



Vägutredning

Väg 19

delen Kristianstad - Broby



VÄG 19

DELEN KRISTIANSTAD - BROBY

VÄGUTREDNING

SEPTEMBER 1994

Allmänt kartmaterial från Lantmäteriet, medgivande: 94.0389
Allmänt kartmaterialet är godkänt från sekretessynpunkt för spridning.
Lantmäteriverket 1994-10-05.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	1
1.1 Bakgrund och syfte	1
1.2 Omfattning	1
1.3 Planeringsläge	1
1.4 Genomförande	3
1.5 Förstudien	3
1.6 Utställningen	7
2. NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN	9
2.1 Vägens funktion	9
2.2 Trafikmängder	11
2.3 Vägens geometriska standard	13
2.4 Framkomlighet	15
2.5 Trafiksäkerhet	17
2.6 Barriäreffekter	19
2.7 Buller och avgaser	19
2.8 Trafikantupplevelser	19
2.9 Gång och cykeltrafik	21
2.10 Kollektivtrafik	21
2.11 Järnvägen	21
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	22
3.1 Målstandard	22
3.2 Trafikutveckling	22
4. GEOLOGI - GEOTEKNIK	23
4.1 Inledning	23
4.2 Berggrund och jordlager	23
5. FÖRUTSÄTTNINGAR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING	27
5.1 Landskapet	27
5.2 Kulturmiljö	29
5.3 Naturmiljö	29
5.4 Geohydrologi	29
5.5 Metod för analys av mark och miljöintressen	30
6. VÄGKORRIDORER	33
6.1 Uppläggning	33
6.2 Utgångspunkter	33
6.3 Härlöv - förbi Karpalund	37
6.3.0 Nollalternativ	39
6.3.1 Möjligheter att förbättra befintlig väg	39
6.3.2 Ny sträckning från Härlöv öster om Karpalund	41
6.3.3 Ny sträckning från Härlöv väster om Karpalund	41
6.3.4 Ny sträckning i väster från väg 21	45
6.3.5 Avgränsningar	49
6.3.6 Miljö och markanvändning	50
6.3.7 Geoteknik	54
6.4 Karpalund - förbi Färlöv	57
6.4.0 Nollalternativ	59
6.4.1 Möjligheter att förbättra befintlig väg	59
6.4.2 Ny sträckning väster om Färlöv	61
6.4.3 Miljö och markanvändning	62
6.4.4 Geoteknik	66

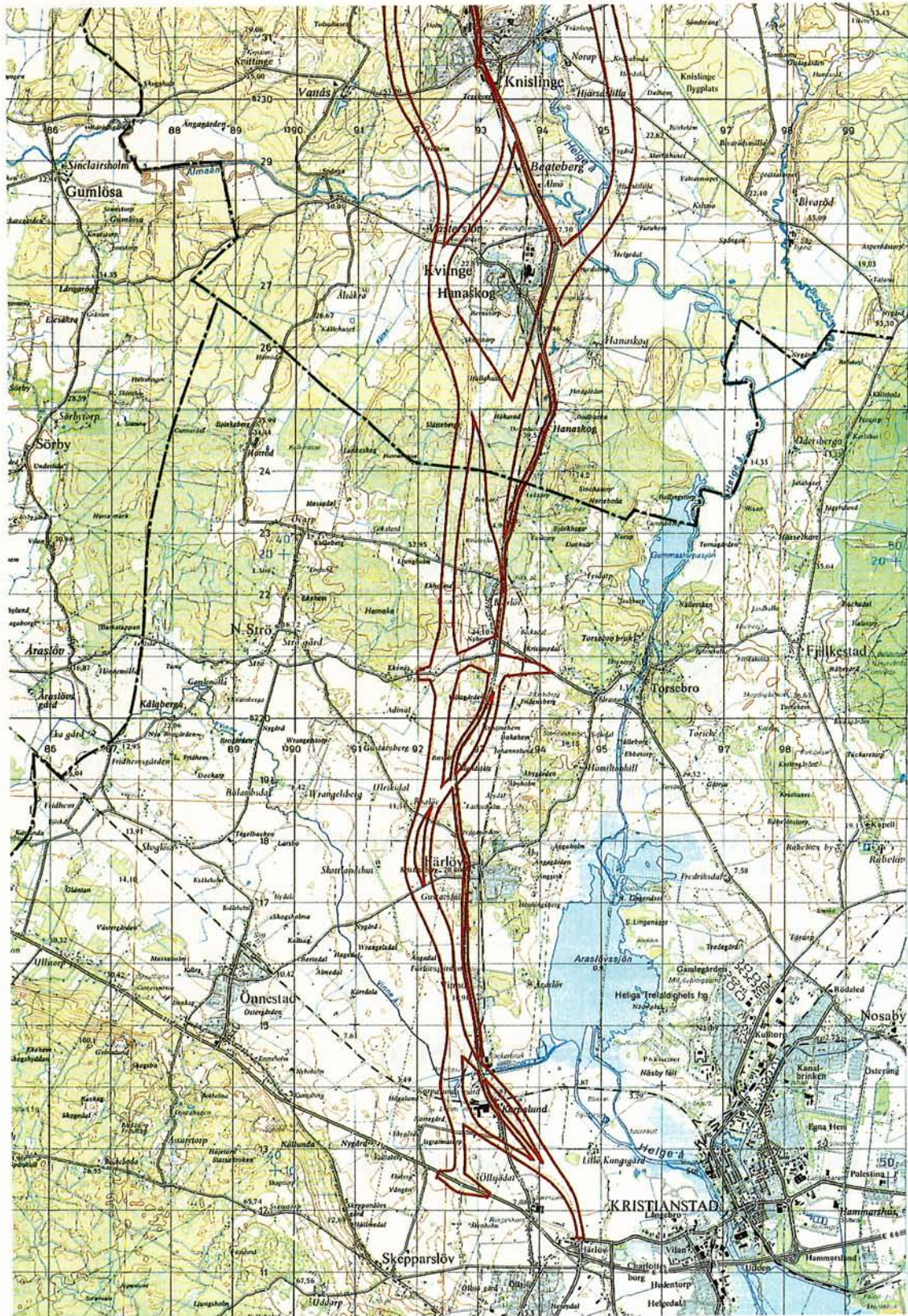
6.5	Färlöv - förbi Bjärlöv	69
6.5.0	Nollalternativ	69
6.5.1	Möjligheter att förbättra befintlig väg	71
6.5.2	Ny sträckning öster om Villagården	73
6.5.3	Ny sträckning väster om Bjärlöv	75
6.5.4	Korsningen med väg 118	77
6.5.5	Miljö och markanvändning	79
6.5.6	Geoteknik	82
6.6	Bjärlöv - förbi Hanaskog	85
6.6.0	Nollalternativ	87
6.6.1	Möjligheter att förbättra befintlig väg	87
6.6.2	Ny sträckning i väster	89
6.6.3	Ny sträckning väster om Hökaröd	91
6.6.4	Ny sträckning i öster	93
6.6.5	Miljö och markanvändning	94
6.6.6	Geoteknik	99
6.7	Hanaskog förbi Knislinge	101
6.7.0	Nollalternativ	101
6.7.1	Möjligheter att förbättra befintlig väg	103
6.7.2	Ny sträckning i väster	105
6.7.3	Ny korridor öster om Helgeå	107
6.7.4	Miljö och markanvändning	108
6.7.5	Geoteknik	112
6.8	Knislinge - Broby	115
6.8.0	Nollalternativ	117
6.8.1	Möjligheter att förbättra längs befintlig väg	117
6.8.2	Ny sträckning väster om järnvägen	119
6.8.3	Ny sträckning i öster	119
6.8.4	Miljö och markanvändning	120
6.8.5	Geoteknik	124
6.9	Sammanfattning av konfliktpunkter som noterats i miljökonsekvensuppställningen för respektive delavsnitt	126
7.	KONSEKVENSER FÖR TRAFIKEN	128
7.1	Uppläggning	128
7.2	Trafikfördelning	129
7.3	Tillgänglighet	132
7.4	Trafiksäkerhet	132
7.5	Trafikantupplevelser	132
7.6	Trafikekonomi	133
8.	ANLÄGGNINGSKOSTNADER, ETAPPER	134
8.1	Kostnader	134
8.2	Etapper	134
9.	KÄLLOR	135
9.1	Källförteckning	135
9.2	Fotoförteckning	137
10.	BILAGA, SAMRÅDSREDOVISNING	

Anmärkning:

Visst arbetsmaterial har samlats i en särskild teknisk bilaga, som finns tillgänglig hos vägverket.

FÖRESLAGNA VÄGKORRIDORER

SÖDRA DELEN



SAMMANFATTNING

BAKGRUND

I den regionala väghållningsplanen har väg 19 utpekats som ett regionalt stråk. Väg 19 bildar tillsammans med de nationella stamvägarna ryggraden i vägsystemet. Den långsiktiga målstandarden för sträckan mellan Kristianstad och Broby är utbyggnad till en 13 meter bred väg med hög linjeföringsstandard.

I vägutredningen redovisas alternativa sträckningar (korridorer) och vilka konsekvenser som uppkommer för trafiken, miljö och markanvändning.

Vägutredningen ska ligga till grund för val av vägkorridor.

Södra delen, huvudsakligen Kristianstads kommun

För sträckan mellan Härlöv och kommungränsen strax norr om Bjärlöv, redovisas såväl möjligheter att rusta upp befintlig väg i dess nuvarande sträckning som nya alternativa lägen för vägen.

Möjligheterna att förbättra befintlig väg är starkt begränsade på hela den södra delen. Såväl breddning som förbättrad linjeföring skapar stora intrång. Konsekvenserna av en breddning och en förbättring av linjeföringen är på flera avsnitt så stora att de är orimliga att genomföra. Detta gäller bland annat genom Karpalund, Vinnö och Färlöv.

En vägsträckning längs befintlig väg skulle därför innebära ett stort avsteg från väghållningsplanens målstandard och att vägens funktion som regionalt stråk försämras.

Effekterna för trafiken blir små. Restider och trafiksäkerhet förbättras endast marginellt. Störningar gentemot omgivande bebyggelse ökar i takt med förväntade trafikökningar.

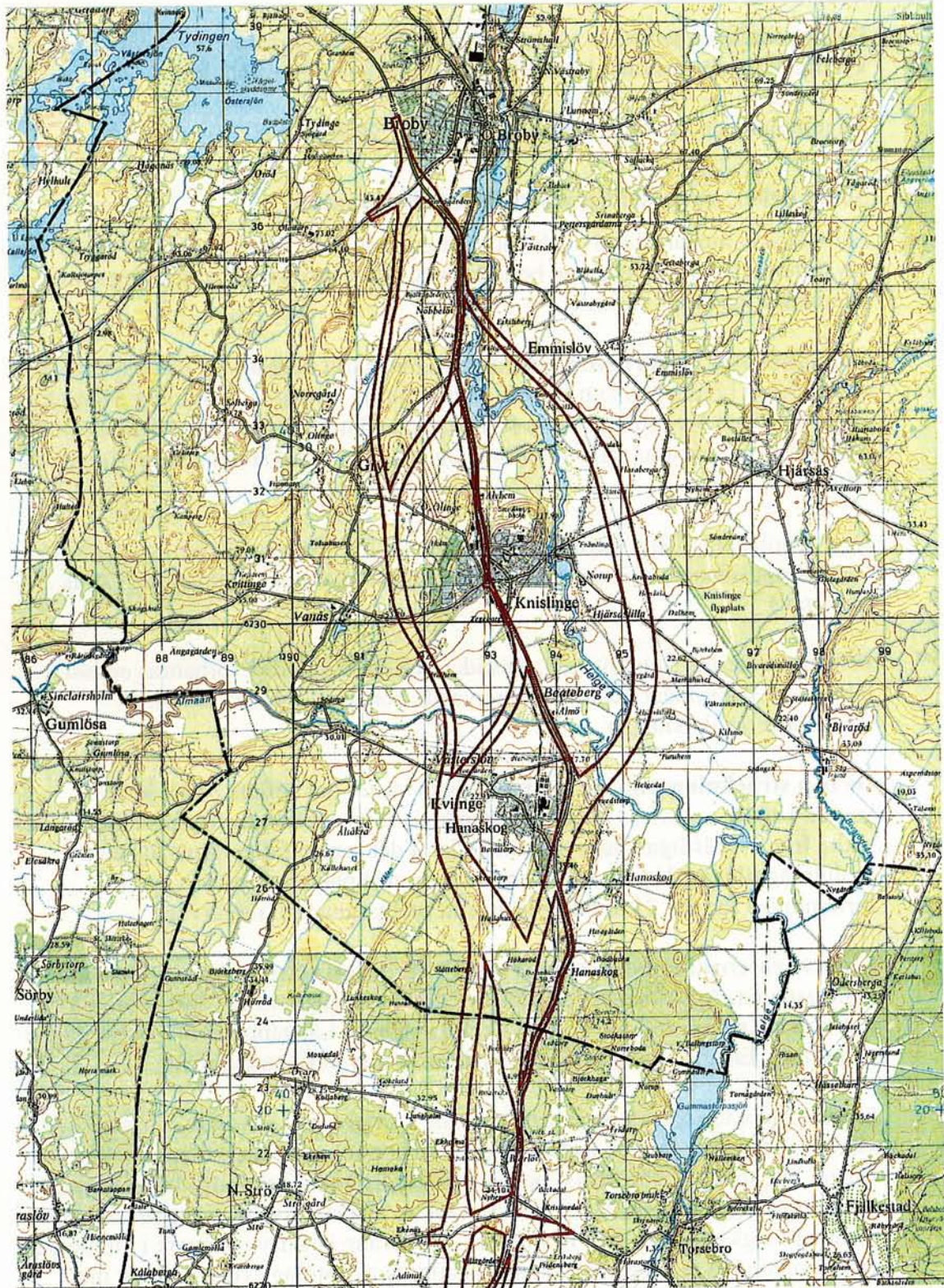
De nya sträckningarna går huvudsakligen väster om befintlig väg, jämför kartan. I söder redovisas två utgångspunkter. Den ena från trafikplats Härlöv, den andra från ett västligare läge vid Öllsjödal. I det senare fallet förutsätts en ny anslutning till väg 21 som måste samordnas med planeringen för väg 21. Inriktningen för väg 21 är på detta avsnitt ombyggnad till motorväg.

