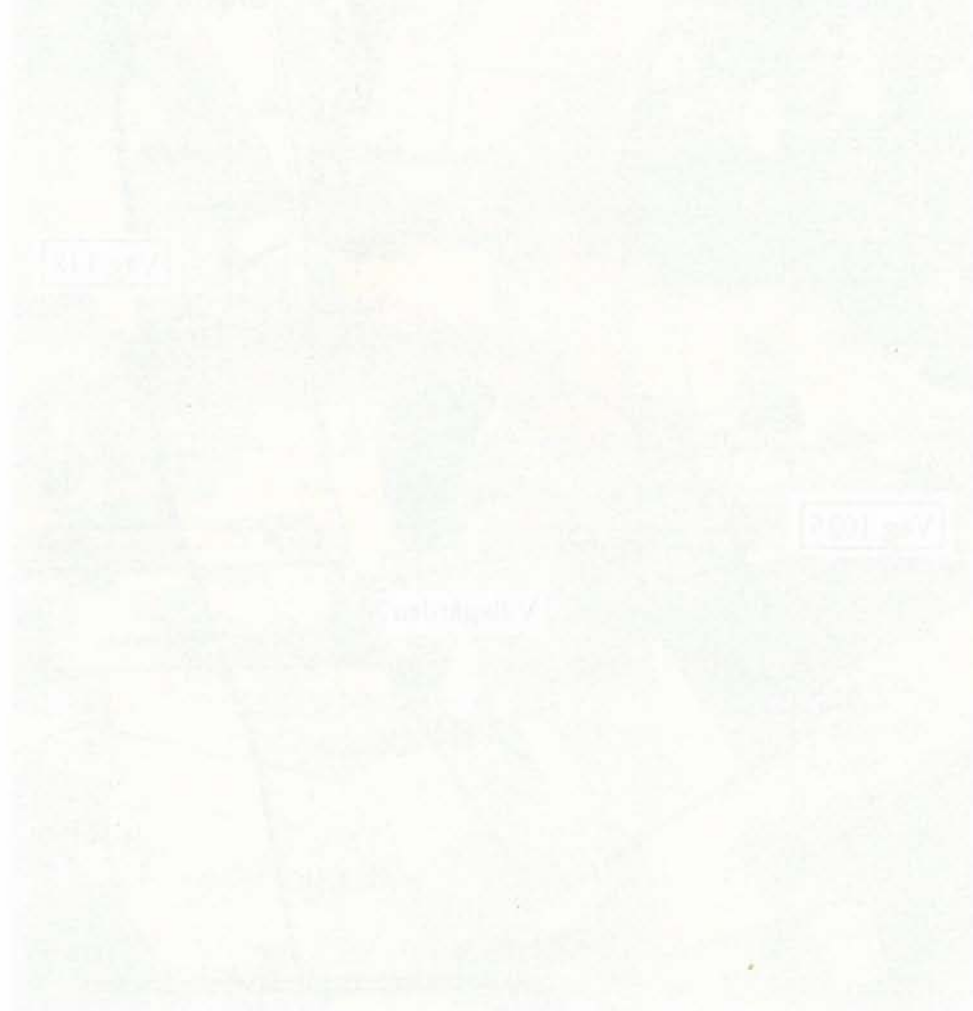


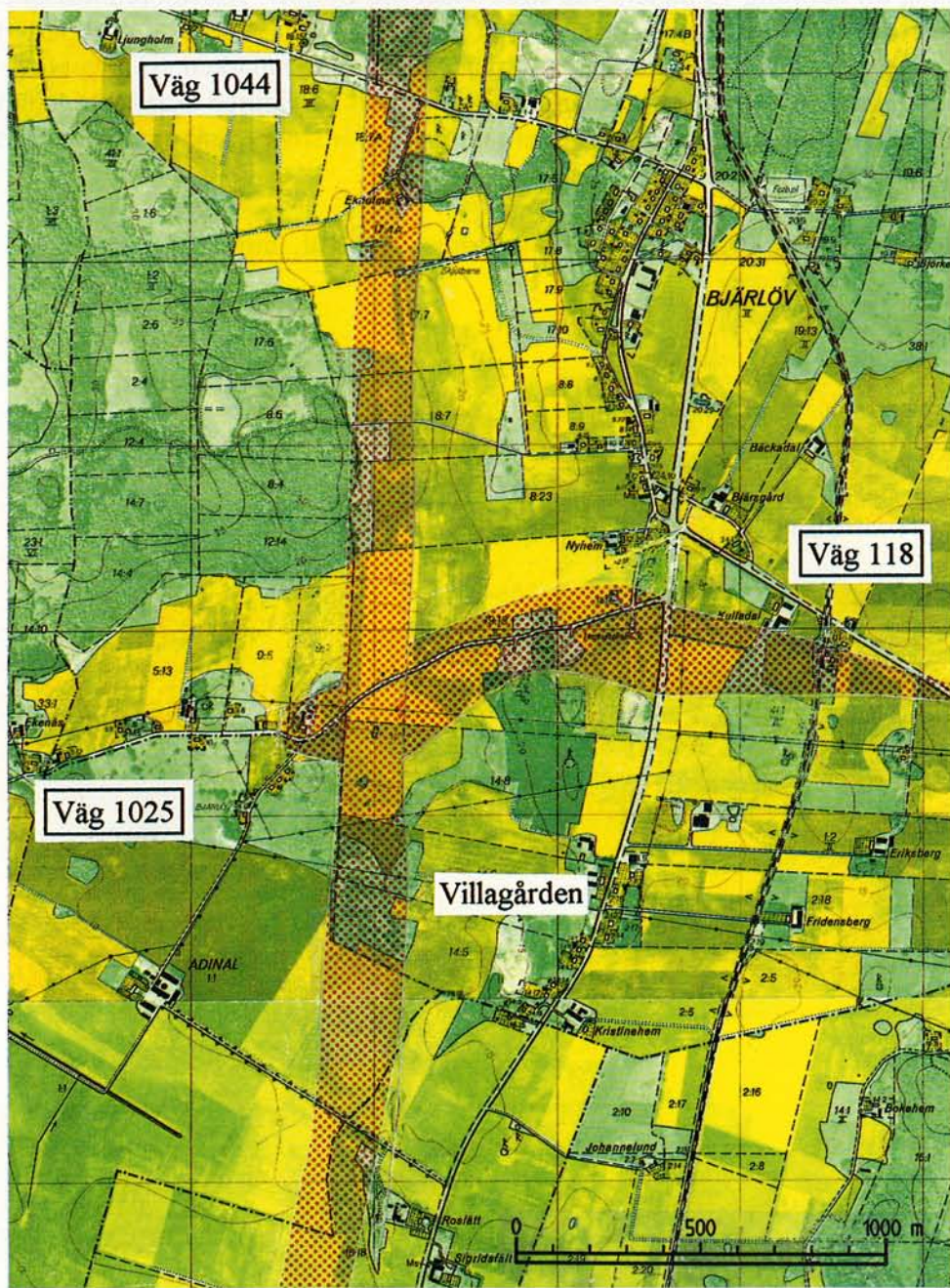
6.5.2 NY STRÄCKNING ÖSTER OM VILLAGÅRDEN

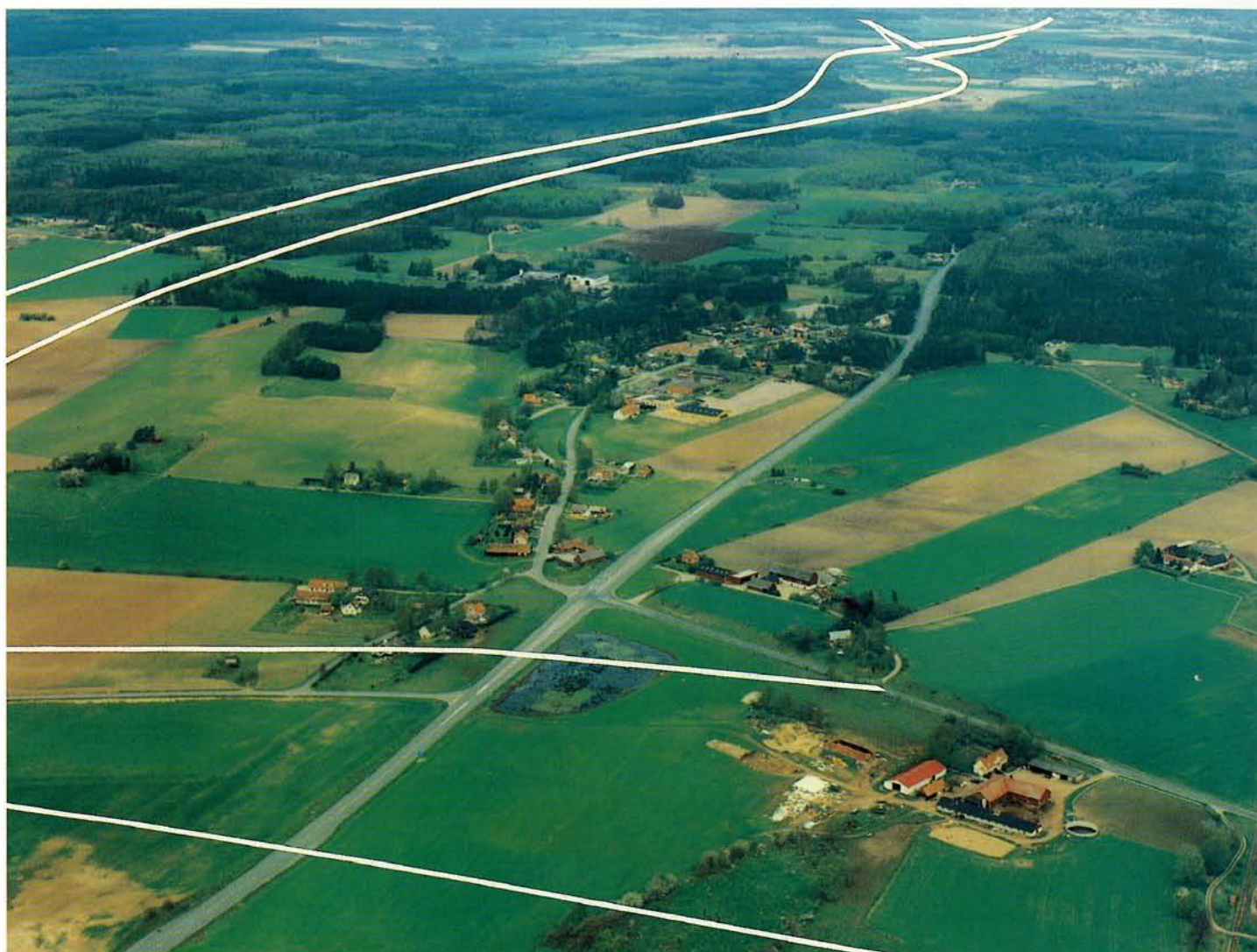
Ett läge öster om vägen är lättare att anpassa till befintlig 13-meters väg vid Bjärlöv. Den ger också goda möjligheter att samla upp trafiken från omgivande bebyggelse och innebär också intrång och störningar undviks längs nuvarande väg.

Väggkorridoren lämnar sitt västliga läge och går till ett läge öster om befintlig väg med anslutning till befintlig 13 meters väg strax söder om Bjärlöv. Korridoren fortsätter förbi Bjärlöv längs befintlig väg. Sträckan förbi Villagården anpassas i görligaste mån till befintlig ägostruktur för att minska intrången i jordbruksmarken. Sidbytet från väster om befintlig väg till östra sidan medför dock att korridoren skär snett genom några enheter. Möjligheterna att minimera intrången får studeras närmare i det fortsatta planeringsarbetet

Korsningen med väg 1025 och väg 118 utformas planskilt, jämför avsnitt 6.5.4.







6.5.3 NY STRÄCKNING VÄSTER OM BJÄRLÖV

I förstudien ingick en korridor omedelbart väster om Bjärlöv. Motivet för denna var huvudsakligen att möjliggöra en planskild anslutning väster om Bjärlöv. En korridor i detta läge medför dock betydande ingrepp i bebyggelsen utmed väg 1044 i nordvästra delen av Bjärlöv. Korridoren måste då flyttas längre västerut vilket i sig samspelar med önskemål längre norrut att minska intrånget i befintlig jordbruksstruktur.

En ny vägkorridor skulle m h t dessa aspekter hamna storleksordningen 1 km väster om befintlig väg. En sådan vägdragning innebär att vägen tappar delar av sitt naturliga och i dagsläget dominerande upptagningsområde. Den lokala/regionala trafiken kommer i större utsträckning att ligga kvar på befintlig väg. Vägen övergår till att bli en mer renodlad förbifart.

En ny sträckning väster om Bjärlöv innebär att korridoren från Färlöv fortsätter väster om Villagården. Korsningen med väg 118 utförs planskild, se nästa avsnitt.

