

## PLANBESKRIVNING

Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg  
Östra Göinge kommun, Skåne län

Underlag för samråd/Vägplan, 2024-03-27

Ärendenummer TRV 2023/34145



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning - Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg Östra Göinge kommun, Skåne län

Författare: Maria Blidfors, Sofia Haase, Eric Axelsson och Jon Halling, Sweco

Dokumentdatum: 2024-03-27

Ärendenummer: TRV 2023/34145

Uppdragsnummer: 173125

Version: 2.0

Kontaktperson: Martin Petersson, Projektledare Trafikverket

# Innehåll

Sammanfattning.....	5
1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	6
1.1. Bakgrund .....	6
1.2. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 .....	7
1.3. Länsstyrelsens beslut.....	8
1.4. Ändamål och projektmål .....	8
1.5. Planläggningsprocessen .....	9
2 Miljöbeskrivning .....	10
2.1. Avgränsningar.....	10
2.2. Metod och osäkerheter.....	10
2.3. Miljökompetenser .....	10
3 Förutsättningar .....	12
3.1. Vägens funktion och standard.....	12
3.2. Trafik och användargrupper .....	12
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	12
3.4. Landskapet och staden.....	19
3.5. Miljö och hälsa.....	19
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	24
4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .....	28
4.1. Val av lokalisering .....	28
4.2. Val av utformning .....	28
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	37
5 Effekter och konsekvenser av projektet.....	38
5.1. Trafik och användargrupper .....	38
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	38
5.3. Miljö och hälsa.....	38
5.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	41
5.5. Påverkan under byggtiden .....	41
6 Samlad bedömning.....	42
6.1. Sammantagen bedömning av konsekvenser.....	42
6.2. Uppföljning av mål .....	42
7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden .....	42
8 Markanspråk och pågående markanvändning.....	42

8.1.	Vägområde för allmän väg .....	42
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt (T) .....	42
9	Fortsatt arbete.....	43
9.1.	Uppföljning .....	43
9.2.	Tillstånd och dispenser .....	43
9.3.	Förslag till åtgärder och utredningar i senare skeden.....	43
10	Genomförande och finansiering.....	44
10.1.	Formell hantering .....	44
10.2.	Påverkan på kommunala planer.....	45
10.3.	Genomförande .....	45
10.4.	Finansiering .....	45
	Underlagsmaterial och källor .....	45

# Sammanfattning

*Kompletteras till granskningshandlingen.*

# 1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

## 1.1. Bakgrund

Väg 2050, även kallad Hjärsåsvägen, sträcker sig mellan Norra Sandby i Hässleholms kommun och Varestorp i Östra Göinge. Mellan Knislinge, den största tätorten i Östra Göinge kommun, och tätorten Hjärsås utgörs vägen av en drygt fyra kilometer lång och sju meter bred landsväg. Det finns ett behov av att kunna cykla och gå mellan Knislinge och Hjärsås. Det upplevs dock inte trafiksäkert att cykla eller gå längs väg 2050 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden. Se Figur 1 för lokalisering av aktuellt vägprojekt.

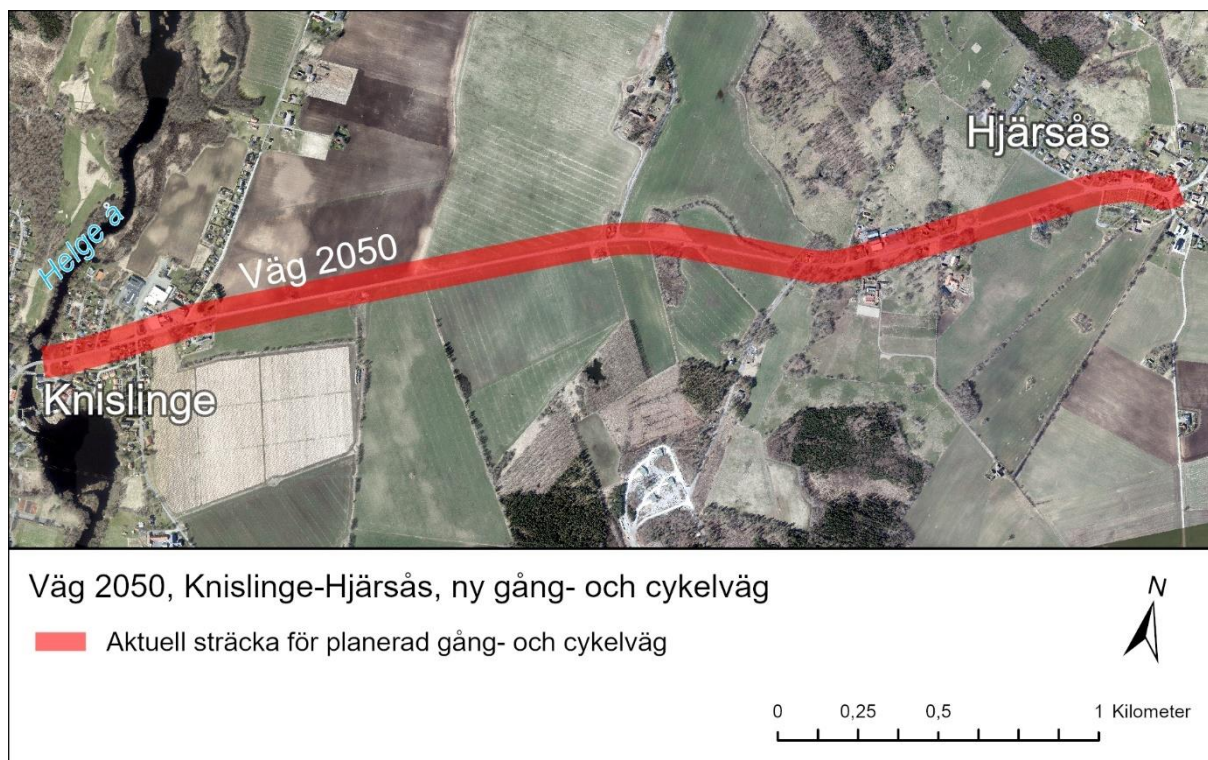


Figur 1. Översiktskarta som visar lokaliseringen av aktuell sträcka för väg 2050 mellan Knislinge och Hjärsås.

Åtgärden omfattar en ny gång- och cykelväg som dras från korsningen Lejongatan/Hjärsåsvägen i Knislinge till korsningen vid kyrkan i Hjärsås. Gång- och cykelvägen planeras bli cirka 3,5 kilometer lång och 2,5 meter bred med dubbelriktad trafik, se Figur 2.

Målgrupperna som främst bedöms gynnas av en ny gång- och cykelväg är barn- och ungdomar, arbetspendlande och turister. När sträckan är byggd planeras den även att ingå i Cykelleden Skåne och delled 101, Kristianstad–Ängelholm (Cykelleden Skåne, u.å).

Byggstart för gång- och cykelvägen mellan Knislinge och Hjärsås planeras ske år 2026 och byggnationen förväntas ta cirka ett år.



Figur 2. Aktuell sträcka för planerad gång- och cykelväg mellan Knislinge och Hjärsås. Den röda avgränsningen utgör även det utredningsområde som identifierades under arbetet med samrådsunderlaget i föregående skede.

## 1.2. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029

Sträckan Knislinge-Hjärsås är ett av de objekt som pekats ut i cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 där brister och behov av åtgärder beskrivs (Region Skåne, 2018a). Cykelvägsplanen för Skåne med tillhörande åtgärdsvalsstudie, är en fördjupning av den Regionala transportinfrastrukturplanen<sup>1</sup> för att särskilt beskriva planens insatser för cykelåtgärder (Region Skåne, 2018b).

### *Möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen*

För planering och utveckling av transportsystemet har Trafikverket utarbetat en metod, fyrstegsprincipen, där möjliga förbättringar av transportsystemet prövas stegvis, se Figur 3.

<sup>1</sup> Den Regionala transportinfrastrukturplan som omfattar det regionala statliga vägnätet, bestående av riksvägar, länsvägar och tillhörande cykelvägar tas fram var fjärde år av de regionala länsplaneupprättarna. Planen för Skåne tas fram och beslutas av Region Skåne i samråd med Trafikverket, Skånes kommuner och representanter från näringslivet.

## Fyrstegsprincipen

### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

### 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

### 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Figur 3. Fyrstegsprincipen (Trafikverket, 2014a)

Fyrstegsprincipen tillämpades för aktuellt projekt inom arbetet med åtgärdsvalsstudien för cykelvägsplanen (Region Skåne, 2018b) för att välja och prioritera mellan olika åtgärder för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar och åtgärder i transportsystemet ska prövas stegvis. I första hand ska befintlig infrastruktur vårdas och användas mer effektivt. Det kan ske genom åtgärder som syftar till ett förändra beteende och val av transportsätt. Inga lösningar hittades inom detta steg för att nå ändamålet med aktuellt projekt.

I andra hand ska befintlig infrastruktur optimeras genom att användningen av den effektiviseras och optimeras på olika sätt. Vad som på ett teoretiskt plan är säker blandtrafik är definierat enligt Trafikverkets Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2014b). Vägar med höga hastigheter och trafikflöden (ÅDT) innebär olämpliga förutsättningar för cyklister. Med de hastigheter och trafikflöden som gäller för väg 2050 på aktuell sträcka så bedöms det inte lämpligt med cykling i blandtrafik på befintlig väg. Det bedöms inte heller finnas andra parallella vägar som är lämpliga att nyttja för gående och cyklister för att ta sig mellan Knislinge och Hjärsås.

Det tredje steget innebär mindre ombyggnationer som syftar till ett optimerat nyttjande och en förbättrad tillgänglighet. Även med mindre ombyggnationer blir analysen samma som i steg 2 ovan.

I fjärde och sista hand övervägs åtgärder som innebär nybyggnation av infrastruktur. De åtgärder som föreslås inom detta projekt faller inom steg fyra, nybyggnation.

## 1.3. Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Skåne län beslutade 2023-08-25 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljöbeskrivning upprättas inom ramen för vägplanen. Miljöbeskrivningen ingår i föreliggande dokument, se kapitel 2.

## 1.4. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att skapa en trafiksäker koppling för gående och cyklister mellan Knislinge och Hjärsås

För planerade åtgärder har följande projektmål identifierats:



- öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs sträckan
- öka antalet som väljer gång och cykel för att arbets- och skolpendla, cykla till fritidsaktiviteter samt att rekreativscykla i området
- öka tillgängligheten till viktiga målpunkter för gående och cyklister
- värna landskapsbilden så att den upplevs så orörd som möjligt

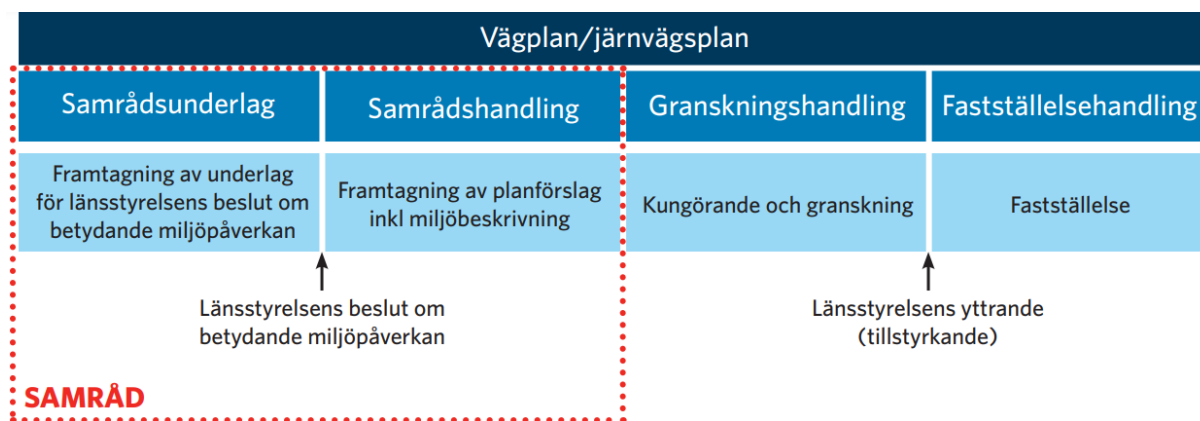
## 1.5. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Planläggningsprocessen illustreras i Figur 4.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 4. Planläggningsprocessen för vägplan.

## 2 Miljöbeskrivning

Under avsnitt 2 framgår miljöbeskrivningens avgränsning, metod, osäkerheter och den sakkunskap som bidragit till miljöbeskrivningen. Under avsnitt 3.5 beskrivs förutsättningarna för grundvatten, ytvatten, jordbruksmark, naturmiljö, arkeologi och markmiljö och i avsnitt 5 beskrivs de konsekvenser som genomförandet av utbyggnadsförslaget bedöms medföra. I granskningshandlingen kommer planbeskrivningen kompletteras med avsnitt Samlad bedömning (avsnitt 6), Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler (avsnitt 7), Fortsatt arbete (avsnitt 9) ingår inte i den här samrådshandlingen.

### 2.1. Avgränsningar

I miljöbeskrivningen beskrivs de miljöintressen som bedöms kunna påverkas av projektet: landskapsbild, naturmiljö, yt- och grundvatten, jordbruksmark, fornlämningar och markmiljö.

I föregående skede med framtagning av samrådsunderlag identifierades ett utredningsområde, vilket avgränsades till 50 meter från vägmitt på både norra och södra sidan om väg 2050, se Figur 2. Avgränsningen utgick ifrån att både den nya anläggningen och ytor för byggnation skulle rymmas, oavsett på vilken sida om vägen som den nya gång- och cykelvägen placerades. I aktuellt skede med att ta fram en samrådshandling har utredningen av gång- och cykelvägens placering kommit längre och utgår nu ifrån föreslagen placering och utformning av gång- och cykelvägen, vilken beskrivs under avsnitt 4.2.

Ett influensområde är ett område som påverkas direkt eller indirekt av åtgärden. Influensområdet kan vara olika stort för olika miljöaspekter. Den påverkan som anläggandet av ny gång- och cykelväg medför bedöms ske i och i direkt anslutning till planerade åtgärder eftersom påverkan som bedöms kunna uppstå är framför allt på jordbruksmark, naturmiljövärden och fornlämningar. I Hjårsås finns en grundvattenförekomst med tillhörande vattenskyddsområde som behöver beaktas och i väster och öster om den planerade gång- och cykelvägen finns ytvattenförekomster (Helge å och Bivarödsån) som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

### 2.2. Metod och osäkerheter

Bedömningar av miljökonsekvenser är förknippade med osäkerheter. Osäkerheterna beror dels på att antaganden om framtiden görs, dels finns osäkerheter grundade i att de underlag och källor som använts kan innehålla brister.

Bedömningen av effekten på naturmiljön är alltid behäftad med visst mått av osäkerhet, eftersom många faktorer (biotiska, abiotiska och antropogena) samspelar för att avgöra vilken effekt en påverkan kan få på en viss art eller miljö.

Landskapsbilden har beskrivits utifrån förhållandena på plats, där det har fokuserats på områdets karaktär, grönstruktur och beskrivningarna av landskapet. Att analysera landskapets strukturer och olika landskapselement kan göras på ett förhållandevis objektivt sätt, medan upplevelsen och värderingen av landskapet är subjektiv.

För markmiljö kan det inte uteslutas att det finns föroreningar i punkter eller områden som inte har undersökts eller att det förekommer ämnen och föreningar som inte har analyserats.

### 2.3. Miljökompetenser

De som författat samt bidragit med sakkunskap vid framtagande av denna miljöbeskrivning redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Sakkunskap som bidragit till föreliggande miljöbeskrivning.

