

Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplan

Väg 19, Bjärlöv - Broby

Kristianstad kommun och Östra Göinges kommun, Skåne län

2016-06-14

Projektnummer: 144215



Dokumenttitel: MKB Väg 19, Bjärlöv - Broby

Skapat av: Tyréns

Dokumentdatum: 2015-06-14

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2014/34736

Projektnummer: 144215

Version: 0.3

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Chris Thórisson

Uppdragsansvarig vägplan: Mats Augbeck, Tyréns

Ansvarig MKB: Ida Blomqvist Tyréns,

Granskning MKB: Cristiano Piga, Tyréns

Tryck:

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

SAMMANFATTNING

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

Bakgrund, ändamål och projekt mål

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 samt för att utgöra ryggraden 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.

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 landskapsbildens 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 landskapsbildens 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 och planskilda passager, vilka kommer bidra till att vägen utgör ett mer dominerande inslag i landskapet. Stadsbildens 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, bullerskyddsskärmarna 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, Bössabacken, 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. De rekreativa värden som Vanås slott med omgivningar samt de större åarna Helge å och Almaån står för, är intressanta ur ett regionalt perspektiv. Cykelvägen mellan Hanaskog och Broby har identifierats som ett viktigt rekreativt stråk.

I nollalternativet bedöms tillgängligheten till och upplevelsen av rekreationen 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 förbättras säkerheten till flera rekreationsområden genom planskilda passager av väg 19, detta skapar bättre tillgänglighet till rekreations- 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. Ädellövsskog, 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 området 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. Särskilda skäl bedöms kunna åberopas för att få dispens för intrången. 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 inte göra intrång i de träd som identifierats som värdefulla. Genom Mannagården görs inga förändringar på vägen alls.

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 nordens. 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. 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 sätter upp 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 vägdayvattnet, gör att inte bara vattenmiljöerna utan även naturmiljön och den produktiva jord- och skogsmarken skonas från föroreningar.

Vägdayvattnet 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

1. INLEDNING	13
1.1 <i>Bakgrund och problemställning</i>	13
1.2 <i>Aktualitet</i>	15
1.3 <i>Tidigare utredningar och beslut</i>	15
1.4 <i>Lagstiftning</i>	15
1.4.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	16
1.4.2 Miljö kvalitetsnormer	16
1.4.3 Skyddade områden	17
2. METOD OCH AVGRÄNSNING	19
2.1 <i>Bedömningsgrunder</i>	19
2.2 <i>Metodbeskrivning konsekvensbedömning</i>	19
2.3 <i>Avgränsningar</i>	21
3. ALTERNATIV	24
3.1 <i>Vägplaneförslaget</i>	24
3.2 <i>Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ</i>	28
3.3 <i>Nollalternativ</i>	30
4. GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR	31
4.1 <i>Nuvarande förhållanden</i>	31
4.1.1 Väg och trafik	31
4.1.2 Olycksstatistik – trafik och vilt	31
4.2 <i>Gällande planer</i>	31
4.2.1 Detaljplaner	31
4.2.2 Översiktsplaner	32
5. STADS- & LANDSKAPSBILD	33
5.1 <i>Förutsättningar</i>	33
5.1.1 Underlagsmaterial	33
5.1.2 Översiktskarta	34
5.1.3 Värdering av delområden	36
5.2 <i>Inarbetade åtgärder</i>	39
5.3 <i>Effekter och konsekvenser</i>	39
5.3.1 Nollalternativ	39
5.3.2 Vägplaneförslaget	41
5.3.3 Sammanvägd bedömning	43
5.4 <i>Föreslagna åtgärder</i>	43
6. KULTURMILJÖ	44
6.1 <i>Förutsättningar</i>	44
6.1.1 Lagstiftning och riktlinjer	44
6.1.2 Underlagsmaterial	44
6.1.3 Fornlämningar	45
6.1.4 Översiktlig beskrivning av influensområdet	46
6.1.5 Översiktskarta värdefull kulturmiljö	47
6.1.6 Värdering av delområden	49

6.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	54
6.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	54
6.3.1	Nollalternativ	55
6.3.2	Vägplaneförslaget	56
6.3.3	Sammanvägd bedömning	59
6.4	<i>Föreslagna åtgärder</i>	59
7.	LJUDMILJÖ & HÄLSA	60
7.1	<i>Förutsättningar</i>	61
7.1.1	Lagstiftning och Riktlinjer	61
7.1.2	Underlagsmaterial	61
7.1.3	Översiktskarta	62
7.1.4	Värdering av delområden	64
7.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	65
7.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	66
7.3.1	Nollalternativ	66
7.3.2	Vägplaneförslaget	68
7.3.3	Sammanvägd bedömning	71
8.	REKREATION OCH FRILUFTSLIV	72
8.1	<i>Förutsättningar</i>	72
8.1.1	Lagar och riktlinjer	72
8.1.2	Underlagsmaterial	72
8.1.3	Översiktskarta	73
8.1.4	Värdering	75
8.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	76
8.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	77
8.3.1	Nollalternativ	77
8.3.2	Vägplaneförslaget	78
8.3.3	Sammanvägd bedömning	81
8.4	<i>Föreslagna åtgärder</i>	81
9.	NATURMILJÖ	82
9.1	<i>Förutsättningar</i>	82
9.1.1	Lagstiftning och riktlinjer	82
9.1.2	Biotopskydd	83
9.1.3	Strandskydd	85
9.1.4	Underlagsmaterial	85
9.1.5	Översiktskarta	86
9.1.6	Värdering av delområden	88
9.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	95
9.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	98
9.3.1	Nollalternativ	98
9.3.2	Vägplaneförslaget	100
9.3.3	Sammanvägd bedömning	107
9.4	<i>Föreslagna åtgärder</i>	108
10.	MARKFÖRORENINGAR	109
10.1	<i>Förutsättningar</i>	109
10.1.1	Lagar och Riktlinjer	109

10.1.2	Underlagsmaterial	109
10.1.3	Resultat av genomförda provtagningar	110
10.1.4	Generell föroreningsituation	110
10.1.5	Översiktskarta	111
10.2	<i>Värdering</i>	113
10.3	<i>Inarbetade åtgärder</i>	113
10.4	<i>Effekter och konsekvenser</i>	114
10.4.1	Nollalternativet	114
10.4.2	Vägplaneförslaget	115
10.4.3	Sammanvägd bedömning	117
10.5	<i>Föreslagna åtgärder</i>	117
11.	VATTENMILJÖ	118
11.1	<i>Förutsättningar</i>	118
11.1.1	Lagar och riktlinjer	118
11.1.2	Underlagsmaterial	119
11.1.3	Översiktskarta	121
11.1.4	Värdering av delområden	123
11.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	126
11.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	128
11.3.1	Nollalternativet	128
11.3.2	Vägplaneförslaget	131
11.3.3	Sammanvägd bedömning	135
11.4	<i>Föreslagna åtgärder</i>	135
12.	JORD- & SKOGSBRUKSMARK	137
12.1	<i>Förutsättningar</i>	137
12.1.1	Lagstiftning och riktlinjer	137
12.1.2	Underlagsmaterial	137
12.1.3	Översiktskarta	138
12.1.4	Värdering av delområden	140
12.2	<i>Inarbetade åtgärder</i>	141
12.3	<i>Effekter och konsekvenser</i>	142
12.3.1	Nollalternativet	142
12.3.2	Vägplaneförslaget	143
12.3.3	Sammanvägd bedömning	145
12.4	<i>Föreslagna åtgärder</i>	145
13.	MILJÖPÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN	146
13.1	<i>Förutsättningar</i>	146
13.1.1	Lagstiftning och riktlinjer	146
13.1.2	Översikt av utbyggnadsprocessen	146
13.2	<i>Föreslagna åtgärder</i>	147
14.	SAMLAD BEDÖMNING	149
14.1	<i>Konsekvenser per miljöaspekt</i>	149
14.1.1	Nollalternativet:	151
14.1.2	Vägplaneförslaget	151
14.1.3	Slutsatser	153
14.2	<i>Miljö kvalitetsnormer</i>	154

14.3	<i>Miljömål</i>	154
15.	SAMRÅD	158
16.	FORTSATT ARBETE	159
16.1	<i>Tillstånd och dispenser</i>	159
16.2	<i>Miljöstyrning och uppföljning</i>	160
16.3	<i>Särskilda utredningar eller utformningsprinciper</i>	161
KÄLLOR		162

BILAGOR

Bilaga 1 Bullertabell

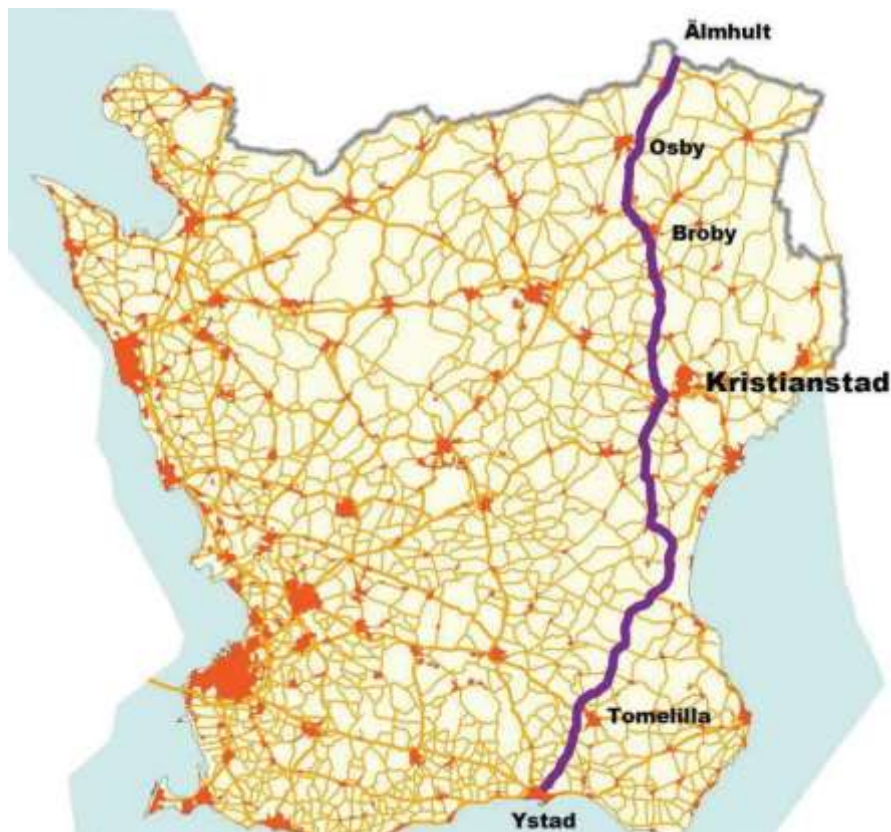
Bilaga 2 Revideringsprotokoll, MKB

1. INLEDNING

Väg 19 har varit föremål för utredning under lång tid. I följande avsnitt sätts vägen och projektet in i olika sammanhang, en kort bakgrund till varför projektet har kommit till stånd, problem längs sträckan samt projektets 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 passeras 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. Ryggraden 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 "målstandard" 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. Avsteg från målstandardens görs förbi Hanaskog samt genom Knislinge.

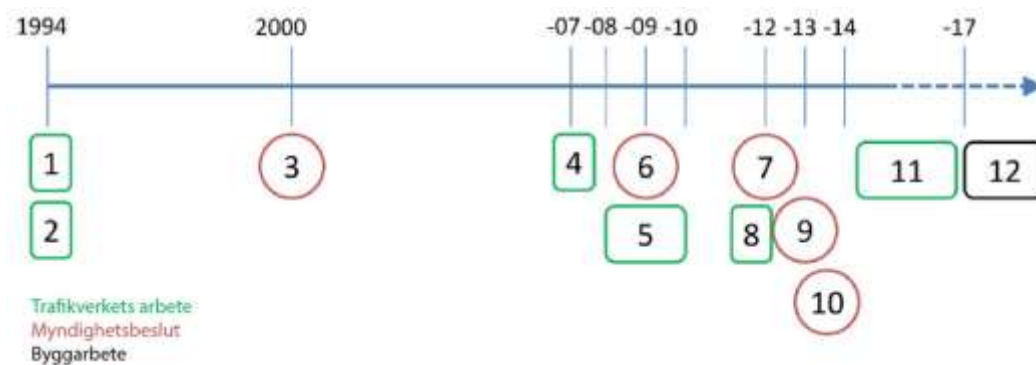
För att uppnå projektets ändamål samtidigt som vägens nytta för trafiken inte ska överskrida dess olägenheter har Trafikverket satt upp följande projektmål:

- 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 Bjärlov – Broby, byggs ut under åren 2017-2019 inkl. satsning på Superbuss. Den utbyggda vägen förväntas vara i bruk under överskådlig tid framåt.

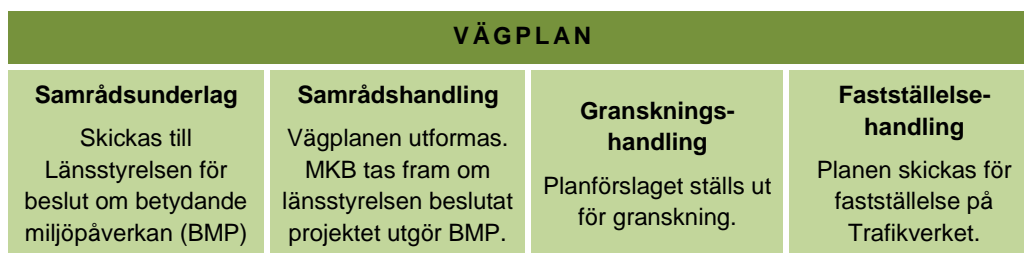
1.3 Tidigare utredningar och beslut



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 2017-2019

1.4 Lagstiftning

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 planlägningsprocess. Processen för aktuell planläggningstyp redovisas i bilden nedan.



Figur 1. Planlägningsprocessen 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. 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 har det hållits projekteringsmöten mellan Trafikverket och konsulten. Det har även hållits samråd med intressenter i form av myndigheter, organisationer, föreningar och privatpersoner. Allt som framkommer under MKB-processen påverkar innehållet i MKB. Planen fastställs slutligen av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. 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.

1.4.1 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 planlägningsprocess 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, och materialanvändning vilket följer produktvalsprincipen och hushållnings- och kretsloppsprinciperna (4 och 5 §§). Trafikverket kommer att ha ansvaret för de åtgärder de genomför och måste därmed ta hänsyn till 8 § (ansvar för skadad miljö).

1.4.2 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 miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap följs.

I Tabell 1 görs en genomgång av vilka miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormer (MKN) som berörs av aktuellt projekt.

Miljö kvalitetsnormer (löpnr och benämning)	Bedömning
SFS 2010:1341 Havsmiljö förordning. Förordningen syftar till att upprätthålla eller nå en god miljö status 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.
<u>SFS 2001:554</u> Förordning om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.	Aktuellt projekt berör inte fisk- eller musselvatten.

1.4.3 Skyddade områden

Riksintressen

Geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan, enligt miljö balkens 3-4 kap. pekas ut som områden av riksintresse av respektive ansvarig central myndighet. Det kan exempelvis vara områden med naturvärden eller kulturmiljö värden 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 kulturmiljö vård.

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. miljö balken. Det finns särskilda bevarandeplaner för varje Natura 2000-område som beskriver områdets naturvärden, bevarandemål, hotbilder och behov av bevarandeåtgärder.

Naturreservat

Naturreservat bildas enligt miljöbalken (7 kap 4§) när det huvudsakliga skyddsmotivet är höga naturvärden, värdefulla områden för friluftslivet m.m. Både länsstyrelser och kommuner kan bilda naturreservat och naturreservaten 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 kallas lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Dessa fornlämningar är skyddade enligt Kulturminneslagen (2 kap). Så kallade ”övriga kulturhistoriska lämningar” har inte detta skydd. 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 värden 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. Värdeklasserna ska därför aldrig användas utan de beskrivande och värdegrundande texterna som är kopplade till varje delområde.

Inarbetade åtgärder

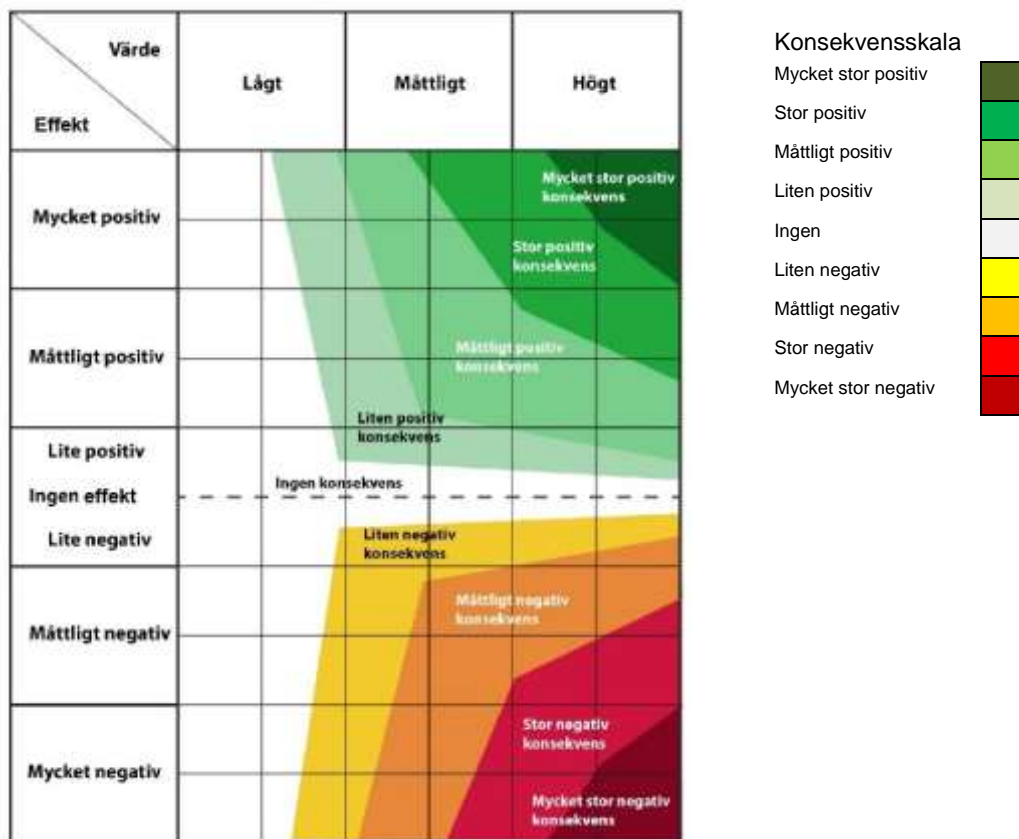
Efter värdebedömningen beskrivs de åtgärder som ska arbetas in i vägplaneförslaget för att minska vägprojektets negativa effekter på värdena.

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 negativ - måttligt negativ - lite negativ - ingen - lite positiv - måttligt positiv - mycket positiv. En individuell bedömningsskala 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 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 översvämningrisk, 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 ytvatten 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.

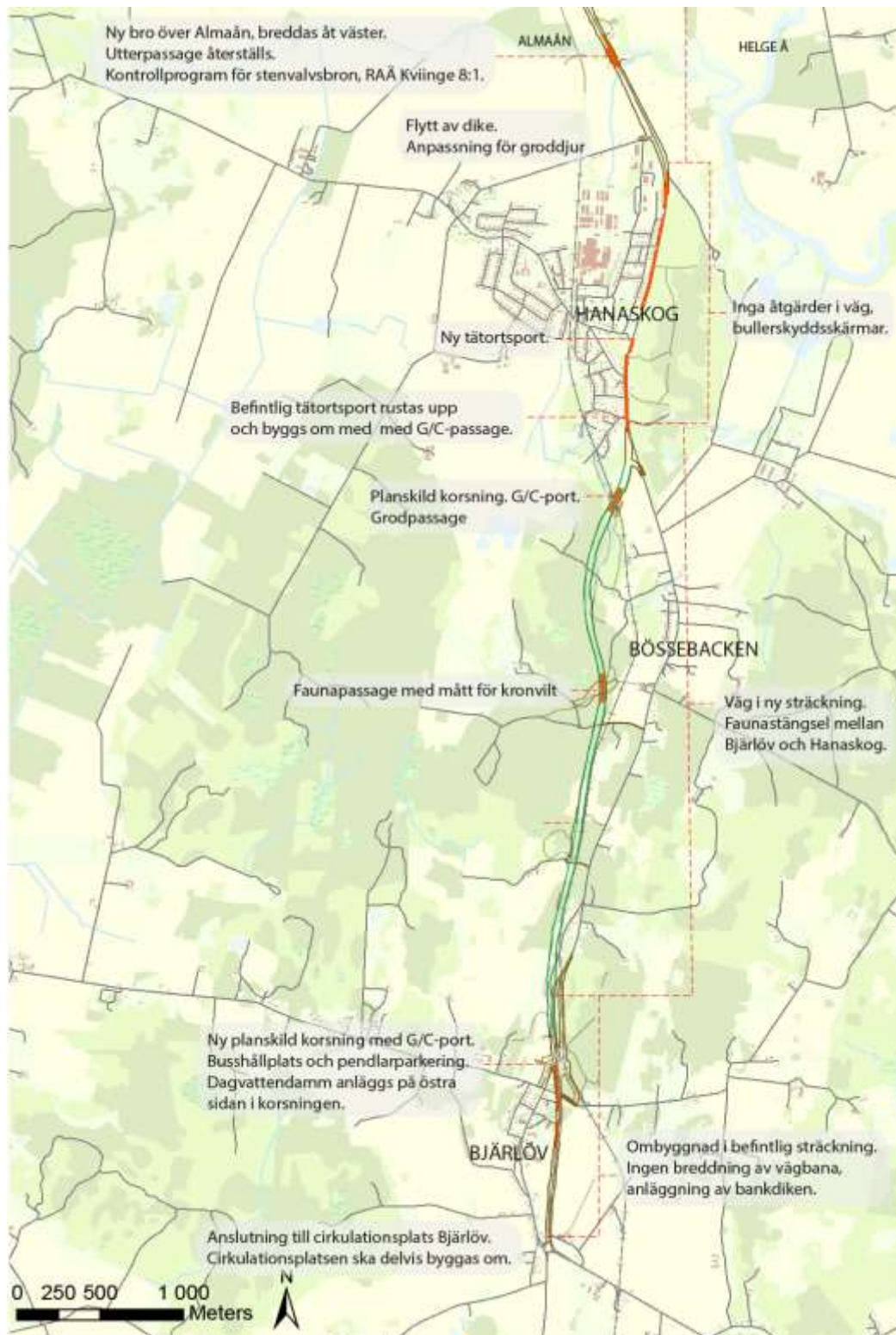
Vägområde: Den mark som tas i anspråk för väganordningen, enligt 2 och 3 §§ Väglagen. Förutom själva vägbanan ingår dike, slänt, säkerhetszon, bro/trumma,

rastplats, parkeringsplats, busshållplats, gång- och cykelväg, bullerskydd, viltstängsel och anordning för att rena vägdagvatten med mera.

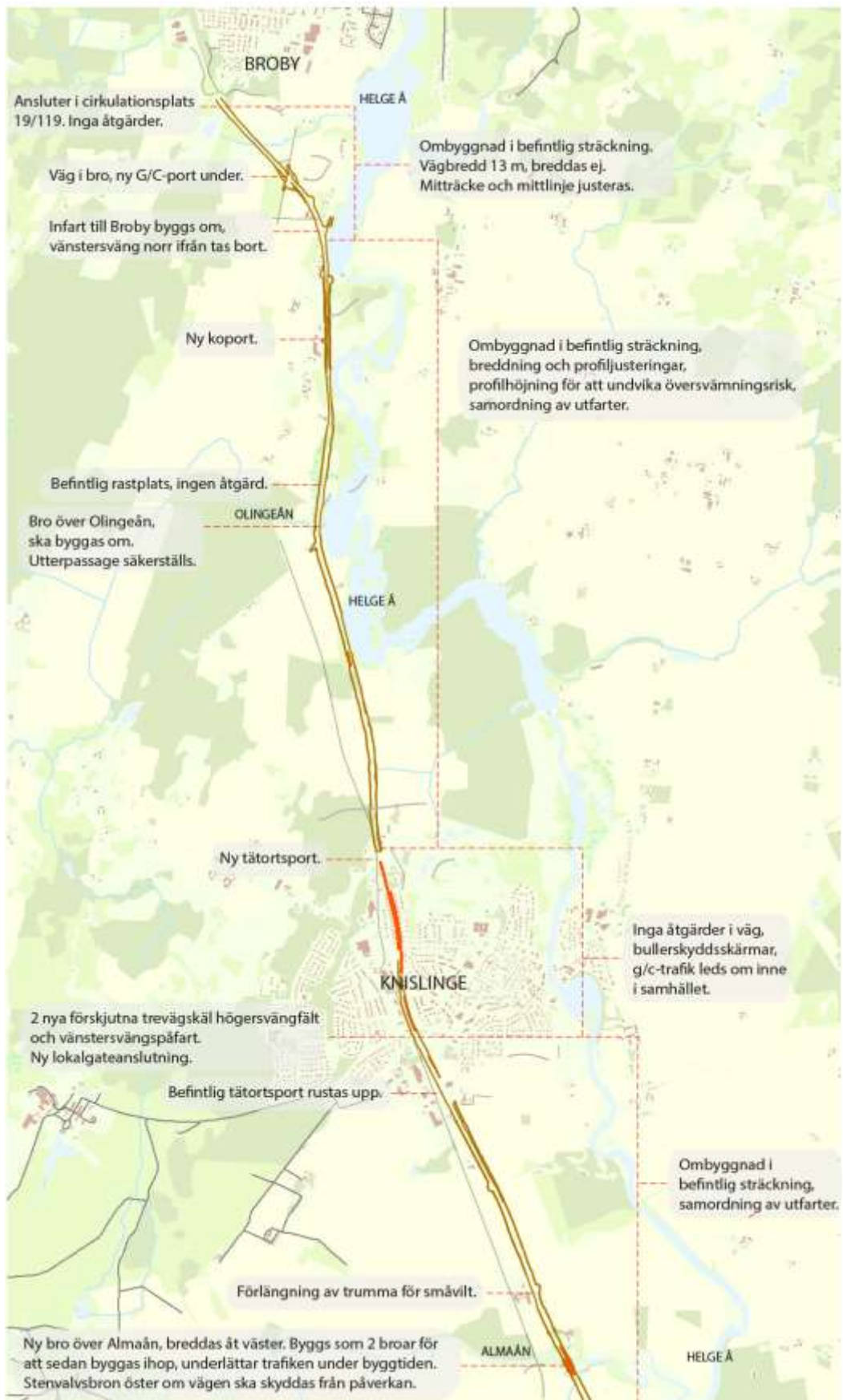
Influensområde: Influensområdet motsvarar det närliggande område som på ett eller annat sätt påverkas av föreslagna åtgärder. Det kan variera i storlek beroende på vilken enskild aspekt som studeras.

3. ALTERNATIV

3.1 Vägplaneförslaget



Figur 4: Översikt över vägplaneförslaget, södra delen Bjärlöv - Almaån.



Figur 5: Översikt över vägplaneförslaget, norra delen Almaån - Broby.

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.

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.

Bjärlöv

Vägplaneförslaget går i befintlig sträckning från cirkulationsplatsen vid väg 19/118 till strax söder om järnvägsviadukten norr om Bjärlöv. I cirkulationsplatsen föreslås en mindre justering för att förbättra framkomligheten för bussarna. Bullerskyddsskärmar föreslås för närliggande bostadshus i Bjärlöv. 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 flyttas i något norr ut 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 Bjärlöv där vägplaneförslaget börjar. Cirkulationsplatsen ska breddas.

Ny sträckning

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 väster ut och den gamla järnvägen håller ut åt öster. Längs sträckan föreslås en faunapassage anläggas för storvilt 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 mitträckesvägen. 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. Vid passagen av Almaån föreslås en ny bro byggas och profilen förbättras. 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 att gå och cykla längs väg 19 är nästan 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. Befintliga broar, Hässleholmsvägen (väg 2050) och gång- och cykelväg behålls. Bullerskyddsåtgärder föreslås längs med befintlig bebyggelse genom Knislinge. Cykelmöjlighet förlägga på parallellgator inne i samhället. Tätortsport anläggs i den södra och den norra infarten. Passagemöjlighet för gång- och cykeltrafik i den norra delen av samhället.

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 översvämningensrisken. 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.

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. Minimal breddning, profiljustering och 1+1-väg föreslås för att minska intrång men ändå klara målstandarderna. Vägräcke föreslås för att inte behöva ha ett sidoområde som är fritt från fasta föremål, t.ex. träd. Det finns två möjliga utformningar för den östra sidan. Den första är med naturliga väglänther och med naturlig vägavvattning vilken innebär avrinning till diken där vägen går i skärning och avrinning över slänt där vägen går i bank. Det andra utformningsalternativet är att bygga en stödmur med en dräneringsledning under stödmurskonstruktionen men i övrigt med samma avvattningslösning som i det första alternativet. De olika alternativen kommer beskrivas och utvärderas mer i detalj i det fortsatta arbetet med tillståndsprövningen för Matsalycke. 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 beslutdokument 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 beslutdokumentet 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 vägplanarbetet, 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 fördelaktig 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 målstandarderna 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 omnämnd 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 infrastrukturlandskap. 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.

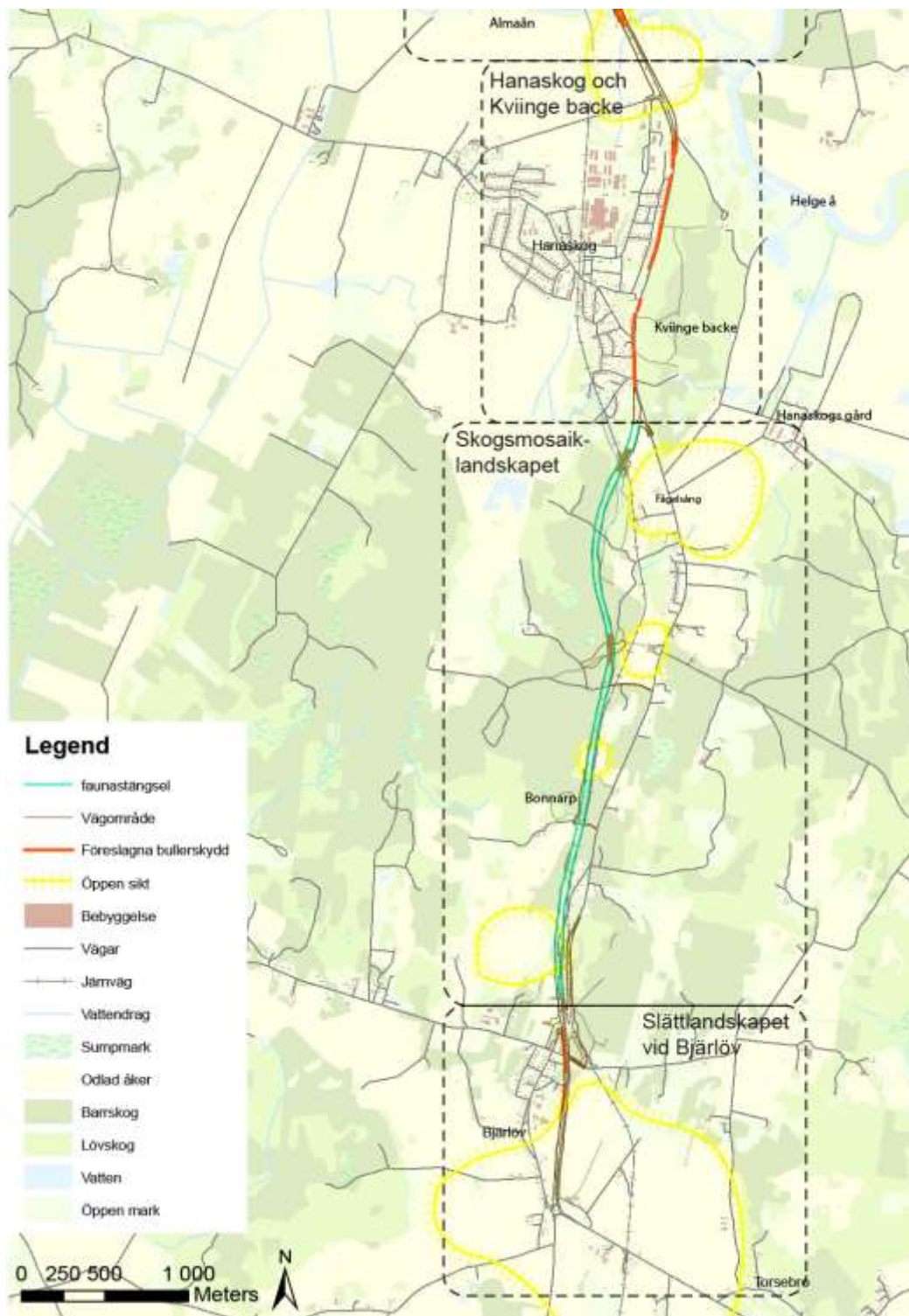
5.1 Förutsättningar

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 2015: 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, områden med stor variation som berikar upplevelsen samt vart bullerskyddsskärmar föreslås.



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, områden med stor variation som berikar upplevelsen samt vart bullerskyddsskärmar föreslås.

5.1.3 Värdering av delområden

Värdeskala

Lågt värde – områden med små visuella kvaliteter, där landskap och bebyggelse tillsammans representerar ett ordinärt vardagslandskap eller områden som bryter stadsplaneringen.

Måttligt värde – områden med visuella kvaliteter som är typiska/representativa för regionen, där landskap och bebyggelse tillsammans ger ett bra totalintryck, har goda visuella kvaliteter eller är anpassade till stadsplaneringen och ger ett gott totalintryck.

Högt värde – områden med särskilt goda visuella kvaliteter som är ovanliga i regionen och unika i ett nationellt perspektiv, där landskap och bebyggelse tillsammans ger ett särskilt gott eller unikt totalintryck. Områdena förstärker stadsplaneringen och ger ett särskilt bra totalintryck.

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 ädellövsbogen 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 storstörväxta bokarna och ekarna som står i ädellövsbogen 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 tunnliknande 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 särpräglat 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 jordbrukslätt 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



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 silosar 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



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 uppdammd 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 jordbrukslåt 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 starkt karaktär, tillsammans med åkerlandskapet som ramar 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 har lagts 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.
- En målsättning 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

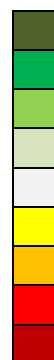
Ingen

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

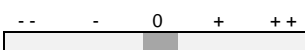
Den beräknade trafikökningen ger en något ökad barriäreffekt längs med sträckan. Landskapsbilden förändras inte.

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

Värde



Effekt



Konsekvens

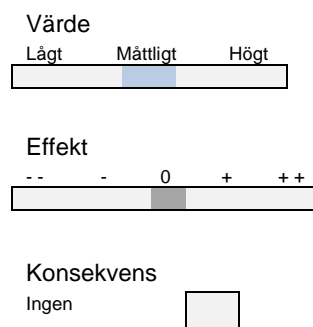
Ingen



Skogsmosaiklandskapet

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

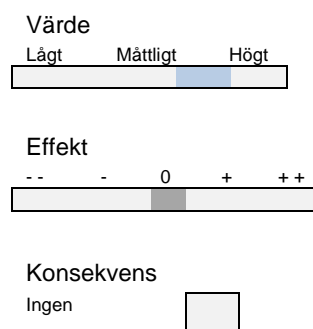
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Hanaskog och Kviinge backe

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

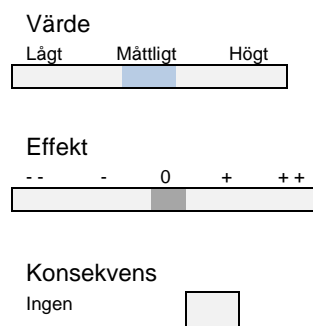
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Slättlandskapet

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

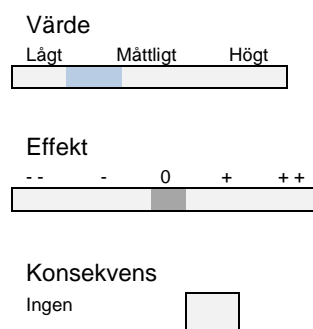
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



Knislinge

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

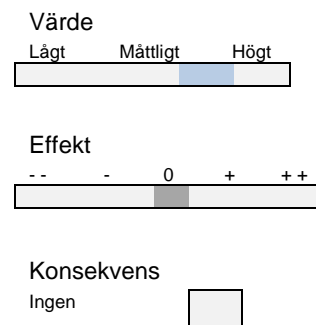
Det bedöms inte påverka landskapsbilden märkbart. Inga konsekvenser bedöms uppstå.



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.



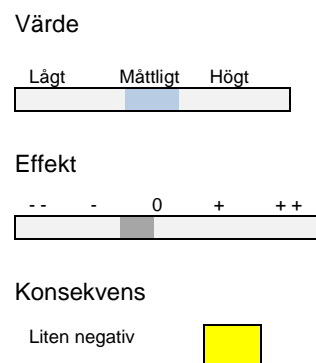
5.3.2 Vägplaneförslaget

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.

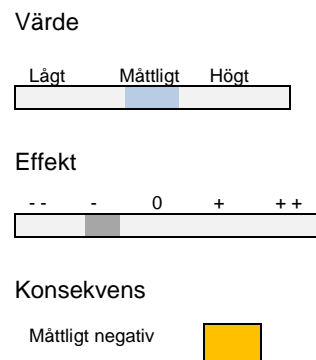


Skogsmosaiklandskapet

Den nya vägsträckningen mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer med undantag för några hundra meter att ligga i skog vilket begränsar vägens visuella påverkan på omgivningen, den går dock i bank på längre sträckor och där kommer den bli mer påtaglig för omgivningen. Framförallt för de 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

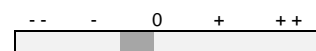
Bullerskyddsskärmar kommer att anläggas i Hanaskog väster om befintlig väg. De kommer att påverka landskapsbilden för trafikanter, boende och andra som vistas i närmiljön och därigenom påverka upplevelsen av landskapet, både visuellt och fysiskt. För trafikanter kommer känslan av att färdas i en tunnel förstärkas, med Kviinge backes täta skogsbryn 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



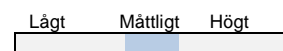
Konsekvens

Lite negativ 

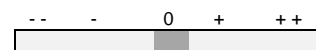
Slättlandskapet

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. Inga effekter bedöms uppstå vilket gör att inga konsekvenser bedöms uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens

Ingen 

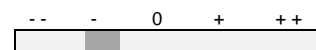
Knislinge

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 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.


Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ 

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 .

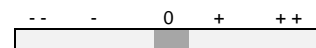
En kortare bullerskyddsskärm anläggs inom området men den påverkar endast landskapsbilden marginellt.

Inga effekter bedöms uppstå vilket gör att inga konsekvenser bedöms uppstå.

Värde



Effekt



Konsekvens



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 det estetiska och visuella intryck de ger i miljön. T.ex. genom att variera skärmens utseende med materialval, former, strukturer, kulörer eller vegetation.
- Bullerskyddsskärmarna görs genomsiktliga på sträckor där det finns potential för utblickar. Detta görs där det är möjligt samt i samråd med fastighetsägarna.
- Tätortsportar ska gestaltas så att orterna Knislinge och Hanaskog får välkomnande entréer. Vegetation föreslås i refugerna för att ge ett attraktivare intryck, 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 upp 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 vårda 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 utredning steg 1, Väg 19 mellan Bjärlöv och Broby, Riksantikvarieämbetet UV syd, 2014: Arkeologisk utredning steg 1, AU1, har gjorts och i den beskrevs befintliga fornminnen samt identifierades nya fornminnen inom och i närheten av vägplaneförslaget, de är nu registrerade i FMIS. I AU1 identifierades även flera bra boplatslägen, för vilka Arkeologisk utredning steg 2, AU2, rekommenderas.

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

Fornminnen registrerade i FMIS och som berörs av vägplanen listas nedan:

Tabell 1. Fornlämningar registrerade i FMIS, inom eller i anslutning till vägområdet.