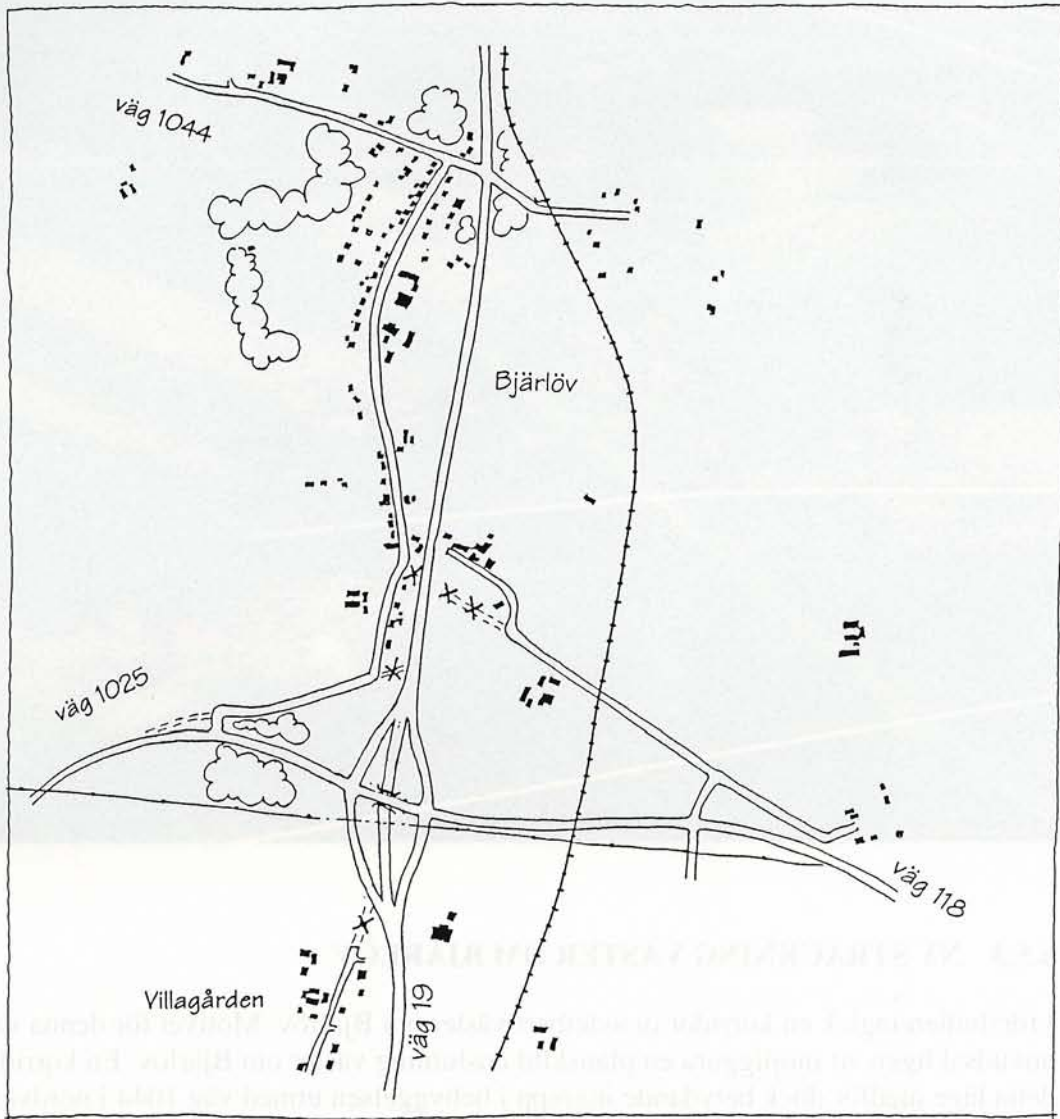


Bild 6.5.41 Bjärlöv södra, principskiss

6.5.4 KORSNINGEN MED VÄG 118

Nuvarande korsning är väjningsreglerad och av fyrvägstyp. Refuger och separat körfält för vänstersvägande trafik finns mot väg 118. Skyltad hastighet är 90 km per timme.

Flertalet olyckor drabbar trafik som svänger vänster in på väg 118. Bidragande faktorer till detta kan vara korsningens läge i början av en 90-sträcka och det faktum att anslutande väg 118 inte syns söderifrån. Åtgärder som kan förbättra situationen är att gräva ur så att väg 118 syns, plantera träd så att hastighetsupplevelsen förstärks, utökad målning och varningsskyltar.

Vår bedömning är att dessa åtgärder inte är tillräckliga för att säkerställa godtagbara säkerhetsförhållanden. Inte minst mot bakgrund av förväntad trafikutveckling och de upprustningsmöjligheter som kan komma söder om korsningen. Korsningen bör alltså utföras planskild.

Olika lägen har studerats. Området kring nuvarande korsningspunkt är inte tillräckligt för att rymma en planskild trafikplats. Om befintlig väg ska kunna utnyttjas måste anslutande vägar lyftas vilket förutom intrång också skapar ökade störningar och visuella nackdelar. Väg 1025 från Norra Strö måste också läggas om.

För korridoren öster om Villagården innebär detta att ett läge strax söder om Bjärlöv bör väljas. Planskildheten kan lämpligen utformas som en ruterkorsning, vilket gynnar planeringsambitionen att flytta trafik från väg 118 till väg 19. Korsningstypen är ytsnål och underlättar anslutning av korsande vägar.

För kontakt söderut mot väg 1025 och planskildheten erfordras breddning och upprustning av befintlig väg i södra delen av Bjärlöv.

Korsningen med väg 118 bör utföras planskild även för korridoren väster om Bjärlöv. Även i detta fall bör ett läge i höjd med väg 1025 mot Norra Strö väljas.

En korsningspunkt i förlängningen av befintlig väg 118 innebär att samhället Bjärlöv klyvs i två delar. Avståndet till närliggande väg 1025 i söder och väg 1044 i norr är i båda fallen så kort att avstängningar bör övervägas.

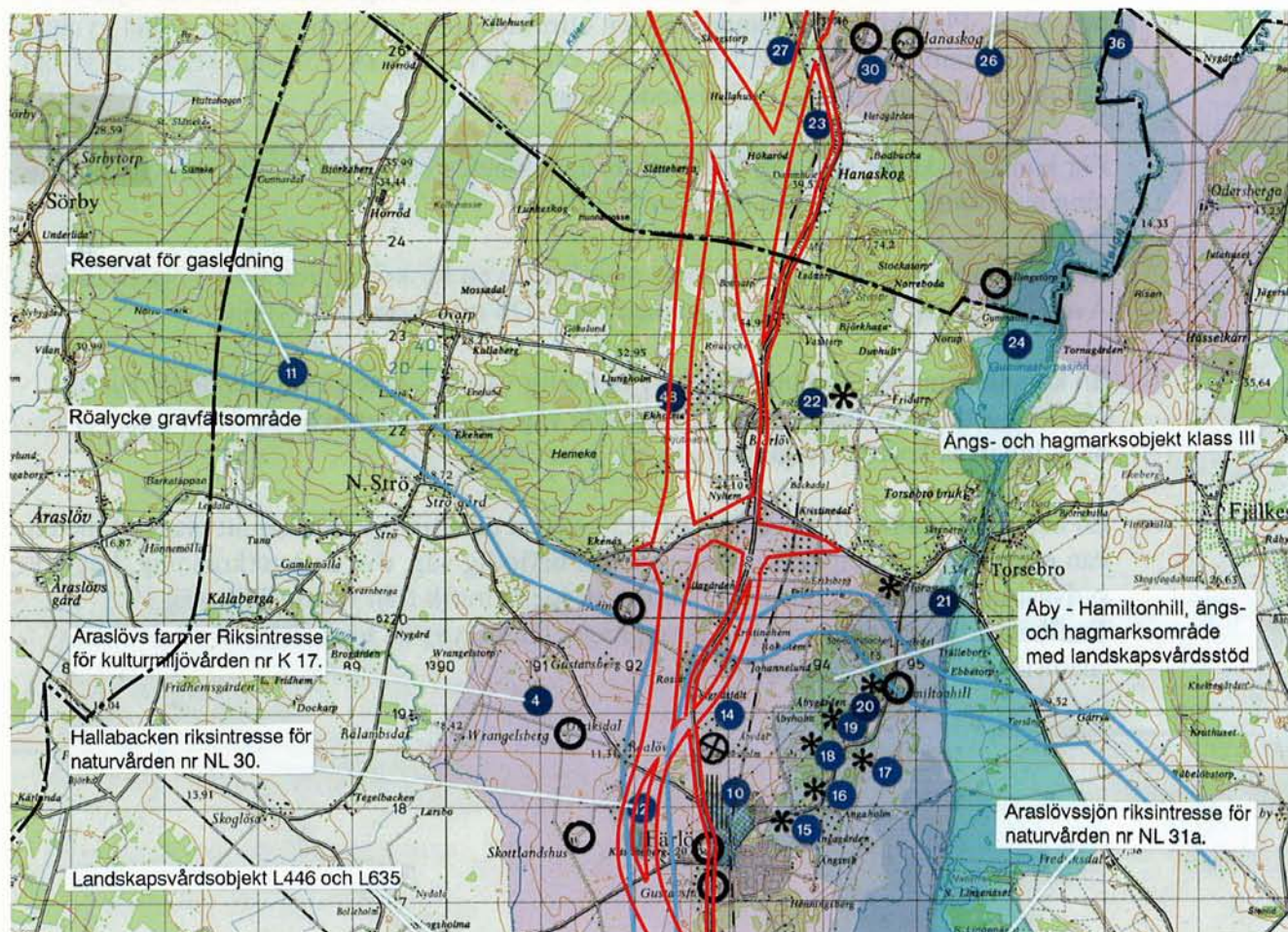
En korsningspunkt i höjd med väg 1025 sydväst om Bjärlöv innebär att planskildheten kan ges samma principutformning som vid befintlig väg, dvs en ruterkorsning. Läget i sydväst innebär att det blir något lättare att locka trafik från väg 118 till väg 19. Trafiken i riktning mot väg 118 får en något längre väg än idag förutom att det blir "naturligare" att fortsätta rakt fram.

6.5.5 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING, FÄRLÖV FÖRBI BJÄRLÖV.

6.5.5.1 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 i en successiv övergång mot skogsområdena som tar vid efter Bjärlöv.
- De stora gårdarna och de långa alléerna är de dominerande landskapselementen.
- 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.



Karta 6.5.51 Mark- och miljöintressen Färlöv förbi Bjärlöv (teckenförklaring se sid 28)

Boendemiljö

- I nuläget är 22 bostadsfastigheter utsatta för bullervärden överstigande 55 dBA.

Naturmiljö

- Åby-Hamiltonhill, ett område med flera ängs- och hagmarksobjekt av olika karaktär: Änggården klass II, Åbygården klass III, Hamiltonhill klass II samt strandängarna utmed Araslövssjön med klass II-III. Därtill finns tre landskapsvårdsavtal: Harastorp och två objekt vid Åby (15-21). Objektnummer är 80-0013-15
- I öster ligger Araslövssjön som ingår i riksintresset Helgeåns nedre lopp N31a (3).

Rekreation / friluftsliv

- Områdena väster om Bjärlöv används som närströvområde. Där ligger ett större skogsparti, Hemeke, inom en knapp kilometers avstånd från Bjärlöv.

Kulturmiljö

- Riksintresse för kulturmiljövården Araslövs farmer (nr K17). Farmerna i delområdet är: Ulriksdal, Wrangelsdal, Hamiltonhill, Sofiedal, Adinal och Skottlandshus. 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 ett flertal skeden i historien. Området har en värdefull helhetsmiljö.
- Gravfält vid Röalycke med ett 40-tal resta stenar och ett stenblock med skålgropar omnämns i länsstyrelsens kulturminnesvårdsprogram från 1982 (48).

6.5.5.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

Landskapet

Nya vägdragningar blir dominerande i det öppna landskapet. Det västra alternativet tar upp en ny kommunikationskorridor genom tidigare tämligen obrutet jordbruksområde. I de två nya lägena är en planskild korsning föreslagen som kommer att få stor visuell påverkan på omgivningarna.

Boendemiljö

Alternativen ny sträckning avlastar befintlig väg från störandet trafikbuller. Nollalternativet och förbättrad befintlig väg innebär kvarstående bullerproblem som förväntas öka i takt med ökad trafikbelastning. Åtgärder kan behövas för att minska bullerpåverkan på samhället Bjärlöv längs befintlig väg.

Naturmiljö och rekreation

En västlig förbifart förbi Bjärlöv skapar en barriär till strövområdet Hemeke 1 km väster om samhället.

Kulturmiljö

Bevarandebudet i riksintresset Araslövs farmar behöver preciseras så det kan vägas mot intresset att komma fram med en väg genom området. Väster om Bjärlöv måste väglinjen anpassas till förekommande fornlämningar. Länsmuséet genomför för närvarande fördjupade inventeringar.

Alternativet väster om Villagården och Bjärlöv skär igenom det bevaransvärda ägostrukturmönstret inom riksintresset Araslövs farmer. Stråket går genom ett område med flera småvägar som riskerar bli avstängda av säkerhetsskäl. Alternativet öster om Villagården följer mer det nuvarande vägstråket.

Markanvändning - resursaspekter

Ett reservat för en framtida gasledning passerar området från väster mot öster. Strax söder om Villagården länkas ledningsreservatet av mot Kristianstad och slutar strax söder om livsmedelsindustrin i Karpalund. Intressekonflikten, väg mot gasledning, är i denna del inte motstridig.

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

Nollalternativet och förbättrad befintlig sträcka går över lättgenomsläppliga isälvsavlagringar där skadliga ämnen lätt kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet

Föreslagen vägkorridor väster om Bjärlöv går över lermark med liten risk för infiltration av skadliga ämnen. Alternativ öster om Villagården utgör en kombination av de två beskrivna förhållandena.

Föreslagen vägkorridor väster om Bjärlöv genomkorsar ett obrutet landskapsavsnitt medan de övriga alternativen i huvudsak går fram där det finns befintlig väg och järnväg.

Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor

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

6.5.6 GEOTEKNIK

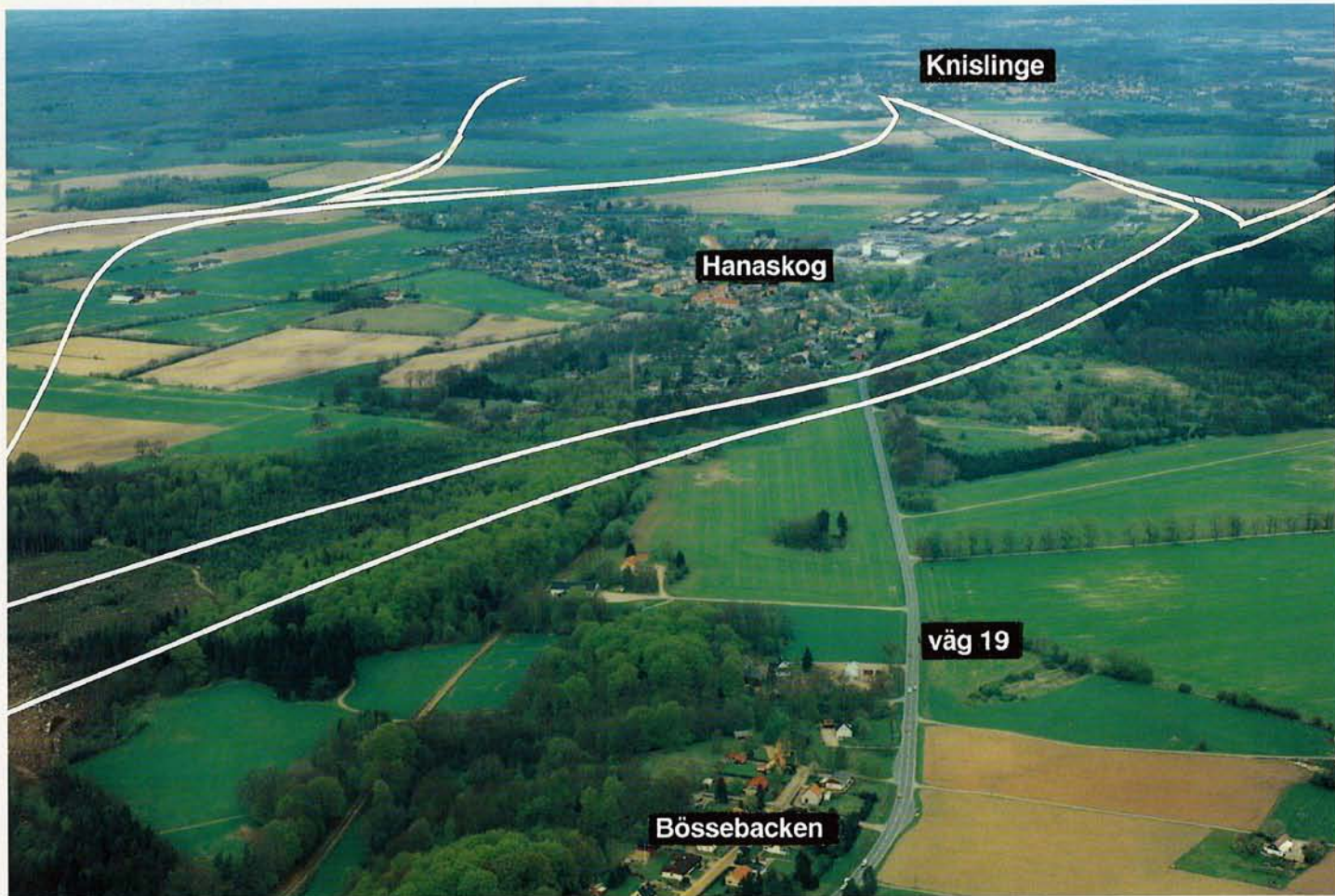
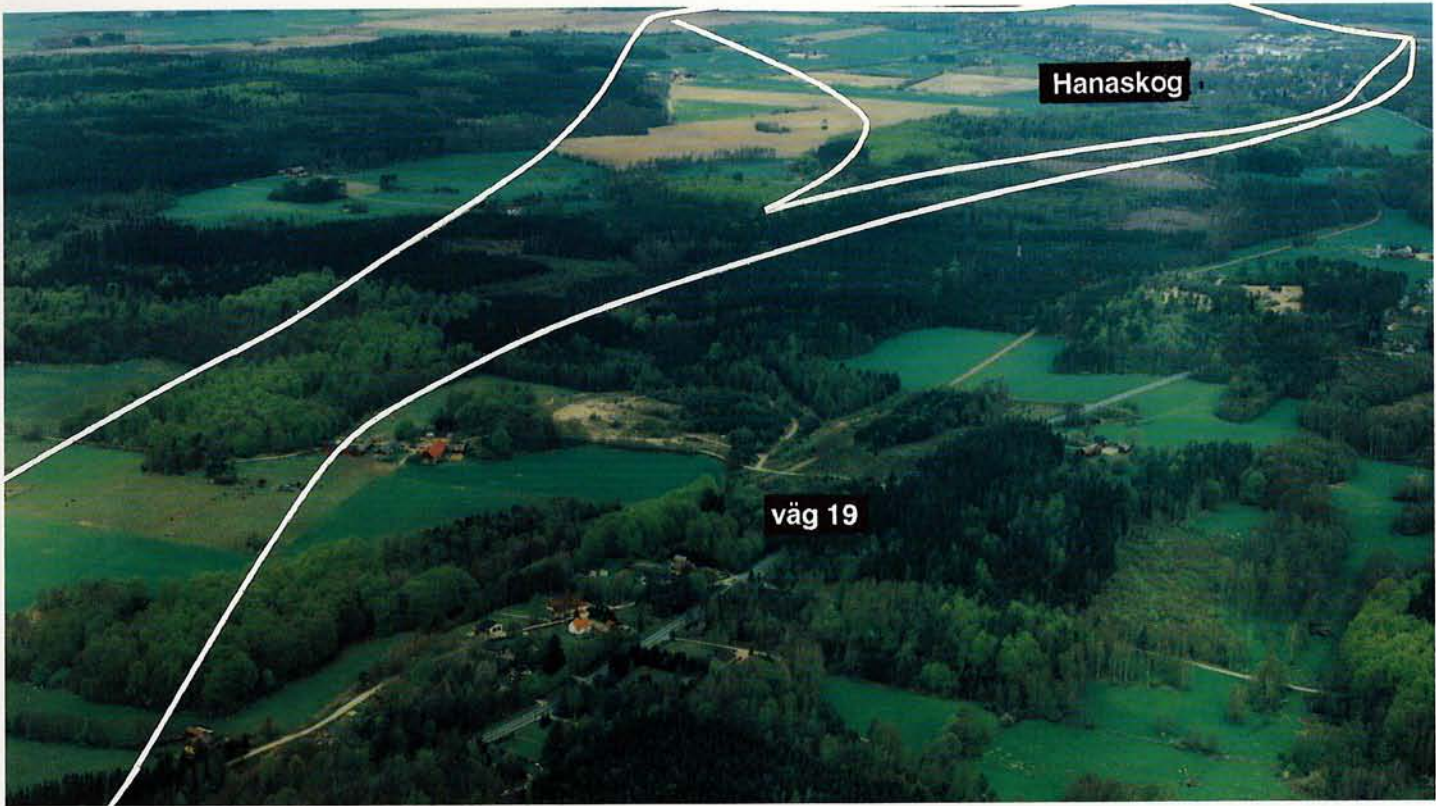
Inom detta stråk utgörs jordlagren i huvudsak av grovsediment dock förekommer utbredda lerområden i väster. Närmast åsen bedöms leran vara av något fastare typ.

De beskrivna jordlagerförhållandena innebär att följande särskilt måste beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

- Grundvattenskydd kan erfordras för stora delar av denna sträcka. Exakt hur grundvattenskydd skall utföras får man bestämma i senare skeden.
- Bärighets- och sättningsproblem kan förekomma för lokal partier med lera.
- Vid en eventuell bro över väg 118 är grundförhållandena sådana att man för att undvika högre grundläggningskostnader bör korsa så nära befintlig väg som möjligt. I annat fall kan man hamna i lerområdena utmed Helgeåsens sidor.

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





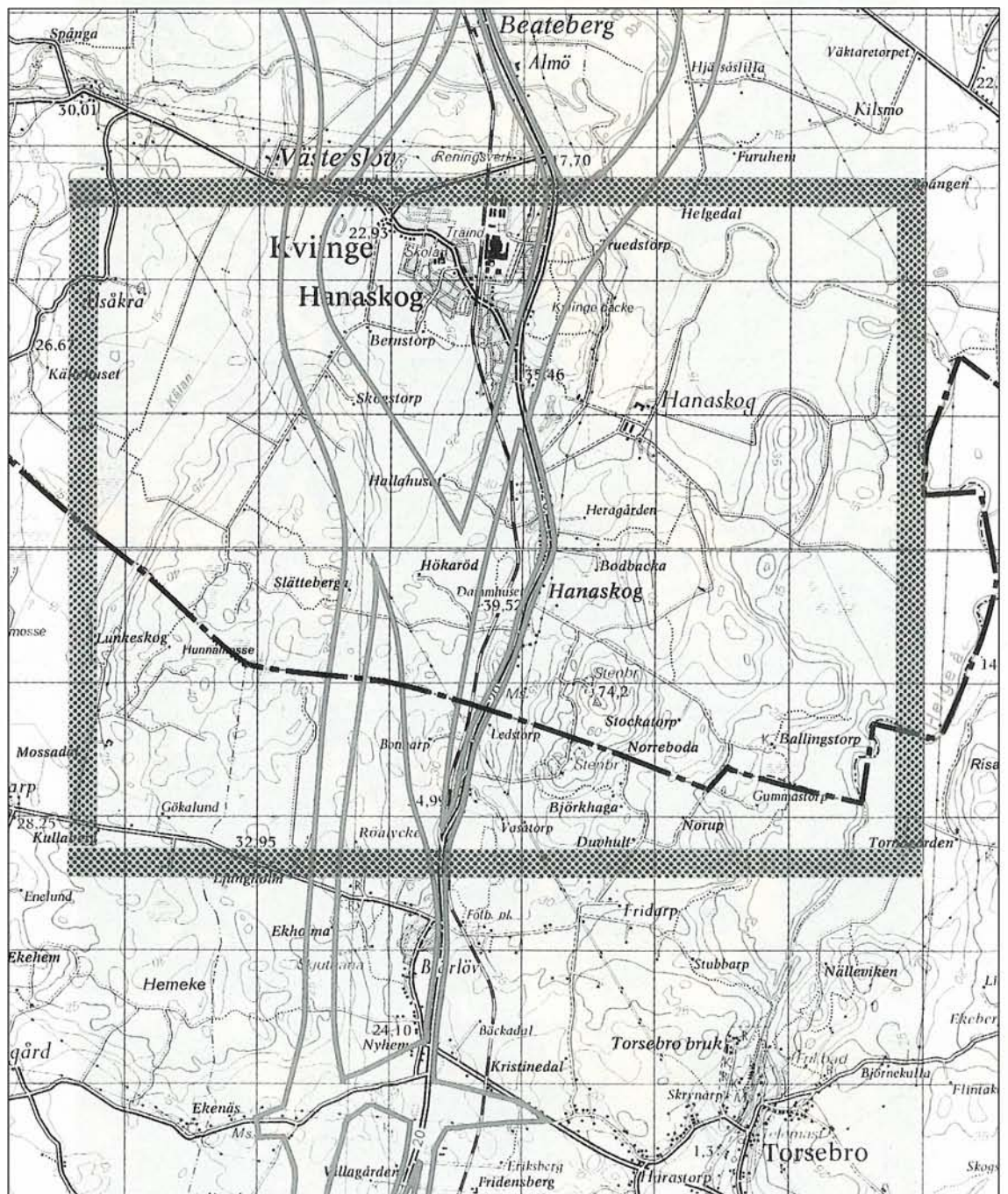
6.6 BJÄRLÖV - FÖRBI HANASKOG

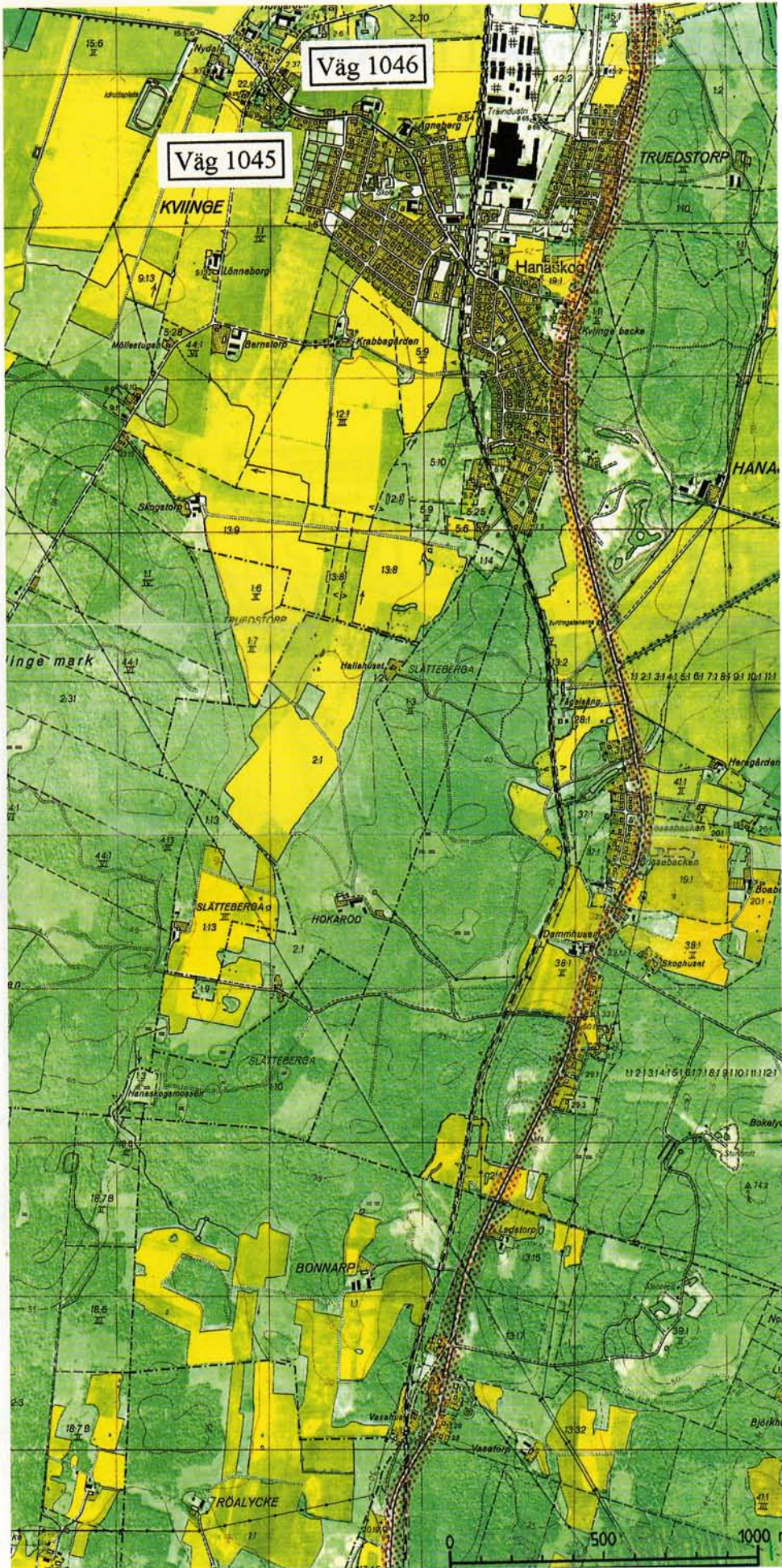
Fyra principiellt olika möjligheter redovisas, jämför stråkkartan.