Konsekvenserna för trafiken längs väg 19 blir i stort sett desamma oavsett utgångspunkt. Anslutningen till Härlöv bedöms få något högre attraktivitet för trafik mot Kristianstads centrum, vilket innebär att Långebrogatan inte får någon avlastning. En anslutning till Härlöv påverkar inte trafiken längs väg 21.

Samtliga nya vägkorridorer innebär intrång i omgivande jordbruk och landskap, vilket måste vägas mot de förbättringar som uppkommer längs den befintliga vägen. Inte minst ur säkerhets- och störningssynpunkt. Genomförda beräkningar visar att utbyggnad i nya lägen ger klart bättre effekter för trafikanterna än uppbyggnad längs befintlig väg. Konflikter och intrång beskrivs närmare i utredningen. På sidan 124 redovisas en sammanställning av intrång i riksintressen mm.

FÖRESLAGNA VÄGKORRIDORER

NORRA DELEN



SAMMANFATTNING

Norra delen, huvudsakligen Östra Göinge kommun

Även för detta avsnitt redovisas upprustning längs befintlig väg och nya alternativa lägen.

Möjligheterna att förbättra befintlig väg är begränsade även på detta avsnitt. Endast delar av vägsträckan kan ges tillfredsställande bredd och linjeföring. Betydande intrång uppkommer särskilt genom Hanaskog och i norra delen av Knislinge. I det senare fallet innebär omgivande förhållanden att nuvarande hastighet 70 km per timme måste behållas även vid en breddning av vägen.

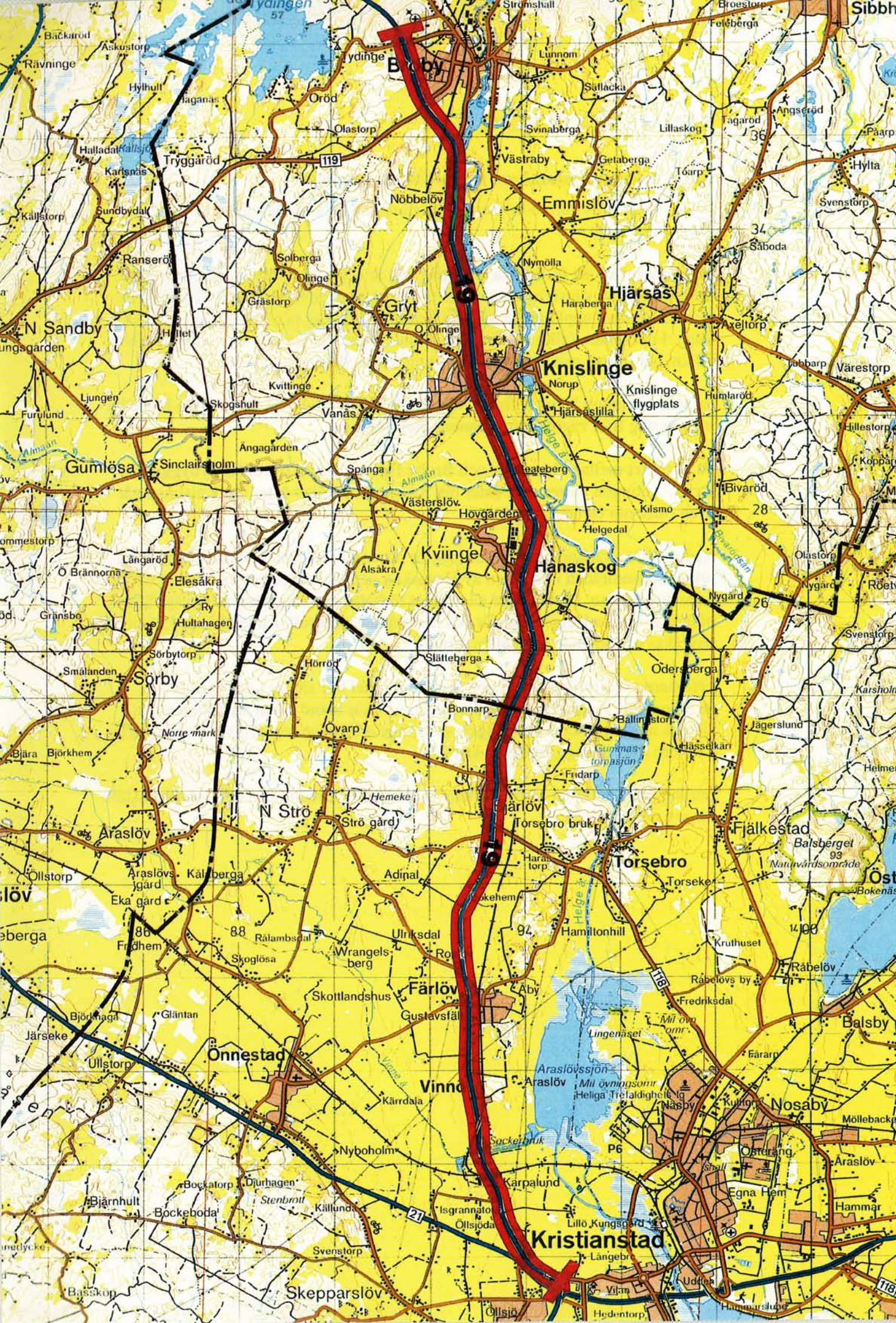
En vägsträckning längs befintlig väg skulle således även på norra delen innebära stort avsteg från väghållningsplanens målsättningar.

På avsnittet mellan Hanaskog och Broby finns i princip två olika **nybyggnadsstråk**. Antingen väster eller öster om Knislinge. Stråket öster om Knislinge går även öster om Helgeå.

Redovisade sträckningar i väster medför intrång i jordbruk och landskap. Även rekreationsområden i närheten av Hanaskog och Knislinge berörs, liksom närliggande bebyggelse. Detta måste vägas mot förbättringar längs befintlig väg. Sträckningen öster om Helgeå medför också intrång i jordbruk och landskap. I detta fall påverkas närliggande samhällen mindre.

Effekterna för trafiksäkerhet och framkomlighet blir sämre i den östliga sträckningen. Även utbyggnadskostnaderna ökar bland annat som följd av att Helgeå måste passeras två gånger, strax norr om Hanaskog och vid Broby via en lång bro över de låga partierna kring ån.

Intrång och konflikter finns närmare redovisade i utredningen och i sammanställningen på sidan 125.



1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Väg 19 är idag en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Förbindelsen utnyttjas på denna del även av långväga transporter i riktning mot Polen via Ystad.

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

Enligt den regionala väghållningsplanen kan en utbyggnad bli aktuell under perioden 1997-2003. Vägverket Region Skåne har därför beslutat genomföra en vägutredning för att klargöra vilken sträckning som vägen kan ges och vilka om- och nybyggnadsåtgärder som krävs för att uppnå önskvärd målstandard.

1.2 OMFATTNING

I vägutredningen redovisas alternativa sträckningar (vägkorridorer) för delen mellan trafikplats Härlöv vid väg 21/E22 och korsningen med väg 1110 vid Broby. Hela sträckan är ca 27 km lång och passerar genom Kristianstads och Östra Göinge kommuner.

I utredningen redovisas också vilka möjligheter som finns att rusta upp befintlig vägsträckning.

Konsekvenser för miljö och markanvändning beskrivs i utredningen och jämförs med det så kallade nollalternativet, dvs att behålla befintlig väg utan åtgärder.

Dessutom beskrivs konsekvenserna för trafikanterna, utbyggnadskostnader och tänkbara utbyggnadsetapper.

1.3 PLANERINGSLÄGE

I den regionala väghållningsplan som tagits fram av Vägverket Region Skåne för perioden 1994-2003 har väg 19 utpekats som ett regionalt stråk. Väg 19 bildar därför tillsammans med de nationella stamvägarna ryggraden i vägsystemet. Den långsiktiga målstandarden för väg 19 på sträckan mellan Kristianstad och Broby är utbyggnad till en 13 meter bred väg med hög linjeföringsstandard. Norr om Broby är denna målstandard uppfylld.

Planeringsarbetet för en ny väg genomförs i olika skeden. I den regionala väghållningsplanen sker övergripande studier av vägsystemet som helhet. För ett enskilt projekt bedrivs arbetet enligt följande fyra steg.



Utredningsarbetet för väg 19 inleddes med en **förstudie** som redovisades i maj 1994. Förstudien syftade till att klargöra de problem som finns och de förutsättningar som gäller för projektet. Förstudiematerialet redovisades i två parallella utställningar i Broby respektive på vägverket i Kristianstad. Dessutom arrangerades informationskvällar i Broby och i Färlöv. Synpunkter på förstudien och från utställningarna redovisas närmare nedan.

Vägutredningen tillhör andra steget i den översiktliga planeringen för vägen. Här genomförs fördjupade studier av tänkbara vägkorridorer. Vägkorridorerna preciseras, principutformning av korsningar anges, konsekvenser av olika alternativa möjligheter beskrivs och värderas.

I nästa steg upprättas en **arbetsplan** för den valda vägkorridoren. Arbetsplanen ger underlag för fastställande av vägens sträckning och det vägområde som behövs för att bygga vägen. Arbetsplanen är ett juridiskt dokument som efter fastställelse ger vägverket s k vägrätt till det vägområde som behövs.

Slutligen upprättas de **bygghandlingar** som behövs för att kunna bygga vägen.

Denna utredning är en vägutredning och skall således ligga till grund för val av lämplig vägkorridor. Vägutredningen sänds på remiss till berörda kommuner, olika myndigheter, organisationer m fl.

Val av vägkorridor sker först efter remissbehandlingen.

1.4 GENOMFÖRANDE

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

I arbetsgruppen har följande personer ingått:

Vägverket Region Skåne	Kerstin Åklundh	Projektledare
Tyréns Infrakonsult	Lars Nilsson	Projektledare
	Didrik Weber	

I referensgruppen har följande personer ingått:

Vägverket Region Skåne	Lisbeth Jonasson	
	Martin	
	Ljungström	
	Carsten Sachse	
Kristianstads kommun	Åke Lindgren	
Östra Göinge kommun	Jan Dahlqvist	
	Bo Eklund	till 1/7-94

1.5 FÖRSTUDIEN

Förstudien har överlämnats till berörda kommuner och länsstyrelsen. Länsstyrelsen har yttrat sig över förstudien. Synpunkterna baserar sig på en konceptversion av förstudien. Yttrandet består av en huvudtext med bilagor. I det följande återges huvudtexten i sin helhet.

Länsstyrelsens synpunkter har med ett par undantag beaktats i utredningsarbetet. Som exempel kan nämnas den tillförda västligare sträckningen förbi hagmarksområdet söder om Broby och förskjutningen österut förbi Vinnö. Arkeologisk utredning, steg 1, samt kulturhistoriska fördjupningar har däremot inte genomförts i detta skede. Inte heller de mer detaljerade studier som önskats angående vattenskydd. Detta arbete kommer att göras i arbetsplaneskedet.

Kulturmiljövård

Kulturmiljöenheten har i bifogat yttrande daterat 1994-05-27 sammanfattningsvis anfört att följande bör redovisas i MKB:

Arkeologisk utredning, steg 1 (fördjupade kartstudier, fältrekognoscering etc) krävs från sockengränsen Kviinge/Färlöv till Härlöv i de alternativa korridorerna.

