

### 6.7.5 GEOTEKNIK

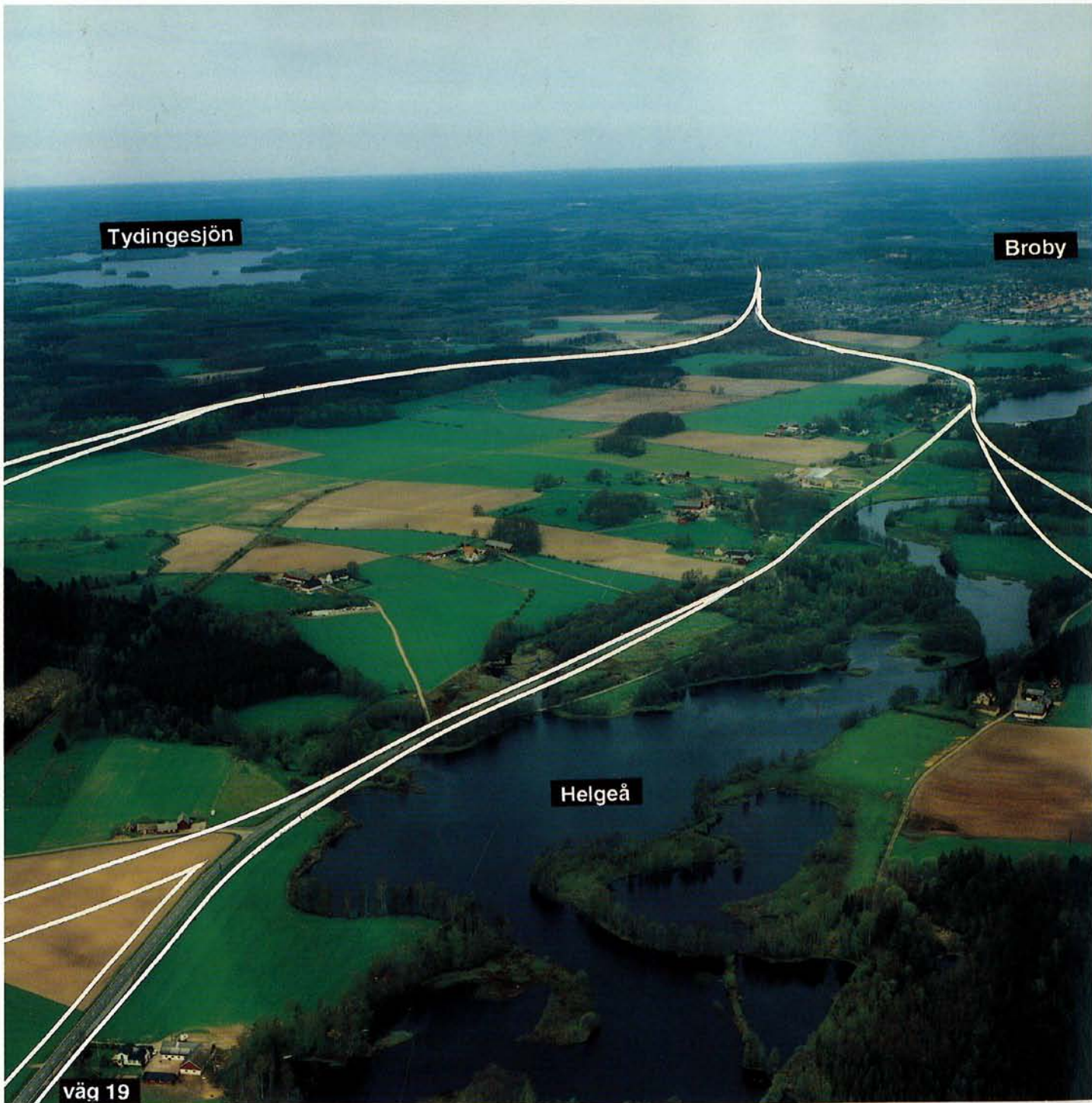
Inom de olika stråken domineras jordlagren av silt, framförallt i söder och i öster är inslaget av silt stort. Vid Knislinge tätort förekommer utbredda områden med sand och morän speciellt västerut. I anslutning till Helgeå kan torv förekomma inom begränsade lokala partier.

