

Beskrivningen görs
för 6 olika del-
sträckor med indel-
ning enligt kartan

6. VÄGKORRIDORER

6.1 UPPLÄGGNING

I det följande beskrivs tänkbara vägkorridorer för en framtida ny dragning av väg 19 mellan Härlöv och Broby. Beskrivningen görs för 6 olika delsträckor med indelning enligt kartan här bredvid.

Samtliga sträckningar redovisas i form av korridorer med skiftande bredd, ofta flera hundra meter breda. Generellt sett är det lika fel att påstå att vägen ligger i mitten av korridoren som vid någon sida. Korridoren är tilltagen så att den inrymmer olika kombinationer mellan angränsande delsträckor. Vägens exakta läge kan avgöras först efter val av lämpligt läge för vägsträckan som helhet och efter fördjupade studier av de olika delsträckorna. Normalt avgörs det exakta läget först i arbetsplanen.

Tyngdpunkten läggs i detta avsnitt på att beskriva vägens läge, motiv till valt läge och trafiktekniska aspekter. Varje delsträcka inleds med en beskrivning av nollalternativet och avslutas med en samlad beskrivning av konsekvenser för miljö och markanvändning samt vilka geotekniska förutsättningar som gäller för delsträckan.

För varje delsträcka redovisas också vilka möjligheter som finns att rusta upp vägen längs befintlig sträckning och vilka avgränsningar som gjorts.

I senare avsnitt redovisas konsekvenser för trafiken längs vägen. Även kostnadsberäkningar och samhällsekonomiska konsekvenser kommer senare i rapporten.

6.2 UTGÅNGSPUNKTER

Till grund för valet av korridorer ligger de förutsättningar som gäller för projektet och de olika intressen som finns inom utredningsområdet. Vid framtagningen av tänkbara korridorer har eftersträvat att möjliggöra:

- * funktionella och sammanhängande stråk för hela sträckan mellan Kristianstad och Broby med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.
- * hänsynstagande till de intressen som konstaterats.
- * en mjukt slingrande väg genom landskapet i syfte att motverka ensidighet och monoton körning.
- * vackra utblickar mot byggnader och landskapspartier.
- * sammanhållen bebyggelse eller samband med omgivande naturmark.



Bild 6.21 Vinnö från söder



Bild 6.22 Hanaskog från söder

Enligt väghållningsplanen ska väg 19 byggas ut till en vägbredd på 13 meter på nu aktuell sträcka mellan Kristianstad och Broby.

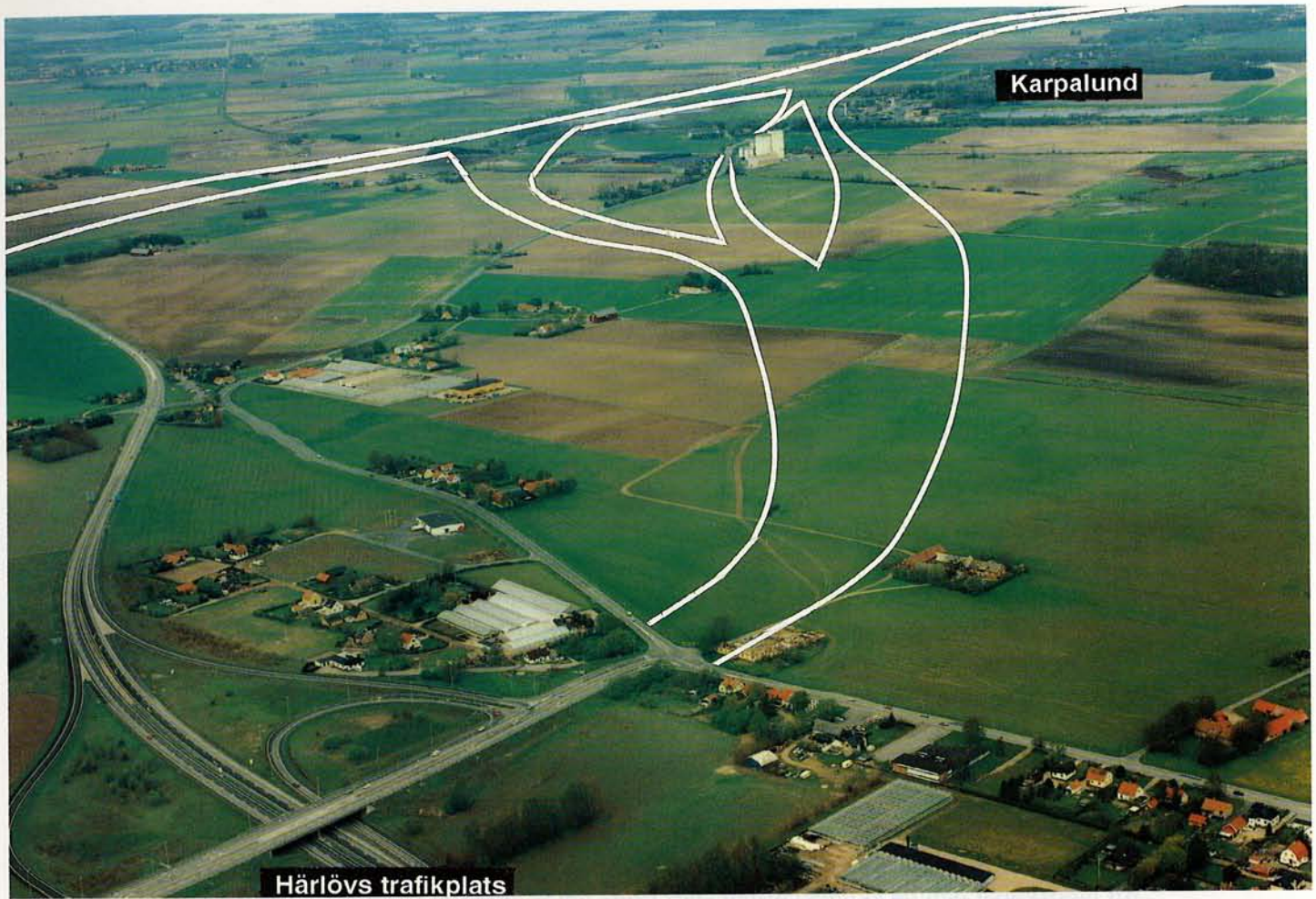
Utöver detta finns en ambition att skapa en linjeföring som möjliggör en hastighet på 90 km per timme. Ett viktigt skäl till detta är att försöka leda över trafik i riktning mot Kristianstad från väg 118 till väg 19. Om detta skall lyckas erfordras såväl god framkomlighet som gen sträckning av väg 19.

Längs väg 23, norr om Broby, har den skyltade hastigheten på vissa ställen höjts till 110 km per timme. Väg 23 går i dessa fall genom skogsbygd med mycket få utfarter och ett utbyggt sidovägnät. Liknande förhållanden kan inte åstadkommas inom utredningsområdet för aktuell sträcka av väg 19. En skyltad hastighet på 90 km per timme är därför rimligare som utgångspunkt.

I flera fall kan önskad vägbredd och linjeföring inte uppnås **längs befintlig väg**, framför allt där omgivande bebyggelse och naturförhållanden sätter begränsningar. Förbi varje passage med begränsningar studeras alternativa stråk där full vägbredd och 90 km per timme kan uppnås.

Den nya vägen måste av såväl säkerhets- som framkomlighetsskäl utformas så att omkörningar underlättas. Förare i mötande fordon måste kunna upptäcka varandra i god tid. Siktsträckan påverkar vägens utformning. Generellt sett kan man säga att vägen blir rakare, kurvorna större och lutningarna mindre. Vägen blir därmed svårare att anpassa till landskapet och de skyddsvärden som finns längs aktuella vägkorridorer.

Vägen kan utformas med såväl plankorsningar som planskilda korsningar. Trafikmönstret i den enskilda korsningen får avgöra. Stor andel korsande och svängande trafik kan motivera planskild utformning.



Karpalund

Härlövs trafikplats



Färlöv

Karpalund

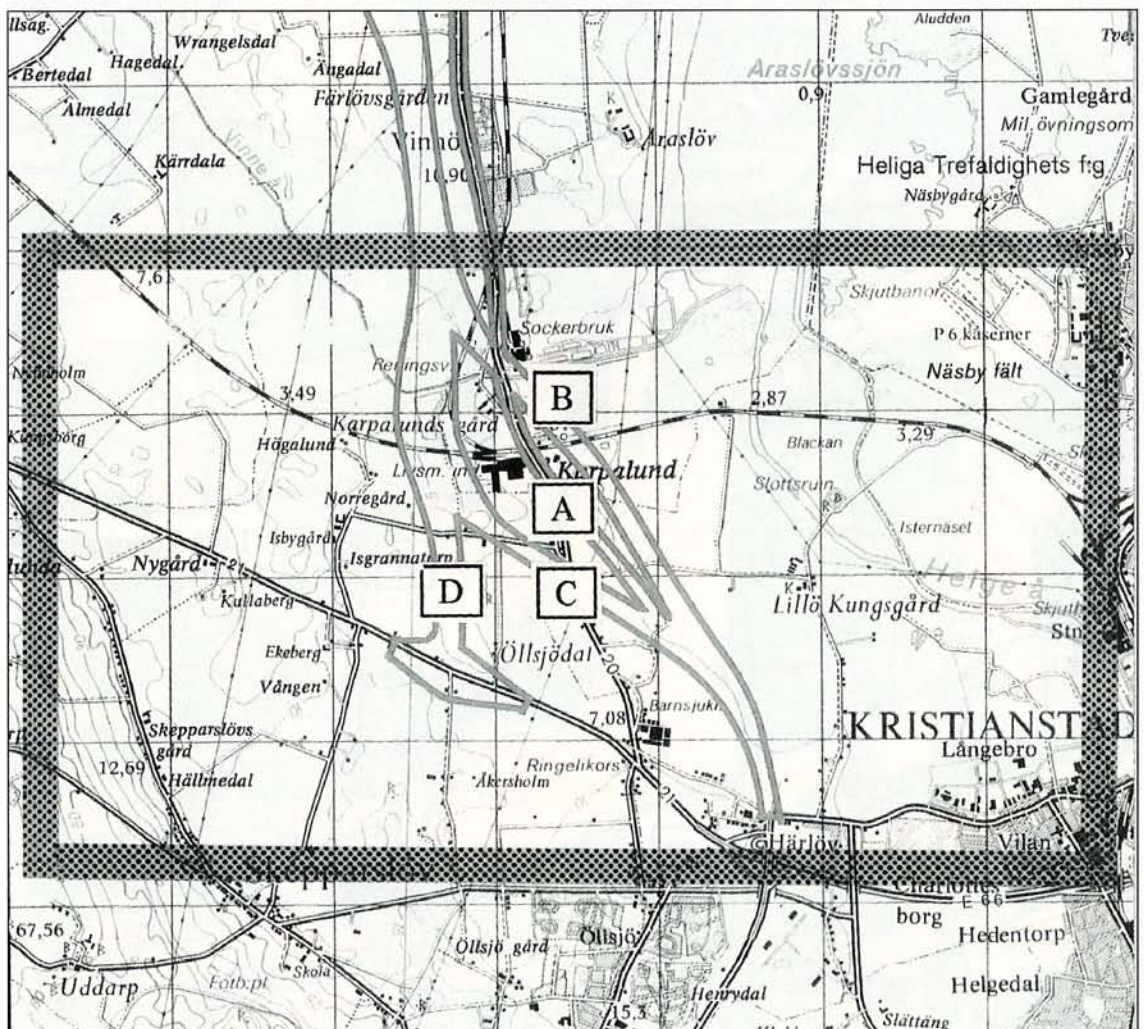
väg 21 mot Hässleholm

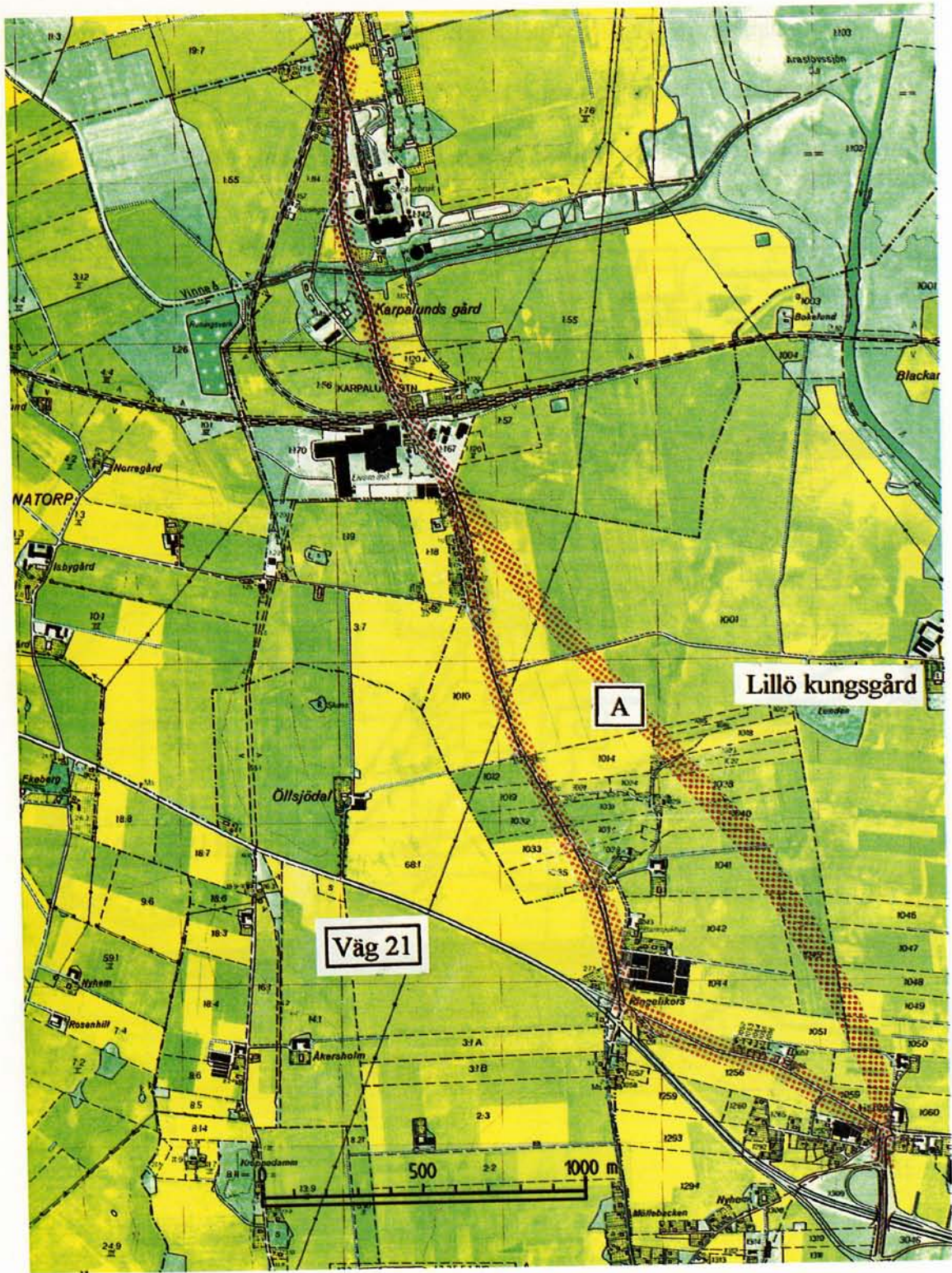
6.3 HÄRLÖV - FÖRBI KARPALUND

Fyra olika principiella möjligheter har studerats, jämför stråkkartan.

