Åtgärdsvalsstudie

- Väg 23, E22-Tjörnarp

Ärendenummer: TRV 2020-27931

TRAFIKVERKET

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 23, E22-Tjörnarp
Datum - start: 2020-03-12
Datum - avslut: 2023-04-27
Projektledare/Kontaktperson: Malin Ekman, utredningsledare Trafikverket Region Syd
Medverkande:
Trafikverket: Malin Ekman, Patrick Olsson, Helena Rosenlind, Lars Brümmer, Peter Fredriksson, Jack Bårström, Helen Nilsson, Stefan Semb, Sara Lundgren, Ulrika Jepsson, Veronica Sörvik, Niklas Alvaeus, Tim Pobiega, Andreas Roth, Martin Wiggins, Anna Hugosson, Sofia Torstensson, Markus Jonsson, Stefan Berg
WSP: Emil Iversen, Sebastian Hasselblom, Thed Kerrén, Albin Bellander
Region Skåne: Magnus Andersson, Tobias Moberg, Ebba Blomstrand, Henrik Jörgensen
Höörs kommun: Karin Kallioniemi, Johan Lavesson, Rolf Carlsson
Hörby kommun: Carin Holst, Michelle Ekinci
Eslövs kommun: Kristina Jönsson, Magnus Månsson
Hässleholms kommun: André Olbers, Veronica Haagen, Richard Heingard
Länsstyrelsen i Skåne: Lisa Callreus, Minna Hatti
Dokumentdatum: 2023-04-27
Version: 1.0
Ärendenummer: TRV 2020/27931
Fastställt av: Tanja Jevtic, cPlsyu

Trafikverket
Postadress: Bataljonsgatan 8, 551 91 Jönköping
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Sammanfattning

Syftet med den här utredningen är att forma en inriktning för utvecklingen av väg 23 genom att identifiera åtgärdsförslag som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet, samt bättre förutsättningar för en god bebyggd miljö i stråket väg 23 mellan E22 och Tjörnarp.

Väg 23 är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån tillgängligheten för långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt godstransporter. Väg 23 har många funktioner. Vägen kompletterar det Europavägnät som går via Skåne vidare ut i landet, och utgör en interregional förbindelse mellan Skåne och Småland. Den har även en regional funktion då den förbinder Sydvästra Skåne med de centrala och nordöstra delarna av länet. Vägen har en delregional funktion för trafik t.ex. mellan Höör-Tjörnarp och en lokal funktion för tätortstrafik inom Höör och de andra tätorterna och byarna som vägen passerar. Slutligen har vägen också en funktion för gående och cyklister på delar där det inte finns ett parallellt nät för dessa.

Den omfattande trafikströmmen på väg 23 genom Höör utgör en barriär och påverkar möjligheten att kombinera vägens funktion med att utveckla tätorten. Väg 23 delar Höörs samhälle i två delar, dels fysiskt, dels genom hur vägen upplevs i tätortsmiljön. Trafiken på väg 23 påverkar boendemiljön och den lokala tillgängligheten. Framför allt upplevs den tunga trafiken som problematisk. Det är inte enbart tätorten Höör som påverkas av barriäreffekten, utan också de övriga tätorterna längs vägen. Upplevelsen av rekreationsområdet runt Ringsjöarna påverkas negativt av störningar i området utmed väg 23.

Flera avsnitt med låg hastighet begränsar framkomligheten för genomfartstrafiken. Möjligheten till omkörning är mer begränsad på de delar som inte är 2+1-väg. Framtida bedömda ökande trafikflöden förstärker risken att mötesolyckor med allvarlig utgång ska uppstå. Väg 23 tillhör den typ av funktionellt prioriterade vägar där mötesseparering generellt är en målstandard utifrån nollvisionen. Med tanke på den interregionala funktionen för väg 23, och ökande framtida trafik, bedöms avsaknad av mötesseparering på sträckan vara en brist.

Det är en brist att det saknas gång- och cykelväg utmed väg 23 på större delen av sträckan, där det inte samtidigt finns ett funktionellt parallellt vägnät, eller är lämpligt att gå eller cykla i blandtrafik. En särskilt påtaglig brist är sträckan genom Ringsjösundet, eftersom det där inte finns något parallellt vägnät, då Ringsjöarna utgör en begränsning. Det är på flera ställen svårt att korsa väg 23 för oskyddade trafikanter, både i och utanför Höör.

