväg med omkörningsfält, 2+1 körfält.

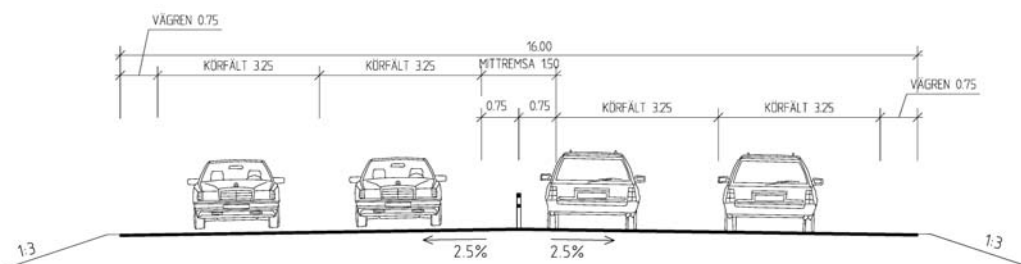


Typsektion mitträckesväg utan omkörningsfält, 1+1 körfält (9.5 m bred).





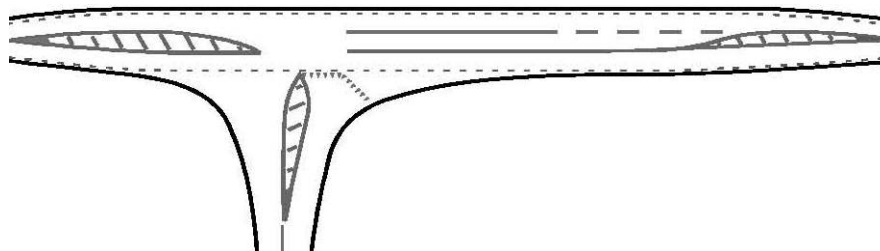
Typsektion mitträckesväg med omkörningsfält på en sida, 2+1 körfält (13,0 m bred).



Typsektion mitträckesväg med omkörningsfält på båda sidor, 2+2 körfält (16,0 m bred).

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.

Mötesfri landsväg med hög andel sträcka med omkörningsmöjlighet ger både god trafiksäkerhet och god framkomlighet. Med hänsyn till dagens och framtida förväntade trafikmängder utförs korsningar med allmänna och enskilda vägar, med något undantag, som plankorsningar med målade refuger och med vänstersvängskörfält på huvudvägen (typ C enligt VGU). Där trafikmängderna är stora kan fyrvägskorsningar behöva byggas ut till cirkulationsplats eller delas upp i två förskjutna trevägskorsningar. Lokala hastighetssänkningar kan bli aktuella. Hastighetssänkande åtgärder på huvudvägen kan då vara till exempel sidoförskjutningar eller Automatisk Trafiksäkerhets Kamera (ATK).



Typutförning av plankorsning med vänstersvängskörfält (typ C enligt VGU).



*Exempel på hastighetssänkande åtgärd i plankorsning (Väg 23 utanför Ballingslöv).*

Korsningar och anslutningar bör samlas upp och placeras i övergångssträckor så långt det är möjligt. Detta för att få så få ”hål” i raket som möjligt och för att undvika korsningar på mötessträckorna med 2+1 alt 2+2 körfält. Det måste dock vägas mot möjligheten och konsekvenserna av att anlägga sidovägar.

Lokala avsteg, till exempel till enstaka fastigheter långt ifrån annan större korsning, kan tillåtas men bör så långt det är möjligt placeras på enfältssträckor. Vänstersvängar kan lösas med så kallad ögla. Öglor bör om möjligt undvikas att placeras på sträcka med två körfält i körriktningen. Skogsvägs-, ägovägs- och åkeranslutningar föreslås i första hand lösas utan öppning i mitträcket, det vill säga bara högersvängar blir möjliga.

Vägens sidoområden anpassas för 100 km/h med normal standard vid förbättringsåtgärder, alternativt med god standard vid nybyggnad. Det innebär bland annat att den så kallade säkerhetszonen skall vara 8 m vid ombyggnad respektive 10 m vid nybyggnad. Säkerhetszonen är det område utanför vägen som skall vara fritt från hinder i form av fasta oeftergivliga föremål, såvida inte ett räcke skyddar mot påkörning. Med oeftergivliga föremål menas stolpar (som inte är eftergivliga), träd, bropelare, betongfundament, stenar (högre än 10 cm), el- eller teleskåp och bergskärning.

Parkeringsfickor för nödstopp och för att möjliggöra för långsamtgående fordon att släppa förbi bakomvarande trafik, bör övervägas på långa enfältiga sträckor. Vändmöjligheter för utryckningsfordon skall finnas med längsta avstånd på 3 km.

I största möjliga mån bör gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken. Separering kan ske antingen på separat gång- och cykelväg vid sidan av vägen eller där så är möjligt på parallella lågtrafikerade vägar. På sträckor med låga gång- och cykelflöden kan vägrenen nyttjas. Mer frekventerade gång- och cykelpassager bör om möjligt utföras planskilt med hänsyn till vägens trafikmängd och hastighetsbegränsning.

Hållplatsstandarden bör vara god och med goda anslutningsmöjligheter till närliggande bebyggelse.

### 4.3 Vägkorridorer

Med korridor menas ett markområde inom vilket man i nästa skede kan projektera en fungerande väglinje inklusive de anläggningar och sidoområden som erfordras. Bredden på korridoren anpassas till dels vilka begränsningar som finns i landskapet, dels till vilken flexibilitet som behövs inför projekteringen.

Processen med att välja den bästa väglinjen för en ny väg, alternativt befintlig väg, sker i flera steg. Olika intressen, möjligheter, konflikter med mera värderas och sammanvägs. Resultatet skall bli en väg som byggs med hänsyn till trafiksäkerhet, linjeföring, landskap, boendemiljö, markägarförhållanden, kommersiella intressen, natur- och kulturvärden, ekonomi och så vidare.

#### Läshänvisning

Den totala sträckan Kristianstad - Bjälöv är indelad i fyra delsträckor:

*Delen Kristianstad –Karpalund*

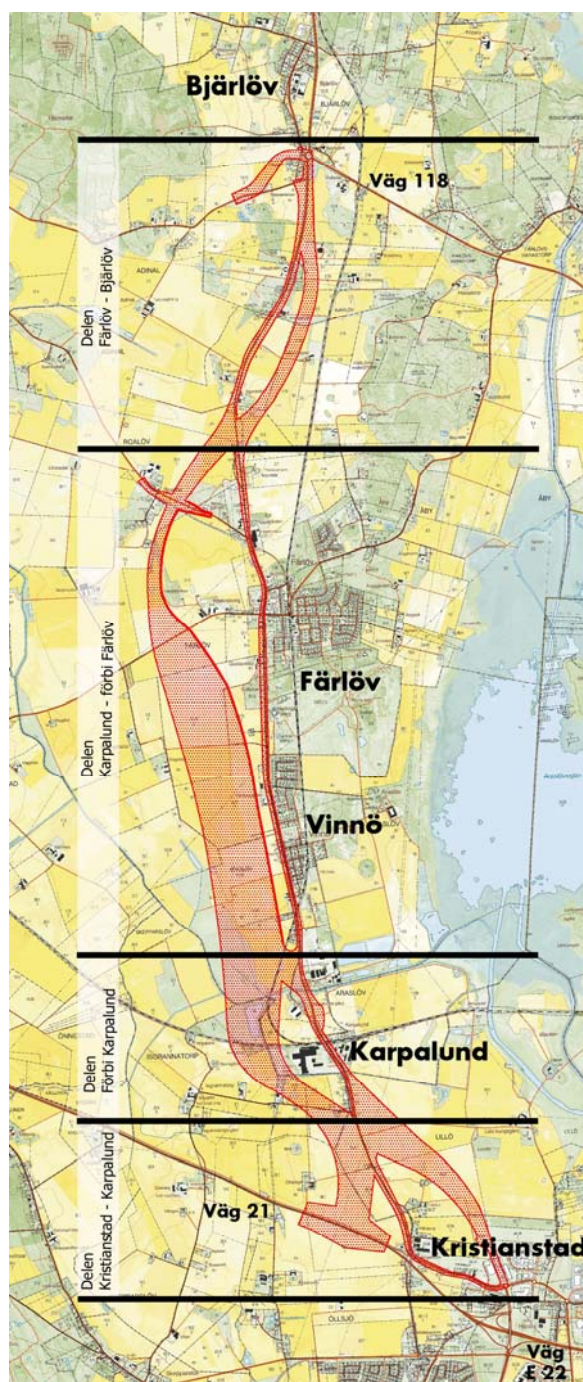
*Delen Förbi – Karpalund*

*Delen Karpalund - Förbi Färlöv*

*Delen Färlöv - Bjälöv*

För varje delsträcka beskrivs Nollalternativet, det vill säga om inget görs, möjligheten att rusta upp befintlig väg (Alternativ Nollplus) samt Alternativ Ny sträckning. Tyngdpunkten läggs här på att beskriva vägens läge, motiv till valt läge och trafiktekniska aspekter. Konsekvenser för trafik, miljö och ekonomi beskrivs i senare kapitel.

Redovisade sträckningar i korridorerna är möjliga sträckningar och sträckindelningar inom redovisad korridor. Vägens exakta läge kan avgöras först efter val av lämpligt läge/korridor för vägsträckan som helhet och efter fördjupade studier av de olika delsträckorna. Normalt avgörs det exakta läget först i arbetsplanen.





### 4.4 Delen Kristianstad –Karpalund

#### 4.4.1 Nollalternativ

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 fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag under överskådlig tid. Driftåtgärder och normalt vägunderhåll genomförs dock.

Av detta följer att projektmålen inte uppfylls, men också att man slipper investeringskostnader, resursförbrukning och intrång i omgivande landskap.

#### 4.4.2 Alternativ Nollplus

Alternativ Nollplus beskriver möjligheten att förbättra befintlig väg.

Från cirkulationsplatsen i korsningen Malmövägen – Ringelikorsvägen – Långebrogatan finns ett kort avsnitt med 9 m bred väg. Vägen kantas här av både verksamhetsområden samt en grupp bostadsfastigheter som ligger alldeles intill vägen.



Bostadsbebyggelse kantar befintlig väg 19 genom Härlöv.



Befintlig väg 19 mellan Härlöv och Karpalund.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad stad finns planerade verksamhetsområden på båda sidor vägen fram till strax norr om där den spridda bebyggelsen idag slutar, det vill säga fram till där den planerade vägen norr om Härlövsområdet korsar nuvarande väg 19.

Med hänsyn till planerade utbyggnader i området vilket bland annat medför ytterligare anslutningar till vägen och kan vägens målstandard inte nås på detta avsnitt (ca 1,4 km långt). Vägen kommer alltmer hamna i stadsmiljö och måste anpassas efter detta. En bedömd framtida hastighetsstandard är 50 eller möjligen 60 km/h.

Norr om den framtida korsningen med den planerade vägen norr om Härlövsområdet kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h i befintlig sträckning med mindre justeringar i linjeföringen.

Busstrafiken förutsätts trafikera väg 19 på samma sätt som idag i alternativ Nollplus.

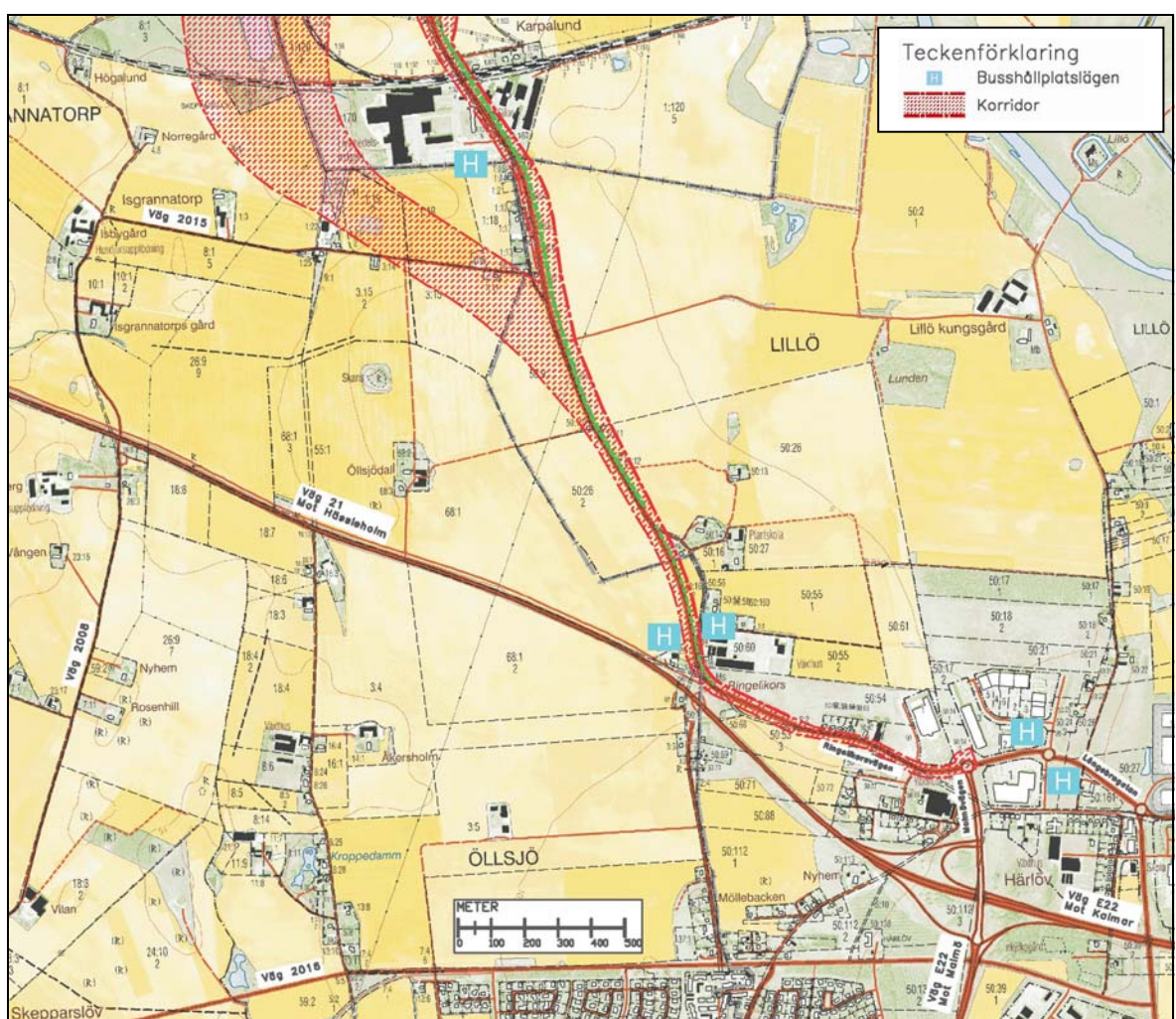


En separat gång- och cykelväg planeras mellan Härlöv och Vinnö. Denna förslås byggas längs den ombyggsda väg 19 öster om vägen.

Två bostadsfastigheter måste sannolikt lösas in i alternativ Nollplus.

Alternativ Nollplus överensstämmer inte med planerna i den fördjupade översiktsplanen att väg 19 ska få en ny sträckning på delen Kristianstad – Karpalund och att den befintliga vägen ska få en mer lokal funktion som huvudgata i den framtida utbyggda staden.

Alternativ Nollplus kan kombineras med både alternativ Nollplus och alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund.



Korridor i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus) på delen Kristianstad – Karpalund.

### 4.4.3 Alternativ Ny sträckning i öster

I alternativ Ny sträckning i öster fortsätter vägen norrut från trafikplats Härlöv. Korridoren startar vid korsningen Malmövägen – Ringelikorsvägen – Långebrogatan och går öster om nuvarande väg i en svag böj mot väster. Ambitionen är att undvika de lägre partierna i öster samt att minimera intrång kring Lillö kungsgård.



Cirkulationsplatsen i korsningen Malmövägen – Ringelikorsvägen - Långebrogatan.



Korridoren fortsätter norrut mellan befintliga och planerade verksamhetsområden.

Alternativ Ny sträckning i öster kan kombineras med både alternativ Nollplus och alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund, se bilder på följande sidor.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad stad finns planerade verksamhetsområden på båda sidor vägen fram där den planerade vägen norr om Härlövsområdet korsar. På denna del (ca 600 m lång) går vägen i stadsmiljö och måste anpassas för detta. Till följd av det korta avståndet mellan korsningarna förutsätts de planerade verksamhetsområdena matas från den planerade vägen norr om Härlövsområdet.

Den befintliga gång- och cykelvägen längs Långebrogatan – Ringelikorsvägen, som går vidare mot Önnestad samt Färlöv och som i takt med att området byggs ut västerut får en alltmer viktig funktion, föreslås passera planskilt under den nya väg 19. Likaså bör ytterligare en planskild passage skapas för gående och cyklister längre norrut mellan områdena på vardera sidan av vägen.

Vägens målstandard kan inte nås på detta avsnitt (ca 1,2 km långt inklusive delen genom trafikplats Härlöv). En bedömd framtida hastighetsstandard är 60 km/h.

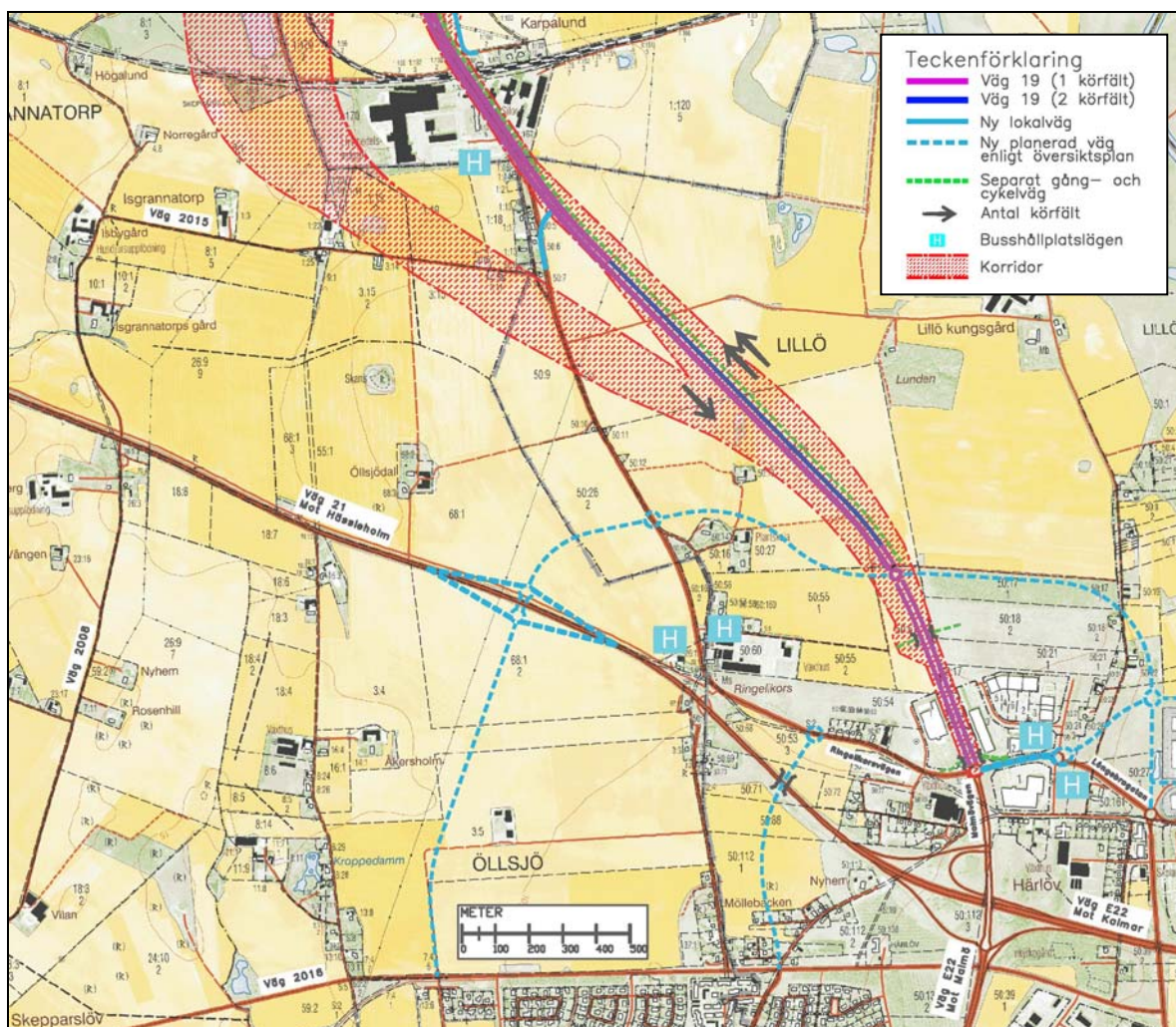
På delen norr om korsningen med den planerade vägen norr om Härlövsområdet kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h. Ett omkörningsfält bör placeras i norrgående riktning för att möjliggöra omkörningar av upphunna fordon under passagen genom Härlöv. Omkörningsfältet kan bli ca 1,2 km långt om vägen går vidare enligt alternativ Nollplus förbi Karpalund. Om vägen går väster om Karpalund blir omkörningsfältet ca 0,9 km långt.

Busstrafiken förutsätts trafikera gamla väg 19 på samma sätt som idag i alternativ Ny sträckning i öster, för att ge befintliga och planerade områden i de västra delarna av Härlövsområdet fortsatt god tillgänglighet till kollektivtrafiken.



En separat gång- och cykelväg planeras mellan Härlöv och Vinnö. Denna förslås byggas längs den nya väg 19 öster om vägen och ansluts till det övergripande cykelvägnätet i Kristianstad.

Alternativ Ny sträckning i öster kan kombineras med ny trafikplats på väg 21 förutsatt att gatunätet i västra Kristianstad byggs ut enligt den fördjupade översiktsplanen.

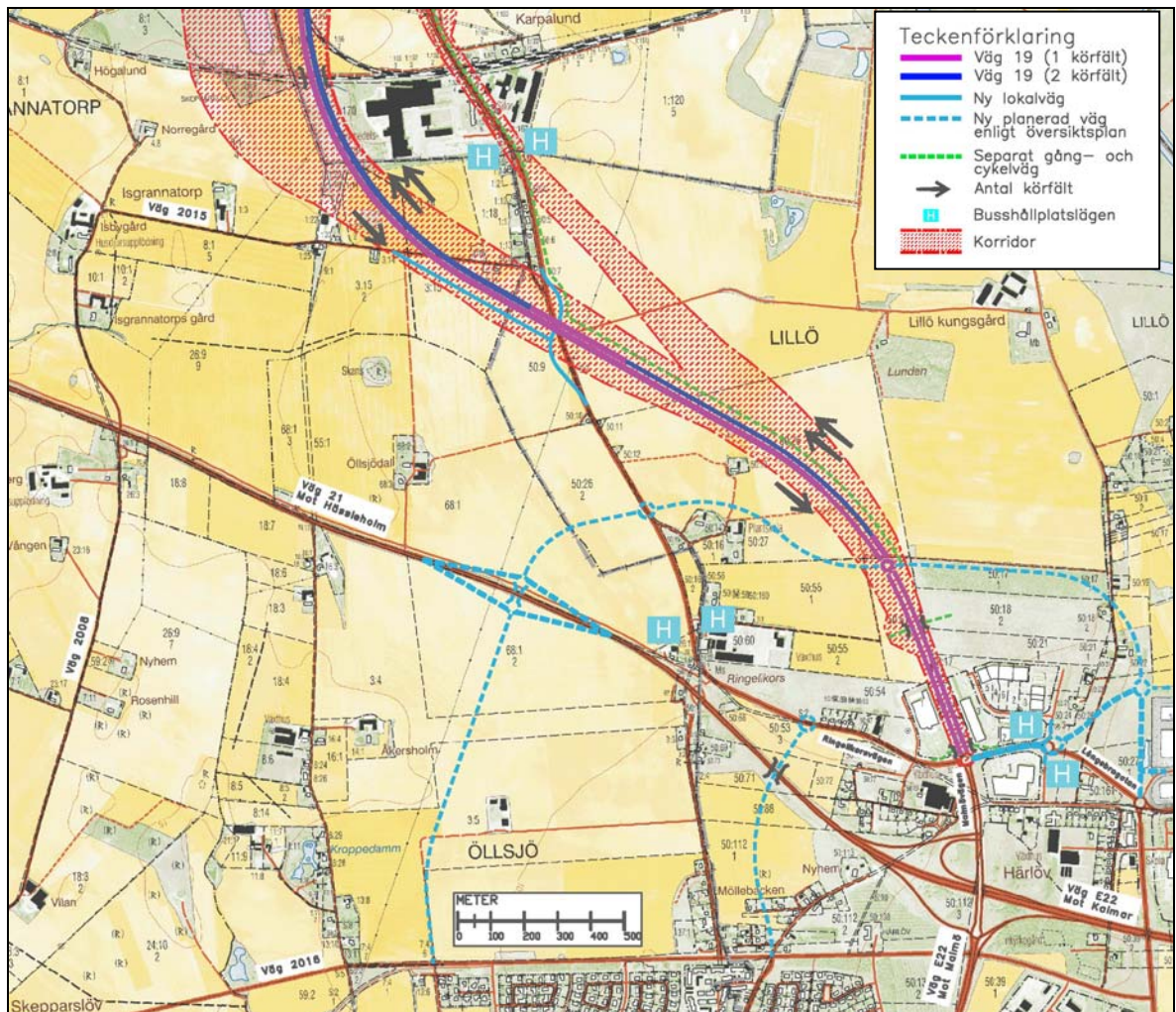


Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad – Karpalund i kombination med alternativ Nollplus förbi Karpalund.

# 4 Studerade alternativ

Delen Kristianstad - Karpalund

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad – Karpalund i kombination med alternativ Ny sträckning i väster förbi Karpalund.



### 4.4.4 Alternativ Ny sträckning i väster

I alternativ Ny sträckning i väster ansluter väg 19 till väg 21 i en ny trafikplats ca 1,6 km väster om trafikplats Härlöv. Korridoren går norrut längs befintlig kraftledning. Alternativ Ny sträckning i öster kan kombineras med både alternativ Nollplus och alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund, se bilder på följande sidor.

Korridoren och trafikplatsens läge följer den fördjupade översiktsplanen. Den nya trafikplatsen är en förutsättning för att kunna bygga ut samtliga områden enligt översiktsplanen. Från trafikplatsen planeras en ny väg söderut fram till väg 2016 (Snälltågsvägen) i Öllsjö.



Väg 21 vid läget för den tänkta trafikplatsen.

Väg 19 går i detta alternativ gemensamt med väg 21 på delen mellan trafikplats Härlöv och den nya trafikplatsen. Väg 21 kan komma att behöva byggas om på denna del från dagens 2+1-väg till 2+2 körfält, främst för att ha fortsatta omkörningsmöjligheter men också för att accelererande tunga fordon annars kan påverka framkomligheten på grund av det korta avståndet mellan trafikplatserna. Det korta avståndet mellan trafikplatserna, ca 600 m mellan ramperna, påverkar också möjligheten till tydlig vägvisning. Sannolikt behövs förberedande vägvisning i föregående trafikplats samt vägvisning på portaler mellan trafikplatserna.

Den nya trafikplatsen har inte studerats i detalj. En tänkbar lösning är att den får en utformning av typen ruter med droppar i rampanslutningarna på vardera sidan. Ur landskapsbildssynpunkt är det en fördel om väg 19 i trafikplatsen passerar under väg 21, som ligger på bank på denna del. Det kan dock innebära kostsamma lösningar då grundvattnet sannolikt ligger nära marknivån. Om väg 19 går över väg 21 innebär bro samt bankningen av ramper och anslutande vägar en påtaglig visuell påverkan i det flacka landskapet.

Längs väg 21 finns i dag en sidoväg för cyklister och andra långsamtgående fordon. Denna föreslås korsa den nya väg 19 planskilt.

## 4 Studerade alternativ

Delen Kristianstad - Karpalund

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21

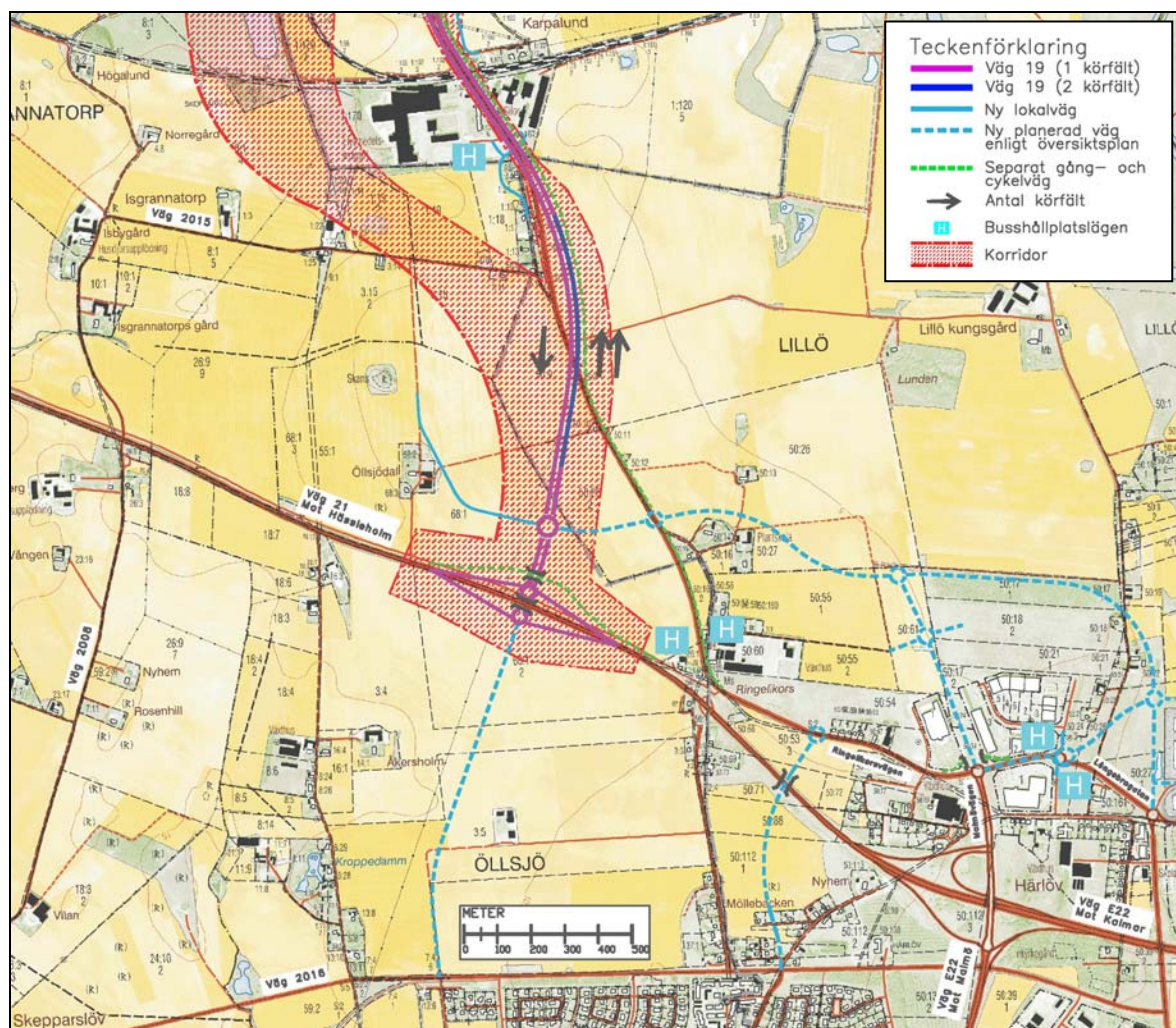
Strax norr om den nya trafikplatsen ansluter den planerade vägen norr om Härlövsområdet. Korsningen föreslås utformas som en cirkulationsplats. Till korsningen föreslås också en enskild väg mot Öllsjödal och Isgrannatorp anslutas. Väg 2015 förutsätts utgå ur det allmänna vägnätet.

Norr om denna korsning kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h. Ett omkörningsfält bör placeras i norrgående riktning för att möjliggöra omkörningar av upphunna fordon i trafikplatsen. Omkörningsfältet kan bli ca 0,8 km långt om vägen går vidare enligt alternativ Nollplus förbi Karpalund. Om vägen går väster om Karpalund blir omkörningsfältet ca 1,9 km långt.

Busstrafiken förutsätts i alternativ Ny sträckning i väster trafikera gamla väg 19 genom Härlövsområdet på samma sätt som idag. Om väg 19 fortsätter enligt alternativ Nollplus förbi Karpalund får busstrafiken gå en mindre del på ny väg 19 fram till Karpalund.

En separat gång- och cykelväg planeras mellan Härlöv och Vinnö. Denna förslås i alternativ Ny sträckning i väster byggas längs den gamla väg 19 öster om vägen.

Två bostadsfastigheter berörs av korridoren och det kan inte uteslutas att dessa måste lösas in.



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i väster på delen Kristianstad -Karpalund i kombination med alternativ Nollplus förbi Karpalund.



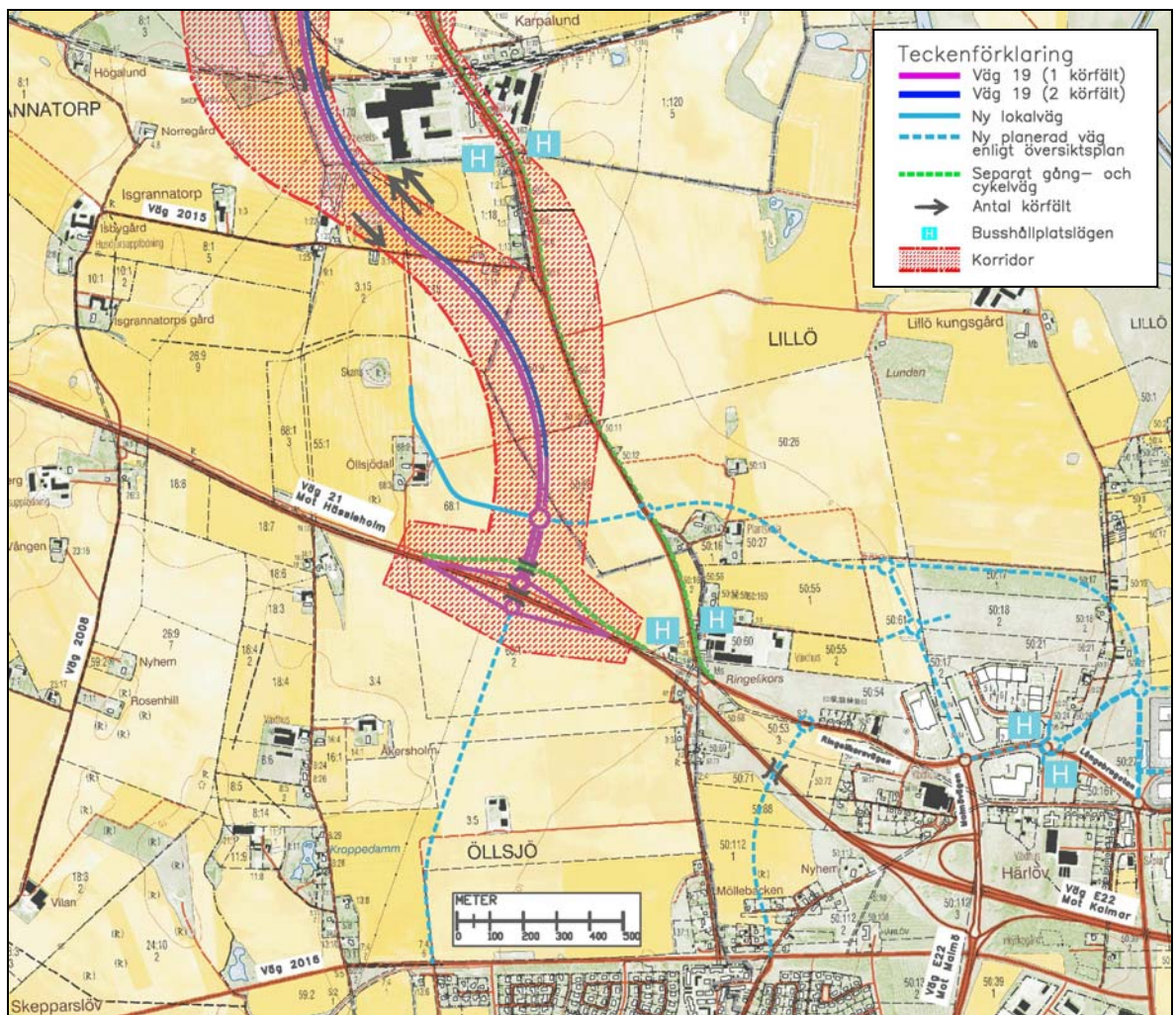
# 4 Studerade alternativ

Delen Kristianstad - Karpalund

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



Från trafikplatsen vid väg 21 går korridoren norrut över åkermarken mot Karpalund



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad -Karpalund i kombination med alternativ Ny sträckning i väster förbi Karpalund.