- A Möjligheter att förbättra befintlig väg
- B Ny sträckning från Härlöv öster om Karpalund
- C Ny sträckning från Härlöv väster om Karpalund
- D Ny sträckning i väster från väg 21

Utöver detta redovisas nollalternativet och ett par alternativ som har förkastats under arbetets gång.





6.3.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har idag. Förväntad trafikutveckling innebär en försämring av nuvarande förhållanden. Bullret ökar, inte minst mot bakgrund av ett ökat inslag av tung trafik. Trafikriskerna ökar och det blir ännu svårare att passera tvärs över vägen. Till detta kommer konflikter med pågående planering för nya verksamhetsområden vid Härlöv.

6.3.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG (A)

Här studeras åtgärder som inte enbart förbättrar vägens bredd utan också ger en linjeföring som motsvarar den hastighetsstandard som väljs för aktuellt vägavsnitt. I detta fall tillkommer dessutom en ambition att om möjligt anpassa vägens läge till det planarbete som bedrivits inom Kristianstads kommun. Enligt översiktsplanen för Härlövsområdet fortsätter väg 19 i ny sträckning norrut från trafikplats Härlöv. Med detta som utgångspunkt blir förbättringar längs befintlig väg egentligen endast aktuella på avsnittet norr om avtagsvägen till Lillö Kungsgård (norr om Ringelikors).

Befintlig väg har på avsnittet norr om avtagsvägen en varierad bredd, vanligen mellan 8-8,5 m. En breddning av vägen till 13 m innebär således att nuvarande väg måste breddas ca 5 m. Till detta kommer att broarna över järnvägen mot Hässleholm respektive över Vinne å endast har en fri bredd på 11,5 m.

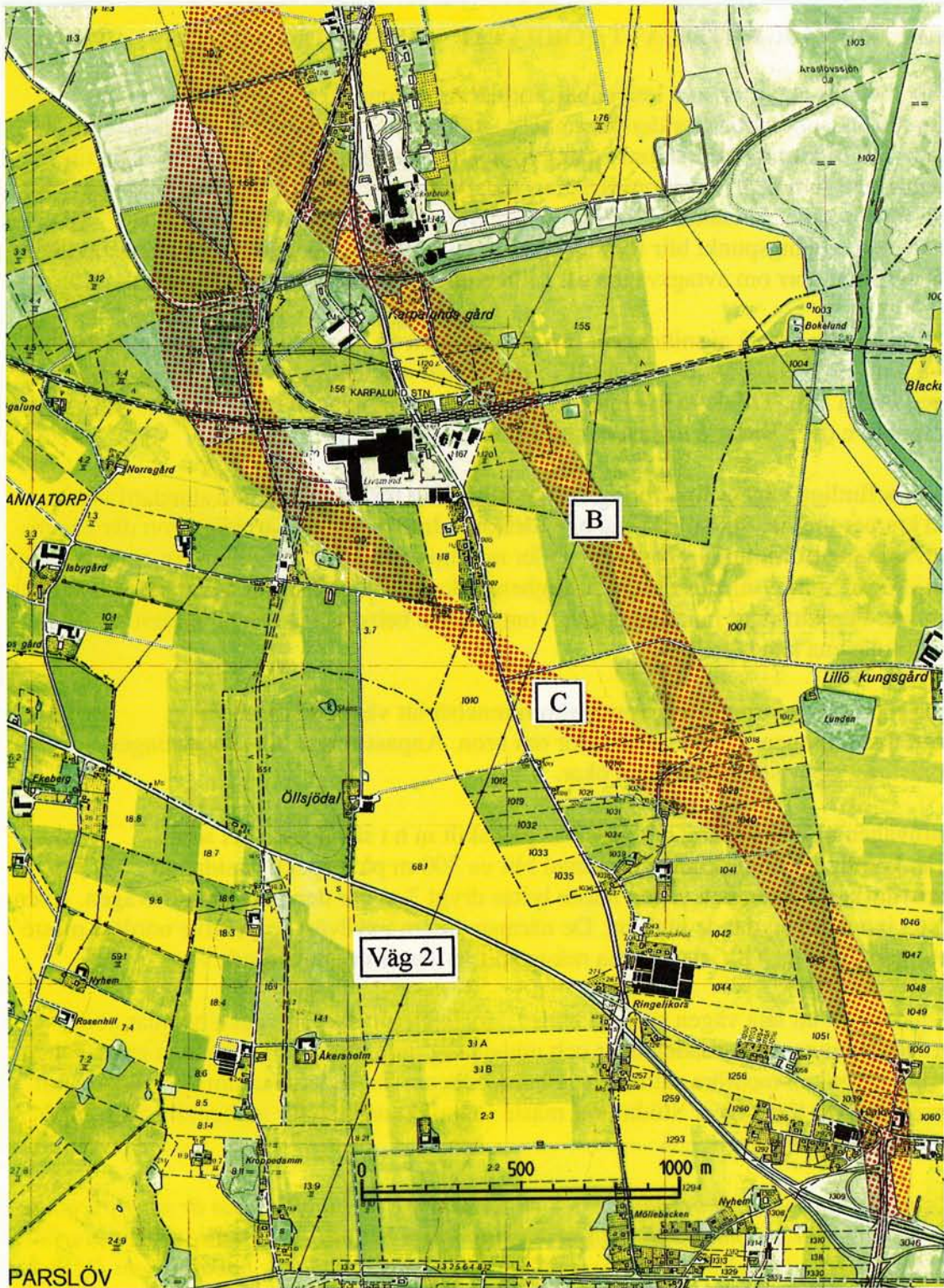
Den befintliga vägens linjeföring är inte tillräcklig för att uppnå god standard vid 90 km per timme. Siktsträckorna blir för korta. Inte minst vid järnvägsbron där vägens nuvarande utformning ligger långt under minimistandarden för 90 km per timme. En ny linjeföring måste således till om hastigheten ska kunna höjas från nuvarande 70 km per timme. Förbättringar innebär intrång i omgivande bebyggelse och att endast ett av de två brolägena kan behållas.

Förbättrad linjeföring över järnvägsbron innebär att vägen måste lyftas storleksordningen 3 m på ömse sidor om bron. Anpassningen till omgivningen försvåras, det visuella intrånget ökar.

Järnvägen mot Hanaskog bör passeras planskilt m h t såväl säkerhet som framkomlighet. Planskildhetens längd blir ca 300 m på respektive sida om järnvägs korsningen och vägen måste lyftas drygt 7 m där den passerar järnvägen. Även detta innebär betydande ingrepp. De närmsta husen i sydväst respektive nordöst måste troligen lösas in. Tillfartsvägarna måste ändras väster om nuvarande väg.

Alternativet att låta vägen passera under järnvägen innebär att vägen hamnar under grundvattenytan. Kostnaden ökar och nödvändig pumpning riskerar sänka grundvattenytan, vilket kan medföra sättningar. Planskildheten får ungefär samma längd som om man går över järnvägen. Stödmurar måste sannolikt utföras för att begränsa intrången i omgivande bebyggelse.

Konsekvenserna av en breddning och en förbättring av linjeföringen är så stora att de är orimliga att genomföra. En vägsträckning längs befintlig väg skulle därför innebära ett avsteg från väghållningsplanens målstandard och att vägens funktion som regionalt stråk försämras.



6.3.2 NY STRÄCKNING FRÅN HÄRLÖV ÖSTER OM KARPALUND (B)

Den östra sträckningen utgår från trafikplats Härlöv vid väg E22/21. Korridoren går i en svag böj åt väster mot Karpalund. Ambitionen är att vägen ska undvika de lägre partierna i öster. Inom redovisad korridor ligger de lägsta marknivåerna på ca 4 m i höjd med Lillö Kungsgård. Befintlig väg följer en svag höjdrygg och ligger därför ett par meter högre i motsvarande läge.

Korridoren passerar diagonalt genom Karpalund. Öster om stationsområdet och väster om gamla sockerbruket. Båda järnvägarna passerar planskilt, vilket innebär att betydande bankar måste byggas upp på båda sidor om järnvägs korsningarna. I båda fallen lyfts vägen, som mest vid järnvägspassagen 7-8 m över motsvarande marknivåer.

God linjeföringsstandard innebär att vägens lägsta punkt invid Vinne å ligger ca 2 m över mark. Med linjeföring nära minimigränsen så kan man komma ner till ca 1 m.

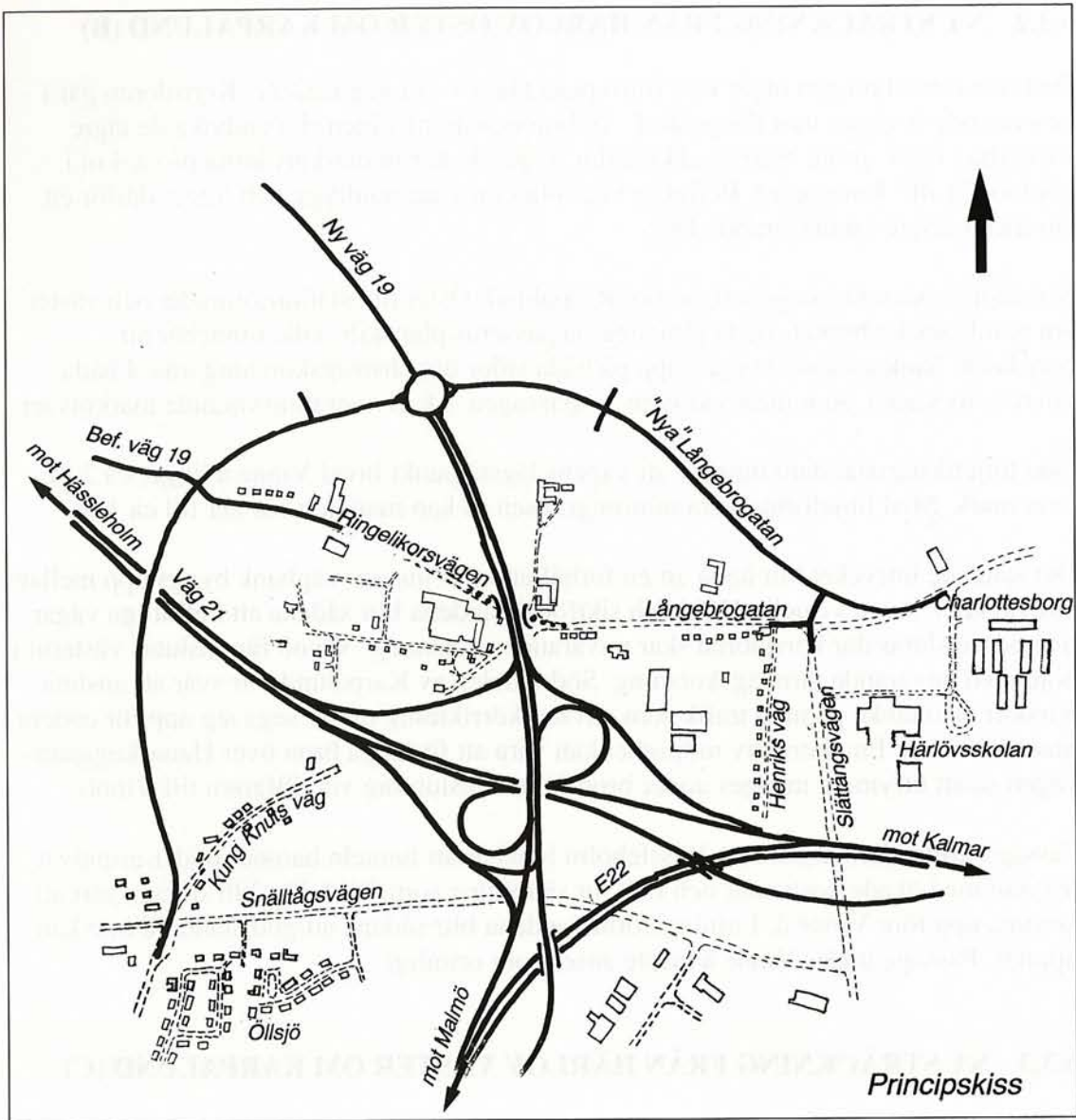
Det samlade intrycket blir ändå att en förhållandevis massiv vägbank byggs upp mellan järnvägarna. Även visuellt. Höjd och siktförhållandena blir sådana att befintliga vägar inte bör anslutas där korridoren skär nuvarande sträckning. Vinnö får anslutas västerut i höjd med nuvarande järnvägs korsning. Södra delen av Karpalund blir svår att ansluta. Särskilt med tanke på tung trafik som oavsett körriktning måste se sig upp för endera planskildheten. En alternativ möjlighet kan vara att förlänga bron över Hanaskogsjärnvägen så att utrymme medges under bron för en anslutning via tillfarten till Vinnö.

Passage **under** järnvägen mot Hässleholm innebär att tunneln hamnar under grundvattnytan med ökade kostnader och risk för sättningar som följd. Det blir också svårt att komma upp före Vinne å. Lutningsförhållandena blir sådana att god standard inte kan uppnås. Passage under Vinne å måste anses som orimligt.

6.3.3 NY STRÄCKNING FRÅN HÄRLÖV VÄSTER OM KARPALUND (C)

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

Två lägen kan tänkas väster om Karpalund. Antingen väster om reningsdammarna där korridoren utnyttjar en befintlig höjdrygg i terrängen för att passera planskilt över järnvägen. Eller omedelbart öster om reningsdammarna där en samförläggning görs mellan vägen och järnvägen, som på detta avsnitt har mycket låg standard. Upprustningen kan i högsta grad vara motiverad om järnvägen ska kunna fylla sin uppgift i framtiden. Redovisad korridor inrymmer båda lägena.

