



Vägutredning

**Väg 19, Kristianstad – Broby
delen Bjärlöv-Broby
Mötesfri landsväg**

**Objektnr 88 1065
2009-12-15**

FÖRORD

Detta är utställningshandlingen för vägutredning väg 19 Bjärlöv-Broby, som upprättats av Vägverket projektkontor Malmö. Till vägutredningen hör också en miljökonsekvensbeskrivning som har godkänts av länsstyrelsen.

Vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats under 2009 med följande projektorganisation:

Beställare:

Vägverket Region Skåne
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

Samrådsparter under planeringsprocessen:

Kristianstads kommun: Stefan Strömbeck samt Jenny Moberg Persson

Östra Göinge kommun: Monika Ericsson

Skånetrafiken: Lennart Pettersson

Foto framsida: Vy utmed väg 19 söder om Knislinge.
Kartmaterial: Copyright Lantmäteriverket ärende nr M 2004/5067.
Tyréns dokumentinformation: k:\iuppdrag\219498\teknik\t\vägutredning bjärlöv-broby\v19
vägutredn bjärlöv-broby.doc

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	3
1 PROJEKTBESKRIVNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Planeringsprocessen	9
1.3 Nuläge, brister och problem.....	10
1.4 Syfte och mål	11
1.4.1 Syfte	11
1.4.2 Övergripande transportmål	11
1.4.3 Fyrstegsprincipen	12
1.4.4 Projekt mål.....	13
2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT	14
2.1 Förstudie	14
2.2 Vägutredning, fördjupningar och val av korridorer	14
2.3 Sammanställning över tidigare valda och bortvalda korridorer.....	15
2.3.1 Delsträcka 1, förbi Bjärlöv	16
2.3.2 Delsträcka 2, Bjärlöv – förbi Hanaskog	17
2.3.3 Delsträcka 3, Hanaskog – förbi Knislinge.....	19
2.3.4 Delsträcka 4, Knislinge – Broby.....	20
2.4 Genomförda investeringar efter tidigare vägutredning.....	22
2.5 Beslut.....	22
3 ÖVERSIKTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR	24
3.1 Nuvarande transportsystem.....	24
3.1.1 Vägnät.....	24
3.1.2 Järnvägen Karpalund – Hanaskog	29
3.2 Byggnadstekniska förutsättningar	30
3.2.1 Berggrund och jordlager	30
3.3 Befolkning och bebyggelse.....	32
3.4 Landskapsbild	32
3.5 Naturmiljö.....	33
3.6 Kulturmiljö.....	34
3.7 Markanvändning.....	35
3.7.1 Kommunala planer	35
4 STUDERADE ALTERNATIV	36
4.1 Avgränsningar	36
4.2 Val av vägteknisk standard	37
4.3 Vägkorridorer	40
4.4 Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog	42
4.4.1 Nollalternativ.....	42
4.4.2 Alternativ Nollplus.....	42
4.4.3 Alternativ Ny sträckning	50
4.5 Delen Hanaskog – Broby	52
4.5.1 Nollalternativ.....	52
4.5.2 Alternativ Nollplus.....	52
4.5.3 Alternativ Ny sträckning	61
5 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MILJÖN	62
5.1 Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog	62
5.1.1 Landskapsbild.....	62
5.1.2 Naturmiljö.....	64
5.1.3 Kulturmiljö.....	67
5.1.4 Rekreation och friluftsliv.....	69
5.1.5 Buller och vibrationer.....	70
5.1.6 Luftföroreningar	72

5.1.7	Barriäreffekter	72
5.1.8	Naturresurser.....	74
5.1.9	Farligt gods	75
5.2	Delen Hanaskog – Broby	76
5.2.1	Landskapsbild.....	76
5.2.2	Naturmiljö.....	78
5.2.3	Kulturmiljö.....	82
5.2.4	Rekreation och friluftsliv.....	84
5.2.5	Buller och vibrationer.....	84
5.2.6	Lufföroreningar	86
5.2.7	Barriäreffekter	86
5.2.8	Naturresurser.....	87
5.2.9	Farligt gods	88
5.3	Sammanfattning av konfliktpunkter avseende miljön för de olika korridoralternativen	89
6	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR VÄG OCH TRAFIK.....	90
6.1	Övergripande konsekvenser för väg och trafik.....	90
6.1.1	Trafiksäkerhet.....	90
6.1.2	Frankomlighet och tillgänglighet.....	91
6.1.3	Möjlighet till rast och vilopaus	92
6.2	Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog	92
6.2.1	Biltrafik.....	92
6.2.2	Gång- och cykeltrafik.....	94
6.2.3	Kollektivtrafik	95
6.3	Delen Hanaskog - Broby	96
6.3.1	Biltrafik.....	96
6.3.2	Gång- och cykeltrafik.....	97
6.3.3	Kollektivtrafik	99
7	ÖVRIGA KONSEKVENSER	100
7.1	Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog	100
7.1.1	Byggnadstekniska konsekvenser	100
7.1.2	Markanvändning och kommunala planer	100
7.2	Delen Hanaskog - Broby	101
7.2.1	Byggnadstekniska konsekvenser	101
7.2.2	Markanvändning och kommunala planer	102
7.3	Regional utveckling.....	102
7.4	Etappindelningar	103
8	EKONOMI.....	104
8.1	Anläggningskostnader	104
8.2	Samhällsekonomiska konsekvenser.....	104
8.2.1	Beräkningsmodell och förutsättningar.....	104
8.2.2	Resultat	105
9	SAMLAD BEDÖMNING	107
9.1	Avstämning mot projektmålen.....	107
9.2	Avstämning mot övergripande transportmål	107
9.3	Avstämning mot de nationella miljömålen	108
10	GENOMFÖRDA SAMRÅD	111
11	FORTSATT ARBETE	112
11.1	Hur går arbetet vidare	112
11.2	Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	112
12	REFERENSER.....	114
BILAGOR.....		115

SAMMANFATTNING

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 till arbetsplatser och annan trafik- alstrande verksamhet.

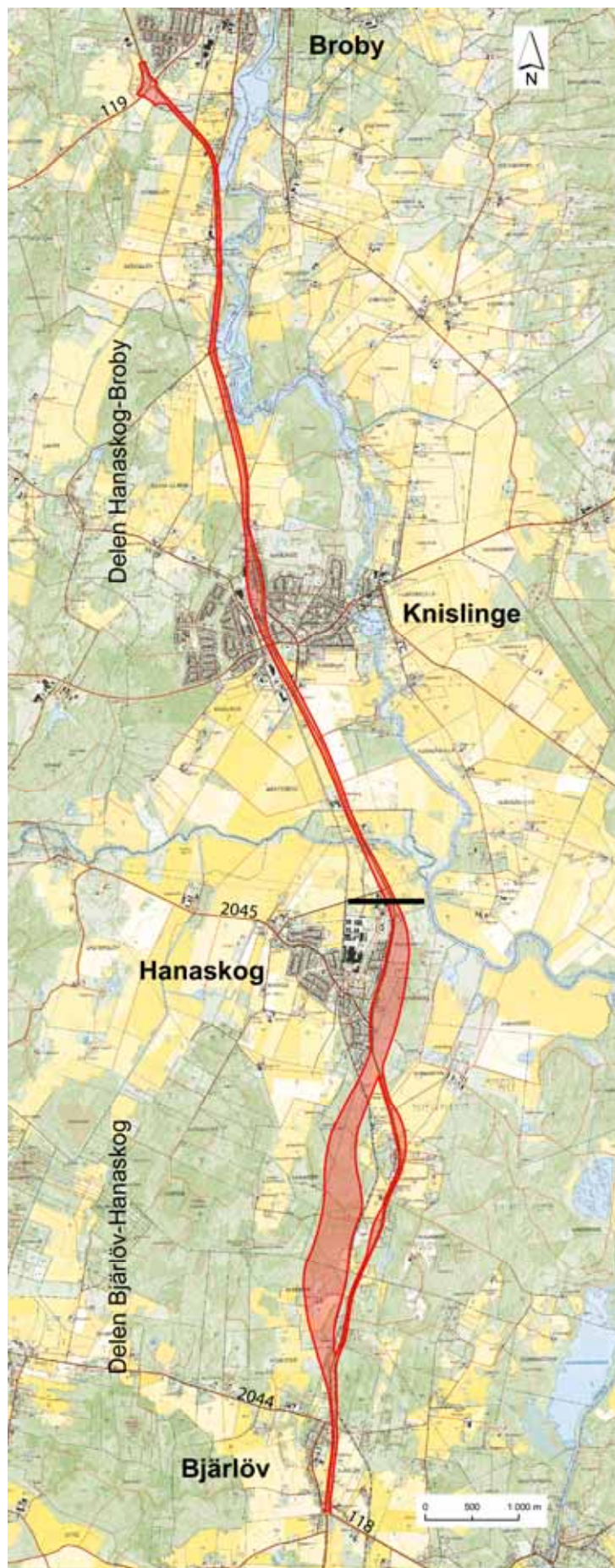
I denna vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) redovisas alternativa sträckningar (korridorer) och vilka konsekvenser som uppkommer för trafiken, miljö och markanvändning. Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägutredningen är godkänd av länsstyrelsen 2009-09-04. Vägutredningen 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 ("målstandard") på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40%. Undantag kan göras på kortare sträckor vid korsningar och genomfarter.

Med föreslagen ombyggnad/nybyggnad kommer trafiksäkerheten att öka för motorfordonstrafiken 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 vägkanten. 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. Med ombyggnad till mötesfri landsväg möjliggörs en höjning av hastigheten på stora delar av väg 19 mellan Bjärlöv och Broby. Efter ombyggnad bedöms hastighetsbegränsningen generellt bli 100 km/h förutom genom Knislinge där hastigheten sänks till 80 km/h och lokalt på de centrala delarna eventuellt till 40 km/h. Restiden på den cirka 16 km långa sträckan mellan Bjärlöv och Broby förkortas därmed från cirka 12 minuter i nollalternativet till cirka 10 minuter i ombyggnadsalternativen. Andelen sträcka med omkörningsfält bedöms kunna bli cirka 30-40 %.

Planskilda gång- och cykelpassager föreslås vid Bjärlöv, Hanaskog och på gång- och cykelvägen mellan Hanaskog-Knislinge och Broby ger ökad tillgänglighet och ökad säkerhet.



Vägutredningens geografiska utsträckning och korridorer mellan Bjärlöv och Broby.

Alternativ Nollplus (förbättring/ombyggnad av befintlig väg) kan innebära att de boende längs vägen får något försämrad tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar. En eventuell stängning av korsningen med väg 2044 mot Bjärlöv och Övarp samt den enskilda vägen mot idrottsplatsen och Fridarp ger sämre tillgänglighet till både Bjärlöv, Idrottsplatsen och övriga området öster om väg 19 samt ökad trafik på väg 2042 genom Bjärlöv.

I Knislinge föreslås i alternativet längs befintlig väg några korsningar till lokala gator i norra delen att stängas, vilket ger vägförlängningar och försämrad tillgänglighet för de boende i området. I alternativet längs gamla järnvägsområdet bedöms tillgängligheten till samhället bli oförändrad.

En cirkulationsplats i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen)/Tegeborgsvägen i södra Knislinge ger minskad risk för olyckor som ger svåra personskador. I alternativet längs befintlig väg bedöms hastighetsbegränsande åtgärder på det centrala avsnittet förbi Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan ge ökad trafiksäkerhet. I alternativet längs gamla järnvägsområdet ansluts Brobyvägen, Skolgatan och gamla väg 19 (Riksvägen) i en enda korsning (cirkulationsplats) till väg 19 via Stationsvägen. Färre korsningar och möjligheten att anlägga en cirkulationsplats bedöms ge något högre trafiksäkerhetsstandard än alternativet längs befintlig väg.

Med ökade hastigheter bedöms säkerheten och tryggheten generellt minska för gående och cyklister i alternativ Nollplus. Tillgängligheten försämras också till följd av mitträcket samt färre korsningar och anslutningar. Separata gång- och cykelvägar medför ökad säkerhet längs med vägen, men där bebyggelsen finns utmed båda sidor av vägen kvarstår problemen med passager över vägen. Särskilt på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog, förbi Bössebacken, kommer vägen i ytterligare ökad utsträckning utgöra en barriär för boende och verksamma i området.

I Knislinge bedöms dock föreslagna åtgärder öka tillgängligheten, säkerheten och tryggheten även om vägen kommer att fortsätta utgöra en barriär för boende och verksamma på orten.

Alternativ Nollplus innebär intrång i skogs- och jordbruksmark samt tomtmark till följd av vägbreddning och uträtning av kurvor, backkrön och svackor samt nya sidovägar. Utöver detta berörs ett antal boendemiljöer samt natur- och kulturmiljöintressen längs sträckan. Generellt uppkommer buller, barriärer, försämrad tillgänglighet för boende utmed sträckan. Utbyggnaden innebär stora intrång vid bebyggelse mellan Bjärlöv och Hanaskog, genom Hanaskog och i norra delen av Knislinge. I det senare fallet bedöms intrången bli så stora vid en full utbyggnad till 2+1 väg att avsteg från målstandarden föreslås med en vanlig tvåfältsväg utan mittseparering samt med 80 km/timme och eventuellt ett avsnitt med 40 km/timme. Intrången i Knislinge kan då minskas eller undvikas.

I Knislinge innebär ett östligt läge inom korridoren (utmed befintlig väg) störst barriäreffekt och mer bullerskyddsåtgärder. Ett västligt läge (utmed gamla banvallen) innebär utöver barriäreffekt och bullerskyddsåtgärder även inlösen av fastigheter.

Vid Hanaskog uppkommer intrång i Kviinge backe med höga natur-, kultur- och rekreativvärden, bland annat riksintresset för kulturmiljövården. Med vägen i ett östligt läge inom korridoren genomkorsas och delas Kviinge backe upp i två delar, medan ett västligt läge riskerar att påverka den mest värdefulla vegetationen i form av storvuxna ekar samt medför inlösen av fler fastigheter. Passagen över Almaån, med bland annat skyddsvärda musslor och fisk, kräver särskild hänsyn ur naturvårdssynpunkt.

Vid Helge å berörs höga natur- och kulturvärden. Befintlig väg passerar bland annat genom ett mindre naturreservat och Natura 2000-område.

Ny sträckning på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog innebär att dagens väg 19 mellan Bjärlöv och Hanaskog blir en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 i norra Bjärlöv respektive södra Hanaskog, ger god tillgänglighet för boende och verksamma i området. Då den befintliga vägen avlastas avsevärt ökar tillgängligheten, säkerheten och tryggheten också för gående och cyklister.

Ny sträckning på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog innebär intrång i skogs- och 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. Söder om Hanaskog ger alternativet ny sträckning intrång i höga rekreativvärden och skär av befintliga promenadvägar i ett skogsparti som används flitigt för närrekreation.

Sammantaget bedöms alternativet Ny sträckning innebära mindre påverkan ur boendemiljösynpunkt än nollplusalternativet på motsvarande del.

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

Samtliga alternativ uppfyller projekt målet att vägen skall vara en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsfält bör ligga på 30-40 %, men att undantag kan göras på kortare sträckor. Undantag från ovanstående standard blir lokal hastighetssänkning i enstaka korsning samt på genomfarten i Knislinge. Med förslaget till gles 2+1-väg i alternativ Nollplus mellan Bjärlöv och Hanaskog blir andelen omkörningssträcka cirka 32 % på denna del (cirka 33 % totalt mellan Bjärlöv och Broby). I övriga ombyggnadsalternativ, med ”vanlig” 2+1-väg, blir andelen 40-42 % mellan Bjärlöv och Hanaskog (totalt 37-38 % på hela sträckan mellan Bjärlöv och Broby). Samtliga utbyggnadsalternativ kan därmed sägas uppfylla uppställda projekt mål. Nollalternativet uppfyller däremot inte dessa på någon sträcka.

Utbyggnadsalternativen bedöms medverka till ett flertal av de preciseringar 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.

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

Nollalternativet bedöms motverka samma mål.

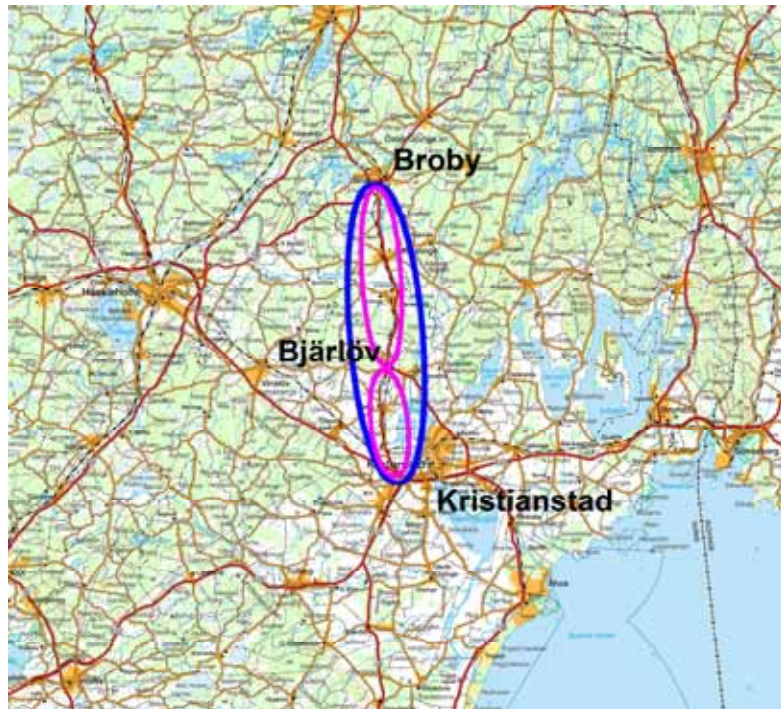
Både Nollalternativet och Utbyggnadsalternativen bedöms motverka de nationella miljö-
kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och frisk luft samt i viss mån Levande skogar.

Vägutredningen med tillhörande MKB kommer att remitteras till berörda myndigheter och organisationer samt att ställas ut för allmänheten då det finns möjlighet att lämna yttranden. Då remissrundan och utställningen har genomförts kommer Vägverket att sammanställa de yttranden som kommer in. Med detta samlade beslutsunderlag tar Vägverket sedan ställning till val av korridor samt trafikteknisk standard. En beslutshandling upprättas som sammanställer denna process och vilka beslut som fattas.

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 trafikalkstrand verksamhet framför allt i Ystad, Kristianstad och Älmhult men också i Växjö.



Översikt över området.

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

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 väg bana utan mötesseparering, med en linjeföring som ger dåliga sikt förhållanden 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 Vägverkets nuvarande infrastrukturplan 2004-2015 är det planerat utbyggnad av mötesfri landsväg Bjärlöv – Hanaskog (7 km) med byggstart 2012. I förslag till ny plan för åren 2010-2021 föreslår Region Skåne utbyggnad av Bjärlöv – Hanaskog med planerad byggstart mitt i planperioden. Övriga delar mellan Hanaskog och Broby finns inte med några gällande eller föreslagna investeringsplaner.

Sedan vägutredningen upprättades 1994 har Miljöbalken tillkommit. Enligt Miljöbalken krävs alltid en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vid bygge av väg. Någon separat mil-

jökonsekvensbeskrivning fanns inte i vägutredningen från 1994 och Vägverket har därför nu tagit fram en ny vägutredning med MKB, MKB godkänd 2009-09-04. Utredningen delas dessutom upp i två etapper, Kristianstad-Bjärlöv och Bjärlöv-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 Vägverkets 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 redovisats 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.

Trafikflödet på väg 19 varierar på den berörda sträckan mellan 4 200 – 6 700 fordon per dygn. Andelen tung trafik är drygt 10 %.

Vägbredden varierar idag mellan 6,5 och 13 m. Tre delsträckor, som motsvarar cirka 20 % av hela sträckan, har 13 m bredd. Huvuddelen, drygt 70 %, har en vägbredd på mindre än 9 m.

Under arbetet med vägutredningen har nya hastighetsbegränsningar beslutats och åtgärdats. Tidigare hastighetsgränser var 90 km/h på en kort sträcka förbi Bjärlöv, mellan Bössebacken och Hanaskog samt mellan Hanaskog och Broby, med undantag för genomfarten av Knislinge som har 50 km/h. På resterande delar är hastighetsgränsen 70 km/h. Cirka 40 % av vägen har 70 km/h eller lägre. De nu gällande hastighetsbegränsningarna som utförts under november/december 2009 redovisas i kap 3.1.1. De nya hastighetsbegränsningarna är 80 km/h på större delen av sträckan, förutom på kortare sträckor genom Knislinge resp Hanaskog där hastighetsbegränsningen är 50-60 km/h. I anslutning till cirkulationsplatsen i Broby där det redan idag är mötesfri landsväg är hastigheten 100 km/h.

Den aktuella vägsträckan mellan Bjärlöv och Broby har till stora delar brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är generellt låg med smal vägbana utan mötesseparering, med en linjeföring och profil som ger dåliga siktförhållanden och med 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 (2004-2008) skett totalt 62 olyckor med personskada som följd på den aktuella sträckan för utredningen. Olyckorna är jämnt fördelade över hela vägsträckningen. Enligt utdrag ur polisens registrering av viltolyckor har ett 70-tal olyckor med vilt rapporterats under 2005-2008. Antalet rapporterade olyckor har stadigt ökat år från år, framför allt olyckor med rådjur och vildsvin.

Vägen mellan Bjärlöv och Broby utgör ett starkt regionbusstråk. Även skolbussar trafikerar vägen och ett flertal busshållplatser finns i oskyddade lägen direkt utmed väg 19.

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande är bristfällig. Problemet är särskilt stort på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog där alternativ gång- och cykelväg saknas och där många 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 tjäna som underlag för Vägverkets 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 jämställt, 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 miljökvalitetsmålen 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 jämställt 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 minskar 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 har Vägverket utarbetat den så kallade fyrstegsprincipen vilken tillämpas vid all vägplanering. Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. De fyra stegen innebär att åtgärder skall analyseras i följande ordning:

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

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:

Vägverket 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 Vägverkets långsiktiga planer består av vägsträckor där Vägverket 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 utredning-

ar 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.

Enligt beslut efter tidigare genomförd vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad och Broby, se kapitel 3, återstår att pröva nya sträckningar mellan Bjärlöv och Hanaskog, förbi Hanaskog samt genom Knislinge.

1.4.4 Projektmål

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.

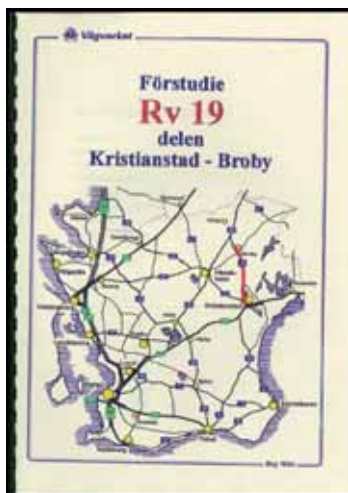
Den önskade standarden ("målstandarden") på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40%. Undantag kan göras på kortare sträckor vid korsningar och genomfarter.



Mötesfri landsväg.

2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

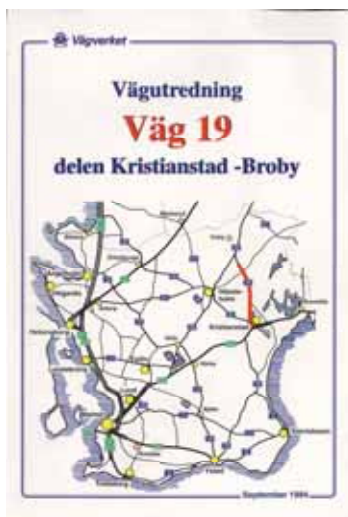
2.1 Förstudie



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 med ett par undantag beaktas i utredningsarbetet. Arkeologisk utredning, steg 1, samt kulturhistoriska fördjupningar har inte genomförts i detta skede. Inte heller de mer detaljerade studier som önskats angående vattenskydd. Detta arbete kommer göras i arbetsplaneskedet.

2.2 Vägutredning, fördjupningar och val av korridorer



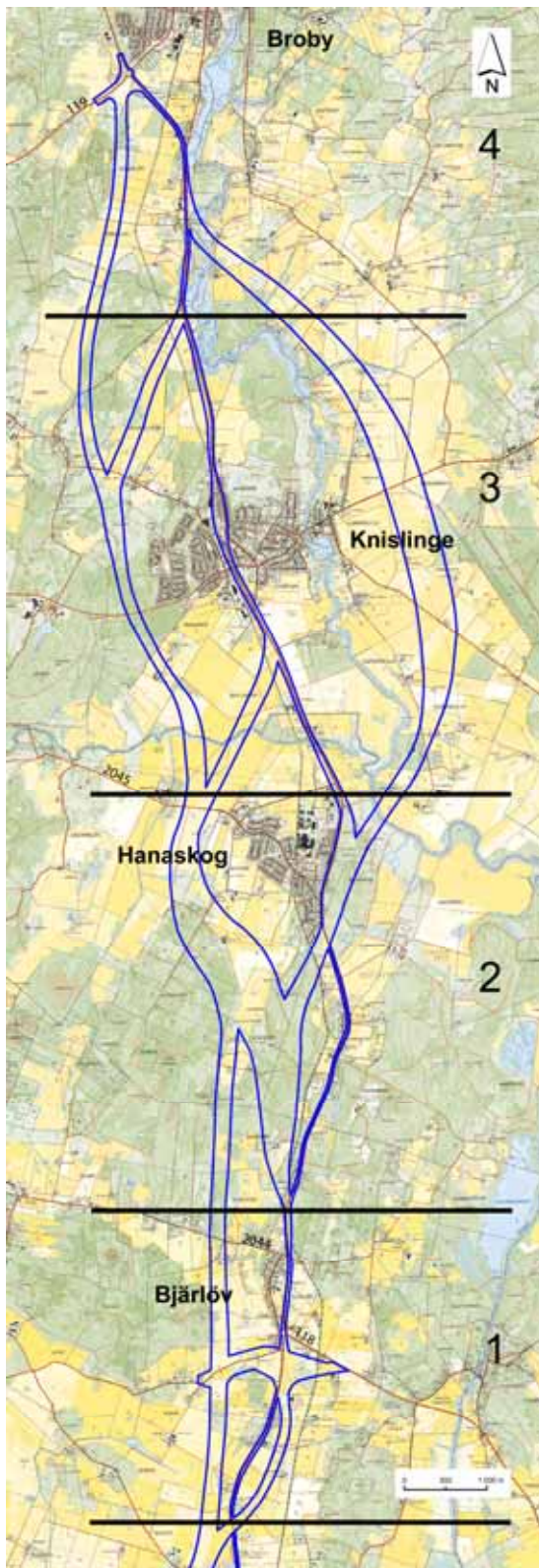
Vägverket tog 1994 fram en vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad – Broby. Olika tänkbara korridorer studerades i vägutredningen, indelade i sex olika delsträckor. Enligt väghållningsplanen skulle väg 19 byggas ut till en 13 meters väg. Ambitionen var att skapa en linjeföring som möjliggör en hastighet 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 som motsvarar den nu aktuella sträckan mellan Bjärlöv och Broby 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, förbi Bjärlöv

Möjligheterna att förbättra befintlig väg

Större delen av sträckan fram till Bjärlöv 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/h ger stora konsekvenser med hänsyn till såväl omgivande bebyggelse som säkerhets- och barriäreffekter.

Förbi Bjärlöv 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 öster om Villagården

Väggkorridoren lämnar sitt västliga läge och går till ett läge öster om befintlig väg med anslutning till befintlig 13 meters väg strax söder om Bjärlöv. Korridoren fortsätter förbi Bjärlöv längs befintlig väg. Sträckan förbi Villagården anpassas i görligaste mån till befintlig ägostruktur för att minska intrång i jordbruksmarken. Sidbytet från väster om befintlig väg till östra sidan medför dock att korridoren skär snett genom några enheter. Korsningen med väg 1025 och väg 118 utformas planskilt.

Ny sträckning väster om Bjärlöv

Väggkorridoren 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 väggkorridor minskar bullerbelastningen för de boende utmed befintlig väg.
- Alternativet ny väggkorridor väster om Bjärlöv gör intrång i ett obrutet område samt påverkar en ny del av riksintresset för kulturminnesvärden, Araslövs farmer.
- Båda nybyggnadsalternativen innehåller planskild korsning med väg 118 vars vägbro ger visuell omgivningspåverkan i det öppna landskapet.
- Alternativ väster om Bjärlöv går över lermark och moränmark med avsevärt mindre risk för förorening av grundvatten än övriga alternativ som passerar över isälvsdragningar.

Vald korridor

Valda korridorer är:

Antingen **upprustning av befintlig väg enligt den fördjupade studien** eller **ny sträckning öster om Villagården**.



Valda och bortvalda korridorer på delen förbi Bjärlöv

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

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 Bjärlöv som redan idag har rätt målstandard kan användas.

Sträckningen väster om Bjärlöv 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 Bjärlöv.

2.3.2 Delsträcka 2, Bjärlöv – förbi Hanaskog

Möjligheter att förbättra befintlig väg

En stor del av sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog kantas av bebyggelse. Möjligheterna till förbättringar är därför starkt begränsade. Nuvarande väg har en varierande bredd, normalt mellan 7-7,5 meter. Önskvärd vägbredd kan därför inte åstadkommas utan stora intrång. Fastighetsinlösen kan bli aktuellt längs stora delar av sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog.

Befintlig järnvägsbro strax norr om Bjärlöv är drygt 7 meter bred och ligger dessutom snett i förhållande till en önskad sträckning av vägen. En ny bro måste därför anläggas.

Förbi Hanaskog går nuvarande vägsträckning längs bebyggelsen i östra utkanten av samhället. Profilstandarden uppfyller inte målstandarden, vägbredden är cirka 7 meter bred vilket innebär att vägområdet måste fördubblas. Till detta kommer behovet av störningsskydd gentemot bebyggelsen väster om vägen.

Sammantaget innebär breddning av vägen betydande intrång i Kviinge backe. Under förutsättning att stödmur anläggs längs de sträckor som höjs erfordras i stort en fördubbling av nuvarande vägområde.

Ny sträckning i väster

Korridoren närmast järnvägen släpper nuvarande vägsträckning strax söder om järnvägsviadukten vid Bjärlöv. Vid Hökaröd delas korridoren i två grenar, den ena går väster om Hanaskog, den andra går öster om Hanaskog.

Tillfarterna till Hanaskog är ett särskilt problem. Kopplingen mellan väg 2045 och den västliga korridoren är mest intressant för trafik norrifrån, vilket gör att en ytterligare förbindelse behövs söder om Hanaskog. Detta är ett viktigt skäl till att korridoren ligger nära befintlig väg 19 på detta avsnitt. Denna infartsväg sammanfaller med korridoren öster om Hanaskog.

Norr om idrottsplatsen delas korridoren i två grenar. En västlig med inriktning mot väster om Knislinge och en östlig med inriktning mot befintlig väg.

Ny sträckning väster om Hökaröd

Korridoren väster om Hökaröd är en fortsättning på det västliga läget vid Bjärlöv. Det grundläggande syftet med korridoren är att hitta en sträckning som gör så litet intrång i jordbruksfastigheterna som möjligt. I höjd med Hökaröd går den västliga korridoren in i ovan redovisad korridor.

Förbi Hanaskog sammanfaller det västligare stråket med denna korridor. Från den västligare korridoren är det dock inte naturligt att bygga en sydlig infartsväg till Hanaskog via den befintliga väg 19. I detta fall får väg 2045 utvecklas till att bli enda infartsvägen till Hanaskog från väg 19. Detta leder till mer trafik inom samhällets västra delar. Å andra sidan undviker man en besvärlig passage över järnvägen.