RAÄ-nummer	Status	Beskrivning	Åtgärdsförslag
Färlöv 167:1	Fornlämning	Boplats, undersökt och borttagen, torde ha en större utbredning	AU2/FU
Färlöv 142:1	Bevakningsområde	Bjälövs gamla tomt, delundersökt	AU2/FU
Färlöv 164:1	Övrig kulturhistorisk lämning	Boplats	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	Boplats	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

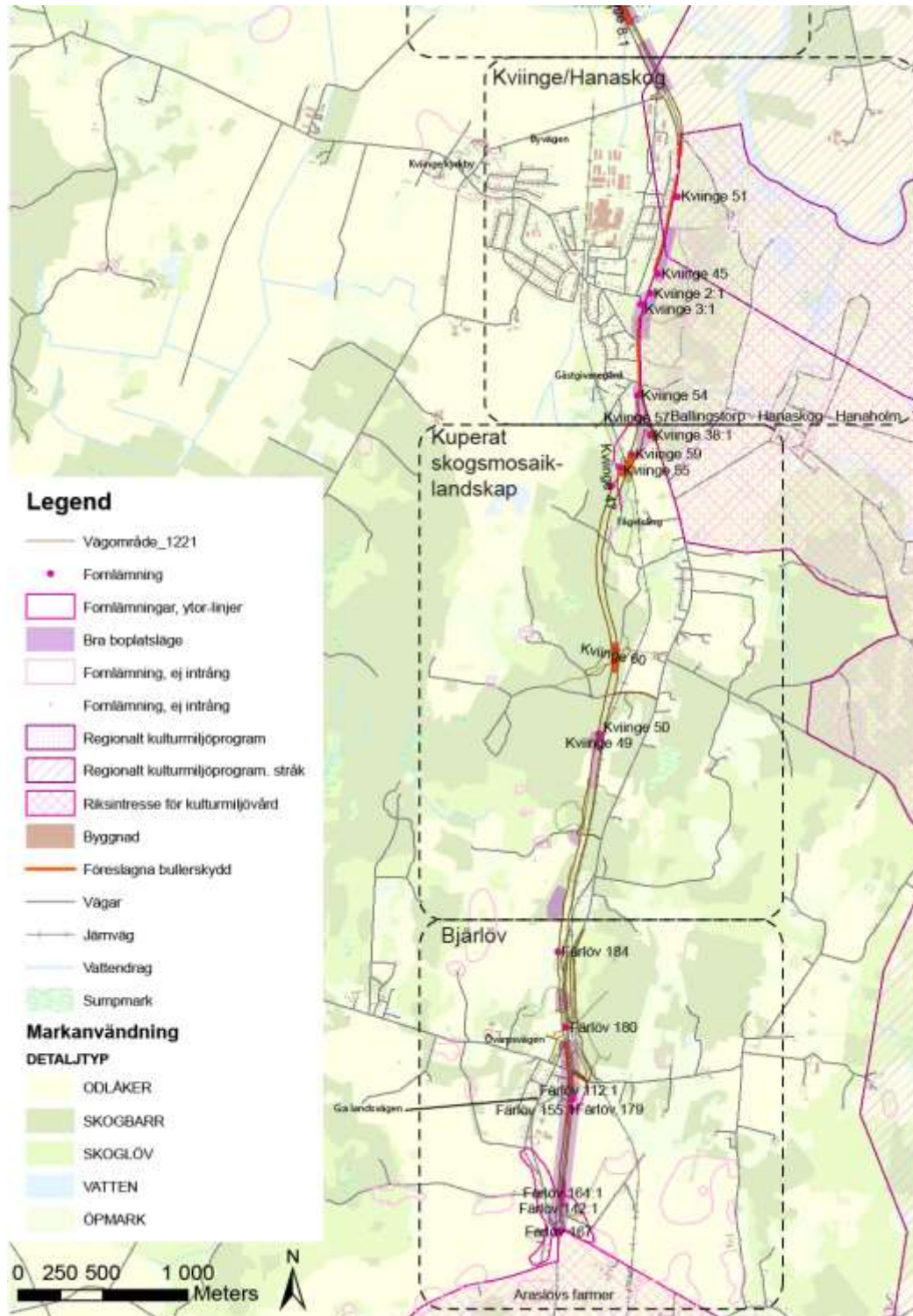
6.1.4 Översiktlig beskrivning av influensområdet

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 borgruinen 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-västrliga 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.

Bjärlöv



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-Färlöv.

Väg 19 har i senare tid lagts i ett nytt läge öster om Bjärlöv 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, Bjärlöv 17:5, som är medtagen i *Kulturmiljöprogram Kristianstad*.

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

Fornlämningsbilden kring Bjärlöv 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 Färlöv längre söderut.

Området bedöms sammantaget ha ett måttligt kulturmiljövärde, grundat på att bymiljön där de gamla gårdarna ligger utmed den gamla vägen ger en enhetlig kulturmiljö med lång kontinuitet. Fornminnesbilden 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 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, RAÄ 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 lagersilo sticker upp vid horisonten.

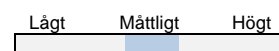
Liksom mellan Bjärlöv och Hanaskog finns i detta område få registrerade fornlämningar, även om landskapet också här är gynnsamt för dolda stenåldersbosättningar. Lägen som under hela stenåldern varit lämpliga för boplatser finns i områdena kring Almaån, Helge å och de våtmarker som omgivit dessa. Fornlämningsskildern 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, silosar 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 befästs 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 stensättningar, 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 stenåldersboplatsslägen, 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

- Identifiering av vilka fornlämningar som vägplaneförslaget gör intrång i. Under projekteringskedet har dessa undvikits/intrånget minimeras.
- Där vägen går i ny sträckning har vägens linjeföring valts med beaktande av befintliga strukturer i landskapet såsom banvallen samt ägo- och skiftesgränser.
- Fornlämningar ovan mark, det vill säga vägmärken, milstolpar, som står inom vägområdet eller som riskerar påverkas av vägplaneförslaget flyttas företrädesvis 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.
- Hänsyn har tagits till stenvalvsbron genom att ny bro förskjutits västerut. Vägområdet har anpassats så att det inte berör fornlämningen.
- Inget intrång sker i Riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25. Tätortsporten som är föreslagen i södra infarten till Hanaskog placeras så att den inte tar mark på östra sidan av vägen i anspråk. Överfart för cykel ska säkerställas i tätortsporten.

6.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

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.

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.

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

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

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Liten positiv

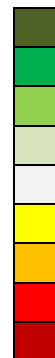
Ingen

Liten negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ

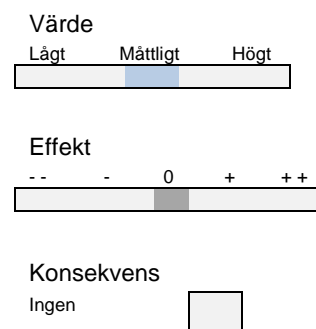


6.3.1 Nollalternativ

Bjårlöv

Den beråknade trafikökningen ger en något ökad barriåreffekt långs med stråckkan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

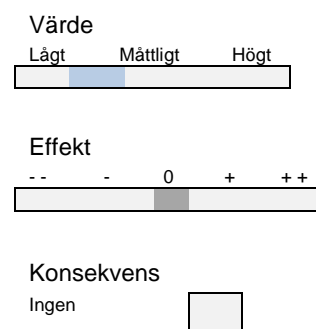
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Kuperat skogsmosaiklandskap

Den beråknade trafikökningen ger en något ökad barriåreffekt långs med stråckkan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

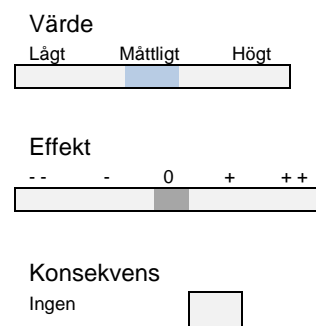
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Kviinge/Hanaskog

Den beråknade trafikökningen ger en något ökad barriåreffekt långs med stråckkan men inga kulturhistoriska värden går förlorade.

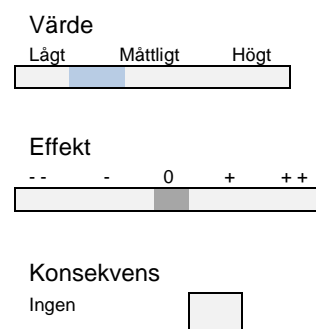
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Slåtten vid Almaån och Helge å

Den beråknade trafikökningen ger en liten ökad barriåreffekt långs med stråckkan. Det innebär inte att några kulturhistoriska värden går förlorade.

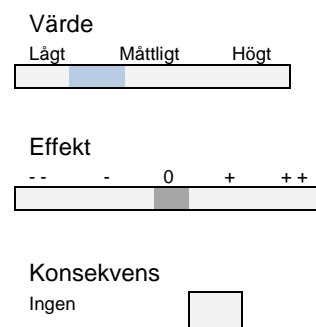
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



Knislinge

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

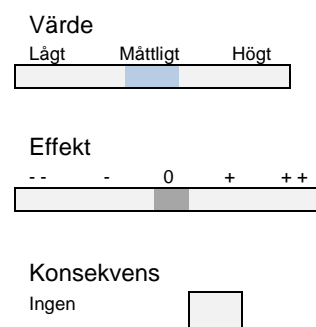
Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli små till obefintliga. Det gör att inga konsekvenser bedöms för nollalternativet.



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

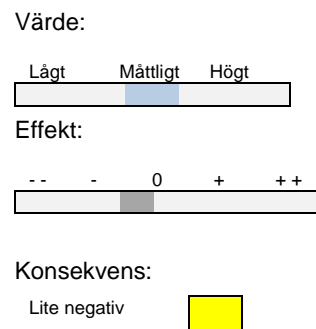
Vid rondellen görs ett mycket litet intrång i ytterkanterna av Riksintresset Araslövs farmer när cirkulationsplatsen ska breddas. Inget intrång görs i kärnvärdena och eftersom området redan gränsar till infrastruktur och den gränsen endast förskjuts något bedöms påverkan som liten. Kulturmiljön kan upplevas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

Väg i ny sträckning innebär en avsevärd förändring av kulturlandskapet. Den innebär en ny struktur med arkitektur och formspråk som inte helt kan underordnas det historiska landskapets strukturer. Den nya vägen ersätter en vägfunktion med mycket lång kontinuitet och det leder till att gårdsanläggningar skiljs från sitt markområde, till exempel Bonnarpes gård. Den nya vägsträckningen följer den befintliga infrastrukturen, banvallen, och markanvändningsgränserna så långt det har varit möjligt så negativa barriäreffekter har minimerats. Den befintliga vägen lever vidare med funktion som lokalväg och den kan bevaras i sitt befintliga skick. Väg i ny sträckning ger därmed både negativa och positiva effekter.

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.

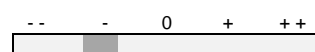
Vägplanen gör intrång i bra boplatsslägen och fornminnen. Fortsatta utredningar föreslås men det förestår alltid en risk med att göra ingrepp i dolda fornminnen under jord då kunskap och information kan gå förlorad.

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


Värde



Effekt



Konsekvens

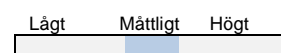
Lite negativ 

Hanaskog/Kviinge

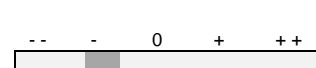
Eftersom inga ombyggnader av vägen ska göras på sträckan uppstår inga negativa effekter på värdena i Riksintresset Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm L:K25. Inte heller de föreslagna bullerskyddsskärmarna gör något intrång i det.

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


Värde



Effekt



Konsekvens

Måttligt negativ 

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. Det innebär att den behöver breddas längs hela sträckan. Befintlig bro över Almaån kommer att rivas och ersättas av en ny bro. Den gamla stenvalvsbron ligger nära vägområdet, det ska vidtas skyddsåtgärder under byggtiden för att säkerställa att den inte skadas.

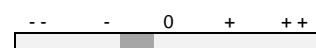
Vägen ska breddas genom områden utpekade som bra boplatslägen varför fortsatta arkeologiska utredningar behövs. I samband med sådana undersökningar finns alltid en risk för att kulturhistoriska värden förloras.

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


Värde



Effekt



Konsekvens

Lite negativ 

Knislinge

Bullerskyddsskärmar 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.

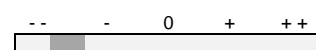
Bullerskyddsskärmar föreslås på sträckor som är utpekade som bra boplatslägen och fortsatta arkeologiska utredningar behövs. I samband med sådana undersökningar finns alltid en risk för att kulturhistoriska värden förloras.

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

Värde



Effekt



Konsekvens

Måttligt negativ 

Helge ås närområde

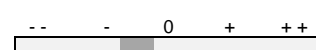
Vägen går i befintlig sträckning och ska byggas om till målstandard.

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

Värde



Effekt



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.

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 delområde 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

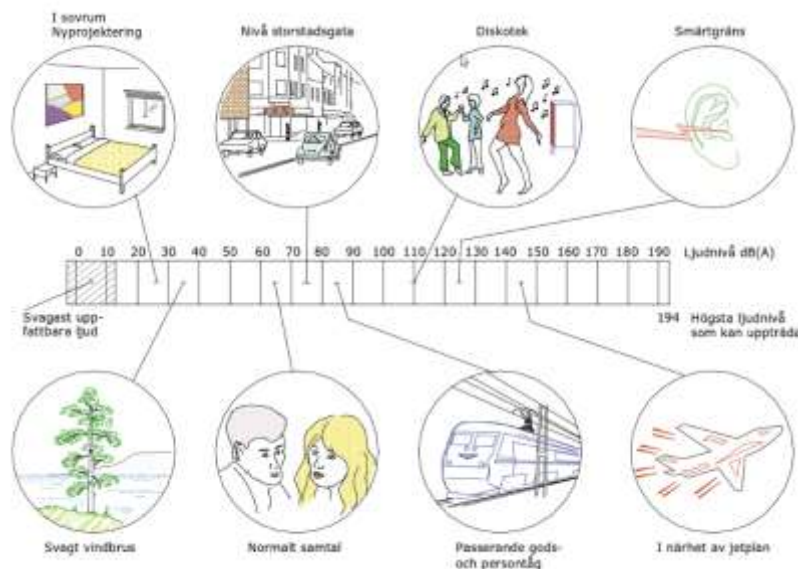
- Kopplingen av väg 2044 för nordgående trafik i korsningen med befintlig del av Övarpsvägen bör om möjligt gestaltas med hänsyn till kvarvarande kulturvärden.
- Bullerskyddsskärmarna görs genomsiktliga på sträckor med kulturhistoriskt värde, till exempel, vid gästgivargården i Hanaskog. Detta görs där det är möjligt samt i samråd med fastighetsägarna.
- Ansökan om intrång i fornminnen och bra boplatsslagen görs till Länsstyrelsen enligt kulturminneslagen. Fortsatt samråd/tillståndsansökan genomförs med Länsstyrelsen avseende behov av fortsatta arkeologiska åtgärder. Länsstyrelsen beslutar vilka åtgärder som ska vidtas innan fornminnena eventuellt tas bort. Föreslagna åtgärder har redogjorts för i Arkeologisk utredning steg 1, AU1.
- Skyddsåtgärder planeras för Stenvalvsbron, RAÅ Kviinge 8:1, i byggskedet i form av kontrollprogram och vid behov vibrationsmätning.
- 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 kapitel ljudmiljö 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 högratikerade 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.

Regeringens riktvärden för buller: Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Buller anges i ekvivalent ljudnivå (medelljudnivå under en given tidsperiod) och maximal ljudnivå (högsta ljudnivå under en viss period).

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Trafikverkets riktvärden för buller: Ljudnivåer som trafikverket har angett för övervägande av åtgärd, för bostäder stämmer det överens med de riktvärden som angetts i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Åtgärder ska utföras om de är samhällsekonomiskt lönsamma. För befintligt vägnät är det önskvärt att trafikbuller inte överskrider ekvivalent ljudnivå 65 dB(A) vid fasader utomhus. För befintligt vägnät är det önskvärt att trafikbuller inte överskrider ekvivalent ljudnivå 65 dB(A) vid fasader utomhus.

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

Lokal	Ekvivalent ljudnivå, dBA	Maximal ljudnivå, dBA
Bostadsbebyggelse¹⁾		
Utomhus	55 (vid fasad)	70 ²⁾
Inomhus	30	45 ³⁾
Undervisningslokaler, vårdlokaler och rekreationsytor i tätbebyggelse		
Utomhus	55 (vid lokalfasader)	
Inomhus	30	45 ³⁾ (Endast vårdlokaler)

1) Även vårdlokaler där vårdtagare vistas under bostadsliknande förhållanden.

2) Avser uteplats i anslutning till bostad. Riktvärdet får överskridas max fem gånger per timme.

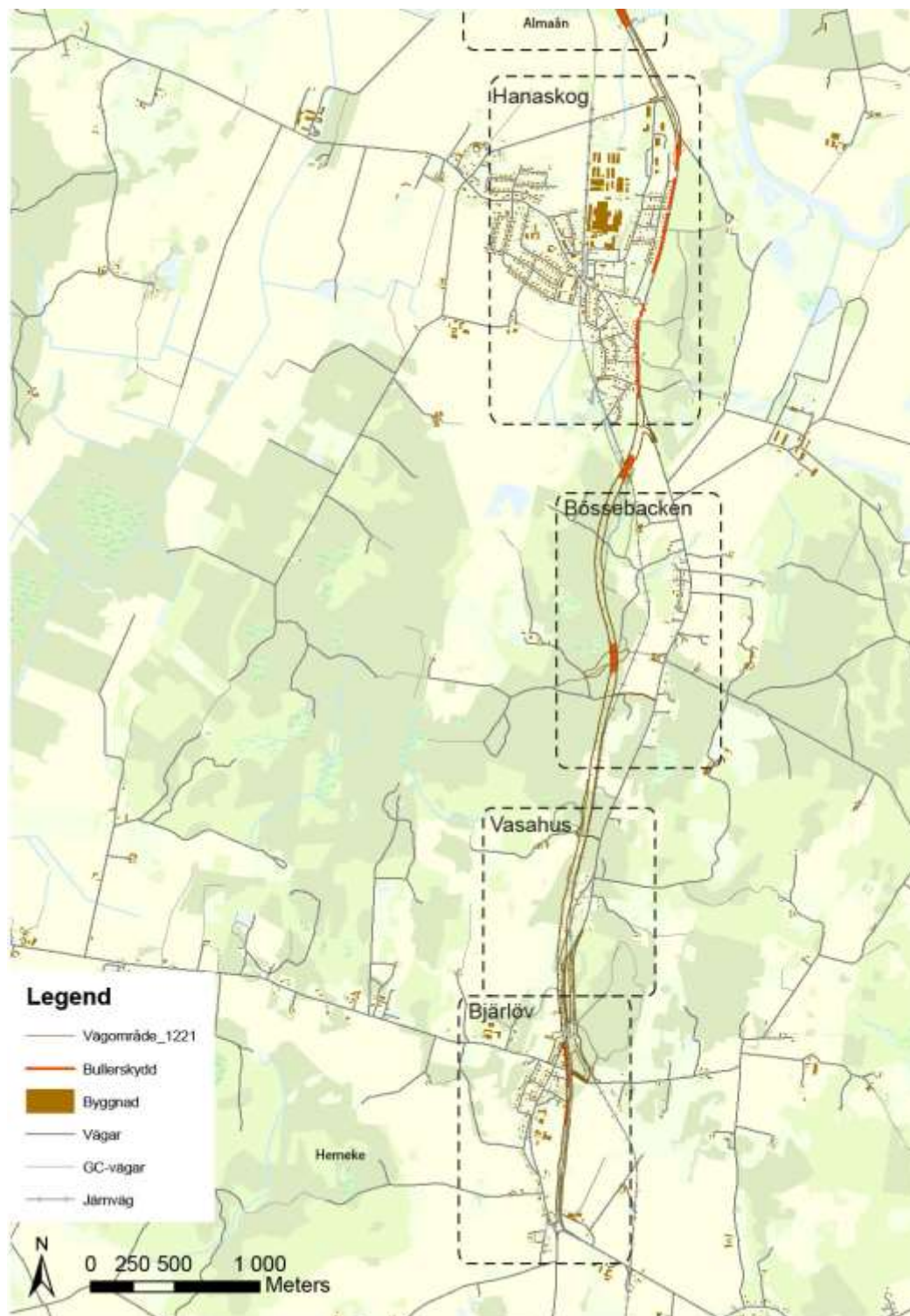
3) Inomhus under tidsperioden 22.00–06.00. Riktvärdet får överskridas max fem gånger per natt (22-06).

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 2015 (kompletterande): bedömning av tidigare utredning och fortsatt detaljerad utredning av var bullerskyddsåtgärder behövs längs sträckan med kompletterande hänsyn till hushöjder och uteplatsers placering. Ljudnivåer vid fasad har beräknats för bostadshus och byggnader med samhällsfunktioner. Eventuella bullerskyddsåtgärder har utretts om ekvivalent ljudnivå är större än 55 dBA vid fasad eller om maximal ljudnivå från väg 19 är större än 70 dBA på uteplats i anslutning till bostad. Bullerskyddsåtgärder har också utretts för rekreationsområden och faunapassager. Där det varit tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt har bullerskyddsåtgärder föreslagits. Beräkningar har gjorts för nuläget, nollalternativet, vägplanens ombyggnadsförslag utan fysiska skyddsåtgärder respektive med fysiska skyddsåtgärder som ingår i vägplanen.

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 södra delen av vägplaneförslaget, med områden värda att skydda mot buller samt föreslagna bulleråtgärder.

7.1.4 Värdering av delområden

Värdeskala

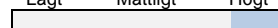
Lågt värde: Områden där människor aldrig eller mer sällan vistas.

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

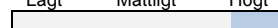
Lågt Måttligt Högt



Samhället Bjärlöv ligger utmed befintlig väg 19 och har cirka 170 invånare. Människor bor och verkar i samhället varför det har klassats med högt värde.

Vasahus

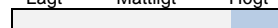
Lågt Måttligt Högt



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

Bössebacken

Lågt Måttligt Högt



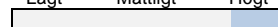
Bössebacken är ett mindre samhälle som ligger utmed väg 19, det består i huvudsak av en samling hus längs bygatan. Det har cirka 70 invånare. Människor bor och verkar i samhället varför det har klassats med högt värde.



Figur 20: befintliga väg 19 genom Bössebacken.

Hanaskog

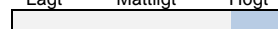
Lågt Måttligt Högt



Samhället Hanaskog ligger utmed väg 19 och har cirka 1250 invånare. Människor bor och verkar i samhället varför det har klassats med högt värde.

Glesbygd på slätten

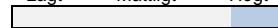
Lågt Måttligt Högt



På slätten mellan Hanaskog och Knislinge ligger det 6 bostadshus utmed väg 19, varför området klassats med högt värde.

Knislinge

Lågt Måttligt Högt



Samhället Knislinge ligger utmed väg 19 och har cirka 3030 invånare. Människor bor och verkar i samhället varför det har klassats med högt värde.



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

Glesbygd längs Helge å



I det kuperade slättlandskapet längs Helge å ligger ett 20-tal bostadshus utmed väg 19, varför området klassats med högt värde.

7.2 Inarbetade åtgärder

- Bullerskyddsskärmar är placerade längs sträckan för att sänka trafikbullernivån för bostadshus, en faunapassage, en bro och en passage till ett rekreationsområde. Skärmarna är i de flesta fall placerade ca 1,7 m från vägräcke. Utan vägräcke placeras de utanför säkerhetszonen, ca 10 m från vägkant vid högre hastigheter. För alla skärmar gäller att de ska vara täta, även i nederkant mot mark.
- De bostäder som inte klarar riktvärdena med endast bullerskyddsskärmar erbjuds fasadåtgärder i form av fönster och eventuellt ventiler och/eller uteplatskärm. Normalt har ett fönster ljudreduktionen 25-30 dBA (beror på vägens hastighetsbegränsning). Nya ljudklassade fönster finns med ljudreduktion upp till cirka 45 dBA.

7.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningskala

Stora positiva effekter (+ +): 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.

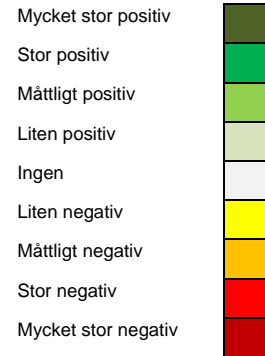
Måttligt positiva effekter (+): Ljudnivån sänks märkbart (>3dBA) för majoriteten av husen. Riktvärdena för buller överskrids inte.

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

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

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

Konsekvensskala



7.3.1 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver situationen om väg 19 ligger kvar i befintlig sträckning utan bullerskyddsåtgärder och med en ökad trafikmängd. Riktvärdena för ljudnivåer utomhus i fasad är 65 dBA i befintlig miljö.

Bjälöv

I nollalternativet höjs ljudnivåerna med 0-1 dBA inom delområdet. Lika många hus, två stycken, utsätts för ljudnivåer över riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, i nuläge och nollalternativ, men ljudnivåerna har inte ökat för dem. 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.

Om istället riktvärdena för nybyggnad skulle appliceras utsätts 16 hus för bullernivåer över 55 dBA, ett mer än i nuläget. Lika många hus utsätts för ljudnivåer över riktvärdena för maximal ljudnivå i nollalternativet och i nuläget. 8 hus bedöms vara utsatta för maximala ljudnivåer mellan 75 och 85 dB(A) i både nuläget och nollalternativet, vilket motsvarar ljudnivåer på en storstadsgata respektive ett passerande tåg på 100 meters avstånd.

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

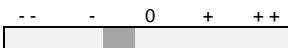
Vasahus

Ljudnivåerna ökar något, 0-1 dBA, i Vasahus till följd av ökad trafikmängd. Två hus utsätts för ljudnivåer över riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, >65 dBA, , lika många som i nuläget. Ljudnivåerna har inte ökat för dem. Värdena indikerar en boendemiljö som föranleder en hälsorisk både vad gäller de fysiska

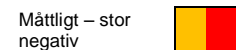
Värde



Effekt



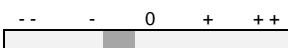
Konsekvens



Värde



Effekt



och den psykiska hälsan och som kan orsaka stressrelaterade besvär, sömnsvårigheter eller hjärt- och kärlsjukdomar.

Om istället riktvärdena för nybyggnad skulle appliceras utsätts samtliga bostadshus inom delområdet, 13 stycken, för ekvivalenta bullernivåer över 55 dBA, i nuläget och i nollalternativet. 10 av husen utsätts också för maximala ljudnivåer över 70 dBA i nuläget och nollalternativet.

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

Konsekvens

Måttligt – stor negativ



Bössebacken

I kombination med en hög hastighet på vägen, 80 km/h, och ökad trafikmängd ökar ljudnivåerna för boende i Bössebacken.

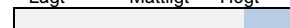
Ljudnivåerna förändras med 0-1 dBA. Totalt fem hus har i nollalternativet ljudnivåer som överskrider riktvärdena för befintlig miljö, mellan 65 och 70 dBA, ett mer än i nuläget. Även i Bössebacken innebär detta att det finns en hälsorisk för de boende i samhället, vad gäller den fysiska och psykiska hälsan.

Med dagens riktvärden för nybyggnation överskrider värdena för 23 hus, lika många som i nuläget.

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

Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Måttligt – stor negativ



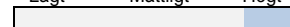
Hanaskog

Husen ligger nära vägen igenom Hanaskog varför den beräknade ökade trafikmängden kommer påverka ljudnivåerna igenom samhället. För 11 hus innebär trafikbullret att riktvärdena överskrids, två mer än i nuläget, men ljudnivåökningen sker endast med 0-1 dB(A). Om riktvärdena för nybyggnation hade applicerats hade det inneburit att 44 hus hade överskridit riktvärdena, två mer än i nuläget. Dessa ljudnivåer innebär att det finns en hälsorisk för de boende i samhället, vad gäller den fysiska och psykiska hälsan.

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

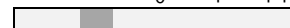
Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Måttligt – stor negativ



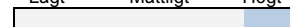
Glesbygd på slätten

Ljudnivåerna ökar något, 0-1 dBA, i delområdet till följd av ökad trafikmängd. Två hus utsätts för ljudnivåer över riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, >65 dBA, ett 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.

Om istället riktvärdena för nybyggnad skulle appliceras utsätts samtliga bostadshus inom delområdet, 6 stycken, för ekvivalenta

Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Måttligt – stor negativ



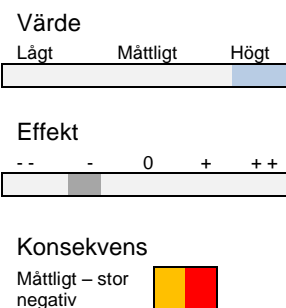
bullernivåer över 55 dBA, och 5 stycken för maximala ljudnivåer över 70 dBA. Ett mer än i nuläget.

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

Knislinge

Den beräknade trafikökningen bedöms påverka ljudnivåerna i samhället. I nuläget överskrider inga hus riktvärdena för befintlig miljö men i nollalternativet överskrider värdena för 1 hus. Ökningen i samhället är i storleksordningen 0-1 dBA. Om riktvärdena för nybyggnation hade applicerats hade det inneburit att 53 hus hade överskridit riktvärdena, tre mer än i nuläget. Det ger en indikation på att de uppmätta ljudnivåerna innebär en hälsorisk för de boende i samhället, vad gäller den fysiska och psykiska hälsan.

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

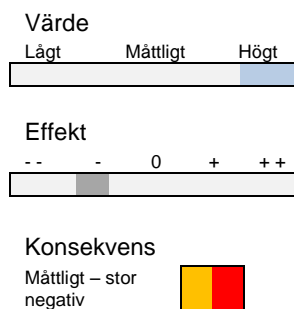


Glesbygd längs Helge å

Ljudnivåerna ökar något, 0-1 dBA, i delområdet till följd av ökad trafikmängd men inga hus utsätts för ljudnivåer över riktvärdena för ekvivalent ljudnivå i befintlig miljö, >65 dBA. Värdena indikerar trots detta 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.

Om istället riktvärdena för nybyggnad skulle appliceras utsätts 4 bostadshus inom delområdet för ekvivalenta bullernivåer över 55 dBA och 14 stycken för maximala ljudnivåer över 70 dBA, lika många som i nuläget.

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

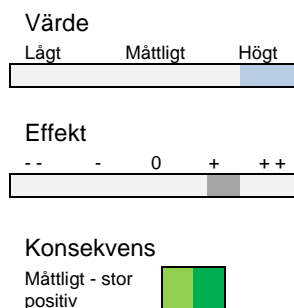


7.3.2 Vägplaneförslaget

Bjälöv

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas för att sänka ljudnivåerna i samhället så att de hamnar under riktvärdena för nybyggnation. Med de föreslagna bullerskyddsskärmarna överskrider riktvärdena för 14 hus, två färre än i nollalternativet. De bostäder som beräknas få ljudnivåer över riktvärdena inomhus eller på uteplats erbjuds ytterligare bulleråtgärder i fasad och/eller på uteplats.

Vägplaneförslaget sänker ljudnivåerna i området och överskrider inte riktvärdena varför måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

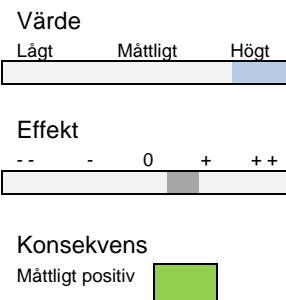


Vasahus

Bullerskyddsåtgärder i form av bulleråtgärder i fasad och/eller på uteplats ska erbjudas de hus som har beräknats få ljudnivåer över riktvärdena inomhus eller på uteplats. Bullernivåerna vid fasad överskrider riktvärdena för 4 av husen, de hus som ligger närmast nya väg 19. Med åtgärder i fasad bedöms bullernivåerna inomhus klara riktvärdet på 30 dBA. För de resterande husen, som ligger närmare gamla väg 19, kommer ljudnivåerna i fasad ligga under riktvärdena, vilket innebär en förbättrad ljudnivå.

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

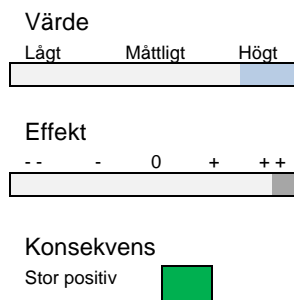
Vägplaneförslaget både minskar och öka ljudnivåerna för de boende i delområdet. Fasadåtgärder kommer skapa inomhusljudnivåer under riktvärdena för samtliga hus, ljudnivåerna utomhus kommer för en del av husen öka. För majoriteten av husen uppstår en betydande förbättring varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.



Bössebacken

Vägen har dragits om så den går väster om samhället och ljudnivåerna har sänkts kraftigt för husen längs den gamla vägen, i storleksordningen 10-15 dBA. Inga riktvärden överskrids längre.

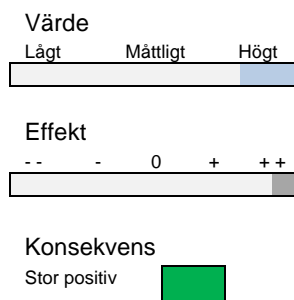
Vägplaneförslaget bedöms ge stora positiva effekter och därmed bedöms stora positiva konsekvenser uppstå.



Hanaskog

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas för att minska ljudnivåerna i samhället så att de hamnar under riktvärdena för nybyggnation. Med endast bullerskyddsskärmar överskrider värdena för 25 hus, vilket är en halvering från nollalternativet. Endast 6 hus har ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA, vilket också är en stor förbättring. Generellt sänks ljudnivåerna i storleksordningen 8-12 dBA. De bostäder som beräknas få ljudnivåer över riktvärdena inomhus eller på uteplats erbjuds ytterligare bulleråtgärder i fasad och/eller på uteplats.

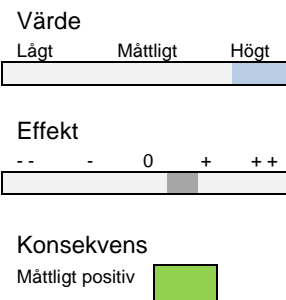
Vägplaneförslaget sänker påtagligt ljudnivåerna i området och överskrider inte riktvärdena varför stora positiva effekter bedöms uppstå och därmed stora positiva konsekvenser.



Glesbygd på slätten

Bullerskyddsskärmar är föreslagna på bron över Almaån. Dessa kommer dämpa ljudnivåerna något för de hus som ligger närmast ån. Den planerade hastighetsökningen kommer dock göra att ljudnivåerna fortsatt är höga. För 4 hus ökar de ekvivalenta ljudnivåerna 1-3 dBA och för 2 hus minskar ljudnivåerna 1 respektive 4 dBA. Ljudnivåerna vid fasad ligger mellan 60 och 68 dBA. Samtliga hus erbjuds åtgärder i fasad och/eller uteplats, vilket gör att riktlinjerna för ljudnivåer inomhus kan hållas.

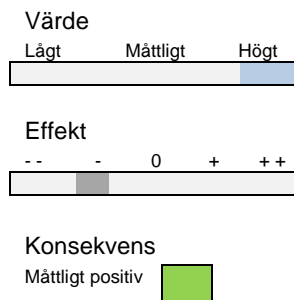
Vägplaneförslaget både minskar och öka ljudnivåerna för de boende i delområdet. Fasadåtgärder kommer skapa inomhusljudnivåer under riktvärdena för samtliga hus men ljudnivåerna utomhus kommer för majoriteten av husen att öka. Sammantaget uppstår en förbättring av boendemiljön varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.



Knislinge

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas för att minska ljudnivåerna i samhället så att de hamnar under riktvärdena för nybyggnation. Med endast bullerskyddsskärmar överskrider utomhusvärdena för 39 hus, betydligt färre än i nollalternativet. Endast 4 hus får ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA, vilket också är en stor förbättring. Nivåförändringarna ligger dock i ett stort spann, från 3 dBA höjning till 10 dBA sänkning. Med ytterligare åtgärder i fasad kommer riktvärdena för ljudnivåer inomhus klaras och de hus som överskrider 70 dBA maximal ljudnivå erbjuds bullerplank på uteplatserna.

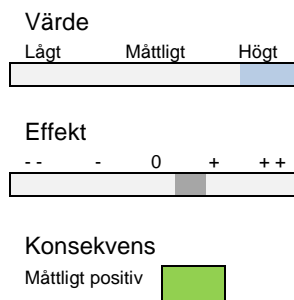
Vägplaneförslaget med inarbetade åtgärder bedöms därför sänka ljudnivåerna i området på ett märkbart sätt varför lite till måttligt stora positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.



Glesbygd längs Helge å



















Hastighetsökningen gör att högre ljudnivåer genereras i den södra delen av delområdet. Här är bullerskyddsskärm föreslagen för ett hus. I den norra delen av delområdet är redan hastigheten 100 km/h och där förändras inte ljudnivåerna från nollalternativet. För 14 hus ökar de ekvivalenta ljudnivåerna 1-3 dBA. Ljudnivåerna vid fasad ligger mellan 56 och 67 dBA. Bostadshus där riktvärdena för trafikbuller överskrider blir erbjudna åtgärder i fasad och/eller på uteplats. Detta gör att riktvärdena inomhus kommer kunna hållas, vilket är en förbättring från nollalternativet. Ljudnivåerna på eventuella uteplatser kommer kunna sänkas.

Vägplaneförslaget både minskar och öka ljudnivåerna för de boende i delområdet. Fasadåtgärder kommer skapa inomhusljudnivåer under riktvärdena för samtliga hus men ljudnivåerna utomhus kommer för



majoriteten av husen att öka. Sammantaget uppstår en förbättring av boendemiljön varför lite till måttligt positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

7.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Bjårlöv		
Vasahus		
Bössebacken		
Hanaskog		
Glesbygd på slåttén		
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 frilufts- 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.

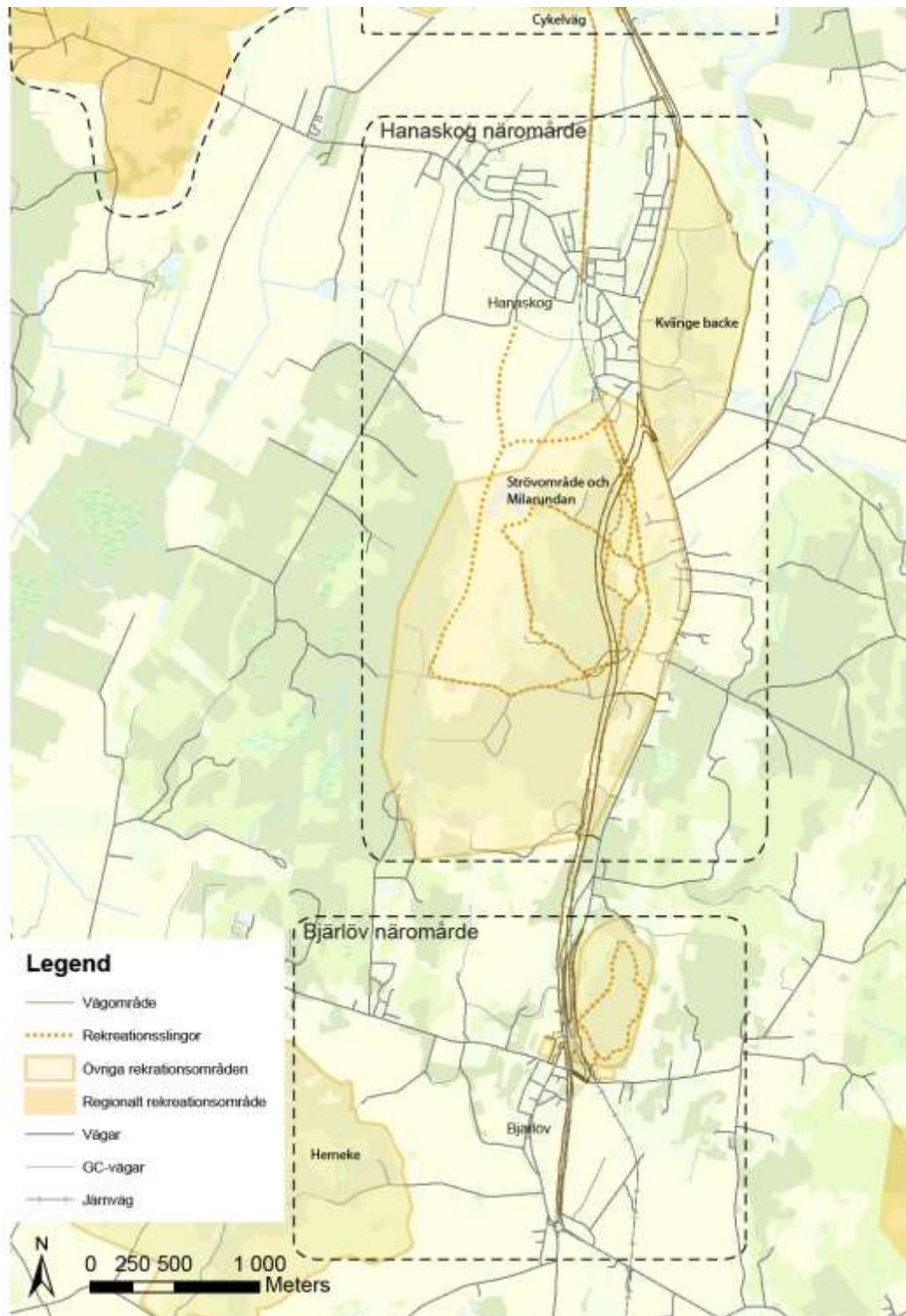
Program för skydd av tätortsnära natur och friluftsliv, Region Skåne: Utpekade områden ger möjlighet till, och är väl lämpade för, rekreation och friluftsliv.