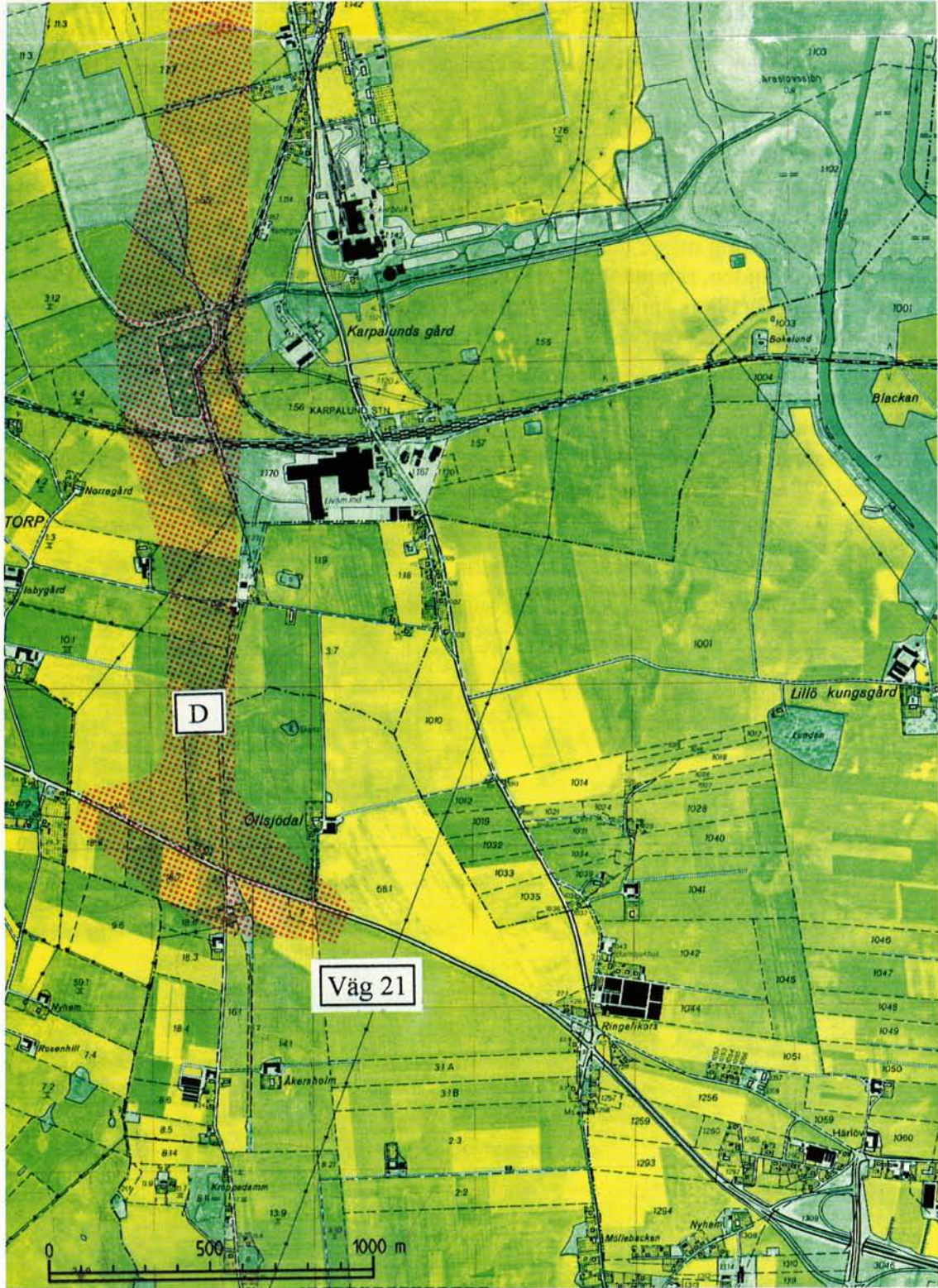


Området närmast Härlöv ingår i en fördjupad översiktsplan som upprättats av Kristianstads kommun. Korridoren följer huvudsakligen översiktsplanens sträckning. I översiktsplanen förutsätts att väg 19 ansluter till en cirkulationsplats med 5 tillfarter och att hastighetsstandarden är 70 km per timme.

Detta överensstämmer således inte med önskvärd standard. Avståndet till närliggande planskildhet vid motorvägen E22 är också alltför kort. Inte minst m h t den förhållandevis komplicerade utformning som trafikplatsen vid E22 kommer att få. Överblickbarhet och avstånd mellan olika "händelser" är viktigt m h t såväl säkerhet som orienterbarhet.

Cirkulationsplatsen bör alltså flyttas norrut. Dessutom bör en utformning med endast 4 tillfarter eftersträvas. Hastighetsstandarden kvarstår dock vid 70 km per timme. I synnerhet genom cirkulationsplatsen där skyltad hastighet inte får överstiga 70 km per timme. Här finns alltså en konflikt gentemot önskad standard. Ökad hastighet medför att planskild korsning måste utföras vid det nya läget för Långebrogatan. Lutningsförhållanden, ramplängder och skyltning medför att anslutningspunkten för Långebrogatan förskjuts ännu längre norrut. I båda fallen måste översiktsplanen för Härlövsområdet omarbetas.

I bilden bredvid illustreras en principutformning med cirkulationsplatsen i det nya läget längre norrut. Principen gäller för samtliga korridorer som utgår från trafikplats Härlöv. Utformningen innebär att nu aktuell detaljplan för trafikplats Härlöv måste justeras något vad gäller bron över väg 21 mot Ringelikorsvägen.



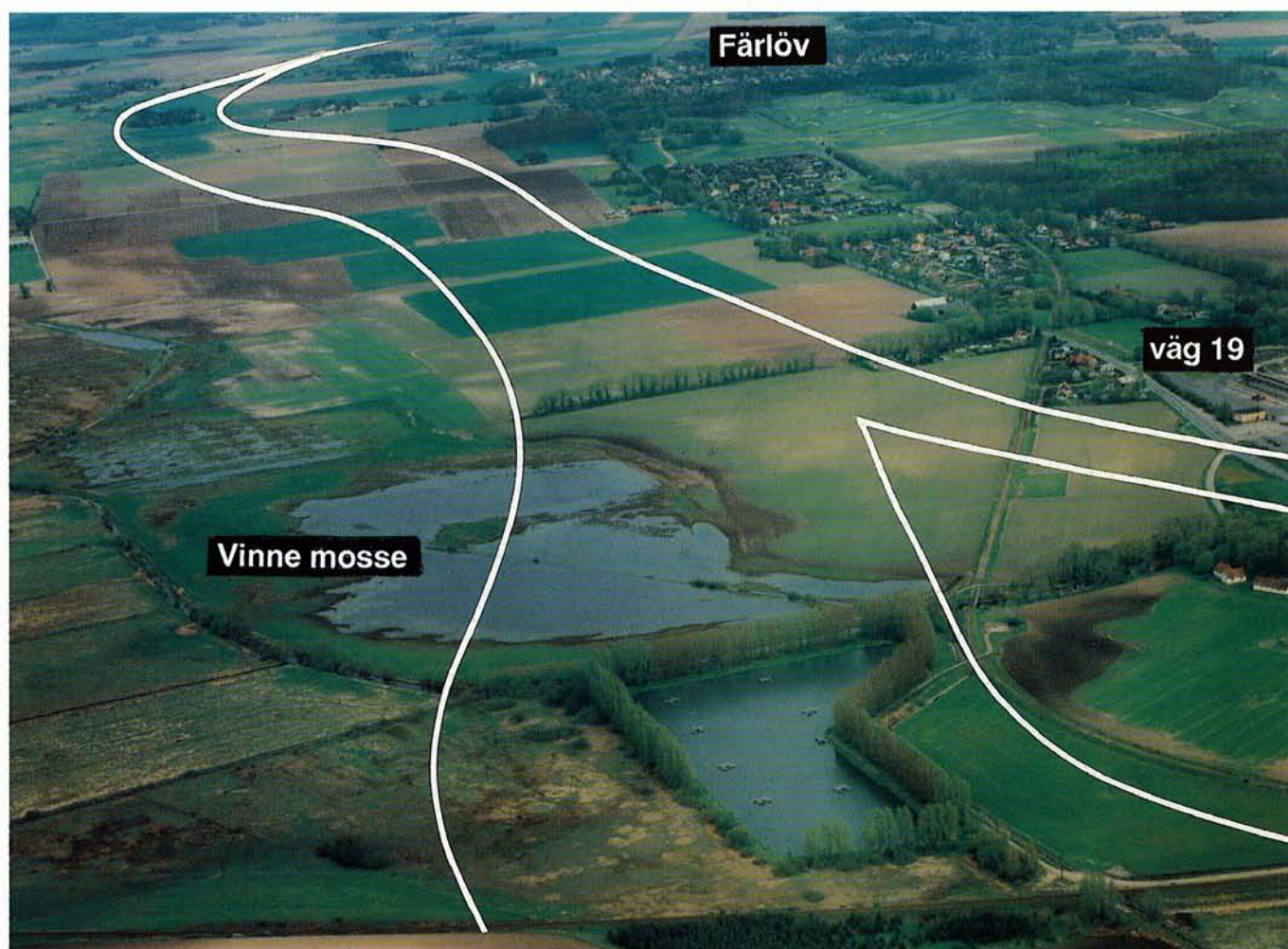
6.3.4 NY STRÄCKNING I VÄSTER FRÅN VÄG 21 (D)

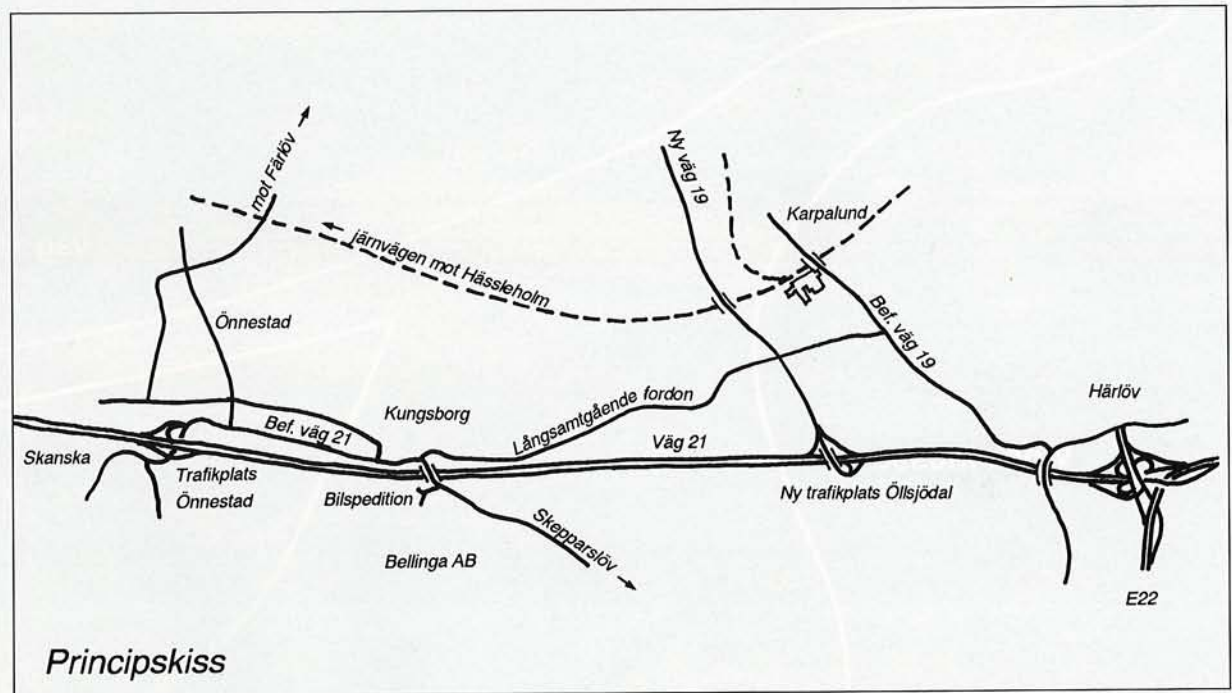
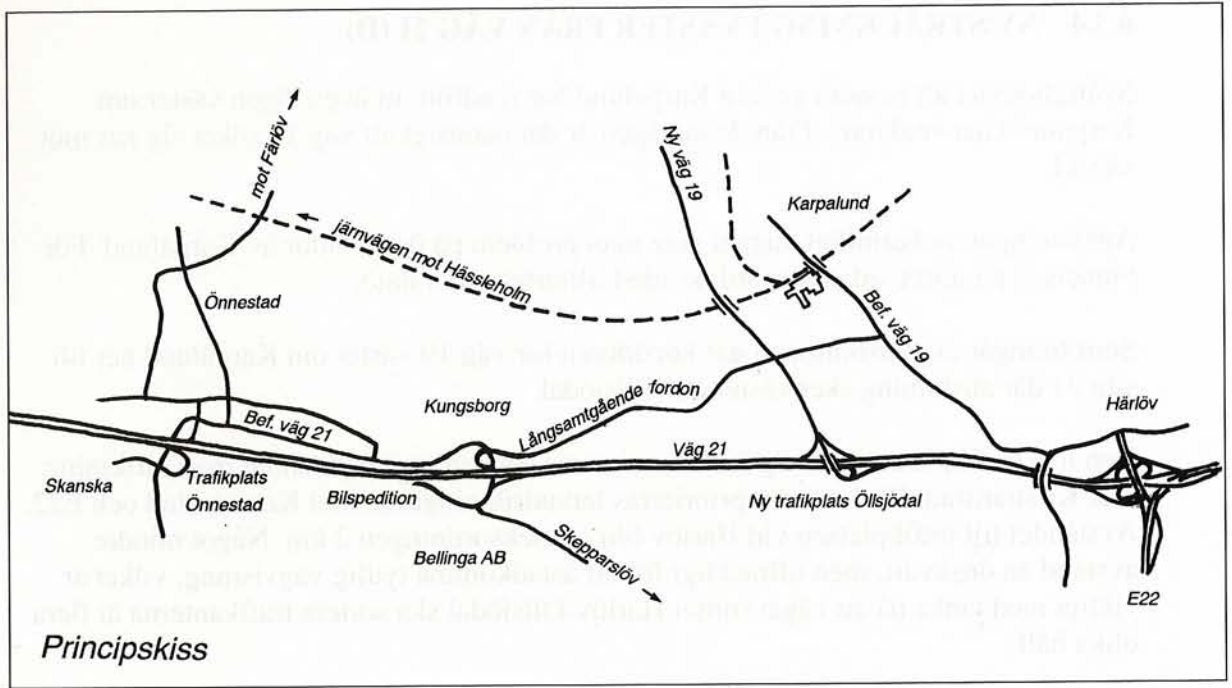
Svårigheterna att passera genom Karpalund har medfört att även lägen väster om Karpalund har studerats. Från dessa lägen är det naturligt att väg 19 söker sig ner mot väg 21.

Anslutningar av befintligt vägnät sker utan problem på ömse sidor av Karpalund. Förbindelsen på norra sidan samordnas med tillfarten till Vinnö.

Som framgår av illustrationen går korridoren för väg 19 väster om Karpalund ner till väg 21 där anslutning sker väster om Öllsjödal.

Den nya trafikplatsen vid väg 21 bör utformas som en trumpetlösning med inriktning mot Kristianstad. På detta sätt prioriteras huvudriktningarna mot Kristianstad och E22. Avståndet till trafikplatsen vid Härlöv blir storleksordningen 2 km. Något mindre avstånd än önskvärt, men tillräckligt för att åstadkomma tydlig vägvisning, vilket är viktigt med tanke på att vägavsnittet Härlöv-Öllsjödal ska sortera trafikanterna åt flera olika håll.





En koppling till väg 21 innebär att förutsättningarna förändras. En ytterligare anslutning tillkommer på sträckan mellan Härlöv och Önnestad.