Kulturhistorisk fördjupning krävs i den västra korridoren runt Ö Olinges odlingslandskap samt Araslövs farmer från Adinal till Härlöv. Särskild tonvikt bör läggas på en lösning.

Naturvård

Miljövårdsenheten har i bifogade PM daterat 94-05-11 bl a föreslagit att ytterligare sträckningsalternativ utreds (längre västerut) vid Mannagården som är ett klass I-område i Ängs- och Hagmarksinventeringen. Vidare anføres att sträckningen i anslutning till Vinnö ängar, som utgör ett våtmarksområde med rikt fågelliv, bör förläggas så nära Vinnö som möjligt alternativt andra alternativlösningar utredas.

Vattenfrågor

I det fortsatta arbetet med planering av vägen erfordras fördjupade studier avseende avsnittet om vattenförsörjningen. I dessa bör det redovisas hur kommunala och enskilda vattentäkter berörs, vilka konsekvenser som kan förväntas, hur eventuella negativa konsekvenser kan förebyggas när det gäller vattenförsörjningen. Dessutom bör det redovisas var fördröjningsmagasin kommer att anläggas för att skydda bäckar och åar mot förorenad avrinning från vägen.

Buller och luftföroreningar

Utredningen konstaterar vad gäller buller och luftföroreningar att generellt innebär utflyttningen av väg 19 vid Vinnö, Färlöv och Hanaskog att miljön utmed nuvarande väg förbättras. Det redovisas att ca 210 fastigheter utmed nuvarande vägsträckning idag har bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå för dygn.

Enligt bifogade PM daterat 1994-05-09 ser Miljövårdsenheten det som en mycket positiv effekt av en ny vägdragning att kvalitén på boendeförhållanden kan förbättras för ett stort antal boende.

Miljövårdsenheten vill dessutom framhålla vikten av att Vägverket i det fortsatta arbetet, förutom bullerpåverkan vid bostäder, också noga belyser och tar största möjliga hänsyn till bullerpåverkan i områden för rekreation och friluftsliv och värdefulla kulturmiljöer.

Jordbruk

I två PM daterade 1994-05-16 och 1994-06-16 konstaterar Lantbruksenheten att hela sträckningen går till mycket stor del genom jordbruksmark av hög kvalitet. Förslaget berör många rationella, välfungerande och bestående jordbruksföretag. Vägen kommer, om förslaget realiserar, att orsaka stort bortfall av mark med hög produktionsförmåga. I många fall blir intrånget synnerligen besvärande och kan äventyra företagens fortsatta bestående som rationella företag.

Sammanfattningsvis anser Lantbruksenheten att de föreslagna sträckningarna medför på nästan hela sträckan så svåra negativa konsekvenser för jordbruksnäringen att alla möjligheter att bibehålla vägen i sin nuvarande sträckning i första hand bör övervägas. Speciellt gäller detta gaffeln i söder samt sträckningarna förbi Färlöv, Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge.

Hälsa och Säkerhet

Riksväg 19 är en primär transportled för farligt gods, med tanke på olycksstatistiken är det klart positivt med en standardhöjning på vägen. Ökar dessutom handeln med öst blir belastningen större av godstransporter på Rv 19, även andelen farligt gods. Med kännedom om standarden på öststaternas lastbilar är det än viktigare med säkra vägar.

Riskerna med passage genom Kristianstads kommuns eventuella nya vattentäkt vid Isgrannatorp bör vägas in i de olika alternativen.

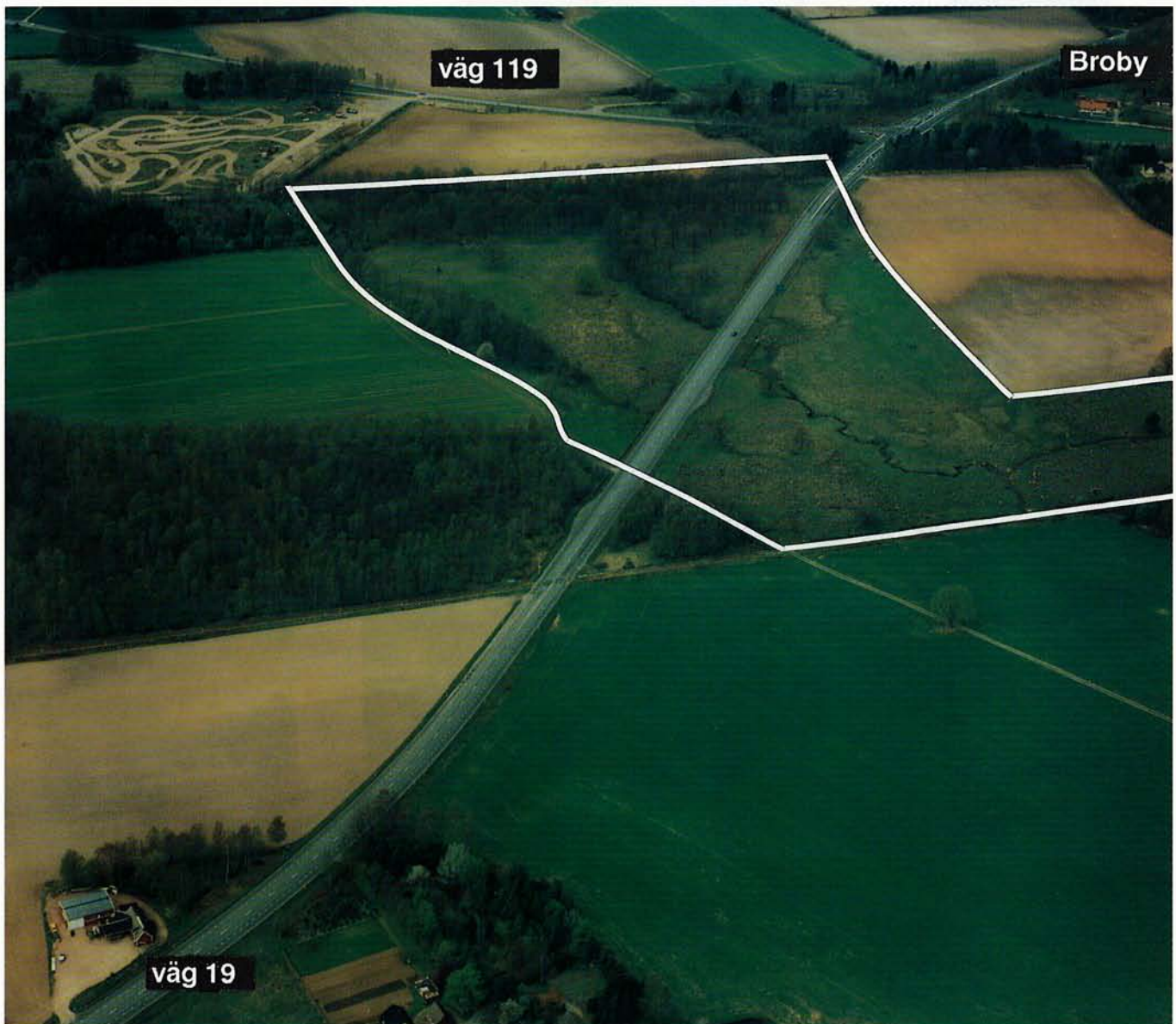


Bild 1.51 Hagmarksområdet vid Mannagården, Broby

Vägutredning väg 19 Kristianstad - Broby

DEN NYA VÄGEN

MÅLSTANDARD

Styrning
För att vägutredningen ska vara tydlig och tydlig för alla som använder vägen ska den utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området.

Vägned
Vägen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området. Detta innebär att vägen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området.

Ljusstyrning
Den nya vägen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området. Detta innebär att vägen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området.

Korsningar
För att korsningarna ska vara tydliga och tydliga för alla som använder vägen ska de utformas så att de tydligt skiljer sig från andra korsningar i området.

Enkelt anslutningar
För att anslutningarna ska vara enkla och tydliga för alla som använder vägen ska de utformas så att de tydligt skiljer sig från andra anslutningar i området.

TÄNKBARA EFFEKTER

Positiva effekter

- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt

Negativa effekter

- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt
- Ökad trafiksäkerhet
- Bättre trafikflyt

KORSNINGAR

BROBY
Korsningen med väg 19 och vägen 19 i Broby är utformad så att den tydligt skiljer sig från andra korsningar i området. Detta innebär att korsningen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra korsningar i området.

Skiljningslinjer
Skiljningslinjer ska utformas så att de tydligt skiljer sig från andra skiljningslinjer i området. Detta innebär att skiljningslinjerna ska utformas så att de tydligt skiljer sig från andra skiljningslinjer i området.

Vägutredning väg 19 Kristianstad - Broby

MOTIV TILL NYA LÄGEN

VAD KAN GÖRAS LÄNGS NUVÄRANDE STRÄCKNING?

Genomförda studier visar att på flera ställen finns förutsättningar för att utforma vägen så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området. Detta innebär att vägen ska utformas så att den tydligt skiljer sig från andra vägar i området.

Åtgärder	Realiserat	Planerat
Vägned	Ja	Ja
Ljusstyrning	Ja	Ja
Skiljningslinjer	Ja	Ja
Enkelt anslutningar	Ja	Ja
Korsningar	Ja	Ja

Hanaskog

Knislinge

Färlov

Karpalund

Bild 1.61 a, b Samrådsutställningen maj 1994

1.6 UTSTÄLLNINGEN

De parallella utställningarna tilldrog sig stor uppmärksamhet. Vid första informationstillfället deltog drygt 100 personer i både Broby och Färlöv. Vid andra tillfället något färre, storleksordningen 50 personer per plats.

Ett stort antal synpunkter har kommit in, såväl muntliga vid informationstillfällena som skriftliga under och efter utställningstiden. Inkomna synpunkter har sammanställts och ingår som en särskild bilaga i vägutredningen.

Framförda synpunkter och önskemål har medfört att ett antal nya sträckningar har prövats. Följande sträckningar har tillförts vägutredningen.

- Nya sträckningar förbi Karpalund med inriktning mot såväl trafikplats Härlöv som ett västligare läge mot väg 21. I det senare fallet har studierna medfört att vägkorridorerna har utvidgats österut.
- Ett västligare läge förbi Bjärlöv.
- En västligare dragning förbi Skogstorp, sydväst om Hanaskog.
- Ett västligare läge förbi Knislinge.
- En helt ny östlig sträckning på avsnittet Hanaskog-Knislinge-Broby.
- Ett nytt läge väster om järnvägen mellan Knislinge och Broby med inriktning att passera väster om hagmarksområdet vid Broby.

Dessutom har fördjupade studier utförts av förbättringsmöjligheterna längs befintlig sträckning på avsnittet söder om Broby (längs Helgeå).

Inkomna synpunkter har också bidragit till fördjupad beskrivning av såväl förutsättningar för projektet som konsekvenser av nya sträckningar.



Bild 2.11 Wrangels allé söder om Färlöv



Bild 2.12 Färlövs kyrka norrifrån



Bild 2.13 Norr om Knislinge

2. NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

2.1 VÄGENS FUNKTION

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

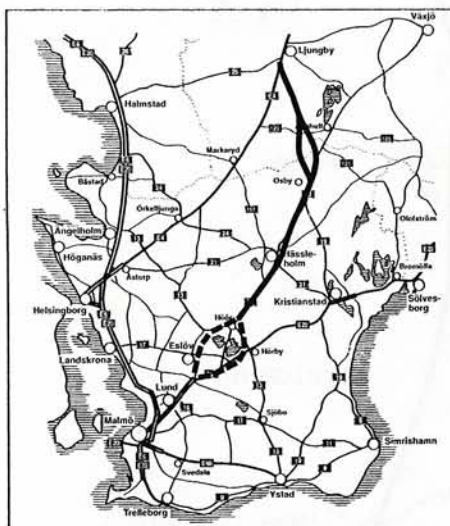
Inom utredningsområdet finns kopplingen till tvärgående vägförbindelser i öst-västlig riktning. Väg 119 från Hässleholm mot sydöstra Småland knyter an vid Broby. I övrigt finns ett större antal mindre vägar av mer lokal betydelse. Vid Bjärlöv ansluter väg 118 som utgör en alternativ förbindelse mot Kristianstad, väg E22 och Åhus.

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

Väg 19 ansluter i dagsläget till väg 23 strax norr om Broby. Våren 1993 beslöt riksdagen att en ny förbindelse skulle etableras från E4 vid Ljungby till väg 23 vid Osby/Älmhult. Förbindelsen kan betraktas som en förlängning av väg 19 norrut mot väg E4.