- Möjligheter att förbättra befintlig väg.
- Ny sträckning i väster.
- Ny sträckning väster om Hökaröd.
- Ny sträckning i öster.

Korridoren i öster kan förlängas med en sträckning öster om Helgeå på delen mellan Hanaskog och Broby. Denna korridor beskrivs i avsnitt 6.7.3.

Utöver detta beskrivs nollalternativet.





6.6.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att nuvarande vägsträckning bibehålls med den utformning som den har i dag.

Detta innebär bland annat att inga åtgärder vidtas utmed det olycksdrabbade avsnittet från järnvägsviadukten och norrut genom Bössebacken och Hanaskog. Såväl buller som säkerhetsförhållandena försämras i takt med trafikutvecklingen.

6.6.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG

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

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

Behovet av förbättringar förstärks av nuvarande olycksituation. Genomförd hastighetssänkning och skyltning har förbättrat förhållandena. Trots detta indikerar olycksrapporteringen högre olyckstal än normalt.

Förbi Hanaskog går nuvarande vägsträckning längs bebyggelsen på östra sidan. Öster om vägen ligger Kviinge backe. Nuvarande linjeföring innehåller två besvärliga avsnitt. Ett omedelbart norr om väg 1045 där profilstandarden ungefär motsvarar minimiradie för 70 km per timme. Längre norrut finns en profilsvacka som döljer mötande fordon.

Nuvarande vägbredd ligger på ca 7 meter, vilket innebär att vägområdet måste fördubblas enbart m h t önskvärd vägbanebredd. Till detta kommer behovet av störningsskydd gentemot bebyggelsen väster om vägen. Bebyggelsen ligger normalt lägre än körbanan, vilket i sig underlättar för bullerskydd. Vägbanan kan ge viss skärmning för närliggande bebyggelse, bullervallar och bullerplank kan göras lägre. Vägens nuvarande läge innebär även med bullerplank att körbanan måste förskjutas något österut.

Profilförbättringarna norr om väg 1045 förutsätter att vägen sänks. Minimistandard för 70 km per timme medför en skärning (sänkning) på drygt 2 m, minimistandard för 90 km per timme medför en sänkning på ca 4 m. Norr om backkrönet måste vägbanan höjas, som mest ca 2 m beroende vilken hastighetsstandard som väljs. Justeringar söderut kan inte göras p g a anslutande väg 1045. Profilförbättringar innebär således betydande intrång.

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

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

6.6.2 NY STRÄCKNING I VÄSTER

Flera olika sträckningar har studerats väster om befintlig väg. I förstudien redovisades en korridor strax väster om järnvägen. Som följd av synpunkter under utställningen har ytterligare en korridor väster om Hökaröd studerats, se nästa avsnitt.

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

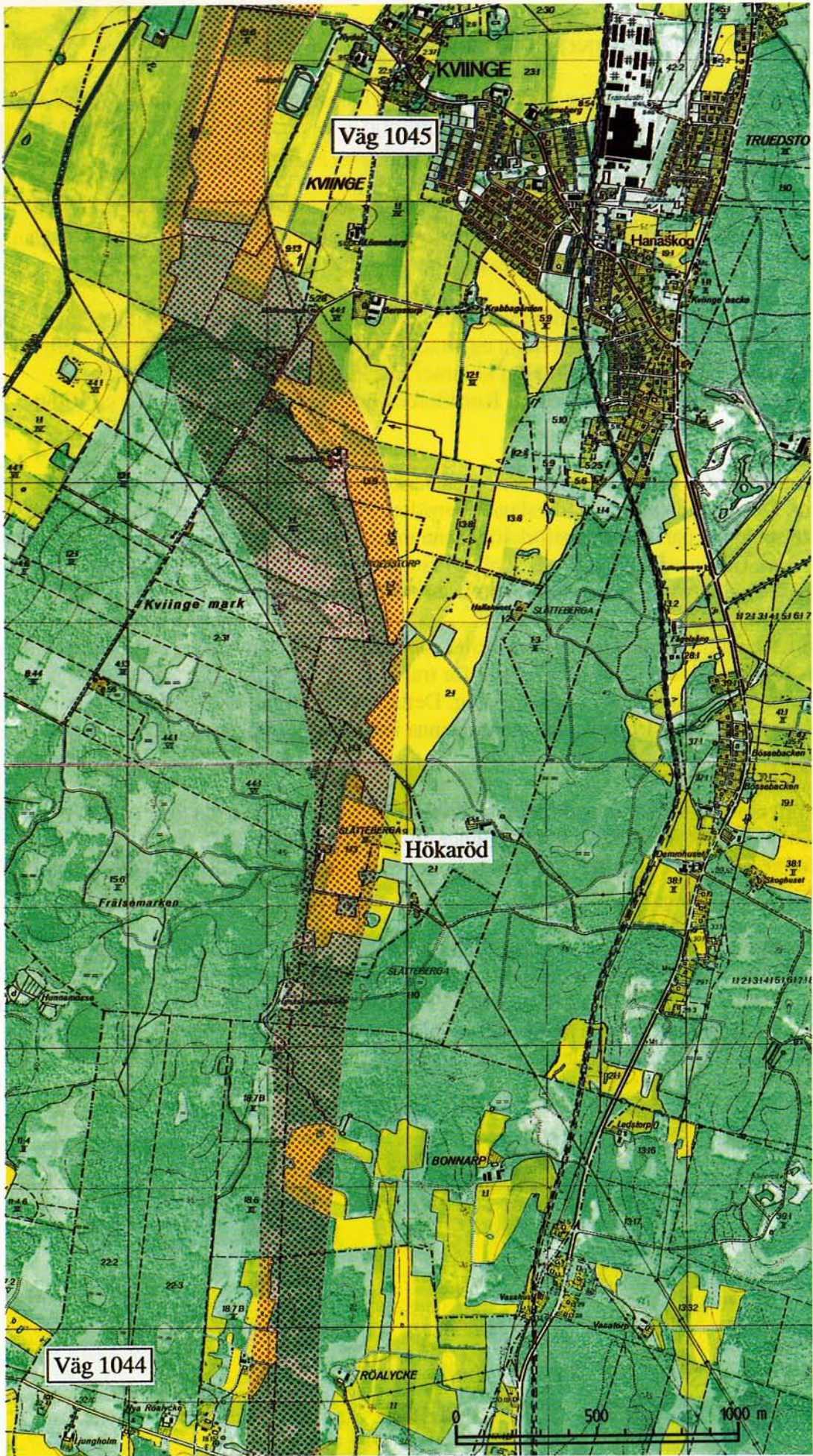
Väster om Hanaskog är korridoren delvis upp till ca 600 m bred för att kunna inrymma möjligheter att kunna åstadkomma en sträckning som ger så små intrång i befintliga ägostrukturer som möjligt. Intrång kommer inte att helt kunna undvikas, eftersom vägen går fram i ett helt nytt läge. Korridorens östra kant går som närmast ca 100 m från idrottsplatsen.

I samband med utställningen framfördes önskemål om att pröva lägen väster om Skogstorp. Dessa lägen inryms i föreslagen korridor. Väster om Skogstorp finns ett högre, skogsbevuxet parti. Lutningsförhållandena innebär bankar och skärningar på som mest 2 - 3 m. Höjdpartiet är dock väl synligt i landskapet vilket fordrar omsorgsfull detaljinpassning av vägen. Korsningen med väg 1045 utförs i plan.

Tillfarterna till Hanaskog är ett särskilt problem. Kopplingen mellan väg 1045 och den västliga korridoren är mest intressant för trafik norrifrån, vilket gör att en ytterligare förbindelse behövs söder om Hanaskog. Detta är ett viktigt skäl till att korridoren ligger nära befintlig väg 19 på detta avsnitt. Denna infartsväg sammanfaller med korridoren öster om Hanaskog, se avsnitt 6.6.4.

Infarten norrifrån kommer att öka trafiken längs väg 1045. Större delen av trafikutbytet mellan Hanaskog och Knislinge kommer dock att ligga kvar längs befintlig väg. Trafiken mellan Broby och Hanaskog kommer att till stor del välja en ny sträckning i väster.

Norr om idrottsplatsen delas korridoren i två grenar. En västlig med inriktning mot väster om Knislinge och en östlig med inriktning mot befintlig väg. Denna del av korridoren behövs främst för det fall att väg 19 endast ska passera Hanaskog på västra sidan och inte Knislinge. Denna kombination måste betraktas som osannolik. Mer som en "reträttväg" än en fristående intressant korridor.



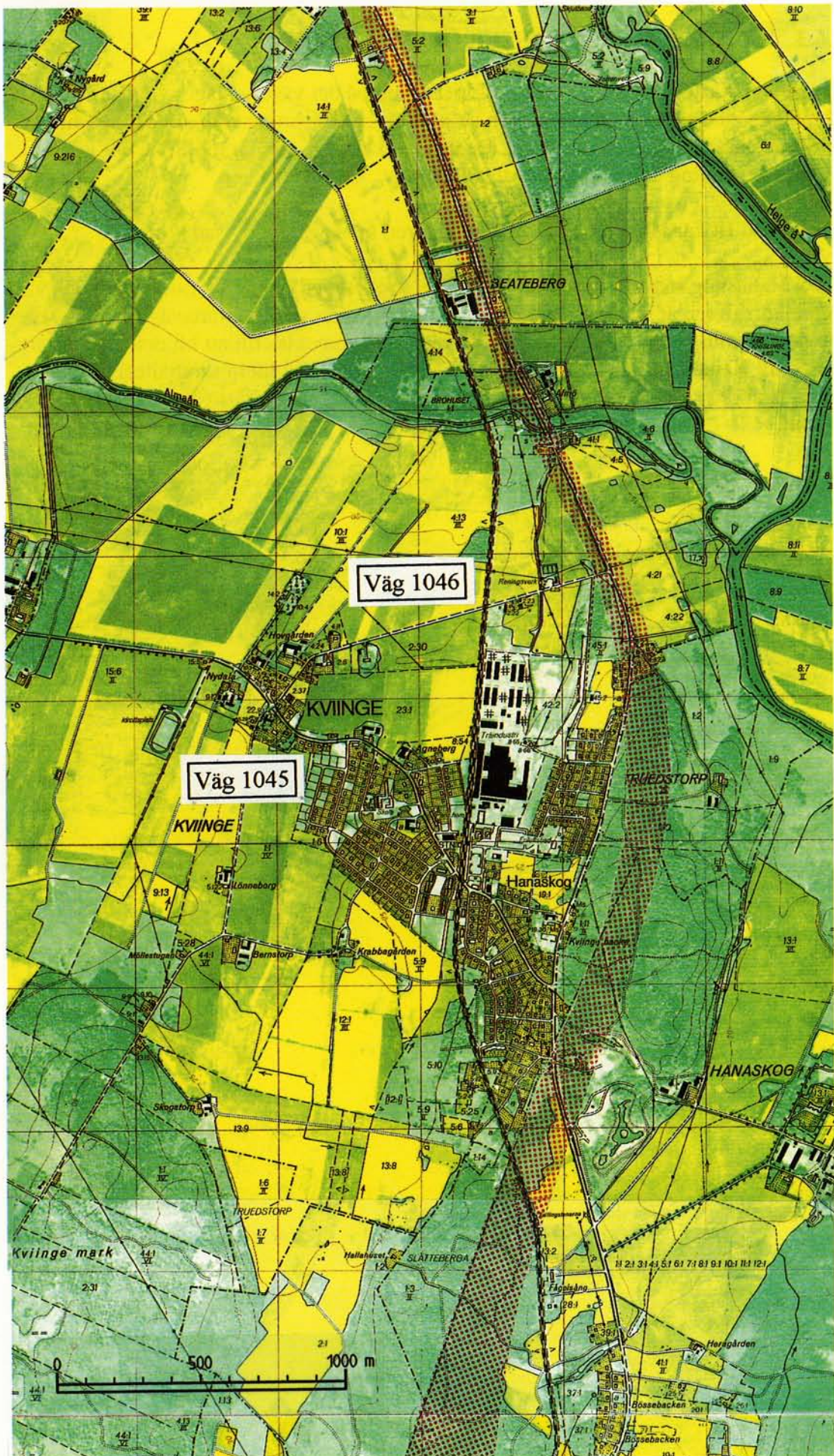
6.6.3 NY STRÄCKNING VÄSTER OM HÖKARÖD

Korridoren väster om Hökaröd är en fortsättning på det västliga läget vid Bjärlöv. Det grundläggande syftet med korridoren är att hitta en sträckning som gör så litet intrång i jordbruksfastigheterna som möjligt. Redovisad korridor gör det möjligt att lägga vägen i anslutning till en nord - sydlig ägogräns.