Sakområde eller roll	Bidragande konsult	Företag	Utbildning	Erfarenhet
TA miljö	Jon Halling	Sweco	MSc Environmental Assessment and Management, Oxford Brookes University	12 års erfarenhet av miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar för infrastrukturprojekt och kommunala planer.
Författare av miljöbeskrivning	Malin Moestad	Sweco	Miljövetenskap vid Lunds universitet	Handläggare och teknikansvarig miljö i flera väg- och järnvägsprojekt samt verksamheter enligt 9 och 11 kap miljöbalken.
Specialist markmiljö	Louise Lundberg	Sweco	Naturvetenskapligt magisterprogram, Miljövetenskap	Louise har fyra års erfarenhet av att utreda förorenade områden bland annat i infrastrukturprojekt.
Specialist landskap	Martina Nordberg	Sweco	Landskapsarkitektxamen, Sveriges lantbruksuniversitet Alnarp	Martina har sex års erfarenhet av att utreda frågor kopplat till landskap bland annat i infrastrukturprojekt.
Specialist naturmiljö	Peter Frodin	Sweco	Master i ekologi från Lunds universitet, disputerad i teoretisk ekologi.	Peter har lång erfarenhet av naturvärdesinventeringar för bland annat infrastrukturprojekt.

## 3 Förutsättningar

### 3.1. Vägens funktion och standard

Väg 2050 är idag den enda länken mellan orterna Knislinge och Hjårsås. Vägen används idag i stor utsträckning av arbetspendlande och turister samt som skolväg. Vägen ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet men är däremot utpekad som strategiskt viktig för tyngre transporter.

På större delen av sträckan är hastighetsbegränsningen 80 km/tim. Genom båda orterna är hastighetsbegränsningen 40 km/tim.

Mellan orterna är väg 2050 en sju meter 1+1 väg med målad separering mellan köriktningarna. Närmast Knislinge smalnar vägen av till sex meter och i Hjårsås till en bredare 10,7 meters sektion med både målade och fysiska refuger i vägmitt.

Gående och cyklande är separerade från den motorburna trafiken med trottoar endast inne i orterna.

### 3.2. Trafik och användargrupper

Väg 2050 en vanlig länsväg och den aktuella sträckan trafikeras av cirka 2 500 motorfordon per dygn varav 200 är tung trafik (NVDB, 2011). En uppräknings<sup>2</sup> av antalet motorfordon till år 2024 ger 2 900 fordon per dygn. Buss i linjetrafik trafikerar sträckan med linje 543 som går mellan Knislinge och Arkelstorp. På aktuell sträcka finns busshållplatserna Knislinge Ängsvägen och Hjårsås kyrka.

Gång- och cykeltrafik hänvisas till blandtrafik på väg 2050 som har en smal vägren, se Figur 5.



Figur 5. Foto över väg 250 mellan Knislinge och Hjårsås. Källa: Sweco.

### 3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

I Östra Göinge kommun bor det nära 15 000 personer varav cirka 3000 bor i Knislinge och 230 i Hjårsås. Östra Göinge kommun är till ytan en relativt stor kommun i Skåne. Kommunen kännetecknas av en gles bebyggelsestruktur med ett utspritt boende i byar av olika storlekar, vilket kan sägas ge kommunen en landsbygdskaraktär. Kommunen saknar en stor centralort och utgörs i stället av flera

---

<sup>2</sup> Trafikverkets barometervärden har använts för att göra uppräknings av trafikflöden från senaste mätår till 2020. Med befintliga data samt barometervärden och Trafikverkets basprognos 2020-06-15 beräknas ökningen i procent per år. Från år 2020 fram till år 2024 blir den årliga ökningen 1,4 % för personbilar samt 1,7 % för lastbilar.

mindre samhällena som Broby, Knislinge, Glimåkra, Hanaskog, Sibbhult, Immeln, Hjårsås, Östanå och Gryt. Knislinge är tillsammans med Broby kommunens största orter med ungefär lika många invånare vardera (Östra Göinge kommun, 2017; 2023a).

Arbetsmarknaden i Kristianstad beskrivs av kommunen som särskilt viktig. Cirka 1 400 personer reser varje dag från Östra Göinge till arbetet i Kristianstads kommun medan cirka 700 personer från Kristianstad reser till arbetet i Östra Göinge. Till Hässleholms kommun pendlar nära 600 personer och cirka 300 personer pendlar till Östra Göinge (Östra Göinge kommun, 2019).

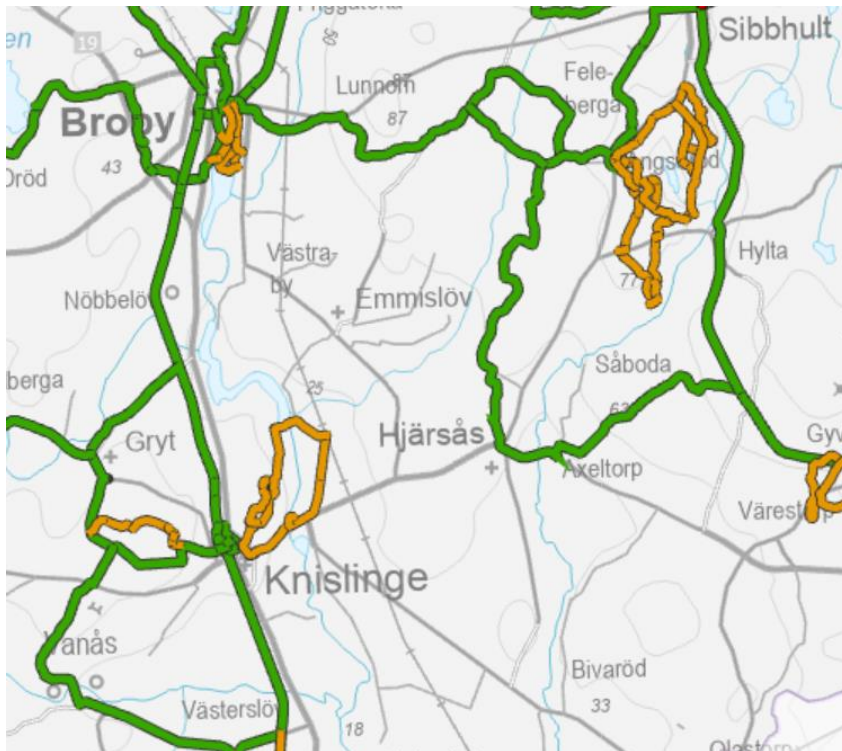
### 3.3.1. Målpunkter för gång- och cykeltrafik

Den kommunala servicen i Knislinge är koncentrerad från Brobyvägen och norrut upp till Stora Åkes backe vid golfbanan. I området finns busstation, sporthall, gym, äldreboende, skolor och förskolor. Väster om väg 19 ligger villasamhället Väster med bland annat skola och förskola. Se Figur 6 för översiktskarta över Knislinge. Det finns ett gång- och cykelstråk genom Knislinge som knyter ihop viktiga målpunkter och leder vidare till Wanås slott i väster och Stora Åkes backe i norr (Östra Göinge kommun, 2019). Se Figur 7.

Under samrådsmöte med kommunen framkommer det att upphämtning och avlämning med skolskjuts i Hjårsås sker vid Ungdomens hus på Systers väg och vid Prästgården. I Hjårsås finns det en förskola och kyrka men ingen övrig service. Se Figur 8 för översiktskarta över Hjårsås.



Figur 6. Översiktskarta Knislinge.



Figur 7. Befintliga cykel- och vandringsleder. Grönt illustrerar cykelleder och orange illustrerar vandringsleder. Kartkälla: Östra Göinge kommun, 2023b.



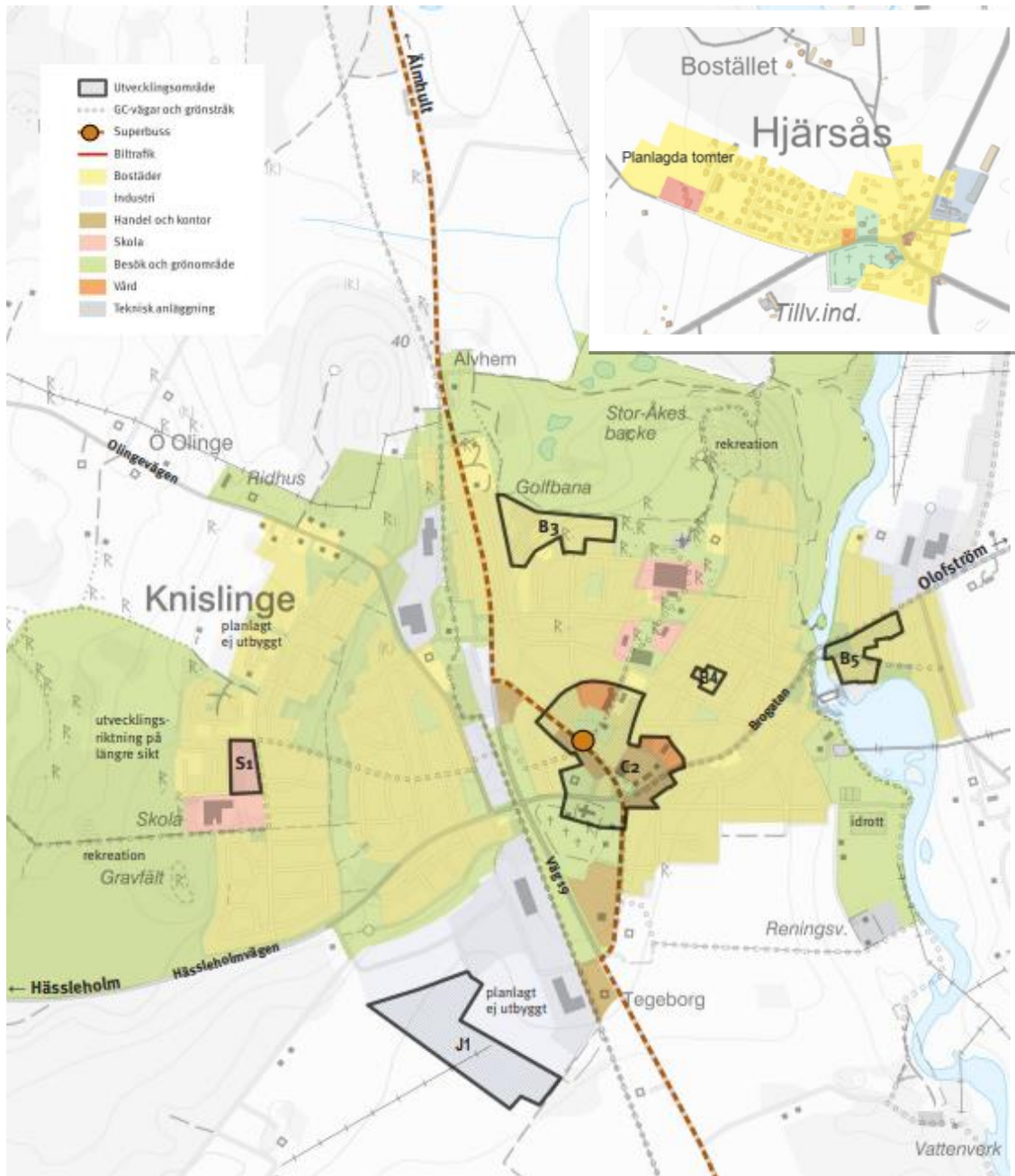
Figur 8. Översiktskarta Hjarsås.

### 3.3.2. Översiktsplan

I översiktsplanen för Östra Göinge kommun beskrivs hur det geografiska läget och den flerkärniga ortsstrukturen i kommunen och i Skåne är viktiga långsiktiga planeringsförutsättningar för kommunen (Östra Göinge kommun, 2019). Översiktsplanen beskrivs utgå från att den småskaliga flerkärniga ortstrukturen, det spridda boendet på många byar av varierande storlek är en tillgång för Östra Göinge och en bra grund för att utveckla det goda boendet. För att stärka byarnas attraktionskraft är kommunikationer av olika slag avgörande skriver kommunen. De menar vidare att utbyggda gång- och cykelleder är en del av lösningen.

Kommunens planeringsstrategi utgörs av fyra punkter varav en är ”*Ett starkt stråk mellan Kristianstad och Älmhult*”. Under denna punkt uttrycks det hur Hanaskog, Knislinge och Broby genom sitt läge vid väg 19 utgör det naturliga tillväxtstråket i kommunen. I punkten ”*Ett starkt stråk mellan Kristianstad och Älmhult*” pekas den så kallade Superbusstrafiken och dess stopp i Knislinge ut som en viktig faktor för ökad tillgänglighet. Superbusstrafiken pekas även ut som en satsning i prioriteringsområdet *Attraktiva byar*. Läs mer om superbusskonceptet, eller regional Bus Rapid Transit (BRT) som det även kallas, under avsnitt 3.3.4. Övergripande beskriver kommunen att pendlingsmöjligheterna behöver förbättras då de menas vara avgörande för att tillvarata kommunens potential.

I Figur 9, som visar kommunens planerade mark- och vattenanvändning, syns hur väg 2050 är utpekad som gång- och cykelväg och grönstråk. Figuren visar även ett planerat utvecklingsområde, i kartan kallad B5, som kallas Hjärsåsllilla. Området planeras omfatta bostäder, grönstråk, kultur och verksamheter. Kommunen beskriver att längs med Brogatan upp mot Sunnavindstorget och vidare till centrumstråket behöver stråket rustas upp och bli tryggare för gående och cyklister i samband med omvandlingen av området.



Figur 9. Urklipp från kommunens översiktsplan och kartverktyg som visar planerad områdesanvändning och utvecklingsområden i Knislinge och Hjärsås (infälld). Källa: Östra Göinge kommun, 2019; 2023b.



### 3.3.3. Detaljplaner

De delar av aktuell vägsträcka som omfattas av detaljplaner framgår i nedanstående lista. Se Figur 10 för detaljplaner i Knislinge och Figur 11 för detaljplaner i Hjärsås.

#### **Knislinge**

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen vid Stärkelsefabriken (akt nummer 11- KNS-366/71), fastställdes 13 augusti 1971.

Detaljplan för del av kvarteret Triangeln (akt nummer 1256-P127), är ett tillägg och vann laga kraft 5 juni 2013.

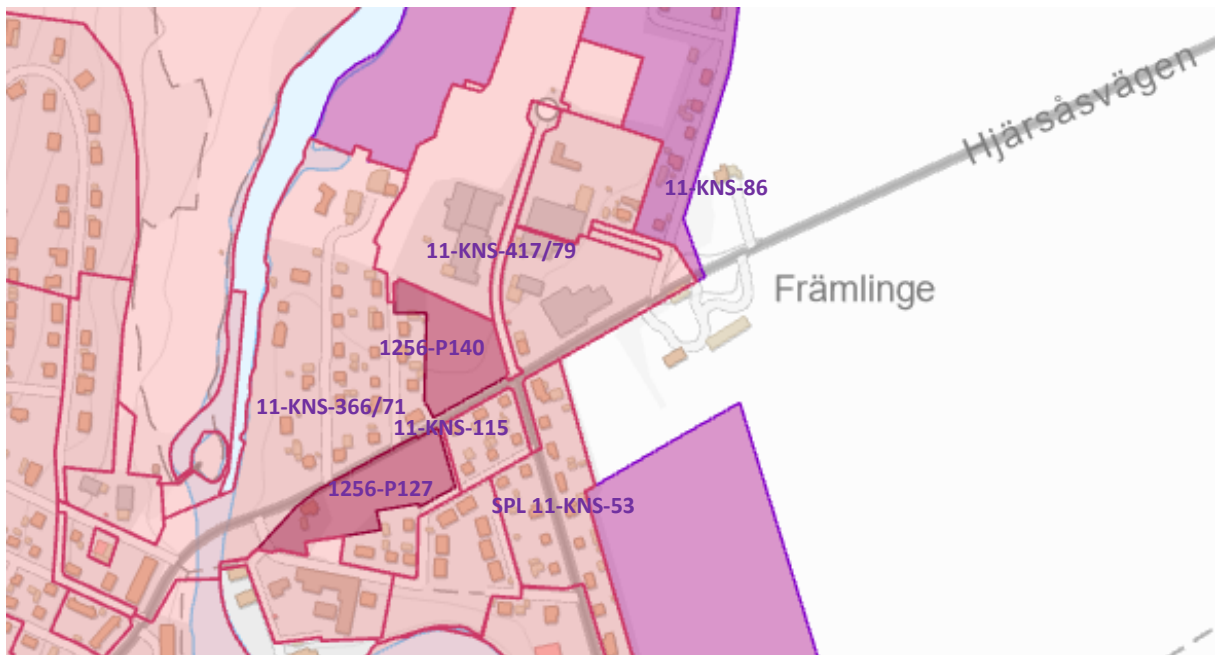
Förslag till ändring av stadsplanen för Kvarteren Triangeln, Poppeln samt del av kv. Kastanjen (akt nummer 11-KNS-115), fastställdes 22 april 1944.