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

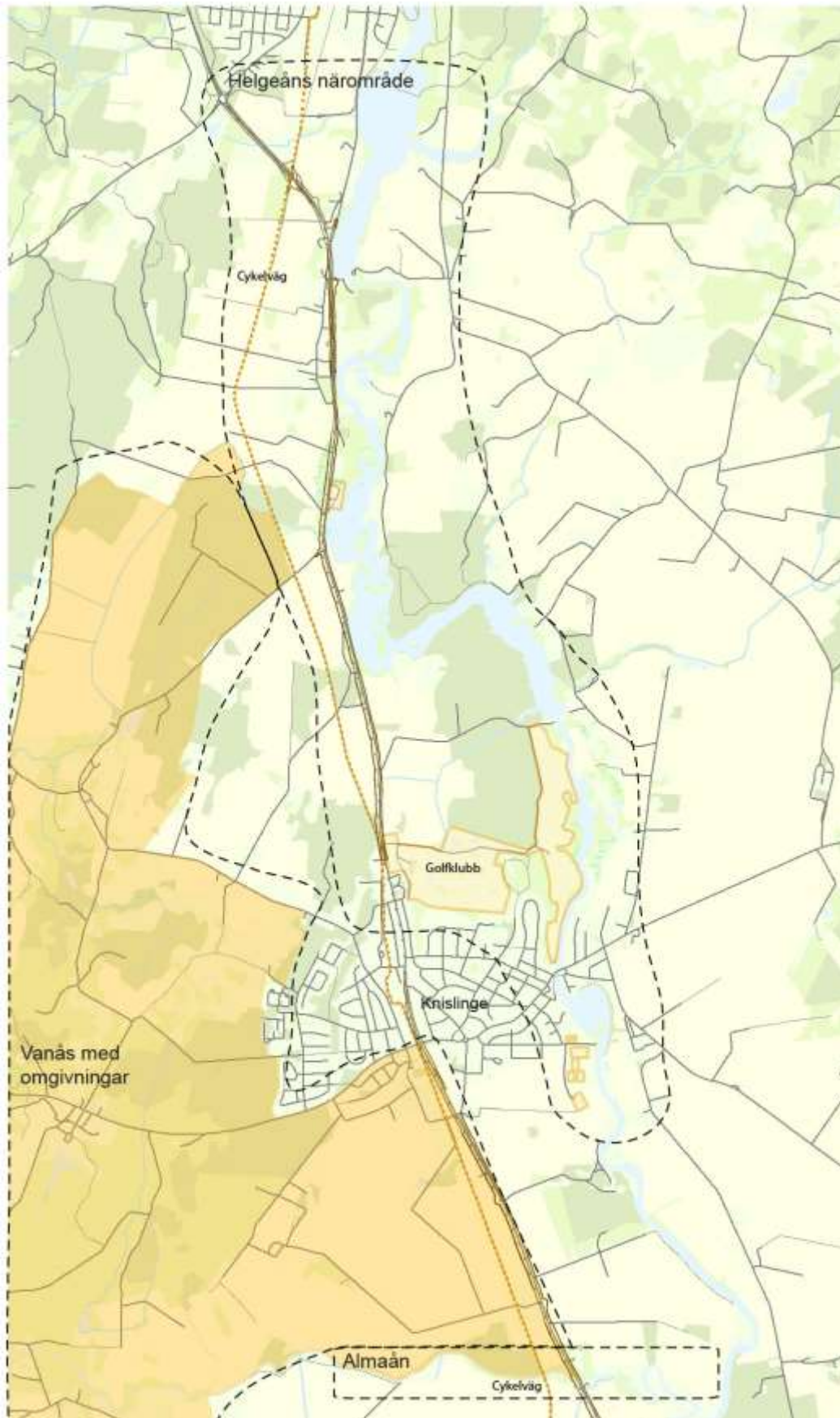
Jakt: Viltet erbjuder stora rekreationsmöjligheter men är också en naturresurs. Här värderas den som en aktivitet som kan bedrivas i rekreativa områden. Jaktturism har blivit en ökande verksamhet.

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

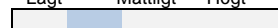
Lågt värde: områden med mindre goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv vad gäller tillgänglighet, mångformighet, storlek, form och upplevelser. Det är områden eller stråk som har låg nyttjandegrad och områden som få människor har en personlig relation till.

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

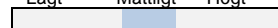


I Bjälrov finns fotbollsplaner samt en motionsslinga som används av lokalbefolkningen. En knapp kilometer väster om Bjälrov ligger det större skogsområdet, Hemeke, som används av lokalbefolkningen som närrekreationsområde.

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. Brukshundsklubben har en klubbstuga i närheten och klubbens medlemmar är flitiga besökare i området. Skogsområdet är viktigt för jakten.

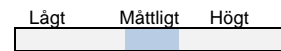
Kviinge backe används också som rekreationsområde och genom den finns strövstigar som leder ner till Helge å med ytterligare möjlighet till aktivitet eller vila.

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. Kärnvårderna 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 genom 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.
- Faunapassagen möjliggör passage för människor samt att motionsrundan ”Milarundan” fortsatt kan användas.
- Planskild passage söder om Hanaskog, där den nya väg 19 passerar banvallen och motionslingorna. För att möjliggöra passage för det rörliga friluftslivet.
- Tätortsport södra Hanaskog: Överfart för cykel ska säkerställas i tätortsporten.
- Tillgänglighet till in- och utfarter vid rastplats Anilla säkerställs.
- Planskild passage för gång och cykel söder om Broby.

8.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningskala

Stora positiva effekter (+ +): Nyttjandet av området förbättras i stor grad och betydande barriärer mellan målpunkter avlägsnas.

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

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

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

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

Stora negativa effekter (- -): 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

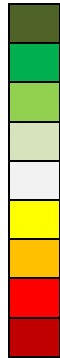
Ingen

Lite negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



8.3.1 Nollalternativ

Bjälövs närområde

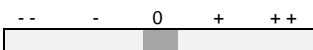
Samhället ligger till största delen på västra sidan av väg 19 och en av fotbollsplanerna samt motionsspåret ligger på östra sidan. De förbinds med en väg som korsar väg 19 i norra Bjälöv i höjd med planen och slingan. Med ökad trafik kommer barriäreffekten öka i detta läge.

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.

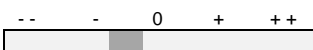
Det mindre samhället Bössebacken ligger idag utmed väg 19 och för att gå eller cykla till Hanaskog behöver man följa riksvägen. Med ökad trafik kommer upplevelsen på denna sträcka försämras och barriäreffekten öka.

Lite negativa effekter bedöms uppstå och därmed lite negativa konsekvenser.

Värde



Effekt



Konsekvens

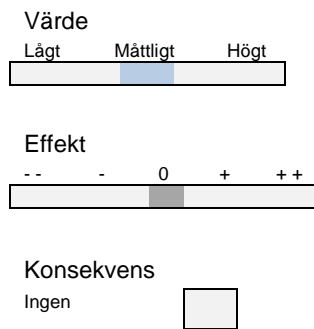
Lite negativ



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.

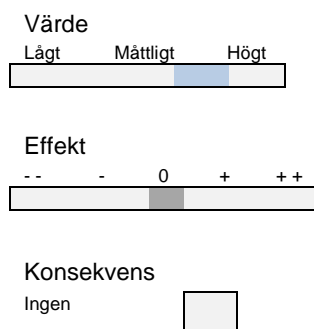
Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



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 letar sig längre in i området i nollalternativet.

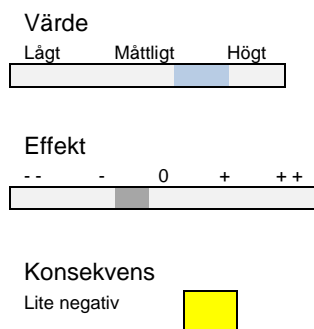
Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



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 korsa 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.

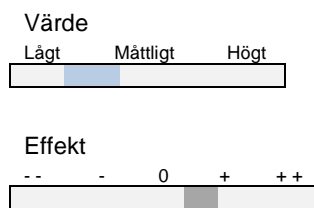
Lite negativa effekter bedöms uppstå och därmed bedöms lite negativa konsekvenser uppstå.



8.3.2 Vägplaneförslaget

Bjälövs närområde

Generellt innebär den föreslagna mötteseparerade vägen med mitträcke att det blir svårt att korsa vägen. Genom att befintlig korsning endast medger medlöpande in- och utfart för biltrafik och mitträcke, uppstår en barriär. 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 Bjärlöv 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.

Konsekvens

Lite positiv



Hanaskogs närområde

Vägplaneförslaget gör intrång i skogsområde söder om Hanaskog. Området kommer att fragmenteras, en del promenadstigar skärs av och bullernivåerna ökar. Riktvärdet 40 dB(A) överskrids i stora delar av området. Tillsammans kommer det minska områdets kvalitet som rekreationsområde. Vägens mitträcke och uppsättandet av faunastängsel längs sträckan gör att det inte går att korsa vägen annat än vid de två planskilda passagerna som anläggs och vid öppningen i vägräcket. Tillgängligheten till området bedöms bli sämre men områdets funktioner går fortfarande att använda, t.ex. Milarundan, på ett säkert sätt. Bullerstörningen kommer öka i området.

Vägen dras igenom Strövområdet och fortsätter gå längs med Kviinge backe vilket för strövområdet gör att bullerstörning tillkommer.

Vägplaneförslaget bedöms ge stora negativa effekter vilket ger måttligt negativa konsekvenser.

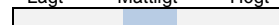
Den gamla väg 19, genom Bössebacken, beräknas i framtiden ha mindre trafik och vara en säkrare väg för oskyddade trafikanter. Vid ny tätortsport söder om Hanaskog skapas en säker överfart för gång- och cykeltrafik. Tätortsporten blir också en säkrare passage mellan Kviinge backe och Hanaskog.

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

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

Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Lite negativ



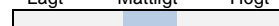
Almaån

Cykelvägen kommer kunna nyttjas och tillgängliggöra landskapet 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 livsmiljön för de djur som lever nära vägen och för de som använder passagen under bron.

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

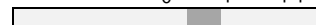
Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Lite positiv



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

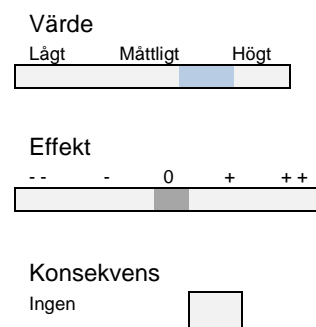
Vanås med omgivningar

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. Räckan 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 båtsättningsplatserna 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 stängda väganslutningar längs sträckan.

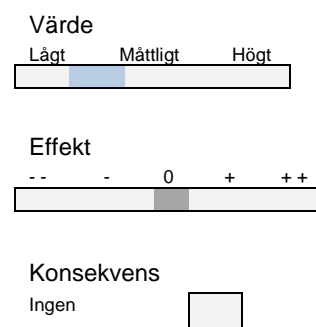
Tillgängligheten till landskapet är begränsad även i nollalternativet, då de stora jordbruksenheter utgör barriärer. Barriärerna kommer öka marginellt i vägplaneförslaget.

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.

Området bedöms få lite till måttligt negativa effekter vilket ger måttligt negativa konsekvenser.

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 omgivningar		
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

- Tätortsportar ska utformas för att fylla en fardämpande funktion samt utgöra säkra passager över väg 19. De ska även gestaltas för att vara tilltalande entréer till tätorterna.

9. NATURMILJÖ

Naturmiljö handlar om orörda grönområden, sjöar och vattendrag liksom miljöer som skapats av människan såsom åkrar, skogsplantager och parker. Naturmiljöns värden utgörs dels av hela naturtyper, dels av enskilda växt- och djurarter. Skyddet och vården av naturmiljöer är en förutsättning för att kunna bevara den biologiska mångfalden och i förlängningen allt biologiskt liv; likaså de funktioner och processer som är viktiga för att ekosystem och livsmiljöer ska bestå och utvecklas. Sverige har skrivit under konventionen om biologisk mångfald där vi förbinder oss att vårda och klokt nyttja våra ekologiska resurser så att de inte försvinner så att vi även i fortsättningen kan bruka naturen på olika sätt. Vi lever av naturen och är beroende av dess produkter och tjänster. Förutom grödor och andra produkter som vi kan utvinna är naturen viktig för vår rekreation och vårt friluftsliv. Frågor kring estetik och friluftsliv tas upp under kapitlen landskap respektive rekreation och friluftsliv. Vattenmiljöernas naturvärden ska hanteras i detta kapitel medan delar som rör dess hushållning redovisas under yt- respektive grundvattenkapitlet.

Ett vägprojekt kan påverka naturmiljön på olika sätt, till exempel genom att ta mark i anspråk och därigenom orsaka biotopförluster och barriäreffekter. Vägtrafiken påverkar även landskapets ekologiska funktioner på annat sätt, bland annat genom att djur dödas och skadas vid olyckor. En studie gällande trafikbuller och fåglar pekade på en populationsminskning på 20 % vid en ljudnivå på 50 dBA och en populationsminskning på 50 % vid en ljudnivå på 55 dBA. Man kan därför förvänta sig en påverkan på djurlivet vid ökade ljudnivåer (Helldin 2013).

9.1 Förutsättningar

9.1.1 Lagstiftning och riktlinjer

Natura 2000: Nätverk av skyddade områden inom EU. Syfte att hejda utrotningen av arter och livsmiljöer, omfattar värdefulla naturområden med arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Tillstånd krävs för att vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett naturområde.

Riksintresse naturvård, 3 kap. 6§ MB: Områden skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. 4 kap. 1 § MB: Ingrepp i miljön får komma till stånd endast om: 1 det inte möter något hinder enligt 4 kap. 2-8 § och 2 det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Naturresevat, 7 kap. 4-8 § MB. Med syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet. Dispens från föreskrifterna får lämnas om särskilda skäl finns.

Naturminne, 7 kap. 10 § MB. Ett särpräglad naturföremål som behöver skyddas eller vårdas särskilt, gäller även område det område som krävs på marken. Dispens från föreskrifterna får lämnas om särskilda skäl finns.

Strandskydd, 7 kap. 13-18 §§ MB. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Lag (2009:532).

Biotopskyddsområde, 7 kap. 11§ MB. Mark- eller vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda. Inom ett biotopskyddsområde får inte naturmiljön skadas.

Art- och habitatdirektivet: Art- och habitatdirektivet syftar till att säkra den biologiska mångfalden genom bevarandet av naturligt förekommande livsmiljöer samt den vilda floran och faunan inom EU:s medlemsländer. Dispens söks enligt 14 § i Artskyddsförordningen (2007:845)

Artdatabanken, Naturvårdsverket: Sveriges nationella rödlista. Det är en klassificering av arter efter en bedömning av deras utdöenderisk. Syftet är att kartlägga och bedöma arters tillstånd och status, den risk de löper att försvagas eller dö ut, och vilka åtgärder som krävs för att förbättra deras situation. I rödlistan kategoriseras arter efter deras bedömda tillstånd och status: *Utdöd* (EX), *Utdöd i vilt tillstånd* (EW), *Nationellt utdöd* (RE), *Akut hotad* (CR), *Starkt hotad* (EN), *Sårbar* (VU), *Nära hotad* (NT) och *Livskraftig* (LC).

Nyckelbiotop, Skogsstyrelsen: Ett område med en speciell naturtyp som har stor betydelse för skogens flora och fauna och har förutsättningar att hysa hotade och rödlistade arter. Ett skogsområde kan vara en nyckelbiotop på grund av en speciell skogshistoria eller på grund av sällsynta ekologiska förhållanden.

Biosfärområde Kristianstad vattenrike: Ingår i ett globalt nätverk: "The World Network of Biosphere Reserves". Kombinerar naturvård och hållbar utveckling och är ett komplement till andra naturskydd men ger i sig inte något juridiskt skydd.

Naturvårdsprogram för Skåne län, Länsstyrelsen: Regionalt utpekade områden med naturvärden. Värdering i tre klasser, Klass 1: Särskilt höga naturvärden, Klass 2: Mycket höga naturvärden, Klass 3: Höga naturvärden.

Standardiserad Naturvärdesinventering: en enhetlig metod för att värdera naturvärden i biotoper, den har använts i de genomförda inventeringarna:

- Klass 1 – högst naturvärde: Störst positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Klass 2 - högt naturvärde: stor positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Klass 3 – påtagligt naturvärde: påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald.
- Klass 4 – visst naturvärde: viss positiv betydelse för biologisk mångfald.

Rekommenderade riktvärden för barriärpåverkan på klövvilt: Nuläge, nollalternativ och vägplaneförslag hamnar inom klassen "stark barriär", 4000 till 10000 fordon/dygn. Vägens effekt på klövvilt bedöms då innebära kraftig fysisk barriär, buller och rörelser som verkar avskräckande på många enskilda djur. Många som försöker korsa vägen blir påkörda.

9.1.2 Biotopskydd

Åtgärder i generella biotopskydd (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet, i detta fall Länsstyrelsen, inför fastställelse av vägplanen. Nedan presenteras de biotopskydd som vägplaneförslaget berör. Biotopskyddens biotopvärden var värderats på en fallande skala: högt biotopvärde, visst biotopvärde, lågt biotopvärde och begränsat biotopvärde.

Tabell 3: Biotopskyddade objekt längs sträckan från söder till norr. Siffror är identifierade i Biotopskyddsrapport, Calluna 2015 och bokstäver är identifierade i Naturvärdesinventering Bjärlöv- Hanaskog, Enviropanning 2014. Objekt som identifierats i båda rapporterna har endast redovisats med siffra.

ID-nr	Biotoptyp	Beskrivning	Intrång & föreslagen åtgärd
22	Stenmur	Visst biotopvärde, i skogsridå mellan åker och grusplan.	Intrång i ca 30m av totalt ca 90 m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
S	Stenmur	Gränisar mot hagmark och granskog, delvis beskuggad	Intrång i hela, ca 120m. Byggs upp i närheten.
21	Stenmur	Visst biotopvärde, norr och väster om liten, äldre åkeryta, som möjligen varit betesmark.	Intrång i hela, ca 170m. Byggs upp i närheten.
5	Dike	Visst biotopvärde, diket spelar en mindre roll för spridningen av vattenorganismer, men kan i viss omfattning fungera som livsmiljö för vattenorganismer. Tangerar åkermark i söder, i övrigt i skogsmark.	Intrång i hela, ca 325m. Dike flyttas till väster om vägen. grodpassage anläggs.
D	Stenmur	Raserad. Gränisar mot granplantering och åker. 50% beskuggad.	Intrång i hela, ca 25m. Byggs upp i närheten.

20	Stenmur	Visst biotopvärde, mellan enskild väg och betesmark.	Vid behov vidtas skyddsåtgärder i byggskede för att undvika intrång.
19	Stenmur	Visst biotopvärde, delar tangerar åkermark.	Intrång i hela, ca 50m. Byggs upp i närheten.
18	Stenmur	Visst biotopvärde, i anslutning till åkermark.	Intrång i hela ca 65m. Byggs upp i närheten.
17	Stenmur	Visst biotopvärde, i anslutning till åkermark.	Intrång i ca 10m av totalt ca 30m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
16	Stenmur	Visst biotopvärde, i anslutning till åkermark.	Intrång i ca 20m. av totalt ca 30m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
15	Stenmur	Visst biotopvärde, främst för att stenmuren är solexponerad mot söder, vilket ger ett varmt mikroklimat för många organismer. I anslutning till åkermark.	Vid behov vidtas skyddsåtgärder i byggskede för att undvika intrång.
14	Odlingsröse	Visst biotopvärde, i anslutning till åkermark.	Intrång i ca 150m ² av totalt ca 260 m ² . Byggs upp i närheten.
4	Dike	Visst biotopvärde, diket har en naturaliserad fåra, det har sannolikt ett visst värde för vattenlevande organismer, samt för spridningen av dessa. Den ridå av buskar och träd som omger diket fungerar även det som spridningslinje. I jordbruksmark.	Intrång i ca 65m av totalt ca 420m. Intrång där dike ligger i trumma. Åtgärd vidtas för att återställa kontakt mellan dike och Almaån.
13	Stenmur	Visst biotopvärde, i anslutning till gårdsmiljö.	Vid behov vidtas skyddsåtgärder i byggskede för att undvika intrång.
12	Stenmur	Visst biotopvärde, i anslutning till gårdsmiljö.	Vid behov vidtas skyddsåtgärder i byggskede för att undvika intrång.
24	Allé	Högt biotopvärde, eftersom lövträden är gamla och ihåliga och kan förväntas hysa en värdefull flora och fauna, t.ex. kryptogamer och vedlevande insekter.	Vid behov vidtas skyddsåtgärder i byggskede för att undvika intrång.
23	Allé	Litet biotopvärde, eftersom lövträden är unga.	Intrång i ca 25m av totalt 35m. Ingen föreslagen åtgärd.
3	Dike	Visst biotopvärde, diket håller förmodligen en viss mängd vatten stora delar av året och kan fungera som livsmiljö för vattenorganismer samt spela en stor roll för spridningen av organismer knutna till mindre vattendrag, t.ex. vatteninsekter. I jordbruksmark där det i övrigt är ont om mindre, öppna vattendrag.	Endast liten påverkan då trumma under väg ska förlängas.
11	Stenmur	Visst biotopvärde, vilket baseras på att muren är solexponerad vilket gynnar många organismer som trivs i ett varmt mikroklimat med många skrymslen, t.ex. humlor och reptiler. I anslutning till betesmark.	Intrång i ca 10 av totalt 60m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
10	Stenmur	Visst biotopvärde, vilket baseras på att muren är exponerad mot söder vilket gynnar många organismer som trivs i ett varmt mikroklimat med många skrymslen, t.ex. humlor och reptiler. I anslutning till betesmark.	Intrång i ca 10 av totalt ca 25m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
9	Stenmur	Visst biotopvärde, vilket baseras på att muren är exponerad mot söder vilket gynnar många organismer som trivs i ett varmt mikroklimat med många skrymslen, t.ex. humlor och reptiler. I anslutning till åkermark.	Intrång i ca 10 av totalt ca 60m. Byggs upp i anslutning till kvarvarande stenmur.
2	Dike	Visst biotopvärde, håller troligen vatten delar av året och kan då fungera som livsmiljö för vattenorganismer, men har sannolikt begränsad spridningsfunktion. Det är till stora delar beskuggat och kan då fungera som livsmiljö för arter som kräver kontinuerligt hög luftfuktighet. I jordbruksmark.	Intrång i ca 80 m. av totalt 290m. pga. byggande av g/c-port. Hela ligger inom vägområdet men vägen byggs ej om på sträckan.
1	Dike/bäck	Högt biotopvärde. Vattendraget är öster om vägen naturligt och har eroderat ner ca 50 cm i marken, det rinner genom en värdefull betesmark, ett Natura 2000-område. Det antas vara en viktig spridningsväg för	Korsar väg 19 men vägen byggs ej om på sträckan, inget intrång.

		vattenanknutna organismer. Det kan finnas ett vandringshinder på dikets norra kant. I jordbruksmark.	
7	Stenmur	Begränsat biotopvärde. Muren ligger i ett Natura 2000-område. Stenmur eller annan konstruktion av sten, i betesmarkens norra hörn.	Inget intrång, vägen byggs ej om på sträckan.
6	Stenmur	Visst biotopvärde. Muren är relativt exponerad vilket gynnar många organismer som trivs i ett varmt mikroklimat med många skrymslen, t.ex. humlor och reptiler. Inom Natura 2000-område. Angränsar till betesmark på östra sidan.	Inget intrång, vägen byggs ej om på sträckan.

9.1.3 Strandskydd

Förbud som avser åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet, i detta fall Länsstyrelsen, inför fastställelse av vägplanen. Vägen går igenom strandskyddat område vid Almaån, Olingeån och Helge å.

Vägplaneförslaget uppfyller följande skäl för att undantas från dispensansökan:

- Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet. (breddning av befintlig väg)
- Området behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. (väg 19 är utpekad som Riksintresse för kommunikationer)
- Området är väl avskilt från stranden av till exempel en större väg. (Längs Helge å, väster om väg 19)
- Området behöver användas för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse. (väg 19 är utpekad som Riksintresse för kommunikationer)

9.1.4 Underlagsmaterial

Naturvärdesinventering väg 19, sträckan Bjärlöv – Hanaskog, 2014, Enviroplaning: naturvärden och biotopskyddade områden identifierades i den del där vägplaneförslaget går i ny sträckning.

Naturvärdesinventering av Natura 2000-området Matsalycke, 2015, Calluna: Inventering och värdering av den del av Natura 2000-området som ligger inom 10 meter från föreslaget vägområde.

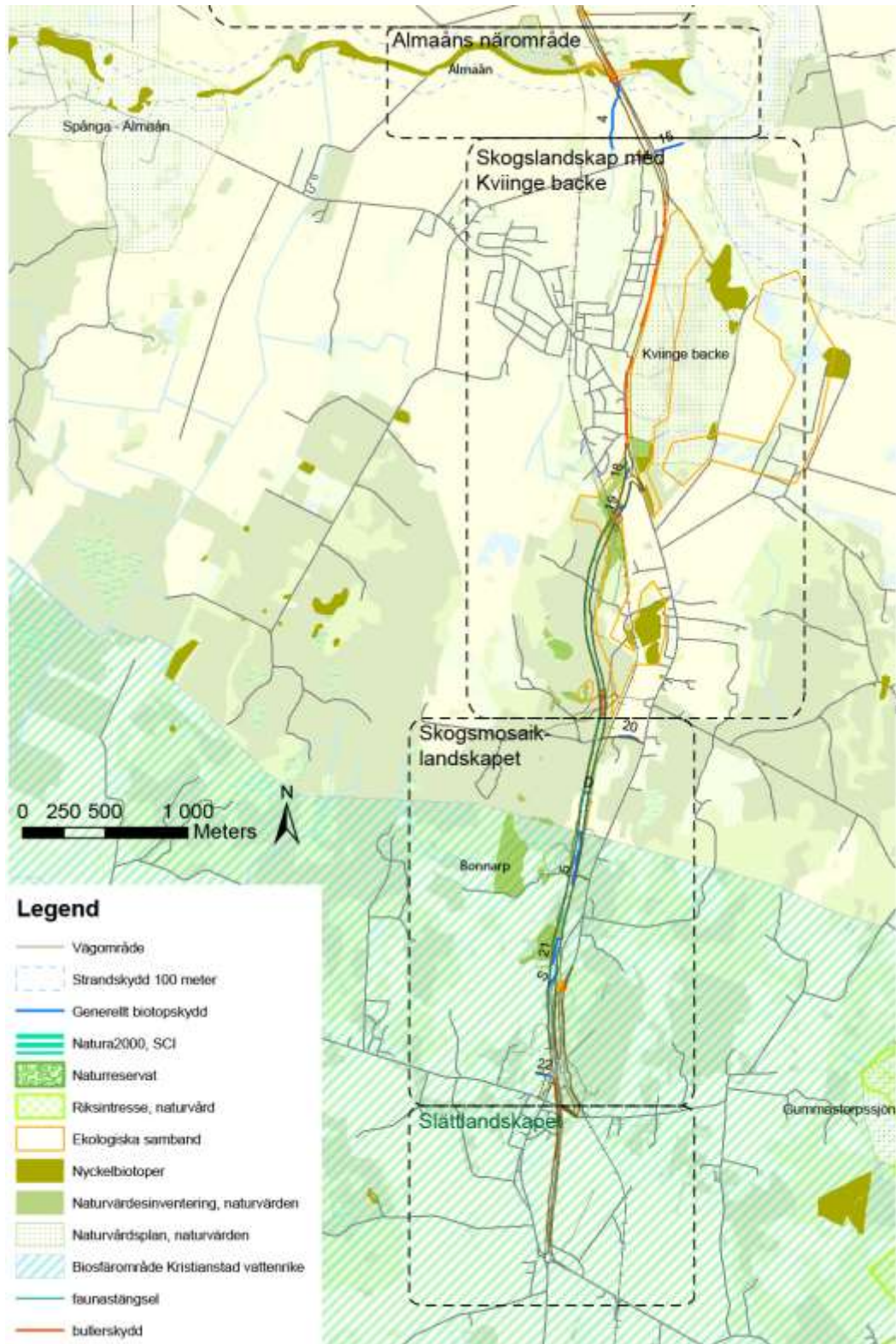
Inventering av vattendrag, längs Rv 19 mellan Bjärlöv och Broby, Östra Göinge och Kristianstad kommuner, 2015, Calluna: Beskrivning och värdering av vattendrag längs sträckan. Värdering i klasserna mycket högt – högt – visst – lågt biotopvärde.

Inventering av biotopskyddade områden längs Rv 19 mellan Bjärlöv och Broby, Östra Göinge och Kristianstad kommuner, 2015, Calluna: biotopskyddade objekt identifierades längs hela den föreslagna vägsträckan. De värderades utifrån klasserna högt - visst - lågt biotopvärde.

Inventering av ekologiska samband längs Rv 19 mellan Bjärlöv och Broby, Östra Göinge och Kristianstad kommuner, 2015, Calluna: De värdefullaste områdena då det gäller ekologiska samband och spridning är de områden som är viktiga för de mest krävande organismerna, i det inventerade området handlar det om de tre större vattendragen som hyser arter som är nära hotade eller hotade, och som utgör viktiga spridningsvägar för arter och organismer generellt.

PM Faunastyrningsplan, Tyréns 2015: Utgångspunkten är att förbättra trafiksäkerheten genom att föreslå åtgärder som harmoniserar med det nationella miljömålet "Ett rikt växt och djurliv" vars syfte är att den biologiska mångfalden ska främjas och att möjligheterna för växter och djur att röra sig mellan olika områden ska bevaras och utvecklas, det vill säga bibehålla de ekologiska sambanden i landskapet. Om känsliga områden inte kan undvikas, bör infrastrukturen utformas på ett sådant sätt att landskapsekologiska samband i största möjliga mån bibehålls.

9.1.5 Översiktskarta



Figur 25: Identifierad värdefull naturmiljö, södra delen av sträckan, Bjärlöv – Almaån.



Figur 26: Identifierad värdefull naturmiljö, norra delen av sträckan, Almaån – Broby.

9.1.6 Värdering av delområden

Värdeskala

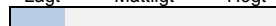
Lågt värde för den biologiska mångfalden är av ordinär/lokal landskapsekologisk betydelse och har endast i liten omfattning förutsättningar för naturvärden. Art- och individmångfald är representativt för regionen. Det motsvarar områden med naturvärdesklass 4 (visst värde) enligt Standardiserad Naturvärdesinventering.

Måttligt värde: den biologiska mångfalden har sammanhängande områden med orörd karaktär (> 3 km²) och är av regional landskapsekologisk betydelse. Området har i viss omfattning förutsättningar för naturvärden, natur- och vegetationstyper som är ovanliga i regionen och har för regionen stor mångfald. Motsvarande områden med naturvärdesklass 3 (påtagligt värde) och ibland 2 (högt värde) enligt Standardiserad Naturvärdesinventering.

Högt värde: den biologiska mångfalden är av nationell landskapsekologisk betydelse och har mer än 3 km till närmsta högexploaterade område. Området har stora förutsättningar för naturvärden och har natur- och vegetationstyper som är ovanliga nationellt. Vidare har området nationellt sett stor artmångfald. Motsvarande områden med naturvärdesklass 1 (högst värde) och 2 (högt värde) enligt Standardiserad Naturvärdesinventering.

Slättlandskapet

Lågt Måttligt Högt



Området ingår i ett större slättlandskap som breder ut sig från Bjärlöv och söder ut. Området ingår i Biosfärområde Kristianstad vattenrike. Det tre gånger tre mil stora området omfattar Helge ås nedre lopp med Hammarsjön och Araslövssjön och utmärks av stora sjöavsänkingsprojekt. Området är artrikt, framförallt fågelrikt. Kärnvärdena ligger längre söder ut i biosfärområdet och inte inom delområdet.

I övrigt har inga särskilda naturvärden identifierats.

Området bedöms ha lågt värde.

Skogsmosaiklandskapet

Lågt Måttligt Högt



Norr om Bjärlöv tar ett skogsmosaiklandskap vid. I stort sett hela området ingår i Biosfärområde Kristianstad vattenrike, se beskrivning i det förra delområdet.

Området karaktäriseras av ett mosaiklandskap av både löv- och barrskog. Här finns ett mindre antal åkermarker samt några hagmarker där hästar betar. Dessa områden skapar variation i det för övrigt skogsdominerade området. Längre norr ut finns produktionsskogar som idag inte hyser några särskilda naturvärden. Det finns en del äldre grova lövträd som står solitärt eller bildar slutna lövskogar, främst bokskogar. Flertalet av dessa bokskogar hyser naturvärden med avseende på kontinuitet av stabilt mikroklimat och grova träd, naturvärdesklasserna varierar mellan klass 4, visst värde, och klass 2, högt värde. Mindre ytor bildar sumpskogar, myrar och våtmarker som kan ha potential att fungera som reproduktionslokaler för groddjur.

Området innehåller flera stenmurar och vattendrag som har möjlighet att utgöra betydelsefulla livsmiljöer för djur och insekter. Samtliga stenmurar och vattendrag har visst/måttligt biotopvärde, både de som är biotopskyddade och de som står i skogsbruksmark och därmed faller utanför det generella biotopskyddet.

Den gamla järnvägsviadukten används sannolikt av flera djurslag, t.ex. har spårstämplor av vildsvin och rådjur noterats. Rålsen är sedan länge borta och en hel del vegetation har växt upp vilket i kombination med höjden mellan markytan och vägen gör att rådjur och vildsvin använder viadukten.

Området är ett sammanhängande naturområde som innehar ett antal objekt och områden med naturvärden. Nästan hela området är av nationell betydelse då det ingår i Biosfärområde Kristianstad vattenrike, även om biosfärområdets kärnvärden inte finns inom området. Sammanfattningsvis bedöms området ha måttligt värde.



Figur 27: Bokskog med naturvärdesklass 2, NVI-nr 26.

Skogslandskap med Kviinge backe



Öster och söder om Hanaskog finns ädellövskogar dominerade av ek och bok, samt med inslag av andra arter, t.ex. avenbok, asp och björk. Flertalet av dessa skogar hyser naturvärden med hänseende på kontinuitet av stabilt mikroklimat och grova träd. Området hyser sparsamt med död ved med undantag för vissa mindre områden där stora fallna lövträd eller grova torrakor skapar viktiga biotoper för bland annat insekter och kryptogamer. Skogarna genomkorsas av långa stenmurar, både biotopskyddade och stenmurar som inte faller inom det generella biotopskyddet. Samtliga med visst biotopvärde. Hela skogarna, men framförallt skogarnas brynmiljöer, skapar tillsammans med stenmurarna viktiga ekologiska samband med viktiga spridningsflöden för framförallt insekter, fladdermöss och fåglar, såväl som för sporer från växter och svampar. Våtmarker och småvatten i området har därutöver potential att vara lekvatten för groddjur.

Ädellövskogen söder om Hanaskog är något glesare och har inslag av äldre ekar. I naturvärdesinventering som gjordes för väg i ny sträcka bedömdes flera områden i skogen ha naturvärden och värderades mellan klass 2 och klass 4, det vill säga högt till visst naturvärde. Det förekommer rikligt med vildsvin vilket tydligt visar sig i form av upp trampade stigar och uppbökad blottad jord. Området är utpekad i viltutredningen samt i rapporten om ekologiska samband som ett viktigt viltstråk där framförallt rådjur och vildsvin förekommer, men även dovhjort, älg, kronhjort och fälthare.

Öster om Hanaskog verkar de äldsta träden, främst ekar, växa i omedelbar anslutning till vägen, medan det längre in i skogen främst växer lite yngre bok. En lång rad intressanta arter har påträffats på olika platser i detta skogsområde, både rödlistade

arter och skogliga signalarter. Arterna visar på ett skyddsvärt skogsområde med gamla träd och lång skogskontinuitet. Skogsområdet, benämnt Kviinge backe, ingår i Skåne läns naturvårdsprogram och klassas med naturvärdesklass 3. Det beskrivs som ett större bokskogsområde med lång kontinuitet och ett rikt fåltskikt. För att bevara värdet är det viktigt att behålla den skogliga kontinuiteten. Den sydvästra delen av Kviinge backe ingick i naturvärdesinventeringen för väg i ny sträcka där den blev värderad till klass 1, högsta naturvärde. Samma del av Kviinge backe utgör nyckelbiotop med motiveringen att området har inslag av spärrgreniga, grova, äldre träd som är värdefulla för kryptogamfloran.

En stenmur och ett odlingsröse ligger i åkermark intill vägen direkt norr om Hanaskog. Läget i det öppna landskapet samt att de är solexponerade gör att de utgör viktiga mikroklimat för organismer, i ett område där det är ont om andra livsmiljöer för djur och insekter. Stenröset på den västra sidan är utpekade som ett viktigt ekologiskt samband.

Sammantaget är området ett sammanhängande skogsområde och trots att vägen skär igenom det söder om Hanaskog utgör det ett viktigt ekologiskt samband för klövvilt, småvilt, insekter, grodor och växtarter. Området har överlag måttliga värden med inslag av höga värden, därför bedöms området ha måttligt till högt värde.



Figur 28: Kviinge backe har högsta naturvärde, klass 1 i den genomförda naturvärdesinventeringen (objekt 1).

Almaåns närområde



Almaån är ett av de större biflödena till Helge å. Den har mycket högt biotopvärde, vilket baseras på att Almaån är en viktig livsmiljö för en lång rad organismer, både vatten- och landlevande, knutna till den här typen av stilla framflytande, större åar. Ån är en nyckelbiotop och ett viktigt ekologiskt samband för framförallt utter (NT) och tjockskalig målarmussla (EN) som båda är rödlistade arter i Sverige, men även fisk och olika insekter och kräftdjur rör sig i och längs ån. Det finns en anlagd utterpassage längs det norra brofästet som möjliggör för uttrar att förflytta sig längs ån utan att korsa vägen.

Ett biotopskyddat dike med visst biotopvärde rinner in i Almaån söder ifrån, den sista biten går det i trumma. Diket har en naturaliserad fåra och har sannolikt ett visst värde för vattenlevande organismer, samt för spridningen av dessa. Den ridå av buskar och träd som omger diket fungerar sannolikt som spridningslinje för fåglar, bland annat Forsärla och häger, småvilt och fladdermöss.

Längs ån växer främst pil, klibbal och enstaka björk. Växter i vattnet är bland annat näckros och näckmossa och i anslutning till vattnet växer hampflockel, skogssäv, kirskaål, strätta, och knölsyska. Öster om befintlig bro över Almaån finns en äldre stenvalvsbro som utgör en potentiell nyckelbiotop.

Almaån bedöms ha högt naturvärde.

Slättlandskapet runt Knislinge



Längs sträckan finns flera områden med storskalig jordbruksdrift, vilket inte har några höga naturvärden. De bryts av enstaka träd- och buskridåer samt diken.

Norr om Hanaskog finns en igenvuxen cementtrumma som tidigare användes som passage för betesdjur, den kan utgöra ett viktigt viltstråk idag. Båda mynningarna är igenvuxna med sly, som idag kan fylla en funktion som skydd för vilda djur. Vid gården Beateberg finns en stenmur och en äldre rad med alléträd, båda är biotopskyddade. Stemmuren har visst biotopvärde och allén har högt biotopvärde, eftersom lövträden är gamla och ihåliga och kan förväntas hysa en värdefull flora och fauna, t.ex. kryptogamer och vedlevande insekter.

Inne i Knislinge samhälle har inga specifika naturvärden identifierats. Samhället är glesbyggt och innehåller mycket villatomter som tillsammans kan utgöra habitat för djur och insekter.