Ny sträckning i öster

För denna delsträcka är ett östligt läge endast aktuellt förbi Hanaskog. Korridoren utgår från det västliga läget närmast järnvägen, passerar såväl järnvägen som befintlig väg och går sedan i en mjuk båge förbi Hanaskog. Korridoren ansluter till befintlig väg i norra delen av Hanaskog.

Kravet på planskild passage över järnvägen innebär att en cirka 7 meter hög vägbank byggs upp i anslutningen till korsningen med järnvägen.

Tillfarterna till Hanaskog kan anslutas i plan både på södra och norra sidan. En vägdragning öster om Hanaskog skulle innebära mycket små förändringar i det interna trafikmönstret.

I den norra delen av Hanaskog där korridoren återgår till befintlig vägsträckning kan det bli aktuellt med inlösen av vissa fastigheter.

Sträckningen i öster kan förlängas till den studerade sträckningen mellan Hanaskog och Broby som passerar Knislinge i ett läge öster om Helge å.

Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse

- De nya sträckningarna i väster innebär att bullerstörda bostadshus utmed befintlig väg avlastas från störande buller.
- Förbättring av befintlig väg och ny sträckning i öster medför intrång i natur- och kulturområdet Kviinge backe.
- De nya sträckningarna i väster innebär intrång i ett område med obruten karaktär.

Vald korridor

Valda korridorer är:

Antingen **ny sträckning** väster om järnvägen förbi Bössebacken eller **upprustning av befintlig väg** enligt de fördjupade studierna.



Valda och bortvalda korridorer på delen Bjärlöv - Hanaskog.

Motiveringen är följande: Dragningen i väster innebär ingrepp i landskapsbilden då järnvägsviadukten söder om Hanaskog medför en cirka 7 meter hög vägbank. Upprustningen kräver nybyggnad längs i stort sett hela sträckningen inklusive järnvägsviadukten norr om Bjärlöv. Val av alternativ sker efter att de olika lösningarna studerats mer noggrant.

Vid Hanaskog rustas vägen upp enligt den fördjupande studien vilket medför intrång längs den östra sidan av vägen dels för de boende dels i Kviinge backe.

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

2.3.3 Delsträcka 3, Hanaskog – förbi Knislinge

Möjligheterna att förbättra befintlig väg

Norr om Hanaskog finns goda möjligheter att förbättra befintlig väg. Sträckan genom Knislinge är svårare, särskilt i norra delen. Till detta kommer höga olyckstal vid södra anslutningen.

En möjlighet som diskuterats är att använda befintligt järnvägsområde norr om Hanaskog, men det inrymmer inte en 13 meter bred väg utan att intrång behövs göras.

Passagen genom norra delarna av Knislinge är trång. Avståndet mellan tomtgränserna är cirka 15 meter. Om hela området utnyttjas så är det ungefär tillräckligt för att med minimimått inrymma erforderliga räcken. Detta sker då på bekostnad av de gång- och cykelbanor som finns längs vägen. Gång- och cykeltrafiken måste då ledas via de parallella gatorna. Utöver detta bör befintliga utfarter och korsningen i norra delen stängas.

På grund av gång- och cykelpassager, anslutande vägar och bullerstörningar måste hastigheten begränsas till 70 km/h.

Nuvarande infart i södra delen är olycksdrabbad. Maximalt bör två enkelsidiga anslutningar tillåtas, vilket innebär att de riskabla vänstersvängarna tas bort.

Ny sträckning i väster

Korridoren väster om Knislinge utgår från korridoren väster om Hanaskog. I princip ska korridorerna väster om Hanaskog och Knislinge ses som ett sammanhängande stråk.

Området väster om Knislinge har en bred användning, bland annat strövområde med motionsspår och ridstigar. Även närheten till Vanås talar för en omsorgsfull inpassning.

Norr om Knislinge fortsätter korridoren i två olika riktningar, den ena mot ett västligt läge, den andra mot en korridor längs befintlig väg vid Helge å.

Ny korridor öster om Helge å

Denna östliga korridor utgår från korridoren öster om Hanaskog och fortsätter vidare norrut med direkt passage över Helge å i höjd med Almaåns utflöde. Ny bro erfordras över Helge å.

Korridoren fortsätter norrut i en mjuk båge och ligger 800 meter öster om Helge å och knappt 2 km öster om befintlig väg genom Knislinge.

Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse

Alternativ ny sträckning i väster och öster om Helge å avlastar befintlig väg från störande buller. Alternativ öster om Helge å medför dock större andel lokaltrafik utmed befintlig väg.

Alternativ ny sträckning i väster ger intrång i ett obrutet område med starka bevarandevärden för rekreation, naturvård och kulturminnesvård (Vanås-Gryt-Östra Olinge)

Nollalternativet, förbättrad befintlig väg och ny sträckning öster om Helge å går i kanten av vatten-täcksområden som ställer särskilda krav på grundvattenskydd.

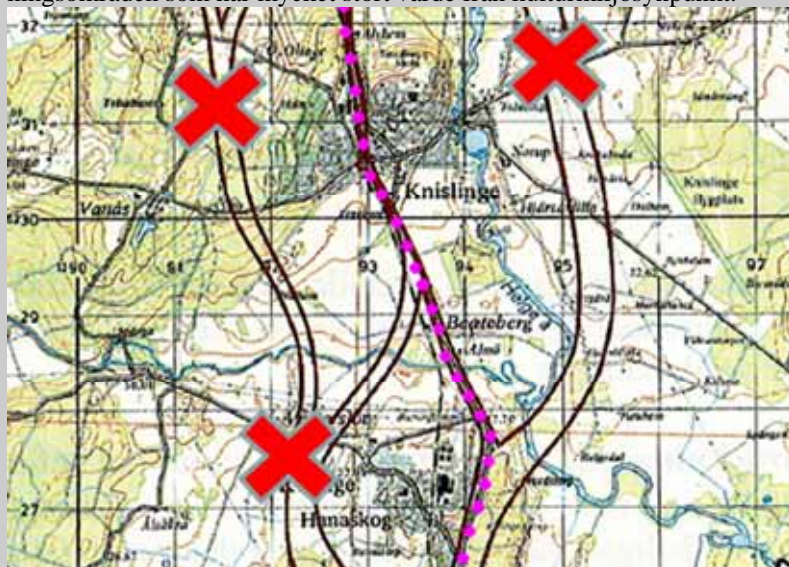
Vald korridor

Vald korridor är:

Upprustningsalternativet väljs mellan Hanaskog och Knislinge södra. Genom Knislinge väljs något av alternativen enligt den fördjupade studien.

Sträckan genom Knislinge är svår, särskilt i norra delen. Viktigt är att visa på sådana lösningar som minimerar intrång och störningar för närboende. Även förbättring av befintlig väg med lägre standard än målstandarden utreds. Detta liksom behovet av en trafikplats vid södra infarten till Knislinge ska detaljstuderas inom arbetsplanen.

Motiveringen är följande: De aktuella förbifartsalternativen i öster och väster vid Knislinge enligt vägutredningen innebär stora konflikter med främst kulturmiljövården och lantbrukets intresse. Enligt länsstyrelsen är området väster om Knislinge ett av Skånes mest rika och komplexa fornlämningsområden som har mycket stort värde från kulturmiljösynpunkt.



Valda och bortvalda korridorer på delen Hanaskog-Knislinge.

En dragning öster om samhället medför att man går igenom ett känsligt område längs Helge å samt tangerar ett skyddsområde för vattentäkt. Ån passeras två gånger och den ena bron måste bankas upp på 800 meter lång sträcka med en brolängd mellan 100-350 meter. Enigheten bland remissinstanserna och de stora inträngen som förbifartsalternativen medför gör att upprustningsalternativet väljs.

2.3.4 Delsträcka 4, Knislinge – Broby

Möjligheter att förbättra befintlig väg

Utrymmet mellan Helge å och befintlig bebyggelse är trångt. För att nå önskad målstandard hamnar vägen bitvis mycket nära Helge å. Båda infarterna till Broby är olycksdrabbade. En ny vägdragning längs befintlig väg förutsätter att södra infarten stängs och att en planskild korsning utförs vid den nya infart som anges i översiktsplanen.

Ny sträckning väster om järnvägen

Korridoren går väster om järnvägen. Läget är mer skonsamt mot ägostrukturen och kan också passera väster om hagmarksområdet. Visst intrång uppstår vid motorbanan och ett industriområde som är under planering nordväst om korsningen mellan väg 19 och väg 119. Korsningen med väg 119 utförs planskild i något västligare läge.

Ny sträckning i öster

Denna östliga korridor utgår från korridoren öster om Hanaskog och fortsätter vidare norrut med direkt passage över Helge å i höjd med Almaåns utflöde. Ny bro erfordras över Helge å.

Korridoren fortsätter norrut i en mjuk båge och dess närmaste sida ligger här cirka 800 meter öster om Helge å och knappt 2 km öster om befintlig väg genom Knislinge.

Helge å passeras via en bro som blir minst 100 meter lång. Ån omges på detta avsnitt av lägre partier vilket medför att vägen ligger uppbankad cirka 3-4 meter på en sträcka på cirka 800 meter lång. För att minska det massiva intrycket kan bron förlängas så att friområden skapas på bägge sidor. Bro längden ökar då till storleksordningen 300-350 meter.

Miljö- och markandvändningskonsekvenser av särskild betydelse

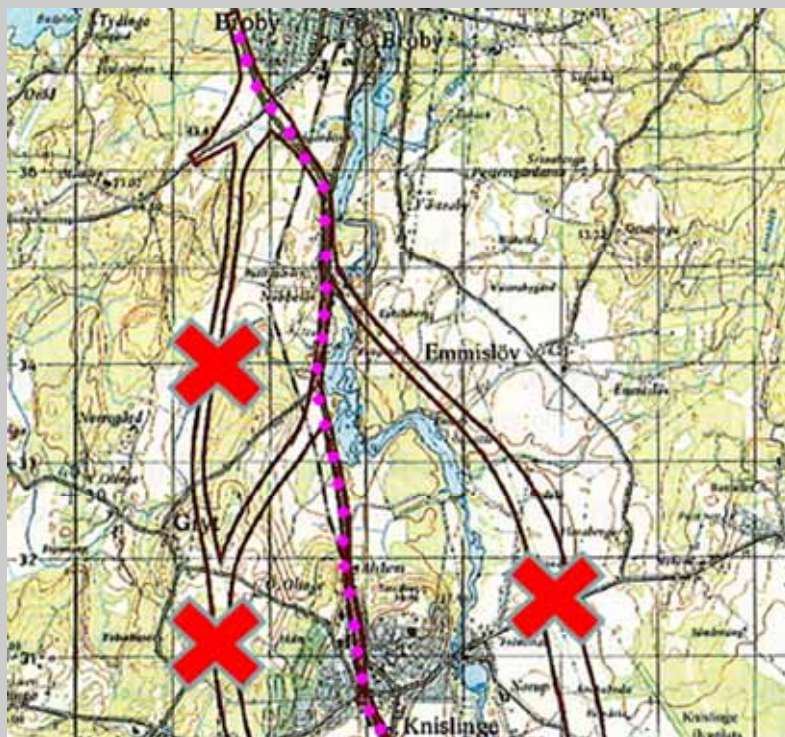
Nollalternativet och upprustad befintlig sträcka innebär större risk för föroreningar av grundvattnet i de partier som passerar över isälvsavlagringar.

- Nollalternativet, upprustad befintlig sträcka och ny sträckning i öster inkräktar i Helge åns omgivning med dess naturvårds- och rekreationsintressen.
- Alternativ ny sträckning i väster ger inget intrång i naturområdena Mannagården, Nöbbelövs-kärren och Helge ås närområde. Däremot finns kända fornlämningar inom vägkorridoren.

Vald korridor

Vald korridor är:

Upprustning av befintlig väg



Valda och bortvalda korridorer på delen Knislinge - Broby.

Motiveringen är följande: Söder om Broby hamnar vägen bitvis mycket nära Helge å men inmätningar visar att intrången i den befintliga miljön inte är så stora som kan befaras. Norr om den södra infarten till Broby har vägen redan idag rätt målstandard.

Ny sträckning i väster är kopplat till det västra förbifartsalternativet vid Knislinge och faller bort enligt motiveringen ovan.

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 fyrstegsanalysen:

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

Väg 19 är ett starkt kollektivstråk. Busshållplatser har handikappanpassats. Utökad turtäthet för busstrafiken samt översyn av biljettaxor genomfördes succesivt under 1990-och 2000-talen. Inrättande av regionalt mobilitetskontor (HM Skåne) med syfte att påverka medborgare och näringsliv att välja hållbara transportlösningar. Startades upp under mitten av 2000-talet. Initiativtagare var Region Skåne och Vägverket som medverkande part.

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

Längs sträckan från järnvägsviadukten (strax norr om Bjärlöv) och upp genom Bössebacken skyltas olycksdrabbat avsnitt.

Information om framkomligheten till allmänheten via radio och IT.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Ombyggnad av korsningarna

- väg 19/118, till cirkulationsplats vid Bjärlöv,
- väg 19/119, till cirkulationsplats vid Broby.

För att investeringarna i de nya cirkulationsplatserna vid Bjärlöv och Broby ska kunna nyttjas även i framtiden förutsätter det att de nu aktuella vägkorridorerna ansluter till cirkulationerna.

Omplantering av Wrangels allé har gjorts efter tidigare vägutredning.

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. Avsteg från denna målstandard övervägs för delen genom Knislinge där en lägre standard utreds av miljöhänsyn samt för vägavsnitt och korsningspunkter med mindre trafikflöden där en lägre utformningsstandard kan vara motiverad.

Vägverket, 1997-03

Vägverket tog i mars 1997 fram en sammanställning av remissbehandling och slutsatser utifrån de fördjupade studierna vid Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge. Denna låg till grund för utbyggnaderna av cirkulationsplatserna vid Bjärlöv 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, 2009-09-04

Länsstyrelsens beslutade godkänna miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägutredning för väg 19, delen Bjärlöv – Broby.

3 ÖVERSIKTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Nuvarande transportsystem

3.1.1 Vägnät

Struktur och funktion

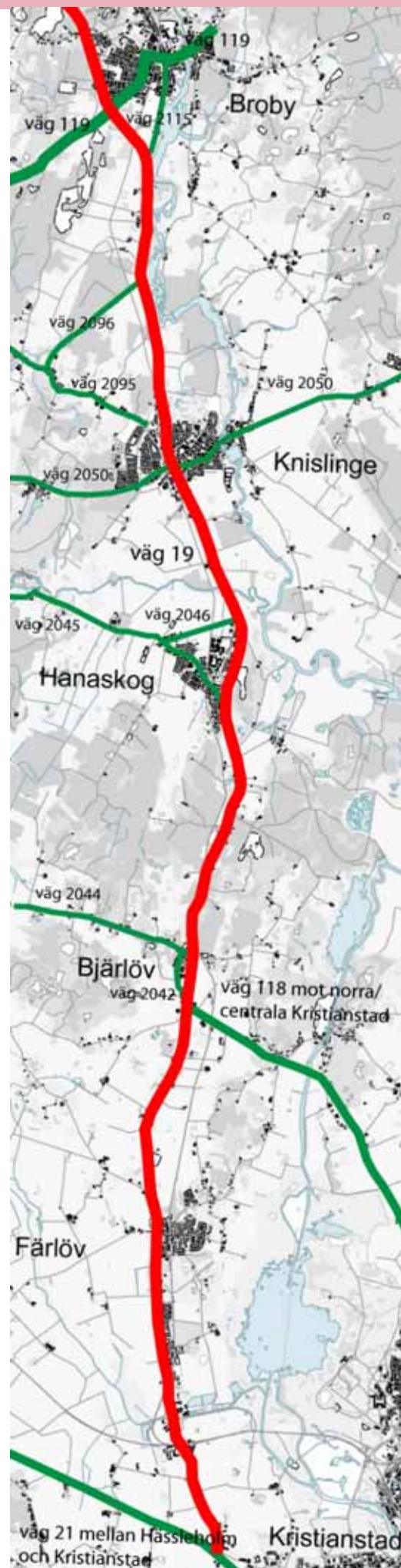
Väg 19 utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen och är ett utpekat regionalt stråk. Förbindelsen utnyttjas även av långväga transporter i riktning mot Polen via Ystad.

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. Väg 119 från Hässleholm mot sydöstra Småland knyter an vid Broby. I Bjärlöv 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 övrigt finns ett antal mindre vägar av mer lokal betydelse som ansluter eller korsar längs sträckan.

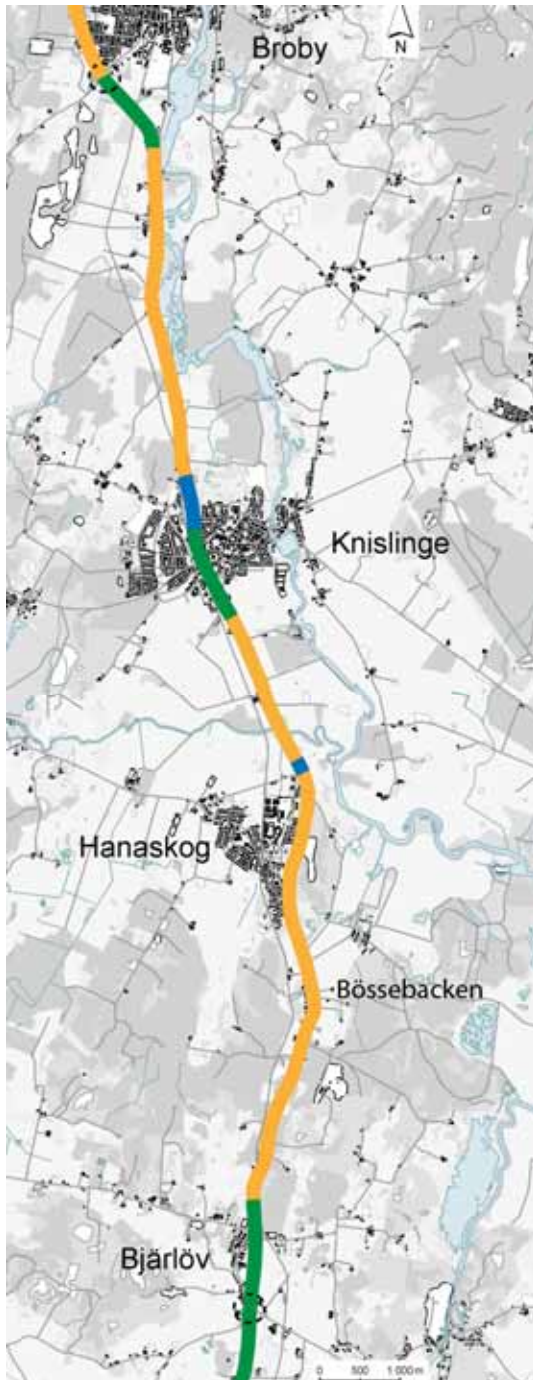
Norr om utredningsområdet är väg 19 utbyggd till mittseparerad 2+1-väg. Från cirkulationsplatsen vid väg 119 utanför Broby finns två körfält i norrgående riktning.

Väg 19 söder om Bjärlöv ner till trafikplats Härlöv har till stor del låg standard med en vägbredd på mellan 6,5 och 9 m samt hastighetsbegränsningen 70 km/h.



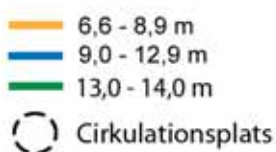
Vägnätet kring utredningsområdet.

Trafikteknisk standard



Vägbredder på befintlig väg.

Vägbredder



Förbi Bjärlöv finns ett cirka 1,4 km långt avsnitt med 13 m vägbredd, liksom på en cirka 1 km lång sträcka i södra delen av Knislinge samt på delen förbi Broby (1,1 km). Dessa tre sträckor utgör cirka 22 % av vägsträckan inom utredningsområdet.

På cirka 11,6 km (72 % av sträckan) är vägen mindre än 9 m bred.

Vägens profilstandard varierar. På flera ställen finns ”profilsvackor” som helt döljer mötande fordon. Vid några ställen medför lutningsförhållandena att korsningspunkterna blir svåra att överblicka. Så är exempelvis fallet vid södra anslutningen till Knislinge (söderifrån).

Ojämn profilstandard skapar extra svårigheter att förbättra vägen där bebyggelse kantar vägen. Ett tydligt sådant exempel är sträckningen genom Bössebacken respektive Hanaskog.



Befintlig väg 19 förbi Hanaskog.

Belysning

Vägbelysning finns idag genom Bössebacken, mellan Bössebacken och Hanaskog, genom Hanaskog samt genom Knislinge. Lokalt finns också belysning i cirkulationsplatserna vid Bjärlöv och Broby.

Trafikmängder och framkomlighet

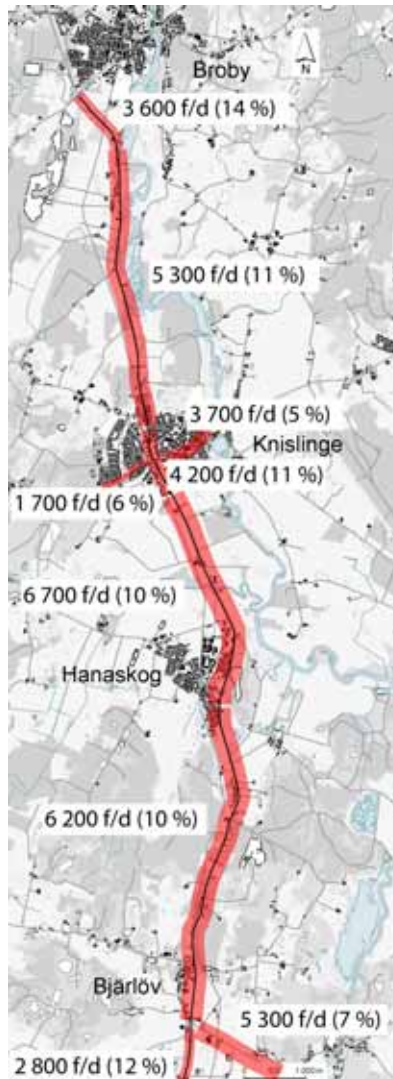
Trafikmängderna varierar mellan 3 600 och 6 700 fordon per medeldygn (f/d). De lägsta värdena finns längst i norr på delen mellan väg 2115 (Köpmannagatan in till Broby) och cirkulationen vid väg 119. Mellan Bjärlöv och Hanaskog går cirka 6 200 f/d och mellan Hanaskog och Knislinge 6 700 f/d. På genomfarten i Knislinge mellan de båda anslutningarna till väg 2054 (Kristianstadsvägen respektive Brobyvägen) går cirka 4 200 f/d. Norr om Knislinge fram till södra infarten till Broby är trafikmängden cirka 5 300 f/d. Andelen tung trafik ligger på cirka 10 %.

Söder om Bjärlöv minskar trafikmängden till 2 800 f/d. I dagsläget tar väg 118 hand om större delen (cirka 2/3) av trafikutbytet i riktning mot Kristianstad. Storleksordningen 2/3 av trafiken i nordsydlig riktning länkas av mot väg 118, där trafikmängden 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 Vägverket Region Skåne) utgår från antagandet att trafiken fortsätter att öka i samma takt som under de senaste 15 åren. Personbilstrafiken har räknats upp med 21 % och den tunga trafiken med 102% utifrån dagens trafikmängder. Den totala trafiken ökar därmed med cirka 30 %.

3 Översiktliga förutsättningar

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Senast uppmätta trafikmängder i fordon per årsmedeldygn (På väg 19 under 2006 och på övriga vägar under 2003-2005).



Bedömda trafikmängder 2030.

3 Översiktliga förutsättningar

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15

Den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 50 och 90 km/h. Hastighetsgränsen 50 km/h råder på delen genom centrala och norra Knislinge. Huvuddelen av sträckan från Hanaskog och söderut har 70 km/h. I övrigt råder 90 km/h. I december utfördes nya hastighetsgränser se bild nedan.

Sammantaget har cirka 40 % av sträckan inom utredningsområdet en hastighetsgräns på 70 km/h eller lägre (innan ny hastighetsöversyn utförd december 2009).

2008 beslutades om nya hastighetsgränser i Sverige, med möjlighet att också använda 40, 60, 80, 100 och 120 km/h. Under en första etapp genomfördes en översyn av hastighetsgränserna på de nationella vägarna med omskyltningar under hösten 2008.

Arbetet med hastighetsöversynen på övriga statliga vägar pågår. Vägverket har tagit fram förslag till nya hastighetsgränser som har varit ute på remiss. Omskyltningen har utförts under december 2009 för aktuell sträcka.

Vägverkets förslag innebär att hastighetsgränsen blir 80 km/h på hela sträckan mellan Bjärlöv och Broby (södra infarten), med undantag för delen genom Knislinge. På den mitt-separerade delen utanför Broby, norr om väg 2115 (Köpmannagatan), föreslås 100 km/h. På delen genom centrala och norra Knislinge föreslås 60 km/h.

Restiden på hela sträckan mellan Bjärlöv och Broby är cirka 12 minuter i dag och blir i princip densamma med föreslagna nya hastighetsgränser.



Tidigare hastighetsgränser.



I december nya utförda hastighetsgränser.

Trafiksäkerhet

Enligt olycksdatabasen STRADA har det under en 5-årsperiod (2004-2008) skett totalt 62 olyckor med personskada som följd på den aktuella sträckan för utredningen. Olyckorna är jämnt fördelade över hela vägsträckningen. Cirka två tredjedelar av olyckorna har skett på sträcka och de övriga i korsning eller cirkulation.

Vanligaste typen av olycka är singelolyckor med motorfordon, som står för en tredjedel av olyckorna. Upphinnandeolyckor är näst vanligast och därefter mötesolyckor och korsandeolyckor. Antalet olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade är få, totalt 6 stycken.

Totalt har 125 personer skadats i olyckorna. En av olyckorna var en dödsolycka där en fotgängare omkom efter att ha blivit påkörd i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen) i Knislinge. Sammanlagt 5 personer har blivit svårt skadade i 4 olika olyckor. Dessa har varit av typen fotgängar-, cykel-, mötes- och korsningsolyckor. 119 personer har skadats lindrigt.

Enligt uttag ur polisens registrering av viltolyckor har ett 70-tal olyckor med vilt rapporterats under 4-årsperioden 2005-2008. Antalet rapporterade olyckor har stadigt ökat år från år, framförallt olyckor med rådjur och vildsvin. Ungefär hälften är kollisioner med rådjur och drygt en tredjedel är kollisioner med vildsvin. Flest olyckor med vilt sker dels mellan Bjärlöv och Bössebacken samt vid Kviinge backe i Hanaskog. På sträckan finns idag inga viltstängsel.

Kollektivtrafik

Vägen mellan Bjärlöv och Broby utgör ett starkt regionbusstråk. Vägen trafikeras av Skåneexpressen 7 mellan Kristianstad och Älmhult med 10 turer per vardag och riktning samt av Pendeln, regionbusslinje 545, mellan Kristianstad och Broby, med 34 turer per vardag och riktning. Mellan Knislinge och Broby går också regionbusslinje 542 (Hässleholm-Broby-Glimåkra), med 9 turer per vardag och riktning.

Även skolbussar trafikerar vägen och ett flertal busshållplatser finns 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. Järnvägen är statligt ägd men används endast för godstrafik (till och från Tarkett i Hanaskog), med som mest ett tåg per vardag och riktning. Förutom vid viadukten (väg 19) strax norr om Bjärlöv sker samtliga korsningar med järnvägen Karpalund/Kristianstad - Hanaskog i plan. Befintlig järnvägsviadukt strax norr om Bjärlöv är idag "utdömd".

Järnvägen är i dåligt skick och i stort behov av upprustning. Eftersom trafiken är mycket liten i förhållande till vad erforderlig upprustning kostar, har Banverket fattat ett internt beslut att föreslå att järnvägstrafiken läggs ner. Förslaget skall skickas ut på remiss till alla berörda och ett formellt beslut väntas tas vid årsskiftet 2009/10. Eventuellt kan järnvägen tas över av annan part. Om järnvägen skall rivas upp kan detta ske först tre år efter att trafiken har upphört.

Med utgångspunkt från Banverkets 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 utgörs av granit. Utmed vägsträckningen förekommer sparsamt med berg i dagen. Berggrunden är överlagrad av mer eller mindre mäktiga jordlager.

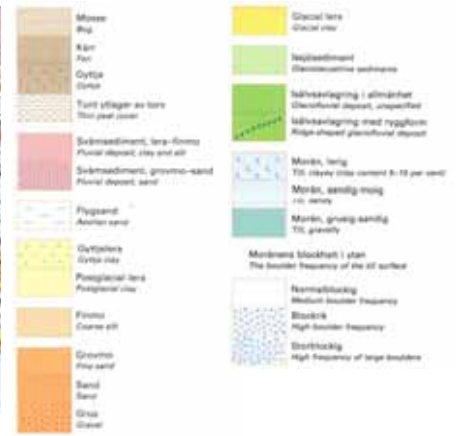
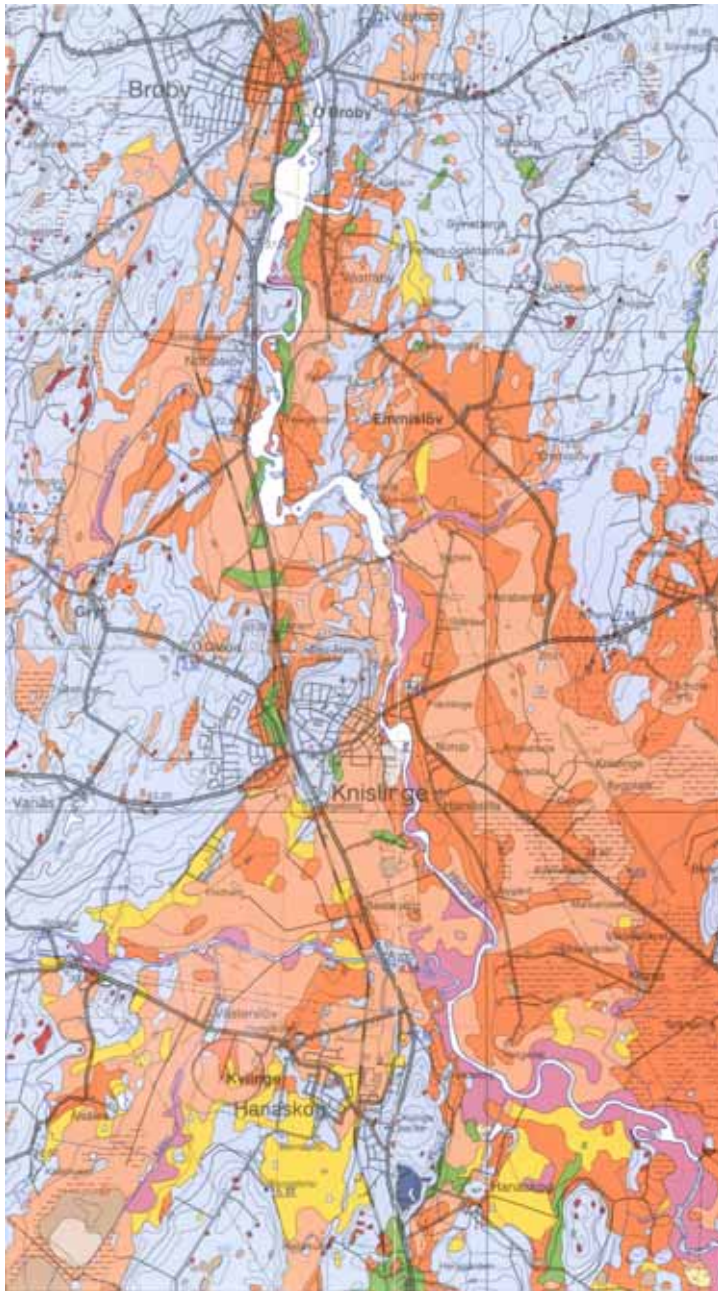
Sammansättning och uppbyggnad av jordlagren dimensionerar vägens grundläggning och påverkar miljön exempelvis vad avser genomsläpplighet till grundvatten.