Möjligheterna att ansluta till väg 21 har därför undersökts särskilt. Hänsyn har då även tagits till behovet av tillfarter från omgivande verksamheter typ krossanläggningar asfaltverk och speditjonsföretag. Likaså har behoven för jordbruk, långsamtgående fordon och cyklister beaktats. Inom ramen för denna studie har också studerats hur den planerade utbyggnaden av väg 21 till motorväg kan göras.

Ambitionen har varit att tillskapa ett robust system som till sin grundutformning inte påverkas av vilket läge som väljs för väg 19. På detta sätt kan man tydliggöra planeringsförutsättningarna för väg 19.

Resultatet av studien redovisas i vidstående bilder. Man bör observera att skisserna är översiktliga och att de endast avser att visa vägsystemets principiella uppbyggnad. Avsikten är också att illustrera vilka konsekvenser som en ny anslutning mot väg 21 för med sig. Ytterligare studier behövs, men dessa görs i planeringen för väg 21.

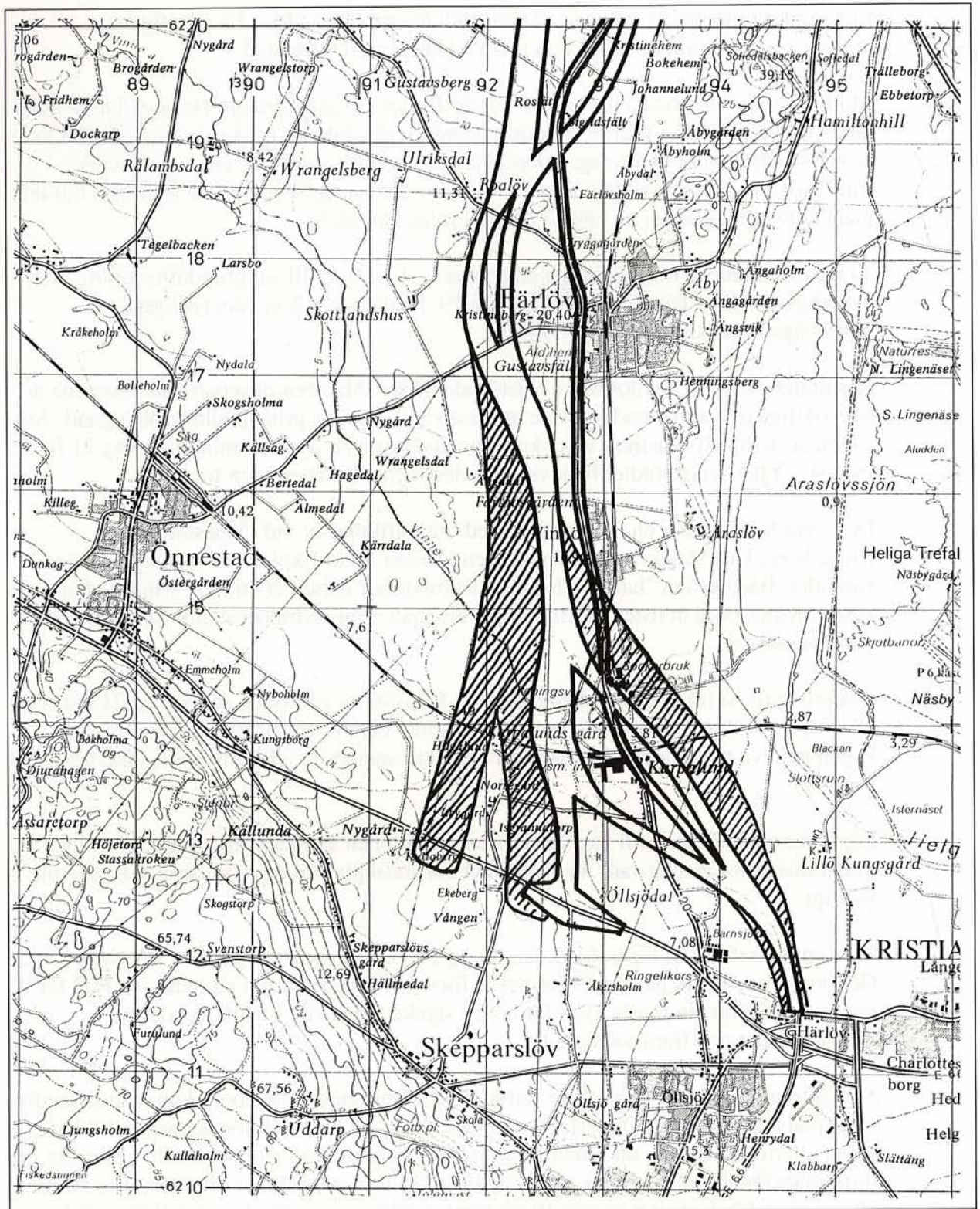
Den övre bilden visar en utformning med två trafikplatser vid Önnestad och Kungsborg. Den skisserade utformningen innebär att trafikplatserna samverkar med varandra. Båda utförs "halva", dvs med förbindelser enbart åt ett håll. Önnestad åt väster, Kungsborg åt öster. Befintlig väg används som förbindelselänk mellan de båda trafikplatserna.

Lastbilstrafiken från verksamheterna kring Kungsborg förutsätts gå via väg 21 mot väg 19. Vägen för långsamtgående fordon avses inte bära lastbilstrafik. Eventuellt kan vägen behöva passera väg 19 planskilt och utan anslutning av hänsyn till säkerheten för cyklister.

Läget för anslutningen till väg 21 styrs av ambitionen att skapa en attraktiv förbindelse inte minst mot Kristianstad. Av detta skäl bör trafikplatsen ligga så långt österut som möjligt.

Med en ny trafikplats får trafiken längs väg 21 vidkännas ytterligare en störning. Genomgående trafik på väg 19 får också försämringar. Förutom att ledas via E22 får man i ett västligt alternativ även färdas ett stycke längs väg 21 till nackdel för orienterbarhet och framkomlighet.

Som alternativ till den uppdelade trafikplatsen Önnestad/Kungsborg kan en fullständig trafikplats anläggas vid Önnestad i ett något östligare läge, jämför den nedre bilden. Detta alternativ innebär att korsningsavståndet ökar till väg 19. Det ökade avståndet till trafikplats Önnestad kan dock inte utnyttjas för att öka avståndet till trafikplats Härlöv, eftersom en förskjutning av väg 19 västerut innebär sämre attraktivitet. Störningarna för trafiken längs väg 21 blir dock mindre med denna utformning.



Stråkkarta med studerade men ej föreslagna korridorer

6.3.5 AVGRÄNSNINGAR

De fördjupade studier som utförts sedan förstudien har medfört att två korridorer utgått. Båda ligger som ytterligheter, en i väster och en i öster.

I förstudien redovisades två lägen för en anslutning till väg 21 väster om Härlöv.

Ett västligare läge missgynnar de klart dominerande trafikströmmarna i riktning mot Kristianstad och E22. Såväl lokal trafik som genomfartstrafik får omvägar. Inriktningen för planeringen har dessutom varit att en större andel av trafiken norrifrån ska välja väg 19 i stället för väg 118.

Ett västligare läge innebär att en annan utformningsprincip måste väljas. Med uppdelad trafikplats vid Önnestad/Kungsborg blir avståndet alltför kort till den nya trafikplatsen för väg 19. Avståndet från Kungsborg blir något under minimigränsen 1 km. Svårigheter uppstår m h t såväl säkerhet som orienterbarhet.

Trafikplatsen vid Kungsborg är därför inte möjlig. Den lokala trafiken från Kungsborg leds i stället till en ny fullständig trafikplats vid Önnestad och till den nya trafikplatsen för väg 19 som i detta fall får en utformning av rutertyp. Trafiklösningen försämrar sambandet mellan väg 19 och E22 österut. Till detta kommer att ett västligare läge innebär att vägen måste passera över områden som är klart sämre ur geoteknisk synpunkt.

Sammantaget blir bedömningen att det västligare läget utgår.

Ytterligheten i öster består av en studerad sträckning öster om gamla sockerbruket. Denna sträckning ger vissa geometriska fördelar, men innebär betydande intrång. Dammarna öster om bruket skärs av, sambandet mellan bruket och omgivande bruksbebyggelse bryts, den planskilda passagen över järnvägen blir minst lika svår att klara som längs befintlig väg. Hus måste lösas in och utfartsvägarna läggas om.

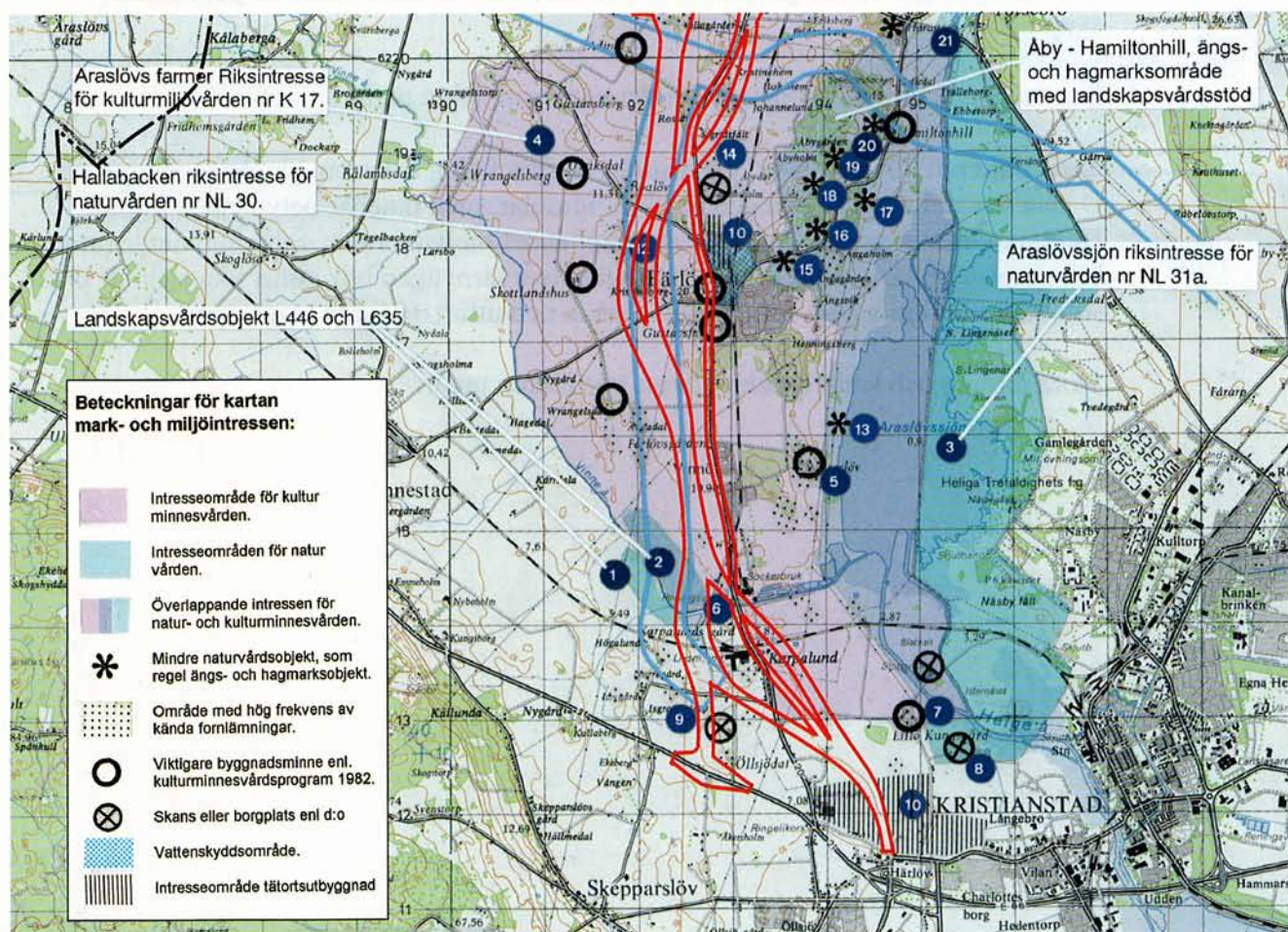
Stora intrång och små fördelar gör att korridoren utgår.

6.3.6 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

6.3.6.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Landskapets karaktär

- Öppet flackt åkerlandskap där de stora gårdarna utgör dominerande landmärken. Före detta Karpalunds sockerbruk och lagerhusföreningens silos är höga orienteringspunkter. Planterade trädrader ger karaktär åt landskapet - vid reningsdammen, vid livsmedelsindustrin och vid Karpalunds bruksmiljö.
- De östra delarna närmare Helgeå är översvämningssmarker som för närvarande är invallade. En restaurering kan komma att aktualiseras som en del i återställningen av Helgeåsystemet som drivs i projekt "Kristianstads vattenrike", - ett kommunalt utvecklings- och informationsprojekt.
- I väster finns Vinne mosse vilket är ett låglänt område som årligen översvämmas. Vinne å rinner i lågpunkten i landskapet från väster och mynnar ut i Araslövssjöns sydspets.



Karta 6.3.61 Mark- och miljöintressen Härlöv förbi Karpalund (teckenförklaring se sid 28)

Boendemiljö

- I nuläget är 23 bostadsfastigheter utsatta för buller över 55 dBA.

Naturmiljö

- Landskapsvårdsobjekt vid Vinne å. Strandängar av ursprunglig tidvis översvämmad typ med karakteristisk häckfågelfauna. L 446, L 635 (1, 2, se karta 6.3.61).
- Riksintresset Helgeåns nedre lopp, Araslövssjön NL 31a, omfattar våtmarker av internationell betydelse som rast- och häckfågellokal. Området ingår i CW-konventionen, 1975, en internationell överenskommelse (3).

Rekreation / friluftsliv

- Det kommunala projektet "Kristianstads vattenrike" utvecklar för närvarande rekreationspotentialen i det stora sammanhängande sjö- och ålandskapet (3).
- En golfbana, Araslövs golfbana, är belägen mellan Vinnö och Färlöv (4).

Kulturmiljö

- Riksintresse för kulturmiljövården Araslövs farmer (nr K17) med slottet Araslöv som utgör områdets kärna (5).
- Karpalunds gård och miljön kring det nedlagda sockerbruket har stort kulturhistoriskt värde (6).
- Lillö Kungsgård och den intilliggande borgruinen är en viktig del i riksintresset (7).
- I sydost finns dolda rester av borgen Härlövsborg. (8) Rester av en skans finns vid Öllsjödal som ännu inte kartlagts i detalj enligt uppgift från länsstyrelsen. I det västra stråket finns talrikt med fornlämningar (9).

Markanvändning - resursaspekter

- Dominerande markanvändning är jordbruk där de stora gårdarna Karpalund, Isby gård, Isgrannatorp, Ekeberg, Öllsjödal och Lillö Kungsgård dominerar markinnehavet.
- Kristianstads kommun har i sin översiktsplan, Fördjupad översiktsplan Härlöv 1993, lagt in ett vägreservat för en förlängning av väg 19 från Härlövs trafikplats rakt norrut i riktning mot Karpalund.
- Intresseområden för tätortsutbyggnad redovisas i översiktsplanen vid Härlöv och Färlöv (10).
- Ett reservat för naturgasledning redovisas 500 m väster om Wrangels allé (11).