Ute på golfbanan öster om Knislinge och väg 19 finns ett antal dammar. Det anses troligt att det förekommer groddjurslek i dem. De arter som det i sådana fall främst bör handla om är vanlig groda, åkergroda och/eller mindre vattensalamander. Ute i det öppna slättlandskapet rinner två diken, varav ett i åkermark och ett i en skogsridå. De har visst biotopvärde vilket baseras på att de förmodligen håller en viss mängd vatten stora delar av året och då kan fungera som livsmiljö för vattenorganismer. Diket i åkermark spelar förmodligen en stor roll för spridningen av organismer knutna till mindre vattendrag, t.ex. vatteninsekter. Diket är viktigt då det i övrigt är ont om mindre, öppna vattendrag. Diket i skogsmark har en mindre betydelse för spridningen av organismer.

Området är inget sammanhängande område med orörd karaktär men det innehåller objekt och mindre områden som är viktiga livsmiljöer samt utgör spridningsvägar för djur och växter. Området bedöms sammantaget ha lågt till måttligt värde.

Helge ås närområde med Olingeån



Helge å har mycket högt biotopvärde, vilket baseras på att Helge å är en viktig livsmiljö för en lång rad organismer knutna till stilla framflytande, större åar. Organismer som har Helge å som livsmiljö är bland annat de rödlistade fiskarterna lake (NT) och mal (VU) samt faren, färna, grönling, gös, sandkrypore och öring. Andra arter som påträffas är utter (NT), tjockskalig målarmussla (EN) och flat dammussla (NT). Bedömningen är gjord efter de organismer som är kända sedan tidigare.

Helge å och de omgivande strandområdena ingår i Skåne läns naturvårdsprogram med anledning av de höga naturvärdena. I programmet beskrivs åns vattenståndsvariationer och erosionsprocesser som väldigt betydelsefulla för många arters välbefinnande. Angränsande sumpskogar, kärr och betesmarker har mycket stora biologiska värden. Ån och angränsande områden har präglats av människan under lång tid vilket tar sina tydligaste uttryck i betade strandmader, sidvallsängar, kvarnar, vattenkraftverk och äldre bebyggelse.

Olingeån har mycket högt biotopvärde, vilket baseras på att Olingeån är en viktig livsmiljö för en lång rad organismer knutna till stilla framflytande, mindre åar, som fisk och småkryp i vatten men också utter som sprider sig i och längs med vattnet. Hela området är utpekad som viktigt för ekologiska samband och spridningsvägar. På båda sidorna om vägen i anslutning till Olingeån finns täta, snåriga sumpskogar, främst lövsumpskog med pil, klibbal och olika videarter. Busk- och fältskiktet är mycket tätt och artrikt. Två lite mer krävande arter som förekommer i området är de skogliga signalarterna missne och springkorn. I den täta sumpskogen finns ganska gott om död ved varför det troligen är en värdefull miljö, samt utgör ekologiska samband, för olika vedlevande insekter. Även småkryp knutna till konstant fuktiga och skuggiga miljöer förekommer troligen här. När det gäller fåglar finns det ett par arter som är mer eller mindre starkt knutna till sumpiga lövskogsmiljöer med god tillgång på död ved, och det är mindre hackspett (NT) och entita, som sannolikt flyger över vägen mellan sumpskogarna.



Figur 29: Våtmark vid rastplats Anilla till vänster och Naturminne i Nöbbelöv till höger.

Vid rastplats Anilla finns ett dike som har högt biotopvärde, baserat på att diket troligen håller vatten hela året, står i förbindelse med Helga å, samt utgör en del av det område som utnyttjas av utter, t.ex. i samband med förflyttning längs Olingeån. Diket är också viktigt som livsmiljö och för spridning av groddjur. Diket är inte biotopskyddat. Från diket går en trumma under vägen till våtmarker och små sumpskogar på västra sidan av vägen. Tillsammans med den närbelägna Olingeån utgör dessa en sammansatt miljö som är lämplig för många olika organismer. Trumman är en viktig spridningsväg för bland annat utter. Våtmarken och alsumpskogen är potentiella lekvatten för groddjur,

mindre vattensalamander och snok. Vattnen är också livsmiljöer för en lång rad insekter, kräftdjur och mollusker. Viktiga ekologiska samband finns alltså för utter, men också för groddjur och olika småkryp i vatten.

Längs vägen står en högstubbe av en stor bok. Den är skyddad som Naturminne Nöbbelöv. Trädet har fällts på grund av att det utgjorde en trafikfara och en högstubbe har lämnats kvar i syfte att till viss del bevara värdet. Bokvärtlav och blanksvart trämyra finns på trädet men trädet är inte ytterligare inventerat. Ett dräneringsrör i metall avvattnar en klyka i trädet.

Sammantaget bedöms hela sträckan vara värdefull för en lång rad arter och organismer och hela den vattennära miljön bedöms ha höga naturvärden.

Matsalycke



Natura 2000-området Matsalycke, tillika naturreservat, består huvudsakligen av betad ädellövskog dominerad av ask samt klibbalskog. Matsalycke ingår som en del av ett större område med kärrmarker som under lång tid hävdats som slättermarker.

Matsalycke genomkorsas idag av väg 19.

Området på den västra sidan av vägen är definierad som Natura 2000-naturtypen Trädklädda betesmarker av fennoskandisk typ (9070). Denna del består till största delen av en betad, trädbärande hage där ask dominerar i trädskiktet. Den västra sidan är klassad med högsta naturvärde, klass 1, i den genomförda naturvärdesinventeringen. I bevarandeplanen för Natura 2000-området anges att området ska omfatta en yta av 1,2 ha (Länsstyrelsen i Skåne län 2005). Övriga bevarandemål är att grova träd, med stamradie över 1 meter, inte ska minska; att buskskiktet ska gynnas; samt att hålträd och död ved ska få stå kvar.

Öster om väg 19 finns områden som är utpekade som naturtyperna Trädklädda betesmarker (9070) respektive Svämlövskog (9750). Den östra sidan består av betad skog med inslag av gamla lövträd, främst ask, som visar att området tidigare haft en liknande struktur som den väster om vägen. Främst består området ner mot ån av yngre trädskikt med klibbal men även inslag av äldre ädellövträd. Naturvärdena på den östra sidan har enligt genomförd naturvärdesinventering högt naturvärden, klass 2.

Matsalyckes värden är en sammanslagning av områdets biotop- och artvärden. Träden i området har framförallt höga värden och utgörs främst av ask, men enstaka ek, klibbal och asp förekommer också. I den genomförda naturvärdesinventeringen av träden i området identifierades totalt 23 träd med naturvärden, klass 1-3, i närheten av väg 19. De höga värdena är främst kopplade till håligheter i stammarna och ålder på träden, vilket är viktigt för insekter svampar och organismer som lever på och av träden. I området finns gott om död ved vilket ger förutsättningar för en värdefull insektsfauna och fladdermuslokal som har sina spridningsområden på båda sidor om väg 19. Förutom detta sker ett genetiskt utbyte över vägen av andra organismer, till exempel svampar och mossor. Artvärdena består av förekomst av den hotade arten ask, de rödlistade arterna tusengömming samt rödfotad nagelskivling som lever på ved, den fridlysta orkidén *S:t Persnycklar* och ett par skogliga signalarter som fungerar som indikatorer för äng och bete.

Matsalycke bedöms ha höga naturvärden.



Figur 30: Matsalycke väster om väg 19. På bilden kan det frodiga fältskiktet med en stor dominans av kvävegynnade arter ses. Till vänster syns ett av träden med biotopvärden och till höger i bild syns klubbalar som inte identifierats som särskilt värdefulla i genomförd NVI.

Mannagården

Lågt Måttligt Högt

--	--	--

Natura 2000-området Mannagården är även Riksintresse för naturvården och ingår i Naturvårdsprogram för Skåne län. Området är en stor och välhävdad naturbetesmark med lång kontinuitet i hävden. Den är blockrik hagmark med odlingsrösen och stengården. Området korsas av riksväg 19. Den västra delen utgörs av en betad ekhage, medan den östra är öppen hagmark med enstaka ekar och björkar. I fältskiktet förekommer arter som granspira, svinrot, slåttergubbe, blåsuga, knägräs, prästkraige, jungfrulin och orkidéer. För att bibehålla värdet behöver beteshävd utan gödsling upprätthållas. En biotopskyddad bäck med högt biotopvärde rinner igenom naturområdet. Den är en viktig spridningsväg för intressanta insektsarter. Området bedöms ha höga naturvärden.



Figur 31: Mannagårdens torra betesmarker med stora ekar.

9.2 Inarbetade åtgärder

Generella åtgärder

- Biotopskyddade stenmurar: Skyddsåtgärder för att minimera intrång i stenmurar vidtas i vägplanen. Biotopskyddade stenmurar där intrång sker ska byggas upp i närheten. Stenarna ska tas tillvara och om det är möjligt ska de byggas på intilliggande, befintlig stenmur. Förbudet som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskyddsområde (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet.

Skogsmosaiklandskap

- Faunastängsel etableras från norr om Bjärlöv och norr ut. Stängslet avslutas i öppet landskap vid Bjärlöv där sikten för trafikanterna är god. Det ska utformas så att passage förhindras för större och mindre däggdjur. Möjlighet för uthopp anordnas på jämna mellanrum för att möjliggöra för vilt som tagit sig in i vägområdet att kunna ta sig ut.
- Anpassning för groddjur i nytt dike vid Bonnarp.

Skogslandskap med Kviinge backe

- Faunastängsel etableras på sträckan upp till Hanaskog. Avslutningen innan samhället ska göras i ett läge där sikten är god, ej innan skyltad hastighet 80 km/h. Stängslet ska utformas så att passage förhindras för större och mindre däggdjur. Möjlighet för uthopp anordnas på jämna mellanrum för att möjliggöra för vilt som tagit sig in i vägområdet att kunna ta sig ut.
- Faunapassage anordnas med mått för kronvilt.

- Bullerskydd placeras vid faunapassage för att öka viltets benägenhet att utnyttja tunneln. De gör också att fladdermössen flyger högre och undviker att krocka med trafiken.
- Kviinge backe: intrång i värdefulla naturvärden undviks genom att tätortsporten i södra infarten till Hanaskog placeras innan den nya vägen ansluter till befintlig väg. På så sätt behöver befintlig väg inte breddas på bekostnad av Kviinge backes brynzon. Överfart för cykel ska säkerställas i tätortsporten.
- Grodpassage anläggs söder om Hanaskog och norr om faunapassagen för att sammanlänka våtmarker och dammar på båda sidor om den nya vägen. Trumman bör vara minst 50 cm och botten bör beläggas med naturligt smågrus/sten.

Almaåns närområde:

- Utterpassagen ska återställas efter ombyggnad av bron. Skydd ska sättas upp på sidorna av bron för att hindra uttrarna från att korsar vägen. Passagen bör kompletteras med markeringsstenar.
- Bullerskydd Almaån: Bron över Almaån förses med bullerskydd för att minska störning för utter och för att minska olycksrisken för fladdermöss som flyger längs ån och korsar vägen. Bullerskydden minskar också att föroreningar från stänk och damning når ån.

Slättlandskapet runt Knislinge

- Trumma söder om Beateberg: Trumman behålls och ska fortsatt möjliggöra passage för småvilt. Försiktig röjning av sly vid båda mynningarna föreslås så att öppningen framträder tydligare.
- Biotopskyddad allé och stenmur: Breddning av vägen har gjorts längre öster ut med hänsyn till båda de biotopskyddade objekten och den nya vägen undviker intrång i dem.

Helge ås närområde med Olingeån

- Trumman i Olingeån ska bytas ut eller förlängas.
- Utterpassage i Olingeån: En torrtrumma ska anläggas norr om ån, nära vattnet men ovan högsta vattenlinjen. Den bör vara minst 60 cm i diameter fyllas med naturligt material (smågrus/sten) i botten. Nät för att hindra uttern från att gå upp på vägen ska säkerställas på båda sidor om vägen, med början innan torrtrumman i söder till efter trumman vid Anilla.
- Befintlig torrtrumma söder om Olingeån: Den befintliga torrtrumman ska ses över och förlängas/bytas ut i samband med breddning av vägen. Trummans botten förses med naturligt material (smågrus/sten). Markeringsstenar placeras ut för att förbättra orienteringen.
- Grodpassage vid Anilla ska tillskapas. Trumman bör vara minst 50 cm och botten bör beläggas med naturligt smågrus/sten.
- Befintlig utterpassage ska behållas. Trummans botten förses med naturligt material (smågrus/sten). Markeringsstenar placeras ut för att förbättra orienteringen.

- Naturminne: Särskild lösning för avvattning förbi naturminnet har vidtagits för att undvika intrång.
- Profilhöjning för minskad översvämningsrisk vid 10-årsnivå: Profilhöjning leder till att minska risken för underminering och spårbildning vilket indirekt minskar risken för en olycka med eller utan farligt gods. Anläggningens tekniska livslängd säkras och dess sårbarhet för höga vattenstånd i Helge å minskar.

Matsalycke

I syfte att minimera påverkan och effekter på Matsalycke har följande åtgärder vidtagits för aktuell sträcka mellan 13/400 och 14/700.

- Sidoförflyttning av vägmitt föreslås uppemot 1 meter österut sett till nuvarande sträckning . Breddningen av vägen föreslås ske öster ut för att naturvärdena är något lägre på den östra sidan.
- Vägsektionen görs så smal som det är möjligt utifrån de krav som görs gällande, vilket medför en belagd bredd om cirka 10,5 meter.
- Vägräcke sätts upp på sträckan för att göra det möjligt att ha en brantare släntlutning och därmed minska utbredningen av slänter. Vägräcken gör också att sidoområdet inte behöver göras fritt från fasta föremål, t.ex. träd, i samma utsträckning.
- Vattenutjämning i dike, vilket är den generella avvattningslösningen längs väg 19, tillämpas inte då detta bidrar till större markanspråk.
- Profilhöjning för att minska risken för översvämning har begränsats och lösts utanför Natura 2000-området, varför intrång på grund av detta har undvikits.
- Inget tillfälligt vägområde finns tilltaget inom Matsalycke, för upplag, byggvägar m.m. för att minimera markanspråket.

Mannagården:

- Vägen breddas inte genom Mannagården och inget nytt vägområde tas igenom området, utan ny asfalt och nytt vägräcke sätts endast upp på befintlig väg. Detta för att undvika intrång i den värdefulla naturmiljön.
- Koport i Nöbbelöv ska bytas ut vid breddning av vägen, temporär grundvattenavsänkning krävs.
- Gång- och cykelpassage ska anläggas söder om Mannagården. Temporär och permanent grundvattenavsänkning krävs.

9.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Mycket negativa effekter (- -): när viktiga ekologiska samband bryts eller att artmångfalden reduceras i stor omfattning. Mycket negativ påverkan bedöms också uppstå om de ekologiska förutsättningarna i livsmiljöer helt förstörs eller vid förlust av hela/stora delar av områden med högsta naturvärden.

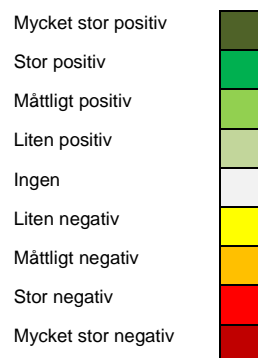
Måttligt negativ effekter (-): när viktiga ekologiska samband försämras eller i viss grad reducerar artmångfalden. Måttlig negativ påverkan uppstår också om de ekologiska förutsättningarna i livsmiljöer försämras eller vid förlust av delar av områden med påtagligt till höga naturvärden eller mindre delar av områden med högsta naturvärde.

Små/inga effekter (0): sker om ekologiska samband, artmångfald och/eller livsmiljöer förblir oförändrade.

Måttligt positiva effekter (+): när viktiga ekologiska samband förbättras eller artmångfalden ökar. Måttlig positiv effekt uppstår också om de ekologiska förutsättningarna i livsmiljöer förbättras.

Mycket positiva effekter (+ +): när viktiga ekologiska samband stärks i stor grad eller att artmångfalden ökar i stor omfattning. Mycket positiv effekt bedöms också uppstå om de ekologiska förutsättningarna i livsmiljöer förbättras i stor grad.

Konsekvensskala



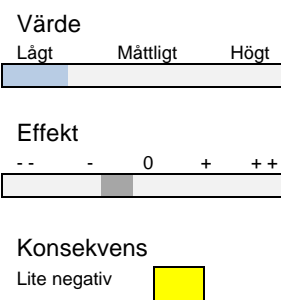
9.3.1 Nollalternativ

Slättlandskapet

Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, ökat buller och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

Ingen ombyggnad sker och inga intrång görs i objekt eller områden som är värdefulla för naturmiljön.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.

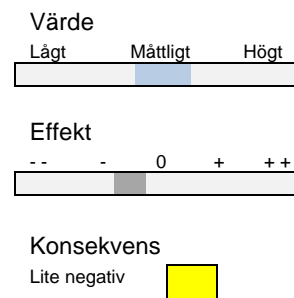


Skogsmosaiklandskapet

Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, buller och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

Ingen ombyggnad sker och inga intrång görs i objekt eller områden som är värdefulla för naturmiljön.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.

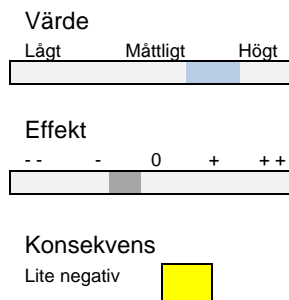


Skogslandskap med Kviinge backe

Den förväntade trafikökningen antas göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, buller och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

Ingen ombyggnad sker och inga intrång görs i objekt eller områden som är värdefulla för naturmiljön.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.

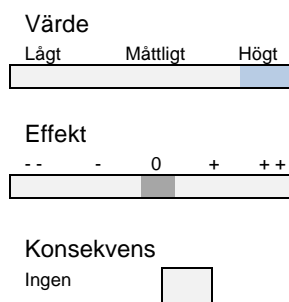


Almaåns närområde

Inga förändringar görs i nollalternativet.

Under bron finns idag en utterpassage som gör att uttrarna kan passera vägen utan att riskera att trafikdödas, den kommer fungera på samma sätt i nollalternativet men de djur som lever nära vägen och på båda sidor om den utsätts för en större störning som kan innebära ett större motstånd att vistas och använda passagen.

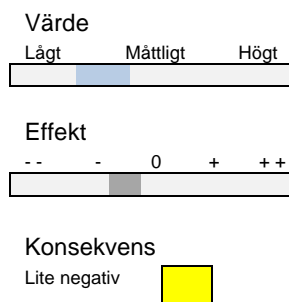
Sammantaget bedöms inga effekter uppstå och inte heller några konsekvenser.



Slättlandskapet runt Knislinge

Det förekommer vilt inom området, men inte lika mycket som längre söder ut. Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, ökat trafikbuller (i storleksordningen 1 dBA) samt ljus och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.

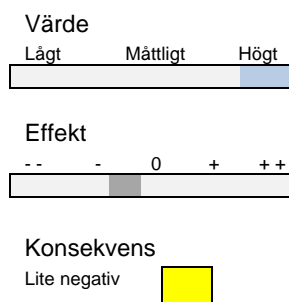


Helge ås närområde med Olingeån

Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, buller och rörelser som verkar avskräckande på många djur.

Fler djur som försöker passera vägen förväntas bli påkörda.

Överkörda uttrar har påträffats vid Olingeån vilket tyder på att uttrarna trots åtgärder (trumma) försöker korsa vägen. Även vid Anilla har överkörda paddor och uttrar noterats. Trumman i Olingeån är vattenfylld stora delar av året och utgör då vattenhinder för utter. Idag finns det möjlighet för groddjur och även större djur att passera väg 19 genom trumman vid rastplats Anilla. Det finns dock ingen konstruktion som styr djuren till trumman och därför försöker djuren ändå korsa vägen i plan. Det finns också risk för att uttrar som försöker använda trumman vid rastplatsen hamnar innanför



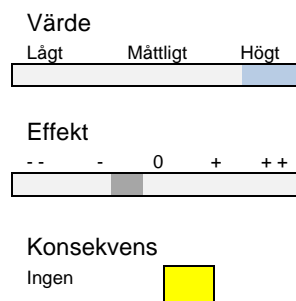
stängslet utan att hitta ut. Med den ökade trafikmängden är det troligt att trafikolyckorna med utter och med andra djur kommer öka i nollalternativet.

Nollalternativet bedöms ge lite negativa effekter, i en sammanvägning med värdet bedöms lite negativa konsekvenser uppstå.

Matsalycke

Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, ökat trafikbuller (i storleksordningen 1 dBA) samt ljus och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

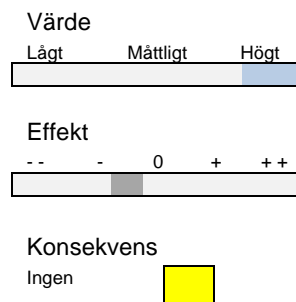
Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.



Mannagården

Den förväntade trafikökningen bedöms göra att vägen upplevs som en starkare barriär för viltet med effekter som innebär kraftigt fysiskt hinder, ökat trafikbuller (i storleksordningen 1 dBA) samt ljus och rörelser som verkar avskräckande på många djur. Fler djur riskerar att bli påkörda på grund av trafikökningen.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge lite negativa effekter och därmed lite negativa konsekvenser.

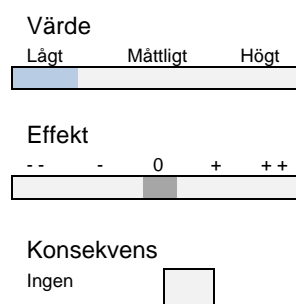


9.3.2 Vägplaneförslaget

Slättlandskapet

De ombyggnadsåtgärder som föreslås på sträckan bedöms inte påverka Kristianstad biosfärområde som helhet. Kärnvärdena, natur- och kulturvärden vid Helge å, ligger inte i anslutning till vägplaneförslaget. Biosfärområdets syfte och funktion, de stora sjöavsänkingsprojekten bedöms ej beröras. Målet att värna de ekologiska och kulturhistoriska värdena, och att utnyttja dem på ett uthålligt och varsamt sätt bedöms inte heller påverkas av vägen.

Inga effekter bedöms för slättlandskapet och därmed inte heller några konsekvenser.

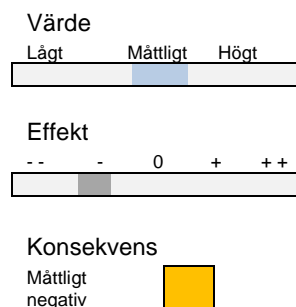


Skogsmosaiklandskapet

De ombyggnadsåtgärder som föreslås på sträckan bedöms inte påverka Kristianstad biosfärområde som helhet, se föregående delområde.

Intrång görs i biotopskyddade stenmurar och vatten och viss biotopförlust sker tillfälligt. Stenmurarna byggs upp på en ny plats och bedöms i prognosåret ha återfått sina biotopvärden.

Skogsområdet benämns som stenmursrikt så för de arter som kan



förflytta sig lite lättare och längre finns det redan från början alternativa livsmiljöer.

Där vägen går i ny sträckning bildas en ny barriär i landskapet som bryter av djur- och växtarters spridningsvägar. Området fragmenteras och det skapas en smal grönkil mellan ny och befintlig väg 19. Viltet kan bli mindre benäget att vistas i den nya vägens närhet på grund av trafikbuller, ljus och rörelser från trafiken. Skyddsåtgärder för viltet har inarbetats på sträckan, i form av faunastängsel och faunapassage, vilket kommer skapa en säkrare tillvaro och antalet trafikdödade djur bedöms minska. Stängslet kommer dock utgöra en än större barriäreffekt för viltet.

Järnvägsviadukten kommer rivs och viltets passagemöjlighet begränsas till den nya faunapassagen.

Banvallens funktion som spridningsstråk för insekter och vilt bryts där ny väg byggs på banvallen. Det kan leda till att viltet i mindre grad rör sig mellan olika habitat i området. Insekternas livsmiljöer minskas och det finns få områden i närheten som är lika blomrika som banvallen.

Vägen gör intrång i brynazonen av en bokskog med högt naturvärde. Brynazonen är generellt den mest artrika delen av en skog. Träden som står i brynazonen kommer gå förlorade men den största delen av beståndet kommer finnas kvar och bedöms kunna fortsätta vara ett stabilt, tätt bokbestånd.

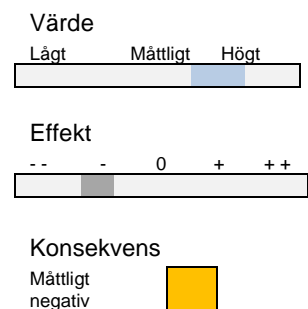
Sammanfattningsvis bedöms vägplaneförslaget ge måttligt negativa effekter, det som framförallt motiverar negativa effekter är biotop- och naturvärdesförlusterna och fragmenteringen för viltet. Området bedöms få måttligt negativa konsekvenser.

Skogslandskap med Kviinge backe

Vägen gör intrång i och fragmenterar de sammanhängande skogarna söder om Hanaskog. Direkt söder om Hanaskog görs intrång i skog och våtmark med naturvärden, klass 2 till 4. Ett bestånd med äldre bokar skärs av, här blir effekten framförallt biotopförlust. Området sträcker ut sig på båda sidor om den nya vägen och de arter som lever i området bedöms kunna leva vidare i dem. Intrång görs i stenmurar med visst biotopvärde, det är föreslaget att de byggs upp igen.

Ett mindre sumpskogsområde går helt förlorat men det finns sumpskogar i närheten dit arterna har möjlighet att ta sig. I och med groddpassagen som ska anläggas blir det också säkrare för groddjur och andra fuktkrävande arter att röra sig mellan dammarna och våtmarkerna på båda sidor om vägen.

Den nya vägen bildar en ny barriär i landskapet, som bryter av viltets nuvarande rörelsemönster och som minskar omfattningen av deras habitat. Viltet påverkas också av det ökade trafikbullret samt ljus och rörelser från vägen och kan göra dem mindre benägna att vistas i närheten av vägen. För djurlivet kan fragmenteringen av skogslandskapet få negativa effekter. De större djuren, framförallt



förekommer rådjur och vildsvin, är beroende av stora och sammanhängande marker. Denna förutsättning försämras i och med vägplaneförslaget.

En faunapassage ska anläggas på sträckan och kommer möjliggöra en sker passage för viltet. En grundvattensänkning behövs för passagen i bygg- och permanentskedet och området som bedöms påverkas utgörs i huvudsak av ett skogsområde utan naturvärden..

Det ekologiska sambandet som sträcker sig från skogarna söder om Hanaskog in i Kviinge Backe, öster om Hanaskog fragmenteras. Spridningsvägarna här riskerar att försvagas och det kommer bli svårare för växt-, djur- och fågelarter att förflytta sig över vägen.

Söder om Hanaskog ska en gång- och cykelpassage anläggas och i byggskedet behövs grundvattnet sänkas under en begränsad tid. En viss negativ påverkan på naturmiljön under byggskedet kan inte uteslutas, men bedöms ej ge några bestående negativa effekter.

Inarbetade åtgärder säkerställer att inget intrång sker i Kviinge backe och de höga naturvärdena där.

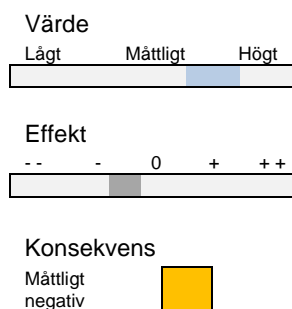
Sammanfattningsvis bedöms måttligt negativa effekter uppstå vilket genererar måttligt negativa konsekvenser.

Almaåns närområde

Livsmiljön för uttern förbättras i Almaån genom de inarbetade åtgärderna. Bullerskydd minskar störningen för djuren genom att minska ljudnivån, strålkastarljus och rörelser från vägen. Det fungerar också som ett skydd för att hindra uttrar att gå över vägen.

Vägen ska breddas över Almaån vilket kommer innebära förlust av värdefull och artrik vegetation. Intrånget bedöms inte påverka de arter som lever längs ån i någon större grad, då Almaåns strandzon i sin helhet ger livsmöjligheter till de arter som lever där idag.

Sammanfattningsvis bedöms lite till måttligt negativa effekter uppstå vilket genererar måttligt negativa konsekvenser.

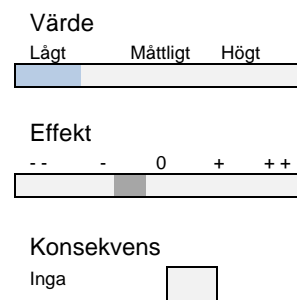


Slättlandskapet runt Knislinge

Vägen breddas i området bortsett från genom Knislinge samhälle. Breddningen påverkar framförallt områden utan identifierade naturvärden.

Trumman vid Beateberg behålls i vägplaneförslaget och kan fortsatt nyttjas som viltpassage och/eller skydd för framförallt småvilt. Förbättringsåtgärder har föreslagits.

Åtgärder har vidtagits för att undvika intrång i biotopskyddade objekt, stenmur respektive allé vid Beateberg. Den andra identifierade biotopskyddade allén går delvis förlorad, med biotopförlust som följd. En mindre del av det biotopskyddade diket öster om väg 19 kommer att förläggas i trumma.



Biotopförlust sker på några få platser och lite negativa effekter bedöms uppstå. I en sammanvägning med värdet bedöms inga konsekvenser uppstå.

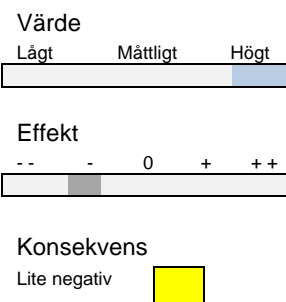
Helge ås närområde med Olingeån

Helge å ansluter omedelbart till väg 19 på fyra platser längs den aktuella sträckan och vägen går i hela området i strandskyddat område. Det bedöms generera en relativt liten förlust av strändernas växt- och djurliv i förhållande till strandskyddsområdet som helhet.

Vid passagen av Olingeån breddas vägområdet västerut, breddningen innebär biotopförlust vid Olingeåns strandkant. En ny utterpassage ska anläggas i, alternativt bredvid ån, passager söder och norr om Olingeån ska behållas och stängsel ska ses över för att hindra att uttrar kan hamna innanför stängslet på vägbanan.

En grodpassage ska anläggas i höjd med Anilla. Det förbättrar säkerheten för grodorna som lever där.

Intrång kommer göras i värdefull natur men åtgärder har vidtagits för att minska intrången, åtgärderna förbättrar situationen i flera lägen. Sammantaget bedöms lite negativa effekter uppstå och därmed lite negativa konsekvenser.



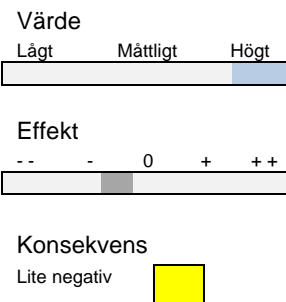
Matsalycke

I vägplaneförslaget föreslås en 1+1 väg genom Natura 2000-området Matsalycke. Vägens placering igenom området visas i figur 31.

Det föreslås ingen breddning av vägen på den västra sidan om vägen och endast ett litet ingrepp i befintlig väg behövs för att lägga ner dräneringsdiken. Två inventerade träd, nr 4 och 8, har stamdiameter >1 meter samt små håligheter i stammen, de står 6 meter respektive 10 meter från nytt vägområde. Träd nr 1 står närmast nytt vägområde på västra sidan, cirka 5 meter ifrån. För samtliga dessa träd bedöms att utrymme finns för att vidta de föreslagna skyddsåtgärderna under byggtiden. Därmed bedöms inga effekter uppstå på de värdefulla träden på den västra sidan om väg 19.

På den östra sidan breddas vägen och nya vägslänter behöver skapas för att möta befintlig mark. Det finns två möjliga utformningar för den östra sidan. Den första är med naturliga vägslänter och med naturlig vägavvattning vilken innebär avrinning till diken där vägen går i skärning och avrinning över slänt där vägen går i bank. Detta alternativ tar lite mer plats men ger en mindre framträdande väg genom området samt en avvattningslösning som är lik dagens. Det andra utformningsalternativet är att bygga en stödmur med en dräneringsledning under stödmurskonstruktionen men i övrigt med samma avvattningslösning som i det första alternativet.

Stödmursalternativet tar lite mindre plats men ger en mer framträdande väg genom området. De olika alternativen kommer beskrivas och utvärderas i det fortsatta arbetet med



tillståndsprövningen för Matsalycke. Nedan beskrivs det alternativ som skulle ta mest mark i anspråk, det vill säga naturliga slänter.

Marken öster om väg 19 är näringspåverkad med dominerande arter som brännässla, hundkåx och skräppor. Detta indikerar att det är mindre troligt att orkidén S:t Pers nycklar finns på den östra sidan. Ett flertal klibbalar som växer i brynet kommer att behöva avverkas i och med breddningen, men de är inte identifierade med något naturvärde i genomförd NVI. Om alternativet med naturliga slänter väljs så står träd nr 21 cirka 4 meter från föreslaget vägområde vilket, i likhet med träden på västra sidan, ger utrymme för föreslagna skyddsåtgärder i byggskedet. Det träd som står närmast vägområdet på östra sidan är träd nr 22, som har värderats ha visst naturvärde, klass 3. Det står på gränsen till vägområdesgränsen och kan kräva mer omfattande skyddsåtgärder i byggskedet. Skyddsåtgärder och hantering beskrivs i avsnittet föreslagna åtgärder. Intrånget på den östra sidan bedöms ge lite negativa effekter.

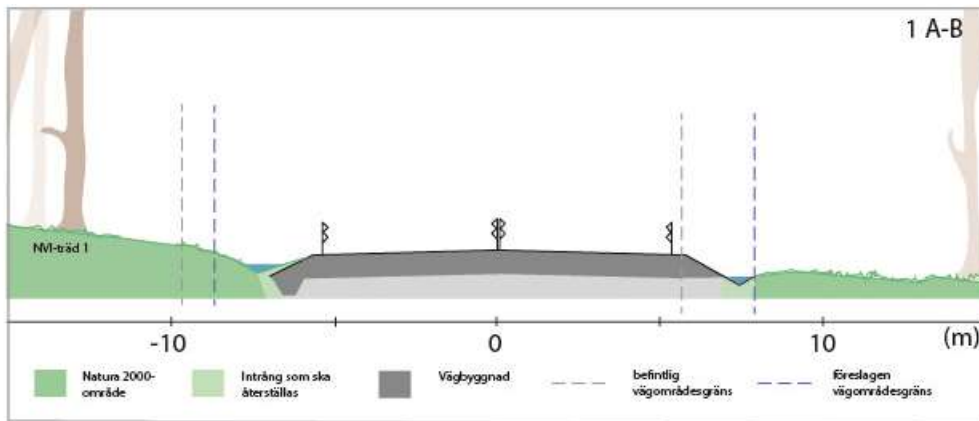
Natura 2000-området är totalt 1,8 ha, varav det finns krav i bevarandeplanen på att 1,2 ha ska vara av Natura 2000-naturtypen Trädklädda betesmarker av fennoskandisk typ (9070), som finns på västra sidan av väg 19. Både befintligt och nytt vägområde omfattar 0,35 ha, men en förskjutning av vägen har skett österut. Detta innebär att ingen ny mark tas i anspråk på den västra sidan av vägen, där Natura 2000-habitatet är identifierat, och det nya vägområdet på denna sida är mindre än det befintliga.

En bredare väg kan försvåra spridning av insekter mellan östra och västra sidan men de två rödlistade svamparterna som förekommer inom området är båda knutna till död ved av främst ask. Ingen betydande påverkan bedöms på dessa arter.

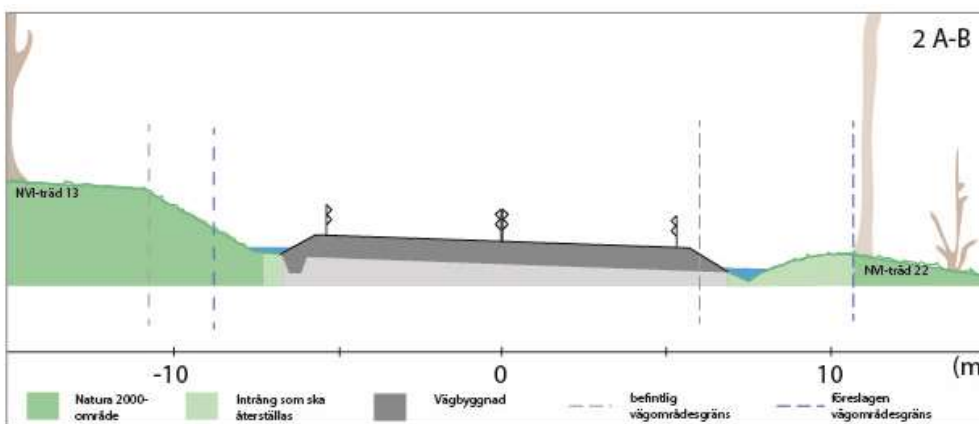
Sammanfattningsvis bedöms lite negativa effekter uppstå, vilket ger lite negativa konsekvenser.



Figur 32: Karta över Matsalycke med befintligt vägområde och utbredningen av föreslagna vägområden för de alternativa utformningarna. Inventerade träd med naturvärden är utmarkerade.



Figur 33: Vägplaneförslaget i sektion 13/900 där vägområde med släntutformning gör minst intrång i Natura 2000-området Matsalycke. Vägplanens vägområde ligger 1 meter innanför befintlig vägområdesgräns på västra sidan och 2,5 meter utanför på den östra sidan.



Figur 34: Vägplaneförslaget i sektion 14/000 där vägområde med släntutformning gör störst intrång i Natura 2000-området Matsalycke. Vägplanens vägområde ligger 3 meter innanför befintlig vägområdesgräns på västra sidan och 4,5 meter utanför på den östra sidan.

Mannagården

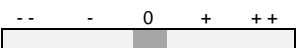
Vägen breddas inte genom Mannagården och inget nytt vägområde tas igenom området, utan ny asfalt och nytt vägräcke sätts endast upp på befintlig väg. Därför bedöms inga effekter uppstå på Natura 2000-området tillika riksintresseområdet. Den planskilda gång- och cykelpassagen strax söder om Mannagården gör ett marginellt intrång i riksintresset Mannagården men undviker Natura 2000-området, inga effekter bedöms uppstå på riksintresset som helhet eller på dess kärnvärden.

Grundvattnet vid gång- och cykelpassagen behöver sänkas temporärt i byggskedet och även permanent. Det permanenta påverkar inte natura 2000-habitatet. Det temporära innebär som mest en grundvattensänkning på 5,5 meter vid passagen. I Natura 2000-området innebär det som mest en sänkning med cirka 80 cm i gränsen och därefter avtagande 40 meter in i området. Detta har bedömts påverka naturområdet endast i liten grad genom att habitatet under en kortare period kommer bli lite torrare än vad det är idag. Det Natura 2000-grundande habitatet är en torrare hag- och betesmark varför något torrare förhållanden, till följd av temporär

Värde



Effekt



Konsekvens

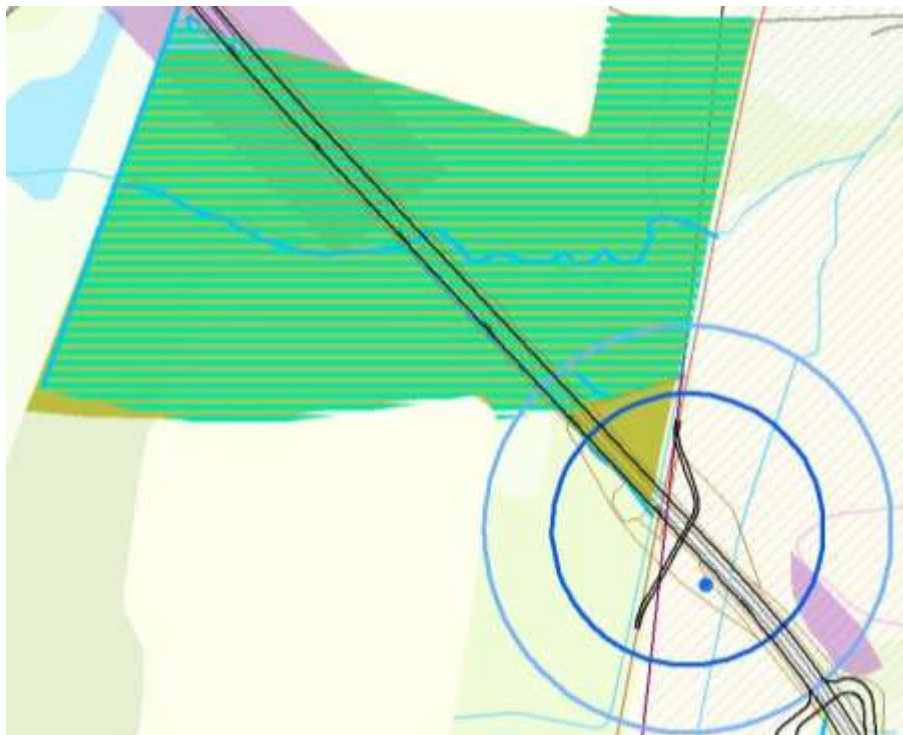
Inga



grundvattenavsänkning inte bedöms förändra förhållandena i området i stort.