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

- De förekommande jordlagren utgör relativt god underbyggnad vid vägbyggnads-sammanhang, dock kan silten beroende på fasthet och vatteninnehåll vara känslig för vibrationer vilket bör beaktas med hänsyn till bl a omgivningspåverkan.
- Beroende på siltens sammansättning kan grundförstärkning i form av pålar erfordras för de broar som måste byggas för att korsa Almaån och Helgeå.

I det östliga stråket måste man korsa såväl Almaån som Helgeån varför grundläggnings-kostnaderna för konstarbeten blir högre.



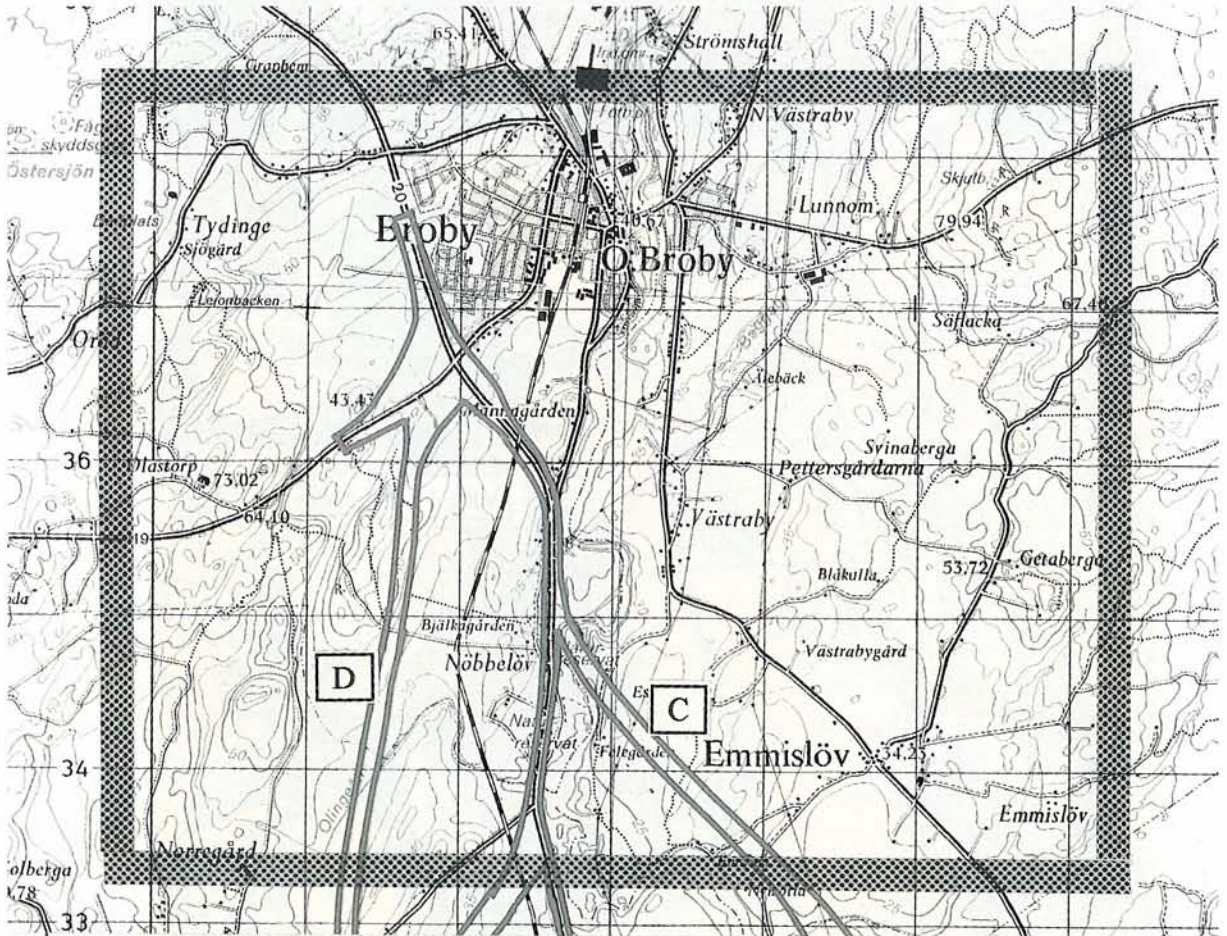


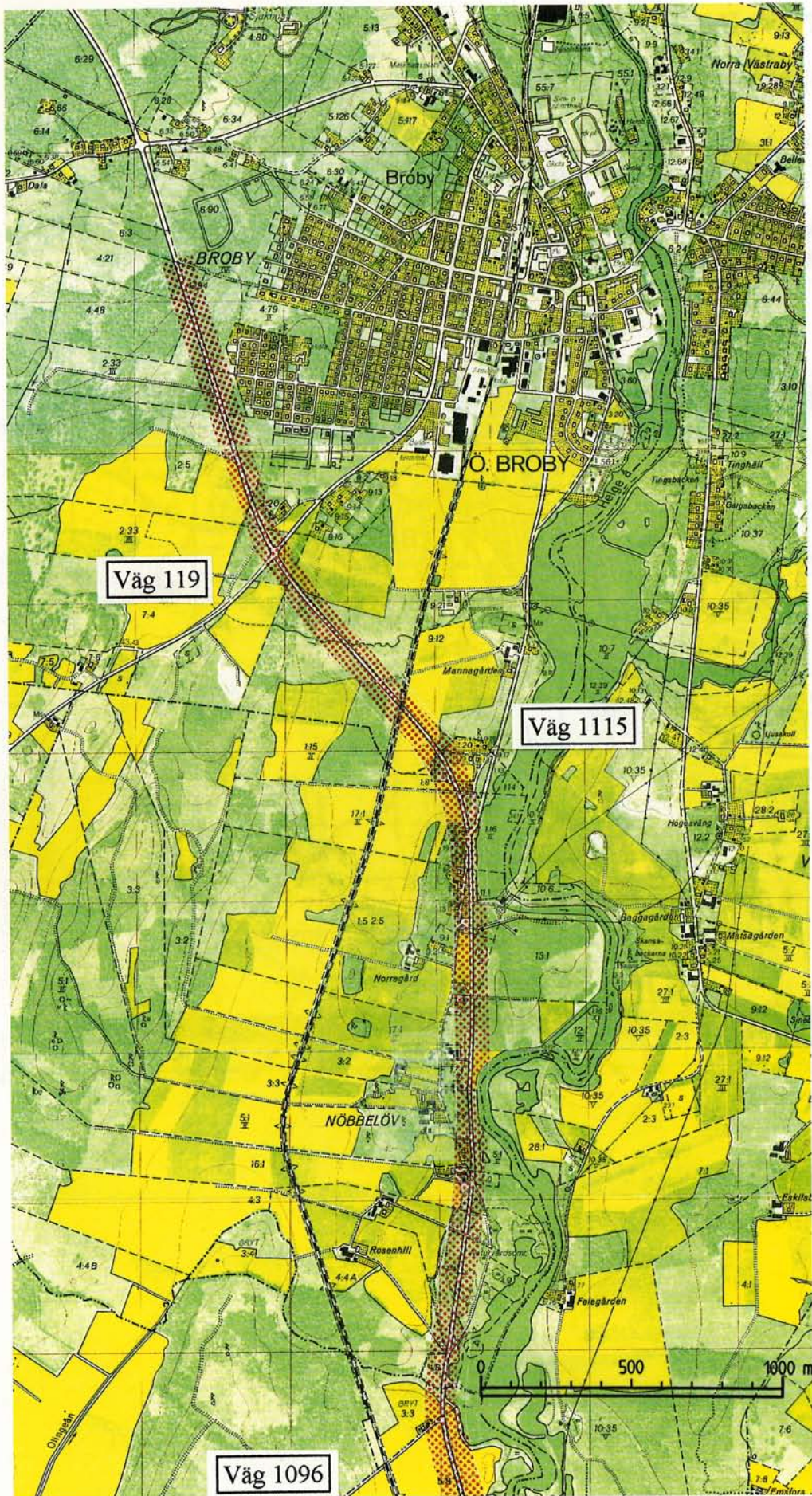
## 6.8 KNISLINGE - BROBY

Två principiellt olika möjligheter redovisas, jämför stråkkartan.