- I naturresurslagens 2 kap framhålls hushållningsaspekten för större sammanhängande områden som är obetydligt påverkade av exploateringsföretag. Därtill framhålls hushållningsaspekten för ekologiskt känsliga områden. Området kring Lillö kungsgård utgör ett större sammanhängande område som ligger i anslutning till ett stort fredat sjö- och våtmarksområde. Områdets obrutna karaktär gör området värdefullt som jaktvårdsområde.
- Hela delområdet ligger inom Kristianstadslättens stora grundvattenmagasin som finns i kalkberget och i glaukonitsandstenen som underlagrar kalkberget. Inom delområdet täcks markytan av tät lera. Helgeåsens isälvsavlagringar utgör en infiltrationsrisk av skadliga ämnen. Sand och grusmaterialet har direkt kontakt med kalkberget och grundvattenmagasinet. Isälvs materialet överlagras i området av lera vars skyddande egenskaper bör undersökas i detalj inför vägens lokalisering. För närvarande övervägs att förklara grundvattenmagasinet som riksintresse.

6.3.6.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

Landskapet

Vägens passage genom landskapsavsnittet blir väl synligt eftersom landskapet är platt och helt öppet. Landskapsavsnittet genomkorsas redan idag av järnvägar, riksvägar och kraftledningar. De nya vägsträckningarna innebär att järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm passeras planskilt i en ny punkt väster eller öster om bebyggelsen i Karpalund. En ny vägbro får stor visuell påverkan på landskapsbilden.

Sträckningarna genom Karpalund, alternativ A och B, innebär att också järnvägen mellan Karpalund och Broby passeras planskilt, vilket påverkar landskapsbilden. Särskilt områdena kring Vinne å och södra delen av Vinnö. Sträckningarna väster om Karpalund, alternativen C och D, ger mindre påverkan eftersom de rundar järnvägen.

Boendemiljö

Nollalternativet ger kvarstående bullerproblem för boende utmed vägen. Förbättring enligt alternativ A ger kvarstående bullerproblem i den norra delen vid Karpalund. Samtliga nya korridorer avlastar boende utmed befintlig väg från störande buller. Sträckningarna genom Karpalund medför inlösen av fastigheterna i närheten av respektive korridors planskilda korsning med järnvägen mot Broby.

Naturmiljö

Korridorerna C och D med inriktning väster om Karpalund påverkar strandängarna vid Vinne å. Vägen bör därför förläggas öster om dammarna och så nära bron för järnvägen till Hanaskog som möjligt för att minimera intrånget i strandängarna vid Vinne å. Alternativ B, och i liten omfattning alternativen A och C, gör visst intrång i kanten av ett obrutet sammanhängande område, Helgeås nedre lopp med omgivning.

Rekreation

Korridor B och i viss utsträckning korridor A och C ger ökad bullerförmåelse för de som vistas i eller vid våtmarksområdena vid Araslövssjön och Helgeå. Ett stort avstånd till vägen är önskvärt.

Kulturminnesvård

Korridorerna A och B går även genom den södra delen av riksintresset Araslövs farmer i den del där Lillö Kungsgård och Härlövsborg ligger. För korridor D från väg 21 är risken större att stöta på fornlämningar. Nollalternativet och förbättringsalternativet ger minst intrång i kulturvärdena.

Markanvändning och resursaspekter

Korridor D i väster ligger mellan Öllsjödal och Isbygårds ägor för att minska intrånget i jordbrukets rationella drift.

Korridorerna A, B och C gör alla intrång i jordbruksmarken så att mindre, svårbrukade åkermarksfragment uppstår.

Korridorer som kommer öster om befintlig väg och söder om Karpalund innebär att vägen som barriär för Kristianstads utbyggnad flyttas "närmare" staden. Å andra sidan får verksamhetsområdet vid Härlöv bättre annonsering vilket kan betyda större attraktionskraft och att en snabbare utbyggnad blir följden.

Alternativ D i väster som ansluter till väg 21 innebär att barriären mot Kristianstads utbyggnad flyttas västerut och gamla vägen blir en lokal väg till vilken i framtiden verksamheter kan anslutas.

Beträffande grundvattenskydd går alla alternativ över lermark med liten risk för infiltration av förorenande ämnen till det djupa grundvattenmagasinet.

Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor

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

6.3.7 GEOTEKNIK

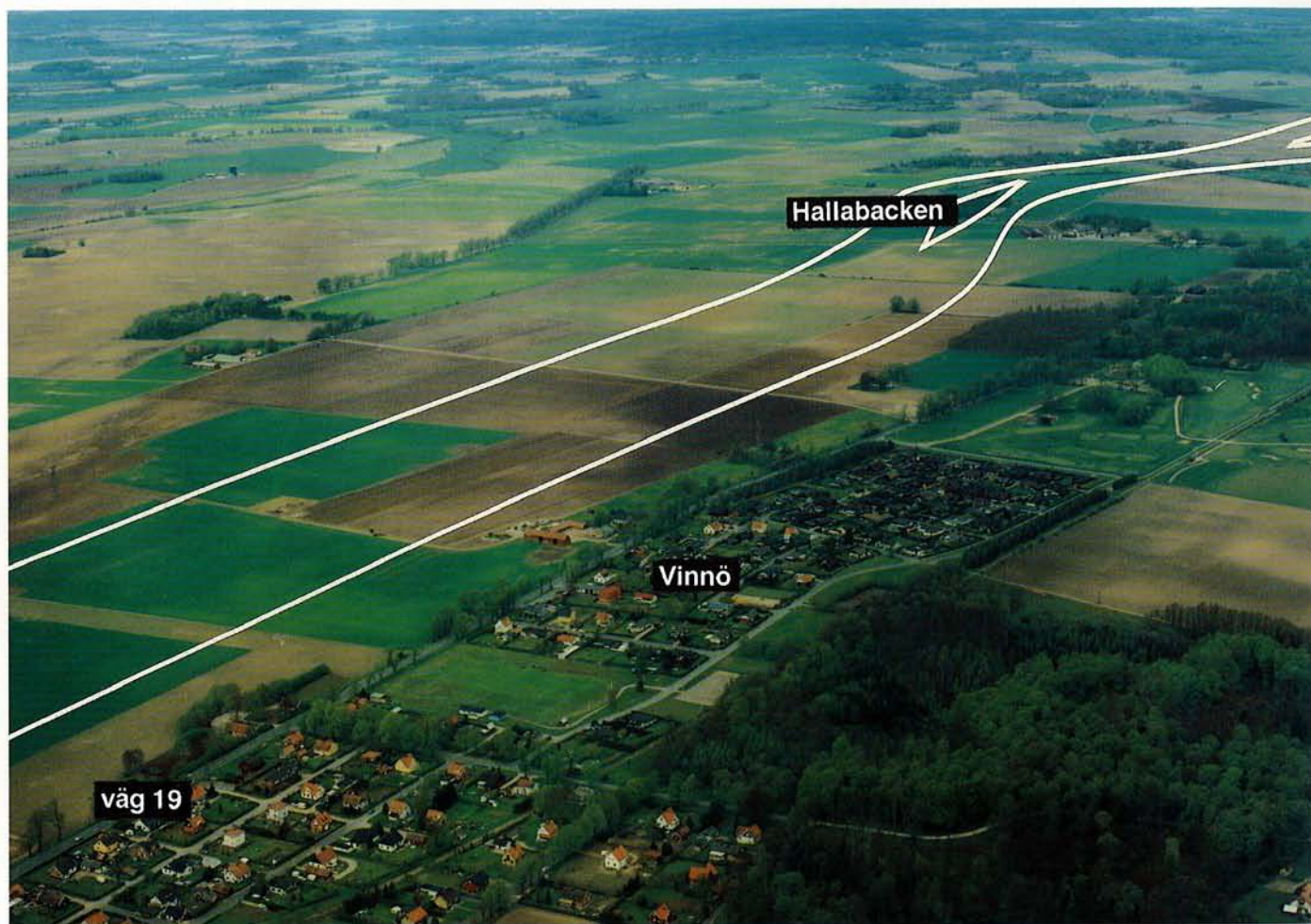
Längs denna sträcka där dels korsning med Vinne å och med järnvägen Hässleholm - Kristianstad kommer att ske dominerar lera som bedöms ha relativt låg bärighet, men även relativt utbredda områden med organisk jord som t ex torv förekommer t ex vid Karpalund gård. Närmast väg 21 överlagras leran ofta av sand. Sannolikt måste man också räkna med höga grundvattennivåer (trycknivåer) i såväl jordlagren som berggrunden.

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

- Markens låga bärighet innebär att man bör eftersträva så låg bankhöjd som möjligt i annat fall kan t ex tryckbankar eller bankpålning erfordras, jämför motorvägsavfarten vid E22.
- Låg bankhöjd bör även eftersträvas eftersom jordlagren är sättningsbenägna.
- För exempelvis broar vid korsning av järnvägarna och Vinne å får man räkna med grundläggning på pålar.
- Även för den planerade vägen kan marken bitvis behöva grundförstärkas genom t ex vertikaldränering och förbelastning eller med kalkpelare.
- Det har även diskuterats att korsa järnvägen och Vinne å i en tunnel. Detta skulle vara en **mycket** dyr lösning. Under produktionstiden uppkommer svårigheter på grund av de höga grundvattennivåerna. Stora grundförstärkningsåtgärder i form av t ex sponter skulle erfordras på grund av markens dåliga stabilitet. Dessutom måste man räkna med att den färdiga konstruktionen kommer utsättas för stora upptryck varför den måste ges en stor tyngd alternativt kanske förankras. Dessutom kommer den färdiga konstruktionen att kräva omfattande permanenta stödkonstruktioner i form av stödmurar och/eller sponter.
- Med hänsyn till de geotekniska förhållandena bedöms att den nya sträckningen bör lokaliseras i anslutning till befintlig väg. Det västligaste läget från väg 21 innebär stora grundläggningkostnader eftersom det korsar det relativt utbredda torvområdet vid Karpalunds gård.

Generellt kan sägas att för denna sträcka kommer vägbyggnadskostnaderna att bli större p g a de geotekniska förhållandena.