Den tillfälliga grundvattenavsänkningen som tillfälligt behövs för byte av koport söder om gång- och cykelpassagen bedöms ge liten eller ingen omgivningspåverkan.

Sammantaget bedöms vägplaneförslaget inte ge några effekter på Mannagården, vilket innebär att inga konsekvenser uppstår.



Figur 35: Mannagården med beräknad temporär (ljusblå linje) och permanent (mörkblå linje) grundvattenavsänkingsområde.

9.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Slättlandskapet	Yellow	White
Skogsmosaiklandskapet	Yellow	Orange
Skogslandskap med Kviinge backe	Yellow	Orange
Almaåns närområde	White	Orange
Slättlandskapet runt Knislinge	Yellow	White
Helgeåsens närområde	Yellow	Yellow
Matsalycke	Yellow	Yellow
Mannagården	Yellow	White
Medelkonsekvens	Yellow	Yellow
Högsta konsekvens	Yellow	Orange

Nollalternativet bedöms i en sammanvägd bedömning ge lite negativa konsekvenser. I en sammanvägning med alla delområden bedöms vägplaneförslaget också ge lite negativa konsekvenser.

9.4 Föreslagna åtgärder

Skogsmosaiklandskap

- Dike öster om Bonnarp: Det rekommenderas att göra anpassningar för groddjur vid vägen i samband med att diket grävs om.
- Faunastängsel måste kombineras med åtgärder för att minska barriäreffekter. Anslutande vägar bör, om planerade lösningar för trafiken medger det, förses med stängsel. I det fall trafiklösningarna som planeras inte kan samförläggas med stängsel föreslås färister.

Skogslandskap med Kviinge backe

- Faunapassage på ny sträcka: Spara så mycket vegetation kring tunneln som är möjligt. Matjord föreslås på bottenytan inne i viadukten för att förbättra förutsättningarna för fältvegetation.

Almaån

- Intrång i generellt strandskydd vid Almaån hanteras inom tillståndsansökan för vattenverksamhet i Almaån. Förbud som avser åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet.

Slättlandskapet runt Knislinge

- Trumma söder om Beateberg: Försiktig röjning av sly vid båda mynningarna så öppningen framträder tydligare. Den östra mynningen leder till naturlig ledstruktur österut och den vegetationen bör sparas.

Helge ås närområde och Olingeån

- Intrång i strandskydd vid Helge å och Olingeån hanteras inom tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å respektive anmälan om vattenverksamhet i Olingeån. Förbud som avser åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet.

Matsalycke

- I byggskedet föreslås att värdefulla träd skyddas för att undvika negativ påverkan ovan och under mark. Skyddsåtgärderna ska motsvara att planka stammen och sätta upp byggstängsel utanför trädens krona alternativt i vägområdesgränsen.
- För de träd som står på ett avstånd från vägområdet så att risk för skador på rötter finns, kan ytterligare skyddsåtgärder bli aktuella. Kontrollprogram för Matsalycke rekommenderas under byggtiden samt en specialist på plats när åtgärder utförs. Exempel på skyddsåtgärder är försiktig grävning eller handgrävning runt träden, arbetsområdet kan smalnats på kortare sträckor förbi träden, de föreslagna diken kan på kortare sträcka förbi träden förläggas i rör.

10. MARKFÖRORENINGAR

I detta kapitel beskrivs nuvarande förhållanden med avseende på förekomst av markföroreningar, och vilka eventuella risker och konsekvenser som bedöms kunna föreligga. Beskrivningen bygger på undersökningar som har genomförts inom delar av vägsträckningen. Där inga undersökningar har genomförts görs rimliga bedömningar och skattningar.

Markföroreningar är skadliga gifter, kemikalier, föroreningar eller skadligt material som finns i marken. De kan förekomma i många former och bör alltid tas på största allvar eftersom det kan påverka naturresurser som används av både djur och människor. Hur markföroreningar påverkar människors och djurs hälsa beror på hur allvarliga föroreningsnivåerna är och av vilken art de är. Några av de allvarligaste effekterna kan inkludera högre risk för cancer, fosterskador, sjukdomar och matförgiftning.

Långsiktiga effekter kan innebära förorenade grödor eller påverkan på dricksvatten.

Eventuell förekomst av markföroreningar är främst intressant där schaktarbeten kommer att genomföras och potentiellt förorenade massor kan komma att hanteras.

Genomförandet av planförslaget kommer att innebära anläggande av helt ny vägsträckning, breddning av befintlig väg samt rivning av vägöverbyggnad.

Genomförandet innebär också schaktarbeten vid anläggandet av gång- och cykelpassager, vägportar och lokalvägar. Schaktning kommer utföras inom befintligt vägområde och f.d. järnvägsområde, samt inom naturmark.

10.1 Förutsättningar

10.1.1 Lagar och Riktlinjer

Generella riktvärden för förorenad mark (Naturvårdsverket 2009, rapport 5976): har tillämpats som jämförelseunderlag, där riktvärden för känslig markanvändning (KM) respektive mindre känslig markanvändning (MKM) finns. Inom vägområdet bedöms markanvändningen kunna betraktas som mindre känslig markanvändning– MKM, i enlighet med de riktlinjer som presenteras av Naturvårdsverket.

Hantering av vägdikesmassor – råd och rekommendationer. Vägverket publikation 2007:101: lagar, riktlinjer och riktvärden för bedömning och återanvändning av vägdikesmassor. Vägdikesmassor som ej uppfyller miljökriterier som presenteras i nämnda publikation får ej fritt återanvändas inom vägområdet.

Hantering av tjärhaltiga beläggningar. Vägverkets publikation 2004:90: vägledning för bedömning av föroreningsnivå och hantering av asfalt.

Den s.k. storstadsöverenskommelsen (Svenska Kommunförbundet, 2004): Enligt denna anges fri återanvändning av asfalt i slit- och bärlager om halten av PAH16 understiger 70 mg/kg. Vid halter av PAH16 över 1000 mg/kg klassas asfalten som farligt avfall.

Remissversion av banverkets handbok BVH 585.85 Hantering av schaktmassor ur föroreningssynpunkt, 2007: Här anges avgränsningsvärden (AGV) för återanvändning av massor inom f.d. banverkets fastigheter, där massorna kan delas in i tre klasser; grön, gul respektive röd. Grön klass motsvarar "fri användning inom Banverket fastigheter", gul klass motsvarar "användning inom Banverkets fastigheter med restriktioner", röd klass motsvarar "ej återanvändning". För vissa föroreningar är AGV motsvarande grön/gul klass samma, vilket gäller för exempelvis diuron.

10.1.2 Underlagsmaterial

Väg 19, Markföroreningar, SWECO 2015: Översiktliga undersökningar med avseende på markföroreningar har genomförts vid lägen där misstanke om föroreningsförekomst kan föreligga

(SWECO, 2015-03-20). Följande potentiella riskobjekt/riskområden med avseende på markföroreningar har identifierats: banvallar och kvarliggande slipers, där vägområdet skär eller överlappar f.d. banvall. Vägdikesmassor längs med hela vägsträckningen, där breddning av väg skall genomföras. Därutöver kan det finnas asfalt med höga halter av PAH16 i befintlig väg längs med hela vägsträckningen

Kompletterande undersökningar, Tyréns 2015: undersökningar längs med en del av f.d. banvall.

10.1.3 Resultat av genomförda provtagningar

I banvallen vid Bjärlöv, ca km 0/960 till km 1/100 har skruvprovtagning genomförts i 5 undersökningspunkter, där ett ytligt och ett djupare samlingsprov har analyserats.

Uppmätta halter av metaller och PAH ligger under Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM, och även KM. Ytligt i banvallen (0-0,5 m under markytan) har rester av bekämpningsmedel påträffats (AMPA, DCPMU samt diuron), men halterna ligger under avgränsningsvärdena för grön/gul klass (BVH 585.85).

Vid provtagningen av banvall vid km 4/560 har rester av bekämpningsmedel (diuron) påträffats i en undersökningspunkt (endast prov från en undersökningspunkt har analyserats med avseende på bekämpningsmedel). Den uppmätta halten understiger avgränsningsvärdena för grön/gul klass (BVH 585.85). I en av två undersökningspunkter överskrider halten av PAH-H Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM. Samtliga halter av övriga analyserade föroreningar understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM, och även riktvärdena för KM.

I banvallen vid km 15/400 har halten av arsenik överskridit Naturvårdsverkets generella riktvärde för MKM i en av sex undersökningspunkter. Inga halter av bekämpningsmedel över laboratoriets rapporteringsgränser har påträffats i de två punkter där detta har analyserats. I övrigt understiger samtliga halter av analyserade föroreningar Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM, och även riktvärdena för KM.

Provtagningen av vägdikesmassor visar på att dessa generellt inte uppfyller Vägverkets miljökriterier för vägdikesmassor, i huvudsak med avseende på oljeindex men till viss del även cancerogena PAH. 18 av 19 analyserade prov uppvisar ett oljeindex som överskrider Vägverkets miljökriterier. 4 av 19 prov uppvisar en halt av cancerogena PAH som ligger i nivå med eller överskrider Vägverkets miljökriterier. Haltnivåerna i massorna bedöms däremot generellt understiga Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM, för de parametrar där en sådan jämförelse är möjlig. Oljeindex är dock en osäker parameter att bedöma. Där de högsta halterna av oljeindex har uppmätts kan det inte uteslutas att Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM överskrids.

Vid provtagningen av asfalt gav 6 av 24 prov fältindikation på PAH-haltig asfalt. 5 prov med fältindikation samt 3 prov utan fältindikation på PAH-haltig asfalt analyserades på laboratorium, varpå 5 av 8 prov uppvisade halter av PAH16 högre än 70 mg/kg. 4 av dessa prover uppvisade halter av PAH16 över 1000 mg/kg.

10.1.4 Generell föroreningsituation

Föroreningsnivån i banvallar bedöms generellt vara låg, men kan lokalt, i mindre delar av fyllnadsmaterialet, överskrida Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM.

Rester av bekämpningsmedel förekommer, men bedömningsvis i låga halter.

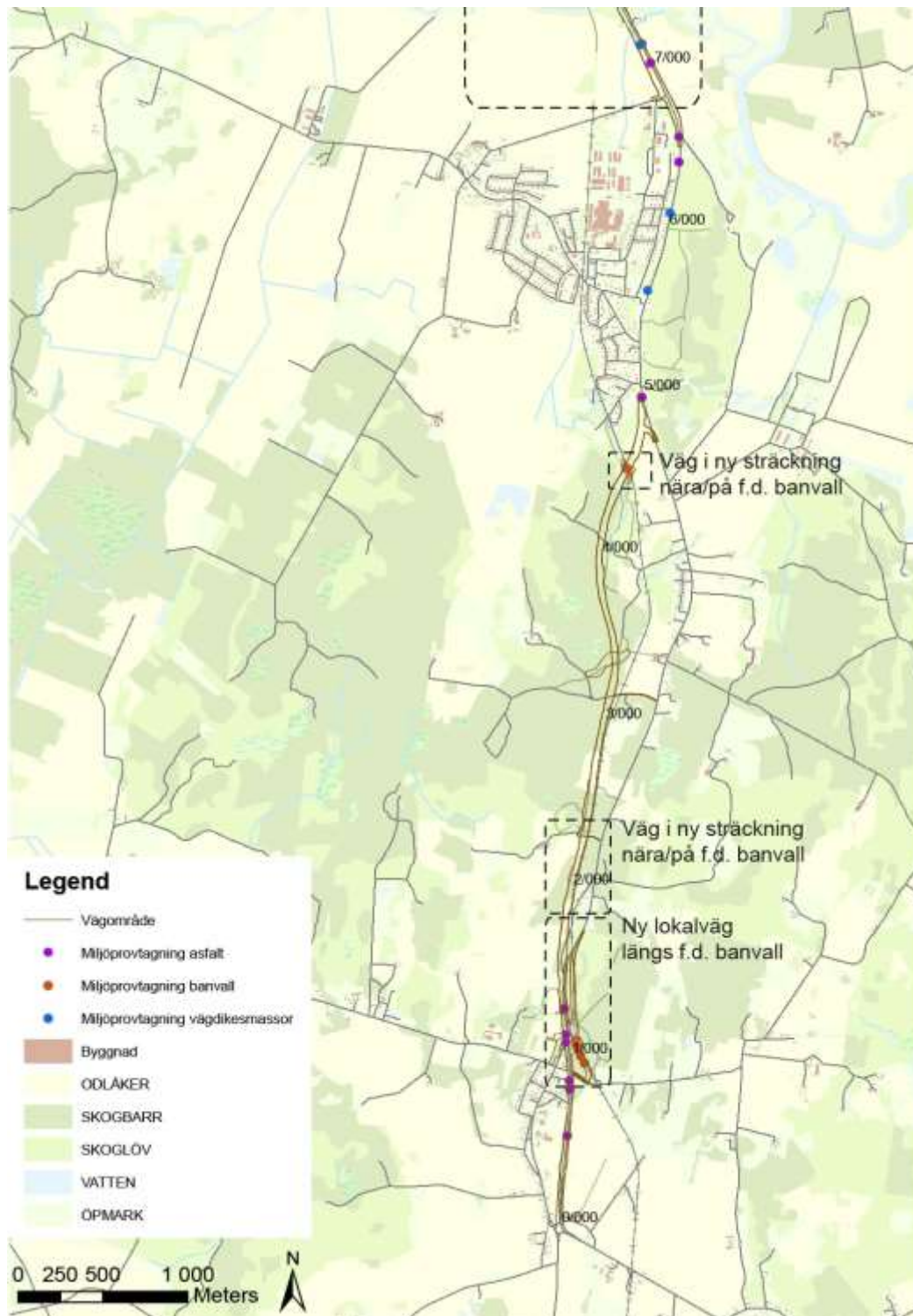
Vägdikesmassorna uppvisar för höga föroreningshalter för att vid urschaktning fritt kunna återanvändas inom vägområdet, enligt Vägverkets miljökriterier.

Vägdikesmassorna bedöms dock till stor del underskrida Naturvårdsverkets generella

riktvärden för MKM, varför föroreningsgraden bedöms som måttlig. Osäkerheter råder dock när det gäller bedömningen av oljeindex.

Asfalten i befintlig vägsträckning har ställvis visat sig innehålla halter av PAH16 som i vissa fall medför att asfalten kan klassas som farligt avfall. Föroreningsnivån i asfalten bedöms således vara mycket varierande, från låg till hög föroreningsnivå. Asfalten bedöms vara så heterogen att det inte går att generalisera och peka ut några specifika delsträckor med höga föroreningsnivåer.

10.1.5 Översiktskarta



Figur 36: Identifierade områden där det föreligger risk för markföroreningar, södra delen av aktuell vägsträcka.



Figur 37: Identifierade områden där det föreligger risk för markföroreningar, norra delen av aktuell vägsträcka.

10.2 Värdering

Värdeskala

Lågt värde: Områden med mindre känslig markanvändning (MKM), t.ex. mark för industri, vägar och gator.

Måttligt värde: Områden med mindre känslig markanvändning (MKM), men där människor uppehåller sig under längre stunder, t.ex. kontor. Eller områden som används som naturresurser, t.ex. vattenförsörjning eller odling.

Högt värde: Områden med känslig markanvändning (KM), t.ex. mark för bostäder, lekplatser, vård- och omsorgsbyggnader, där människor ofta vistas och där känsliga folkgrupper uppehåller sig.

Samtliga delsträckor



Samtliga delsträckor som redovisas i karta, figur 28, värderas ha måttligt värde då markanvändningen inom vägområdet bedöms motsvara mindre känslig markanvändning – MKM, i enlighet med de riktlinjer som presenteras av Naturvårdsverket. Markerna i anslutning till vägområdet kan dock användas av människor för rekreation och friluftsliv, som betes- eller jordbruk eller som enskild vattenresurs.

10.3 Inarbetade åtgärder

- Samtliga vägdikesmassor som schaktas ur kommer att hanteras på ett miljöriktigt sätt i samråd med tillsynsmyndigheten, vilket bland annat innebär att massorna ej fritt kan återanvändas inom eller utanför vägområdet.
- Återanvändning av urschaktade massor kommer att ske i den mån det är möjligt och lämpligt, vilket bedöms vara i enlighet med hushållningsreglerna i miljöbalken. Urschaktade banvallsmassor med halter under MKM återanvänds i nära anslutning till där de har schaktats ur, inom vägområdet, samt placeras ovan grundvattenytan. Återanvändningen sker i samråd med tillsynsmyndigheten.
- All bortschaktad asfalt kommer att omhändertas/återanvändas på ett miljöriktigt sätt i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Borttagna järnvägsspår och slipers skall lämnas för godkänt omhändertagande.
- Där massor behöver tillföras för breddning och nybyggnad av väg, kommer dessa massor att vara kontrollerade ur föroreningspunkt.

10.4 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Stor positiv effekt (+ +): när kraftigt förorenade massor avlägsnas och minskar exponerings- och spridningsrisker betydligt för föroreningar på platsen och i omgivningen.

Måttligt positiv effekt (+): när förorenade massor avlägsnas och ger minskade exponerings- och spridningsrisker för föroreningar på platsen och i omgivningen.

Ingen/liten effekt (0): sker om inga eller svagt förorenade massor finns inom utredningsområdet.

Måttligt negativ effekt (-): om förorenade massor hanteras felaktigt, om urschaktade förorenade massor används inom markområden, inom eller utanför arbetsområdet, som inte är förorenade. Vid felaktig hantering av förorenade massor kan även föroreningsspridningen inom och från arbetsområdet öka.

Mycket negativ effekt (- -): om skyddsåtgärder inte är tekniskt genomförbara. Byggandet kan då innebära en ökad risk att föroreningar kan spridas inom området och till omgivningen, exempelvis känsliga vattendrag eller skyddsvärt grundvatten, och där orsaka skador på människor och miljö. Vidare kan mycket negativ påverkan uppstå om föroreningssituationen och dess risker inte har klarlagts (exempelvis på grund av brister i/avsaknad av underlagsmaterial) i projekteringskedet.

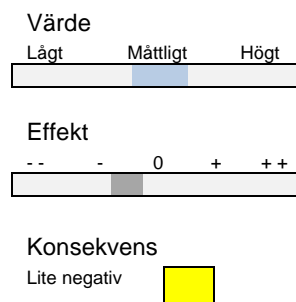
10.4.1 Nollalternativet

Ny lokalväg längs f.d. banvall (ca 0/900-1/800)

Nollalternativet innebär att järnvägsslipers och svagt förorenade banvallsmassor ligger kvar på samma sätt som idag.

I massor i banvallarna har föroreningsnivån generellt bedömts vara låg varför risken för eventuell föroreningsspridning bedöms som liten. Dock ligger potentiellt förorenade slipers kvar längs delar av banvallen, men eftersom dessa har legat där under lång tid bedöms risken för nämnvärd ytterligare föroreningsspridning från dessa, jämfört med nuvarande situation, som liten.

Effekterna med avseende på spridnings- och exponeringsrisker vid f.d. banvallar bedöms därmed som lite negativa vilket ger lite negativa konsekvenser.

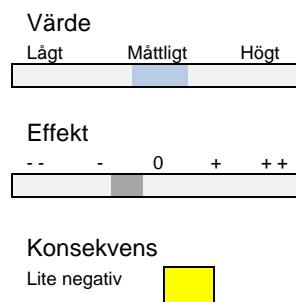


Väg i ny sträckning vid f.d. banvall (ca 1/340-2/300 och ca 5/000)

Nollalternativet innebär att järnvägsslipers och svagt förorenade banvallsmassor ligger kvar på samma sätt som idag.

I massor i banvallarna har föroreningsnivån generellt bedömts vara låg varför risken för eventuell föroreningsspridning bedöms som liten. Dock ligger potentiellt förorenade slipers kvar längs delar av banvallen, men eftersom dessa har legat där under lång tid bedöms risken för nämnvärd ytterligare föroreningsspridning från dessa, jämfört med nuvarande situation, som liten.

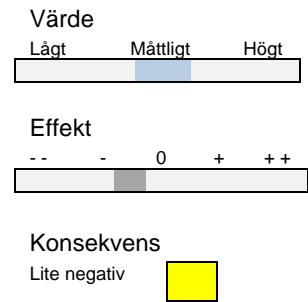
Effekterna med avseende på spridnings- och exponeringsrisker vid f.d. banvallar bedöms därmed som lite negativa vilket ger lite negativa konsekvenser.



Breddning av väg (ca 6/800-9/200 och ca 10/800-14/700)

Nollalternativet innebär att måttligt förorenade vägdikesmassor ligger kvar på samma sätt som idag. I vägdikesmassorna är det framförallt petroleumföroreningar som överstiger Vägverkets miljökriterier. Föroreningshalten i vägdikesmassorna kan öka något fram till prognosåret och föroreningar från vägdikesmassorna kan i viss mån spridas ytterligare i mark och grundvatten jämfört med nuvarande förhållanden. Påverkan från markföroreningar på människor hälsa och miljö bedöms inte skilja sig markant från nuvarande förhållanden, där påverkan bedöms som liten.

Effekten med avseende på föroreningsspridningens jämfört med nuvarande förhållanden bedöms som måttlig. Konsekvenserna vid nollalternativet bedöms som måttligt negativa.

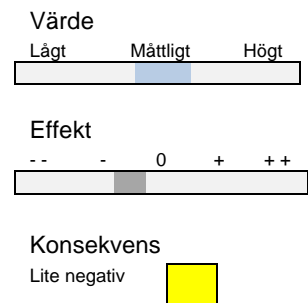


Gång- och cykelpassage (ca 15/400)

Nollalternativet innebär att svagt förorenade banvallsmassor ligger kvar på samma sätt som idag.

I massor i banvallarna har föroreningsnivån generellt bedömts vara låg varför risken för eventuell förorenings-spridning bedöms som liten.

Effekterna med avseende på spridnings- och exponeringsrisker vid f.d. banvallar bedöms därmed som lite negativa vilket ger lite negativa konsekvenser.



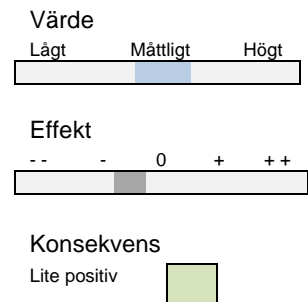
10.4.2 Vägplaneförslaget

Ny lokalväg längs f.d. banvall (ca 0/900-1/800)

Urschaktning av banvall och intilliggande naturmark kommer att genomföras vid anläggandet av lokalväg som längs en sträcka löper parallellt med och även passerar under väg 19. Detta innebär att kvarliggande järnvägsspår och slipers också kommer att tas bort. Ugrävda massor kommer i möjligaste mån att återanvändas inom vägområdet, i nära anslutning till där de schaktas ur.

Banvallsmassorna bedöms ej komma att förflyttas längre sträckor från där de ligger idag, och endast placeras ovan grundvattenytan, vilket begränsar spridningsförutsättningarna. Effekterna med avseende på spridnings- och exponeringsrisker till följd av hanteringen av banvallsmassor bedöms som liten. Kvarliggande slipers, som utgör en potentiell föroreningskälla, kommer att tas bort, vilket ger en liten positiv effekt.

Effekterna i delområdet bedöms bli lite positiva vilket ger lite positiva konsekvenser.



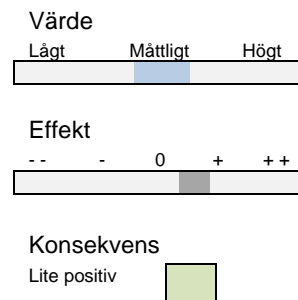
Väg i ny sträckning vid f.d. banvall (ca 1/340-2/300 och ca 5/000)

Vägen kommer att anläggas parallellt med f.d. banvall och inom delar av sträckan kommer även den f.d. banvallen att tas i anspråk.

Schaktarbeten i naturmark kommer att genomföras längs delar av sträckan, där inga föroreningar bedöms förekomma. Schaktning i f.d. banvall kommer att genomföras från ca 1/900 till 2/400 och även vid läge för gång- och cykelpassage, ca 4/560.

Massor från urschaktad banvall kommer i första hand att återanvändas, om möjligt, beroende på materialets lämplighet för ändamålet. Återanvändning kommer i sådant fall att ske inom vägområdet i nära anslutning till det område där de har schaktats ur. Kvarliggande spår och slipers som kommer att tas bort.

Effekterna med avseende på spridnings- och exponeringsrisker bedöms som små till följd av föreslagna hantering av banvallsmassor. Effekterna i delområdet bedöms bli lite positiva till följd av borttagna slipers. Det ger lite positiva konsekvenser.



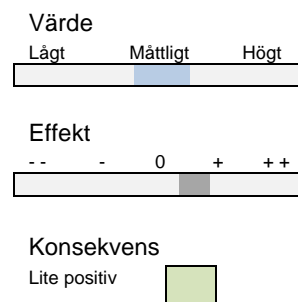
Breddning av väg (ca 6/800-9/200 och ca 10/800-14/700)

Vägen kommer att ligga i befintlig sträckning men kommer att byggas om vilket framförallt innebär en breddning av vägen.

Med de föreslagna åtgärderna för avbaning av asfalt på vägsträckan bedöms effekterna bli obetydliga eller små.

Urschaktning av mark intill befintlig väg kommer att göras vid breddningen av vägen. Detta innebär att vägdikesmassor kommer att schaktas ur. Borttagandet av förorenade vägdikesmassor medför inledningsvis en måttligt positiv effekt med avseende på risken för förorenings-spridning och exponering. Denna effekt kommer dock succesivt att avta då den framtida trafiken kommer att medföra att de nya vägdikena succesivt kommer att förorenas på nytt.

Vid tidpunkten för prognosåret bedöms effekterna i delområdet vara lite positiva vilket ger lite positiva konsekvenser.

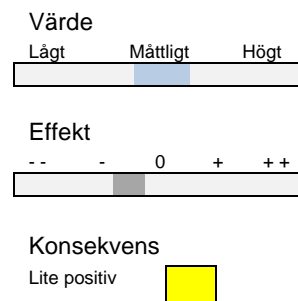


Gång- och cykelpassage (ca 15/400)













En gång- och cykelpassage kommer att anläggas under väg 19, vilket medför schaktning i åkermark och naturmark samt viss schaktning i den f.d. banvall på vilken befintlig gång- och cykelväg är anlagd.

Urgrävda massor kommer i möjligaste mån att återanvändas inom vägområdet, i nära anslutning till där de schaktas ur, och endast ovan grundvattenytan.

Mot bakgrund av de tidigare bedömt låga föroreningsnivåerna i banvallen och schaktarbetenas begränsade omfattning, bedöms de negativa effekterna som små och så även konsekvenserna.



10.4.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Ny lokalväg längs f.d. banvall		
Väg i ny sträckning vid f.d. banvall		
Breddning av väg		
Gång- och cykelpassage		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

Nollalternativet bedöms i en sammanvägd bedömning ge lite negativa konsekvenser. I en sammanvägning med alla delområden bedöms vägplaneförslaget ge lite positiva konsekvenser.

10.5 Föreslagna åtgärder

- Kompletterande provtagningar ska göras under framtagande av Förfrågningsunderlag. Då bör provtagning av massorna i banvallen göras på sträckan 1/900 till 2/400 samt kompletterande provtagning vid 4/600. Även en klassning av massorna bör göras för att säkerställa korrekt hantering.
- Om massor från banvallar ska återanvändas inom delar av vägområdet som inte ligger i direkt närhet till där de har schaktats ur, ska aktuella massor provtas för klassificering före återanvändning.
- Asfalt skall i samband med urschaktning provtas för bedömning av eventuella möjligheter till återanvändning alternativt korrekt omhändertagande. Om provtagningen visar på halter som är för höga för att medge fri återanvändning i slit- och bärlager, ska kontakt tas med tillsynsmyndigheten för samråd avseende hantering och eventuell återanvändning av massorna. Provtagning, hantering och återanvändning ska genomföras enligt vad som anges i Vägverkets publikation 2004:90.
- Eventuella indikationer på förekomst av föroreningar i samband med schaktningsarbeten ska föranleda kompletterande provtagningar och bedömningar.

11. VATTENMILJÖ

I detta kapitel behandlas ytvatten och grundvatten. Yt- och grundvatten ingår som integrerade delar i det hydrologiska kretsloppet och mellan de båda sker ett kontinuerligt utbyte. Vattnets rörelser är högst beroende av jordart och markförhållanden. Ytvatten är vatten i sjöar, hav och vattendrag. De utgör livsmiljöer för en stor del av våra levande organismer och är en viktig naturresurs för oss människor. Vår dricksvattenförsörjning bygger på tillgång till sötvatten och grundvatten av god kvalitet. För att särskilja på vattenmiljö och naturmiljö har gränsen dragits vid strandlinjen. De värden, ekologiska eller naturresursanknutna, som berör öppet vatten eller vatten i marken behandlas i detta kapitel. Värden knutna till djur och arter som lever på land eller i strandzonen hanteras i naturmiljökapitlet. Växter och djur som lever både på land och i vatten beskrivs och värderas i båda kapitlen.

Ett vägprojekt kan påverka vattenresurser på olika sätt. Genom fysiska intrång i vattenmiljön som kan inskränka funktionen och kvaliteten på vattenresursen eller genom att ge upphov till föroreningar som följer med dagvattnet från vägbanan och in i det hydrologiska kretsloppet. Detta kan leda till negativa effekter i form av exempelvis förorening av ytvattenresurser eller förändringar av ekologin i sjöar och vattendrag. De föroreningar som en väganläggning kan ge upphov till är kontinuerliga utsläpp från slitage och vittring på anläggningen samt från fordon, temporära utsläpp vid skötsel av anläggningen, till exempel vid halkbekämpning samt utsläpp i samband med olyckor eller spill.

Ett potentiellt hot mot yt- och grundvattnets kvalitet är de förväntade klimatförändringarna. Förändringar i vattennivå och vattenflöde kan komma att påverka ytvattnet i vägområdets närhet och öka risken för att föroreningar når närliggande yt- och grundvatten.

11.1 Förutsättningar

11.1.1 Lagar och riktlinjer

EU:s ramdirektiv för vatten. Infördes i svensk lagstiftning 2004 och omfattar både ytvatten och grundvatten. Det övergripande målet är "att uppnå god vattenstatus, så att en långsiktigt hållbar vattenkvalitet och vattenanvändning tryggas".

Miljö kvalitetsnormer, MKN, för vatten, Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Fastställs för vattenförekomster, vilka kan vara hela eller delar av ett yt- eller grundvatten. För ytvattenförekomster anges ekologisk status och kemisk status vid en viss tidpunkt. För grundvattenförekomster anges kvalitativ status och kvantitativ status vid en viss tidpunkt. Sju ytvattenförekomster och tre grundvattenförekomster, som berörs direkt eller indirekt av vägplaneförslaget, har blivit statusklassificerade mot MKN.

VISS, Vattenmyndigheten: Databas med Vattentäkter och vattenskyddsområden. En vattentäkt är en naturlig sötvattenförekomst som utnyttjas till vattenförsörjning. Ett vattenskyddsområde är ett av länsstyrelse eller kommun inrättat geografiskt område till skydd för en vattenförekomst med betydelse för vattentäkt, antingen för en existerande vattentäkt eller för möjlig framtida vattentäkt. Inom vattenskyddsområdet gäller föreskrifter till skydd för vattnet så att det kan användas för vattentäkt under ett flergenerationsperspektiv. Det kan gälla restriktioner vad gäller schaktningsarbeten, bergvärme, spridning av gödsel och bekämpningsmedel m.m. Det förekommer kommunala vattentäkter med tillhörande vattenskyddsområden inom vägområdet och i nära anslutning till det.

Dikningsföretag: Dikningsföretag är markavvattningsföretag. Ett dikningsföretag är en samfällighet som bildats för att förbättra markavvattningen och vattenavledningen, oftast för att vinna ny odlingsmark.

Biotopskyddat vatten, 7 kap. 11§ MB. Mark- eller vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda. Inom ett biotopskyddsområde får inte naturmiljön skadas. Förbud som avser åtgärd inom generellt biotopskydd (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet.

Tabell 4: Biotopskyddat vatten från Inventering av biotopskyddade områden, Calluna 2015. Visas med numrering i 9.1.3 Översiktsskarta.

ID-nr	Biotoptyp	Klassning	Intrång och åtgärd
5	Dike	Visst biotopvärde.	Intrång i hela, ca 325m. Dike flyttas till väster om vägen. grodpassage anläggs.
4	Dike	Visst biotopvärde.	Intrång i ca 65m av totalt ca 420m. Intrång där dike ligger i trumma. Åtgärd vidtas för att återställa kontakt mellan dike och Almaån.
3	Dike	Visst biotopvärde.	Endast liten påverkan då trumma under väg ska förlängas.
2	Dike	Visst biotopvärde.	Intrång i ca 80 m. av totalt 290m. pga. byggande av g/c-port. Hela ligger inom vägområdet men vägen byggs ej om på sträckan.
1	Dike/bäck	Högt biotopvärde.	Korsar väg 19 men vägen byggs ej om på sträckan, inget intrång.

11.1.2 Underlagsmaterial

Sårbarhets- och riskbedömningar av grundvatten, PM Hydrogeologisk utredning Väg 19 Bjärlöv – Broby, SWECO 2015: Sträckorna 0/000-3/900, 9/900-12/800, 13/700-14/200, 15/600-16/00 har klassat med hög sårbarhet, klass 3 (klass 4 är högst sårbarhet), övriga sträckor har klassats med klass 2, måttlig eller klass 1, låg sårbarhet.

För de sträckor som klassats med hög sårbarhet har en riskbedömning gjorts. Med den prognosticerade trafikmängden och de grundvattenförhållanden som råder har det efter en inledande kvalitativ riskanalys genomförts en kvantitativ riskanalys för att bedöma risknivån och föreslå lämpliga åtgärder.

I den kvantitativa, fördjupade riskbedömningen, har bedömning gjorts av sannolikheten att en godsolycka sker, kostnader att sanera eventuella olyckor samt en total riskkostnad tagits i beaktning. Beräkningar har gjorts utifrån förhållanden på vägen, tillåten hastighet, antal tunga fordon, längd på vägen samt olyckskvot och antal fordon per olycka. Sannolikhet har beräknats för två scenarier; olycka med tungt fordon som leder till utsläpp av diesel ur drivmedelstank, samt olycka med tungt fordon som leder till utsläpp av diesel ur transporttank. Diesel är representativt avseende farligt gods eftersom det transporteras i störst mängder. Sårbarhets- och riskbedömningarna ligger till grund för de inarbetade och föreslagna åtgärderna som presenteras i föreliggande MKB avseende grundvattenskydd längs väg 19. En mer utförlig beskrivning av bedömningarna går att läsa i PM Hydrogeologi.

Översvämningsrisk Helge å, PM Hydraulisk modell Helge å, SWECO 2015: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har identifierat Helge å som ett område med betydande översvämningsrisk (MSB, 2013). Vägplaneförslaget ligger inom Helge ås närområde, där ökade flöden och högre vattennivåer riskerar påverka området i framtiden. Läs mer i PM Hydraulisk modell för Helge å.

Riskbedömning av ytvattenskyddsobjekt, Tekniskt PM Avvattning, Tyréns 2015: beskriver befintliga förutsättningar och tar fram de belastningsfall som kan bli dimensionerande för utformning av avvattningsanläggningar. Befintlig väg 19 korsar Almaån och Olingeån. Både Almaån och Olingeån mynnar i Helge å, öster om väg 19. Vägen löper längs med Helge å på en cirka 3 kilometer lång sträcka. De tre större vattendragen är i sin tur uppdelade i olika vattenförekomster och har fastställda miljökvalitetsnormer, MKN. Vägdragvattnet avleds idag via diken, ledningar och mindre vattendrag som ligger inom Helge ås avrinningsområde. Inga skyddsåtgärder för yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan. Däremot finns balkräcken uppsatta för att minimera risken för avåkning vid en eventuell olycka. I dagsläget finns risk för kontaminering av vattendrag samt grundvattenförekomster vid en eventuell olycka i området.

Inventering av vattendrag, längs Rv 19 mellan Bjärlöv och Broby, Östra Göinge och Kristianstad kommuner, Calluna 2015: Beskrivning och värdering av vattendrag längs sträckan. Värdering i klasserna mycket högt – högt – visst – lågt biotopvärde.

Inventering av fisk och stormusslor i Olingeån och Almaån i anslutning till Rv 19, Calluna 2015: Inventeringen genomfördes genom visuell inventering med vattenkikare och kratta, elfiske samt utläggning av mjärdar över natten. Resultatet ska ligga till grund för eventuella dispensansökningar.

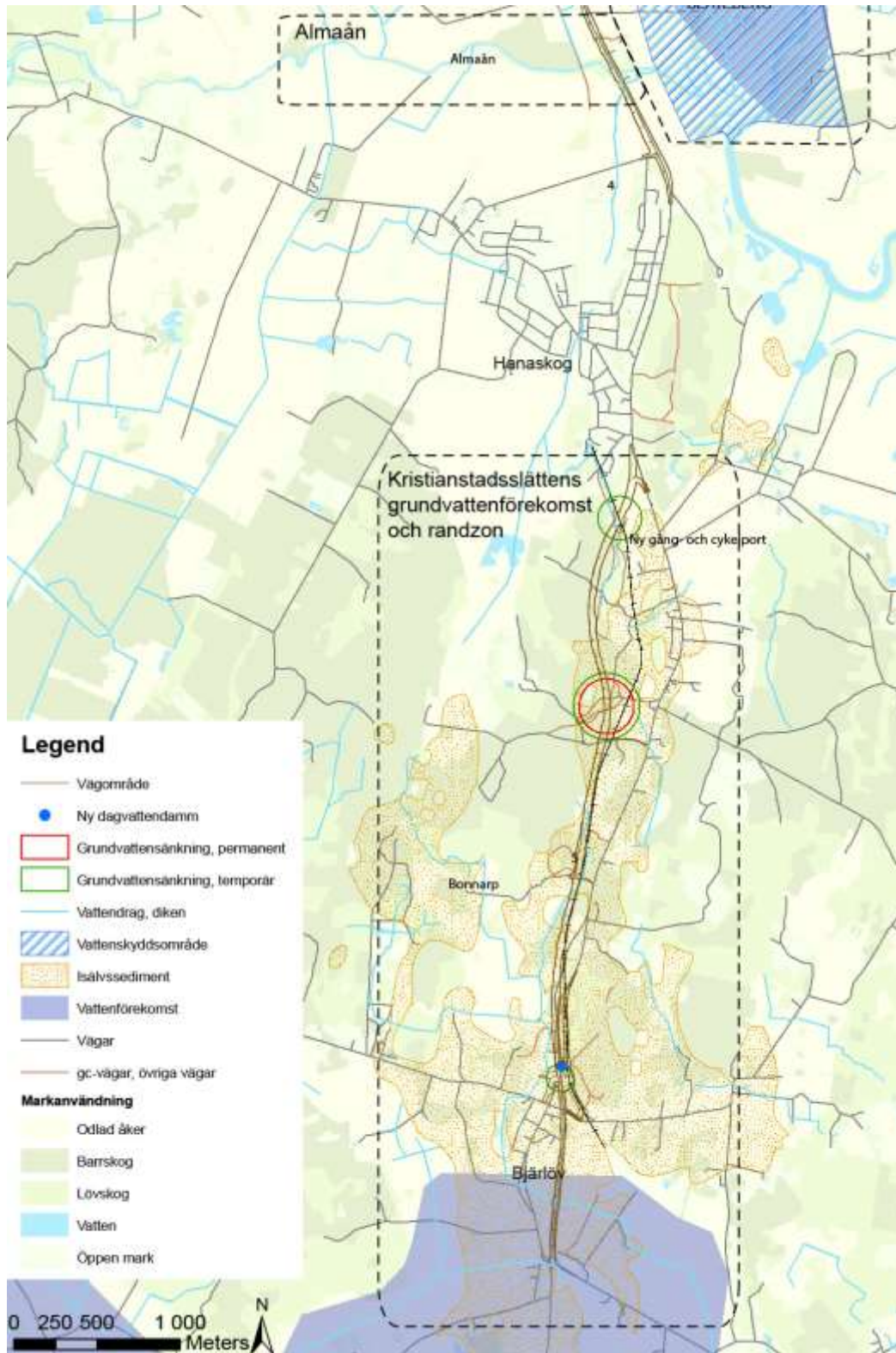
Inventering av biotopsskyddade områden längs Rv 19 mellan Bjärlöv och Broby, Östra Göinge och Kristianstad kommuner, Calluna 2015: biotopsskyddade objekt identifierades längs hela den föreslagna vägsträckan. De värderades utifrån klasserna högt - visst - lågt biotopvärde.