- Möjligheter att förbättra längs befintlig väg.
- Ny sträckning väster om järnvägen.

Till detta kommer ny korridor öster om Helgeå som redovisats i avsnitt 6.7.3. Miljökonsekvenserna beskrivs i detta kapitel för den del som ingår i detta delavsnitt.





### 6.8.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär bland annat att inga åtgärder vidtas i de två olycksdrabbade korsningarna vid Broby.

### 6.8.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG

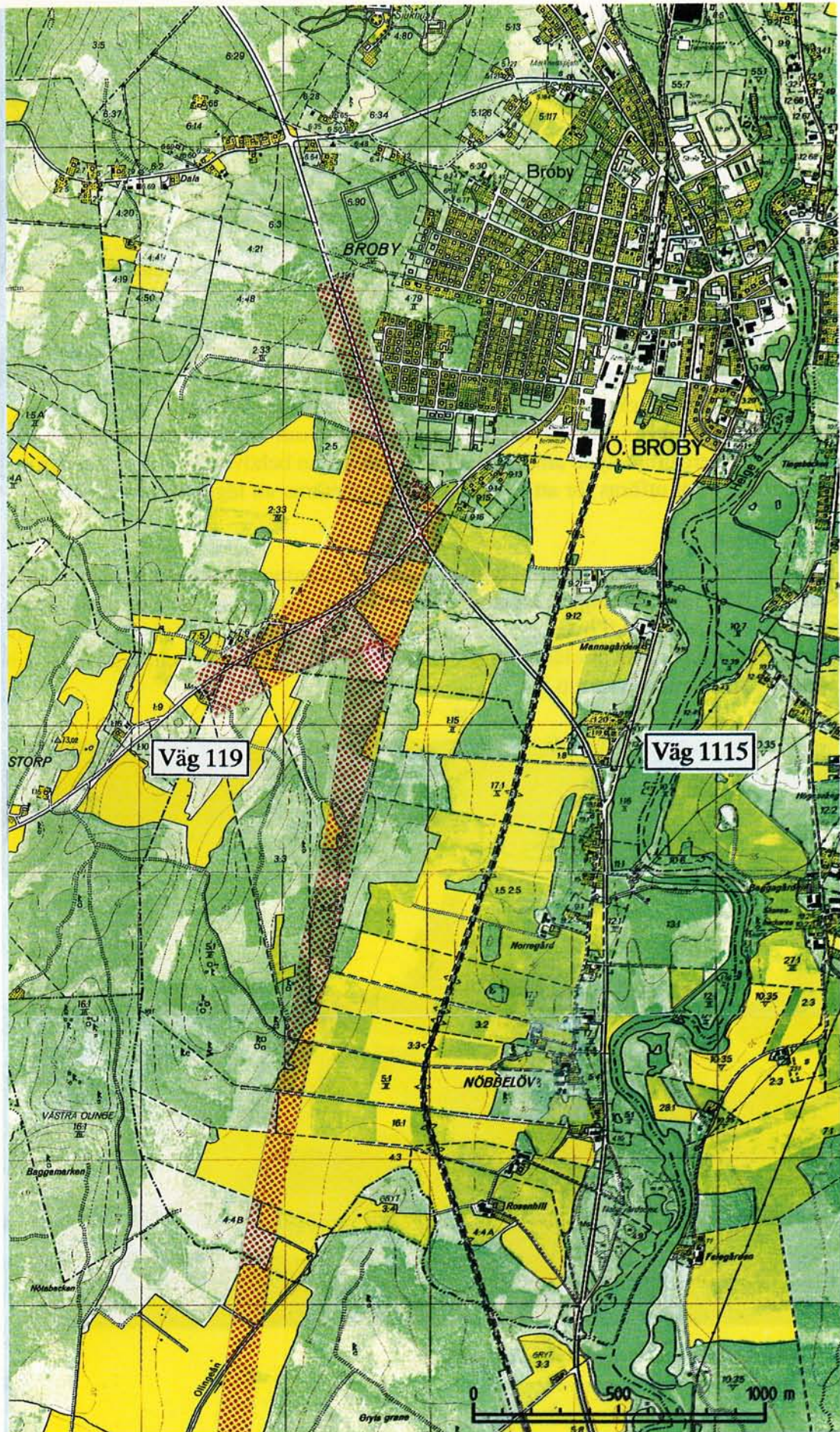
Vägen mellan Knislinge och Broby går nära Helgeå, delvis intill ån som på detta avsnitt har ett slingrande lopp.