I söder förekommer, från Vinnö och vidare norrut mot Hanaskog, 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 omväxlande sand, silt och morän.

I de norra delarna förekommer mest silt och sand, men på höjdryggarna dominerar morän. Lokalt kring Hanaskog och Knislinge förekommer lera. Organiska jordarter förekommer i begränsad omfattning vid lågpunkter i anslutning till Helge å.

3 Översiktliga förutsättningar

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objekt nr 88 1065
Datum 2009-12-15



Utdrag ur SGU's jordartskarta.

3.3 Befolkning och bebyggelse

Utredningsområdet ligger inom Kristianstads och östra Göinge Kommun. Kristianstads kommun har knappt 78 000 invånare, Östra Göinge kommun cirka 13 700.

Längs den aktuella vägsträckan finns ett antal byar och tätorter. Bjärlöv har knappt 200 invånare. Mellan Bjärlöv och Hanaskog finns både spridd och samlad bostadsbebyggelse längs vägen (ett 50-tal fastigheter), inte minst vid Bössebacken. Hanaskog har cirka 1 300 invånare, Knislinge och Broby cirka 3 000 vardera.

3.4 Landskapsbild

Slättområdena kring Helgeåsen upp mot Bjärlöv

Vid Bjärlöv möts slättlandskapet kring Helgeåsen och skogsmosaiklandskapet kring Bjärlöv och Hanaskog. Slätten höjer sig svagt mot Helgeåsens stråk som i stort följer den gamla vägen och samhällena. Här finns lättare jordar som varit i bruk sedan mycket lång tid tillbaka.

Skogsmosaiklandskap mellan Bjärlöv och Hanaskog

Vid Bjärlöv ändrar landskapet karaktär och övergår till ett mosaiklandskap med i huvudsak skogklädda moränjordskullar med insprängda mindre sedimentområden som är åker- och ängsmark. Här vidtar Göinges mellanbygd.

Slätten vid Almaån och Helge å, mellan Hanaskog och Knislinge

Här övergår landskapet åter till en jordbrukslätt som präglats av de två godsen Västerslöv och Hanaskog. Almaån och Helge å har slingrande lopp och kantas av alridåer. Tätorten Hanaskog ligger på västsluttningen av Kviinge backe som höjer sig lövskogklädd mitt i området.

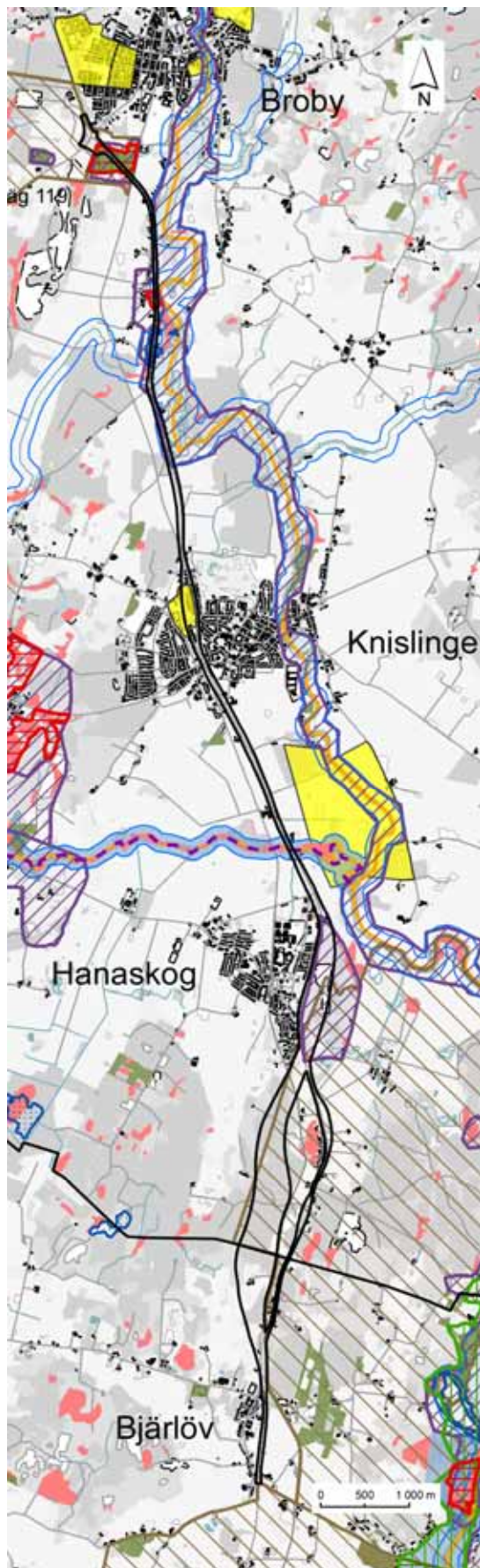
Helgeåns närområde mellan Knislinge och Broby

Slätten övergår här till ett svagt kuperat jordbrukslandskap. Helge å slingrar sig fram i landskapet kantad av alridåer och lövskogsdungar. Många möjliga utblickar mot Helge å som också är det viktigaste landmärket och orienteringsobjektet.



Väg 19 utmed Helge å.

3.5 Naturmiljö



Området mellan Bjärlöv och Broby har en bred variation av naturtyper: strandängar, betesmarker, lövskog, barrskog etc.

Almaån, norr om Hanaskog, hyser stora naturvärden och är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten med avseende på fisk och känsliga fågelarter. Almaån och Helge å hyser också Natura 2000-arten tjockskalig målarmussla, som även är skyddad enligt artskyddsförordningen.

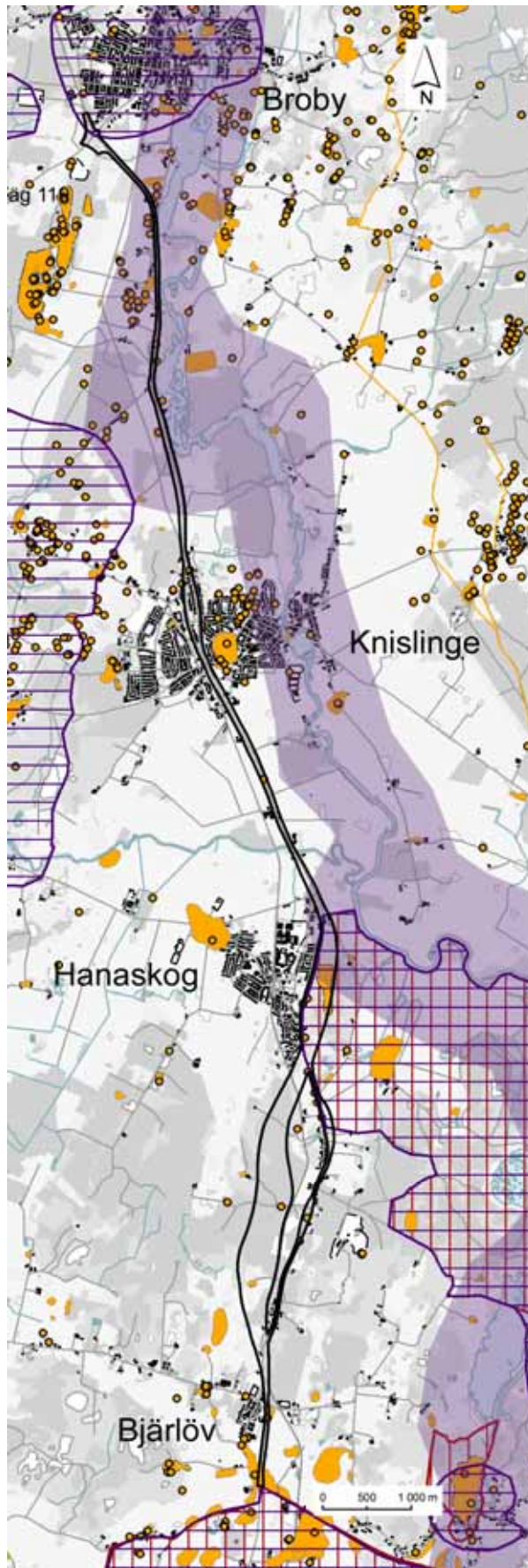
Vid Nöbbelöv finns ett litet naturreservat och tillika natura 2000-område ("Matsalycke"), som genomkorsas av nuvarande vägsträckning.

Området vid Mannagården, strax söder om Broby, har också ett mycket högt naturvärde samt är utpekad som ett natura 2000-område ("Mannagården"). Även där går nuvarande väg 19 rakt igenom området.

-  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

Förhöjda naturvärden, översikt för delen Bjärlöv-Broby

3.6 Kulturmiljö



Inom utredningsområdet tangeras riksintresseområdet Araslövs farmer, som sträcker sig upp till cirkulationsplatsen söder om Bjärlöv. Och vid Hanaskog berörs riksintresset Hanaskog-Ballings-torp-Hanaholm. Båda områdena innehåller objekt som speglar flera historiska epoker. Utöver dessa riksintresseområden upptas stråket längs med Helge å och området kring Vanås, Gryt och Östra Olinge som en värdefull helhetsmiljö i länsstyrelsens kulturmiljövårdsprogram.

Hela området utmed befintlig väg 19 i allmänhet och väster om Knislinge i synnerhet är rikt på lämningar i form av gravar och boplatser. Det största järnåldersgravfältet finns vid Röalycke, sydväst om Bjärlöv, med ett 40-tal resta stenar.

För att läsa mer om Araslövsfarmer hänvisas till den översiktliga arkeologiska utredningen.



Förhöjda kulturmiljövärden, översikt för delen Bjärlöv-Broby

3.7 Markanvändning

3.7.1 Kommunalplaner

Utredningsområdet ligger inom två kommuner; Kristianstads och Östra Göinge kommuner. Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jord- och skogsbruksmark med en förhållandevis låg grad av exploatering.

Kring Hanaskog anger översiktsplanen ett område där fördjupning av översiktsplanen avses göras (R3) och där detaljplanekrav avses hävdas. Området omfattar tätorten samt ett område i huvudsak väster om väg 19. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupad översiktsplan för tätorten.

Preliminära områden för tätortsexpansion redovisas i översiktsplanen direkt sydost om Hanaskog, väster om väg 19.

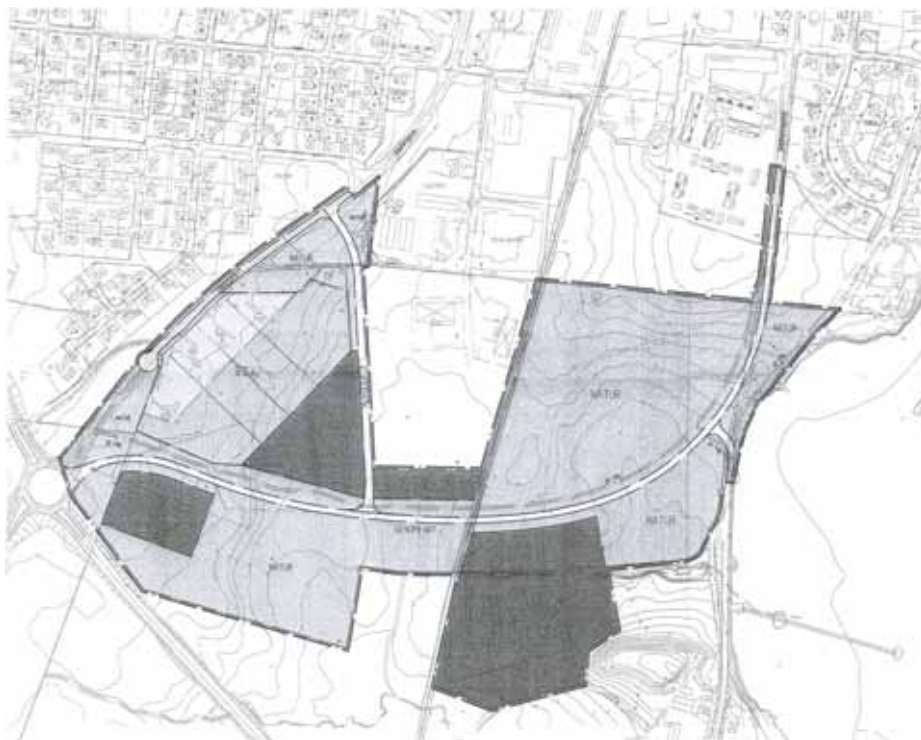
Hanaskogs tätort omfattas av detaljplan.

Kring tätorterna Broby och Knislinge anger översiktsplanen områden där fördjupning av översiktsplanen avses göras, R1 respektive R2, och där detaljplanekrav avses hävdas. Området omfattar tätorterna samt ett område runt dessa. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupad översiktsplaner för tätorterna.

Nya områden för tätortsexpansion redovisas i översiktsplanen öster om korsningen mellan väg 19 och väg 119 i Broby samt direkt söder om Knislinge väster om väg 19.

Såväl Knislinge som Broby tätort omfattas av detaljplan.

En förutsättning i denna utredning har varit Östra Göinge kommuns detaljplan för ny infart till Broby. Utdrag ur detaljplan (samrådshandling oktober 2002) redovisas nedan.



Planerad ny infart till Broby. Utdrag ur detaljplan (samrådshandling oktober 2002).

4 STUDERADE ALTERNATIV

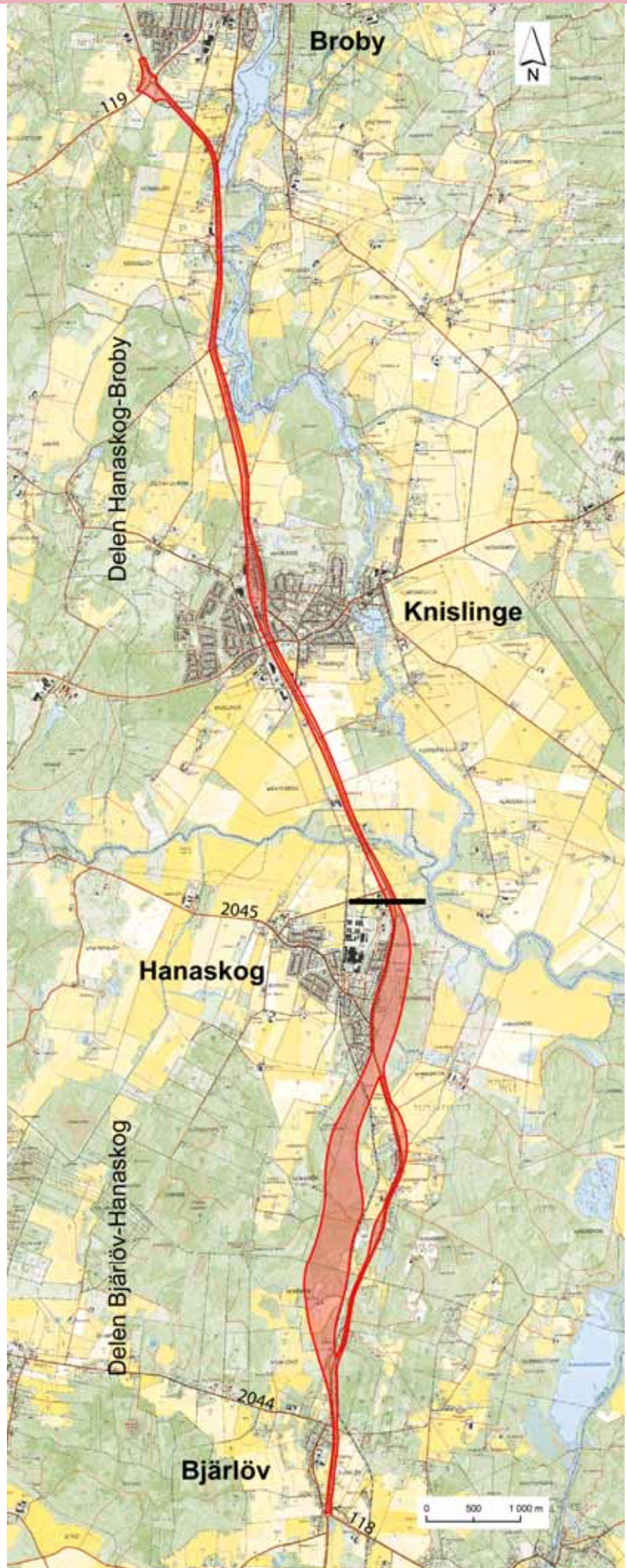
4.1 Avgränsningar

Den geografiska omfattningen sträcker sig från cirkulationsplatsen söder om Bjärlöv till cirkulationsplatsen i korsningen med väg 119 vid Broby, se figur intill. Hela sträckan är cirka 17 km lång.

I denna vägutredning har korridorerna i stor 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.

Flertalet av de tidigare utredda och bortvalda korridorerna har inte tagits med i den nya vägutredningen. De valdes bort på så goda grunder att Vägverket även idag gör samma bedömning och det kan därmed inte anses meningsfullt att utreda dessa på nytt. Detta ställningstagande från Vägverket har även föregåtts av samråd med länsstyrelsen. Det har även genomförts ett antal investeringar utifrån de tidigare valda korridorerna, exempelvis cirkulationsplatserna vid Bjärlöv och Broby har byggts, som också bidrar till den avgränsning som gjorts.

Vägutredningens geografiska utsträckning och korridorer mellan Bjärlöv och Broby.



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.

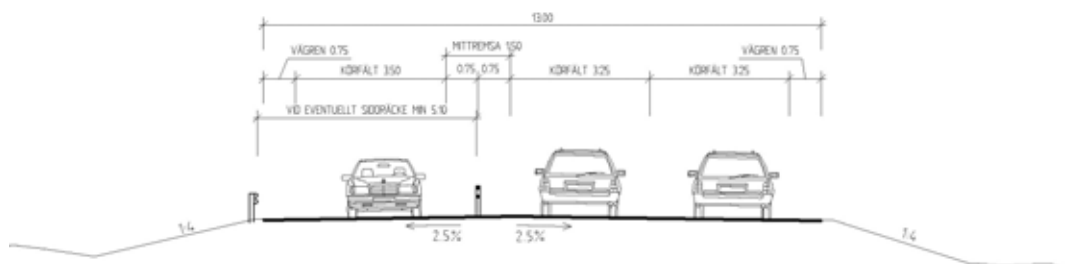
När det gäller vägteknisk standard beaktas tekniska aspekter såsom vägbredd, antal körfält, korsningstyper, maximal lutning, kurvradier, eventuell separering av gång- och cykeltrafik med mera enligt Vägverkets och Sveriges kommuner och Landstings utformningsregler Vägars och gators utformning (VGU). 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 och på delen mellan Bjärlöv och Broby är trafikmängderna förhållandevis stora. 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.

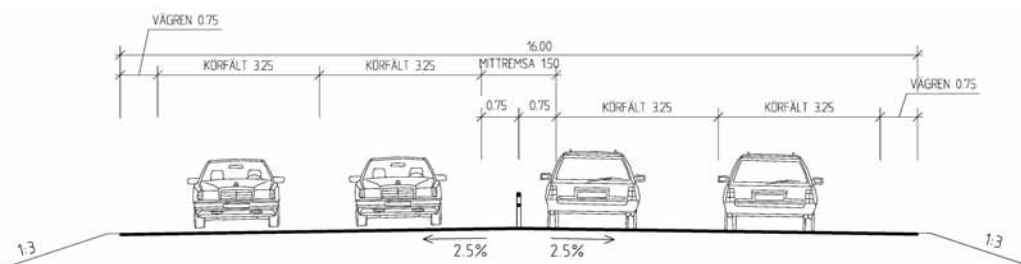
Vägverket har som utgångspunkt i projektet att den önskade standarden ("målstandard") är en mötesfri landsväg, anpassad för 100 km/h och omkörningsfält. Andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40%. Det innebär att vägen förses med mitträcke och får återkommande omkörningsfält. Omkörningsfälten kan ligga så att man får 1+1, 2+1 alternativt 2+2 körfält beroende på behov och förutsättningarna på respektive sträcka.



Mötesfri landsväg med omkörningsfält, 2+1 körfält.



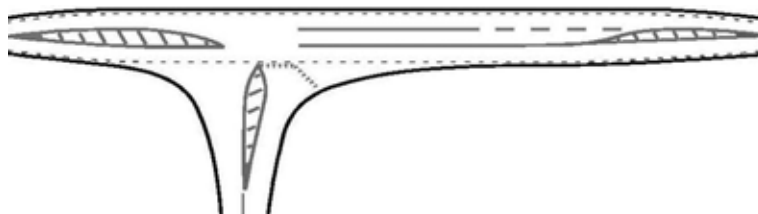
Typsektion mitträckesväg med omkörningsfält på en sida 2+1 körfält (13,0 m bred).



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 delas upp i två förskjutna trevägskorsningar och/eller kan lokala hastighetsänkningar bli aktuella. Hastighetsänkande åtgärder på huvudvägen kan då vara till exempel sidoförskjutningar eller Automatisk Trafiksäkerhets Kamera (ATK).



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



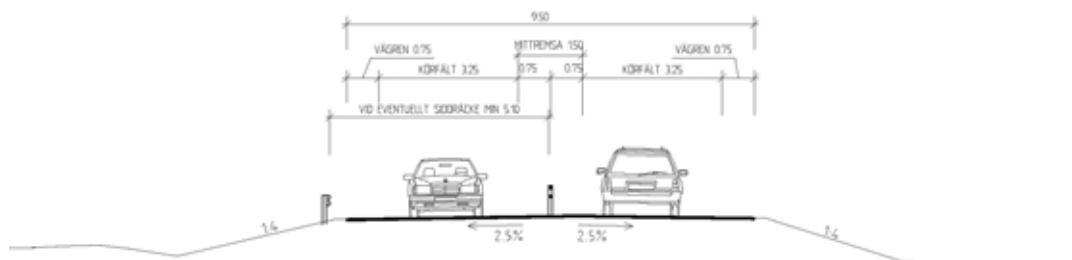
Exempel på hastighetsänkande åtgärd i plankorsning (Väg 23 utanför Ballingslöv).

Korsningar och anslutningar bör samlas upp och placeras i övergångssträckor så långt det är möjligt. Detta för att få så få "hål" i raketet 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 sköglor. Öglor bör om möjligt undvikas och 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.

På sträckor där vägen medför stora konflikter med omgivande bebyggelse kan alternativ standard prövas i form av mötesfri landsväg med mindre andel sträcka med omkörningsfält (så kallad gles 2+1-väg). En gles 2+1-väg består huvudsakligen av en 9,0-9,5 m bred tvåfältsväg (1+1 körfält) med mitträcke med mer glest återkommande omkörningssträckor. Andelen sträcka med möjlighet till omkörning kan i detta fall vara 15-25%. Denna utformningsstandard ger också möjlighet till hastighetsgränsen 100 km/h om linjeföringen tillåter.



Typsektion 1+1 körfält med mitträcke (9.5 m).

Även gles 2+1-väg med mitträcke ger god trafiksäkerhet men framkomligheten är naturligt nog något lägre. Den smalare enfältssektionen innebär bl.a. sämre möjligheter att passera stillastående fordon, mer störningar vid driftjobb, sämre förutsättningar för uttryckningstrafik och ökat beläggningsslitage. Korsningar och anslutningar hanteras på samma sätt men då längden tvåfältssträckor är kortare blir behovet av sidovägar lägre.

Parkeringsfickor för nödstopp och för att möjliggöra för långsamtgående fordon att släppa förbi bakomvarande trafik, bör övervägas på långa enfältiga sträckor. Vändmöjligheter för uttryckningsfordon 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 m.m. 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 Bjärlöv-Broby är indelad i delsträckor Bjärlöv-Förbi Hanaskog resp Hanaskog – Broby.

För varje delsträcka beskrivs Nollalternativet, det vill säga om inget görs, möjligheten att rusta upp befintlig väg (Alternativ nollplus) samt i förekommande fall 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. För att göra sträckan och kartorna överskådlig har man sedan delat in resp delsträcka i mindre etapper;

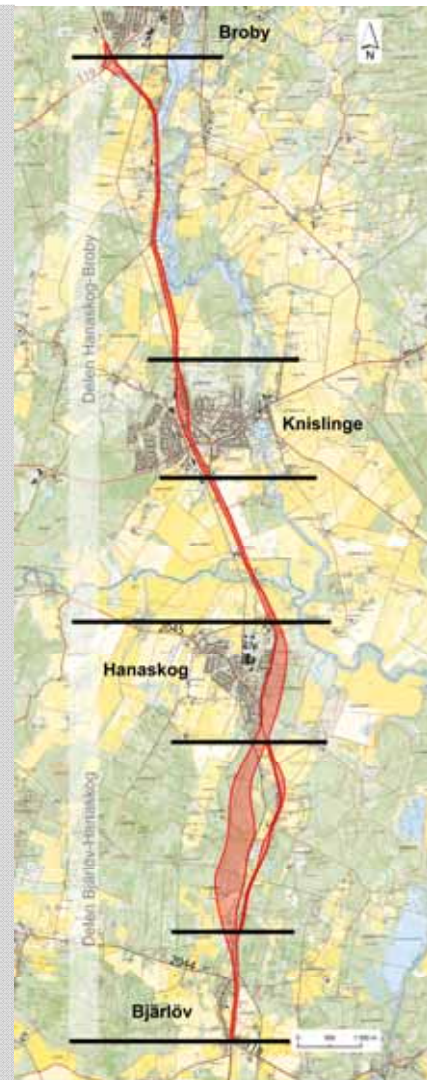
Delen Bjärlöv-Förbi Hanaskog

- Förbi Bjärlöv
- Mellan Bjärlöv och Hanaskog
- Förbi Hanaskog

Delen Hanaskog-Broby

- Mellan Hanaskog och Knislinge
- Genom Knislinge
- Mellan Knislinge och Broby

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 Bjärlöv – Förbi Hanaskog

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. 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.

Förbi Bjärlöv

Från cirkulationsplatsen i korsningen med väg 118 och förbi Bjärlöv finns ett avsnitt med 13 m bred väg och god standard på linjeföringen. På detta avsnitt kan befintlig väg byggas om till mitträckesväg (2+1-körfält). Korsningen med väg 2044 mot Övarp samt den enskilda vägen mot Fridarp behöver förbättras och göras mer trafiksäker (målade refuger och vänstervängskörfält). Här finns också ett behov av en planskild gång- och cykelpassage till busshållplatser och Bjärlövs idrottsplats, som ligger på östra sidan av väg 19 men vars vagnplan ligger på västra sidan i norra delen av byn.

Med nuvarande läge på korsningen med väg 2044 mot Övarp och den enskilda vägen mot Fridarp blir sträckan med två körfält mellan denna korsning och cirkulationsplatsen vid väg 118 begränsad till cirka 600 m, vilket är för kort för att ge goda omkörningsmöjligheter. Det är också begränsat utrymme på främst västra sidan av korsningen vilket försvårar möjligheten att anlägga en planskild GC-passage invid en plankorsning här. Ett alternativ är att stänga korsningen och låta den enskilda vägen mot Fridarp passera planskilt under väg 19 och samtidigt fungera som GC-anslutning till busshållplatser och idrottsplats. Både väg 2044 och den enskilda vägen mot Fridarp når då väg 19 via väg 2042 genom Bjärlöv till cirkulationsplatsen. Konsekvenser av detta är dock sämre tillgänglighet till både Bjärlöv, Idrottsplatsen och övriga området öster om väg 19 samt ökad trafik på väg 2042 genom Bjärlöv. Utformning och konsekvenser måste studeras ytterligare i det fortsatta planeringsarbetet. Tvåfältssträckan kan med denna lösning bli cirka 1,4 km lång och föreslås bli i norrgående riktning.

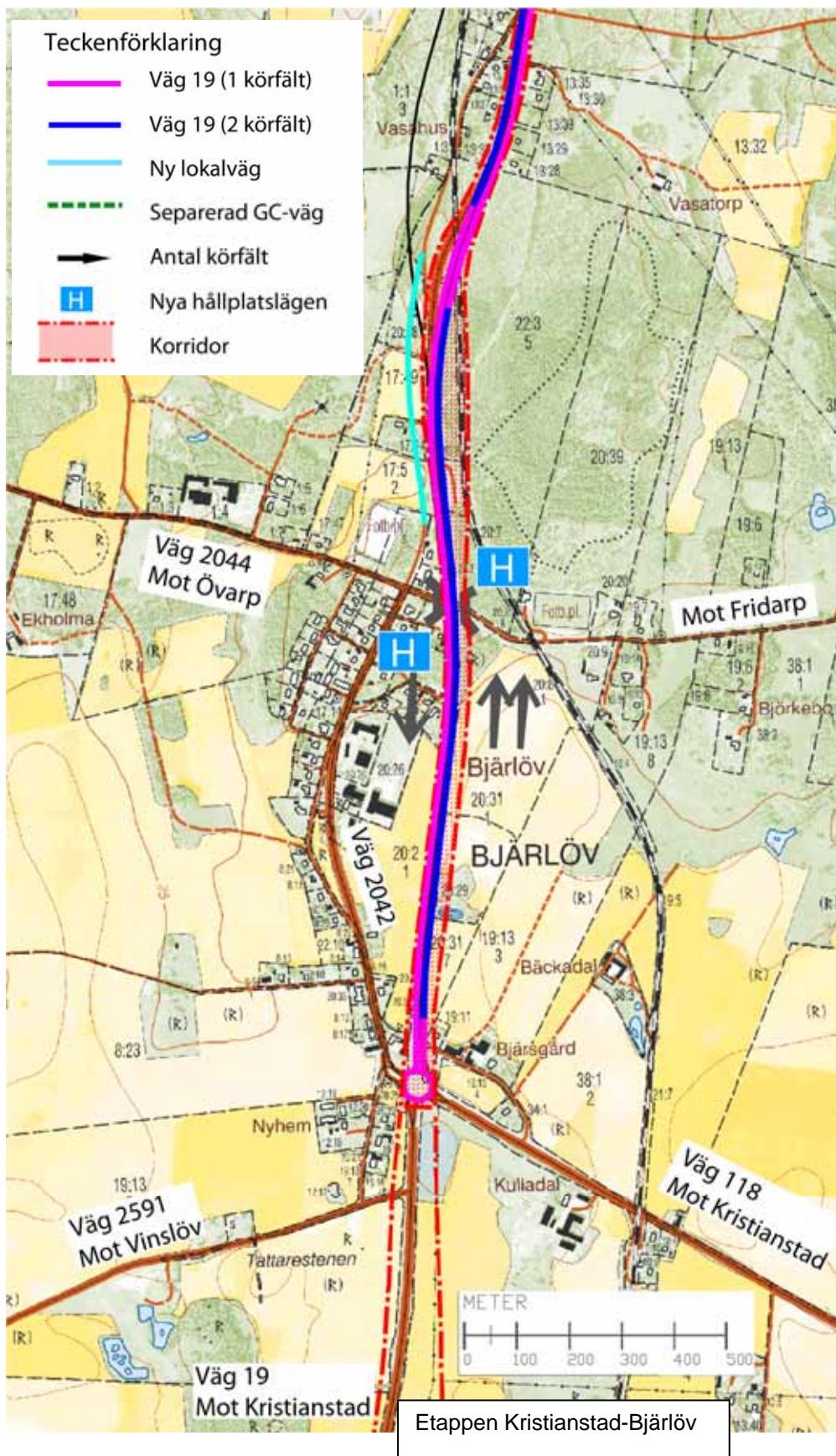


*Befintlig väg 19 förbi
Bjärlöv*

4 Studerade alternativ

Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Exempel på sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).