MKN Vatten, VISS: Sju ytvattenförekomster som berörs direkt eller indirekt av vägplaneförslaget, har blivit statusklassificerade mot MKN. För ytvatten fastställs ekologisk respektive kemisk status. Samtliga vattenförekomster är klassade med "ej god kemisk ytvattenstatus" avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar, vilka uppmätts i höga halter i fisk. Det är på förslag att samtliga vattenförekomster även fortsättningsvis ska omfattas av ett generellt undantag i form av ett sänkt kvalitetskrav för kvicksilver.

Tabell 5. Berörda vattenförekomsternas statusklassificering samt fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN).

Vattenförekomst	Ekologisk status	Kemisk status (exkl. kvicksilver)	MKN för ekologisk status	MKN för kemisk status
Helge å: Araslövssjön – Bivarödsån (SE622168-139594)	Måttlig status	God status	God status 2021	God status 2015
Almaån: Helge å-Fjärlövsån (SE622893-138841)	Måttlig status	God status	God status 2021	God status 2015
Helge å: Bivarödsån – Almaån (SE622692-139622)	God status	God status	God status 2015	God status 2015
Helge å: Almaån – Linebäck (SE623020-139424)	Otillfredsställande status	God status	God status 2021	God status 2015
Helge å: Linebäck – Olingeån (SE623326-139322)	Dålig status	God status	God status 2021	God status 2015
Helge å: Olingeån –Kilingaån (SE623665-139314)	Dålig status	God status	God status 2021	God status 2015
Olingeån (SE623261-138959)	Dålig status	God status	God status 2027	God status 2015

11.1.3 Översiktskarta



Figur 38 Identifierad värdefull vattenmiljö, södra delen av sträckan, Bjärlöv – Almaån.



Figur 39 Identifierad värdefull vattenmiljö, norra delen av sträckan, Almaån – Broby.

11.1.4 Värdering av delområden

Värdeskala

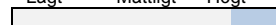
Lågt värde: Områden med otillräcklig status för MKN. Vattenmagasin, vattentäkt och/eller vattenskyddsområde som ej är i bruk. Ytvatten med lågt biotopvärde och/eller inte är utpekad som betydelsefull för spridning av vattenlevande organismer.

Måttligt värde: Områden med mindre god kvantitativ och kvalitativ status/ ekologisk och kemisk status. Vattenmagasin, vattentäkt och/eller vattenskyddsområde som ej används aktivt som vattenresurs men som är reservvattentäkt eller nödvattentäkt. Ytvatten som har visst biotopvärde och/eller har ett visst värde för spridning av vattenlevande organismer.

Högt värde: Områden med god kvantitativ och kvalitativ status. Vattenmagasin, vattentäkt och/eller vattenskyddsområde som används aktivt som vattenresurs. Ytvatten som har högt biotopvärde och/eller är en viktig spridningsväg för vattenlevande organismer.

Kristianstadslättens grundvattenförekomst och randzon

Lågt Måttligt Högt



Kristianstadslättens grundvattenförekomst (SE620811-140088) är Sveriges största grundvattenmagasin och utgör en av Nordeuropas största vattentillgångar, det är bedömt till klass 3-4 i den genomförda sårbarhets- och riskbedömningen.

Grundvattenmagasinet nyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads och Bromölla kommun samt i viss mån Hässleholms kommun. Vattenförekomsten sträcker ut sig över vägplanens sydligaste del. I VISS klassificeras grundvattenförekomsten med god kemisk och kvantitativ status men det bedöms finnas risk att god kemisk status inte uppnås. Det beror framförallt på problem med fynd av bekämpningsmedel samt förhöjda halter nitrat, klorid och sulfat. Den potentiella föroreningsbelastningen på förekomsten uppskattades 2013 vara måttlig men enligt uppgifter i VISS är troligtvis påverkan stor inom vissa områden. Inom förekomsten finns ett stort antal tätorter, där Kristianstad är den största, flera stora vägar, förorenade områden, enskilda avlopp och jordbruk, vilka samtliga utgör en risk för negativ påverkan på grundvattenkvaliteten.

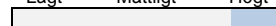
Grundvattenförekomsten ligger på ytliga, genomsläppliga isälvsavlagringar vilket innebär att en olycka riskerar påverka grundvattentäkten lokalt såväl som regionalt. Området är av särskild betydelse för infiltration och nybildning av grundvatten och därför särskilt skyddsvärt ur grundvattensynpunkt även om inget skyddsområde finns. Kristianstadslättens randzoner d.v.s. gränsen mellan urberg och sedimentärt berg, där jordarten består av isälvsavlagringar, anges som särskilt viktiga för nybildning av grundvatten då det skär ner igenom de tätare moränlagren direkt ner till den sedimentära berggrunden. Väg 19 passerar randzonen från cirkulationsplatsen söder om Bjärlöv upp till Bössebacken.

Inom området, öster om Bonnarp ligger ett biotopskyddat dike, med visst biotopvärde. Det är ett långsträckt och skyddat vatten, som till största delen går i skogsmark. Det kan mycket väl fungera som lekvatten och förflyttning för flera arter av groddjur. Fisk av ett par olika arter kan röra sig längs diket, samt andra vattendjur, t.ex. insekter, kräftdjur och mollusker.

Området är viktigt för både uttag av vatten till försörjning och för nybildning av vattenresurser, det bedöms ha högt värde.

Almaån

Lågt Måttligt Högt



Almaån är ett unikt vattendrag som hyser stora naturvärden och är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten med avseende på fisk, djur och fågelarter. I

vattensystemet som helhet finns alla sju inhemska stormusselarter och sex av dem finns i Almaåns huvudfåra. Almaån är utpekad som ett viktigt spridningsstråk för Tjockskalig målarmussla (EN) som är rödlistad i Sverige. Musslan är en så kallad Natura 2000-art och den är skyddad enligt artskyddsförordningen. Tjockskalig målarmussla är beroende av några olika fiskarter, bland annat öring, för att kunna sprida sig och en lång rad fiskarter förmodas vandra längs Almaån till lekvatten uppströms ån. Det enskilt största hotet mot tjockskalig målarmussla är de omfattande rensningarna som görs i ån, generellt är även försämrade vattenkvalitet, försurning och övergödning orsaker till att arten är hotad. Den tjockskaliga målarmusslan anses kräva ett relativt rent vatten. Under den genomförda inventeringen i september 2015 hittades dock inga musslor och inte heller någon öring. Det inventerade området bedöms ändå vara viktigt för framförallt öring som har möjlighet att vandra från Helge å, förbi väg 19 och uppströms Almaån där det förekommer tjockskalig målarmussla samt stationära bestånd av öring. Även en lång rad vatteninsekter och andra småkryp har vattnet som livsmiljö och vandringsled. Där väg 19 idag passerar ån är vattendraget måttligt skuggat och bedöms inte utgöra en nyckelbiotop för varken öring eller andra fiskarter, möjligtvis finns öringbiotoper längre uppströms ån, uppströms ån finns vandringshinder. Utifrån elfiske 2014 bedöms den ekologiska statusen avseende fiskfauna vara god. Beståndet av öring och grönling uppvisar dock en långsiktigt nedåtgående trend. Ån är även en nyckelbiotop och ett viktigt ekologiskt samband för utter (NT), även den rödlistad i Sverige. Det finns en anlagd utterpassage längs det norra brofästet som möjliggör för uttrar att förflytta sig längs ån utan att korsna vägen.

Ett biotopskyddat dike, klassat med visst biotopskydd, rinner in i Almaån söder om ån. Provtagningar från de senaste åren visar att ån är näringsämnespåverkad med mycket höga kvävehalter och höga fosforhalter. Vattenförekomsten Almaån, delen Helge å-Fjärlovån (SE622893-138841), har enligt VISS måttlig ekologisk status och god kemisk status (med undantag för kvicksilverföreningar). Fastställd miljö kvalitetsnorm för ån är God ekologisk status till 2027 och God kemisk status till 2015.

Området bedöms ha högt värde.

Beateberg



Öster om vägplaneförslaget, mellan Hanaskog och Knislinge, ligger vattenskyddsområdet Beateberg tillhörande ett grundvattenmagasin (SE622901-139466) i en relativt ytlig isälvsavlagring. Grundvattenförekomsten har enligt VISS god kemisk och kvantitativ status vilket också fastställts som miljö kvalitetsnorm. För närvarande nyttjas grundvattenförekomsten inte som kommunal dricksvattentäkt utan den har status som reservvattentäkt.

Området bedöms ha lågt till måttligt värde.

Knislinge samhälle



I Knislinge passerar vägkorridoren genom ett skyddsområde för en vattentäkt, Knislinge samhälle, som ligger på den västra sidan av den befintliga vägen i höjd med 10/100-10/650). Knislinge får sitt vatten från Kristianstad och de två grundvattenborrhorna inom skyddsområdet är inte i drift på grund av att vattnets kvalitet inte är tillfredställande. Grundvattentäkten och skyddsområdet ligger på en sträcka som är klassad med

värdeklass 1-2 i sårbarhets- och riskbedömningen. Bedömningen baseras på att uttag endast görs via privata brunnar som förser en mindre population med dricksvatten.

Området bedöms ha lågt till måttligt värde.

Dike i slättlandskap



Strax norr om Knislinge rinner ett biotopskyddat dike med visst biotopvärde. Det håller vatten stora delar av året och utgör då livsmiljö för vattenlevande organismer. Diket går i trumma under vägen.

Diket bedöms ha måttligt värde.

Olingeån



Olingeån börjar vid sjön Tydingen och rinner i öst-västlig riktning för att korsa väg 19 i trumma söder om Nöbbelöv innan den rinner samman med Helge å. Olingeån har mycket högt biotopvärde, vilket baseras på att Olingeån är en viktig livsmiljö för en lång rad organismer knutna till stilla framflytande, mindre åar. Hit kan t.ex. räknas fisk, småkryp i vatten (insekter, kräftdjur, mollusker) men också organismer som sprider sig i och längs med vattnet. Inventeringen av tjockskalig målarmussla var resultatlös i området runt väg 19. Vid elfisket, som genomfördes i en lokal uppströms väg 19 fångades små öringar, vilket tyder på att lek och föryngring sker längs denna sträcka av Olingeån. Öring kan vandra upp i Olingeån från Helge å men det bedöms inte finnas öringbiotoper i direkt anslutning till vägen.

Olingeån (SE623261-138959) har dålig ekologisk status och god kemisk status (med undantag för kvicksilverföreningar). Fastställd miljö kvalitetsnorm för ån är God ekologisk status till 2027 och God kemisk status till 2015. Provtagningar visar att ån är näringsämnespåverkad med mycket höga kvävehalter och höga fosforhalter.

Olingeån bedöms ha högt värde.

Helge å



Helge å har mycket högt biotopvärde, vilket baseras på att ån är en viktig livsmiljö för en lång rad organismer knutna till stilla framflytande, större åar. Vattenlevande organismer som har Helge å som livsmiljö är bland annat de rödlistade fiskarterna lake (NT) och mal (VU) samt faren, färna, grönling, gös, sandkrypare och öring. Andra arter som finns i och längs ån är utter (NT), tjockskalig målarmussla (EN) och flat dammussla (NT).

Vattendraget är näringspåverkat och enligt naturvårdsprogrammet är ett miljöproblem som blivit allt mer framträdande att vattnet färgas allt brunare. Den så kallade brunifieringen tros bero på bidrag av humöst material från skogsmarker. För att miljö kvalitetsmålen ska uppnås bör områdets hydrologi inte ändras eller påverkas, tillförsel av näring och humöst material till vattendraget bör minska samt fysiska ingrepp i vattendraget bör undvikas.

Den del av Helge å som ligger i anslutning till väg 19 utgörs av kraftverksmagasin med delvis meandrande, delvis sjöliknande karaktär, låg vattenföring och stor vattenvolym. Två vattenförekomster är aktuella. Från söder är det Helge å, delen Linebäck – Olingeån (SE623326-139322) som har dålig ekologisk status och god kemisk status (med undantag för kvicksilverföreningar). Därefter ligger vattenförekomsten Helge å, delen Olingeån - Kilingaån (SE623665-139314) som har dålig ekologisk status och god kemisk

status (med undantag för kvicksilverföreningar). Fastställd miljö kvalitetsnorm för Helge å är God ekologisk status till 2027 och God kemisk status till 2015.

Helge å bedöms ha högt värde.

Vattendrag i Mannagården



Vattendraget är biotopskyddat och har högt biotopvärde. Öster om vägen är det naturligt och har eroderat ner ca 50 cm i marken, det rinner genom en värdefull betesmark som dessutom är Natura 2000-område. Variationen i det, både sakta rinnande och strömmande, beskuggat och solbelyst samt förekomsten av olika kornstorlekar i bottensubstratet gör att vattendraget förmodas vara en viktig spridningsväg för en lång rad vattenanknutna organismer. Det finns ett vattenhinder på dikets norra sida, väster om väg 19 vilket kan försvåra vandring av fisk i vattendraget.

Vattendraget bedöms ha högt värde.

Broby



Norr om cirkulationsplatsen vid Broby ligger ett grundvattenmagasin i form av en sprickakvifär i urberget (SE623827-139292). Tre kommunala reservvattentäkter, i form av borrade brunnar, finns inom lika många vattenskyddsområden. Täkterna bedöms ha otillräckliga uttagmöjligheter. Grundvattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status vilket också fastställts som miljö kvalitetsnorm.

11.2 Inarbetade åtgärder

Generellt för hela sträckan

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har vidtagits för att minska olycksrisken, vilket innefattar mötesfri väg, planskild korsning Bjärlöv samt stängda utfarter.
- Balkräcke ska anläggas på hela vägsträckan där inget annat anges, detta är en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i jämförelse med de vanligare vajerräckena.
- Dagvattenrening tillgodoses på sträckan genom avvattning till gräsbesädda utjämningsdiken, om inget annat anges.
- Diken anläggs längs hela sträckan för att förbättra dagvattenhanteringen samt för att öka skyddet vid en eventuell olycka med farligt gods. Tre olika diken förekommer: Svackdiken som har bottennivå ovan vägterrass, vanliga diken som har bottennivå 30 cm under vägterrass och utjämningsdiken som har bottennivå 60 cm under vägterrass.

Kristianstadslättens grundvattenförekomst och randzon

- Högkapacitetsrällen ska anläggas på sträckan 0/000-3/900 där behov finns, vilket är vid brant sidoområde och i skogsområde.
- Haveriskydd i form av utjämningsdiken med fördröjande funktion ska anläggas på sträckan 0/000-3/900.
- En dagvattendamm/utjämningsmagasin ska anläggas vid plankorsningen i Bjärlöv för att samla upp och fördröja dagvatten från vägporten samt minska risken för stående vatten i vägporten.

Almaån

- Högkapacitetsräcke ska anläggas på bron över Almaån.
- Bullerskydd sätts upp på båda sidor om vägen över ån, primärt för att minska bullereffekten men de bidrar även till minskad föroreningsbelastning från stänk och damning.
- Kantsten på bron hindrar vägdagvatten och farligt gods från att rinna ner i ån från bron, vattnet/utsläppet leds till utjämningsdiken på södra sidan om ån.
- Utjämningsdike med fördröjande funktion samt med avstängningsmöjlighet ska anläggas på sträckan 7/300-7/440.
- Erosionsskydd bestående av rundat material ska anordnas i ån. Ej krossmaterial med hänsyn till vattenfaunan.

Olingeån

- Gräsbesådda svackdiken ska anläggas intill ån på sträckan 13/040-13/080 med avledning till fördröjande utjämningsdiken.
- Trumman i Olingeån ska förlängas eller ersättas.

Helge å

- Avstängningsmöjlighet i utjämningsdiken.
- Högkapacitetsräcken väljs där räckan krävs på sträckan 12/300-12/500, där vägen går alldeles intill Helge å. Breddning av väg samt anläggning av utjämningsdiken görs endast väster om vägen.
- Svackdiken eller vanliga diken anläggs på östra sidan av vägen, på sträckan 13/040-13/300, där vägen går nära Helge å. De avleder vattnet till de större utjämningsdikena.
- Profilhöjning av vägen görs på två sträckor, 13/000-13/700 samt 14/040-14/160, för att dräneringsnivån ska ligga över den förväntade nivån för 10-årsflöden.
- Svackdiken anläggs inom Natura 2000-området Matsalycke, sträckan 13/860-14/100, med avledning till utjämningsdiken med avstängningsmöjlighet norr om Matsalycke. Dikeskanterna ska inte gräsbesås utan naturlig återetablering förespråkas.
- Erosionsskydd bestående av rundat material ska anordnas. Ej krossmaterial med hänsyn till vattenfaunan.

Dike i Mannagården

- Anläggning av gång- och cykelpassage innebär temporär och permanent grundvattenavsänkning.
- Byte av koport i Nöbbelöv som tillfälligt kan vara översvämmad, innebär temporär grundvattenavsänkning.
- Inga förändringar av befintliga diken på sträckan 14/720-15/060 med hänsyn till Natura 2000-området Mannagården.

11.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsskala

Stora negativa effekter (- -): uppstår när påverkan innebär en kraftig försämring av yt- eller grundvattenkvaliteten över ett långt tidsperspektiv. Uppstår även när sannolikheten för föroreningar i yt- eller grundvatten ökar kraftigt.

Måttligt negativa effekter (-): uppstår när påverkan innebär en tillfällig försämring av yt- eller grundvattenkvaliteten. Uppstår även när sannolikheten för föroreningar i yt- eller grundvatten ökar.

Små/inga effekter (0): uppstår när påverkan på ytvattenkemin är av mindre eller ingen betydelse. Kan vara både av positiv och av negativ karaktär.

Måttligt positiva effekter (+): uppstår när ingreppet ger en viss positiv effekt på yt- eller grundvattenkvaliteten. Uppstår även när sannolikheten för föroreningar i yt- eller grundvatten minskar.

Stora positiva effekter (+ +): uppstår när ingreppet ger en betydande positiv effekt på yt- eller grundvattenkvaliteten över ett långt tidsperspektiv. Uppstår även när sannolikheten för föroreningar i yt- eller grundvatten är minimal eller upphör helt.

Konsekvensskala

Mycket stor positiv

Stor positiv

Måttligt positiv

Liten positiv

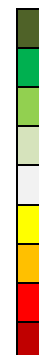
Ingen

Liten negativ

Måttligt negativ

Stor negativ

Mycket stor negativ



11.3.1 Nollalternativet

Kristianstadslättens grundvattenförekomst och randzon

I samband med att trafikmängderna och transporterna med farligt gods ökar på väg 19 kan grundvattenförekomsten påverkas negativt av ökade föroreningar i dagvattnet, som kan infiltreras ner i grundvattnet, samt av ökad risk för kemikalieolyckor.

I nuläget och i nollalternativet kommer inga säkerhetsåtgärder ha vidtagits på sårbara sträckor, vilket innebär att en eventuell trafikolycka inom vattenförekomstens randzon kan påverka grundvattenförekomsten negativt.

Vid ett eventuellt utsläpp är risken för en stor negativ effekt relativt liten, eftersom grundvattenförekomsten ligger väldigt djupt i berggrunden och att föroreningar. Det innebär att risken för att grundvattentäkten, som försörjer ett flertal kommuner med dricksvatten, förorenas och behöver tas ur bruk på obestämd tid.

Detta bedöms ge måttligt negativa effekter och därmed måttligt negativa konsekvenser.

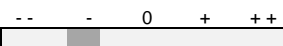
Almaån

Med ökad trafikmängd på vägen ökar sannolikheten för att olyckor ska inträffa längs sträckan och ökar mängden föroreningar som släpps ut längs vägsträckan. I nollalternativet kommer det fortsatt inte finnas någon fördröjning och uppsamling av vägdagvatten vid Almaån och ån kommer att få ta emot mer föroreningar än idag,

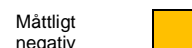
Värde



Effekt



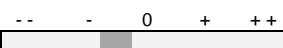
Konsekvens



Värde



Effekt



vilket riskerar att påverka MKN för kemisk och ekologisk status negativt.

Almaån kommer i nollalternativet fortsatt ha mindre gynnsamma saneringsförhållanden, ån har branta sidoområden, det är trångt i området och Kviinge-Byabäcks dikningsföretag löper längs vägen på den sydvästra sidan vilket försvårar framkomligheten för Räddningstjänsten.

Det kommer fortsatt finnas vandringshinder uppströms bron som kan påverka vandringsmöjligheterna för fisk som sprider den rödlistade målarmusslan. Den nedgående trenden för fisk och musslor är trolig att fortsätta, men det beror framförallt på det omfattande jordbruket.

Slänterna är branta och på den sydvästra strandkanten finns en del strandnära erosionsskador, med förväntade högre vattennivåer och flöden bedöms erosionsskadorna förvärras i nollalternativet.

Sammantaget bedöms lite till måttligt negativa effekter uppstå i nollalternativet. Det ger måttligt negativa konsekvenser.

Konsekvens

Måttligt negativ



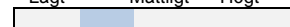
Beateberg

Mellan väg 19 och grundvattenförekomsten vid Beateberg återfinns i huvudsak silt med begränsad infiltrationskapacitet. Risken för spridning av föroreningar från vägen via grundvattnet bedöms därför vara begränsad. Både Almaån och Helge å rinner genom vattenskyddsområdet men under normala förhållanden, det vill säga normala vattenståndsvariationer, bedöms det föreligga utströmning från grundvattnet till åarna. Det innebär att det är mycket osannolikt att föroreningar från ytvattnet ska nå grundvattentäkten. Inflöde till grundvattnet skulle kunna ske vid tidpunkter med låga grundvattennivåer och högt vattenstånd i åarna. Utifrån detta bedöms påverkan på grundvattenkvaliteten från vägdagvatten via ytvattnet vara begränsat i nuläge såväl som nollalternativ.

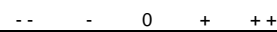
Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.

Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt



Konsekvens

Ingen



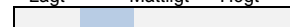
Knislinge samhälle

Med ökad trafikmängd på vägen ökar sannolikheten för att olyckor ska inträffa längs sträckan och ökar mängden föroreningar som släpps ut längs vägsträckan.

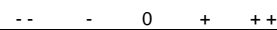
Lite negativa effekter bedöms uppstå i nollalternativet och därmed lite negativa konsekvenser.

Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt



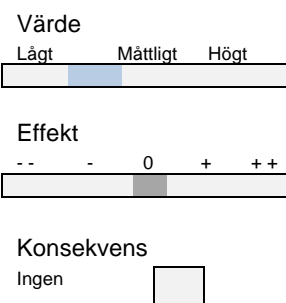
Konsekvens

Lite negativ



Dike i slättlandskap

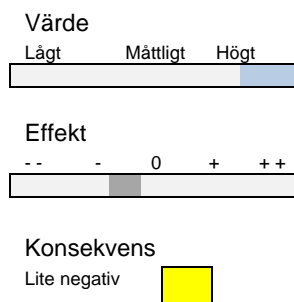
Inga förändringar kommer göras på diket i nollalternativet. Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



Olingeån

I samband med att trafikmängderna och transporterna med farligt gods ökar på väg 19 kan ån påverkas negativt av ökade föroreningar i dagvattnet samt ökad risk för kemikalieolyckor. Vid Olingeån är kontaktsträckan begränsad och landskapet flackt vilket innebär att spridningen bör vara relativt begränsad men idag finns det inga katastrofskydd så även om förhållandena generellt är bra så finns det inget som hindrar ett läckage från att nå ån relativt snabbt.

Nollalternativet bedöms ge lite negativa effekter på ån, vilket genererar lite negativa konsekvenser.



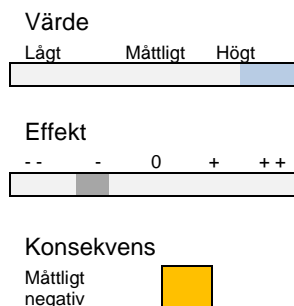
Helge å

I samband med att trafikmängderna och transporterna med farligt gods ökar på väg 19 utsätts ån för ökade föroreningar i dagvattnet samt ökad risk för kemikalieolyckor.

Vid Helge å löper vägen alldeles intill ån på flera delsträckor vilket innebär att risken är stor att ett eventuellt läckage når ån innan saneringsinsatsen har hunnit inledas. Däremot är vattnet lugnflytande och den nedströms liggande kraftverksdammen skulle tillfälligt kunna användas som barriär vilket är positivt eftersom det kan minska spridningen i ån som helhet. Idag finns inga direkta ytvattenskydd uppsatta längs Helge å, det finns dock balkräcken och vajerräcken på delar av sträckan som kan minska konsekvenserna vid en eventuell olycka med farligt gods.

Höga vattennivåer kan inträffa närsomhelst vilket innebär en risk för erosion av vägslänterna och översvämning av vägområdet, vilket ökar risken för underminering och spårbildning vilket indirekt ökar risken för att en olycka med eller utan farligt gods inträffar.

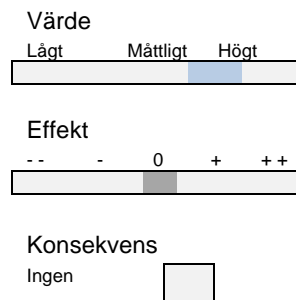
Ytvattenskyddet är bristfälligt längs Helge å idag och i nollalternativet bedöms i förhållande till nuläget ge måttligt negativa effekter och därmed måttlig negativa konsekvenser.



Vattendrag i Mannagården

Inga förändringar kommer göras på diket i nollalternativet. Ökade trafikmängder innebär en ökad belastning av föroreningar. Det finns dock vägdiken på större delen av sträckan samt vajerräcken så det finns ett ytvattenskydd som kan anses vara tillräckligt.

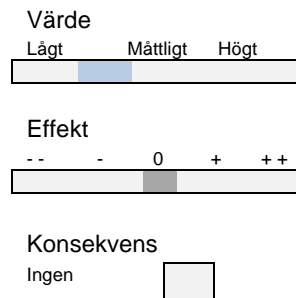
Inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



Broby

Grundvattenförekomsten för Broby vattenskyddsområde ligger strax norr om aktuell vägsträcka inom ett moränområde och bedöms inte vara särskilt känsligt för påverkan från infiltration och förorenings-spridning från vägen, trots den förväntade ökningen av trafikmängden.

Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.



11.3.2 Vägplaneförslaget

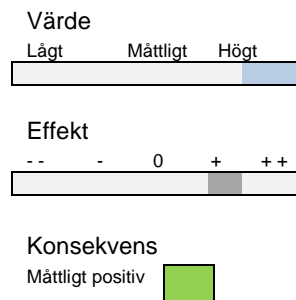
Kristianstadslättens grundvattenförekomst och randzon

Grundvattenförekomsten Kristianstadslätten uppnår i dagsläget god kemisk status men bedöms riskera att inte uppnå god status, dels med avseende på den totala riskbilden och dels på grund av att exempelvis bekämpningsmedel och nitrit påträffats. Genom att anlägga ett djupare matjordsskikt på denna sträcka bedöms en större andel av föroreningarna fastläggas ytligt vilket bör minska belastningen på grundvattnet.

Vattenskyddet förstärks förbi Kristianstadslättens grundvattenförekomst genom trafiksäkerhetshöjande åtgärder, vilket innefattar 2+1-väg, planskild korsning i Bjärlöv, högkapacitetsräcken på utsatta sträckor, balkräcken på övriga sträckor samt genom att fördröjnings- och uppsamlingsytor dimensioneras för i och med utjämningsdiken. Påverkan till följd av olyckor bedöms därmed minska jämfört med nollalternativet.

En ny korsning ska byggas norr om Bjärlöv. En tillfällig grundvattensänkning kan bli aktuell vid högvattenstånd, motsvarande 0,3 meter sänkning inom 30 meter från porten. Ingen permanent grundvattensänkning behövs.

En grundvattensänkning behövs i bygg- och permanentskedet i läget för ny faunapassage. i bygg- och permanentskede bedöms vara likartade och påverkansområde kan komma att bli förhållandevis stort. Det område som kommer att påverkas bedöms i huvudsak utgöras av ett skogsområde, där inga enskilda brunnar bedöms finnas.



I läget där ny gång- och cykelväg ska läggas under väg 19 söder om Hanaskog behöver grundvattnet sänkas i byggskedet under en begränsad tid. Inga enskilda brunnar finns inom det bedömda påverkansområdet.

Vid dimensionerande nederbörd ska vägdagvatten till portarna samlas upp och pumpas till utjämningsdammar. Vid extremnederbörd kommer vatten att bli stående i portarna tills att det finns kapacitet att pumpa bort detta.

Diket öster om Bonnarp, Hanaskogs-Björnlövs dikningsföretag, ska grävas om väster om den nya vägen. Naturvärdena knutna till diket bedöms kunna återställas på lång sikt.

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna i kombination med upprättande av haveriskydd bedöms medföra måttligt positiva effekter på vattenförekomsten och randzonen. Det ger måttligt positiva konsekvenser.

Almaån

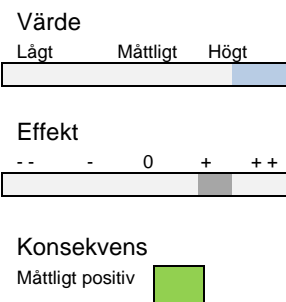
Ny bro ska anläggas över Almaån. Grundläggning av brostöden kommer innebära en mindre grundvattenavsänkning i byggskedet, vid bortledning av inläckande yt- och grundvatten under en begränsad tid. Det kommer inte påverka vattenvärdena.

De inarbetade åtgärderna i Almaån, bullerskydd och kantsten som fungerar som dagvattenskydd samt utjämningsdiken och avstängningsmöjlighet i dike intill ån gör att dagvattenhanteringen förbättras vid ån i jämförelse med nollalternativet, där dagvattnet inte omhändertas alls. Åtgärder vid Almaån bedöms leda till att föroreningsbelastningen minskar jämfört med dagens situation. Därmed säkerställs att miljö kvalitetsnormens uppfyllelse inte hotas av vägplaneförslaget.

Det finns ökad risk för erosion och översvämning genom att avrinningen ökar i samband med breddning av vägen. Erosionsskydd ska upprättas.

Skyddsåtgärderna som föreslås i byggskedet bedöms förhindra att negativa effekter uppstår för Almaåns rika och värdefulla fauna.

Åtgärder vid Almaån bedöms leda till att föroreningsbelastningen minskar jämfört med dagens situation. Vägplaneförslaget bedöms ge måttligt positiva effekter och därmed måttligt positiva konsekvenser.

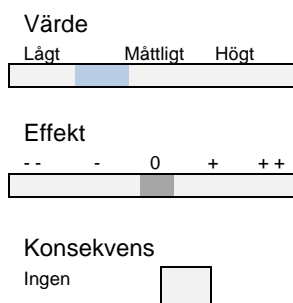


Beateberg

Mellan väg 19 och grundvattenförekomsten vid Beateberg återfinns i huvudsak silt med begränsad infiltrationskapacitet. Risken för spridning av föroreningar från vägen via grundvattnet bedöms därför vara begränsad i vägplaneförslaget, likt i nollalternativet.

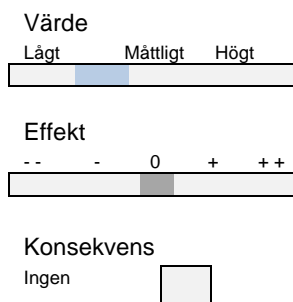
Både Almaån och Helge å rinner genom vattenskyddsområdet men under normala vattenståndsvariationer bedöms det föreligga utströmning från grundvattnet till åarna. Det innebär att det är mycket osannolikt att eventuella föroreningar i ytvattnet når grundvattentäkten.

Påverkan på grundvattenkvaliteten från vägdagvatten via ytvattnet bedöms vara begränsat i vägplaneförslaget och inga effekter bedöms uppstå och därmed inga konsekvenser.



Knislinge samhälle

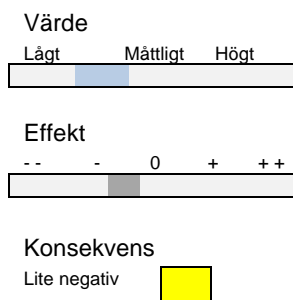
Vägen ska inte byggas om genom samhället och de avvattningstekniska lösningarna är desamma som i nollalternativet. Inga effekter bedöms för grundvattenförekomsten. Därmed blir det inga konsekvenser.



Dike i slättlandskap

Mindre intrång kommer göras på grund av breddning av vägen, i diket och trumman som leder diket under väg 19. Förlängning eller omläggning av trumma krävs för att bibehålla hydraulisk funktion. Lite biotopförlust kommer ske.

Lite negativa effekter bedöms för diket, vilket ger lite negativa konsekvenser.

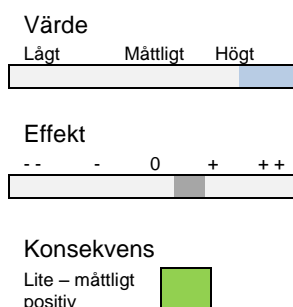


Olingeån

Vid Olingeån rinner dagvatten över vägslänt innan det når ån. Här föreslås vattenskyddet förbättras genom att anlägga svackdiken längs kontaktsträckan för vidare avledning till utjämningsdiken.

Utjämningsdikena som anläggs med lutning mot ån föreslås få en avstängningsmöjlighet. Genom denna enkla åtgärd säkerställs att ett eventuellt läckage eller spill inte går snabbaste vägen ner till ån utan fördröjs ovan mark. Under driftskedet bedöms vägens föroreningsbelastning på vattendraget inte skilja sig nämnvärt från dagens. Därmed säkerställs att miljö kvalitetsnormernas uppfyllelse inte hotas av projektet.

Skyddsåtgärder ska vidtas i byggskedet för att inte Olingeåns rika fauna ska påverkas negativt.



Dagvattenhanteringen bedöms bli bättre i vägplaneförslaget och lite positiva effekter bedöms uppstå och därmed måttligt positiva konsekvenser.

Helge å

Längs Helge å har vattenskyddet anpassats, genom val av storlek på dike och placering av utjämningsdiken med avstängningsmöjligheter, för att bli så bra och effektivt som möjligt med hänsyn till vatten- och naturvärden. Breddning av vägen, trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av avstängning av enskilda utfarter och mötesfri väg i samband med upprättande av mitträcke har också anpassats. Dessa åtgärder syftar till att minska risken för en olycka och minskar därmed även risken för läckage av miljöfarliga kemikalier till Helge å.

Där vägen går nära Helge å föreslås vattenskyddet förbättras på huvuddelen av sträckan, genom svackdiken som avleder vatten till de större utjämningsdikena. För att förbättra vattenskyddet för Helge å föreslås att trumman under infartsvägen till rastplats Anilla förses med avstängningsmöjlighet. På så sätt kan ett eventuellt läckage samlas upp och saneras innan det når ån. Därmed säkerställs att miljö kvalitetsnormens uppfyllelse inte hotas av projektet.

Vägprofilen har justerats för att minska översvämningsrisken vid 10-årsflöden. Det minskar risken för underminering och spårbildning vilket indirekt minskar risken för en olycka med eller utan farligt gods inträffar. Anläggningens tekniska livslängd säkras och dess sårbarhet för höga vattenstånd i Helge å minskar.

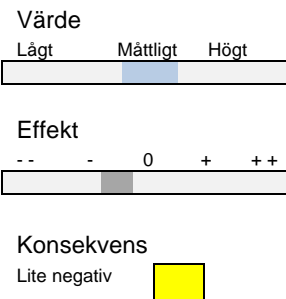
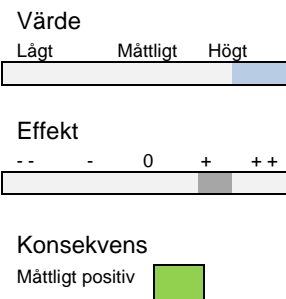
Breddning av vägen innebär mer vägdagvatten som behöver tas om hand, vilket leder till ökad risk för erosion och översvämning. Genom anläggning av fördröjningsdiken dimensionerade för att ta hand om större regn än i dagsläget minskar risken för erosion och översvämning i ytvattenrecipienter.

Vägplaneförslaget bedöms sammanfattningsvis ge måttligt positiva effekter och därmed måttligt positiva konsekvenser.

Vattendrag i Mannagården

Ny gång- och cykelpassage ska anläggas under väg 19 strax söder om vattendraget i Mannagården och en permanent grundvattensänkning behövs. Inga kända enskilda brunnar omfattas av de bedömda påverkansområdena, varken i bygg- eller i permanenteskedet. Det finns fastigheter i sydost som tangerar bedömt påverkansområde i byggskedet.

Diket inne i Mannagården bedöms inte påverkas då det ligger utanför påverkansområdet. I diket som går i norrsydlig riktning, öster om väg 19, kommer vägområdet göra ett litet intrång i den södra delen. De torrare förhållandena kan göra att vattenmängden minskar något,



framförallt under långa perioder med torka när inget nytt vatten tillförs.

Byte av koport kräver tillfällig grundvattenavsänkning, den bedöms dock inte ge någon, eller endast liten, omgivningspåverkan.

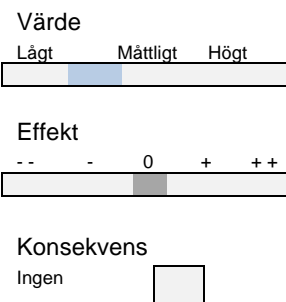
Vattenståndet i koporten beror på vattenståndet i Helge å.

Lite negativa effekter bedöms uppstå och därmed lite negativa konsekvenser.

Broby

Grundvattenförekomsten för Broby vattenskyddsområde ligger strax norr om aktuell vägsträcka inom ett moränområde och bedöms inte vara särskilt känsligt för påverkan från infiltration och förorenings spridning från vägen.

Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.



11.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Kristianstadslättens grundvattenförekomst och randzon	Orange	Green
Almaån	Orange	Green
Beateberg	White	White
Knislinge samhälle	Yellow	White
Dike i slättlandskap	White	Yellow
Olingeån	Yellow	Green
Helge å	Orange	Green
Vattendrag i Mannagården	White	Yellow
Broby	White	White
Medelkonsekvens	Yellow	Light Green
Högsta konsekvens	Orange	Green

Nollalternativet bedöms i en sammanvägning generera lite negativa konsekvenser men den högsta konsekvensen är måttligt negativ. Vägplaneförslaget bedöms generera lite positiva konsekvenser i en sammanvägning, men har en större variation längs sträckan från lite negativa till måttligt positiva, där den högsta genererade konsekvensen är måttligt positiv.

11.4 Föreslagna åtgärder

- Almaån: Tillstånd för vattenverksamhet ska göras för uppförande av ny bro, för tillfälliga skyddsåtgärder i ån under byggskedet, till exempel anläggning av siltgardiner för att undvika sedimentsflykt och grumling samt för permanent erosionsskydd. Tillstånd söks enligt 11 kap 9§ MB. Rivning av befintlig bro,

uppbyggnad av ny bro, byggprocess och skyddsåtgärder samt förslag till kontrollprogram kommer att hanteras mer i detalj i tillståndet.

- Almaån: Hantering av bortlett vatten är viktigt avseende kvalitet då inga föroreningar får ledas till Almaån. Från byggroparna bör bortlett vatten passera eventuell reningsanläggning och silas över gräsbeklätt mark innan det släpps i ån.
- Olingeån: Anmälan av vattenverksamhet ska sökas i samband med omläggning av Olingeåns trumma under väg 19, enligt 11 kap 9§ MB.
- Helge å: Tillstånd för vattenverksamhet ska göras för tillfälliga skyddsåtgärder i ån under byggskedet, till exempel anläggning av siltgardiner för att undvika sedimentsflykt och grumling. Tillstånd söks enligt 11 kap 9§ MB.
- Intrång i generellt biotopskydd hanteras inom Vägplanen. Förbud som avser åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet.
- Dispens från Artskyddsförordningen söks för Tjockskalig målarmussla i samband med/inom tillståndsprövningen för vattenverksamhet.
- Dikningsföretag: omprövning av Bjärlöv-Hanaskogs dikningsföretag ska göras.
- Beredskapsplan: För att uppnå en så hög skyddsnivå som möjligt bör en beredskapsplan för sträckan tas fram med särskild fokus på konfliktsträckor för ytvatten samt sträckor med hög sårbarhet för grundvatten. I denna bör både driftinstruktioner samt instruktioner för åtgärder i ett akutläge ingå.
- Beredskapsplan Helge å: Eftersom avståndet till ån är väldigt litet bör detta område särskilt belysas i en beredskapsplan i händelse av en olycka. Framförallt bör det utredas hur och om sanering kan utföras i ån.
- Vid hantering av grundvatten i anslutning till f.d. banvallar är det viktigt att grundvattnet provtas och karakteriseras för att klarlägga eventuell förekomst av föroreningar.
- Grundvattensänkningar: Samråd kommer ske kontinuerligt med länsstyrelsen avseende hantering av grundvattensänkningar vid byggandet av planskild korsning i Bjärlöv, faunapassage, gångpassage söder om Hanaskog samt gång- och cykelport söder om Broby. Utifrån genomförda fältundersökningar och teoretiska beräkningar görs bedömningen i nuläget att miljödömd, enligt 11 kap. MB, för nämnda grundvattensänkningar inte behövs.

