

**Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplan för
Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv - Broby**
Kristianstad kommun och Östra Göinge kommun, Skåne län

2016-06-14, reviderad 2018-11-28

Projektnummer: 144 215



Dokumenttitel: Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplan för Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv - Broby

Dokumentdatum: 2018-11-28

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2014/159 26

Projektnummer: 144 215

Version: 3.0

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Katarina Wildt-Persson

Uppdragsansvarig vägplan: Pernilla Sjögren, Tyréns AB

Ansvarig MKB: Ida Blomqvist, Vatten och samhällsteknik AB

Granskning MKB: Cristiano Piga, Tyréns AB

Distributör: Trafikverket, Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad, telefon 0771-921 921

SAMMANFATTNING

I detta kapitel görs en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen. Projektets bakgrund, ändamål och förutsättningar beskrivs i korthet, följt av de huvudsakliga bedömningarna av miljökonsekvenser.

Bakgrund, ändamål och projektmål

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Den är utpekad som riksintresse för kommunikationer, som primär led för farligt gods samt som särskilt viktigt regionalt stråk för trafikförsörjning och regional utveckling.

Den aktuella vägsträckan har till stora delar brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är generellt låg med smal vägbana utan mötesseparering och med en linjeföring och profil som ger dåliga siktförhållanden. Den medför betydande buller och barriäreffekter.

Projektets ändamål är att främja och möjliggöra framtida utveckling av vägen som förbindelse för långväga transporter och som ryggrad för samhällena längs vägen.

För att uppnå projektets ändamål samtidigt som vägens nytta för trafiken inte ska överskrida dess olägenheter har Trafikverket angett projektmålen ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet, minskade barriäreffekter, minskad störning för boende utmed vägen samt förkortad restid jämfört med nuläget.

Metod och avgränsning

De bedömningar som görs för miljöaspekterna i denna MKB använder begreppen *värde, effekt och konsekvens*. Målsättning för MKB är att skapa en tydlighet och transparens när det gäller att förstå bedömningar av värden och effekt samt att skapa en tydlig jämförbarhet mellan nollalternativ och vägplaneförslag.

Befintliga förhållanden beräknas i första hand utifrån år 2015 med förbehållning för att om tidigare analyser och rapporter används, är det deras årtal på befintliga förhållanden som gäller. För bedömning av miljökonsekvenser för framtida trafiksituation används tidsprognosen 2040, vilket är cirka 20 år efter att vägen har öppnats för trafik.

De miljöaspekter som konsekvensbeskrivs är: Stads- och landskapsbild, Kulturmiljö, Ljudmiljö och hälsa, Rekreation och friluftsliv, Naturmiljö, Markföroreningar, Vattenmiljö, Jord- och skogsbruk samt Miljöpåverkan under byggtiden.

Alternativ

Vägplaneförslaget

Målstandard är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcken, anpassad för 100 km/h och med en omkörningsandel på runt 30 %. Tätortsportar ska anordnas vid entréerna till tätorterna för att markera lokal hastighetsbegränsning. Faunastängsel ska placeras på sträckor utanför tätorterna för att minska antalet viltolyckor.

Vägplaneförslaget innefattar både byggande av väg i ny sträckning, mellan Bjärlöv och Hanaskog och ombyggnad av väg i befintlig sträckning. Vägplaneförslaget är totalt cirka

16 km långt. Vägen föreslås på vissa delar breddas från 6–7 m upp till 13,5 m. På vissa delar finns redan tillräcklig bredd för att klara målstandarderna.

Nollalternativet

Nollalternativet beskriver en rimlig framtida utveckling av miljöförhållandena om projektet inte kommer till stånd. I denna MKB används år 2040 som prognosår vid beskrivningen av nollalternativets och vägplaneförslagets konsekvenser. Vid beskrivningen av ett nollalternativ och dess konsekvenser utgår man ifrån en framskrivning av dagens situation i området, samt det man i övrigt känner till om områdets utveckling.

Nollalternativet innebär att inga vägbyggnadsåtgärder utförs, det vill säga befintlig väg behålls utan andra åtgärder än drift och underhåll i normal omfattning. Övrig utveckling i området, så som transport-, jobb- och bostadsutveckling förväntas fortgå vilket innebär att trafiken förväntas öka på vägen.

Förutsättningar

Den aktuella vägsträckan börjar i cirkulationsplatsen söder om Bjärlöv och avslutas i cirkulationsplatsen söder om Broby. Vägen är vid starten i söder omgiven av storskaligt slättlandskap men går snart efter Bjärlöv in i ett skogsmosaiklandskap som sträcker sig upp till Hanaskog. Efter Hanaskog breder en storskalig jordbrukslätt ut sig och vägen korsar vattnet Almaån. Knislinge syns på långt håll och industribyggnaderna i samhället utgör tydliga landmärken.

Efter Knislinge fortsätter vägen i ett nu mer kuperat slättlandskap, starkt präglad av närheten till Helge å och dess strandzoner, där även Olingeån korsas. Vägen går på sträckan igenom två Natura 2000-områden innan den avslutas i cirkulationsplatsen innan Broby.

Miljökonsekvensbeskrivning

Nedan beskrivs de värden, effekter, konsekvenser och åtgärder som har störst inverkan på respektive miljöaspekt. För en utförligare beskrivning och bedömning hänvisas till respektive miljöaspektskapitel samt till kapitel 14. Samlad bedömning.

Stads- och landskapsbild

De största värdena för stads- och landskapsbildningen längs sträckan är de utblickar som ges från vägen samt den mångfacetterade och varierade miljön som vägen går igenom.

Inga förändringar kommer ske på stads- och landskapsbildningen i nollalternativet, utblickar och vyer samt vägens förhållande till omgivningen kommer vara den samma som i nuläget.

Vägplaneförslaget innebär en bredare väg, med räcken, utjämningsdiken, faunastängsel och planskilda passager, vilka kommer bidra till att vägen utgör ett mer dominerande inslag i landskapet. Stadsbildningen kommer också förändras, främst på grund av de föreslagna bullerskyddskärmarna, som kommer minska den visuella kopplingen i samhällena, där vägen går igenom. Tätortsportarna blir attraktiva och intressanta inslag längs vägen bidrar till att stärka entréerna till samhällena.

Kulturmiljö

Kulturmiljön längs sträckan karakteriseras av den långa kontinuitet som Helge ås närområde står för, genom milstolpar, borgruiner och skansar från äldre tider, till mer nutida lämningar som odlingsrösen, järnvägen och industrisamhällen. Generellt finns många och stora områden utpekade som bra boplatsläge längs sträckan. Sträckan är också fornlämningsrik, då Helge ås närområde under väldigt lång tid varit boplats och färdväg för människor.

Kulturmiljön på aktuell sträcka av väg 19 bedöms vara opåverkad i nollalternativet då inga förändringar på vägen förväntas.

Vägplaneförslaget kommer framförallt påverka kulturmiljön genom att, likt i stads- och landskapsbild, bullerskyddskärmarna i samhällena fragmenterar kulturmiljöer som vuxit fram på båda sidor om vägen. Fortsatta arkeologiska utredningar är föreslagna för att minimera risken att värdefulla fynd och information om vår historia går förlorad.

Ljudmiljö och hälsa

Ljudnivåerna i samhällena Bjärlöv, Bössebacken, Hanaskog och Knislinge överskrider i nuläget Trafikverkets riktvärden för trafikbuller från befintligt vägnät, vilket är en ekvivalent ljudnivå 65 dB(A) vid fasader utomhus. I och med att trafiken är beräknad att öka på sträckan i nollalternativet bedöms ljudnivåerna för de boende i samhällena att öka. Ljudnivåerna ligger på en sådan nivå så att de kan leda till betydande hälsoeffekter för människor, så som stressrelaterade sjukdomar, sömnsvårigheter och hjärt- och kärlsjukdomar.

I vägplaneförslaget är bullerskyddsåtgärder föreslagna för de hus där riktvärdena för buller överskrids. Åtgärderna gör att de boende får ljudnivåer under riktvärdena vilket är en stor förbättring från nollalternativet.

Rekreation och friluftsliv

Rekreationen och friluftslivsvärdena längs sträckan är främst kopplade till områden som är värdefulla för lokalbefolkningen, t.ex. ett strövområde söder om Hanaskog. Vanås slott med omgivningar samt de större åarna Helge å och Almaån, är rekreativvärden i ett regionalt perspektiv. Cykelvägen mellan Hanaskog och Broby har identifierats som ett viktigt rekreativt stråk.

I nollalternativet bedöms tillgängligheten till och upplevelsen av rekreation och friluftslivet i stort vara oförändrad, det som försämrar upplevelsen något är den ökade trafikmängden på sträckan som främst påverkar Hanaskog närområde och Helge ås närområde, där de rekreativa värdena ligger i nära anslutning till vägen.

I vägplaneförslaget ökar barriäreffekten av väg 19 i och med att faunastängsel föreslås längs hela vägsträckan utanför tätorterna. Samtidigt förbättras säkerheten vid flera rekreativområden genom planskilda passager av väg 19, detta skapar bättre tillgänglighet till rekreativ- och friluftslivsvärdena för oskyddade trafikanter som besöker områdena. Den största påverkan på friluftslivet blir i strövområdet söder om Hanaskog där den nya vägen fragmenterar området, två planskilda passager föreslås här vilka ger goda förutsättningar för att kunna behålla och utveckla "Milarundan". Vid Almaån gör de föreslagna bullerskyddsskärmarna att ljudnivåerna nere vid ån förbättras.

Naturmiljö

Naturmiljön längs väg 19 på aktuell sträcka varierar stort i värde. Det skogsmosaiklandskap som finns mellan Bjärlöv och Hanaskog är varierat och ger goda livs- och spridningsförutsättningar för både växter och djur och flera naturvärden är identifierade, varav det högsta naturvärdet är identifierat i Kviinge backe, öster om Hanaskog. Vidare finns det storskalig jordbruksdrift mellan Hanaskog och Knislinge samt norr om Knislinge, där få naturvärden är identifierade. De naturvärdena som dock är identifierade inom dessa områden, är desto viktigare som spridningsvägar och livsmiljöer för arter och organismer såväl som för större djur. De högsta naturvärdena är identifierade i de två Natura 2000-områdena, Matsalycke och Mannagården, i den norra delen av aktuell vägsträcka. Matsalycke är även Naturreservat. Anledningen till de höga värdena är framförallt förekomsten av rödlistade och hotade arter och de gynnsamma förhållanden för dessa arter som skapats här av lång kontinuitet och hävd.

Då det i nollalternativet inte förutsätts några förändringar av vägen bedöms naturvärdena längs sträckan vara oförändrad i nollalternativet. Den beräknade trafikökningen gör dock att viltolyckor bedöms öka.

I vägplaneförslaget tas framförallt mark i anspråk där vägen går i ny sträcka, detta påverkar naturvärden i skogsmosaiklandskapet mellan Bjärlöv och Hanaskog. Ädellövskog, mindre våtmarker och stenmurar, både biotopskyddade och de som faller utanför det generella biotopskyddet går förlorade och spridningsvägar försvagas, vilket ger negativa konsekvenser. De naturvärden som ändå finns kvar bedöms kunna möta upp det behov av livsmiljöer och spridningsvägar som finns hos områdets djur- och växtliv. Där vägen breddas i befintlig sträckning innebär vägplaneförslaget att mark tas i anspråk längs med vägen, vilket inte påverkar naturmiljön i samma grad, framförallt är det jordbruksmark som förloras här, vilken inte innehar några identifierade naturvärden. På dessa sträckor görs även mindre intrång i strandskyddade områden, vid Almaån, Olingeån och Helge å. Där den befintliga vägen går igenom de två Natura 2000-områdena har vägplaneförslaget sökt göra minsta möjliga intrång. Vägens bredd, räcken och diken har anpassats för att minimera intrången i de träd som identifierats som värdefulla. Genom Mannagården görs inga förändringar på vägens utbredning. Genom att placera faunastängsel längs hela vägsträckan, fränsett sträckorna inom bebyggt område, bedöms risken för ökade viltolyckor att minska. Faunastängslet kan dock öka barriäreffekten för viltet i området. För att minska barriärerna har flera faunapassager i olika storlekar föreslagits längs vägsträckan, från passager för groddjur och utter till passager för älg.

Markföroreningar

Längs sträckan har markföroreningar identifierats i den gamla banvallen, i befintlig asfalt på vägen och i vägdikesmassor längs vägen.

I nollalternativet kommer dessa föroreningar ligga kvar i marken och en liten risk för att dessa ska spridas och exponeras har identifierats.

I vägplaneförslaget kommer dessa massor och föroreningar att tas bort från marken, genom säkra åtgärder. Det kommer innebära färre föroreningar i markerna i vägplaneförslaget vilket är positivt för människor och djurs hälsa både på lång och kort sikt.

Vattenmiljö

Den södra delen av vägsträckan ligger inom Kristianstadsslättens grundvattenförekomst som är en av de största vattenförekomsterna i nordn. Den försörjer Kristianstad och Bromölla kommuner med dricksvatten och är mycket skyddsvärd. Ytterligare grundvattenförekomster med tillhörande vattenskyddsområde ligger längs sträckan, vid Beateberg, i Knislinge samhälle samt i Broby, men dessa är inte aktiva. De tre största ytvattnen längs sträckan, Almaån, Olingeån och Helge å är samtliga mycket värdefulla, för sina höga biotopvärden och som spridningsvägar för hotade arter till exempel tjockskalig målarmussla och utter.

Vattenskyddet längs sträckan är i nuläget undermåligt och vid en eventuell trafikolycka kan grundvattnet så väl som ytvattnen påverkas negativt. Detta kan medföra stora saneringsinsatser och risk för att livsmiljöer för skyddsvärda djur påverkas eller att färskvattenkälla behöver tas ur bruk på obestämd tid.

I vägplaneförslaget föreslås åtgärder för att förbättra vattenskyddet längs sträckan genom diken som kan samla upp och fördröja vägdagvatten och räcken som ska minska de negativa konsekvenserna vid en eventuell trafikolycka med farligt gods. Det ska även finnas avstängningsmöjligheter i dikena för att minimera spridning av farligt avfall vid en eventuell trafikolycka och kantsten som leder bort vägdagvatten från broarna över Almaån och Olingeån. Med dessa åtgärder bedöms kvaliteten på yt- och grundvattnet längs sträckan behållas och riskerna för negativa konsekvenser minska.

Jord- och skogsbruk

Det är övervägande jordbruksmark med höga värden längs vägsträckan. Bjärlöv omges av jordbruksmark med klass 7, på en 10-gradig skala, varav klass 8–10 endast återfinns i Skåne. Efter Bjärlöv och upp till Hanaskog tar ett skogsmosaiklandskap vid, som delvis består av produktionsskog med hög bonitet. Norr om Hanaskog övergår landskapet återigen i storskalig jordbruksdrift, med jordbruksklass 5–7, vilken sedan fortsätter längs Helge å och upp till Broby.

Eftersom inga åtgärder antas ske i nollalternativet har inga förändringar av jord- och skogsbruksmarken förväntats ske.

I vägplaneförslaget är det framförallt där vägen går ny sträckning som negativa konsekvenser kommer uppstå, och då på skogsbruket genom arealbortfall. På övriga sträckor där vägen endast breddas gör vägplaneförslaget endast intrång i kanterna på jordbruksmarken. Då jordbruksenheter är stora längs vägen bedöms intrånget inte påverka dem i sin helhet. Där anslutningsvägar behöver stängas ut mot väg 19 ska nya anläggas, varför tillgängligheten till jord- och skogsbruksområdena inte bedöms förändras nämnvärt.

Miljöpåverkan under byggtiden

Föreslagna åtgärder har givits för att minska effekter och konsekvenser på miljön längs sträckan i byggskedet. De föreslagna åtgärderna ställer krav och rekommendationer för hur massor ska hanteras och vart de får läggas upp längs med sträckan, hur vatten ska hållas undan från byggarbetsplatsen vid pålning och brobygge, vid vilka tidpunkter åtgärder får utföras med hänsyn till naturvärden med mera.

Genom att vidta dessa åtgärder bedöms negativa konsekvenser under byggtiden minimeras och i många fall undvikas.

Samlad bedömning

En samlad bedömning av samtliga miljöaspekter har gjorts genom att visa på medelkonsekvensen och den högsta konsekvensen av respektive miljöaspekt.

Vägplaneförslaget ger sammanfattningsvis både fler negativa och positiva konsekvenser än nollalternativet. De negativa konsekvenserna handlar om fragmentering av landskapet och stadsbilden/kulturmiljön i samhällena, detta på grund av bullerskyddsskärmar som i sig medför positiva konsekvenser för ljudmiljön och i förlängningen för människors hälsa och välbefinnande.

Natur- och markförluster påverkar generellt den biologiska mångfalden och biotoperna i närheten av vägen negativt, med negativa konsekvenser som följd. Men det förbättrade omhändertagandet av vägdagvattnet, gör att inte bara vattenmiljöerna utan även naturmiljön och den produktiva jord- och skogsmarken skonas från föroreningar. Vägdagvattnet är något som påverkar vatten, natur och produktionsmark kontinuerligt, medan det kan antas att rubbningen i natur och produktionsmark som sker av intrången under byggskedet successivt stabiliseras och att nya biotoper och ekologiska samband kan skapas på sikt. Detsamma gäller för de negativa konsekvenser som markföroreningar kan generera om de består i marken, som i nollalternativet, jämfört med om de tas bort på ett säkert sätt, som i vägplaneförslaget.

Sammantaget gör detta att vägplaneförslagets positiva effekter på miljön är större än de negativa effekterna som bedöms i vägplaneförslaget så väl som i nollalternativet.

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	9
BILAGOR.....	10
1. INLEDNING.....	11
1.1 <i>Bakgrund och problemställning</i>	<i>11</i>
1.2 <i>Aktualitet.....</i>	<i>12</i>
1.3 <i>Tidigare utredningar och beslut</i>	<i>13</i>
1.4 <i>Lagstiftning</i>	<i>13</i>
2. METOD OCH AVGRÄNSNING	17
2.1 <i>Bedömningsgrunder</i>	<i>17</i>
2.2 <i>Metodbeskrivning konsekvensbedömning</i>	<i>17</i>
2.3 <i>Avgränsningar</i>	<i>19</i>
3. ALTERNATIV	21
3.1 <i>Vägplaneförslaget</i>	<i>21</i>
3.2 <i>Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ</i>	<i>25</i>
3.3 <i>Nollalternativ.....</i>	<i>27</i>
4. GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR	28
4.1 <i>Nuvarande förhållanden</i>	<i>28</i>
4.2 <i>Gällande planer</i>	<i>28</i>
5. STADS- & LANDSKAPSBILD	30
5.1 <i>Förutsättningar</i>	<i>30</i>
5.2 <i>Inarbetade åtgärder.....</i>	<i>36</i>
5.3 <i>Effekter och konsekvenser.....</i>	<i>36</i>
5.4 <i>Föreslagna åtgärder.....</i>	<i>40</i>
6. KULTURMILJÖ	42
6.1 <i>Förutsättningar</i>	<i>42</i>
6.2 <i>Inarbetade åtgärder.....</i>	<i>52</i>
6.3 <i>Effekter och konsekvenser.....</i>	<i>52</i>
6.4 <i>Föreslagna åtgärder.....</i>	<i>57</i>
7. LJUDMILJÖ & HÄLSA	58
7.1 <i>Förutsättningar</i>	<i>59</i>
7.2 <i>Inarbetade åtgärder.....</i>	<i>63</i>
7.3 <i>Effekter och konsekvenser.....</i>	<i>63</i>
8. REKREATION OCH FRILUFTSLIV	73
8.1 <i>Förutsättningar</i>	<i>73</i>
8.2 <i>Inarbetade åtgärder.....</i>	<i>77</i>
8.3 <i>Effekter och konsekvenser.....</i>	<i>78</i>
8.4 <i>Föreslagna åtgärder.....</i>	<i>82</i>
9. NATURMILJÖ.....	83
9.1 <i>Förutsättningar</i>	<i>83</i>
9.2 <i>Inarbetade åtgärder.....</i>	<i>98</i>
9.3 <i>Effekter och konsekvenser.....</i>	<i>102</i>
9.4 <i>Föreslagna åtgärder.....</i>	<i>113</i>

10. MARKFÖRORENINGAR.....	115
10.1 Förutsättningar	115
10.2 Effekter och konsekvenser.....	119
10.3 Föreslagna åtgärder.....	122
11. VATTENMILJÖ	123
11.1 Förutsättningar	123
11.2 Inarbetade åtgärder.....	131
11.3 Effekter och konsekvenser.....	133
11.4 Föreslagna åtgärder.....	140
12. JORD- & SKOGSBRUKSMARK	142
12.1 Förutsättningar	142
12.2 Inarbetade åtgärder.....	146
12.3 Effekter och konsekvenser.....	147
12.4 Föreslagna åtgärder.....	150
13. MILJÖPÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN.....	151
13.1 Förutsättningar	151
13.2 Föreslagna åtgärder.....	152
14. SAMLAD BEDÖMNING	155
14.1 Konsekvenser per miljöaspekt	155
14.2 Miljökvalitetsnormer	160
14.3 Miljömål	160
15. SAMRÅD	163
16. FORTSATT ARBETE	164
16.1 Tillstånd och dispenser	164
16.2 Miljöstyrning och uppföljning.....	165
16.3 Särskilda utredningar eller utformningsprinciper	166
KÄLLOR.....	167

BILAGOR

Bilaga 1 Bullertabell

Bilaga 2 Revideringsprotokoll, MKB

1. INLEDNING

Denna miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tillhör vägplan för väg 19, delen Bjärlöv – Broby. Väg 19 har varit föremål för utredning under lång tid. I detta kapitel presenteras en kort bakgrund till varför projektet har kommit till stånd, problem längs sträckan samt vägplanens ändamål och projektmål.

1.1 Bakgrund och problemställning

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Väg 19 sträcker sig från Ystad i söder till Östanå i norr, där vägen ansluter till väg 23. Den är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Vägen är även utpekad som primär transportled för farligt gods.



Figur 1: Väg 19 genom Skåne, på den nordligaste delen har väg 19 anslutit till väg 23. Figur hämtad från stråkstudien (Vägverket, 2007).

Region Skåne har pekat ut väg 19 som ett av åtta särskilt viktiga regionala stråk för trafikförsörjningen och den regionala utvecklingen i Skåne (Region Skåne, 2014). Vägen är också av stor betydelse för lokaltrafik mellan orterna Broby, Knislinge, Hanaskog och Bjärlöv samt för regional trafik till dels Östra Göinge kommuns huvudort Broby och dels till den regionala centralorten Kristianstad. Kollektivtrafiken har under den senaste 10-årsperioden ökat kraftigt. Den har successivt byggts ut med flera expressbusslinjer och täta avgångar med regionalbussar. Inpendlingen till Kristianstad från Östra Göinge kommun är stor. En utbyggnad av vägen är av stor betydelse för Östra Göinge kommun, som saknar järnväg.

Problem och brister

Den aktuella vägsträckan mellan Bjärlöv och Broby har till stora delar brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är generellt låg med smal vägbana utan mötesseparering och med en linjeföring och profil som ger dåliga siktförhållanden. Befintlig vägbredd varierar mellan 6,6 och 14 m. Huvuddelen av sträckan, ca 70 %, har en vägbredd på mindre än 9 m. Det finns många korsande vägar och utfarter, inte minst i de samhällen som passerar och på sträckor med mycket randbebyggelse. Vägen passerar genom Bössebacken och Knislinge tätort på kanten till Hanaskog, vilket medför betydande buller- och barriäreffekter. En stor del av olyckorna längs med sträckan är viltolyckor, särskilt på sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog.

Ändamål

Projektets ändamål är att främja och möjliggöra framtida utveckling av vägens två huvudfunktioner:

1. Förbindelse för långväga transporter mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne, Österlen och även Polen via hamnen i Ystad.
2. Ryggrad för samhällena längs vägen, som förmedlar kollektivtrafik, pendlingstrafik, jordbrukstransporter och transporter till verksamheter i närområdet.

För regionen innebär en utveckling av väg 19 att arbetsmarknadsregionen för nordöstra Skåne kan utvidgas vilket främjar etablering av såväl bostäder som verksamheter här. I tidigare utredningar har minskade restider, tillräcklig kapacitet och framkomlighet för godstrafik samt ökad kollektivtrafikandel pekats ut som nyckelfrågor.

Projekt mål

Målet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen. Den önskade standarden "målstandarden" på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och omkörningsmöjlighet på runt 30% av sträckan. Målstandarden har uppdaterats under projektets framdrift till att också innefatta faunastängsel längs hela vägsträckan. Avsteg från målstandarden görs förbi Hanaskog, genom Knislinge samt genom Natura 2000-områdena Matsalycke och Mannagården.

För att uppnå projektets ändamål samtidigt som vägens nytta för trafiken inte ska överskrida dess olägenheter har Trafikverket satt upp följande projektmål:

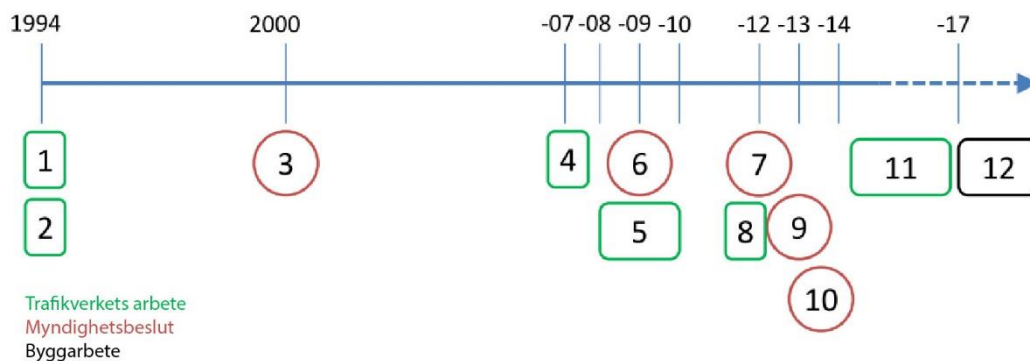
- Ökad framkomlighet
- Ökad trafiksäkerhet
- Minskade barriäreffekter
- Minskad störning för boende utmed vägen
- Förkortad restid jämfört med nuläget

1.2 Aktualitet

I Trafikverkets investeringsplan för åren 2014–2025 föreslås att hela projektet Bjärlöv – Broby, byggs ut under åren 2017–2019 inkl. satsning på Superbuss. Denna planering har

nu reviderats till 2019–2021. Den utbyggda vägen förväntas vara i bruk under överskådlig tid framåt.