Detaljplan för Vallmon 10 mfl i Knislinge (akt nummer 1256-P140), är ett tillägg och vann laga kraft 6 februari 2014.

Förslag till ändring av stadsplanen för Kv Vallmon mfl samt föreslag till upphävande av del av avstyckningsplan (akt nummer 11-KNS-417/79), fastställdes 31 maj 1979.

Stadsplan för Knislinge municipalsamhälle (akt nummer SPL 11-KNS-53), fastställdes 13 maj 1939.

Förslag till avstyckningsplan för Hjärsås lilla (akt nummer 11-KNS-86), fastställdes 13 mars maj 1941.

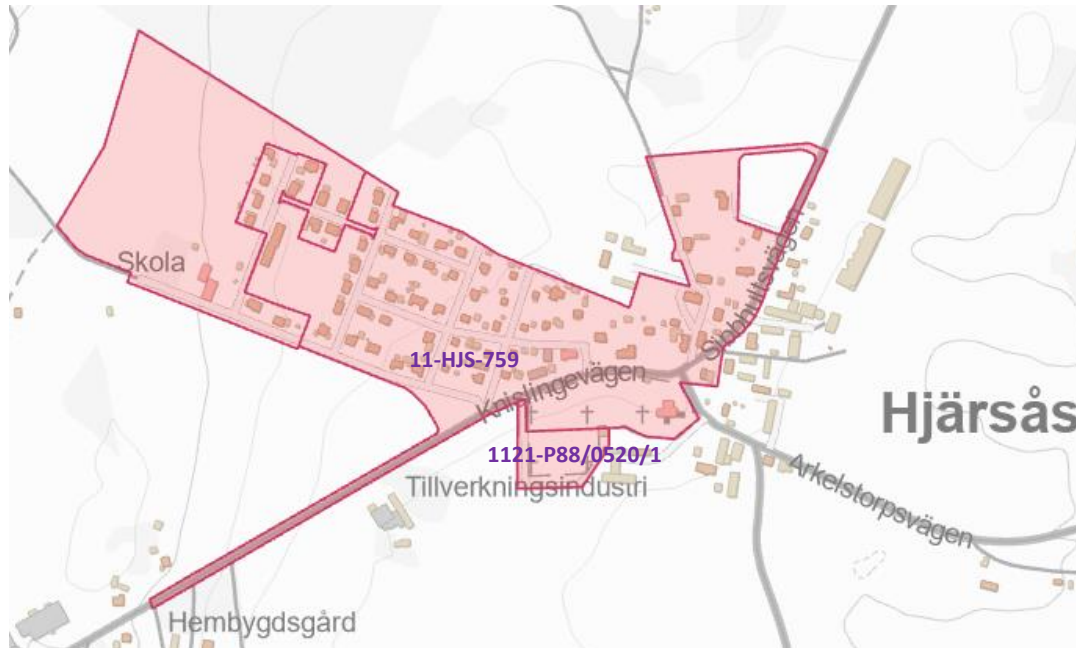


Figur 10. Detaljplaneläggning i Knislinge. Ljusrosa illustrerar detaljplan, mörkare rosa illustrerar ändring av detaljplan och lila illustrerar avstyckningsplan. Kartkälla: Östra Göinge kommun, 2023b.

## Hjärsås

Förslag till byggnadsplan Hjärsås kyrkby (aktnummer 11-HJS-759), fastställdes 8 juli 1965.

Detaljplan för utvidgning av kyrkogården i Hjärsås samhälle (aktnummer 1121-P88/0520/1), vann laga kraft 21 juni 1988.



Figur 11. Detaljplaneläggning i Hjärsås. Ljusrosa illustrerar detaljplan. Kartkälla: Östra Göinge kommun, 2023b.

### 3.3.4. Övrig planering

I avsnitt 1.2 redovisas Region Skånes cykelvägsplan och hur den kopplar till aktuellt projekt. Nedan redovisas de övriga planer som har en betydelse för projektet.

Region Skåne utvecklar i samverkan med Trafikverket konceptet regional Bus Rapid Transit (BRT), även kallat superbusskonceptet, som innebär att förbättra kollektivtrafiken i de delar av Skåne som idag saknar järnväg (Region Skåne, 2022). Satsningen syftar till att öka tillgängligheten och göra vardagen enklare och resandet smidigare längs ett antal utpekade stråk. I trafiken prioriteras busstråken och ges, i likhet med tåget, företräde och rakast möjliga körväg. Färden blir mjukare och restiden kortare då bussen bara stannar för att släppa på och av passagerare. Den stora vinsten räknas inte i minuter utan i komfort. Stråket Kristianstad – Osby (nuvarande busslinje 545) som innefattar stopp i Knislinge är ett av de första stråken där regional BRT lanseras (Region Skåne, 2022). Trafikeringen av BRT i Knislinge har startat men arbetet med infrastrukturen pågår.

År 2024 planerar Trafikverket starta ombyggnation av väg 19, mellan Bjärlöv och Broby. Vägen som passerar genom Knislinge är idag hårt trafikerad och trafiksäkerheten bedöms låg. Målet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningar för boende utmed vägen. Åtgärden innebär hastighetshöjning till 100 km/tim utanför tätorterna och att separering med mitträcke. Omkörningsmöjligheterna förbättras genom körfältsindelning till så kallad 2+1-väg. Genom Knislinge sätts skyltad hastighet till 60 km/tim (Östra Göinge kommun, 2022; Trafikverket, 2019).

I juni 2023 invigdes tre regionala cykelleder som tillsammans utgör *Cykelleden Skåne* (Region Skåne, 2023a). Cykelleden Skåne är en regional cykelled med syfte att komplettera de befintliga nationella cykellederna Sydostleden (Växjö-Simrishamn), Sydkustleden (Simrishamn-Helsingborg) och Kattegattleden (Helsingborg-Göteborg) (Region Skåne, 2023b; Cykelleden Skåne, u.å). Cykelleden

Skåne utgörs av tre delleder varav deletappen Kristianstad-Ängelholm planeras att dras längs väg 2050 genom Hjärsås och Knislinge. Gång- och cykelvägen som föreslås i denna vägplan möjliggör slutlig planerad dragning av leden via Immeln.

På södra sidan om väg 2050, på fastigheterna Knislinge 15:2 och Hjärsåslilla 3:1, planeras en solkraftsanläggning (Alight AB, 2021). Enligt uppgifter från verksamhetsutövaren Alight kommer den inte påverka planerad gång- och cykelväg<sup>3</sup>. Verksamhetsutövaren anpassar sin anläggning efter gång- och cykelvägen och planerar inga kablar utanför stängslet till anläggningen.

### 3.4. Landskapet och staden

Större delen av sträckan längs väg 2050 i detta projekt utgörs huvudsakligen av en relativt rak, smal väg med diken som smälter in i det omgivande öppna landskapet. Korsningspunkter finns vid jämna mellanrum, där mindre vägar och utfarter korsar väg 2050. Vägen kantas av ett flackt åkerlandskap på båda sidor med inslag av brynbuskage och alléer, stenpartier, hästagar och uppvuxna lövskogsområden och enstaka gårdar.

Sträckan kantas i båda ändar av de mindre samhällena Knislinge och Hjärsås av äldre, småskalig karaktär med mestadels villor och trädgårdar samt enstaka gårdar och företag. Där ligger bostäderna nära den befintliga vägen.

I sin helhet upplevs sträckan kulturhistoriskt intressant, eftersom den präglas av en blandning mellan ståtlig uppvuxen natur, åkerlandskap och äldre bebyggelse.

I Hjärsås ligger en kyrka med tillhörande kyrkogård som kantas av en stenmur med trottoar intill. Denna plats har ett högt kulturhistoriskt värde.

Längs med sträckan finns ett flertal träd som är värdefulla för platsens rumslighet och helhetsintryck.

### 3.5. Miljö och hälsa

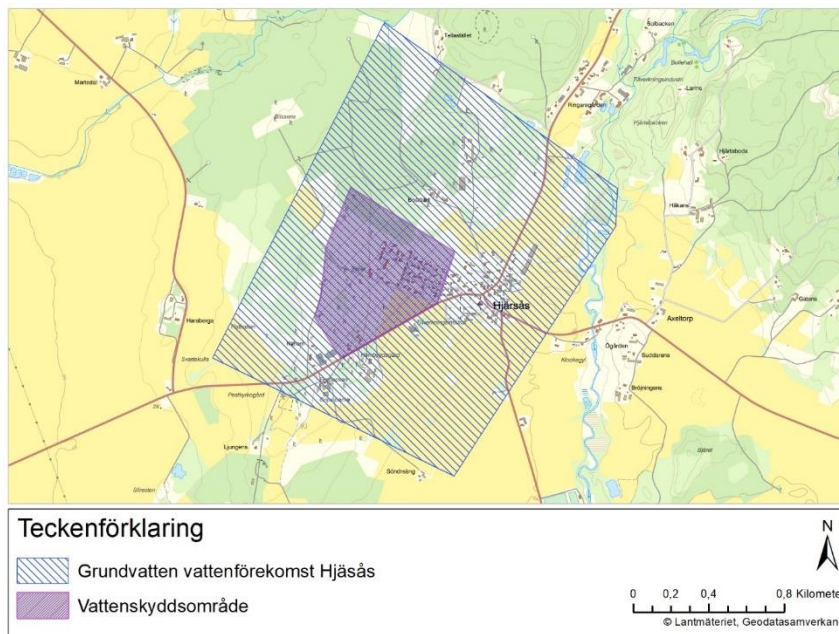
#### 3.5.1. Vattenskyddsområde och grundvattenförekomst

Vid Hjärsås finns ett vattenskyddsområde, *Hjärsås samhälle* (Naturvårdsverket, 2023), som är kopplat till urbergsförekomsten *Hjärsås*. Vattenskyddsområdet omfattar ett område direkt norr om väg 2050, medan grundvattenförekomsten omfattar en yta både norr och söder om väg 2050, se Figur 12. Det pågår en översyn av vattenskyddsområdets gränser och föreskrifter.

Grundvattentillgången i jordlagren är liten till obefintlig längs med större delen av sträckan (SGU, 2023a). Närmast Knislinge är grundvattentillgången måttlig. Grundvattennivåer har påträffats på djup mellan cirka 1,5 och 2,6 meter under markytan.

---

<sup>3</sup> Malin Stensson, Alight, mailkonversation med Martin Petersson på Trafikverket den 16 juni 2023.



Figur 12. Grundvattenförekomst och vattenskyddsområde. Källa: Länsstyrelsen, 2023.

### 3.5.2. Ytvattenförekomster

Dagvattnet längs med väg 2050 rinner i huvudsak mot väster, se Figur 17. Eftersom jordlagren längs med sträckan utgörs av genomsläppliga jordarter, framför allt sand och silt men också sandig morän, bedöms det mesta av dagvattnet infiltrera. Det är bara dagvattnet från en kortare sträcka inne i Knislinge som avrinner mot Helgeå, som utgör en ytvattenförekomst (Länsstyrelsen, 2023a). Mot öster samlas det dagvatten som inte infiltrerar i en lågpunkt och det är bara en kortare sträcka som avrinner mot Bivarödsån som utgör en ytvattenförekomst (Länsstyrelsen, 2023a). Bivarödsån mynnar nedströms ut i Helgeå.

Helge å uppnår inte god ekologisk status på grund av hydromorfologisk påverkan från jordbruk. God kemisk status uppnås inte på grund av kvicksilver och bromerade difenyleter, vilket är en nationell klassificering.

Bivarödsån uppnår inte god ekologisk status på grund av påverkan på hydromorfologi till följd av dämmen som utgör vandringshinder. God kemisk status uppnås inte på grund av kvicksilver och bromerade difenyleter, vilket är en nationell klassificering.

### 3.5.3. Jordbruksmark

Miljön längs med väg 2050 domineras av jordbruksmark, klass 4 på den 10-gradiga skalan enligt graderingen från 1971 (Jordbruksverket, 2013). Detta innebär att jordbruksmarken inte tillhör de mer produktiva i landet. All jordbruksmark omfattas dock av bestämmelserna i 3 kap 4 § Miljöbalken.

### 3.5.4. Naturmiljö

Genomförd naturvärdesinventering har identifierat ett naturvärdesobjekt längs med berörd sträcka av väg 2050, se Figur 13, som bedöms ha påtagliga naturvärden. Naturvärdesobjektet består av en dunge som uppskattas vara cirka 0,5 hektar stort. Mestadels innehåller dungen ek, men även vide, björk och ask. Död ved i form av liggande träd samt hålträd gör området attraktivt för fågel och fladdermus. Buskskiktet är välutvecklat medan fältskiktet inte var så välutvecklat då inventeringen utfördes. Som helhet bedöms naturvärdesobjektet vara gynnsamt för såväl fåglar, fladdermöss som insekter.

Övriga områden längs med sträckan som är intressanta ur ett naturmiljöperspektiv är ett större område med bostäder, hustomter och hagmarker, vid det så kallade Nyhem. Inom hagmarkerna växer

det äldre ekar som kan vara intressanta som livsmiljöer för naturvårdsarter. Vid inventeringstillfället noterades dock inga skyddsvärda arter.

Längs med berörd sträcka växer värdefulla ekar i närheten av vägen, se Figur 13. I Knislinge står det en stor lönn mycket nära väg 2050 på södra sidan.

Mellan Knislinge och Nyhem ligger ett odlingsröse och ett stycke öster om odlingsröset går ett dike som kommer söderifrån och vid väg 2050 viker av västerut in i ett delvis blött område med vegetation. Diket bedöms inte hysa några vattenknutna värden. Odlingsröset och diket bedöms omfattas av det generella biotopskyddet då de ligger i anslutning till jordbrukslandskapet. Parallellt med diket ligger en stenmur som fortsätter på den norra sidan av väg 2050. Stenmuren bedöms omfattas av det generella biotopskyddet. Inom området Nyhem finns det två alléer på den södra sidan av väg 2050, den ena en lindallé och den andra en björkallé. I Knislinge står en björkallé på den norra sidan av väg 2050, strax väster om korsningen med Färgerigatan. I Hjäsås finns en allé på insidan av muren mot kyrkogården.

I samband med naturvärdesinventeringen har vresros och lupiner observerats vid stenröset. Lupiner observerades också längs med vägkanten i den västra delen av Nyhem, se Figur 13.