12. JORD- & SKOGSBRUKSMARK

Jord- och skogsbruksmark är resurser från naturen. Det är människans nyttjande av mark genom bearbetning av åkrar, betesmark och skog i syfte att producera livsmedel, djurfoder samt råvaror för energi- eller industriändamål. Jord- och skogsbruksmark bidrar också med värdefulla ekosystemtjänster som inte bara markägaren/arrendatorn gynnas av, utan hela samhället kan dra fördel av.

För jord- och skogsbruket är åkrarnas läge i förhållande till varandra i ett lantbruk viktigt för att driva ett effektivt jordbruk. Nya barriärer förändrar bruknings sätt och tillgänglighet.

Ett vägprojekt kan påverka jord- och skogsbruksmarken framförallt genom att fragmentera den i mindre enheter som blir mindre lönsamma och effektiva att bruka. Genom att ta jord- och skogsbruksmark i anspråk kan vägprojekt också försämra förutsättningarna för biologisk mångfald och ett hållbart nyttjande av naturresurser.

12.1 Förutsättningar

12.1.1 Lagstiftning och riktlinjer

Miljöbalken, 3 kap. 4 § MB. Jord- och skogsbruksmark är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på annat sätt.

Klassificering av jord- och skogsbruksmark, Jordbruksverket 1971: Avseende åkermarkens ekonomiska avkastningsvärde, baserat på skördestatistik. Klass 1-10, där 10 utgör den högsta klassen. En mycket liten yta av Sveriges jordar har en klassning över 4. Jordar i klass 8-10 finns enbart i Skånes län.

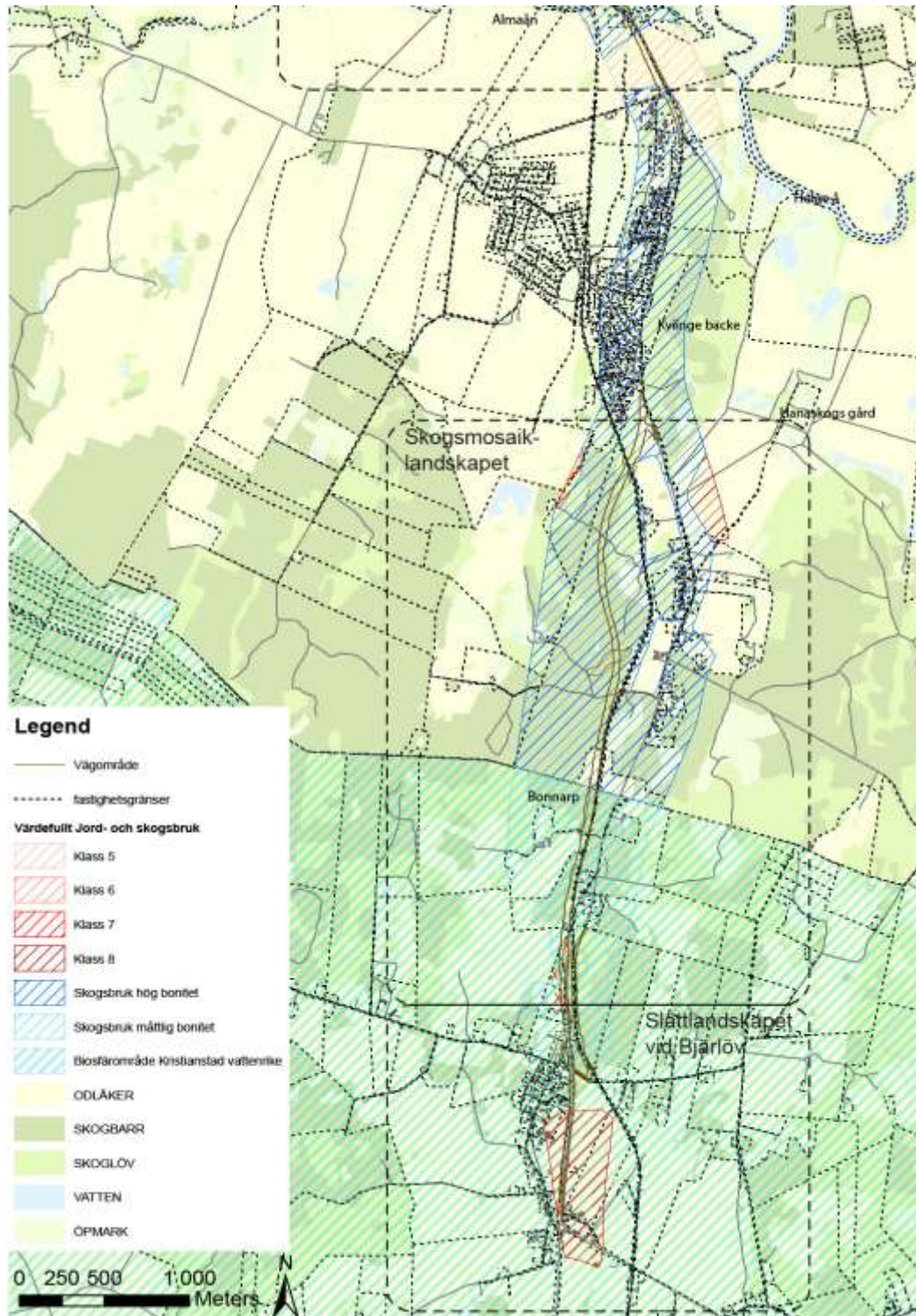
12.1.2 Underlagsmaterial

Biosfärområde Kristianstad vattenrike: Inom biosfärområdet har tio temaområden identifierats som skall synliggöra olika landskapstyper med höga naturvärden. Ett av temaområdena är sandiga jordbruksmarker.

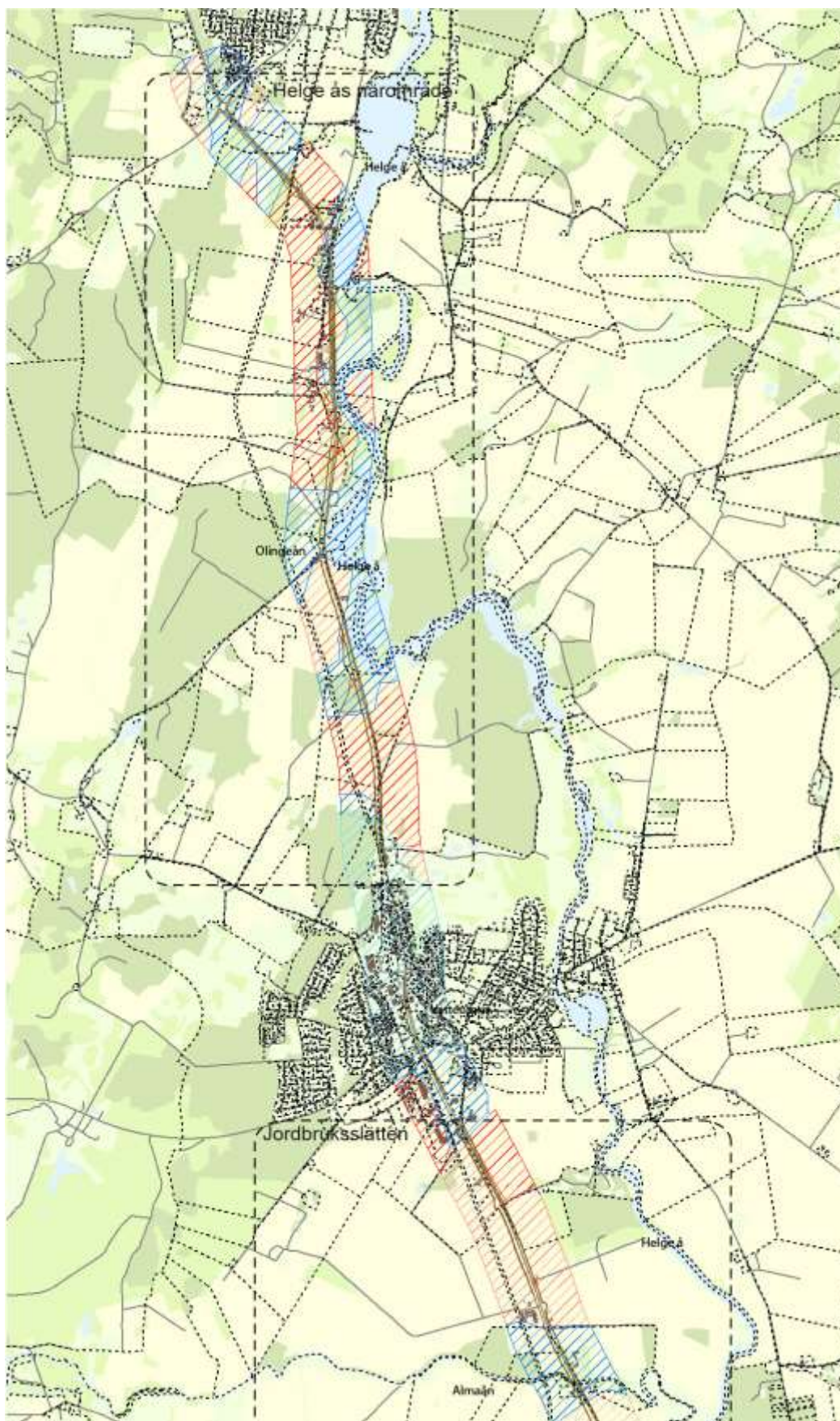
Ekosystemtjänster: Jord- och skogsbruksmark hjälper också till att upprätthålla en biologisk mångfald och ger förutsättningar för flera viktiga ekosystemtjänster. Öppna marker hjälper till att fördröja yt- och dagvatten. Skogsmarker är viktiga för den biologiska mångfalden och som koldioxidfällor, det vill säga de binder in mer koldioxid än vad de avger. Framförallt är det äldre skog som bidrar till den biologiska mångfalden, genom sin långa kontinuitet. Generellt fungerar skogar som koldioxidkällor när de uppnått en ålder på 20 år och trädskronorna slutit sig.

Samråd med markägare: under samråd har framkommit att det finns expansionsplaner för nuvarande bergtäkt samt att man avser att förlänga tillståndet för befintlig grustäkt.

12.1.3 Översiktskarta



Figur 40: Den södra delen av vägplaneförslaget, men jord- och skogsbruksvärden.



Figur 41: Den norra delen av vägplaneförslaget, med jord- och skogsburksvärden.

12.1.4 Värdering av delområden

Värdeskala

Lågt värde: Områden med mindre goda förutsättningar för brukande vad gäller exempelvis tillgänglighet, tillväxt/produktion, kvalitet och kapacitet.

Måttligt värde: Områden med måttligt goda förutsättningar för brukande vad gäller exempelvis tillgänglighet, tillväxt/produktion, kvalitet och kapacitet.

Högt värde: Områden med mycket goda förutsättningar för brukande vad gäller exempelvis tillgänglighet, tillväxt/produktion, kvalitet och kapacitet.

Slättlandskapet vid Bjärlöv



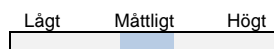
Vägsträckan upp till och i höjd med Bjärlöv omges av jordbruksmark som består av lättare jordar. Jordbruksmarken har klass 7, vilket är högt i ett nationellt perspektiv men i Skåne är det ganska normal bördighet. Enheterna är stora vilket ger goda förutsättningar för ett effektivt och rationellt jordbruk. Tillgängligheten till jordbruksmark är god.

Delområdet ingår i biosfärområde Kristianstad vattenrike i vilket ett av värdena är sandiga jordbruksmarker. Lättare jordar är utpekade längre söder ut inom biosfärområdet, men jordbruksmarkerna runt Bjärlöv består också de av lätta jordar. Sammantaget bedöms delområdet ha högt värde.



Figur 42: Slättlandskapet vid Bjärlöv, norr ut syns skogsridån till skogsmosaiklandskapet.

Skogsmosaiklandskap



Norr om Bjärlöv övergår jordbruksmarken till skogsmark och fortsätter så där vägen går i ny sträckning. Skogsmarken används övervägande som produktionsskog bestående av gran, tall och björk. Skogsmarken har måttlig bonitet i den södra delen av området och hög bonitet i den norra delen, det vill säga måttlig respektive hög tillväxt/produktion. Enheterna är ganska små. Skogsenheter ska helst vara större för att vara optimerade vad avser effektivitet och lönsamhet. Området hyser också skog utan produktionssyften, framförallt bokskog och enstaka ekar. Längst i norr finns en 100-årig bokskog. Det finns

insprängd öppen mark inom området som används både som betesmark åt hästar och som gräsmarker där vall tas om hand till föda till djuren. Det finns även en liten del jordbruksmark inom området. En grustäkt finns inom området och det finns planer för att expandera en bergtäkt, även detta är betydelsefulla naturresurser och ett exempel på hur naturresurser utgör ekosystemtjänster.

Sammantaget bedöms området ha måttligt värde.

Jordbruksslätten



Mellan Hanaskog och Knislinge breder ett öppet slättlandskap ut sig som domineras av storskalig jordbruksmark. Enheterna är stora och tillgängligheten till dem är god, delvis tack vare närheten till väg 19. Jordbruksmarkernas kvalitet varierar mellan klass 5, 6 och 7 och bedöms ha stora möjligheter att ge hög tillväxt/produktion. Två stora gods ligger inom området, Västerslöv och Hanaskog. Jordbruksmarken avbryts bara av stråk eller mindre områden med träd och buskvegetation. Det största avbrottet står Almaåns strandzon för, där vegetationen har klassats ha hög bonitet. Dock är det ingen produktionsskog, men området bedöms vara viktigt för den biologiska mångfalden och som spridningskorridor, samt viktig för att fördröja yt- och dagvatten.

Området bedöms ha högt värde.

Helge ås närområde



Norr om Knislinge upp till Broby är landskapet mer kuperat. Jordbruksmarken fortsätter dominera men den är något mer småskalig och bryts upp av betesmarker och fler områden med uppvuxen vegetation. Jordbruksmarken har övervägande klass 7, med en mindre del klass 6. Den bedöms ha stora möjligheter att ge hög tillväxt/produktion. Jordbruksenheterna är i området något mindre än i området mellan Hanaskog och Knislinge, men fortfarande förhållandevis stora och tillgängligheten till dem är goda. I området ligger det ett par mjölk- eller köttgårdar, därav inriktningen mot mer betesmarker och slättermarker. Skogsbruksmarken har hög bonitet i området men används inte i produktionssyfte. De bedöms dock vara viktiga för den biologiska mångfalden och som spridningskorridorer. Längs Helge å finns det strandängar med en aktiv hävd genom bete och slätter.

Området bedöms ha högt värde.

12.2 Inarbetade åtgärder

- Vägen går i huvudsak i befintlig sträckning för att undvika onödiga intrång i jord- och skogsbruksmark med hög produktionskapacitet.
- Där vägen går i ny sträckning har vägen placerats i anslutning till banvallen och fastighetsgränser för att minska fragmenteringen av mark samt användning av befintligt infrastrukturstråk. Lösningar där vägen går på gränsen mellan olika markanvändningar har sökts för att undvika att skapa restytor som är svåra att bruka på ett rationellt sätt.

12.3 Effekter och konsekvenser

Bedömningsgrunder

Stora positiva effekter (++) Åtgärd som innebär att produktiv jordbruksmark eller mark som används för övrig odling kan tillskapas, eller att brukningsförhållandena förbättras exempelvis genom att tidigare improduktiv mark till följd av minskad fragmentering eller förbättrad tillgänglighet kan omföras till produktiv mark.

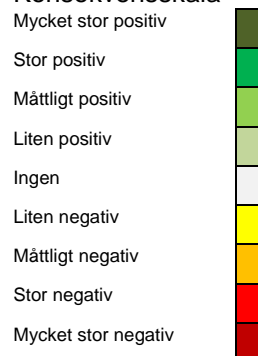
Måttligt positiva effekter (+) Åtgärd som innebär att möjligheterna att bruka marken till viss del förbättras genom exempelvis förbättrad tillgänglighet.

Liten/ingen effekt (0) Åtgärd som innebär viss försämrad eller förbättrad möjligheter att bruka marken.

Måttligt negativa effekter (-) Åtgärd som innebär att produktiv jordbruksmark eller mark som används för övrig odling tas i anspråk, eller brukandet av marken försvåras till följd av fragmentering och/eller försämrad tillgänglighet.

Stora negativa effekter (- -) Åtgärd som innebär att en betydande areal produktiv jordbruksmark eller mark som används för övrig odling tas i anspråk, eller brukandet av marken försvåras avsevärt till följd av fragmentering och/eller försämrad tillgänglighet.

Konsekvensskala

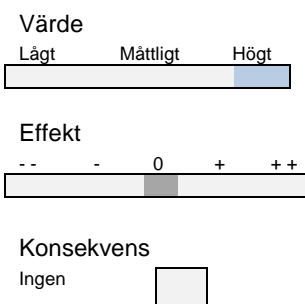


12.3.1 Nollalternativet

Slättlandskapet vid Bjärlöv

Den beräknade trafikökningen ökar barriäreffekten något längs med sträckan. Det kan i praktiken innebära att det tar längre tid för jord- och skogsbruksmaskiner att ta sig mellan markfastigheter, men skillnaden bedöms inte ge några betydande effekter.

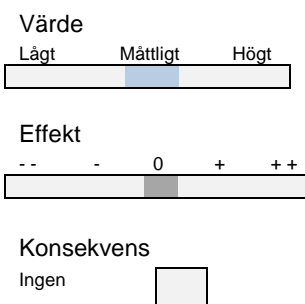
Inga förändringar av markägor sker. Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.



Skogsmosaiklandskapet

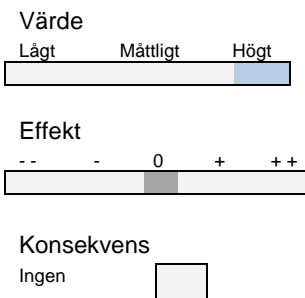
Ingen mark tas i anspråk. Den ökade trafiken medför krav på ökad försiktighet vid t.ex. uttransport av avverkad skog.

Tillgängligheten och kvaliteten på jord- och skogsbruksmarken bedöms inte förändras och inga konsekvenser bedöms uppstå.



Jordbruksslätten

Den beräknade trafikökningen ökar barriäreffekten något längs med sträckan. Det kan i praktiken innebära att det tar längre tid för jord- och skogsbruksmaskiner att ta sig mellan markfastigheter, men skillnaden bedöms inte ge några betydande effekter.



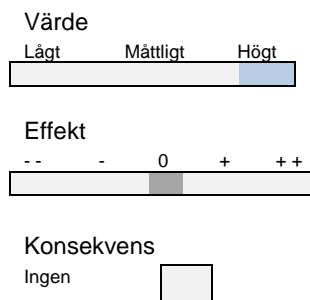
Inga förändringar av markägor sker. Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.

Helge ås närområde

Den beräknade trafikökningen ökar barriäreffekten något längs med sträckan. Det kan i praktiken innebära att det tar längre tid för jord- och skogsbruksmaskiner att ta sig mellan markfastigheter, men skillnaden bedöms inte ge några betydande effekter.

Inga förändringar av markägor sker.

Inga effekter bedöms uppstå och inga konsekvenser.

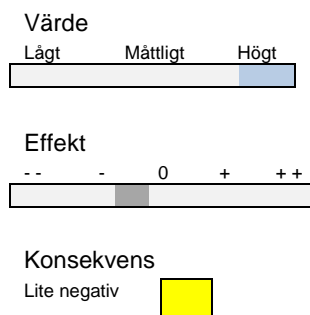


12.3.2 Vägplaneförslaget

Slättlandskapet vid Bjärlöv

Vägen går i befintlig sträckning och befintlig vägbredd behålls. Diken ska anläggas längs sträckan, vilka kommer ta jordbruksmark i anspråk. Ombyggnaden av vägen kommer temporärt påverka jordbruksmarken närmast vägen på båda sidor. Den nya korsningen norr om Bjärlöv kommer också ta en mindre andel skogs- och jordbruksmark i anspråk. Ianspråktagandet längs befintlig väg bedöms inte ge någon betydande påverkan på åkerarealen som helhet. Markägaren/arendatorn uppskattas kunna bruka jorden med likvärdig effektivitet och avkastning.

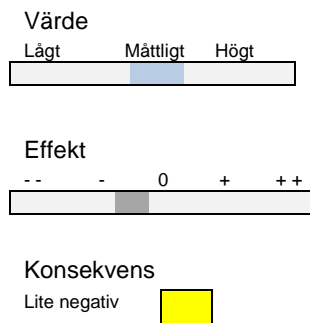
Sammantaget bedöms området få lite negativa effekter av vägplaneförslaget. I en sammanvägning med det måttliga värdet bedöms inga eller lite negativa konsekvenser uppstå.



Skogsmosaiklandskapet

Vägen i ny sträckning tar produktiv skogsbruksmark i anspråk och även en liten del jordbruks- och betesmark. Vägförslaget går i gränzonen mellan olika markanvändningar, vilket minskar fragmenteringen. Få restytor bildas som riskerar att sluta brukas för att de inte längre är ekonomiskt lönsamma. När vägen går förbi en hästgård i mitten av sträckan går hästhagar och en del åkerareal förlorad, för en småskalig hästgård kan detta intrång försvåra den fortsatta driften, med följden att betesmarkerna växer igen.

Räcken längs vägen kommer göra att mindre transportvägar till och från jord- och skogsbruksenheter stängs. Det kan innebära längre transportvägar för



ägare/arendatorer om de har mark på båda sidor om vägen. De nya transportvägarna som behöver anläggas för att man fortsatt ska kunna driva och sköta markerna tar delvis produktiv mark i anspråk.

Vägplaneförslaget påverkar inte den fortsatta driften av grus- och bergtäckerna.

Sammantaget bedöms de befintliga naturresurserna kunna fortsätta utvinnas/nyttjas på ett likvärdigt sätt, arealerna minskar dock och en liten fragmentering sker. Effekten bedöms som lite till måttligt negativ. I en sammanvägning med områdets värde bedöms lite negativa konsekvenser uppstå.

Jordbruksslätten

Intrång kommer göras på båda sidor av befintlig väg men ingen fragmentering kommer ske utan intrången kommer göras i kanterna av markfastigheterna.

Eftersom enheterna är stora bedöms markägarna/arendatorerna kunna bruka jorden på ett likvärdigt sätt.

Transportvägar till och från jord- och skogsbruksenheter stängs inom området, vilket kan innebära längre transportvägar för ägare/arendatorer om de har mark på båda sidor om vägen. Nya transportvägar anläggs delvis på högklassig jordbruksmark.

Sammantaget bedöms de befintliga naturresurserna kunna fortsätta utvinnas/nyttjas och endast lite produktiv mark tas i anspråk.

Effekten bedöms som liten. I en sammanvägning med områdets värde bedöms konsekvenserna i området bli lite till måttligt negativ.

Helge ås närområde

Intrång kommer göras men påverkar endast kanterna av den produktiva marken och ingen fragmentering sker.

Eftersom enheterna är stora bedöms markägarna/arendatorerna kunna bruka jorden på ett likvärdigt sätt.

Tillgängligheten försämras till de jordbruksmarker som inte får nya anslutningar till väg 19. Det innebär att ägare/arendatorer som har mark på båda sidor av vägen får längre restider mellan sina marker. Nya transportvägar kommer i vägplaneförslaget behöva anläggas delvis på högklassig jordbruksmark.


Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Liten-måttligt negativ




Värde

Lågt Måttligt Högt



Effekt

-- - 0 + ++



Konsekvens

Liten-måttligt negativ



Effekterna av vägplaneförslaget bedöms vara lite negativa. I en sammanvägning med värdet i området bedöms konsekvenserna bli lite till måttligt negativa.

12.3.3 Sammanvägd bedömning

Delområde	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Slättlandskapet vid Bjärlöv		
Skogsmosaiklandskapet		
Jordbruksslätten		
Helge ås närområde		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

Nollalternativet bedöms inte ge några negativa konsekvenser för jord- och skogsbruket i området. Vägplaneförslaget bedöms i en sammanvägning ge lite negativa konsekvenser i förhållande till nollalternativet.

12.4 Föreslagna åtgärder

- Intrång i jord- och skogsbruksmark ska ersättas enligt gällande principer för markvärdering.
- Behovet av transportvägar har setts över och möjliga lösningar för det enskilda nätverket redovisas i vägplanen. Lantmäteriförrättningar krävs för genomförandet och exakta lägen kan ändras i samband med dessa.

13. MILJÖPÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN

Vägbyggandet påverkar under byggtiden bland annat mark, vegetation och boende då vägområdet tas i anspråk liksom flera temporära ytor för upplag, byggvägar och uppställningsytor för maskiner. Vidare kan bilvägar komma att behöva stängas under kortare perioder, vilket kan leda till tillfälliga effekter på andra vägar i närområdet. Störningarna kan leda både till tillfällig, övergående påverkan på miljön och till långvariga eller permanenta skador. I MKB-arbetet är det viktigt att identifiera miljöpåverkan för att kunna förebygga eventuella skador.

13.1 Förutsättningar

13.1.1 Lagstiftning och riktlinjer

Trafikverkets krav på kvalitets- och miljöstyrning (publikation 2009:119 och 2006:105): Ska följas vid vägbyggen. I 2006:105 regleras utbildningskrav för personal, hantering av kemiska produkter samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

Miljökrav på entreprenörer: Vid upphandlingen av entreprenadarbeten tillämpas miljökrav enligt Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93). Entreprenörens miljöplan bör minst omfatta följande:

- Riskberedskap vid oförutsedda utsläpp till luft, mark eller vatten t.ex. med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar.
- Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:15 om buller från byggplatser ska följas. Information till allmänheten och berörda innan buller eller vibrationsstörande arbeten påbörjas.
- Skador och skaderisker på mark, vatten (inkl. grumling) och växter skall förebyggas.
- Upptagna jordmassor skall i första hand användas inom vägområdet.
- Massor och skall hanteras på ett sådant sätt att spridning av eventuell förorening förebyggs.
- Lagring, uppläggning och hantering skall ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp och ej orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i uppdraget, såväl insatsvaror som avfall.
- Tvättning, rengöring, tankning, reparationer och service av fordon och arbetsmaskiner som sker inom ramen för uppdraget skall utföras på iordningställd eller avsedd plats.
- Uppställning av fordon och arbetsmaskiner på hjul skall vara anordnad så att eventuellt läckage kan samlas upp och förhindras nå omgivande mark, vattendrag, sjö och grundvatten innan åtgärder med anledning av läckaget hinner vidtas.
- Vid påträffande av fornlämning ska arbeten avbrytas och beställaren kontaktas, som kontaktar länsstyrelsen för beslut om lämplig åtgärd.

13.1.2 Översikt av utbyggnadsprocessen

Den totala byggtiden bedöms till cirka två år. Normala markarbeten antas ske dagtid mellan 07.00 och 18.00. I vissa perioder kan det bli aktuellt med arbete nästan dygnet runt. Detta kan gälla till exempel vissa arbeten med broar och andra åtgärder som bedöms ha stor påverkan på befintlig trafik. Eventuella begränsningar av arbetstiden för genomförandet styrs av riktvärden för till exempel buller som ska tillämpas under genomförandet och skyddsåtgärder som måste genomföras. Det är av stor vikt att finna de bästa metoderna från både miljösynpunkt som från teknisk och ekonomisk synpunkt för att minska produktionstiden och därmed störningarna på omgivningen.

Temporära störningar kommer att vara ofrånkomliga, men minimeras genom krav på entreprenörens miljöarbete i upphandlingen. Under byggskedet kommer den befintliga trafiken att ha begränsad framkomlighet då stora delar av den nya vägen byggs i befintlig sträckning. Byggandet kommer också att medföra tung trafik till och från

byggarbetsplatsen, vilket kan leda till bullerstörningar och utgöra en risk för övriga trafikanter. Mängder och transportlängder beror på de val som den entreprenör som skall utföra utbygganden kommer att göra.

Arbeten kommer att innebära att upplevelsen av området förändras under byggtiden, men påverkan bedöms som begränsad såväl i tid som i rum.

Vilt som normalt uppehåller sig i området kan eventuellt störas under byggtiden och jakten i området kan således tillfälligt försämrats om viltet undviker området.

13.2 Föreslagna åtgärder

Nedan beskrivna åtgärder minskar effekter och konsekvenser på värdefulla objekt och områden längs vägen.

Minimera sedimentsflykt och grumling i ytvatten

Vid rivnings- och anläggningsarbeten i vatten riskerar sedimentation och grumling att uppstå. Grumling har en negativ inverkan på fisk och andra vattenlevande organismer. Korta exponeringstider för grumlingar minskar risken för negativa effekter och konsekvenser. Arbete i vattendragen Almaån och Olingeån där Öring och annan fisk förekommer, bör utföras under perioden april och/eller juli till augusti, eventuellt första halvan av september. Eventuellt kan ytterligare en lämplig period vara sen november till april. Vid arbete i alla tre större ytvatten längs sträckan, Almaån, Olingeån och Helge å, kan det vara motiverat att vidta fysiska skyddsåtgärder, t.ex. siltgardiner, för att hindra spridning av sediment från oskyddade vägslänter. Siltgardiner ska anläggas så att de inte utgör vandringshinder.

Länshållning och grundvattensänkning

Temporär grundvattensänkning kan bli aktuell i brolägen. Det är dock avhängigt vilket utförande för respektive bro som vald entreprenör avser bygga. Om grundvattensänkning blir aktuell bör det följas upp genom ett kontrollprogram. Länshållningsvatten från schakter bör tas om hand via sedimenteringsbassäng eller översilningsyta innan det släpps ut i recipient.

Jordföroreningar

Översiktlig provtagning har påträffat asfalt innehållande stenkolsjära som är förorenad med PAH (polyaromatiska kolväten). Ytliga jordlager närmast vägen, dikesmassor, har konstaterats förorenade enligt Trafikverkets riktlinjer. Ytterligare provtagning utförs i entreprenadskedet för klassificering och omhändertagande.

Schakt i förorenad jord är anmälningspliktig, och anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten. Jordmassor ska kontrolleras inför borttransport för korrekt hantering och mottagning. Entreprenören ska vara uppmärksam på färg- och luktförändringar och kontakta beställaren vid misstanke om förorening.

Masshantering

Kompletterande provtagningar av massor ska göras under framtagande av Förfrågningsunderlag. Om massor kommer att återanvändas till annat ändamål (t ex bullervall) ska en bedömning göras om massorna utgör mindre än ringa, ringa eller mer än ringa föroreningsrisk. Hur en sådan bedömning kan göras beskrivs i Naturvårdsverkets handbok för återvinning av avfall i anläggningsarbeten (NV handbok 2010:1). Massor från nedan nämnda områden bör ej återanvändas på grund av potentiell risk för markföroreningar:

- Banvallar och kvarliggande slipers, där vägområdet skär eller överlappar f.d. banvall.
- Vägdikesmassor längs med hela vägsträckningen.
- Asfalt i befintlig väg längs med hela vägsträckningen.

Buller och vibrationer

Buller och vibrationer kommer att utgöra störningar under hela byggtiden i form av bland annat schaktning, sprängning, transporter och hantering av material. Vibrationer under byggtiden bedöms utifrån skaderisk på aktuella byggnader samt med hänsyn till komfort. För skaderisk till följd av vibrationer, främst vid till exempel sprängning, bör en riskanalys göras för att klargöra vilka vibrationsnivåer som kan tillåtas under byggtiden. Kontrollmätningar bör utföras för att verifiera att överskridanden inte sker. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller tillämpas. Skyddsåtgärder i form av fasad- och uteplatsåtgärder, som behövs för att klara bullernivåer i driftskedet, utförs lämpligen i ett tidigt skede av byggtiden för att ge effekt även mot byggtidsbuller.

Lufföroreningar

Transporter under byggtiden kommer att krävas för material till vägar och broar samt transporter till och från arbetsplatsen.

Framkomlighet och köbildning

Temporära störningar kommer att vara ofrånkomliga under byggtiden, men minimeras normalt sett genom krav på entreprenörens arbete och trafikanordningar.

Skyddsåtgärder och restriktioner för byggtiden kommer att tas fram. Under byggskedet kommer trafiken på väg 19 att ha begränsad framkomlighet.

Trafikomläggningar kan påverka säkerheten främst för oskyddade trafikanter samt kan ge tillfälliga bullerstörningar på platser som idag inte är störda.

Etablering, planerade tillfälliga upplag, markintrång

Etableringsområden krävs för bl.a. tillfällig uppställning av arbetsbodar, maskiner, material, bränsle, provisoriska byggvägar och, tillfälligt boende (husvagnar). I anslutning till etableringsområdena krävs ofta även uppläggningsytor för jord- och bergmassor. Etableringsområdena förläggs i närheten av arbetsintensiva delar av projektet, t.ex. broar. Lokalisering av etablerings- och uppläggningsytor kommer att ske med hänsyn till planeringen av byggverksamheten, åtkomsten via transportvägar, störningar för närboende och markområdets känslighet.

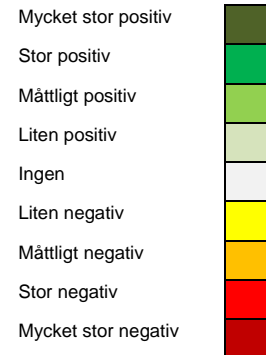
14. SAMLAD BEDÖMNING

14.1 Konsekvenser per miljöaspekt

Översikt

Nedan sammanfattas samtliga miljöaspekters sammanvägda konsekvensbedömningar. Skalan är den samma som tidigare. Varje miljöaspekt redovisas med två konsekvensfärger för att på så vis nyansera konsekvensbeskrivningen. Den översta färgen visar medelkonsekvens, det vill säga en sammanslagning av alla konsekvenser där alla + och – räknats ihop. Den undre färgen visar den högsta konsekvensen som förekommer inom miljöaspekten. Där det förekommer två lika starka konsekvenser, positiv och negativ, redovisas båda för att visa på den stora skillnaden inom miljöaspekten.

Konsekvensskala



Miljöaspekt	Nollalternativet	Vägplaneförslaget
Landskapsbild		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Kulturmiljö		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Rekreation		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Naturmiljö		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Vattenmiljö		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Jord- och skogsbruk		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		
Ljudmiljö		
Medelkonsekvens		
Högsta konsekvens		

Kvantitativ sammanställning

Ett annat sätt att få en överblick över konsekvenserna av nollalternativet och vägplaneförslaget för respektive miljöaspekt är att ställa upp konsekvenserna kvantitativt. I sammanräkningen har en omräkning för liten-måttligt-stor positiv/negativ konsekvens gjorts enligt:

lite positiv/negativ konsekvens	= +/-
måttligt positiv/negativ konsekvens	= ++/--
stor positiv/negativ konsekvens	= +++/---

Miljöaspekt	Sammanlagd konsekvens	Summa
Landskapsbild		
Nollalternativet		0
Vägplaneförslaget	-----	-5
Kulturmiljö		
Nollalternativet		0
Vägplaneförslaget	-----	-8
Ljudmiljö		
Nollalternativet	-----	-10
Vägplaneförslaget	---- + + + + + + + +	+5
Rekreation & Friluftsliv		
Nollalternativet	--	-2
Vägplaneförslaget	- ++	+1
Naturmiljö		
Nollalternativet	-----	-7
Vägplaneförslaget	-----	-8
Markföroreningar		
Nollalternativ	----	-4
Vägplaneförslag	- + + +	+2
Vattenmiljö		
Nollalternativet	-----	-8
Vägplaneförslaget	-- + + + + + + + +	+6
Jord- & skogsbruk		
Nollalternativet		0
Vägplaneförslaget	----	-4

14.1.1 Nollalternativet:

Nollalternativet medför generellt inga eller lite negativa konsekvenser. Inga konsekvenser uppstår för Landskapsbild, Kulturmiljön och Jord- och skogsbruk varför de inte beskrivs nedan.

Rekreation & friluftsliv: För rekreation och friluftsliv uppstår i en sammanvägning *ingen* konsekvens och den högsta uppnådda konsekvensen är *lite negativ* konsekvens som utgörs av att trafikökningen i nollalternativet skapar en liten försämring av tillgängligheten samt genererar högre bullernivåer som har negativ inverkan på rekreationen och friluftslivet.

Naturmiljö: Medelkonsekvensen och även den högsta konsekvensen för naturmiljön i nollalternativet beräknas bli *lite negativ*. Framförallt är det viltet som påverkas negativt längs i stort sett hela sträckan. Viltolyckor är identifierat som ett stort problem längs sträckan idag. Med en nära fördubbling av trafikmängden ökar barriäreffekten för viltet och det är troligt att antalet viltolyckor längs sträckan kommer öka, vilket ger negativa konsekvenser för djurlivet så väl som för trafiksäkerheten på vägen.

Ljudmiljö och hälsa: Den största negativa konsekvensen i nollalternativet står ljudmiljön för, vilket reflekteras i både medelkonsekvensen som är beräknad till *måttligt negativ* och där den högsta uppnådda konsekvens är *måttlig till stor negativ*. Anledningen är den ökade trafikmängden på vägen som kommer medföra ökad bullerstörning längs hela sträckan. Redan idag överstiger ljudnivåerna riktvärdena för befintlig miljö och den situationen kommer bestå och till viss del förvärras i nollalternativet. Om ingenting görs åt de beräknade ljudnivåerna kan det innebära allvarliga negativa hälsoeffekter för människorna som bor längs vägen.

Vattenmiljö: den dagvattenhantering som finns idag bedöms som undermålig och utsläpp från vägtrafiken bidrar idag till försämrade kvalitet på vattendragen längs hela vägsträckan, vilket också reflekteras i den beräknade *lite negativa* medelkonsekvensen för vattenmiljön. Den högsta bedömda konsekvensen på sträckan är *måttligt negativ* framförallt för att nollalternativets skyddsåtgärder mot olyckor med farligt gods anses vara undermålig, och inga förbättringsåtgärder antas göras i nollalternativet, vilket kan ge allvarliga konsekvenser vid en eventuell olycka.

14.1.2 Vägplaneförslaget

Vägplaneförslaget medför både positiva och negativa konsekvenser.

Landskapsbild: För landskapsbild är medelkonsekvensen beräknad att bli *lite negativ*, framförallt för att en bredare väg med mitt- och sidoräcken samt faunastängsel på del av sträckan kommer bli ett mer dominerande inslag i landskapet, särskilt i det låglänta slättlandskapet. Den högsta konsekvensen är *måttligt negativ*, och den genereras där vägen går i ny sträcka genom skogsmosaiklandskapet. Det stora skogsområdet kommer inte längre upplevas som orört och skyddat från infrastrukturinslag utan vägplaneförslaget kommer fragmentera det och vägen kommer behöva gå i ganska kraftig bank genom skogen.

Kulturmiljö: Generellt kommer breddning och ny vägsträckning göra att intrång i kulturmiljöobjekt och områden inte går att undvika, därav den *lite negativa* medelkonsekvensen. De högsta konsekvenserna är antagna att bli *måttligt negativa* och de är bedömda att uppstå i samhällena eftersom bullerskyddsskärmarna kommer leda till att vägnära kulturmiljöer fragmenteras och att den kulturhistoria som är kopplad till vägen och framväxten av samhällena blir mindre läsbar.