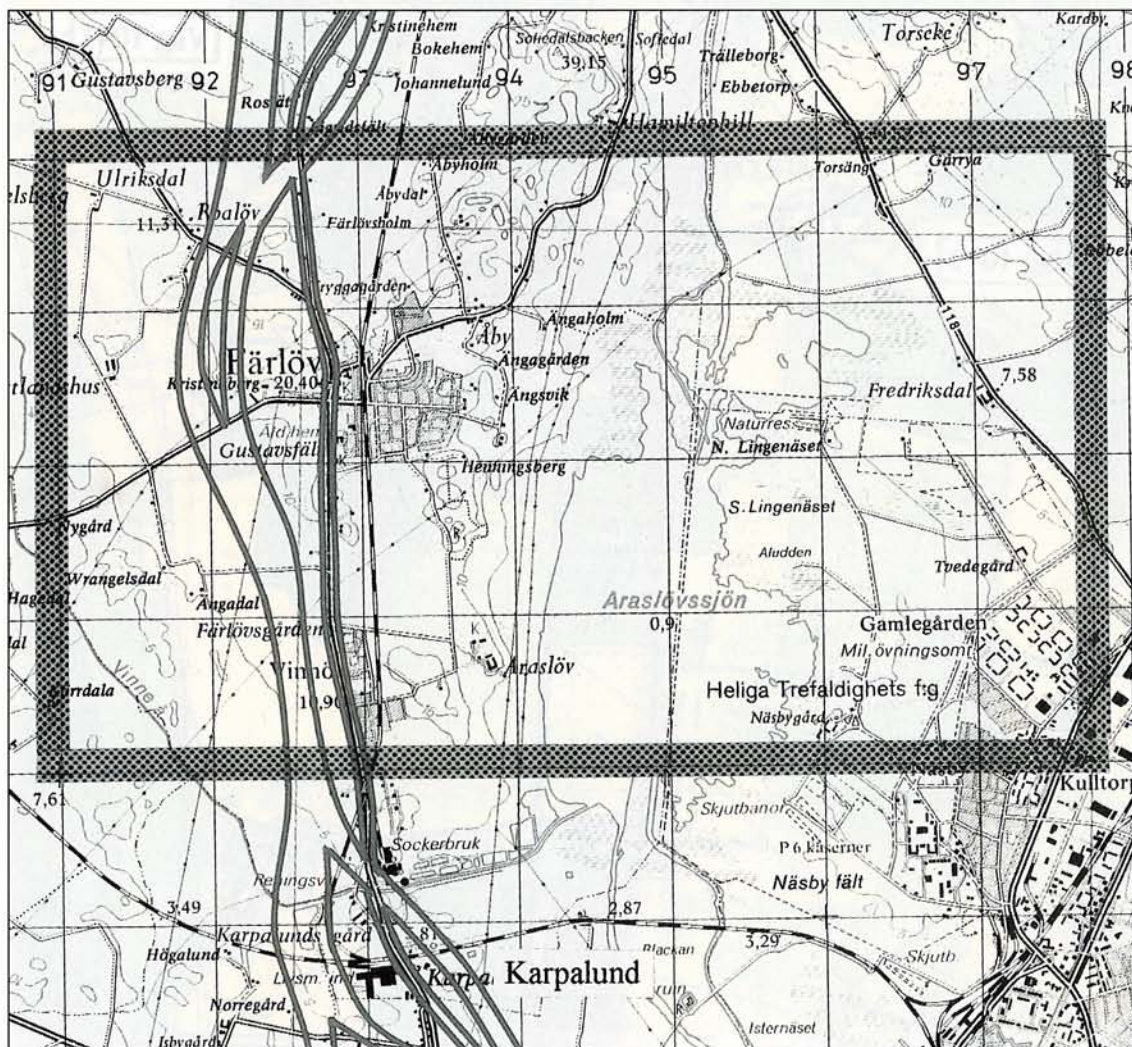
6.4 KARPALUND - FÖRBI FÄRLÖV

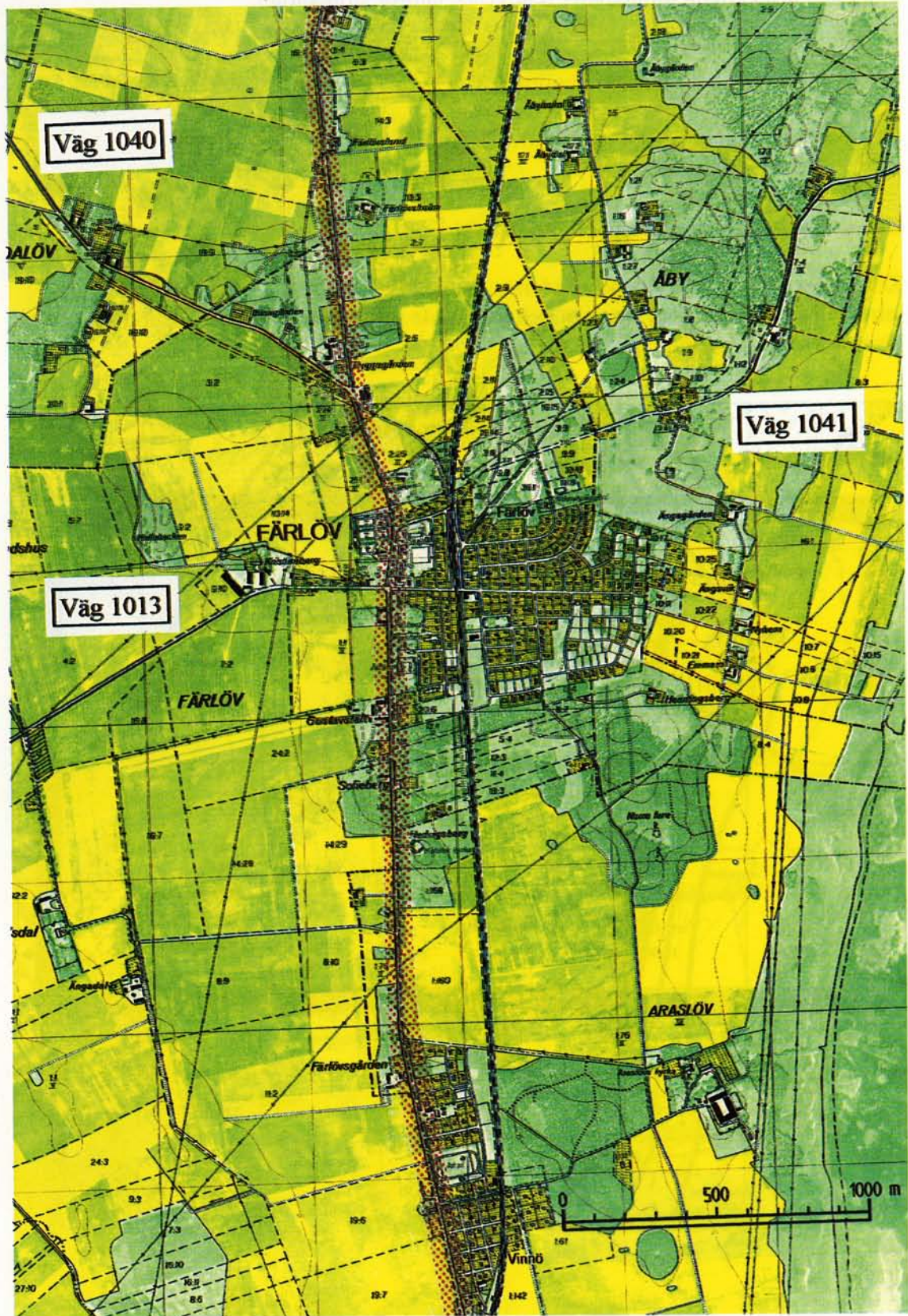
Två olika principiella möjligheter redovisas, jämför stråkkartan.

- Möjligheter att förbättra befintlig väg.
- Ny sträckning väster om Färlöv.

Utöver dessa redovisas även nollalternativet

Korridorer öster om Färlöv har studerats översiktligt, men avfärdats på grund av de intressen som finns inom området och det ökade intresset som finns knutet till Araslövssjön vad gäller natur och turism.





6.4.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning den har idag. Förväntad trafikutveckling innebär att olycksrisker och störningar ökar genom Vinnö och Färlöv. Jämför redovisningen av nuvarande förhållanden och beskrivningen nedan.

6.4.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG

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

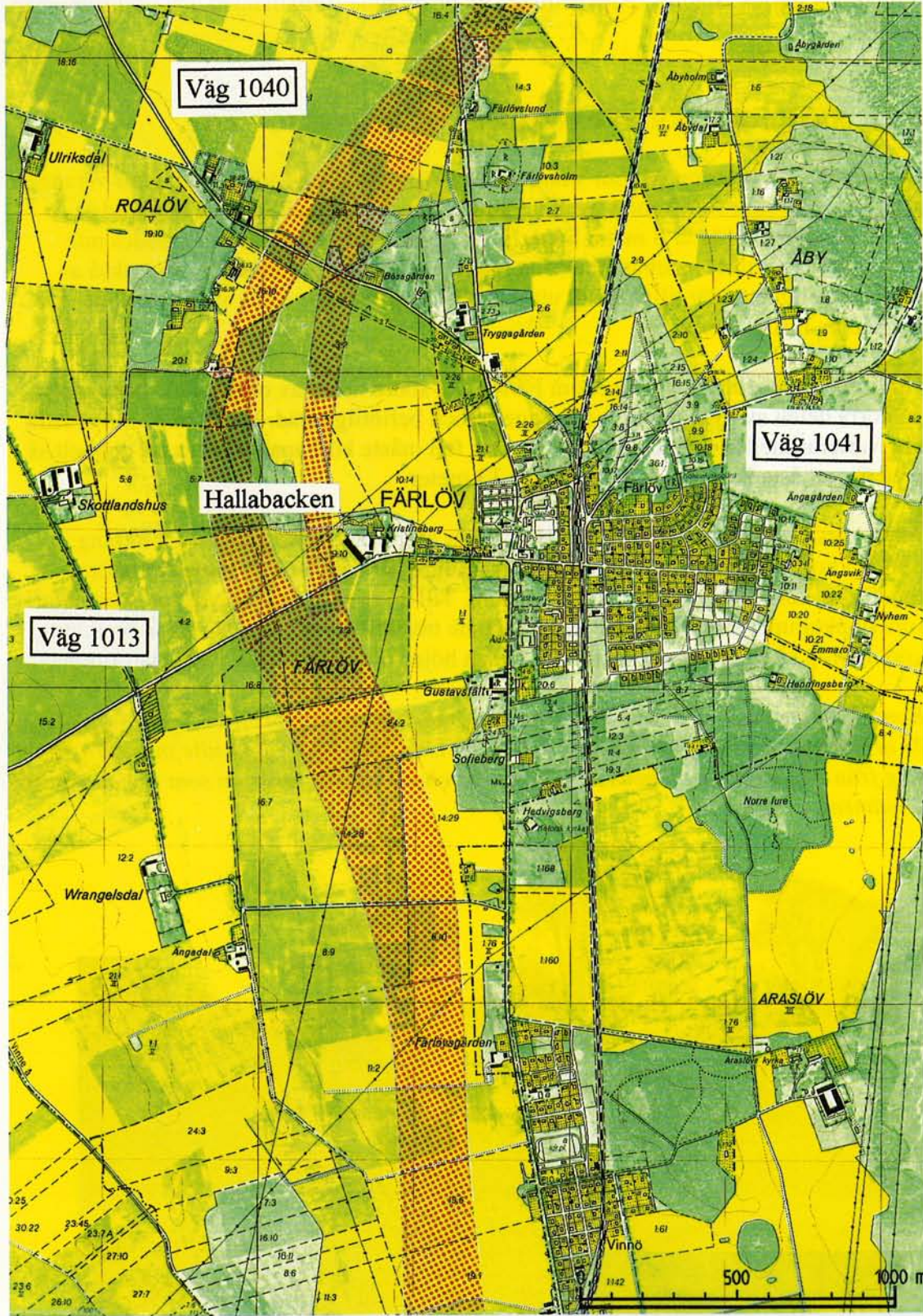
Utrymmet är begränsat även genom Färlöv. På södra delen av omgivande bebyggelse, på norra delen av kyrkogården, bebyggelse och befintliga träd. Bredden på nuvarande väg varierar mellan 6,5 och 9 meter. I vissa fall måste körbanan således bli dubbelt så bred för att åstadkomma målstandard 13 meter.

Även korsningspunkten med väg 1013 är svår att förbättra utan allvarliga intrång. Sikten i korsningen är redan nu bristfällig. Högre hastigheter förutsätter förbättrad linjeföring som också är svår att genomföra. Till detta ska läggas de ökade störningar som uppkommer som följd av den förväntade trafiktillväxten. Även om en breddning vore möjlig så skulle hastigheten inte kunna höjas från nuvarande 50 km per timme

Konsekvenserna av en breddning och en förbättring av linjeföringen är så stora att de är orimliga att genomföra. En vägsträckning längs befintlig väg skulle innebära ett avsteg från väghållningsplanens målstandard och att vägens funktion som regionalt stråk försämras.



Bild 6.41 Korsning mellan väg 19 och väg 1013, vy från söder



6.4.2 NY STRÄCKNING VÄSTER OM FÄRLÖV

Den nya vägkorridoren ligger som närmast storleksordningen 200 m väster om befintlig väg. Korridoren har en bredd på ca 300 m då den passerar förbi Vinnö. Inom denna korridor ryms samtliga de varianter som diskuterats för delsträckan Härlöv-förbi Karpalund.

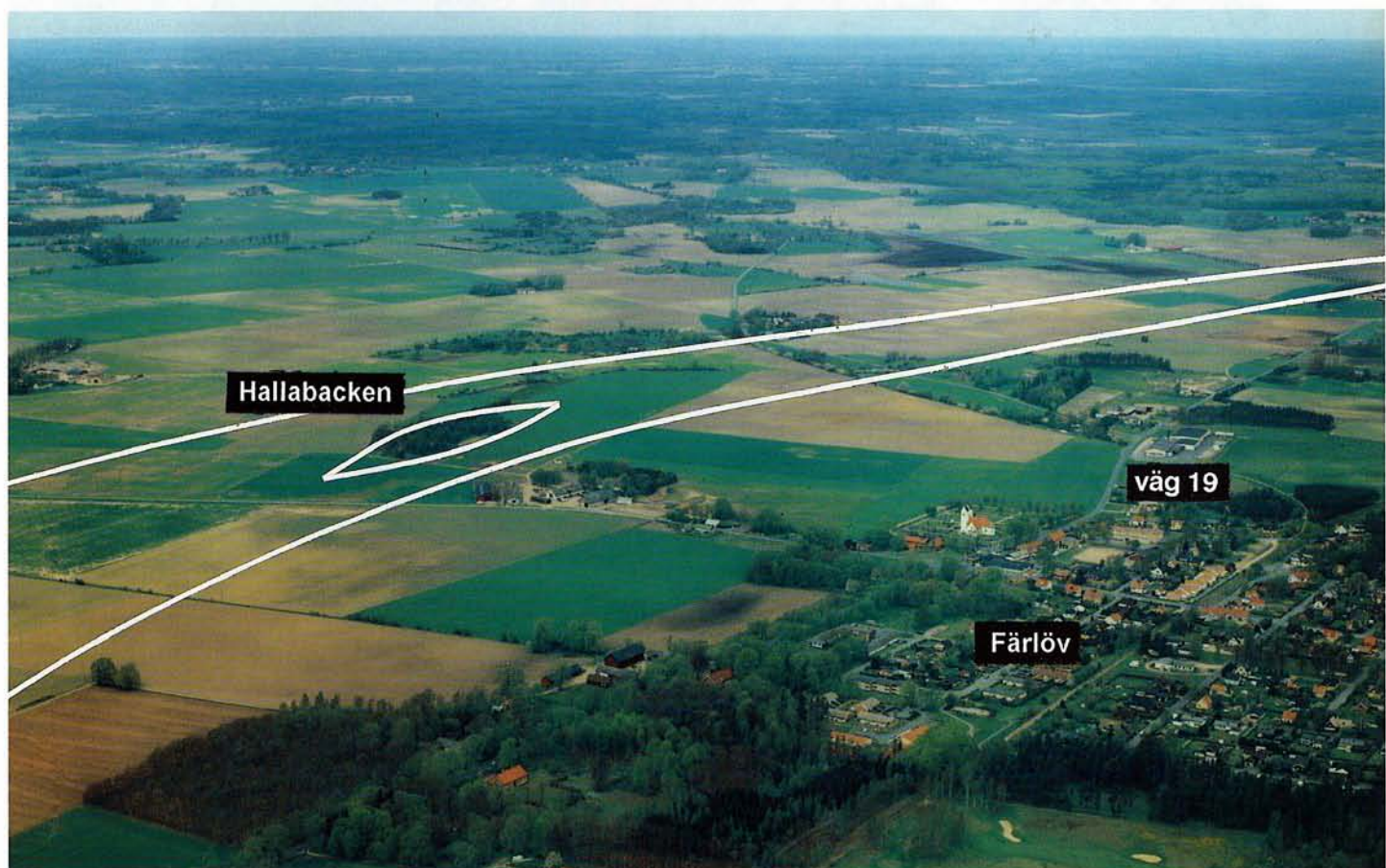
Korridoren passerar väster om Färlöv och delas i två delar vid Hallabacken, som antingen kan passeras på västra sidan eller östra sidan i syfte att undvika riksintresset.

Detaljpassning av vägen bör göras så att intrånget på jordbruken blir så litet som möjligt. En förläggning till ägo gränser bör eftersträvas. Korridorens läge möjliggör en sådan anpassning. Linjeföringen förbi Hallabacken påverkas, men även för det västra läget inryms radier på 1000 m eller större. Vägen får dock en påtagligt kurvigare linjeföring. Vid detaljpassning måste så kallade "dilemmasikter" undvikas, dvs sådana siktavstånd där trafikanterna har svårt att avgöra om en omkörning är möjlig (siktsträcka 300-500 m). Det västra läget bör inte innebära några problem av detta skäl och har dessutom fördelen att Hallabacken får ett bättre samspel med Färlöv.

Norr om Hallabacken svänger vägkorridoren i en mjuk båge åt öster mot befintlig väg.

Korsningarna med väg 1013 mot Önnestad och väg 1040 mot Norra Strö utförs som plankorsningar. I ett senare skede bör prövas om korsningen med väg 1040 kan utföras som ett 3-vägs-käl. Anslutningen österut mot Tryggagården stängs i detta fall.

Korsningen med väg 1013 kan vara ett möjligt läge för en rastplats där såväl Hallabacken som närliggande gård och utblicken mot slätten kan utgöra intressanta inslag.