Processen för åtgärdsgenerering i studien har följt fyrstegsprincipen. Flera steg 1-och 2-åtgärder har identifierats som är möjliga att genomföra på kort sikt. Bedömningen är att steg 1 och 2-åtgärderna bidrar till ökad måluppfyllelse som ett komplement till fysiska åtgärder, men är inte tillräckliga för att avhjälpa de brister som finns eller uppnå de mål som satts. Därför prövades också fysiska åtgärder. Först studerades åtgärder längs med befintlig väg 23 som huvudsakligen var inom fyrstegsprincipens steg 2-3. Efter att dessa utvärderats och effektbedömts mot projektets mål, kunde det inte uteslutas att andra lösningar skulle kunna ge bättre måluppfyllelse. Därför prövades även åtgärder för ändrade sträckningar av väg 23 som omfattade steg 1-4.

Utredningsalternativen som studerats i åtgärdsvalsstudien är V, M, M3, Ö1 och Ö.

Mittenalternativen (M, M3) sträcker sig till största delen längs befintlig väg 23 och är inte fullt ut utvecklingsbara för att nå en rimlig måluppfyllelse och standard, eftersom vägen går genom ett flertal tätorter och genom Ringsjösundet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Det västliga utredningsalternativet (V) medför mycket stort intrång i landskapet och i fastigheter, med ny lång vägkorridor i obruten mark. Ett västligt utredningsalternativ är allra dyrast och harmonierar inte med den kommunala övergripande planeringen samt skapar störning för många fastigheter.

Även det östliga förbifartsalternativet (Ö) medför mycket stort intrång i landskapet och i fastigheter, med ny lång vägkorridor i obruten mark, även om det innebär att befintlig infrastruktur nyttjas i högre grad via väg 13 och väg E22.

För de båda östliga utredningsalternativen innebär dessa att en framtida motorvägsutbyggnad på E22 mellan Rolsberga och Hörby kan samnyttjas, och åtgärder på riksväg 13 mellan Hörby och Höör får betydelse för flera övergripande trafikströmmar, kopplat till den funktion som väg 13 har, oaktat väg 23.

Ö1 innebär en sträckning av nya riksväg 23 som helt nyttjar befintlig infrastruktur, dvs väg 13 mellan Hörby och Höör samt väg 23 mellan Höör och Tjörnarp. Ö1 omfattar också investeringar inom Höörs tätort i form av kapacitetsförstärkning av korsningar, planskilda gc-passager och eventuellt planskilda korsningar.

Skillnaderna i samhällsekonomisk effektivitet mellan utredningsalternativen är små. De samlade effektbedömningarna pekar emellertid på stora intrång i landskap och bebyggd miljö för de förslag som bryter ny mark. Detta sammantaget gör att fyrstegsprincipen fäller avgörandet för val av alternativ, där i första hand utveckling av befintlig infrastruktur i form av åtgärder i befintlig sträckning väljs.

Trafikverket gör samlat bedömningen att alternativ Ö1 bör utgöra inriktning för utveckling av väg 23 på aktuell sträcka, med en utformning som ger god funktionalitet även på längre sikt. Inriktningen omfattar därför även en fördjupad utredning av korsningen Marknadsvägen/väg 23 i norra Höör, vilken bedöms kunna bli en brist vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet i framtiden.

På grund av de höga kostnaderna för en utbyggnad till 2+1-väg enligt alternativ Ö1, och svårigheterna vad gäller det ekonomiska utrymmet i RTI-planen, rekommenderar Trafikverket ett mindre åtgärdspaket för ca 200 mnkr, benämnt Ö+. Det är åtgärder på de befintlig vägarna 23, 13 och E22, på prioriterade delsträckor och i problempunkter, såväl utanför som i Höör och övriga berörda tätorter. Detta åtgärdspaket innebär inte en målstandard för 2+1-väg fullt ut, och har inte lika god effekt och hög måluppfyllelse som Ö1, men går i riktning mot projektmålen och de transportpolitiska målen. För att uppnå större måluppfyllelse och full effekt bör åtgärderna göras samlat men inte nödvändigtvis i ett och samma paket.