1.3 Tidigare utredningar och beslut



1. Förstudie 1994
2. Vägutredning 1994
3. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2000
4. Stråkstudie, stråk 19 version 0.93, 2007
5. Vägutredning 2008–2010
6. MKB tillhörande vägutredningen godkänd 2009
7. Länsstyrelsens yttrande om vägutredningen 2012
8. Åtgärdsvalsstudie 2012
9. Förändrad planlagstiftning 2013-01-01
10. Trafikverkets ställningstagande 2013-11-29
11. Föreliggande vägplan 2014-
12. Preliminär byggtid 2020–2022

1.4 Lagstiftning

1.4.1 Väglagen

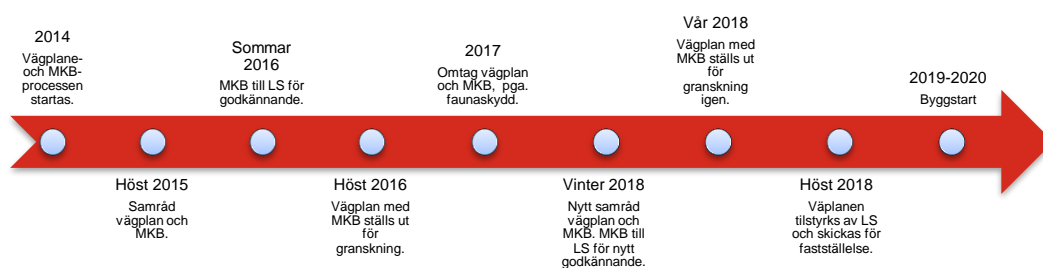
Väglagen reglerar hur planeringen av vägar ska genomföras. Enligt denna ska en vägplan upprättas vid anläggande av ny väg eller ombyggnad av väg. Projektet omfattas av planläggningstyp 4, enligt Trafikverkets planläggningsprocess. Processen för aktuell planläggningstyp redovisas i bilden nedan.

VÄGPLAN			
Samrådsunderlag Skickas till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan (BMP).	Samrådshandling Vägplanen utformas. MKB tas fram om länsstyrelsen beslutat om BMP.	Gransknings-handling Planförslaget ställs ut för granskning.	Fastställelse-handling Planen skickas för fastställelse på Trafikverket.

Figur 1. Planläggningsprocessen med vägplanens olika status. MKB tas fram i samband med vägplanens samrådshandling.

Om projektet riskerar innebära betydande miljöpåverkan, vilket detta projekt gör, ska vägplanen innefatta en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som skall godkännas av

länsstyrelsen innan vägplanen kan fastställas. Länsstyrelsen tar beslut om godkännande av MKB i slutet av skedet ”Samrådshandling”. En MKB ska upprättas enligt kraven i miljöbalkens 6:e kapitel. Syftet med en MKB är att möjliggöra en samlad bedömning av projektets effekter på människors hälsa och på miljön. Arbetet med att ta fram en MKB utgör inte enbart det enskilda dokumentet utan även processen fram till den färdiga handlingen. Under arbetet hålls projekteringsmöten mellan Trafikverket och konsulten. Det finns möjlighet för intressenter i form av myndigheter, organisationer, föreningar och privatpersoner att lämna synpunkter på vägplanen under de skeden som kallas ”samråd” och ”utställelse för granskning”, se figuren nedan. Allt som framkommer under MKB-processen påverkar innehållet i MKB. Planen fastställs slutligen av Trafikverket efter att länsstyrelsen tillstyrkt Vägplanen. Innehållet i MKB samt resultat av samråd och yttranden skall beaktas då vägplanen fastställs.



Figur 2: Tidslinje för Vägplan med tillhörande MKB fram till byggstart. Länsstyrelsen förkortat LS.

1.4.2 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Hänsynsreglerna i Miljöbalken, MB, kap. 2, är grundläggande för strävan mot ett ekologiskt hållbart samhälle. Vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa skall de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål. Enligt 1 § (Bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Genom att Trafikverkets planläggningsprocess har följts och vägåtgärderna bedömts ur miljösynpunkt samt att synpunkter tagits igenom ett samrådsförfarande har 2, 3, 6 och 7 §§ i kap.2 MB (kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen) beaktats. Vidare gör Trafikverkets interna granskningar samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader att kunskapskravet uppfylls.

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenaden för vägbygget att ställa krav på val av produkter såsom användning och hantering av kemiska produkter samt på materialanvändning, vilket följer produktvalsprincipen och hushållnings- och kretsloppsprinciperna (4 och 5 §§). Trafikverket kommer att ha ansvar för de åtgärder de genomför och måste därmed ta hänsyn till 8 § (ansvar för skadad miljö).

1.4.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, MKN, har fastställts av regeringen inom ett antal områden för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. De kan gälla hela landet eller för ett begränsat geografiskt område. Normerna är styrmedel för att på sikt uppnå miljömålen och de flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU.

Miljökvalitetsnormerna finns reglerade i miljöbalkens 5:e kapitel. Förordningarna kan i sin tur vara preciserade i myndighetsföreskrifter. Enligt miljöbalkens 6 kap 7 § 2

punkten ska en miljökonsekvensbeskrivning beskriva hur projektet medverkar till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap följs.

I Tabell 1 görs en genomgång av vilka miljökvalitetsnormer som antas beröras eller inte av de aktuella vägbyggnadsåtgärderna. Hur MKN påverkas i detta projekt redogörs för i kapitel 14 Samlad bedömning.

Tabell 1 Bedömning av vilka miljökvalitetsnormer (MKN) som berörs av aktuellt projekt.

Miljökvalitetsnormer (löpnr., benämning)	Bedömning
SFS 2010:1341 Havsmiljöförordning. Förordningen syftar till att upprätthålla eller nå en god miljöstatus i havsmiljön.	Aktuellt projekt berör inte havsmiljön
<u>SFS 2010:477</u> Luftkvalitetsförordning	Aktuellt projekt berör inte luftkvaliteten på nivåer som kan komma i konflikt med gällande gränsvärden.
<u>SFS 2008:218</u> Badvattenförordning (med tillhörande föreskrifter)	Aktuellt projekt orsakar inte påverkan på badvattens kvalitet.
<u>SFS 2004:675</u> Förordning om omgivningsbuller	Förordningen avser kommuners och väghållares ansvar för kartläggning av buller. Aktuellt projekt är beräknat att ha en årsdygnstrafik över 3 miljoner fordon/år och omfattas av förordningen.
<u>SFS 2004:660</u> Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön med tillhörande föreskrifter	Aktuellt projekt berör yt- och grundvattenförekomster.
<u>SFS 2003:65</u> Förordning om nationella utsläppstak för luftföroreningar	Avser Sveriges rapportering av CO ₂ -utsläpp. Ej relevant för enskilt projekt.
<u>SFS 2001:554</u> Förordning om miljö-kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.	Aktuellt projekt berör inte fisk- eller musselvatten.

1.4.4 Skyddade områden

Riksintressen

Geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan, enligt miljöbalkens 3–4 kap. pekats ut som områden av riksintresse av respektive ansvarig central myndighet. Det kan exempelvis vara områden med naturvärden eller kulturmiljövärden som är så ovanliga att de gör områdena viktiga för hela landet. Vid planering och prövning enligt en rad lagar ska dessa områden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem. I denna MKB förekommer, förutom väg 19 som är riksintresse för kommunikationer, även riksintressen för naturvård och kulturmiljövård.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk inom EU som verkar för att skydda och bevara den biologiska mångfalden. Natura 2000-områden är skyddade enl. 4 och 7 kap. miljöbalken. Det finns särskilda bevarandeplaner för varje Natura 2000-område som beskriver områdets naturvärden, bevarandemål, hotbilder och behov av bevarandeåtgärder.

Naturresevat

Naturresevat bildas enligt 7 kap 4§ miljöbalken när det huvudsakliga skyddsmotivet är höga naturvärden, värdefulla områden för friluftslivet m.m. Både länsstyrelser och kommuner kan bilda naturresevat och naturresevaten är skyddade i enlighet med fastställda beslut och skötselplaner.

Fornlämningar och Fornminnesregistret

Fornminnesregistret förvaltas av Riksantikvarieämbetet och innehåller information om fasta fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar. Fornminnesregistret uppdateras löpande. Fasta fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. Kulturminneslagen. Så kallade Övriga kulturhistoriska lämningar har inte detta lagskydd. Det är länsstyrelsen som, från fall till fall, avgör om en lämning är fast fornlämning eller inte. Fornminnesregistret i digital form kallas FMIS (Fornminnesinformationssystem).

2. METOD OCH AVGRÄNSNING

De bedömningar som görs för miljöaspekterna i denna MKB använder begreppen *värde*, *effekt och konsekvens*. I MKB har strävan varit att kartlägga vägplanens påverkan på miljön i termen konsekvens. Målsättning för MKB är att skapa en tydlighet och transparens när det gäller att förstå bedömningar av värde och effekt samt att skapa en tydlig jämförbarhet mellan nollalternativ och vägplaneförslag.

2.1 Bedömningsgrunder

Som underlag för analysen av projektets konsekvenser görs en värdering av delområdets värden. Bedömningsgrunder utgör underlag för värderingen. Under respektive miljöaspekt beskrivs bedömningsgrunder i form av förutsättningar, t.ex.:

- lagar, normer och riktvärden
- miljömål
- skyddade områden, t.ex. riksintressen
- kommunala och regionala planer och program
- områdets specifika kvaliteter

Underlagsrapporter och utredningar är också bedömningsgrundande.

2.2 Metodbeskrivning konsekvensbedömning

Värdebedömning

Objekt och områden som har ett värde och som berörs av vägplaneförslaget identifieras. Objekten och områdena delas in i enhetliga delområden så att ett värde kan sättas på hela delområdet. En värdeskala med beskrivning finns för respektive miljöaspekt. Värderingen har gjorts med klasserna: lågt, lågt-måttligt, måttligt, måttligt-högt och högt värde. Generellt är höga värden nationellt intressanta, måttliga värden regionalt intressanta medan lågt värde är av lokalt intresse.

Det är viktigt att ta i beaktning att denna värdeskala gör att stegen har stort omfång och att mindre skillnader inte alltid framgår. Därför är det viktigt att tänka på att det är de beskrivande texterna för varje delområde som utgör värdena.

Inarbetade åtgärder

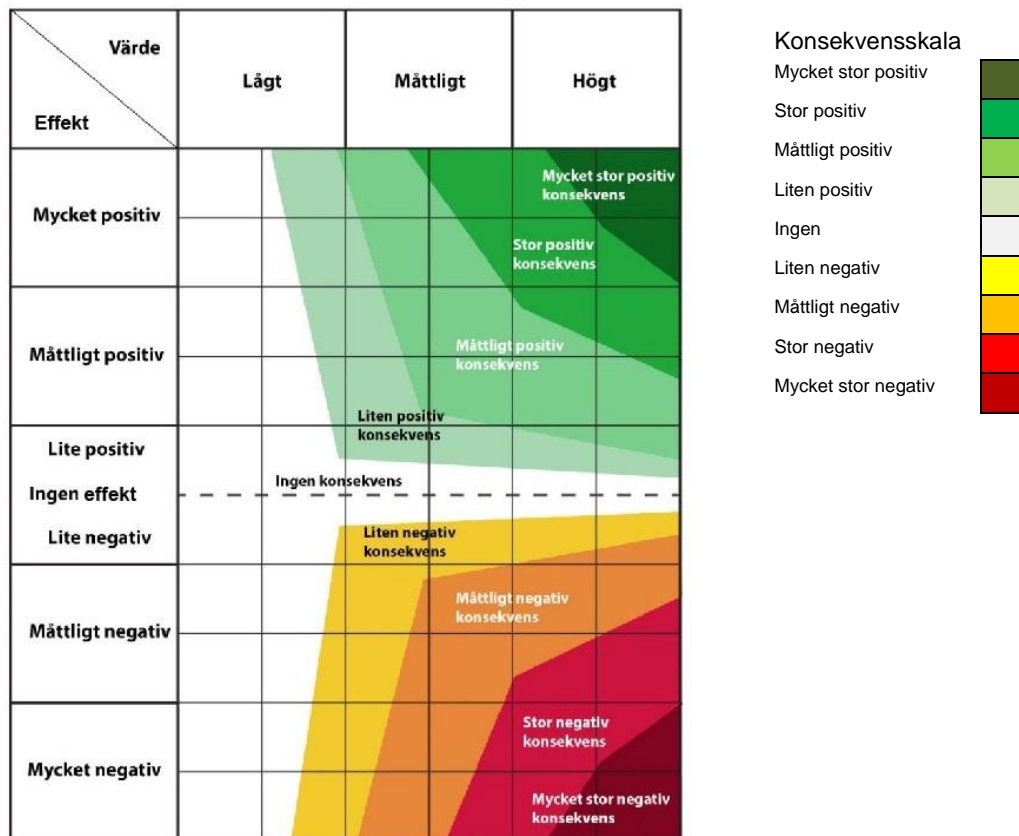
Efter värdebedömningen beskrivs de åtgärder som ska arbetas in i vägplaneförslaget för att minska vägprojektets negativa effekter på värdena. Dessa åtgärder redovisas på handlingarna som fastställs.

Effektbedömning

Därefter görs en beskrivning och bedömning av vilken påverkan som projektet antas medföra för respektive delområde och hur stor omfattningen av denna påverkan blir. Detta utgör vägplaneförslagets effekt på miljöaspekterna. Nollalternativet bedöms i förhållande till nuläget och vägplaneförslaget bedöms i förhållande till nollalternativet. Båda alternativens effekter redovisas. Effekten anges på skalan: mycket positiv - måttligt positiv - lite positiv - ingen - lite negativ - måttligt negativ - mycket negativ. En individuell bedömningskala presenteras för varje miljöaspekt.

Konsekvensbedömning

Storleken på konsekvensen erhålls genom en sammanvägning av värdet och effekten i respektive delområde. Om ett område med stort värde också bedöms få stora effekter innebär det stora konsekvenser medan en liten effekt på ett område med litet värde innebär små konsekvenser.



Figur 3 Konsekvensmatrix

Sammanvägd bedömning

En sammanvägd bedömning av miljökonsekvenserna för vägplaneförslaget jämfört med nollalternativet görs genom att titta på sammanställningen av konsekvens per miljöaspekt och alternativ. Varje miljöaspekt redovisas med två konsekvensfärger för att på så vis nyansera konsekvensbeskrivningen. Dels räknas en medelkonsekvens ut för hela miljöaspekten, det vill säga alla + och – räknats ihop och dels uppmärksammas de högsta konsekvenserna för miljöaspekterna. Där det förekommer två lika starka konsekvenser, positiv och negativ, redovisas båda för att visa på den stora skillnaden inom miljöaspekten.

Föreslagna åtgärder

Sist för respektive aspekt beskrivs vilka vidare åtgärder och/eller utredningar som ska vidtas för att motverka eller mildra negativa konsekvenser, det kan t.ex. vara tillståndsprövningar eller utformningsåtgärder under byggtiden. Föreslagna åtgärder är inte inarbetade i vägplanen och därför inte juridiskt bindande, vilken kan bero på att de är aktuella först i senare skeden, t.ex. den praktiska lösningen för schaktning i närheten av värdefulla träd, eller för att de ska göras i en annan del av vägplaneprocessen, t.ex.

tillståndsprövningar. De föreslagna åtgärderna är rekommenderade att göras och bör eftersträvas för att uppnå de konsekvenser som är bedömda att uppstå i denna MKB.

Samlad bedömning

I kapitel 14 Samlad bedömning sammanställs vägprojektets konsekvenser för miljön och människors hälsa. Den utgår ifrån den sammanvägda bedömningen med en medelkonsekvens och en högsta konsekvens för att nyansera konsekvensbedömningen. I den samlade bedömningen förs också ett resonemang kring eventuella kumulativa effekter, det vill säga samverkan mellan flera olika effekter som uppstår som en följd av projektet, till exempel bullereffekt och barriäreffekt.

Vidare redovisas en bedömning av i vilken utsträckning den färdiga trafikanläggningen uppfyller miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålen.

2.3 Avgränsningar

Avgränsning i tid

Befintliga förhållanden beräknas i första hand utifrån år 2015 med förbehållning för att om tidigare analyser och rapporter används, är det deras årtal på befintliga förhållanden som gäller. För bedömning av miljökonsekvenser av framtida trafiksituation används tidsprognosen 2040, vilket är cirka 20 år efter att vägen har öppnats för trafik.

Avgränsning av miljöaspekter

Omfattningen av en MKB ska enligt miljöbalken stå i proportion till projektets eller åtgärdens miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla de uppgifter som behövs för att beskriva direkta och indirekta effekter på hälsan och miljön.

I Länsstyrelsens beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (2000-03-03) nämns som motivering att projektet berör områden av riksintresse för kulturmiljövården och naturmiljövården, naturreservat, flera områden som ingår i länets natur- och kulturmiljövårdsprogram, liksom ett antal nyckelbiotoper och ängs- och hagmarksobjekt. Även strandskyddsbestämmelser och skyddsområden för kommunala vattentäkter.

I vägutredningens MKB gjordes en avgränsning av vilka miljökonsekvenser som skulle utredas, vilket beskrevs så här: "I denna MKB har stor vikt lagts vid beskrivningen av effekter på natur- och kulturmiljö, boendemiljöfrågor som buller och vibrationer samt markanvändning. Andra frågor som belyses är landskapsbild, rekreation och friluftsliv, luftföroreningar, barriäreffekter, trafiksäkerhet, trygghet, farligt gods, naturresurser och kommunala planer."

Länsstyrelsen inkom med ett yttrande på vägutredningen 2012 där de efterfrågade fler kriterier för den föreslagna målstandarderna på vägen, framförallt den föreslagna hastigheten 100 km/h längs hela sträckan. De efterfrågade även fler åtgärdsförslag för att minska viltolyckorna på sträckan. Detta ska tas i beaktande under det förestående arbetet med vägplanen.

Under arbetet med vägutredningen identifierades ett antal frågor som kräver särskild omsorg vid det fortsatta arbetet med vägplanen. De beskrivs även som "riktlinjer för fortsatt planering" i Trafikverkets ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ (2013-11-29). De områden och objekt som uppmärksammades var: rekreationsområdet söder om Hanaskog, natur- och kulturområdet Kviinge backe, Helge å med hänsyn till översvämningensrisk, biotopskyddade områden och objekt,

kulturminnen och fornlämningar generellt längs med sträckan, Almaån med hänsyn till skyddsvärda musslor och fisk, risken för grumling, Natura 2000-områden, Olingeån med hänsyn till passagemöjligheten för utter och smådjur, behov av bullerskydd med hänsyn till trafikantupplevelsen och utblickar generellt längs med sträckan, behov av viltstängsel och viltpassager generellt längs med sträckan, skyddsåtgärder för grundvatten med anledning av risk för infiltrering av skadliga ämnen.

Utifrån de hänsynsområden och riskaspekter som identifierats i beslutet om betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsen 2000), i Vägutredningen (Trafikverket 2009) samt i Ställningstagandet för fortsatt arbete (Trafikverket 2013) bedöms nedan redovisade miljöaspekter vara betydande för projektet, och kommer behandlas i föreliggande MKB.

Landskapsbild: Den nya vägen kommer generera ökade barriäreffekter längs hela sträckan och den kommer påverka upplevelsen av de landskap som den går igenom.

Naturmiljö: Den nya vägen går nära/inom Natura 2000-områden, naturreservat, naturvård, nyckelbiotoper, ängs- och hagmarksobjekt, strandskydd och viltstråk.

Kulturmiljö: Den nya vägen går nära/inom kulturminnen, fornlämningar, riksintresse kulturmiljövård och viktiga kulturhistoriska samband som Helge åsen.

Rekreation och friluftsliv: områden som används och är av betydelse för boende i samhällena längs sträckan kommer påverkas, delvis också Vanås.

Jord- och skogsbruksmark: Kan påverkas framförallt där väg går i ny sträckning.

Vatten: Vägen går nära/inom grundvattenförekomster och grundvattentäkter samt de värdefulla ytvattnen Helge å, Almaån och Olingeån.

Buller: Vägen genererar trafikbuller vilket påverkar samhällena och enstaka bebyggelse längs vägen, såväl som rekreationsområden och djurlivet.

Markföroreningar: Ombyggnad av vägen gör att föroreningar i mark kan påverkas.

Projektet väntas inte medföra någon betydande konsekvens för nedan presenterade miljöaspekter och dessa aspekter behandlas därmed inte vidare i MKB:n.

Luft: Luftföroreningar utreddes i vägutredningens MKB. Där skattades halten kvävedioxid och partiklar med hjälp av nomogram. Utifrån förutsättningarna att det är en väg som ligger öppet i landskapet och utifrån den mest trafikerade delen av sträckan med en trafikmängd på ca 8650 fordon per dygn, har halterna av såväl kvävedioxid som partiklar (PM10) skattats ligga långt under gällande miljö kvalitetsnormer. Inga betydande miljökonsekvenser gällande luft bedöms därför för projektet.

Vibrationer och stomljud: vibrationer utreddes i vägutredningens MKB.

Konsekvenserna av en ombyggnad av vägen i befintlig sträcka bedömdes då bli svagt positiva gällande vibrationer, detta tack vare en stabil grundläggning och en jämnare väg vilket leder till att mindre vibrationer genereras av trafiken.

Geografisk avgränsning, indelning i delområden

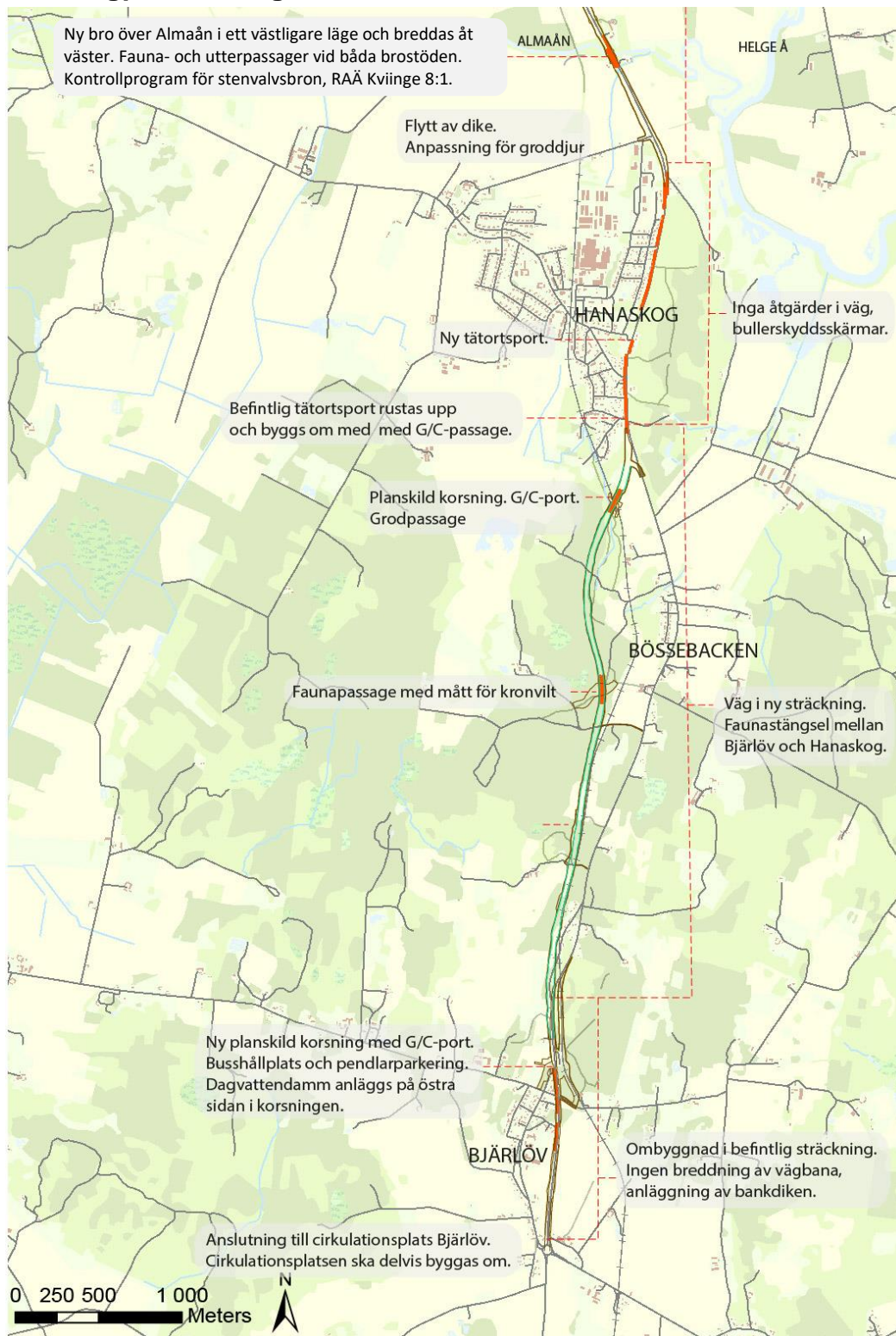
I MKB:n förekommer de geografiska begreppen vägområde och influensområde.

Vägområde: Den mark som tas i anspråk för väganordningen, enligt 2 och 3 §§ Väglagen. Förutom själva vägbanan ingår dike, slänt, säkerhetszon, bro/trumma, rastplats, parkeringsplats, busshållplats, gång- och cykelväg, bullerskydd, viltstängsel och anordning för att rena vägdagvatten med mera.