Utrymmet mellan ån och befintlig bebyggelse blir således trångt. Med stöd av inmätningar har studerats vilka möjligheter som finns att åstadkomma önskad målstandard längs befintlig väg. Studierna visar att intrången inte blir så omfattande som kan befaras. Vägen hamnar dock bitvis mycket nära Helgeå. Vid rastplatsen strax söder om kraftverksdammen bör förstärkningar och erosionsskydd anläggas. Motsvarande kan behövas även länge söderut. Fördjupade studier bör utföras för att säkerställa möjligheterna att lägga vägen så nära Helgeå.

Båda infarterna till Broby är olycksdrabbade. En ny vägdragnings längs befintlig väg förutsätter att södra infarten stängs och att en planskild korsning utförs vid den nya infart som anges i översiktsplanen. I översiktsplanen anges att korsningen med väg 19 utförs som en plankorsning, vilket alltså är olämpligt. En planskild korsning medför intrång i ängs och hagmarksobjektet, jämför avsnitt 6.8.4.



*Bild 6.81 Rastplats vid Helgeå söder om Broby*

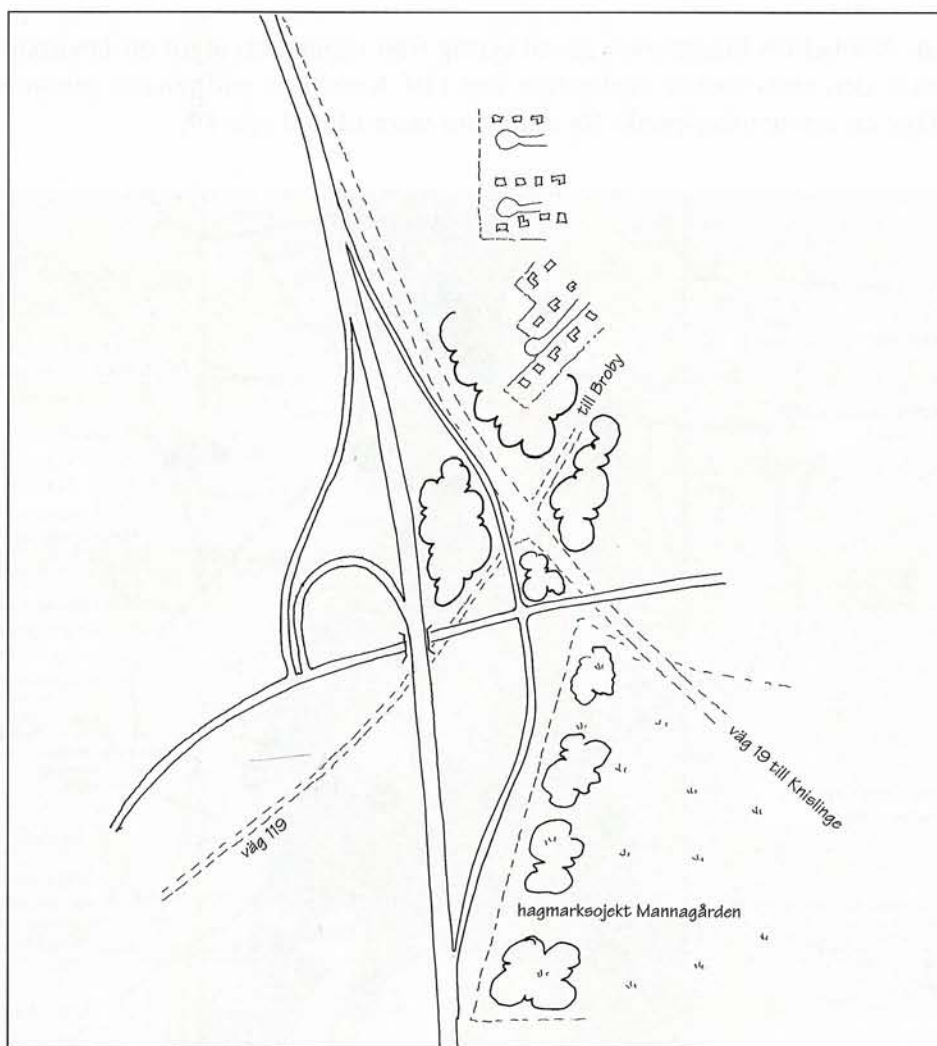


## 6.8.2 NY STRÄCKNING VÄSTER OM JÄRNVÄGEN

Som följd av synpunkter från utställningen har ett nytt läge väster om järnvägen studerats. Ett sådant läge 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.

Med hänsyn till minskade intrång och att det nya västliga läget kan kopplas vidare norrut har tidigare redovisad korridor längs järnvägen utgått.

Korsningen med väg 119 utförs planskild i ett något västligare läge, som dock ansluter till översiktplanens infart till Broby. En viss omläggning erfordras dock av väg 119 på sträckan närmast väster om korsningen. Principutformningen framgår av skissen nedan.