Liksom i Ö1 är även i detta åtgärdspaket en ombyggnad av cirkulationsplatsen i korsningen mellan väg 23 och väg 13 central för att styra trafiken till väg 13, men även hastighetsdämpande åtgärder och prioritering av oskyddade trafikanter genom södra Höör. Med dessa åtgärder är ambitionen att uppnå en viss överflyttning av trafik till väg 13 och väg E22, med den omfattning som bedöms möjlig med hänsyn till kapacitet och trafiksäkerhet på befintliga vägar.

Enligt alternativet Ö+ kommer väg 23 att vara kvar i befintlig sträckning genom Höör norr om väg 13, samtidigt som en viss minskad framkomlighet får accepteras genom södra Höör. Sammantaget bedöms paketet dock medföra att en större andel av genomfartstrafiken väljer väg 13/väg E22. Detta ger i sin tur minskade negativa effekter av trafiken och förbättrade förutsättningar för tätortsutvecklingen i södra Höör.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Innehållsförteckning

1 INITIERA 1

1.1 BAKGRUND 1
1.2 SYFTET 1
1.3 AVGRÄNSNING 2
1.3.1 Geografisk avgränsning 2
1.3.2 Tids- och innehållsmässig avgränsning 2
1.4 INVOLVERADE AKTÖRER 3
1.5 TIDIGARE PLANERINGSARBETE 4
1.5.1 Trafikverket 4
1.5.2 Region Skåne 7
1.6 TIDIGARE GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET 7
1.6.1 Vattenskyddsåtgärder längs väg 23 vid Ringsjöarna 7
1.6.2 Trafiksäkerhetskameror 7
1.6.3 Mötesseparering 7
1.6.4 En utbyggnad av E22 till högre standard 7

2 FÖRSTÅ SITUATIONEN 8

2.1 NULÄGE 8
2.1.1 Vägens funktion 8
2.1.2 Beskrivning av orter och större målpunkter inom utredningsområdet 10
2.1.3 Uppmätta trafikflöden och bedömningar av trafikströmmar 11
2.1.4 Trafiksäkerhet och utformning 16
2.1.5 Godstrafik – tung trafik 22
2.1.6 Gång- och cykel 25
2.1.7 Kollektivtrafik 29
2.1.8 Den sociala miljön – barriär, buller och luftföroreningar 34
2.1.9 Natur- och kulturintressen 36
2.2 KOMMANDE UTVECKLING 43
2.2.1 Pågående eller kommande projekt på statligt väg- och järnvägsnät 43
2.2.2 Kommunal planering 46
2.2.3 Utveckling av kollektivtrafik 48
2.2.4 Trafikflöden, bedömningar och trafikprognoser 50
2.3 PROBLEMBESKRIVNING 52
2.3.1 Vägen utgör en barriär och påverkar tätortsutvecklingen 52
2.3.2 Påverkan på ljudmiljö, luftkvalitet, hälsa och på vattenskyddsområdet 53
2.3.3 Bristande tillgänglighet för gång- och cykeltrafik 54
2.3.4 Bristande framkomlighet för lokal, regional och interregional trafik 55
2.3.5 Bristande trafiksäkerhet 56
2.3.6 Brister avseende kollektivtrafiken 56
2.3.7 Vad händer om ingen åtgärd vidtas 57
2.4 MÅL FÖR LÖSNINGAR 57

3 PRÖVA TÄNKBARA ÅTGÄRDER 59

3.1 ÖVERSIKT ÖVER PROCESSEN FÖR ÅTGÄRDSGENERERING 59
3.2 STEG 1 OCH 2 -ÅTGÄRDER 60
3.3 M (M1 OCH M2)- ÅTGÄRDER LÄNGS BEFINTLIG VÄG 23 63