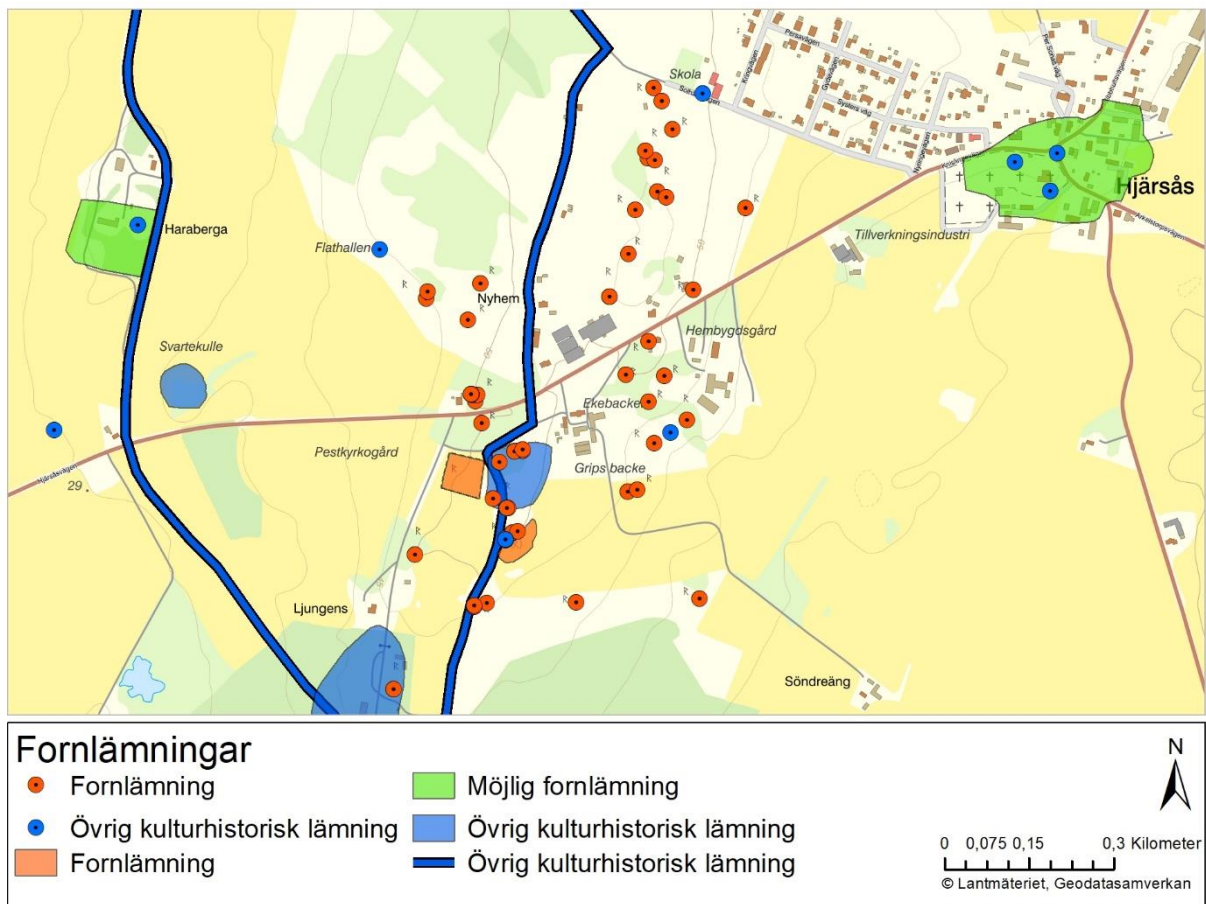
Enligt utdrag från Artdatabankens verktyg Artportalen finns ett mindre antal observationer av skyddade växter i anslutning till den planerade gång- och cykelvägen. Utmed norra sidan av väg 2050 finns en inrapporterad observation av gullviva (fridlyst i Skåne) och inne i Hjäsås finns två inrapporterade observationer av småjungfrukam (NT, nära hotad), en på vardera sida av vägen. Skogsalm växer inom området Nyhem.



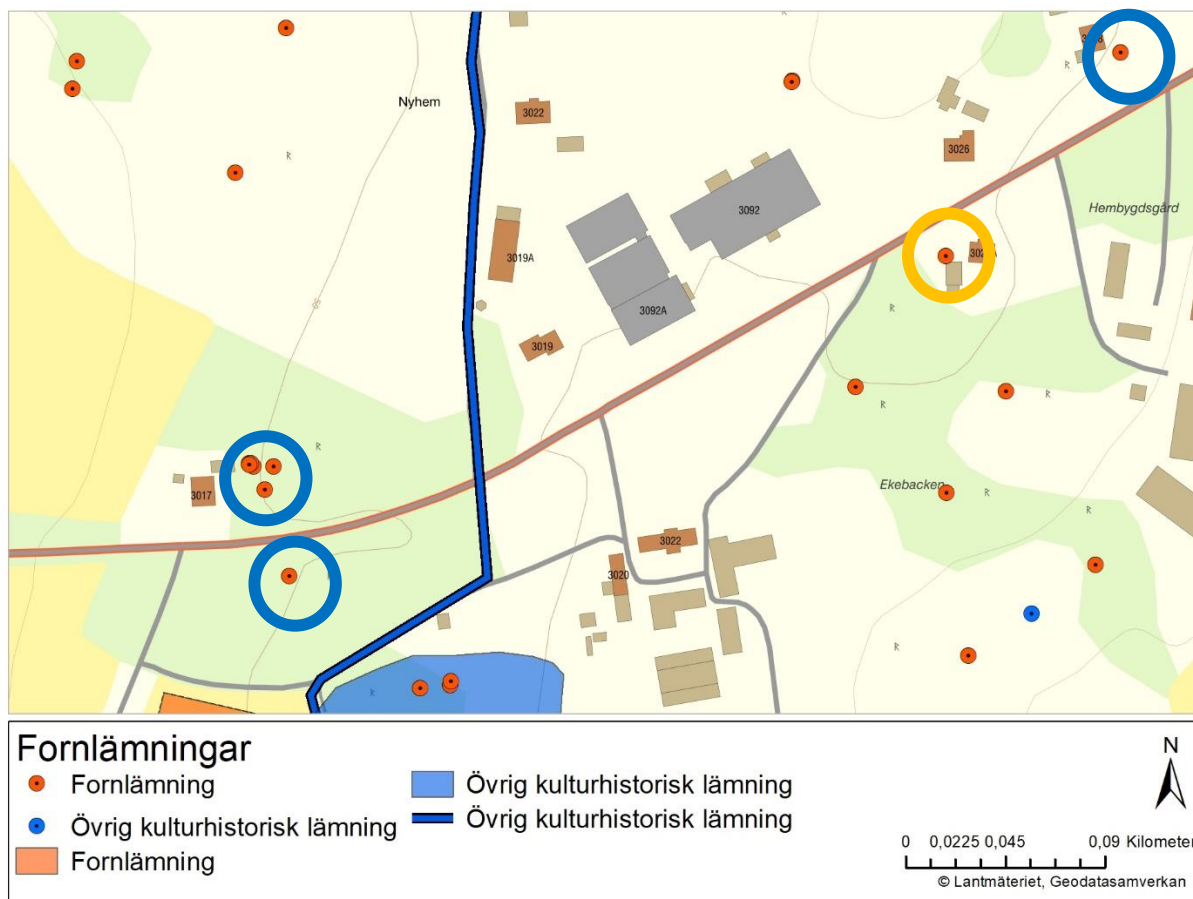
Figur 13. Naturvärdesobjekt, värdefulla träd, generella biotopskydd och invasiva arter längs med inventerad sträcka, källa: Sweco 2023.

### 3.5.5. Fornlämningar

Inom området Nyhem, se Figur 14, finns flera registrerade fornlämningar. De som ligger närmast vägen utgörs av hållristningar i form av skålgropar. Fornlämningen inringad med orange cirkel i Figur 15, utgör en byasten och ligger i anslutning till väg 2050. Vad som utgör fornlämningsområde behöver samrådask med länsstyrelsen. Arkeologisk utredning steg 1 och 2 genomfördes under 2023 (Hyll, Nathalie, 2023). Resultatet av dessa var att det efter arkeologisk utredning steg 2 inte kvarstår några antikvariska intressen inom det angivna vägområdet och område för tillfälligt nyttjande. Utbredningen av den möjliga fornlämningen Hjarsås bytomt har utvidgats västerut varför tillstånd för ingrepp behöver sökas.



Figur 14. Registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar längs vägsträckan Källa: Riksantikvarieämbetet, 2023.



Figur 15. Registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i Nyhem. Källa: Riksantikvarieämbetet, 2023. Hällristningarna är markerade med blå ring, byastenen med orange ring.

### 3.5.6. Markmiljö

En markmiljöinventering har genomförts för att identifiera potentiellt förorenade områden som kan beröras av planerad utbyggnad. I och i anslutning till planerad gång- och cykelväg finns pågående och tidigare verksamheter som kan ha gett upphov till potentiellt förorenade områden:

- En textilindustri i form av en strumpfabrik har legat inom fastigheterna Triangeln 15 samt Vallmon 12. Tidigare markundersökningar har utförts och halter överstigande MKM har påträffats. Det gamla byggnaderna revs år 2011. Det kommer i fortsatt arbete undersökas om marken är sanerad eller ej.
- Malörten 4, industriområde strax norr om väg 2050. Pågående verkstadsindustri som har bedrivits på fastigheten från cirka 1960-talet.

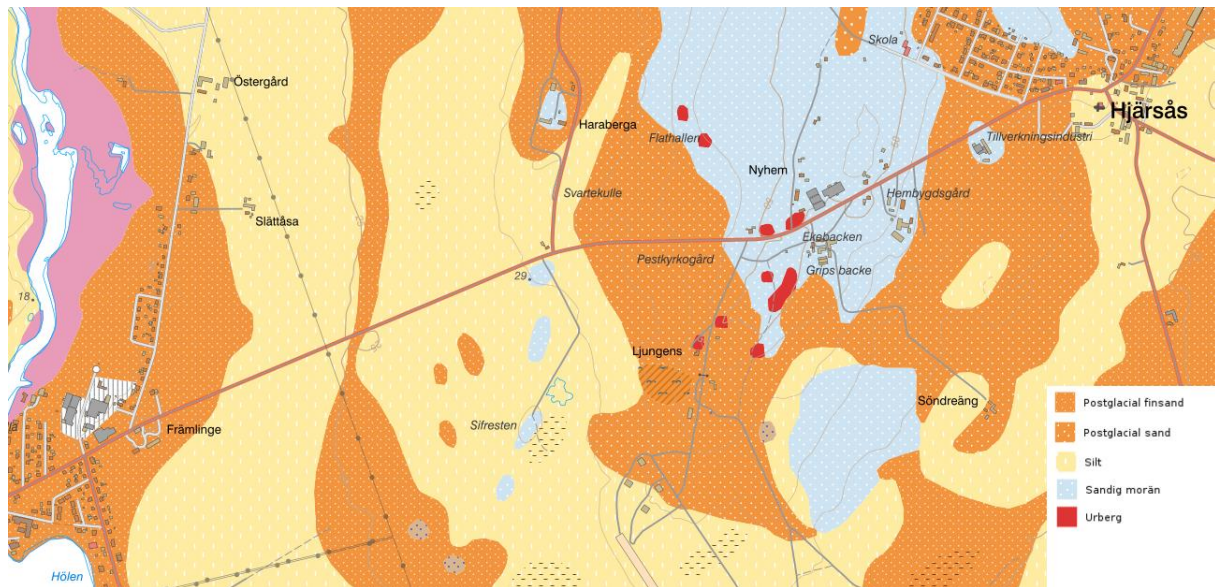
Syftet med markmiljöinventeringen var att identifiera potentiellt förorenade områden inom eller i närheten av gång- och cykelvägen. Detta ligger till grund för provtagningsplanen och utgör underlag för masshantering i framtida entreprenadarbeten. En markmiljöprovtagnning längs väg 2050 har utförts.

### 3.6. Byggnadstekniska förutsättningar

Hänvisningar till vägens längdmätning (km x/xxx) återfinns i illustrationskartor tillhörande samrådshandlingen (100T0501-100T0512). Längdmätningen har sin början i nollpunkten belägen i korsningen Lejongatan/Hjärsåsvägen och markeras som 0/000.

#### 3.6.1. Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består området i anslutning till den planerade gång- och cykelvägen av postglacial finsand, silt, postglacial sand och sandig morän, se Figur 16.



Figur 16. Utdrag från SGU:s jordartskarta. Kartkälla: SGU (2023b). Hämtad 2023-06-22.

Markytan längs aktuell sträcka utgörs huvudsakligen av åkermark, lokalt förekommer även asfalterade ytor i läget för planerad gång- och cykelväg.

Marknivån ökar från Knislinge och österut till ca km 2/550 -2/800 (Grips backe) från nivå ca +21,2 till +50,3. Efter ca km 2/800 börjar marknivån falla resterande sträcka mot Hjärsås där nivån varierar omkring +36,2.

Geotekniska fält- och laboratorieundersökningar har utförts i aktuellt område.

Jordlagren inom området utgörs huvudsakligen av ett ytskikt med humushaltig sand, med en mäktighet som varierar mellan cirka 0,1–1,0 meter.

Längs sträckans västra del från Knislinge och österut underlagras ytjorden huvudsakligen av omväxlande sand, finsand och silt ner till undersökt djup cirka fyra meter under markytan.

Från km cirka 1/600 och österut underlagras ytjorden huvudsakligen av sand och sandmorän ner till undersökt djup cirka fyra meter under markytan. Förekomst av sten och block i sandmoränen längs sträckans östra del kan inte uteslutas.

Inom området kring Grips backe (cirka km 2/400–2/900) förekommer synlig berggrund samt ytliga sten och block. I resterande del av området varierar jorddjupet huvudsakligen mellan 10–30 meter enligt SGU:s jorddjupskarta.

Grundvattennivåer har påträffats på djup mellan cirka 1,5 och 2,6 meter under markytan.

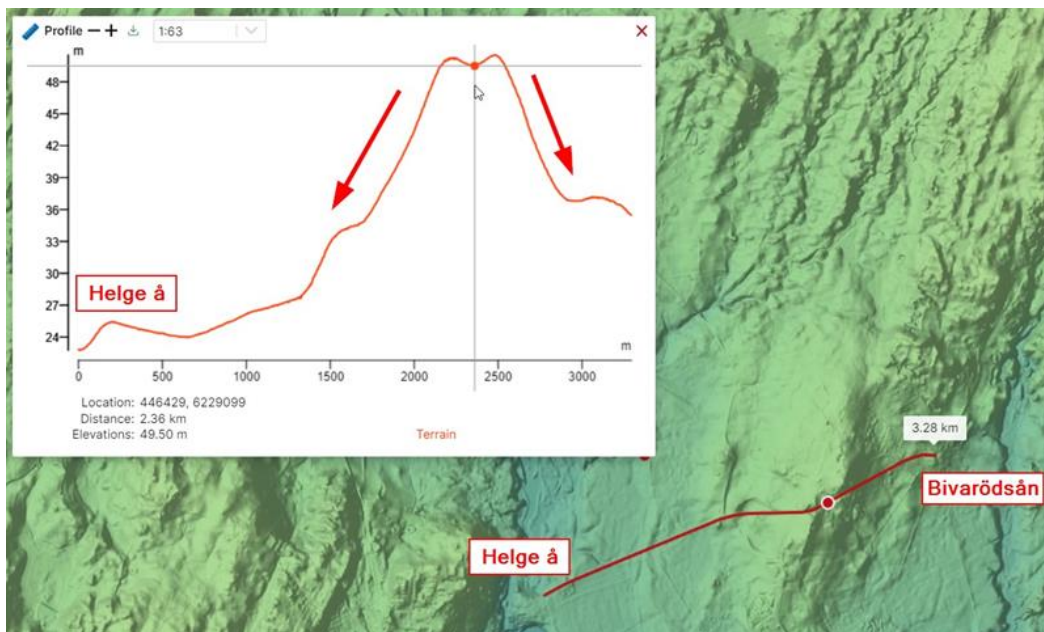


### 3.6.2. Befintlig avvattning

Befintligt släntdjup mellan stödremsa och omkringliggande mark varierar mellan 30-60 cm. Det finns inget dike på större delen av sträckan idag. Sannolikt har det varit ett dike tidigare, men som med tiden fyllts igen med åkermark. Det finns ingen information om några dagvattentrummor.