Mellan Bjärlöv och Hanaskog

En stor del av sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog kantas av bebyggelse. Möjligheterna till förbättringar är därför begränsade. Nuvarande väg har en varierad bredd, för det mesta mellan 7-7,5 m. Linjeföringen har relativt låg standard och medger inte hastighetshöjning till mer än 80 km/h.

Befintlig järnvägsbro är drygt 7 m bred och ligger dessutom snett i förhållande till önskad sträckning av vägen. Järnvägsbron förutsetts rivas och om järnvägen skall vara kvar ersätts nuvarande järnvägsbro med en plankorsning.

Att öka hastigheten till 100 km/h med en 13 m bred 2+1-väg innebär breddning av vägen och uträtning av kurvor, backar och svackor och kan inte åstadkommas utan stora intrång. Behovet av åtgärder är omfattande och innebär i princip en total ombyggnad av vägen på stora delar av sträckan.

Bland annat i norra delen av Bössebacken finns en tvär kurva. Om god standard på linjeföringen skall uppnås innebär uträtningen av denna ett intrång i allén längs vägen in till Hanaskogs gård.



Befintlig väg 19 i Bössebacken.

Omkring 60 fastigheter har idag sina tillfartsvägar anslutna till väg 19 längs sträckan. Det finns cirka 30 korsningar och anslutningar, varav 10 västerut och 20 österut. Med en mitträckesväg måste antalet anslutningar minskas. Det bedöms vara möjligt att få ner antalet anslutningar till 10-15 stycken, vilket dock innebär att ett omfattande nät av nya sidovägar måste byggas upp. Ett flertal av dessa kvarvarande anslutningar bedöms finnas på sträckor med 2+1 körfält, där s.k. öglor bör anläggas för att undvika vänstersvängar. Delen mellan Bjärlöv och Hanaskog rymmer i detta alternativ två delsträckor med 2+1 körfält på ca 1,4 km i vardera riktning.

Anslutningarna mot Hökaröd och mot Ballingstorp på avsnittet förbi Dammmuset föreslås utformas med vänstersvängskörfält.

I södra delen av Hanaskog ansluts väg 2045 till väg 19 i en trevägskorsning med vänstersvängskörfält.

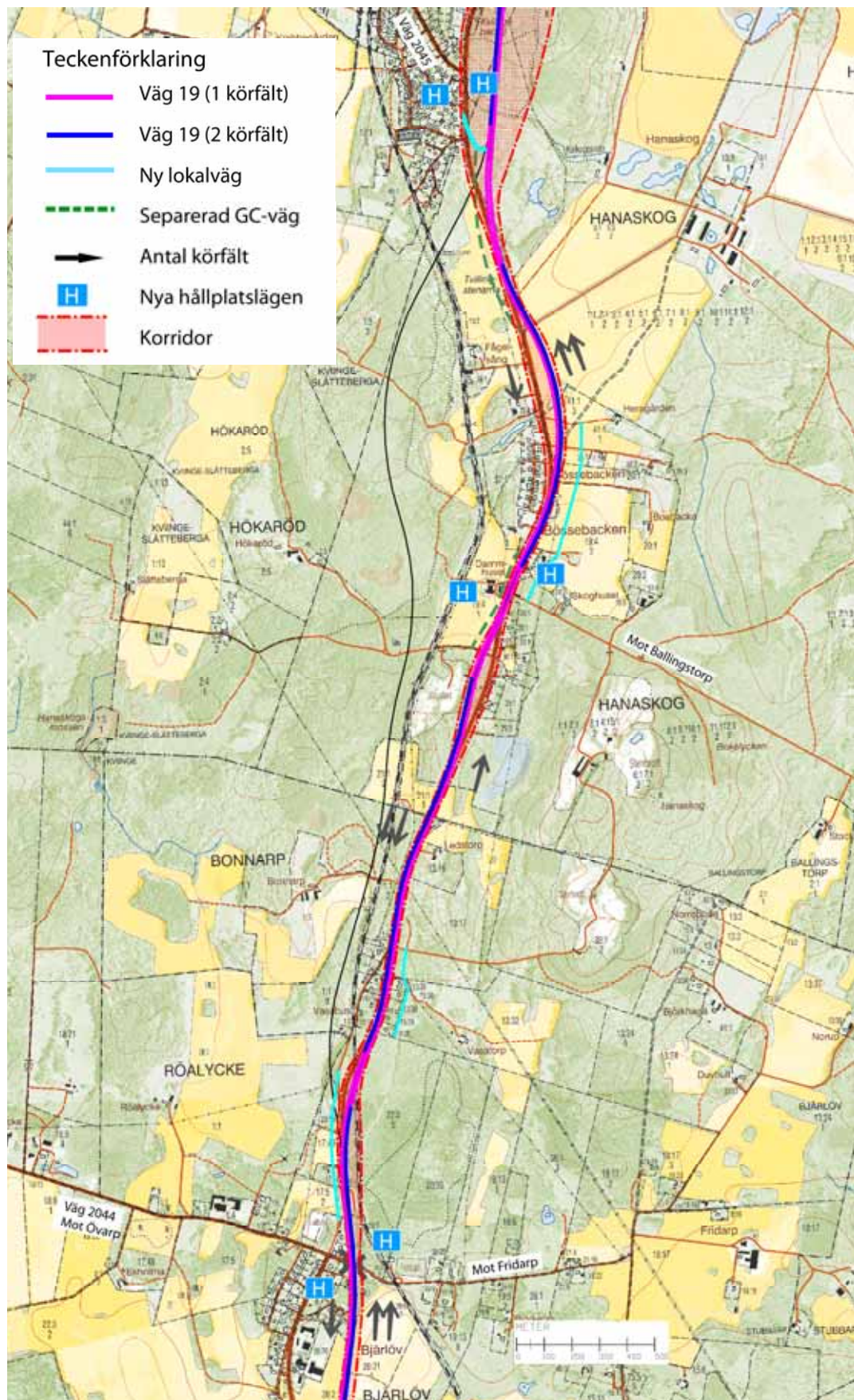
En gång- och cykelväg planeras mellan Bössebacken och Hanaskog. En avsiktsförklaring för detta finns påskrivet mellan Östra Göinge kommun och Vägverket. Med en ombyggnad av vägen i befintlig sträckning ökar behovet av cykelvägen då hastigheten på vägen ökar. Befintliga och nya sidovägar kan delvis nyttjas för gående och cyklister. I vilken utsträckning beror dock på utformningen av sidovägnätet. En ny gång- och cykelväg behöver anläggas mellan väg 2045 i Hanaskog och norra delen av Bössebacken samt förbi Dammmuset i den södra delen. Om järnvägen läggs ner enligt förslag från banverket kan en gång- och cykelväg anläggas på befintlig banvall hela vägen mellan Bjärlöv och Hanaskog.

På sträckan föreslås de två hållplatserna Dammmuset resp Bössebacken slås ihop till en hållplats, vilken kommer att handikappanpassas.

4 Studerade alternativ

Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).

Ett alternativ till vanlig 2+1-väg är så kallad **gles 2+1-väg** med mitträcke. På en gles 2+1-väg är andelen sträcka med omkörningsfält lägre och vissa sträckor består av en 9,0-9,5 m bred tvåfältsväg (1+1 körfält) med mitträcke.

Med något lägre krav på linjeföring (normal standard vid ombyggnad av väg) är det lite lättare att anpassa vägen till omgivningen och den kan i större utsträckning följa befintlig vägsträckning.

Omkörningssträckor (cirka 700 m långa) kan placeras dels mellan vägarna mot Bonnarp och Hökaröd söder om Bössebacken och dels mellan Bössebacken och Hanaskog. Restande delar utförs med 1+1 körfält.

Även med gles 2+1-väg måste vägen både breddas från dagens 7-7,5 m och få förbättrad linjeföring. Vid korsningar med behov av vänstersvängskörfält behövs en vägbredd på 12,5 – 13 m. Detta är aktuellt vid korsningar med enskilda vägar (mot Hökaröd och mot Ballingstorp) och möjligen också vid vissa mindre anslutningar om s.k. öglor inte kan anläggas. Antalet korsningar och anslutningar bör minskas också med gles 2+1-väg. Dessa hanteras i princip på samma sätt som med vanlig 2+1-väg. Med 1+1 körfält längs en större andel av vägen kan dock fler anslutningar vara kvar och behovet av sidovägar är därför mindre.

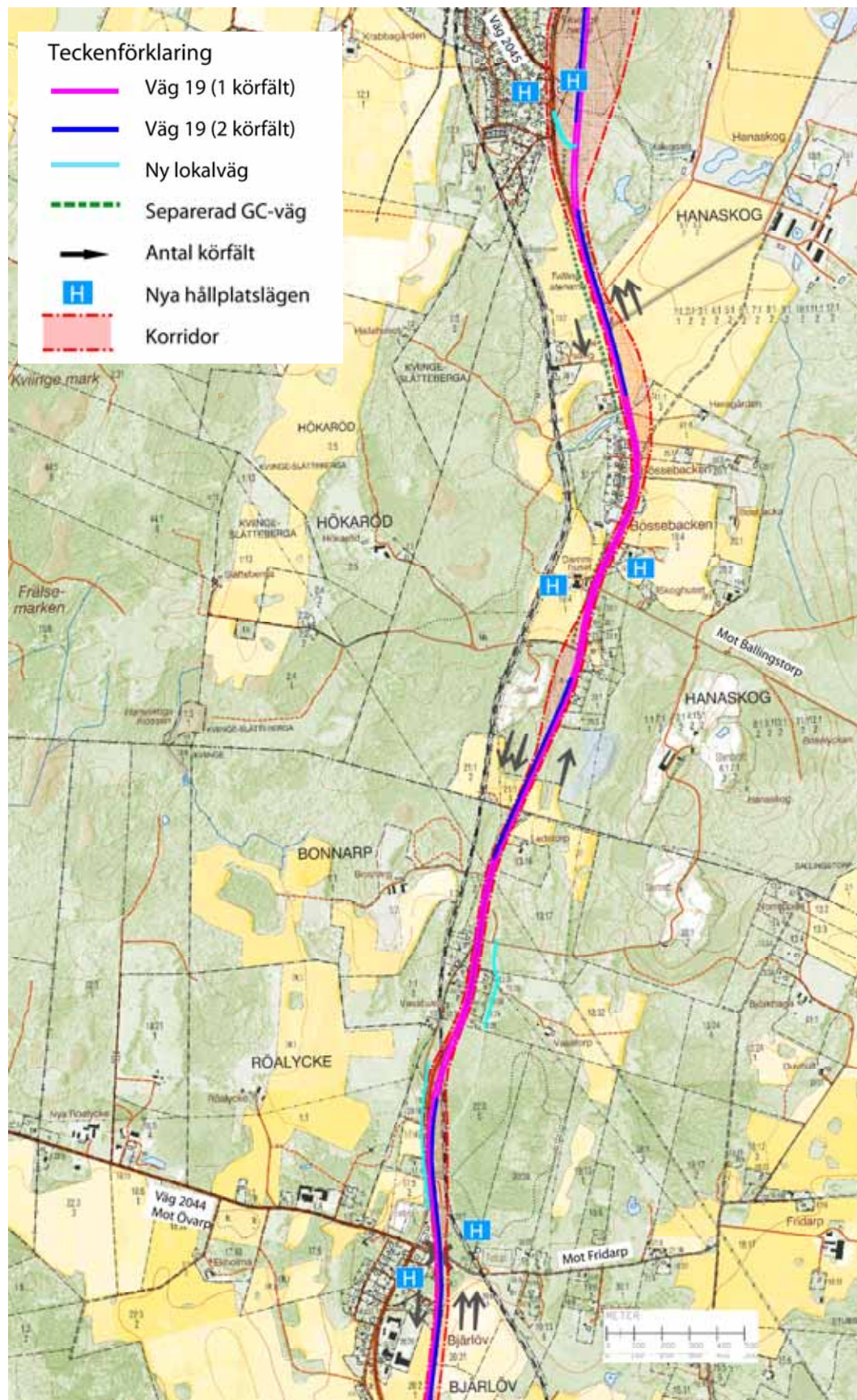
På delen förbi Bössebacken föreslås hastigheten begränsas till 80 km/h.

Sammantaget blir intrången något mindre omfattande än med vanlig 2+1-väg till följd av mindre breddning, kortare sträckor med 2+1 körfält och färre sidovägar. Konsekvenserna av intrången blir också något mindre, inte minst till följd av att omkörningssträckorna kan förläggas på delar där vägen inte kantas av bebyggelse.

4 Studerade alternativ

Delen Bjärlov – Förbi Hanaskog

Väg 19, delen Bjärlov – Broby
Vägutredning, objekt nr 88 1065
Datum 2009-12-15



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med gles 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).

Förbi Hanaskog

Förbi Hanaskog går nuvarande vägsträckning längs bebyggelsen i östra kanten av samhället. Öster om vägen ligger Kviinge backe, ett omtyckt strövområde. På östra sidan finns också tre bostadsfastigheter. Nuvarande linjeföring innehåller två besvärliga avsnitt. Ett omedelbart norr om väg 2045 där profilstandarden ungefär motsvarar minimiradie för 70 km/h. Längre norrut finns en profilsvacka som döljer mötande fordon.

Nuvarande vägbredd är cirka 7 m, det vill säga vägområdet måste fördubblas enbart med hänsyn till vägbanebredden. Till detta kommer behovet av bullerskydd för bebyggelsen väster om vägen.

Profilmförbättringar för att kunna ha 100 km/h innebär en sänkning av vägen på som mest cirka 4-5 m, vilket i princip innebär en total ombyggnad av vägen på stora delar av sträckan och en bredd på vägområdet på cirka 45 m inklusive slänter.

Väggkorridoren är cirka 300 m bred förbi Kviinge backe för att kunna inrymma möjligheter att åstadkomma en sträckning som ger så små intrång och störningar som möjligt. Ett östligt läge innebär inlösen av 1-2 fastigheter och stort intrång i skogsbacken. Ett västligt läge i korridoren innebär mindre intrång i skogsbacken men inlösen av 5-6 fastigheter. Den exakta sträckningen och utformningen samt dess konsekvenser måste studeras ytterligare i det fortsatta projekteringsarbetet.



Befintlig väg 19 vid Hanaskog.

Profilsänkningen gör det möjligt att utan större förhöjningar anlägga en gångbro över vägen vilket ökar tillgängligheten till Kviinge backe från samhället och möjliggör att behålla 100 km/h förbi detta avsnitt.

I norra delen av Hanaskog ansluts väg 2046 i en plankorsning med vänstersvängskörfält i nuvarande läge. Sträckan mellan tillfarterna till samhället medger en 2-fältssträcka på cirka 1,6 km. Två körfält föreslås här i södergående riktning bland annat med hänsyn till lutningen uppför Kviinge backe.

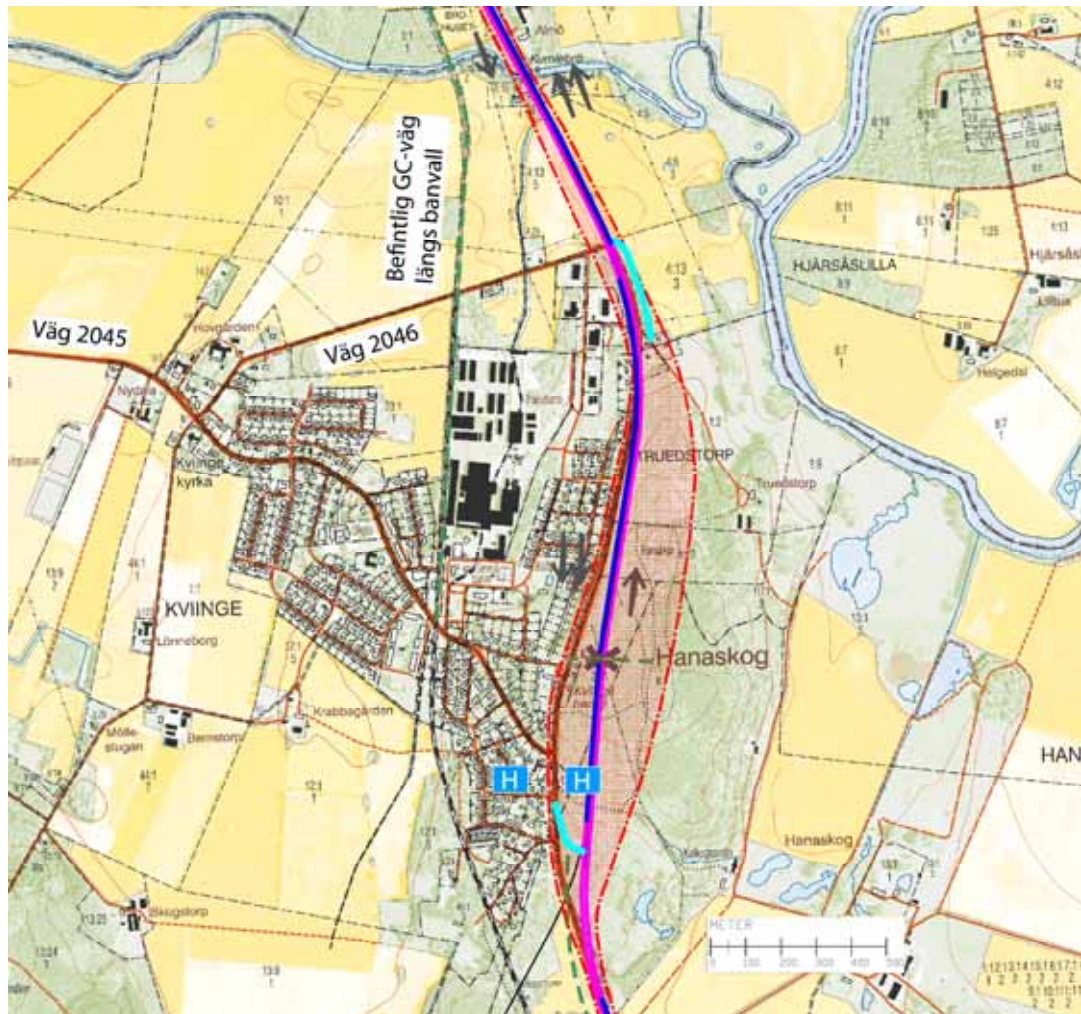
All busstrafik utom expressbussarna går inom Hanaskog och ansluter till väg 19 via vägar 2045 i söder och 2046 i norr.

För gång- och cykeltrafiken finns parallella gator inne i samhället.

4 Studerade alternativ

Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).

Teckenförklaring

-  Väg 19 (1 körfält)
-  Väg 19 (2 körfält)
-  Ny lokalväg
-  Separerad GC-väg
-  Antal körfält
-  Nya hållplatslägen
-  Korridor

4.4.3 Alternativ Ny sträckning

Förbi Bjärlöv

På delen förbi Bjärlöv utreds inte något alternativ i ny sträckning. Tidigare studerad sträckning i väster har i tidigare beslut förkastats.

Mellan Bjärlöv och Hanaskog

Korridoren för ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog släpper nuvarande vägsträckning strax söder om befintlig järnvägsviadukt och går sedan väster om järnvägen till strax söder om Hanaskog där den passerar järnvägen.

I detta alternativ kan korsningen med väg 2044 mot Övarp samt den enskilda vägen mot Fridarp med fördel slås ihop med korsningen med befintlig väg mot Bössebacken och utformas som en fyrvägs korsning med vänstervängskörfält cirka 250 m norr om befintligt läge. Väg 2044 kan då få en ny sträckning strax väster om grusplanen i norra delen av Bjärlöv fram till väg 19. Hastigheten på väg 19 bör lokalt vid den nya korsningen sänkas till 80 km/h.

Om järnvägen är kvar passeras den med en plankorsning strax söder om Hanaskogs samhälle.

Anslutningarna till befintlig väg 19 (till Bössebacken) och till väg 2045 (till Hanaskog) föreslås utformas som två förskjutna 3-vägs korsningar med vänstervängskörfält.

I anslutning till korsningen finns också ett behov av en planskild gång- och cykelpassage för oskyddade trafikanter mellan Hanaskog och Bössebacken. En gång- och cykeltunnel föreslås placeras söder om korsningen och nya gång- och cykelvägar anläggs med anslutning till vägen mot Bössebacken, till strövområdet söder om Hanaskog, till Brukshundsklubben samt till de nya busshållplatser som föreslås anläggas i södra Hanaskog längs väg 2045.

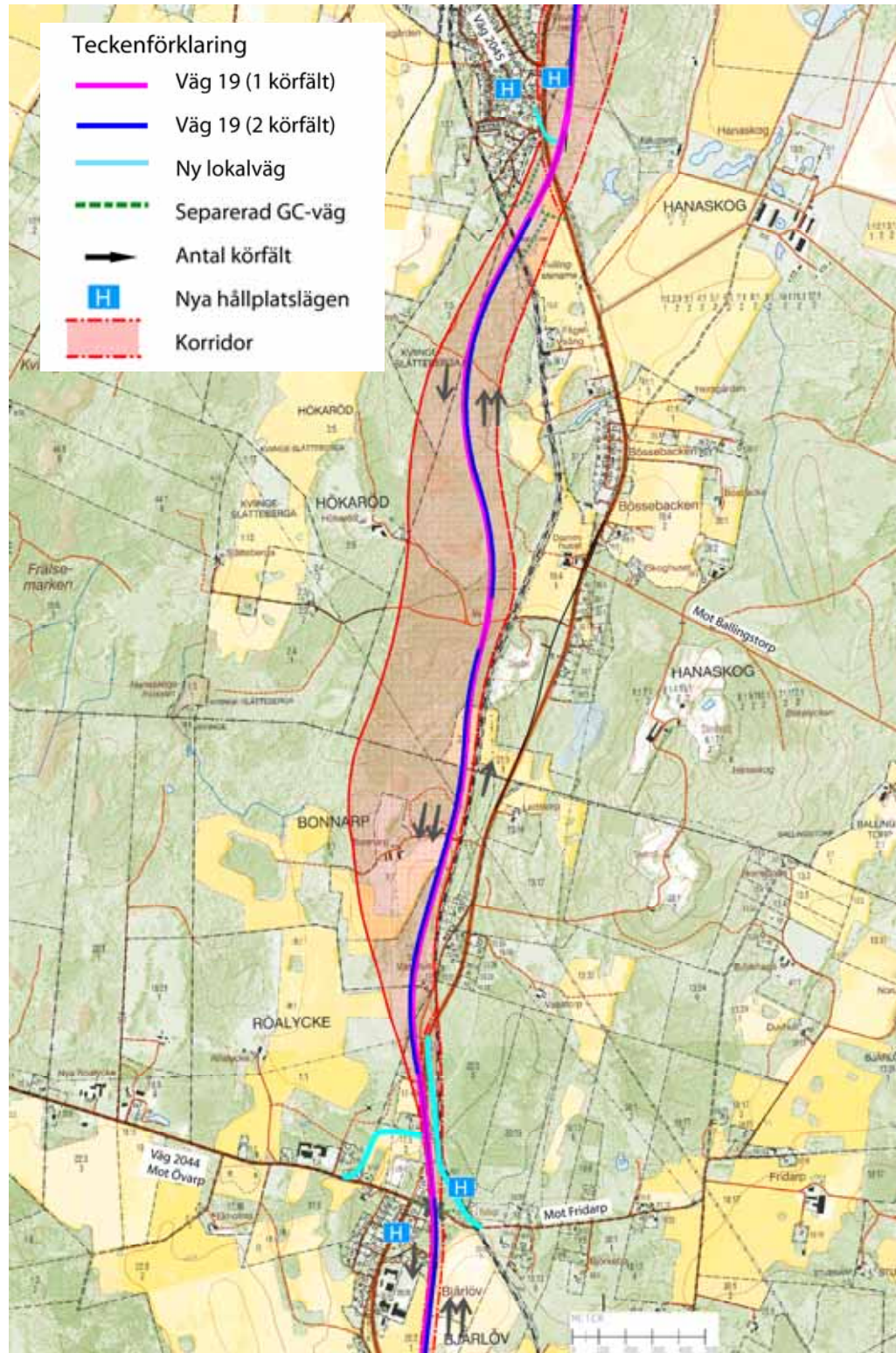
Korridoren är upp till 500 m bred för att kunna inrymma möjligheter att kunna åstadkomma en sträckning som ger så små intrång och störningar som möjligt. Avsnittet rymmer två delsträckor med 2+1 körfält, den södergående på cirka 1,6 km och den norrgående på 1,5 km, med övergångssträcka vid korsningen med vägen mot Hökaröd.

Korridoren innebär en sträcka med mycket få anslutningar. Befintlig väg fungerar i detta alternativ som lokal väg för främst de boende längs sträckan. Vägen kan därför dras in som allmän och bli enskild väg. Vägen ger också möjlighet för långsamgående fordon och oskyddade trafikanter att undvika mitträcksvägen. Inga ytterligare gång- och cykelvägar föreslås därför anläggas i detta alternativ. Om järnvägen läggs ner finns dock möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg på banvallen hela vägen mellan Bjärlöv och Hanaskog.

Med väg 19 i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog är det enligt Skånetrafiken troligt att både Skåneexpressen 7 och linje 545 trafikerar den nya vägen. Detta innebär att hållplatserna Bjärlöv Norra, Damhuset och Bössebacken läggs ner och att boende längs befintlig väg hänvisas till hållplatserna i Bjärlöv samt eventuellt till en ny hållplats i södra Hanaskog, beroende på den nya vägsträckningens läge i korridoren, där planskilda passager skapas. Som längst blir det cirka 2 km till närmaste busshållplats.

Förbi Hanaskog

På delen förbi Hanaskog utreds inte något alternativ i ny sträckning förutom de varianter som beskrivs under alternativ Nollplus. Ett västligt förbifartsalternativ vid Hanaskog har i tidigare skede förkastats.



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i ny sträckning (Alternativ Ny sträckning).

4.5 Delen Hanaskog – Broby

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.

4.5.2 Alternativ Nollplus

Mellan Hanaskog och Knislinge

Norr om Hanaskog finns goda möjligheter att förbättra befintlig väg till 2+1-väg med mitt-räcke. Sträckan har relativt få anslutningar, nästan ingen närliggande bebyggelse och har till största delen bra standard på linjeföringen. Vid passagen av Almaån behöver dock en ny bro byggas och profilen förbättras.



Befintlig väg 19 vid passagen av Almaån.

Sträckans längd rymmer två kortare sträckor med 2+1 körfält, på knappt 1,0 km vardera. Övergångssträckan placeras lämpligen vid anslutningen till Beateberg som kan utformas med vänstersvängskörfält.

För att underlätta vänstersvängen från väg 2046 från Hanaskog och norrut på väg 19, inte minst för den omfattande busstrafiken, föreslås att ett accelerationsfält för dessa vänstersvängande anläggas som sedan övergår i normal tvåfältssträcka.

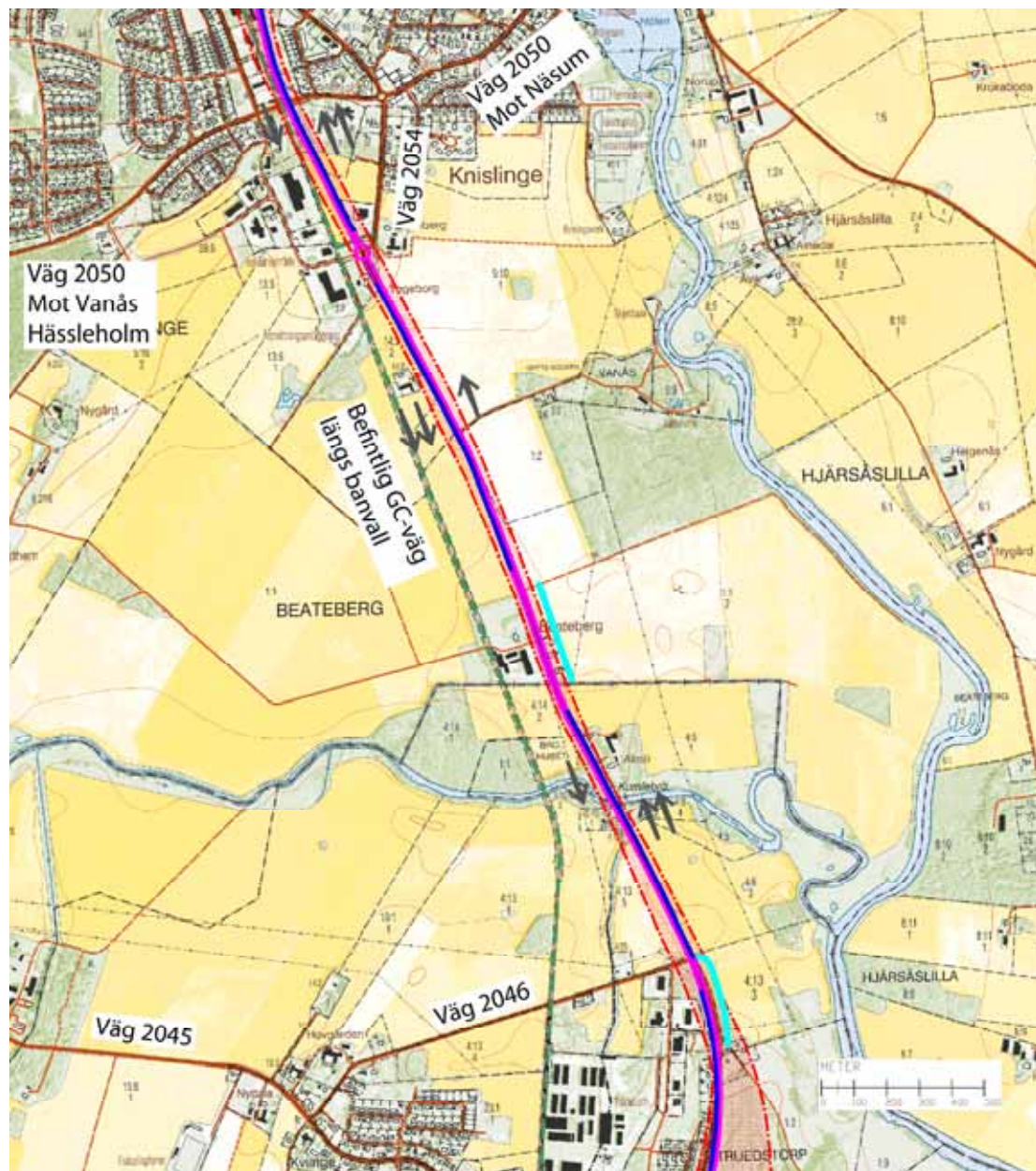
Järnvägstrafiken mellan Hanaskog – Knislinge – Broby är nedlagd och den gamla banval-len har byggts om till cykelväg som är belagd på hela sträckan. På delen mellan Hanaskog och Knislinge är den också försedd med belysning, vilket gör att behovet att gå och cykla längs väg 19 är mycket litet.

Den enda busshållplatsen längs sträckan, Beateberg, föreslås läggas ner p.g.a. lågt resande i av Skånetrafiken genomförd Linjestudie för sträckan Kristianstad – Broby – Osby - Älmhult 2005-03-10.

4 Studerade alternativ

Delen Hanaskog – Broby

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus).

Teckenförklaring

-  Väg 19 (1 körfält)
-  Väg 19 (2 körfält)
-  Ny lokalgäg
-  Separerad GC-väg
-  Antal körfält
-  Nya hållplatslägen
-  Korridor

Genom Knislinge

Sträckan genom Knislinge är svårare att förbättra, särskilt i den norra delen. I söder finns en olycksdrabbad fyrvägs korsning med anslutning till väg 2054 (Kristianstadsvägen) österut och Tegeborgsvägen västerut. Med hänsyn till detta och de förhållandevis höga trafikflödena på anslutande gator föreslås korsningen byggas om till en cirkulationsplats för att öka trafiksäkerheten. Vid cirkulationsplatsen, där hastigheterna blir låga, kan en gång- och cykelpassage anläggas i plan för att skapa en säker gång- och cykelanslutning från industriområdet väster om väg 19 och cykelvägen mot Hanaskog till centrala delarna av Knislinge via Kristianstadsvägen.