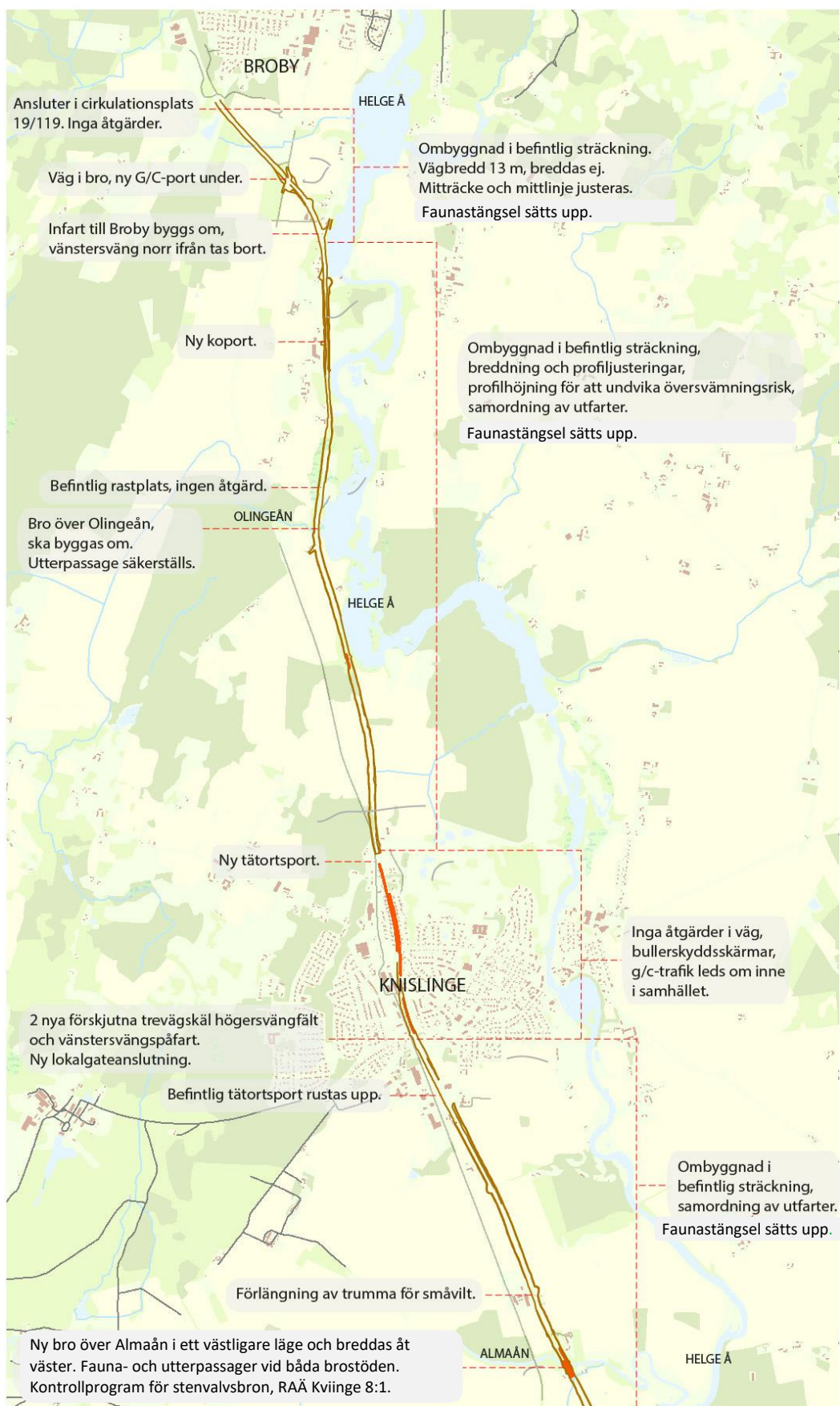
Influensområde: Influensområdet motsvarar det närliggande område som på ett eller annat sätt påverkas av föreslagna åtgärder. Det kan variera i storlek beroende på vilken enskild aspekt som studeras.

3. ALTERNATIV

3.1 Vägplaneförslaget



Figur 4: Översikt över vägplaneförslaget, södra delen Bjärlov - Almaån. I revidering av MKB:n har faunastängsel tillkommit längs hela sträckan med undantag för delen innan planskild korsning norr om Bjärlov, förbi Hanaskog samt genom Knislinge. En förändring är också ny bro över Almaån, i ny sträckning istället för i befintlig sträckning, samt faunapassager under ny bro.



Figur 5: Översikt över vägplaneförslaget, norra delen Almaån - Broby. I revidering av MKB:n har faunastängsel tillkommit längs hela sträckan med undantag för delen innan planskild korsning norr om Bjärlöv, förbi Hanaskog samt genom Knislinge. Tidigare föreslogs det endast där vägen går i ny sträckning. En förändring är också ny bro över Almaån, i ny sträckning stället för i befintlig sträckning, samt faunapassager under ny bro.

Målstandard är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcken, anpassad för 100 km/h och med en omkörningsandel på runt 30 %. Tätortsportar ska anläggas/byggas om vid entréerna till tätorterna för att markera lokal hastighetsbegränsning. Målstandard har uppdaterats under projektets framdrift till att också innefatta faunastängsel längs hela vägsträckan, utom genom tätorterna.

Vägplaneförslaget är totalt cirka 16 kilometer långt. Det innefattar både byggande av väg i ny sträckning, cirka 3 kilometer, och ombyggnad av väg i befintlig sträckning. Vägen föreslås på vissa delar breddas från 6–7 m upp till 13,5 m. På vissa delar finns redan tillräcklig bredd för att klara målstandarderna.

Bjälöv

Vägplaneförslaget går i befintlig sträckning från cirkulationsplatsen vid väg 19/118 till strax söder om järnvägsviadukten norr om Bjälöv. I cirkulationsplatsen föreslås en mindre justering för att förbättra framkomligheten för bussarna. Bullerskyddsskärmar föreslås för närliggande bostadshus i Bjälöv. Vägen är på denna sträcka idag 13 meter bred och har god standard på linjeföringen (Trafikverket, Vägutredningens MKB, 2009). Den befintliga bredden kan användas för att bygga om avsnittet till 2 + 1-väg med mitträcke och med skyltad hastighet 100 km/h. Fyrvägskorsningen 19/2044 mot Övarp samt den enskilda vägen mot Fridarp behöver göras mer trafiksäker. Här finns också ett behov av en planskild gång- och cykelpassage till busshållplatser och Bjärlövs idrottsplats. En ny planskild korsning har inte bedömts vara möjlig att bygga i det befintliga läget utan korsningen har flyttats något norrut i vägplaneförslaget. Där föreslås också en ny hållplats anpassad till superbusskonceptet. Ombyggnad av väg 2044 och enskild väg krävs för att ansluta till ny planskild korsning.



Figur 6: Cirkulationsplatsen vid Bjälöv där vägplaneförslaget börjar. Cirkulationsplatsen ska breddas.

Ny sträckning Bjälöv - Hanaskog

Vid järnvägsviadukten föreslås vägen vika av i ny sträckning och den följer till en början banvallen tillhörande den gamla järnvägen som är tagen ur drift. Järnvägsviadukten kommer rivas. Därefter går vägplaneförslaget något västerut och den gamla järnvägen håller ut åt öster. Längs sträckan föreslås en faunapassage att anläggas, kombinerat med en passage för enskild väg och friluftslivet. Strax söder om Hanaskog samhälle passerar

den nya vägen banvallen innan vägen ansluter till befintlig vägsträckning i Hanaskog. Vid banvallen föreslås en planskild gång- och cykelpassage som ska binda samman Hanaskog med rekreationsområdet. Den nya sträckningen föreslås förses med faunastängsel för att minska viltolyckorna.

Befintlig väg 19 igenom Bössebacken kommer fungera som lokal väg för i första hand de boende längs sträckan. Vägen ger också möjlighet för gång- och cykeltrafik samt långsamgående fordon att undvika den nya mitträckesseparerade vägen. Med väg 19 i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog är det enligt Skånetrafiken troligt att både Skåneexpressen 7 och linje 545 trafikerar den nya vägen.

Hanaskog

Igenom Hanaskog föreslås avsteg från målstandarden, lägre hastighet och inget mitträcke. Den nuvarande vägbredden på 7 meter behålls för att inte orsaka intrång i Kviinge backe som sträcker ut sig öster om vägen och som har höga natur- och kulturvärden. För gång- och cykeltrafiken föreslås en säker passage över vägen i anslutning till tätortsporten i södra Hanaskog. Tätortsport anläggs även i den norra entrén till samhället. Bullerskyddsåtgärder vidtas.

Hanaskog - Knislinge

Norr om Hanaskog finns goda möjligheter att bygga om befintlig väg till målstandarden. Sträckan har relativt få anslutningar, få närliggande bostäder och till största delen bra standard avseende linjeföringen. Sträckan föreslås förses med faunastängsel för att minska viltolyckorna. Vid passagen av Almaån föreslås en ny bro byggas och profilen förbättras. Den nya bron är placerad cirka 10 meter väster om befintlig bro vilket påverkar linjeföringen på en sträcka av cirka 400 meter norr och söder om broläget. Särskild hänsyn behöver tas ur naturvårdssynpunkt. Vägplaneförslaget föreslås också ta hänsyn till den äldre stenvalvsbron så att denna inte påverkas av projektet.

Järnvägstrafiken Hanaskog – Knislinge – Broby är nedlagd och den gamla banvallen har byggts om till cykelväg. På delen mellan Hanaskog och Knislinge är den belagd och försedd med belysning, vilket gör att behovet av att gå och cykla längs väg 19 nästan är obefintligt.

Knislinge

I den södra infarten till Knislinge byggs två förskjutna trevägskäl. Genom Knislinge föreslås, likt i Hanaskog, avsteg från målstandarden med lägre hastighet, ingen breddning och inget mitträcke. Utformningen av befintliga broar, Hässleholmsvägen (väg 2050) och gång- och cykelväg behålls. Bullerskyddsåtgärder föreslås längs med befintlig bebyggelse genom Knislinge. Cykelmöjlighet förläggs på parallellgator inne i samhället. Tätortsport anläggs vid den södra och den norra infarten. Passagemöjlighet för gång- och cykeltrafik görs i den norra delen av samhället. I den norra delen av samhället, där hastigheten fortfarande är 60–80 km/h föreslås även en faunapassage i plan.

Knislinge - Broby

Norr om Knislinge finns goda möjligheter att bygga om befintlig väg till målstandarden. Sträckan har relativt få anslutningar och få närliggande bostäder. Vägen är idag 7 m bred och behöver därför breddas. Både kurvor och svackor eller krön justeras i samband med breddningen. På en del av sträckan går vägen intill Helge å och det finns behov att profiljustera sträckan för att minska översvämningsrisken. Väg 19 går över Olingeån

som idag är förlagd i två större trummor under vägen. Trummorna ska ersättas med en brokonstruktion i samma läge som de befintliga trummorna. På sträckan finns ett knappt 10-tal infarter till gårdar och hus främst väster om vägen. Antalet anslutningar är föreslaget att minskas och utfarterna samordnas. Sträckan föreslås förses med faunastängsel för att minska viltolyckorna.

Vid den befintliga rastplatsen Anilla föreslås infarten till rastplatsen breddas och ett separat vänstersvängfält föreslås för trafik norrifrån. Anslutningen behöver delvis göras om för att möta de profiljusteringar som föreslås i vägplaneförslaget.

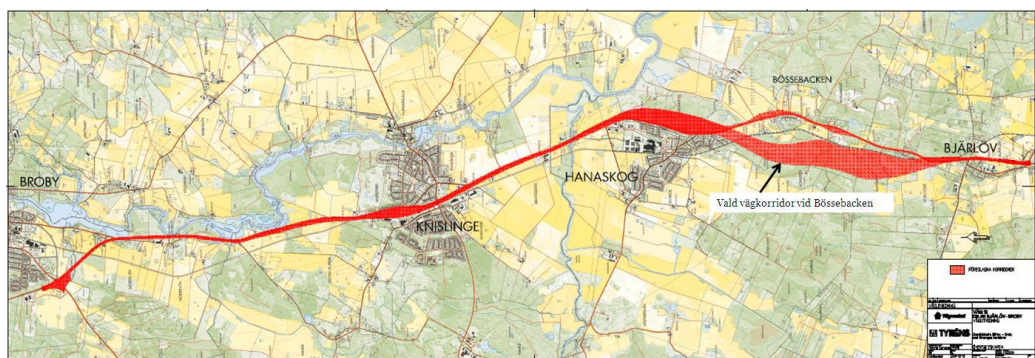
Särskilda hänsynstaganden görs i läget där befintlig väg 19 går igenom Natura 2000-området, tillika naturreservatet, Matsalycke. En 1+1-väg med minimal breddning och profiljustering föreslås för att minska intrång men ändå klara målstandarderna. Väggräcke och stödmur föreslås för att minimera påverkan på de värdefulla träderna i området. Den gamla parkeringsfickan norr om Matsalycke rivs då den idag inte uppfyller säkerhetskraven.

På sista biten innan cirkulationsplatsen 19/119 vid Broby, där vägplaneförslaget slutar, är befintlig väg redan 13 m bred och försedd med mitträcke (1+1-körfält). Vägen föreslås inte byggas om på denna del. Den gamla banvallen mellan Knislinge och Broby har tidigare byggts om till en gång- och cykelväg. Den passerar väg 19 på sträckan där det idag finns ett befintligt mitträcke och 1+1 körfält och passagen är utformad med sidoförskjutet räcke. Denna passage ska byggas om till en planskild korsning där gång- och cykelvägen ska ledas under väg 19.

3.2 Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ

I tidigare utredningar har ett stort antal alternativ i ny sträckning studerats. I Trafikverkets beslutsdokument efter genomförd vägutredning (Trafikverket, 2013) redovisas motiv för bortval av flertalet av dessa alternativ. Den vägkorridor som slutligen valdes att utreda vidare är samlad kring befintlig väg 19 från Hanaskog och norrut. Söder om Hanaskog valdes den västra vägkorridoren, väster om väg 19.

I beslutsdokumentet visades även en alternativ korridor genom Hanaskog, med väg i ny sträckning öster om Hanaskog, genom det som kallas Kviinge backe, men denna korridor har senare förkastats. Kviinge backe är av riksintresse för kulturvården, innehåller flera fornlämningar och har klassats med stora naturvärden enligt länsstyrelsens naturvårdsprogram.



Figur 7: Alternativa korridorer med den valda utpekad.

För delen Bjärlöv-Hanaskog har tre alternativa lokaliseringar studerats inom det nuvarande vägplanearbetet, dessa går att läsa mer om i Beslutsunderlag

Principutformning (Trafikverket, 2015c). Alternativ A och B inom vald vägkorridor samt nollplus som är en ombyggnad av befintlig väg till målstandard. Nedan beskrivs de olika alternativen samt motiven för bortval.

Nollplusalternativet: uppfyller projektmålen om ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och förkortad restid. Däremot uppfylls inte målen om minskad barriäreffekt, minskad bullereffekt och minskad störning från vägen, bullernivåerna i Bössebacken förväntas till exempel bli betydligt högre än idag och svåra att hantera om vägen går kvar i befintlig sträckning. Mellan Bjärlöv och Hanaskog krävs omfattande ombyggnad av vägen för att kunna nå målstandard på 100 km/h med mitträckesseparering och nollplusalternativet hade också inneburit fler enskilda vägar parallellt med väg 19. För landskapsparametrarna överväger negativa värderingar för ny vägsträcka, men inte heller nollplusalternativet ger några positiva effekter på landskapsparametrarna.

Alternativ A och B: Den positiva effekten på människors hälsa och säkerhet är till fördel för alternativen i ny sträckning och har tillmätts stor betydelse vid den sammanvägda värderingen. Baserat på att människors hälsa och säkerhet ges stor vikt vid värderingen av miljöaspekter dras slutsatsen att nybyggnadsalternativen sammantaget är bättre från miljösynpunkt än nollplusalternativet. Vid jämförelsen mellan utbyggnadsalternativen A och B sinsemellan är alternativ A mer fördelaktigt med hänsyn till värden som identifierats i naturinventeringen (Enviroplaning, 2014).

Alternativ A följer i stort topografins variationer i ett större perspektiv anpassat till vägens linjeval i plan där det småkulliga landskapet ger vägens sträckning en mjuk form. Alternativ A skapar dessutom mindre fragmentering än alternativ B, bland annat eftersom det inledningsvis sträcker sig längs den befintliga gamla banvallen. Ur geologisk/geoteknisk aspekt görs bedömningen att alternativ A passerar över färre avsnitt med kärr- och sankmarksområden än alternativ B, vilket gör att alternativ A har bättre byggnadstekniska förutsättningar.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang valdes både nollplusalternativet och alternativ B bort. Slutsatsen bygger på att stor vikt läggs vid trafikstörningssituationen och säkerheten vid ett drygt 30-tal bostäder som idag finns nära befintlig väg.

I dokumentet Tilläggs-PM alternativskiljande miljöaspekter (Trafikverket, 2015d) har det ovan mest fördelaktiga alternativet, alternativ A, jämförts mot västligare alternativ där vägen går i ny sträcka mellan Bjärlöv och Hanaskog. Västligare alternativ har valts bort utifrån givna anledningar nedan:

Västligare alternativ inom korridoren: Mer västliga alternativ har undvikits av flera anledningar. Ett västligare alternativ hade tagit mer jungfrulig mark i anspråk och därmed fragmenterat landskapet mer, medan ett östligare alternativ delvis går i ett befintligt infrastrukturstråk. Att lägga vägen längre västerut hade därför varit sämre för landskapsbilden, jord- och skogsbruksintressen samt för viltets rörelser i området. Det hade också inneburit en onödigt stor vägförlängning med större kostnad och material/råvarutillgång som följd. De geologiska förhållandena med framförallt ökad andel sankmark längre väster ut är också mer ogynnsamma och skulle ha bidragit till högre anläggningskostnader och oförsvarbart svåra lösningar. Ett västligare alternativ hade vidare gjort större intrång i kulturmiljövärdena runt Bonnarpes gård och fördelningen av naturvärden i korridoren talar emot valet av ett västligare läge. De intressen som hade gynnats något av ett västligare alternativ är ljudmiljö, då vägen hamnat längre ifrån bostäderna längs befintliga väg 19 mellan Bjärlöv och Hanaskog,

samt för avvattning då intrång i ett större dika hade kunnat undvikas. Sammantaget är dock ett östligare alternativ klart mer fördelaktigt.

3.3 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver en rimlig framtida utveckling om projektet inte kommer till stånd. I denna MKB används år 2040 som prognosår vid beskrivningen av nollalternativets och vägplaneförslagets konsekvenser. Vid beskrivningen av ett nollalternativ och dess konsekvenser utgår man ifrån en framskrivning av dagens situation i området, samt det man i övrigt känner till om områdets utveckling.

Nollalternativet innebär att inga vägbyggnadsåtgärder utförs, det vill säga befintlig väg behålls utan andra åtgärder än drift och underhåll i normal omfattning. Övrig utveckling i området, så som transport-, jobb- och bostadsutveckling förväntas fortgå vilket innebär att trafiken förväntas öka på vägen.

Befintlig väg 19 från Bjärlöv till Broby är smal i förhållande till sin trafikbelastning, vilket ger dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Vägen passerar Hanaskog, Bössebacken och Knislinge, vilket medför betydande buller- och barriäreffekter. Nuvarande vägbredd varierar mellan 7 och 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7–9 meter. Skyltad hastighet är 80 km/h med avsnitt med nedsatt hastighet genom tätorterna.

4. GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Nuvarande förhållanden

4.1.1 Väg och trafik

Trafikflödet på väg 19 varierar på den berörda sträckan mellan 3 700 och 6 800 fordon per dygn, med störst flöde längst i söder. Det framtida trafikflödet på väg 19 är beräknat att ligga mellan 5 700 och 8 900 fordon per dygn. Prognosen avser år 2040, vilket är 20 år efter öppningsåret 2018. Vägen är utpekad som primär transportled för farligt gods. Andelen tung trafik utgör drygt 10 %.

Kollektivtrafiken mellan Bjärlöv och Broby utgörs av busstrafik och sträckan är ett regionbusstråk, som idag trafikeras av regionbuss 545 mellan Kristianstad och Osby samt Skåneexpressen. Väg 19 är utpekad som prioriterad väg för kollektivtrafik (NVDB). Kollektivtrafiken med buss är stark med en kollektivtrafikandel på 25 % (WSP, 2012b). Det finns i dagsläget flera busshållplatser utmed väg 19 och vägen ingår i Skånetrafikens satsning på regionala högklassiga busstråk, inom det så kallade *Superbusskonceptet*.

4.1.2 Olycksstatistik – trafik och vilt

Mellan november 2004 och november 2014 har 93 olyckor med personsador på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby rapporterats till polis eller sjukhus. Tre dödsolyckor har inträffat och sju allvarliga olyckor. Av de 93 rapporterade olyckorna kan 31 härledas till korsningarna, medan 16 olyckor har skett på grund av mötande trafik. Med färre korsningspunkter och mötesseparering skulle därmed en stor del av olyckorna kunna undvikas.

Mellan 2004 och 2014 har fyra viltolyckor rapporterats in i STRADA, därtill har sju olyckor rapporterats som singelolyckor med grund i att man väjt för ett djur. De totalt 11 viltorsakade olyckorna är spridda längs sträckan, med viss koncentration, fyra stycken, på sträckan mellan Bjärlöv och Hanaskog. Nationella viltolycksrådet har som jämförelse registrerat 169 viltolyckor på samma sträcka mellan åren 2011–2014. I jämförelsen med viltolyckor på närliggande riksvägar (23, 25 och 27), dras slutsatsen att det sker många viltolyckor mellan Bjärlöv och Broby, särskilt söder om Hanaskog. Kollisionerna sker främst med rådjur och vildsvin. Anledningen till den stora skillnaden mot STRADA-rapporteringen är förmodligen att viltolyckorna sällan orsakar personsador.

4.2 Gällande planer

4.2.1 Detaljplaner

Kristianstad

Inga detaljplaner berörs av projektet.

Östra Göinge

Hanaskog, Knislinge och Broby tätorter omfattas av detaljplaner.

Vägplaneföreslaget strider mot tre detaljplaner, en i Hanaskog och två i Knislinge.

Detaljplanerna ska justeras innan fastställelse av vägplanen och är under arbete.

4.2.2 Översiktsplaner

Kristianstad

I översiktsplanen för Kristianstad kommun, antagen 2013-05-12, är väg 19 utpekad som en viktig regional förbindelse för kommunen. Sträckan förbi Bjärlöv är utpekad för utveckling av strategiska cykel- och vandringsleder. Man pekar även på att väg 19 behöver byggas ut så att målstandarden 100 km/h uppnås på hela sträckan. Anpassning av vägen för regional superbuss stämmer överens med översiktsplanens målsättning om regionala pendlingsmöjligheter och kommunens ställningstagande att regionbusstrafiken ska utvecklas och att prioriterade kollektivtrafikstråk med så kallad superbuss är intressant att utveckla (Kristianstads kommun 2013).

Östra Göinge

I översiktsplanen för Östra Göinge kommun, antagen 2012-09-20, beskrivs att en av kommunens strategier är att arbeta för bättre vägstandard på väg 19, vilket stämmer med vägplanens intentioner. Översiktsplanen belyser också behovet av superbussprojektet. När översiktsplanen vann laga kraft var det ännu inte klart om väg 19 skulle gå utanför eller igenom Hanaskog, de idéer som beskrivs i översiktsplanen om att väg 19 kan få en ny roll som bygata när den nya väg 19 flyttas öster om samhället, överensstämmer inte helt med inriktningen i vägplanen. Den hastighetsbegränsning som är föreslagen för passagen genom Hanaskog samt de trafiksäkerhetsåtgärder, bland annat tätortsportar, som ska anordnas, gör att väg 19 genom Hanaskog kommer fortsätta ha rollen som lokalgata.

En fördjupad översiktsplan för Knislinge vann laga kraft i december 2014. Här finns väg 19 omnämnt som det stora huvudstråket genom Knislinge. Mellan Broby och Kristianstad omnämns vägen ha relativt låg standard och i behov av stora investeringar för att uppnå en högre vägstandard. Nackdelen med Väg 19:s sträckning genom Knislinge är den barriäreffekt den utgör. Ny planskild gång- och cykelpassage föreslås norr om Hässleholmsvägen i samband med ett kultur- och grönstråk och anpassningar till Superbussen föreslås.

5. STADS- & LANDSKAPSBILD

Enligt Landskapskonventionen är alla miljöer landskap. Landskaps- eller stadsbilden är den samlade bilden av den visuella upplevelsen av landskapets eller stadens uppbyggnad och olika beståndsdelar. De kan definieras med hjälp av nyckelbegrepp som identitet, form och struktur, skala, färg, rumslighet och så vidare.

Enligt den europeiska landskapskonventionen är landskap ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer.

Vägplaneförslaget kan påverka upplevelsen av landskapet genom att ta fokus ifrån landskapselement, och i vissa fall dölja dem helt. Ett vägplaneförslag kan ändra upplevelsen av landskapet, till exempel från naturlandskap till infrastrukturellandskap. Ett småskaligt odlings- och beteslandskap kan t.ex. genom tillägg av en väg som bryter igenom de mindre enheterna göra att landskapet upplevs mer storskaligt.

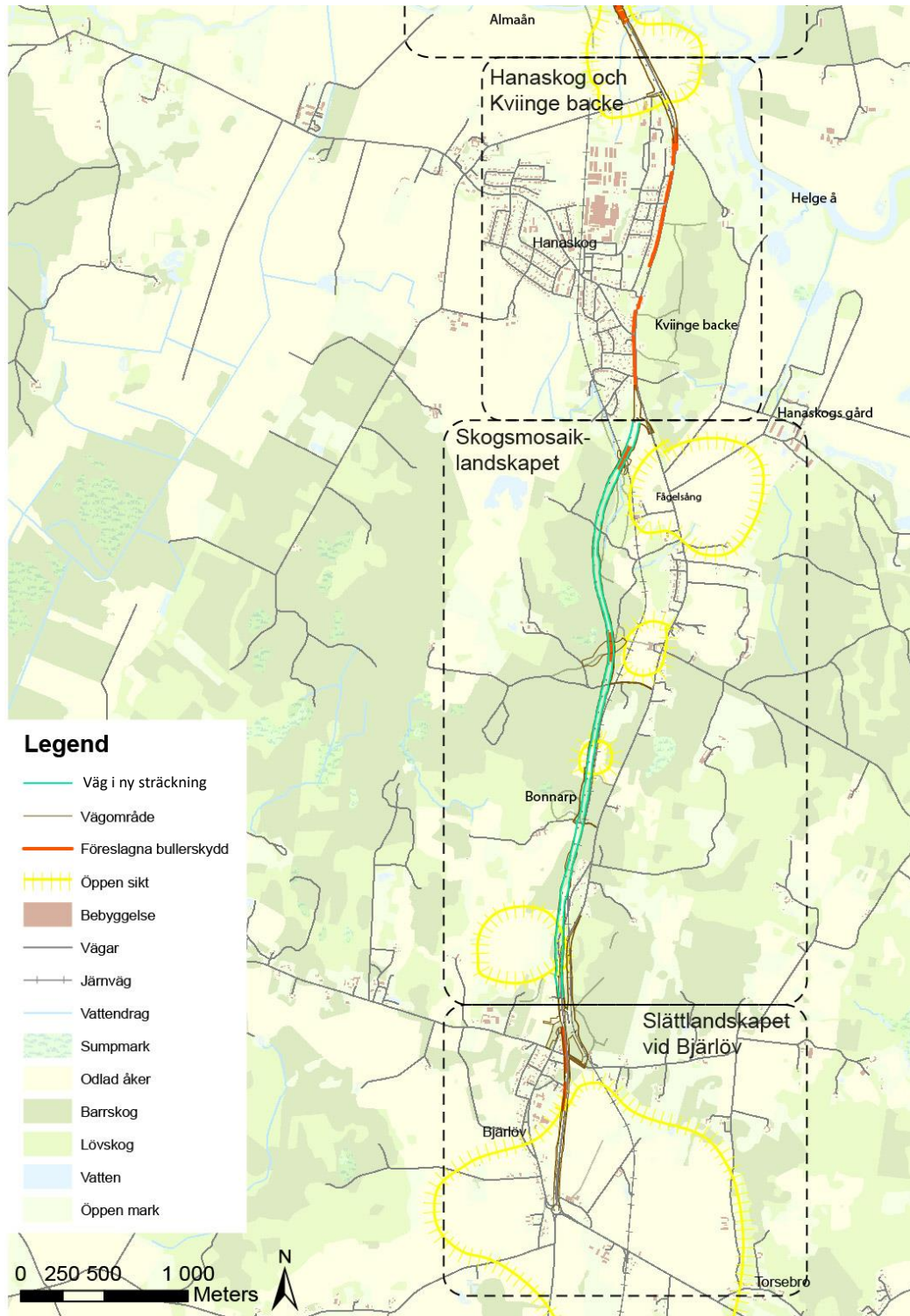
5.1 Förutsättningar

5.1.1 Underlagsmaterial

PM Analys av landskapets karaktärer, SWECO 2015: analys av landskapets karaktärer. Väg 19 passerar genom flera olika landskapstyper på den aktuella sträckan. Vägen tillsammans med samhällena längs med den, följer Helgeåsen, väster om Helge ån. Från höjden skapas vida utblickar ut i slättlandskapet och Helge ås närområde. De öppna vidderna bryts av på kortare sträckor av skog, bebyggelse och gårdar.