Där dikningsföretag korsar väg 2050 och det finns brunnar i anslutning till vägen är det rimligt att tro att det ligger en ledning under vägen. Det finns sannolikt tre ledningar som korsar vägen, vid km 1/250, 3/100 och 3/200.

Dagvatten från sträckan mellan km 0/000 och 2/660 rinner i huvudsak mot väster till Helge å, medan dagvattnet från sträckan mellan km 2/660 och 3/600 avrinner mot Bivarödsån. Bivarödsån mynnar nedströms ut i Helge å. Se Figur 17 för illustration av flödesriktningar.



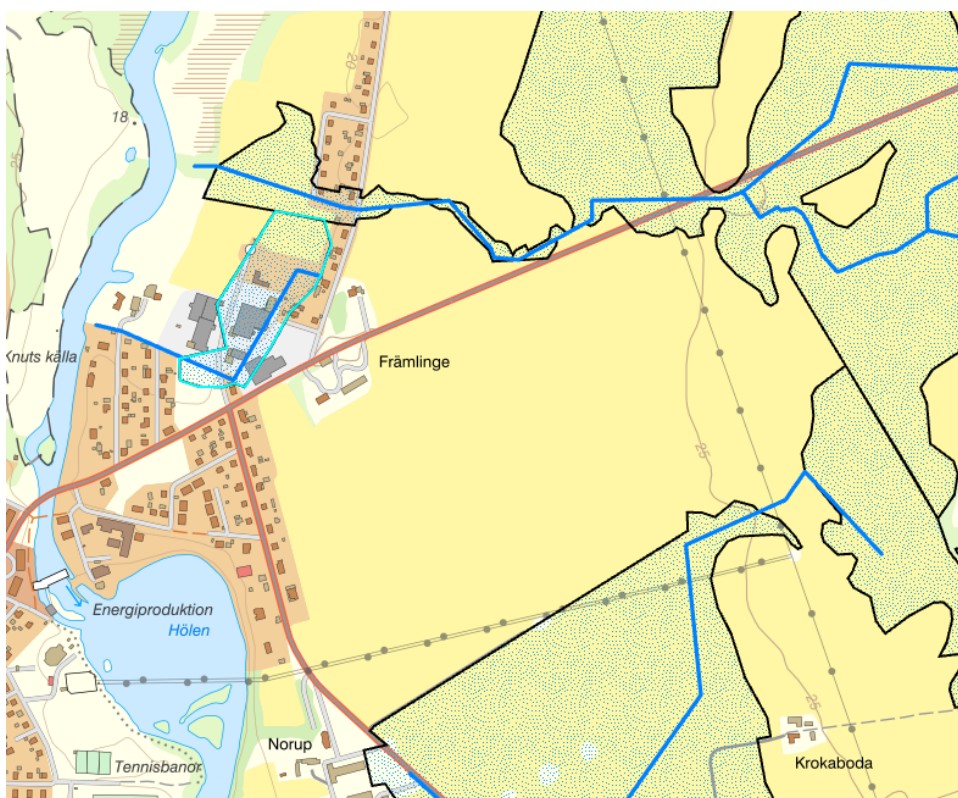
Figur 17. Flödesriktningar, röd prick visar högsta punkten och diagrammet visar höjdskillnaderna längs väg 2050. Kartkälla: Scalgo (2023). Hämtad 2023-05-29.

Vid inventering av Länsstyrelsen Skånes vattenarkiv har tre dikningsföretag identifierats som antingen korsar, tangerar eller ligger i nära anslutning till den planerade gång- och cykelvägen, se Figur 18 till Figur 21 och beskrivning nedan. Inne i samhällena sker bortledning av vatten delvis genom dagvattenledning tillhörande SBVT och delvis till dikningsföretag Hardeberga I-III (år 1935) och Hjårsås I-V (år 1941).

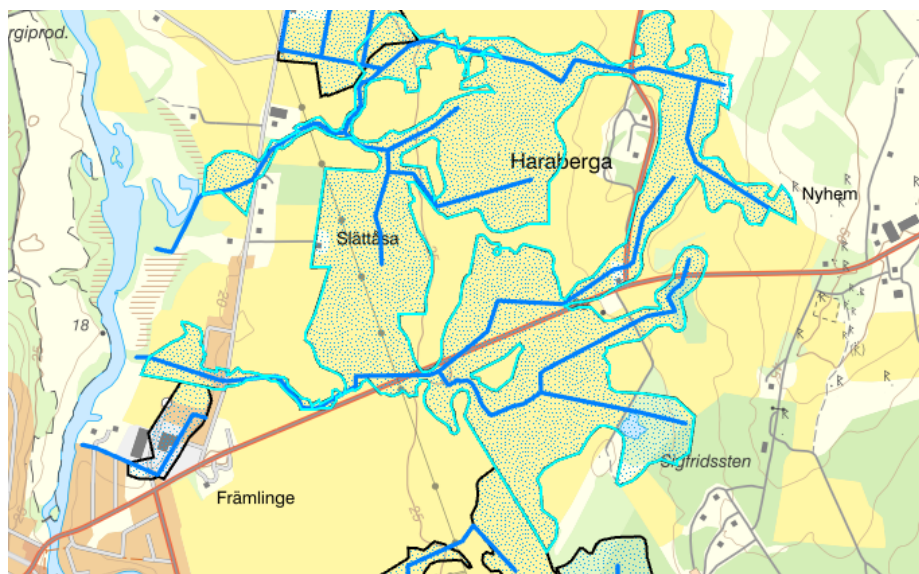
- Främlinge-Hjårsåslilla (år 1936): Dikningsföretaget ligger norr om väg 2050. Som närmast ligger dikningsföretaget 15 meter från väg 2050.
- Hardeberga I-III (år 1935): Dikningsföretaget korsar väg 2050 två gånger mellan km 1/150–1/250 och består av öppet dike som mynnar ut i Helge å.
- Hjårsås I-V (år 1941): Dikningsföretaget korsar väg 2050 vid km 3/100, 3/200 samt 3/400 och består av rörlagt dike som mynnar ut i Bivarödsån.



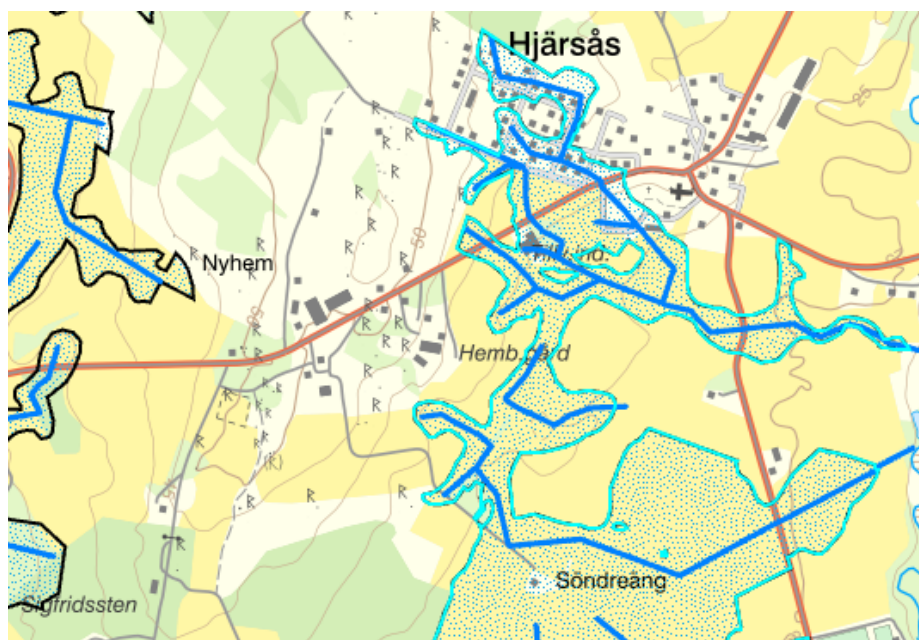
Figur 18. Dikningsföretag i anslutning till eller i närheten av planerad gång- och cykelväg. Kartkälla: Underlag hämtad från Länsstyrelsen Skåne (2019), anpassad i ArcGis.



Figur 19. Dikningsföretag Främlinge-Hjärsåsilla. Kartkälla: Länsstyrelsen Skåne, 2019.



Figur 20. Dikningsföretag Hardeberga I-III. Kartkälla: Länsstyrelsen Skåne, 2019.



Figur 21. Dikningsföretag Hjarsås I-V. Kartkälla: Länsstyrelsen Skåne, 2019.

### 3.6.3. Befintliga ledningar

Utmed väg 2050 finns elkablar (EON), VA-ledningar (SBVT), tele- och optokablar (Tele2, Global connect, Skanova). Längs en stor del av sträckan mellan Hjarsås och Knislinge finns också en befintlig högspänningskabel. Högspänningskabeln korsar väg 2050 vid 13 tillfällen mellan Knislinge och Hjarsås, längst i väster vid km 0/100–0/110 och längst till öster vid km 3/510–3/520. Kablar och ledningar finns främst på den södra sidan av vägen. Vid km 0/100–0/220 finns även kabelskåp.

SBVT, planerar att delvis ersätta befintliga spill- och vattenledningar samt komplettera med nya ledningar längs väg 2050 mellan Knislinge och Hjarsås. I det fortsatta arbetet sker en samordning mellan den nya gång- och cykelvägen och SBVT:s planer.

För delar av sträckan har vi erhållit en täckdikningsplan från fastighetsägaren som visar att det finns dagvattenledningar längs vägen vilket kommer beaktas i vidare arbete.

## 4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 4.1. Val av lokalisering

I arbetet med vägplanen har ingen alternativ lokalisering studerats. Åtgärder föreslås i anslutning till väg 2050, vilket ligger i linje med vad som studerades i åtgärdsvalsstudien för stråket Knislinge-Hjärsås.

Det har diskuterats en alternativ dragning från Lejongatan i Knislinge för anslutning till väg 2050 via intilliggande åkermark men Trafikverket ser inte denna dragning som fördelaktig. Detta då tillgängligheten till åkermarken innanför gång- och cykelvägen bli kraftigt begränsad och att fastigheterna norr om Hjärsåsvägen inne i Knislinge inte kommer få en trafiksäker anslutning till den nya gång- och cykelvägen. Det bedöms också finnas en risk att dragningen inte upplevs som gen och att gående och cyklande därför i stället använder vägrenen längs väg 2050, vilket är mindre trafiksäkert.

### 4.2. Val av utformning

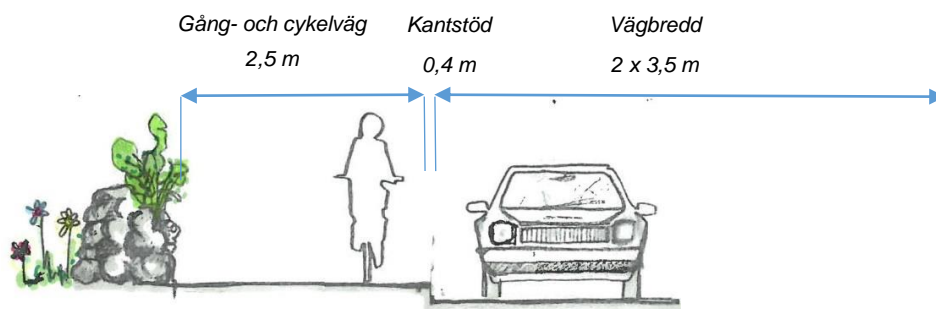
#### 4.2.1. Principer för utformning

Generell föreslagen utformning är en 2,5 meter bred asfalterad gång- och cykelväg som placeras på den södra sidan av väg 2050. Gång- och cykelvägen föreslås bli dubbelriktad utan målning och föreslås skiljas från vägen genom en 3 meter bred skiljeremsa. Vid särskilt trånga passager där tillräckligt bred skiljeremsa inte får plats separeras gång- och cykelvägen genom antingen kantstöd eller vägräcke. Kantstöd används på vägavsnitt med 40 km/tim och vägräcke på vägavsnitt med 80 km/tim. Eftersom anläggning av gång- och cykelvägen fungerar som en barriär för dagvattnet, försämras möjligheten för vatten från väg 2050 att rinna ut och infiltreras på intilliggande åkrar. Avvattning planeras i huvudsak ske genom avledning till infiltrationsdiken med dräneringsgrus och ängsgräs som anläggs mellan väg 2050 och den nya gång- och cykelvägen. Diken anläggs för att dränera vägkonstruktionen.

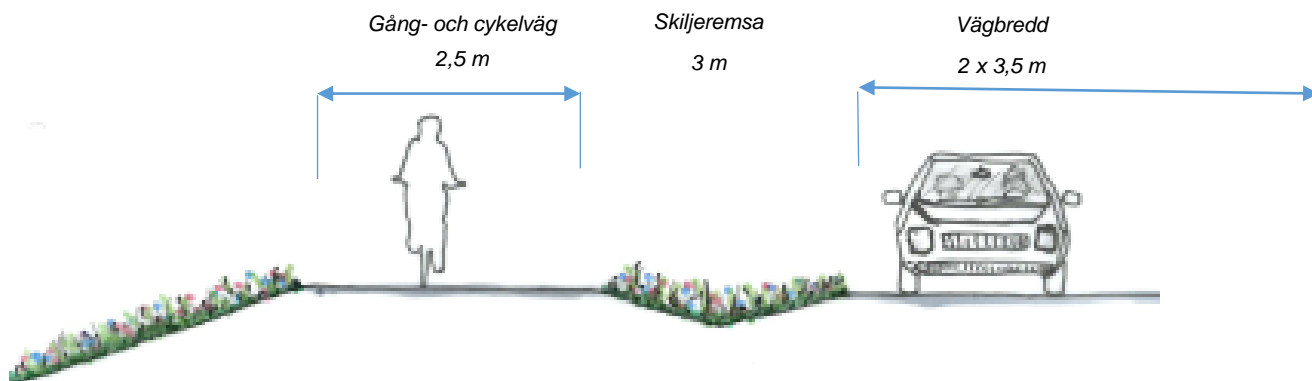
Gång- och cykelvägen har ett så kallat tvärfall som innebär att ytan lutar två procent mot skiljeremsan och ytvatten rinner därför mot skiljeremsan och diket

Det kommer att finnas belysning till den nya gång- och cykelvägen inne i Knislinge och Hjärsås, men inte på sträckan däremellan. Ny belysning kompletteras likt befintlig.

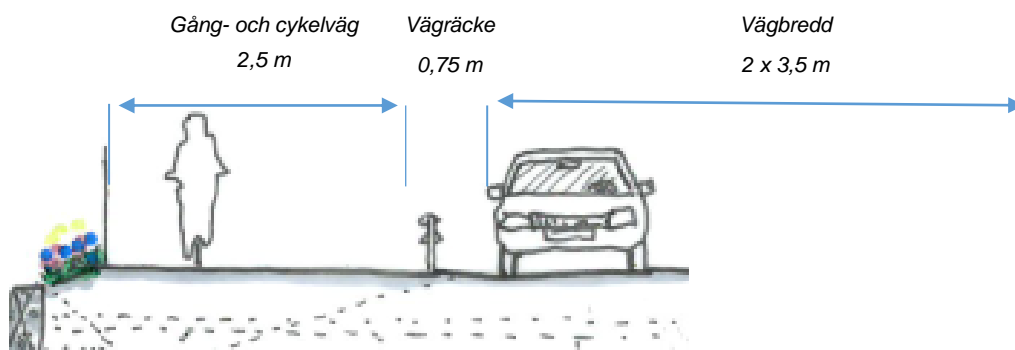
Gång- och cykelvägen alternerar generellt mellan tre olika typer av sektioner, se Figur 22 till Figur 24 nedan.