På södra delen av väg 19 genom Knislinge är befintlig väg 13 m bred. Detta avsnitt kan byggas om till 2+1-väg med mitträcke. Sträckan med två körfält blir dock kort, cirka 800 m. Hastighetsbegränsningen bedöms kunna bli 80 eller möjligen 100 km/h.



Befintlig väg 19 vid korsningen med väg 2054 i södra Knislinge.



Befintlig väg 19 vid Skolgatan och Stationsvägen i Knislinge.



Befintlig väg 19 genom norra delen av Knislinge.

Idag finns tre tätt liggande korsningar i de centrala delarna av Knislinge. Här finns också en för samhället centralt placerad busshållplats och en gång- och cykelpassage placerad mellan Stationsgatan och Skolgatan. Framförallt brist på utrymme gör att möjligheterna är små att i detta avsnitt skapa en trovärdig planskild gång- och cykelförbindelse som smälter in i omgivningen och som verkligen används fullt ut. En planskild korsning är en förutsättning för att kunna öka hastigheterna på vägen genom byn. Högre hastigheter ökar också störningarna på omgivande bebyggelse och skapar behov av

ytterligare bullerskydd. Konsekvenserna av en vägbreddning och ökade hastigheter till önskad målstandard (2+1-väg med mitträcke och 100 km/h) är mycket stora och kan knappast anses rimliga att genomföra. Förbättringar av vägen, men med lägre målstandard har därför utretts.

Passagen genom norra Knislinge är trång. Avståndet mellan fastighetsgränserna längs befintlig väg är drygt 14 m. Vägen skär rakt genom samhället och utgör redan idag en betydande barriär. Flera olika möjligheter till sträckning och utformning har tidigare studerats. En sådan är att utnyttja gamla järnvägsområdet.

Alternativet längs befintlig väg



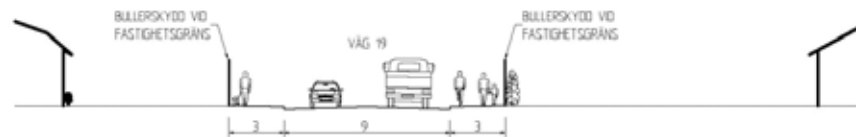
Exempel på trafiknät med väg 19 längs befintlig väg.

I det centrala avsnittet mellan anslutningarna till Brobygatan och Skolgatan blandas många funktioner på en kort sträcka. Här finns bl.a. tre gatukorsningar, en mycket viktig gång- och cykelpassage mellan västra och östra delarna av Knislinge och en väl använd busshållplats.

I tidigare fördjupade studier har en planskild gång- och cykelpassage föreslagits vid Skolgatans anslutning som då stängs för biltrafik. Höjdförhållanden och trånga utrymmen gör det dock svårt att få ramperna tillräckligt flacka för att uppfylla dagens krav med hänsyn till tillgänglighet för funktionshindrade. För detta krävs sannolikt en sänkning av vägen med upp till en meter som mest, vilket innebär stora merkostnader. Det finns också en uppenbar risk att det ändå uppstår smitvägar över vägen bl.a. i anslutning till busshållplatsen. Sedan dessa studier genomfördes har Stationsvägen byggts ut fram till väg 19, med anslutning mellan Brobyvägen och Skolgatan, och den utgör idag en viktig anslutning till västra delarna av Knislinge. Den nya anslutningen gör att utrymmet är ännu mer begränsat och gör det svårt att rymma både planskildhet, gatukorsningar och busshållplatser. Att stänga anslutningen till antingen Brobygatan eller Stationsvägen ger försämrade tillgänglighet och omvägar för biltrafiken.

Ett alternativ till planskild gång- och cykelpassage är att anlägga en passage över vägen i plan men där låga hastigheter säkerställs med hjälp av en fartbegränsande utformning. Delen förbi korsningarna med Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan inklusive busshållplatser och gång- och cykelpassage bör utformas för hastigheten 40 km/h.

Flera studier har tidigare genomförts angående möjlig utformning längs befintlig väg genom norra delen av samhället. Både vägbredder på 9 respektive 13 m har utretts. Med en vägbredd på 9 m kan hela vägområdet rymmas utanför nuvarande fastighetsgränser. Med 13 m bred väg kan intrång i intilliggande fastigheter uppkomma på cirka 0,5 – 1 m (på endera sidan). Oavsett vägbredd måste gång- och cykeltrafiken ledas via de parallella gatorna.



Sektion längs befintlig väg i norra delen av Knislinge (med 9 m bred väg).

Anslutningarna till Torsgatan och Frejagatan bör stängas och trafiken från dessa gator ledas ut via Skolgatan respektive Odingatan/Stationsvägen. Anslutningen till bl.a. golfbanan bör dock finnas kvar. Alternativet att nå golfbanan via Torsgatan skulle medföra genomfartstrafik som skapar störningar längs denna.

Bullerskydd måste anläggas på båda sidor av vägen längs hela sträckan genom den norra delen av samhället.

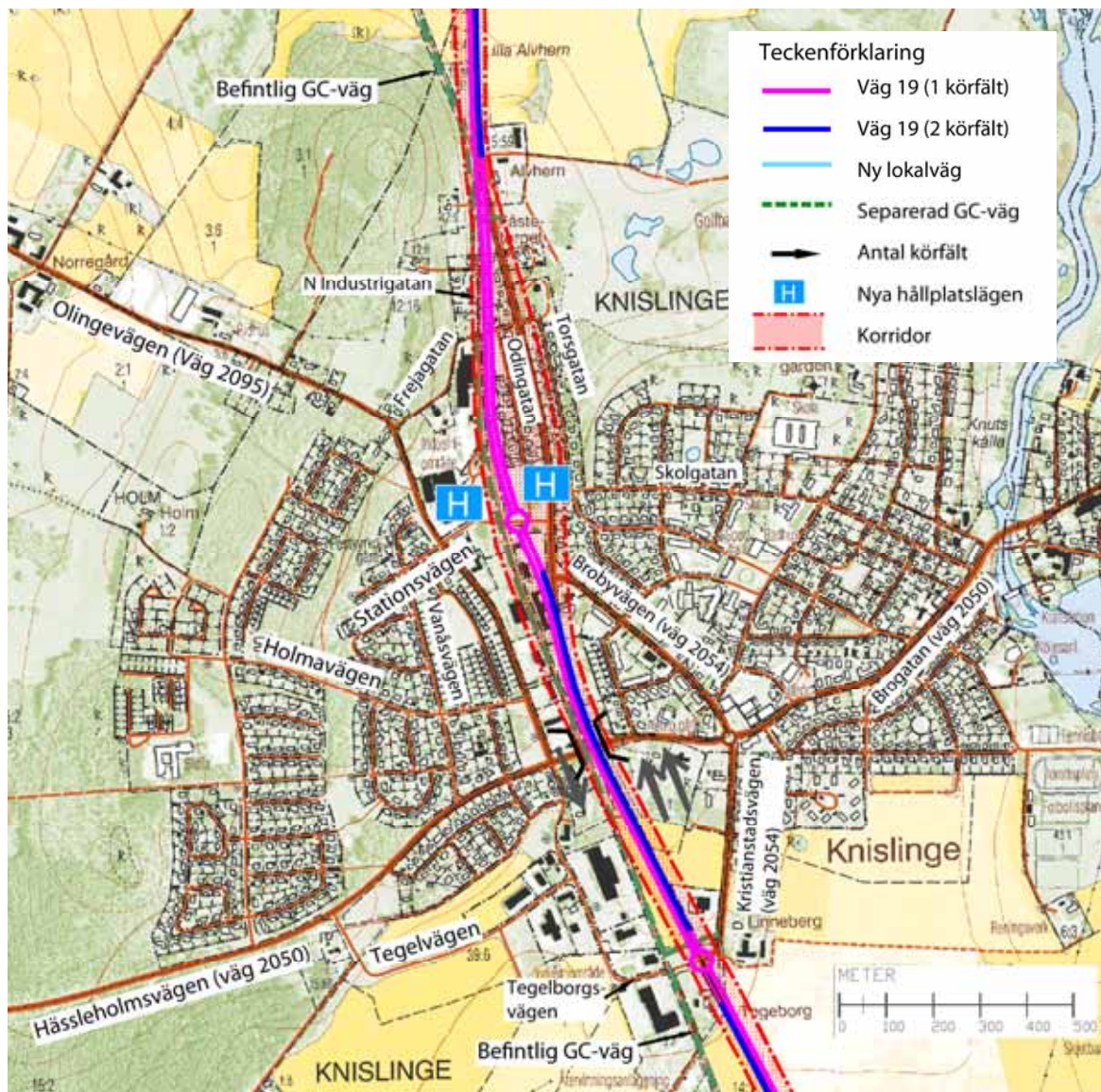
Sträckan från Skolgatan och norrut kan med 9 m bred väg och ovanstående åtgärder få 80 km/h. För ytterligare höjd hastighet krävs mitträcke och högre bullerskydd.

Strax norr om korsningen med infarten till golfbanan bör någon form av port anläggas som markerar skiftet i vägens utformning.



Exempel på bullerskydd vid genomfart (E22 i Tollarp).

Alternativet längs gamla järnvägsområdet



Exempel på trafiknät med väg 19 längs gamla järnvägsområdet.

I detta alternativ förslås vägsträckningen lämna befintlig väg i höjd med Lagerhusföreningen, går via parkytan och vidare längs cykelvägen på gamla järnvägsområdet och tillbaka på befintlig väg strax norr om samhället i höjd med golfklubben.

För denna sträckning är utrymmet tillräckligt för att göra det möjligt att anlägga en cirkulationsplats vid Stationsvägen. På östra sidan föreslås Brobyvägen göras genomgående till Stationsvägen och till denna ansluts befintliga väg 19 (Riksvägen). Odingatan ansluts till Riksvägen i det gamla läget vid Skolgatan. På detta sätt skapas en säker korsning som ger samma goda tillgänglighet som idag till både de västra, norra och centrala delarna av Knislinge. Hastigheten tvingas ner lokalt vid korsningen och det gör det möjligt att anlägga en säker gång- och cykelpassage i plan i anslutning till cirkulationsplatsen.

Strax norr om cirkulationsplatsen i nära anslutning till gång- och cykelpassagen anläggs busshållplatserna som då kan användas både av bussar som skall in mot centrum via Brobyvägen och av expressbussar som går via väg 19.



Parken och gamla järnvägsområdet

På sträckan på gamla järnvägsområdet placeras vägen i anslutning till gång- och cykelvägen.

Frejagatan bör inte anslutas till väg 19 utan trafiken leds via Stationsvägen respektive Riksvägen. Strax söder om golfbanan ansluts Riksvägen till den nya sträckningen med plankorsning med vänstersvängskörfält norrifrån. På så sätt behålls tillgängligheten till de norra delarna av samhället samt till golfbanan. Vid korsningen kan också en gång- och cykelpassage anläggas som an knyter till gång- och cykelvägen på gamla banvallen mot Broby.



Sektion längs gamla järnvägsområdet i norra delen av Knislinge.



Gamla järnvägsområdet från Frejagatan och söderut.



Gamla järnvägsområdet från Frejagatan och norrut.

Vägsträckningen innebär inlösen av 3-4 fastigheter och intrång i ytterligare andra, bl.a. på lagerhusföreningens fastighet.

Bullerskydd måste anläggas mot bostäderna längs Odingatan och Norra Industrigatan.

Sträckan norr om korsningen med Stationsvägen föreslås bli 9 m bred och hastighetsbegränsningen 80 km/h förbi korsningen med befintlig väg 19. Kort avstånd mellan korsningarna och begränsat utrymme gör att det inte är motiverat med högre hastighet, vilket sannolikt skulle medföra ytterligare inlösta fastigheter för att få plats med större kurvradie, mitt-räcke, ökad vägbredd och högre bullerskydd.

Med en ny sträckning av väg 19 kan den befintliga vägen byggas om och anpassas för en lokal funktion och för lägre hastigheter (40 km/h), med förbättrade utrymmen för gående och cyklister.

Mellan Knislinge och Broby

Norr om Knislinge finns goda möjligheter att förbättra befintlig väg till 2+1-väg med mitträcke och hastighetsbegränsningen 100 km/h. Sträckan har relativt få anslutningar och få närliggande bostäder.



Befintlig väg 19 längs Helge å.

På delen mellan korsningarna med vägarna 2096 (mot Gryt) och 2115 (södra infarten till Broby) går vägen bitvis alldeles intill Helge å och linjeföringen är i behov av förbättringar för att ge god standard i 100 km/h. Vägen är idag 7 m bred och behöver därför breddas. Både sträckans horisontalgeometri och profil justeras i samband med breddningen. För att få bort vertikalkrön kan vägen behöva schaktas ner på ett par ställen, som mest cirka 1 m. Närheten till Helge å innebär också en viss risk för översvämning

av vägen vid mycket höga vattennivåer. Detta bör beaktas i kommande projekteringsskeden så att profilen anpassas för detta.

På samma sträcka finns ett knappt 10-tal infarter till gårdarna och husen väster om vägen. Med en mitträckesväg bör antalet anslutningar minska vilket bedöms vara möjligt eftersom det finns en befintlig sidoväg väster om väg 19.

Korsningen med väg 2115 (Köpmannagatan) strax söder om Broby förslås stängas då säkerhetsstandarden är låg. Korsningen ligger mitt i en kurva med dåliga siktförhållanden.

På sträckan norr om väg 2115 är befintlig väg 13 m bred och försedd med mitträcke (1+1-körfält).

En rastplats planeras anläggas mellan väg 19 och Helge å strax norr om passagen av Olingeån och en bygghandling finns framtagen. Vid infarten till rastplatsen breddas väg 19 och ett separat vänstersvängskörfält anläggs för trafik norrifrån.

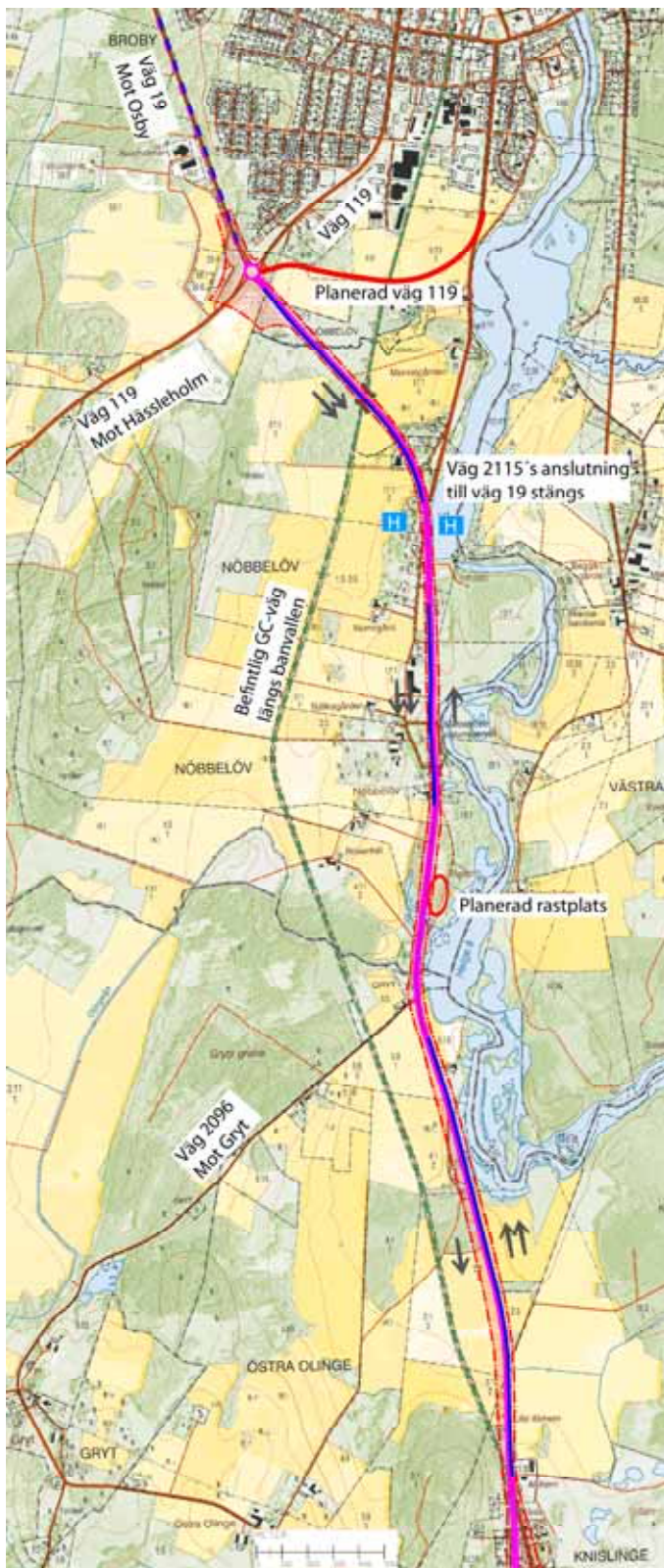
På den gamla banvallen mellan Knislinge och Broby finns en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen passerar väg 19 på delen med befintligt mitträcke och 1+1 körfält. Passagen är idag utformad med sidoförskjutet räcke som ger en skyddad yta mellan körbanorna. Den är belagd med asfalt från Knislinge och knappt 2 km norrut samt från väg 19 in till Broby, i övrigt med grus. Belysning saknas på sträckan.

Det finns två busshållplatser längs sträckan, Nöbbelöv Grytvägen och Nöbbelöv väg 19, varav den förstnämnda föreslås läggas ner p.g.a. lågt resande i av Skånetrafiken genomförd Linjestudie för sträckan Kristianstad – Broby – Osby - Älmhult 2005-03-10.

Norr om korsningen med väg 119 vid Broby är väg 19 utbyggt till 2+1-väg, med två körfält norrut direkt efter cirkulationsplatsen.

Sträckans längd rymmer tre sträckor med 2+1 körfält, två i södergående riktning på cirka 0,8 km respektive 1,1 km. I norrgående riktning är sträckan med 2 körfält cirka 1,8 km.

Den norrgående sträckan med 2 körfält föreslås placeras direkt norr om Knislinge för att möjliggöra omkörning direkt efter genomfarten av samhället.



Exempel på väglinje, sträckindelning och sidovägnät med 2+1-väg i befintlig sträckning (Alternativ Nollplus)

I södergående riktning är 2-fältssträckan delad i två delar för att möjliggöra en säker anslutning till kraftstationen samt fastigheterna väster om vägen. 4-vägs korsningen föreslås utformas med vänstersvängskörfält.

Strax norr om nuvarande korsning med väg 2115 finns ett plåtslageri intill väg 19 på västra sidan. Hur denna verksamhet skall nås från väg 19 måste utredas i kommande planerings- och projekteringsarbete.

Delen förbi korsningen med väg 2096 (mot Gryt) och förbi anslutningarna till den planerade rastplatsen utförs lämpligen med 1+1 körfält med möjlighet till vänstersvängskörfält vid anslutningarna.

En planskild passage under väg 19 föreslås skapas för gång- och cykelvägen för att ge ökad säkerhet och möjlighet att anlägga 2+1-körfält med 100 km/h på denna del.

4.5.3 Alternativ Ny sträckning

På hela delen mellan Hanaskog och Broby utreds inte något alternativ i ny sträckning förutom de varianter genom Knislinge som beskrivs under alternativ Nollplus. Tidigare studerade förbifartsalternativen i öster och väster har i tidigare beslut förkastats.

Teckenförklaring

- Väg 19 (1 körfält)
- Väg 19 (2 körfält)
- Ny lokalväg
- - - Separerad GC-väg
- ⇨ Antal körfält
- H Nya hållplatslägen
- - - Korridor

5 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Redovisningen av förutsättningar och konsekvenser för miljön redovisas för resp delsträcka; delen Bjärlöv-Förbi Hanaskog resp delen Hanaskog-Broby. Konsekvenserna redovisas för *Nollalternativet*, *Alternativ Nollplus* resp *Alternativ Ny sträckning*.

5.1 Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

5.1.1 Landskapsbild

Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Väg 19 och bebyggelsen kring den följer Helgeåsens svaga höjdrygg upp mot Bjärlöv där skogklädda moränrygg bryter igenom i en successiv övergång mot skogsområdena som tar vid efter Bjärlöv.
- Mosaiklandskap norr om Bjärlöv - omväxlande öppen mark och skog. Skogarna består av lika delar barrskog och lövskog. På ömse sidor av Hanaskog breder slätten ut sig, i väster i riktning mot Västerslöv, och i öster mot Hanaskogs gård.
- Tre skogklädda höjdryggar bestående av morän sträcker sig i riktningen NNO-SSV. Den mellersta sträcker sig från Bonnarp upp mot Truedstorp och ingår i samma system som Kviinge backe. Väster om järnvägen vid Hanaskog utgör den lövklädda höjden en för landskapet karaktärsfull ridå. I den östra höjdryggen går berget i dagen och där finns även omfattande stenbrottsverksamhet.
- Tätorten Hanaskog ligger på västra sluttningen till Kviinge backe. Den gamla delen av tätorten, Kviinge kyrkby, ligger helt ute på slätten. Tätorten i övrigt präglas av Tarketts stora fabriksområde. Söder om samhället finns en lövdunge av värde för landskapet och bebyggelsen.
- Allén upp mot Hanaskogs gård är ett dominerande inslag i landskapet - ett landmärke för förbifarande.



Landskapet söder om Hanaskog med allén till Hanaskogs gård i förgrunden

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 **förbi Bjärlöv** bedöms påverkan på landskapsbilden bli relativt begränsad då vägen på detta parti redan är 13 m bred och då relativt enkelt kan byggas om till 2+1-väg. Sidovägar bedöms inte behövas på denna delsträcka.

Mellan Bjärlöv och Hanaskog innebär breddning av vägen från 7-7,5 meter till 13 meter och uträtning av kurvor, backar och svackor relativt omfattande intrång och inlösen av fastigheter. Allt detta kommer sammantaget att innebära en påverkan på landskapsbilden, bland annat genom större skärningar och bankar än idag. 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 på denna sträcka till minst det dubbla 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 påverkas också negativt av att större träd utmed vägen måste tas bort vid breddning och uträtning, exempelvis alléträden närmast väg 19 i allén till Hanaskogs gård.

Ett alternativ med lägre standard och lägre hastighet, 1+1 väg med kortare omkörningsfält, skulle innebära något mindre breddning och mindre uträtning av kurvor, backar och svackor, vilket i sin tur medför mindre intrång på bostadsfastigheter samt något mindre påverkan på landskapsbilden. Korsningar och infartsvägar hanteras i princip på samma sätt som i 2+1 alternativet. Omfattande nya sidovägar kan också innebära stora förändringar i landskapet. Konsekvensen blir att landskapet fragmenteras, att det skapas så kallade restytter mellan vägarna och att vägrummet totalt sett blir bredare.

På delen mellan Bössebacken och Hanaskog planeras även för en cykelväg, som om den förläggs parallellt med vägen ytterligare kommer att bredda vägrummet, vilket är negativt för landskapsbilden.

På delen **förbi Hanaskog** är vägkorridoren cirka 300 meter bred förbi Kviinge backe för att kunna åstadkomma en vägsträckning som ger så liten påverkan som möjligt; antingen i ett västligt läge utmed befintlig väg eller i ett östligt läge längre in i Kviinge backe. Båda varianterna innebär att vägen måste sänkas ner i en skärning på som mest cirka 4-5 meter genom backen. Vägbreddning och nedsänkning inklusive slänter innebär en bredd på vägområdet på upp till cirka 45 meter, vilket bedöms innebära en påtagligt negativ påverkan på landskapsbilden (se figurer för Östligt respektive Västligt läge nedan i kap 5.1.2). Någon enstaka sidoväg i norra delen av Hanaskog bedöms ge marginella konsekvenser på landskapsbilden.

Generellt kan även eventuella bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse (såsom plank eller val-lar) inverka negativt på landskapsbilden och utblickar utmed sträckan Bjärlöv-Hanaskog (se även kapitel 6.1.5 och 6.1.7).

Alternativ Ny sträckning

En ny väg, mellan Bjärlöv och Hanaskog, 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 infra-

struktur i form av vägar och järnväg och dessutom går korridoren för alternativ Ny sträckning till övervägande del genom skogspartier, vilket gör att vägen inte blir så framträdande i landskapet. Påverkan på landskapsbilden bedöms därmed bli relativt begränsad med förutsättningen att järnvägen läggs ner och banvallen kan korsas i plan.

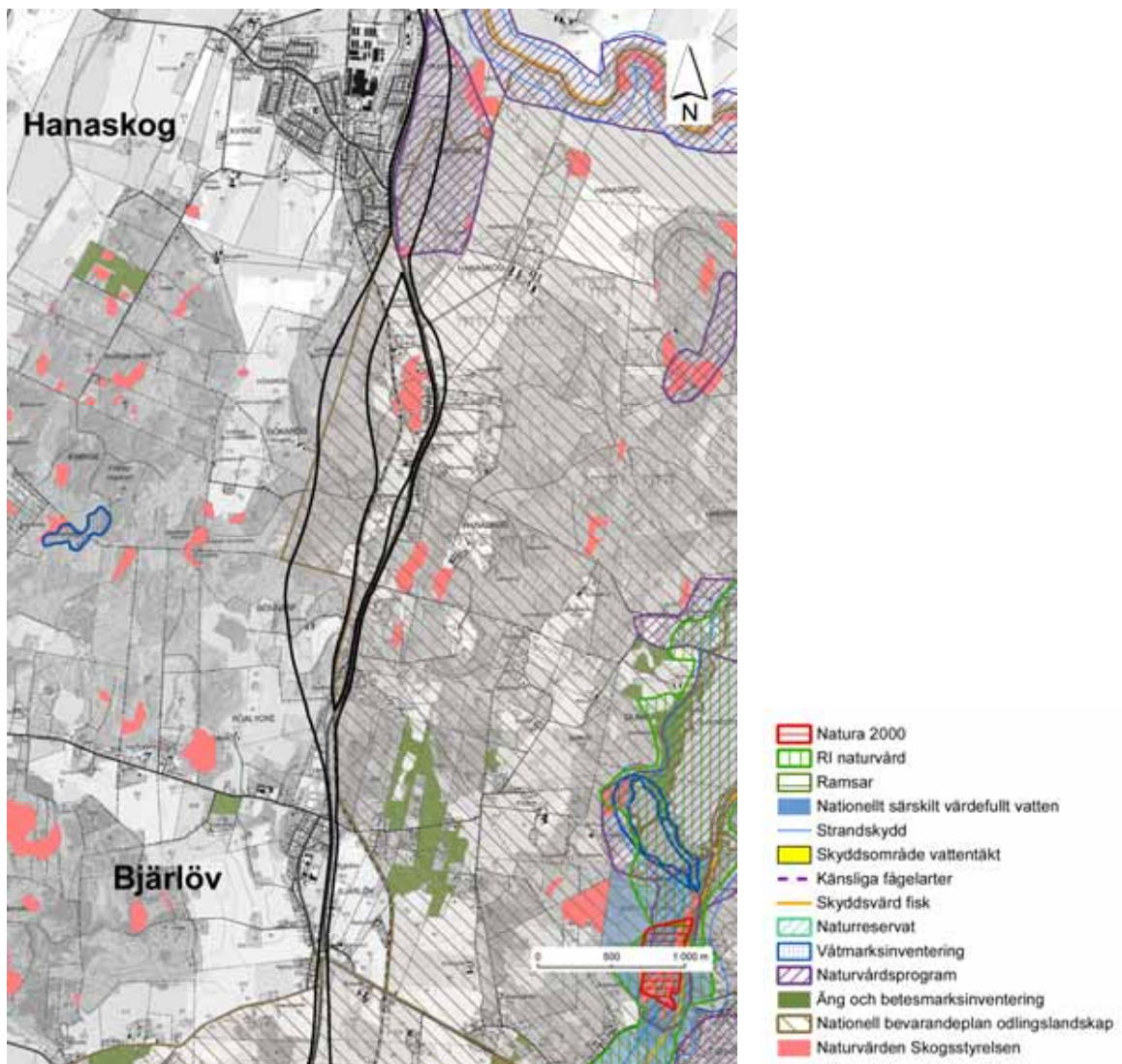
En ur landskapsbildssynpunkt positiv aspekt är att inga sidovägar bedöms behövas för detta alternativ.

5.1.2 Naturmiljö

Förutsättningar

Särskilda naturvärden utmed sträckan (se karta n edan):

- Värdefullt natur-, kultur- och odlingslandskap enligt Nationell bevarandeplan för odlingslandskap, som pekar ut de finaste odlingslandskapen på nationell nivå.
- Skogsbiotoper med specifika naturvärden i skogsstyrelsens inventering.
- "Bössebacken" Bäckravin med gammal ek och bokskog. Översiktsplanen Ö Göinge k:n (R35). Området utgör även ett naturvärde enligt skogsstyrelsens inventering och finns markerat på karta nedan
- Kviinge backe - ädellövskog med stort värde för landskapsbild och rekreation samt även värde för naturmiljön, länsstyrelsens naturvårdsprogram. Utmed befintlig väg 19 mot Kviinge backes skogsparti, utmärker sig en trädrad med vackra storvuxna ekar med höga naturvärden.
- Helge å med omgivande strandområden är utpekad som särskilt värdefull i länsstyrelsens naturvårdsprogram.
- I området finns en hel del vilt, bland annat vildsvin (se kap 6.1.7 Barriärer)



Förhöjda naturvärden på delen Bjärlöv - Hanaskog.

Konsekvenser

Nollalternativet

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

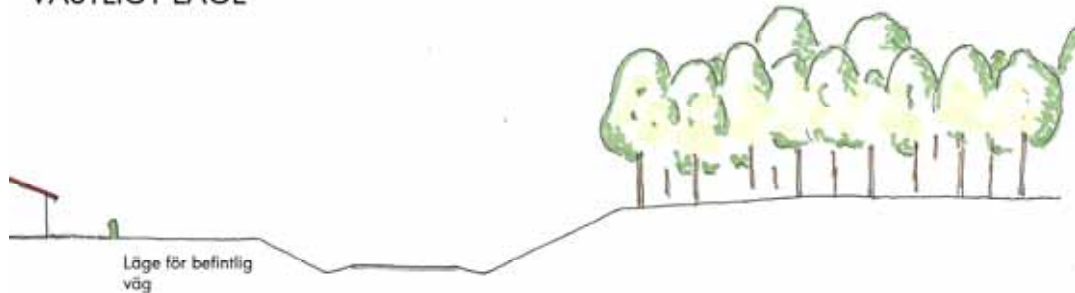
Alternativ Nollplus

Utpekade värden som berörs av korridoren är nationell bevarandeplan för odlingslandskapet, Kviinge backe i länsstyrelsens naturvårdsprogram samt ett mindre naturvärde i skogsstyrelsens inventering.

En breddning och rätning av befintlig väg i plan och profil kan komma att innebära intrång i allén till Hanaskogs gård. Då denna ligger i öppen jordbruksmark har den ett generellt biotopskydd. Om vägutbyggnaden innebär ett intrång i allén måste dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen. Vägutbyggnaden kan även komma att beröra andra biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark. Detta måste inventeras i detalj i arbetsplaneskedet.