Gestaltningssynpunkt tillhörande vägplan för väg 19, delen Bjärlöv - Broby, Tyréns 2018: beskriver övergripande gestaltningsmål och idéer för projektet samt ger riktlinjer och principer för utformningen av vägrummet och dess omgivning. Programmet identifierar även konkreta förslag och åtgärder på platser utmed vägen som identifierats som särskilt viktiga ur gestaltningssynpunkt.

5.1.2 Översiktskarta



Figur 8: Karta över den södra delen av vägplanen, Bjärlöv till Almaån, med värden kopplade till landskapsbild. Kartan visar områden där landskapet är öppet och sikten god och vart bullerskyddsskärmar föreslås. Revidering: Faunastängsel föreslås mellan Bjärlöv och Hanaskog samt norr om Hanaskog.



Figur 9: Karta över den norra delen av vägplanen, Bjärlov till Almaån, med värden kopplade till landskapsbild. Kartan visar områden där landskapet är öppet och sikten god och vart bullerskyddsskärmar föreslås. Revidering: Faunastängsel föreslås på hela vägsträckan med undantag för genom Knislinge.

5.1.3 Värdering av delområden

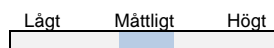
Värdeskala

Lågt värde – områden med små visuella kvaliteter, där landskapet och bebyggelsen, samt samspelet mellan dem, representerar ett ordinärt vardagslandskap. I bebyggda områden representeras lågt värde av områden som bryter stadsplaneringen.

Måttligt värde – områden med visuella kvaliteter som är typiska/representativa för regionen, där landskap och bebyggelse, samt samspelet mellan dem, ger ett bra totalintryck. I bebyggda områden representeras måttligt värde av områden som är anpassade till stadsplaneringen.

Högt värde – områden med särskilt goda visuella kvaliteter som är ovanliga i regionen och unika i ett nationellt perspektiv, där landskap och bebyggelse, samt samspelet mellan dem, ger ett särskilt gott eller unikt totalintryck. I bebyggda områden representeras högt värde av områden som förstärker stadsplaneringen.

Slättlandskapet vid Bjärlöv



Området söder om Bjärlöv består av ett slättlandskap som är en del av ett större jordbrukslandskap i nordöstra Skåne. I det aktuella området breder Bjärlöv ut sig väster om vägen. Slättlandskapen ramas i övrigt in av skog. Det öppna landskapsrummet gör att sikten är god och att landskapselement som vägar, alléer, byggnader och ledningar är väl synliga i landskapet. Den flacka terrängen ger långa utblickar i landskapet.

Landskapet i närheten av Bjärlöv bedöms ha ett måttligt landskapsbildsvärde.

Skogsmosaiklandskapet



I höjd med Bjärlöv tar skogsmosaiklandskapet vid. Det småkulliga landskapet karakteriseras av skogsbeklädda moränkullar och uppodlade dalgångar där väg 19 följer terrängen utan att dominera landskapsbilden. Ett framträdande inslag i landskapet är banvallen i nord-sydlig riktning. Där landskapet är öppnare bjuds det på utblickar, men generellt är de visuella intrycken varierande och slättlandskapet bryts upp av gårdsstrukturer, bebyggelse och vegetationsvolymmer.

Mellan Bössebacken och Hanaskog spricker landskapet upp och blir öppnare, där leder en allé upp mot Hanaskogs gård. Den dominerar landskapsbilden och är ett tydligt landmärke för förbifarande.

Skogsmosaiklandskapet bedöms ha ett måttligt landskapsbildsvärde.



Figur 10: Vy från banvallen och norrut, med varierande mindre åkerbitar och skogsdungar i skogsmosaiklandskapet.

Hanaskog och Kviinge backe



Tätorten Hanaskog ligger på västsluttningen av ädellövs skogen. Kviinge backe och väg 19 går med samhället till väster och Kviinge backe till öster. En befintlig tätortsport markerar entrén till samhället och signalerar lägre hastighet samt smalare väg till trafikanterna.

Kviinge backes skogsklädda landskap erbjuder få utblickar men har andra kvaliteter som skapas av de stora storväxta bokarna och ekarna som står i ädellövs skogen intill vägen. De stora träden har en lång produktionscykel, vilket innebär en lång kontinuitet i landskapsbilden. Äldre bestånd bildar pelarsalsliknande miljöer med god sikt genom bestånden som skapar visuella kvalitéer. Kviinge backes bryn mot väg 19 skapar en tunnelliknande känsla som ger en stark upplevelse att köra igenom. Det är en stark kontrast till de öppna områdena innan och efter samhället och är ett särpräglad inslag i landskapsbilden längs sträckan. Inne i skogen finns mindre områden med öppen mark, brukad åkermark och en del hagmark och tomtmark.

Sammanfattningsvis har visuella kvalitéer främst med koppling till Kviinge backe. Området bedöms ha ett måttligt till högt värde.



Figur 11: Väg 19 mellan Kviinge backe och samhället Hanaskog, bilden visar vägen söderut.

Slättlandskapet



Mellan Hanaskog och Knislinge breder en jordbrukslåt ut sig som präglas av stora gods och storskalig jordbruksdrift. Almaån och vegetationen runt ån bryter av och ger variation till slätten. Ett stort vindkraftverk utgör ett landmärke mitt ute på slätten öster om vägen och Lagerhusföreningens silobyggnader och vattentornet i Knislinge syns från långt håll som tydliga landmärken. En skogsridå ramar in slättlandskapet i väster och strandvegetationen längs Helge å syns i den östra horisonten.

Det öppna landskapet som bryts av med vegetation och med flera landmärken skapar en identitet till området. Det bedöms ha måttligt värde.

Knislinge

Lågt Måttligt Högt

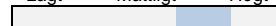


I den södra delen av samhället kantas vägen av verksamhetsområden och grönytor. En bensinstation och lagerhusföreningens siloanläggning utgör dominerande inslag i stadsbilden. I höjd med Lagerhusföreningens silors finns en befintlig tätortsport som markerar entrén till samhället och signalerar lägre hastighet samt smalare väg till trafikanterna. Vägen kantas längre norrut i samhället av småhusbebyggelse med staket och häckar som avgränsning mellan trädgårdar och vägrum.

Sammanfattningsvis finns få utblickar från samhället och verksamhets- och småhusbebyggelsen är ganska brokig. Området bedöms ha lågt till måttligt värde.

Helge ås närområde

Lågt Måttligt Högt



Norr om Knislinge öppnar sig ett åkerlandskap. Slättbygdens siktlinjer bryts av skogsområden i väster och längs Helge å i öster. Bebyggelsen utgörs av enstaka hus och större gårdar. På en längre sträcka i mitten av området rör sig vägen längs ett avsnitt av Helge å som med meanderslingor når helt intill väg 19. Det erbjuder vackra utblickar för vägtrafikanterna. Vägen kantas bitvis av för strandskog karaktäristisk vegetation med al och videbuskage som ger vägen en lummig inramning till exempel vid Olingeåns utlopp i Helge å. Ån är uppdämd av två kraftverksdammar som gör att ån i den norra delen av delområdet mer liknar långsträckta sjöar. Öster om Helge å finns ett brett bälte av jordbruksslätt innan skogsmark tar vid. Vid södra infarten till Broby finns en av de sjöliknande kraftverksdammarna som ger en vacker utblick för trafikanterna.

Sammanfattningsvis har området en tydlig identitet med Helge å som stark karaktär, tillsammans med åkerlandskapet som ramas in av skog i horisonten. Området bedöms ha måttligt till högt värde.



Figur 12: Helge å ligger precis intill vägen på flera sträckor.

5.2 Inarbetade åtgärder

- Gång- och cykelpassager norr om Bjärlöv och söder om Broby görs som vägportar under väg 19 med hänsyn till landskapsbilden.
- Tätortsportar vid nordlig och sydlig entré till samhällena Hanaskog och Knislinge ska anordnas. De markerar entrén till samhällena och signalerar lägre hastighet samt smalare väg till trafikanterna.
- Ambitionen vid väglinjedragningen har varit att följa befintlig infrastruktur och landskapets topografi (undvika banker och skärningar) i så stor utsträckning som möjligt för att göra minst intrång i landskapsbilden.

5.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Mycket positiv effekt (+ +): uppstår då områdets landskapsbild förbättras i stor omfattning exempelvis när viktiga strukturer i landskapet förstärks som ger kraftigt ökade visuella kvaliteter för landskapsbilden.

Måttligt positiv effekt (+): uppstår då föreslagna åtgärder innebär att områdets landskapsbild förbättras exempelvis anpassad terrängmodellering som förstärker en anläggnings förankring i landskapet eller ger påtagligt ökad rumslighet, förstärkande av stråk, målpunkter eller landmärken.

Liten/ingen effekt (0): uppstår då föreslagna åtgärder innebär att områdets landskapsbild förbättras eller försämras i marginell omfattning exempelvis vad gäller rumsligt förstärkande vegetation, utsikt och harmonisering till landskapets skala och struktur.

Måttligt negativ effekt (-): uppstår där föreslagna åtgärder står i kontrast med omgivande landskap eller påverkar orienterbarhet, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar.

Mycket negativ effekt (- -): uppstår där föreslagna åtgärder står i mycket stor kontrast med omgivande landskap eller påverkar orienterbarhet, invanda stråk, avgränsningar, landmärken och utblickar.

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Liten positiv

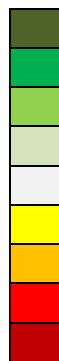
Ingen

Liten negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



5.3.1 Nollalternativ

Nollalternativet redovisar hur vägen påverkar landskapsbilden i jämförelse mot nuläget. I nollalternativet görs inga förändringar av vägen men trafiken är beräknad att öka. Effekterna bedöms bli desamma längs hela sträckan varför de redovisas tillsammans.

Slättlandskapet vid Bjärlöv

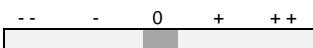
Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens

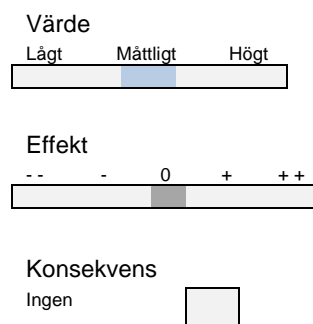
Ingen



Skogsmosaiklandskapet

Vägen går kvar igenom Bössebacken, den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

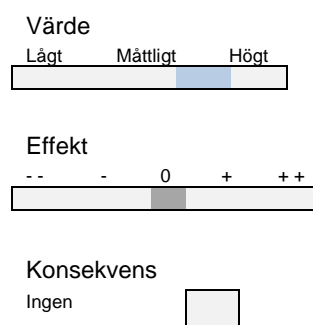
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Hanaskog och Kviinge backe

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

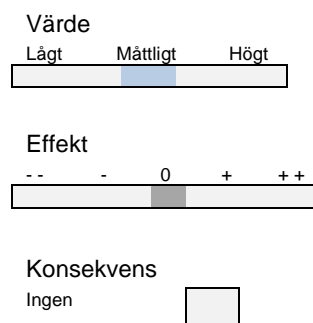
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Slättlandskapet

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

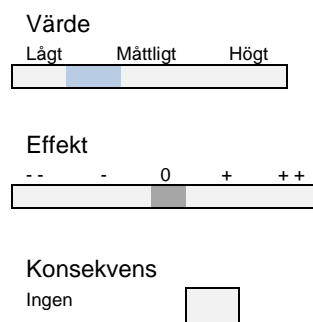
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Knislinge

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

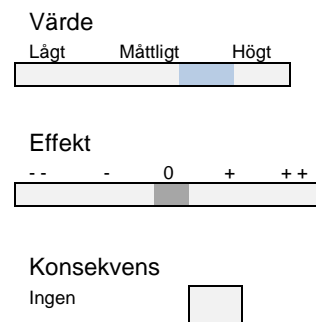
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Helge ås närområde

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



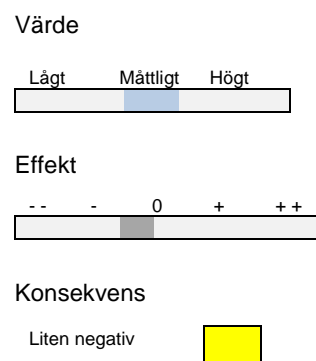
5.3.2 Vägplaneförslaget

Slättlandskapet vid Bjärlöv

Bullerskyddsskärmar kommer att byggas på en kortare sträcka i området. Dessa kommer att förändra landskapsbilden något för trafikanter, boende och andra som vistas i närmiljön men då de i huvudsak anläggs i anslutning till högre vegetation, tonas dess visuella påverkan ner. Utblickar åt öst påverkas inte och upplevelsen av att färdas i ett öppet landskap bibehålls.

Den nya planskilda korsningen i norra Bjärlöv kommer göra att infrastrukturen får ett mer dominerande inslag i landskapet. Upplevelsen för gående och cyklister förändras då de kommer behöva passera väg 19 i tunnel samt befinna sig i infrastrukturmiljön under längre tid.

Lite negativa effekter bedöms för sträckan. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli lite negativa.

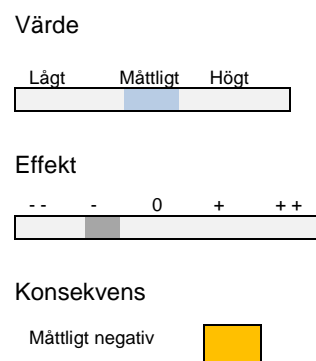


Skogsmosaiklandskapet

Den nya vägdragningen samt det föreslagna faunastängslet längs vägen kommer ha en visuell påverkan på landskapsbilden i området, som tidigare var opåverkad av infrastruktur. Den nya vägsträckningen mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer med undantag för några hundra meter att ligga i skog vilket begränsar väganläggningens visuella påverkan på omgivningen. Vägen går dock i bank på längre sträckor och kommer där bli mer påtaglig, framförallt för dem som vistas i skogen.

Vägen klyver tidigare sammanhängande skogsområden och fragmenterar landskapet på en del platser. Vägen följer banvallen på en längre sträcka och går då i gränsen mellan olika markanvändningar, vilket minskar fragmenteringen. Två planskilda passager kommer att etableras på vägsträckan för att binda samman gångstråken i skogen. För de som använder stråken kommer tunnarna och vägen ge en annan upplevelse av området och framförallt upplevelsen och bilden av ostörd natur kommer försvinna i närheten av vägen.

Måttligt negativa effekter bedöms för sträckan. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli måttligt negativa.



Hanaskog och Kviinge backe

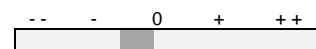
Bullerskyddsskärmar kommer att anläggas i Hanaskog väster om befintlig väg. De kommer att påverka landskapsbilden för trafikanter, boende och andra som vistas i närmiljön och därigenom påverka upplevelsen av landskapet, både visuellt och fysiskt. För trafikanter kommer känslan av att färdas i en tunnel förstärkas, med Kviinge backes täta skogsbyn öster ut och bullerskyddsskärmar väster ut. Upplevelsen av detta behöver inte vara negativ, även om kopplingen till och upplevelsen av att färdas intill ett samhälle, med varierande hus och trädgårdar, försvagas. Boende i Hanaskog kommer istället för vägtrafiken och Kviinge backes skogsridå som bakgrund, ha bullerskyddsskärmar som utsikt. Den visuella kopplingen till natur och rekreation bryts vilket kan upplevas negativt. Tätortsportar är föreslagna i den norra och den södra entrén till samhället och kommer skapa tydligare entréer till samhället samt signalera lägre hastighet och smalare väg till trafikanterna, vilket förstärker stadsbilden.

Lite negativa effekter bedöms uppstå. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli lite negativa.

Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ



Slättlandskapet

Vägen går igenom ett öppet slättlandskap med goda utsikter från vägen. Vägen breddas på sträckan och räcken sätts upp, denna förändring bedöms inte påverka nämnvärt hur landskapet upplevs för trafikanter eller människor som vistas intill vägen. Det föreslagna faunastängslet längs vägen kommer ha en viss visuell påverkan på landskapsbilden, då det kommer höja sig över det annars öppna och flacka landskapet och bidra till att väganläggningen tydligare markeras i landskapet.

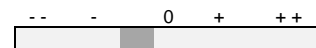
Det nya broläget för bron över Almaån samt sträckorna innan och efter bron för att återansluta vägen till befintlig vägsträckning gör att ett visst markintrång sker. Förändringen av landskapsbilden är dock bedöms som liten eftersom vägen i ny sträckning ligger nära befintlig väg.

Lite negativa effekter bedöms uppstå vilket gör att lite negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ



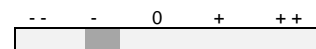
Knislinge

Bullerskyddsskärmar kommer att byggas i Knislinge på båda sidor om väg 19. Dessa kommer att förändra stadsbilden för trafikanter, boende och andra som vistas i närmiljön. Samhället kommer genom skärmarna upplevas mer uppdelat. Omsorg om gestaltningen av bullerskyddsskärmarna kan minska denna upplevelse och effekt till viss del, genom att till exempel göra delar av bullerskyddsskärmarna genomskiktiga eller använda dem för att få ett mer grönskande samhälle. Trots detta bedöms skärmarna göra att kopplingen mellan de båda sidorna av

Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ



samhället försämras, samt att den variation av intryck som ges trafikanter i nuläget inte fullt kan uppvägas av variationen av bullerskyddens utformning. Tätortsportar är föreslagna i den norra och den södra entrén till samhället och kommer skapa tydligare entréer till samhället samt signalera lägre hastighet och smalare väg till trafikanterna, vilket förstärker stadsbilden.

Måttligt negativa effekter bedöms uppstå vilket sammantaget ger lite negativa konsekvenser.

Helge ås närområde

Vägen går igenom ett öppet slättlandskap med goda utsikter från vägen. Vägen breddas på sträckan och räcken sätts upp, denna förändring bedöms inte påverka nämnvärt hur landskapet upplevs för trafikanter eller människor som vistas intill vägen.

Det föreslagna faunastängslet längs vägen kommer ha en viss visuell påverkan på landskapsbilden, då det kommer höja sig över det annars öppna och ganska flacka landskapet och bidra till att väganläggningen tydligare markeras i landskapet.

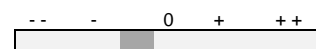
En kortare bullerskyddsskärm anläggs inom området men den påverkar endast landskapsbilden marginellt.

Lite negativa effekter bedöms uppstå vilket gör att lite negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ



5.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Slättlandskapet vid Bjärlöv		
Skogsmosaiklandskapet		
Hanaskog och Kviinge backe		
Slättlandskapet		
Knislinge		
Helge ås närområde		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

I en sammanvägd bedömning av konsekvenserna för samtliga delområden ger nollalternativet inga konsekvenser på landskapsbilden. Vägplaneförslaget bedöms ge lite negativa konsekvenser i jämförelse med nollalternativet.

5.4 Föreslagna åtgärder

- Gestaltning av bullerskyddsåtgärder ska utföras med hänsyn till estetiska och visuella värden. Hänsyn kan tas genom att t.ex. variera skärmarnas utseende med materialval, former, strukturer, kulörer eller vegetation.
- Bullerskyddsskärmarna bör, där det är tekniskt möjligt samt i samråd med fastighetsägarna, göras genomskiktiga där det finns potential för utblickar.

- Tätortsportar bör gestaltas så att orterna Knislinge och Hanaskog får välkomnande entréer. Vegetation föreslås i refugerna för att ge ett attraktivare intryck. Förslagsvis väljs låg och kompakt vegetation i mittrefuger och högre, flerstammiga buskar och träd på sidorna, för att också vara trafiksäkra.
- Tätortsport i södra Hanaskog föreslås kompletteras med träd, t.ex. poppel som är en snabbväxande art, för att möta den höga silobyggnaden väster om vägen.
- I en korsning i Knislinge samhälle föreslås trädgrupperingar för att förhöja och skapa identitet på platsen.

6. KULTURMILJÖ

Kulturmiljö avser miljöer, strukturer och enskilda objekt som tydligt speglar vår historia. Den ger oss kunskapen om hur tidigare generationer har utnyttjat naturens förutsättningar, hur de har organiserat sig och hur maktförhållanden och olika tankesätt har präglat den fysiska miljön genom tiderna.

Kulturarv är ett vidare begrepp än kulturmiljö. Det innefattar inte bara föremål, byggnader och fornlämningar utan också berättelser, traditioner och andra immateriella värden som vi övertar från tidigare generationer.

Kulturmiljövård syftar till att skydda, vårda och utveckla våra kulturmiljöer och vårt kulturarv.

Kulturhistoriska strukturer, samband och funktioner menas hur olika kulturhistoriska objekt och miljöer relaterar till varandra, historiskt såväl som geografiskt. Det kan handla om hur en viss näring har nyttjat olika markområden och naturtillgångar, hur olika ägandeförhållanden styrt utvecklingen, hur människor och material kunnat röra sig och transporteras, hur områden varit administrativt avgränsade mm.

Helhetsmiljöer, historiska samband och områden med bevarade historiska miljöer, strukturer eller objekt kan vara intressanta ur regionalt eller nationellt perspektiv. Även områden som särskilt belyser viktiga delar ur en kommuns historia är värdefulla.

Vägprojekt kan på olika sätt påverka de kulturhistoriska värdena, genom att exempelvis splittra miljöer, förstärka barriärer och förändra landskapet så att förståelsen för historien försvåras. Påverkan speglar flera olika skalor, allt från den direkta påverkan på enskilda fornlämningar till hur historiska samband och kulturarvet påverkas. Med god anpassning och medvetna lösningar kan påverkan minimeras och skador på kulturhistoriska värden undvikas.

6.1 Förutsättningar

6.1.1 Lagstiftning och riktlinjer

Kulturmiljölagen, KML (1988:950): Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön och att enskilda såväl som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. I lagen finns bestämmelser om ortnamn, fornminnen, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen. Fornminnen som är registrerade som fornlämningar i FMIS är skyddade i 2 kap. KML.

4 kap. KML. Kyrkliga kulturminnen: Bestämmelser som skyddar kulturhistoriska värden i kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser. Knislinge kyrka och del av kyrkogården ligger i närheten av väg 19.

Miljöbalken 3 & 4 kap. 6 §, Riksintresse kulturmiljövård: Lagen innehar motiv och uttryck för kulturmiljövärden. Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade för. Utpekade områden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar riksintresset enligt miljöbalken 3 kap 6 §. Två områden berörs som är utpekade som Riksintresse för kulturmiljövärden, Araslövs farmer L:K17 och Ballingslöv-Hanaskog-Hanaholm L:K25.

6.1.2 Underlagsmaterial

Arkeologisk förundersökning Väg 19 Bjärlöv – Broby, Arkeologerna Lund 2017: förundersökning genomförd på sju platser längs aktuell vägsträcka, utifrån rekommendation i Arkeologisk utredning steg 2, AU2.

Arkeologisk utredning steg 2, Väg 19 Bjärlöv – Broby, Arkeologerna Lund 2017. Utredning av fornminnen som rekommenderades fortsatta åtgärder i Arkeologisk utredning steg 1, AU1.

Arkeologisk utredning steg 1, Väg 19 mellan Bjärlöv och Broby, Riksantikvarieämbetet UV syd, 2014: beskrivning av befintliga och nya identifierade fornminnen samt "bra boplatslägen" inom och i närheten av vägplaneförslaget. De är nu registrerade i FMIS.

Regionalt kulturmiljöprogram, Skåne: Beskriver och motiverar särskilt värdefulla kulturmiljöer och kulturmiljöstråk.

Kulturmiljöprogram Kristianstad kommun, 1993: Programmet beskriver och motiverar miljöer och byggnader som är kulturhistoriskt intressanta och värdefulla att bevara och utveckla.

Byggnader och miljöer i Göingebygd, Östra Göinge kommun, Hanaskog-Kviinge, 1985 och Knislinge, 1989: Orter och miljöer inventerade och beskrivna utifrån kulturmiljövärden.

Regionala och kommunala kulturmiljöprogram: Värdeklasser: I - omistligt värde, II - särskilt värde, III - påtagligt värde.

Vägen – ett kulturarv och skånska broar - kulturhistoriskt värdefulla broar, Trafikverket: Vägsträckningar och broar med höga kulturmiljövärden. Värdeklasser: I+ - omistliga kulturhistoriska värden, I - höga kulturhistoriska värden och II - påtagliga kulturhistoriska värden.

Underlag till MKB, förenklad kulturarvsanalys och strukturer och samband. I underlaget hanteras:

- Översiktlig karakterisering som redovisar väsentliga kulturhistoriska särdrag och speglar områdets tidsdjup,
- Miljöer/objekt som har lagskydd och som är utpekade nationellt, regionalt eller lokalt
- Kulturhistoriska strukturer, samband och funktioner
- Inarbetning och analys av den arkeologiska kunskap som finns i FMIS och utförda arkeologiska utredningar
- En översiktlig redovisning av markanvändning i ett historiskt perspektiv.