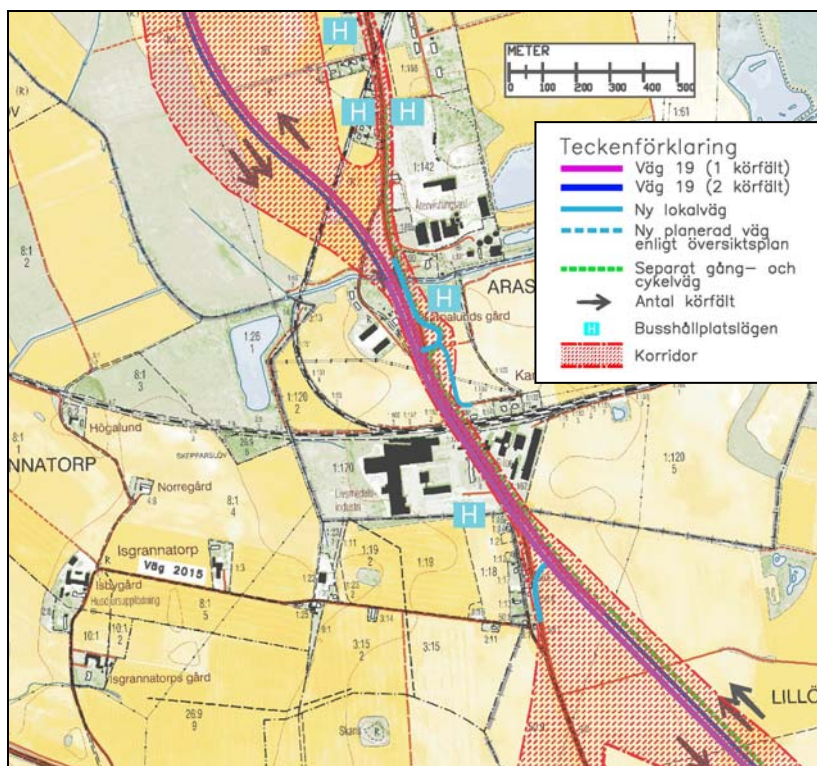
## 4.5 Delen Förbi Karpalund

### 4.5.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att man beskriver hur nuvarande väg fungerar i samma framtida situation som man beskriver för utredningsalternativen. Nollalternativet innebär alltså att väg 19 fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag under överskådlig tid.

### 4.5.2 Alternativ Nollplus

Alternativ Nollplus förbi Karpalund innebär en ombyggnad av väg 19 i befintlig sträckning och kan kombineras med samtliga alternativa korridorer både norr och söder om denna del.



*Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Nollplus på delen förbi Karpalund (i kombination med alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund samt Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv).*

## 4 Studerade alternativ

Delen Förbi Karpalund

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21

Söder om Karpalund går befintlig väg 19 nära inpå en samling bostadshus. Dessa har dock sina anslutningar till väg 2015. På väg 19 finns anslutningar till väg 2015 mot Isgrannatorp, till verksamhetsområdena söder om järnvägen, till Karpalunds gård samt till verksamhetsområdet norr om Vinne å som rymmer en biogasanläggning samt en återvinningsverksamhet på det gamla sockerbruksområdet.



*Bostadshus intill väg 19 söder om Karpalund.*



*Korsningen med anslutning till Campbells respektive Kristianstads Lagerhusförening.*

Om väg 19 går vidare söderut enligt alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad – Karpalund föreslås befintlig väg 19 anslutas i en trevägskorsning mitt för bostadsbebyggelsen. Korsningen utformas med vänstersvängskörfält på väg 19.

Om väg 19 går vidare mot en ny trafikplats på väg 21 föreslås väg 2015 förlängas fram till korsningen till verksamhetsområdena söder om järnvägen. Väg 2015 förutsätts utgå ur det allmänna vägnätet.

Befintlig väg har på detta avsnitt en varierande bredd på 8-8,5 m. Vägen går över järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm. Bron är 11,5 m bred. Den befintliga linjeföringen är inte tillräcklig för att uppnå god standard vid 100 km/h och siktsträckorna är korta, inte minst vid bron över järnvägen. Söder om bron ligger Campbells respektive Kristianstads Lagerhusförenings anläggningar tätt inpå vägbanken.



*Bron över järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm.*



*Linjeföringen på befintlig väg 19 förbi Karpalund har relativt låg standard.*

Med hänsyn till behovet av flera anslutningar på kort sträcka på båda sidor om järnvägen, inte minst till verksamheterna i området, får vägen 1+1 körfält på en dryg kilometer lång sträcka förbi Karpalund.

En mittseparerad väg med 1+1 körfält ryms på befintlig bro över järnvägen, vilket låser vägens läge över bron. Linjeföringen måste dock förbättras vilket innebär att vägen måste höjas med ca 1,5 – 2 m på vardera sidan om bron. För att få tillräckliga siktlängder behöver anslutningarna på ömse sidor om flyttas något längre från bron jämfört med dagens utformning.

Anslutningen till verksamhetsområdena söder om järnvägen utformas som en fyrvägs-korsning med vänstersvängskörfält. Det nya läget längre söderut innebär intrång och behov av åtgärder inne på Kristianstads Lagerhusförenings fastighet för att bibehålla tillgängligheten till anläggningens olika delar. Bland annat måste sannolikt en tankanläggning flyttas.



*Campbells respektive Kristianstads Lagerhusförening ligger tätt intill vägbanken där väg 19 passerar över järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm.*

En separat gång- och cykelväg planeras mellan Härlöv och Vinnö. Denna förslås byggas längs den ombyggda väg 19 öster om vägen. En separat gång- och cykelbro måste sannolikt byggas vid sidan av vägbron då denna inte rymmer en gång- och cykelväg. Alternativt kan befintlig bro breddas något österut.

Gång- och cykelvägen tillsammans med vägens profilhöjning innebär att det visuella intrånget ökar och att anpassningen till omgivningen försvåras avsevärt. Sannolikt måste visst intrång ske i de närliggande fastigheterna vilket kan påverka verksamheten där. Även norr om järnvägen finns närliggande fastigheter där intrång inte kan uteslutas.



Om vägen fortsätter enligt alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv föreslås väg 19 passera på en ny bro över Vinne å strax väster om befintlig väg. Det innebär intrång mot Karpalunds gård men ger samtidigt möjlighet till få ett tillräckligt avstånd till bebyggelsen längre norrut och befintlig bro kan rymma både den lokala anslutande vägen till Vinnö och den planerade gång- och cykelvägen. Anslutningen av befintlig väg 19 föreslås ske vid dagens anslutning till Karpalunds gård. Korsningen utformas med vänstersvängskörfält på väg 19.



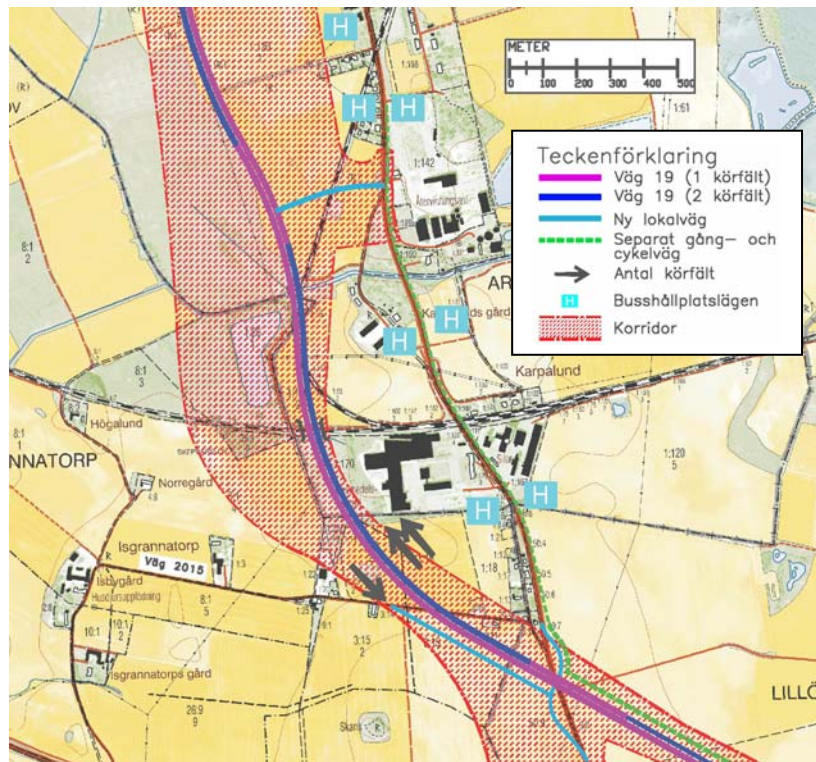
*Befintlig väg 19 förbi Karpalunds gård. Den nya vägen föreslås placeras väster om befintlig väg vilket innebär intrång mot gården.*

Med föreslagna åtgärder kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h på hela delsträckan. Vägen får dock 1+1 körfält på en dryg kilometer lång sträcka.

Busstrafiken förutsätts trafikera väg 19 på samma sätt som idag i alternativ Nollplus.

### 4.5.3 Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativ Ny sträckning i väster lämnar befintlig väg 19 strax söder om bostadsbebyggelsen söder om Karpalund och går sedan i en båge väster om Campbells anläggning, passerar järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm och vidare norrut över Vinne å. Alternativet kan kombineras med samtliga alternativa korridorer både norr och söder om denna del.



*Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund (i kombination med alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund samt Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv).*

Järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm passeras i detta alternativ på en ny bro. Korridoren är här så bred att möjlighet finns att placera vägen både väster och öster om den reningsdamm som finns norr om järnvägen. Öster om dammen går idag järnvägen mellan Karpalund och Hanaskog. Marknivån längs Vinne å är låg och området är ofta översvämmat. Särskilt om vägen går väster om reningsdammen måste vägen därför höjas för att undvika att den svämmas över vid högvatten, vilket ökar det visuella intrånget på omgivningen. En vägdragning öster om dammarna innebär å andra sidan ett intrång på Campbells fastighet söder om järnvägen.

En bostadsfastighet strax söder om bebyggelsen i Karpalund påverkas av korridoren och intrång eller möjligen inlösen kan inte uteslutas.



*Befintliga järnvägsspår mellan Karpalund och Hanaskog öster om reningsdammarna sett mot Campbells anläggning söder om järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm.*

Korridoren möjliggör att vägen kan byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h. Om alternativet kombineras med Nollalternativet eller Alternativ Nollplus på delen Karpalund – Förbi Färlöv får anslutningen till befintlig väg en linjeföring som inte möjliggör hastigheter över 70 km/h.

Om vägen går vidare mot Kristianstad enligt alternativ Nollplus eller Ny sträckning i öster ansluts befintlig väg 19 förbi Karpalund i en plankorsning med vänstersvängskörfält. Väg 2015, som förutsätts utgå ur det allmänna vägnätet, byggs om och ansluts till befintlig väg 19. I detta alternativ finns möjlighet till ett 1,5 km långt omkörningsfält på delen förbi Karpalund.

Om vägen i stället går vidare enligt alternativ Ny sträckning i väster på delen Kristianstad - Karpalund kan omkörningsfältet gå hela vägen från den nya trafikplatsen och blir då ca 1,9 km långt. I detta fall nås verksamheterna vid Karpalund söderifrån via befintlig väg 19. I detta fall stängs anslutningen av väg 2015 till väg 19 och en ny anslutning föreslås skapas till cirkulationsplatsen strax norr om trafikplatsen vid väg 21.

Norr om Vinne å, som passeras på en ny bro, föreslås en ny anslutningsväg in till befintlig väg 19. korsningen med denna utformas som en trevägskorsning med vänstersvängskörfält. Anslutningen ger en nödvändig koppling till verksamheterna vid Karpalund och till Vinnö.

Den separata gång- och cykelvägen som planeras mellan Härlöv och Vinnö byggs i detta alternativ längs den befintliga väg 19 öster om vägen. På bron över järnvägen föreslås vägen smalnas av något så att också gång- och cykelvägen ryms på bron.

Busstrafiken förutsätts trafikera befintlig väg 19 på samma sätt som idag på delen förbi Karpalund.



### 4.6 Delen Karpalund – förbi Färlöv

#### 4.6.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att man beskriver hur nuvarande väg fungerar i samma framtida situation som man beskriver för utredningsalternativen. Nollalternativet innebär alltså att väg 19 fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag. Driftåtgärder och normalt vägunderhåll genomförs dock.

#### 4.6.2 Alternativ Nollplus

Nuvarande väg 19 passerar i kanten av Vinnö och genom Färlöv. Vägbredden är ca 8 m.

På delen förbi Vinnö, mellan passagen över järnvägen mot Hanaskog till korsningen med väg 2013 i Färlöv, kantas båda sidor av vägen av lindar i Wrangels allé. Allén är ca 2,5 km lång och träden står ca 3 m från körbanan. Avståndet mellan träden är därmed ca 14 m. Vägavsnittet kantas delvis också av bebyggelse. På västra sidan finns enstaka byggnader som ligger mycket nära vägen, som närmast ca 4 m. Utmed Wrangels allé, där dagens asfaltbeläggning ligger på en gammal betongväg med skarvar, kan ojämnheter i skarvarna utgöra en källa till vibrationer.



Wrangels allé på delen förbi Vinnö.



Bebyggelse nära vägen i Wrangels allé.

# 4 Studerade alternativ

Delen Karpalund – förbi Färlöv

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjärlöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



Korridor i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).



Genom Färlöv är utrymmet än mer begränsat. På södra delen finns omgivande bebyggelse, bland annat bensinmacken vid korsningen med vägarna 2013/2041. Sikten i denna korsning är idag bristfällig. Det saknas också tydliga och säkra passager över vägen till kyrkan, församlingshemmet och busshållplatsen. I norra delen omges vägen av kyrkogården på västra sidan och bibliotek, förskola samt bostadsbebyggelse på östra sidan. I vägområdet finns också ett flertal befintliga träd.



*Korsningen med vägarna 2013 och 2041 i Färlöv med bensinmack och livsmedelsbutik intill vägen..*



*Befintlig väg 19 genom norra delen av Färlöv.*

Norr om Färlöv är vägen smal, 6,5 m, och har dålig linjeföring med flera krön och svackor som ger korta siktlängder. Enstaka bostadsfastigheter kantar vägen.

På delen förbi Vinnö finns fyra busshållplatser på väg 19. Bussresenärerna måste korsa vägen och det saknas gångvägar längs vägen. I Färlöv finns en busshållplats vid kyrkan. Norr om väg 1013 finns gångbanor på båda sidor om vägen.

Mellan Vinnö och Färlöv finns en gång- och cykelbana längs med järnvägen mot Hanaskog. Genom Vinnö och Färlöv är cyklister hänvisade till lokalgator. En separat gång- och cykelväg finns från Färlöv fram till 2040 mot Norra Strö.



*Trångt avsnitt mellan kyrkogården och bibliotek/skola i norra delen av Färlöv.*



*Befintlig gång- och cykelväg längs väg 19 norr om Färlöv.*



### Ombyggnad till mittseparerad väg, 100 km/h

En ombyggnad av vägen till målstandarden mittseparerad väg med 100 km/h medför stora konsekvenser:

- Omplantering av träden i Wrangels allé för att kunna bygga ny väg. Allén utgör idag en viktig del i riksintresseområdet för kulturmiljö, "Araslövs farmer". Med hänsyn till säkerhetszonen ska träden placeras ca 10 m från väggkant, vilket ger en total bredd mellan träden på 33 m, eller - om träden sätts närmare vägen - måste sidoräcke sättas utmed vägen som förhindrar påkörning av träden.
- Det bedöms att minst fyra bostadshus (främst i Vinnö) samt cirka åtta ytterligare jordbruksbyggnader (bland annat gårdsbebyggelse som utgör en viktig del i riksintresset för kulturmiljön, Araslövs farmer) lösas in och rivs på delen mellan Karpalund och Färlöv.
- Sanering av antalet korsningar och utfarter samt nybyggnad av sidovägar vilket innebär ytterligare intrång.
- Mycket liten möjlighet till omkörningsfält på grund av anslutande vägar. Troligen rymms bara ett mycket kort omkörningsfält, ca 6-700 m mellan Vinnö och Färlöv, i övrigt 1+1 körfält.
- Med hänsyn till inkommande trafikmängder bör korsningen med vägarna 2013/2041 i Färlöv utformas som en cirkulationsplats eller som förskjutet trevägskäl med lokal hastighetssänkning till 60 km/h, vilket innebär en mindre omläggning av väg 2013. Båda fallen innebär allvarliga intrång. Bensinmacken måste sannolikt flytta.
- Att höja hastigheten genom norra delen av Färlöv förutsätter ett utfartsförbud vilket innebär stor påverkan på tillgängligheten till bland annat bibliotek, skola och förskola. Det kräver också att busskörvägarna ändras och att en vändhållplats anläggs någonstans inne i Färlöv. Den ombyggnad som krävs för att förbättra linjeföringen innebär sannolikt också intrång i fastigheterna öster om vägen.
- Norr om Färlöv innebär breddning av vägen, förbättrad linjeföring samt ombyggnad av korsningen med väg 2040 mot Norra Strö intrång i flera fastigheter. Troligen måste någon bostadsfastighet lösas in.
- 100 km/h förbi Vinnö innebär avsevärt försämrade trafiksäkerhet för bussresenärer som måste korsa vägen till hållplatserna. Ur säkerhetssynpunkt krävs planskilda korsningar som dock skulle innebära stora intrång och blir mycket svåra att få till av utrymmesskäl.
- Ombyggnad av befintlig väg och höjd hastighet innebär att bullerskydd sannolikt måste uppföras längs långa sträckor, inte minst förbi Vinnö.

*Sammantaget innebär en ombyggnad till mötteseparerad väg för 100 km/h (utom en lokal hastighetssänkning i Färlöv) i befintlig sträckning så stora negativa konsekvenser att det får ses som orimligt att genomföra.*

### Åtgärder och konsekvenser för 80 km/h

Då det innebär mycket stora negativa konsekvenser att nå målstandarden mötesseparerad väg för 100 km/h i befintlig sträckning, kan möjligheten att förbättra vägen till rimlig nivå utifrån omgivande förutsättningar prövas.

På delen förbi Vinnö är det främst träden nära vägen samt den korsande gångtrafiken till busshållplatserna som utgör de trafiksäkerhetsbrister som gör att hastigheten inte kan höjas utan åtgärder. Med hänsyn till trafikmängderna bör en mittseparering med mitträcke ske för hastigheter på 90 km/h eller mer. Mitträcke innebär dock behov av omkörningsfält, vilket inte kan anläggas utan omplantering av Wrangels allé. På grund av anslutande vägar är möjligheten också liten att rymma omkörningssträckor. Troligen rymms bara en mycket kort omkörningssträcka på hela den ca 4 km långa sträcken förbi Karpalund – Vinnö – Färlöv.

För att höja hastigheten till 80 km/h (med räfflad mittremsa) på delen förbi Vinnö krävs sannolikt:

- Sidoräcken längs hela sträckan som skyddar från påkörning av träden i allén.
- Bullerskydd samt ombyggnad av vägen så att den underliggande betongbeläggningen avlägsnas för att få undvika ytterligare vibrationsstörningar.
- Säkrare passager till busshållplatser. Eventuellt kan antalet hållplatser minskas från dagens fyra till två. Passagera bör vara planskilda, vilket dock innebär stora konsekvenser i form av intrång, både i fastigheter och i allén, och blir mycket svåra att få till av utrymmesskäl.

För att behålla passager till busshållplatser i plan över vägen bör hastigheten i stället sänkas från dagens 70 km/h till 60 km/h.

På delen genom Färlöv är utformningen av korsningen med vägarna 2013/2041 bristfällig och det saknas tydliga och säkra passager över vägen.

Med hänsyn till korsningen med vägarna 2013/2041 och behovet av passager över vägen bör hastigheten inte höjas från dagen 50 km/h på denna del. I korsningen måste sikten förbättras och med hänsyn till de ökande trafikmängderna bör den byggas om och förses med vänstersvängskörfält. Detta innebär dock allvarliga intrång och sannolikt måste bensinmacken flyttas. I anslutning till korsningen bör också en säkrare gång- och cykelpassage anläggas.

Att höja hastigheten genom norra delen av Färlöv förutsätter ett utfartsförbud vilket innebär stor påverkan på tillgängligheten till bland annat bibliotek, skola och förskola. Det kräver också att busskörvägarna ändras och att en vändhållplats anläggs någonstans inne i Färlöv. Det innebär också försämrade trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som skall passera vägen, bland annat vid den anordnade passagen (som utgör skolväg) strax norr om samhället.

Hastigheten genom Färlövs samhälle bör inte höjas från dagens 50 km/h med hänsyn till de konsekvenser det medför och den förhållandevis lilla nytta det ger.

Norr om Färlöv är vägen smal (6,5 m) och har dålig linjeföring. För att höja hastigheten till 80 km/h bör:

- Vägen breddas till 9m och förses med räfflad mittremsa.
- Linjeföringen förbättras så att siktskuggor försvinner.
- Åtgärder ske för att skapa en säkerhetszon på 6 m
- Korsningen med väg 2040 rätas upp och få bättre sikt.

Åtgärderna medför intrång i flera fastigheter.

*Sammantaget måste kostsamma åtgärder utföras för att möjliggöra även en mindre ökning av hastigheten till 80 km/h förbi Vinnö samt norr om Färlöv. En hastighetshöjning innebär också försämrad trafiksäkerhet för gående till och från busshållplatserna. Genom Färlövs samhälle bör hastigheten inte höjas från dagens 50 km/h med hänsyn till säkerheten för främst oskyddade trafikanter samt de intrång som följer av nödvändiga åtgärder.*

**I vägutredningen från 1994 valdes alternativ Nollplus bort på delen Karpalund - förbi Färlöv med hänsyn till de stora konsekvenser det skulle medföra för kulturmiljövärdens riksintresse för Araslövs farmer samt till betydande intrång för de boende längs vägen. Med den målstandard som nu är aktuell, med mötesseparerad väg för 100 km/h, blir dessa konsekvenser än större. Åtgärder för att förbättra vägen något för att uppnå en mindre ökning av hastigheten på delar av sträckan är kostsamma och löser heller inte trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter i Vinnö och Färlöv. Alternativ Nollplus valdes på denna del bort på så goda grunder att Trafikverket gör bedömningen att det inte kan anses meningsfullt att utreda alternativet på nytt. Alternativet kommer därför inte att konsekvensbeskrivas ytterligare i föreliggande vägutredning.**



### 4.6.3 Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativ Ny sträckning i väster går väster om Vinnö och Färlövs samhällen och ansluter till befintlig väg en dryg kilometer norr om Färlöv. Alternativet kan kombineras med samtliga alternativa korridorer både norr och söder om denna del.

På avsnittet förbi Vinnö ligger korridoren som närmast ca 150 m väster om befintlig väg och är ca 500 m bred. Detta ger ökade möjligheter att anpassa vägen till jordbruket och befintliga strukturer så påverkan blir så liten som möjligt.

Förbi Färlöv går korridoren väster om Hallabacken och fortsätter sedan i en båge österut mot befintlig väg.

Korridoren möjliggör att vägen kan byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h på hela delsträckan.



*Korridoren i alternativet Ny sträckning i väster över åkermarken väster om Vinnö – sett från väg 2013 mot siloanläggningen i Karpalund.*

Väg 2013 mellan Önnestad och Färlöv korsas ca 700 m väster om Färlöv. Vägen blir anslutningen från väg 19 mot Färlöv och även mot Vinnö norrifrån och trafikmängderna blir så stora på sidovägen att korsningen föreslås utformas som en cirkulationsplats, vilket också innebär en lokal hastighetssänkning till 80 km/h.

Sträckan mellan Karpalund och väg 2013 är ca 3 km lång och kan rymma ett omkörningsfält i vardera riktningen på ca 1,2 km.

Norr om Hallabacken passeras väg 2040 mellan Färlöv och Norra Strö. Vägen föreslås passeras planskilt. Det ger ökade möjligheter att få fler och längre omkörningssträckor då avståndet mellan vägarna 2013 och 2040 är bara ca 1 km. Planskildheten ger också en säker väg för oskyddade trafikanter från bebyggelsen längs vägen väster om korridoren in till Färlöv, inte minst för skolbarn som bor så nära skolan i Färlöv att de inte är berättigade till skolskjuts. Skolbarnen slipper korsa väg 19 och det möjliggör att behålla 100 km/h på detta avsnitt.

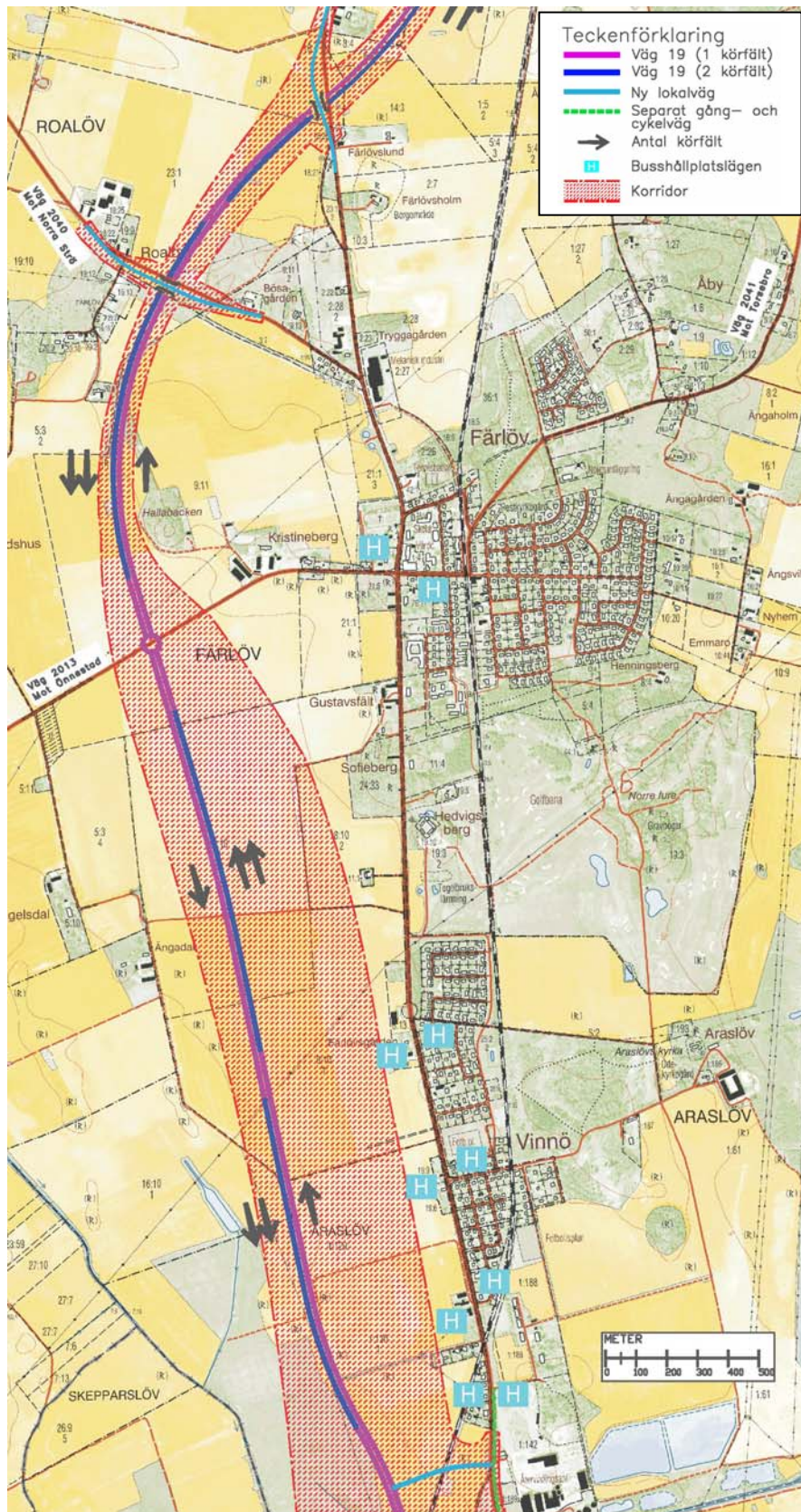
Väg 2040 mot norra Strö går på en mindre höjdrygg där den passerar korridoren. Den nya väg 19 kan med fördel placeras lågt, i skärning, på denna del. Det gör att väg 2040 inte behöver höjas så mycket vilket minskar den visuella påverkan på omgivningen. Det ger också minskade bullerstörningar för bebyggelsen direkt väster om korridoren. En fastighet finns här i utkanten av korridoren där visst intrång inte kan uteslutas. Möjligheten till anpassning av väglinjen så att påverkan minimeras, får studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Busstrafiken förutsätts trafikera befintlig väg 19 på samma sätt som idag fram till Färlöv.

# 4 Studerade alternativ

Delen Karpalund – förbi Färlöv

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



*Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv (i kombination med alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund samt Ny sträckning i öster på delen Färlöv - Bjälöv).*



### 4.7 Delen Färlöv - Bjärlöv

#### 4.7.1 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att man beskriver hur nuvarande väg fungerar i samma framtida situation som man beskriver för utredningsalternativen. Nollalternativet innebär alltså att väg 19 fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag. Driftåtgärder och normalt vägunderhåll genomförs dock.

#### 4.7.2 Alternativ Nollplus

Alternativ Nollplus mellan Färlöv och Bjärlöv innebär en ombyggnad av väg 19 i befintlig sträckning och kan kombineras med både nollplusalternativet och alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv.

Befintlig väg mellan Färlöv och Bjärlöv kantas av spridd bebyggelse och mer ett sammanhållet bebyggelseområde mellan gårdarna Kristinehem och Villagården. Vägbredden är endast ca 6,5 m bred, förutom den sista delen från strax norr om Villagården till cirkulationsplatsen i korsningen med väg 118 vid Bjärlöv. På detta korta avsnitt (ca 700 m) är vägen 13 m bred.

Strax norr om gården Roslätt ansluter en allé västerifrån i en enskild väg mot Adinal. Flera andra enskilda vägar till gårdar öster om vägen ansluter också på sträckan.



Befintlig väg 19 förbi gårdarna Sigridsfält och Roslätt.



Anslutande allé mot Adinal.

Korridoren möjliggör att vägen kan byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h på hela delsträckan. Men befintlig väg behöver breddas och linjeföringen förbättras för att uppnå målstandarden. Vare sig breddning eller förbättring av vägens linjeföring går att genomföra utan betydande intrång. Detta gäller särskilt vid bebyggelsen kring Villagården där hastighetsstandard över 70 km/h ger stora konsekvenser med hänsyn till såväl omgivande bebyggelse som barriäreffekter. Minst fyra bostadshus måste lösas in och rivras. Kvarvarande fastigheter måste bullerskyddas och anslutningarna till dessa bör samlas upp via nya sidovägar



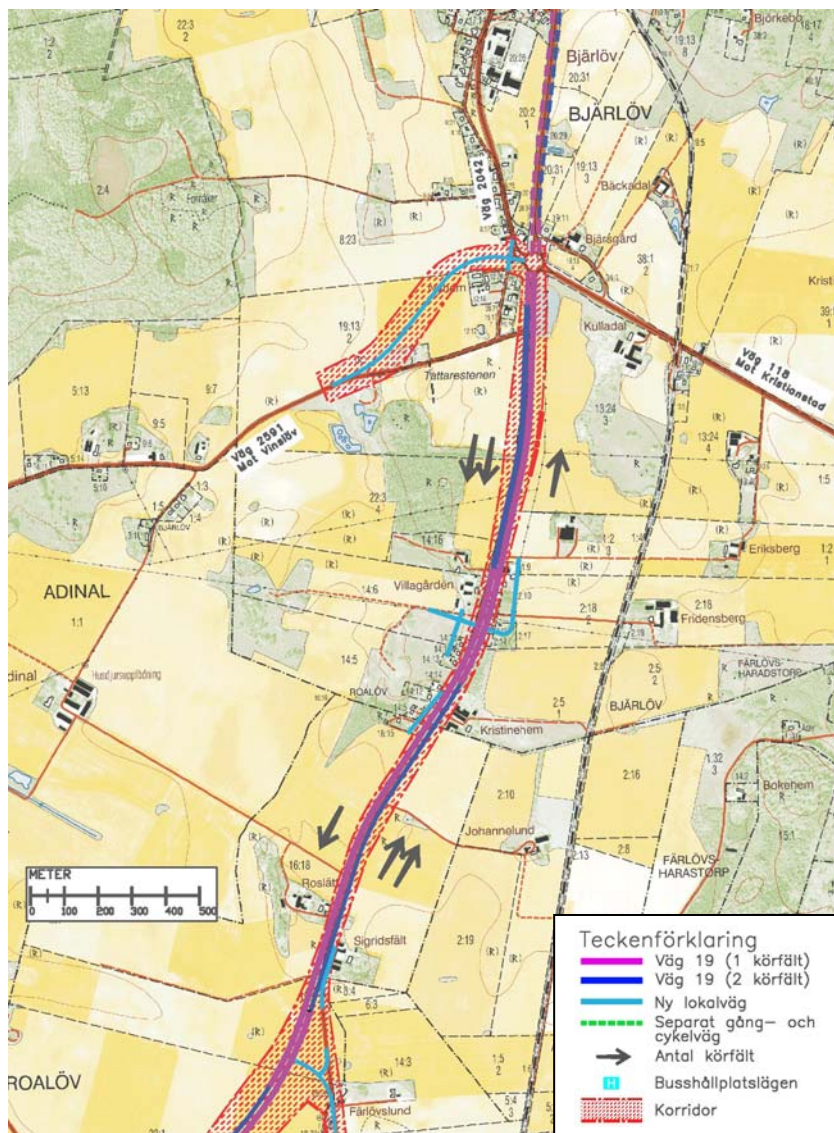
# 4 Studerade alternativ

Delen Färlöv – Bjärlöv

Väg 19 Kristianstad - Broby,  
 delen Kristianstad-Bjärlöv  
 Vägutredning, objekt nr 88 1065  
 Datum 2011-04-21



Trång passage vid Villagården med närliggande bebyggelse på båda sidor om vägen..



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Nollplus på delen Färlöv – Bjärlöv (i kombination med alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv).

Om väg 19 går enligt alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv föreslås befintlig väg anslutas i ett trevägskäl med vänstersvängskörfält söder om gården Sigridsfält.

Sträckan rymmer två omkörningssträckor på 1,1 km respektive 0,8 km. Övergångssträckan placeras med fördel vid bebyggelsen vid villagården där en korsning kan anläggas med anslutning via nya sidovägar till fastigheter på ömse sidor om vägen. Omkörningssträckan direkt söder om cirkulationsplatsen bör placeras i södergående riktning. Denna rymms inom befintlig vägbredd.

Väg 2591 föreslås få en ny sträckning och anslutas direkt till cirkulationsplatsen vid väg 118. På så sätt erhålls en säkrare anslutning av vägen och det möjliggör att få omkörningsfält på väg 19 mellan Villagården och cirkulationsplatsen.

### **4.7.3 Alternativ Ny sträckning i öster**

Alternativ Ny sträckning i öster lämnar befintlig väg strax söder om gården Sigridsfält och går sedan öster om (100-300 m) befintlig väg och bebyggelsen längs denna. Korridoren ansluter till befintlig 13-meters strax söder om Bjärlöv.

Korridoren möjliggör att vägen kan byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h på hela delsträckan.

Befintlig väg 19, som förutsätts utgå ur det allmänna vägnätet, fungerar i detta alternativ som en lokal väg med goda möjligheter att samla upp trafiken från omgivande bebyggelse. Vägen föreslås passera den nya väg 19 planskilt. Det ger ökade möjligheter att få fler och längre omkörningssträckor längs den nya vägen. Planskildheten ger också en säker väg för oskyddade trafikanter från bebyggelsen längs befintlig väg norr om korridoren in till Färlöv, inte minst för skolbarn som bor så nära skolan i Färlöv att de inte är berättigade till skolskjuts. Skolbarnen slipper korsa väg 19 och det möjliggör att behålla 100 km/h på detta avsnitt. Passagen av befintlig väg över den nya väg 19 innebär visuella påverkan på omgivningen. Om den nya vägen placeras lågt, i skärning, kan detta mildras. Det finns också en naturlig svacka i denna punkt.

I norra delen föreslås befintlig väg förlängas fram till Bjärlöv, vilket ger ett sammanhängande sidovägnät och fortsatt god tillgänglighet även norrifrån för bebyggelsen längs vägen.

Delen som går i ny sträckning bör så långt det är möjligt anpassas till befintlig ägostruktur för att minska intrången i jordbruksmarken. Korridoren skär dock snett genom några enheter.

Sträckan rymmer två omkörningssträckor på vardera ca 1,4 km. Omkörningssträckan direkt söder om cirkulationsplatsen bör placeras i södergående riktning.

Även i detta alternativ föreslås väg 2591 få en ny sträckning och anslutas direkt till cirkulationsplatsen vid väg 118. På så sätt erhålls en säkrare anslutning av vägen och det möjliggör att få längre sträcka med omkörningsfält på väg 19.