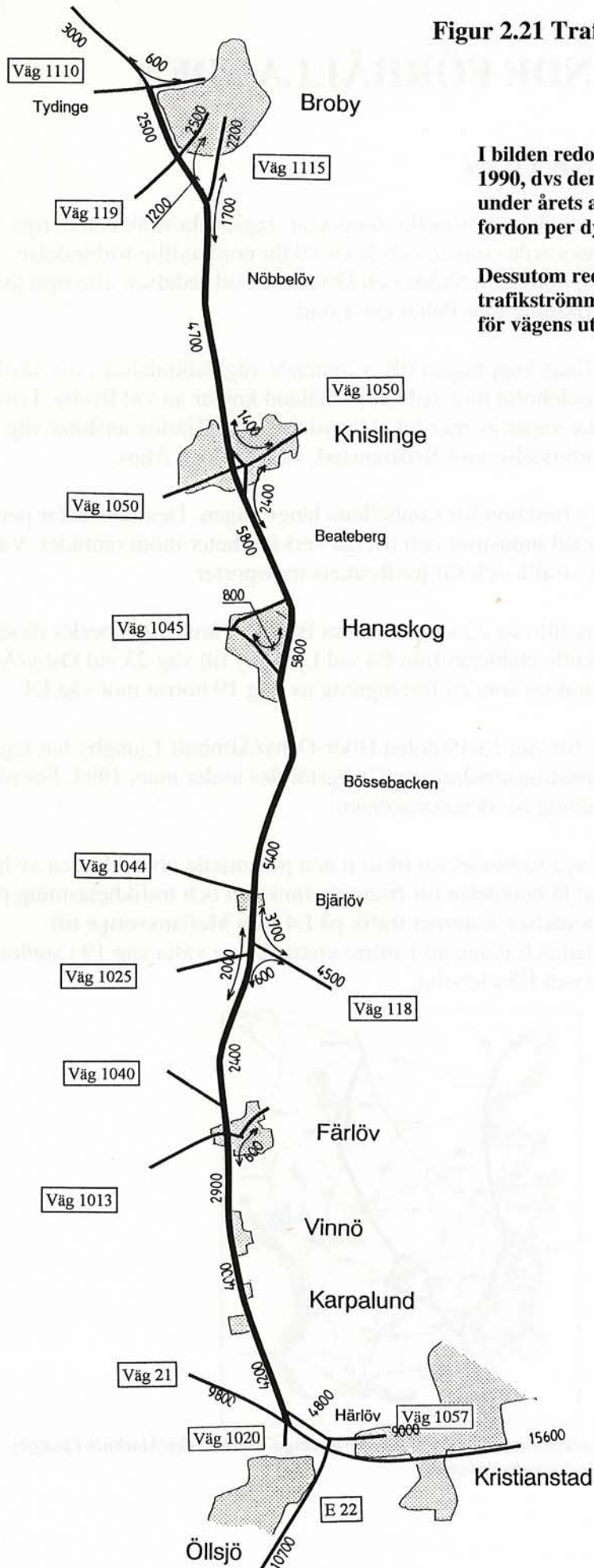
En lokaliseringsutredning för väg 23/19 delen Höör-Osby/Älmhult-Ljungby har tagits fram av vägverket. Lokaliseringsutredningen färdigställdes under mars 1994. För närvarande pågår en vägutredning för den norra delen.

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



Figur 2.1 Föreslagen sträckning för väg 23/19 Gårdstånga-Höör-Osby/Älmhult-Ljungby enligt lokaliseringsutredningen.

Figur 2.21 Trafikmängder



I bilden redovisas årsdygnstrafiken år 1990, dvs den genomsnittliga trafiken under årets alla dagar, uttryckt i fordon per dygn.

Dessutom redovisas några enskilda trafikströmmar som har stor betydelse för vägens utformning.

2.2 TRAFIKMÄNGDER

Trafikmängderna längs vägen varierar mellan 2 400 och 5 800 fordon per dygn. De högsta värdena återfinns i norra delen, norr om väg 118, jämför figur 2.21. Andelen lastbilar ligger på knappt 10 %.

I dagsläget tar väg 118 hand om större delen av trafikutbytet i riktning mot Kristianstad. Ungefär 2/3 av trafiken i nordsydlig riktning länkas av mot väg 118 vid Bjärlöv. Hanteringen av denna trafikström har stor betydelse för utformningen av väg 19. Inte minst med hänsyn till att korsningen med väg 118 är olycksdrabbad, jämför avsnitt 2.5.

Broby och Knislinge är de enskilt största trafikströmmarna inom utredningsområdet. Båda har ett trafikutbyte med väg 19 på storleksordningen 4 000 fordon per dygn. Riktningen söderut är klart dominerande, i synnerhet från Broby.

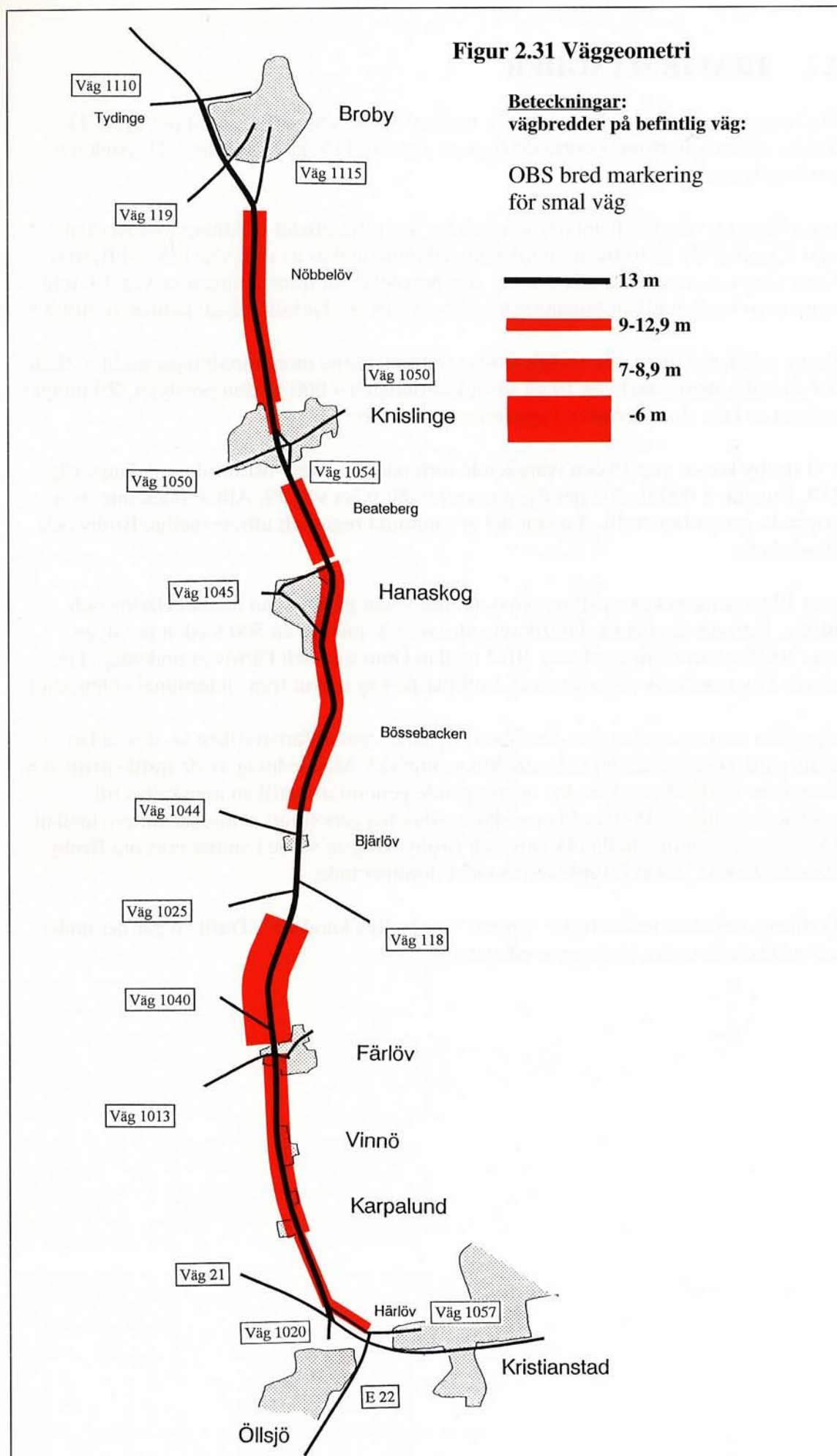
Vid Broby korsar väg 19 den tvärgående förbindelsen i väst-östlig riktning längs väg 119. Ungefär 1 000 fordon per dygn passerar där tvärs väg 19. Allt är dock inte övergripande genomfartstrafik. En stor del är sannolikt regionalt utbyte mellan Broby och Hässleholm.

Väg 19 passerar också ett större antal mindre vägar på sträckan mellan Härlöv och Broby. Flertalet är små med trafikmängder som är mindre än 500 fordon per dygn. Väg 1050 vid Knislinge och väg 1013 mellan Önnestad och Färlöv är undantag. I det senare fallet används vägen även av lastbilar på väg norrut från en terminal i Önnestad.

Uppgifter saknas om hur stor den "övergripande" genomfartstrafiken är, dvs sådan trafik som passerar genom hela utredningsområdet. Med ledning av de trafiksiffror som finns norr om Broby så kan den övergripande genomfartstrafiken uppskattas till storleksordningen 1 000 fordon per dygn. Andelen genomfart skulle då variera mellan 15-30 % på avsnittet mellan Härlöv och Broby. Högsta värde i snittet norr om Broby. Därefter blir de "lokala" funktionerna mer dominerande.

Trafikens variation understryker vägens "vardagliga karaktär". Trafiken går ner under juli månad och under lördagar-söndagar.

Figur 2.31 Väggeometri



2.3 VÄGENS GEOMETRISKA STANDARD

Längs nuvarande väg finns endast tre avsnitt som motsvarar den vägbredd och linjeföring som är önskvärd för framtiden. Förbi Bjärlöv finns ett ca 2 km långt avsnitt med 13 meters vägbredd, i södra delen av Knislinge finns ca 1 km med full bredd och hela sträckan förbi Broby från Helgeå till väg 23 har också 13 m bredd. Sammantaget innebär detta att 20 % av vägsträckan inom utredningsområdet uppnår önskvärd målstandard med avseende på vägbredden.

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

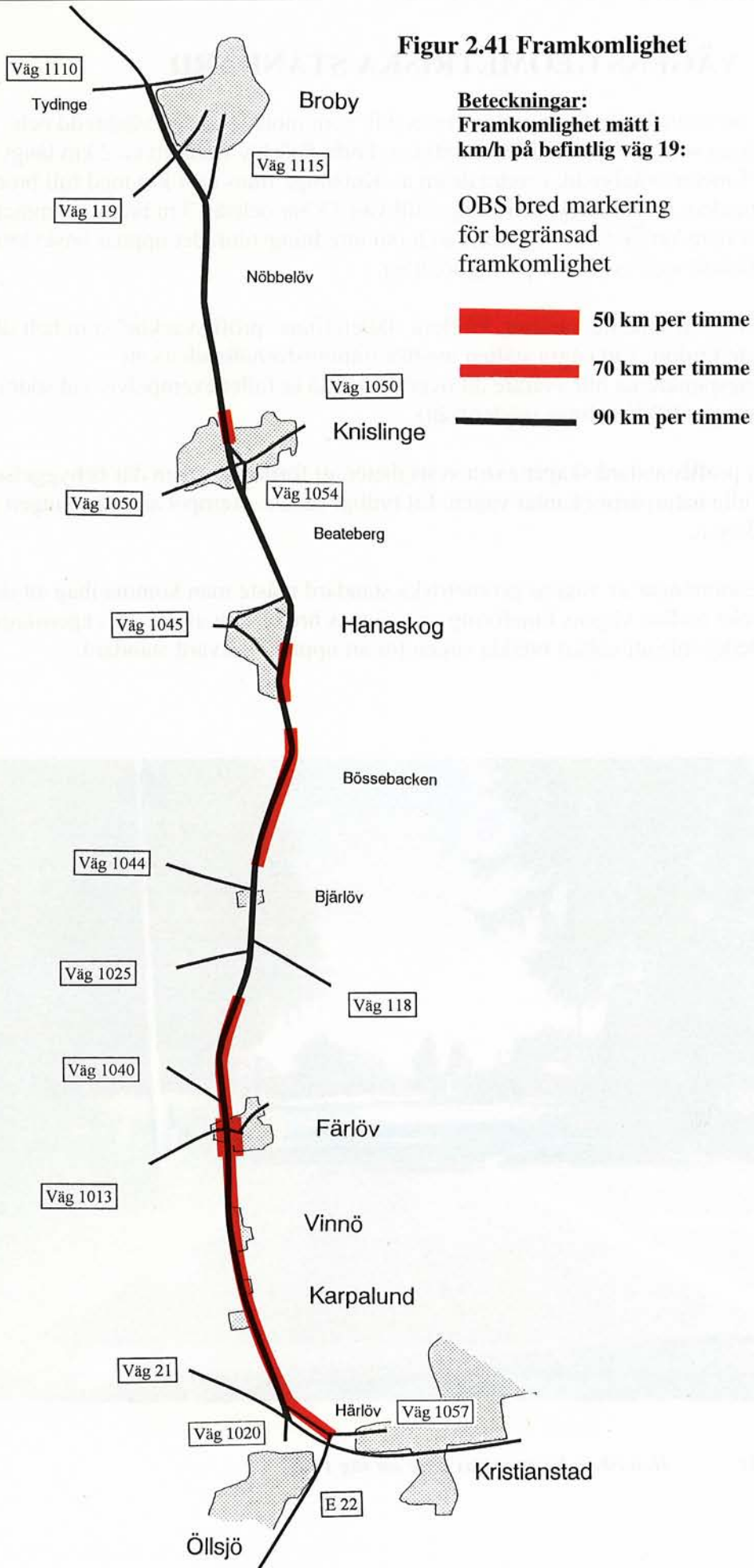
Ojämn profilstandard skapar extra svårigheter att förbättra vägen där bebyggelse eller värdefulla naturpartier kantar vägen. Ett tydligt sådant exempel är sträckningen genom Hanaskog.