## 6.8.3 NY STRÄCKNING I ÖSTER

Korridoren beskrivs i avsnitt 6.7.3

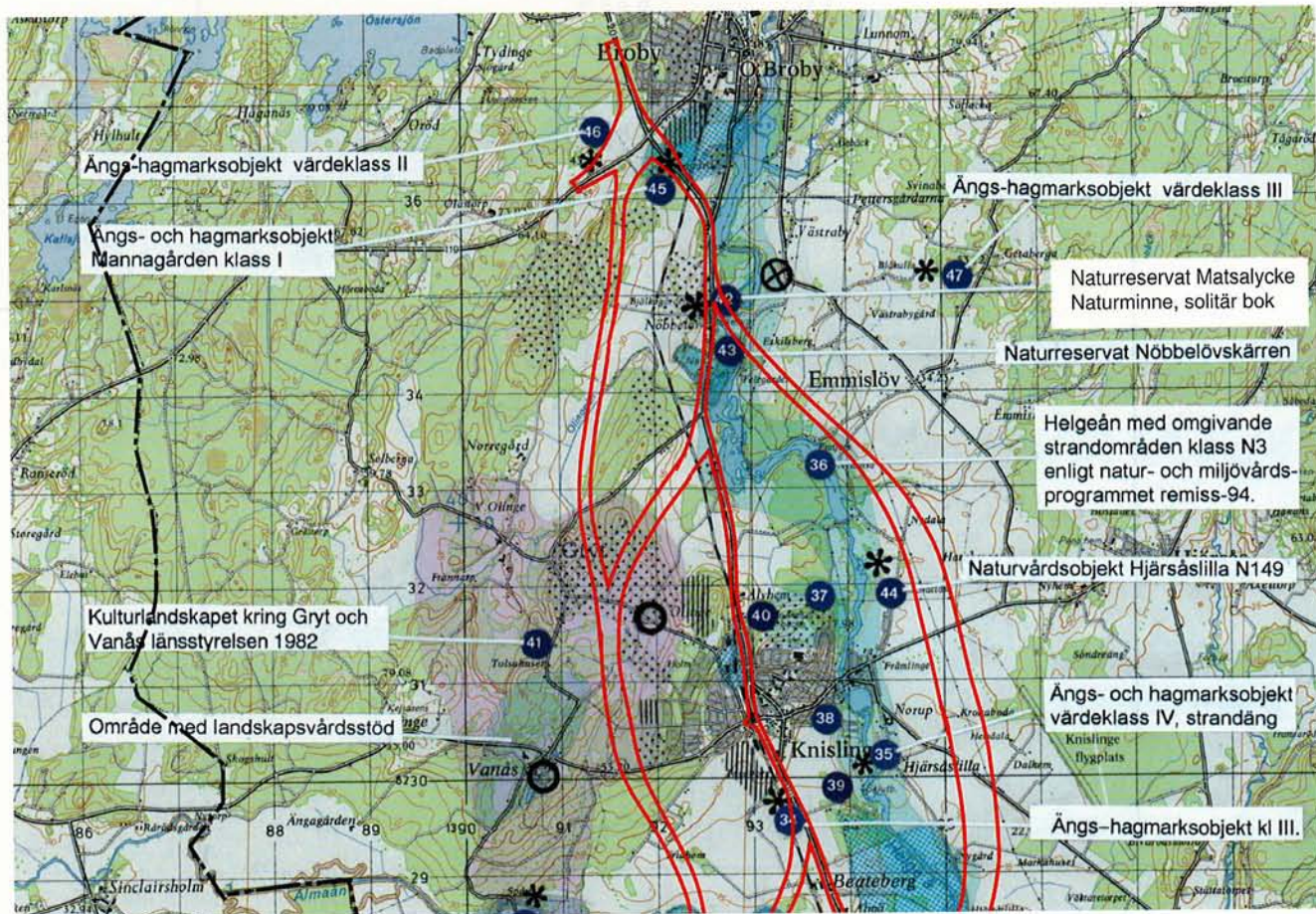


## 6.8.4 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

### 6.8.4.1 MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR

#### Landskapets karaktär

- Varierat i huvudsak öppet odlingslandskap invid Helgeån. Landskapet har en mosaikartad variation med några skogsklädda höjdryggar och lövskogspartier utmed Helgeån.
- Topografin är svagt kuperad och från nuvarande väg erbjuds utblickar.
- Helgeån som meandrar sig genom landskapet är omgiven av betesmarker och lövskogspartier. Ån är uppdämd av två kraftverksdammar som gör att ån mer liknar långsträckta sjöar. Alridåer annonserar ån och dess flödesriktning.
- **Landmärken:** Nöbbelövs kraftstation är väl synlig från vägen och utgör ett landmärke, genom att den är den enda som är synlig från väg 119. Knislinge golfbana är genom sitt exponerade läge en orienteringspunkt för dem som reser utmed väg 19.



Karta 6.8.41 Mark och miljöintressen Knislinge till Broby (teckenförklaringar, se sid 28)

### **Boendemiljö**

- I nuläget är 8 bostadshus utsatta för bullervärden överstigande 55 dBA.

### **Naturmiljö**

- Naturreservatet Nöbbelövsjärren 1973-02-05 (42, se karta 6.8.41).  
Naturreserverat vid Matsalycke (43).  
Naturminne solitär bok vid Nöbbelöv helt nära befintlig väg 19 (42).  
Naturvårdsobjekt med Landskapsvårdsavtal Hjärsåslilla öster om Helgeå vid Slätterna, N149 (44).
- Ängs-hagmarksobjekt klass I vid Mannagården Broby 21-0118 (45). Se bild 1.51.  
Ängs-hagmarksobjekt klass II strax väster om trafikplatsen vid Broby 19 / 119, 21-0114 (46).  
Ängs-hagmarksobjekt klass III öster om Västraby vid Blåkulla, 21-0120 (47).
- Helgeån med omgivande strandområden är föreslagen som naturvårdsområde i Naturvårdsplanen från 1974. I det nya Natur och Kulturmiljövårdsprogrammet (remiss 1994) upptas området med skyddsklass N3 (36).