Figur 22. Typsektion 1. Trång sektion med kantstöd som avskiljning. Observera att angivna mått i figuren är enligt föreslagen utformning medan skalorna i och mellan figurerna inte är exakta.



Figur 23. Typsektion 2. Standardsektion med infiltrerande dike. Observera att angivna mått i figuren är enligt föreslagen utformning medan skalorna i och mellan figurerna inte är exakta.



Figur 24. Typsektion 3. Trång sektion med vägräcke som avskiljning. Observera att angivna mått i figuren är enligt föreslagen utformning medan skalorna i och mellan figurerna inte är exakta.

### Gestaltningssavsikter

Ur ett gestaltningsperspektiv är det viktigaste målet att uppnå att landskapsbilden blir så orörd som möjligt. Gestaltningssavsikter som har tagits fram baserat på detta mål är:

- Att göra lokala anpassningar av den nya gång- och cykelvägen för att spara så många befintliga träd som möjligt. Ett flertal stora träd står nära vägen idag. Ju fler träd som faller, desto större blir påverkan på landskapsbilden.
- Att dragningen av den nya gång- och cykelvägen ska i möjligaste mån placeras där den påverkar visuellt som minst.
- Välja markskikt och utrustning som smälter in i landskapet. Exempelvis behöver särskild hänsyn tas längs kyrkogården i Hjarsås med avseende på markmaterial närmst kyrkomuren.
- Att välja utformning som smälter in i landskapet. Exempelvis behöver särskild hänsyn tas till dikesutformningen för att ge så liten visuell inverkan som möjligt mot det omgivande landskapet.
- Att välja utformning och markmaterial som främjar trygga förflyttningar där det är ont om plats. Exempelvis längs kyrkogården i Hjarsås där entréer från kyrkogården hamnar nära den nya gång- och cykelvägen.
- Att inte tillföra ny vegetation i det öppna landskapet som markerar vägen, för att bevara skillnaden mellan de öppna och slutna rummen. I det öppna landskapet ska inblickar in mot vägen och utblickar från vägen mot åkerlandskapet fortsättningsvis bevaras öppna.
- Undvik utrustning (framför allt vertikala element) i det öppna landskapet såsom räcken som markerar vägen, om möjligt.

#### 4.2.2. Utformning av den planerade gång- och cykelvägen

I Figur 27 till Figur 38 illustreras de planerade åtgärderna mellan Knislinge (korsningen Lejongatan/Hjarsåsvägen) och Hjarsås (korsningen vid kyrkan i Hjarsås). Figurerna visas från sydväst till nordost. Teckenförklaring visas i Figur 26. Se Figur 25 för en översiktsbild av hela sträckan.

Hänvisningar till vägens längdmätning (km x/xxx) återfinns i illustrationskartor tillhörande samrådshandlingen (100T0501-100T0512). Längdmätningen har sin början i nollpunkten belägen i korsningen Lejongatan/Hjarsåsvägen och markeras som 0/000.

Befintlig högspänningskabel som går längs stor del av sträckan kan behöva flyttas i samband med anläggning av den nya gång- och cykelvägen. Eventuella åtgärder är i nuläget inte bestämt. Det kommer fastställas i samråd med ledningsägare.



Figur 25. Översikt av gång- och cykelvägens planerade utformning.

### *Knislinge*

Inne i Knislinge separeras gång- och cykelvägen med kantstöd mot intilliggande väg, se Figur 22 för typsektion. Från Lejongatan och fram till Norups väg används befintligt kantstöd och trottoar för gång- och cykelvägen. Därefter anläggs nytt kantstöd. Där nytt kantstöd anläggs, anläggs även nya rännstensbrunnar för hantering av dagvatten. I övrigt används befintliga rännstensbrunnar för hantering av dagvatten inne i Knislinge.

För att undvika intrång i villatomter förblir gång- och cykelvägen 1,9 meter bred längs delar av sträckan mellan Ängsvägen och Norups väg. Där gång- och cykelvägen inte passerar längs villatomter breddas den till 2,5 meter och en 40 centimeter bred skiljeremsa anläggs mellan körbana och gång- och cykelväg.

Häckar som går ut i eller utanför fastighetsgränsen inne i Knislinge kan komma att klippas in eller tas bort och ersättas. Gång och cykelvägen kommer behövas läggas hela vägen ut till fastighetsgränsen på flera platser.

I samband med anläggning av ny gång- och cykelväg, flyttas befintlig hållplatsstolpe på södra sidan av väg 2050 cirka tio meter västerut. Hållplatsen rustas även upp med bland annat taktila plattor och höjd plattform med kantstöd enligt standard. Även hållplatsläget på norra sidan om vägen rustas upp med taktila plattor och höjd plattform med kantstöd. Flytten av hållplatsstolpen och standardhöjningen av hållplatslägena påverkar inte vägplanens markanspråk.

För att undvika påverkan på en byggnad i höjd med Östergårdsvägen flyttas väg 2050 cirka tre meter i sidled. Förflyttningen sker över en cirka 120 meter lång sträcka med start strax innan Östergårdsvägen och slut strax efter.

I höjd med Östergårdsvägen sänks kantstödet på gång- och cykelvägen och elskåpet samt trottoar på norra sidan om väg 2050 flyttas något norrut. Detta för att möjliggöra anslutning till gång- och cykelväg norrifrån.

Ett träd i höjd med Lejongatan tas bort för att göra plats för gång- och cykelvägen. I utkanten av Knislinge står en stor lönn och en björk som behöver fällas, se Figur 27 och Figur 28.

Det kommer att finnas belysning längs den nya gång- och cykelvägen inne i Knislinge. Ny belysning kompletteras likt befintlig. Nya armaturer och stolpar ska vara så lika de befintliga som möjligt, och ska smälta in i omgivningen avseende form och färg.

Befintlig kabelskåp vid km 0/100–0/220 kan behöva flyttas i samband med anläggning av den nya gång- och cykelvägen. Eventuella åtgärder är i nuläget inte bestämt. Det kommer fastställas i samråd med ledningsägare.

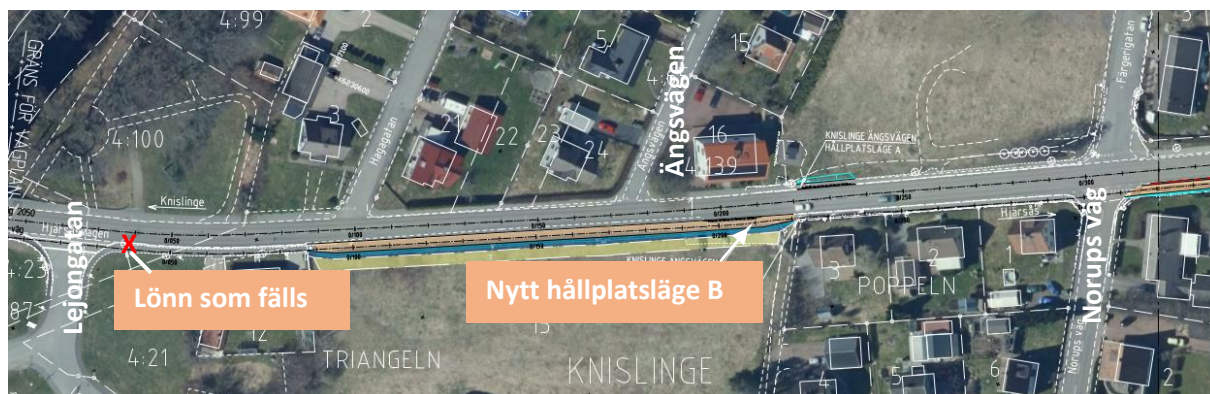
## TECKENFÖRKLARING

	LÄNGDMÄTNING MED SEKTION 0/100
	GRÄNS FÖR VÄGOMRÅDE
	TILLFÄLLIGT NYTTJANDE UNDER BYGGTIDEN
	GRÄNS FÖR VÄGPLAN
	GÅNG- OCH CYKELVÄG
	NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT
	TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT, GÄLLER UNDER HELA BYGGTIDEN, DOCK SOM LÄNGST TILL 3 MÅNADER EFTER SLUTBESIKTNING
	FÖRESLAGET VÄGRÄCKE
	FÖRESLAGEN SLÄNT
	FÖRESLAGEN KANTSTEN

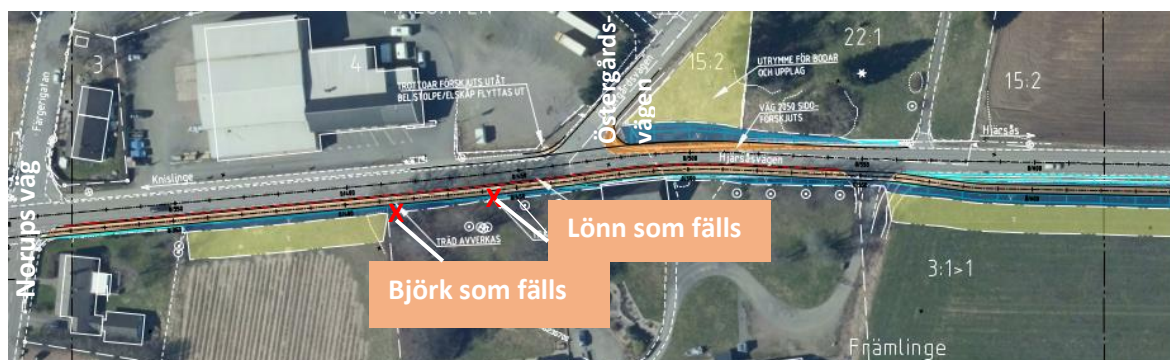
## FÖRKLARING BEFINTLIGT:

	FASTIGHETSGRÄNS
	BEFINTLIGT VÄGOMRÅDE
	ÅKERKANT
	BEFINTLIG KANTSTEN
	BEFINTLIGA TRÄD
	BEFINTLIGT STÄNGSEL
	FÖRMINNE
	BEFINTLIGT VÄGMÄRKE

Figur 26. Teckenförklaring för illustrationskartor.



Figur 27. Illustration av planerad anläggning i Knislinge (1). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 28. Illustration av planerad anläggning i Knislinge (2). Se Figur 26 för teckenförklaring.

### Sträckan mellan orterna

Där vägens hastighet övergår till 80 km/tim separeras gång- och cykelvägen med ett gemensamt dike. Ytan mellan gång- och cykelvägen och intilliggande väg, även kallat skiljeremsan, blir generellt tre meter bred. Det gemensamma diket förses med dräneringsgrus ner till 30 centimeter under gång- och



cykelvägens terrass. Se Figur 23 för typsektion. Beräkningar<sup>4</sup> som genomförts visar att det finns tillräckligt med kapacitet i föreslagna diken och slänter för att hantera avvattnings av befintlig väg 2050 och ny gång- och cykelväg.

På ömse sidor om asfalten läggs en 25 centimeter bred stödremsa av grus. Gång- och cykelvägen har ett så kallat tvärfall som innebär att ytan lutar två procent mot skiljeremsan och ytvatten rinner därför mot skiljeremsan och det infiltrerande diket. Dikets slänter utformas med lutning 1:3. Mellan km 2/040-2/170 leds ett biotopskyddade dike om för att inte hamna under eller på insidan av den nya gång- och cykelvägen. Det biotopskyddade diket leds om till utsidan, det vill säga söder om, ny gång- och cykelväg.

Vid en skyltad hastighet om 80 km/tim kan gång- och cykelvägen inte läggas närmare vägen än tre meter utan att vägräcke krävs. Längs ett cirka 500 meter långt avsnitt i höjd med Nyhem separeras gång- och cykelvägen med vägräcke, se Figur 34 till Figur 36. Vägräcket gör att gång- och cykelvägen kan placeras närmare intilliggande väg för att på så vis undvika intrång i skyddsvärda träd, villatomter och annan befintlig bebyggelse. Uppehåll för räcke görs vid utfarter och anslutningar. Två anslutningar föreslås stängas längs sträckan med vägräcke, en anslutning till en upplagsyta vid km 2/680 och en anslutning till ett bostadshus vid km 2/910. Anslutningarna stängs för att vägräcket ska kunna nå kravet om en minsta räckeslängd på 80 meter, vilket behövs för att säkerställa räcketets funktion. Alternativ anslutning till upplagsytan föreslås ske via befintlig sidoväg inom samma fastighet. Alternativ anslutning till bostadshuset föreslås ske genom befintlig anslutning vid km 2/860.

Längs sträckan med vägräcke anläggs dike för ytvatten söder om gång- och cykelvägen på de platser där omgivande mark ligger högre än gång- och cykelvägen. Där gång- och cykelvägen ligger något högre än omgivande mark och hanteras dagvatten genom slänten.

Brynet av ett skogsparti med varierande innehåll behöver tas ner för att få plats att anlägga den nya gång- och cykelvägen, se Figur 33. Även en ung ek som ej är höjdstam behöver fällas. En stor del av skogspartiet kan stå kvar.

Vid km 1/750 föreslås att en åkeranslutning stängs. Cirka 50 meter österut finns en anslutning som kan nyttjas för åtkomst till åkern.

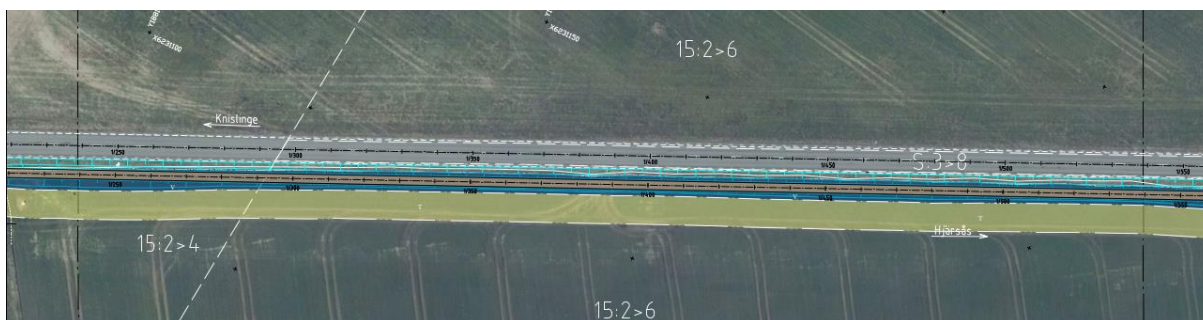


Figur 29. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (1). Se Figur 26 för teckenförklaring.

<sup>4</sup> Enligt TRVINFRA-00231 har 5 års återkomsttid och vattenhastighet på 0,2 m/s valts för beräkningarna. En infiltrationskapacitet på minst 150 l/(s\*ha) ansätts för slänter och diken.



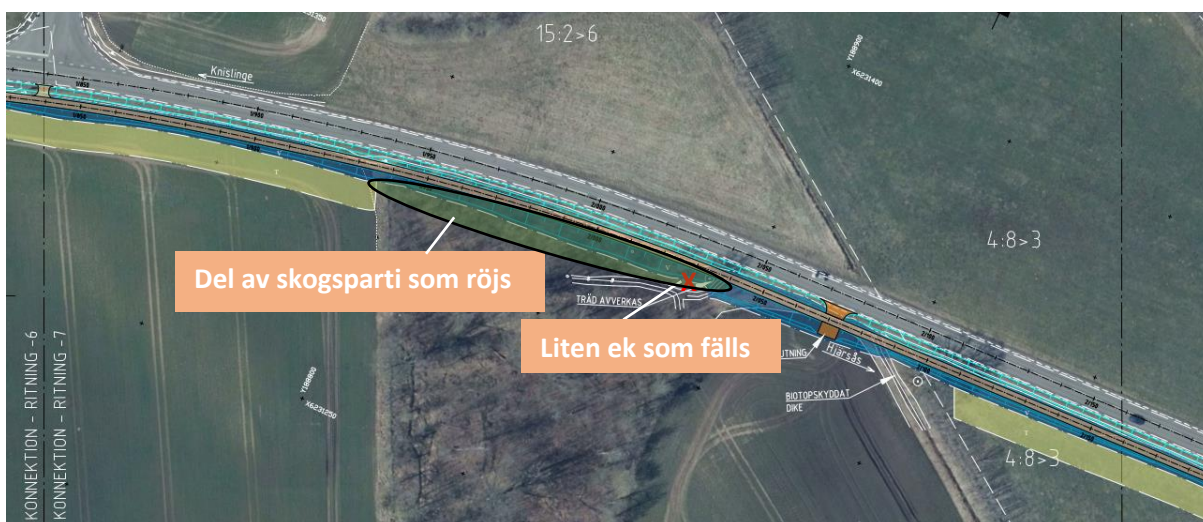
Figur 30. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (2). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 31. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (3). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 32. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (4). Se Figur 26 för teckenförklaring.