Vid bedömningar av vägens geometriska standard måste man komma ihåg att det är samspelet mellan vägens linjeföring och vägens bredd som avgör dess egenskaper. Det går således inte att enbart bredda vägen för att uppnå önskvärd standard.



Bild 2.31 Hanaskog, backen strax norr om väg 1045

Figur 2.41 Framkomlighet



2.4 FRAMKOMLIGHET

Den skyltade hastigheten varierar mellan 50 och 90 km per timme. 50 km per timme förekommer endast genom Färlöv och "tidvis" vid norra delen av Knislinge. Där finns nämligen ett avsnitt där den skyltade hastigheten varierar. Då skoldagen börjar respektive slutar sänks hastigheten från 70 till 50. Huvuddelen av sträckan söder om Hanaskog har 70 km per timme.

Sammantaget innebär detta att drygt hälften av nuvarande sträckning har lägre hastighet än 90 km per timme.

Nuvarande förhållanden medför en beräkningsmässig genomsnittshastighet på strax under 80 km per timme på sträckan mellan Broby och Härlöv. Den verkliga restiden påverkas dock av framkomligheten under olika förhållanden. Exempelvis vilka omkörningsmöjligheter som föreligger. Tidvis trafikeras väg 19 av ett stort antal traktorer på väg till siloanläggningar i Knislinge respektive Karpalund. En del traktorer kör hela sträckan. Vid dessa tillfällen uppkommer betydande förseningar för trafikanterna, särskilt där vägen är smal och omkörningssikten är begränsad.

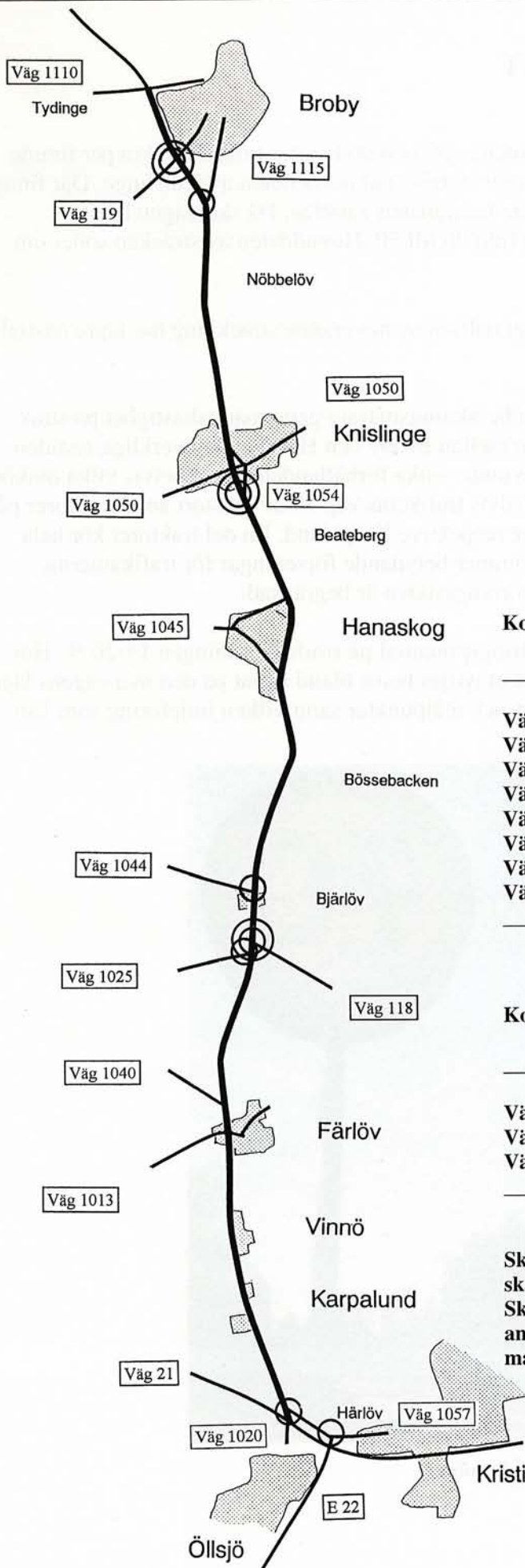
Beräkningsmässigt finns en förbättringspotential på storleksordningen 15-20 %. Hur stor del av denna potential som kan utnyttjas beror bland annat på den nya vägens läge i förhållande till trafikanternas start och målpunkter samt vilken linjeföring som kan åstadkommas.



Bild 2.41

Omställbar skylt i Knislinge

Figur 2.51 Olyckor



Olyckskvoten är ett mått på risken att råka ut för en trafikolycka. Olyckskvoten i korsningar anges som antalet olyckor per miljoner inkommande fordon

Beteckningar:



Korsning med ca 3 gånger så många olyckor som normalt



Korsning med ca 2 gånger så många olyckor som normalt

Korsning	Olyckskvot	
	Uppmätt	normalt
Väg 1057	0,34	0,17
Väg 1020	0,32	0,17
Väg 1025	0,40	0,17
Väg 118	1,09	0,33
Väg 1044	0,39	0,17
Väg 1054	1,04	0,33
Väg 1115	0,31	0,17
Väg 119	1,26	0,33

Korsning	Skadekvot	
	Uppmätt	normalt
Väg 118	0,84	0,24
Väg 1054	1,30	0,24
Väg 119	0,73	0,24

Skadekvoten är ett mått på risken att skadas eller dödas vid en trafikolycka. Skadekvoten i korsningar anges som antalet skadade per miljoner inkommande fordon.

2.5 TRAFIKSÄKERHET

Olycksanalysen visar att sträckan mellan Bjärlöv och Broby är särskilt olycksdrabbad. Detta gäller såväl enskilda korsningar som vägavsnitten mellan korsningar. Tre korsningar har markant högre olycksrisk än normalt, korsningen med väg 118 i Bjärlöv, södra infarten till Knislinge och korsningen med väg 119 i Broby. I dessa tre korsningar förekommer mycket svängande trafik, vid Broby även korsande. Samtliga ligger på de bredaste vägavsnitten och där den skyltade hastigheten är 90 km per timme.

Korsningen vid Bjärlöv är en väjningsreglerad fyrvägs-korsning med refuger på väg 19. En betydande del av olyckorna i denna korsning drabbar vänstersvängande trafik in på väg 118. Bidragande faktorer till detta kan vara att den nordgående trafiken längs väg 19 just kommit ut på den breda 90-sträckan och det faktum att väg 118 inte syns söderifrån. Man kan heller inte utesluta stressfaktorn för såväl vänstersvängande som norrgående trafik.

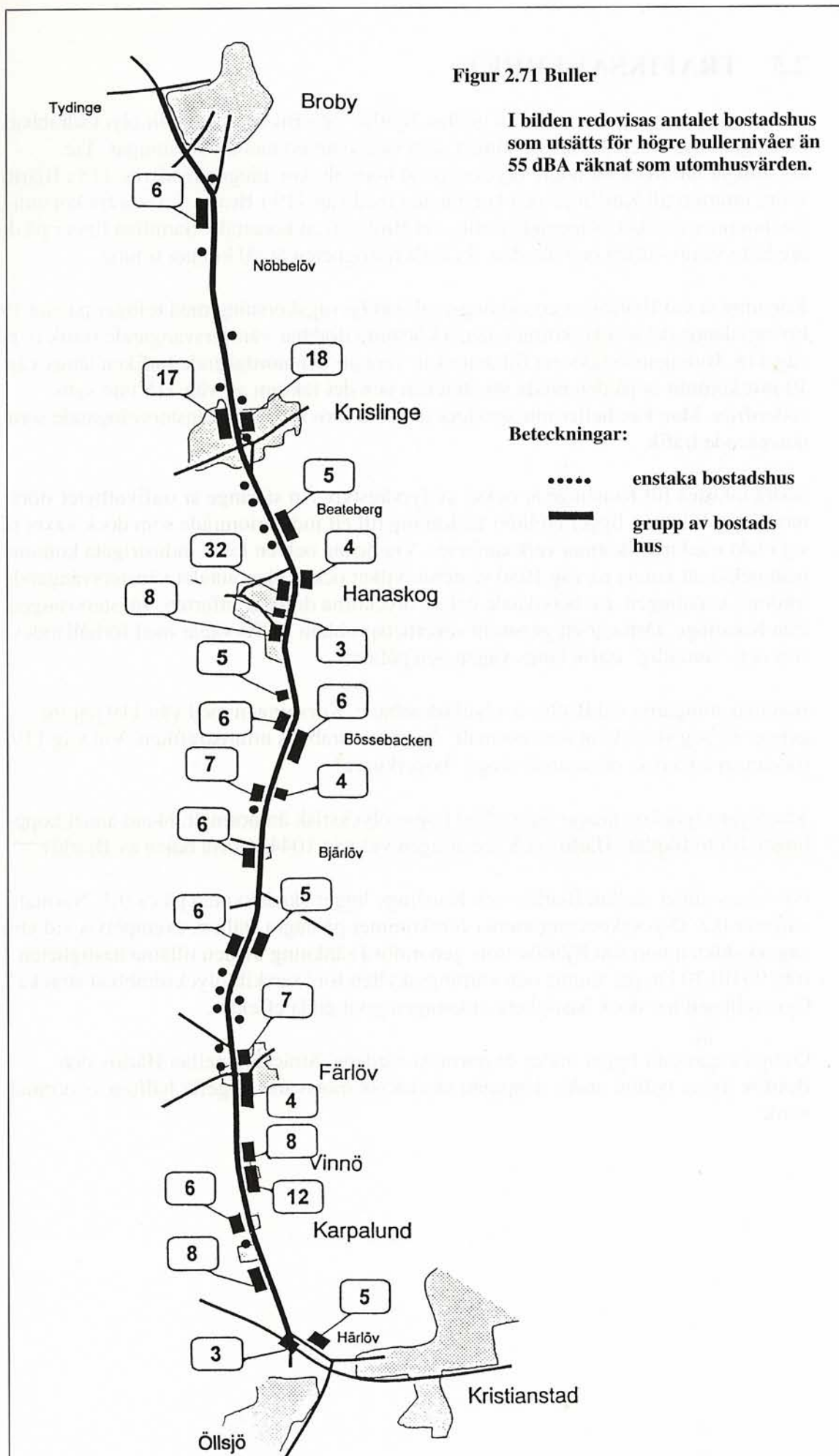
Södra infarten till Knislinge är också av fyrvägstyp. Än så länge är trafikutbytet störst mot öster. Västerut ligger en liten anslutning till ett industriområde som dock växer till sig i takt med nytillkomna verksamheter. Via denna och en lokal industrigata kommer man också att kunna nå väg 1050 västerut, vilket också ökar antalet vänstersvängande fordon i korsningen. En betydande del av olyckorna drabbar utfarten, vänstersvängen, från Knislinge. Detta är ett generellt säkerhetsproblem på 90-vägar med förhållandevis stor och "samtidig" trafik längs vägen och påfarten.

Båda korsningarna vid Broby är olycksdrabbade. Korsningen med väg 119 har tre gånger så hög skadekvot som normalt. Även här drabbas utfartstrafiken. Vid väg 119 försämras sikten av nuvarande svaga "högerkurva".

Ytterligare fyra korsningar har tydligt högre olycksrisk än normalt, bland annat kopplingen till trafikplats Härlöv och korsningen vid väg 1044 i norra delen av Bjärlöv.