I höjd med Hökaröd går den västliga korridoren in i ovan redovisad korridor.

Förbi Hanaskog sammanfaller det västligare stråket med denna korridor. Från den västligare korridoren är det dock inte naturligt att bygga en sydlig infartsväg till Hanaskog via den befintliga väg 19. I detta fall får väg 1045 utvecklas till att bli den enda infartsvägen till Hanaskog från väg 19. Detta leder till mer trafik inom samhällets västra delar. Å andra sidan undviker man en besvärlig passage över järnvägen, se nästa avsnitt.





6.6.4 NY STRÄCKNING I ÖSTER

För denna delsträcka är ett östligt läge endast aktuellt förbi Hanaskog. Korridoren utgår från det västliga läget närmast järnvägen, passerar såväl järnvägen som befintlig väg och går sedan i en mjuk båge förbi Hanaskog med västra kanten ca 100 m ut i Kviinge backe. Korridoren ansluter till befintlig väg i norra delen av Hanaskog.

Södra sidan av Kviinge backe har relativt branta lutningar. Höjdskillnaden mellan backen och de öppna partierna söder om Hanaskog ligger på ca 10 m. Detta skapar i sig inga påtagliga svårigheter m h t vägens linjeföring. Kravet på planskild passage över järnvägen komplicerar och innebär att en ca 7 m hög vägbank byggs upp omkring järnvägen. För övrigt uppkommer skärningar och bankhöjder på som mest ca 2-3 m.

Tillfarterna till Hanaskog kan anslutas i plan både på södra och norra sidan. Med hänsyn till nuvarande infart mot Tarkett kan en gemensam ny tillfart i höjd med väg 1045 prövas för samhället, vilket underlättar möjligheterna att behålla infarten till Tarkett. En vägdragning öster om Hanaskog skulle på detta sätt innebära mycket små förändringar i det "interna" trafikmönstret.

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

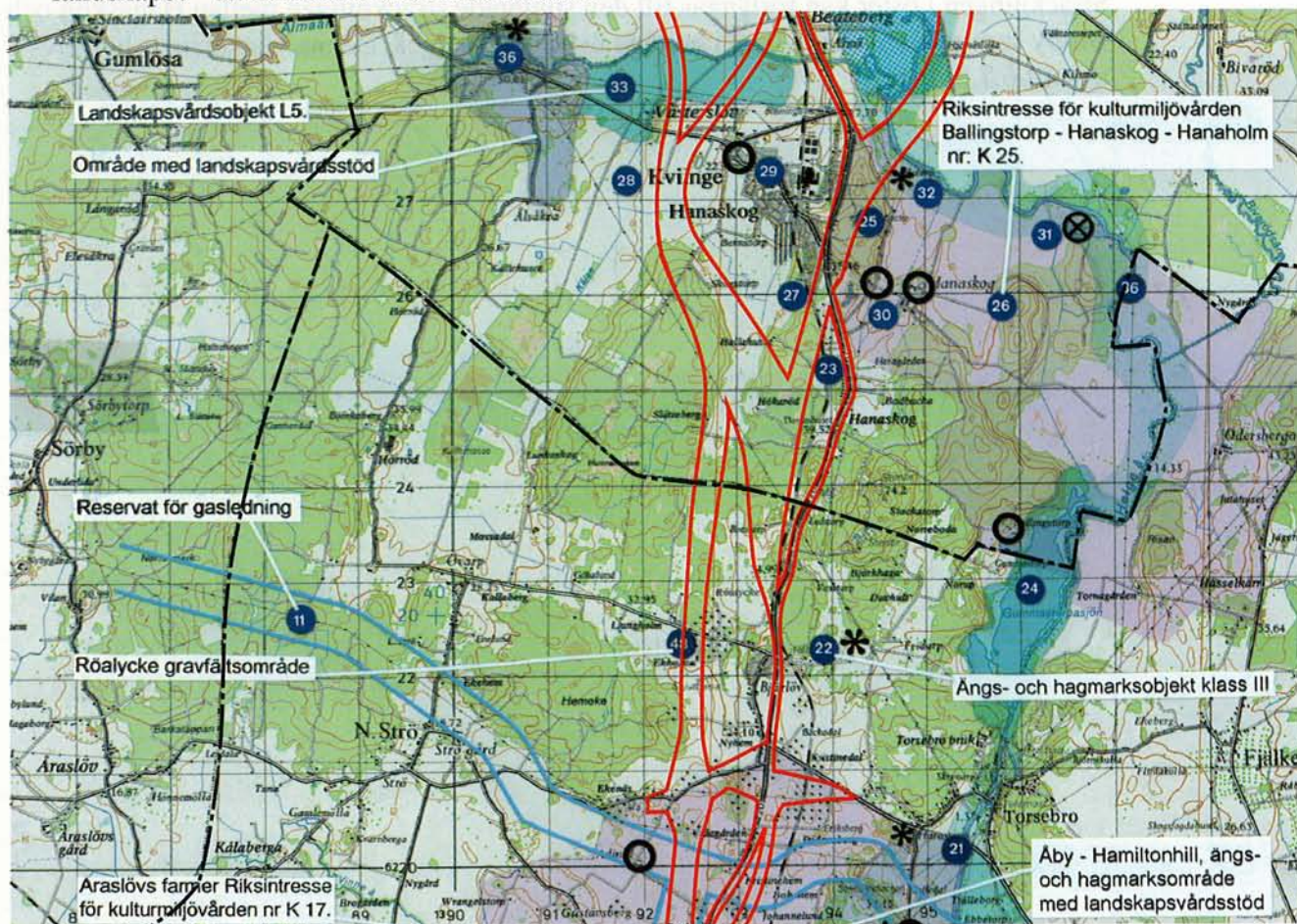
Sträckningen i öster kan förlängas till den studerade sträckningen mellan Hanaskog och Broby som passerar Knislinge i ett läge **öster om Helgeå**. Denna vägkorridor beskrivs i avsnitt 6.7.3

6.6.5 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING, BJÄRLÖV FÖRBI HANASKOG

6.6.5.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Landskapets karaktär

- Mosaiklandskap - omväxlande öppen mark och skog. Skogarna består av lika delar barrskog och lövskog. På ömse sidor av Hanaskog breder slätten ut sig, i väster riktning mot Västerslöv, och i öster mot Hanaskogs gård.
- Tre skogsklädda höjdryggar bestående av morän sträcker sig i riktningen NNO-SSV. Den mellersta sträcker sig från Bonnarp upp mot Truedstorp och ingår i samma system som Kviinge backe. I den östra höjdryggen går berget i dagen och där finns även omfattande stenbrottsverksamhet.
- Tätorten Hanaskog ligger på västra sluttningen till Kviinge backe. Den gamla delen av tätorten, Kviinge kyrkby, ligger helt ute på slätten. Tätorten i övrigt präglas av Tarketts stora fabriksområde.
- Den storvuxna allén upp mot Hanaskogs gård är ett dominerande inslag i landskapet - ett landmärke för förbifarande.



Karta 6.6.51 Mark- och miljöintressen Bjärlöv förbi Hanaskog (teckenförklaringar, se sid 28)

Boendemiljö

- I nuläget är 76 bostadshus utsatta för bullervärden över gränsvärdet 55 dBA. Vägen går igenom flera bebyggelsegrupper: Vasatorp, Dammhuset, Bössebacken m fl. Bebyggelsen ligger på båda sidor av vägen. 47 av de störda husen ligger i Hanaskog.

Naturmiljö

- Ett Ängs-hagmarksobjekt, Fridarp, klass III är beläget 600 m öster om fotbollsplanen i Bjärlöv (22, se karta 6.6.51). Objektnummer är 80-0117.
- "Bössebacken" Bäckravin med gammal ek och bokskog. Översiktsplanen Ö Göinge k:n (23).
- Gummastorpasjön, riksintresse för naturvården med framförallt ornitologiska värden. Sjön är belägen 2 km öster om väg 19 (24).
- Truedstorp - hagmark med mycket grova ekar, Översiktsplanen för Ö Göinge k:n (32).
- Kviinge backe - ädellövskog med stort värde för landskapsbild och rekreation, länsstyrelsens naturvårdsplan 1975 (25).

Rekreation / friluftsliv

- De skogsklädda moränåsarna har visst intresse för strövande.
- Området öster om väg 19 ned mot Gummastorpasjön med kulturobjektet Ballingstorp har betydelse för friluftslivet.
- Kviinge backe som hyser ädellövskog är tätortens viktigaste närströvsområde.
- Idrottsplatsen 300 m väster om kyrkan används för lagsport mm. Ett friluftsbad finns vid entrén till Tarkettfabriken.

Kulturmiljö

- Riksintresset för kulturminnesvården, KL 25, Hanaskog, Ballingstorp och Hanaholm omfattar hela området från Kviinge backe till Odersberga gård på andra sidan Helgeån. I söder finns kulturobjektet Ballingstorp omgivet av ett historiskt landskap. Hanaholm borguin ligger vid Helgeå (26).
- Tvillingstenarna vid vägen strax söder om Hanaskog (27).
- Kyrkbymiljön i Kviinge har kulturvärden som omnämns i kulturminnesvårdsprogram för Skåne 1982 (28).
- Kalkugnen vid Hanaskogs gård. Såväl ugn som bostadshus är bevarade från ca 1873 (29).

- Hanaskogs sätesgård från mitten av 1800-talet i tidstypisk medeltidsinfluerad tegelarkitektur (30). Gården har en föregångare i den befästa gården Hanaholm ute i Helgeån (31).
- Truedstorp i tidstypisk Schweizerstil (32).
- Översiktsplanen redovisar ett antal byggnadsvårdsobjekt i Hanaskog varav ett ligger helt nära nuvarande väg 19.

Markanvändning - resursaspekter

- En bergtäkt för gatsten etc finns 500 m öster om väg 19 med påfart vid Dammhuset.
- En grustäkt finns strax väster om väg 19 med påfart 200 m söder om Dammhuset.
- Kring Hanaskog anger översiktsplanen ett område R3 där bygglovpliktiga nyetableringar skall prövas i detaljplan. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupad översiktsplan för tätorten. Den finns färdig i utställningsversion (93-12-08), men har inte tagit med markbehov för nya väg 19.
- Mellan kalkugnen och väg 19 finns ett övergivet kalkbrott där tippmassor påförts. Området har ett visst bevarandevärde. Området är komplicerat ur bärighetssynpunkt.

6.6.5.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

Landskapet

I det småbrutna, småkuperade landskapet krävs stor omsorg när väglinjen i nästa skede läggs ut. Många uppslag till trafikantupplevelser finns i området.

Alternativ ny sträckning öster om Hanaskogs samhälle går på en viadukt över järnvägen strax söder om Hanaskog. I alternativ ny sträckning i väster kommer en lokalvägsanslutning som går över järnvägen på ungefär samma ställe som föregående alternativ. Det aktuella läget för viadukten ligger delvis i skog och får därför mera begränsad omgivningspåverkan. Dock behövs stödplanteringar för att det inte skall verka dominerande sett från den befintliga vägen.

Boendemiljö

De nya sträckningarna avlastar dem som idag är bullerutsatta vid befintlig väg.

Naturmiljö - rekreation

Alternativ förbättring av befintlig väg och alternativ ny sträckning i öster gör intrång i lövskogsområdet Kviinge backe som har såväl naturvärden som rekreationsvärden.

Kulturmiljö

Alternativ förbättring längs befintlig väg och alternativ ny sträckning i öster gör intrång i kanten av riksintresset för kulturminnesvärden Hanaskog, Ballingstorp, Hanaholm K25. Kunskapen om kulturområdet behöver fördjupas inför nästa skede för att rätt bedöma konsekvenserna av en väg genom området. Föreslagen väggörridor i öster lämnar lövskogsbrynet vid Kviinge backe intakt. Vägen exponerar sig inte in mot riksintresset.

Markanvändning och resursaspekter

På mycket lång sikt påverkar det västliga alternativet tätortens utbyggnad åt väster. En hushållningsaspekt på störande buller från bergtäkten inom området är att om möjligt samlokalisera bullrande verksamheter.

De nya sträckningarna i väster innebär intrång i ett område med obruten karaktär.

Grundvattenskyddsåtgärder kan erfordras för de stråk som korsar eller ansluter till Helgeåsen. Exakt hur grundvattenskydd skall utföras får klarläggas i senare skeden. Grundvattenskyddets utformning och utbredning är bl a beroende av hur samspelet mellan de olika grundvattenmagasinen som förekommer i berggrund och jordlager fungerar samt huruvida t ex de grova isälvssedimenten når ner till den rikt vattenförande kritbergsformationen eller ej. Utöver grundvattenaspekten behöver silt- och lerområdena vid Hanaskog bedömas ur säkerhets och bärighetssynpunkt.

Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor

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

6.6.6 GEOTEKNIK

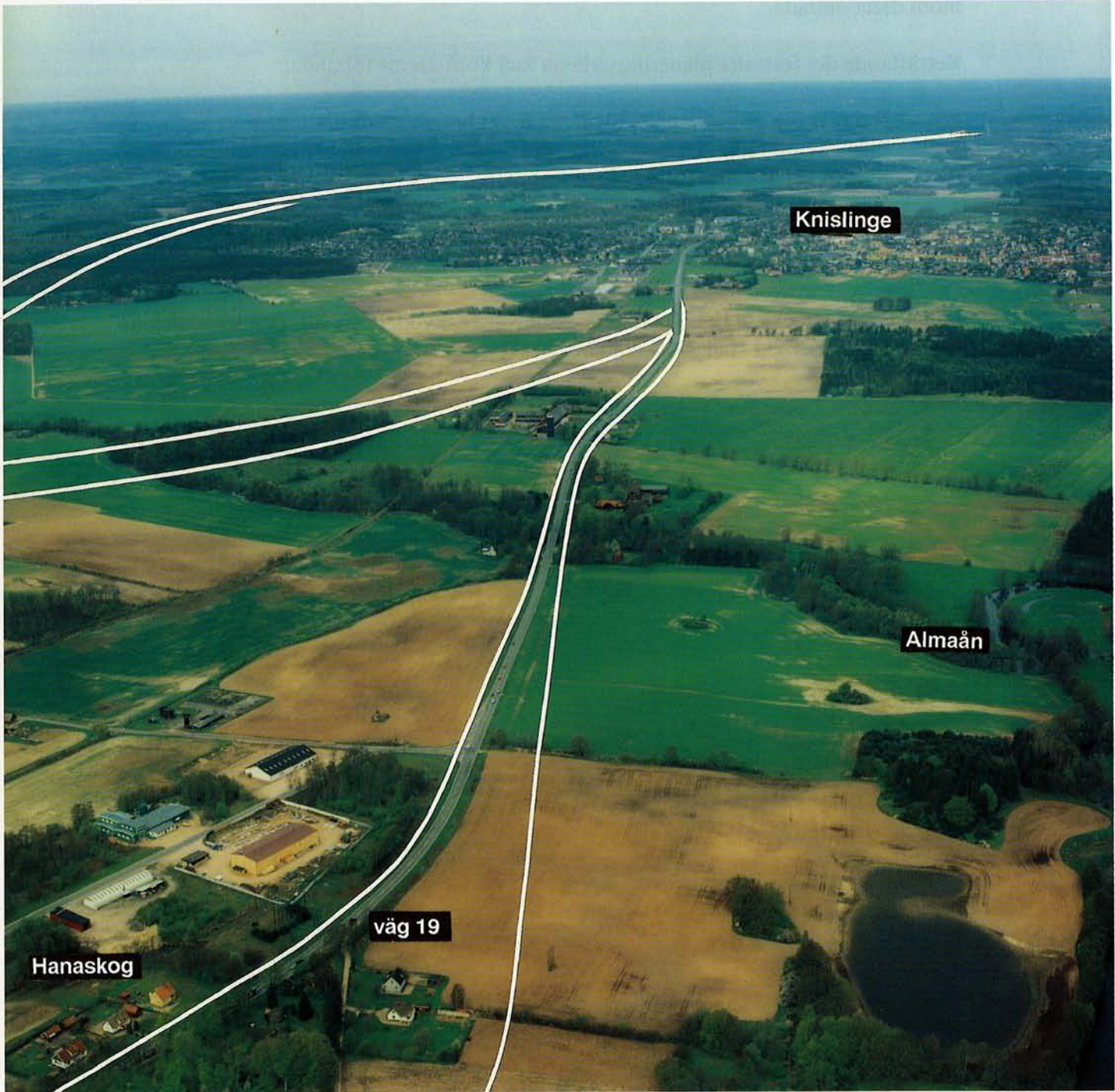
Jordlagren domineras fram till Hanaskog av grövre jordarter som morän och sand, vid Hanaskog blir silt allt vanligare. Sanden förekommer framförallt i form av isälvsavlagringar. Inom det stråk som löper väster om Hanaskogs tätort förekommer lerområden. Enligt uppgifter och tidigare undersökningar har en del byggnader grundlagts på pålar inom detta område.

Beträffande det fortsatta planeringsarbetet kan konstateras följande:

- Relativt bra grundförhållanden vad avser bärighet och sättningar inom huvuddelen av området. Lerområdena vid Hanaskog kan innebära att grundförstärkningsarbeten kan erfordras för t ex broar.
- Grundvattenskyddsåtgärder kan erfordras för de stråk som korsar eller ansluter till Helgeåsen.

Längs denna sträcka är det i huvudsak grundvattenskyddet och silt- och lerområdena som förekommer vid Hanaskog som bör beaktas.

ÅRSRAPPORT 2014
I slutet av 2014 har vi avslutat arbetet med att utvärdera våra verksamhetsområden och de resultat som har uppnåtts under året. Detta har gjorts i samråd med styrelsen och de berörda avdelningarna. Resultatet av utvärderingen presenteras i denna rapport. Vi har också gjort en analys av våra styrkor och svagheter och har tagit fram åtgärdsplaner för att förbättra våra prestationer. Detta kommer att göras under 2015.

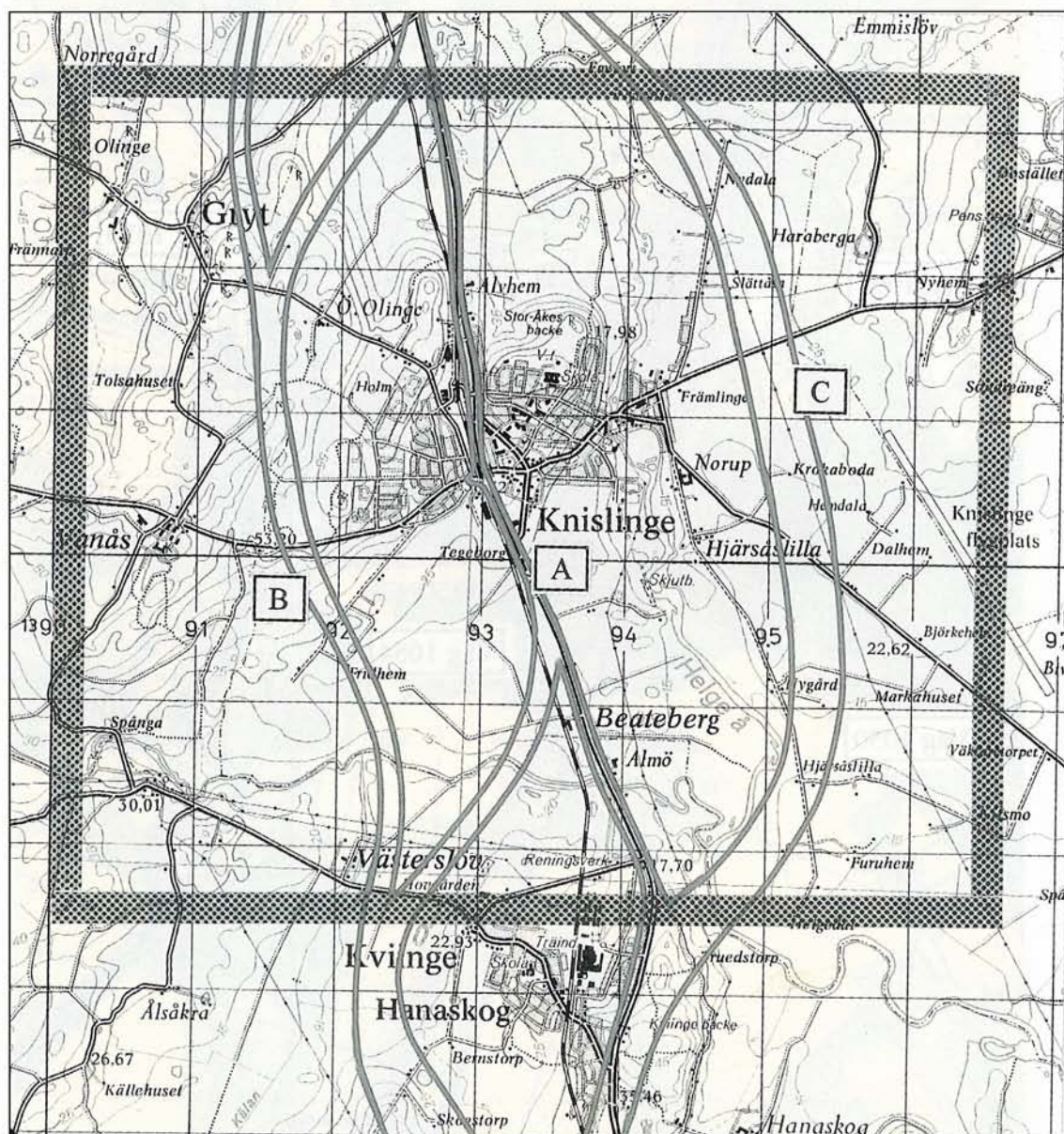


6.7 HANASKOG - FÖRBI KNISLINGE

Tre principiellt olika möjligheter redovisas, jämför stråkkartan.

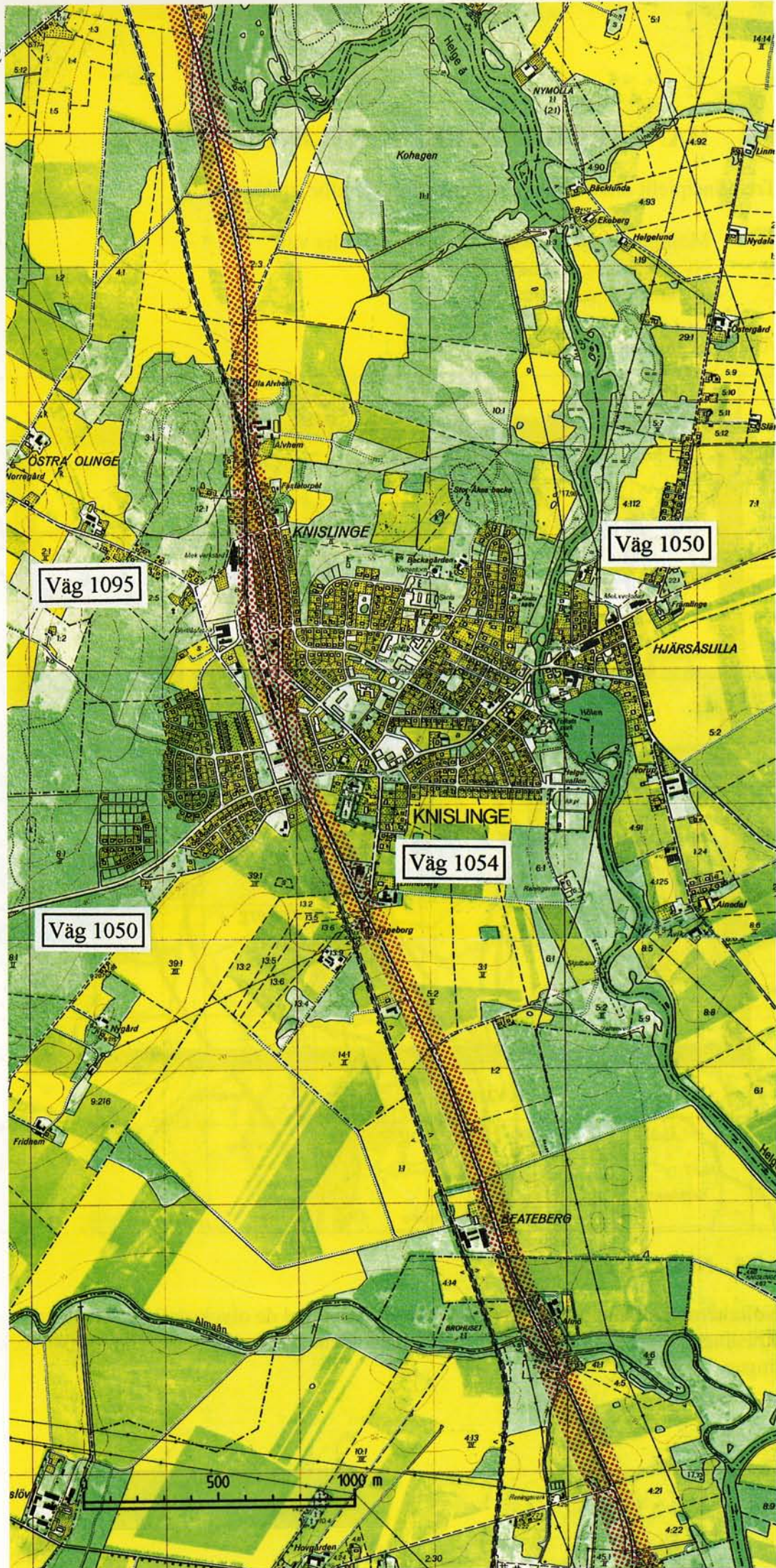
- A. Möjligheter att förbättringar längs befintlig väg
- B. Ny sträckning i väster
- C. Ny korridor öster om Helgeå

Även nollalternativet beskrivs.



6.7.0 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att inga åtgärder vidtas utmed de olycksdrabbade avsnitten i Knislinge. Såväl buller som säkerhetsförhållandena försämras i takt med trafikutvecklingen.



6.7.1 MÖJLIGHETER ATT FÖRBÄTTRA BEFINTLIG VÄG

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

Flera olika möjligheter har studerats. En sådan är att utnyttja järnvägsområdet, eftersom järnvägstrafiken norr om Hanaskog med stor sannolikhet kommer att läggas ner. Järnvägsområdet inrymmer dock inte en 13 meter bred väg. Intrång behövs på endera sidan. Möjligheterna är små att tillskapa en trovärdig planskild förbindelse för gång och cykeltrafik mellan Knislinges båda bebyggelsehalvor. De upptrampade stigar som redan finns antyder svårigheterna. Även om vägbredd och linjeföring kan uppnå målstandard så talar säkerheten emot. Högre hastigheter än de nuvarande kan inte rekommenderas för en sträckning via järnvägsområdet.

En vägsträckning längs järnvägsområdet med fortsättning väster om bebyggelsen i norra delen av Knislinge har avfärdats på grund av försämrad linjeföring och stora intrång. Tunnellösningar innebär betydande merkostnader.