6.1.3 Fornlämningar

Tabell 1. Fornlämningar registrerade i FMIS, inom eller i anslutning till vägområdet. Åtgärdsförslag är enligt Arkeologisk utredning steg 1 (Riksantikvarieämbetet UV Syd, 2014.) Förkortningar: AU2 = Arkeologisk utredning steg 2, FU = Arkeologisk förundersökning.

RAÄ-nummer	Status	Beskrivning	Åtgärdsförslag
Färlöv 167:1	Fornlämning	Boplat, undersökt och borttagen, torde ha en större utbredning	AU2/FU
Färlöv 142:1	Bevakningsområde	Bjärlövs gamla tomt, delundersökt	AU2/FU
Färlöv 164:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Boplat	AU2/FU
Färlöv 179	Uppgift om	Lägenhetsbebyggelse, uppgift om torp på äldre karta	Ingen åtgärd
Färlöv 155:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Vägmärke, en milsten	Flytta till ny plats
Färlöv 112:1	Fornlämning	Boplat	AU2/FU
Färlöv 180	Övrig kulturhistorisk lämning	Lägenhetsbebyggelse	Ingen åtgärd
Färlöv 184	Övrig kulturhistorisk lämning	Färdväg	Ingen åtgärd
Kviinge 49	Fornlämning	Fossil åker	AU2
Kviinge 50	Övrig kulturhistorisk lämning	Röjningsröse	Ingen åtgärd
Kviinge 60	Övrig kulturhistorisk lämning	Hägnad	Ingen åtgärd
Kviinge 47	Övrig kulturhistorisk lämning	Hägnad	Ingen åtgärd
Kviinge 52	Övrig kulturhistorisk lämning	Röjningsröse	Ingen åtgärd
Kviinge 55	Övrig kulturhistorisk lämning	Röjningsröse	Ingen åtgärd

Kviinge 59	Övrig kulturhistorisk lämning	By-gårdstomt	Ingen åtgärd
Kviinge 38:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Härd, undersökt och borttagen, torde ha en större utbredning	AU2
Kviinge57	Fornlämning	Fossil åker	AU2
Kviinge 54	Bevakningsobjekt	Lägenhetsbebyggelse	AU2
Kviinge 3:1	Fornlämning	Vägmärke	Flytta till ny plats
Kviinge 2:1	Fornlämning	Vägmärke	Flytta till ny plats
Kviinge 45	Övrig kulturhistorisk lämning	Röjningsröse	Ingen åtgärd
Kviinge 8:1	Fornlämning	Bro	FU
Kviinge 34:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Kvarn	AU2
Knislinge 7:1	Fornlämning	Vägmärke, en milstolpe	Flytta till ny plats
Knislinge 67:2	Bevakningsobjekt	By-gårdstomt	AU2/FU
Knislinge 8:1	Fornlämning	Vägmärke, en milstolpe	Flytta till ny plats
Knislinge 98	Bevakningsobjekt	Lägenhetsbebyggelse	AU2
Östra Broby 309	Bevakningsobjekt	Lägenhetsbebyggelse	AU2
Östra Broby 117:1	Fornlämning	Vägmärke, en milstolpe	Flytta till ny plats
Östra Broby 183:1	Bevakningsobjekt	Bytomt/gårdstomt	AU2/FU
Östra Broby 132:1	Bevakningsobjekt	Stensättning	AU2/FU

Hanteringen av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar har fortskridit under åren 2016 till 2018 som en parallell process till vägplaneprocessen. En arkeologisk utredning steg 2, AU2, följt av en arkeologisk förundersökning, FU, har genomförts. Samråd har hållits med Länsstyrelsen angående den fortsatta hanteringen av lämningar inom vägplaneområdet. För ett objekt, Kviinge 54, kommer en arkeologisk undersökning (slutundersökning) att genomföras, efter att vägplanen vunnit laga kraft.

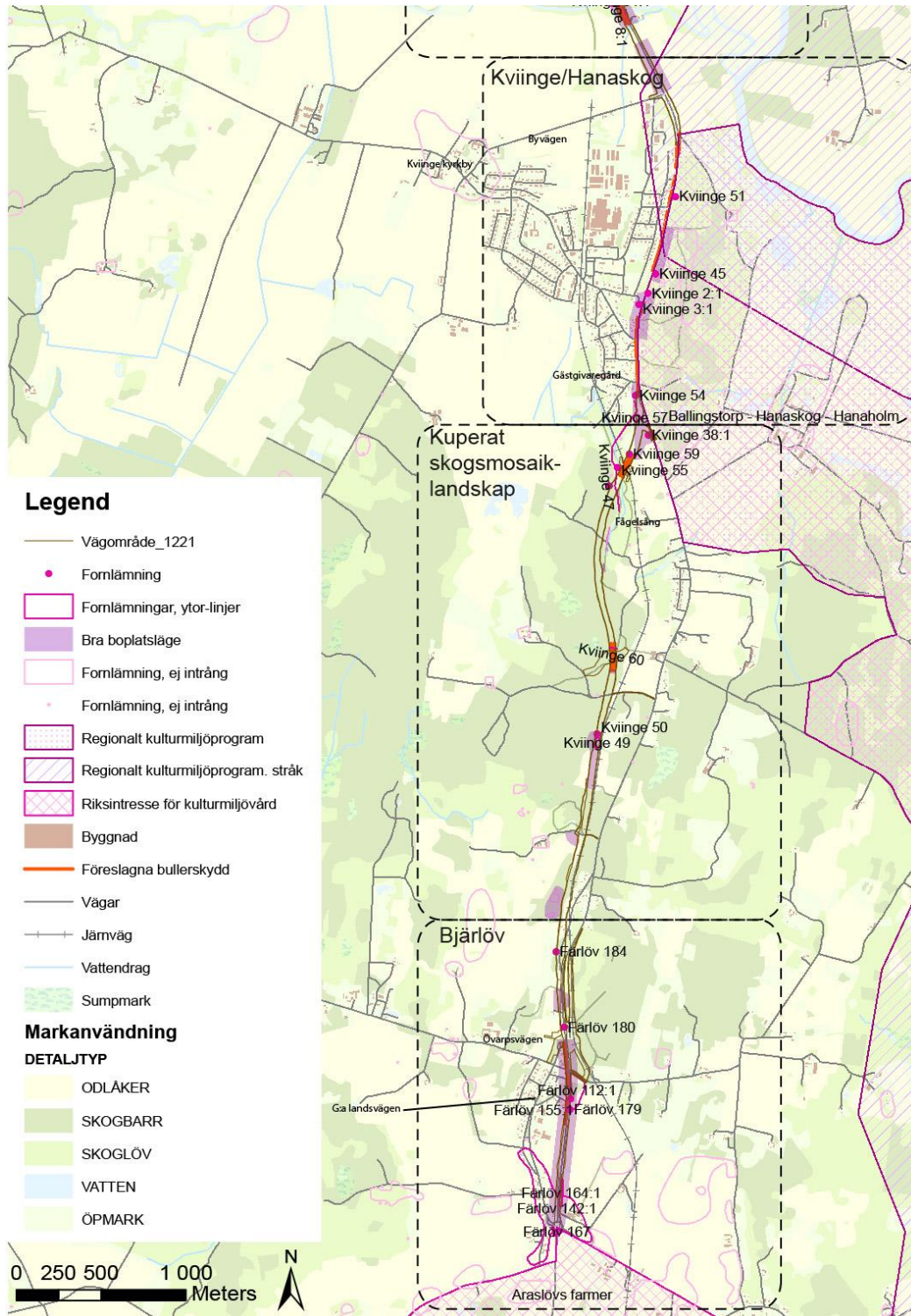
6.1.4 Översiktlig beskrivning av influensområdet

Området kan beskrivas som ett mångfacetterat kommunikationslandskap med mycket gamla anor. Den övergripande strukturen är nord-sydlig och utgår från topografin i form av Helge ås dalgång, som är en brytzon i landskapet och ett typiskt läge för de äldsta färdvägarna. Dels har människor färdats på höjdsträckningarna utmed Helge å, dels har ån i sig nyttjats för färskvatten, fiske, farled och vattenkraft. Detta har gynnat bosättningar längs dalgången. De många fornlämningarna längs vägen styrker dess uråldriga anor. Under 1700-talet fick vägen milstenar varav flera finns kvar. Vid slutet av 1800-talet anlades järnvägen Hästveda-Karpalund parallellt med landsvägen och ån, vilket gav förutsättningar för industrialisering och befolkningstillväxt. Denna kvalitet, liksom områdets karaktär av gränsbygd, har tillsammans med godsens bidragit till att forma kulturlandskapet. Byarna och kyrkorna ligger förhållandevis glest och ensamgårdar finns i mindre utsträckning i trakterna. Den medeltida borggruinen i Helge å och skansarna söder om Broby är viktiga för Skånes historia som gränsprovins.

Vägen har haft status som landsväg och den har troligen varit huvudsaklig farled mellan städerna Ystad, Vä (senare Kristianstad), Osby och Växjö. Med endast en del smärre förändringar utgör den idag riksväg 19. Det aktuella vägområdet rör sig helt inom Östra Göinge Härad och passerar igenom Broby som varit häradets tingsplats mellan åren 1637 och 1967. Även järnvägen ligger i Helge ås västra dalgång och följer huvudsakligen samma sträckning som riksväg 19. Järnvägen var i drift fram till 2010, de sista åren enbart för godstrafik huvudsakligen till och från fabriken Tarkett i Hanaskog.

De övergripande strukturerna är således tre närliggande och likartade stråk, Helge å, riksväg 19 och Hästveda Karpalund Järnväg. De öst-västliga stråken är få och det viktigaste är Almaån som från Finjasjön i väster rinner ut i Helge å strax norr om Hanaskog.

6.1.5 Översigtskarta värdefull kulturmiljö



Figur 13: Karta över den södra delen av vägplanen med kulturmiljövärden inom och i närheten av vägplanen.



Figur 14: Karta över den södra delen av vägplanen med kulturmiljövärden inom och i närheten av vägplanen.

6.1.6 Värdering av delområden

Värdeskala

Lågt värde: Vanligt förekommande ensamobjekt utanför ett sammanhang, en vanligt förekommande, fragmenterad miljö eller en miljö som bryter mot de historiska strukturerna. Det kan även vara ett vanligt förekommande kulturlandskap med förändrad topografi.

Måttligt värde: representativa kulturmiljöer för en viss epok/ funktionen och ingår i en kontext eller i en miljö med kontinuitet, en enhetlig byggnadsmiljö som är representativ för regionen, men som inte längre är vanligt förekommande eller en miljö som innehåller byggnader av kulturhistorisk/ arkitektonisk betydelse. Det kan även vara ett vanligt kulturlandskap med något förändrad topografi.

Högt värde: Ett sällsynt eller särskilt gott exempel på epoken/ funktion och ingår i en kontext med höga kulturmiljövärden eller i en miljö med lång kontinuitet. Det kan vara en bebyggelsemiljö som är sällsynt eller ett särskilt representativ för epoken/ funktionen och där bebyggelsestrukturen är bevarad och där byggnaderna innehar höga kulturhistoriska/ arkitektoniska värden eller ett ovanligt välbevarat eller representativt historiskt kulturlandskap.

Bjårlöv



Den sydligaste delen av vägplaneförslaget tangerar Riksintresse för kulturmiljövården, Araslövs farmer, L:K17. Riksintresset karaktäriseras av de stora dikningsföretag och de så kallade farmerna med ståndsmässiga byggnader som bildades vid enskiftet 1780. Riksintressets kärnvården utgörs bland annat av agrarhistoria och markanvändning knuten till farmerna. Samma område finns med i *Kulturmiljöprogram för Skåne*, benämnt Lillö-Araslöv-Fårlöv.

Väg 19 har i senare tid lagts i ett nytt läge öster om Bjårlöv medan den gamla landsvägen går igenom byn. Bebyggelsen i byn är varierad och består av några äldre gårdar, gatuhus och villor från nyare tid. Både den gamla landsvägen och Övarpsvägen finns med i Vägverkets inventering *Vägen – ett kulturarv* och har tilldelats klass I+ respektive klass I. Längs den gamla landsvägen står ett vägmärke och en milsten. Mellan nya väg 19 och den gamla landsvägen ligger en äldre gårdsanläggning, Bjårlöv 17:5, som är medtagen i *Kulturmiljöprogram Kristianstad*.

Norr om Bjårlöv går den gamla järnvägen under väg 19. Järnvägen har på sträckan kvar rälsen och skulle kunna användas även idag.

Fornlämningsskildern kring Bjårlöv karaktäriseras av ett flertal förhistoriska boplatser med spår av slagen flinta, framförallt strax söder om vägens utbyggnadsområde. Området i sin helhet indikerar att bebyggelsen här har haft en lång kontinuitet, med en förmodad start i neolitisk stenålder. Spår från brons- och järnåldern utgörs bl.a. av gravhögar, fossil åkermark och hållristningar. En del av dessa kan troligen sättas i samband med den aristokratiska miljö från romersk järnålder till medeltid som undersökts vid Fårlöv längre söderut.

Området bedöms sammantaget ha ett måttligt kulturmiljövärde, grundat på att miljön där de gamla gårdarna ligger utmed den gamla vägen ger en enhetlig kulturmiljö med lång kontinuitet. Fornminnesbildern berättar om en lång bebyggelsekontinuitet och är representativ för flera historiska epoker samt ingår i en större kulturhistorisk kontext.



Figur 15: Milsten längs gamla landsvägen i Bjärlöv, i bakgrunden syns nuvarande väg 19 och i horisonten skogsmosaiklandskapet.

Kuperat skogsmosaiklandskap



Området domineras idag av skog, men Skånska

Rekognoseringskartan från 1815 visar ett mer öppet landskap. Inslag av kulturlandskap finns kvar idag, gammal betad ek- och hasselskog i söder och Hanaskogs godslandskap som präglas av vidsträckta åkerfält och raka, allékantade vägar i nordöst. Bebyggelsen är gles och området får sin karaktär av den till Hanaskog knutna storgodsdriften.

Sätessgården har haft en föregångare i den befästa gården Hanaholm, vilken nämns i skriftliga källor från tidigt 1300-tal.

Den nedlagda järnvägen löper parallellt, öster om nuvarande väg 19. 1893 tillkom en lastplats vid Fågelsång för kalk och jordbruksprodukter. Traktens rikedom på kalk har gett upphov till en tidig kalkbrytning och ett kalkbruk väster om gården. Såväl kalkugnarna som bostadshus för kalkmästaren är bevarade. Ett stickspår förband bruket med lastplatsen, vilket ersattes 1910 med en linbana mellan bruket och lastplatsen. Den revs huvudsakligen omkring 1960, i samband med att kalkbruket lades ned. Järnvägen har haft stor inverkan på utredningsområdets utveckling och dess fysiska lämningar har därmed ett kulturhistoriskt värde.

Antalet registrerade fornlämningar är relativt lågt i detta område och moderna lämningar, som bytomter, stengärdesgårdar och minnesmärken dominerar fornlämningsbilden. Från tidigare åldrar finns lämningar som visar på att området var bebott under yngre bronsålder, bronsålder eller järnålder.

Den nordligaste delen av området ingår i Riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25. Motivet för riksintresset är två ensamgårdar, som ligger sydöst om Hanaskog, typiska för Skånes skogsbygder i äldre tid. Angränsande åker- och betesmark med odlingsrösen och stengärdesgårdar är viktiga för det utpekade kulturlandskapet. De

områden som beskrivs vara kärnvärdena för riksintresset ligger inte i anslutning till väg 19 och inte inom kartbilden. Samma område är utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet.

Området bedöms ha ett lågt till måttligt värde. Det innehar ett relativt lågt antal fornlämningar. Flera av de kulturhistoriska värdena, som kalklinbanan och lastplatsen i Fågelsång, finns inte kvar. Riksintressets kärnvärden finns inte inom området.

Kviinge/Hanaskog



Hanaskog har växt fram öster om kyrkbyn Kviinge, på båda sidor om den nedlagda järnvägen som i området löper parallellt med vägen. Kviinge bytte namn till Hanaskog 1906 för att inte förväxlas med Kvidinge i postgången. I den södra delen finns äldre bebyggelse som speglar vägens långa kontinuitet som transportled, bland annat den före detta gästgivargården med klass I i Byggnader och miljöer i Göingebygd, där även en gästgivarsten finns rest intill vägen. Längre söderut finns en milsten på vägens östra sida. Centralt i samhället finns den f.d. järnvägsstationen och norr om stationsområdet finns ett större industriområde med parkettfabriken, nuvarande Tarkett, som tillsammans med järnvägen varit en viktig faktor för Hanaskogs utveckling under 1900-talet. Byvägen som ansluter till väg 19 i den norra delen av samhället har klass 1 i Vägen – ett kulturarv. Den skogbeklädda Kviinge backe utgör samhällets gräns mot öster, Kviinge backe ingår i riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25 och i det regionala kulturmiljöprogrammet för Skåne. Läs mer i det förra delområdet. Längs vägen ligger villabebyggelse från 1900-talet på stora tomter, till stora delar omgivet av skog och trädgångar. Motivet för riksintresset är två ensamgårdar som ligger sydöst om Hanaskog, typiska för Skånes skogsbygder i äldre tid. Angränsande åker- och betesmark med odlingsrösen och stengärdesgårdar är viktiga för det utpekade kulturlandskapet. De områden som beskrivs vara kärnvärdena för riksintresset ligger inte i anslutning till väg 19. Samma område är utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet för Skåne där värdena också beskrivs vara betesmarker och byggnader som inte finns i direkt anslutning till väg 19.

Även detta område har få registrerade fornlämningar, i jämförelse med andra områden längs Helge å.

Hanaskog som stationssamhälle, där gästgivargården är det mest värdefulla objektet, utgör en sammanhållen kulturmiljö vilket gör att området sammantaget bedöms ha måttligt värde.

Slätten vid Almaån och Helge å



Norr om Hanaskog tar ett öppet jordbrukslandskap vid. Vägen korsar Almaån och direkt öster om den befintliga bron finns en gammal stenalvsbro, RAÅ Kviinge 8:1, och gården Almö. Stenalvsbron finns omnämnd i *Skånska broar – kulturhistoriskt värdefulla broar* där den beskrivs som en äldre valvbro i tre spann, uppförd i tuktad natursten i kallmur, helt i originalskick, som ger intrycket av en monumental samverkan med omgivningen, dekorativ och robust. Den nedlagda järnvägen löper väster om vägen och här fanns tidigare en banvaktarstuga, benämnd Almö. Efter ån fortsätter vägen i ett flackt slättlandskap och passerar gården Beateberg väster om vägen. Norr om denna finns en milsten på östra sidan av vägen. Vägen har här rätats ut och skär genom ett storskaligt och flackt odlingslandskap där Knislinges lagersilos sticker upp vid horisonten.

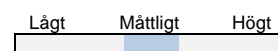
Liksom mellan Bjärlöv och Hanaskog finns i detta område få registrerade fornlämningar, även om landskapet också här är gynnsamt för dolda stenåldersbosättningar. Lägen som under hela stenåldern varit lämpliga för boplatser finns i områdena kring Almaån, Helge å och de våtmarker som omgivit dessa. Fornlämningsbilderna ger inga belägg för att området ska ha utnyttjats under brons- och järnålder. Först från modern tid finns bl.a. tre kvarnlämningar, vägmärken och bytomter bland de registrerade fornlämningarna.

Delområdet bedöms inneha lågt till måttligt kulturmiljövärde eftersom kulturmiljön i området, det öppna slättlandskapet har en lång kontinuitet, men har förändrats och rationaliserats i senare tider.



Figur 16: Entrén till Knislinge, silors tillhörande lagerhusföreningen syns på håll från slättlandskapet.

Knislinge



Den äldre bykärnan ligger intill väg 19 inne i Knislinge. Från äldre tider finns Knislinge kyrka och Klockaregården. Knislinge kyrka utgör kyrkligt byggnadsminne och har i Byggnader och miljöer i Göingebygd tilldelats klass I, den intilliggande kyrkogården har klass II. Kyrkan och den äldre delen av kyrkogården, som inte ligger intill väg 19, är registrerad i FMIS, Knislinge 67:1. Längre in i samhället, från vägen sett ligger också Klockaregården, Knislinge 67:2 i FMIS. Gården har i Byggnader och miljöer i Göingebygd tilldelats klass II.

Byn har sedan slutet av 1800-talet och in i 1900-talets första del utvidgats med bostads- och verksamhetsområden i olika omgångar. Byns tillväxt manifesteras i den numera nedlagda järnvägen med tillhörande industriområden och i Helge å som ligger i anslutning till samhället i öster. Ån har tidigt nyttjats som kraftkälla och det var här den för samhällets tillväxt så viktiga skofabriken fanns. Byggnaderna uppförda av Knislingeortens lagerhusförening mellan 1953 och 1975 har ett bevarandevärde, maskintornet tillsammans med silocellerna utgör ett tydligt landmärke vida omkring samhället. Väg 19 genom Knislinge flyttades 1960, så att den numera löper parallellt och nära intill den nedlagda järnvägen. I vägskälet mellan riksvägens nya och gamla sträckning, vid södra infarten, ligger före detta Sväng In från 1970, en anläggning kopplad till bilismen och vägens betydelse som kommunikationsled in i modern tid.

Norr och väster om samhället är marken kuperad med en höjd, Knislinge backe, strax norr om kyrkan.

Väster om Knislinge på ett avstånd om ca 3,5 km från vägen tar ett ovanligt fornlämningsrikt område vid, vilket i öster begränsas av Helge å. De har bedömts vara några av de viktigaste fornlämningsmiljöerna i hela Skåne. Fynden där, många skålgropar och ensamliggande gravhögar, indikerar bronsålder. Ett gravfält med resta stenar och två rektangulära stenkretsar tyder på kontinuitet in i järnåldern. Även om området i stort har en tydlig karaktär av framförallt brons- och järnålder tyder förekomsten av en stenkammargrav öster om vägen på att åtminstone delar av området även har brukats under övergången mellan neolitisk stenålder och äldre bronsålder.

Området bedöms ha ett måttligt värde. Samhället utgör en sammanhängande, representativ kulturmiljö från främst industrialismen, där både villamattorna och industribyggnaderna representerar den epoken.

Helge ås närområde



Området karaktäriseras av ett varierat och i huvudsak öppet, svagt kuperat jordbrukslandskap invid Helge å. Vägen går inom kulturmiljöstråket Helge å, utpekad i Regionalt kulturmiljöprogram för Skåne. Helge ås kvarvarande sankastrandängar, främst i Kristianstad Vattenrike, har under mycket lång tid utnyttjats för bete och det är av stort värde att denna hävd fortgår. Åns betydelse i äldre tid bekräftar ytterligare genom de kvarvarande borgarna i området. Därtill finns flera anläggningar som visar hur vattenkraften utnyttjats, det gäller särskilt de vattendrivna kvarnarna, varav de äldsta har senmedeltida ursprung. Aktiviteter och verksamheter direkt relaterade till Helge å har ett särskilt värde i detta sammanhang och är av största betydelse för upplevelsen och förståelsen av landskapet.

Den nedlagda järnvägen löper här parallellt med, men en bit väster om vägen, bakom en höjdrygg. Där järnvägsbanken korsar vägen till Gryt fanns ursprungligen en hållplats och banvaktarstuga, inledningsvis benämnd Grydt för att sedan byta namn till Olinge. I områdets mitt finns byn Nöbbelöv, bestående av 9 gårdar längs den gamla vägsträckningen, direkt väster om den nuvarande riksvägen. Namnet, som härleds ur Nyböle det vill säga nybygge, tyder på att bybildningen tillkommit senare än kyrkbyarna. Intill vägskalet mellan den gamla landsvägens sträckning in mot Broby och den nuvarande vägen som passerar väster om Broby, finns lämningar av en skansanläggning som byggdes under danskt styre för att skydda den viktiga vägen under orostider på 1600-talet. Invid den gamla vägen står en av de milstenar som anordnades längs Kristianstadsvägen på 1700-talet.

Den rika fornlämningsmiljön i förra delområdet, med hållristningar, högar och stensättning, fortsätter norrut på den västra sidan av vägen. Ett system av stenkammargrav finns på båda sidor av vägen, vilket tyder på att området tagits i bruk senast under yngre stenålder till äldre bronsålder, alltså tidigare än området väster om Knislinge. I närheten av Helge å finns lämpliga stenåldersboplatsslagen, så sammantaget tyder mycket på att området öster om vägen har en lång kontinuitet från stenålder till modern tid. Halvvägs upp i området, i höjd med fornlämning med RAÄ Östra Broby 309, ändras karaktären på fornlämningsbilden väster om vägen och domineras främst av fossila åkermarker av varierande storlek. Den märkbart lägre frekvensen av hållristningar i detta område kan tyda på att det tagits i bruk först under järnåldern.

Området har ett måttligt kulturmiljövärde. Odlingslandskapets långa kontinuitet är värdefullt men har rationaliserats och förändrats under senare tid. Den urgamla

färdvägen längs Helge å är i delområdet väl synligt och det sambandet är värdefullt. Området har dessutom en betydelsefull fornlämningsbild.

6.2 Inarbetade åtgärder

- Vägplaneförslaget har där det varit tekniskt möjligt tagit hänsyn till och undvikit/minimerat intrång i identifierade fornlämningar inom vägområdet.
- Där vägen går i ny sträckning har vägens linjeföring valts med beaktande av befintliga strukturer i landskapet såsom banvallen samt ägo- och skiftesgränser.
- Hänsyn har tagits till stenvalvsbron genom att ny bro förskjutits västerut. Vägområdet har anpassats så att det inte berör fornlämningen.
- Tätortsporten som är föreslagen i södra infarten till Hanaskog placeras så att den inte tar mark på östra sidan av vägen i anspråk. Detta gör att inget intrång sker i Riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L: K25.

6.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Mycket positiv effekt (+ +): Åtgärd som innebär att samband och strukturer utvecklas och förstärks. Miljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden tydliggörs.

Måttligt positiv effekt (+): Åtgärd som innebär att samband och strukturer utvecklas och förstärks något. Miljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden tydliggörs något.

Liten/ingen effekt (0): Åtgärd som innebär ett indirekt intrång i en kulturmiljöns värdekärna. Historiska samband och strukturer eller den historiska läsbarheten ändras inte.

Måttligt negativ effekt (-): Åtgärd som innebär ett indirekt intrång i kulturmiljöns värdekärna eller att samband och strukturer fragmenteras. Miljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden går delvis förlorade.

Mycket negativ effekt (- -): Åtgärd som innebär ett direkt intrång i kulturmiljöns värdekärna eller att samband och strukturer bryts. Miljöns upplevelsemässiga, pedagogiska och/eller vetenskapliga värden går irreversibelt förlorade.