# 4 Studerade alternativ

Delen Färlöv – Bjärlov

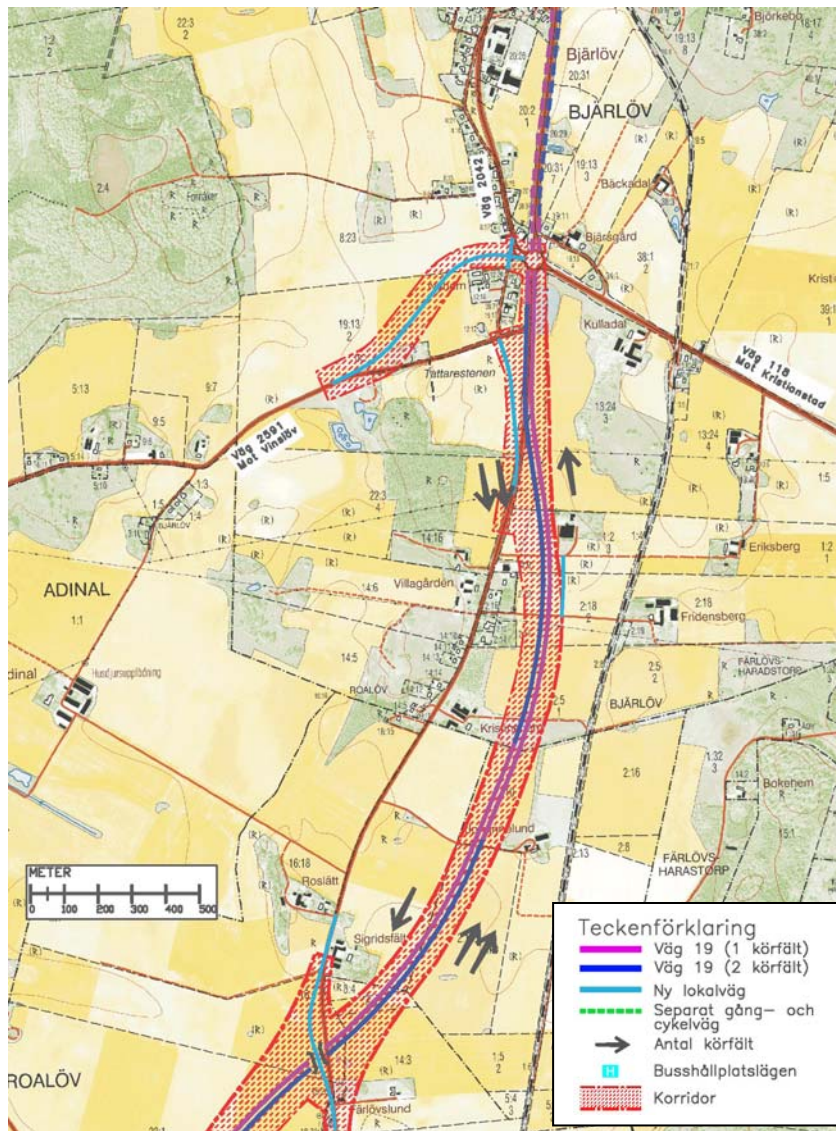
Väg 19 Kristianstad - Broby,  
delen Kristianstad-Bjärlov  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



Befintlig väg är 13 m bred på en kort sträcka öster om Bjärlov.



Korridoren i alternativ Ny sträckning i öster ansluter till befintlig 13-meters väg strax söder om Bjärlov.



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät i alternativ Ny sträckning i öster på delen Färlöv – Bjärlov (i kombination med alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv)..



## 5 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Redovisningen av förutsättningar och konsekvenser för miljön redovisas för resp delsträcka; delen Kristianstad – Karpalund, Förbi Karpalund, Karpalund - förbi Färlöv resp. delen Färlöv – Bjälöv.

### 5.1 Delen Kristianstad – Karpalund

#### 5.1.1 Landskapsbild

##### Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Öppet flackt åkerlandskap där de stora gårdarna utgör dominerande landmärken. Före detta Karpalunds sockerbruk och lagerhusföreningens silos är höga orienteringspunkter.

##### Konsekvenser

###### Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring jämfört med dagsläget vad gäller landskapsbilden eftersom vägen behålls i sitt nuvarande läge med samma utformning.

###### Alternativ Nollplus

På delen Kristianstad-Karpalund bedöms påverkan på landskapsbilden bli relativt begränsad då vägen i sin södra del i takt med planerade utbyggnationer alltmer kommer hamna i stadsmiljö och måste anpassas efter detta. Den norra delen av vägen kan byggas ut till mötesfri landsväg i befintlig sträckning med mindre justeringar i linjeföringen. Allmänna sidovägar, utöver en separat gång- och cykelväg, bedöms inte behövas på denna delsträcka. Utbyggnaden bedöms innebära en liten negativ påverkan på landskapsbilden.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 6.1.5 och 6.1.7).

###### Alternativ Ny sträckning i öster

En ny väg som passerar genom detta landskapsavsnitt blir väl synligt eftersom landskapet är platt och helt öppet. För landskapet innebär det att ytterligare ett vägstråk av markant karaktär uppkommer och delvis bryter de traditionella strukturerna. Utöver en separat gång- och cykelväg, bedöms ingen ny sidoväg behövas för denna delsträcka. Konsekvensen bedöms totalt sett bli måttligt negativ för landskapsbilden.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 6.1.5 och 6.1.7).

###### Alternativ Ny sträckning i väster

En ny väg som passerar genom detta landskapsavsnitt blir väl synligt eftersom landskapet är platt och helt öppet. För landskapet innebär det att ytterligare ett vägstråk av markant karaktär uppkommer och delvis bryter de traditionella strukturerna. En ny sidoväg bedöms

behövas för att ansluta området kring Isgrannatorp till den planerade cirkulationsplatsen (norr om trafikplatsen) på nya väg 19.

Den nya trafikplatsen har inte studerats i detalj. En tänkbar lösning är att den får en utformning av typen ruter med droppar i rampanslutningarna på vardera sidan. Ur landskapsbildssynpunkt är det en fördel om väg 19 i trafikplatsen passerar under väg 21, som ligger på bank på denna del. Det kan dock innebära kostsamma lösningar då grundvattnet ligger nära marknivån. Om väg 19 förläggs på bro över väg 21 innebär bro samt bankningen av ramper och anslutande vägar en påtaglig visuell påverkan i det flacka landskapet.



*Vy mot norr över det flacka åkerlandskapet från trafikplatsläget vid väg 21 upp mot Karpalund.*

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 5.1.5 och 5.1.7).

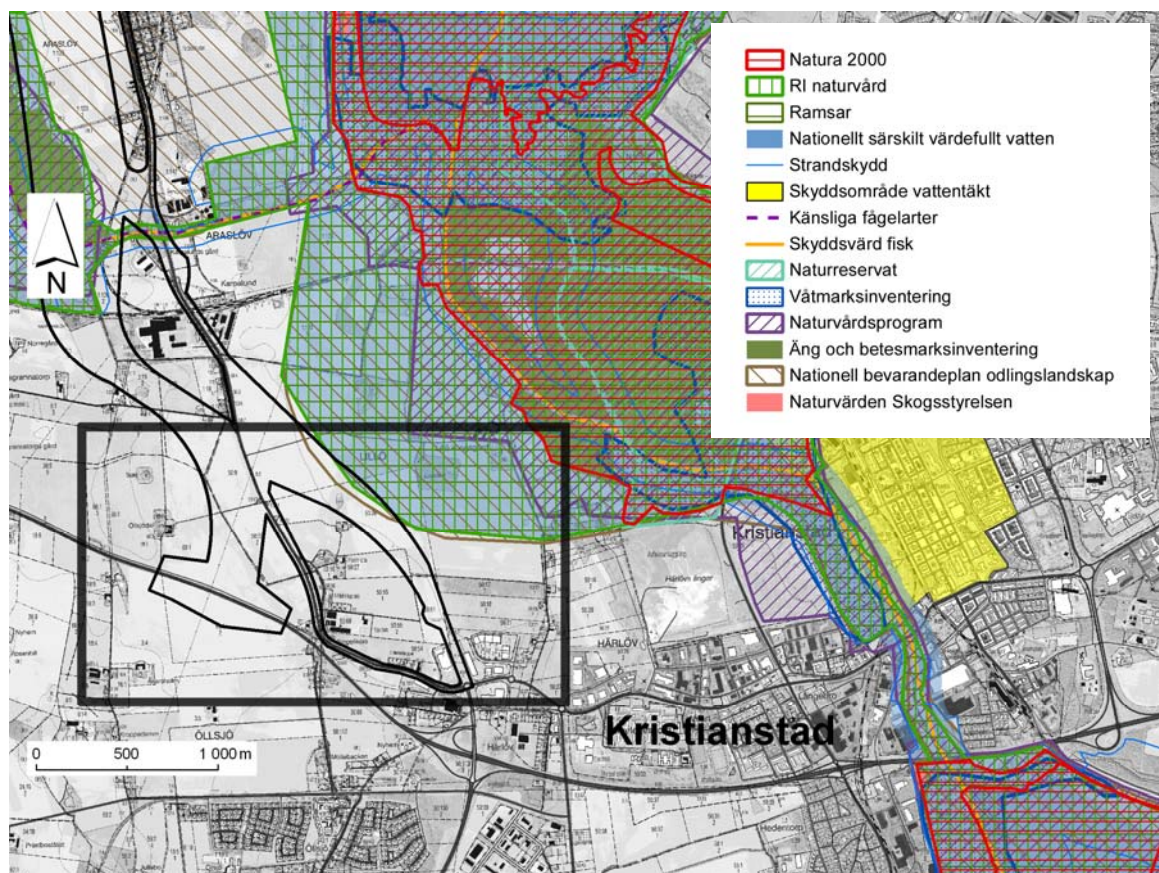
För landskapsbilden som helhet bedöms framförallt trafikplatsen med på- och avfarter, broar och planskilda korsningar kunna få stora negativa konsekvenser i det flacka landskapet med långa siktsträckor om väg 19 går över väg 21.

## 5.1.2 Naturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda naturvärden som berörs/tangeras av korridorer utmed sträckan (se även karta nedan):

- Riksintresse för naturvård "Helgeåns nedre lopp" (N64) som omfattar våtmarker av internationell betydelse som rast- och häckfågellokal. Motsvarande område utgörs även av Ramsar-området (CWO11003) och Nationellt särskilt värdefulla vatten "Helge ås nedre lopp" (Ri N64).
- Värdefullt natur-, kultur- och odlingslandskap enligt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap, som pekar ut de finaste odlingslandskapen på nationell nivå.



Förhöjda naturvärden på delen Kristianstad - Karpalund.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Alternativet bedöms inte medföra några påtagliga förändringar jämfört med nuläget ur naturmiljösynpunkt.

#### Alternativ Nollplus

Inga av de speciellt utpekade förhöjda naturvärdena i området berörs av nollplusalternativet.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i de-



talj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

### Alternativ Ny sträckning i öster

En väg i ny sträckning medför främst intrång i öppen jordbruksmark inom korridoren. Vägen innebär att marken delas upp och fragmenteras.

Av de särskilt utpekade bevarandebidragerna för naturmiljön tangerar korridoren kanten på de stora sammanhängande områdena; riksintresse "Helgeåns nedre lopp" (N64), Ramsarområde (CWO11003), Nationellt särskilt värdefulla vatten "Helge ås nedre lopp" (Ri N64) samt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap. Intrången blir dock små och bedöms sakna praktisk betydelse för bevarandebidragen för områdena.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

Sammantaget bedöms ny sträckning i öster ge större påverkan ur naturmiljösynpunkt än nollplusalternativet på motsvarande del. Konsekvenserna bedöms också bli större med tanke på fragmentering och mängden ny mark som tas i anspråk.

### Alternativ Ny sträckning i väster

En väg i ny sträckning medför främst intrång i öppen jordbruksmark inom korridoren. Vägen innebär att marken delas upp och fragmenteras, men inga av de särskilt utpekade bevarandebidragerna för naturmiljön berörs av korridoren.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

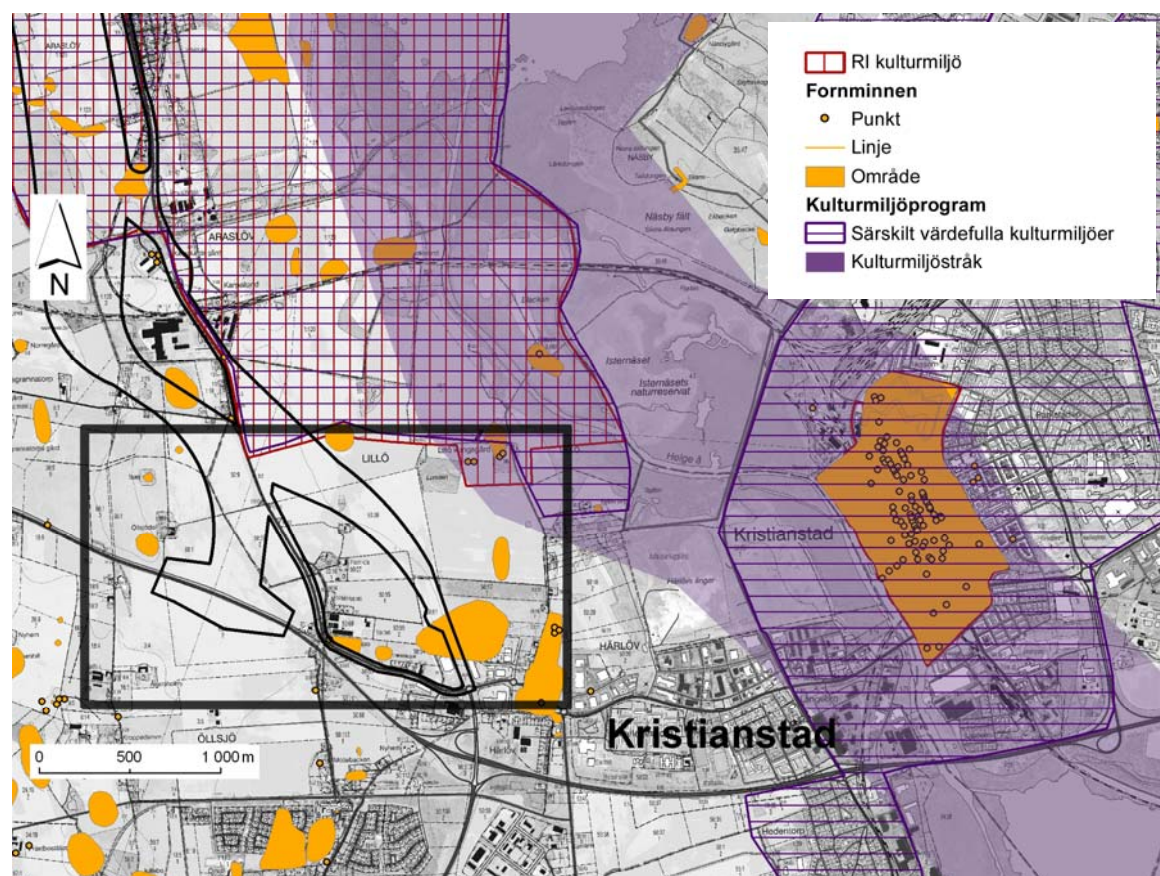
Sammantaget bedöms ny sträckning i väster ge större påverkan ur naturmiljösynpunkt än nollplusalternativet, men troligen mindre än ny sträckning i öster på motsvarande del med tanke på fragmentering och mängden ny mark som tas i anspråk.

## 5.1.3 Kulturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt (se även karta nedan):

- I delsträckans nordligaste del berörs riksintresseområdet för kulturmiljö "Araslövs farmer" (L:K17) samt länsintresset "Lillö-Araslöv-Färlöv", som upptas under område med särskilt värdefulla kulturmiljöer i länsstyrelsens kulturmiljövårdsprogram.
- Lillö Kungsgård och den intilliggande borgruinen är en viktig del i det ovan nämnda riksintresset för kulturmiljön.
- Enstaka kända fornlämningar berörs av korridorerna.



*Förhöjda kulturvärden på delen Kristianstad – Karpalund..*

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring jämfört med dagsläget vad gäller kulturmiljön utmed sträckan.

### Alternativ Nollplus

Alternativet kan, till följd av vägbreddning, innebära ett marginellt intrång i kanten av riksintresset och det regionala intresset för kulturminnesvården i den nordligaste delen av sträckan. Intrången bedöms inte innebära konsekvenser som påverkar bevarandeintentionerna för områdena. Breddningen kan även komma att påverka fornlämningar. Beträffande påverkan på fornlämningar så krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.

Genom breddning och den moderna utformningen av vägen kommer såväl skala som karaktär att förändras markant. Genom mitträcken och stängda utfarter kommer vägen att upplevas som mer avskild från det omgivande kulturlandskapet.

### Alternativ Ny sträckning i öster

Korridoren för ny sträckning i öster innebär att det skapas nya strukturer i landskapet samt intrång i miljöer som tidigare inte berörts av någon större väg. Korridoren går genom den södra delen av riksintresset för kulturmiljö, Araslövs farmer, i den del där Lillö Kungsgård ligger. Någon enstaka känd fornlämning berörs också av korridoren. En väg inom korridoren kommer att fragmentera landskapet och bedöms kunna innebära en liten negativ konsekvens för kulturlandskapet i anslutning till Lillö kungsgård. För att minimera påverkan bör vägen inte ligga på bank, utan följa den befintliga marken i så stor utsträckning som möjligt.

Vad gäller påverkan på fornlämningar krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.

### Alternativ Ny sträckning i väster

Korridoren för ny sträckning i väster innebär att det skapas nya strukturer i landskapet. Korridoren berör inga utpekade bevarandebestånden för kulturmiljövård och inte heller några kända fornlämningar. En väg inom korridoren kommer att fragmentera landskapet och för kulturlandskapet som helhet bedöms trafikplatser, på och avfarter, broar och plan-skilda korsningar som ligger upphöjda eller uppbankade i det flacka landskapet med långa siktsträckor få relativt stora negativa konsekvenser. För att minimera påverkan bör vägen inte ligga på bank, utan följa den befintliga marken i så stor utsträckning som möjligt. Ur kulturlandskapssynpunkt är det en fördel om väg 19 i trafikplatsen passerar under väg 21, som ligger på bank på denna del. Det kan dock innebära kostsamma lösningar då grundvattnet ligger nära marknivån.

Vad gäller påverkan på eventuella fornlämningar krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.



### **5.1.4 Rekreation och friluftsliv**

#### **Förutsättningar**

Särskilda värden för rekreation- och friluftsliv:

- Det kommunala projektet "Kristianstads vattenrike" utvecklar rekreativ potentialen i det stora sammanhängande sjö- och ålandskapet nordost om korridoralternativen.
- Då landskapet är ett utpräglat jordbrukslandskap är det under stora delar av året inte tillgängligt för allmänheten. Småvägarna i området används då för rekreativa ändamål såsom promenader och cykelturer.

#### **Konsekvenser**

##### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring av förutsättningarna för friluftsliv och rekreation jämfört med nuläget. Den allmänna trafikökningen på väg 19 kommer dock i viss mån medföra att det kan bli svårare att korsa vägen (ökad barriäreffekt) och att tillgängligheten till närrekreativ möjligheter därmed försämras.

##### Alternativ Nollplus

Generellt innebär alternativet att vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke som gör det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Tillgängligheten till naturområdena kan därvid begränsas, men konsekvenserna av mötessepareringen bedöms som relativt små.

##### Alternativ Ny sträckning i öster

Den östra korridoren ger ökad bullerförmåelse för de som vistas i eller vid våtmarksområdena vid Araslövssjön och Helge å.

Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Konsekvenserna av vägutbyggnaden bedöms ändå som relativt små.

##### Alternativ Ny sträckning i väster

Den västra korridoren ger minskad bullerförmåelse för de som vistas i eller vid våtmarksområdena vid Araslövssjön och Helge å.

Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Konsekvenserna av vägutbyggnaden bedöms som små.

## 5.1.5 Buller och vibrationer

### Förutsättningar

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är ca 11 bostadshus utsatta för bullernivåer överstigande 55 dBA ekvivalentnivå utomhus. Vägen går förbi en bebyggelsegrupp i västra Härlöv och två bostadsfastigheter längre mot nordväst vid Ringelikors.
- Trafikmängden på sträckan är idag ca 4800 fordon per dygn. Andelen tung trafik är ca 10 %.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar.

### Konsekvenser

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 50% och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Trafikverket), vilket motsvarar 7500 fordon/dygn med en andel tung trafik på 13% i nollalternativet, samt att hastigheten är 100 km/timme.

Utifrån beräkningarna har en bedömning gjorts av hur många bostadsfastigheter utmed sträckan som riskerar att utsättas för bullernivåer överskridande riktvärdet 55 dBA. Samtliga bostadsfastigheter som ligger inom den studerade korridoren har räknats, men också de bostadsfastigheter som ligger inom det beräknade bullerutbredningsavståndet från de studerade korridorernas begränsningslinjer. I nästa skede, arbetsplanen, när väglinjen är fastlagd inom de studerade korridorerna kan en mer noggrann beräkning av bullersituationen som förväntas uppkomma efter utbyggnaden göras.

### Nollalternativet

Nollalternativet 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 11 stycken även år 2030. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Trafikverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar, vilket innebär att de värst utsatta prioriteras för åtgärd (i dagsläget vid bullernivåer över 65 dBA).

Vibrationerna kan förväntas öka i proportion till den allmänna ökningen av tunga fordon på vägen. Inga specifika åtgärder mot vibrationer kommer att vidtas utöver normalt driftunderhåll.

### Alternativ Nollplus

Alternativet medför ökade hastigheter som i sin tur ger något högre trafikbuller. På sikt kan bullernivån även 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 14 stycken.

Bullerskyddsåtgärder kommer att behövas för bostäder utmed delar av sträckan för att få ner bullervärdena till riktvärdesnivå. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn skall tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I samband med ombyggnaden (breddning och rätning av vägen) kommer de ombyggda partierna att grundläggas stabilt utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer för att i möjligaste mån undvika störande vibrationer. Vägen kommer vid ombyggnaden också att bli jämnare och därigenom genererar trafiken mindre vibrationer. Totalt sett bedöms därför alternativet innebära en liten förbättring jämfört med nollalternativet.

### Alternativ Ny sträckning i öster eller väster

Alternativet ny sträckning avlastar befintlig väg från störande trafikbuller (då endast ca 800 fordon per dygn beräknas ligga kvar där) och innebär därmed en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg, även om flertalet av bostäderna, ca 10 st, även fortsättningsvis kommer utsättas för bullernivåer överstigande 55 dBA. Längs korridorerna i ny sträckning finns ca 1 bostadshus i den östra respektive västra korridoren som kan komma att bli utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå.

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

Ny väg ligger relativt långt från bebyggelse och vägen kommer att grundläggas utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer så att vibrationer i möjligaste mån undviks. Vibrationer bedöms således inte bli ett problem för boende utmed ny vägsträckning.

### **5.1.6 Luftföroreningar**

#### **Förutsättningar**

- Halten kvävedioxid och partiklar, som är de två viktigaste indikatorerna för bedömning av hälsoeffekter, har skattats med hjälp av nomogram. Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskapet och utifrån att sträckan trafikeras med en trafikmängd på ca 4800 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

#### **Konsekvenser**

##### Nollalternativet, Alternativ Nollplus och Alternativ Ny sträckning

Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på ca 9000 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.



## 5.1.7 Barriäreffekter

### Förutsättningar

- Väg 19 utgör en viss barriär. Genom sin tidvis höga trafikintensitet försvåras passagen och vägen utgör en barriär för människor, jordbruket, trafikanter och djurlivet. Även en liten väg kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vilt kan, utifrån inträffade viltolyckor, förväntas korsa väg 19 främst på delen mellan Karpalund och Färlöv.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Vägens barriäreffekt kommer att öka något i takt med den allmänna trafikökningen som kan förväntas på sträckan i framtiden.

#### Alternativ Nollplus

För både boende och trafikanter (såväl bilister som fotgängare och cyklister) som vill korsa vägen bedöms barriäreffekten öka till följd av utbyggnaden. Mitträcke, minskning av antalet korsningar och utfarter samt ökad hastighet bidrar till detta. Vägen kommer i princip inte kunna korsas annat än vid anslutningsvägar eller vid iordningställda passager.

Den förslagna nya gång- och cykelvägen längs den ombyggda väg 19, bedöms som positiv.

Bullerskyddsskärmar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas höjd och utseende bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i landskapet.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och landskapet väster om väg 19 och bör i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur ökar barriäreffekten till följd av breddningen och eventuella bullerskyddsskärmar. Effekten blir att dessa kan få det svårare att korsa vägen och konsekvensen att populationerna på ömse sidor om vägen i så fall blir mer isolerade från varandra.

#### Alternativ Ny sträckning i öster och i väster

Enstaka hus och gårdar kan få ökad barriäreffekt om vägen förläggs i ny sträckning, men utmed befintlig väg mellan Kristianstad och Karpalund bedöms barriäreffekten minska för såväl bilister som fotgängare och cyklister när merparten av trafiken kommer att gå i ny sträckning. För friluftsliv och rekreation kommer den nya vägen att innebära en ny tillkommande barriär i jordbrukslandskapet.

Bullerskyddsskärmar och vallar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas/vallarnas höjd bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i landskapet.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och landskapet väster om väg 19 och bör i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur innebär vägen en barriär. Konsekvensen blir att dessa kan få svårt att korsa vägen och att populationerna på ömse sidor om vägen blir något mer isolerade från varandra när området fragmenteras av vägen. Konsekvensen av detta kan exempelvis bli att populationerna får svårare att överleva på grund av att de blir för små eller får för små ytor.

### 5.1.8 Naturresurser

#### Förutsättningar

- Inga ytvatten berörs direkt av korridorerna på sträckan.
- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. Hela delområdet ligger inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättens kritberggrund. Denna berggrund kännetecknas av att den är rikt grundvattenförande, en av norra Europas större grundvattentillgångar. Detta grundvattenmagasin utnyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads- och Bromölla kommun samt till viss del även Hässleholms kommun. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden, men överlagras av lera vars skyddande egenskaper bör undersökas i detalj inför vägens lokalisering. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka.
- Vägdagvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag som ligger inom Helgeåns avrinningsområde. Inga skyddsåtgärder för yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

Nollalternativet går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet.

##### Alternativ Nollplus

Nollplusalternativet går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

## Alternativ Ny sträckning i öster och i väster

Alternativen går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

### **5.1.9 Farligt gods**

#### **Förutsättningar**

- Väg 19 är en rekommenderad transportled för farligt gods, vilket innebär att det även finns risk för olyckor med farligt gods på aktuell vägsträcka.
- Länsstyrelsen i Skåne län har utarbetat riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) där ett riskhanteringsområde på 150 m föreskrivs. Utmed vägen finns det ett fåtal byggnader som ligger inom riskhanteringsområdet.

#### **Konsekvenser**

##### Nollalternativet

Säkerhetsförhållandena försämras i takt med trafikutvecklingen då nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har i dag.

##### Alternativ Nollplus

Utmed sträckningen kommer ett fåtal hus att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen (RIKTSAM), vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. Genom förbättringsåtgärder, mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet. Flertalet av dessa hus kommer att ligga bakom bullerskyddsåtgärder i form av vallar eller plank kombinerat med vägräcke, vilket även ger en säkerhetshöjande effekt. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på 25-30 meter. Där detta inte är möjligt kan vägräcken vara en åtgärd.

##### Alternativ Ny sträckning i öster och i väster

Utmed den nya sträckningen kan enstaka hus komma att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen, vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. En nybyggd mittseparerad väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg (och även högre jämfört med nollplusalternativet). Risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska i nybyggnadsalternativen. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på minst 70 meter. Om detta inte är möjligt kan vägräcken eller vallar vara en åtgärd.



### ***5.1.10 Sammanfattning delen Kristianstad – Karpalund***

Konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor:

- Alternativen med ny vägkorridor minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Nollplus innebär ökat buller och relativt omfattande bullerskyddsåtgärder för boende utmed vägen.
- En ny sträckning i öster riskerar att medföra intrång i riksintresse för såväl natur- som kulturmiljö.

## 5.2 Delen förbi Karpalund

### 5.2.1 Landskapsbild

#### Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Öppet flackt åkerlandskap där de stora gårdarna utgör dominerande landmärken. Före detta Karpalunds sockerbruk och lagerhusföreningens silos är tydliga orienteringspunkter/landmärken. Planterade trädrader ger karaktär åt landskapet - vid reningsdammen, vid livsmedelsindustrin och vid Karpalunds bruksmiljö.
- I väster finns Vinne mosse vilket är ett låglänt område som årligen översvämmas. Vinne å rinner i lågpunkten i landskapet från väster och mynnar ut i Araslövssjöns sydspets.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring jämfört med dagsläget vad gäller landskapsbilden eftersom vägen behålls i sitt nuvarande läge med samma utformning.

##### Alternativ Nollplus

Påverkan på landskapsbilden bedöms bli relativt stor på delen intill bron över järnvägen på grund av att vägen här måste höjas 1,5 – 2 meter på ömse sidor om bron. En separat gång- och cykelbro måste sannolikt också byggas vid sidan av vägbron då denna inte rymmer en gång- och cykelväg. Alternativt kan befintlig bro breddas något österut. Området är dock redan påverkat av infrastruktur i form av vägar och järnvägar.

Om vägen fortsätter enligt alternativ ”Ny sträckning i väster” på den anslutande delen ”Karpalund – förbi Färlöv” föreslås väg 19 passera på en ny bro över Vinne å strax väster om befintlig väg. Det innebär intrång mot Karpalunds gård. En ny vägbro ger en visuell påverkan på landskapsbilden, särskilt områdena kring Vinne å.

Vägrummets bredd ökar på större delen av sträckan. Den gamla landsvägskaraktären förändras och spåren av att vägen bitvis följer en traditionell vägsträckning försvagas.

Enstaka nya sidovägar kan också innebära förändringar i landskapet. Konsekvensen blir att landskapet fragmenteras, att det skapas så kallade resttytor mellan vägarna och att vägrummet totalt sett blir bredare.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 6.2.5 och 6.2.7).

##### Alternativ Ny sträckning i väster

Vägens passage genom landskapsavsnittet blir väl synligt eftersom landskapet är platt och öppet. Järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm passeras i detta alternativ på en ny bro, vilket, genom sin höjd samt anslutande vägbankar, ger en relativt stor visuell påverkan på landskapsbilden. Landskapsavsnittet genomkorsas dock redan idag av järnvägar, vägar och kraftledningar samt är exploaterat med stora industribyggnader.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 5.2.5 och 5.2.7).

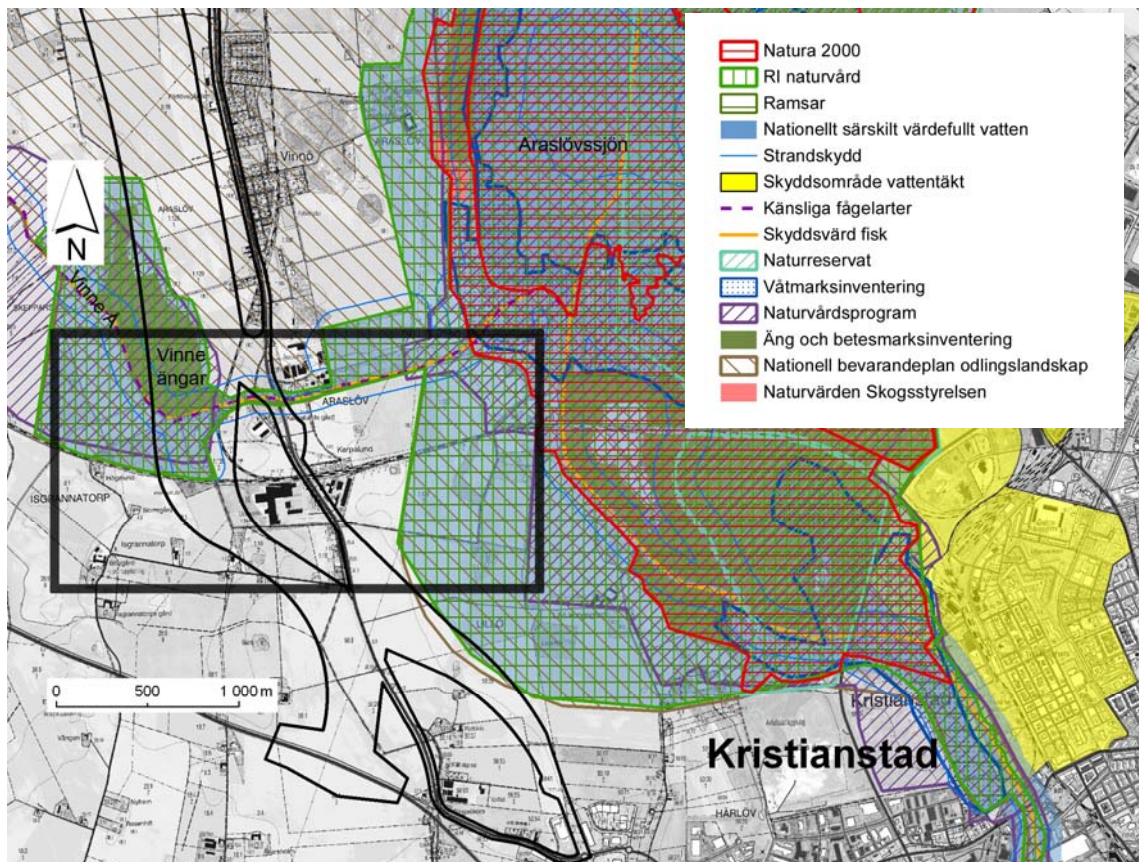
### 5.2.2 Naturmiljö

#### Förutsättningar

Särskilda naturvärden som berörs/tangeras av korridorer utmed sträckan (se karta på nästa sida):

- Riksintresse för naturvård, ”Helgeåns nedre lopp” (N64), som omfattar våtmarker av stor betydelse som rast- och häckfågellokal. Motsvarande område utgörs även av Ram-sar-området (CWO11003).
- Vinne å hyser stora naturvärden med strandängar av ursprunglig tidvis översvämmad typ med karakteristisk häckfågelfauna och är utpekat som nationellt särskilt värdefullt vatten ”Helge ås nedre lopp” (Ri N64) med avseende på känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk. I ån har skal av tjockskalig målarmussla (*Unio crassus*) hittats vid länsstyrelsens inventering 2006 och det går därmed inte att utesluta att det även finns levande exemplar. Den är en så kallad Natura 2000-art som i habitatdirektivet (rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter) är upptagen som särskilt skyddsvärd art. Tjockskalig målarmussla är även fredad enligt 4 § Artskyddsförordningen (2007:845) samt 5 § Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen. I ån finns även havsöring och lax har satts ut på försök.
- Utter (som finns med i rödlistan över hotade arter i Sverige) finns i Vinne å och i Helge å.
- Vid Vinne å berörs även det regionala naturvårdsprogrammets område Vinne ängar (56e) och värdefull Ängs- och betesmarker (Vinnö 1 och 2) med förhöjda naturvärden.
- Vägdragvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag till recipienten Vinne å och Helge å/Araslövssjön. Inga skyddsåtgärder i form av dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan.
- Värdefullt natur-, kultur- och odlingslandskap enligt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap berörs.
- Vinne å omges av strandskydd och väg 19 passerar idag genom strandskyddat område vid ån.





Förhöjda naturvärden på delen förbi Karpalund.

## Konsekvenser

### Nollalternativet

Alternativet bedöms inte medföra några påtagliga förändringar jämfört med nuläget ur naturmiljösynpunkt, vilket innebär att dagens risker för förorening av vattendrag i området vid en eventuell olycka kommer att kvarstå.

### Alternativ Nollplus

Alternativet bedöms kunna byggas utan större ingrepp i naturmiljön. Om vägen fortsätter enligt alternativ "Ny sträckning i väster" på den anslutande delen "Karpalund – förbi Färlöv" föreslås väg 19 passera på en ny bro över Vinne å strax väster om befintlig väg. Ån är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten med känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk och musslor samt utter. Utbyggnaden innebär att en ny bro behöver byggas. Det är då viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att möjlighet till passage under bron finns för utter och småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs troligen dispens från artskyddsförordningen samt tillstånd till vattenverksamhet. Denna dispens söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

## Alternativ Ny sträckning i väster

Järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm passerar i detta alternativ på en ny bro. Korridoren är här så bred att möjlighet finns att placera vägen både väster och öster om den reningsdamm som finns norr om järnvägen. Marknivån längs Vinne å är låg och området med strandängar är ofta översvämmat. Särskilt om vägen går väster om reningsdammen måste vägen därför höjas för att undvika att den översvämmas vid högvatten, vilket ökar markintrånget samt det visuella intrånget på omgivningen.

Alternativet passerar på en ny bro över Vinne å och påverkar strandängarna vid dammen och norr om ån. Vägen bör därför förläggas öster om dammen för att minimera intrånget i strandängarna, riksintresse m fl områden med förhöjda naturvärden. Vinne å är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten med känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk och musslor samt utter. Vid byggande av den nya bron är det viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att möjlighet till passage under bron finns för utter och småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs troligen dispens från artskyddsförordningen samt tillstånd till vattenverksamhet. Denna dispens söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

## **5.2.3 Kulturmiljö**

### Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt (se karta på nästa sida):

- Riksintresseområde för kulturmiljö, "Araslövs farmer" (L:K17) samt länsintresset "Lillö-Araslöv-Färlöv", som upptas under område med särskilt värdefulla kulturmiljöer i länsstyrelsens kulturmiljövårdsprogram.
- Karpalunds gård och miljön kring det nedlagda sockerbruket hyser ett kulturhistoriskt värde.
- Enstaka kända fornlämningar berörs av korridorerna.