Ljudmiljö och hälsa: Vägen kommer generellt generera mer trafikbuller i vägplaneförslaget men bullernivåerna i samhällena minskar längs sträckan med hjälp av inarbetade skyddsåtgärder och boendemiljön förbättras, vilket återspeglas i medelkonsekvensen, som är måttligt positiv, och högsta konsekvensen som är mycket positiv. Mycket positiva konsekvenser har uppnåtts i samhällena Bjärlöv, Bössebacken och Hanaskog där ljudnivåerna minskat påtagligt och där inga riktvärden överskrids. I Bössebacken förväntas de största positiva konsekvenserna uppstå då vägen inte längre kommer gå igenom samhället. Risken för ohälsa som sömnbrist och hjärt- och kärlsjukdomar på grund av vägbuller har minskat och ljudnivåerna kommer i vägplaneförslaget ligga på acceptabla nivåer.

Rekreation och friluftsliv: Vägplaneförslaget genererar båda lite positiva och lite negativa konsekvenser för rekreation och friluftslivet, vilka delar på platsen som högsta konsekvens. Medelkonsekvensen bedöms därmed till ingen konsekvens. Det som gör att lite negativa konsekvenser bedöms uppstå för rekreation och friluftslivet beror på det intrång som görs i strövområdet söder om Hanaskog, där den nya vägen går rakt igenom området. Det som gör att lite positiva konsekvenser uppstår är de inarbetade åtgärderna med säkra gång- och cykelpassager i Bjärlöv och Hanaskog och de förbättrade ljudförhållandena vid Almaån.

Naturmiljö: Intrång kommer göras i naturvärdesklassad naturmiljö där vägen ska breddas eller dras om i ny sträckning. På dessa sträckor är måttligt negativa konsekvenser bedömda, vilket är den högsta uppnådda konsekvensen. Trots detta är medelkonsekvensen beräknad bli lite negativ eftersom större konsekvenser kunnat undvikas genom att minimera intrånget i de mest värdefulla områdena. Den största, till arean räknat, natur- och biotopförlusten sker där vägen går i ny sträckning i skogsmosaiklandskapet. Det största intrånget, till värde sett, sker i Natura 2000-området tillika Naturreservatet Matsalycke men där har åtgärder och anpassningar av vägutformningen vidtagits för att minimera konsekvenserna. Det är värt att uppmärksamma de förbättra förhållandena som vägplaneförslaget skapar för djurlivet. Med Faunastängsel på den del av vägsträckan som går i skogsmark kan fler viltolyckor undvikas. Samtidigt kommer flera säkra passager för viltet anläggas och befintliga rustas upp. Så även om detta inte minskar de negativa konsekvenser som kommer av intrång i naturmiljöer, så medför vägplaneförslaget positiva effekter också.

Markföroreningar: Mängden föroreningar och farligt avfall kommer minska i och med vägplaneförslaget då slipers från banvallen, den befintliga asfalten som är klassad som farligt avfall samt de förorenade dikesmassorna tas bort.

Vattenmiljö: Skyddsåtgärder både för olyckor med farligt gods och hanteringen av vägdagvatten förbättras i vägplaneförslaget och det speglas i den *lite positiva* medelkonsekvensen. De största uppnådda konsekvenserna är *måttligt positiva* då de inarbetade åtgärderna och de förbättrade förhållandena har en stor inverkan på framförallt Almaån där dagvattenhanteringen leder dagvattnet bort från bron och ner i utjämningsdiken. Förhållandena förbättras betydligt på den sårbara sträckan vid Kristianstadsslättens grundvattenförekomst och randzon där det ska sättas upp högkapacitetsräcken på sträckorna med hög olycksrisk och balkräcken på övriga sträckor för att minska risken för spridning av föroreningar till det värdefulla färskvattnet. Lite negativa konsekvenser kommer uppstå där vägen gör intrång i mindre våtmark och vattendrag, framförallt där vägen går i ny sträcka.

Jord- och skogsbruk: Likt naturmiljö är det framförallt där vägen går i ny sträckning som förlust av, framförallt skogsbruk, kommer ske, och då både som ren markförlust och genom fragmentering. På övrig sträcka görs ett mindre intrång längs hela vägen i framförallt jordbruksmark, till följd av breddningen. Både medelkonsekvensen och den högsta konsekvensen är bedömd till lite negativ, eftersom de största intrången, där vägen går i ny sträcka, görs i mindre värdefulla områden och endast breddning av vägen görs i de mest värdefulla jordbruksmarkerna.

14.1.3 Slutsatser

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 väger upp de negativa effekterna som skulle ske i vägplaneförslaget så väl som i nollalternativet.

14.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller och vattenmiljö har tidigare bedömts berör vägplanen. De har hanterats inom respektive relevant miljöaspektskapitel. Här nedan görs en sammanfattande redogörelse för projektets eventuella påverkan på dem:

Tabell 6: Samlad bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer, MKN.

Miljökvalitetsnormer	Bedömning
SFS 2004:675 Förordning om omgivningsbuller	Förordningen avser kommuners och väghållares ansvar för kartläggning av buller. Den bullerutredning som gjorts inom vägplanen motsvarar kraven på kartläggning av buller. Bullersituationen längs vägen har utretts inom aktuellt vägplaneprojekt och projektet omfattar bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar och fasadåtgärder där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
SFS 2004:660 Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön med tillhörande föreskrifter	Aktuell åtgärd innebär inte någon väsentlig påverkan på ytvattenförekomstens ekologiska status eller kemiska kvalitet och inte heller på grundvattenförekomstens kvantitet eller kemiska kvalitet.

14.3 Miljömål

Av de sexton nationella miljömålen har elva bedömts vara relevanta för bedömning av projektet. Nedan följer en kort beskrivning av målens innebörd samt en bedömning av hur projektet påverkar möjligheten att uppfylla målen.

Miljömål	Riksdagens definition	Projektets bedömda inverkan på möjligheten att nå miljömålet och eventuella föreslagna skyddsåtgärder
Begränsad klimatpåverkan	Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.	Trafikmängden antas bli lika stor i vägplaneförslaget som i nollalternativet så vägplaneförslaget påverkar ej miljömålet i det avseendet. Högre hastighet på vägen motverkar dock miljömålet. Projektet innehåller åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken vilket bidrar till måluppfyllelse. Den befintliga cykelförbindelsen längs sträckan försämras ej. Vägplanen ger förslag på förbättrade cyklingsförhållanden mellan Bjärlöv och Hanaskog samt söder om Broby.
Bara naturlig försurning	De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material,	Ökade hastigheter innebär ökade avgasutsläpp som verkar försurande i naturen, detta motverkar målet. Projektet innehåller inarbetade och föreslagna åtgärder som förbättrar kollektivtrafik och cykelförhållanden längs sträckan, vilket bidrar till måluppfyllelse.

	vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hållristningar.	Åtgärder för fördröjning av vägdagvatten har vidtagits, för att hindra att föroreningar når yt- och grundvatten. Detta bidrar till måluppfyllelse.
Gifrfri miljö	Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna.	I projektet används beprövade material och produkter som inte påverkar måluppfyllelsen negativt. Vägplaneförslaget bidrar till att markföroreningar tas bort och omhändertas på ett säkert och kontrollerat sätt från mark och gammal banvall, föroreningar som annars skulle ha kunnat sprida sig till dricksvatten eller till känsliga ekosystem och där göra skada på människor, djur och natur. Detta bidrar till måluppfyllelse.
Ingen övergödning	Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.	Ökade hastigheter bidrar i viss mån till övergödning genom utsläpp av kvävehaltiga ämnen och genom påskyndad avrinning från hårdgjorda ytor via diken. Vägtrafiken är inte den dominerande orsaken till övergödning av närbelägna vattendrag. Åtgärder för fördröjning av vägdagvatten samt minskning av översvämningsrisken har vidtagits, för att hindra kvävehaltiga ämnen att nå yt- och grundvatten. Det bidrar också till närsaltsreduktion av vägdagvatten. Detta bidrar till måluppfyllelse.
Levande sjöar och vattendrag	Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.	Åtgärder för fördröjning av vägdagvatten, erosionsskydd samt minskning av översvämningsrisken har vidtagits längs sträckan för att förbättra samt undvika negativa konsekvenser på yt- och grundvatten. Detta bidrar till måluppfyllelse. Inom Biosfärområde Kristianstad vattenrike har skyddsåtgärder vidtagits, genom högkapacitetsräcken, balkräcken och diken, för att minska konsekvenserna av eventuella olyckor med farligt gods. Vid Almaån kommer befintlig bro att lyftas, dagvattenhantering har upprättats och erosionsskydd inplanerats. Strandbrinkarna kommer att bevaras eller återställas så att strändernas växt- och djurliv kan behållas inklusive befintliga och nya anordningar för uter. Det möjliggör också för andra djur att passera vägen längs ån. Försiktighetsåtgärder kommer att

		<p>preciseras i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet. Vid Olingeån kommer befintlig trumma att förlängas och utterpassage ska säkerställas i torrtrumma. Med föreslagna försiktighetsåtgärder bedöms målet inte påverkas negativt.</p> <p>Vid Helge å har profilen höjts på de sträckor där översvämningsrisk förestod, samt har erosionskydd och dagvattenhantering föreslagits i och intill ån. De föreslagna försiktighetsåtgärderna bedöms inte försämra måluppfyllelsen.</p>
Grundvatten av god kvalitet	Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.	Den södra delen av projektet berör den mycket betydelsefulla grundvattenresursen Kristianstadsslättens grundvatten inom infiltrationsområdet i området randzon. Försiktighetsåtgärder för att förebygga infiltration av dagvattenföreningar och eventuellt spill av farligt gods har implementerats i projektet genom diken, högkapacitetsräckan och balkräckan.
Myllrande våtmarker	Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.	Vägprojektet påverkar diken med visst naturvärde, dessa ersätts med likvärdiga diken. En temporär biotopförlust förväntas men återetablering kommer ske. Projektet bedöms inte ge betydande påverkan på målet.
Levande skogar	Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.	Projektet gör intrång i skogsmark av värde för skogsproduktion, biologisk mångfald, kulturmiljön och friluftslivet på delen Bjärlöv – Hanaskog. Projektet motverkar måluppfyllelsen.
Ett rikt odlingslandskap	Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.	En mycket liten areal jordbruksmark tas i anspråk. Vägplaneförslaget påverkar i liten mån måluppfyllelsen negativt.
God bebyggd miljö	Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt	Den nya vägsträckningen mellan Bjärlöv och Hanaskog bidrar till att 30-40 bostäder avlastas från vägtrafikbuller samt den barriärverkan som riksvägstrafiken genererar. Det skapar en bättre bebyggd miljö i samhället Bössebacken, På vägsträckan i övrigt utförs bullerskyddsåtgärder i befintlig miljö för att

	och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.	klara riktvärdena uppsatta för buller utomhus och inomhus. Vägplaneförslaget bedöms inte påverka målet negativt.
Ett rikt växt- och djurliv	Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.	Projektet påverkar inte växt- och djurlivet negativt i väsentlig omfattning. Åtgärder vidtas för att kompensera för biotopförluster. Vid passagen av Almaån kommer vägen ligga på en högre nivå än idag vilket på sikt förbättrar potentialen för strändernas växt- och djurliv. Befintliga och nya förbättringsåtgärder för utter och grodor, genom passager, markeringsstenar och nät ska säkerställas. Faunastängsel minskar antalet djur som trafikdödas och faunapassager bevaras och nyanläggs för att möjliggöra säkra passager för viltet.

15. SAMRÅD

Förstudien 1994

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

Vägutredning 2009

Eftersom länsstyrelsen 2000-03-03 beslutade om att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har så kallat utökat samråd hållits enligt Miljöbalken 6 kap 5§. Detta innebär att utöver de direkt berörda sakägarna har även allmänheten, föreningar, kommuner och myndigheter givits möjlighet att delta.

Två informations-/samrådsmöten hölls med länsstyrelsen inför hanteringen av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som togs fram för projektet i samband med vägutredningen. MKB:n godkändes av länsstyrelsen enligt beslut 2009-09-04. Formella samråd genomfördes i projektet. Utöver det har representanter för länsstyrelsen, berörda kommuner och Skånetrafiken deltagit i ordinarie projektmöten under arbetet med vägutredningen.

Vid samrådsmötena med allmänheten framkom bland annat synpunkter om att en ny väg borde byggas utanför samhällena (framför allt Knislinge), att vägen borde ligga så långt bort från bebyggelse som möjligt samt önskemål om att korridoren för ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog skulle breddas så att en ny väg skulle kunna läggas närmare järnvägsbanken mellan Bjärlöv och Hanaskog. En synpunkt om att en väg genom skogsbacken söder om Hanaskog förstör för Hanaskogsborna som nyttjar området flitigt för promenader, rekreation och friluftsliv. En annan synpunkt var att trafikökningen de senaste åren upplevts som större än vad trafiksiffrorna visar, speciellt för tung trafik.

Vägplan 2014-2015

Under arbetet med vägplanen har allmänheten haft möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. Information om projektet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida och tre informationsmöten har hållits december 2014-februari 2015. Därutöver har samråd hållits med länsstyrelsen (2015-01-21), Östra Göinge och Kristianstads kommun, Skånetrafiken, räddningstjänsten och ledningsägare. Möten har också hållits med enskilda markägare som berörs av vägplanen. Möte med länsstyrelsen kring tillstånd och anmälningar för vattenverksamhet samt tillstånd för skyddad natur 2015-09-25.

Under samråd med lokalbefolkningen har önskemål om bullersskyddsskärmar framkommit i samtliga större samhällen Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge. Det har också framkommit synpunkter på de busshållplatser som Skånetrafiken planerar att dra in i samband på satsning på superbuss längs ny väg 19, detta är inget som ingår i vägplanen. Samråden med lokalbefolkningen har främst handlat om lösningar till enskilda fastigheter längs vägen.

16. FORTSATT ARBETE

I detta kapitel sammanfattas de föreslagna åtgärderna som redovisats under respektive miljöaspektskapitel.

16.1 Tillstånd och dispenser

Vägplaneförslaget kommer på delar av sträckan genomföras inom strandskyddat område. Flera objekt, alléer, diken, stenmurar och stenrösen som omfattas av generellt biotopskydd kommer att påverkas. Den påverkan på strandskydd och biotopskydd som har identifierats är dock i samtliga fall sådan som sker inom områden med permanent eller tillfällig vägrätt. Förbud som avser åtgärd inom strandskyddsområde (7:15 MB) eller åtgärd inom generellt biotopskydd (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg men samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet, i detta fall länsstyrelsen, inom ramen för myndighetens särskilda bevakningsansvar vid handläggning av vägplaner.

Följande behov av tillstånd, samråd och dispenser, utöver den prövning som görs inom ramen för vid fastställelsen av vägplanen, har hittills identifierats:

- Tillstånd kommer att inhämtas från mark- och miljödomstolen för de tillståndspliktiga vattenverksamheter som projektet innehåller, enligt 11 kap. MB. Tillståndsansökan kommer att avse vattenverksamhet i Almaån för byggande av ny bro, utrivning av gammal bro samt för tillfälliga skyddsåtgärder i ån under byggskedet, tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å för tillfälliga skyddsåtgärder i ån under byggskedet samt anmälan om vattenverksamhet i Olingeån vid omläggning av trumma. Samråd kommer ske kontinuerligt med länsstyrelsen avseende hantering av grundvattensänkningar vid byggandet av planskild korsning i Bjärlöv, faunapassage, gångpassage söder om Hanaskog samt gång- och cykelpport söder om Broby. Utifrån genomförda fältundersökningar och teoretiska beräkningar görs bedömningen i nuläget att miljöödom för grundvattensänkningar för nämnda passager inte behövs.
- Natura 2000-tillstånd ska sökas för Natura 2000-område Matsalycke enligt 7 kap 28-29§ MB. Ansökan görs i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å.
- Tillstånd ska sökas för delvis upphävande av Naturreservat Matsalycke enligt 7 kap. 7§ MB. Ansökan görs i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å.
- Dispens från Artskyddsförordningen söks för Tjockskalig målarmussla i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å.
- Omprövning av Bjärlöv-Hanaskogs dikningsföretag ska göras.
- Ansökan om arkeologiska undersökningar av fornlämningar som berörs av vägutbyggnaden ska i god tid inlämnas till länsstyrelsen inför beslut om borttagande/flyttning enligt Kulturminneslagen.
- Bygglov enligt plan- och bygglagen krävs för byggande av bullerskärmar. Bygglov beslutas av kommunens byggnadsnämnd.
- En skriftlig upplysning ska överlämnas till tillsynsmyndigheten så snart en markförorening påträffas. Om provtagningen visar på höga värden är det fortsatta arbetet anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalkens regler. En anmälan ska då inlämnas till aktuell kommuns miljö- och hälsoskyddskontor eller motsvarande. Anmälan ska vara gjord minst 6 veckor före schaktstart.

- Intrång i jord- och skogsbruksmark ersätts enligt gällande principer för markvärdering.

16.2 Miljöstyrning och uppföljning

Vägplanens förslag till utbyggnad av väg 19 har visat sig kunna ge upphov till betydande konsekvenser under byggskedet. Det beror framför allt på att vägen har en mycket störningskänslig omgivning då den går igenom känsliga vatten-, natur- och kulturmiljöer. Miljökonsekvensbeskrivningen har också visat att det finns kvarstående frågor om möjligheten att genom olika val under byggskedet begränsa byggverksamhetens miljöpåverkan.

Ett fortsatt aktivt miljöarbete kommer alltså att krävas i den efterföljande detaljprojekteringen, liksom i upphandlingar och entreprenadverksamheter. Gällande lagstiftning och Trafikverkets fastställda riktlinjer och rutiner för bygg- och anläggningsprojekt bör säkerställa att så sker, exempelvis genom att tillräckliga miljökrav ställs vid entreprenadupphandlingar. För att säkerställa möjligheten till fortsatt uppföljning ska viktig miljödata överlämnas till Trafikverkets drift- och underhållsorganisation.

Kontrollprogram ska tas fram och skyddsåtgärder vidtas i anläggningsskedet för att säkerställa att inga värden längs eller i närheten av vägen påverkas negativt under byggandet av vägen.

- Kontrollprogram ska tas fram för den gamla stenvälsbron, RAÄ Kviinge 8:1, öster om bron över Almaån. Kontrollprogrammet ska redogöra för skyddsåtgärder i anläggningsskedet samt vid behov vibrationsmätningar.
- Om det föreligger risk för att fornlämningar i närheten av vägområdet skadas och som av länsstyrelsen inte bedömts nödvändiga att ta bort/flyttas ska skyddsåtgärder upprättas, t.ex. byggstängsel.
- Skyddsåtgärder för att undvika intrång i stenvälsbron ska vidtas i byggskedet.
- Kontrollprogram ska tas fram för Natura 2000-området Matsalycke. Det ska redogöra för de behov av skyddsåtgärder som finns i anläggningsskedet, t.ex. försiktig grävning eller handgrävning runt träden samt eventuellt trädspécialist på plats när arbetet utförs, avsmalnat arbetsområde eller förläggning av diken i rör på kortare sträckor förbi nära stående träd. Detta utöver de föreskrivna skyddsåtgärderna för värdefulla träd, motsvarande plankning av stammar och byggstängsel utanför trädens kronor, alternativt i vägområdesgränsen.
- Behov av kontrollprogram för vattenverksamhet i Almaån ska utredas vidare i tillståndsprocessen. Om det behövs bör hanteringen av bortlett vatten beskrivas.
- Kontinuerliga samråd ska föras med Länsstyrelsen angående skyddsåtgärder och uppföljning vid byggande av planskild korsning i Bjärlöv, faunapassage, gångpassage söder om Hanaskog samt gång- och cykelport söder om Broby.
- Beredningsplan ska tas fram för hela vägsträckan för att uppnå en så hög skydds nivå som möjligt. Planen bör ha särskild fokus på konfliktsträckor för yt vatten samt sträckor med hög sårbarhet för grundvatten. I denna bör både driftinstruktioner och instruktioner för åtgärder i ett akutläge ingå. Helge å bör särskilt belysas då avståndet till ån är väldigt litet, i händelse av en olycka. Framförallt bör det utredas hur och om sanering kan utföras i ån.

16.3 Särskilda utredningar eller utformningsprinciper

Miljökonsekvensbeskrivningen har identifierat vilka fortsatta utredningar som behöver göras samt vilka utformningsprinciper som ska tillämpas i det fortsatta arbetet.

- Inför genomförande av de bullerskyddsåtgärder som erbjuds de fastigheter där ljudnivåerna överskrider riktvärdena, på fasad, vid uteplats eller i tomtgräns, kommer behovet av skyddsåtgärder att utredas närmare, bland annat genom mätningar av fasadens bullerdämpning, för att bedöma storlek och omfattning på bullerskyddsåtgärderna.
- Bullerskyddsskärmar föreslås på långa sträckor i Hanaskog och Knislinge samhälle, samt enstaka skärmar i Bjärlöv och i glesbygd. Utformningen av dessa ska fortsatt utredas med avstamp i de principskisser som redovisas i Gestaltungsprogrammet (Trafikverket 2015e). Bullerskyddsskärmar kommer påverka stads- och landskapsbilden betydligt varför det är av vikt att gestalta dem med hänsyn till materialval, form, struktur, kulör och vegetation. De görs med fördel genomsikliga på sträckor med potential för utblickar eller med kulturhistoriska värden.
- Tätortsportarnas utformning ska fortsatt utredas med avstamp i de principskisser som redovisas i Gestaltungsprogrammet (Trafikverket 2015e). De ska utformas med vegetation och utgöra attraktiva och välkomnande entréer till samhällena.
- Faunapassager, för kronvilt, småvilt, utter och grodor, ska utformas med hänsyn till djurens säkerhet och för att främja användningen av föreslagna passager, med utgångspunkt i vad som rekommenderas i PM Faunasturningsplan (Trafikverket 2015f).
- Kompletterande provtagningar ska göras under framtagande av Förfrågningsunderlag. Då bör provtagning av massorna i banvallen göras på sträckan 1/900 till 2/400 samt kompletterande provtagning vid 4/600. Även en klassning av massorna bör göras för att säkerställa korrekt hantering.

KÄLLOR

- Banverket, 2007. Remissversion av banverkets handbok BVH 585.85 Hantering av schaktmassor ur föroreningsynpunkt.
- Enviroplaning, 2014. *Naturvärdesinventering Väg 19 sträckan Bjärlöv-Hanaskog*. Trafikverket investering distrikt syd.
- Helldin, J-O 2013. Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer II – slutrapport. CBM:s skriftserie 74.
- Kristianstads kommun, 2015. *Naturvårdsprogram för Kristianstads kommun, 2015-2020* [Online]. Tillgänglig: <http://www.kristianstad.se/naturvardsprogram> [2015-12-07].
- Kristianstad kommun, 2013. *Översiktsplan* [Online]. Tillgänglig: <http://www.kristianstad.se/sv/Kristianstads-kommun/Bo-Bygga/Samhallsplanering/Oversiktlig-planering/Antagna-planer/Ny-oversiktsplan-for-Kristianstads-kommun1/Ny-oversiktsplan-for-Kristianstads-kommun1/> [2015-12-07].
- Länsstyrelsen i Skåne, 2007. RIKTSAM - Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen. Rapport 2007:06.
- Länsstyrelsen, 2005a. Bevarandeplan för Natura 2000-område Mannagården.
- Länsstyrelsen, 2005b. Bevarandeplan för Natura 2000-område Matsalycke.
- Länsstyrelsen, 2003. *Genomförandeplan för skydd av tätortsnära natur i Skåne*. [Online]. Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/2010/Pages/Genomforandeplan_skydd_tat_ortsnara_natur.aspx [2015-11-19]
- Länsstyrelsen, 1976. Bildande av naturreservat på fastigheten Nöbbelöv 5:4 i Östra Broby socken, Östra göinge kommun.
- MSB, 2013. Översvämningskartering utmed Helge å. Rapport nr:7
- Naturvårdskonsult Gerell, 2015. Viltstyrningsplan för riksväg 19 Rapport Bjärlöv-Broby.
- Naturvårdsverket, 2015. *Skyddad natur* [Online]. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/> [2015-09-08].
- Länsstyrelsen Skåne, 2010. *Fiskevårdsplan Almaån 2009*.
- Länsstyrelsen Skåne, 2009a. Biotopkartering av Almaån 2009 – Naturvärden och behov av restaureringsåtgärder i ett biflöde till Helge å.
- Naturvårdsverket, 2015. *Biosfärsområden* [Online]. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/Biosfaromraden/> [2015-09-23].
- Naturvårdsverket, 2015. *Strandskydd, en skrift om det nya strandskyddet från Boverket och Naturvårdsverket* [Online]. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/978-91-620-8473-8.pdf?pid=4154> [2015-12-07].
- Naturvårdsverket, 2009b. Riktvärden för förorenad mark – Modellbeskrivning och vägledning. Rapport 5976.
- Naturvårdsverket, 2006. Åtgärdsprogram för bevarande av tjockskalig målarmussla (*Unio crassus*). Rapport 5658.
- Region Skåne, 2014. Regional infrastrukturplan för Skåne 2014-2025.
- Region Skåne, 2011, *Grönstruktur i Skåne*, [Online]. Rekreatiomsområdet Vanås med omgivningar, s.102 Tillgänglig:

http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/gronstruktur_i_skane.pdf [2015-10-28].

Riksantikvarieämbetet UV Syd, 2014. Arkeologisk utredning steg 1 - Väg 19 mellan Bjärlöv och Broby. UV RAPPORT 2014:113.

Skogsstyrelsen, 2014). *Skogens pärlor* [webbaserad karttjänst] Tillgänglig: <http://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogensparlor/> [2014-12-01].

SLU, Artdatabanken, 2010. *Rödlista 2015* [Online]. Tillgänglig: <http://www.artdatabanken.se/> [2015-12-07].

Svenska Kommunförbundet, 2004. Den s.k. storstadsöverenskommelsen.

SWECO, 2015. Väg 19, förorenad mark – preliminär redovisning av resultat av provtagningar.

Trafikverket, 2015a. Alternativskiljande miljöegenskaper för val av lokalisering.

Trafikverket, 2015b. Tekniskt PM trafik och vägutformning.

Trafikverket, 2015c. Beslutsunderlag Principutformning.

Trafikverket, 2015d. Tilläggs-PM Alternativskiljande miljöaspekter.

Trafikverket, 2015e. Gestaltungsprogram Tillhörande vägplan för väg 19, delen Bjärlöv-Broby.

Trafikverket, 2015f. PM Faunastyrningsplan för riksväg 19 Bjärlöv-Broby.

Trafikverket, 2014a. Planläggning av vägar och järnvägar.

Trafikverket, 2014b. Planlägningsbeskrivning 2014-03-10 Väg 19 Kristianstad - Broby. Kristianstad: Trafikverket.

Trafikverket, 2014c. *Riktlinje viltstängsel*. TDOK 2014:0115.

Trafikverket, 2013. Ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för anläggning av väg 19 delen Bjärlöv - Broby Kristianstads och Östra Göinges kommun, Skåne län.

Trafikverket, (uå). *Förutsättningar – Hälsa, bullerförutsättningar* [Online]. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/contentassets/0799352a9dcd4c029ab9d058b6c03cd7/030-031.pdf>

Vägverket, 2009a. Miljökonsekvensbeskrivning - Vägutredning, Väg 19, Bjärlöv-Broby.

Vägverket, 2009b. Vägutredning, väg 19, Bjärlöv-Broby.

Vägverket, 2007a. Hantering av vägdikesmassor – råd och rekommendationer. Publikation 2007:101.

Vägverket, 2007b. Stråk 19, Stråkstudie för väg 19.

Vägverket, 2004. *Hantering av tjärhaltiga beläggningar*. Publikation 2004:90.

Vägverket, 1997. Vattenskydd vid vägar i Skåne.

Vägverket, 1994. Förstudie, Rv 19, delen Kristianstad - Broby.

Vägverket Region Skåne, 1998. Skånska broar - kulturhistoriskt värdefulla broar längs det statliga vägnätet.

Vägverket Region Skåne, 1997. *Vägen - Ett kulturarv*.

WSP, 2012. Åtgärdsval för stråket Kristianstad-Älmhult.

Östra Göinge kommun, 2012. *Översiktsplan* [Online]. Tillgänglig: <http://www.ostragoinge.se/samhalle/planering/oversiktsplan/> [2015-11-11]



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se

Fastighetsnamn	Km	Avstånd från väg [m]	Nuläge, ljudnivå vid fasad [dBA]		Nollalternativ, ljudnivå vid fasad, [dBA]				Utredningsalternativ, ljudnivå vid fasad, [dBA]				Utredningsalternativ inklusive åtgärder				Ljudnivå vid fasad och inomhus [dBA]	Våning för högsta ekvivalenta ljudnivå	Uteplatser (där 70 dBA maximal ljudnivå från väg 19 UA överskrids) Ljudnivå [dBA]	Bullerskyddsåtgärd: a = Fönster b = Uteplatsskärm c = Bullerskydd vid väg	Husnummer och fasad med högst ekvivalent ljudnivå för utredningsalternativet med åtgärder	Antal våningar med fönster mot väg	Motiv/kommentarer kring bullerskyddsåtgärder och varför riktvärdet inte uppnås. 1. Huset ligger högt eller långt från väg, vilket ger att en bullerskyddsskärm ger sämre effekt. 2. Endast enstaka hus har nytta av en vägnära skärm, vilket ger att den inte är samhällsekonomiskt lönsam. 3. Trafikbuller även från annan väg, vilket ger att en vägnära skärm vid väg 19 får sämre verkan. 4. Uteplats ej placerad mot väg 19 (fasad ...). 5. Max ljudnivå kommer från annan väg. 6. Det krävs en högre/längre skärm för att klara riktvärdet, vilket inte är tekniskt möjligt eller samhällsekonomiskt lönsamt. 7. Utfart/anslutande väg försämrar effekt av vägnära skärm. 8. Har endast en vän. med fönster mot väg.						
			Ekvivalent		Maximal		Ekvivalent		Maximal		Ekvivalent		Maximal		Ekvivalent									Maximal					
			BV	Högsta	BV	Högsta	BV	Högsta	BV	Högsta	BV	Högsta	BV	Högsta	BV	Högsta								BV	Högsta	BV	Högsta		
HAREN 12>1	10/347	31	56	58	72	73	57	59	72	73	59	60	72	74	49	23	50	24	60	34	62	36	Vän 2	≤ 70	c	486:A	2		
ÄLGEN 2>1	10/349	22	60	61	76	76	61	61	77	77	62	62	77	77	51	25	57	31	66	40	73	47	Vän 2	Uteplats saknas	a, c	1457:C	1	Motiv/kommentarer 6, 8.	
HAREN 11>1	10/375	21	61	61	77	77	61	61	77	77	62	62	78	78	50	24	50	24	61	35	61	35	Vän 1, BV	≤ 70	c	485:F	1		
ÄLGEN 3>1	10/376	26	60	60	75	75	61	61	75	75	61	62	76	76	49	23	54	28	62	36	68	42	Vän 2	≤ 70	c	1458:B	1		
HAREN 10>1	10/396	27	59	60	75	76	59	61	75	77	60	61	76	77	49	23	52	26	61	35	65	39	Vän 2	≤ 70	c	484:D	2		
ÄLGEN 13>1	10/405	16	62	63	79	79	63	64	79	79	63	64	80	80	50	24	56	30	62	36	72	46	Vän 2	≤ 70	a, c	1455:D	2	Motiv/kommentarer 6.	
HAREN 9>1	10/428	27	59	60	74	75	59	61	75	75	60	62	75	75	49	23	53	27	63	37	69	43	Vän 2	≤ 70	c	495:C	1		
ÄLGEN 5>1	10/434	21	60	62	78	78	61	62	78	78	62	63	79	79	49	23	55	29	65	39	72	46	Vän 2	≤ 70	a, c	1459:E	1	Motiv/kommentarer 6, 8.	
HAREN 8>1	10/455	25	59	61	75	75	60	62	76	76	61	62	76	76	50	24	54	28	64	38	70	44	Vän 2	≤ 70	c	494:C	1		
ÄLGEN 6>1	10/462	24	59	61	75	75	60	62	75	75	61	62	76	76	49	23	54	28	62	36	69	43	Vän 2	≤ 70	c	1460:A	1		
HAREN 7>1	10/482	24	59	61	75	76	60	62	76	76	61	62	76	76	50	24	55	29	64	38	70	44	Vän 2	≤ 70	c	493:C	1		
ÄLGEN 7>1	10/488	24	59	61	75	75	60	62	75	76	61	62	76	76	49	23	54	28	62	36	69	43	Vän 2	≤ 70	c	1461:A	1		
ÄLGEN 8>1	10/509	21	60	62	78	78	61	62	78	78	62	63	79	79	50	24	55	29	64	38	72	46	Vän 2	≤ 70	a, c	1462:C	1		
HAREN 6>1	10/509	24	60	61	75	75	60	62	76	76	61	62	76	76	51	25	56	30	64	38	70	44	Vän 2	≤ 70	c	492:C	2	Motiv/kommentarer 6.	
ÄLGEN 9>1	10/535	24	59	61	75	75	60	62	75	76	60	62	76	76	49	23	54	28	61	35	68	42	Vän 2	≤ 70	c	1463:A	1		
HAREN 5>1	10/535	24	60	61	76	76	60	62	76	76	61	62	76	76	51	25	56	30	65	39	71	45	Vän 2	≤ 70	c	491:C	1	Motiv/kommentarer 6, 8.	
ÄLGEN 10>1	10/556	22	60	62	78	78	61	62	78	79	62	63	79	79	49	23	55	29	64	38	71	45	Vän 2	≤ 70	c	1452:C	1		
HAREN 4>1	10/563	18	62	62	78	78	63	63	78	78	63	63	79	79	52	26	59	33	66	40	74	48	Vän 2	≤ 70	a, c	490:D	1	Motiv/kommentarer 6, 8.	
ÄLGEN 11>1	10/580	22	60	62	78	78	61	63	78	78	61	63	79	79	49	23	55	29	63	37	70	44	Vän 2	≤ 70	c	1453:F	1		
HAREN 3>1	10/584	27	58	60	74	74	59	61	74	74	60	61	75	75	50	24	54	28	64	38	69	43	Vän 2	≤ 70	c	489:C	2		
HAREN 2>1	10/609	25	59	61	74	75	59	62	75	75	61	62	75	76	50	24	55	29	63	37	70	44	Vän 2	≤ 70	c	488:E	1		
ÄLGEN 12>1	10/624	23	60	61	75	76	60	62	76	76	61	62	76	76	50	24	55	29	64	38	69	43	Vän 2	≤ 70	c	1454:B	1		
HAREN 1>1	10/639	18	62	62	78	78	63	63	78	78	63	63	79	79	54	28	54	28	75	49	75	49	Vän 1, BV	50	65	a, c	483:D	1	Motiv/kommentarer 7.
EKORREN 1>1	10/675	30	59	60	73	73	60	61	73	74	60	60	74	74	59	33	60	34	75	49	75	49	Vän 2	60	75	a, b	306:D	1	Motiv/kommentarer 1, 2, 7.
MÅRDEN 7>1	10/687	15	63	63	80	80	64	64	80	80	64	64	81	81	54	28	61	35	67	41	77	51	Vän 2	≤ 70	a, c	882:A	1	Motiv/kommentarer 6, 7, 8.	
MÅRDEN 3>1	10/728	17	62	63	79	79	63	64	79	79	63	64	80	80	53	27	59	33	66	40	73	47	Vän 2	Uteplats saknas	a, c	879:A	2	Motiv/kommentarer 6.	
MÅRDEN 2>1	10/756	16	63	64	80	80	63	64	80	80	64	64	81	81	52	26	58	32	63	37	73	47	Vän 2	Uteplats saknas	a, c	878:D	2	Motiv/kommentarer 6.	
MÅRDEN 6>1	10/805	16	63	65	81	81	64	65	82	82	62	64	80	80	51	25	56	30	63	37	70	44	Vän 2	≤ 70	c	881:C	2	Motiv/kommentarer 6.	
FÄSTETORPET 1>1	10/806	49	59	60	74	75	60	61	74	75	59	60	72	73	59	33	59	33	72	46	72	46	Vän 2	58	70	a	372:B	2	Motiv/kommentarer 1, 2.
SVALAN 1>1	10/810	66	57	57	71	71	58	58	71	71	56	56	70	70	54	28	54	28	69	43	69	43	Vän 2	≤ 70	c	1191:E	1		
KNISLINGE 12.9>1	10/935	79	57	58	67	67	58	58	67	67	57	58	67	67	57	29	58	30	67	41	67	39	Vän 2	≤ 70	c	638:G	2	Motiv/kommentarer 1.2.	
ÖSTRA OLINGE 5:13>1	12/177	16	66	66	79	79	66	67	79	79	69	70	82	82	59	29	64	34	70	40	75	45	Vän 2	Uteplats saknas	a, c	1474:C	1	Motiv/kommentarer 6, 8.	
ÖSTRA OLINGE 5:18>1	12/647	34	62	64	77	78	62	65	77	78	63	64	73	74	63	33	64	34	73	43	74	44	Vän 2	64	75	a, b	1477:D	2	Motiv/kommentarer 1, 2.
GRYT 3:5>1	12/921	67	55	55	84	84	55	55	84	84	56	56	84	84	56	28	56	28	84	56	84	56	Vän 1, BV	≤ 70	a	392:D	1	Motiv/kommentarer 1, 2, 3, 5.	
NOBBELÖV 16:1>1	13/778	64	53	57	65	70	54	58	66	70	57	61	69	71	57	27	61	31	69	39	71	41	Vän 2	Uteplats saknas	a	918:A	2	Motiv/kommentarer 1, 2.	
NOBBELÖV 5:3>1	13/847	28	63	64	77	77	64	65	77	77	66	67	77	77	66	36	67	37	77	47	77	47	Vän 2	66	77	a, b	936:A	1	Motiv/kommentarer 1, 2.
NOBBELÖV 5:1>3	13/961	124	53	54	62	63	54	55	62	63	56	58	63	64	56	26	58	28	63	33	64	34	Vän 2	≤ 70	c	934:A	2	Motiv/kommentarer 1.2.	
NOBBELÖV 3:3>2	14/026	152	52	54	61	63	52	55	61	63	54	56	63	63	54	24	56	26	63	33	63	33	Vän 2	≤ 70	c	929:C	2	Motiv/kommentarer 1.	
NOBBELÖV 3:6>1	14/057	132	53	55	62	62	54	56	62	63	56	57	62	62	56	26	57	27	62	32	62	32	Vän 2	≤ 70	c	930:D	1	Motiv/kommentarer 1.	
NOBBELÖV 17:1>3	14/140	78	57	58	67	67	58	59	67	67	60	60	67	69	60	30	60	30	67	37	69	39	Vän 2	≤ 70	c	920:A	2	Motiv/kommentarer 1, 2.	
NOBBELÖV 2:14>1	14/340	46	61	63	71	72	62	64	71	72	65	65	72	72	65	35	65	35	72	42	72	42	Vän 2	65	72	a, b	926:D	1	Motiv/kommentarer 1, 2.
NOBBELÖV 9:2>1	14/529	95	56	57	65	66	57	58	65	66	59	60	65	67	59	29	60	30	65	35	67	37	Vän 2	≤ 70	c	939:F	2	Motiv/kommentarer 1, 2.	
NOBBELÖV 15:1>1	14/657	43	60	62	72	72	61	62	72	73	63	64	73	73	63	33	64	34	73	43	73	43	Vän 2	Uteplats saknas	a	916:D	1	Motiv/kommentarer 1, 2.	
NOBBELÖV 15:1>1	14/669	62	58	59	69	69	59	60	69	69	60	69	69	60	62	30	62	32	69	39	69	39	Vän 2	≤ 70	a	917:D	1	Motiv/kommentarer 1, 2.	
NOBBELÖV 8:1>1	14/724	35	62	62	76	76	63	63	76	76	65	65	76	76	65	35	65												

Titel Revideringsprotokoll, MKB	Dokumentdatum 2016-10-05	Rev datum
Projektnummer 145395	Ärendenummer TRV 2014/34735	

Revideringsprotokoll, MKB

Följande avsnitt i Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tillhörande Vägplan för väg 19 delen Bjärlöv – Broby, daterad 2016-09-09 har reviderats till utställelse av vägplan:

Avsnitt (kapitel, sida)	Tidigare text	Ny text	Motiv
Kap. 9.2, s.97	Intrång görs i naturminnet, dispens ska sökas för att ta bort, alternativt flytta, naturminnet till annan närliggande plats.	Naturminne: Särskild lösning för avvattningslösning förbi naturminnet har vidtagits för att undvika intrång.	Åtgärder för naturminnet beskrivs på flera platser i MKB, fel åtgärd redovisades på angivet ställe.
Kap. 9.2, s. 97	Inga åtgärder görs på befintlig väg 19 genom Natura-2000-området.	Vägen breddas inte genom Mannagården och inget nytt vägområde tas igenom området, utan ny asfalt och nytt vägräcke sätts endast upp på befintlig väg.	