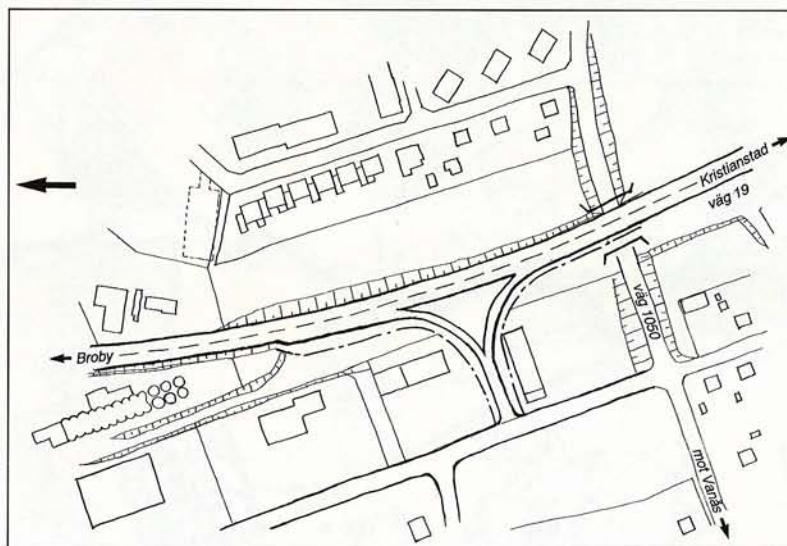
Passagen genom norra delarna av Knislinge är trång. Avståndet mellan tomtgränserna är ca 15 m. Om hela området utnyttjas så är det ungefär tillräckligt för att med minimimått inrymma erforderliga räckten. Detta sker då på bekostnad av de gång och cykelbanor som finns längs vägen. Gång och cykeltrafiken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

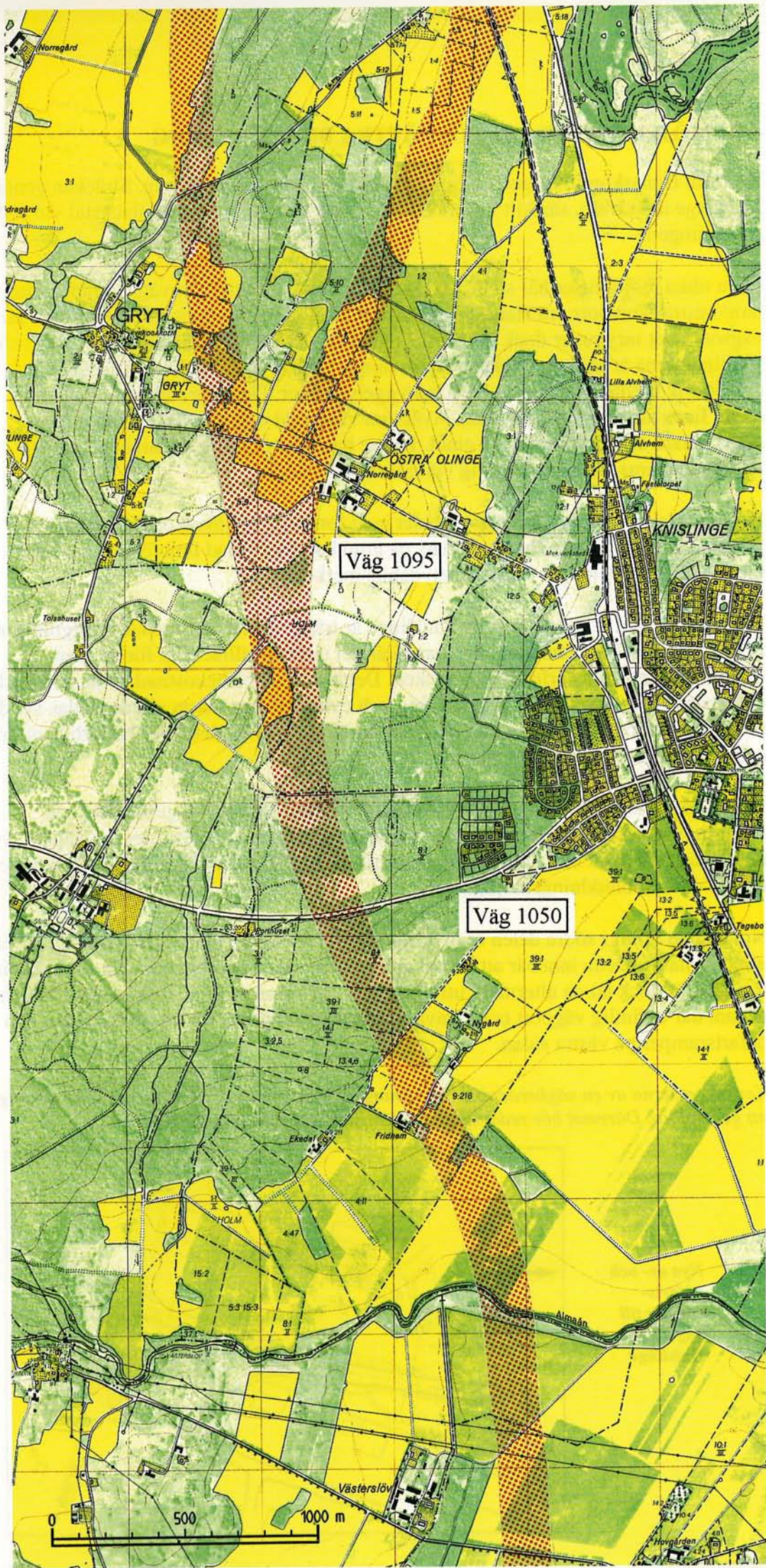
Planskilda passager för gång- och cykeltrafik är ännu svårare att genomföra vid befintlig väg. Skolgatan lutar exempelvis brant uppåt omedelbart öster om vägen. Av dessa skäl och även m h t bullerstörningar måste hastigheten begränsas till 70 km per timme oavsett breddningsmöjligheter.

Nuvarande infart i södra delen är olycksdrabbad. Maximalt bör två enkelsidiga anslutningar tillåtas. Detta innebär att de riskabla vänstersvängarna tas bort. En förutsättning för detta är dock att en alternativ utfart ordnas. En sådan möjlighet skisseras i bilden nedan, där befintlig vägport och järnvägsutrymmet utnyttjas för att tillskapa av- och påfartsramper på västra sidan.

Konsekvenserna av en vägbreddning och ökning av hastigheten är så stora att de är orimliga att genomföra. Däremot bör redovisade korsningsåtgärder kunna genomföras.

Bild 6.7.11 Nya av- och påfartsramper till väg 19 vid Knislinge





6.7.2 NY STRÄCKNING I VÄSTER

Korridoren väster om Knislinge utgår från korridoren väster om Hanaskog. I princip ska korridorerna väster om Hanaskog och Knislinge ses som ett sammanhängande stråk. Geometriskt är det fullt möjligt att koppla korridoren väster om Knislinge till befintlig väg norr om Hanaskog. Den övergripande linjeföringen blir dock extremt krokig eftersom korridoren söder om Hanaskog återgår till ett västligt läge.

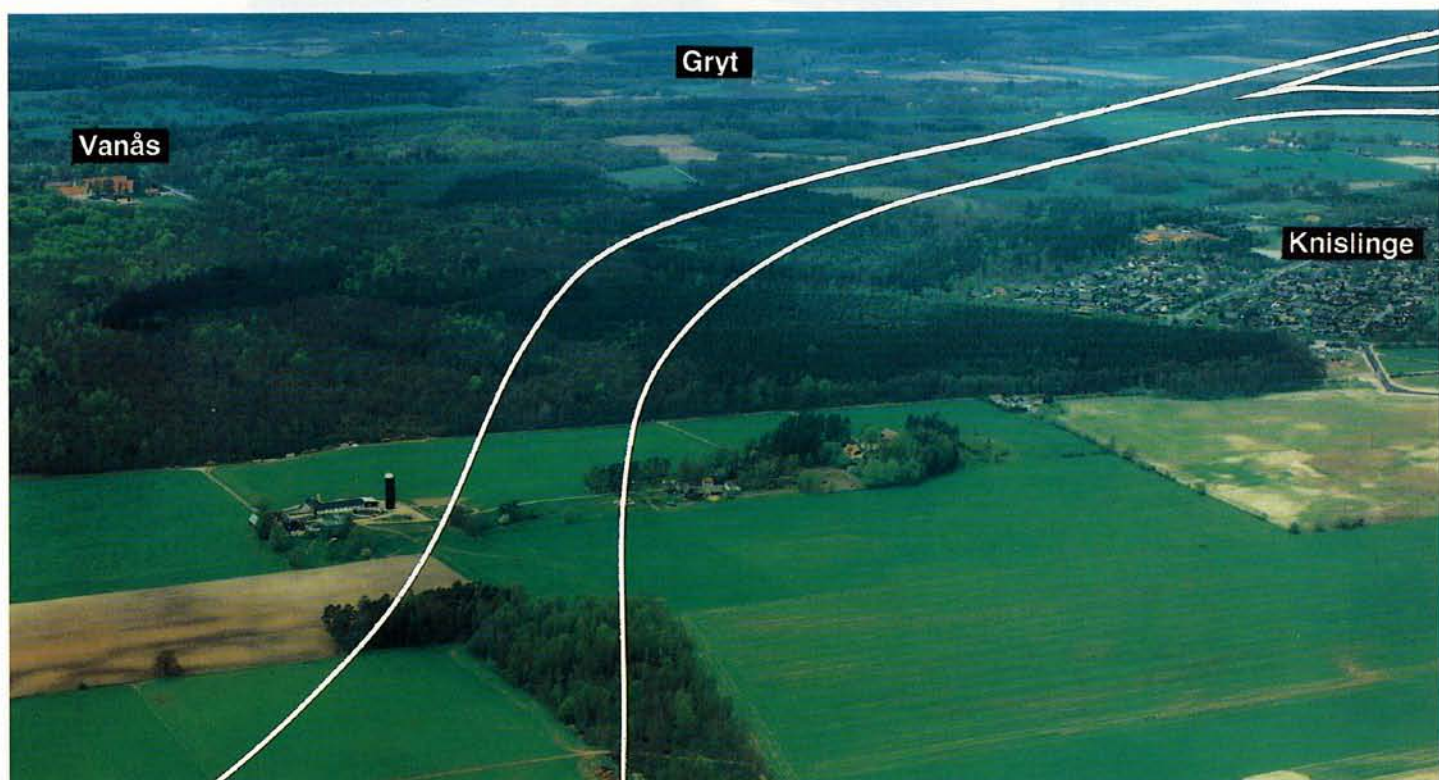
Korridoren i väster ligger med sin östra kant storleksordningen 200 m från bebyggelsen, korridoren är relativt bred för att möjliggöra en detaljerad inpassning m h t omgivningen och behovet av att passera tvärs över vägen. Vägen bör i sådana avsnitt ligga försänkt för att underlätta passagen och mildra det visuella intrycket längs vägen. En befintlig "svacka" i terrängen kan utnyttjas. Passager tvärs över vägen bör utföras med större bredd än normalt, vilket också kan bidra till att mildra störningarna från vägen.

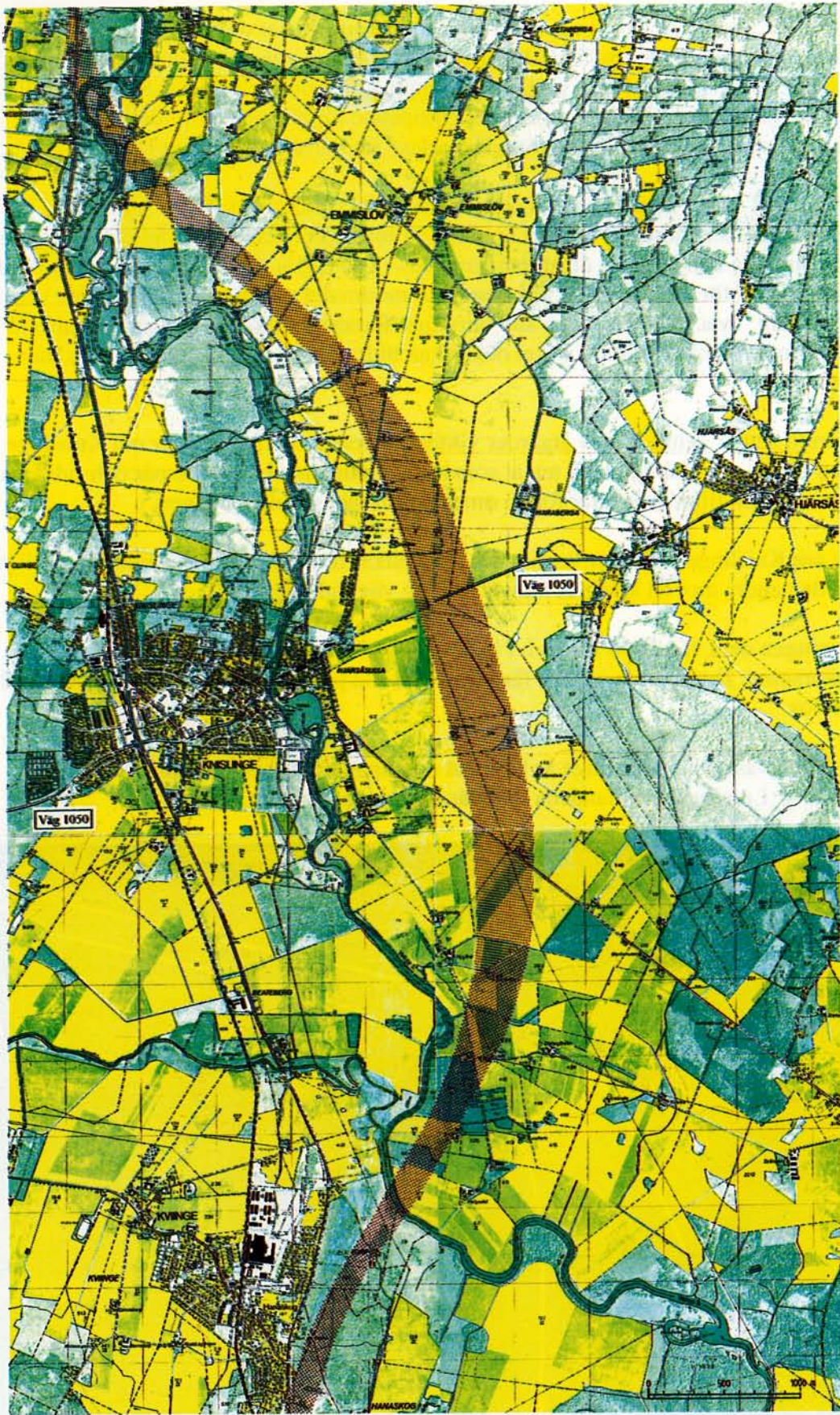
Generellt sett är denna typ av åtgärder viktiga eftersom området väster om Knislinge har en bred användning, bland annat som strövområde med motionsspår och ridstigar. Även närheten till Vanås talar för en omsorgsfull inpassning av vägen.