För vägavsnittet mellan Bjärlöv och Knislinge ligger skadekvoten på ca 0,3. Normalt värde är 0,2. Olyckskoncentrationer förekommer på några ställen, exempelvis vid järnvägsviadukten norr om Bjärlöv trots genomförd sänkning av den tillåtna hastigheten från 90 till 70 km per timme och varningsskylten för "särskilt olycksdrabbad sträcka". Generellt sett har dock hastighetssänkningen givit goda effekter.

Övriga vägavsnitt ligger under de normala värdena. Sträckan mellan Härlöv och Bjärlöv ligger tydligt under. Uppmätt skadekvot motsvarar ungefär hälften av normalt värde.



2.6 BARRIÄREFFEKTER

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

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

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

2.7 BULLER OCH AVGASER

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

Genomförda bullerberäkningar visar att ca 210 bostadshus är utsatta för bullernivåer över 55 dBA, dygnsnivå utomhus, frifältsvärde. Flertalet bullervärden ligger under 63 dBA. Endast 12 bostadshus, spritt fördelade längs vägen, är utsatta för bullernivåer över 65 dBA.

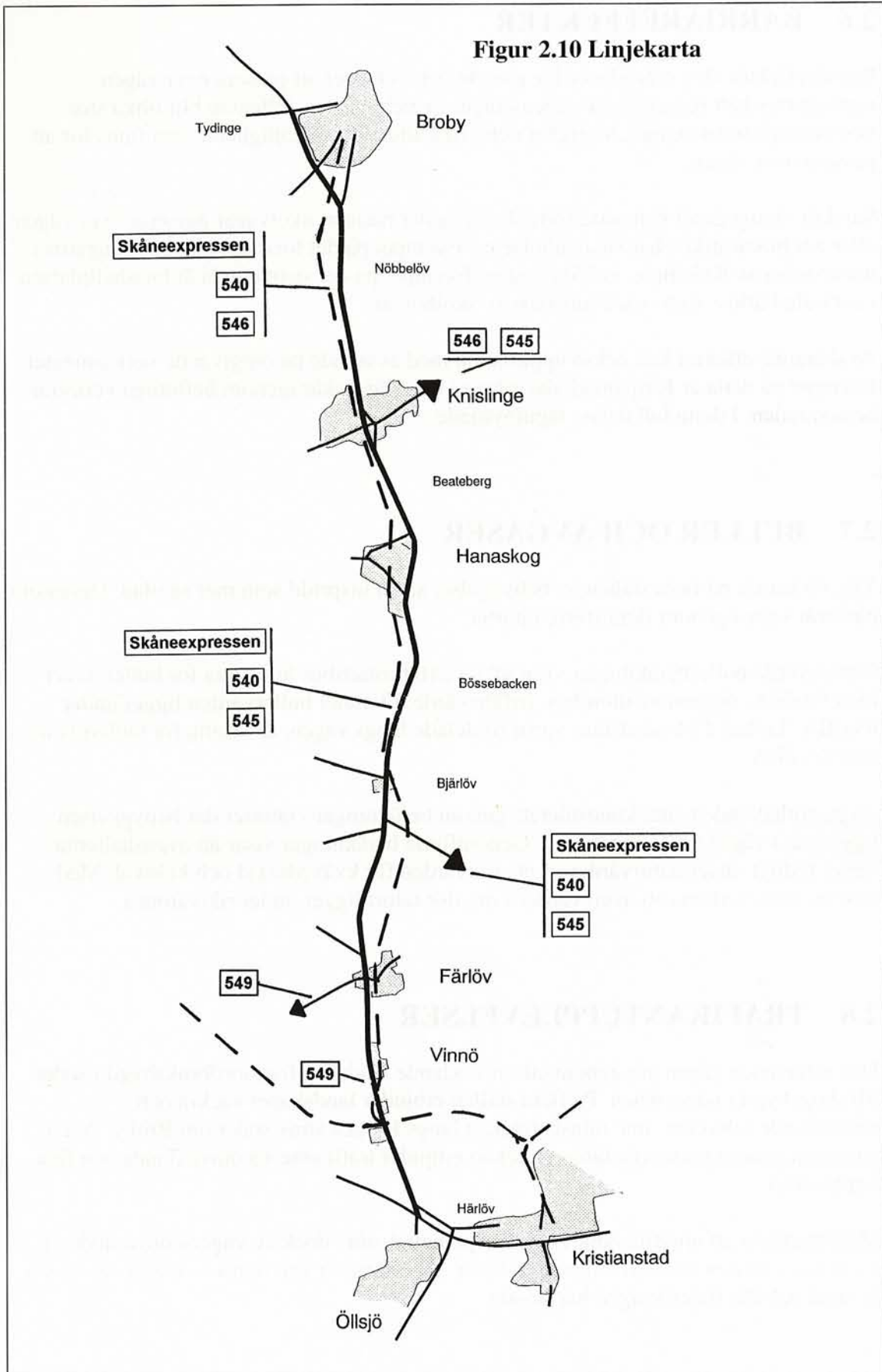
Avgasförhållandena har kontrollerats genom beräkningar i tätorter där bebyggelsen ligger nära vägen (AIG-modellen). Genomförda beräkningar visar att avgashalterna ligger tydligt under naturvårdsverkets riktvärden för kvävedioxid och koloxid. Med stöd av detta bedöms att även värdena utanför tätort ligger under riktvärdena.

2.8 TRAFIKANTUPPLEVELSER

Den nuvarande vägen går genom ett omväxlande landskap från jordbruksbygd i söder till skogsbygd i norra delen. På flera ställen erbjuder landskapet vackra och omväxlande utblickar. Inte minst sträckan längs Helgeå strax söder om Broby. Även passagen genom tätorterna längs sträckan erbjuder trafikanterna omväxlande och fina upplevelser.

Möjligheterna att utnyttja omgivningens potential störs dock av vägens nuvarande utformning och den trafiksituation som råder. Olycksrisker kan uppstå särskilt där vägen är smal och där linjeföringen har brister.

Figur 2.10 Linjekarta



2.9 GÅNG OCH CYKELTRAFIK

För närvarande finns med ett undantag inga separerade cykelbanor utmed väg 19. Undantaget finns i norra delen av Knislinge där parallella GC-banor finns från Skolgatan och norrut. Gångbanor finns i Färlöv och i norra delen av Knislinge.

Även om flera resmål (arbete, skola, service) ligger inom cykelavstånd så är cykelstandarden så låg att cyklister undviker att färdas längs vägen. Ett tydligt exempel är högstadieskolan i Knislinge. Elever från Hanaskog förbjuds enligt uppgift att cykla till skolan.

Behovet att passera tvärs vägen medför säkerhetsrisker för såväl gående som cyklister. Särskilt i Knislinge kan man konstatera svårigheterna att skapa säkra förbindelser för cyklister och gående. Flera stigar leder fram till väg 19 på avsnittet söder om Skolgatan. Kanaliseringen till avsnittet med omställbar hastighet är således praktiskt svår att genomföra.

2.10 KOLLEKTIVTRAFIK

I dagsläget trafikeras väg 19 av såväl linjelagd kollektivtrafik som skolbussar. Sammanlagt utnyttjar 4 regionala busslinjer olika delar av sträckan mellan Härlöv och Broby. "Skåneexpressen" mellan Kristianstad och Älmhult går via väg 118 och väg 19. Till detta kommer ett antal skolbussar såväl reguljära som extrainsatta beroende på årstid och läroplan.

Kollektivtrafikens linjesträckning innebär att hållplatser finns längs väg 19. Både på 90-sträckor och 70-sträckor. Generellt sett innebär redan hastigheten 70 km per timme låg standard ur säkerhetssynpunkt. Frånvaron av gångbanor och trånga utrymmen som följd av liten vägbredd ökar riskerna. Bussfickor saknas på flera ställen, framför allt utanför tätorterna.

Möjligheterna att erbjuda goda linjesträckningar och säkra hållplatslägen måste uppmärksammas vid utformningen av det framtida vägsystemet. Nya sträckningar kan leda till att körvägarna förlängs.

2.11 JÄRNVÄGEN

Två järnvägar berörs av väg 19. Järnvägen från Karpalund mot Broby går i stort sett parallellt med nuvarande sträckning av väg 19. En ny sträckning av vägen kan innebära att järnvägen behöver passeras på flera ställen. Järnvägen har under senare år endast använts för godstrafik. Enligt banverket har trafiken norr om Hanaskog lagts ner vid halvårsskiftet 1994. Nuvarande regler innebär att järnvägen kan rivas upp tidigast tre år efter det att trafiken upphört. Förutom vid viadukten strax norr om Bjärlöv sker samtliga korsningar med järnvägen Karpalund-Broby i plan. Järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm passeras planskilt vid Karpalund.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 MÅLSTANDARD

Enligt väghållningsplanen ska väg 19 byggas ut till en vägbredd på 13 meter på detta avsnitt mellan Kristianstad och Broby.

3.2 TRAFIKUTVECKLING

Vägverket har tillsammans med Banverket utarbetat en gemensam prognos för perioden fram till år 2005 och 2020. Trafikutvecklingen längs väg 19 har uppskattats med ledning av prognosen och de omfördelningar som uppkommer som följd av andra väginvesteringar under prognosperioden.

I tabellen nedan illustreras vad prognosens trafikutveckling skulle innebära för räknesnittet strax söder om Knislinge. Fram till år 2005 ökar trafiken med 25 %, till år 2020 med drygt 50 %.

År	Fordon per dygn	Tillväxt
1992	6 000	
2005	7 500	+ 25 %
2020	9 300	+ 55 %

Huvuddelen av trafiktillväxten består av en allmän ökning som följd av ökat bilinnehav, ekonomisk utveckling, förändrad markanvändning och nya resvanor. Till detta kommer en ökad östhandel och omfördelningar av trafiken på grund av olika väginvesteringar under prognosperioden.

Den allmänna trafikutvecklingen har i prognosen antagits till drygt 1 % per år fram till år 2005, därefter 1 % per år fram till år 2020. Den övergripande genomfartstrafiken antas öka något mer än den regionala trafiken.

En ny koppling upp mot E4 vid Ljungby ökar trafikbelastningen längs väg 19. Ökningen är i hög grad beroende av andra investeringar som görs i vägsystemet.

4 GEOLOGI - GEOTEKNIK

4.1 INLEDNING

I detta avsnitt görs en översiktlig beskrivning av berggrund och jordlager inom utredningsområdet. Bedömningarna har gjorts med ledning av tillgängligt geologiskt kartmaterial, genomgång av geotekniska arkivhandlingar, uppgifter från SGU:s brunnarkiv, viss gles ytkartering samt visst geotekniskt fältarbete.

4.2 BERGGRUND OCH JORDLAGER

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. Längs den aktuella sträckan består berggrunden fram till Bjärlöv av i huvudsak kalksten. Runt Färlöv förekommer dock partier med granit och gnejs. Norr om Bjärlöv utgörs berggrunden av granit. Utmed vägsträckningen förekommer sparsamt med berg i dagen. Berggrunden är överlagrad med mer eller mindre mäktiga jordlager.