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Liten positiv

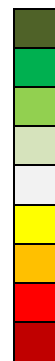
Ingen

Liten negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



6.3.1 Nollalternativ

Bjälöv

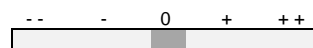
Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.

Värde



Effekt



Konsekvens

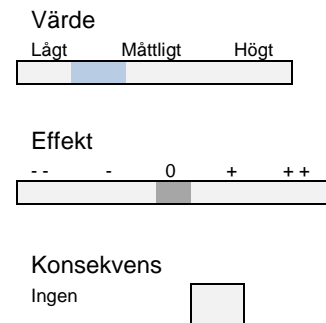
Ingen



Kuperat skogsmosaiklandskap

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

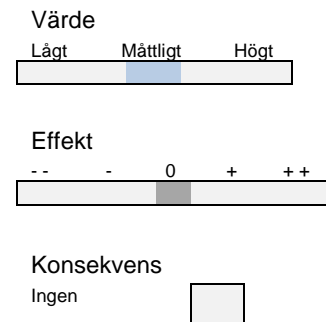
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Kviinge/Hanaskog

Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

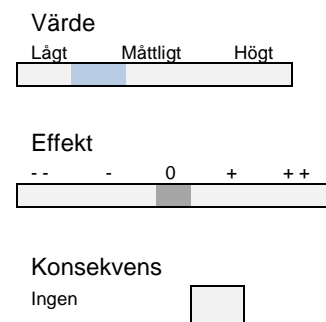
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Slätten vid Almaån och Helge å

Den beräknade trafikökningen ger en liten ökad barriäreffekt längs med sträckan. Det innebär inte att några kulturhistoriska värden går förlorade.

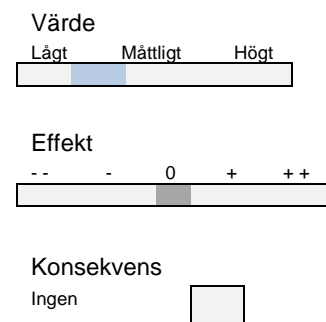
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Knislinge

Den beräknade trafikökningen ger en liten ökad barriäreffekt längs med sträckan. Det innebär inte att några kulturhistoriska värden går förlorade.

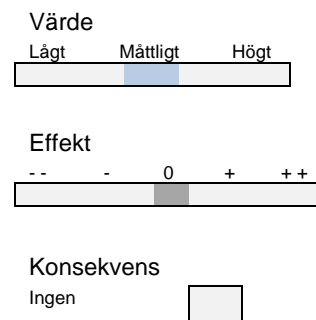
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Helge ås närområde

Den beräknade trafikökningen ger en liten ökad barriäreffekt längs med sträckan. Det innebär inte att några kulturhistoriska värden går förlorade.

Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



6.3.2 Vägplaneförslaget

Bjårlöv

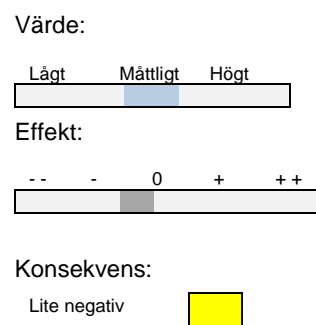
Vid rondellen görs ett mycket litet intrång i ytterkanterna av Riksintresset Araslövs farmer när cirkulationsplatsen ska breddas. Inget intrång görs i kärnvårderna och eftersom området redan gränsar till infrastruktur och den gränsen endast förskjuts något bedöms påverkan som liten. Kulturmiljön kan upplevas och bevaras på samma sätt som tidigare.

Väg 19 är sedan tidigare utflyttad från samhället Bjårlöv men den gamla landsvägen finns kvar som lokalgata och värdena kring den, strukturen och sambanden, blir opåverkade av vägplaneförslaget. Likaså den äldre gårdsbebyggelsen, Bjårlöv 17:5 påverkas inte av vägplaneförslaget.

Når den nya korsningen norr om Bjårlöv byggs, kommer det inte längre finnas någon direktutfart från Övarpsvägen till väg 19. En del av den långa kontinuiteten och läsbarheten av förhållandet mellan de två vägarna kan därmed förloras. Övarpsvägen är dock sedan tidigare påverkad av sentida förändringar.

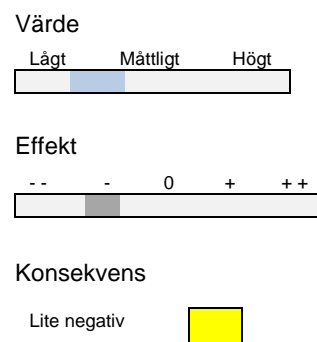
Vägplanen gör intrång i bra boplatslågen och fornminnen. Fortsatta utredningar av fornlåmningar föreslås. Det förestår alltid en risk med att göra ingrepp i dolda fornminnen under jord då kunskap och information kan gå förlorad.

Sammantaget bedöms effekten av vägplaneförslaget bli lite negativ. Konsekvensen bedöms bli lite negativ.



Kuperat skogsmosaiklandskap

Våg i ny stråckning innebär en avsevärd föråndring av kulturlandskapet. Den innebär en ny struktur med arkitektur och formspråk som inte helt kan underordnas det historiska landskapets strukturer. Den nya vägen ersätter befintlig väg 19 som huvudstråk, som har mycket lång kontinuitet. Det leder till att gårdsanläggningar skiljs från sitt markområde, till exempel Bonnarpes gård. Den nya vägstråckningen följer befintlig infrastruktur, banvallen, och markanvändningsgrånser så långt det har varit möjligt, vilket gjort att negativa barriåreffe kter har minimerats. Den befintliga vägen lever vidare med funktion som lokalvåg och den kan bevaras i sitt befintliga skick, vilket troligen



inte hade varit möjligt om väg 19 skulle förbättrats i befintlig sträckning.

På en kortare sträcka gör vägområdet intrång i banvallen. Detta försämrar läsbarheten av den idag välbevarade gamla sträckningen av järnvägen. Möjligheten att göra om den gamla banvallen mellan Bjärlöv och Broby till cykelväg försvinner, vilket annars hade varit ett hänsynsfullt sätt att återanvända sträckningen på.

Ett litet intrång görs i riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25 när den nya vägen ansluter till befintlig sträckning av väg 19. Riksintressets kärnvärden ligger inte i anslutning till väg 19 och riksintresset kan upplevas och bevaras på likvärdigt sätt även efter att vägen byggs om.

Vägplanen gör intrång i bra boplatsslägen och fornminnen. Fortsatta utredningar föreslås men det förestår alltid en risk med att göra ingrepp i dolda fornminnen under jord då kunskap och information kan gå förlorad.

Sammantaget bedöms vägplaneförslaget ge måttligt negativa effekter. I en sammanvägning med områdets värde genereras lite negativa konsekvenser.

Hanaskog/Kviinge

Eftersom inga ombyggnader av vägen ska göras på sträckan uppstår inga negativa effekter på värdena i Riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25. Inte heller de föreslagna bullerskyddsskärmarna gör något intrång i det.

Bullerskyddsskärmarna kommer förändra kulturmiljön i samhället. Kopplingen mellan byn och vägen samt upplevelsen av en gammal ort som under väldigt lång tid förlitat sig och livnärt sig på transportstråket kommer förminska. Intrång i vägnära fornlämningar undviks. De föreslagna bullerskydden går igenom områden utpekade som Bra boplatsslägen varför fortsatta arkeologiska utredningar behövs. I samband med sådana undersökningar finns alltid en risk för att kulturhistoriska värden förloras.

Sammantaget bedöms vägplaneförslaget ge måttligt negativa effekter på kulturmiljön då samband och strukturer delvis försämras. Konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa.

Slätten vid Almaån och Helge å

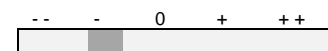
Vägen går i befintlig sträckning och byggs om enligt målstandard, vilket innebär breddning, samt faunastängsel längs hela sträckan.

Befintlig bro över Almaån kommer att rivs och ersättas av en ny bro cirka 10 meter väster om den befintliga. Avståndet till stenalvsbron ökar i och med förskjutningen och ett något större respektavstånd till den gamla bron skapas. Stenalvsbron kan upplevas mer som en egen enhet utan att i lika hög grad

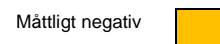
Värde



Effekt



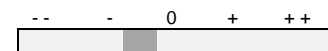
Konsekvens



Värde



Effekt



Konsekvens

”skymmas” av den större bron på väg 19, det vill säga mer likt så som den upplevdes när den var i bruk. Detta är positivt för kulturvärdena kopplade till den. Den gamla stenvälsbron ligger fortfarande nära vägområdet och det ska vidtas skyddsåtgärder under byggtiden för att säkerställa att den inte skadas.

Vägen ska breddas genom områden utpekade som bra boplatsslagen varför fortsatta arkeologiska utredningar behövs. I samband med sådana undersökningar finns alltid en risk för att kulturhistoriska värden förloras.

Sammantaget bedöms vägplaneförslaget ge lite negativa effekter. I en sammanvägning med värdet bedöms lite negativa konsekvenser uppstå.

Knislinge

Bullerskyddsskärm är föreslagna vid de fastigheter där bullernivåerna överstiger riktvärdena. Det kommer påverka upplevelsen av kulturmiljön men inga intrång görs i identifierade fornminnen. Kopplingen mellan byn och vägen samt upplevelsen av en gammal ort som under lång tid livnärt sig på transportstråket kommer förminska.

Bullerskyddsskärm föreslås på sträckor som är utpekade som bra boplatsslagen och fortsatta arkeologiska utredningar behövs. I samband med sådana undersökningar finns alltid en risk för att kulturhistoriska värden förloras.

Sammantaget bedöms vägplaneförslaget ge måttliga till stora negativa effekter då vägen och bullerskyddsskärmarna fragmenterar den sammanhållna 1900-talsstrukturen som ligger utmed vägen. Konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa.

Helge ås närområde

Vägen går i befintlig sträckning och ska byggas om till målstandarden, vilket innebär breddning i den södra delen av sträckan och faunastängsel längs hela sträckan.

Kulturmiljöstråket Helge å påverkas inte i sin helhet av vägplaneförslaget då de företeelser som utpekats som bevarandevärde inte berörs.

Ett omfattande antal bra boplatsslagen och fornlämningar finns identifierade längs vägsträckan, vilka föreslås utredas vidare, enligt förslag i AU1. I denna process finns det en risk att kulturhistoriska värden och delar av vårt kulturarv går förlorat.

Sammantaget bedöms lite negativa effekter, vilket ger lite negativa konsekvenser.

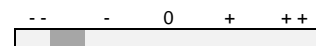
Lite negativ



Värde



Effekt



Konsekvens

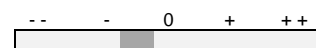
Måttligt negativ



Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ



6.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Bjälöv		
Skogsmosaiklandskapet		
Hanaskog/Kviinge		
Slätten vid Almaån och Helge å		
Knislinge		
Helge ås närområde		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

I en sammanvägd bedömning av konsekvenserna för samtliga delområden ger nollalternativet inga konsekvenser avseende kulturmiljön. Vägplaneförslaget bedöms ge lite negativa konsekvenser i jämförelse med nollalternativet i en sammanvägning av samtliga delområden. Den högsta konsekvensen som genereras i vägplaneförslaget är måttligt negativ.

6.4 Föreslagna åtgärder

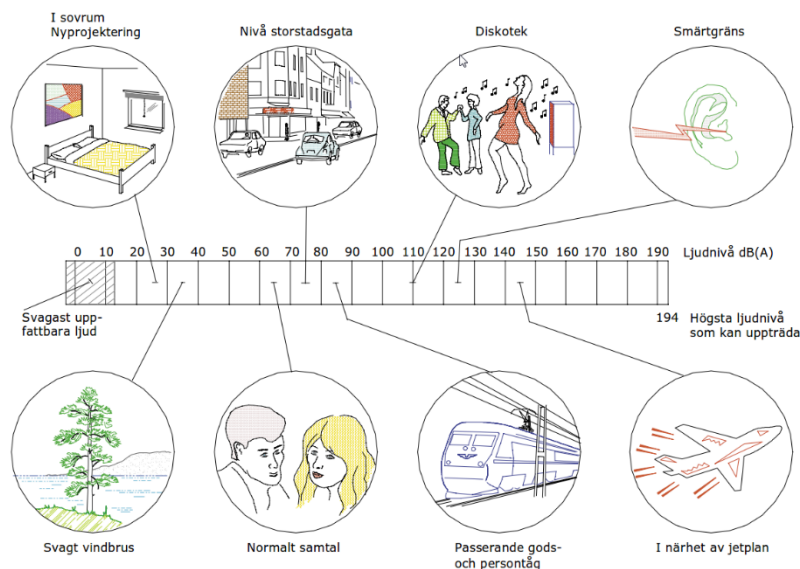
- Kopplingen av väg 2044 för nordgående trafik i korsningen med befintlig del av Övarpsvägen bör om möjligt gestaltas med hänsyn till kvarvarande kulturvärden.
- Bullerskyddsskärmarna bör göras genomsiktliga på sträckor med kulturhistoriskt värde, till exempel, vid gästgivargården i Hanaskog. Detta görs där det är möjligt samt i samråd med fastighetsägarna.
- Ansökan om tillstånd för borttagande av fornlämning görs till Länsstyrelsen enligt KML, kulturmiljölagen.
- Eventuellt nyttjande av yta utanför vägplaneområdet, som inte tidigare hanterats arkeologiskt, ska samrådas med Länsstyrelsen, enligt Kulturmiljölagen, KML.
- Skyddsåtgärder i byggskedet planeras för Stenvalvsbron, RAÅ Kviinge 8:1, i form av kontrollprogram och vid behov vibrationsmätning.
- Fornlämningar ovan mark, det vill säga vägmärken, milstolpar, som riskerar påverkas av vägplaneförslaget flyttas till ny plats, i motsvarande förhållande till vägen för att även efter ombyggnaden berätta samma historia och fylla samma funktion. Detta kräver tillstånd enligt KML.
- Om risk finns för att fornlämningar som ligger utanför vägområdet påverkas av vägplaneförslaget bör skyddsåtgärder upprättas för dessa, t.ex. byggstängsel.

7. LJUDMILJÖ & HÄLSA

I kapitlet hanteras buller från vägtrafiken och dess påverkan på människors hälsa. Buller kan generellt definieras som "icke önskvärt ljud". Upplevelsen att bli störd av buller är subjektiv och olika människor upplever sig störda vid olika bullernivåer. Vissa ljud hör också hemma i en viss miljö, och "sociala ljud" som barnlek eller människosorl kan uppskattas i t.ex. en park och då blir man oftast mindre störd. Begreppet *bullerstörda* innebär således den andel personer som upplever sig störda, inte som utsätts för olika bullernivåer.

Buller mäts i Decibel, dB(A) som är ett logaritmiskt begrepp som till exempel innebär att två lika stora bullerkällor tillsammans skapar en ljudnivåökning på 3 dB(A). Applicerat på trafikbuller innebär det att en fördubbling/halvering av trafikmängden ger 3 dB(A) högre/lägre ekvivalent ljudnivå. Generellt är 1 dBA den minsta förändringen som går att urskilja, en skillnad på 3 dB(A) är klart märkbar och en skillnad på 8 - 10 dB(A) upplevs som en fördubbling/halvering av ljudnivån.

De främsta källorna till omgivningsbuller är trafik, det vill säga buller från vägar, järnvägar och flyg. Även ljud från grannar, byggarbetsplatser och industrier bidrar. Trots insatser för att minska exponeringen så utgör buller ett allt större problem, framför allt beroende på en ökad urbanisering och tillväxt av transportsektorn.



Figur 17: Ljudnivåer vid representativa aktiviteter. Källa: <http://www.trafikverket.se/contentassets/0799352a9dcd4c029ab9d058b6c03cd7/030-031.pdf>

Buller kan bland annat ge upphov till störning på sömn och vila, vilka är några av de allvarligaste effekterna eftersom bra sömn är en förutsättning för människan att fungera väl. WHO anger i sina riktlinjer (2009) att ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad inte bör överstiga 40 dBA nattetid för att säkerställa ostörd sömn. Buller kan också ge upphov till försämrad kommunikation, kognitiva effekter och fysiologiska stressreaktioner. I längden kan bullerstörningar leda till ökad stress, irritation, huvudvärk och trötthet. Det kan på flera sätt bidra till en ökad mental belastning i situationer där det ställs krav på inlärning eller prestation. De grupper i samhället som är extra känsliga för buller är bland annat personer med hörselnedsättning och barn. Långtidsexponering för trafikbuller har visat sig kunna öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Studier har visat på ökad risk för hjärtkärlsjukdomar vid vägtrafikbuller över 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

7.1 Förutsättningar

7.1.1 Lagstiftning och Riktlinjer

MKN Buller: förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Förordningen anger att Trafikverket är skyldiga att kartlägga bullret från högtfärdiga vägar (över 3 miljoner fordon/år).

Miljökvalitetsnormen är att genom kartläggning och upprättande av åtgärdsprogram sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Några konkreta störningsnivåer har inte definierats.

Trafikverkets riktvärden för buller, TDOK 2014:1021: Riksdagen har i proposition 1996/97:53 antagit riktvärden för buller vid bostäder som gäller nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta projekt innebär väsentlig ombyggnad och i vissa partier nybyggnation. Riktvärdena har konkretiserats av Trafikverket utifrån vad som anses vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Värdena ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer.

Tabell 2: Trafikverkets riktvärden för buller från vägtrafik vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad.

Lokal	Ekvivalent ljudnivå, dBA	Maximal ljudnivå, dBA
Bostäder^{1) 6)}		
Utomhus	55 ^{2) 3)}	70 ⁴⁾
Inomhus	30	45 ⁵⁾
Friluftsområden		
Utomhus	40	

1) Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad.

2) Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik.

3) Avser ljudnivå på uteplats eller skolgård.

4) Avser ljudnivå på uteplats eller skolgård. Om ljudnivån överskrider ber den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06–22)

5) Avser ljudnivåer nattetid (22–06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnett

6) Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

7.1.2 Underlagsmaterial

PM Bullerutredning Väg 19, Sweco 2015: Samhällsekonomisk bedömning av bullerskyddsskärmar längs sträckan med hjälp av programvaran BUSE från Trafikverket.

Rapport Bullerutredning, Tyréns 2018: resultat av bullerutredning för ombyggnad av väg 19 mellan Bjärlöv och Broby.

Utifrån en samhällsekonomisk bedömning följt av en helhetsbedömning, har bullerskyddsåtgärder föreslagits. Den samhällsekonomiska bedömningen är gjord med hjälp av programvaran VägBUSE 4.1, där en nettonuvärdeskvot, NNK, beräknats för respektive bullerskyddsåtgärd. En positiv NNK ger vägledning om att en viss åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam. I den kompletterande helhetsbedömningen har de föreslagna vägnära åtgärderna ställts i relation till rimligheten att genomföra dem och eventuell påverkan på andra värden längs sträckan.

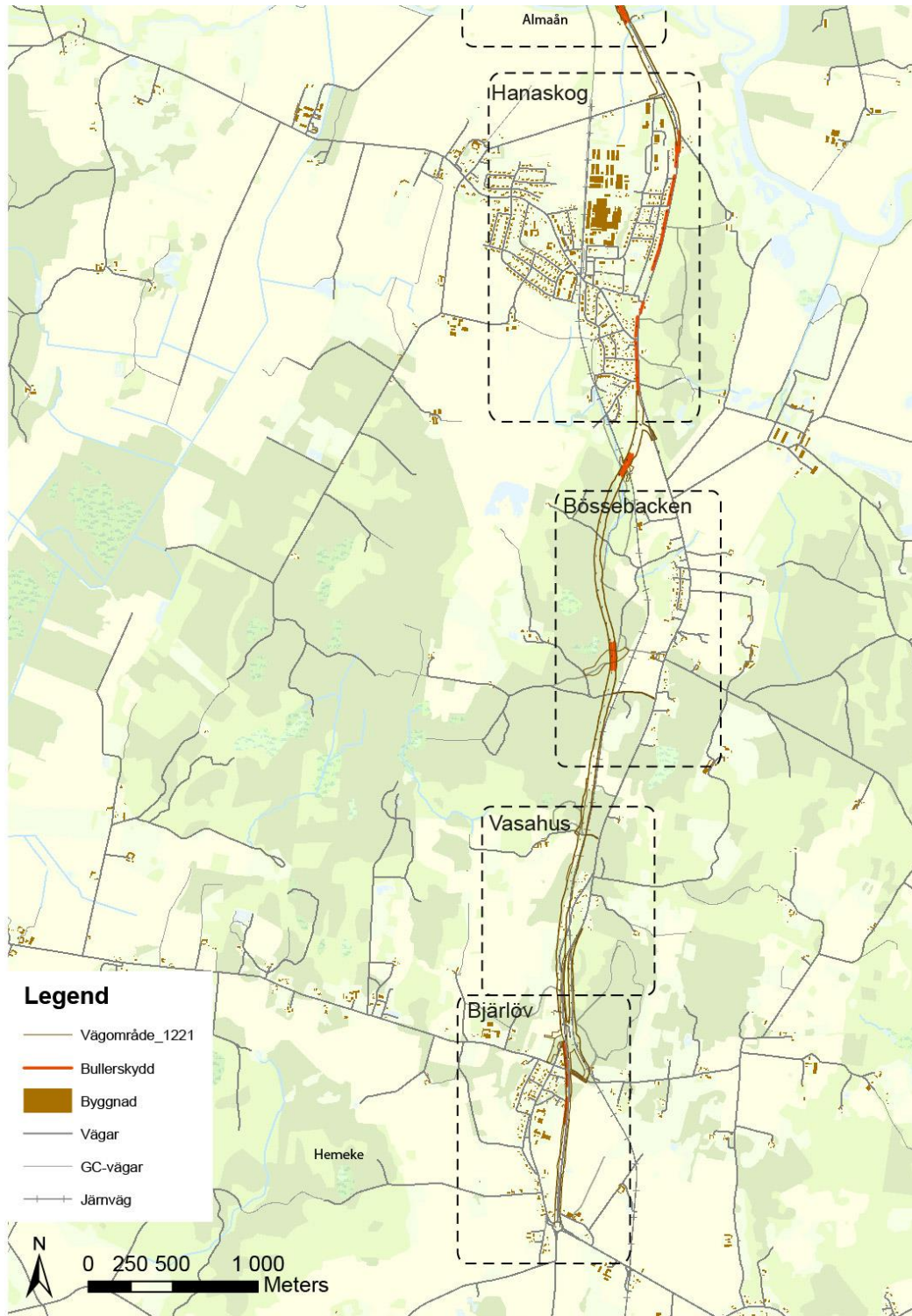
Tre olika slags åtgärder har föreslagits i projektet: vägnära åtgärder (bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall), fasadåtgärder (fönsteråtgärder) och lokal skärmning för uteplats.

Vägnära åtgärder har föreslagits utifrån resultatet i den samhällsekonomiska bedömningen och helhetsbedömningen. Skärmar/vallar över 3 meter har inte ansetts rimliga då de påverkar omgivande boendemiljö, landskapsbild och kulturmiljö. För en del hus går det inte att nå riktvärden för båda våningsplanen utan att komma upp i bullerskydd som är långt över 3 meter höga. I dessa situationer har en höjd valts som ändå ger en rimlig effekt i förhållande till skyddets höjd och kostnad. Längden på bullerskydden har setts över för att inte bli oförsvarbart långa utan att ge någon märkbar effekt på ljudnivåerna.

Fasadåtgärder har föreslagits för alla fastigheter där inomhusnivåerna överskrider riktvärdena efter beräknade effekter av föreslagna vägnära åtgärder. För inomhusnivåerna är det den ekvivalenta ljudnivån inomhus som är dimensionerande. Det gör att vissa fastigheter klarar riktvärdena inomhus utan fasadåtgärder trots att utomhusnivåerna överstiger riktvärdena.

Bullerskyddsskärmar vid uteplats har föreslagits om ekvivalent ljudnivå och/eller maximal ljudnivå från väg 19 överskrider vid uteplats i anslutning till bostaden och om fastigheten inte föreslagits någon vägnära åtgärd. Uteplatsers läge har bestämts i samband med inventering på plats eller på ortofoto. Där läge för uteplats inte har kunnat identifieras har tänkbart läge, företrädesvis mot söder eller väster, antagits.

7.1.3 Översiktskarta



Figur 18: Karta över den södra delen av vägplaneförslaget, med områden värda att skydda mot buller samt föreslagna bulleråtgärder.



Figur 19: Karta över den norra delen av vägplaneförslaget, med områden värda att skydda mot buller samt föreslagna bullerskyddsåtgärder.

7.1.4 Värdering av delområden

Värdeskala

Lågt värde: Områden där människor aldrig eller mer sällan vistas.

Måttligt värde: Områden där människor vistas frekvent, det kan vara sporadiskt men återkommande.

Högt värde: Områden där människor bor och är verksamma under större delen av dygnet.

Bjärlöv

Samhället Bjärlöv ligger utmed befintlig väg 19 och har cirka 170 invånare. Området bedöms ha högt värde.



Vasahus

Strax norr om Bjärlöv ligger en mindre samling bostadshus längs befintliga väg 19. Området bedöms ha högt värde.



Bössebacken

Bössebacken är ett mindre samhälle som ligger utmed väg 19, det består i huvudsak av en samling hus längs bygatan. Det har cirka 70 invånare. Området bedöms ha högt värde.



Figur 20: befintliga väg 19 genom Bössebacken.

Hanaskog

Samhället Hanaskog ligger utmed väg 19 och har cirka 1250 invånare. Området bedöms ha högt värde.



Glesbygd på slätten

På slätten mellan Hanaskog och Knislinge ligger det 6 bostadshus utmed väg 19. Området bedöms ha högt värde.



Knislinge

Samhället Knislinge ligger utmed väg 19 och har cirka 3030 invånare. Området bedöms ha högt värde.





Figur 21: Villamattor på båda sidor om vägen genom samhället Knislinge.

Glesbygd längs Helge å

I det kuperade slättilandskapet längs Helge å ligger ett 20-tal bostadshus utmed väg 19. Området bedöms ha högt värde.