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

Korsningen med väg 1050 bör m h t bedömda trafikmängder kunna utformas som en plankorsning. Detaljerade studier får i den fortsatta planeringen avgöra om planskildhet erfordras.

Terrängen väster om Knislinge är kuperad och ligger klart högre än områdena i norr och söder. Lutningsförhållandena innebär dock inga problem.





6.7.3 NY KORRIDOR ÖSTER OM HELGEÅ

Under utställningstiden framfördes starka önskemål om en studie av en helt ny vägkorridor öster om Knislinge och öster om Helgeå på avsnittet mellan Hanaskog och Broby. Höga kostnader och bristande kontakt med Knislinge var viktiga skäl till att denna korridor inte redovisades i förstudien.

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

Korridoren fortsätter norrut i en mjuk båge och passerar strax öster om Hjarsåsllilla. Korridorens närmaste sida ligger här ca 800 m öster om Helgeå och knappt 2 km öster om befintlig väg genom Knislinge.

Korridoren passerar sydväst om Emmislöv och ansluter sedan till befintlig sträckning i höjd med Norregård. Helgeå passeras via en bro som blir minst 100 m lång. Ån omges på detta avsnitt av lägre partier vilket medför att vägen ligger uppbankad ca 3-4 m på en ca 800 m lång sträcka. För att minska det massiva intrycket kan bron förlängas så att friområden skapas på bägge sidor. Brolängden ökar då till storleksordningen 300-350 m.

De två broarna över Helgeå leder till stora kostnadsökningar för denna korridor. I sin södra del, omedelbart efter Helgeå går korridoren i kanten av ett befintligt vattenskyddsområde. Erforderliga skyddsåtgärder medför också kostnadsökningar.

Väg 1050 mot Hjarsås ansluter i plan. Anslutningen mot väg 1053 utförs som trevägskäl. Den västra delen förbi Norup stängs.

6.7.4 MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING, HANASKOG FÖRBI KNISLINGE

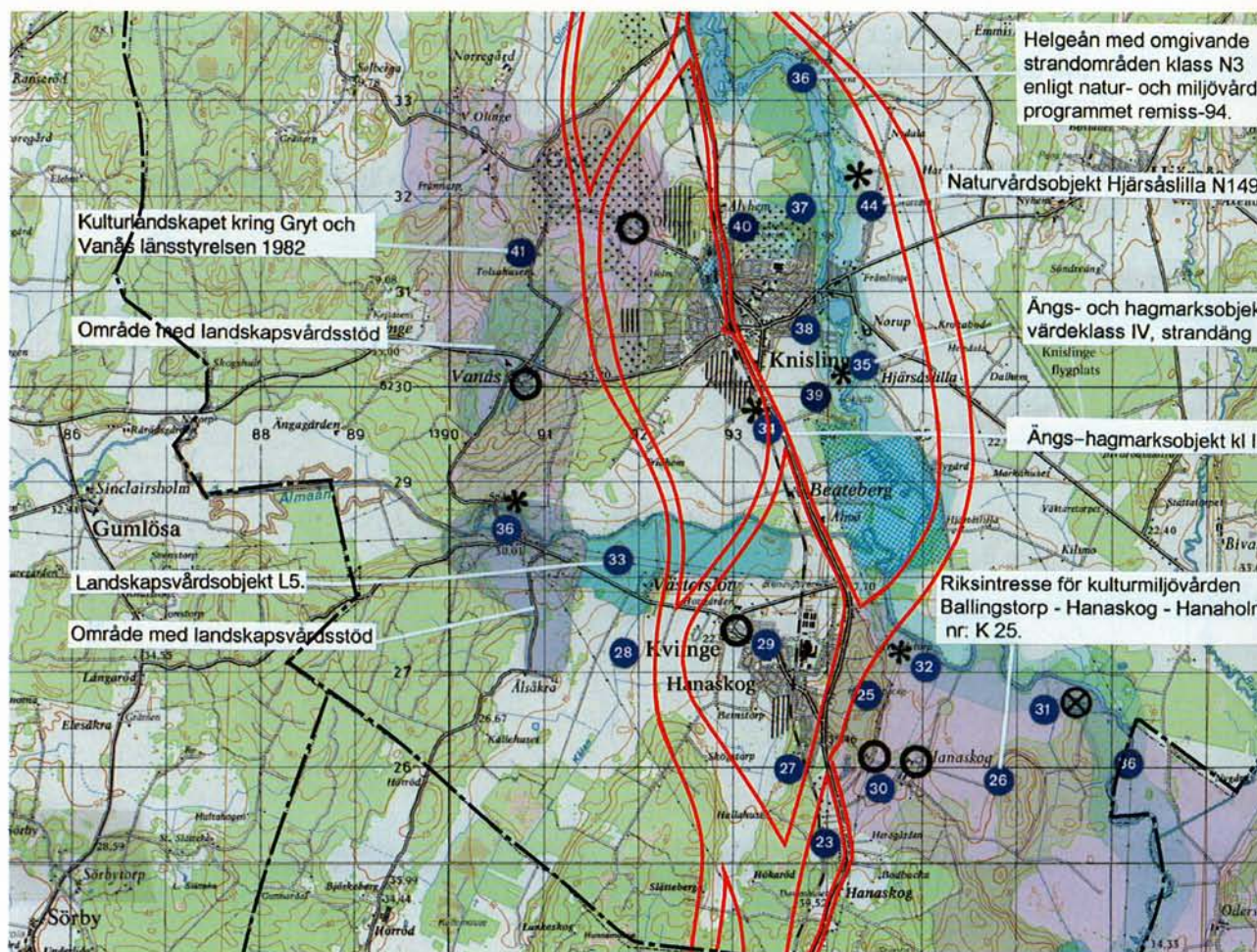
6.7.4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Landskapets karaktär

- Mellan samhällena breder en jordbruksslätt ut sig med stora åkrar. Almaåns lopp markeras av träridåer. I öster meandrar sig Helgeån. Öster om Helgeån finns ett brett bälte av jordbruksslätt innan skogsmarken åter tar vid.
Ett markant **landmärke** är silobyggnaderna och vattentornet i Knislinge.
Skogsridån vid Vanås sedd från slätten är ett markant inslag i landskapsbilden.

Boendemiljö

- I nuläget är 48 bostadshus bullerutsatta med värden över 55 dBA.



Karta 6.7.41 Mark- och miljöintressen Hanaskog förbi Knislinge (teckenförklaringar, se sid 28)

Naturmiljö

- Ängs och hagmarksobjekt Spånga 1 och Spånga 2 nr 21-0194 och 21-0200, båda av klass III belägna 2 km väster om Kviinge kyrka (36, se karta 6.7.41). Ängs- och hagmarksobjekt vid Tegeborg klass III nr 21-0205 (34). Ängs och hagmarksobjekt, en sötvattenstrandäng vid skjutbanan.
- Landskapsvårdsavtal inom bevarandeplanen för odlingslandskapet finns upprättade vid Västerslöv, L5 (33).
- 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.

Rekreation / friluftsliv

- Skogsområdena väster om Knislinge mot Vanås och ängsmarkerna kring Gryt och Östra Olinge är ett värdefullt närreklamationsområde för de boende i västra Knislinge. Skolan ligger i direkt anslutning till området och kan använda det för utflykter och naturstudier. Ur landskapshistorisk synvinkel finns mycket att hämta i området. Ryttaföreningen och ridskolan som ligger i området har goda möjligheter till ridutflykter i området
- Närreklamationsområden i Knislinge är StorÅkesbacke norr om samhället (37) och skogsområdena väster om Knislinge.
- Sportanläggningar finns i söder i anslutning till Helgeå (38). 500 m söder om idrottsplatsen finns en skjutbana (39).
- Golfbana finns i norr i direkt anslutning till Knislinge samhälle (40).

Kulturmiljö

- Vanås och slottslandskapet i dess omgivning. Allékantad kyrkväg. Gryt - Ö Olinge, fornlämningar från brons och järnåldern. Gryts sockenkyrka från 1100-talet (41).
- Kulturmiljöer i Knislinge är: miljön kring kyrkan, skofabriken med vissa byggnader i dess anslutning samt några äldre gårdar inne i tätorten.

Markanvändning - resursaspekter

- Nya områden för tätortsexpansion redovisas väster om Knislinge samt i norr och söder.
- Kring tätorten anger översiktsplanen ett område R3 där bygglovpliktiga nyetableringar skall prövas i detaljplan. Kommunen avser vidare att genomföra en fördjupad översiktsplan för tätorten. Den finns färdig i utställningsversion (93-12-08) men har inte tagit med markbehov för nya väg 19
- Möjligheter till större grundvattenuttag finns inom området i de isälvsavlagringar som följer Helgeåsens dalgång. I Knislinge och vid Beateberg får bildningarna i dagen. Där finns också de kommunala vattentäkterna samt en större enskild brunn vid Beateberg.

6.7.4.2 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH MARKANVÄNDNING

Landskapet

Alternativet ny sträckning i väster går från slätten vid Almån brant upp i skogen i höjd med Knislinge. Här behöver lutningsförhållandena detaljstuderas i nästa skede för att minimera ingreppen. Vägen bör ligga lågt m h t det visuella intrycket i strövområdena väster om Knislinge. Alternativ ny korridor öster om Helgeå passerar genom ett flackt jordbrukslandskap delvis samlokaliserad med ett kraftledningsstråk. Den känsliga punkten är passagera över ån vilken behöver specialstuderas i nästa skede.

Boendemiljö

Alternativen som går genom Knislinge medför kvarstående bullerproblem för de kringboende. Alternativet som innebär ny sträckning medför minskad bullerbelastning för de boende utmed befintlig väg. Minskningens storlek beror på i vilken utsträckning den gamla genomfarten blir avlastad från trafik som genereras mellan Broby och Hanaskog.

Naturmiljö

Alternativet ny sträckning i väster korsar igenom ett landskapsvårdsobjekt för bevarandet av odlingslandskapet vid Västerslöv - Almaån. Värdet består i välhävdade betesmarker utmed ån. Alternativ ny sträckning i öster korsar över Helgeån och dess omgivningar med dess naturvårds- och rekreationsintressen.

Rekreation

Alternativet ny sträckning i väster korsar igenom högt värderat och högt beläget närströvmråde som används av boende i västra Knislinge. Området används av närboende, skolan och ridklubben.

Den nya vägens barriäreffekt kan mildras av breda bekväma planskilda övergångar och att vägen anläggs lågt. Det senare minskar även visuella störningar och bullerpåverkan.

Kulturminnesvård

Alternativ ny sträckning i väster gör intrång i kulturminnesvårdsområdet kring Vanås, Gryt och Östra Olinge. Området speglar flera historiska epoker och har ett helhetsvärde. Den rika förekomsten av fornlämningar medför stor risk för att dessa skadas av ett vägbygge.

Markanvändning och resursaspekter

I alternativet ny sträckning i väster uppstår en barriär för framtida utbyggnad av Knislinge åt väster. Motsvarande kan sägas om det östra alternativet om samhället utvecklas öster om Helge å.

Alternativen i befintligt läge medför en ökad barriäreffekt mellan östra och västra Knislinge som står i relation till de passerande bilarnas antal och hastighet. Åtgärder för att minska barriäreffekten och öka säkerheten för dem som vill passera bör utredas närmare i nästa skede.

Alternativ ny sträckning i väster innebär intrång i ett obrutet område med höga värden ur natur- och kulturmiljövårdssynpunkt. Nyttan av en ny väg i detta läge bör nog vägas mot de icke kvantifierbara värdena som finns i området.

Bedömning av risk för infiltration av skadliga ämnen

Nollalternativet och alternativet förbättrad befintlig väg går över morän och siltområden med måttlig risk för infiltration av farliga ämnen. Vägen passerar över ett vattenskyddsområde i centrala Knislinge.

Alternativ ny sträckning i väster går över siltigt material fram till skogsområdet väster om Knislinge där moränmark tar vid. Måttlig risk för infiltration av farliga ämnen.

Alternativ ny korridor öster om Helgeå passerar i kanten av skyddsområdet som tillhör vattentäkten för Knislinge och Hanaskog. Jordartsförhållandena utefter sträckan är silt och lermaterial med måttlig till liten risk för infiltration av skadliga ämnen.

Sammanfattning av konsekvenser av särskild betydelse för valet av vägkorridor

- * *Alternativ ny sträckning i väster och öster om Helgeå avlastar befintlig väg från störande buller. Alternativ öster om Helgeå medför dock större andel lokaltrafik utmed befintlig väg.*
- * *Alternativ ny sträckning i väster ger intrång i ett obrutet område med starka bevarandeintressen för rekreation, naturvård och kulturminnesvård (Vanås-Gryt-Östra Olinge).*
- * *Nollalternativet, förbättrad befintlig väg och ny sträckning öster om Helgeå går i kanten av vattentäktssområden som ställer särskilda krav på grundvattenskydd.*