### Konsekvenser

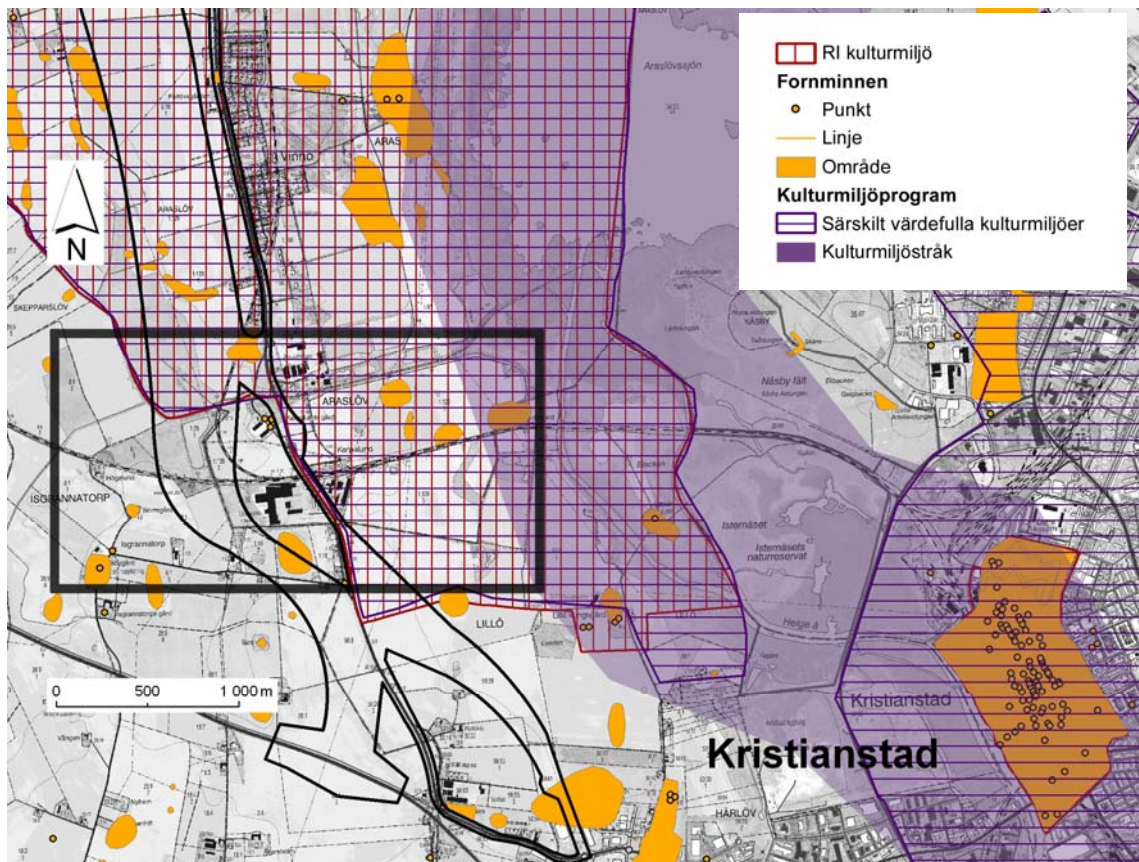
#### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring jämfört med dagsläget vad gäller kulturmiljön utmed sträckan.

#### Nollplus

Alternativet kan, till följd av vägbreddning, innebära ett marginellt intrång i kanten av riksintresset och det regionala intresset för kulturmiljön. Intrången bedöms inte innebära konsekvenser som påverkar bevarandeintentionerna för områdena. Breddningen kan även komma att påverka fornlämningar. Beträffande påverkan på fornlämningar så krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.





*Förhöjda kulturvärden på delen förbi Karpalund.*

Genom breddning och uträtning av kurvor samt backar och svackor kommer vägen i stort att uppfattas som en ny väg som byggts på eller i anslutning till den befintliga vägen. Med denna moderna vägutformning finns inte mycket kvar som kan liknas med den ursprungliga landsvägen. Såväl skala som karaktären kommer att förändras markant. Genom mitt-räcken, stängda utfarter och eventuella nya sidovägar bedöms vägen att upplevas som ännu mer avskild från det omgivande kulturlandskapet. Den gamla landsvägskaraktären förändras och spåren av att vägen bitvis följer en traditionell vägsträckning försvagas.

### Ny sträckning i väster

Korridoren för ny sträckning i väster innebär att det skapas nya strukturer i landskapet samt intrång i miljöer som tidigare inte berörts av någon större väg. Korridoren går i sin norra del in i riksintresset för kulturmiljö, Araslövs farmer (se karta ovan).

Påverkan på ett antal kända fornlämningar kan komma att ske beroende på val av väglinje. Störst konsekvenser får vägutbyggnaden för de kända och förmodade boplatserna på Härlovspåtan och vid Vinneå enligt tidigare genomförd översiktlig arkeologisk utredning (1995). Vad gäller påverkan på fornlämningar krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.



## 5.2.4 Rekreation och friluftsliv

### Förutsättningar

Särskilda värden för rekreation- och friluftsliv:

- Del kommunala projektet "Kristianstads vattenrike" utvecklar rekreativ potentialen i det stora sammanhängande sjö- och ålandskapet.
- Då landskapet till stor del är ett utpräglat jordbrukslandskap är det under stora delar av året inte tillgängligt för allmänheten. Småvägarna i området används då för rekreativa ändamål såsom promenader och cykelturer.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring av förutsättningarna för friluftsliv och rekreation jämfört med nuläget. Den allmänna trafikökningen på väg 19 kommer dock i viss mån medföra att det kan bli svårare att korsa vägen (ökad barriäreffekt) och att tillgängligheten till närrekreativ möjligheter därmed försämras.

#### Alternativ Nollplus

Generellt innebär alternativet att vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke som gör det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Tillgängligheten till naturområdena kan därvid begränsas, men konsekvenserna av mittsepareringen bedöms som relativt små.

#### Ny sträckning i väster

Den västra korridoren ger något minskad bullerförmåelse för de som vistas i eller vid våtmarksområdena vid Araslövssjön och Helge å, men ger samtidigt betydligt högre bullernivåer i området med strandängar vid Vinne å.

Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Konsekvenserna av vägutbyggnaden bedöms ändå som relativt små.

## 5.2.5 Buller och vibrationer

### Förutsättningar

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är ca 8 bostadshus utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalent nivå utomhus. Samlad bebyggelse finns i södra delen av delsträckan.
- Trafikmängden på sträckan uppgår idag till ca 4800 fordon per dygn. Andelen tung trafik är ca 10 %.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar.

## Konsekvenser

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 50% och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Trafikverket), vilket motsvarar 7000 fordon/dygn med en andel tung trafik på 13% i nollalternativet. Hastigheten har antagits bli 100 km/timme.

Utifrån beräkningarna har en bedömning gjorts av hur många bostadsfastigheter utmed sträckan som riskerar att utsättas för bullernivåer överskridande riktvärdet 55 dBA. I nästa skede, arbetsplanen, när väglinjen är fastlagd inom den studerade korridoren kan en mer noggrann beräkning av bullersituationen som förväntas uppkomma efter utbyggnaden göras.

## Nollalternativet

Nollalternativet 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 12 stycken. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Trafikverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar, vilket innebär att de värst utsatta prioriteras för åtgärd (i dagsläget vid bullernivåer över 65 dBA).

Vibrationerna kan förväntas öka i proportion till den allmänna ökningen av tunga fordon på vägen. Inga specifika åtgärder mot vibrationer kommer att vidtas utöver normalt driftunderhåll.

## Alternativ Nollplus

Alternativet innebär ökad hastighet som ger högre trafikbuller samt generellt 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 blir emellertid inte fler utan bedöms även i nollplus uppgå till ca 12 stycken.

Bullerskyddsåtgärder kommer att behövas för att få ner bullervärdena till riktvärdesnivå. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn skall tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I samband med ombyggnaden kommer vägen att bli jämnare och därigenom genererar trafiken mindre vibrationer. De ombyggda partierna kommer också att grundläggas stabilt utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer för att i möjligaste mån undvika störande vibrationer. Totalt sett bedöms därför alternativet innebära en liten förbättring jämfört med nollalternativet.

## Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativet ny sträckning avlastar befintlig väg från störande trafikbuller (då endast ca 700 fordon per dygn beräknas ligga kvar där) och innebär därmed en förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg, där ca 4 st bostäder även fortsättningsvis bedöms komma att utsättas för bullernivåer överstigande 55 dBA, att jämföra med 12 st i nollalternativet.

I södra Karpalund innebär emellertid korridoren i ny sträckning att, om den nya vägen placeras i östra delen av korridoren, ett antal bostadsfastigheter blir bullerutsatta även om trafiken flyttas ut. Längs korridoren i ny sträckning finns totalt ca 7 bostadshus, varav 3 st i södra Karpalund, som kan komma att bli utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå.

Utmed den nya sträckningen blir bullerskyddsåtgärder aktuella om bullervärdena ska fås ner till riktvärdesnivå. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn skall tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, se vidare bilaga 1 för mer detaljer.

Den nya vägen ligger relativt långt från bebyggelse och vägen kommer att grundläggas utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer så att vibrationer i möjligaste mån undviks. Vibrationer bedöms således inte bli ett problem för boende utmed ny vägsträckning.

### 5.2.6 Luftföroreningar

#### Förutsättningar

- Halten kvävedioxid och partiklar, som är de två viktigaste indikatorerna för bedömning av hälsoeffekter, har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på 4800 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

#### Konsekvenser

##### *Nollalternativet, Alternativ Nollplus och Alternativ Ny sträckning i väster*

Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på ca 9000 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.



## 5.2.7 Barriäreffekter

### Förutsättningar

- Väg 19 utgör en viss barriär. Genom sin tidvis höga trafikintensitet försvåras passagen och vägen utgör en barriär för människor, jordbruket, trafikanter och djurlivet. Även en liten väg kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vilt kan, utifrån inträffade viltolyckor, förväntas korsa väg 19 främst på delen mellan Karpalund och Färlöv.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Vägens barriäreffekt kommer att öka i takt med den allmänna trafikökningen på sträckan som kan förväntas i framtiden.

#### Alternativ Nollplus

För både boende och trafikanter (såväl bilister som fotgängare och cyklister) som vill korsa vägen bedöms barriäreffekten öka till följd av utbyggnaden. Mitträcke, minskning av antalet korsningar och utfarter samt ökad hastighet bidrar till detta. Vägen kommer i princip inte kunna korsas annat än vid anslutningsvägar eller vid iordningställda passager.

Den förslagna nya gång- och cykelvägen (ev på separat gång- och cykelbro över järnvägen) längs den ombyggda väg 19, bedöms som positiv.

Bullerskyddsskärmar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas höjd och utseende bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och landskapet väster om väg 19 och bör i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur ökar barriäreffekten till följd av breddningen och eventuella bullerskyddsskärmar. Effekten blir att dessa kan få det svårare att korsa vägen och konsekvensen att populationerna på ömse sidor om vägen i så fall blir mer isolerade från varandra.

Barriärer för småvilt i anslutning till bron över Vinne å beskrivs i kap 5.2.2.

#### Alternativ Ny sträckning i väster

Enstaka hus och gårdar kan få ökad barriäreffekt om vägen förläggs i ny sträckning, men utmed befintlig väg på delen förbi Karpalund bedöms barriäreffekten då minska för såväl bilister som fotgängare och cyklister när merparten av trafiken kommer att gå i ny sträckning. För friluftsliv och rekreation kommer den nya vägen att innebära en ny tillkommande barriär i jordbrukslandskapet.

Bullerskyddsskärmar och vallar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas/vallarnas höjd bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i landskapet.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och landskapet väster om väg 19 och bör i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur ökar barriäreffekten till följd av breddningen och eventuella bullerskyddsskärmar. Effekten blir att dessa kan få det svårare att korsa vägen och konsekvensen att populationerna på ömse sidor om vägen i så fall blir mer isolerade från varandra.

Barriärer för småvilt i anslutning till bron över Vinne å beskrivs i kap 5.2.2.

## 5.2.8 Naturresurser

### Förutsättningar

- På sträckan berörs ytvatten. Vägkorridorerna korsar vattendraget Vinne å.
- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. Hela delområdet ligger inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättens kritberggrund. Denna berggrund kännetecknas av att den är rikt grundvattenförande, en av norra Europas större grundvattentillgångar. Detta grundvattenmagasin utnyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads- och Bromölla kommun samt till viss del även Hässleholms kommun. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden, men överlagras av lera vars skyddande egenskaper bör undersökas i detalj inför vägens lokalisering. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka.
- Vägdagvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag som ligger inom Helgeåns avrinningsområde. Inga skyddsåtgärder för yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet. Inga specifika åtgärder till skydd för mark och vatten vidtas och därmed kvarstår riskerna framför allt för föroreningar av ytvatten, exempelvis till följd av olycka med farligt gods.

#### Alternativ Nollplus

Nollplusalternativet går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

## Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativen innebär främst intrång i jordbruksmark och innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår. Ett visst intrång på tomtmark söder om järnvägen kan inte helt uteslutas i detta skede.

En vägdragning öster om reningsdammen vid Vinne å innebär ett visst intrång på Campbells industrifastighet söder om järnvägen.

Alternativen går över lermark där risken bedöms som liten för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

## **5.2.9 Farligt gods**

### Förutsättningar

- Väg 19 är en rekommenderad transportled för farligt gods, vilket innebär att det även finns risk för olyckor med farligt gods på aktuell vägsträcka.
- Länsstyrelsen i Skåne län har utarbetat riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) där ett riskhanteringsområde på 150 m föreskrivs. Utmed vägen finns det ett antal byggnader som ligger inom riskhanteringsområdet.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Såväl säkerhetsförhållandena som trygghetsaspekterna försämras i takt med trafikutvecklingen då nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har i dag.

#### Alternativ Nollplus

Utmed sträckningen kommer ett antal hus att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen (RIKTSAM), vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. Genom förbättringsåtgärder mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet. Flertalet av dessa hus kommer att ligga bakom bullerskyddsåtgärder i form av vallar eller plank kombinerat med vägräcke, vilket även ger en säkerhetshöjande effekt. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på 25-30 meter. Där detta inte är möjligt kan vägräcken vara en åtgärd.

#### Alternativ Ny sträckning i väster

Utmed den nya sträckningen kan enstaka hus komma att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen, vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. En nybyggd mittseparerad väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg (och även högre jämfört med nollplusalternativet). Risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska i nybyggnadsalternativen. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på minst 70 meter. Om detta inte är möjligt kan vägräcken eller vallar vara en åtgärd.



### ***5.2.10 Sammanfattning delen förbi Karpalund***

Konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor:

- Samtliga alternativ utom nollalternativet ger intrång/konsekvenser för det stora riksintresset för kulturminnesvård, Araslövs farmer.
- Alternativ ”Ny sträckning i väster” passerar och riskerar att påverka ett känsligt parti med fågelrika strandängar vid Vinne å.
- Alternativet med ny vägkorridor minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Alternativet Nollplus medför fastighetsinlösen/intrång vid Karpalund

## 5.3 Delen Karpalund – förbi Färlöv

### 5.3.1 Landskapsbild

#### Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Den befintliga väg 19 och bebyggelsen kring den följer Helgeåsens svaga höjdrygg. I väster breder den flacka slätten ut sig (se även kap 6.2.1). I öster och i norr bryter skogsklädda moränryggar igenom. Stranden mot Araslövssjön är flack med riklig busk- och vassvegetation.
- De stora gårdarna och de långa alléerna är de dominerande landskapselementen. Färlövs kyrka och siloanläggningen i Karpalund syns vida från väster.



*Vy mot söder över åkermarken väster om Vinnö – sett från väg 2013 mot siloanläggningen i Karpalund*

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring jämfört med dagsläget vad gäller landskapsbilden eftersom vägen behålls i sitt nuvarande läge med samma utformning.

##### Alternativ Ny sträckning i väster

Nya vägdragningar i delområdet blir dominerande i det öppna landskapet och bryter delvis traditionella strukturer. Vid Hallabacke (se karta i kap 6.3.2 nedan) stiger marknivån och viss skärning kan bli nödvändig. Från höjden vid Hallabacken är det en attraktiv utsikt över slätten med Nävlingeåsen i fonden. För att minska vägens dominans i landskapet bör den läggas på en så låg vägbank som möjligt.

Väg 2040 mot norra Strö (se karta i kap 6.3.2 nedan) föreslås korsa väg 19 planskilt. Vägen går på en mindre höjdrygg där den passerar korridoren, och den nya väg 19 kan med fördel placeras lågt, i skärning, på denna del och korsa planskilt under väg 2040 som då inte behöver höjas så mycket. Detta minskar plankorsningens visuella påverkan på omgivningen, som annars blir stor.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 5.3.5 och 5.3.7).

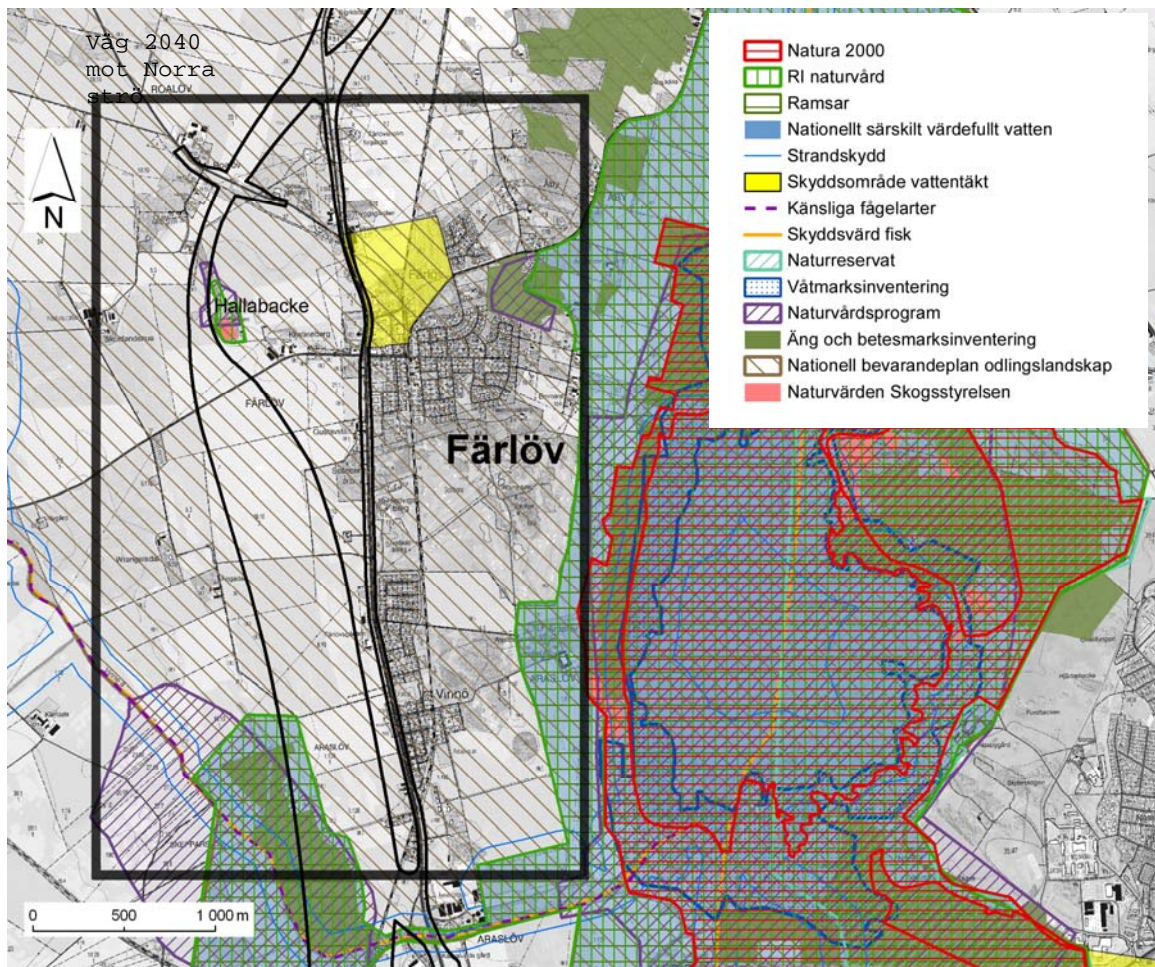
## 5.3.2 Naturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda naturvärden som berörs/tangeras av korridorer utmed sträckan (se karta på nästa sida):

- Riksintresse för naturvård, "Helgeåns nedre lopp" (N64), som omfattar våtmarker av stor betydelse som rast- och häckfågellokal berörs i korridorens sydliga del mot Vinne å. Motsvarande område utgörs även av Ramsar-området (CWO11003).
- Vinne å hyser stora naturvärden med strandängar av ursprunglig tidvis översvämmad typ med karakteristisk häckfågelfauna och är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten "Helge ås nedre lopp" (Ri N64) med avseende på känsliga fågelarter och skyddsvärd fisk.
- Vid Vinne å berörs även det regionala naturvårdsprogrammets område Vinne ängar (56e) och värdefull Ängs- och betesmarker (Vinnö 1 och 2) med förhöjda naturvärden.
- Hallabacken, en urbergsknalle, med sina jättegrytor har ett stort geologiskt värde och är ett studieobjekt. Objektet är klassat som riksintresse för naturvården "Hallabacken" (N27), regionalt naturvärde "Hallabacken" (56b) och en nyckelbiotop (030338021).
- Värdefullt natur-, kultur- och odlingslandskap enligt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap, som pekar ut de finaste odlingslandskapen på nationell nivå.
- Skyddsområde för vattentäkt vid Färlöv. Skyddsåtgärder i form av kantsten, täta diken och dagvattendammar med oljeavskiljare och avstängningsventil har anlagts där.
- Vägdayvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag till recipienten Vinne å och Helge å/Araslövssjön. Skyddsåtgärder finns på delsträckan såvitt känt endast vid Färlöv i anslutning till skyddsområdet för vattentäkten (se ovanstående punkt).





Förhöjda naturvärden på delen Karpalund - förbi Färlöv.

## Konsekvenser

### Nollalternativet

Alternativet bedöms inte medföra några påtagliga förändringar jämfört med nuläget ur naturmiljösynpunkt, vilket innebär att viss risk för förorening av diken och vattendrag i området vid en eventuell olycka kommer att kvarstå.

### Alternativ Ny sträckning i väster

Korridoren berör riksintresse för naturvård, strandängar mm norr om Vinne å. Vägen kan dock förläggas öster om strandängarna och därmed minimera intrånget i och påverkan på strandängar, riksintresse m fl områden med förhöjda naturvärden.

Alternativet passerar tätt förbi bevarandeobjektet Hallabacken. Korridoren berör det regionala naturvärdet samt tangerar riksintresseområdet för naturvård. Vägen kan dock byggas utan något påtaglig intrång i bevarandeområdena.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

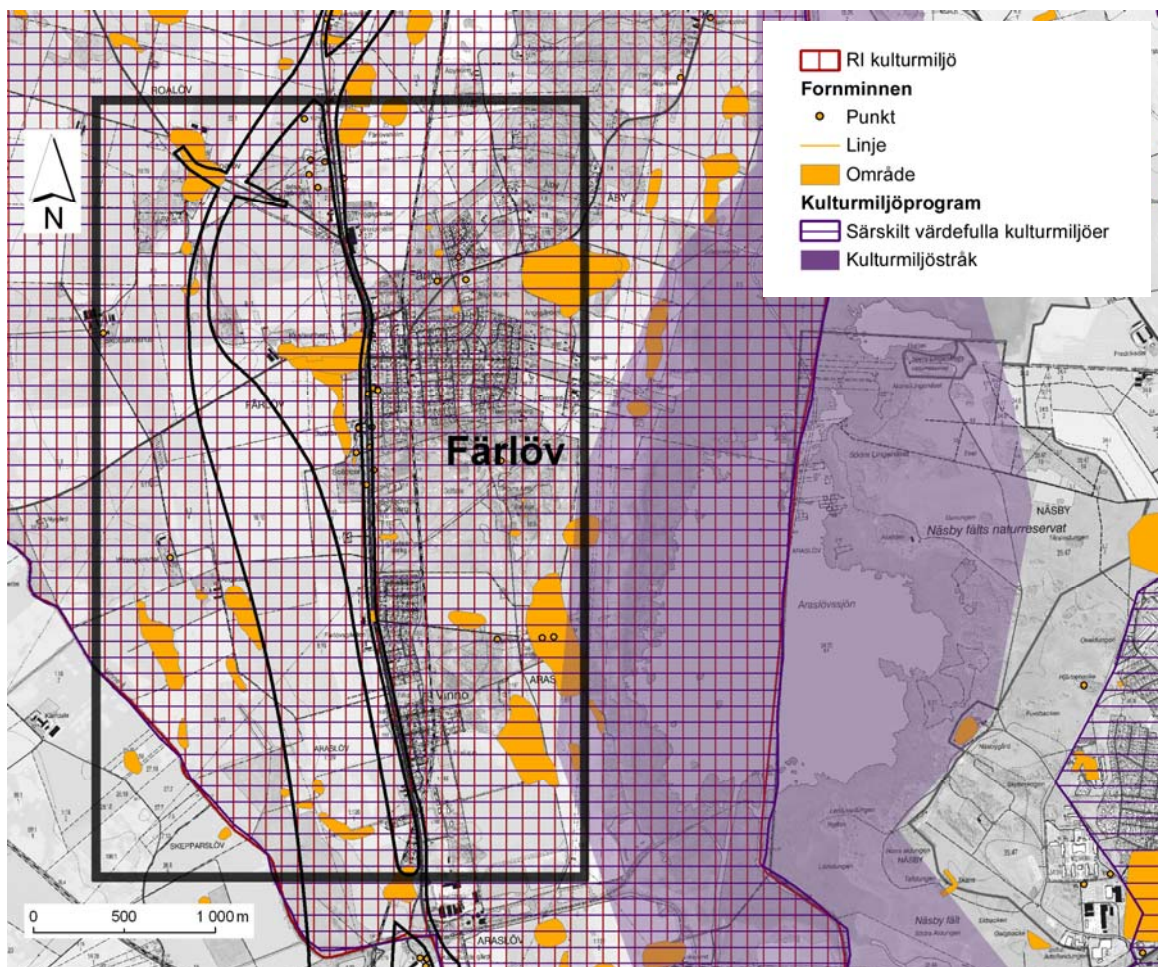


## 5.3.3 Kulturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt:

- Riksintresse för kulturmiljövården, Araslövs farmer (L:K17), med slottet Araslöv och dess kyrkobyggnad som utgör områdets kärna. Motsvarande område utgörs även av länsintresset "Lillö-Araslöv-Färlöv". Kulturintresset består i den ägostruktur och de tidstypiska miljöer som skapades i samband med enskiftet under tidigt 1800-tal. I övrigt finns i området lämningar från flertalet skeden i historien.
- I samband med enskiftet planterades Wrangels allé m fl alléer. Wrangels allé utgör idag en viktig del i riksintresseområdet för kulturmiljö. Landskapshistorikern Mårten Sjöbeck beskrev Wrangels allé 1936 i sin serie av turishandböcker över Sverige. "Den breda med almar planterade allén mellan Araslöv och kyrkan i Färlöv bildar en av Skånes allra vackraste vägar".
- Området har varit bebott sedan urminnes tid. Ortnamnen med -löv härrör från järnålderstid. Stor koncentration av forn lämningar i form av gravar och boplatser finns i området. Medeltiden är representerad av borgen Araslöv och Färlövsholm och kyrkorna Färlöv och Araslöv.



Förhöjda kulturvärden på delen Karpalund - förbi Färlöv.

## **Konsekvenser**

### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring jämfört med dagsläget vad gäller kulturmiljön utmed sträckan.

### Alternativ Ny sträckning i väster

En ny vägdragning kommer att störa ägostrukturens mönster som är en viktig del i bevarandevärdet i Riksintresset för kulturmiljö, Araslövs farmer. Korridorbredden har här tagits till rejält för att möjliggöra en så bra anpassning som möjligt av vägen till ägostrukturen och därigenom kunna mildra konsekvensen av den nya struktur som en ny väg ofrånkomligen innebär.

I detta område bedöms, i översiktlig arkeologisk utredning 1995, konsekvenserna på fornlämningsbeståndet bli förhållandevis små vid en ny vägsträckning enligt de västliga alternativen. Detta trots att några förhistoriska boplatser berörs. Vad gäller påverkan på fornlämningar krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.

## **5.3.4 Rekreation och friluftsliv**

### **Förutsättningar**

Särskilda värden för rekreation- och friluftsliv:

- Då landskapet är ett utpräglat jordbrukslandskap är det under stora delar av året inte tillgängligt för allmänheten. Småvägarna i området används då för rekreativa ändamål såsom promenader och cykelturer.
- De intressantaste områdena för närrekreation för boende i Vinnö och Färlöv är de skogs- och hagmarksområden som ligger på östra sidan av befintlig väg 19 och breder ut sig mellan järnvägen och Araslövssjön.

## **Konsekvenser**

### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon påtaglig förändring av förutsättningarna för friluftsliv och rekreation jämfört med nuläget. Den allmänna trafikökningen på väg 19 kommer dock i viss mån medföra att det kan bli svårare att korsa vägen (ökad barriäreffekt) och att tillgängligheten till närrekreatiomsområdena därmed försämras.

### Alternativ Ny sträckning i väster

Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Då väg 2040 mot Norra Strö (se karta i kap 6.3.2 ovan) föreslås korsa väg 19 planskilt bedöms den nya vägens barriäreffekt begränsas något. Konsekvenserna av vägutbyggnaden bedöms som små.

Alternativ ny sträckning i väster passerar tätt förbi bevarandeobjektet Hallabacken. Platsen utsätts för vägtrafikbuller varvid dess värde som utflyktsmål kan minska. Hallabacken kan även vara intressant för rastande trafikanter.

Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle dock innebära en kraftig barriär för friluftslivet. Frågan om viltstängsel kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.



## 5.3.5 Buller och vibrationer

### Förutsättningar

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är ca 38 bostadshus utsatta för bullervärden över 55 dBA ekvivalent nivå utomhus. Av dessa ligger ca 19 i Vinnö.
- Trafikmängden på sträckan uppgår idag till ca 4800 fordon per dygn på delen mellan Karpalund och Färlöv samt ca 3300 fordon per dygn genom norra delen av Färlöv. Andelen tung trafik är ca 10 respektive 11 % på delsträckorna.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar. Utmed Wrangels allé, där dagens asfaltsbeläggning ligger på en gammal betongväg med skarvar, utgör ojämnheter i skarvarna en källa till vibrationer. Vibrationer framfördes också som problem på denna sträcka vid samrådsmötena.

### Konsekvenser

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 50% och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Trafikverket), vilket motsvarar 6600 fordon/dygn med en andel tung trafik på 14% på delen Karpalund-Färlöv samt 5200 fordon/dygn med en andel tung trafik på 15% genom norra delen av Färlöv i nollalternativet. Hastigheten har antagits bli 100 km/timme.

Utifrån beräkningarna har en bedömning gjorts av hur många bostadsfastigheter utmed sträckan som riskerar att utsättas för bullernivåer överskridande riktvärdet 55 dBA. I nästa skede, arbetsplanen, när väglinjen är fastlagd inom den studerade korridoren kan en mer noggrann beräkning av bullersituationen som förväntas uppkomma efter utbyggnaden göras.

### Nollalternativet

Nollalternativet 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 51 stycken. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Trafikverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar, vilket innebär att de värst utsatta prioriteras för åtgärd (i dagsläget vid bullernivåer över 65 dBA).

Vibrationerna kan förväntas öka i proportion till den allmänna ökningen av tunga fordon på vägen. Inga specifika åtgärder mot vibrationer kommer att vidtas utöver normalt driftunderhåll och underhåll av beläggningen vid skarvar i betongunderlaget.

### Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativet ny sträckning avlastar befintlig väg från störande trafikbuller (då endast ca 700-1200 fordon per dygn beräknas ligga kvar där, beroende på delsträcka) och innebär därmed en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg, där ca 22 st även fortsättningsvis bedöms utsättas för bullernivåer överstigande 55 dBA, att jämföra med ca 51 st i nollalternativet. Längs korridoren i ny sträckning finns ca 6 bostadshus som kan komma att bli utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå.

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

Ny väg ligger relativt långt från bebyggelse och vägen kommer att grundläggas utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer så att vibrationer i möjligaste mån undviks. Vibrationer bedöms således inte bli ett problem för boende utmed ny vägsträckning.

### **5.3.6 Luftföroreningar**

#### **Förutsättningar**

- Halten kvävedioxid och partiklar, som är de två viktigaste indikatorerna för bedömning av hälsoeffekter, har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på 4800 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

#### **Konsekvenser**

##### *Nollalternativet och Alternativ Ny sträckning i väster*

Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på ca 8500 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

### **5.3.7 Barriäreffekter**

#### **Förutsättningar**

- Väg 19 utgör en viss barriär. Genom sin tidvis höga trafikintensitet försvåras passagen och vägen utgör en barriär för människor, jordbruket, trafikanter och djurlivet. Även en liten väg kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vägens barriärverkan bör särskilt observeras där barnens skolvägar passerar över vägen, exempelvis vid skolan i Färlöv.
- Vilt kan, utifrån inträffade viltolyckor, förväntas korsa väg 19 främst på delen mellan Karpalund och Färlöv.

#### **Konsekvenser**

##### *Nollalternativet*

Vägens barriäreffekt kommer att öka i takt med den allmänna trafikökningen på sträckan som kan förväntas i framtiden.

## Alternativ Ny sträckning i väster

Enstaka hus och gårdar kan få ökad barriäreffekt om vägen förläggs i ny sträckning, men utmed befintlig väg mellan Karpalund och förbi Färlöv bedöms barriäreffekten då minska för såväl bilister som fotgängare och cyklister när merparten av trafiken kommer att gå i ny sträckning. För friluftsliv och rekreation kommer den nya vägen att innebära en ny tillkommande barriär i jordbrukslandskapet. Då väg 2040 mot Norra Strö (se karta i kap 6.3.2 ovan) föreslås korsa väg 19 planskilt minskas barriäreffekten där. Planskildheten ger också en säker väg för oskyddade trafikanter från bebyggelsen längs vägen väster om korridoren in till Färlöv, inte minst för skolbarn som bor så nära skolan i Färlöv att de inte är berättigade till skolskjuts.

Bullerskyddsskärmar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas höjd och utseende bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och skogspartierna väster om väg 19 och måste i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur innebär vägen en barriär. Konsekvensen blir att dessa kan få svårt att korsa vägen och att populationerna på ömse sidor om vägen blir något mer isolerade från varandra när området fragmenteras av vägen. Konsekvensen av detta kan exempelvis bli att populationerna får svårare att överleva på grund av att de blir för små eller får för små ytor.

## **5.3.8 Naturresurser**

### **Förutsättningar**

- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. Hela delområdet ligger inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättens kritberggrund. Denna berggrund kännetecknas av att den är rikt grundvattenförande, en av norra Europas större grundvattentillgångar. Detta grundvattenmagasin utnyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads- och Bromölla kommun samt till viss del även Hässleholms kommun. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden, men överlagras av lera vars skyddande egenskaper bör undersökas i detalj inför vägens lokalisering. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följderna av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka.
- Vid Färlöv finns en kommunal vattentäkt med tillhörande skyddsområde som gränsar till befintlig väg 19.
- Vägdagvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag till recipienten Vinne å och Helge å/Araslövssjön. Skyddsåtgärder i form av en dagvattendamm finns såvitt känt på delsträckan endast vid Färlöv i anslutning till skyddsområdet för vattentäkten.



## **Konsekvenser**

### *Nollalternativet*

Nollalternativet går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned till det stora grundvattenmagasinet under Kristianstadsslätten. Färlövs vattentäkt ligger också helt nära befintlig väg, men där har skyddsåtgärder i form av kantsten, täta diken och två dagvattendammar med oljeavskiljare och avstängningsventil vidtagits. Dessa har i nuläget bedömts ge ett tillräckligt skydd för vattentäkten.

Inga nya åtgärder till skydd för mark och vatten, utöver de som vidtagits i anslutning till Färlövs vattentäkt, planeras vidtas på sträckan i övrigt. Därmed kvarstår viss risk för föroreningar av mark och vatten utmed sträckan (utanför skyddsområdet för vattentäkten), exempelvis till följd av olycka med farligt gods.

### *Alternativ Ny sträckning i väster*

Skyddet av grundvattnet är ett starkt intresse inom hela stråket. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden som hyser den stora grundvattentillgången under Kristianstadsslätten. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

## **5.3.9 Farligt gods**

### **Förutsättningar**

- Väg 19 är en rekommenderad transportled för farligt gods, vilket innebär att det även finns risk för olyckor med farligt gods på aktuell vägsträcka.
- Länsstyrelsen i Skåne län har utarbetat riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) där ett riskhanteringsområde på 150 m föreskrivs. Utmed vägen finns det ett antal byggnader samt skolan i Färlöv som ligger inom riskhanteringsområdet.

## **Konsekvenser**

### *Nollalternativet*

Säkerhetsförhållandena försämras i takt med trafikutvecklingen då nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har i dag.

### *Alternativ Ny sträckning i väster*

Utmed den nya sträckningen kan enstaka hus komma att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen, vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. En nybyggd mittseparerad väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg (och även högre jämfört med nollplusalternativet). Risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska i nybyggnadsalternativen. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på minst 70 meter. Om detta inte är möjligt kan vägräcken eller vallar vara en åtgärd.

### ***5.3.10 Sammanfattning delen Karpalund – förbi Färlöv***

Konsekvenser av särskild betydelse:

- Den nya korridoren i väster ger intrång i landskapsbilden som har bevarandevärde ur kulturminnesvårdssynpunkt. Den nya korridoren bryter en ny linje genom den öppna jordbruksslätten.
- Den nya korridoren minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Den nya korridoren bedöms ge avsevärt bättre skydd mot att föroreningar tränger ner till det stora grundvattenmagasinet. Befintlig väg ligger invid Färlövs vattentäkt, men skyddsåtgärder som i nuläget bedömts tillräckliga har vidtagits där.
- Såväl befintlig väg som den nya korridoren i väster innehåller goda möjligheter till positiva trafikantupplevelser.

## 5.4 Delen Färlöv - Bjälöv

### 5.4.1 Landskapsbild

#### Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Den befintliga väg 19 och bebyggelsen kring den följer Helgeåsens svaga höjdrygg. I väster breder den flacka slätten ut sig. I öster och i norr uppe vid Bjälöv bryter skogsklädda moränryggar igenom i en successiv övergång mot skogsområdena som tar vid norr om Bjälöv.
- De stora gårdarna och de långa alléerna är de dominerande landskapselementen.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring jämfört med dagsläget vad gäller landskapsbilden eftersom vägen behålls i sitt nuvarande läge med samma utformning.