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.4 Utvärdering av M - Åtgärder längs befintlig väg 23 65
3.5 Åtgärder i ändrad sträckning 65
3.5.1 Upprustning av befintlig väg 23 med förbifart väst om Höör - M3 67
3.5.2 Ny sträckning väster om Ringsjöarna - V 68
3.5.3 Östlig sträckning längs befintliga vägar - Ö1 70
3.5.4 Förbifart öster om Höör - Ö 72
3.6 Trafikomfördelning 74
3.6.1 M3 75
3.6.2 V 76
3.6.3 Ö1 77
3.6.4 Ö 78
3.7 Analys av kapacitet och åtgärdsförslag i korsningar med väg 13 78
3.8 Samlad bedömning av utredningsalternativ 80
3.8.1 Övergripande samhällsekonomisk analys 80
3.8.2 Transportpolitisk målanalys 85
3.8.3 Fördelningsanalys 86
3.9 Slutsatser och summering av åtgärdsgenereringen 90

4 FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER 92

4.1 Långsiktig inriktning 92
4.2 Mindre omfattande åtgärdspaket inom de ekonomiska ramarna – benämnt Ö+ 93
4.3 Omskyltning och förändrat väghållaransvar 93

5 BILAGOR 95

5.1 Uppmätta trafikflöden 95
5.2 Intervju med Sveriges Åkeriföretag i augusti 2020 97
5.3 Region Skånes potentialstudier för cykel och gång 98
5.4 Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Höörs och Hörby kommun 100
5.5 Gång och cykling utmed alternativa färdvägar mellan Höör-Tjörnarp 101
5.6 Bortvalda åtgärder 102
5.7 Fördelningsanalys av M, M3, Ö1, Ö och V 107
5.7.1 M 107
5.7.2 M3 108
5.7.3 Ö1 109
5.7.4 Ö 111
5.7.5 V 112
5.8 Översikt Ö+ 114
5.8.1 Effektbedömning Ö+ 115

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

1 Initiera

1.1 Bakgrund

Väg 23 har en viktig långväga funktion, för både gods och persontrafik. Väg 23 är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån tillgängligheten för långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt godstransporter. Sträckan mellan E22 (Rolsberga) och Hässleholm har under en längre tid varit utpekad som en brist i regional infrastrukturplanering kopplat till vägens funktion att binda samman Skåne med Småland och vidare norrut till Östergötland. God framkomlighet är även en viktig regional och lokal förutsättning i utbytet mellan centralorter, för de boende och för verksamheter utmed sträckan.

Vägen utgör utmed vissa delsträckor en barriär som påverkar boendemiljön, den lokala tillgängligheten samt natur- och kulturmiljön. Väg 23 går genom flera samhällen bl.a. Höör. Framför allt upplever boende att det är den tunga trafiken som är problematisk samtidigt som flera avsnitt med låg hastighet begränsar framkomligheten för genomfartstrafiken. Vägen går också genom Ringsjö-sundet som har höga natur- och kulturvärden.

Utvecklingen av väg 23 har tidigare utretts av Trafikverket (Vägverket) vid ett flertal tillfällen. Utifrån den förstudie som togs fram 1997 fanns en enighet mellan aktörerna om att det behövdes en förbifart öster om Höör. Förbifartsalternativet som rekommenderades kom att benämnas C1 (se fig Figur 1-2). Detta alternativ var också utgångspunkten i den åtgärdsvalsstudie som genomfördes under år 2016/2017. Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett antal alternativ som man kunde arbeta vidare med i lokaliseringsstudien i vägplaneskedet, däribland olika alternativ öster om Höör samt trimningsåtgärder i befintlig sträckning av väg 23 och väg 13. Under processen med åtgärdsvalsstudien framkom att varken Höörs eller Hörby kommuner längre stod bakom alternativ C1.

Trafikverket påbörjade arbetet med en lokaliseringsutredning men under arbetet uppkom ett antal saker som gjorde att Trafikverket 2019 avbröt den påbörjade planläggningsprocessen. Planeringen av en ny stambana mellan Hässleholm-Lund hade påbörjats och dess lokalisering skulle kunna påverka valet av sträckning för väg 23. Frågan om trafikomfördelning var inte tillräckligt utredd i åtgärdsvalsstudien från år 2016/2017. Höörs kommun blev i samband med arbetet med att se över översiktsplanen tveksam till förslagen i åtgärdsvalsstudien. Kommunen ansåg att problemen bytt karaktär och att åtgärdsvalsstudien från år 2016/2017 inte speglade de brister som numera finns i Höör. Trafikverket hade således inte tillräckligt med underlag för att visa att en förbifart skulle uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och utan oskälig kostnad.