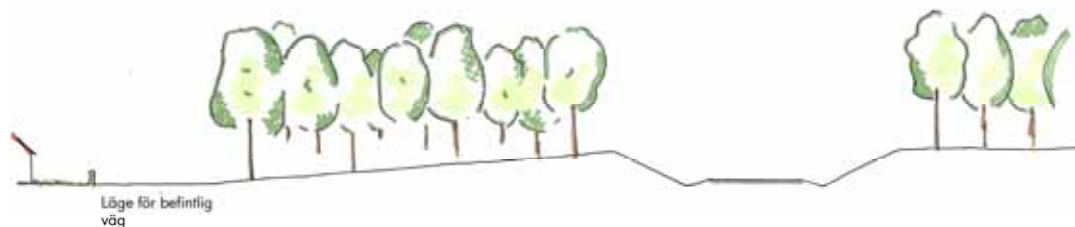
På delen förbi Hanaskog är vägkorridoren cirka 300 meter bred över Kviinge backe för att kunna åstadkomma en vägsträckning som ger så liten påverkan som möjligt; antingen i ett västligt läge utmed befintlig väg eller i ett östligt läge längre in i Kviinge backe. Ett östligt läge kan även ses som ett alternativ i *Ny sträckning*. Ett västligt läge utmed befintlig väg innebär att randvegetationen mot befintlig väg, bland annat storvuxna ekar med högt naturvärde, kommer att beröras. I båda alternativen bör man se över vad man bör göra med befintlig väg.

VÄSTLIGT LÄGE



Om vägen förläggs i ett östligare läge lämnas en remsa av randvegetationen intakt men innebär istället att vägen skär igenom och fragmenterar skogspartiet Kviinge backe. Skogspartiet domineras av lövskog, främst bok, som har såväl naturvärden som rekreativvärden.

ÖSTLIGT LÄGE



Alternativ Ny sträckning

En väg i ny sträckning medför främst intrång i skogsmark väster om järnvägen, men även mindre intrång i öppen mark såväl i den södra som norra delen av korridoren. Såväl ädel-löv (främst bok) som barr- och blandskog finns inom korridoren. Vägen innebär att skogsområdet delas upp och fragmenteras, men detta sker utmed ett redan exploaterat stråk (väg, järnväg, stenbrott mm). Fragmenteringen kan minskas om vägen förläggs utmed järnvägen, men i den norra delen av nybyggnadskorridoren finns den mer värdefulla bokskogsvegetationen huvudsakligen i anslutning till järnvägen.

Av de särskilt utpekade bevarandebestånden för naturmiljön är det bara nationell bevarandeplan för odlingslandskapet som 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.

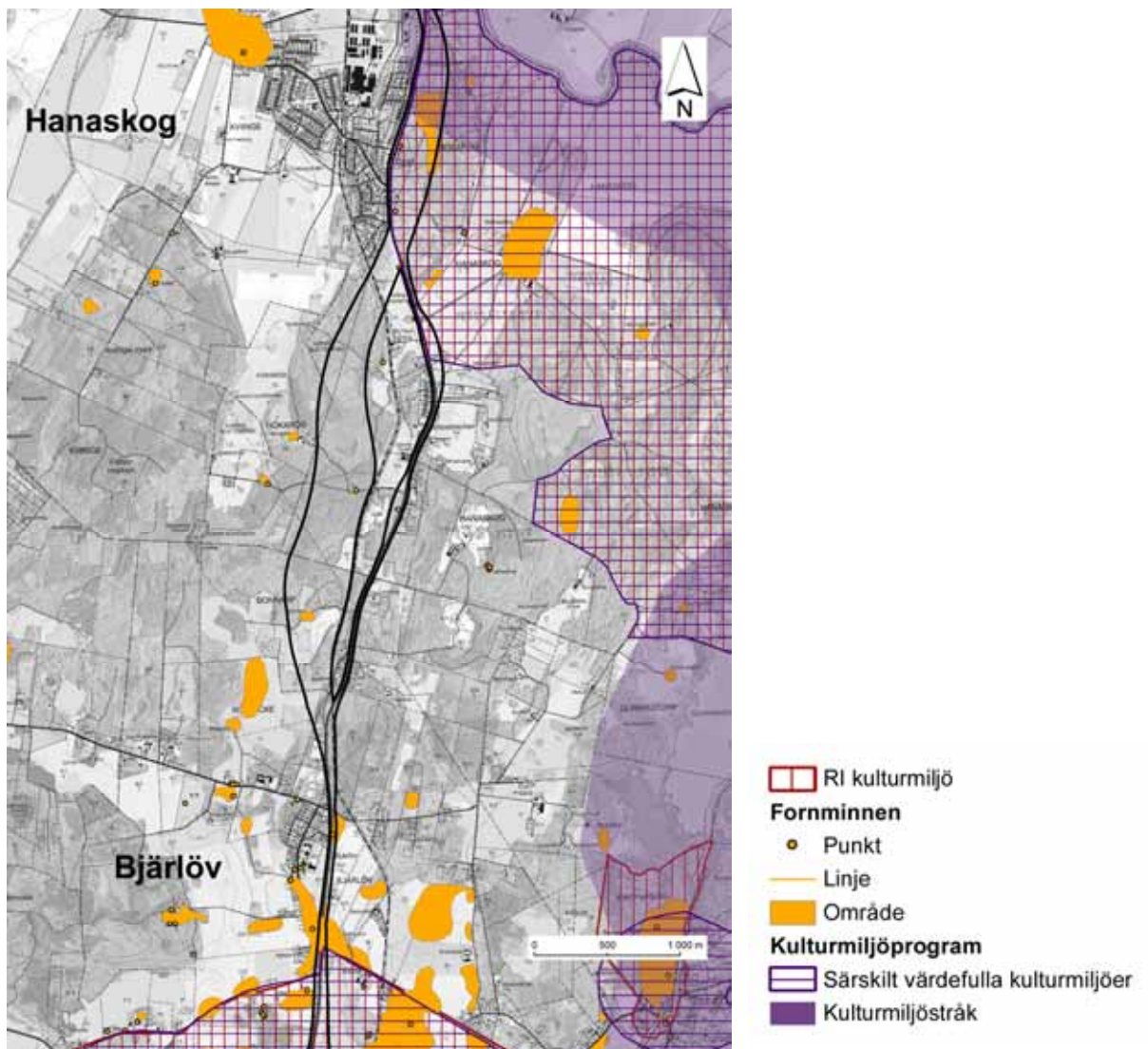
Sammantaget bedöms ny sträckning ge något större påverkan ur naturmiljösynpunkt än nollplusalternativet på motsvarande sträcka. Konsekvenserna bedöms också bli större med tanke på fragmentering och mängden ny mark som tas i anspråk.

5.1.3 Kulturmiljö

Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt:

- Riksintresset för kulturminnesvården, Ballingstorp - Hanaskog - Hanaholm (L:K25) omfattar hela området från Kviinge backe till Odersberga gård på andra sidan Helge å. I söder finns kulturobjektet Ballingstorp omgivet av ett historiskt landskap. Hanaholm borgruin ligger vid Helge å. I stort sett samma område utgör även särskilt värdefull kulturmiljö, Hanaskog-Ballingstorp-Odersberga, i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.
- Stråket utmed Helge å, ån och dess sankta strandängar samt kulturhistoriska lämningar (exempelvis borgar och kvarnar) är utpekade som ett stråk med särskilda värden i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.
- Hanaskogs gård, med kalkugn, från mitten av 1800-talet i tidstypisk medeltidsinfluerad tegelarkitektur och Truedstorp i tidstypisk Schweizerstil öster om Hanaskog.
- Området har varit bebott sedan urminnes tid. Ortnamnen med -löv härrör från järnålderstid. Stor koncentration av fornlämningar i form av gravar och boplatser finns i området. Exempelvis kan nämnas gamla boplatser intill rondellen vid Bjärlöv, gravfältet vid Röalycke med ett 40-tal resta stenar och ett stenblock med skålgropar väster om Bjärlöv och Tvillingstenarna vid vägen strax söder om Hanaskog.



Förhöjda kulturvärden på delen Bjärlöv - Hanaskog.

Konsekvenser

Nollalternativet

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

Alternativ Nollplus

Alternativet innebär intrång i kanten av riksintresset för kulturminnesvärden Ballingstorp - Hanaskog - Hanaholm (L:K25) vid Kviinge backe (Hanaskog). Samma område utgör även särskilt värdefull kulturmiljö i länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Korridoren innebär intrång som påverkar fornlämningar och markanvändningen med exempelvis gamla vägsträckningar och ädellövskog med lång kontinuitet. Vägen bedöms inte påverka riksintressets huvudsakliga bevarandevärden med herrgårds- och odlingslandskap med äldre industrilämningar. Vägen kommer längs relativt stor del av sträckan förbi Hanaskog att gå i skärning och exponerar sig då inte in mot riksintresset. Ett östligt läge inom korridoren ger förutsättning för färre inlösta hus samt att lämna lövskogsbrynet vid Kviinge backe intakt vilket bedöms påverka intrycket av vägen mindre än i ett västligt läge.

Inom korridoren finns några kända fornlämningar, flertalet under mark dolda, men även två resta stenar ("Tvillingstenarna" strax söder om Hanaskog) som är särskilt bevarandevärda. Vad gäller 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.

Vägorridoren innebär nordost om Hanaskog intrång i kanten på kulturmiljöstråk i länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Intrånget bedöms inte innebära någon påtaglig påverkan på intressets bevarandeintentioner.

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 karaktär kommer att förändras markant. Genom mitträcken, stängda utfarter och nya sidovägar kommer vägen att upplevas som ännu mer avskild från det omgivande kulturlandskapet.

Alternativ Ny sträckning

Korridoren för ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog innebär att det skapas nya strukturer i landskapet samt intrång i miljöer som tidigare inte berörts av någon större väg. Korridoren berör inga utpekade bevarandeintressen för kulturmiljövård, men enstaka kända fornlämningar berörs. Fler kan dock förväntas hittas vid kommande undersökningar. En väg inom korridoren bedöms inte innebära någon större påverkan på kulturmiljön i området.

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.

Sammantaget bedöms ny sträckning vara det alternativ som totalt sett ger minst påverkan på kulturmiljön, bland annat med tanke på att den befintliga vägen ligger kvar och åter kan få karaktären av en mindre landsväg.

5.1.4 Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Särskilda värden för rekreation och friluftsliv:

- Områdena väster om Bjärlöv används som närströvsområde. Där ligger ett större skogsparti, Hemeke, inom en knapp kilometers avstånd från Bjärlöv.
- De skogsklädda moränåsarna nyttjas som strövsområden och utgör intresse för friluftsliv och rekreation.
- Kviinge backe och åsen söder om Hanaskog, som båda hyser ädellövskog är tätortens viktigaste närströvsområden.

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 närrekreationsområdena 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.

Vid Hanaskog innebär ett östligt läge inom korridoren att vägen skär igenom och splittrar upp skogspartiet Kviinge backe som är ortens närmaste strövskog. Ett västligt läge inom korridoren gör också intrång i lövskogsområdet Kviinge backe, men innebär inte samma fragmentering. Genom att båda varianterna vid Kviinge backe behöver förläggas i en relativt djup skärning (upp till cirka 5 m) finns goda möjligheter att utnyttja detta för att skapa en gång- och cykelbro mellan samhället och Kviinge backe.

Alternativ Ny sträckning

Alternativet ger intrång i skogsområde söder om Hanaskog som används som närrekreationsområde av boende i området. Det finns exempelvis promenadstigar som riskerar att skäras av och området kommer att bli fragmenterat och mer bullerutsatt. Då vägen blir mötesseparerad med ett mitträcke blir det svårt att korsa vägen annat än vid anslutande vägar eller vid iordningställda passager. 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.

Väglinjen bör i kommande skeden anpassas för att ge så små konsekvenser som möjligt för friluftsliv och rekreation.

5.1.5 Buller och vibrationer

Förutsättningar

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är cirka 82 bostadshus utsatta för bullervärden överstigande 55 dBA ekvivalentnivå utomhus. Vägen går igenom flera bebyggelsegrupper: Bjärlöv, Vasatorp, Dammhuset, Bössebacken m fl. Bebyggelsen ligger på båda sidor av vägen. 47 av husen ligger i Hanaskog.
- Trafikmängden på sträckan är idag cirka 6200 fordon per dygn på delen Bjärlöv - Hanaskog och upp till 6700 genom Hanaskog. Andelen tung trafik är cirka 10 %.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar, men vibrationer framfördes inte som något problem på denna sträcka vid samrådsmötena. Inga erfarenhetsmässigt särskilt vibrationskänsliga jordar förekommer enligt jordartskartan inom vägkorridorerna.

Konsekvenser

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 21% och den tunga trafiken med 102% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Vägverket Region Skåne) samt att hastigheten är 100 km/timme. På sträckan Bjärlöv - Hanaskog har antagits att 100-150

fordon ligger kvar utmed befintlig väg i alternativet med ny sträckning väster om befintlig väg och järnväg.

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 cirka 117 stycken. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Vägverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar.

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

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 cirka 100 stycken. Minskningen av antalet bostäder i förhållande till nollalternativet beror på att vägen på delen genom Hanaskog till stor del kommer att ligga i en bullerdämpande skärning genom backen. Om vägen förläggs i ett östligare läge inom korridoren förbi Hanaskog minskar antalet bostäder som kommer att utsättas för bullervärden överstigande 55 dBA ekvivalentnivå utomhus något, framför allt på grund av att avståndet mellan bostäder och vägen blir större. Skillnaden är emellertid inte så stor då vägen på delen förbi Hanaskog, såväl i östligt som västligt läge, till stor del kommer att ligga i en bullerdämpande skärning genom backen.

Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att behövas för bostäder utmed 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

Alternativet ny sträckning avlastar befintlig väg från störande trafikbuller (då endast cirka 100-150 fordon per dygn beräknas ligga kvar där) och innebär därmed en väsentlig förbättring för de bullerutsatta bostäderna utmed befintlig väg. Längs korridoren i ny sträckning finns cirka 24 bostadshus som kan komma att bli utsatta för bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå, vilket ska jämföras med cirka 40 hus utmed befintlig väg mellan Bjärlöv och Hanaskog.

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 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 cirka 6700 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt 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. Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskapet och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på cirka 8650 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 (6 m bred) kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vilt kan förväntas korsa väg 19 utmed stora delar av sträckan där det inte finns tät bebyggelse. Ett känt viltstråk som korsar väg finns idag mellan Bjärlöv och Hanaskog, främst i skogspartiet som vägen genomkorsar på sträckan. I området finns framförallt mycket vildsvin, men även rådjur samt hjort finns och även älg kan förekomma.

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.

Vid Hanaskog innebär vägen, som delvis måste förläggas i skärning, en ny barriär genom skogsdungen för såväl djurliv som friluftsliv. Skärningen innebär dock även en möjlighet att anlägga en gång- och cykelbro över vägen mellan samhället och Kviinge backe.

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 landskapet.

För vilt i området (framförallt för vildsvin) bedöms tillkomsten av mitträcke innebära en viss barriär som försvåra korsandet av vägen och kan leda till ökat antal viltolyckor då djuren gör upprepade försök att korsa vägen. En möjlig åtgärd skulle vara att anordna viltportar eller speciella så kallade viltslussar med släpp i mitträcket vid speciellt frekventerade korsningspunkter. Sådana viltslussar kräver även anpassning av sidoområden med bland annat siktröjning.

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 dock innebära en kraftig 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. Konsekvensen blir att dessa kan få det svårare att korsa vägen och att populationerna på ömse sidor om vägen i så fall blir mer isolerade från varandra.

Alternativ Ny sträckning

Enstaka hus och gårdar kan få ökad barriäreffekt om vägen förläggs i ny sträckning, men utmed befintlig väg mellan Bjärlöv och Hanaskog 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 vägen att innebära en ny barriär i skogspartiet söder om Hanaskog.

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.

För vilt i området (framförallt för vildsvin) bedöms tillkomsten av mitträcke innebära en viss barriär som försvåra korsandet av vägen och kan leda till ökat antal viltolyckor då djuren gör upprepade försök att korsa vägen. En möjlig åtgärd skulle vara att anordna viltportar eller speciella så kallade viltslussar med släpp i mitträcket vid speciellt frekventerade korsningspunkter. Sådana viltslussar kräver även anpassning av sidoområden med bland annat siktröjning.

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 dock innebära en kraftig 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 får svårare 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, får för små ytor eller inavel.

5.1.8 *Naturresurser*

Förutsättningar

- Inga ytvatten berörs direkt av korridorerna på sträckan.
- En bergtäkt för gatsten etc. finns 500 m öster om väg 19 med påfart vid Dammhuset.
- En grustäkt finns strax väster om väg 19 med påfart 200 m söder om Dammhuset.
- Mellan kalkugnen vid Hanaskogs gård och väg 19 (söder om Kviinge backe) finns ett övergivet kalkbrott där tippmassor påförts.
- Skydd av grundvatten är ett starkt intresse längs sträckan. Södra delen (ungefär halva sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog) 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. 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 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 till stora delar över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar. 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.

Den gamla deponin söder om Kviinge backe bedöms i dagsläget inte komma att beröras av en vägutbyggnad inom korridoren, men den bör ändå beaktas i kommande skeden.

Alternativ Ny sträckning

Alternativet går huvudsakligen över moränområden, men både sand- och lerområden förekommer. 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.

Den gamla deponin söder om Kviinge backe bedöms i dagsläget inte komma att beröras av en vägutbyggnad inom korridoren, men den bör ändå beaktas i kommande skeden.

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 en hel del byggnader som ligger inom riskhanteringsområdet, framförallt i Hanaskog ligger många bostäder utmed vägen.

Konsekvenser

Nollalternativet

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

Alternativ Nollplus

Genom förbättringsåtgärder, mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet. Utmed sträckningen kommer många hus att hamna inom riskhanteringsavståndet 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

En nybyggd 2+1 väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg (och även högre jämfört med nollplusalternativet). Risken för olyckor bedöms därmed att minska i detta alternativ. Utmed den nya sträckningen kan enstaka hus komma att hamna inom riskhanteringsavståndet på 150 m från vägen, vilket måste uppmärksammas i kommande arbetsplan. En nybyggd 2+1 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 detta alternativ. 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 Delen Hanaskog – Broby

5.2.1 Landskapsbild

Förutsättningar

Landskapets karaktär på sträckan:

- Mellan Hanaskog och Knislinge breder en jordbruksslätt ut sig med stora åkrar. Alma-åns lopp markeras av träridåer. I öster meandrar sig Helge å. Öster om Helge å finns ett brett bälte av jordbruksslätt innan skogsmarken åter tar vid. Ett markant landmärke är silobyggnaderna och vattentornet i Knislinge. Skogsidån vid Vanås sedd från slätten är ett markant inslag i landskapsbilden.
- Den norra delen karaktäriseras av ett varierat i huvudsak öppet odlingslandskap invid Helge å. Landskapet har en mosaikartad variation med några skogsklädda höjdryggar, lövskogspartier och alridåer utmed Helge å. Terrängen är svagt kuperad och från nuvarande väg erbjuds utblickar, bland annat ut över ån.
- Helge å som meandrar sig genom landskapet är omgiven av betesmarker och lövskogspartier. Ån är uppdamd av två kraftverksdammar som gör att ån i den norra delen av aktuell sträcka mer liknar långsträckta sjöar.
- Landmärken: Nöbbelövs kraftstation är väl synlig från vägen och utgör ett landmärke. Knislinge golfbana är genom sitt exponerade läge en orienteringspunkt för dem som reser utmed väg 19.



Väg 19 erbjuder vackra utblickar över Helge å

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 **mellan Hanaskog och Knislinge** bedöms påverkan på landskapsbilden bli relativt begränsad då vägen på detta parti till största delen har bra standard på linjeföringen och nästan ingen närliggande bebyggelse. Några nya sidovägar bedöms inte behövas på denna del.

Genom Knislinge kan stadsbilden förändras till följd av eventuella intrång och inlösen av fastigheter i den västra varianten som följer den gamla järnvägsbanken. Även i varianten som går i befintlig sträckning kan vägen och eventuell planskild gång- och cykelkorsning komma att innebära påverkan på stadsbilden. För båda varianterna gäller dock att vägen inte bedöms byggas ut till 2+1 genom själva samhället. Om höga bullerskyddsskärmar sätts upp utmed vägen har dessa en påtaglig påverkan på stadsbilden då de delar upp samhället i två delar och skymmer utblickar och visuell kontakt mellan de båda delarna av samhället.

På delen **mellan Knislinge och Broby** innebär breddning av vägen och uträtning av kurvor, backar och svackor en påverkan på landskapsbilden, bland annat genom större skärningar och bankar än idag. 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 betydligt på större delen av sträckan och därtill kommer även mer markanta sidoområden och nya infartsvägar till fastigheter. Den gamla landsvägskaraktern förändras och spåren av att vägen bitvis följer en traditionell vägsträckning försvagas.

Enstaka nya sidovägar i den norra delen utmed Helge å kan också innebära förändringar i landskapet. Konsekvensen blir att landskapet fragmenteras, att det skapas så kallade restytor mellan vägarna och att vägrummet totalt sett blir bredare.

5.2.2 Naturmiljö

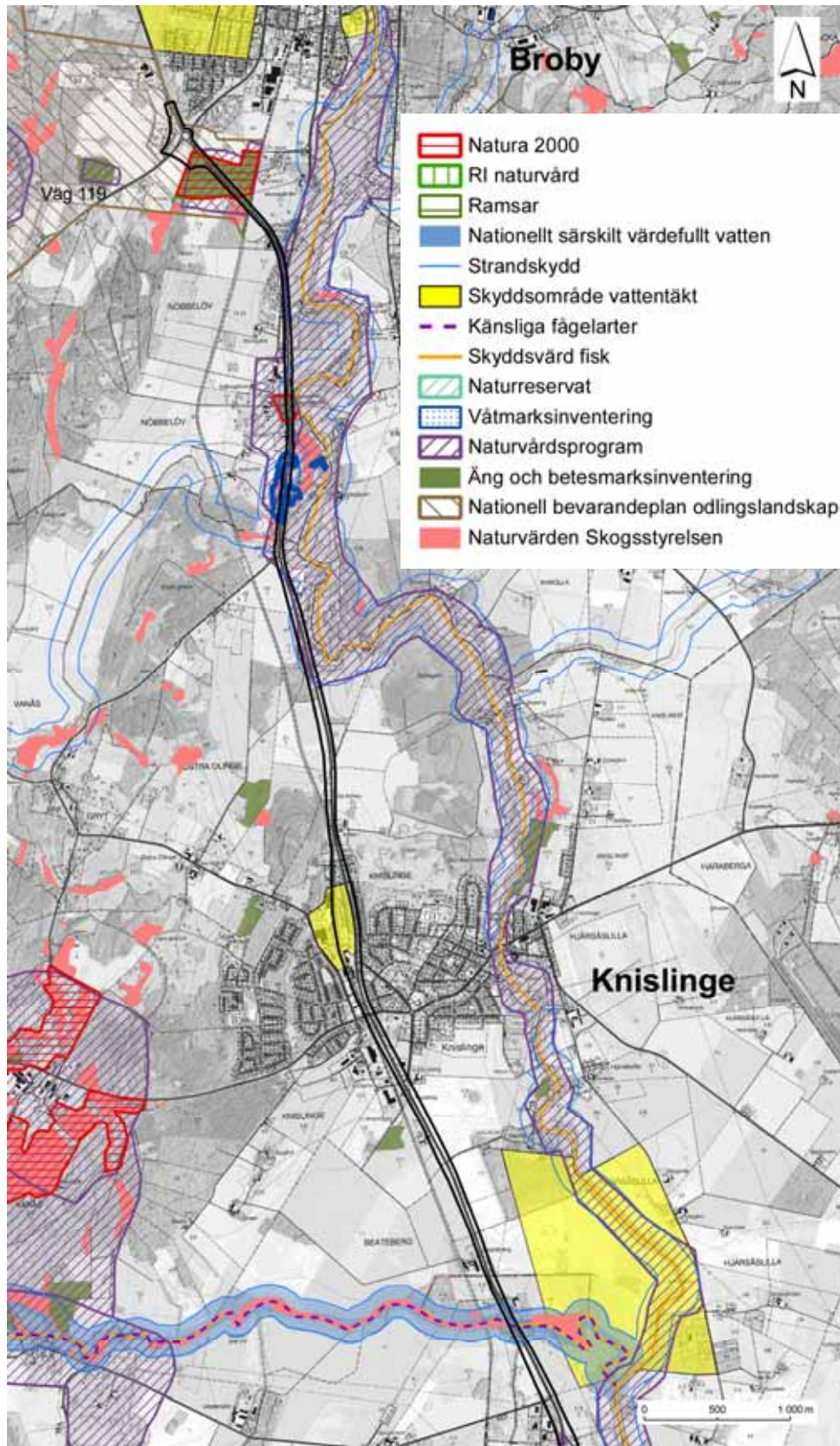
Förutsättningar

Särskilda naturvärden utmed sträckan:

- Helge å med omgivande strandområden är utpekad som särskilt värdefull i länsstyrelsens naturvårdsprogram. Helge å hyser även skyddsvärd fisk samt den tjockskaliga målarmusslan som är en så kallad natura 2000-art, se vidare i punkten nedan för Almaån.
- Almaån är utpekad som ett vattendrag med ”nationellt särskilt värdefullt vatten” med bland annat känsliga fågelarter, skyddsvärd fisk. Ån hyser även tjockskalig målarmussla (*Unio crassus*). 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 1 § Artskyddsförordningen (1998:179) samt 5 § Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen.
- Helge å, Almaån och Olingeån omges av strandskydd och väg 19 passerar idag genom strandskyddat område vid alla tre åarna.
- Ängs- och betesmarker med förhöjda naturvärden finns utmed vägen enligt jordbruksverkets inventering.
- Skogsbiotoper med specifika naturvärden i skogsstyrelsens inventering, exempelvis en sumpskog mellan väg 19 och Helge å vid Nöbbelöv.
- Vid Nöbbelöv går dagens väg genom ett mindre naturreservat, Matsalycke, som även utgör ett Natura 2000-område. Området består på den västra sidan om väg 19 huvudsakligen av en betad lövträdslund där de högsta naturvärdena finns. Fältskiktet är mycket påverkat och där växer mycket brännässlor, men där finns även exempelvis humleblomster, mandelblomma och Sankt Pers nycklar. Området öster om vägen består av ett relativt tätt yngre albestånd. Söder om detta passerar vägen även genom ett våtmarksområde, Nöbbelövsjärret, som finns med i länets våtmarksinventering.
- Området kring Mannagården söder om Broby är ett riksintresse för naturvärden (N20) och utgör även ett Natura 2000-område. Området utgörs av naturbetesmark med mycket höga floravärden. Utmed vägen finns artrika stagg-gräsmarker och torra hedmarker. Genom området rinner även en mindre bäck. Dagens väg 19 genomkorsar detta område.
- Vägdagvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag till recipienten Helge å. Inga skyddsåtgärder i form av dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan.
- Utter finns i såväl Almaån som Olingeån och i Helge å. Vid Olingeån finns även en iordningställd utterpassage i form av en separat trumma under vägbanan samt stängsel som ska förhindra uttrarna att passera över vägbanan (se bild på nästa sida).
- I området finns en hel del vilt, bland annat vildsvin (se kap 6.2.7 Barriärer)

5 Förutsättningar och konsekvenser för miljön

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Förhöjda naturvärden på delen Hanaskog - Broby.



Utterpassage i form av trumma under väg 19 vid sidan om Olingeån.

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

Norr om Hanaskog passerar vägen över Almaån, som 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 småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs dispens från strandskydd och dispens från artskyddsförordningen samt troligen tillstånd till vattenverksamhet. Dessa dispenser söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Övriga förhöjda naturvärden är koncentrerade till den norra delen av sträckan. Utbyggnad av vägen innebär här intrång ett naturskönt område vid Helge å som omfattas av länsstyrelsens naturvårdsprogram, naturvärden i skogsstyrelsens inventering, våtmarksområdet Nöbelövskärret samt strandskydd. Olingeån är idag förlagd i en trumma under väg 19 och en breddning av vägen kräver att denna förlängs eller eventuellt byts ut. Det är då viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att passagemöjligheten under väg 19 för utter och andra smådjur som rör sig längs med ån bibehålls. För anläggande av trumma och breddning av vägen krävs dispens från strandskydd samt troligen tillstånd till vattenverksamhet, vilket söks hos Miljödomstolen, alternativt anmälan om vattenverksamhet som skickas till Länsstyrelsen.

Vägen passerar även rakt igenom Matsalycke naturreservat och natura 2000-område. Breddningen och ombyggnaden av vägen innebär intrång som kan komma att innebära en negativ påverkan på naturmiljön i området. Intrång i såväl Naturreservat som Natura 2000-område kräver särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen.

Längre norrut, strax söder om cirkulationsplatsen vid Broby passerar vägen rakt igenom en hagmark vid Mannagården som är av riksintresse för naturvården samt även ett natura 2000-område. På denna del föreslås att dagens 1+1 väg behålls, vilket innebär att naturvårdsintresset inte påverkas.

5.2.3 Kulturmiljö

Förutsättningar

Särskilda värden ur kulturmiljösynpunkt:

- Vanås –Frännarp, väster om Knislinge, med slottsmiljö, bymiljöer och omgivande kulturlandskap som pekats ut som särskilt värdefullt i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.
- Längst i norr tangeras kulturmiljön kring Broby, miljö med karaktär av äldre centralort och dess utveckling från administrativt centrum och stationssamhälle till idag. Området utgör en särskilt värdefull kulturmiljö enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram
- Området längs sträckan i allmänhet och Olingeåns dalgång, med området vid Gryt och Östra Olinge, i synnerhet är mycket rikt på fornlämningar med ett stort antal bronsåldershögar samt fynd från järnåldern.
- Stråket utmed Helge å, ån och dess sank strandängar samt kulturhistoriska lämningar (exempelvis borgar och kvarnar) är utpekade som ett stråk med särskilda värden i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.