##### Alternativ Nollplus

Breddning av vägen innebär relativt omfattande intrång och inlösen av fastigheter. Detta kommer sammantaget att innebära en påverkan på landskapsbilden. Framförallt bedöms här bilden av det småskaliga vägrummet, som är anpassat till landskapets topografi, komma att förändras och upplevas som mer storskaligt. Vägrummets bredd ökar och därtill kommer även mer markanta sidoområden och nya infartsvägar till fastigheter. Den gamla landsvägskaraktären förändras och spåren av att vägen bitvis följer en traditionell vägsträckning försvagas.

Landskapsbilden kan också komma att påverkas negativt av att större träd utmed vägen måste tas bort vid breddning och uträtning, exempelvis alléträd eller träd vid bebyggelse.

Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 5.4.5 och 5.4.7).

Enstaka nya sidovägar utmed sträckan kan också innebära förändringar och viss negativ påverkan i landskapet. Konsekvensen blir att landskapet fragmenteras, att det skapas så kallade restytor mellan vägarna och att vägrummet totalt sett blir bredare.

##### Alternativ Ny sträckning i öster

En ny väg, som löper mer eller mindre parallellt med den tidigare innebär för landskapet att ytterligare ett vägstråk av markant karaktär uppkommer och delvis bryter de traditionella strukturerna. Området är dock redan påverkat av infrastruktur i form av vägar och järnväg.

Korsningen mellan den nya vägen och befintlig väg 19, i den sydliga änden av delsträckan, föreslås utföras planskild. Detta innebär att befintlig väg 19 höjs upp och passerar på bro över den nya vägen, vilket bedöms ge en stor visuell påverkan på omgivningen. Effekten kan mildras genom att den nya vägen förläggs i skärning så att befintlig väg inte behöver höjas så mycket, vid korsningspunkten finns dessutom en naturlig svacka i terrängen som kan utnyttjas.





Befintlig väg 19 vid läget för den föreslagna plankorsningen.

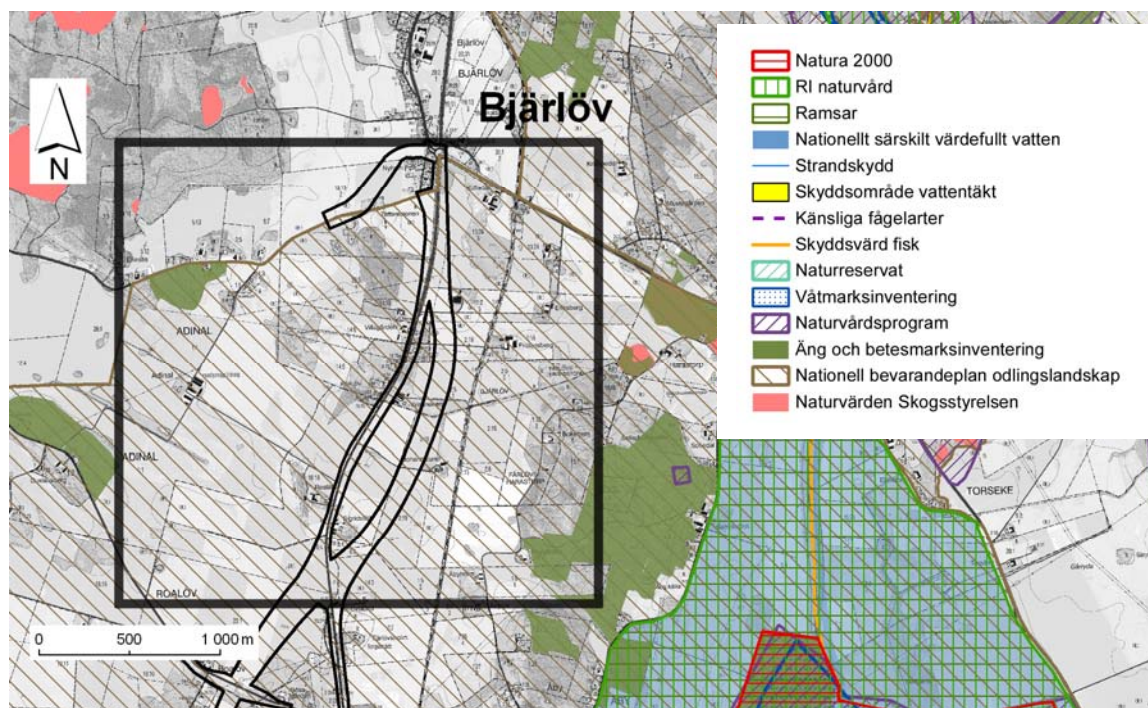
Eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller vallar) kan inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan (se även kapitel 6.4.5 och 6.4.7).

## 5.4.2 Naturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda naturvärden som berörs/tangeras av korridorer utmed sträckan (se karta nedan):

- Värdefullt natur-, kultur- och odlingslandskap enligt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap, som pekar ut de finaste odlingslandskapen på nationell nivå.



Förhöjda naturvärden på delen Färlöv - Bjälöv.

### **Konsekvenser**

#### Nollalternativet

Alternativet bedöms inte medföra några påtagliga förändringar jämfört med nuläget ur naturmiljösynpunkt.

#### Alternativ Nollplus

Alternativet bedöms kunna byggas utan större påtaglig påverkan på naturmiljön, även om några större träd utmed vägen kan komma behöva tas bort vid breddning och uträtning, exempelvis alléträd eller träd vid bebyggelse. Utbyggnaden medför dock visst intrång i område med Nationell bevarandeplan för odlingslandskap.

Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotopskyddade objekt måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet bedöms kunna byggas utan större påtaglig påverkan på naturmiljön. Utbyggnaden medför dock relativt stort intrång i område med Nationell bevarandeplan för odlingslandskap.

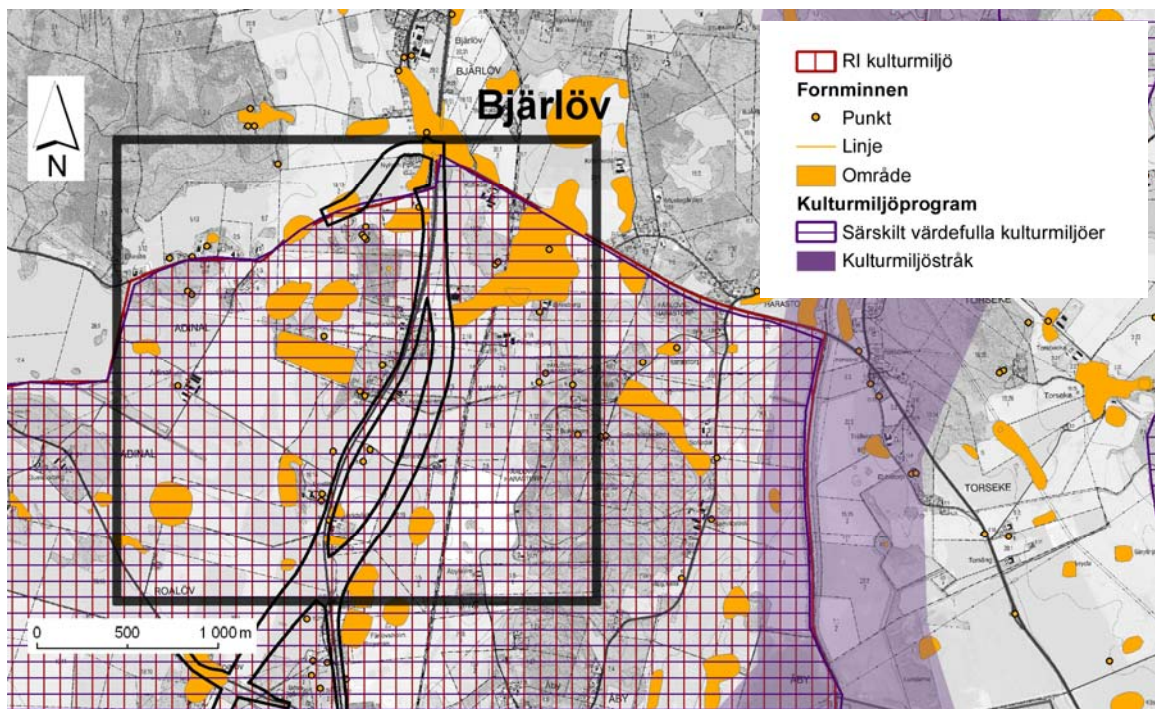
Vägutbyggnaden kan även komma att beröra generellt biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Dessa intrång måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i biotop

## 5.4.3 Kulturmiljö

### Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt (se även karta på nästa sida):

- Riksintresse för kulturmiljövården, Araslövs farmer (L:K17). Motsvarande område utgörs även av länsintresset "Lillö-Araslöv-Färlöv". Kulturlintresset består i den ägostruktur och de tidstypiska miljöer som skapades i samband med enskiftet under tidigt 1800-tal. I övrigt finns i området lämningar från flertalet skeden i historien. Området har en värdefull helhetsmiljö.
- Området har varit bebott sedan urminnes tid. Ortnamnen med -löv härrör från järnålderstid. Området som helhet visar på en lång kontinuitet i bebyggelsen och innehåller komponenter från alla tidsperioder. Oavsett var man befinner sig i området så är man i direkt närhet även registrerad fornlämning. Här finns dessutom ett stort antal topografiskt gynnsamma boplatslägen.



Förhöjda kulturvärden på delen Färlöv - Bjärlov.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon förändring jämfört med dagsläget vad gäller kulturmiljön utmed sträckan.

#### Alternativ Nollplus

Alternativet bedöms innebära negativa konsekvenser för riksintresset och det regionala intresset för kulturmiljön. Genom breddning och anpassning till den nya målstandarden för vägen kommer vägen i stort att uppfattas som en ny väg som byggts på eller i anslutning till den befintliga vägen. Med denna moderna vägutformning finns inte mycket kvar som kan liknas med den ursprungliga landsvägen. Såväl skala som karaktären kommer att förändras markant. Genom mitträcken, stängda utfarter och betydande fastighetsintrång be-



döms vägen att upplevas som ännu mer avskild från det omgivande kulturlandskapet. Den gamla landsvägskaraktären förändras och spåren av att vägen bitvis följer en traditionell vägsträckning försvagas.

Breddningen kommer även att påverka fornlämningar utmed sträckan. Beträffande påverkan på fornlämningar så krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.

### Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet bedöms till viss del innebära negativa konsekvenser för riksintresset och det regionala intresset för kulturmiljön. Korridoren ger intrång i den norra delen av riksintresset Araslövs farmer och innebär att landskapet fragmenteras och att det skapas nya strukturer. Alternativet följer dock i viss utsträckning det redan exploaterade kommunikationsstråket med befintlig väg och järnväg.

Påverkan på ett antal kända fornlämningar kan komma att ske beroende på val av väglinje. Enligt tidigare genomförd översiktlig arkeologisk utredning (1995) orsakar det östra alternativet att en sammanhängande fornlämningsmiljö styckas sönder. Vad gäller påverkan på fornlämningar krävs samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.

## **5.4.4 Rekreation och friluftsliv**

### **Förutsättningar**

Särskilda värden för rekreation- och friluftsliv:

- Då landskapet är ett utpräglat jordbrukslandskap är det under stora delar av året inte tillgängligt för allmänheten. Småvägarna i området används då för rekreativa ändamål såsom promenader och cykelturer.
- Ett av de intressantaste områdena för närrekreation för boende mellan Färlöv och Bjälöv är de skogs- och hagmarksområden som ligger på östra sidan av befintlig väg 19 och breder ut sig mellan järnvägen och Araslövssjön.

### **Konsekvenser**

#### Nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte innebära någon påtaglig förändring av förutsättningarna för friluftsliv och rekreation jämfört med nuläget. Den allmänna trafikökningen på väg 19 kommer dock i viss mån medföra att det kan bli svårare att korsa vägen (ökad barriärefekt) och att tillgängligheten till närrekreatiomsområdena därmed försämras.

#### Alternativ Nollplus

Generellt innebär alternativet att vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke som gör det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Tillgängligheten till naturområdena kan därvid begränsas, men konsekvenserna bedöms som relativt små. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle dock innebära en kraftig barriär för friluftslivet. Frågan om viltstängsel kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.



## Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet ger något ökad bullerförmåelse i de skogs- och hagmarksområden som breder ut sig mellan järnvägen och Araslövssjön.

Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. Då befintlig väg 19 föreslås korsa ny väg 19 planskilt bedöms den nya vägens barriäreffekt begränsas något. Konsekvenserna av vägutbyggnaden bedöms som små.

Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle dock innebära en kraftig barriär för friluftslivet. Frågan om viltstängsel kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

## **5.4.5 Buller och vibrationer**

### **Förutsättningar**

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är ca 10 bostadshus utsatta för bullervärden över 55 dBA ekvivalent nivå utomhus.
- Trafikmängden på sträckan uppgår idag till ca 2800 fordon per dygn. Andelen tung trafik är ca 12%.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar.

### **Konsekvenser**

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 50% och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Trafikverket), vilket motsvarar 4400 fordon/dygn med en andel tung trafik på 16% i nollalternativet. Hastigheten har antagits bli 100 km/timme.

Utifrån beräkningarna har en bedömning gjorts av hur många bostadsfastigheter utmed sträckan som riskerar att utsättas för bullernivåer överskridande riktvärdet 55 dBA. I nästa skede, arbetsplanen, när väglinjen är fastlagd inom den studerade korridoren kan en mer noggrann beräkning av bullersituationen som förväntas uppkomma efter utbyggnaden göras.

### **Nollalternativet**

Nollalternativet 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 emellertid även fortsättningsvis uppgå till ca 10 stycken, då bebyggelsen på sträckan är gles. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Trafikverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar, vilket innebär att de värst utsatta prioriteras för åtgärd (i dagsläget vid bullernivåer över 65 dBA).

Vibrationerna kan förväntas öka i proportion till den allmänna ökningen av tunga fordon på vägen. Inga specifika åtgärder mot vibrationer kommer att vidtas utöver normalt driftunderhåll.

## Alternativ Nollplus

Alternativet innebär ökad hastighet som ger högre trafikbuller samt generellt 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 14 stycken.

Bullerskyddsåtgärder kommer att behövas för att få ner bullervärdena till riktvärdesnivå. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn skall tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, se vidare bilaga 1 för mer detaljer.

I samband med ombyggnaden kommer vägen att bli jämnare och därigenom genererar trafiken mindre vibrationer. De ombyggda partierna kommer också att grundläggas stabilt utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer för att i möjligaste mån undvika störande vibrationer. Totalt sett bedöms därför alternativet innebära en liten förbättring jämfört med nollalternativet.

## Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet ny sträckning avlastar befintlig väg från störande trafikbuller (då endast ca 200 fordon per dygn beräknas ligga kvar där) och innebär därmed en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg, där ingen bostadsfastighet bedöms utsättas för bullernivåer överstigande 55 dBA. Längs korridoren i ny sträckning finns ca 5 bostadshus som kan komma att bli utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå.

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

Ny väg ligger relativt långt från bebyggelse och vägen kommer att grundläggas utifrån geotekniska undersökningar och gällande normer så att vibrationer i möjligaste mån undviks. Vibrationer bedöms således inte bli ett problem för boende utmed ny vägsträckning.

## **5.4.6 Luftföroreningar**

### **Förutsättningar**

- Halten kvävedioxid och partiklar, som är de två viktigaste indikatorerna för bedömning av hälsoeffekter, har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på 2800 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

### **Konsekvenser**

#### Nollalternativet, Alternativ Nollplus och Alternativ Ny sträckning i öster

Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram (se bilaga 1). Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på ca 5900 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljö kvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

## 5.4.7 Barriäreffekter

### Förutsättningar

- Väg 19 utgör en viss barriär. Genom sin tidvis höga trafikintensitet försvåras passagen och vägen utgör en barriär för människor, jordbruket, trafikanter och djurlivet. Även en liten väg kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vilt kan, utifrån inträffade viltolyckor, förväntas korsa väg 19 främst på delen mellan Karpalund och Färlöv.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Vägens barriäreffekt kommer att öka något i takt med den allmänna trafikökningen som kan förväntas på sträckan i framtiden.

#### Alternativ Nollplus

För både boende och trafikanter (såväl bilister som fotgängare och cyklister) som vill korsa vägen bedöms barriäreffekten öka till följd av utbyggnaden. Mitträcke, minskning av antalet korsningar och utfarter samt ökad hastighet bidrar till detta. Vägen kommer i princip inte kunna korsas annat än vid anslutningsvägar eller vid iordningställda passager.

Bullerskyddsskärmar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas höjd och utseende bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och landskapet väster om väg 19 och bör i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt viltstängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur ökar barriäreffekten till följd av breddningen och eventuella bullerskyddsskärmar. Effekten blir att dessa kan få det svårare att korsa vägen och konsekvensen att populationerna på ömse sidor om vägen i så fall blir mer isolerade från varandra.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

Enstaka hus och gårdar kan få ökad barriäreffekt om vägen förläggs i ny sträckning, men utmed befintlig väg mellan Färlöv och Bjälöv bedöms barriäreffekten då minska för såväl bilister som fotgängare och cyklister när merparten av trafiken kommer att gå i ny sträckning. För friluftsliv och rekreation kommer den nya vägen att innebära en ny tillkommande barriär i jordbrukslandskapet. Då befintlig väg 19 föreslås korsa ny väg 19 planskilt minskas barriäreffekten där. Planskildheten ger också en säker väg för oskyddade trafikanter från bebyggelsen längs vägen väster om korridoren in till Färlöv, inte minst för skolbarn som bor så nära skolan i Färlöv att de inte är berättigade till skolskjuts.

Bullerskyddsskärmar, som kan bli aktuella på sträckan, innebär ofta en visuell barriär som kan påverka landskapsbilden negativt. Skärmarnas höjd bör därför även anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.

Ett eventuellt viltstängsel skulle skära av kontakten för viltet mellan Helge å och skogspartierna väster om väg 19 och måste i så fall kombineras med viltpassager. Ett eventuellt vilt-

stängsel utmed vägen skulle också kunna innebära en barriär för friluftslivet. Behov av viltstängsel och viltpassager kommer att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med arbetsplanen.

För insekter och andra smådjur innebär vägen en barriär. Konsekvensen blir att dessa kan få svårt att korsa vägen och att populationerna på ömse sidor om vägen blir något mer isolerade från varandra när området fragmenteras av vägen. Konsekvensen av detta kan exempelvis bli att populationerna får svårare att överleva på grund av att de blir för små eller får för små ytor.

## 5.4.8 *Naturresurser*

### Förutsättningar

- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. Hela delområdet ligger inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättnens kritberggrund. Denna berggrund kännetecknas av att den är rikt grundvattenförande, en av norra Europas större grundvattentillgångar. Detta grundvattenmagasin utnyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads- och Bromölla kommun samt till viss del även Hässleholms kommun. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden, men överlagras av lera vars skyddande egenskaper bör undersökas i detalj inför vägens lokalisering. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka.
- Vägdragvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag som ligger inom Helgeåns avrinningsområde. Inga skyddsåtgärder för yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet. Inga specifika åtgärder till skydd för mark och vatten vidtas och därmed kvarstår riskerna för föroreningar av mark och vatten, exempelvis till följd av olycka med farligt gods.

#### Alternativ Nollplus

Nollplusalternativet går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdragvattnet på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet går över både lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet samt mer täta lermarker. Skyddet av grundvattnet är ett starkt intresse inom hela stråket. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden som hyser den stora grundvattentillgången under Kristianstadsslätten. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka. I kommande skede (arbetsplan) genomförs geotekniska utredningar. Om det då visar sig att det finns risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet



vidtas. Utgångspunkten är också att allt vägdagvatten på hela sträckan ska avledas via gräsklädda diken och fördröjningsmagasin, som har en viss reningseffekt, innan vattnet släpps ut i recipienterna.

## 5.4.9 Farligt gods

### Förutsättningar

- Väg 19 är en rekommenderad transportled för farligt gods, vilket innebär att det även finns risk för olyckor med farligt gods på aktuell vägsträcka.
- Länsstyrelsen i Skåne län har utarbetat riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) där ett riskhanteringsområde på 150 m föreskrivs. Utmed vägen finns det ett antal byggnader som ligger inom riskhanteringsområdet.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Säkerhetsförhållandena försämras i takt med trafikutvecklingen då nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har i dag.

#### Alternativ Nollplus

Utmed sträckningen kommer ett antal hus att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen (RIKTSAM), vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. Genom förbättringsåtgärder mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet. Flertalet av dessa hus kommer att ligga bakom bullerskyddsåtgärder i form av vallar eller plank kombinerat med vägräcke, vilket även ger en säkerhetshöjande effekt. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på 25-30 meter. Där detta inte är möjligt kan vägräcken vara en åtgärd.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

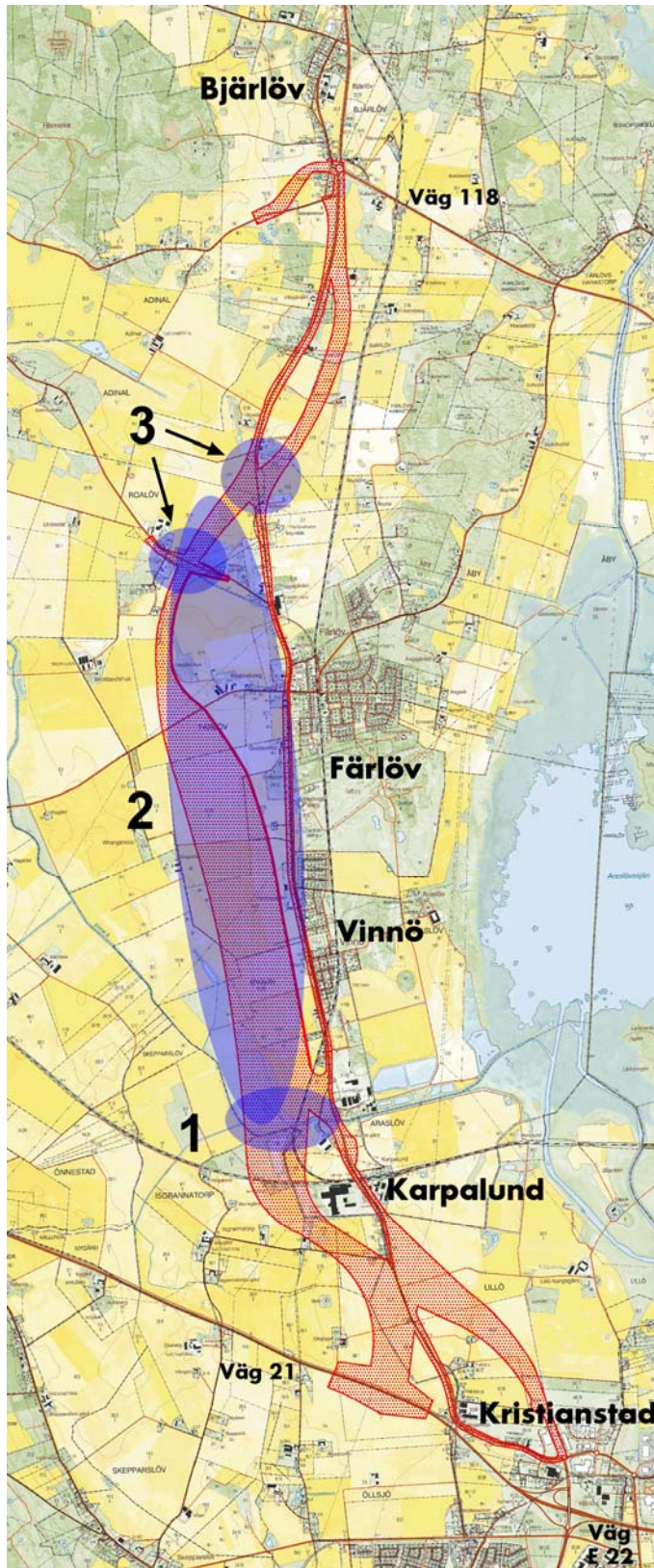
Utmed den nya sträckningen kan enstaka hus komma att hamna inom riskhanteringsområdet på 150 m från vägen, vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. En nybyggd mittseparerad väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg (och även högre jämfört med nollplusalternativet). Risken för olyckor (även för olyckor med farligt gods) bedöms därmed att minska i nybyggnadsalternativen. Andra möjliga åtgärder är att inom korridoren placera vägen så långt från bostäder som möjligt för att eftersträva ett bebyggelsefritt avstånd på minst 70 meter. Om detta inte är möjligt kan vägräcken eller vallar vara en åtgärd.

## 5.4.10 Sammanfattning delen Färlöv - Bjälöv

Konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor:

- Alternativet med ny vägkorridor minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Nollplusalternativet innebär omfattande intrång i fastigheter utmed vägen. Minst fyra bostadshus bedöms behöva lösas in och rivs och övriga bostäder i anslutning till vägen behöver relativt omfattande bullerskyddsåtgärder.
- Ny sträckning i öster ger större intrång och fragmenterar jordbruksmarken inom riksintresset för kulturmiljö och nationell bevarandeplan för odlingslandskapet.

### 5.5 Sammanfattning av konfliktpunkter avseende miljön för de olika korridoralternativen



- 1) Det västra alternativet ger intrång i höga naturvärden vid Vinne å och dess strandängar (bland annat riksintresse för naturmiljö).

Alternativ Nollplus kommer närmare Helge å och dess riksintresse för naturvården.

- 2) På större delen av sträckan ger samtliga korridorer intrång i riksintresset för kulturmiljö - Araslövs farmer.

I hela det västra stråket finns rikligt med fornlämningar.

- 3) De föreslagna nya plan-skilda korsningarna mellan Färlöv och Bjälöv ligger också inom det stora riksintresset för kulturmiljö - Araslövs farmer. Dessa innebär stora fördelar ur trafiksäkerhets- och trygghetsaspekter men kan också innebära en relativt stor påverkan på landskapsbilden.

## 6 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR VÄG OCH TRAFIK

Redovisningen av förutsättningar och konsekvenser för *väg och trafik* redovisas för respektive delsträcka. Konsekvenserna redovisas för *Nollalternativet*, *Alternativ Nollplus* respektive *Alternativ Ny sträckning*.

### 6.1 Övergripande konsekvenser för väg och trafik

#### 6.1.1 Trafikmängder

Bedömd trafikbelastning år 2030 (i enlighet med uppgifter från Trafikverket Region Skåne) utgår från antagandet att trafiken fortsätter att öka i samma takt som under de senaste

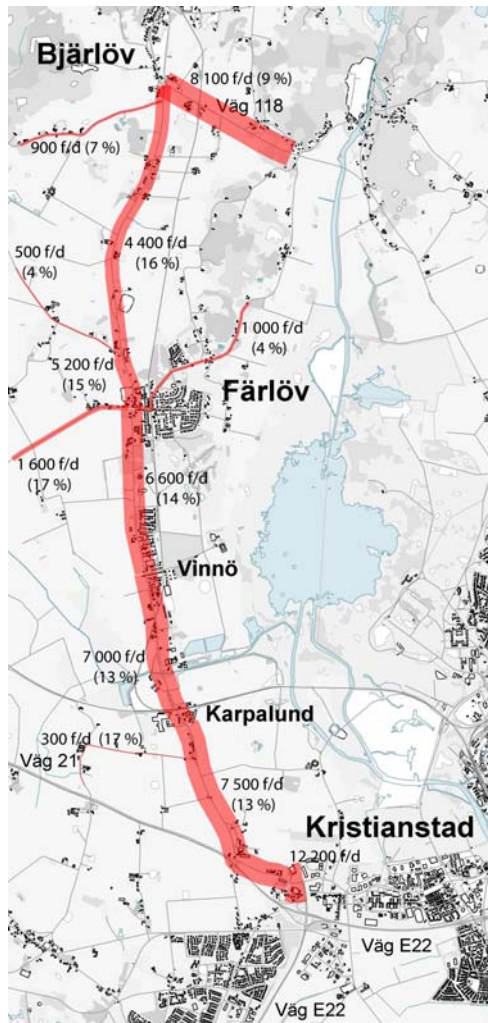
15 åren. Personbilstrafiken har räknats upp med 50 % och den tunga trafiken med 108% utifrån dagens trafikmängder (2006 då senaste mätningen utfördes). Den totala trafiken ökar därmed med cirka 56 %.

En ombyggnad till målstandarden mötesfri väg med 100 km/h på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv enligt alternativ Ny sträckning väntas innebära en ökning av trafiken i stråket på ca 1 500 f/d. Det är främst trafik till och från Kristianstad som flyttar över från väg 118 till väg 19.

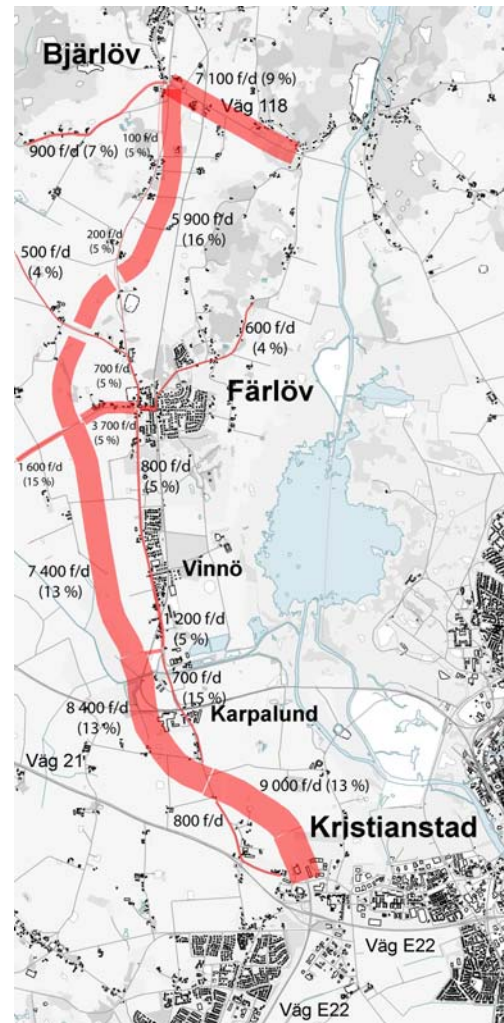
De bedömda trafikmängderna år 2030 innefattar inte de trafikökningar som kan komma till följd av den planerade utbyggnaden av Härlövsområdet. Om hela området som redovisas i den fördjupade översiktsplanen byggs ut fullt ut bedöms trafiken på väg 19 öka med i storleksordningen 1 000 f/d (utöver det som redovisas på kartorna på nästa sida).

I alternativ Ny sträckning sker en betydande avlastning av befintlig väg 19. Söder om Färlöv väntas befintlig väg få mellan 800 och 1 200 f/d. Mellan Färlöv och Bjälöv bara 100 - 200 f/d.





Bedömda trafikmängder 2030 i alternativ Nollplus.



Bedömda trafikmängder 2030 i alternativ Ny sträckning

### 6.1.2 Möjlighet till rast och vilopaus

Trafikverket har en intention att på viktigare nationella och regionala vägar kunna erbjuda möjlighet till stopp för vilopauser och rast med cirka 15 minuters mellanrum. Idag finns en rastplats vid trafikplats Vä, strax söder om Kristianstad, samt en den rastplatsen vid Helge å mellan Knislinge och Broby. Avståndet mellan dessa är ca 26 km, restiden idag ca 25 minuter. Det innebär att ytterligare platser för rast och vila bör övervägas längs aktuell sträcka. Korsningen med väg 2013 vid Färlöv i alternativ Ny sträckning kan vara ett möjligt läge för en rastplats, liksom vid Bjälöv. Fördelen med en placering vid eller norr om Bjälöv är att även trafikanter på väg 118 kan nyttja den.



### 6.1.3 Trafiksäkerhet

Med föreslagen ombyggnad/nybyggnad kommer trafiksäkerheten att öka för motorfordonstrafiken då vägen förses med mitträcke och sidoområdena ses över. Mötesolyckor och singelolyckor orsakade av avakning åt vänster elimineras nästan helt med mitträcket. Översynen av sidoområdena kommer att minska allvarlighetsgraden i de olyckor som orsakas av att fordon kolliderar med oeftergivliga föremål som finns nära vägkanten.

Enligt VTI skulle ett mitträcke som bäst kunna medföra en reduktion av dödade med cirka 80 % på motortrafikleder och 60 % på vanliga 13 m breda vägar i olyckor på väglänkar. För antalet dödade eller svårt skadade är motsvarande värden 70 % respektive 50 % av alla länkoluckor exklusive viltolyckor. Detta enligt antagandet att alla svåra mötes- och omkörningsolyckor samt alla svåra singelolyckor mot mitten elimineras av en räckeslösning och att inga "nya" svåra olyckor skulle uppstå. (Singelolyckor på länk till höger utgör cirka 15 % av dödade och cirka 20 % av dödade och svårt skadade och måste åtgärdas med sidoräcke eller dylikt.) Vägverket och VTI bedömde gemensamt att 2+1-väg med mitträcke och sidoområdesåtgärder överslagsmässigt skulle kunna minska antalet döda och svårt skadade med 20 till 30 % och kanske ända upp till 50 % sett över de cirka 300 mil väg som kunde vara aktuella för ombyggnad. (Källa: VTI-notat 47-2005).

Tydligare markerade korsningar ökar uppmärksamheten hos bilisten och risken för korsningsolyckor minskar. Ett minskat antal korsningar har också en positiv effekt på trafiksäkerheten.

**I alternativ Nollplus** på sträckor där separat gång- och cykelväg (norr om Färlöv) saknas bedöms säkerheten och tryggheten generellt minska för gående och cyklister jämfört med nollalternativet till följd av ökade hastigheter. Separata gång- och cykelvägar medför ökad säkerhet längs med vägen, men där bebyggelsen finns utmed båda sidor av vägen och där busshållplatser finns utmed vägen kvarstår problemen med passager över vägen. Särskilt på delen mellan Färlöv och Bjälöv kommer vägen i ytterligare ökad utsträckning utgöra en barriär för boende och verksamma i området.

**Alternativ Ny sträckning** innebär att mer trafikarbete sker på en säkrare väg genom överflyttning av trafik från andra vägar. All genomfartstrafik flyttar från befintlig väg som därmed avlastas avsevärt och blir en lokal väg med goda anslutningar till bostäder och verksamheter längs vägen. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området ökar därmed.

## 6.1.4 Framkomlighet och tillgänglighet

Transportkvaliteten och framkomligheten bedöms totalt sett öka i samband med utbyggnaden till mötesfri landsväg. Visserligen omöjliggörs omkörningar på enfältssträckorna, men å andra sidan finns återkommande garanterade omkörningsmöjligheter på tvåfältssträckorna.

Andel sträcka med omkörningsmöjligheter enligt redovisade möjliga sträckindelningar i några olika exempel på kombinationer av korridoralternativ framgår av tabellen nedan.

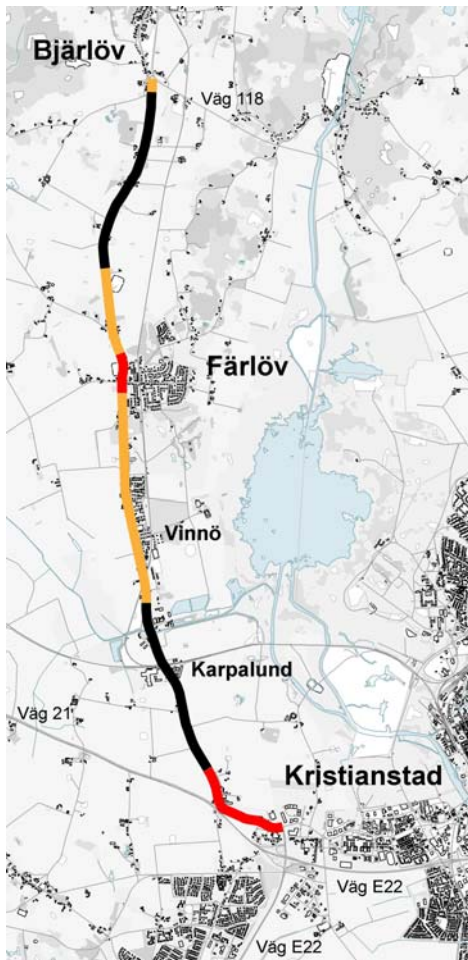
DELSTRÄCKA	KORRIDORALTERNATIV PER DELSTRÄCKA			
<b>Kristianstad – Karpalund</b>	Ny sträckning i väster (till väg 21)	Ny sträckning i öster (till Härlöv)	Ny sträckning i väster (till väg 21)	Ny sträckning i öster (till Härlöv)
<b>Förbi Karpalund</b>	Nollplus	Nollplus	Ny sträckning i väster	Ny sträckning i väster
<b>Karpalund – förbi Färlöv</b>	Ny sträckning i väster	Ny sträckning i väster	Ny sträckning i väster	Ny sträckning i väster
<b>Färlöv - Bjälöv</b>	Nollplus	Nollplus	Ny sträckning i öster	Ny sträckning i öster
<b>ANDEL STRÄCKA MED OMKÖRNINGSFÄLT</b>	36 % (33 / 40)	35 % (34 / 36)	40 % (43 / 38)	39 % (44 / 34)

*Andel sträcka med omkörningsfält (norrut/söderut), enligt redovisade möjliga sträckindelningar i olika exempel på kombinationer av korridoralternativ.*

Räddningstjänsten får en något försämrad framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke. Framkomligheten kan påverkas mer tydligt i de situationer då trafikanter hamnar bakom ett brett långsamtgående fordon på enfältssträckorna. Enfältssträckorna med mitträcke bedöms bli från ca 1,0 till som mest 3-4 km långa, varav de flesta 1,5-2,0 km. Tidsfördröjningen om man hamnar bakom ett långsamtgående fordon blir cirka 1-2 minuter, som allra mest upp till 3-4 minuter. Med parkeringsfickor placerade på långa enfältiga avsnitt möjliggörs dock för långsamtgående fordon att släppa förbi bakomvarande trafik. Med alternativ Ny sträckning på samtliga delavsnitt finns dock parallella vägar, så andelen långsamtgående fordon blir i detta fall mycket litet.