6.4.3 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING, KARPALUND FÖRBI FÄRLÖV

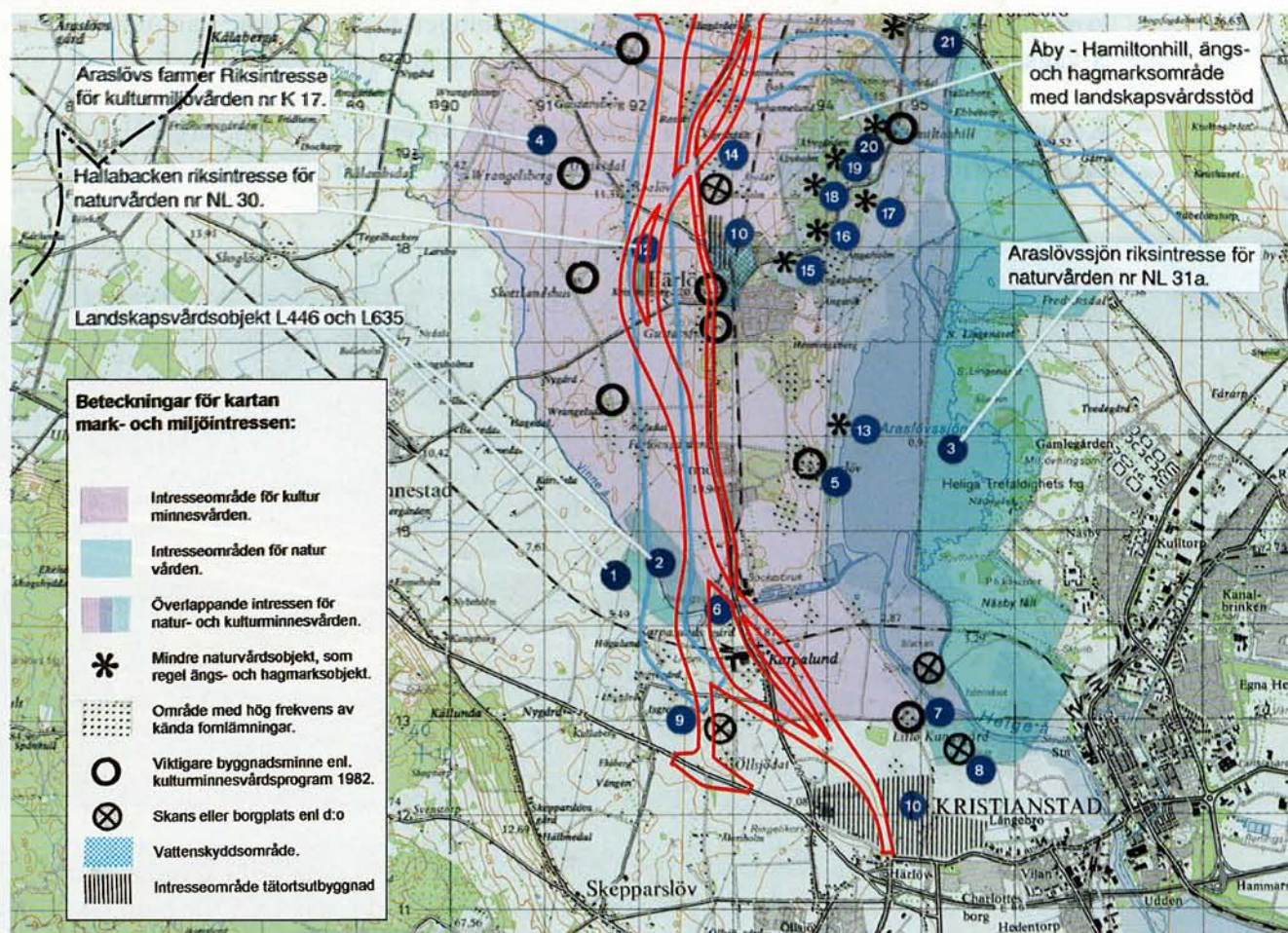
6.4.3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Landskapets karaktär

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

Boendemiljö

- I nuläget är 33 bostadsfastigheter utsatta för bullervärden överstigande 55 dBA.



Karta 6.4.31 Mark- och miljöintressen Karpalund förbi Färlöv (teckenförklaring se sid 28)

Naturmiljö

- Hallabacken med sina jättegrytor har ett stort geologiskt värde och är ett studieobjekt. Objektet är klassat som riksintresse för naturvården nr NL30 (12, se karta 6.4.31).
- Ängs- och hagmarksobjekt, strandängar, utmed Araslövssjöns västra strand nr 80-0016, 80-0017. Objekten har ett landskapsvårdsavtal inom ramen för bevarandeprogrammet för odlingslandskapet L506 (13), samt utgör en del av riksintresset NL 31a.

Rekreation / friluftsliv

- Skogs- och hagmarksområdena, som breder ut sig mellan järnvägen och Araslövssjön, är de intressantaste områdena för närrekreation för boende i Vinnö och Färlöv.

Kulturmiljö

- Riksintresse för kulturmiljövården, Araslövs farmer (nr K17), med slottet Araslöv och dess kyrkobyggnad som utgör områdets kärna. Övriga gårdar i området är: Sofieberg, Gustavsfält, Kristineberg, Skottlandshus och Wrangelsdal (4). Kulturintresset består i den ägostruktur och de tidstypiska miljöer som skapades i samband med enskiftet under tidigt 1800-tal. I övrigt finns i området lämningar från flertalet skeden i historien.
- I samband med enskiftet planterades Wrangels allé m fl alléer. Landskapshistorikern Mårten Sjöbeck beskrev Wrangels allé 1936 i sin serie av turisthandböcker över Sverige. "Den breda med almar planterade allén mellan Araslöv och kyrkan i Färlöv bildar en av Skånes allra vackraste vägar".
- Området har varit bebott sedan urminnes tid. Ortnamnen med -löv härrör från järnålderstid. Stor koncentration av fornlämningar i form av gravar och boplatser finns i området. Medeltiden är representerad av borgen Araslöv och Färlövsholm och kyrkorna Färlöv och Araslöv. (14, se karta 6.5.51).
- Färlövs medeltida kyrka och bebyggelsen kring den nämns i kulturminnesvårdsprogrammet från 1983.

Markanvändning - resursaspekter

- Ett reservat för naturgasledning redovisas 500 m väster om Färlöv. Stråket förgrenar sig öst-västligt i höjd med Adinals gård (11).
- Det finns i huvudsak tre stora markinnehav inom den föreslagna västra korridoren: Kristineberg, Gustavsfält och Sofieberg.
- Befintlig väg följer isälvsavlagringar som har direkt förbindelse med det stora grundvattenmagasinet under Kristianstadsslätten. Skyddsaspekten för grundvattnet är viktig att beakta vid lokalisering och för vidtagande av skyddsåtgärder inom riskområdet.

- Grundvattenförekomsten under Kristianstadsslätten är under övervägande som riksintresse beroende av dess betydelse för den långsiktiga vattenförsörjningen i nordöstra Skåne och Blekinge.

6.4.3.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

Landskapet

Nya vägdragningar i delområdet blir dominerande i det öppna landskapet. Vid Hallabacken stiger marknivån och viss skärning blir nödvändig. Från höjden vid Hallabacken blir det en attraktiv utsikt över slätten med Nävlingeåsen i fonden. För att minska vägens dominans bör den läggas på en så låg vägbank som möjligt.

En breddning av nuvarande väg medför att nuvarande alléträd måste avverkas. Nyplantering på större avstånd innebär att alléns karaktär förvanskas.

Boendemiljö

Alternativet ny sträckning avlastar samhällena Vinnö och Färlöv från störande vägbuller. Även barriäreffekten minskar för människors passage över vägen. För att minska bullerpåverkan på Hallabacken och i samhället Färlöv bör vägen läggas svagt nedsänkt förbi Hallabacken. Nollalternativet och förbättring av befintlig väg medför kvarstående bullerproblem som ökar i takt med ökad trafik.

Naturmiljö och rekreation

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

Om västra alternativet förläggs öster om Hallabacken uppstår en barriär för Färlövsbornas tillgänglighet till Hallabacken.

Kulturmiljö

Å ena sidan medför en upprustning av befintlig väg att intrång sker i alléer och gårdsmiljöer som vägen passerar igenom. Å andra sidan stör en ny vägdragnings ägomönstret som är en viktig del i bevarandevärdet i Riksintresset Araslövs farmer.

Fördjupade studier erfordras i nästa utredningsskede för att närmare klarlägga riksintresset och på vilket sätt en ny väg 19 kan inordnas i dess struktur. Beträffande fasta fornlämningar behöver vägkorridorerna detaljstuderas för att hitta en väglinje som medför minsta intrång.

Markanvändning -resursaspekter

Den västra vägkorridoren vid Hallabacken kommer i konflikt med en korridor för en framtida gasledning. Det handlar om två riksintressen som behöver jämkas så att båda får en ändamålsenlig korridor. Frågan bör tas upp till prövning för att klarlägga avvägningen mellan två statliga sektorintressen. Som redan beskrivits under kapitel 6.4.2 bör den väglinje som väljs i nästa skede i möjligaste mån ta hänsyn till ägo gränser. Föreliggande korridorförslag gör det möjligt att förlägga vägen i gränslinjen mellan Gustavsfält och Sofiebergs ägor.

Skyddet av grundvattnet är ett starkt intresse inom hela stråket. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden som hyser den stora grundvattentillgången under Kristianstadsslätten. Såväl lokal påverkan som påverkan på hela grundvattenmagasinet kan bli följden av ett förorenande utsläpp från t ex en trafikolycka.

Nollalternativet och förbättring av befintlig väg går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned till det stora grundvattenmagasinet.

Färlövs vattentäkt ligger helt nära befintlig väg.

Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor

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

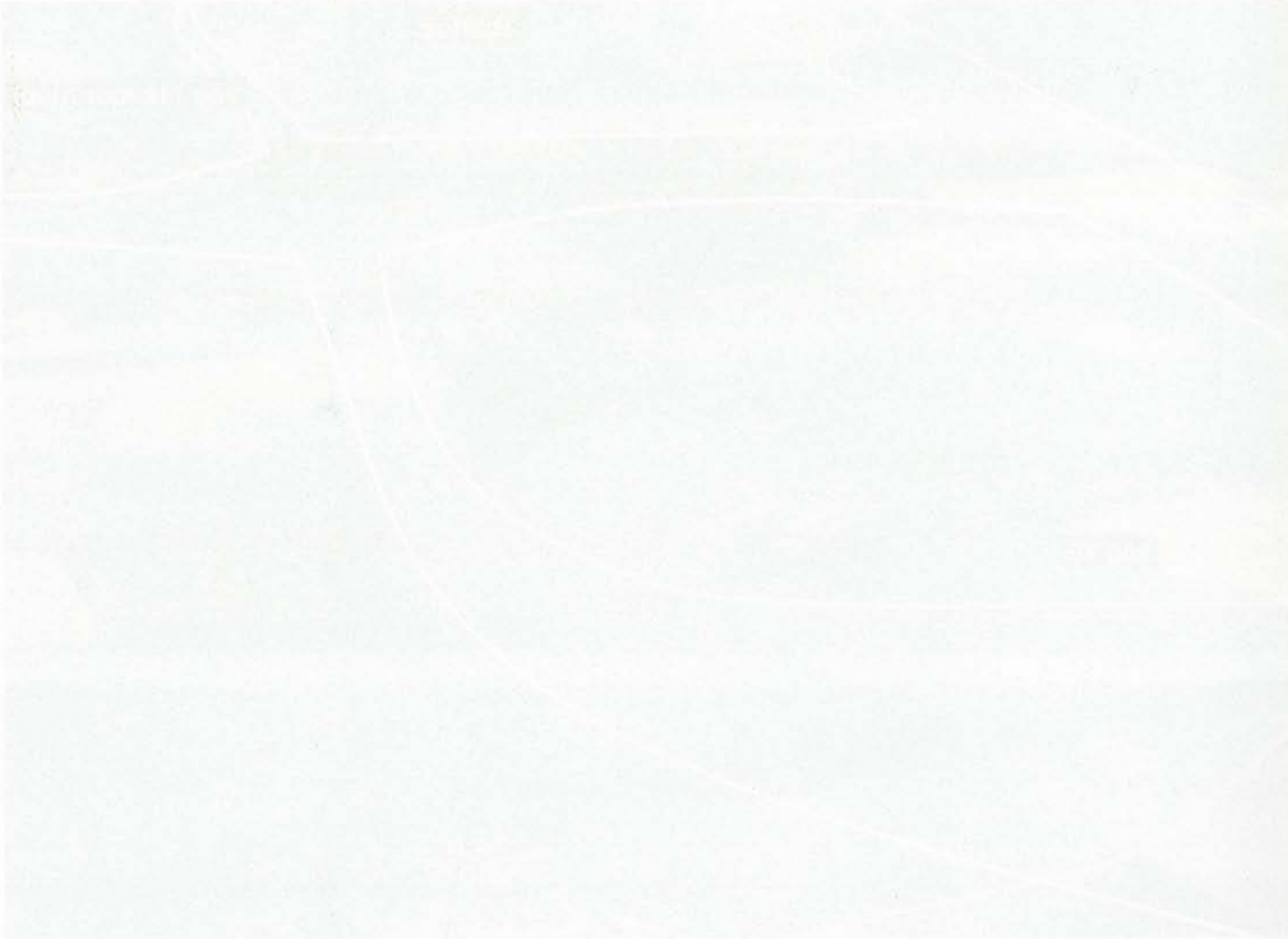
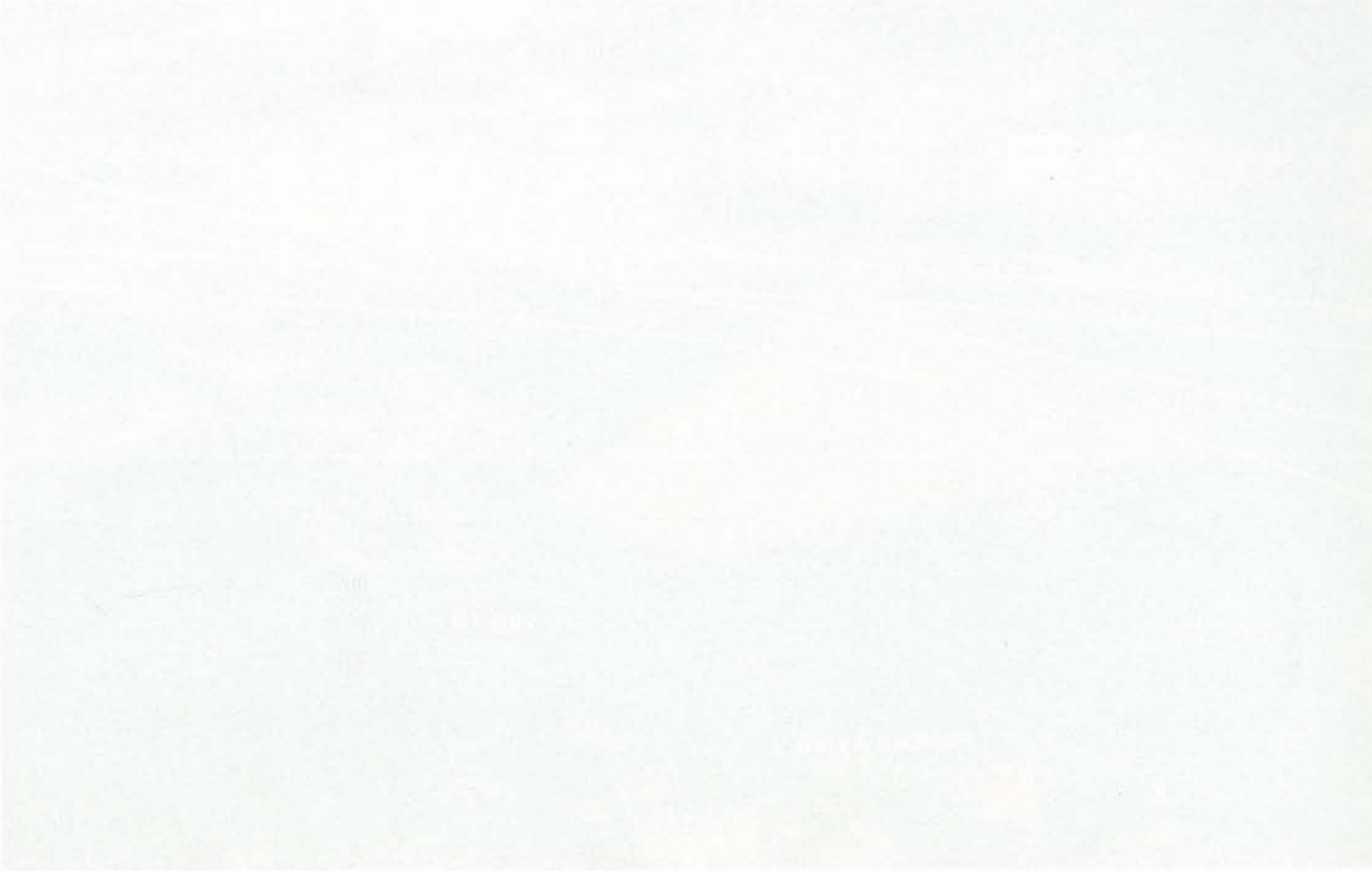
6.4.4 GEOTEKNIK