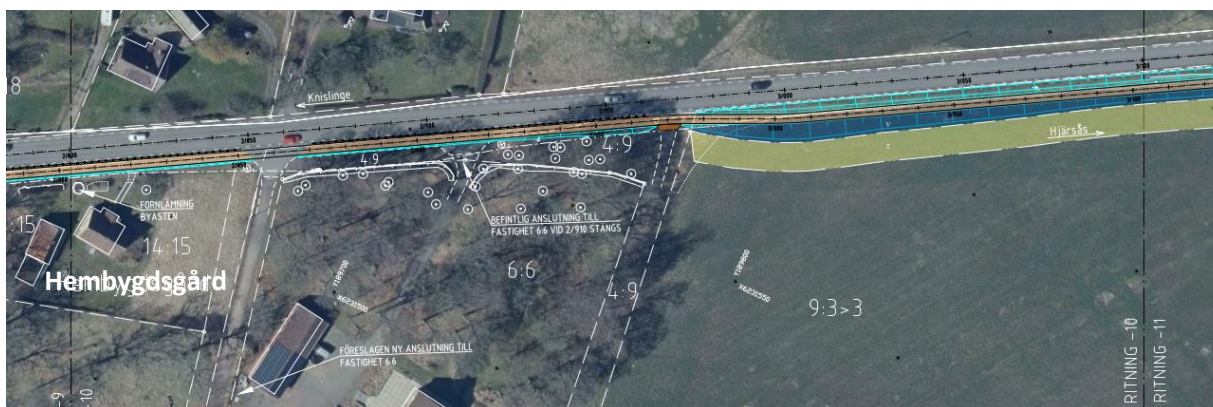
Figur 33. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (5). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 34. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (6). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 35. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (7). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 36. Illustration av planerad anläggning längs sträckan mellan orterna (8). Se Figur 26 för teckenförklaring.

### Hjarsås

En så kallad tätortsport med passagemöjlighet för fotgängare och cyklister anläggs där hastigheten sänks från 80 km till 40 km/tim, på väg in i Hjarsås. Tätortsporten anläggs som en hastighetsdämpande åtgärd samt för att skapa en säker passage för fotgängare och cyklister till norra sidan av väg 2050 och Solhällsvägen. Tätortsporten innebär att en mittrefug placeras mellan körfälten vilket medför en förskjutning av befintligt östgående körfält. En anslutande gång- och cykelväg anläggs på norra sidan för att koppla ihop tätortsporten med Solhällsvägen.

Inne i Hjarsås, i samband med att skyltad hastighet sänks till 40 km/tim, separeras gång- och cykelvägen med kantstöd mot intilliggande väg, se Figur 22 för typsektion. Skyddsremsans bredd mellan gång- och cykelväg och kantstöd föreslås vara 40 centimeter. Befintlig trottoar ersätts i och

med den nya gång- och cykelvägen. Befintlig breddad vägen längs kyrkogårdsmuren används för gång- och cykelvägen.

Mittrefugen vid övergångsstället i höjd med Prästgården i Hjärsås tas bort för att göra plats för gång- och cykelvägen, förhindra intrång i kyrkogårdsmuren och möjliggöra en flytt av busshållsläget för östergående busstrafik. Befintlig busshållsläge på södra sidan av Arkelstorpsvägen flyttas till södra sidan av väg 2050 i höjd med Prästgården. Befintlig hållplatsstolpe på norra sidan om väg 2050 flyttas cirka 50 österut för att hamna intill befintligt väderskydd. De nya hållplatslägena längs väg 2050 rustas upp med taktila plattor och upphöjd plattform. Flytten av hållplatslägena innebär att de kommer närmare varandra. Flytten görs för att skapa bättre orienterbarhet och minimera antalet olika platser som fotgängare väljer att korsa vägen. Befintligt övergångsställe i höjd med Prästgården behålls men flyttas något längre österut.

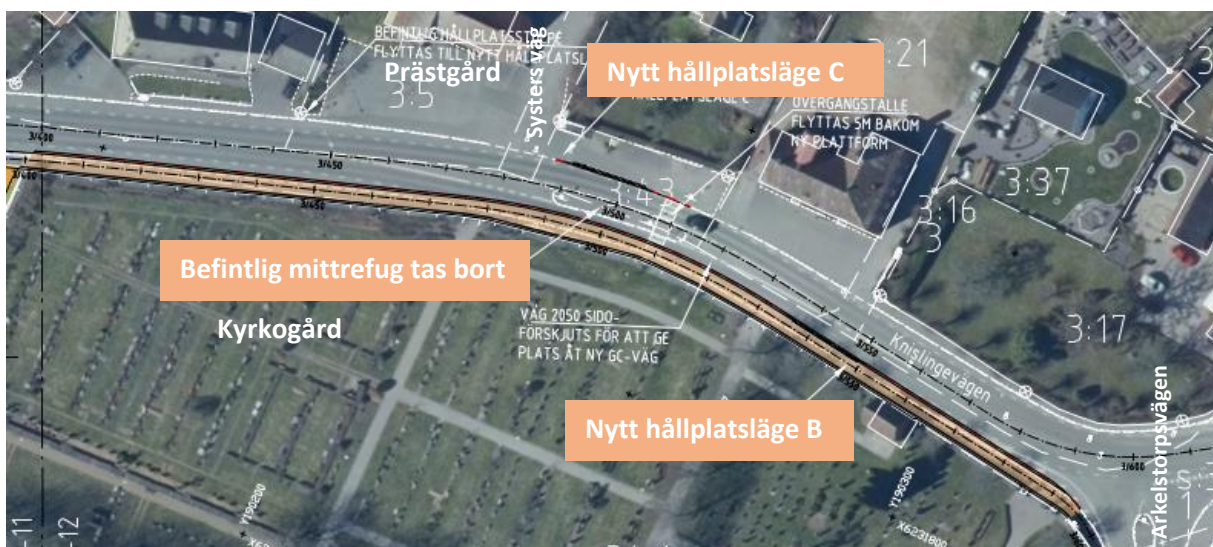
Befintliga rännstensbrunnar inne i Hjärsås används för hantering av dagvatten. Där ny gång- och cykelväg byggs eller befintlig trottoar breddas, flyttas befintliga rännstensbrunnar till ett nytt läge vid kantstöd med hjälp av så kallade spygatter.

Från kyrkogården går två entréer ut till nuvarande trottoar. I och med att planerad gång- och cykelväg ersätter befintlig trottoar kommer man som gående att kliva direkt ut i gång- och cykelvägen, vilket medför en krockrisk. Som en försiktighetsåtgärd anläggs en remsa av exempelvis smågatsten i gränsen mellan stenvallen och den nya gång- och cykelvägen, som en buffertzona. Det minskar risken för att cyklister rör sig nära stenvallen.

Det kommer att finnas belysning längs den nya gång- och cykelvägen inne i Hjärsås. Ny belysning kompletteras likt befintlig. Nya armaturer och stolpar ska vara så lika de befintliga som möjligt, och ska smälta in i omgivningen avseende form och färg.



Figur 37. Illustration av planerad anläggning i Hjärsås (1). Se Figur 26 för teckenförklaring.



Figur 38. Illustration av planerad anläggning i Hjärsås (2). Se Figur 26 för teckenförklaring.

#### 4.2.3. Bortvalda alternativa utformningar

Nedan framgår vilka alternativa utformningar som studerats och motiven till varför de har valts bort.

##### *Placering av gång- och cykelvägen på norra sidan av väg 2050*

Möjligheten att placera gång- och cykelvägen på den norra sidan om väg 2050 har studerats. Alternativet valdes bort av flera anledningar.

- På sträckan mellan Knislinge och Hjårsås undviks intrång i en intilliggande villatomt och en solitär ek genom att gång- och cykelvägen förläggs på den södra sidan.
- Strax innan Hjårsås undviks intrång i intilliggande villatomter samt en tillhörande stenmur om gång- och cykelvägen förläggs på den södra sidan. Längs södra sidan finns utrymme längs en befintligt breddad vägren.
- Längs med kyrkogården inne i Hjårsås finns större utrymme att anlägga gång- och cykelvägen på den södra sidan.

##### *Placering av gång- och cykelvägen på växelvis norra och södra sidan av väg 2050*

Att längs delar av sträckan förlägga gång- och cykelvägen på en sida för att den sedan korsar väg 2050 och fortsätta på den andra bedömdes inte tillräckligt trafiksäkert.

#### 4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Utöver den hänsyn till omgivande miljö och människors hälsa som tas i arbetet med vägens lokalisering och utformning kan särskilda skyddsåtgärder redovisas och fastställas i en vägplan. Några sådana åtgärder har i nuläget inte identifierats i det här projektet. *Ses över och anpassas till granskningshandlingen.*

## 5 Effekter och konsekvenser av projektet

### 5.1. Trafik och användargrupper

Den nya gång- och cykelvägen bedöms öka antalet som väljer gång eller cykel för att arbets- och skolpendla samt rekreationscykla i området, tack vare den ökade tryggheten för oskyddade trafikanter. Särskilt barn och unga får en förbättrad situation och bättre möjlighet att själva ta sig mellan Knislinge och Hjärsås.

Eftersom den nya gång- och cykelvägen ansluter till busshållplatserna skapas en högre tillgänglighet till dessa lägen. Det blir lättare att både gå och cykla till hållplatserna vilket kan öka antalet bussresor.

Gång- och cykelvägen förstärker kopplingen till befintligt cykelnät, vilket ger en god kontinuitet för fotgängare och cyklister.

### 5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

*Avsnittet kompletteras till granskningshandlingen.*

### 5.3. Miljö och hälsa

#### 5.3.1. Landskapsbild

Landskapsbilderna kommer att påverkas i varierande mån av anläggandet av den nya gång- och cykelvägen.

Den nya gång- och cykelvägen kommer att anläggas intill den befintliga körbanan, vilket kommer att göra att sträckan i sin helhet kommer att bli bredare och upplevas uppta en större del av rummet. I tätorterna Knislinge och Hjärsås är breddningen liten. Vid infarten till Hjärsås planeras en tätortsport för att sänka hastigheten. Tätortsporten innebär att en mittrefug placeras mellan körfälten. Breddningen och tätortsporten bedöms inte påverka landskapsbilderna i någon betydande omfattning. Ungefär hälften av sträckan har en tre meter bred skiljeremsa mellan väg och gång- och cykelväg. Där kommer landskapsbilderna att påverkas som mest. Dock kommer upplevelsen av ett öppet, flackt landskap att bestå. Se även Figur 22 till Figur 24.

De fåtal träd som idag står nära den befintliga körbanan och som behöver fällas, kommer göra att berörda platser inte kommer att upplevas lika gröna som idag. Träden utgör även blickfång där de står, och det kommer troligen att upplevas tomt utan dem. När detta dokument tas fram håller Trafikverket på att utreda möjligheten att kompensera med nya träd för de träd som fälls. Det nya vägräcket som sätts upp mellan körbanan och ny gång- och cykelväg kommer att synas och upplevas till viss del men utan att sticka ut avsevärt.

Den samlade bedömningen är att planerade åtgärder är så välanpassade som möjligt till sin omgivning. Sträckan kommer att upplevas ungefär lika småskalig, flack, vegetationsrik och kulturmiljöhistoriskt intressant som den gör idag.

#### 5.3.2. Vattenskyddsområde och grundvattenförekomst

Eftersom grundvattennivåer ligger relativt djupt under markytan, se avsnitt 3.6, bedöms det inte föreligga någon risk för påverkan på grundvattnet längs med sträckan.

I Hjärsås bedöms jorddjupet ner till berg vara mellan 20 och 50 meter (SGU, 2023b) och i kombination med att projektet inte antas medföra djupa skärningar eller schakter bedöms projektet

inte medföra en direkt påverkan på grundvattenförekomsten eller ytligt liggande grundvatten. Projektet bedöms inte heller riskera att förorena grundvattnet då dagvattnet från GC-vägen bedöms vara rent. I Hjårsås kommer åtgärder genomföras enligt gällande föreskrifter för vattenskyddsområdet.

### 5.3.3. Ytvattenförekomster

Planerad avvattning sker i infiltrationsdike som anläggs mellan väg 2050 och gång- och cykelvägen. Dagvattnet från gång- och cykelbanan antas vara relativt rent på grund av att den motordrivna trafiken är begränsad och utgörs av mopeder och scootrar. Det mesta av dagvattnet från gång- och cykelvägen bedöms infiltreras på grund av att jordarterna är genomsläppliga. Någon påverkan bedöms därför inte ske på ytvattenförekomsterna Helge å eller Bivarödsån som riskerar att medföra en statusförändring.

### 5.3.4. Jordbruksmark

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Cirka 12000 kvadratmeter (1,2 hektar) jordbruksmark tas i anspråk för utbyggnaden av gång- och cykelvägen. Anspråket innebär att en remsa jordbruksmark längs med väg 2050 tas i anspråk. Det uppstår ingen fragmentering av jordbruksmarken och påverkan är begränsad till att arealen jordbruksmark minskar något. Ianspråktagandet blir permanent och innebär att marken inte längre kan nyttjas för att producera exempelvis livsmedel och foder.

Enligt kapitel 3 § 4 Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Gång- och cykelvägen förläggs hela vägen längs med väg 2050 som är tungt trafikerad, och medför att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar betydligt samt att framkomligheten för den motordrivna trafiken ökar. Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs med väg 2050 bedöms därför utgöra ett väsentligt samhällsintresse. Alternativ lokalisering, exempelvis på den norra sidan av väg 2050 skulle medföra att jordbruksmark också tas i anspråk. Annan lokalisering skulle kunna medföra en mindre gen gång- och cykelväg mellan orterna vilket motverkar syftet och innebär en risk att oskyddade trafikanter ändå väljer att använda sig av väg 2050 då det upplevs som mer effektivt. En annan lokalisering innebär också risk för ianspråktagande av jordbruksmark i och med att landskapet till stor del består av jordbruksmark. Det väsentliga samhällsintresset bedöms därför inte kunna uppnås på ett tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

### 5.3.5. Naturmiljö

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen medför mindre intrång i naturvärdesobjektet. Intrånget sker i utkanten av objektet och uppgår till ett par meter. Inga större träd påverkas utan det är buskskiktet som påverkas och effekten bedöms som liten. Utbyggnaden hamnar dock nära en större ek, vid km 3/200, som kan behöva skyddas under anläggningsskedet för att undvika fysisk påverkan. De värden som naturvärdesobjektet har för fågelliv, insekter och fladdermöss kommer kvarstå. Konsekvenserna bedöms bli små och negativa.