## 6 Förutsättningar och konsekvenser för väg och trafik

Väg 19 Kristianstad - Broby, delen Kristianstad-Bjälöv  
Vägutredning, objektnr 88 1065  
Datum 2011-04-21



Bedömda möjliga hastighetsgränser i alternativ Nollplus.

**I alternativ Nollplus** bedöms det vara möjligt att nå målstandarden 100 km/h på delen från om Härlöv förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket motsvarar drygt 40 % av hela sträckan. Genom Härlöv och genom Färlöv bedöms hastigheten bli 50 km/h, förbi Vinnö liksom norr om Färlöv 70 km/h.

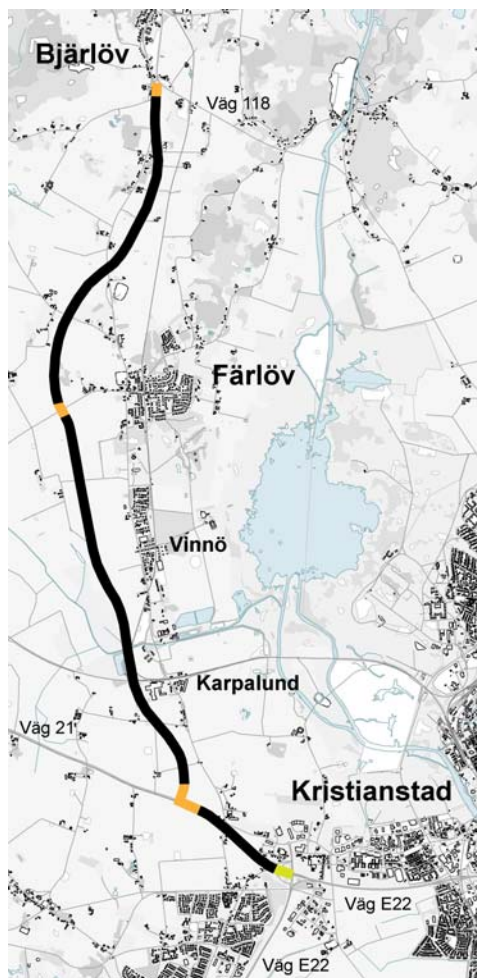
Restiden på den 11 km långa sträckan mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv blir med alternativ Nollplus på samtliga delsträckor knappt 9,5 minuter (jämfört med ca 10 minuter idag).

### Hastighetsgränser

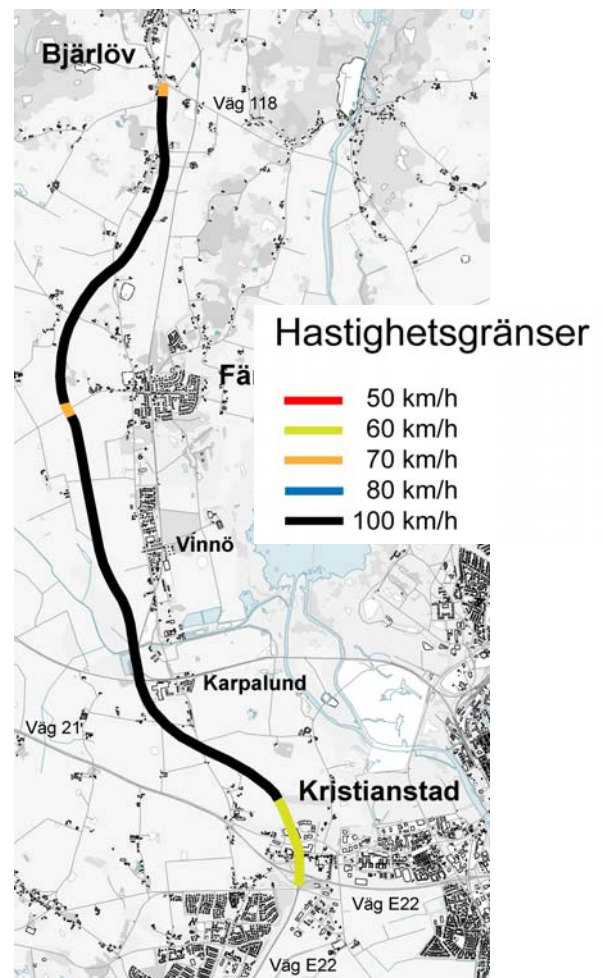
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h

**Med alternativ Ny sträckning** på samtliga delsträckor är det möjligt att nå målstandarden 100 km/h längs i princip hela sträckan. Lokala hastighetsänkningar vid enstaka korsningar kan bli aktuellt. I alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund bedöms hastigheten genom Härlövsområdet i Kristianstads tätort bli 60 km/h.

Resvägen blir något längre med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor, ca 11,5 km. Den totala restiden mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv blir ca 7,5 minuter, både i alternativ väst (till väg 21) och öst (till Härlöv) på delen mellan Kristianstad och Härlöv. Det är ca 2,5 minuter mindre än utan ombyggnad.



Bedömda möjliga hastighetsgränser efter ombyggnad i ny sträckning (med alternativ väster till väg 21 på delen Kristianstad – Karpalund).



Bedömda möjliga hastighetsgränser efter ombyggnad i ny sträckning (med alternativ öster till Härlöv på delen Kristianstad – Karpalund).

Tillgängligheten till vissa målpunkter längs vägen kan påverkas negativt då mindre anslutningar stängs eller slås samman, särskilt i alternativet Nollplus, vilket leder till omvägar. I kommande projekteringsarbete bör utformningen av respektive anslutning studeras och eventuella stängningar eller regleringar prövas. Säkerhetsvinsten i att undvika en öppning i mitträcket måste ställas mot vilka omvägar som skapas och om åtgärden innebär mer långsamtgående trafik längs väg 19.



## 6.2 Delen Kristianstad – Karpalund

### 6.2.1 Biltrafik

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet och Transportkvalitet samt Trafiksäkerhet:** Den fortsatta trafikökningen spår på de problem som redan finns idag. Framkomligheten, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrans.

##### Alternativ Nollplus

- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten bedöms bli oförändrad eller minska något jämfört med nollalternativet för trafiken på väg 19. Men om planerade utbyggnader i området genomförs kommer framkomlighetsproblemet sannolikt uppstå på sikt. Alternativ Nollplus överensstämmer inte med planerna i den fördjupade översiktsplanen att väg 19 ska få en ny sträckning på delen Kristianstad – Karpalund och att den befintliga vägen ska få en mer lokal funktion som huvudgata i den framtida utbyggda staden.

På delen genom Härlöv (cirka 1,6 km) kan vägens målstandard inte nås med hänsyn till planerade utbyggnader i området vilket bland annat medför ytterligare anslutningar till vägen. En bedömd framtida hastighet på denna del är 50 eller möjligen 60 km/h. Det innebär på sikt sannolikt lägre hastighet än idag.

På delen norr om Härlöv kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h, vilket ger ökade hastigheter och förbättrade omkörningsmöjligheter på denna del.

Räddningstjänsten får en försämrad framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke.

- **Tillgänglighet:** Tillgängligheten till boende och verksamheter längs vägen bedöms inte påverkas i någon större utsträckning i Nollplusalternativet, då antalet anslutningar är mycket få på den del där ombyggnad till mittseparerad väg är möjlig.
- **Trafiksäkerhet:** Nollplusalternativet bedöms innebära både förbättrad och försämrad trafiksäkerhet jämfört med nollalternativet.

Genom mötesseparering på del av sträckan bedöms vägen på denna del bli något säkrare och risken för olyckor bedöms därmed att minska.

På delen genom Härlöv bedöms ökad trafik från planerade exploateringar och nya korsningar på vägen på sikt innebära försämrad trafiksäkerhet.

- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten en varierad upplevelse eftersom vägen passerar både genom Kristianstad tätort och öppen odlingsmark. Att vägen går igenom Härlövsområdet ger trafikanten en tydlig kontakt med staden. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde inklusive eventuella bullerskydd har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck. Vägen kommer alltmer hamna i stadsmiljö och måste anpassas efter detta.

### Alternativ Ny sträckning i öster

- **Trafikmängd:** I alternativ Ny sträckning i öster mellan Kristianstad och Karpalund flyttas all genomfartstrafik till den nya vägen (9 000 f/d). Bara den trafik med målpunkter längs befintlig väg ligger kvar, vilket antas vara cirka 800 f/d. I takt med utbyggnaden av de planerade exploateringsområdena som i stor utsträckning matas från befintlig väg 19 väntas dock trafiken öka.
- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten bedöms öka något för trafiken på väg 19 jämfört med Nollalternativet.

På delen genom Härlöv (cirka 1,2 km) går vägen i stadsmiljö och intill befintliga och planerade verksamhetsområden och måste anpassas efter detta. På denna del kan vägens målstandard därför inte nås. En bedömd framtida hastighet på denna del är 60 km/h.

Den fördjupade trafikutredning som genomförts visar att om väg 19 byggs ut mellan Kristianstad och Bjälöv finns det på 10-15 års sikt risk att kapacitetsproblem uppstår i trafikplats Härlöv, även utan en större utbyggnad av Härlövsområdet. Förslag till åtgärder som redovisas är en dels en ny avfartsramp österifrån i kombination med att den norra korsningen byggs om till så kallad droppe samt ny påfartsramp österut i trafikplatsen, vilket i sin tur sannolikt kräver en breddning av bron där Slättängsvägen passerar över E22.

På delen norr om Härlöv kan vägen byggas ut till mötesfri landsväg för 100 km/h, vilket ger ökade hastigheter och förbättrade omkörningsmöjligheter på denna del.

Räddningstjänsten får en försämrad framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke.

- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning i öster blir dagens väg 19 mellan Kristianstad och Karpalund en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 i Härlöv respektive söder om Karpalund, ger fortsatt god tillgänglighet för boende i området samt till både befintliga och planerade verksamhetsområden.
- **Trafiksäkerhet:** På delen genom Härlöv anpassas utformning och hastighet till korsningar och omgivningen. En nybyggd mittseparerad väg, som på delen norr om Härlöv, har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg. Risken för olyckor bedöms därmed att minska i detta alternativ.
- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten en varierad upplevelse eftersom vägen passerar både genom Kristianstad tätort och öppen odlingsmark. Att vägen går igenom Härlövsområdet ger trafikanten en tydlig kontakt med staden. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck.

### Alternativ Ny sträckning i väster

- **Trafikmängd:** Om vägen fortsätter enligt alternativ Ny sträckning i väster på delen förbi Karpalund föreslås befintlig väg 19 mellan Härlöv och Karpalund vara kvar för lokal trafik. I detta fall väntas all genomfartstrafik flytta över till den nya vägen (9 000 f/d). Befintlig väg 19 får ca 700 f/d.

Om vägen fortsätter enligt alternativ Nollplus förbi Karpalund föreslås befintlig väg tas bort på delen norr om Härlöv. Ett sidovägnät föreslås skapas väster om den nya vägen via befintliga och nya mindre enskilda vägar.

- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten bedöms öka för trafiken på väg 19 jämfört med Nollalternativet.

Vägen kan byggas ut till målstandarden till mötesfri landsväg för 100 km/h på i princip hela sträckan. Men med lokala hastighetssänkningar vid den nya trafikplatsen och vid anslutningen till Härlöv.

Den fördjupade trafikutredning som genomförts visar att om väg 19 ansluts till väg 21 med en ny trafikplats bör väg 21 byggas ut till 2+2 körfält från trafikplats Härlöv förbi den nya trafikplatsen. Detta för att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter för genomgående trafik på väg 21 och inte försämra framkomligheten där.

Räddningstjänsten får en försämrad framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke.

- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning i väster innebär den nya trafikplatsen en stor förbättring av tillgängligheten till de tänkta områdena längst i väster samt en förbättrad koppling till Öllsjö och Skepparslöv från det övergripande vägnätet. Befintlig väg 19 genom Härlöv blir en lokal väg som med anslutningar till ny väg 19 och till trafikplats Härlöv ger förbättrad god tillgänglighet för boende i området samt till både befintliga och planerade verksamhetsområden.

Även kopplingen från väg 21 västerifrån till väg 19 norrut förkortas avsevärt om väg 19 ansluts till väg 21 med en ny trafikplats, drygt 3 km kortare färdväg än i alternativ Ny sträckning i öster. Detta förbättrar inte minst för den tunga trafiken till Kungsborg.

- **Trafiksäkerhet:** I alternativet Ny sträckning i väster har hela sträckningen mittseparering, inklusive sträckan på väg 21, vilket innebär avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg. Risken för olyckor bedöms därmed att minska i detta alternativ.
- **Trafikantupplevelse:** Sträckningen helt utanför Kristianstad innebär att trafikanterna inte möjliggörs kontakt med staden på samma sätt som med dagens väg. Korridoren går till stor del över öppen jordbruksmark med fina utblickar över slättlandskapet och upp mot Nävlingeåsen i söder. Den nya trafikplatsen kan dock komma att dominera upplevelsen beroende på hur den utformas.

## 6.2.2 Gång- och cykeltrafik

### Förutsättningar

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande är delvis bristfällig. Längs delen genom Härlöv fram till Ringelikors finns en separat gång- och cykelväg. På resterande del finns målade cykelfält på väg 19, vilket tillsammans med rådande trafikmängder och hastighetsgräns (70 km/h) inte ger tillfredsställande standard avseende trafiksäkerhet och trygghet.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen, särskilt den tunga trafiken, förväntas öka problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för boende och verksamma längs vägen.

#### Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Tack vare föreslagen gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö ökar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten till jämfört med Nollalternativet. Ökade trafikmängder medför dock problem med passager över vägen på delen genom Härlövsområdet. Vägen kommer därför i ytterligare ökad utsträckning utgöra en barriär för boende och verksamma i området.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Även i detta alternativ föreslås en gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö, vilket ökar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten till jämfört med Nollalternativet. Sträckningen i öster innebär kortare färdväg för cyklister från Härlöv och Vinnö till Kristianstad än i samtliga övriga alternativ.

Den nya väg 19 innebär att all genomfartstrafik flyttar från befintlig väg som därmed avlastas avsevärt. Problem med planpassager över vägen till befintliga och nya områden minskar därmed jämfört med både Nollalternativet och alternativ Nollplus, vilket ökar tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området.

#### Alternativ Ny sträckning i väster

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Den föreslagna gång- och cykelvägen mellan Kristianstad och Vinnö ökar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten till jämfört med Nollalternativet.

Den nya väg 19 innebär att all genomfartstrafik flyttar från befintlig väg som därmed avlastas avsevärt. Problem med planpassager över vägen till befintliga och nya områden minskar därmed jämfört med både Nollalternativet och alternativ Nollplus, vilket innebär ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister i området.



### 6.2.3 Kollektivtrafik

#### Förutsättningar

Idag finns busshållplatsen Karpalund Byggmästare Nyström utmed denna del av väg 19. Denna är i behov av att tillgänglighetsanpassas. I Härlövsområdet, strax öster om väg 19, finns också en hållplats på Långebrogatan vid Herluf Trolles väg.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen kan förväntas minska framkomligheten för busstrafiken på väg 19.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Trafikökningen ökar också problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet till och från hållplatserna längs vägen för boende och verksamma.

##### Alternativ Nollplus

- **Framkomlighet:** Framkomligheten för busstrafiken bedöms bli oförändrad eller minska något jämfört med Nollalternativet. Om planerade utbyggnader i området genomförs kommer dock framkomlighetsproblem sannolikt uppstå på sikt. På delen genom Härlöv kommer vägen alltmer anpassas efter planerade utbyggnader och på sikt sannolikt få fler korsningar och lägre hastighet än idag. På delen norr om Härlöv ökar framkomligheten genom en ombyggnad till mötesfri väg med högre hastighetsgräns jämfört med nollalternativet.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** En separat gång- och cykelväg medför ökad säkerhet och trygghet längs med vägen, men problemen med passager över vägen kvarstår och kan komma öka i takt med ökade trafikmängder, vilket ger försämrad tillgänglighet, säkerhet och trygghet inom Härlövsområdet.

##### Alternativ Ny sträckning i öster och väster

Med väg 19 i ny sträckning antingen i öster eller väster på delen mellan Kristianstad och Karpalund kommer sannolikt linje 549 fortsätta trafikera befintlig väg 19 genom Härlövsområdet.

- **Framkomlighet:** Framkomligheten bedöms vara oförändrad eller möjligen något bättre då befintlig väg får mindre trafik.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Befintlig väg 19 avlastas betydligt och trafikeras bara av lokal trafik och problemen med planpassager av befintlig väg blir betydligt lindrigare. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten till och från busshållplatserna ökar därmed för bussresenärer.

## 6.3 Delen förbi Karpalund

### 6.3.1 Biltrafik

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet och Transportkvalitet samt Trafiksäkerhet:** Den fortsatta trafikökningen spår på de problem som redan finns idag. Framkomligheten, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrats.

##### Alternativ Nollplus

- **Framkomlighet och transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns. Tätt liggande korsningar och bron över järnvägen innebär dock att vägen får 1+1 körfält på en dryg kilometer lång sträcka vilket inte ger ökade omkörningsmöjligheter jämfört med Nollalternativet.
- **Tillgänglighet:** Boende längs vägen kan få något försämrad tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar. Tillgängligheten till verksamhetsområdena på båda sidor om järnvägen blir oförändrad.
- **Trafiksäkerhet:** En ombyggnad till mötesfri väg innebär att väg 19 får en avsevärt högre trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg och risken för olyckor och personskador bedöms därmed minska.
- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten samma varierade upplevelse som längs vägen idag, eftersom den passerar både över öppen odlingsmark och genom Karpalund, inklusive passagen av Vinne å. Att vägen passerar genom Karpalund ger trafikanten en tydlig kontakt med bebyggelsen och verksamheterna där. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde, så som förhöjd vägbank, belysning, vägnära utrustning, materialval och eventuella bullerskydd, har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck av samhället.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Trafikmängd:** I alternativ Ny sträckning flyttas all genomfartstrafik till den nya vägen. Bara den trafik med målpunkter längs befintlig väg väntas ligga kvar, vilket antas vara cirka 650 f/d.
- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och garanterade omkörningsmöjligheter. Då befintlig väg utgör parallell sidoväg bedöms också mängden långsamgående trafik bli mycket liten på den nya vägen..
- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning blir dagens väg 19 en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 både söder och norr om Karpalund, ger god tillgänglighet för boende och verksamheter i området.
- **Trafiksäkerhet:** En nybyggd mötesfri väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med Nollalternativet. Alternativet har också färre korsningar än Nollplusalternativet. Risken för olyckor bedöms därmed vara avsevärt lägre än Nollalternativet men också lägre än Nollplusalternativet.

- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Ny sträckning förbi Karpalund präglas till stor del av den nya planskilda korsningen med järnvägen. Höjningen av vägen ger möjlighet till fina utblickar mot slättlandskapet, mot både söder, väster och norr. Norr om järnvägen passerar vägen också nära reningsdammarna och det låglänta området kring Vinne å som ofta översvämmas.

### 6.3.2 Gång- och cykeltrafik

#### Förutsättningar

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande längs väg 19 är bristfällig. Befintlig väg 19 är 9 m bred och har målade cykelfält.

En gång och cykelväg planeras mellan Kristianstad (Ringelikors) och Vinnö. En avsiktsförklaring om utbyggnad av denna under perioden 2012-2015 finns påskrivnen mellan Vägverket (Trafikverket) och Kristianstads kommun.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen, särskilt den tunga trafiken, förväntas öka problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister.

##### Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** En separat gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö medför ökad säkerhet längs med vägen, men då bebyggelsen finns utmed båda sidor av vägen kvarstår problemen med passager över vägen.

Tillgängligheten till bostäder och verksamheter väntas försämrans något till följd av mitt-räcket samt färre antal korsningar och anslutningar.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Alternativ Ny sträckning förbi Karpalund innebär att all genomfartstrafik flyttar från befintlig väg, som därmed avlastas avsevärt och blir en lokal väg med goda anslutningar till bostäder och verksamheter längs vägen. Den separata gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö medför ökad säkerhet längs med vägen och problemen med planpassager av befintlig väg blir betydligt lindrigare då trafikmängderna är avsevärt mindre. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området ökar därmed.

### 6.3.3 Kollektivtrafik

#### Förutsättningar

Idag finns busshållplatsen Karpalund Stationsvägen utmed på väg 19. Denna är i behov av att tillgänglighetsanpassas. Hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen ligger inne på Campbells, område väster om vägen, dit bussen kör in och vänder.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen kan förväntas minska framkomligheten för busstrafiken på väg 19.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Trafikökningen ökar också problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet till och från hållplatserna längs vägen för boende och verksamma.

##### Alternativ Nollplus

- **Framkomlighet:** En ombyggnad till mötesfri väg med högre hastighetsgräns ökar framkomligheten för busstrafiken i alternativ Nollplus jämfört med nollalternativet. En längre sträcka med 1+1 körfält försvårar dock möjligheterna att köra om mer långsamgående trafik
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** En separat gång- och cykelväg medför ökad säkerhet och trygghet längs med vägen, men problemen med passager över vägen kvarstår vid hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen, vilket ger försämrad tillgänglighet, säkerhet och trygghet här. Om vägen fortsätter enligt alternativ Ny sträckning i väster på delen Karpalund – förbi Färlöv, flyttas sannolikt hållplatsen Karpalund Stationsvägen in på den lokala vägen, vilket ökar säkerheten till och från busshållplatsen för bussresenärer.

##### Alternativ Ny sträckning

Med väg 19 i ny sträckning förbi Karpalund kommer sannolikt linje 549 fortsätta trafikera befintlig väg genom Karpalund.

- **Framkomlighet:** Framkomligheten bedöms vara oförändrad eller möjligen något bättre då befintlig väg får betydligt mindre trafik. Vänstersvängen ut på den nya vägen mot Kristianstad kan dock innebära viss tidsfördröjning, särskilt i högtrafiktid, och bör eventuellt beaktas vid fortsatt projektering av vägen.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Befintlig väg 19 avlastas betydligt och trafikeras bara av lokal trafik. Den separata gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö medför ökad säkerhet längs med vägen och problemen med planpassager av befintlig väg blir betydligt lindrigare då trafikmängderna är avsevärt mindre. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten till och från busshållplatserna ökar därmed för bussresenärer.



## 6.4 Delen Karpalund – förbi Färlöv

### 6.4.1 Biltrafik

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet och Transportkvalitet samt Trafiksäkerhet:** Den fortsatta trafikökningen spår på de problem som redan finns idag. Framkomligheten, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrans.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Trafikmängd:** I alternativ Ny sträckning flyttas all genomfartstrafik till den nya vägen. Bara den trafik med målpunkter längs befintlig väg väntas ligga kvar, vilket antas vara mellan 200 – 1 200 f/d, minst på delen norr om Färlöv och mest på delen förbi Vinnö.
- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och garanterade omkörningsmöjligheter. Då befintlig väg utgör parallell sidoväg bedöms också mängden långsamgående trafik bli mycket liten på den nya vägen..
- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning blir befintlig väg 19 en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 både söder om Vinnö och vid Färlöv, ger god tillgänglighet för boende och verksamheter i området.

Då väg 2040 mot Norra Strö inte ansluter den nya vägen innebär det att trafikanter måste köra inom Färlöv för att nå vägen.

- **Trafiksäkerhet:** En nybyggd mötesfri väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med Nollalternativet och därmed bedöms risken för olyckor vara avsevärt lägre.
- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Ny sträckning på delen Karpalund - förbi Färlöv går till stor del över öppen jordbruksmark med utblickar mot Nävlingeåsen i söder och skogsklädda mindre höjder i norr. Tydliga landmärken är bland annat Färlövs kyrka samt silosanläggningen i Karpalund. Vid Hallabacken passeras en mindre höjdrygg som ger variation och möjlighet till fina utblickar mot slättlandskapet. Korridorens läge väster om Vinnö och Färlöv innebär att trafikanterna inte möjliggörs kontakt med bebyggelsen i området på samma sätt som med dagens väg.

### 6.4.2 Gång- och cykeltrafik

#### Förutsättningar

Mellan Vinnö och Färlöv finns en separat gång- och cykelväg längs järnvägen cirka 250 m öster om väg 19. Genom Vinnö samt genom Färlöv finns lokalgator med hastighetsbegränsningen 30 km/h där oskyddade trafikanter säkert och tryggt kan ta sig fram. Norr om Färlöv finns en separat gång- och cykelväg längs väg 19 fram till väg 2040 mot Norra Strö. Gång- och cykelvägen, som utgör skolväg för barn boende längs väg 2040, byter sida och passerar väg 19 i plan strax norr om samhället.

En gång och cykelväg planeras mellan Kristianstad (Ringelikors) och Vinnö. En avsiktsförklaring om utbyggnad av denna under perioden 2012-2015 finns påskrivna mellan Vägverket (Trafikverket) och Kristianstads kommun.

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande längs väg 19 är till stora delar bristfällig. Befintlig väg 19 är 6,5-9 m bred. Behovet att röra sig på vägen längs densamma är dock litet, eftersom det finns parallella gång- och cykelvägar eller lokalgator. Det finns dock behov av att korsna vägen på ett flertal ställen.

Färlövs skola har upptagningsområde i bland annat Vinnö, Färlöv, Norra Strö och Bjälöv. Kortaste avstånd mellan bostad och skola för att ha rätt till skolskjuts varierar mellan 1,5 och 4,0 kilometer beroende på barnens ålder. Både väg 19 norr om Färlöv samt väg 2040 mot Norra Strö utgör skolvägar för barn som inte har rätt till skolskjuts. Längs väg 19 får dock även barn som inte har tillräckligt avstånd till skolan åka med skolbussen från Bjälöv.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen, särskilt den tunga trafiken, förväntas öka problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Alternativ Ny sträckning innebär att genomfartstrafiken flyttar från befintlig väg, som därmed avlastas avsevärt och blir en lokal väg med goda anslutningar till bostäder och verksamheter längs vägen. Den separata gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö medför ökad säkerhet längs med vägen och problemen med planpassager av befintlig väg blir betydligt lindrigare då trafikmängderna är avsevärt mindre. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området ökar därmed.

Den planskilda passagen av väg 2040 mot Norra Strö över den nya vägen innebär att gående och cyklister, inte minst skolbarnen, får en betydligt säkrare och tryggare väg in till Färlöv då de inte kommer i konflikt med trafiken på väg 19.

## 6.4.3 Kollektivtrafik

### Förutsättningar

Idag finns fem busshållplatser utmed på väg 19, varav fyra i Vinnö. Samtliga är i behov av att tillgänglighetsanpassas. I Färlöv finns också en hållplats inne på väg 2041 (Hamiltons väg).

På väg 19 norr om Färlöv samt på väg 2040 mot Norra Strö finns skolbusstrafik och skolbussen stannar idag på något ställe längs väg 19 för att hämta upp eller släppa av skolbarn.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

- **Framkomlighet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen kan förväntas minska framkomligheten för busstrafiken på väg 19.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Trafikökningen ökar också problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet till och från hållplatserna längs vägen för bussresenärer.

Skolbussarna kan hämta och lämna barnen längs vägen som idag men problem med säkerhet och trygghet för barnen att färdas till och från skolbusshållplatserna kommer öka ytterligare.

#### Alternativ Ny sträckning

Med väg 19 i ny sträckning förbi Karpalund kommer sannolikt linje 549 fortsätta trafikera befintlig väg förbi Vinnö och i Färlöv.

- **Framkomlighet:** Framkomligheten bedöms vara oförändrad eller möjligen något bättre då befintlig väg får betydligt mindre trafik.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Befintlig väg 19 avlastas betydligt och trafikeras bara av lokal trafik. Den separata gång- och cykelväg mellan Kristianstad och Vinnö medför ökad säkerhet längs med denna del av vägen och problemen med planpassager av befintlig väg blir betydligt lindrigare då trafikmängderna är avsevärt mindre. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten till och från busshållplatserna ökar därmed för bussresenärer.

Skolbussarna kan hämta och lämna barnen längs befintlig väg 19 som idag. Säkerheten och tryggheten för barnen att färdas till och från skolbusshållplatserna kommer öka.

## 6.5 Delen Färlöv - Bjälöv

### 6.5.1 Biltrafik

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Framkomlighet och Transportkvalitet samt Trafiksäkerhet:** Den fortsatta trafikökningen spår på de problem som redan finns idag. Framkomligheten, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrans.

##### Alternativ Nollplus

- **Framkomlighet och transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och garanterade omkörningsmöjligheter.
- **Tillgänglighet:** Boende längs vägen kan få något försämrad tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar.
- **Trafiksäkerhet:** En nybyggd mötesfri väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med Nollalternativet och därmed bedöms risken för olyckor vara avsevärt lägre.
- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten en varierad upplevelse eftersom vägen passerar både genom öppen odlingsmark och samlad bebyggelse. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde inklusive eventuella bullerskydd har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck av de bebyggelseområden som passerar.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Trafikmängd:** I alternativ Ny sträckning flyttas all genomfartstrafik till den nya vägen. Bara den trafik med målpunkter längs befintlig väg väntas ligga kvar, vilket antas vara mellan 100-200 f/d.
- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och garanterade omkörningsmöjligheter. Då befintlig väg utgör parallell sidoväg bedöms också mängden långsamgående trafik bli mycket liten på den nya vägen., vilket påverkar framkomligheten och transportkvaliteten positivt.
- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning blir befintlig väg 19 en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 både vid Färlöv och Bjälöv, ger god tillgänglighet för boende och verksamma i området. I enstaka fall kan stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar.
- **Trafiksäkerhet:** En nybyggd mötesfri väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med Nollalternativet. Alternativet har också färre och säkrare korsningar än Nollplusalternativet. Risken för olyckor bedöms därmed vara avsevärt lägre än Nollalternativet men också något lägre än Nollplusalternativet.
- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Ny sträckning på delen Färlöv – Bjälöv går till stor del över öppen jordbruksmark med inslag av skogsdungar av varierad storlek. Korridoren går till stor del 100-300 m öster om befintlig väg, vilket ger viss kontakt med gårdarna och övrig bebyggelse kring denna.



### 6.5.2 Gång- och cykeltrafik

#### Förutsättningar

Mellan Färlöv och Bjälöv saknas separat cykelväg eller andra sidovägar och oskyddade trafikanter är hänvisad till blandtrafik på befintlig väg 19. Denna är till största delen dock bara 6,5 m bred. Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande längs väg 19 är därför till stora delar mycket bristfällig.

Färlövs skola har upptagningsområde i bland annat området mellan Färlöv och Bjälöv. Kortaste avstånd mellan bostad och skola för att ha rätt till skolskjuts varierar mellan 1,5 och 4,0 kilometer, beroende på barnens ålder. Väg 19 mellan Färlöv och Bjälöv utgör egentligen skolväg för barn som inte har rätt till skolskjuts, men även barn som inte har tillräckligt avstånd till skolan får dock åka med skolbussen från Bjälöv.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Den förväntade fortsatta trafikökningen, särskilt den tunga trafiken, förväntas förvärra de redan stora problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister.

##### Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Mötesseparerad väg med 100 km/h i befintlig sträckning och ökade trafikmängder innebär en kraftig försämring för oskyddade trafikanter längs vägen avseende såväl tillgänglighet som trafiksäkerhet och trygghet. Det gäller inte minst för barnen, som inte har någon annan rimlig väg att ta sig in till Färlöv och skolan och andra målpunkter där.

##### Alternativ Ny sträckning

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Alternativ Ny sträckning innebär att genomfartstrafiken flyttar från befintlig väg, som därmed avlastas avsevärt och blir en lokal väg med goda anslutningar till bostäder och verksamheter längs vägen. Det innebär därmed en betydande förbättring av tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området.

Den planskilda passagen av befintlig väg över den nya väg 19 innebär att gående och cyklister, inte minst skolbarnen, får en betydligt säkrare och tryggare iväg in till Färlöv då de inte kommer i konflikt med trafiken på väg 19, vilket också innebär att fler kan gå eller cykla till skolan.

## 6.5.3 Kollektivtrafik

### Förutsättningar

Det finns ingen buss i linjetrafik mellan Färlöv och Bjälöv. Det finns dock skolbusstrafik, och skolbussen stannar idag på flera ställen längs väg 19 för att hämta upp eller släppa av skolbarn.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Skolbussarna kan hämta och lämna barnen längs vägen som idag men problem med säkerhet och trygghet för barnen att färdas till och från skolbusshållplatserna kommer öka ytterligare till följd av den förväntade fortsatta trafikökningen.

#### Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Med ombyggnad till mötesseparerad väg för 100 km/h i befintlig sträckning innebär ökade hastigheter och ökade trafikmängder försämrade trafiksäkerhet och trygghet för barnen som färdas till och från skolbusshållplatserna. Särskilda hållplatser för skolbussarna ordnas.

#### Alternativ Ny sträckning

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Befintlig väg 19 avlastas betydligt och trafikeras bara av lokal trafik. Skolbussarna kan hämta och lämna barnen längs befintlig väg 19 som idag. Säkerheten och tryggheten för barnen att färdas till och från skolbusshållplatserna kommer öka avsevärt.

## 7 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

### 7.1 Delen Kristianstad – Karpalund

#### Förutsättningar

Längs denna sträcka dominerar lera som bedöms ha relativt låg bärighet. Närmast väg 21 överlagras leran ofta av sand. Sannolikt måste man också räkna med höga grundvattennivåer (trycknivåer) i såväl jordlagren som berggrunden.

#### Konsekvenser

Jordlagerförhållandena är sådana att följande måste beaktas vid fortsatt planeringsarbete:

- Markens låga bärighet innebär att man bör eftersträva så låg bankhöjd som möjligt. I annat fall kan till exempel tryckbankar eller bankpålning erfordras. Låg bankhöjd bör också eftersträvas eftersom jordlagren är sättningsbenägna.
- Marken kan eventuellt bitvis behöva grundförstärkas genom till exempel vertikaldränering och förbelastning eller med kalkpelare.

Generellt kan sägas att på denna sträcka kommer vägbyggnadskostnaderna att bli högre på grund av de geotekniska förhållandena.

### 7.2 Delen förbi Karpalund

#### Förutsättningar

Längs denna sträcka, där korsning med både Vinne å och med järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad kommer att ske, dominerar lera som bedöms ha relativt låg bärighet. Men även utbredda områden med organisk jord som till exempel torv förekommer bland annat vid Karpalunds gård.

#### Konsekvenser

Följande måste beaktas vid det fortsatta planeringsarbetet:

- Markens låga bärighet innebär att man bör eftersträva så låg bankhöjd som möjligt. I annat fall kan till exempel tryckbankar eller bankpålning erfordras. Låg bankhöjd bör också eftersträvas eftersom jordlagren är sättningsbenägna.
- För exempelvis broar vid korsning av järnvägen och Vinne å får man räkna med grundläggning med pålar.
- Även för vägen kan marken bitvis behöva grundförstärkas genom till exempel vertikaldränering och förbelastning eller med kalkpelare.

Generellt kan sägas att på denna sträcka kommer vägbyggnadskostnaderna att bli högre på grund av de geotekniska förhållandena, särskilt Alternativ Ny sträckning i väster då det korsar det relativt utbredda torvområdet vid Karpalunds gård.

## 7.3 Delen Karpalund – förbi Färlöv

### Förutsättningar

Inom korridoralternativen längs denna sträcka domineras jordlagren av den i nordsydlig riktning liggande Helgeåsen en isälvsavlagring där grovsediment, huvudsakligen sand, är vanligast. Väster om åsen förekommer sand och dels lera. Närmast åsen bedöms leran vara av fastare typ. Nordväst om Färlöv förekommer också morän.

### Konsekvenser

De beskrivna jordlagerförhållandena är sådana att följande särskilt måste beaktas vid det fortsatta planeringsarbetet.

- Grundvattenskydd kan erfordras för vissa speciellt känsliga partier, med grövre jordarter och grundvattennivåer nära markytan. Ju närmare åsen man ligger desto mer ökar behovet av grundvattenskydd. Exakt hur grundvattenskyddet skall utföras får man bestämmas i senare skeden. Grundvattenskyddets utformning och utbredning är bland annat beroende av tryckförhållandena samt om till exempel de grova isälvsedimenten når ner till den rikt vattenförande kritbergsformationen eller ej.
- I den sydligaste delen av korridoren i alternativ Ny sträckning i väster har marken låg bärlighet (består av lera och torv) vilket kan leda till problem med såväl sättningar som stabilitet. Sträckningen bör ligga så lång åt öster, så nära åsen, som möjligt.

I övrigt bedöms att denna sträcka inte kommer att medföra så stora problem, vad avser bärlighet, sättningar med mera, som på delsträckorna från Kristianstad till förbi Karpalund. Dock måste beaktas att grundvattenskyddsåtgärder kan erfordras i anslutning till vattentäkter och deras eventuella skyddsområden.

## 7.4 Delen Färlöv - Bjälöv

### Förutsättningar

Inom de alternativa korridorerna utgörs jordlagren i huvudsak av grovsediment, dock förekommer utbredda lerområden i väster. Närmast åsen bedöms leran vara av något fastare typ.

### Konsekvenser

Beträffande det fortsatta planeringsarbetet kan följande konstateras:

- Grundvattenskydd kan erfordras för stora delar av denna sträcka. Exakt hur grundvattenskydd skall utföras får man bestämma i senare skeden.
- Bärlighets- och sättningsproblem kan förekomma för mindre lokala partier med lera.

Eftersom huvuddelen av denna sträcka är lokaliserad över Helgeåsen bedöms bärlighets- och sättningsproblem vara små. Däremot är det av stor vikt att grundvattenskyddet beaktas.