7.2 Inarbetade åtgärder

- Totalt föreslås 28 vägnära bullerskyddsåtgärder längs sträckan. Åtgärderna sänker den ekvivalenta ljudnivån vid fasad med minst 1 dBA för knappt 120 bostäder. Åtgärderna gör dessutom att ljudnivåerna sänks för en faunapassage, en bro och en passage till ett rekreationsområde. Föreslagna skyddsåtgärder är vallar, skärmar samt kombinerade vallar med skärm på. För alla skärmar gäller att de ska vara täta, även i nederkant mot mark.
- Totalt föreslås fasadåtgärder, i form av fönsteråtgärder, för drygt 40 bostäder. Vilka fönster på varje bostad som behöver bytas bestäms i ett senare skede av projektet.
- Totalt föreslås lokal skärmning av uteplats för 15 bostäder. Utformning av uteplatskärm bestäms i ett senare skede av projektet.

7.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Mycket positiv effekt (+ +): Trafikbuller upphör eller minskar påtagligt (>8 dBA) för majoriteten av husen. Till exempel genom att vägen inte längre går i områdets närhet. Inga riktvärden överskrids.

Måttligt positiv effekt (+): Ljudnivån sänks märkbart (>3dBA) för majoriteten av husen. Riktvärdena för buller överskrids inte.

Liten/ingen effekt (0): Inga eller små (0–1 dBA) ljudnivåförändringar utan att några riktvärden överskrids för majoriteten av människorna.

Måttligt negativ effekt (-): Ljudnivån ökar märkbart (>3dBA) för majoriteten av husen. Riktvärden för buller överskrids inte eller redan överskridna värden försämras endast lite (≤1dBA).

Mycket negativ effekt (- -): Ljudnivån ökar påtagligt (>8 dBA) för majoriteten eller endast enstaka människor. Riktvärden för buller överskrids eller redan överskridna värden försämras (>1 dBA).

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Liten positiv

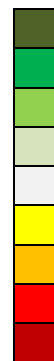
Ingen

Liten negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



7.3.1 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver situationen om väg 19 ligger kvar i befintlig sträckning, med en ökad trafikmängd och utan bullerskyddsåtgärder. Riktvärdena för ljudnivåer utomhus i fasad är 65 dBA i befintlig miljö. För att kunna jämföra nollalternativet med vägplaneförslaget konsekvensbedöms dock nollalternativet utifrån gällande riktvärden för nybyggnation som redovisas i tabell 2.

Bjälöv

I nollalternativet höjs ljudnivåerna med 0–1 dBA jämfört med nuläget. För två hus överskrider riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, både i nuläget och nollalternativet. Enligt gällande riktvärden överskrider de ekvivalenta ljudnivåerna för 19 hus, två mer än i nuläget. För 13 hus bedöms de maximala ljudnivåer överstiga 70 dBA i både nuläget och nollalternativet.

Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller den fysiska och den psykiska hälsan och som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed bedöms måttligt till stora negativa konsekvenser uppstå.

Vasahus

Ljudnivåerna ökar 0–1 dBA jämfört med nuläget. För två hus överskrider riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, både i nuläget och nollalternativet. Enligt gällande riktvärden överskrider de ekvivalenta ljudnivåerna för samtliga bostadshus i området, 3 stycken, i nuläget och i nollalternativet. 10 av husen utsätts dessutom för maximala ljudnivåer över 70 dBA i nuläget och nollalternativet.

Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller den fysiska och den psykiska hälsan, som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

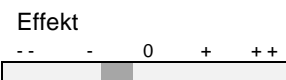
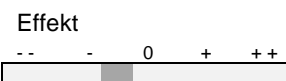
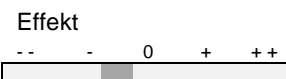
Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed bedöms måttligt till stora negativa konsekvenser uppstå.

Bössebacken

Ljudnivåerna i Bössebacken ökar 0–1 dBA jämfört med nuläget. Totalt fem hus har i nollalternativet ekvivalenta ljudnivåer som överskrider riktvärdena för befintlig miljö, ett mer än i nuläget. Enligt gällande riktvärden överskrider de ekvivalenta ljudnivåerna för 23 hus, lika många som i nuläget.

Även i detta område indikerar ljudnivåerna hälsorisker vad gäller fysisk och psykisk hälsa för de boende i området.

Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed bedöms måttligt negativa konsekvenser uppstå.



Hanaskog

Bostadshusen i Hanaskog ligger nära väg 19 och med en ökad trafikmängd beräknas ljudnivåerna öka i storleksordningen 0–1 dBA. För 11 hus överskrids riktvärdena för ekvivalenta ljudnivåer i befintlig miljö, två mer än i nuläget. Enligt gällande riktvärden överskrids de ekvivalenta ljudnivåerna för 49 hus, fem mer än i nuläget. För 37 hus överstiger dessutom de maximala ljudnivåerna 70 dBA, både i nuläget och i nollalternativet.

Dessa ljudnivåer innebär en hälsorisk vad gäller fysisk och psykisk hälsa för de boende i samhället.

Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter vilket gör att måttligt negativa konsekvenser uppstår.

Glesbygd på slätten

Ljudnivåerna ökar 0–1 dBA i området till följd av ökad trafikmängd. För ett hus överskrids riktvärdena för ekvivalenta ljudnivåerna i befintlig miljö, ett mer än i nuläget. Enligt gällande riktvärden överskrids de ekvivalenta ljudnivåerna för sju hus, lika många som i nuläget. För fyra hus överskrids dessutom riktvärdena för maximala ljudnivåer, lika många som i nuläget.

Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller de fysiska och den psykiska hälsan och som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

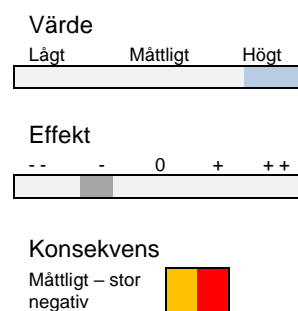
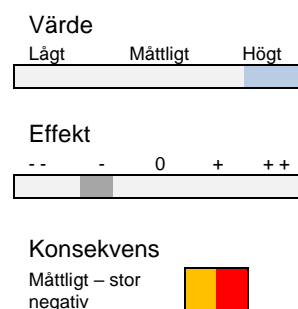
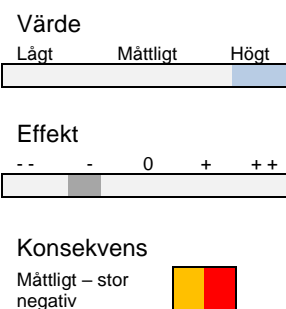
Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed bedöms måttligt till stora negativa konsekvenser uppstå.

Knislinge

Ljudnivåerna ökar 0–1 dBA i Knislinge till följd av ökad trafikmängd. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö överskrids för ett hus i nollalternativet, i nuläget överskrids inte riktvärdena för något hus. Enligt gällande riktvärden överskrids de ekvivalenta ljudnivåerna för 50 hus i Knislinge, fyra mer än i nuläget.

Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller de fysiska och den psykiska hälsan och som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter vilket gör att måttligt till stora negativa konsekvenser uppstår.

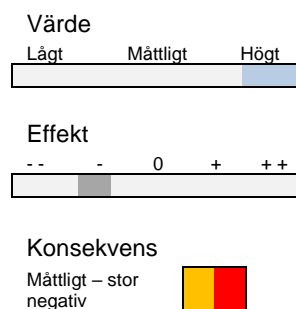


Glesbygd längs Helge å

Ljudnivåerna ökar 0–1 dBA i området till följd av ökad trafikmängd. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö överskrids för ett hus både i nollalternativet och i nuläget. Enligt gällande riktvärden överskrids de ekvivalenta ljudnivåerna för 17 hus i området, två mer än i nuläget. För 11 hus överskrids dessutom riktvärdena för maximala ljudnivåer, lika många som i nuläget.

Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller de fysiska och den psykiska hälsan och som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

Nollalternativet bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed bedöms måttligt till stora negativa konsekvenser uppstå.



7.3.2 Vägplaneförslaget

Bullerskyddsåtgärder, vägnära, i fasad eller på uteplats, föreslås i vägplaneförslaget för att sänka ljudnivåerna för fastigheter längs den aktuella vägsträckan så att de hamnar under Trafikverkets gällande riktvärden. Föreslagna åtgärder gör att riktvärdena inomhus uppnås för samtliga fastigheter men att riktvärdena utomhus fortfarande överskrids för några fastigheter längs sträckan.

Generellt för de fastigheter där riktvärdena fortfarande överskrids men inget, eller inget ytterligare, skydd har föreslagits gäller något av följande:

- Det har inte ansetts samhällsekonomiskt rimligt att föreslå bullerskydd, eller högre/längre bullerskydd, eftersom den endast gynnar enstaka hus eller endast sänker ljudnivån med enstaka dBA.
- Det har inte ansetts tekniskt möjligt att föreslå bullerskydd, eller högre/längre bullerskydd på grund av marktillgång och/eller begränsningar i teknik.
- Det har inte ansetts miljömässigt försvarbart att föreslå bullerskydd, eller högre/längre bullerskydd, med hänsyn till andra värden kopplade till natur, kultur, vatten m.m.
- Fastigheter som föreslås få vägnära bullerskydd erbjuds inte alltid lokal skärm vid uteplats, även om riktvärdet för uteplats överskrids. Uteplatser som endast överskrids med enstaka dBA erbjuds inte heller alltid lokal skärm vid uteplats. Detta är kopplat till den ekonomiska rimligheten.
- I något enstaka fall har vägnära åtgärder, åtgärder i fasad eller lokal skärmning av uteplats vidtagits tidigare. Ytterligare skydd är inte tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt och har därför inte föreslagits trots att riktvärden överskrids.

Individuella motiv till varför eller varför inte en fastighet erbjuds bullerskyddsåtgärder, uppmätta bullernivåer innan och efter föreslagna åtgärder, varför riktvärdena fortfarande överskrids för en del fastigheter och med hur mycket, framgår av bilaga 1, Bullertabell.

Bjälrov

Ljudnivåerna beräknas båda höjas och sänkas för husen i området. Där inga vägnära åtgärder går att genomföra höjs nivåerna 0–2 dBA och där vägnära åtgärder föreslås sänks nivåerna med upp till 9 dBA. Vägnära bullerskyddsåtgärder föreslås för 16 hus.

Med de föreslagna vägnära bullerskyddsåtgärderna överskrids riktvärdena för 15 hus, fyra färre än i nollalternativet. 11 av husen omfattas inte av föreslagna vägnära åtgärder med anledning att de ligger för långt ifrån väg 19 för att vägnära åtgärder ska ge märkbar effekt eller att vägnära åtgärder utförts i tidigare skede.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids med 1–8 dBA för 12 hus på bottenvåningen och med 1–13 dBA för 15 hus på högsta våningen. För 12 hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för tre hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrids med 1–9 dBA för nio hus på bottenvåningen och med 1–10 dBA för tio hus på högsta våningen. För nio hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för ett hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

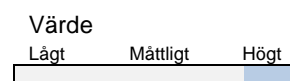
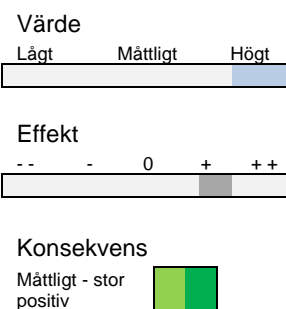
För sex hus överskrids riktvärdena inomhus efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus överskrids med 2–3 dBA för två hus på bottenvåningen och 1–8 dBA för sex hus på högsta våningen. För två hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för fyra hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå inomhus överskrids med 1–3 dBA för tre hus på bottenvåningen och med 1–5 dBA för tre hus på andra våningen. Samtliga dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena. För två hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning, för ett hus överskrids endast riktvärdena på bottenvåning och för ett hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

För fem hus överskrids riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Tre av dessa erbjuds lokal skärm för uteplats. De två andra husen erbjuds inte lokal skärm eftersom det ena föreslås få vägnära åtgärd i detta projekt och det andra redan fått vägnära åtgärd i ett tidigare skede. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

Vägplaneförslaget förbättrar ljudnivåerna inomhus och utomhus i Bjälrov jämfört med nollalternativet varför måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

Vasahus

Väg 19 går i ny sträckning förbi Vasahus. De ekvivalenta ljudnivåerna utomhus sänks för hus som ligger närmare gamla väg 19 medan



ljudnivåerna höjs för hus som ligger närmare nya väg 19, uppemot 18 dBA. Vagnära bullerskyddsåtgärder föreslås för tre hus.

Med föreslagna vagnära åtgärder överskrider riktvärdena för två hus, ett mer än i nollalternativet. Samtliga föreslås få vagnära åtgärder.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrider med 2 dBA för två hus på bottenvåningen och med 6–7 dBA för två hus på högsta våningen. Både riktvärdena på bottenvåningen och högsta våning överskrider för samma två hus. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrider varken på bottenvåningen eller högsta våningen.

För två hus överskrider riktvärdena inomhus efter att föreslagna vagnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus överskrider inte på bottenvåningen men med 1–4 dBA för två hus på högsta våningen. Riktvärdena för maximal ljudnivå inomhus överskrider varken på bottenvåningen eller högsta våningen. Båda fastigheterna erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena.

För två hus överskrider riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vagnära åtgärder genomförts. De erbjuds inte lokal skärm för uteplats eftersom de föreslås få vagnära åtgärder. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

Vägplaneförslaget kommer innebära att husen som ligger mellan nya och gamla väg 19 kommer vara påverkade av trafikbuller från två håll.

Vägplaneförslaget både minskar och ökar ljudnivåerna för boende i området. För majoriteten av husen uppstår en förbättring av ljudmiljön varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

Bössebacken

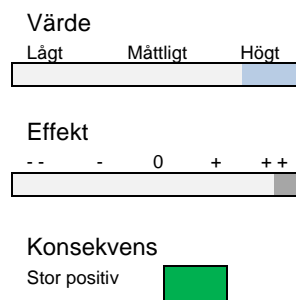
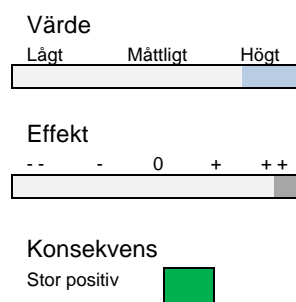
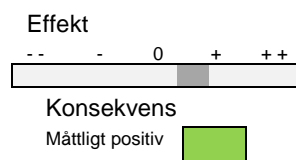
Vägen har dragits om så att den går väster om samhället och ljudnivåerna har sänkts kraftigt för husen längs gamla väg 19, i storleksordningen 10–15 dBA. Inga riktvärden överskrider längre.

Vägplaneförslaget bedöms ge stora positiva effekter och därmed bedöms stora positiva konsekvenser uppstå.

Hanaskog

Med de föreslagna vagnära bullerskyddsåtgärderna sänks ljudnivåerna utomhus för flera hus i området. För enstaka hus är inga vagnära åtgärder genomförbara och där höjs ljudnivåerna. Där vagnära åtgärder föreslås sänks nivåerna med upp till 10 dBA. Vagnära bullerskyddsåtgärder föreslås för 49 hus.

Med de föreslagna vagnära åtgärderna överskrider ett eller flera riktvärden för totalt 19 hus, 30 färre hus än i nollalternativet. Två av



husen omfattas inte av föreslagna vägnära åtgärder med anledning att de ligger för långt ifrån väg 19 för att vägnära åtgärder ska ge märkbar effekt.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids med 1–2 dBA för 6 hus på bottenvåningen och med 1–10 dBA för 19 hus på högsta våningen. För sex hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för 13 hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrids med 2 dBA för ett hus på bottenvåningen och med 1–9 dBA för åtta hus på högsta våningen. För ett hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för sju hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

För 13 hus överskrids riktvärdena inomhus efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus överskrids med 1 dBA för ett hus och 1–7 dBA för 13 hus på högsta våningen. För ett hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för 12 hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå inomhus överskrids med 1 dBA för ett hus på bottenvåningen och med 1–6 dBA för sex hus på högsta våningen. För ett hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för fem hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Samtliga dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena.

För tre hus överskrids riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Ett av dessa erbjuds lokal skärm för uteplats. De två andra husen erbjuds inte lokal skärm eftersom de föreslås få vägnära åtgärder. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

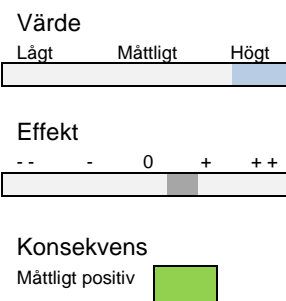
Vägplaneförslaget sänker påtagligt ljudnivåerna i området varför stora positiva effekter bedöms uppstå och därmed stora positiva konsekvenser.

Glesbygd på slätten

Ljudnivåerna beräknas både höjas och sänkas för husen i området, i storleksordningen +2 dBA till -2 dBA. Vägnära bullerskyddsskärmar är föreslagna på bron över Almaån för att minska bullerstörningen för djur som lever och rör sig längs ån. Skärmarna kommer bidra till att sänka ljudnivåerna för närliggande hus.

Med föreslagna vägnära åtgärder överskrids riktlinjerna för sju hus, lika många som i nollalternativet. Tre av dessa omfattas inte av föreslagna vägnära åtgärder med anledning att ett ska lösas in, ett ligger för högt och ett för långt ifrån väg 19 för att vägnära åtgärder ska ge märkbar effekt.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids med 4–8 dBA för sju hus på bottenvåningen och med 6–10 dBA för sju hus på



högsta våningen. Både riktvärdena på bottenvåningen och högsta våning överskrids för samma sju hus. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrids med 1–4 dBA för fyra hus på bottenvåningen och med 2–6 dBA för fyra hus på högsta våningen. Riktvärdena överskrids på bottenvåningen och högsta våning för samma fyra hus.

För samtliga sju hus överskrids riktvärdena inomhus efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus överskrids med 1–3 dBA för tre hus på bottenvåningen och 1–5 dBA för sju hus på högsta våningen. För tre hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning, för fyra hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

Riktvärdena för maximal ljudnivå inomhus överskrids inte för något hus på bottenvåningen men med 1 dBA för ett hus på högsta våningen. Samtliga dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena.

För tre hus överskrids riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Två av dem erbjuds lokal skärm för uteplats. Det tredje huset ska lösas in. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

Sammantaget förbättras boendemiljön varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

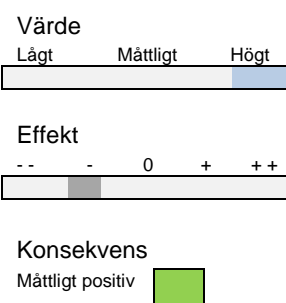
Knislinge

Ljudnivåerna bedöms både höjas och sänkas i Knislinge i och med vägplaneförslaget. Där inga vägnära åtgärder föreslås höjs nivåerna 0–3 dBA och där vägnära åtgärder föreslås sänks nivåerna med upp till 10 dBA. Vägnära bullerskyddsåtgärder föreslås för 47 hus.

Med föreslagna vägnära bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärdena utomhus för 17 hus, 33 färre än i nollalternativet. Sex av dessa hus omfattas inte av föreslagna vägnära åtgärder med anledning att de ligger för högt och/eller för långt ifrån väg 19 för att vägnära åtgärder ska ge märkbar effekt eller att riktvärdena endast överskrids med enstaka dBA och saknar samhällsekonomisk nytta.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids med 1–4 dBA för fem hus på bottenvåningen och med 1–11 dBA för 17 hus på högsta våningen. För fem hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för 12 hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrids med 1–3 dBA för fyra hus på bottenvåningen och med 1–9 dBA för nio hus på högsta våningen. För fyra hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för fem hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

För åtta hus överskrids riktvärdena inomhus efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå



inomhus överskrids med 1–3 dBA för två hus och 1–10 dBA för sju hus på högsta våningen. För två hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för fem hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå inomhus överskrids med 1–2 dBA för tre hus på bottenvåningen och med 1–13 dBA för åtta hus på högsta våningen. För tre hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för fem hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Samtliga dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena.

För två hus överskrids riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Båda erbjuds lokal skärm för uteplats. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

Vägplaneförslaget bedöms sänka ljudnivåerna i området på ett märkbart sätt varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

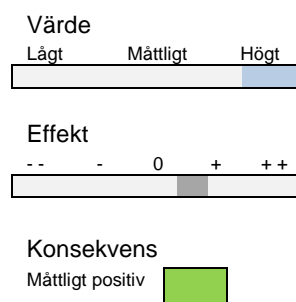
Glesbygd längs Helge å

Hastighetsökningen gör att högre ljudnivåer genereras i den södra delen av området, i storleksordningen 0–2 dBA. I den norra delen av området är hastigheten redan 100 km/h och där förändras inte ljudnivåerna från nollalternativet. Vägnära bullerskyddsåtgärder föreslås för 4 hus, vilket gör att ljudnivåerna sänks med 0–2 dBA.

Med föreslagna vägnära bullerskyddsåtgärder överskrids riktvärdena utomhus för 19 hus, 2 fler än i nollalternativet. 15 av husen omfattas inte av föreslagna vägnära åtgärder med anledning att de ligger för högt och/eller för långt ifrån väg 19 för att vägnära åtgärder ska ge märkbar effekt, att endast enstaka hus har nytta av skärmen och/eller att riktvärdena endast överskrids med enstaka dBA och saknar samhällsekonomisk nytta.

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids med 1–11 dBA för 17 hus på bottenvåningen och med 1–11 dBA för 19 hus på högsta våningen. För 17 hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för två hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för maximal ljudnivå utomhus överskrids med 2–14 dBA för 10 hus på bottenvåningen och med 1–14 dBA för 12 hus på högsta våningen. För 10 hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för två hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning.

För totalt 12 hus överskrids riktvärdena inomhus efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus överskrids med 3–7 dBA för åtta hus på bottenvåningen och 2–7 dBA för 11 hus på högsta våningen. För åtta hus överskrids riktvärdena på både bottenvåning och högsta våning och för tre hus överskrids endast riktvärdena på högsta våning. Riktvärdena för





















maximal ljudnivå inomhus överskrids med 1–11 dBA för fyra hus på bottenvåningen och med 1–11 dBA för fyra hus på högsta våningen. Riktvärdena överskrids på bottenvåningen och högsta våning för samma fyra hus. Samtliga dessa fastigheter erbjuds fasadåtgärder, vilka bedöms sänka ljudnivåerna inomhus till nivåer under riktvärdena.

För 11 fastigheter överskrids riktvärdena för uteplats efter att föreslagna vägnära åtgärder genomförts. Sju av dessa erbjuds lokal skärm för uteplats. För resterande fyra överstigs riktvärdena med endast 1–2 dBA varför lokal skärm inte bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt. Målet är att ljudnivåerna ska hamna under riktvärdena efter att lokal skärmning genomförts, resultatet kommer dock att bero på förutsättningarna vid varje uteplats och tekniska möjligheter och begränsningar.

Sammantaget förbättras boendemiljön varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

7.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Bjälöv		
Vasahus		
Bössebacken		
Hanaskog		
Glesbygd på slätten		
Knislinge		
Glesbygd längs Helge å		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

8. REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Naturvårdsverket definierar friluftsliv som ”Vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling”. Det kan utövas utan avancerad utrustning eller krav på särskilda anläggningar, men utrustning och anläggningar kan också vara en del av friluftslivet, så som klubbstugor och planer, anlagda motionsspår med elljusspår eller organiserat fiske. Med rekreation menar vi avkopplande aktivitet som sker utomhus. Friluftsliv och rekreation bygger på tillgång till tilltalande natur med ren luft och rena vattendrag.

Tillgång till större sammanhängande naturområden ger generellt goda förutsättningar för friluftsliv. Tystnad och frånvaro av störningar ger möjlighet att stressa av och återhämta sig och spelar därmed en viktig roll för folkhälsan. Naturen inbjuder till fysisk aktivitet, som i sig är hälsofrämjande. Betydelsen av ett områdes värde ur friluftsliv- och rekreationssynpunkt beror mer specifikt av områdets upplevelsevärde och dess tillgänglighet.

Vägar och trafik kan utgöra barriärer i rekreationslandskapet och försämra tillgängligheten till områden eller helt hindra att människor kan röra sig mellan olika rekreationsområden. Natur- och kulturvärden kan även påverkas negativt och delvis förstöras av trafikbuller. Vad som upplevs som godtagbar ljudmiljö i ett rekreationsområde styrs i hög grad av områdestyp och förväntningar. I en park i en stadsmiljö förväntas inte total tystnad, medan förväntningarna på en tyst miljö är betydligt större i ett grönområde längre bort från staden.

8.1 Förutsättningar

8.1.1 Lagar och riktlinjer

Riktvärden för buller: Ljudnivåer som trafikverket har angett för övervägande av åtgärd. Åtgärder ska utföras om de är samhällsekonomiskt lönsamma. Buller räknas i decibel, dB(A), ekvivalent ljudnivå är medelljudnivå under en given tidsperiod. För friluftsområden (som är avsatta i översiktsplan) gäller riktvärdet 40 dB(A).

8.1.2 Underlagsmaterial

Rapport Bullerutredning, Tyréns 2015 (kompletterande): detaljerad utredning av vart bullerskyddsåtgärder behövs längs sträckan. Bullerskyddsåtgärder har utretts för bostäder, vårdlokaler, rekreationsområden och faunapassage. Där det varit tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt har bullerskyddsåtgärder föreslagits.