Konsekvenser

Nollalternativet

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

Alternativ Nollplus

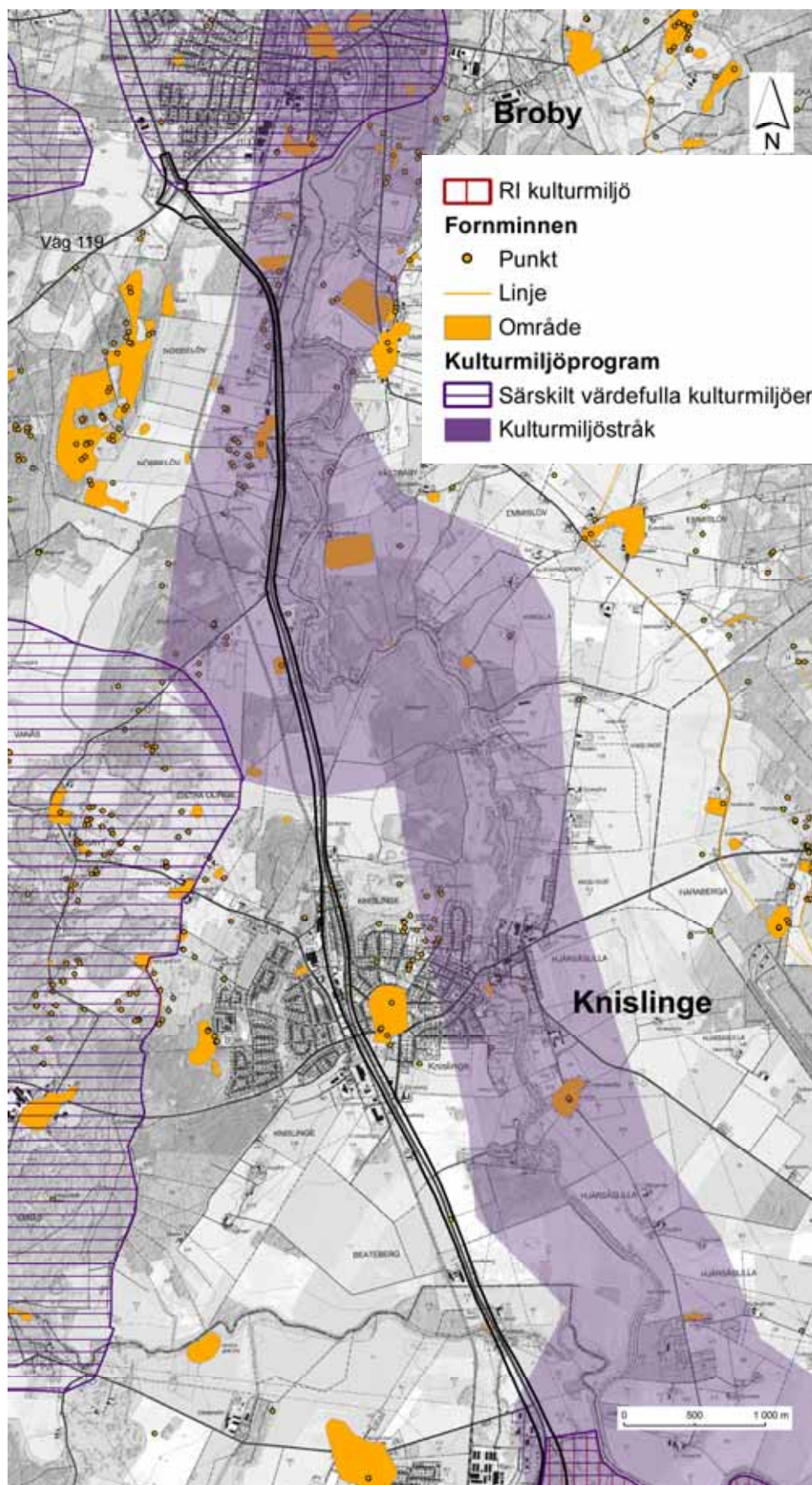
Genom breddning och uträtning av kurvor samt backar och svackor kommer vägen i stort att uppfattas som en ny väg som byggts på eller i anslutning till den befintliga vägen. Med denna moderna vägutformning finns inte mycket kvar som kan liknas med den ursprungliga landsvägen. Såväl skala som karaktären kommer att förändras markant. Genom mitträcken, 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.

Väggkorridoren innebär på delen mellan Knislinge och Broby intrång i kulturmiljöstråket utmed Helge å. Intrånget bedöms inte innebära någon påtaglig påverkan på bevarandeintentionerna för stråket.

Påverkan på ett antal kända fornlämningar kan komma att ske beroende på val av väglinje. 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 Förutsättningar och konsekvenser för miljön

Väg 19, delen Bjärlöv – Broby
Vägutredning, objektnr 88 1065
Datum 2009-12-15



Förhöjda kulturvärden på delen Hanaskog - Broby.

5.2.4 *Rekreation och friluftsliv*

Förutsättningar

Särskilda värden för rekreation och friluftsliv:

- Skogsområdena väster om Knislinge mot Vanås och ängsmarkerna kring Gryt och Östra Olinge är ett värdefullt närrekreationsområde för de boende i västra Knislinge. Skolan ligger i direkt anslutning till området och kan använda det för utflykter och naturstudier. Ur landskapshistorisk synvinkel finns mycket att hämta i området.
- Även direkt nordost om Knislinge finns närrekreationsområden i form av Stor-Åkes backe.
- Hela Helgeåsystemet har stor betydelse för det rörliga friluftslivet. Natursköna rastplatser är belägna i åns närhet.

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 närrekreationsområdena 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.

Hela Helgeåns närområde har ett stort rekreationssintresse. Den planerade rastplatsen mellan väg 19 och Helge å strax norr om passagen med Olingeån innebär ökad tillgänglighet till området, vilket är positivt ur rekreationssynpunkt.

5.2.5 *Buller och vibrationer*

Förutsättningar

Förutsättningarna ur buller- och vibrationssynpunkt:

- I nuläget är cirka 56 bostadshus utsatta för bullervärden över 55 dBA ekvivalent nivå utomhus. Av dessa ligger cirka 35 i Knislinge.
- Trafikmängden på sträckan uppgår idag till cirka 6700 fordon per dygn på delen Hana-skog-Knislinge och cirka 5300 på delen Knislinge-Broby. Andelen tung trafik är cirka 10 respektive 11 % på delsträckorna.
- Vibrationer kan förekomma i hus som ligger nära vägen, främst när tunga fordon passerar, men vibrationer framfördes inte som något problem på denna sträcka vid samrådsmötena. Inga erfarenhetsmässigt särskilt vibrationskänsliga jordar förekommer enligt jordartskartan inom vägkorridoren.

Konsekvenser

Allmänt för konsekvensbedömningen gäller att beräkningar är gjorda för trafiksituationen år 2030, där personbilstrafiken räknats upp med 21% och den tunga trafiken med 102% utifrån dagens trafikmängd (i enlighet med uppgifter från Vägverket Region Skåne). Hastigheten har antagits bli 100 km/timme förutom genom Knislinge, där 80 km/timme har antagits.

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 cirka 80 stycken. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Vägverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar.

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

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 cirka 108 stycken, varav cirka 77 i Knislinge.

Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att behövas för att få ner bullervärdena till riktvärdesnivå. Om riktvärdesnivåerna för utomhusnivån ska kunna uppnås i norra Knislinge krävs exempelvis relativt höga skärmar (minst två meter) på båda sidor om vägen. 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.

5.2.6 Luftföroreningar

Förutsättningar

- Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram. Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på 6700 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljökvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan.

Konsekvenser

Nollalternativet och Alternativ Nollplus

Halten kvävedioxid och partiklar har skattats med hjälp av nomogram. Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskap och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på cirka 8700 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljökvalitetsnormer utmed den aktuella sträckan. I Knislinge passerar vägen genom tätbebyggt område med skola (cirka 500 m från vägen) och där bland annat barn kommer att vistas i närheten av vägen och passera vägen. Några överskridanden av miljökvalitetsnormer förväntas inte här heller, men det kan i kommande skeden vara befogat att göra en noggrannare utredning om luftkvalitetssituationen.

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 (6 m bred) kan vara en barriär för exempelvis insekter.
- Vägens barriärverkan bör särskilt observeras där barnens skolvägar passerar över vägen, exempelvis vid Skolgatan i Knislinge. Även passager där gång- och cykelvägar korsar väg 19 bör observeras. Exempelvis söder om Broby där cykelvägen på gamla banvallen korsar väg 19.
- Vilt kan förväntas korsa väg 19 utmed stora delar av sträckan där det inte finns tät bebyggelse. I området finns vildsvin, men även rådjur samt hjort finns och även älg kan förekomma.

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.

Genom Knislinge kommer alternativet medför en ökad barriäreffekt mellan östra och västra Knislinge som står i relation till de passerande bilarnas antal och hastighet. Åtgärder för att minska barriäreffekten och öka säkerheten för dem som vill passera föreslås utföras, exempelvis säkra passager med reducerad hastighet. Exakt vilka åtgärder och hur dessa utformas bör utredas närmare i nästa skede.

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

För vilt i området (framförallt för vildsvin) bedöms tillkomsten av mitträcke innebära en viss barriär som försvåra korsandet av vägen och kan leda till ökat antal viltolyckor. En möjlig åtgärd skulle vara att anordna viltportar eller speciella så kallade viltlussar med släpp i mitträcket vid speciellt frekventerade korsningspunkter. Sådana viltlussar kräver även anpassning av sidoområden med bland annat siktröjning. För insekter och andra smådjur ökar barriäreffekten mer till följd av breddningen. Konsekvensen blir att dessa får svårare att korsa vägen och att populationerna på ömse sidor om vägen blir något mer isolerade från varandra. Konsekvensen av detta kan exempelvis bli att populationerna får svårare att överleva på grund av att de blir för små, får för små ytor eller inavel.

Barriärer för småvilt i anslutning till passage av åarna beskrivs i kap 6.2.2.

5.2.8 Naturresurser

Förutsättningar

- På sträckan berörs ytvatten. Vägkorridoren korsar de båda vattendragen Almaån och Olingeån. Korridoren går bitvis även mycket nära parallellt utmed Helge å.
- Möjligheter till större grundvattenuttag finns inom området i de isälvsavlagringar som följer Helgeåsens dalgång. I Knislinge och vid Beateberg (mellan Hanaskog och Knislinge) går bildningarna i dagen. Där finns också kommunala vattentäkter med tillhörande skyddsområden. I Knislinge passerar väg 19 genom skyddsområdet för vattentäkten. Denna vattentäkt är en bergborrad brunn. Vid Hanaskog finns en reservvattentäkt med en bergborrad brunn. Där finns skyddsåtgärder i form av kantsten och räcken, men skyddsområdet upphävdes 2005. I övrigt förekommer grundvatten i olika sprick- och krosszoner i berggrunden som i huvudsak utgörs av urberg på denna delsträcka.
- Vägdagvattnet avleds via diken, ledningar och mindre vattendrag till recipienten Helge å. Utöver det som anges i punkten ovan finns inga skyddsåtgärder för vare sig yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt på sträckan.

Konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar, exempelvis vid vattentäkten i Knislinge, där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet. Inga speci-

fika 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 till stora delar över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar. 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 riskhanteingsområdet, framförallt i Knislinge ligger många bostäder utmed vägen.

Konsekvenser

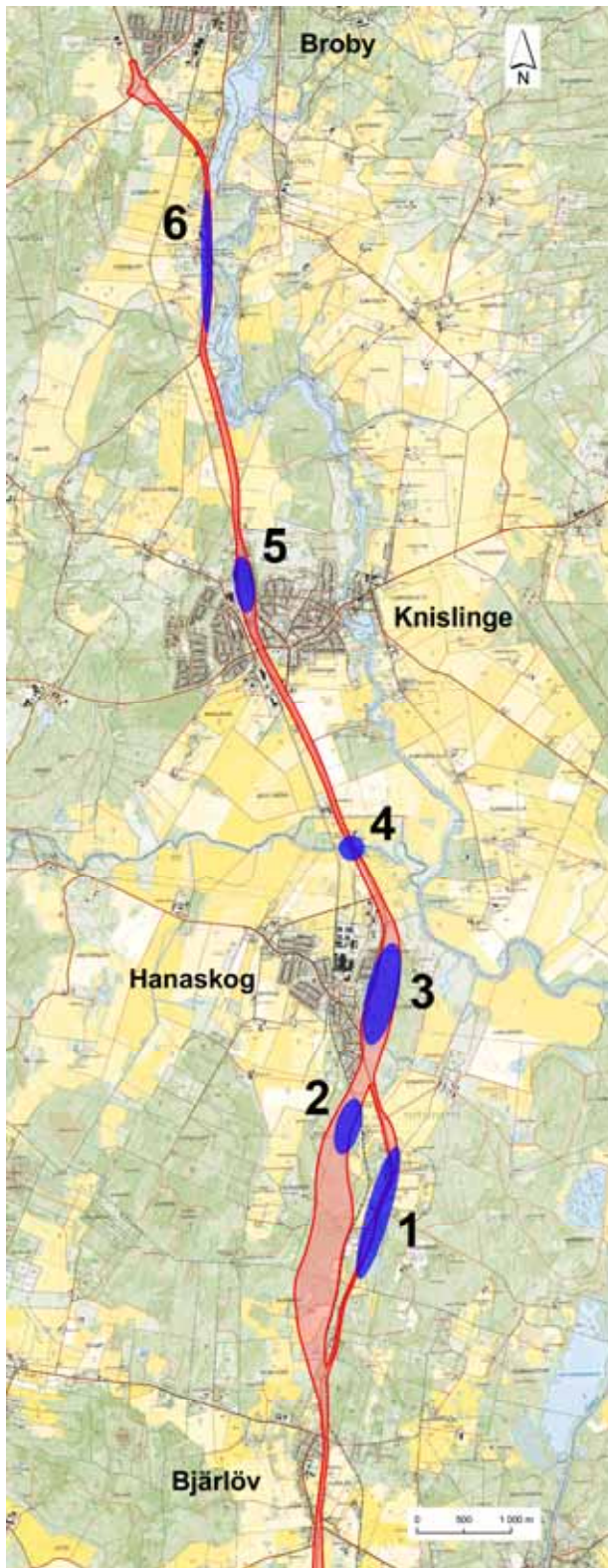
Nollalternativet

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

Alternativ Nollplus

Genom förbättringsåtgärder, mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet. Utmed sträckningen kommer många hus att hamna inom riskhanteringsavståndet 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.

5.3 Sammanfattning av konfliktpunkter avseende miljön för de olika korridoralternativen



- 1) Vid Bössebacken innebär Nollplus-alternativet intrång i ett flertal fastigheter, buller, barriärer, försämrad tillgänglighet och säkerhet för boende.
- 2) Söder om Hanaskog ger alternativet ny sträckning intrång i höga rekreationsvärden och skär av befintliga promenadvägar i skogspartiet.
- 3) Vid Hanaskog uppkommer intrång i Kviinge backe med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden, bland annat riksintresset för kulturmiljövården (Ballings-
torp – Hanaskog – Hanaholm) samt länsstyrelsens natur- och kulturmiljövårdsprogram. Med vägen i ett östligt läge genomkorsas och fragmenteras Kviinge backe, medan ett västligt läge riskerar att påverka den mest värdefulla brynvegetationen i form av storvuxna ekar samt medför inlösen av fler fastigheter.
- 4) Almaån med bland annat skyddsvärda musslor och fisk. Passagen är inte alternativskiljande.
- 5) I Knislinge passerar vägorridoren genom ett skyddsområde för den kommunala vattentäkten. Ett östligt läge (utmed befintlig väg) innebär störst barriäreffekt och mer bullerskyddsåtgärder. Ett västligt läge (utmed gamla banvallen) innebär utöver barriäreffekt och bullerskyddsåtgärder även inlösen av 3-4 fastigheter.
- 6) Vid Helge å berörs höga natur- och kulturvärden. Befintlig väg passerar igenom bland annat ett litet naturreservat och Natura 2000-område. Passagen är inte alternativskiljande.

6 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER FÖR VÄG OCH TRAFIK

Redovisningen av förutsättningar och konsekvenser för *väg och trafik* redovisas för resp delsträcka; delen Bjärlöv-Förbi Hanaskog resp delen Hanaskog-Broby. Konsekvenserna redovisas för *Nollalternativet, Alternativ Nollplus resp Alternativ Ny sträckning*.

6.1 Övergripande konsekvenser för väg och trafik

6.1.1 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 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 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 länkyckor 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.

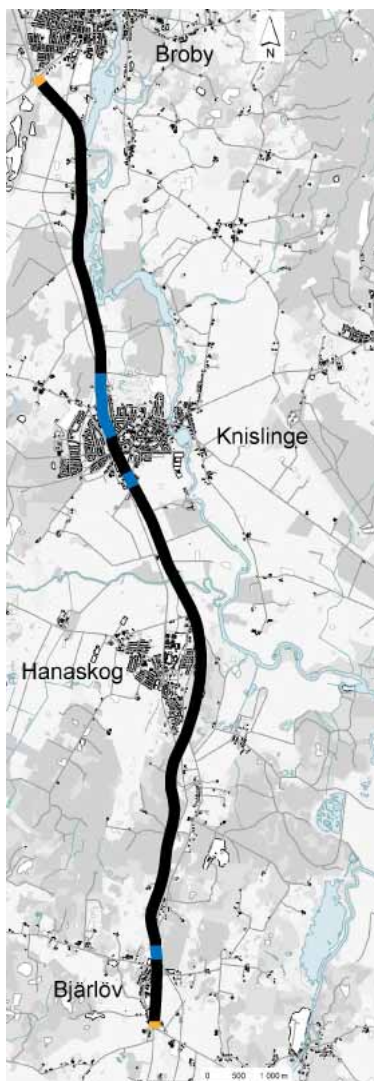
Alternativ Nollplus på sträckor där separat gång- och cykelväg saknas bedöms säkerheten och tryggheten generellt minska för gående och cyklister i jämfört med nollalternativet till följd av ökade hastigheter. Separata gång- och cykelvägar medför ökad säkerhet längs med vägen, men där bebyggelsen finns utmed båda sidor av vägen kvarstår problemen med passager över vägen. Särskilt på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog, förbi Bössebacken, kommer vägen i ytterligare ökad utsträckning utgöra en barriär för boende och verksamheter i området.

Alternativ Ny sträckning på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog 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. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister i området ökar därmed.

Planskilda gång- och cykelpassager vid Bjärlöv, Hanaskog och på gång och cykelvägen mellan Knislinge och Broby ger ökad tillgänglighet och ökad säkerhet.

I Knislinge bedöms föreslagna åtgärder öka tillgängligheten, säkerheten och tryggheten jämfört med nollalternativet även om vägen till viss del kommer att fortsätta utgöra en barriär för boende och verksamma på orten. En cirkulationsplats i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen)/Tegeborgsvägen tvingar ner hastigheten längs väg 19 och ger ökad säkerhet för både motorfordonstrafiken och för oskyddade trafikanter. I alternativet längs befintlig väg bedöms hastighetsbegränsande åtgärder på det centrala avsnittet förbi Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan ge möjlighet att anlägga en gång- och cykelpassage i plan med ökad trafiksäkerhet jämfört med nollalternativet. Möjligheten att anlägga en cirkulationsplats i alternativet längs gamla järnvägsområdet bedöms ge ännu något högre trafiksäkerhetsstandard.

6.1.2 Framkomlighet och tillgänglighet



Bedömda hastighetsgränser efter ombyggnad.

Hastighetsgränser

	70 km/h
	80 km/h
	100 km/h

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 möjlighet till omkörningsmöjligheter enligt redovisade exempel på sträckindelning framgår av tabellen nedan.

Med ombyggnad till mötesfri landsväg möjliggörs en höjning av hastigheten på stora delar av väg 19 mellan Bjärlöv och Broby. Efter ombyggnad bedöms hastighetsbegränsningen generellt bli 100 km/h förutom genom Knislinge där hastigheten sänks till 80 km/h och lokalt på de centrala delarna eventuellt till 40 km/h.

Restiden på den cirka 16 km långa sträckan mellan Bjärlöv och Broby förkortas därmed från cirka 12 minuter i nollalternativet till cirka 10 minuter i ombyggnadsalternativen.

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 mellan 1,0 och 3,2 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.

Tillgängligheten till vissa målpunkter längs vägen kan påverkas negativt då mindre anslutningar stängs eller slås samman, 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.

Delsträcka	Alternativ 0+ (med gles 2+1-väg på delen Bjärlöv - Hanaskog)	Alternativ 0+ (2+1-väg)	Alternativ Ny sträckning (på delen Bjärlöv – Hanaskog, 2+1-väg)
Bjärlöv – förbi Hanaskog	32 % (30 / 33)	42% (40 / 43)	40 % (34 / 45)
Mellan Hanaskog och Knislinge	39 % (36 / 41)	39 % (36 / 41)	39 % (36 / 41)
Genom Knislinge	25 % (51 / 0)	25 % (51 / 0)	25 % (51 / 0)
Mellan Knislinge och Broby	36 % (35 / 37)	36 % (35 / 37)	36 % (35 / 37)
TOTALT BJÄRLÖV - BROBY	33 % (35 / 32)	38 % (39 / 36)	37 % (36 / 37)

Andel sträcka med omkörningsfält (norrut/söderut), enligt redovisade exempel på sträckindelning.

6.1.3 Möjlighet till rast och vilopaus

Vägverket har en intention att på viktigare nationella och regionala vägar kunna erbjuda möjlighet till stopp för vilopaus och rast med cirka 15 minuters mellanrum. Den planerade rastplatsen längs väg 19 vid Helge å mellan Knislinge och Broby innebär att ytterligare platser för rast och vila inte bedöms behövas på aktuell sträcka.

6.2 Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

6.2.1 Biltrafik

Förutsättningar

Om trafikökningen fortsätter i samma takt som de senaste 15 åren kommer trafiken år 2030 vara cirka 30 % högre än idag på väg 19. Den tunga trafiken ökar mest, med cirka 100 % till år 2030.

Konsekvenser

Nollalternativet

- **Trafikmängd:** Nollalternativet innebär inga förändringar av trafikfördelningen jämfört med dagens förhållanden. Om inga åtgärder sker kommer befintlig väg att få fortsatta trafikökningar.
- **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

- **Trafikmängd:** Inte heller Alternativ Nollplus innebär några förändringar av trafikfördelningen jämfört med dagens förhållanden. Den ombyggda vägen får cirka 30 % mer trafik år 2030 jämfört med dagens väg 19.

- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar jämfört med nollalternativet för trafiken på väg 19 till följd av ökade hastigheter och förbättrade omkörningsmöjligheter.

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

- **Tillgänglighet:** På delen mellan Bjärlöv och Hanaskog kan de boende längs vägen få något försämrad tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar. En eventuell stängning av korsningen med väg 2044 mot Bjärlöv och Övarp samt den enskilda vägen mot idrottsplatsen och Fridarp ger sämre tillgänglighet (cirka 1 minuts restidsförlängning) till både Bjärlöv, Idrottsplatsen och övriga området öster om väg 19 samt ökad trafik på väg 2042 genom Bjärlöv.
- **Trafiksäkerhet:** Genom förbättringsåtgärder, mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet.

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

- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten en varierad upplevelse eftersom vägen passerar både genom skogsmark, bebyggelseområden och öppen odlingsmark. Att vägen passerar eller går nära de tätbebyggda miljöerna ger trafikanten en tydlig kontakt med orterna och en större förståelse för bygden. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde inklusive eventuella bullerskydd har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck av de orter som passeras. Trafikantupplevelsen kan påverkas något jämfört med nollalternativet till följd av profiljusteringar, framförallt en sänkning med 4-5 m genom Kviinge backe, samt eventuella bullerskydd.

Alternativ Ny sträckning

- **Trafikmängd:** I alternativ Ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog flyttas all genomfartstrafik till den nya vägen (7 800 f/d). Bara den trafik med målpunkter längs befintlig väg ligger kvar, vilket antas vara cirka 100 - 150 f/d.
- **Framkomlighet och Transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och ökade möjligheter att köra om mer långsamgående trafik.

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

- **Tillgänglighet:** I alternativ Ny sträckning blir dagens väg 19 mellan Bjärlöv och Hanaskog en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 i norra Bjärlöv respektive södra Hanaskog, ger god tillgänglighet för boende och verksamheter i området.
- **Trafiksäkerhet:** En nybyggd 2+1 väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg. Risken för olyckor bedöms därmed att minska i detta alternativ.

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

- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog går till stor del i eller i kanten av skogsområden vilket leder till att trafikanterna inte möjliggörs kontakt med bebyggelsen i området på samma sätt som dagens väg och i Alternativ Nollplus. Den lätt kuperade terrängen ger dock förutsättningar för att få en linjeföring som medger utblickar och som inte är enformig.

6.2.2 Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande är bristfällig. Problemet är särskilt stort på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog där alternativ gång- och cykelväg saknas och där många fastigheter ansluter till vägen. Förbi Bjärlöv respektive Hanaskog finns parallella lokalvägar som gör att behovet att gå eller cykla på väg 19 är litet.

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. Inte minst för barn, unga och äldre kommer möjligheten att röra sig i området ytterligare begränsas.

Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Tillgängligheten till bostäder och verksamheter väntas försämrats till följd av mitträcket samt färre antal korsningar och anslutningar. Detta gäller framförallt på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog där alternativa gång- och cykelvägar saknas.

En separat gång- och cykelväg mellan Bössebacken och Hanaskog medför ökad säkerhet längs med vägen, men då bebyggelsen finns utmed båda sidor av vägen kvarstår problemen med passager över vägen. Särskilt på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog, förbi Bössebacken, kommer vägen i ytterligare ökad utsträckning utgöra en barriär för boende och verksamma i området. Planskild gång- och cykelpassage i Bjärlöv ger ökad säkerhet till och från Idrottsplats och bebyggelsen på östra sidan av väg 19.

- Med ökade hastigheter bedöms säkerheten och tryggheten generellt minska för gående och cyklisterna i alternativ Nollplus jämfört med nollalternativet.

Alternativ Ny sträckning

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Alternativ Ny sträckning på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog 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. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklisterna i området ökar därmed. Planskilda gång- och cykelpassager i Bjärlöv och Hanaskog ger möjlighet till säker anslutning till närliggande samhällen.

6.2.3 Kollektivtrafik

Förutsättningar

Idag finns på väg 19 busshållplatserna Bjärlöv N väg 19, Bjärlöv Norra, Dammmuset, Bössebacken samt Hanaskog Hantverksgatan. Enligt av Skånetrafiken genomförd Linjestudie för sträckan Kristianstad – Broby – Osby - Älmhult 2005-03-10 föreslås hållplatsen Dammmuset läggas ner p.g.a. lågt resande. Övriga hållplatser är i behov av att tillgänglighetsanpassas.

Pendeln, linje 545, går delvis inom Bjärlöv. Antalet turer som trafikerar de två hållplatserna inne i samhället har successivt minskats de senaste åren och idag går 3-4 bussar per vardag och riktning inom byn (av totalt 34). Anledningen är att vinsten för de påstigande i Bjärlöv inte anses uppväga den tidsförlängning som det innebär för de stora antalet genomresande på bussarna då dessa kör omvägen inom byn. Skånetrafiken har haft för avsikt att helt flytta ut busstrafiken utanför Bjärlöv till nya förbättrade hållplatslägen på väg 19. Det har dock inte genomförts fullt ut då en hållplats med närhet till byn och säkra anslutningsvägar inte har kunnat anläggas med tillgängliga medel. En förstudie har upprättats av Vägverket där nya hållplatser föreslogs strax norr om cirkulationsplatsen i korsningen med väg 118. I samrådet framkom omfattande protester och önskemål om att hållplatsen placeras i närheten av väg 2044 mot Övarp och att en planskild passage anordnas. Den planskilda förbindelsen skulle också vara till stor nytta för gående- och cyklister till Idrottsplatsen och bebyggelsen på östra sidan av vägen.

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 för boende och verksamma till och från hållplatserna längs vägen, vilket inte minst gäller barn, unga och äldre.

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 Nollplus

- **Framkomlighet:** Med ökade hastigheter och ökade omkörningsmöjligheter bedöms framkomligheten för busstrafiken öka i alternativ Nollplus jämfört med nollalternativet. Svårigheter att svänga ut från en ficka på enfältssträckor bör dock beaktas vid fortsatt projektering av vägen.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten väntas försämrats för resenärer till och från hållplatserna på delen från Bjärlöv och förbi Hanaskog till följd av framförallt ökade hastigheter och brist på separata gång- och cykeltvägar. En separat gång- och cykeltväg mellan Bössebacken och Hanaskog medför ökad säkerhet längs med vägen, men problemen med passager över vägen kvarstår.

En planskild gång- och cykelpassage vid Bjärlöv ger ökad tillgänglighet och säkerhet till och från bl.a. busshållplatsen. Detsamma gäller i södra delen av Hanaskog. En gångbro i Hanaskog ger en säker anslutning till rekreationsområdet Kviinge backe.

Skolbussarnas möjligheter att hämta och lämna barnen på lika många ställen längs väg 19 som idag minskar, då många anslutningar och korsningar stängs. Det finns risk för både längre körvägar för skolbussarna och längre gångvägar för skolbarnen.

Alternativ Ny sträckning

Med väg 19 i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog är det enligt Skånetrafiken troligt att både Skåneexpressen 7 och linje 545 trafikerar den nya vägen. Detta innebär att hållplatserna Bjärlöv Norra, Dammhuset och Bössebacken läggs ner och att boende längs befintlig väg hänvisas till hållplatserna i Bjärlöv samt i södra Hanaskog, där planskilda passager skapas. Som längst blir det cirka 2 km till närmsta busshållplats.

- **Framkomlighet:** En nybyggd 2+1 väg med högre hastighetsgräns och ökade möjligheter att köra om mer långsamgående trafik ökar framkomligheten för busstrafiken i alternativ Ny sträckning jämfört med nollalternativet. Svårigheter att svänga ut från en ficka på enfältssträckor bör dock beaktas vid fortsatt projektering av vägen
- **Tillgänglighet:** Alternativet innebär något försämrad tillgänglighet för bussresenärerna då avståndet till närmaste hållplats ökar.
- **Trafiksäkerhet och Trygghet:** Säkerheten och tryggheten ökar dock till och från hållplatserna då väg 19 avlastas betydligt och bara trafikeras av lokal trafik samt då planskilda gång- och cykelpassager anläggs i anslutning till hållplatserna i Bjärlöv och Hanaskog.

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.

6.3 Delen Hanaskog - Broby

6.3.1 Biltrafik

Förutsättningar

Om trafikökningen fortsätter i samma takt som de senaste 15 åren kommer trafiken år 2030 vara cirka 30 % högre än idag på väg 19. Den tunga trafiken ökar mest, med cirka 100 % till år 2030.

Konsekvenser

Nollalternativet

- **Trafikmängd:** Nollalternativet innebär inga förändringar av trafikfördelningen jämfört med dagens förhållanden. Om inga åtgärder sker kommer befintlig väg att få fortsatta trafikökningar.
- **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

- **Trafikmängd:** Inte heller Alternativ Nollplus innebär några förändringar av trafikfördelningen jämfört med dagens förhållanden. Den ombyggda vägen får cirka 30 % mer trafik år 2030 jämfört med dagens väg 19.

- **Framkomlighet och transportkvalitet:** Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för trafiken på väg 19 med högre hastighetsgräns och ökade möjligheter att köra om mer långsamgående trafik.

Genomfarten i Knislinge innebär både hastighetssänkningar och hastighetshöjningar jämfört med nollalternativet samt att en eller två cirkulationsplatser anläggs. Framkomligheten för trafiken på väg 19 bedöms för genomfarten som helhet vara i stort sett oförändrad.

- **Tillgänglighet:** Boende längs vägen kan få något försämrade tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar.

I alternativet längs befintlig väg i Knislinge föreslås några korsningar till lokala gator i norra delen att stängas vilket ger vägförlängningar och försämrade tillgänglighet för de boende i området jämfört med nollalternativet. I alternativet längs gamla järnvägsområdet bedöms tillgängligheten till samhället bli oförändrad.

- **Trafiksäkerhet:** En ombyggnad till 2+1-väg innebär att väg 19 får en avsevärt högre trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg och risken för olyckor och personskador bedöms därmed minska.

En cirkulationsplats i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen)/Tegeborgsvägen i södra Knislinge ger minskad risk för olyckor som ger svåra personskador.

I alternativet längs befintlig väg i Knislinge bedöms hastighetsbegränsande åtgärder på det centrala avsnittet förbi Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan ge ökad trafiksäkerhet.

I alternativet längs gamla järnvägsområdet ansluts Brobyvägen, Skolgatan och gamla väg 19 (Riksvägen) i en enda korsning till väg 19 via Stationsvägen. Färre korsningar och möjligheten att anlägga en cirkulationsplats bedöms ge något högre trafiksäkerhetsstandard än alternativet längs befintlig väg.

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

- **Trafikantupplevelse:** Alternativ Nollplus ger trafikanten samma varierade upplevelse som längs vägen idag eftersom den passerar både genom öppen odlingsmark och Knislinge samhälle samt längs med Helge å. Att vägen passerar genom Knislinge ger trafikanten en tydlig kontakt med orten. Den slutliga utformningen av vägen och dess närområde, så som belysning, vägnära utrustning, materialval och eventuella bullerskydd, har dock mycket stor betydelse för trafikantens intryck av samhället.

6.3.2 Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

Tillgängligheten och säkerheten för gående och cyklande längs väg 19 är bristfällig. Järnvägstrafiken mellan Hanaskog – Knislinge – Broby är dock nedlagd och den gamla banvalen har byggts om till cykelväg, vilket gör att behovet att gå och cykla längs väg 19 är litet. På delen mellan Hanaskog och Knislinge är den belagd och försedd med belysning.