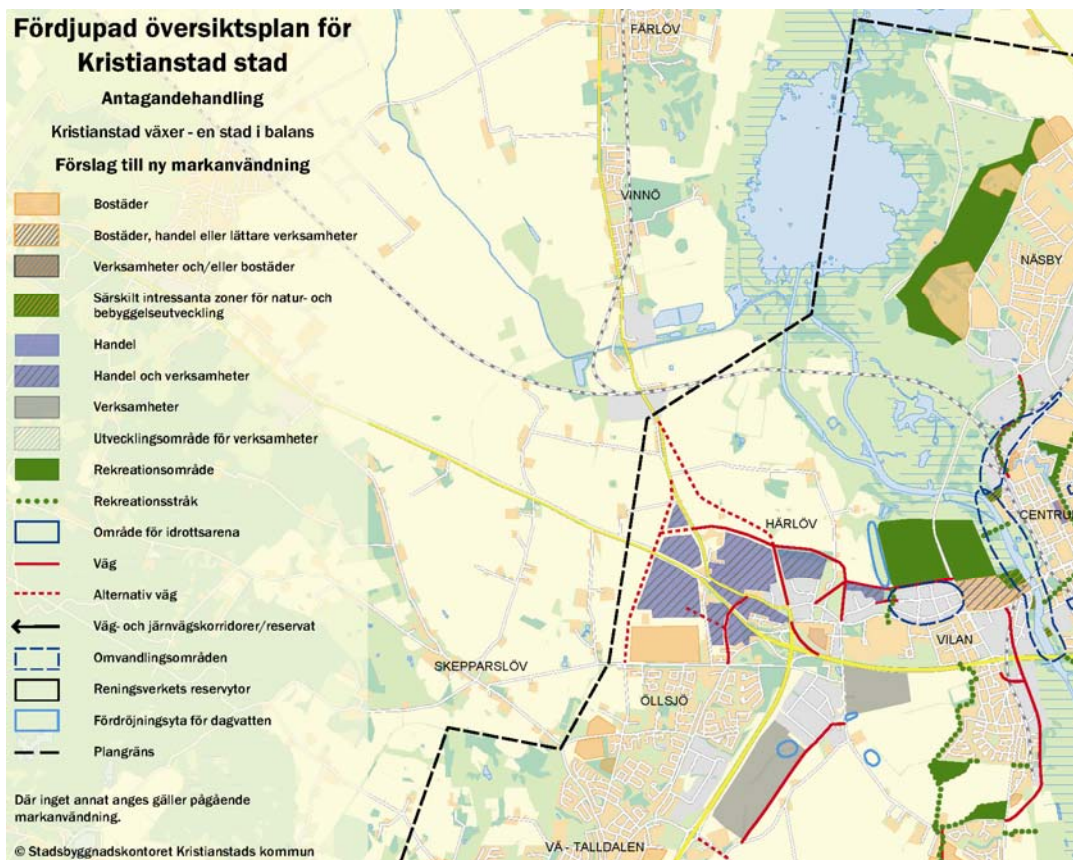


## 8 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MARKANVÄNDNING OCH KOMMUNALA PLANER

### 8.1 Delen Kristianstad – Karpalund

#### Förutsättningar

- Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jordbruksmark med en förhållandevis hög grad av exploatering.
- Vid Härlöv redovisar kommunen i sin fördjupade översiktsplan utbyggnadsområden för handel och verksamheter.
- I området vid Härlöv redovisas även nya vägar samt alternativa nya vägar som i stort sett överensstämmer med vägkorridorerna för såväl östligt som västligt alternativ som ansluter till befintlig väg vid Karpalund.
- Delar av området vid Härlöv omfattas av detaljplaner, varav merparten är utbyggda. För större delen av de planerade handels- och verksamhetsområden som anges i översiktsplanen (se bild nedan) har detaljplanearbete inte påbörjats. Området norr om befintligt handelsområde, strax öster om korridoren Ny sträckning i öster, har dock gällande detaljplan, men utbyggnad av området har inte påbörjats. Detaljplanen medger en anslutning till tänkt väg 19 (förlängning av Malmövägen), trots att Trafikverket i remissyttrande har motsatt sig en direkt anslutning och yttrat att nya vägar bara får ansluta till tänkt väg 19 i en punkt, det vill säga matning av området bör ske endast från öst-västlig huvudgata som ansluter till ny väg 19 i en cirkulationsplats norr om området.



Utdrag ur "Förslag till markanvändning, Fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad".

## Konsekvenser

### Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny mark tas i anspråk och därmed inte heller någon förändring av den markanvändning som råder idag.

Nollalternativet bedöms inte överensstämma med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen då planerade utbyggnader i området bygger på ett utökat väg- och gatunät med en ny dragning av väg 19. I den fördjupade översiktsplanen har nuvarande väg 19 funktionen som huvudgata och tillfartsgata till omgivande verksamhetsområden. Planerad utbyggnad i området bedöms inte kunna genomföras enligt den fördjupade översiktsplanen då vägen inte klarar att hantera de ökade trafikmängderna.

### Alternativ Nollplus

Alternativet innebär en breddning som utöver intrång i jordbruksmark även kommer att inkräkta på intilliggande hus och trädgårdar. På den aktuella delen innebär intrånget att två bostads fastigheter sannolikt behöver lösas in.

Alternativet innebär förbättring av befintlig väg. Alternativet bedöms inte överensstämma med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen då planerade utbyggnader i området bygger på ett utökat väg- och gatunät med en ny dragning av väg 19. I den fördjupade översiktsplanen har nuvarande väg 19 funktionen som huvudgata och tillfartsgata till omgivande verksamhetsområden. Planerad utbyggnad i området bedöms inte kunna genomföras enligt den fördjupade översiktsplanen då vägen inte klarar att hantera de ökade trafikmängderna.

### Alternativ Ny sträckning i öster

Alternativet innebär främst intrång i jordbruksmark och innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår. Ett visst intrång på tomtmark i alternativ ny sträckning i väster kan inte helt uteslutas i detta skede.

Korridoren som ligger öster om befintlig väg går rakt igenom det planerade handelsområdet (i det läge där ny väg redovisats i den fördjupade översiktsplanen) och bedöms där delvis komma att utgöra en barriär för förflyttningar inom området. Å andra sidan får området vid Härlöv bättre annonsering, vilket kan betyda större attraktionskraft och att en snabbare utbyggnad blir följden. Den gällande detaljplanen medger här en anslutning till tänkt väg 19, (förlängning av Malmövägen), trots att Trafikverket i remissyttrande har motsatt sig en direkt anslutning och yttrat att nya vägar ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt bara får ansluta till tänkt väg 19 i en punkt, det vill säga matning av området bör ske endast från den öst-västliga huvudgata som ansluter till ny väg 19 i en cirkulationsplats norr om området. För en mer omfattande utbyggnad av hela Härlövsområdet enligt den fördjupade översiktsplanen bedöms det vara svårt att utforma södra delen av väg 19 genom Härlöv så att den klarar trafikökningarna. En ny trafikplats på väg 21 bedöms därför vara nödvändig redan om mer än ca 1/3 av planerade områden byggs ut. När och i vilken utsträckning dessa utbyggnader genomförs är dock i första hand en kommunal angelägenhet. Alternativ Ny sträckning i öster kan kombineras med ny trafikplats på väg 21 förutsatt att gatunätet i västra Kristianstad byggs ut enligt översiktsplanen.

### Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativet innebär främst intrång i jordbruksmark och innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår. Ett visst intrång på tomtmark i alternativ ny sträckning i väster kan inte helt uteslutas i detta skede.

Alternativet Ny sträckning i väster innebär att genomfartstrafiken på väg 19 flyttas utanför Kristianstad, och att infarten vid trafikplats Härlöv avlastas. Den nya anslutningen till väg 21, som är en förutsättning för en mer omfattande utbyggnad av västra Kristianstad, enligt den fördjupade översiktsplanen, innebär också en ny möjlighet att trafikförsörja de planerade områdena söder om väg 21 liksom en förbättrad tillgänglighet till Öllsjö och Skeparslöv.

## 8.2 Delen förbi Karpalund

### Förutsättningar

- Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jordbruksmark med en förhållandevis hög grad av exploatering.
- Ett reservat för naturgasledning redovisas väster om Karpalund.
- Karpalund finns inte med bland de utredningsområden för tätortsutbyggnad som redovisas i gällande översiktsplan.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny mark tas i anspråk och därmed inte heller någon förändring av den markanvändning som råder idag. Nollalternativet strider således inte mot den kommunala planeringen.

#### Alternativ Nollplus

Alternativet innebär en breddning och rätning av befintlig väg i plan och profil som utöver intrång i jordbruksmark även kommer att inkräkta på Karpalunds gård och ytterligare en fastighet norr om järnvägen. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen tillsammans med vägens profilhöjning innebär sannolikt ett visst intrång på de närliggande industrifastigheterna söder om järnvägen vilket skulle kunna påverka verksamheten där.

Om vägen fortsätter enligt alternativ ”Ny sträckning i väster” på den anslutande delen ”Karpalund – förbi Färlöv” föreslås väg 19 passera på en ny bro över Vinne å strax väster om befintlig väg. Detta innebär ett markintrång mot Karpalunds gård.

Utbyggnaden av vägen bedöms inte strida mot den gällande översiktsplanens intentioner i alternativ Nollplus.

#### Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativet innebär främst intrång i jordbruksmark och innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår. Ett visst intrång på tomtmark söder om järnvägen kan inte helt uteslutas i detta skede.

En vägdragning öster om reningsdammen vid Vinne å innebär ett visst intrång på Campbells industrifastighet söder om järnvägen.

Väggkorridoren kan här delvis komma i konflikt med en korridor för en framtida gasledning. Det handlar om två riksintressen (för vägen såväl som för gasledningen) som behöver jämkas så att båda får en ändamålsenlig korridor.



### 8.3 Delen Karpalund – förbi Färlöv

#### Förutsättningar

- Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jordbruksmark med en varierande grad av exploatering.
- Ett reservat för naturgasledning redovisas ca 500 m väster om Färlöv, parallellt med befintlig väg 19.
- Färlöv finns med bland de utredningsområden för tätortsutbyggnad som redovisas i gällande översiktsplan. Där anges att utrymme ska skapas för viss utbyggnad av tätorten vad avser både bostäder och arbetsplatser då förtättningsmöjligheterna för bostäder bedöms vara små inom nuvarande tätort och mark för arbetsplatser saknas.
- Såväl Vinnö som Färlöv omfattas av detaljplan.

#### Konsekvenser

##### Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny mark tas i anspråk och därmed inte heller någon förändring av den markanvändning som råder idag. Nollalternativet strider således inte mot den kommunala planeringen.

##### Alternativ Ny sträckning i väster

Alternativet innebär främst intrång i jordbruksmark och innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår. Ett visst intrång på tomtmark kan inte helt uteslutas.

Väggkorridoren kommer i konflikt med en korridor för en framtida gasledning väster om befintlig väg 19. Det handlar om två riksintressen (för vägen såväl som för gasledningen) som behöver jämkas så att båda får en ändamålsenlig korridor. Frågan bör tas upp till prövning för att klarlägga avvägningen mellan två statliga sektorintressen. Som redan beskrivits under kulturmiljökapitlet bör den väglinje som väljs inom korridoren i nästa skede i möjligaste mån ta hänsyn till ägostrukturer.

Utbyggnaden av vägen bedöms inte strida mot översiktsplanens intentioner.

## 8.4 Delen Färlöv - Bjälöv

### Förutsättningar

- Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jordbruksmark med en förhållandevis hög grad av exploatering.
- Området finns inte med bland de utredningsområden för tätortsutbyggnad som redovisas i gällande översiktsplan.

### Konsekvenser

#### Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny mark tas i anspråk och därmed inte heller någon förändring av den markanvändning som råder idag. Nollalternativet strider således inte mot den kommunala planeringen.

#### Alternativ Nollplus

Vare sig breddning eller förbättring av vägens linjeföring går att genomföra utan betydande intrång. Detta gäller särskilt vid bebyggelsen kring Villagården där hastighetsstandard över 70 km/h ger stora konsekvenser med hänsyn till såväl omgivande bebyggelse som barriäreffekter. Minst fyra bostadshus bedöms behöva lösas in och rivas. Anslutningarna till kvarvarande fastigheter bör samlas upp via nya sidovägar, vilka också tar mark i anspråk och medför intrång.

Alternativ Nollplus bedöms inte strida mot den gällande översiktsplanens intentioner.

#### Alternativ Ny sträckning i öster

Delen som går i ny sträckning bör så långt det är möjligt anpassas till befintlig ägostruktur för att minska intrången i jordbruksmarken. Korridoren skär dock snett genom några enheter, vilket innebär att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår.

I alternativ Ny sträckning i öster bedöms utbyggnaden av vägen inte strida mot den gällande översiktsplanens intentioner.

## 9 REGIONAL UTVECKLING

Betydelsen av den studerade vägsträckan har bedömts med utgångspunkt från den regionala planeringen som bedrivs av Region Skåne, som den framgår av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004 – 2015. Målet regional utveckling uttrycks för Skåne genom det regionala utvecklingsprogrammet ”Skånsk Livskraft” med bl.a. de fyra målen tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Dessa mål kan lättare nås om tillgängligheten förbättras vilket restidsförkortningen bidrar till i de alternativ där målstandarderna kan nås (främst alternativen Ny sträckning men på delarna förbi Karpalund samt mellan Färlöv och Bjälöv också Alternativ Nollplus).

Restidsförkortningen medverkar till att arbetsmarknaderna vidgas och till att bredda företagens tillgång till arbetskraft. Även godstransporter underlättas genom snabbare och mera tillförlitliga transportmöjligheter på väg.

Förbättrad framkomlighet underlättar pendling och ökar tillgängligheten till det samlade utbudet i regionen av kulturell, kommersiell och offentlig service vilket gör det attraktivt och bo eller etablera sig i Skåne.

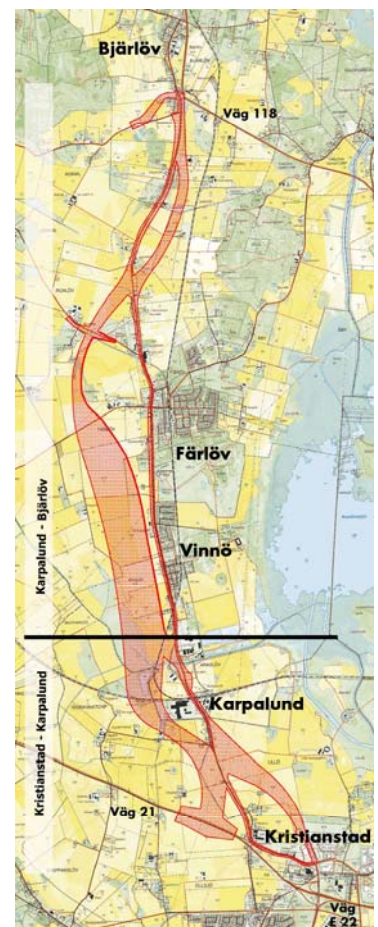
En utbyggnad av det regionala stråket väg 19 ger ökade möjligheter att skapa en sammanhållen region där alla delar av Skåne ingår.

## 10 ETAPPINDELNINGAR

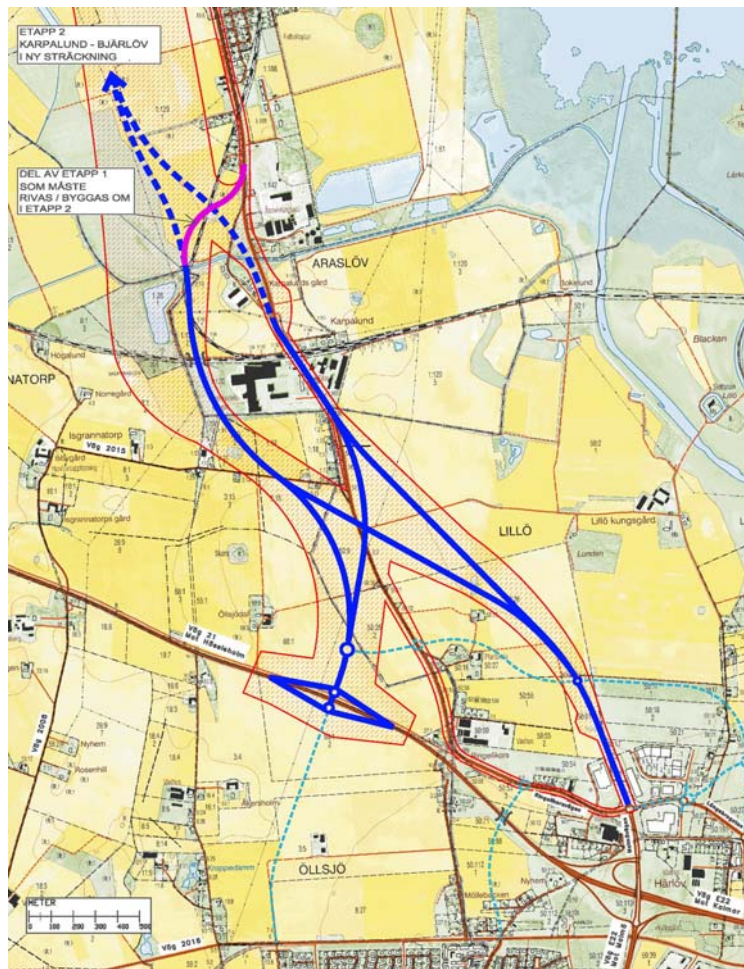
Förslag till möjlig etappindelning är:

1. **Kristianstad –Karpalund**
2. **Karpalund – Bjälöv**

Den exakta etappgränsen kan variera beroende val av korridor. En kombination av alternativ Ny sträckning i Väster förbi Karpalund och Nollalternativet eller Alternativ Nollplus på delen Karpalund – Förbi Färlöv innebär en anslutning med en linjeföring som inte möjliggör hastigheter över 70 km/h (cerise väglinje redovisad i figur på nästa sida). Det innebär också att ca 700 m väg måste byggas om/rivas om väg 19 i ett senare skede fortsätter i ny sträckning förbi Vinnö och Färlöv.



Förslag till möjlig etappindelning.



*Exempel på sträckningar i olika korridor-kombinationer i Etapp 1, Kristianstad-Karpalund. I alternativ Ny sträckning i väster förbi Karpalund måste ett ca 700 m långt vägvagnsnitt byggas om / rivas i etapp 2 vid fortsatt utbyggnad i ny sträckning*

## 11 ENERGIEFFEKTIVITET

För utbyggnaden av väg 19 har en bedömning genomförts som syftar till att optimera energieffektiviteten genom masshantering. Masshanteringen påverkas till mycket stor del av profilen. Det är viktigt att under arbetsplan- och bygghandlingsskedena optimera profilläget för såväl väg 19 som sidovägar så att masshanteringen minimeras. Totalt sett på hela sträckan Kristianstad – Bjälöv bedöms det vara möjligt att nå massbalans inom samtliga korridoralternativ. För etappen Kristianstad - förbi Karpalund bedöms dock att kombinationen Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund samt Ny sträckning i väster förbi Karpalund sannolikt innebär underskott på massor på denna etapp.

De studerade korridorerna skiljer sig något åt gällande energiförbrukning vid användningen av väganläggningen. I alternativ Nollplus är vägsträckan generellt kortare än i alternativ Ny sträckning vilket således ger lägre energiförbrukning vid användandet och därmed också minst energianvändning ur en drift- och underhållsaspekt. På delen Kristianstad – Karpalund är vägsträckan längst i alternativ Ny sträckning i väster (till väg 21) vilket ger en högre energiförbrukning vid användandet i jämförelse med alternativ Ny sträckning i öster (till Härlöv). Utifrån ett hållbarhetsperspektiv är alternativ Nollplus fördelaktigast.



## 12 EKONOMI

De ekonomiska beräkningarna har utförts för följande alternativ:

- **Alternativ Nollplus**  
Ombyggnad till målstandarden mötteseparerad väg 100 km/h på delen från norr om Härlöv till förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket totalt motsvarar drygt 40 % av hela sträckan. På övriga delar sker inga ombyggnader.
- **Alternativ Ny sträckning – med alternativ ÖSTER på delen Kristianstad - Karpalund**  
Utbyggnad av ny mötteseparerad väg för 100 km/h enligt alternativ Ny sträckning på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv, på delen Kristianstad - Karpalund enligt alternativ Ny sträckning i *öster* (via Härlöv).
- **Alternativ Ny sträckning – med alternativ VÄSTER på delen Kristianstad - Karpalund**  
Utbyggnad av ny mötteseparerad väg för 100 km/h enligt alternativ Ny sträckning på hela sträckan mellan Kristianstad och Bjälöv, på delen Kristianstad - Karpalund enligt alternativ Ny sträckning i *väster* (via ny trafikplats på väg 21).

### 12.1 Anläggningskostnader

I utredningsskedet bedöms kostnaderna översiktligt eftersom det finns många svårbedömda faktorer som normalt inte är kända förrän i senare skeden. Viktiga sådana faktorer som inte beaktats är till exempel materialtillgång för vägbyggnad och extrakostnader för ombyggnad av trafikerad väg.

Investeringskostnaden (inklusive bland annat projektering och marklösen) för respektive alternativ är beräknad med hjälp av Trafikverkets Kompis 06 i prisnivå 2010.

Alternativ	Etappen Kristianstad – Karpalund	Etapp Karpalund - Bjälöv	SUMMA
<b>Alternativ NOLLPLUS</b>	25 Mkr	33 Mkr	58 Mkr
<b>Alternativ NY STRÄCKNING</b> – alternativ i ÖSTER respektive VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund	97 Mkr	117 Mkr	214 Mkr
<b>Alternativ NY STRÄCKNING</b> – alternativ i VÄSTER på delen Kristianstad - Karpalund	134 Mkr	117 Mkr	251 Mkr

*Anläggningskostnad, prisnivå 2010.*

Den kompletterande trafikutredningen visar att om väg 19 ansluts till väg 21 med en ny trafikplats bör väg 21 byggas ut till 2+2 körfält från trafikplats Härlöv förbi den nya trafikplatsen. Detta för att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter och inte försämra framkomligheten för genomgående trafik på väg 21. Ombyggnaden (anläggningskostnad 23 Mkr) ingår därför i alternativ Ny sträckning i *väster* på delen Kristianstad - Karpalund.

Eventuella åtgärder i trafikplats Härlöv har förutsatts lösas utanför detta projekt, då behovet av dessa i huvudsak beror på trafikökningar till följd av exploateringar i Härlövsområdet.

## 12.2 Samhällsekonomiska konsekvenser

### 12.2.1 Beräkningsmodell och förutsättningar

En vägutbyggnad ger både direkta och indirekta effekter på samhällsekonomin. De direkta effekterna är samhällets kostnader för byggande och drift av vägen samt trafikanternas och samhällets kostnader för till exempel trafikolyckor, restid, drift av fordon och utsläpp av föroreningar. Indirekta effekter på samhällsekonomin är till exempel påverkan på handel och industri samt arbetsmarknadseffekter. Även miljövärden som skapas eller kommer till skada på grund av vägutbyggnaden kan sägas vara indirekta samhällsekonomiska effekter.

De direkta samhällsekonomiska effekterna har beräknats med hjälp av Trafikverkets beräkningsmodell EVA – Effektivvärdering vid Väg Analys, version 2.58. EVA-modellen bygger på statistiska samband hämtade ur dagens trafiksystem och i modellen beräknas och värderas de effekter som uppkommer då en förändring genomförs i trafiknätet. De effekter som beräknas är trafikanternas restid, fordonskostnader, trafiksäkerhet, emissioner samt drift- och underhållskostnader för vägen. Buller och barriärer ingår inte i modellen utan kan beräknas manuellt. Indirekta effekter som markintrång, miljöpåverkan utöver buller och emissioner och effekter för samhällsutvecklingen ingår däremot inte i utvärderingen.

I den beräknade anläggningskostnaden ingår kostnader för bullerdämpande åtgärder utmed om- eller nybyggda sträckor. Baserat på bedömningen av hur många bostadsfastigheter som utsätts för bullernivåer överstigande 55 dBA ekvivalentnivå har en översiktlig värdering av bullernytan gjorts, med hjälp av BUSE, vilken ligger som manuellt beräknad effekt i beräkningarna.

I investeringskostnaderna har också, i alternativ Ny sträckning i väster på delen Kristianstad – Karpalund, räknats in den ombyggnad av väg 21 till 2+2 körfält från trafikplats Härlev förbi den nya trafikplatsen som bedömts vara nödvändiga på sikt enligt den kompletterande trafikutredningen (anläggningskostnad 23 mkr, prisnivå 2010).

Den trafikekonomiska nyttan består framförallt av kortare res- och transporttider, minskat antal skadade i trafikolyckor och minskade bullerstörningar. Andra faktorer som påverkas är fordonskostnader, drift- och underhåll samt kostnader för luftföroreningar.

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 det kostar.

I en allsidig samhällsekonomisk bedömning ingår utöver ovan redovisade uppgifter även att ta hänsyn till hur samhällsutvecklingen i övrigt påverkas av vägutbyggnaden.

**12.2.2 Resultat**

ALTERNATIV	ALTERNATIV NOLLPLUS	ALTERNATIV NY STRÄCKNING – alternativ i ÖSTER på delen Kristianstad - Karpalund	ALTERNATIV NY STRÄCKNING – alternativ i VÄSTER på delen Kristianstad - Karpalund
Restid	60,7	106,1	122,5
Fordonskostnader	-14,4	-60,6	-139,0
Gods	1,1	1,0	1,2
Olyckor	38,2	79,5	46,9
Miljö, emissioner	-4,4	-21,2	-43,7
Minskat buller	0	5,5	5,5
Drift- och underhållskostnader	-6,8	-35,2	-30,6
<b>Summa nuvärde av nyttan (N)</b>	<b>74,4</b>	<b>75,1</b>	<b>-37,2</b>
<b>Investeringskostnad, diskonterad inkl skattefaktor I och II (I)</b>	<b>58,0</b>	<b>216,9</b>	<b>255,1</b>
<b>Nettonuvärdeskvot, NNK (N-I)/I</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,2</b>

*Sammanställning av de samhällsekonomiska effekterna (Nyttor och kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2006).*

Generellt medför ombyggnaderna en ökning av medelhastigheten vilket ger stora restidsvinster på sträckan. Ökade körhastigheter medför ökad drivmedelsförbrukning vilket slår igenom på fordonskostnaderna som totalt sett ökar. Ökad drivmedelsförbrukning ger också ökade utsläpp.

Trafiksäkerheten förbättras såtillvida att antalet olyckor är oförändrad eller faktiskt kan förväntas öka, men allvarlighetsgraden blir lägre, antalet döda och svårt skadade minskar. Totalt sett medför åtgärderna en trafiksäkerhetsvinst.

Vägar med mitträckesseparering kräver generellt en högre insats för drift- och underhåll.

*Alternativ Nollplus* medför de ombyggnader som är möjliga en viss ökning av medelhastigheten vilket ger restidsvinster på sträckan. Ökade körhastigheter ger samtidigt ökad drivmedelsförbrukning, vilket leder till ökade fordonskostnader och ökade utsläpp. Trafiksäkerheten ökar med färre antal dödade och svårt skadade, trots att antalet olyckor på sträckor faktiskt kan förväntas öka. Allvarlighetsgraden blir dock lägre. I korsningarna minskar antalet olyckor.

Investeringskostnaden är väsentligt lägre än i alternativen med Ny sträckning och den sammanlagda nyttan överstiger investeringskostnaderna. Alternativ Nollplus kan därför förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering med en Nettonuvärdeskvot på 0,4.

I alternativen med Ny sträckning är investeringskostnaderna avsevärt högre än i alternativ Nollplus. Restidsvinster och reduktionen av antalet trafikskadade är större, men samtidigt ökar trafikarbetet också mer, till följd av längre körvägar. Ökade körhastigheter och ökat trafikarbete medför ökad drivmedelsförbrukning och ökade utsläpp, vilket minskar den sammanlagda nyttan avsevärt. Trafiksäkerheten ökar med färre antal dödade och svårt skadade, trots att antalet olyckor på sträckor faktiskt kan förväntas öka. Antalet korsningar blir totalt sett fler och ligger i en miljö med högre hastigheter, vilket gör att antalet olyckor i korsningar också förväntas öka. Totalt sett medför dock åtgärderna en trafiksäkerhetsvinst, som är högre än i alternativ Nollplus.

I Alternativ Ny sträckning - med alternativ i VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund, färdas delar av trafiken en längre sträcka på ett snabbare vägnät jämfört med i alternativ ÖSTER, i och med att trafik flyttas ut till väg 21 och E22. Detta innebär större restidsvinster, men också något längre färdvägar. Ökat trafikarbete tillsammans med de högre hastigheterna och fler korsningar ger ökad drivmedelsförbrukning och därmed också ökade utsläpp. Därför är fordonskostnaderna och miljökostnaderna väsentligt högre i alternativ VÄSTER än i alternativ ÖSTER. Fler korsningarna innebär också att trafiksäkerhetsvinsten är mindre i alternativ VÄSTER.

I Alternativ Ny sträckning - med alternativ i VÄSTER på delen Kristianstad – Karpalund, är investeringskostnaden högre än i alternativ ÖSTER och har en Nettonuvärdeskvot på -1,2. Det innebär att den sammanlagda nyttan är negativ, det vill säga ökade kostnader för fordon, miljö (emissioner) och drift- och underhåll är större än vinsten för bland annat restid och trafiksäkerhet.

Alternativ Ny sträckning - med alternativ i ÖSTER på delen Kristianstad – Karpalund, har visserligen en positiv sammanlagd nytta men investeringskostnaderna är betydligt högre än nyttan. Nettonuvärdeskvoten är -0,4 och alternativet kan inte förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering.



## 13 SAMLAD BEDÖMNING

### 13.1 Avstämning mot projektmålen

Målet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen. Den önskade standarden ("målstandard") 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 genomfarer.

Med föreslagen ombyggnad/nybyggnad kommer trafiksäkerheten att öka för motorfordonstrafiken då vägen förses med mitträcke, sidoområdena ses över och färre men säkrare korsningar.

I alternativ Nollplus bedöms det vara möjligt att nå målstandard på delen från norr om Härlöv till förbi Karpalund samt från norr om Färlöv till Bjälöv, vilket motsvarar drygt 40 % av hela sträckan. Genom Härlöv och genom Färlöv bedöms hastigheten bli 50 km/h, förbi Vinnö liksom norr om Färlöv 70 km/h. Restiden på den 11 km långa sträckan mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv blir med alternativ Nollplus på samtliga delsträckor knappt 9,5 minuter (jämfört med ca 10 minuter idag).

Med ökande trafikmängder bedöms säkerheten och tryggheten generellt att minska för gående och cyklister i alternativ Nollplus, särskilt på de delar som byggs om och därmed också får ökade hastigheter. På dessa sträckor ökar barriäreffekterna och tillgängligheten minskar till följd av mitträcket samt färre korsningar och anslutningar. Alternativ Nollplus medför också ökat buller och omfattande bullerskyddsåtgärder för boende längs vägen.

Med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor är det möjligt att nå målstandard längs i princip hela sträckan. Lokala hastighetssänkningar vid enstaka korsningar kan bli aktuellt. I alternativ Ny sträckning i öster på delen Kristianstad - Karpalund bedöms hastigheten genom Härlövsområdet i Kristianstads tätort bli 60 km/h. Resvägen blir något längre med alternativ Ny sträckning på samtliga delsträckor, ca 11,5 km. Den totala restiden mellan trafikplats Härlöv i Kristianstad och Bjälöv blir ca 7,5 minuter, både i alternativ väst (till väg 21) och öst (till Härlöv). Det är ca 2,5 minuter mindre än utan ombyggnad.

Alternativ Ny sträckning innebär att betydande trafikarbete flyttar över till en säkrare väg. Befintlig väg avlastas avsevärt och blir en lokal väg och därmed ökar tillgängligheten, säkerheten och tryggheten också för gående och cyklister. Det innebär också en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg liksom en betydande minskning av barriäreffekter. Sammantaget bedöms alternativet ny sträckning innebära mindre påverkan ur boendemiljösynpunkt än alternativ Nollplus.

Andel sträcka med omkörningsmöjligheter mellan Kristianstad och Bjälöv enligt redovisade möjliga sträckindelningar bedöms vara mellan ca 35 - 40 % beroende på kombinationer av korridoralternativ.

Samtliga utbyggnadsalternativ i Ny sträckning kan därmed sägas uppfylla uppställda projektmål. Det gör även Nollplusalternativet på delarna förbi Karpalund samt Färlöv - Bjälöv.

Nollplusalternativet på delarna Kristianstad – Karpalund samt Karpalund – Förbi Vinnö uppfyller däremot inte projektmålen. Det gör inte heller Nollalternativet på någon delsträcka.

## 13.2 Avstämning mot övergripande transportmål

Det övergripande målet för transportpolitiken är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

**Funktionsmålet** berör tillgänglighet genom resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

**Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Nedan görs en avstämning mot de i projektet relevanta transportpolitiska målen:

<b>Preciseringar för Funktionsmålet - grundläggande tillgänglighet för alla med god kvalitet och användbarhet, bidra till utvecklingskraft i hela landet</b>	<b>Nollalternativet</b>	<b>Utbyggnadsalternativen</b>
Ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet, Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter, Förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder,	<b>Motverkar</b> i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering vilket försämrar framkomligheten, transportkvaliteten ytterligare.	<b>Medverkar</b> då framkomligheten och transportkvaliteten ökar.
Medverka till ett jämställt samhälle	Varken med eller motverkar.	Varken med eller motverkar.
Användbart för personer med funktionsnedsättning	Varken med eller motverkar.	Varken med eller motverkar.
Ökade möjligheter för barn att på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer	<b>Motverkar</b> genom den ökande trafikeringen vilket särskilt på sträckor med omfattande randbebyggelse ytterligare begränsar barns och ungas möjligheter att röra sig i området.	<b>Medverkar</b> i viss utsträckning genom att nya gång- och cykelvägar samt planskilda passager ger ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet. <b>Nollplusalternativet mellan Färlöv och Bjälöv motverkar</b> då problemen kvarstår och trafiken ökar.
Förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel.	<b>Motverkar</b> genom ökad trafikering vilket försämrar framkomligheten för kollektivtrafiken samt ger försämrad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklande, både till och från hållplatser och för andra målpunkter.	<b>Medverkar</b> i viss utsträckning genom något ökad framkomlighet för kollektivtrafiken samt ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter genom nya gång- och cykelvägar samt planskilda passager. <b>Nollplusalternativet mellan Färlöv och Bjälöv motverkar</b> då problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter kvarstår och trafiken ökar.
Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade skall minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020	<b>Motverkar</b> genom allmänt ökad trafikering vilket försämrar trafiksäkerheten ytterligare.	<b>Medverkar</b> då trafiksäkerheten ökar genom mittseparering, förbättrade sidområden samt separerade gång- och cykelvägar och planskilda passager.

Utbyggnadsalternativen kan därmed i stor utsträckning sägas medverka till de övergripande transportpolitiska målen. Nollplusalternativet på delen Färlöv – Bjälöv motverkar till viss del målen då problemen med tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, inte minst för barn och ungdomar, kvarstår och riskerar att försämras.

Nollalternativet kan sägas motverka de övergripande transportpolitiska målen till stor del.

## 13.3 Avstämning mot de nationella miljömålen

Det övergripande målet för arbetet mot en hållbar utveckling är att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt att skydda natur och kulturlandskap.

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.

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



Nedan görs en avstämning mot de i projektet relevanta miljömålen:

Miljö kvalitetsmål	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativen
<p><b>1. Begränsad klimatpåverkan,</b> <b>2. Frisk luft,</b></p> <p>Luften skall vara så ren att människors hälsa samt natur eller kulturvärden inte skadas och halten av växthusgaser i atmosfären ska, i enlighet med FN's ramkonvention för klimatförändringar, stabiliseras.</p>	<p><b>Motverkar</b> i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering som ger ett ökat utsläpp av bland annat koldioxid.</p>	<p><b>Motverkar</b> i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering som ger ett ökat utsläpp av bland annat koldioxid.</p>
<p><b>3. Bara naturlig försurning</b> <b>7. Ingen övergödning</b></p> <p>Den försurande effekten av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.</p>	<p>Varken med eller motverkar. Genom bättre motorer i framtidens bilpark kan de försurande och gödande utsläppen dock förväntas minska.</p>	<p>Varken med eller motverkar då projektet inte förväntas ge ökad trafikering i förhållande till nollalternativet. Genom bättre motorer i framtidens bilpark kan de försurande och gödande utsläppen dock förväntas minska.</p>
<p><b>8. Levande sjöar och vattendrag,</b> <b>16. Ett rikt växt och djurliv</b></p> <p>Målen innebär bland annat att sjöar och vattendrags värden för den biologiska mångfalden skyddas samt att hotade arters populationer och spridningsmöjligheter säkerställs. Arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation</p>	<p><b>Motverkar</b> i viss utsträckning. Risk för förorening av vattendrag och påverkan på bland annat fisk, tjockskalig målarmussla och vattenlevande djur kvarstår.</p>	<p><b>Medverkar</b> i viss utsträckning om skyddsåtgärder för hantering av vägdagvatten utförs. Risk för förorening av vattendrag och påverkan på exempelvis fisk och musslor minskar i driftskedet om vägdagvatten avleds via magasin. Den lilla ökning av mängden dagvatten som utbyggnaden innebär bedöms som marginell i sammanhanget.</p> <p>Intrång i naturmark och vägens ökade barriäreffekt <b>motverkar</b> på lokal nivå medan passagemöjligheter under vägen i anslutning till åarna <b>medverkar</b> på lokal nivå.</p>
<p><b>9. Grundvatten av god kvalitet</b></p> <p>Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning</p>	<p><b>Motverkar</b> i viss mån genom den ökande trafikeringen och att inga skyddsåtgärder för grundvatten planeras i nollalternativet.</p>	<p><b>Medverkar</b> i viss utsträckning genom att den planerade vägen bedöms bli mer trafiksäker och ytterligare om den byggs med skyddsåtgärder för grundvatten.</p>
<p><b>13. Ett rikt odlingslandskap</b></p> <p>Odlingslandskapets värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som biologisk mångfald och kulturmiljövärden bevaras och stärks.</p>	<p>Varken med eller motverkar då ingen förändring sker jämfört med dagsläget</p>	<p><b>Korridorer för ny sträckning motverkar</b> i viss utsträckning målet genom att jordbruksmark tas i anspråk och fragmenteras. Utbyggnaden sker till stora delar inom bevarandeprogram för odlingslandskapet och kommer att innebära påverkan även på kulturmiljövärden av riksintresse.</p>
<p><b>15. God bebyggd miljö</b></p> <p>Bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur- och kulturvärden ska värnas och utvecklas och boendemiljön med avseende på bland annat buller ska beaktas så att exempelvis antalet trafikbullerstörningar över riktvärdet minskar.</p>	<p><b>Motverkas</b> om inga buller-skyddsåtgärder vidtas.</p>	<p><b>Alternativ Ny sträckning medverkar</b> för en majoritet genom att avlasta från buller, dock utsätts tidigare mindre bullerutsatta av ökat buller. <b>Nollplusalternativet bedöms motverka</b> målet sträcka genom försämrad boendemiljö, även om bullerskyddsåtgärder kan ge sänkta bullernivåer.</p> <p>Bullerskyddsåtgärder kan i alla utbyggnadsalternativ komma att upplevas negativt ur estetisk synpunkt.</p>

Nollalternativet kan sägas motverka många av de nationella miljömålen.