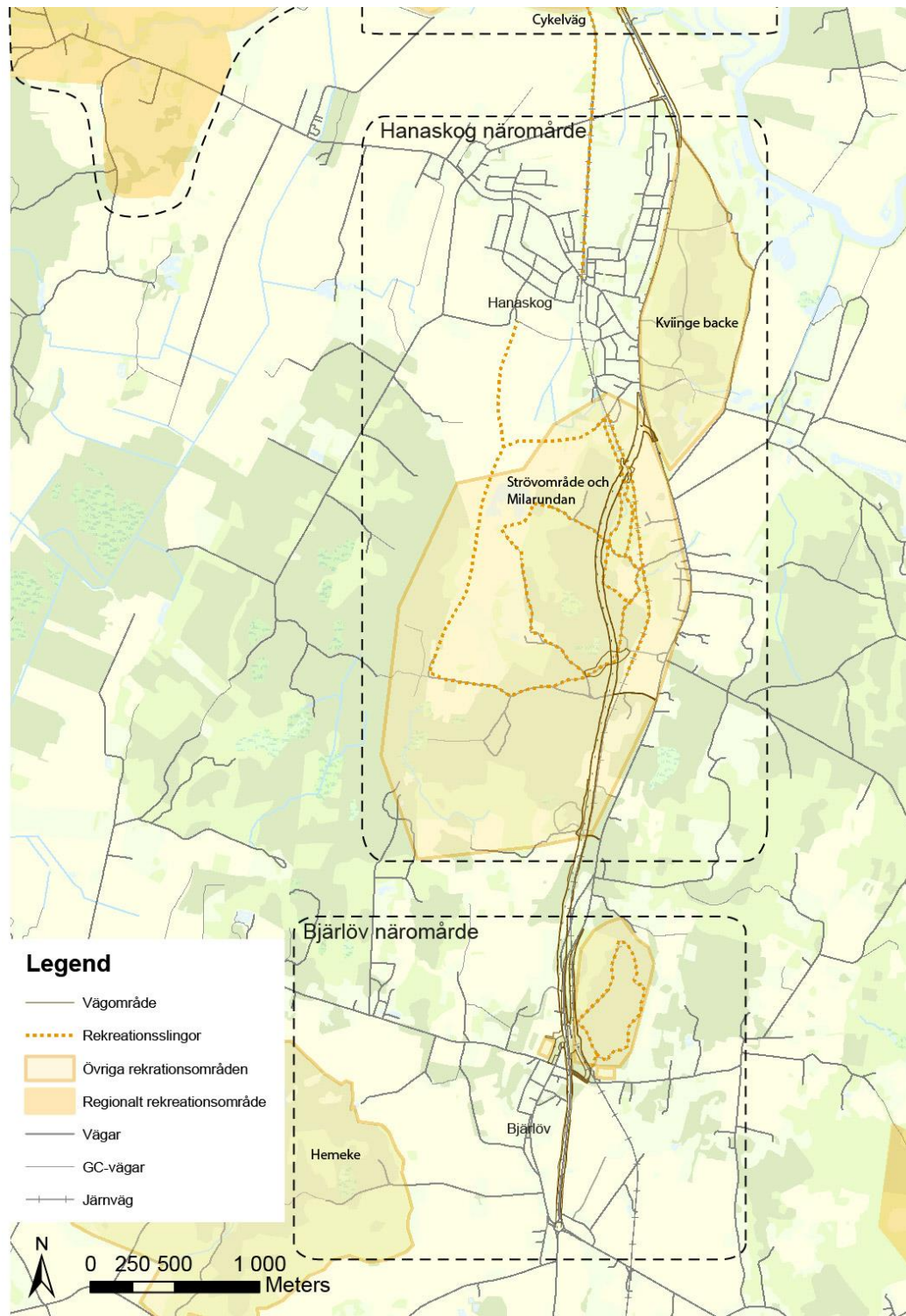
Program för skydd av tätortsnära natur och friluftsliv, Region Skåne: Utpekade områden ger möjlighet till, och är väl lämpade för, rekreation och friluftsliv.

Fiskevårdsområden: Bildas efter ansökan till länsstyrelsen. En fiskevårdsområdesförening förvaltar området och sköter om fiskevården och säljer vanligtvis fiskekort till allmänheten.

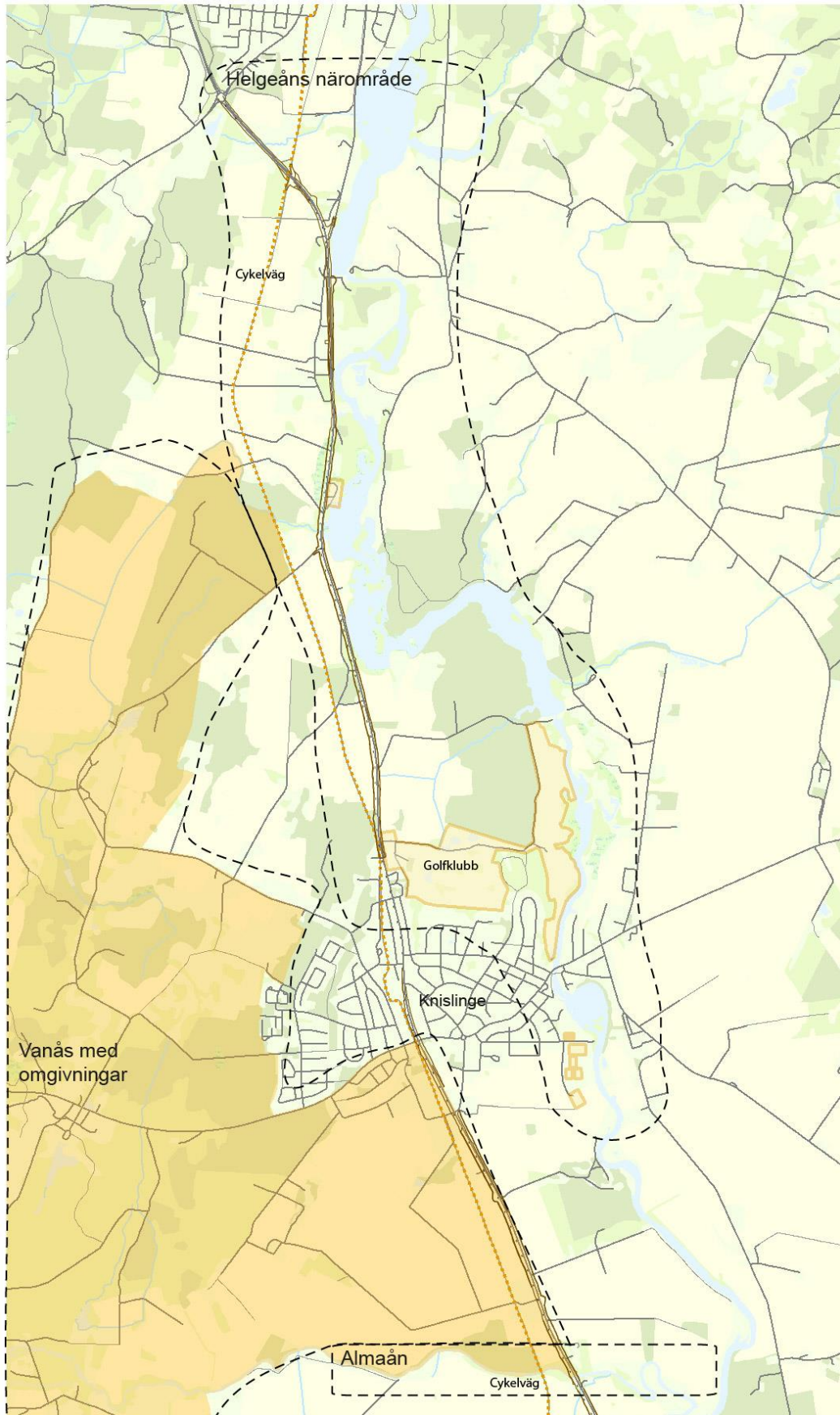
Jakt: Viltet erbjuder stora rekreationsmöjligheter men är också en naturresurs. Här värderas den som en aktivitet som kan bedrivas i rekreativa områden. Jaktturism har blivit en ökande verksamhet.

Banvallen: Den största delen av järnvägsspåret lades ner på mitten av 1900-talet, men den södra delen var i drift fram till 2010. Den förband Bjärlöv, Hanaskog, Knislinge och Broby. Från Hanaskog och norrut har banvallen byggts om till gång- och cykelväg och är viktig för kommunikationen mellan orterna och för tillgängligheten till landskapet.

8.1.3 Översiktskarta



Figur 22: Karta över den södra delen av vägplanen med värden kopplade till rekreation och friluftsliv.



Figur 23: Karta över den södra delen av vägplanen med värden kopplade till rekreation och friluftsliv.

8.1.4 Värdering

Värdeskala

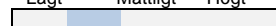
Lågt värde: områden med mindre goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv vad gäller tillgänglighet, mångformighet, storlek, form och upplevelser. Det är områden eller stråk som har låg nyttjandegrad och områden som få människor har en personlig relation till.

Måttligt värde: områden med goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv vad gäller tillgänglighet, mångformighet, storlek, form och upplevelser. Det är områden eller stråk som nyttjas av många och det är områden som ett större antal människor har en personlig relation till. Det är områden som är särskilt lämpade för friluftsliv.

Högt värde: områden med mycket goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv vad gäller tillgänglighet, mångformighet, storlek, form och upplevelser. Det är områden och stråk som nyttjas ofta och av många människor och som många har en personlig relation till. Det är områden som är en del av ett sammanhängande område för långturer över flera dagar. Områden som är attraktiva nationellt och internationellt och som i stor grad bjuder stillhet och naturupplevelser.

Bjälrov närområde

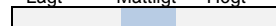
Lågt Måttligt Högt



I Bjälrov finns fotbollsplaner samt en motionsslinga som används av lokalbefolkningen. En knapp kilometer väster om Bjälrov ligger det större skogsområdet, Hemeke, som används av lokalbefolkningen som närrekreationsområde. Området bedöms ha lågt till måttligt värde.

Skogen söder om Hanaskog och Kviinge backe

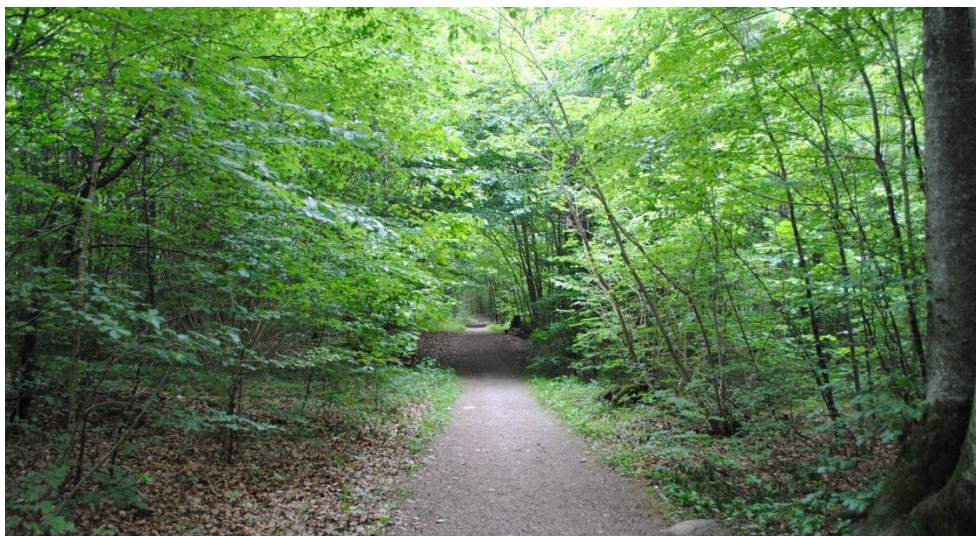
Lågt Måttligt Högt



Skogsområdena runt Hanaskog används av lokalbefolkningen för rekreation och friluftsliv. Söder om Hanaskog ligger en äldre bok- och ekskog som används regelbundet av boende i trakten. I rekreationsområdet finns en välanvänd motionsrunda, "Milarundan". Det finns ett stort intresse av att rundan även efter ombyggnaden av väg 19 ska kunna användas. Brukshundklubben har en klubbstuga i närheten och klubbens medlemmar är flitiga besökare i området. Skogsområdet är viktigt för jakten.

Kviinge backe används också som rekreationsområde och genom den finns stigar som leder ner till Helge å med ytterligare möjlighet till aktivitet eller vila.

Området bedöms ha måttligt värde.



Figur 24: Stig i strövområdet söder om Hanaskog. Skogen har dessutom klassats med högt naturvärde, klass 2 i naturvärdesinventeringen, NVI-objekt 4.

Almaån



Almaån rinner igenom slättlandskapet och har framförallt rekreativa värden kopplat till sportfisket. Den aktuella delen av Almaån omfattas av Almaåns nedre fiskevårdsområde, från Gumlösa ner till utflödet i Helge å. Det är möjligt att använda ån för fler aktiviteter så som kanotpaddling. Den gamla banvallen är ombyggd till gång- och cykelväg och via den kan Almaåns stränder nås.

Almaån bedöms ha måttliga rekreativvärden.

Vanås med omgivning



Vanås med omgivning är utpekad som regionalt rekreativområde av Region Skåne. Området beskrivs som ett godslandskap med omfattande ekhagar och lövskog kring slottet Vanås. Kärnvärdena i området är Vanås slott och slottspark, känt för sina konstutställningar som lockar många besökare. Hela området har stora natur- och kulturmiljövärden som gör området attraktivt för friluftsliv och turism. Vanås slott kan nås från väg 19. Området erbjuder goda jaktmöjligheter i rekreativ miljö och jaktturismen är en viktig del av godsets verksamhet.

Väster om väg 19, löper gång- och cykelvägen igenom Vanås rekreativområde och sammanbinder Knislinge och Hanaskog. Den är viktig för att tillgängliggöra området för rekreation och friluftsliv.

Sammantaget bedöms området ha måttligt till höga rekreativ- och friluftslivsvärden.

Helge ås närområde



Helge å och dess kvalitéer inbjuder till rekreation och friluftsliv.

Fiskevårdsområden finns på flera sträckor längs Helge å och ån ger möjlighet till vattenaktiviteter som båt- och kanotturer. Helge å är en väl använd kanotled som går igenom Småland och Skåne och som lockar mer långväga besökare. Mer strukturerad sportutövning finns längs ån i höjd med Knislinge med fotbollsplaner, tennisbanor och Östra Göinge Golfklubb. Anillas rastplats är en viktig angöring till Helge å, dels genom att det är en tillgänglig besökspunkt, dels genom att där finns en brygga med möjlighet till båt- och kanotisättning samt fiske. Även vid Matsalycke finns en parkeringsmöjlighet i den gamla rastplatsfickan och området kan antas locka till friluftsflykter.

Sammantaget finns goda möjligheter för rekreation och friluftsliv i Helge ås närområde, det bedöms ha måttligt till högt värde.

8.2 Inarbetade åtgärder

- Planskild passage för gång och cykel i den nya trafikplatsen norr om Bjärlöv.
- Faunapassage mellan Bjärlöv och Hanaskog möjliggör passage för människor samt att motionsrundan "Milarundan" fortsatt kan användas.
- Planskild passage söder om Hanaskog, där nya väg 19 passerar banvallen och motions slingorna. Möjliggör passage för det rörliga friluftslivet.
- Faunapassage på Almaåns båda stränder under ny bro över ån, främst för viltet men möjliggör även passage för friluftslivet.
- Fortsatt tillgänglighet till in- och utfarter vid rastplats Anilla från väg 19.
- Planskild passage för gång och cykel söder om Broby.

8.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningskala

Mycket positiv effekt (+ +): Nyttjandet av området förbättras i stor grad och betydande barriärer mellan målpunkter avlägsnas.

Områdets tillgänglighet, upplevelsevärde och identitetsskapande betydelse ökar i stor grad.

Måttligt positiv effekt (+): Nyttjandet av området förbättras och barriärer påverkas i liten grad. Områdets tillgänglighet, upplevelsevärde och identitetsskapande betydelse ökar.

Liten/ingen effekt (0): Nyttjandet av området samt områdets tillgänglighet, upplevelsevärde och identitetsskapande betydelse påverkas endast i liten grad eller inte alls.

Måttligt negativ effekt (-): Möjligheten till nyttjande av området försämras och i viss mån skapas barriärer mellan viktiga målpunkter. Områdets tillgänglighet, upplevelsevärde och identitetsskapande betydelse försämras.

Mycket negativ effekt (- -): Möjligheten till nyttjande av område förstörs och betydande barriärer skapas mellan viktiga målpunkter. Områdets tillgänglighet, upplevelsevärde och identitetsskapande betydelse försämras kraftigt.

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Lite positiv

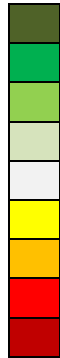
Ingen

Lite negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



8.3.1 Nollalternativ

Bjälövs närområde

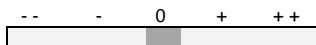
Samhället ligger till största delen på västra sidan av väg 19 och en av fotbollsplanerna samt motionsspåret ligger på östra sidan. De förbinds med en väg som korsar väg 19 i norra Bjälöv i höjd med planen och slingan. Med ökad trafik kommer barriäreffekten öka i detta läge.

Detta bedöms ge lite negativa effekter. Sammantaget bedöms inga konsekvenser uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens

Ingen



Hanaskogs närområde

Skogsområdet söder om Hanaskog kommer vara lika tillgängligt som idag. Banvallen kan nyttjas som stig för promenader eller ridning som idag.

Med ökad trafik på väg 19 kommer barriäreffekten mellan Hanaskog samhälle, på västra sidan av väg 19, och Kviinge backe på östra sidan av vägen öka. Även trafikbullret kommer öka något och påverka de delar av rekreationsområdena som ligger närmast vägen.

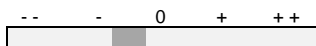
Det mindre samhället Bössebacken ligger idag utmed väg 19 och för att gå eller cykla till Hanaskog behöver man följa riksvägen. Med ökad trafik kommer upplevelsen på denna sträcka försämras och barriäreffekten öka.

Lite negativa effekter bedöms uppstå och därmed lite negativa konsekvenser.

Värde



Effekt



Konsekvens

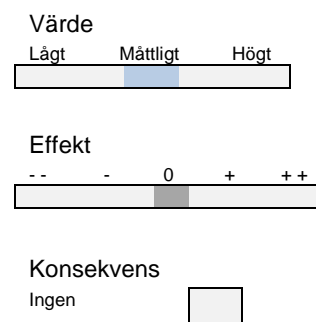
Lite negativ



Almaån

Banvallen på sträckan mellan Broby och Knislinge är ombyggd till cykelväg och tillgängligheten till landskapet via den kommer vara oförändrad i nollalternativet. Fiske- och jaktmöjligheterna bedöms vara oförändrade i prognosåret 2040. Bullernivåerna kommer öka något men det finns fortfarande möjlighet att ströva och vistas ostört längre uppströms Almaån.

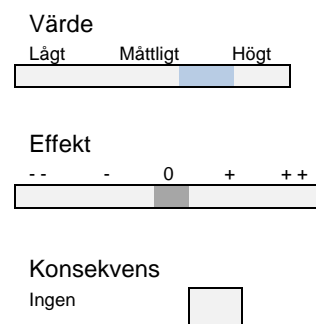
Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



Vanås med omgivningar

Möjligheterna för att utnyttja Vanås med omgivningar för rekreations- och friluftslivsaktiviteter bedöms inte förändras. Kärnvärdena i området ligger mer än 2 kilometer väster om väg 19 och den ökade barriäreffekten och det något ökade trafikbullret, i storleksordningen 1 dBA, antas inte påverka området i sin helhet, dock kommer de störande ljudnivåerna leta sig längre in i området i nollalternativet.

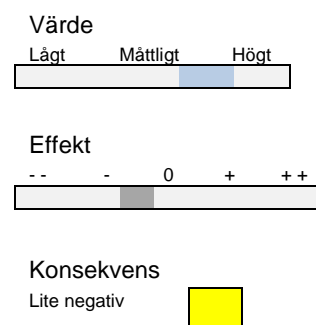
Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



Helge ås närområde

Fiskemöjligheterna och båtisättningsplatserna förblir de samma i nollalternativet. Parkering vid Anilla och vid Matsalycke behålls oförändrade. Den allmänna trafikökningen på väg 19 kommer i viss mån medföra att det kan bli svårare att korsas vägen, till exempel där cykelvägen, idag korsar väg 19 i plan vid Broby. Detta ger ökad barriäreffekt samt försämrad tillgänglighet till rekreationslandskapet. Trafikbullret är beräknat att öka i storleksordningen 1 dBA. De störande ljudnivåerna letar sig längre in i området och gör att friluftslivet störs i ett större område och i högre grad. Det finns fortfarande möjlighet att ströva och vistas ostört längre in i området för människor såväl som för djur.

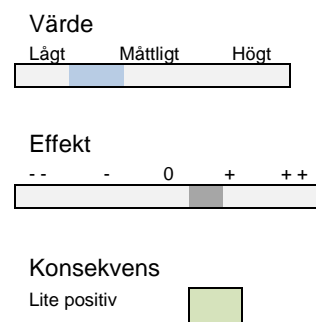
Lite negativa effekter bedöms uppstå och därmed bedöms lite negativa konsekvenser uppstå.



8.3.2 Vägplaneförslaget

Bjälövs närområde

Generellt innebär den föreslagna mötesseparerade vägen med mitträcke att vägen kan korsas på färre platser. Gång-, cykel och fordonstrafik från huvuddelen av Bjälöv till östra sidan av samhället hänvisas till den nya planskildheten norr om bebyggelsen. Det innebär en säkrare passage av väg 19 men också vägförlängning eller vägförkortning beroende på var man bor i Bjälöv och vilken målpunkt man har i friluftsområdena. Vägförlängningar kan uppgå till 200–300 m.



Vägplaneförslaget med planskild korsning gör det säkrare att korsa väg 19 vilket ger lite till måttliga positiva effekter. Sammantaget bedöms lite positiva konsekvenser uppstå.

Hanaskogs närområde

Vägplaneförslaget går igenom skogsområdet söder om Hanaskog som används som strövområde. Området kommer att fragmenteras, en del promenadstigar skärs av och bullernivåerna förväntas öka, vilket gör att andelen ”ostörd” natur minskar. Den nya väganläggningen med faunastängslet gör att det inte går att korsa vägen annat än vid de två föreslagna planskilda passagerna och vid öppningar för anslutande vägar. Detta gör att tillgängligheten till området blir sämre men säkerheten för besökare till området blir hög eftersom inga vägar behöver korsas för att nå strövområdet. Sammantaget kommer vägplaneförslaget försämra områdets kvalitéer som rekreationsområde.

Den gamla väg 19, genom Bössebacken, beräknas i framtiden ha mindre trafik och vara en säkrare väg för oskyddade trafikanter. Vid ny tätortsport söder om Hanaskog skapas en säker överfart för gång- och cykeltrafik. Tätortsporten blir också en säkrare passage mellan Kviinge backe och Hanaskog.

Även om viltets rörelser kommer förändras i och med faunastängslet, bedöms jaktmöjligheterna vara oförändrade.

Som helhet bedöms lite negativa effekter uppstå i området och därmed lite negativa konsekvenser.

Almaån

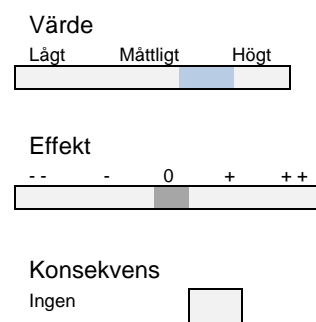
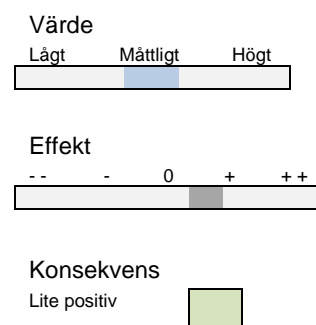
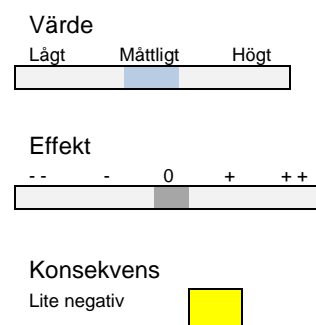
Cykelvägen kommer kunna nyttjas och tillgängliggöra Almaån på samma sätt som i nollalternativet. Cykelvägen korsar Almaån i separat bro väster om väg 19 och påverkas inte av vägplaneförslaget. Almaån bullerskyddas vilket förbättrar förutsättningarna för friluftslivet och rekreationen längs ån.

Fiskemöjligheterna bedöms bli oförändrade och bullerskydden vid ån gör att bullret från vägen kommer minska nere vid ån.

Sammantaget bedöms lite positiva effekter uppstå av vägplaneförslaget och därmed lite positiva konsekvenser.

Vanås med omgivning

Ljudnivåerna från vägen kommer öka och de störande ljudnivåerna letar sig längre in i området och gör att friluftslivet och djurlivet störs i ett större område och i högre grad. Riktvärdet 40 dB(A) överskrids fortfarande i de vägnära områdena. Kärnvärdena i området ligger mer än 2 kilometer väster om väg 19 och påverkan och effekter på området till följd av vägplaneförslaget bedöms inte uppstå.



Tillgängligheten till landskapet är begränsad även i nollalternativet, då de stora jordbruksenheter utgör barriärer. Faunastängsel längs vägen kommer öka barriärerna ytterligare, men det ger marginella negativa effekter. Cykelvägen förblir oförändrad. Jaktmöjligheterna bedöms vara oförändrade. Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.

Helge ås närområde

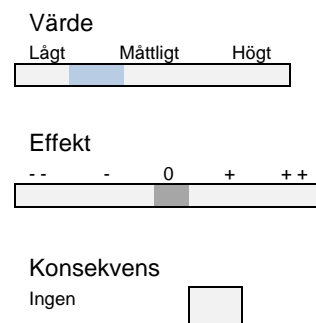
Fiskemöjligheterna och båtisättningsplatserna förblir de samma i vägplaneförslaget. Parkering vid Anilla behålls men den vid Matsalycke tas bort av säkerhetsskäl.

Möjligheten att korsa väg 19 försämras i vägplaneförslaget, på grund av faunastängsel och stängda väkanslutningar längs sträckan. Tillgängligheten till landskapet är begränsad även i nollalternativet, då de stora jordbruksenheter utgör barriärer. Barriärerna kommer öka marginellt i vägplaneförslaget.

Cykelvägen mellan Knislinge och Broby går väster om väg 19 och påverkas inte. En gång- och cykelpassage ska byggas under väg 19, vilket förbättrar säkerheten och tillgängligheten på sträckan.

Ljudnivåerna är beräknade att öka i Helge ås närområde till följd av ökade hastigheter. Riktvärdet 40 dB(A) överskrids i nollalternativet och gör så fortfarande i vägplaneförslaget. De störande ljudnivåerna letar sig längre in i området i vägplaneförslaget och gör att friluftslivet störs inom ett större område och i högre grad. Det finns fortfarande möjlighet att ströva och vistas ostört längre in i området. Båt- och kanotaktiviteterna bedöms inte påverkas.

Sammantaget bedöms tillgängligheten till landskapet vara likvärdig den idag och inga negativa effekter bedöms uppstå och därmed bedöms inga negativa konsekvenser uppstå.



8.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Bjälöv närområde		
Hanaskog närområde		
Almaån		
Vanås med omgivning		
Helge ås närområde		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

Nollalternativet bedöms i en sammanvägd bedömning inte ge några konsekvenser. Det förekommer dock lite negativa konsekvenser längs sträckan. Vägplaneförslaget bedöms också i en sammanvägning inte ge några konsekvenser men det förekommer också både lite negativa och lite positiva konsekvenser längs sträckan.

8.4 Föreslagna åtgärder

- De inplanerade tätortsportarna ska utformas så att de har en farddämpande funktion samt utgör säkra passager för människor över väg 19. De ska även gestaltas för att vara tilltalande entréer till tätorterna.
- Tätortsport i södra Hanaskog ska utformas med överfart för cykel.