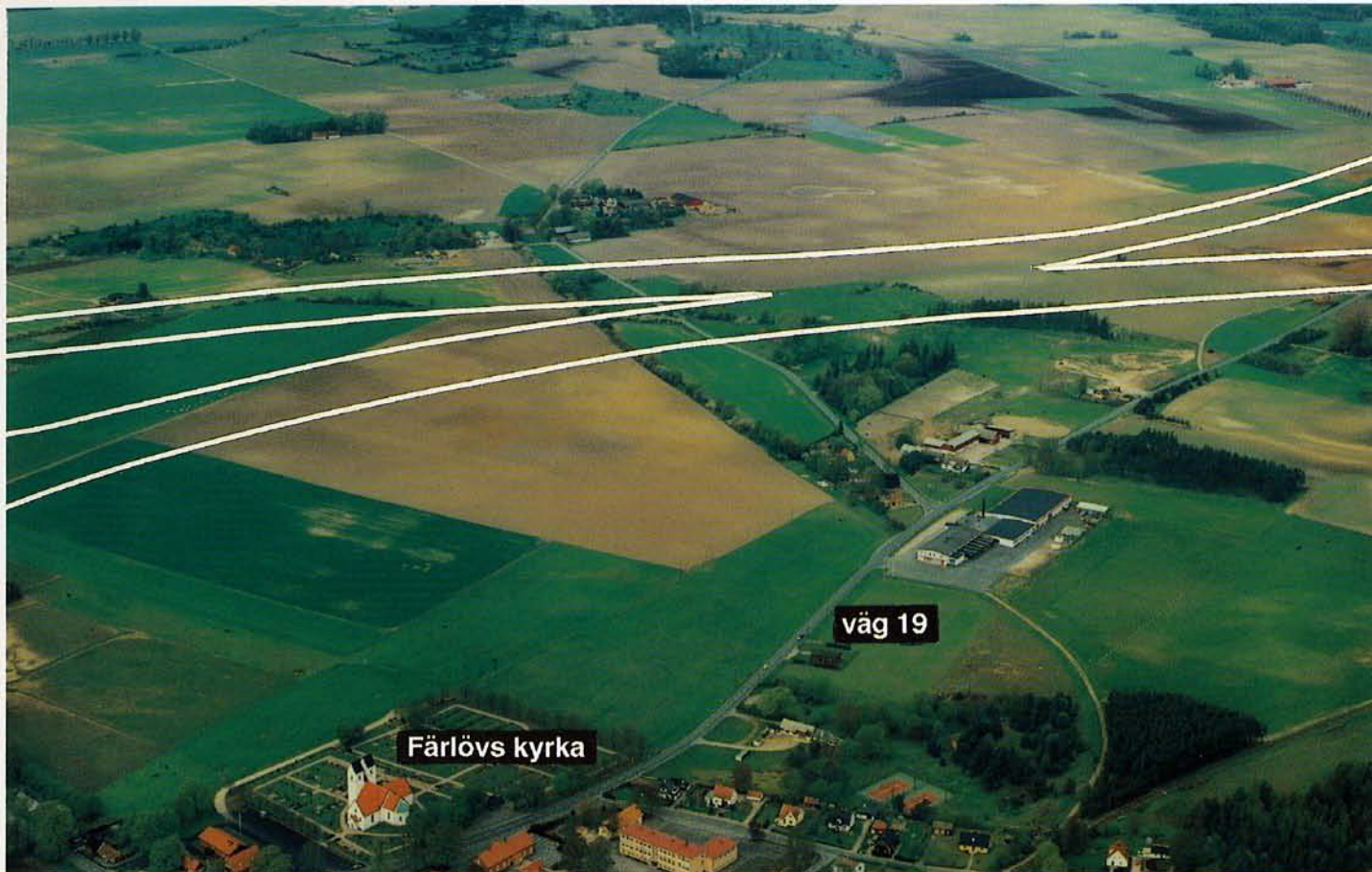
Inom de planerade stråken längs denna sträcka domineras jordlagren av den i nord-sydlig riktning liggande Helgeåsen en isälvsavlagring där grovsediment, huvudsakligen sand, är vanligast. Väster om åsen förekommer sand och dels lera. Närmast åsen bedöms leran vara av fastare typ. Vid Karpalund förekommer dock ett utbrett område med lösa organiska jordarter och lös lera.

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

- Grundvattenskydd kan erfordras för vissa speciellt känsliga partier, med grövre jordarter och grundvattennivåer nära markytan. Ju närmare åsen man ligger desto mer ökar behovet av grundvattenskydd. Exakt hur grundvattenskyddet skall utföras får man bestämmas i senare skeden. Grundvattenskyddets utformning och utbredning är bl a beroende av tryckförhållandena samt huruvida t ex de grova isälvsedimenten når ner till den rikt vattenförande kritbergsformationen eller ej.
- Broar vid planskildheter kan behöva grundläggas på pålar där vägsträckningen går fram genom lerområden.
- Stråk som kommer från väg 21 via Isgrannatorp kommer att innebära stora problem vad avser såväl sättningar som stabilitet. Marken har låg bärighet (består av lera och torv). Sträckningen bör hålla sig så nära åsen som möjligt.

I övrigt bedöms att denna sträcka vad avser bärighet, sättningar mm ej kommer att medföra så stora problem som sträckan Härlöv förbi Karpalund. Dock måste beaktas att grundvattenskyddsåtgärder kan erfordras i anslutning till vattentäkter och deras eventuella skyddsområden.



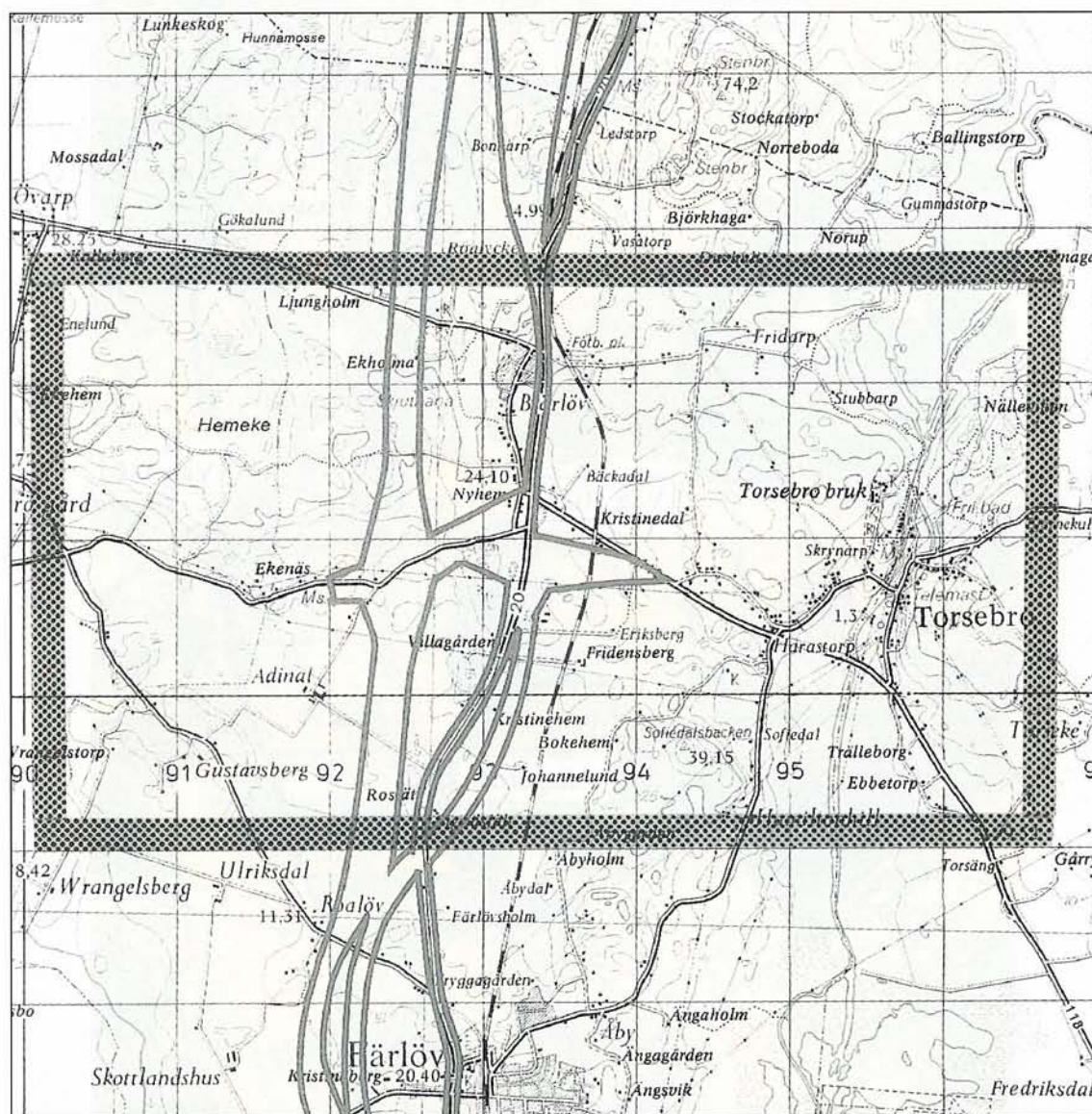


6.5 FÄRLÖV - FÖRBI BJÄRLÖV

Tre olika principiella möjligheter studeras, jämför sträckkartan.

- Möjligheter att förbättra befintlig väg.
- Ny sträckning öster om Villagården.
- Ny sträckning väster om Bjärlöv

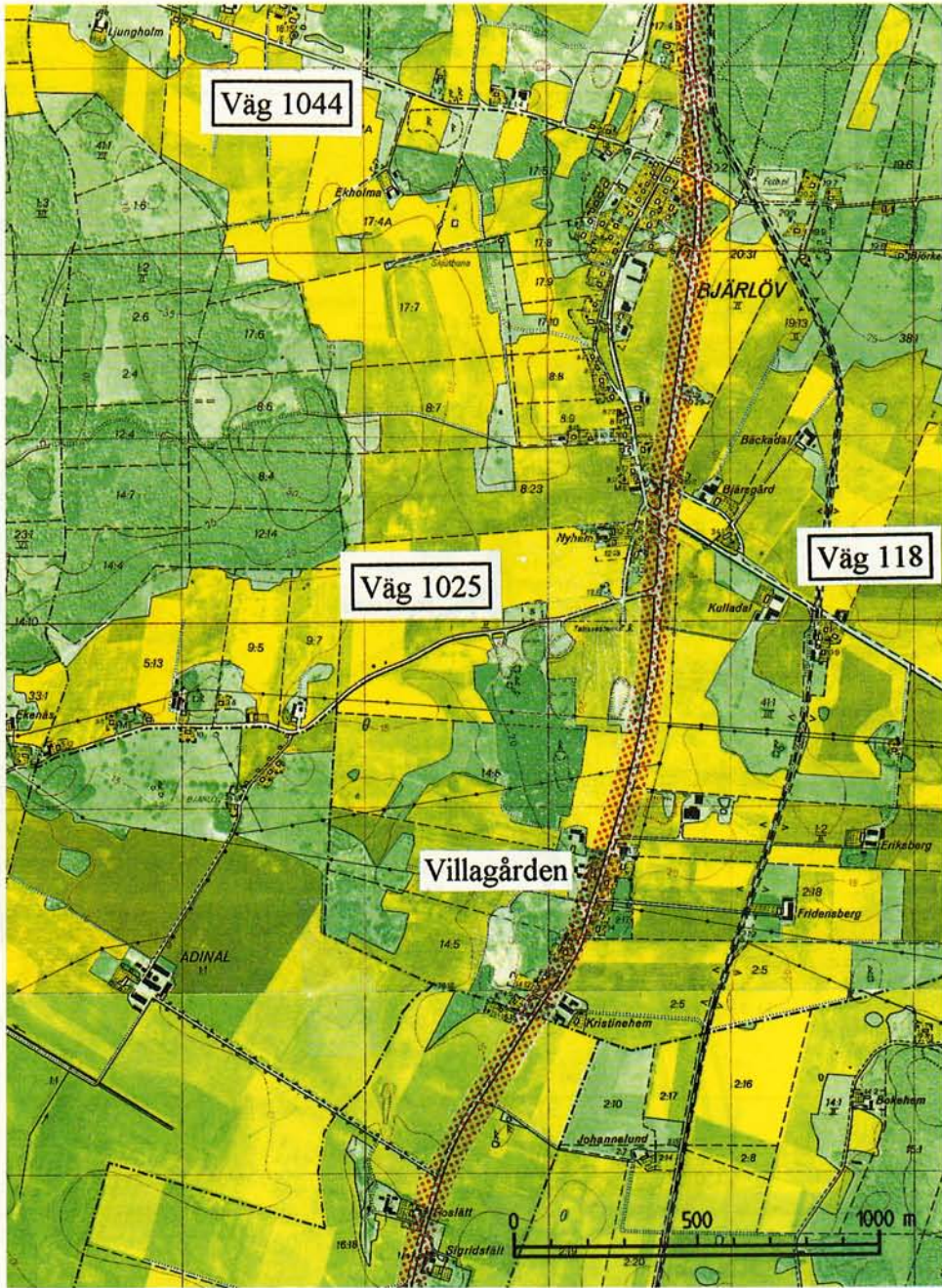
Utöver detta beskrivs nollalternativet.



6.5.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning den har idag.

Förhållandena vid den olycksdrabbade korsningen med väg 118 kommer då att försämrars ytterligare i takt med den förväntade trafikutvecklingen.



6.5.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG

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

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 per timme ger stora konsekvenser m h t såväl omgivande bebyggelse som säkerhets- och barriäreffekter.

Konsekvenserna är så stora att en förbättrad linjeföring inte bör genomföras på detta avsnitt.

Förbi Bjärlöv finns ett av tre befintliga 13-meters avsnitt. Åtgärder här behövs inte m h t vägbredd och linjeföring utan för att förbättra olycksituationen vid korsningen med väg 118. Även korsningen med väg 1044 i norra delen av Bjärlöv behöver förbättras ur säkerhetssynpunkt.



Bild 6.5.11 Korsning med väg 118 sedd söderifrån