Skyddsvärda träd och träd i alléer påverkas inte direkt av utbyggnaden. Gång- och cykelvägen hamnar dock nära träden och schakter, dock grunda om ett par decimeter, kan medföra påverkan på ytliga rötter. Bedömningen är att träden sannolikt kommer återhämta sig. Vissa träd kan behöva skyddas under anläggningsskedet. Vid 2/100 står en större ek nära gång- och cykelvägen som behöver skyddas under byggskedet mot fysisk påverkan och mellan cirka km 2/450–2/550 står en större ek och ett flertal mindre träd, bland annat björk, nära den nya gång- och cykelvägen som kan behöva skyddas mot fysisk påverkan. I Knislinge medför utbyggnaden att en stor lönn och en mindre björk som står mycket nära vägen behöver avverkas och en mindre ek mellan Knislinge och Nyhem behöver också

avverkas. I västra utkanten av Nyhem, vid cirka km 2/380–2/405, står två större ekar inom området som tas i anspråk för utbyggnad av gång- och cykelvägen. Dessa två ekar avverkas dock i entreprenaden för VA-projekt Sibbhult - Knislinge, etapp 1 som sker före utbyggnad av gång- och cykelvägen.

Krav kommer ställas på entreprenören att avverkning av träd inte får ske under fåglars och fladdermöss fortplantningstid, mellan april och augusti. Detta för att undvika att störa dem under häckningsperioden och därmed riskera att bryta mot artskyddsförordningen.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen medför endast intrång i det biotopskyddade diket och den biotopskyddade stenmuren. Intrånget i diket uppskattas till cirka 60 meter då detta delvis löper längs med väg 2050. Uppskattningsvis cirka 10 meter av stenmuren kommer påverkas. Diken och stenmurar utgör habitat för djurlivet i odlingslandskapet och påverkan på grund av gång- och cykelvägen innebär att dessa habitat minskar i omfattning.

Intrånget i diket utgör vattenverksamhet. Diket var vid inventeringstillfället till större delen torrlagt och saknar vattenknutna värden och utgör inte ett dikningsföretag. Därför görs bedömningen att inga allmänna eller enskilda intressen skadas och ingen anmälan eller ansökan om dispens behövs.

Intrång kommer att ske i mark där bestånd av invasiva arter identifierats. Vid odlingsröset, km 1/750–2/800, finns bestånd av blomsterlupin och vresros. Vid cirka km 2/450–2/490 och vid cirka km 2/510–2/550 finns bestånd av blomsterlupin. Hur massor innehållandes invasiva arter behöver hanteras beror på art. Både lupin och vresor sprids med frön och rotdelar varför det är viktigt att gräva upp dem innan de sätter frö samt få med hela plantan med rotsystem. Massor kan återanvändas om det görs på ett säkert sätt, exempelvis grävs ner och täcks med marktäckande fiberduk. Om massorna innehållande plantor eller frön av växten hanteras på rätt sätt kommer ingen spridning av växten att ske och bestånden kommer att minska. Avlägsnas invasiva arter bedöms det medföra positiva konsekvenser för den biologiska mångfalden i området.

### 5.3.6. Fornlämningar

Avståndet till de närmsta hållristningarna (blåa ringar i Figur 15) är så pass stort att det innebär att de troligtvis inte kommer påverkas direkt av utbyggnaden. Vilket skyddsavstånd som gäller för fornlämningarna kommer bestämmas i samråd med länsstyrelsen. Intrång i byastenen, orange ring i Figur 15, undviks eftersom utbyggnad kan ske inom befintligt asfalterat område men skydd mot påverkan kan behövas.

### 5.3.7. Markmiljö

I samband med geoteknisk undersökning längs den planerade gång- och cykelvägen har ytliga jordprover tagits vid sex punkter. Vid en punkt togs även djupare prover. Totalt skickades sju prover på analys. Därtill har fyra vägdikesprover (samlingsprover) analyserats. Inga prover togs från asfalt då de geotekniska punkterna inte var belägna på asfalterade ytor.

Analysresultatet av jordprover visar att halter av metaller, PAH16, BTEX, alifater och aromater inte överskrider MRR (mindre än ringa risk). Halter av klororganiska pesticider överskrider inte gällande riktvärden och i de flesta fall överskrids inte laboratoriets rapporteringsgräns.

Den ytliga jorden inom området för den planerade gång- och cykelvägen bedöms utifrån ovan redovisade analysresultat inte vara förorenade och kan återanvändas inom projektet. Detta gäller dock enbart för de ytliga jordmassorna. Skulle djupare schakt bli aktuellt bör kompletterande provtagning ske för att säkerställa föroreningssituationen.



Analysresultaten från vägdikeyprovtagningen visar att ett samlingsprov (prov 23S23, cirka km 1/475–2/380) överstiger MRR för bly och KM för PAH-H. Ett samlingsprov (prov S23S24, cirka km 2/970–3/400) överstiger MRR för PAH-H.

Vid dikesrensning ska massor över MRR hanteras som MKM-massor och massor över MKM som KM-massor.

Då halter påträffas som överstiger Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning finns det enligt miljöbalken en skyldighet att lämna uppgifter om konstaterade föroreningar.

Eftersom föroreningar som påträffas längs med sträckan hanteras utifrån gällande regelverk innebära det en positiv effekt då eventuella föroreningar avlägsnas och tas om hand.

## 5.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

*Avsnittet kompletteras till granskningshandlingen.*

## 5.5. Påverkan under byggtiden

Jordbruksmark kommer tas i anspråk under byggskedet för etableringsytor och upplag, vilket kan medföra kompaktering av jorden. Det tillfälliga markanspråket sker i form av en remsa jordbruksmark söder om gång- och cykelvägen. Det totala tillfälliga ianspråktagandet av jordbruksmark uppgår till cirka 15200 kvadratmeter. För att begränsa påverkan på jordbruksmark under byggskedet kommer skyddsåtgärder vidtas, till exempel genom att avbanade massor av matjord lagras och återförs inom samma område.

Inom vattenskyddsområdet kan spill och läckage från fordon och maskiner medföra risker för grundvattentäkten. I byggskedet kommer därför krav att ställas på entreprenören om begränsningar av upplag och bränsletyp för maskiner inom vattenskyddsområdet.

Under byggtiden behöver skyddsåtgärder tas för att förhindra att träden skadas.

Rekommendationer för hantering av massor med invasiva arter ska inarbetas i kravställning mot entreprenör. Avlägsnas invasiva arter bedöms det medföra positiva konsekvenser för den biologiska mångfalden i området.

Hänsyn till fornlämningar kan komma att krävas under byggtiden då skyddsområden för fornlämningar bestämts av länsstyrelsen.

*Avsnittet kompletteras till granskningshandlingen.*

## 6 Samlad bedömning

I följande avsnitt ges en bedömning av måluppfyllnad av projektmål, de transportpolitiska målen samt miljö kvalitetsmålen.

*Kapitlet kompletteras till granskningshandlingen.*

- 6.1. Sammantagen bedömning av konsekvenser
- 6.2. Uppföljning av mål
  - 6.2.1. Projektmål
  - 6.2.2. Transportpolitiska mål
  - 6.2.3. Miljö kvalitetsmål

## 7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

*Kapitlet kompletteras till granskningshandlingen.*

## 8 Markanspråk och pågående markanvändning

- 8.1. Vägområde för allmän väg
  - 8.1.1. Vägområde med vägrätt (V)

Trafikverket tar marken i anspråk med så kallad vägrätt, vilket innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att Trafikverket till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet samt även ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet.

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken.

Till vägområdet hör inte bara vägbanan utan också diken, slänter, bullerskydd, räcken, vägmärken, belysning med mera som har direkt koppling till vägen.

*Kompletteras till granskningshandlingen med areal och typ av mark som tas i anspråk.*

- 8.1.2. Vägområde inom detaljplan (V2)

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska tillhandahålla den mark som krävs för vägen.

*Kompletteras till granskningshandlingen, om aktuellt, med areal och typ av mark som tas i anspråk.*

### 8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt (T)

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggnadstiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på plankarta och i fastighetsförteckning. Den tillfälliga

nyttjanderätten avser område som behövs för byggande av väganordning och ligger i anslutning till föreslaget vägområde.

Markområdena kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets miljövärden.

*Kompletteras till granskningshandlingen med areal, vilken typ av arbeten som planeras på varje yta och hur länge ytan behövs samt vilken typ av mark som tas i anspråk.*

## 9 Fortsatt arbete

*Kapitlet kompletteras till granskningshandlingen.*

- 9.1. Uppföljning
- 9.2. Tillstånd och dispenser
- 9.3. Förslag till åtgärder och utredningar i senare skeden

## 10 Genomförande och finansiering

### 10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

## 10.2. Påverkan på kommunala planer

Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får inte väg byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

En preliminär bedömning av vilka gällande detaljplaner som berörs av nytt vägområde listas nedan.  
*Avsnittet kommer utvecklas till granskningshandlingen.*

### **Knislinge**

- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen vid Stärkelsefabriken (akt nummer 11- KNS-366/71 fastställd 1971).
- Detaljplan för del av kvarteret Triangeln (akt nummer 1256-P127 laga kraft 2013).
- Detaljplan för Vallmon 10 mfl i Knislinge (akt nummer 1256-P140 laga kraft 2014).
- Förslag till ändring av stadsplanen för Kvarteren Triangeln, Poppeln samt del av kv. Kastanjen (akt nummer 11-KNS-115 fastställd 1944).
- Stadsplan för Knislinge municipalsamhälle (akt nummer SPL 11-KNS-53), fastställd 1939)
- Förslag till avstyckningsplan för Hjärsås lilla (akt nummer 11-KNS-86 fastställd 1941).

### **Hjärsås**

- Förslag till byggnadsplan Hjärsås kyrkby (akt nummer 11-HJS-759 fastställd 1965).
- Detaljplan för utvidgning av kyrkogården i Hjärsås samhälle (akt nummer 1121-P88/0520/1 laga kraft 1988).

## 10.3. Genomförande

*Avsnittet kompletteras till granskningshandlingen.*

## 10.4. Finansiering

*Avsnittet kompletteras till granskningshandlingen.*

## Underlagsmaterial och källor

Alight AB (2021). Underlag för avgränsningssamråd. Etablering av solcellspark på mark på fastigheterna Knislinge 15:2 och Hjärsåslilla 3:1 i Östra Göinge.

Cykelleden Skåne (u.å). *Etapp 1 Kristianstad-Knislinge*. <https://www.cykelledenskane.se/etapp/1-kristianstad-knislinge> (Hämtad 2023-04-20).

Hyll, Nathalie (2023). *Gång- och cykelväg mellan Knislinge och Hjärsås. Arkeologisk utredning steg 1 och 2, 2023 Skåne län, Skåne, Östra Göinge kommun, Knislinge och Hjärsås socknar. Arkeologisk utredning steg 1 och 2, 2023. Arkeologerna Rapport 2024:16.*

Jordbruksverket (2013). *Gradering av åkermark: var finns klass 10 jordarna? [Gradering av åkermark: Var finns klass 10 jordarna? | Jordbruket i siffror \(wordpress.com\)](#)* (Hämtad 2023-03-17)

Länsstyrelsen Skåne (2019). *Länsstyrelsens geoportal Vatten och klimat. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=67ddc48a71184e899b1b1f6d4066b2fb>* (Hämtad 2023-05-29)

Länsstyrelsen (2023a). *VISS Vatteninformationssystem Sverige. [Enkla vattenkartan \(lansstyrelsen.se\)](#)* (Hämtad 2023-03-17)

Länsstyrelsen (2023b). *Länsstyrelsens geoportal. [Vatten och Klimat \(lansstyrelsen.se\)](#)* (Hämtad 2023-03-30)

Naturvårdsverket (2023). *Kartverktyget Skyddad natur. [Skyddad natur \(naturvardsverket.se\)](#)* (Hämtad 2023-03-17)

NVDB (2011). *Se Sveriges vägar på karta. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>* (Hämtad 2023-03-24)

Region Skåne (2018a). *Regional transportinfrastrukturplan och cykelvägsplan som interaktiv kartberättelse. <https://skane.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=e0e80133a49a41baaac2a49312754734>*. (Hämtad 2023-06-12).

Region Skåne (2018b). *Bilaga 1 Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.*

Region Skåne (2022). *Regional BRT. <https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/Nya-linjer-och-fordon/regional-brt--tidigare-superbusskoncept/>* (Hämtad 2023-06-05).

Region Skåne (2023a). *Nu invigs cykelleden Skåne – 57 mil cykelupplevelse för alla. <https://cykelledenskane.se/item/nu-invigs-cykelleden-skane-57-mil-cykelupplevelse-for-alla/xh88pdtfgoj3gcwcotkmnzs2cehgftw>*. (Hämtad 2023-06-05).

Region Skåne (2023b). *Cykelleden Skåne. <https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/samarbeten-och-projekt/pagaende-projekt/regional-utveckling/cykelleden-skane/>*. (Hämtad 2023-06-05).

Riksantikvarieämbetet (2023). *Kartverktyget Fornsök. [Fornsök \(raa.se\)](#)* (Hämtad 2023-03-17)

Scalgo (2023). *Scalgo Live. [https://scalgo.com/live/sweden?res=2048&ll=15.993575%2C62.444473&lrs=lantmateriet\\_topowebb\\_nedtonad](https://scalgo.com/live/sweden?res=2048&ll=15.993575%2C62.444473&lrs=lantmateriet_topowebb_nedtonad)* (Hämtad 2023-05-29).

SGU (2023a). *SGUs kartvisare grundvatten 1:1 miljon. [SGUs Kartvisare](#)* (Hämtad 2023-03-27)

SGU (2023b). *SGUs kartvisare jorddjup. [SGUs Kartvisare](#)* (Hämtad 2023-03-27)

Trafikverket (2019). *Planbeskrivning Väg 19 Kristianstad – Broby, delen Bjärlöv – Broby (TRV 2014/159 26)*

Östra Göinge kommun (2017). *Trafikstrategi – appendix, En aktuell bakgrundsbeskrivning (2017) till strategin "Det hållbara resandet"*. <https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafikstrategi-appendix.pdf#page=8&zoom=100,129,541> (Hämtad 2023-06-05).

Östra Göinge kommun (2019). *Översiktsplan för Östra Göinge – platsen för Skånes gröna hjärta*. [https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2013/01/oversiktsplan-for-ostra-goinge-kommun\\_lk.pdf](https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2013/01/oversiktsplan-for-ostra-goinge-kommun_lk.pdf) (Hämtad 2023-06-05)

Östra Göinge kommun (2022). *Byggstart hösten 2022: Väg 19, mötesfri sträcka Bjärlov-Broby*. <https://www.ostragoinge.se/nyheter/byggstart-hosten-2022-vag-19-motesfri-stracka-bjarlov-broby/> (Hämtad 2023-06-05).

Östra Göinge kommun (2023a). *Om Östra Göinge*. <https://www.ostragoinge.se/kommun/om-ostra-goinge/>. (Hämtad 2023-06-05)

Östra Göinge kommun (2023b). *Göingekartan*. <https://kartportal.unikom.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=9b535e1e40d94a70b2fdbbe5cf485086&extent=163993.5425%2C6226306.8261%2C214793.6441%2C6250039.9986%2C3008&hideLayers=Administrativt%20extern%208589%3BAdministrativt%20extern%208589%201%3BAdministrativt%20extern%208589%3BAdministrativt%20extern%208589%208%3BAdministrativt%20extern%208589%209%3BAdministrativt%20extern%208589%2010%3BAdministrativt%20extern%208589%2011%3BAdministrativt%20extern%208589%2012%3BFastighetsregister%20extern%205064%3BFastighetsregister%20extern%205064%208%3BFastighetsregister%20extern%205064%2010%3BPlanering%20extern%201888%200%3BPlanering%20extern%201888%2016%3BPlanering%20extern%201888%2018%3BPlanering%20extern%201888%2021%3BService%20extern%201930%3BService%20extern%201930%201%3BByggande%20extern%207214%209>. (Hämtad 2023-06-05)



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)