### **Rekreation / friluftsliv**

- Närströvområden: Skogarna mellan Tydingesjön och Broby samt skogar i direkt anslutning till samhället främst i den östra/sydöstra delen har betydelse som närströvområden. Området kring Brobysjukhuset är lämpligt som närströvområde.
- Hela Helgeåsystemet har stor betydelse för det rörliga friluftslivet. Natursköna rastplatser är belägna i åns närhet.

### **Kulturmiljö**

- Fornlämningar finns i området kring Gryt och Östra Olinge och i höjdpartierna i ett stråk upp till väg 119.

### **Markanvändning - resursaspekter**

- Kring tätorten Broby anger översiktsplanen ett område R1 där bygglovspliktiga nyetableringar skall prövas i detaljplan. I utställningsversionen utarbetad 93-08-25 ingår inget markreservat för ny sträckning av väg 19.
- Nya områden för tätortsexpansion redovisas öster om korsningen mellan väg 19 och väg 119 i Broby.
- Möjligheter till större grundvattenuttag finns framför allt i de isälvsavlagringar som följer Helgeåns dalgång. Brobys vattentäkt ligger i ett sådant område vid Mannagården.

#### 6.8.4.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

##### **Landskapet**

Alternativ väster tar i anspråk ett helt nytt tämligen oexploaterat område. Stråket tar stöd i två skogsklädda höjdryggar och tvärrar över Olingeåns dalgång. Förutsättningar finns för en vacker vägdragning som behöver specialstuderas i nästa skede.

Alternativ öster om Helgeå går igenom ett flackt öppet jordbrukslandskap. Det känsliga partiet är passagen över ån.

Alternativ förbättring längs befintlig väg får en stelare profil som kommer att inkräkta på omgivningen. Särskilt i de delar som är i kontakt med å-rummet behöver specialstuderas i nästa skede.

##### **Boendemiljö**

Alternativen nya sträckningar ger lägre bullervärden utmed befintlig väg.

##### **Naturmiljö**

Nuvarande väg går igenom naturreservatet Nöbbelövsjärren och ängs- och hagmarksobjektet Mannagården. En breddning av vägen till 13 meter vid Nöbbelövsjärren gör motsvarande intrång i naturområdena.

##### **Rekreation**

Hela Helgeåns närområde har ett stort rekreationsintresse. Om väg 19 flyttas kan den kvarliggande vägen bli en "turistväg". I vilket fall bör den befintliga vägens möjligheter för rastplatsändamål utvecklas i kommande planeringsskede.

##### **Kulturmiljö**

Det västra stråket kommer i kontakt med kända fornlämningsområden vid Gryt, Ö Olinge och 1 km väster om Nöbbelöv, samt 1 km söder om nuvarande korsning 19/119.

### **Markanvändning och resursaspekter**

Alternativ väster undviker intrång i bevarandeobjekt för odlingslandskapet vid Mannagården. Övriga alternativ passerar igenom området. I perspektivet av framtida tätortsexpansion bedöms alternativen inte innebära någon väsentlig skillnad.

Alternativen nya sträckningar i väster respektive öster om Helgeå gör intrång i obruten odlingsbygd. Det östra följer till en del en befintlig kraftledning.

### **Bedömning av risk för infiltration av skadliga ämnen**

Nollalternativet och alternativ förbättrad befintlig väg passerar över såväl sand, silt och morän med liten resp måttlig risk för infiltration. Vägen passerar över Helgeåsens isälvsavlagringar som har direkt kontakt med större grundvattenförande lager.

Alternativ väster innebär liknande grundförhållanden som nollalternativet men med något större andel moränmark. Sammanlagt större andel tätare jordmaterial. Ingen kontakt med Helgeåsen.

Alternativ ny korridor öster om Helgeå går i huvudsak över jordmaterial bestående av sand och silt områden med tämligen goda infiltrations egenskaper.

### **Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor**

- \* *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 Helgeåns omgivning med dess naturvårds- och rekreationsintressen.*
- \* *Alternativ ny sträckning i väster ger inget intrång i naturområdena Mannagården, Nöbbelövsjärren och Helgeåns närområde. Däremot finns kända fornlämningar inom vägkorridoren.*