Utbyggnadsalternativen medverkar till ett flertal miljömål, men motverkar samtidigt i några fall. Alternativ i Ny sträckning medverkar till fler mål än Nollplusalternativet.

## 14 GENOMFÖRDA SAMRÅD

Samråd är en viktig del av planeringsprocessen. Dels ger det en möjlighet för allmänheten, myndigheter och andra berörda att lämna formella yttranden, dels bidrar samråden till att inhämta viktig information till projektet.

Eftersom länsstyrelsen 2000-03-03 beslutade om att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har så kallat utökat samråd hållits enligt Miljöbalken 6 kap 5§. Detta innebär att utöver de direkt berörda sakägarna har även allmänheten, föreningar, kommuner och myndigheter möjlighet att delta.

Två informations-/samrådsmöten har hållits med länsstyrelsen inför hanteringen av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tagits fram för projektet i samband med föreliggande vägutredning. MKB:n har godkänts av länsstyrelsen enligt beslut 2009-09-04.

Nedan redovisas de formella samråd som har genomförts i projektet. Utöver det har representanter för länsstyrelsen, berörda kommuner och Skånetrafiken deltagit i ordinarie projektmöten under arbetet med vägutredningen.

Under vägutredningsskedet har följande samrådsmöten hållits:

2009-01-27	Samråd med Länsstyrelsen.
2009-02-10	Samråd med Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun samt Skåne trafiken.
2009-04-15	Samråd med allmänhet och berörda i Knislinge.
2009-04-16	Samråd med allmänhet och berörda i Färlöv.
2010-10-12	Samråd med Länsstyrelsen.

Inbjudan till samrådsmöten med allmänhet och berörda, som hölls i Knislinge och Färlöv, skedde genom annonsering i ortstidningarna samt på Trafikverkets hemsida.

Vid samrådsmötena med allmänheten framkom bland annat synpunkter om behov av gång- och cykelväg mellan Färlöv och Bjälöv.

Några synpunkter framfördes om att vibrationer är mycket störande för de som bor nära inpå befintlig väg, särskilt på delen förbi Vinnö.

En annan synpunkt var att trafikökningen de senaste åren upplevts som större än vad trafiksiffrorna visar, speciellt för tung trafik.

Utöver de ovan angivna samråden har Trafikverket även samrått med Banverket angående järnvägen som korsar vägkorridorerna.

I samband med den tidigare vägutredningen 1994 så var den under 1995 på remiss hos bland annat Länsmuseet, Milo Syd, Skogsvårdsstyrelsen, Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet.

## 15 FORTSATT ARBETE

### 15.1 Hur går arbetet vidare

Vägutredningen med tillhörande MKB kommer att remitteras till länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och organisationer.

Då remissrundan har genomförts kommer Trafikverket att sammanställa de yttranden som kommer in och remittera till länsstyrelsen för deras yttrande. Med detta samlade beslutsunderlag tar Trafikverket sedan ställning till val av korridor och trafikteknisk standard. En beslutshandling upprättas som sammanställer denna process samt redovisar vilka beslut som fattas.

Nästa steg i vägplaneringen är framtagande av arbetsplan. När den fastställts och vunnit laga kraft ger den juridiskt tillträde till mark som behövs för att bygga vägen. I dagsläget finns inga pengar avsatta för byggande inom perioden 2010-2021 och därför påbörjas inte heller arbetet med arbetsplanen.

### 15.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

Följande aspekter är särskilt viktiga i det fortsatta arbetet med arbetsplanen:

#### På hela sträckan

- Inventering av biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. 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. Troligtvis kommer en arkeologisk utredning att krävas.
- Behov och utformning av bullerskyddsåtgärder. Det är viktigt att bullerskyddsåtgärderna anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.
- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. 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.
- Om järnvägen mellan Karpalund och Hanaskog skall finnas kvar i drift måste förnyat samråd ske angående utformningen av vägen korsningar med järnvägen och vilka skyddsanordningar som måste finnas.
- Behov av viltstängsel och viltpassager behöver utredas i en viltstyrningsplan.
- 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.
- Där hus kommer att hamna inom riskhanteringsavståndet för farligt gods på 150 m från vägen kan eventuellt åtgärder behöva vidtagas.

**På etappen Kristianstad – förbi Karpalund**

- Markens låga bärighet innebär att man bör eftersträva så låg bankhöjd som möjligt. I annat fall kan till exempel tryckbankar eller bankpålning erfordras. Låg bankhöjd bör också eftersträvas eftersom jordlagren är sättningsbenägna.
- Marken kan eventuellt bitvis behöva grundförstärkas genom till exempel vertikal-dränering och förbelastning eller med kalkpelare. För exempelvis broar vid korsning av järnvägen och Vinne å får man räkna med grundläggning med pålar.
- *Om alternativ Ny sträckning i öster väljs på delen Kristianstad – Karpalund:*  
Utformning av vägen så att påverkan på kulturlandskapet i anslutning till Lillökungsgård. För att minimera påverkan bör vägen inte ligga på bank, utan följa den befintliga marken i så stor utsträckning som möjligt.

Placering och detaljutformning av planskild gång- och cykelpassage samt väganlutningar i Härlöv.

- *Om alternativ Ny sträckning i väster väljs på delen Kristianstad – Karpalund:*  
Detaljformning av trafikplats på väg 21. Ur kulturlandskapssynpunkt är det en fördel om väg 19 i trafikplatsen passerar under väg 21, som ligger på bank på denna del. Det kan dock innebära kostsamma lösningar då grundvattnet ligger nära marknivån.
- *Om Nollplusalternativet väljs på delen förbi Karpalund:*  
Sträckning och utformning genom Karpalund för att lösa anslutningar till verksamhetsområden och till befintlig väg 19 mot Vinnö samt minimera intrång och påverkan på verksamheterna.

Placering och utformning av långsgående gång- och cykelväg inklusive passagen av järnvägen

Utformning av passagen av Vinne å. Det är viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att möjlighet till passage under bron finns för utter och småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs troligen dispens från artskyddsförordningen samt tillstånd till vattenverksamhet. Denna dispens söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.

- *Om alternativ Ny sträckning i väster väljs på delen förbi Karpalund:*  
Sträckning och utformning av passagen över järnvägen, delen förbi reningsdamarna samt passagen av Vinne å, för att minimera påverkan på landskapsbilden, på de fågelrika strandängarna, på fornlämningar samt få bästa möjliga förutsättningar avseende bärighet.

Vid byggande av den nya bron över Vinne å är det viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att möjlighet till passage under bron finns för utter och småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs troligen dispens från artskyddsförordningen samt tillstånd till vattenverksamhet. Denna dispens söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.



## **På etappen Karpalund - Bjälöv**

- Sträckning på delen förbi Vinnö och Färlöv för att anpassa vägen till jordbruken och befintliga ägostrukturer så påverkan blir så liten som möjligt samt för att för att minimera påverkan på fornlämningar. För att minska vägens dominans i landskapet bör den läggas på en så låg vägbank som möjligt.
- Detaljutformning av planskild passage av väg 2040 mellan Färlöv och Norra Strö över ny väg 19.
- Sträckning och detaljutformning av ny vägdragning för väg 2591 mot Norra Strö inklusive anslutning till Bjälöv.
- *Om Nollplusalternativet väljs på delen Färlöv – Bjälöv:*  
Utformning av anslutningar och sidovägnät vid den samlade bebyggelsen vid Villagården.
- *Om alternativ Ny sträckning i öster väljs på delen Färlöv – Bjälöv:*  
Detaljutformning av planskild passage av befintlig väg 19 över ny väg 19.

## 16 REFERENSER

- Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby, 1994
- Väg 19 delen Kristianstad-Broby, fördjupade studier 1996-1996.
- Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby, val av korridorer och sammanfattning av remissvar, 1996
- Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby, fördjupade studier vid Bjälöv, Hanaskog och Knislinge – Remissbehandling och slutsatser, 1997
- Geoteknisk förstudie för ombyggnad av väg 19 Kristianstad - Broby. Vägverket mars 1994.
- Översiktsplan Kristianstads kommun 1990.
- ”Kristianstad växer – en stad i balans”, Fördjupad Översiktsplan för Kristianstad stad, juni 2009.
- Avsiktsförklaring om gång- och cykelvägskonstruktion i Kristianstads kommun 2006-2015, 2005-12-19.
- Vägars och gators utformning, Vägverket och Sveriges kommuner och landsting 2004
- Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet, Vägverket, Publikation 2002:72
- Skånes miljömål. [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)
- Natura 2000 –områden. [www.naturvardsverket.se/natura2000/](http://www.naturvardsverket.se/natura2000/).
- Områden av riksintresse, regionalt intresse, natur- och kulturmiljövårdsintressen i Skåne län. [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se).
- Skogsstyrelsens nyckelbiotoper och sumpskogsinventering. [www.svo.se](http://www.svo.se).
- Fornminnesregistret. [www.raa.se](http://www.raa.se).
- Vägdragvatten - Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärder. Publikation 2004:195.
- Uppgifter ur Trafikverkets databas för trafikflöde. [www.vv.se](http://www.vv.se).
- Uppgifter ur Trafikverkets databas för olyckor (STRADA). [www.vv.se](http://www.vv.se).
- Uppgifter ur Polisens databas för viltolyckor (STORM).
- Hjälpmedel vid tillämpning av miljömål i vägplaneringen i Skåne. Vägverket och Länsstyrelsen i Skåne län 2005
- Översiktlig arkeologisk utredning väg 19, Kristianstad-Broby, Länsstyrelsen i Kristianstad 1995.

## **BILAGOR**

Protokoll från samrådsmötena med allmänheten

- 2009-04-16 Samråd med allmänhet och berörda i Färlöv.

Översigtskarta med föreslagna korridorer i skala 1:20000

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

### SAMRÅDSMÖTE MED ALLMÄNHETEN

Protokoll fört vid samrådsmöte onsdagen den 16 april 2009 på *Färlöv skola i Färlöv* med allmänheten angående vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning för väg 19 delen Kristianstad-Broby, Objekt 88 1065.

Närvarande:	<b>Från Vägverket Region Skåne</b>
Projektledare:	Kerstin Åklundh
Bitr. projektledare:	Henrik Bertheden

Uppdragsansvarig:	<b>Från Tyréns AB</b>
Miljökonsekvens- beskrivning:	Viktoria Carlsson
	Cristiano Piga

Stadsbyggnadskontoret	<b>Från Kristianstad kommun</b>
Stadsbyggnadskontoret	Jenny Moberg Persson
	Stefan Strömbeck

Allmänhet; 48 personer. (20 kvinnor och 28 män. Två barn under 18 år )

### § 1 SAMRÅDET ÖPPNAS

Mötets ordförande *Kerstin Åklundh* hälsade de närvarande välkomna och förklarade sammanträdet angående vägutredning för väg 19, delen Kristianstad-Broby öppnat och föredrog dagordningen för mötet.

*Kerstin Åklundh* berättade även att man höll på med ett forskningsprojekt hur Vägverket hanterar jämställdhetsfrågan allmänt och därav delas en enkät ut till närvarande. Svarsfrekvensen är viktig för att få det jämförbart. Syftet med projektet är att Vägverket ska bli bättre på annonsering, hålla samråd etc.

### § 2 PRESENTATION AV DE NÄRVARANDE

De närvarande från Vägverket Region Skåne, Tyréns AB samt Kristianstad kommun presenterade sig.

### § 3 PLANERINGSPROCESSEN

*Kerstin Åklundh* inledde med en kort redogörelse för planerings- och projekteringsprocessen i ett vägprojekt samt var man befinner sig i detta uppdrag.



## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Brody

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

En förstudie har tagits fram 1994 som redogör för **OM** vägen ska byggas. Efter framtagen förstudie tog Vägverket beslut om att upprätta en vägutredning som även den är daterad 1994. Vägutredningen ska redovisa **VAR** en ny vägkorridor skulle kunna förläggas. Vidare i processen blir det mer detaljerat när man vet var vägen ska gå och hur och när den ska byggas (Arbetsplan resp Bygghandling).

### § 4 BAKGRUND - TIDIGARE ARBETEN

*Kerstin Åklundh* inledde med en redogörelse om tidigare vägutredning från 1994 samt tidigare beslut från 1996-1997. Från det att tidigare vägutredning togs fram har förutsättningarna samt lagstiftningen ändrats under dessa år, t ex har miljöbalken tillkommit 1999 där det framgår att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram och godkännas av länsstyrelsen.

*Kerstin Åklundh* redogjorde för Vägverkets nuvarande infrastrukturplan 2004-2015 där det är planerat utbyggnad av följande sträckor:

- 2+1 – väg Bjärlöv – Hanaskog byggstart 2012 (7 km)
- 2+1 – väg Härlöv – Karpalund byggstart 2015 (2,8 km)

För tillfället pågår framtagande av en ny investeringsplan för åren 2010-2021 där dessa liggande investeringarna kan ändras.

*Kerstin Åklundh* fortsatte att informera om att;

Länsstyrelsen beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan 2000-03-03.

Efter upprättad vägutredning 1994 samt en del fördjupningar gjorde man ett val av korridor 1996/1997. 1996 och 1997 gjorde man ytterligare kompletteringar och fördjupningar i Bjärlöv, Hanaskog, Knislinge och Broby.

*Kerstin Åklundh* redogjorde för de ändrade förutsättningarna samt genomförda åtgärder på vägnätet. Tidigare målstandard var 13-metersväg, den nu gällande målstandard är 2+1-väg (14 meter). Genomförda åtgärder sedan beslut om vägkorridor 1996 och 1997 är; nyplantering av Wrangels allé genom riksintresset för Araslövs farmer, ny cirkulationsplats i korsningen väg 19/118 i Bjärlöv samt ny cirkulation i korsningen väg 19/119 i Broby.

Kristianstad kommun har även de nya planer på handelsområden i Härlöv, varav nya förutsättningar på placering av en ny trafikplats har diskuterats mellan de två tidigare anslutningarna till väg 21/E22.

I det fortsatta arbetet med Vägutredning och MKB kommer avgränsningar från tidigare korridoralternativ att göras utifrån tidigare beslut och dessa motiv. Detta kommer att vara väldigt tydligt i vägutredningen och MKB varför en del vägkorridorer valts bort från tidigare utredning.

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv

Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

### § 5 FÖRESLAGEN VÄG

*Viktoria Carlsson* redovisade vilka förutsättningar man har att jobba med och dagens förhållanden. Dagens trafikflöden varierar mellan 2 800 och 6 700 fordon/årsmedeldygn varav tung trafik är 10-12 %. Mest trafik går mellan Knislinge och Bjärlöv (korsningen med väg 118) och minst trafik mellan Färlöv och Bjärlöv (väg 118).

Vägbredderna på sträckan varierar mellan 6,5 m till dryga 13 m. 71 % av sträckan är smalare än 9 m.

Hastigheten på långa sträckor av aktuella sträcka ligger på 70 km/h. 61 % av sträckan har lägre hastighetsgräns än 90 km/h. En hastighetsöversyn på det allmänna och kommunala vägnätet pågår.

*Viktoria Carlsson* redovisade olycksstatistiken under en femårsperiod 2004-2008. Totalt har det hänt 80 personskadeolyckor. I dessa olyckor har totalt 109 personer skadats varav 7 svårt skadade och ett dödsfall. Olycksrapporterna kan konstatera att:

- Ingen korsning eller vägsträcka är speciellt olycksdrabbad.
- En del av upphinnandeolyckorna har skett i samband med att fordon ska svänga av vägen.
- En del av olyckorna har inträffat då stopp- eller väjningsskylt missats.
- En del av mötesolyckorna har inträffat då fordon kommit över på fel sida av vägen efter en olycka eller pga halka.

På sträckan planeras även cykelväg mellan Kristianstad (Ringelikors) och Vinnö samt Bössebacken och Hanaskog. Mellan Hanaskog och Broby finns det redan en gång- och cykelväg på före detta banvallen. Väg 19 trafikeras av linje 549 (Färlöv - Kristianstad), Skåneexpressen 7 och Pendeln 545 (från Kristianstad via väg 118).

*Viktoria Carlsson* visade på problemen med dagens väg 19 samt syftet med vägutredningen. Väg 19 är ett utpekat viktigt regionalt stråk.

Idag har vägen mellan Kristianstad och Broby;

- låg framkomlighet (ca 60 % har 70 km/h eller lägre)
- bristfällig utformning (ca 70 % är smalare än 9 m, delvis dåliga siktförhållanden)
- låg säkerhetsstandard
- störningar för boende på flera ställen

#### Syfte med vägutredningen:

Utreda möjligheten för olika vägkorridorer att uppnå målstandarden och få mötesseparerad väg med 2+1 körfält samt studera möjlighet att bygga om befintlig väg.

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

### Målstandarden på väg 19 (Önskvärd standard på väg 19)

- 2+1-väg med mitträcke
- Hastighet 100 km/tim
- Vägbredd 14 meter

*Viktoria Carlsson* fortsatte berätta om vägkorridorerna och vad dessa skulle innebära i stort. Följande vägkorridorer studeras;

- Befintlig väg (Nollalternativ- inget görs)
- Möjlighet att förbättra befintlig väg (Noll +) – Hur långt når man med målstandard 2+1-väg och var måste man göra avsteg som t ex sänkning av hastigheten, minskad bredd på vägen etc.
- Väg i ny sträckning
- Kombinationer av ovanstående

Sammanfattningsvis kan tänkbara effekter av ny väg i ny sträckning resp ombyggnad av befintlig sträckning vara enligt följande. Effekterna beror på vilken standard det blir på vägen. Avsteg från målstandard kan bli en mindre negativ effekt vid t ex ombyggnad i befintlig sträckning.

### Ny väg i ny sträckning

- Ökad trafiksäkerhet
- Förbättrad bullermiljö för ett stort antal bostadshus längs nuvarande sträckning
- Ökad tillgänglighet till industrier och verksamheter
- Högre framkomlighet
- Lättare att ta sig över vägen längs tätbebyggda vägavsnitt på gamla vägen
- Mindre risk för förorening av grundvatten
- Intrång i känsliga kultur- och naturmiljöer
- Uppdelning av landskapet genom ny väg
- Jordbruket kan försvåras genom uppdelning av brukningsenheter och längre avstånd till anslutningar
- Ökad störning för ett litet antal bostadshus längs den nya vägen

### Ombyggnad i befintlig sträckning

- Intrång i ex. Wrangelsallé och Natura 2000-områden vid Nöbbelöv
- Intrång i fastigheter och rivning/inlösen av vissa byggnader
- Ökad störning för ett stort antal bostadshus längs vägen
- Behov av omfattande bullerskyddsåtgärder
- Försämrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik samt bussresenärer
- Nya sidovägar för att få färre anslutningar

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

### § 6 MILJÖKONSEKVENSER

#### Utökad samråd enligt Miljöbalken kap 6 § 5

*Cristiano Piga* redogjorde för landskapets förutsättningar och miljökonsekvenser på sträckan.

#### Bevarandevärden, naturmiljö

Utbyggnadsförslaget berör områden av **riksintresse för naturvärden**. Riksintresset består av ett stort sammanhängande område vid Araslövssjön, Vinne å och dess strandängar samt ett mindre område vid Mannagården.

Vid Hanaskog finns höga naturvärden (Kviinge backe).

Almaån är ett nationellt särskilt värdefullt vatten med bland annat musslor

Vid Nöbbelöv passerar vägen idag genom ett mindre **naturresevat** som även är ett så kallat **natura 2000-område**. Även vid Mannagården, söder om Broby, passerar vägen idag genom ett **natura 2000-område**.

#### Bevarandevärden, kulturmiljö

Utmed aktuell sträcka finns två områden av **riksintresse för kulturmiljövården**, Araslövs farmer och ett område öster om Hanaskog (Kviinge backe).

Utmed Helge å finns ett värdefullt kulturmiljöstråk utpekade i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram.

Utmed sträckan finns även ett mycket stort antal kända fornlämningar

*Cristiano Piga* redogjorde för innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen genom att redovisa innehållsförteckningen/omfattningen.

*Cristiano Piga* visade på några **viktiga aspekter** där effekter och konsekvenser kan förutses gällande;

#### Landskapsbild

- Planskilda korsningar med järnvägen
- Fragmentering av odlings- och kulturlandskapet
- Kviinge backe

#### Natur- och kulturmiljön

- Vinne å
- Araslövs farmer
- Kviinge backe
- Almaån
- Helge å (Nöbbelöv)
- Mannagården

#### Boendemiljö - buller

- Bullret ökar med högre hastighet och trafikökning



## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

- Riktvärde 55 dBA ekvivalentnivå eftersträvas för utemiljön vid bostäder där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
- Nuläge: ca 210 bostadshus har bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå utomhus
- Målet vid utbyggnad är att färre ska bli bullerstörda
- Utbyggnad i befintlig sträckning innebär ökad störning för ett stort antal bostadshus längs vägen och behov av omfattande bullerskyddsåtgärder
- Utbyggnad i ny sträckning innebär förbättrad bullermiljö för ett stort antal bostadshus längs nuvarande sträckning men även ökad störning för ett litet antal bostadshus längs den nya vägen

### § 7 FORTSATT ARBETE OCH TIDPLAN

*Kerstin Åklundh* redovisade det fortsatta arbetet och tidplanen för detta enligt nedan:

April -09	Dagens samrådsmöte med allmänheten
Sommaren /hösten -09	Utställelse och remisstid av vägutredningarna, 2 delar Kristianstad-Bjälöv och Bjälöv-Broby
2012	Möjlig byggstart för etappen Bjälöv-Hanaskog enligt nuvarande investeringsplan

Beslut om val av korridor bedömer Vägverket ta under året.

*Kerstin Åklundh* visade var man kan följa projektet på Vägverkets hemsida, [www.vv.se](http://www.vv.se).

### § 8 PAUS

I pausen fick deltagarna studera uppsatta planer och ställa frågor.

### § 9 ORDET FRITT FÖR ALLMÄNNA FRÅGOR

Allmänna frågor som ställdes under föredraget samt under pausen sammanfattas nedan.

*En kvinna* undrade hur anslutningen i söder mot väg 21 resp upp mot Karpalund kommer att se ut om man har etappen Härlöv-Karpalund? Man kan inte sluta i intet. *Kerstin Åklundh och Viktoria Carlsson* svarade att det beror på vad man tar för korridorval och det får anpassas till en lämplig etapp/sträckindelning.

*En kvinna* undrade om utbyggnadssektionen innebär 14 m bred väg plus vägrenar? *Kerstin Åklundh* svarade att 14 m är den totala asfalterade vägbredden, sedan tillkommer diken och eventuella slänter om vägen ligger i skärning eller på bank.

*En kvinna och en man* undrar var och när trafikmätningen mellan Färlöv och Karpalund är gjord? *Kerstin Åklundh och Viktoria Carlsson* svarade att siffrorna kommer från senaste mätningarna troligen från 2008.

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

*Mannen och kvinnan* ifrågasätter siffrornas riktighet, anser att andelen tung trafik på 10-12% är för låg. Mannen anser att Vägverket bör göra nya mätningar och kvinnan menar att hon nyligen fått ut andra trafiksiffror från Vägverket.

*Kerstin Åklundh* svarade att trafiksiffrorna är hämtade ur Vägverkets trafikdatabas, så de bör vara korrekta, men att vi ska dubbelkolla siffrorna så att de stämmer.

*En kvinna* undrade om det är kommunen som avgör vilken hastighet som ska gälla på väg 19.

*Kerstin Åklundh* svarade att det är Vägverket som genomför hastighetsöversyn på det statliga vägnätet.

*En kvinna* undrade hur mycket bullret ökar till följd av en hastighetshöjning. Hur många dBA ökar bullret om hastigheten höjs från exempelvis 90-100 km/timme?

*Cristiano Piga* svarade att en hastighetsökning innebär att bullret ökar, men kan inte på rak arm säga med hur mycket. Vi får ta med oss frågan och presentera svar i protokollet. (En översiktlig kontrollberäkning visade att det handlar om en ökning med ca 1 dBA ekvivalentnivå vid en hastighetsökning på 10 km/timme, ca 2 dBA vid en hastighetsökning på 20 km/timme osv)

*Flera både kvinnor och män.* En kvinna undrade om det finns planer på en gång- och cykelväg mellan Färlöv och Bjärlöv. Flera (både kvinnor och män) instämde i att behovet av cykelväg är stort.

*Kerstin Åklundh* svarade att några sådana planer finns inte i dagsläget, men om ny väg förläggs i ny sträckning så finns möjlighet att utnyttja befintlig väg även för cyklar.

*En man* påpekade att behovet av gång- och cykelväg är stort och att det finns många skolbarn som gärna skulle vilja ha möjlighet att cykla till skolan. I dagsläget går det inte att åka buss mellan Bjärlöv och Färlöv utan att åka in till Kristianstad och byta/vända.

*En kvinna* undrade om ny korridor korsar befintlig väg nedanför Bjärlöv och hur den korsningen i så fall kommer att utformas.

*Viktoria Carlsson* svarade att hur en eventuell vägkorsning kommer att utformas har inte studerats i dagsläget. Detta kommer mer ingående att bestäms först i nästa skede som är arbetsplan för vägen.

*En kvinna* påpekade att om vägen kommer att dras i ny sträckning söder om Bjärlöv så kommer vägen att skära av hennes marker från gården och att hon då kommer att ha behov av en tunnel under den nya vägen för såväl djur som maskiner. Den kostnaden måste Vägverket ta med i sina beräkningar.

*Viktoria Carlsson* svarade att även frågor om exakta lägen av passager kommer att bestämmas först i nästa skede som är arbetsplan för vägen.

*Kvinnan* undrar då när arbetsplanen kommer att göras.

*Kerstin Åklundh* svarade att tidigast om ett år, kanske först om två år.

*En kvinna* undrade om det kommer att bli fler samråd.

*Kerstin Åklundh* svarade att om processen mellan vägutredningen och arbetsplanen drar ut väldigt mycket på tiden eller om nya förutsättningar framkommer så kan det bli aktuellt med nya samråd för utredningen, men normalt blir det inte fler samråd förän i arbetsplanen (då man valt korridor att jobba vidare med).

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv

Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

*En kvinna* undrade hur etappindelningen för utredning och finansiering väljs.  
*Kerstin Åklundh* svarade att etapperna väljs utifrån de val av korridorer som gjordes på 1990-talet.

*En kvinna* undrade varför sträckan Kristianstad-Karpalund anses viktigare än Karpalund-Vinnö-Färlöv.

*Kerstin Åklundh* svarade att det beror på att man bedömt det som att behovet är större här. Mer trafik och så vidare.

*En man* undrade om förslagna korridorer mellan Kristianstad-Karpalund kunde förändras nu när planerna på ett logistikcenter lagts ner?

*Kerstin Åklundh* svarade att vi har i princip samma korridorer nu som då.

*En man* påpekade att man då inte valde alternativet väster om Campbell på grund av att det då planerades en logistikanläggning där.

*En kvinna och en man* undrade hur mycket trafiken hade ökat på vägen sedan 1994.

*Kerstin Åklundh* svarade att ökningen ligger på ca 15-20%.

*En man* menade att de som bor utmed vägen har märkt en rejäl ökning, framför allt tung trafik.

*En kvinna* undrade hur lång tid mätningarna av trafiken görs.

*Kerstin Åklundh* svarade att mätningarna görs under ca 2-3 veckor och räknas sedan utifrån fastställda parametrar om till så kallad årsmedeldygnstrafik.

*En kvinna och en man* menade att andelen tung trafik på 10-12% är för låg. När åtgärder gjordes i Nosaby ökade andelen tung trafik rejält på väg 19.

*Kerstin Åklundh* svarade att vi får se över siffrorna och presentera dessa i vägutredningen.

*En man* undrade om man ville ha mer tung trafik på väg 19 efter ombyggnaden.

*Kerstin Åklundh* svarade att genom ombyggnad av vägen samt säkerhetshöjande åtgärder så kommer fler tunga fordon att köra där i framtiden när hela sträckan är utbyggd.

*En man* menade att vägen bör läggas utanför byarna för att minska störningarna.

*Kerstin Åklundh* svarade att Vägverkets planering utgår från de sträckor som är finansierade och försöker göra det bästa utifrån de förutsättningar och de ekonomiska ramar som finns för projekten.

*En kvinna och en man* påpekade att de fått meddelande från Vägverket om att alla utmed vägen i Vinnö ska få sin bullersituation utredd och att även åtgärder ska vidtas under 2009.

*En man* undrade om det lutar åt något håll vad gäller val av korridor.

*Kerstin Åklundh* svarade att de beslut om korridorer som fattades på 90-talet var alla i stort sett eniga om då, men vi måste pröva det igen nu då förutsättningarna har förändrats.

## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv

Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

*En man* undrade när besluten om korridorer fattas.

*Kerstin Åklundh* svarade att vägutredningen ska vara klar i höst.

*En man* undrade hur stor skillnad det är i pengar mellan olika alternativ.

*Kerstin Åklundh* svarade att ny väg med koppling till befintlig trafikplats bedöms kosta ca 50 mkr. Alternativ med ny anslutning, dvs ny trafikplats, till väg 21 kostar ca 30 miljoner extra.

*En kvinna* undrade hur jordbruksmarken värderas idag jämfört med tidigare.

*Kerstin Åklundh* svarade att den frågan är det länsstyrelsen som slutligen avgör.

*En kvinna* menar att korridorerna bör ligga så långt från husen som möjligt.

*En man* undrade om de som bor utmed sträckan har något att säga till om.

*Viktoria Carlsson* svarade att i nästa skede, arbetsplanen, kommer alla direkt berörda att kallas till samråd för mer detaljerade frågor om var inom korridoren vägen ska ligga samt intrång etc.

*En kvinna.* Då är det ju för sent att ändra eller flytta korridoren.

*Viktoria Carlsson.* Ja då är det inom vald korridor, men vi är ju här idag för att få era synpunkter på korridorerna. Det är nu som det finns möjlighet att revidera korridorerna.

*En man* undrade om det kommer att bli 100 km/timme genom Knislinge.

*Viktoria Carlsson* svarade att det inte är aktuellt, utan troligen blir hastigheten begränsad till 80 respektive 40 km/timme lokalt på viss sträcka i kombination med trafiksäkerhetsåtgärder.

*En kvinna* påpekade att många utnyttjar markerna öster om befintlig väg mellan Färlöv och Bjärlöv i rekreationssyfte.

*En man* menade att korridoren utanför Färlöv-Vinnö valdes på 90-talet, så det kan väl inte vara någon skillnad idag? Varför görs utredningen om?

*Kerstin Åklundh* svarade att vi gör om utredningen på grund av att det kommit ny lagstiftning (Miljöbalken).

*En kvinna* undrade om man får gräva hur som helst i ett område med fornlämningar och riksintressen? – Vad hon hört så måste man göra en arkeologisk utredning.

*Cristiano Piga* svarade att det finns en fornminneslag som gäller och denna gäller även då Vägverket bygger ut.

*En kvinna* undrade vad man gör för bullerskyddsåtgärder för att sänka till 55dBA och varför accepterar man högre nivåer utomhus?

*Cristiano Piga* förklarade att man kan t ex göra fasadåtgärder/fönsteråtgärder om det inte går att sätta upp bullerskyddsplank alternativt vall. *Cristiano* påpekade också att det är politiska mål.

*En man* undrade om man kommer att göra nya bullermätningar?

*Cristiano Piga* svarade att man inte gör några fysiska mätningar utan dessa värden kommer från beräkningar som man gör i ett speciellt program.



## Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Brody

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv

Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

*En kvinna* undrade om man kan mäta typ av fordon vid Vägverkets mätningar.  
*Kerstin Åklundh* svarade att det kan man absolut få fram. Mätmetoderna och programmen är så avancerade att man kan få fram detta.

*En man* undrade hur man kommer att få in en ny väg (2+1-väg) genom Färlöv, här är det mycket smalt.

*Viktoria Carlsson* svarade att detta inte är möjligt. Om man väljer att gå i befintlig väg måste stora avsteg göras mot målstandarderna, som t ex att inget göra genom Färlöv och en sänkning av hastigheten.

*En kvinna* påpekade att vibrationer är mycket störande för dom som bor nära inpå befintlig väg. Det skakar i hela huset.

*Viktoria Carlsson* svarade att detta är ett problem på sträckan där den gamla vägen är byggd i betong. Skarvarna som uppstår kan ge "vibrationer".

*En man* påpekade att vibrationerna är ett stort problem och troligen kommer de att öka framöver, då trafiken ökar. Detta bör man beakta. Förbi Vinnö är det en gammal betongväg. Mannen frågade församlingen om det är lika mycket störningar beträffande vibrationer i Bjärlöv?

*En man svarade* att det tyckte man inte att det var, men det kan kännas då vissa tunga fordon passerar. Däremot bullersituationen var man bekymrad över.

*En kvinna* var bekymrad nu när Vägverket åter igen lägger vägorridor så att alla fastigheter som ligger inom dessa blir "rödlistade". Dessa fastigheter kommer att vara jätte svåra eller så gott som osäljbara. Fastigheterna kommer inte att vara värda mycket då de är "rödlistade". Vilket ansvar har Vägverket egentligen.?

*Kerstin Åklundh* svarade att det är väldigt olyckligt, men en vägprocess är ofta så här lång och omfattande. Vägverket försöker ta ett beslut om vägorridor så fort som möjligt inom detta året. Vid en eventuell inlösen av en fastighet kommer man att få marknadsvärdet. *Kerstin* hänvisar till Vägverkets egna marklösningsare vad som gäller.

*En man* undrade hur många fastigheter som blir inlösta om man går i befintlig väg?

*Viktoria Carlsson* svarade att exakt hur många är svårt att säga i detta läget, det beror på var och hur man breddar/bygger om vägen i befintlig väg. Vid vissa trånga passager kan det röra sig om 5-6 fastigheter och lägger man sig i ett annat läge kan det röra sig om 2-3 fastigheter.

*En man* ville avsluta den allmänna diskussionen med att påtala man ville ha lugn och ro i Vinnö, och därmed bör man lägga vägen i ny sträckning.

*I diskussionerna vid planritningarna framkom följande:*

*Vid diskussion mellan män och kvinnor* framkom önskemål om breddning av vägorridoren väster om Bössebacken för att kunna anpassa en ev ny vägsträckning till Banverkets framtida beslut om järnvägens framtid. En breddning av korridoren innebär att man kan lägga sig närmre befintlig banvall och göra mindre intrång i strövområden samt minska påverkan på landskapsbilden, om ett beslut från Banverket innebär nedläggning av järnvägen.

**Objekt 881065, Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby**

Protokoll från samrådsmöte i Färlöv skola i Färlöv  
Tid: 2009-04-16 kl 19.00

---

*Flera, både män och kvinnor* ansåg att vägen borde förläggas i ny sträckning förbi Vinnö.

*En kvinna* påpekade att en östlig korridor söder om Bjärlöv kommer att dela hennes näringsverksamhet, hon driver ekologiskt och är även en kvinnlig företagare. Om det kommer att bli en östlig sträckning kommer det att innebära att hon erfordrar en port under vägen. Kvinnan funderar på att bygga ut och vet inte om hon vågar detta då man inte vet något.

*Kerstin Åklundh* svarade att om ett östligt alternativ kommer till stånd kommer anslutningar och vad som nu erfordras för att driva verksamheten vidare att anordnas, men detta är i arbetsplaneskedet. *Kerstin* rådde kvinnan att avvakta utbyggnadsplanerna till ett beslut om val av korridor kommer, förhoppningsvis under året.

*En man* tyckte att man skulle anlägga gång- och cykelväg längs väg mellan Färlöv och Önnestad.

*En kvinna* påpekade att Åbyvägen (nordost om Färlöv) samt naturmarkerna omkring denna nyttjas flitigt ur rekreationssynpunkt.

*En kvinna* påpekade att det vore önskvärt med buller- och vibrationsmätningar i fastigheter som ligger nära befintlig väg 19.

**§ 10 MÖTET AVSLUTAS**

*Kerstin Åklundh* tackade de närvarande för dagens möte och visat intresse.

Vid protokollet

Viktoria Carlsson

Justeras:



Kerstin Åklundh  
Ordförande för mötet



Viktoria Carlsson









Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

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