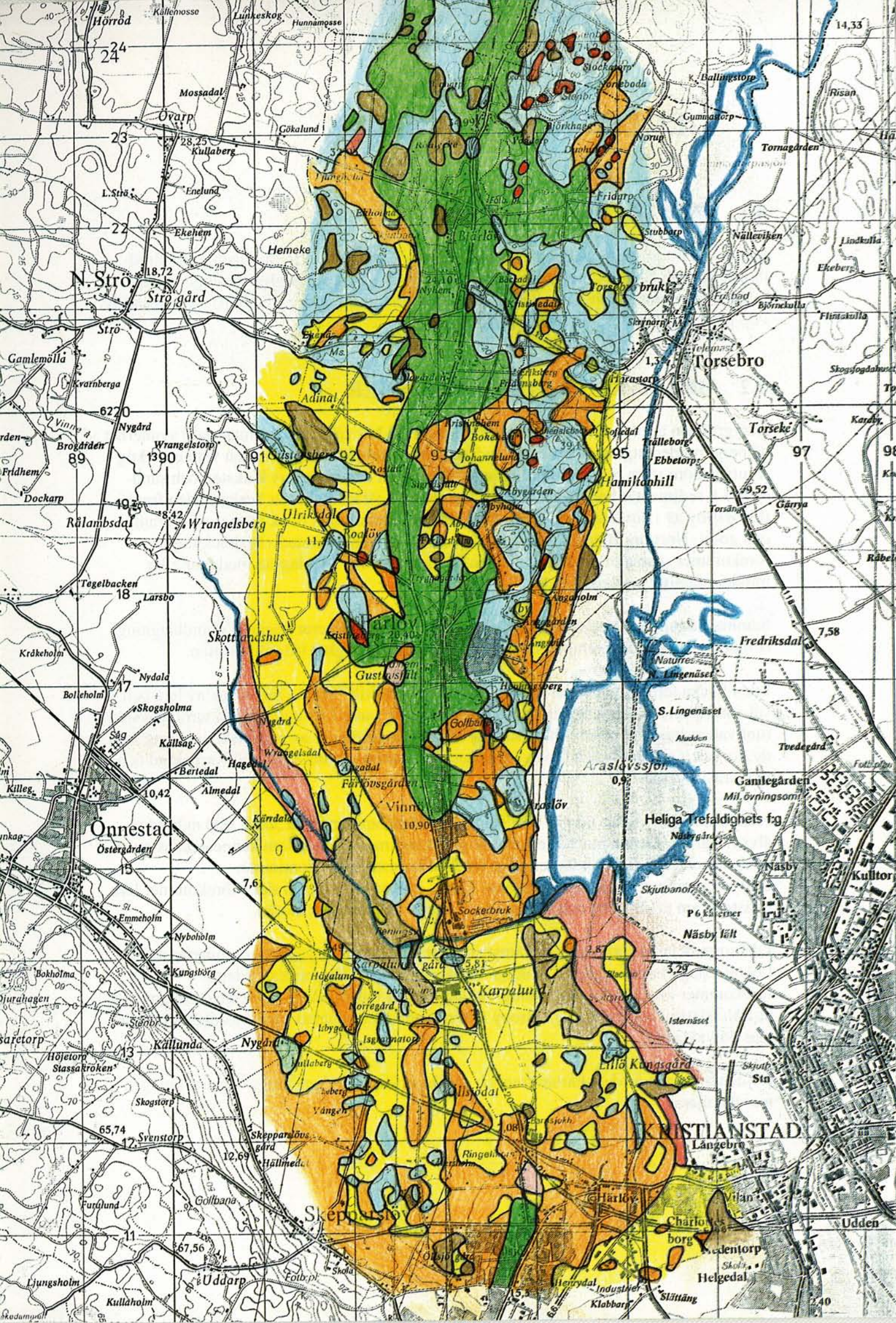
Sammansättning och uppbyggnad av jordlagren dimensionerar vägens "grundläggning" och påverkar miljön exempelvis vad avser genomsläpplighet till grundvatten.

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

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

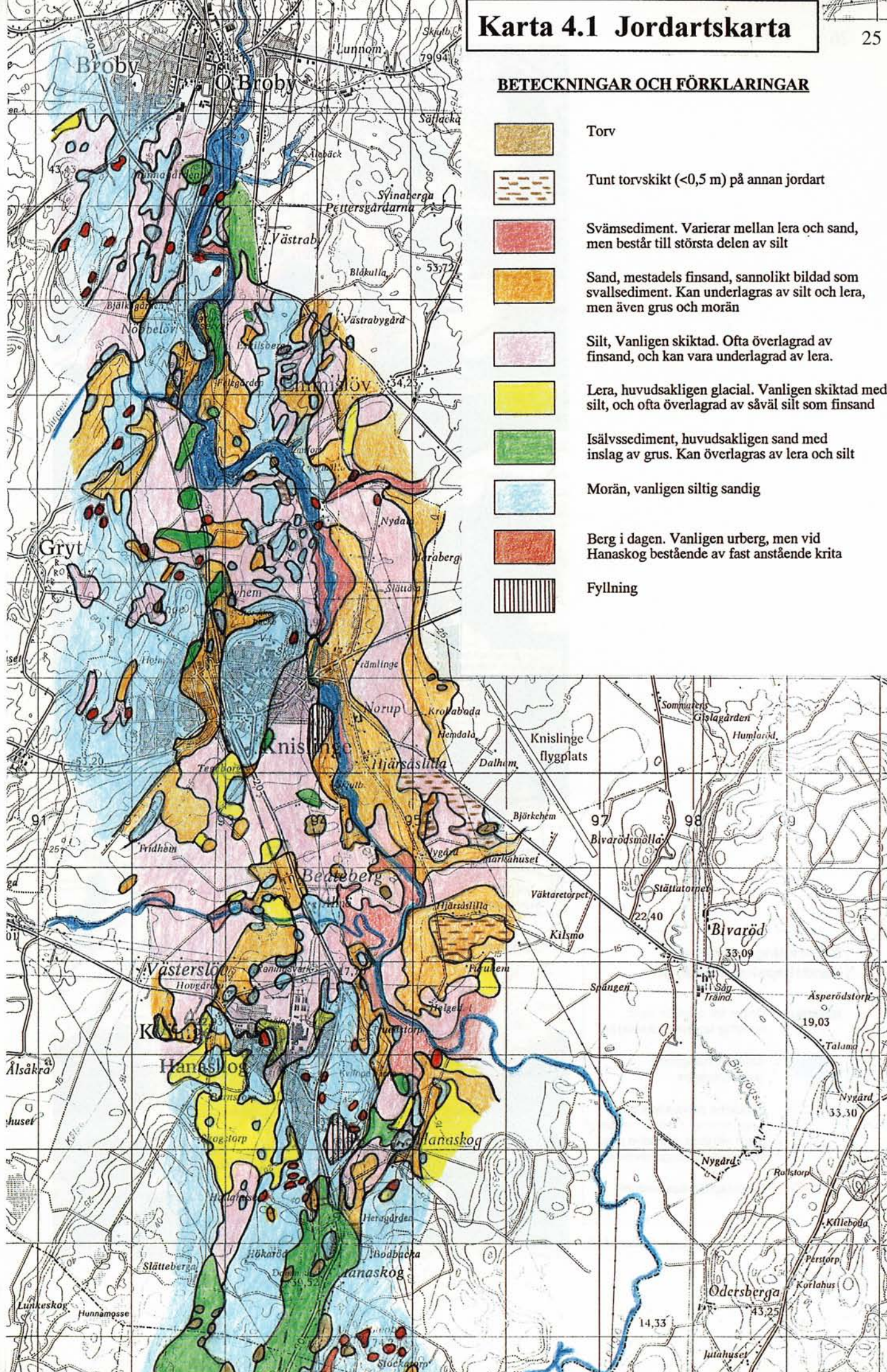
I de norra delarna förekommer främst silt och sand, på höjdryggarna dominerar morän. Lokalt kring Hanaskog och Knislinge förekommer lera. Organiska jordarter förekommer i begränsad omfattning vid lågpunkter i anslutning till Helgeå. Längre norr ut från Bjärlöv och vidare mot Broby är terrängen mer kuperad varför jordlagren där är mer omväxlande.

Av den bifogade jordartskartan framgår jordlagerförhållandena längs vägsträckningen mer detaljerat.



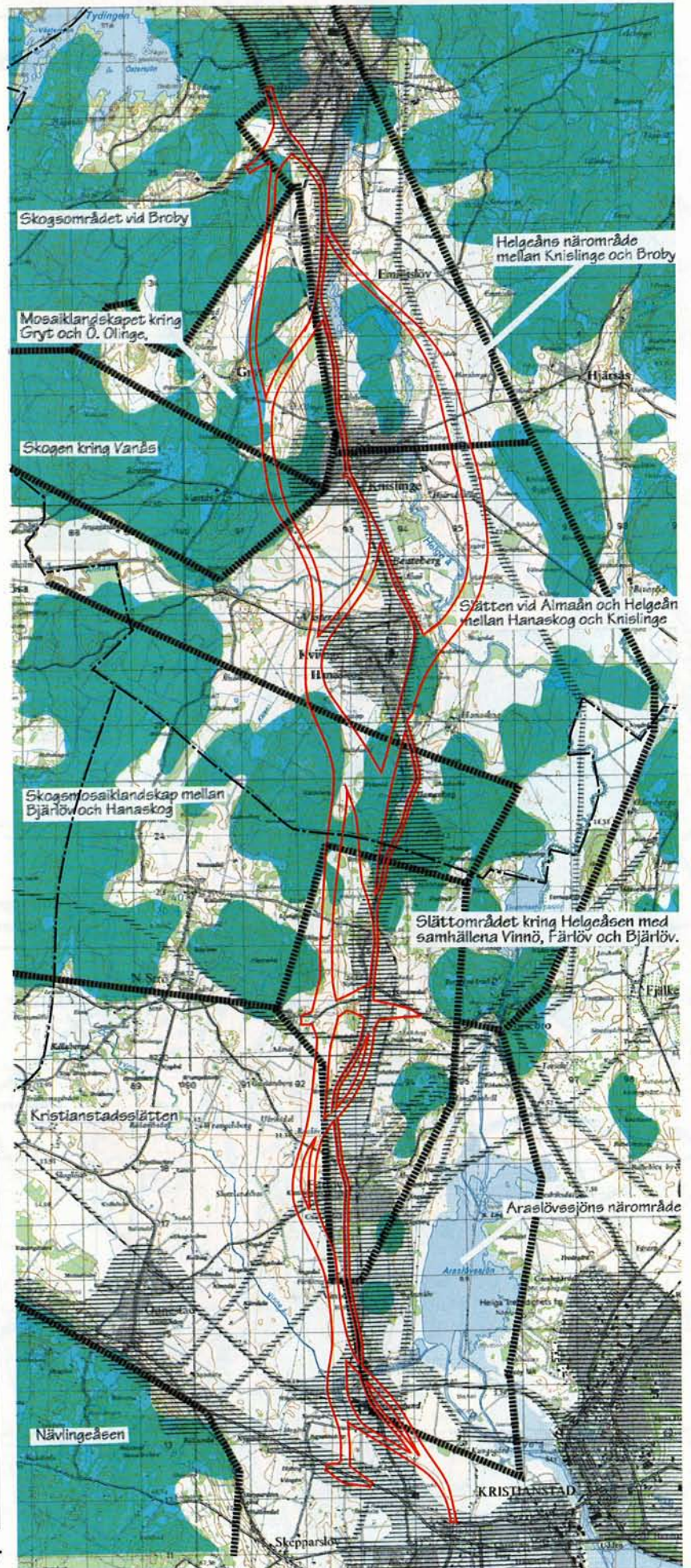
BETECKNINGAR OCH FÖRKLARINGAR

-  Torv
-  Tunt torvskikt (<0,5 m) på annan jordart
-  Svåmsediment. Varierar mellan lera och sand, men består till största delen av silt
-  Sand, mestadels finsand, sannolikt bildad som svålsediment. Kan underlagras av silt och lera, men även grus och morän
-  Silt, Vanligen skiktad. Ofta överlagrad av finsand, och kan vara underlagrad av lera.
-  Lera, huvudsakligen glacial. Vanligen skiktad med silt, och ofta överlagrad av såväl silt som finsand
-  Isålvssediment, huvudsakligen sand med inslag av grus. Kan överlagras av lera och silt
-  Morän, vanligen siltig sandig
-  Berg i dagen. Vanligen urberg, men vid Hanaskog bestående av fast anstående krita
-  Fyllning





Karta 5.1 Landskapets karaktär



5. FÖRUTSÄTTNINGAR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

5.1 LANDSKAPET

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

Kristianstadsslätten

Utbrett, sammanhängande, flackt storjordbruksområde. Området har en gång bildats av sedimentmaterial som avsatts i en havsvik eller issjö. Därför består området huvudsakligen av finmaterial som lera. Även sand som härrör från den s k "Helgeåsen" förekommer i skikt som överlagrar finsedimenten. Storskaligt landskap med goda siktförhållanden. Dominerande inslag är gårdarna, vägarna och kraftledningarna. Landmärken är Nävlingeåsen i söder samt kyrkor och silobyggnader.

Araslövssjöns närområde

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

Slättområdena kring Helgeåsen med samhällena Vinnö, Färlöv och Bjärlöv

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

Skogsmosaiklandskap mellan Bjärlöv och Hanaskog

I huvudsak skogsklädda moränkullar med insprängda mindre sedimentområden som är åker- och ängsmark. Här vidtar "Göinges mellanbyggd", en benämning enligt Nordiska Ministerrådets storskaliga indelning.

Slätten vid Almaån och Helgeån, mellan Hanaskog och Knislinge

Jordbruksslätt präglad av de två godsen Västerslöv och Hanaskog. Almaån och Helgeån har slingrande lopp kantade av alridåer. Tätorten Hanaskog ligger på västslutningen av Kviinge backe som höjer sig lövskogsklädd mitt i området.

Skogen kring Vanås slott

Sammanhängande skogsområde, övervägande lövskog. Bokskogar med lång kontinuitet. Slottet Vanås präglar området med alléer, stora byggnader och parker.