I Knislinge skär väg 19 rakt genom samhället och det finns behov att korsna vägen på ett flertal ställen, bl.a. vid korsningarna med väg 2054 (Kristianstadsvägen), Skolgatan/Stationsgatan och Frejagatan. Längs väg 2050 (Hässleholmsvägen) finns en planskild passage av väg 19.

Gång- och cykelvägen passerar väg 19 vid Broby, på delen med befintligt mitträcke och 1+1 körfält, och passagen är utformad med sidoförskjutet räcke som ger en skyddad yta mellan körbanorna.

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, särskilt i Knislinge där behovet att korsna väg 19 är störst. Inte minst för barn, unga och äldre kommer möjligheten att röra sig inom samhället ytterligare begränsas.

Alternativ Nollplus

- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Med ökade hastigheter bedöms säkerheten minska för gående och cyklister längs väg 19 i alternativ Nollplus jämfört med nollalternativet. Behovet av att gå och cykla på vägen är dock litet då en parallell gång- och cykelväg finns på gamla banvallen på hela sträckan Hanaskog – Knislinge – Broby. I Knislinge bedöms dock föreslagna åtgärder öka tillgängligheten, säkerheten och tryggheten jämfört med nollalternativet även om vägen kommer att fortsätta utgöra en barriär för boende och verksamma på orten. En cirkulationsplats i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen)/Tegeborgsvägen tvingar ner hastigheten längs väg 19 och ger möjlighet att skapa en säker gång- och cykelanslutning från industriområdet väster om väg 19 och cykelvägen mot Hanaskog till centrala delarna av Knislinge via Kristianstadsvägen.

Hastighetsbegränsande åtgärder på det centrala avsnittet förbi Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan bedöms ge möjlighet att anlägga en gång- och cykelpassage i plan med ökad trafiksäkerhet jämfört med nollalternativet. Möjligheten att anlägga en cirkulationsplats i alternativet längs gamla järnvägsområdet bedöms ge något högre trafiksäkerhetsstandard än alternativet längs befintlig väg.

Alternativet längs gamla järnvägsområdet ger också möjlighet att anlägga en gång- och cykelpassage vid korsningen där gamla väg 19 (Riksvägen) ansluts till nya väg 19 strax söder om golfbanan. Med passagen behålls kopplingen mellan de norra delarna av samhället och gång- och cykelvägen på gamla banvallen mot Broby.

Planskild passage ger ökad säkerhet på gång- och cykelvägen mellan Knislinge och Broby.

6.3.3 Kollektivtrafik

Förutsättningar

Idag finns på väg 19 busshållplatserna Beateberg, Knislinge Stationsvägen, Nöbbelöv Grytvägen och Nöbbelöv väg 19. Enligt av Skånetrafiken genomförd Linjestudie för sträckan Kristianstad – Broby – Osby - Älmhult 2005-03-10 föreslås hållplatserna Beateberg och Nöbbelöv Kraftstationen läggas ner p.g.a. lågt resande. Övriga hållplatser är i behov av att tillgänglighetsanpassas.

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 för boende och verksamma till och från hållplatserna längs vägen, vilket inte minst gäller barn, unga och äldre.

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 Nollplus

- **Framkomlighet:** En ombyggnad till 2+1 väg med högre hastighetsgräns och ökade möjligheter att köra om mer långsamgående trafik ökar framkomligheten för busstrafiken i alternativ Nollplus jämfört med nollalternativet. Svårigheter att svänga ut från en ficka på enfältssträckor bör dock beaktas vid fortsatt projektering av vägen. Ombyggnad till cirkulationsplats i korsningen med väg 2054 (Kristianstadsvägen) underlättar för vänstersvängande busstrafiken ut på väg 19 vilket ökar framkomligheten.
- **Tillgänglighet, Trafiksäkerhet och Trygghet:** Hastighetsbegränsande åtgärder på det centrala avsnittet förbi Brobyvägen, Stationsvägen och Skolgatan bedöms ge ökad tillgänglighet och säkerhet till busshållplatsen Knislinge Stationsvägen. Möjligheten att anlägga en cirkulationsplats i alternativet längs gamla järnvägsområdet bedöms ge något högre trafiksäkerhetsstandard än alternativet längs befintlig väg. Tillgängligheten, säkerheten och tryggheten väntas försämrats något för resenärer till och från den kvarvarande hållplatsen Nöbbelöv Grytvägen till följd av framförallt ökade hastigheter. I fortsatta planeringsarbetet bör möjligheten att anlägga separata gång- och cykelvägar till och från hållplatsen från Grytvägen studeras.

Skolbussarnas möjligheter att hämta och lämna barnen på lika många ställen längs väg 19 som idag minskar då många anslutningar och korsningar stängs. Det finns risk för både längre körvägar för skolbussarna och för längre gångvägar för skolbarnen.

7 ÖVRIGA KONSEKVENSER

7.1 Delen Bjärlöv – Förbi Hanaskog

7.1.1 Byggnadstekniska konsekvenser

Förutsättningar

Jordlagren domineras mellan Bjärlöv och Hanaskog av grövre jordarter som morän och sand. Vid Hanaskog förekommer också silt.

Konsekvenser

Beträffande det fortsatta planeringsarbetet kan följande konstateras:
Relativt bra grundförhållanden vad avser bärighet och sättningar inom området.

Grundvattenskyddsåtgärder kan erfordras där korridorer korsar eller ansluter till Helgeåsen.

Längst denna delsträcka är det i huvudsak grundvattenskyddet och siltområdena vid Hanaskog som bör beaktas.

7.1.2 Markanvändning och kommunala planer

Förutsättningar

Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jord- och skogsbruksmark med en förhållandevis låg grad av exploatering.

Kring Hanaskog anger översiktsplanen ett område där fördjupning av översiktsplanen avses göras (R3) och där detaljplanekrav avses hävdas. Området omfattar tätorten samt ett område i huvudsak väster om väg 19. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupad översiktsplan för tätorten.

Preliminära områden för tätortsexpansion redovisas i översiktsplanen direkt sydost om Hanaskog, väster om väg 19.

Hanaskogs tätort 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 innebär inga förändringar i plan jämfört med nuläget och strider därmed inte mot den kommunala planeringen.

Nollplus

Alternativet innebär en breddning och rätning av befintlig väg i plan och profil som utöver intrång i skogs- och jordbruksmark även kommer att intränga på intilliggande hus och trädgårdar. På delen mellan Bjärlöv och Hanaskog innebär det intrång i ett flertal fastighe-

ter och på delen genom Hanaskog innebär det inlösen av 1-2 fastigheter i ett östligt läge eller inlösen av 5-6 fastigheter i ett västligt läge.

Vägutbyggnaden innebär även att ett relativt omfattande sidovägnät behöver byggas ut på delen mellan Bjärlöv och Hanaskog, vilket också tar mark i anspråk och medför intrång.

Alternativet berör Hanaskogs samhälle med det i detaljplanen markerade omgivande fördjupningsområdet. Utbyggnaden av vägen bedöms dock inte strida mot planens intentioner. Gällande detaljplaner kommer att påverkas och behöver därmed göras om.

Ny sträckning

Alternativet innebär främst intrång i skogs- och jordbruksmark, men inga sidovägar behövs på denna del.

Korridoren för ny sträckning berör utkanten av det i översiktsplanen markerade fördjupningsområdet och område för tätortsexpansion vid Hanaskogs samhälle. Utbyggnaden av vägen bedöms dock inte strida mot planens intentioner. Gällande detaljplaner bedöms inte komma att påverkas.

7.2 Delen Hanaskog - Broby

7.2.1 Byggnadstekniska konsekvenser

Förutsättningar

Längs sträckan förekommer omväxlande silt, sand och morän. Sanden förekommer framförallt i form av isälvsavlagringar. Norr om Knislinge förekommer lokala partier av isälvsavlagringar i anslutning till befintlig väg.

Konsekvenser

Jordlagerförhållandena är sådana att följande särskilt måste beaktas vid det fortsatta planeringsarbetet:

De förekommande jordlagren utgör relativt god underbyggand för ny- eller ombyggnad av väg. Dock kan silten, beroende på fasthet och vatteninnehåll, vara känslig för vibrationer, vilket bör beaktas med hänsyn till bl.a. omgivningspåverkan.

Beroende på bl.a. siltens sammansättning kan grundförstärkningar i form av pålar erfordras exempelvis vid den bro som måste utföras vid korsning av Olingeån.

Nollplusalternativet innebär en utbyggnad av vägen mycket nära Helge å. Då markstabiliteten mot helge å sannolikt kommer att påverkas samt att erosionsskydd troligen måste utföras kan detta medföra ökade kostnader.

Den aktuella delsträckan har i stort sett bra jordlagerförhållanden. Det är framförallt enstaka partier vid Helge å samt vid brokonstruktioner som grundläggningens kostnaden bedöms bli högre.

7.2.2 Markanvändning och kommunala planer

Förutsättningar

Markanvändningen utmed aktuell sträcka utgörs i stor utsträckning av sammanhängande jord- och skogsbruksmark med en förhållandevis låg grad av exploatering.

Kring tätorterna Broby och Knislinge anger översiktsplanen områden där fördjupning av översiktsplanen avses göras, R1 respektive R2, och där detaljplanekrav avses hävdas. Området omfattar tätorterna samt ett område runt dessa. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupade översiktsplaner för tätorterna.

Nya områden för tätortsexpansion redovisas i översiktsplanen öster om korsningen mellan väg 19 och väg 119 i Broby samt direkt söder om Knislinge väster om väg 19.

Såväl Knislinge som Broby tätort 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 innebär inga förändringar i plan jämfört med nuläget och strider således inte mot den kommunala planeringen.

Nollplus

En rätning av befintlig väg i plan och profil ger vissa markintrång utmed vägen, främst jordbruksmark. Vägutbyggnaden innebär även att enstaka sidovägar kan behöva byggas, främst i den norra delen utmed Helge å söder om Broby, vilket också tar mark i anspråk och medför intrång.

Genom Knislinge innebär ett västligt läge inom korridoren (utmed gamla banvallen) intrång på fastigheter/tomtmark och inlösen av 3-4 fastigheter. I ett östligt läge kan vägen, med avsteg från målstandarden, ligga kvar i befintligt läge utan intrång på fastigheter.

Alternativet berör Knislinge samhälle och de i detaljplanen markerade omgivande fördjupningsområdena för både Knislinge och Broby. Utbyggnaden av vägen bedöms dock inte strida mot planens intentioner. Gällande detaljplaner kan komma att påverkas i Knislinge och behöver i så fall göras om.

7.3 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 i alternativet Nollplus och Ny sträckning bidrar till.

Restidsförkortningen ökar tillgängligheten med såväl bil som buss och medverkar till att arbetsmarknaderna vidgas och till att bredda företagens tillgång till arbetskraft. Även gods-transporter 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.

Konkurrenskraften för buss stärks genom ökad framkomlighet för busstrafiken i ett viktigt busstråk.

En utbyggnad av det regionala stråket väg 19 ger ökade möjligheter att skapa en sammanhållen region där alla delar av Skåne ingår.

7.4 Etappindelningar

Nedan anges förslag till möjliga etappindelningar:

- **Bjärlöv-Förbi Hanskog.** Från cirkulationsplatsen vid väg 118 i Bjärlöv till korsningen med väg 2046 strax norr om Hanskog.
- **Hanskog-Knislinge.** Från väg 2046 till väg 2054 i södra Knislinge.
- **Genom Knislinge.**
- **Knislinge-Broby.** Från anslutningen till golfbanan i norra Knislinge till cirkulationsplatsen vid väg 119 i Broby.

8 EKONOMI

De ekonomiska beräkningarna har utförts för följande etapper/alternativ:

- Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt 0+ (2+1-väg)
- Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt 0+ (gles 2+1-väg)
- Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt ny sträckning
- Mellan Hanaskog och Knislinge, alt 0+
- Genom Knislinge, alt längs gamla järnvägsområdet
- Mellan Knislinge och Broby, alt 0+

Därutöver har en beräkning för hela sträckan Bjärlöv-Broby utförts, med alt ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog och alt längs gamla järnvägsområdet i Knislinge.

8.1 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 etapp är beräknad med hjälp av Vägverkets Kompis 06 i prisnivå 2009.

Etapp/alternativ	Anläggningskostnad
Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt 0+ (2+1-väg)	140,5 mkr
Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt 0+ (gles 2+1-väg)	120,5 mkr
Bjärlöv – förbi Hanaskog, alt Ny sträckning	137,4 mkr
Mellan Hanaskog och Knislinge, alt 0+	43,5 mkr
Genom Knislinge, alt längs gamla järnvägen	47,2 mkr
Mellan Knislinge och Broby, alt 0+	70,9 mkr
HELA STRÄCKAN BJÄRLÖV - BROBY	299,0 mkr
(med alt Ny sträckning på delen Bjärlöv – förbi Hanaskog samt alt längs gamla järnvägen i Knislinge)	

8.2 Samhällsekonomiska konsekvenser

8.2.1 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 Vägverkets beräkningsmodell EVA – Effektvärdering 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 delsträckorna. Baserat på bedömningen av hur många bostadsfastigheter som utsätts för bullernivåer överstigande 55 dBA ekvivalentnivå har en översiktlig värdering av bullernyttan gjorts, med hjälp av BUSE, vilken ligger som manuellt beräknad effekt i beräkningarna.

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 nytta av en investering är i förhållande till totalkostnaden. En positiv nettonuvärdeskvot innebär att investeringen genererar mer nytta över sin livstid än vad det kostar.

8.2.2 Resultat

ETAPP	BJÄRLÖV – FÖRBI HANASKOG			MELLAN HANASKOG OCH KNISLINGE	GENOM KNISLINGE	MELLAN KNISLINGE OCH BROBY	HELA STRÄCKAN BJÄRLÖV - BROBY
	Alt 0+ (2+1-väg)	Alt 0+ (gles 2+1-väg)	Alt Ny sträckning (2+1-väg)	Alt 0+ (2+1-väg)	Alt längs gamla jvg-området	Alt 0+ (2+1-väg)	Alt Ny sträckning på delen Bjärlöv – Hanaskog och alt längs gamla jvg-området i Knislinge
Restid	154,8	135,3	163,5	36,7	4,7	37,2	242,1
Fordonskostnader	-12,0	-20,7	-3,5	4,2	-9,0	1,0	-7,3
Gods	2,5	2,4	2,7	0,5	0,2	1,2	4,6
Olyckor	95,2	100,1	81,4	26,2	67,5	63,6	238,7
Miljö, emissioner	-8,1	-8,3	-7,1	-1,1	-3,2	-1,6	-13,0
Minskat buller	22,8	22,8	22,8	2,3	10,3	4,1	39,5
Drift- och underhållskostnader	-7,5	-7,5	-12,2	-3,9	-1,6	-4,2	-21,9
Summa nuvärde av nyttan (N)	247,7	224,1	247,5	65,0	68,9	101,2	482,6
Investeringskostnad, diskonterad inkl skattefaktor I och II (I)	163,5	140,3	159,9	52,6	57,1	84,1	353,8
Nettonuvärdeskvot, NNK (N-I)/I	0,6	0,6	0,7	0,3	0,3	0,3	0,5

Sammanställning av de samhällsekonomiska effekterna per delsträcka och alternativ samt sammanslaget för hela sträckan Bjärlöv - Broby. (Nyttor och kostnader i miljoner kronor)

Samtliga utbyggnadsalternativ kan förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering.

Störst lönsamhet visar etappen Bjärlöv – förbi Hanaskog där alternativet Ny sträckning ger störst nytta i förhållande till investeringskostnaden, men skillnaden mellan alternativen på denna delsträcka är liten.

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 på sträckorna faktiskt kan förväntas öka, men allvarlighetsgraden blir lägre, antalet döda och svårt skadade minskar. I korsningarna minskar generellt antalet olyckor. Totalt sett medför åtgärderna en trafiksäkerhetsvinst.

Vägar med mitträckesseparering kräver generellt en högre insats för drift- och underhåll.

I alternativet Ny sträckning i etappen Bjärlöv – förbi Hanaskog är att antalet större korsningar fler och ligger i en hastighetsmiljö med hög hastighet på den överordnade leden jämfört med 0+-alternativen. Därför förväntas antalet olyckor i korsningar öka i detta alternativ. Totalt sett medför dock åtgärderna en trafiksäkerhetsvinst, om än inte lika stor som i 0+-alternativet, där antalet olyckor i korsning istället minskar.

I 0+-alternativen i etappen Bjärlöv – förbi Hanaskog har korsningen med väg 2044, den norra anslutningen till Bjärlöv, och den enskilda vägen mot idrottsplatsen och Fridarp stängts. Detta medför ökade körvägar då trafikanter till Bjärlöv, Idrottsplatsen och övriga området öster om väg 19 måste köra omvägen via väg 2042 genom Bjärlöv till cirkulationsplatsen. Detta avspeglar sig i den samhällsekonomiska beräkningen då restidsvinster är lägre och fordonskostnaderna är högre i 0+-alternativen än i alternativet Ny sträckning.

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

9 SAMLAD BEDÖMNING

9.1 Avstämning mot projektmålen

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

Med föreslagen ombyggnad till mötesfri landsväg möjliggörs en höjning av hastigheten på stora delar av väg 19 mellan Bjärlöv och Broby. Efter ombyggnad bedöms hastighetsbegränsningen generellt bli 100 km/h förutom genom Knislinge där hastigheten sänks till 80 km/h och lokalt på de centrala delarna eventuellt till 40 km/h. Restiden på den cirka 16 km långa sträckan mellan Bjärlöv och Broby förkortas därmed från cirka 12 minuter i nollalternativet till cirka 10 minuter i ombyggnadsalternativen.

Andel sträcka med möjlighet till omkörningsmöjligheter enligt redovisade exempel på sträckindelning framgår av tabellen nedan.

Delsträcka	Alternativ 0+ (med gles 2+1-väg på delen Bjärlöv - Hanaskog)	Alternativ 0+ (2+1-väg)	Alternativ Ny sträckning (på delen Bjärlöv – Hanaskog, 2+1-väg)
Bjärlöv – förbi Hanaskog	32 % (30 / 33)	42% (40 / 43)	40 % (34 / 45)
Mellan Hanaskog och Knislinge	39 % (36 / 41)	39 % (36 / 41)	39 % (36 / 41)
Genom Knislinge	25 % (51 / 0)	25 % (51 / 0)	25 % (51 / 0)
Mellan Knislinge och Broby	36 % (35 / 37)	36 % (35 / 37)	36 % (35 / 37)
TOTALT BJÄRLÖV - BROBY	33 % (35 / 32)	38 % (39 / 36)	37 % (36 / 37)

Andel sträcka med omkörningsfält (norrut/söderut), enligt redovisade exempel på sträckindelning.

Samtliga utbyggnadsalternativ kan därmed sägas uppfylla uppställda projektmål. Nollalternativet uppfyller däremot inte dessa på någon sträcka.

9.2 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:

Preciseringar för Funktionsmålet - grundläggande tillgänglighet för alla med god kvalitet och användbarhet, bidra till utvecklingskraft i hela landet	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativen
Ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet, Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter, Förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder,	Motverkar i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering vilket försämrar framkomligheten, transportkvaliteten ytterligare.	Medverkar 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	Motverkar genom den ökande trafikeringen vilket särskilt på sträckor med omfattande randbebyggelse ytterligare begränsar barns och ungas möjligheter att röra sig i området.	Medverkar i viss utsträckning genom att nya gång- och cykelvägar samt planskilda gång- och cykelpassager ger ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet. För korridor utmed befintlig väg kvarstår dock delvis problemen planpassager över vägen, särskilt på sträckor med omfattande randbebyggelse.
Förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel.	Motverkar 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.	Medverkar i viss utsträckning genom ökad framkomlighet för kollektivtrafiken samt ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter genom nya gång- och cykelvägar samt planskilda gång- och cykelpassager. Utsläpp till luft bedöms ungefär likvärdig i alla alternativ då skillnader i vägsträcka är marginell.
Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadas skall minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020	Motverkar genom allmänt ökad trafikering vilket försämrar trafiksäkerheten ytterligare.	Medverkar då trafiksäkerheten ökar genom mittseparering, förbättrade sidoområden samt separerade gång- och cykelvägar och planskilda gång- och cykelpassager.

Utbyggnadsalternativen kan därmed i stor utsträckning sägas medverka till de övergripande transportpolitiska målen. Nollalternativet kan sägas motverka dessa till stor del.

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

Nedan görs en avstämning mot de i projektet relevanta miljömålen:

Miljö kvalitetsmål	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativen
<p>1. Begränsad klimatpåverkan, 2. Frisk luft,</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>Motverka i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering som ger ett ökat utsläpp av bland annat koldioxid.</p>	<p>Motverka i viss utsträckning genom allmänt ökad trafikering som ger ett ökat utsläpp av bland annat koldioxid.</p>
<p>3. Bara naturlig försurning 7. Ingen övergödning</p> <p>Den försurande effekten av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.</p>	<p>Varken med eller motverka. Genom bättre motorer i framtidens bilpark kan de försurande och gödande utsläppen dock förväntas minska.</p>	<p>Varken med eller motverka 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>8. Levande sjöar och vattendrag, 16. Ett rikt växt och djurliv</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>Motverka i viss utsträckning. Risk för förorening av vattendrag och påverkan på bl a fisk, tjockskalig målarmussla och vattenlevande djur kvarstår.</p>	<p>Medverka 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 motverka på lokal nivå medan passagemöjligheter under vägen i anslutning till åarna medverka på lokal nivå.</p>
<p>9. Grundvatten av god kvalitet</p> <p>Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning</p>	<p>Motverka i viss mån genom den ökande trafikeringen och att inga skyddsåtgärder för grundvatten planeras i nollalternativet.</p>	<p>Medverka i viss utsträckning genom att den planerade vägen bedöms bli mer trafiksäker och ytterligare om den byggs med skyddsåtgärder för grundvatten.</p>
<p>12. Levande skogar</p> <p>Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion skall skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas..</p>	<p>Bedöms motverka ytterst marginellt genom allmänt ökad trafikering som ger något ökat utsläpp till luft och mark.</p>	<p>Korridoren för ny sträckning bedöms i viss utsträckning motverka målet genom att skogsmark tas i anspråk och fragmenteras. Vägen och trafiken motverka även genom buller, utsläpp till vatten och mark samt genom barriäreffekt för vilt och friluftsliv.</p> <p>Korridoren utmed befintlig väg bedöms endast marginellt motverka detta mål då förändringen gentemot nollalternativet inte bli så stor.</p> <p>Utsläpp till luft bedöms ungefär likvärdig i alla alternativ då skillnader i vägsträcka är marginell.</p>

Miljö kvalitetsmål	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativen
<p>13. Ett rikt odlingslandskap Odlingslandskapets värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som biologisk mångfald och kulturmiljövärden bevaras och stärks.</p>	Varken med eller motverkar då ingen förändring sker jämfört med dagsläget	Marginell påverkan då arealen jordbruksmark som tas i anspråk och fragmenteras är förhållandevis liten då utbyggnaden huvudsakligen sker i skogbevuxet område eller i anslutning till befintlig väg.
<p>15. God bebyggd miljö 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>	Motverkas om inga bullerskyddsåtgärder vidtas.	<p>Ny sträckning medverkar för en majoritet genom att avlasta från buller, dock utsätts tidigare mindre bullerutsatta av ökat buller. Nollplusalternativet bedöms motverka målet på motsvarande sträcka genom försämrade boendemiljö, även om bullerskyddsåtgärder kan ge sänkta bullernivåer.</p> <p>Bullerskyddsåtgärder kan i alla utbyggnadsalternativ komma att upplevas negativt ur estetisk synpunkt.</p> <p>Nollplusalternativet med väg genom Knislinge samhälle bedöms motverka målet, framförallt genom sin påverkan på stadsbilden och barriäreffekten.</p>

Nollalternativet kan sägas motverka många av de nationella miljömålen. Utbyggnadsalternativen medverkar till ett flertal miljömål men motverkar samtidigt vissa.

10 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.
2009-06-16	Samråd med Länsstyrelsen.

Inbjudan till samrådsmöten med allmänhet och berörda, som hölls i Knislinge och Färlöv, skedde genom annonsering i ortstidningarna samt på Vägverkets hemsida.

Vid samrådsmötena med allmänheten framkom bland annat synpunkter om att en ny väg borde byggas utanför samhällena (framför allt Knislinge), att vägen borde ligga så långt bort från bebyggelse som möjligt samt önskemål om att korridoren för ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog skulle breddas så att en ny väg skulle kunna läggas närmare järnvägsbanken mellan Bjärlöv och Hanaskog. En synpunkt om att en väg genom skogsbacken söder om Hanaskog förstör för Hanaskogsborna som nyttjar området flitigt för promenader, rekreation och friluftsliv.

Korridoren har justerats enligt synpunkten för att kunna lägga vägen närmare banvallen på så lång del som möjligt utifrån krav på radie på vägen och korsningsvinkel mellan väg och järnväg samt utifrån hänsyn till boendemiljö, naturmiljö och rekreation.

En annan synpunkt var att trafikökningen de senaste åren upplevts som större än vad trafikciffrorna visar, speciellt för tung trafik.

Utöver de ovan angivna samråden har Vägverket även samrått med Banverket angående järnvägen som korsar vägkorridorerna på ett antal platser.

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.

11 FORTSATT ARBETE

11.1 Hur går arbetet vidare

Vägutredningen med tillhörande MKB kommer att remitteras till länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och organisationer. Den kommer också att ställas ut för allmänheten då det finns möjlighet att lämna yttranden.

Då remissrundan och utställningen har genomförts kommer Vägverket att sammanställa de yttranden som kommer in. Med detta samlade beslutsunderlag tar Vägverket sedan ställning till val av korridor och trafikteknisk standard. En beslutshandling upprättas som sammanställer denna process och vilka beslut som fattas.

Därefter tar arbetsplaneskedet vid. Samråd sker med alla berörda markägare inom det valda alternativet kommer att genomföras i detta skede, som syftar till att skapa Vägrätt, det vill säga tillträde till den mark som behövs för väganläggningarna. Bygghandlingar tas fram med detaljerade ritningar. När arbetsplanen har fastställts och ytterligare formella ärenden såsom tillstånd för vattenverksamhet har genomförts kan bygget påbörjas. En viktig förutsättning för detta är dock att pengar finns avsatt för genomförande.

Avseende busshållplatserna längs sträckan kommer alla hållplatser redovisade i Linjestudie på sträckan Kristianstad – Broby – Osby – Älmhult, Skånetrafiken, 2005-03-10 resp Stråkstudie för väg 19, 2007-05-16 att byggas ut och en del befintliga kommer att handikappanpassas inom kort på grund av utbyggnaderna för väg 19 ligger långt fram i tiden.

11.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

Följande aspekter är särskilt viktiga i det fortsatta arbetet med arbetsplanen:

- Placering och detaljutformning av planskild gång- och cykelpassage samt väganlutning vid Bjärlöv.
- Placering och utformning av eventuell ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog för att ge så små intrång och störningar som möjligt bland annat i rekreativområdet söder om Hanaskog.
- Sträckning och utformning av passagen av Kviinge backe för att ge så små intrång och störningar som möjligt.
- Sträckning och utformning genom Knislinge för att få så bra helhetslösning som möjligt.
- Anpassning av vägens profil på sträckan längs Helge å för att minska risk för översvämning av vägen.
- Lämplig anslutning till befintligt plåtslageri strax norr om korsningen med väg 2115 söder om Broby.
- Om järnvägen mellan Karpalund och Hanaskog skall finnas kvar i drift måste förnyat samråd ske med Banverket angående utformningen av vägen korsningar med järnvägen och vilka skyddsanordningar som måste finnas.

- Placering och utformning av busshållplatser samt anslutande gångvägar. Svårigheter att svänga ut från en ficka på enfältssträckor bör beaktas särskilt.
- 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, till exempel "Tvillingstenarna" strax söder om Hanaskog, och eventuella arkeologiska insatser på sträckan. Arkeologisk utredning kan komma att krävas.
- Passagen över Almaån, med bland annat skyddsvärda musslor och fisk, kräver särskild hänsyn ur naturvårdssynpunkt. 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 småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs dispens från strandskydd och dispens från artskyddsförordningen samt troligen tillstånd till vattenverksamhet. Dessa dispenser söks lämpligen hos Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet.
- Olingeån är idag förlagd i en trumma under väg 19 och en breddning av vägen kräver att denna förlängs eller eventuellt byts ut. Det är då viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att passagemöjligheten under väg 19 för utter och andra smådjur som rör sig längs med ån bibehålls. För anläggande av trumma och breddning av vägen krävs dispens från strandskydd samt troligen tillstånd till vattenverksamhet, vilket söks hos Miljödomstolen, alternativt anmälan om vattenverksamhet som skickas till Länsstyrelsen.
- Även Helge å omges av strandskydd och dispens krävs vid ombyggnadsåtgärder som tar ny mark i anspråk.
- Vid Nöbbelöv går vägen genom ett mindre naturreservat, Matsalycke, som även utgör ett Natura 2000-område. Breddningen och ombyggnaden av vägen innebär intrång som kan komma att innebära en negativ påverkan på naturmiljön i området. Intrång i såväl Naturreservat som Natura 2000- område kräver särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen.
- Behov och utformning av bullerskyddsåtgärder. Det är viktigt att bullerskyddsåtgärder anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.
- I det fortsatta arbetet med gestaltningen/utformningen av vägsträckningen, oberoende av val av korridor, bör man tänka på trafikantupplevelsen och utblickarna för att fånga speciella landmärken.
- Behov av viltstängsel och viltpassager behöver utredas i en särskild viltstyrningsplan.
- Om geotekniska utredningar i arbetsplaneskedet 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.
- Där hus kommer att hamna inom riskhanteringsavståndet för farligt gods på 150 m från vägen kan eventuellt åtgärder behöva vidtagas.

12 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 Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge – Remissbehandling och slutsatser, 1997
- Översiktsplan Östra Göinge kommun 1990.
- Översiktsplan Kristianstads kommun 1990.
- Geoteknisk förstudie för ombyggnad av väg 19 Kristianstad - Broby. Vägverket mars 1994.
- Avsiktsförklaring om gång- och cykelvägskonstruktion i Östra Göinges kommun 2006-2015, 2005-12-19.
- Hållplats Bjärlöv, förstudie, 2005-05-06
- Linjestudie på sträckan Kristianstad – Broby – Osby – Älmhult, Skånetrafiken, 2005-03-10
- Stråkstudie för väg 19, 2007-05-16
- 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
- Natura 2000 –områden. www.naturvardsverket.se/natura2000/.
- Områden av riksintresse, regionalt intresse, natur- och kulturmiljövårdsintressen i Skåne län. www.m.lst.se.
- Skogsstyrelsens nyckelbiotoper och sumpskogsinventering. www.svo.se.
- Fornminnesregistret. www.raa.se.
- Vägdragvatten - Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärder. Publikation 2004:195.
- Temablad till MKB för vägprojekt (Trafikbuller och Luftkvalité). VV publ 1995:40.
- Uppgifter ur Vägverkets databas för trafikflöde. www.vv.se.
- Uppgifter ur Vägverkets databas för olyckor (STRADA). 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

BILAGOR

Protokoll från samrådsmötena med allmänheten

- 2009-04-15 Samråd med allmänhet och berörda i Knislinge
- 2009-04-16 Samråd med allmänhet och berörda i Färlöv.

Översiktskartor med föreslagna korridorer i skala 1:20000



Vägverket

Region Skåne

Box 543, 291 25 Kristianstad

Besöksadress: Björkhemsvägen 17

www.vv.se vagverket.kri@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 044-19 51 95



Vägverket