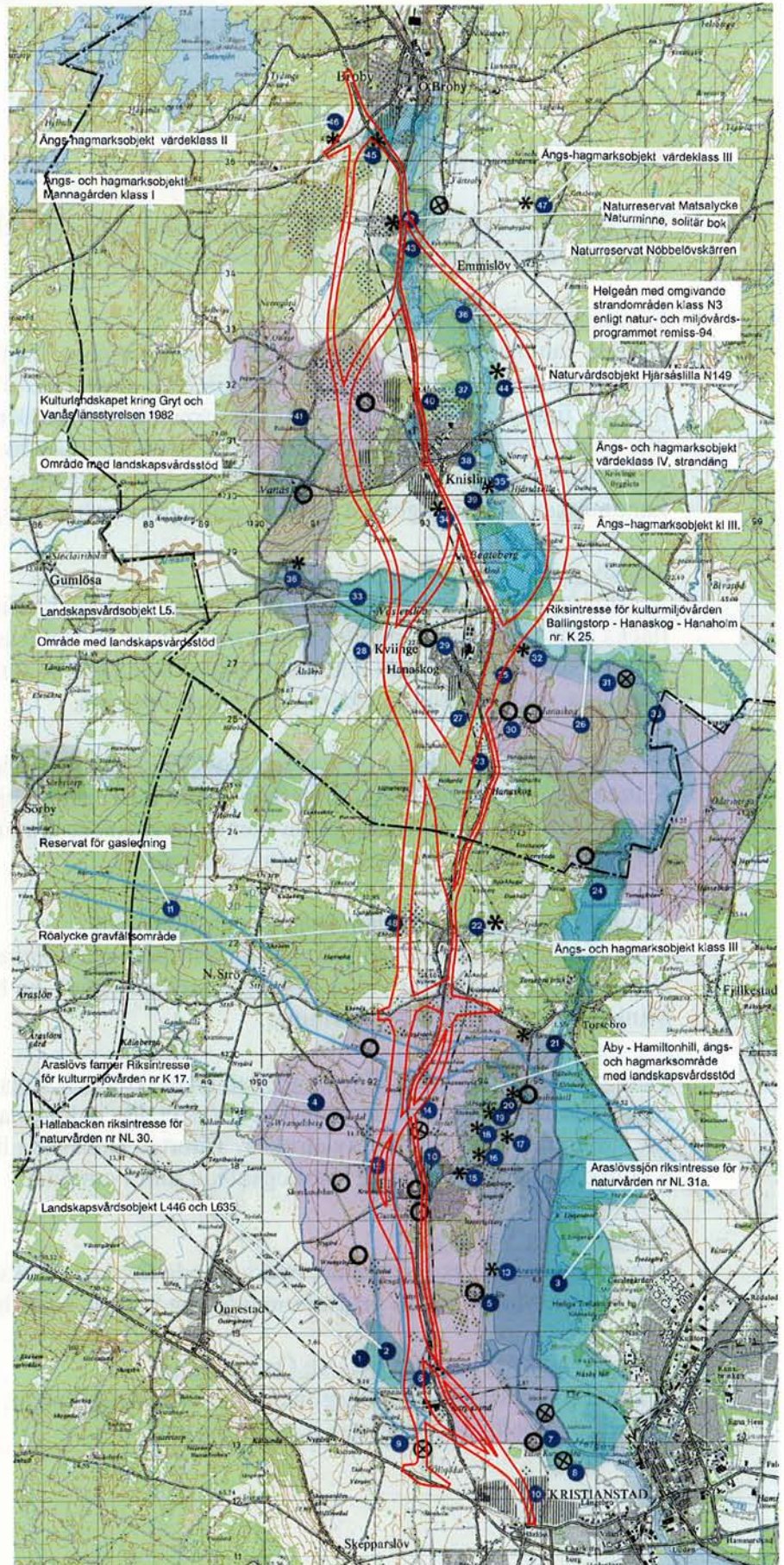
Mosaiklandskapet kring Gryt och Östra Olinge

Kuperat mosaiklandskap av hagmark, åker och skogsdungar. Dalgången kring Olingeån var tidigt uppodlad med många fornlämningar.

Karta 5.2 Mark- och miljöintressen

Beteckningar för kartan mark- och miljöintressen:

-  Intresseområde för kulturminnesvården.
-  Intresseområden för naturvården.
-  Överlappande intressen för natur- och kulturminnesvården.
-  Mindre naturvårdsobjekt, som regel ängs- och hagmarksobjekt.
-  Område med hög frekvens av kända fornlämningar.
-  Viktigare byggnadsminne enl. kulturminnesvårdsprogram 1982.
-  Skans eller borgplats enl. d:o
-  Vattenskyddsområde.
-  Intresseområde tätortsutbyggnad



Helgeåns närområde mellan Knislinge och Broby

Svagt kuperat jordbrukslandskap. Helgeån slingrar sig fram i landskapet kantad av alridåer och lövskogsdungar. Många möjliga utblickar mot Helgeån som också är det viktigaste landmärket och orienteringsobjektet.

Skogsområdet i norr vid Broby

Sammanhängande, mörkt barrdominerat skogsområde. Här vidtar "Norra Skånes skogslandskap" enligt Nordiska Ministerrådets klassificering.

5.2 KULTURMILJÖ

Inom utredningsområdet finns två områden av riksintresse: Araslövs farmer och Hana-skog-Ballingstorp-Hanaholm med objekt som speglar flera historiska epoker. Området kring Vanås, Gryt och Östra Olinge upptas som en värdefull helhetsmiljö i kulturminnesvårdsprogrammet.

Hela området, särskilt väster om befintlig väg 19, från Öllsjödal i söder till Bjärlöv i norr är rikt på lämningar i form av gravar och boplatser. Det största gravfältet är Råalycke vid Bjärlöv med ett 40-tal resta stenar.

5.3 NATURMILJÖ

Området mellan Härlöv och Broby har en bred variation av naturtyper: strandängar, betesmarker, lövskog, barrskog etc. Araslövssjön ingår i riksintresset "Helgeåns nedre lopp" (NL 31 a). Vid Nöbbelöv finns ett naturreservat, som genomkorsas av nuvarande vägsträckning.

I länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapet har området vid Mannagården bedömts ha den högsta skyddsklassen. Även där går nuvarande väg 19 rakt igenom området. I andra områden med bevarandevärde för odlingslandskapet har landskapsvårdsavtal upprättats med brukaren.

Araslövssjön och Helgeåns nedre lopp utgör ett större sammanhängande obrutet område och är ett ur ekologisk synvinkel känsligt område.

5.4 GEOHYDROLOGI

Idag ägnas allt mer arbete till att skydda vårt ytvatten och vårt grundvatten. Det är därför viktigt att tidigt få en bra uppfattning om yt- och grundvattenförekomster längs en planerad vägsträckning. I detta fall är det speciellt viktigt i områdets södra delar (ca halva sträckan) eftersom denna del inryms inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättnens kritberggrund. Kristianstadsslätten utgörs av ett urbergsbäcken som är utfyllt av yngre sedimentära bergarter från kritaperioden. I huvudsak kalkstenar och i botten glaukonitsandsten. Denna berggrund kännetecknas av

att den är rikt grundvattenförande. Den är en av norra Europas större grundvattentillgångar. Kristianstads kommun utnyttjar detta grundvattenmagasin till sin vattenförsörjning, så också Bromölla kommun och vissa delar av Hässleholms kommun.

Grundvattnet förekommer på flera nivåer i kritberggrunden och mellan de olika nivåerna sker strömning av grundvatten. Längre norrut där berggrunden framför allt utgörs av urberg förekommer grundvatten i olika sprick- och krosszoner.

Även jordlagren kan lokalt på Kristianstadslätten innehålla betydande grundvattentillgångar då det på ett flertal ställen finns mer eller mindre utbredda åsbildningar. Eftersom dessa åsbildningar ofta är avsatta under vatten kan de vara svåra att observera som några markanta höjdryggar i terrängen. Detta är fallet med den så kallade Helgeåsen som löper längs väg 19. Den åsbildningen kan innehålla betydande grundvattentillgångar. Speciellt i åsens centrala delar når åsens genomsläppliga och grundvattenförande lager direkt ner till berggrunden.

Studierna som gjorts av material från SGU:s brunnarkiv visar att längs den aktuella vägsträckningen finns ett 70-tal borrhade brunnar lokaliserade. Materialet redovisas i en separat teknisk bilaga.

En stor del av framför allt grundvattnet i jordlagren strömmar ut till olika ytvatten för att via Helgeå och Araslövssjön fortsätta vidare mot kusten i Åhus.

I söder sker den huvudsakliga ytvattenavrinningen via Vinne å och Helgeå till Araslövssjön och i norr via Almaån och Helgeå.

5.5 METOD FÖR ANALYS AV MARK OCH MILJÖINTRESSEN

Underlagsmaterial

Material som presenteras i vägutredningen är en sammanställning av kommunernas översiktsplaner och länsstyrelsens bevarandeplaner för naturvård och kulturminnesvård. I förstudien för aktuell vägsträcka presenterades en första sammanställning av mark- och miljöintressen som sedan länsstyrelsen och kommunerna kompletterat genom synpunkter. Beskrivningen i denna vägutredning har fördjupats och gjorts tydligare jämfört med förstudien. Varje delsträcka behandlas för sig och konsekvenserna utifrån en rad miljöaspekter redovisas under kapitel 6.

Beträffande naturvård har följande underlagsmaterial gått igenom: Kommunernas översiktsplaner, Länsstyrelsens naturvårdsplan 1975, Riksintressen för naturvården 1989, Bevarandeplan för odlingslandskapet 1991 (1994 underhandssynpunkter från miljövårdsenheten). Länsstyrelsens naturvårdsenhet har kompletterat uppgifterna och även angett områden där landskapsvårdsavtal upprättats med brukare. I slutskedet har Natur- och kulturvårdsprogram för Kristianstads län remissupplaga 1994 funnits tillgänglig. Myrinventeringen i länet upptar inget objekt inom utredningsområdet.

Ängs och hagmarksinventeringens skyddsobjekt klassas i en fyrgradig värdeskala. Områdena har tilldelats en fyrsiffrig beteckning med en tvåsiffrig kommunkod framför, och de återfinns i underlagsmaterialet som finns tillgängligt hos länsstyrelsen. Vissa av objekten ingår i bevarandeprogrammet för odlingslandskapet. För flertalet av dessa finns landskapsvårdsavtal mellan länsstyrelsen som är bidragsgivare och brukare av marken. Det finns även landskapsvårdsavtal för mindre värdeobjekt, s k NOLA-avtal (N1, N2 osv). Landskapsvårdsavtalen numreras löpande hos Länsstyrelsen (L1, L2 osv).

I övrigt redovisas förekommande naturreservat, naturminnen och riksintressen. Av kommunerna angivna intresseområden för naturvård anges i den mån de finns upptagna i översiktsplanerna. Riksintressena numreras NL1, NL2 osv.

Beträffande kulturminnesvård har länsstyrelsens kulturminnesvårdsprogram från 1982 inarbetats i redovisningen liksom beskrivningen av riksintressen från 1988. Kommunernas översiktsplaner har gått igenom. Fornminnesregistret och dess överlägg har använts som underlagsmaterial. En förnyad inventering pågår inför den nya ekonomiska kartan. För Kristianstads kommun finns den färdig, för Östra Göinge kommun pågår inventeringsarbetet.

Utöver refererat underlagsmaterial har studier utförts i fält och med hjälp av kartor och flygbilder.

Generellt biotopskydd (Naturvårdsförordningen §19a och b)

Ett nytt inslag i naturvårdsförordningen kräver särskild hänsyn för vissa utpekade skyddsvärda biotoper i odlingslandskapet. Dessa är: alléer, källor med våtmark, odlingsrösen, pilevallar, märkegravar och smådammar samt åkerholmar. För att tillgodose bevarandebidraget bör dessa biotoper inventeras i nästa utredningsskede när väglinjen läggs fast. Intrång i dessa biotoper kräver samråd och tillstånd från länsstyrelsen. Paragraf 19b i NVF listar biotoper inom skogsområden där skogsvårdsstyrelsen skall ange gränserna för skyddet. Skyddet avser särskilt värdefulla skogsbiotoper, exempelvis naturskogar, sumpskogar, källflöden m fl.

Ekologiskt känsliga områden (Naturresurslagen 2 kap 3§)

"Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön". Inget underlagsmaterial med utgångspunkt i ekologisk känslighet finns att tillgå varken från länsstyrelsen eller kommunernas översiktsplaner. I vissa klara fall har begreppet använts i mark- och miljöbeskrivningarna under kapitel 6.

Stora obrutna områden (Naturresurslagen 2 kap 2§)

Naturresurslagen anger att stora områden "som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt påverkar områdets karaktär." Länsstyrelsen har gjort en kartöversikt som upptar större exploateringsföretag som har väsentlig utbredning i landskapet: Alla tätorter, större vägar, kraftledning etc. Kartan finns intolkad i karta 5.1 Landskapskaraktär. I övrigt förs resonemang om stora opåverkade områden där förhållandet bedömts föreligga.