År 2020 beslutades att en ny åtgärdsvalsstudie skulle genomföras, vilket är föreliggande studie. Ambitionen är att studien ska vara förutsättningslös, men att relevant information från tidigare planering ska användas.

1.2 Syftet

Syftet med utredningen är att gemensamt forma en inriktning för utvecklingen av väg 23 på sträckan genom att rekommendera åtgärder som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet, samt bättre förutsättningar för en god bebyggd miljö i stråket väg 23 mellan E22 och Tjörnarp.

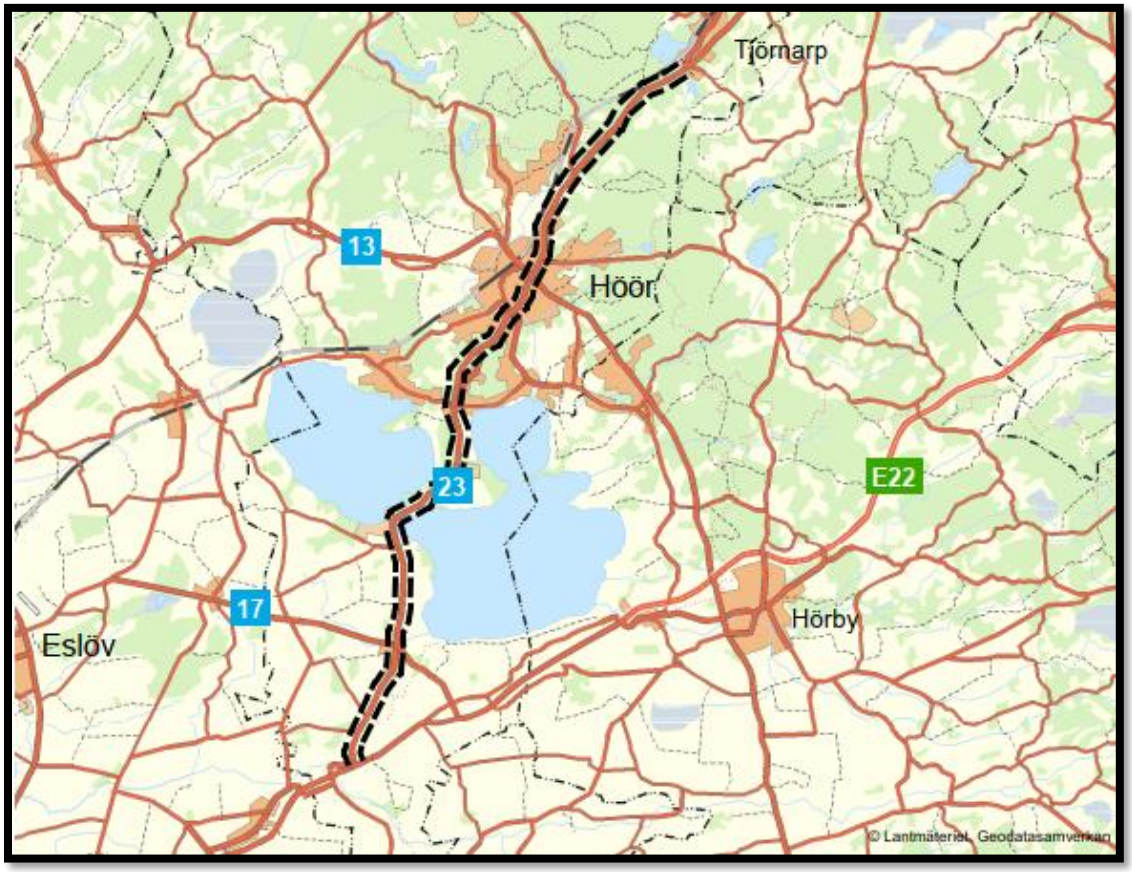
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Inriktningen och de rekommenderade åtgärderna ska bidra till att tydliggöra förutsättningarna för den kommunala planeringen. För Region Skåne är det av intresse att få ett aktuellt beslutsunderlag till den regionala transportinfrastrukturplanen.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Studien omfattar både ett utredningsområde och ett influensområde. Utredningsområdet är väg 23 från E22 i söder vid Rolsberga till Tjörnarp i norr, se **Fel! Hittar inte referenskälla.** och Figur 1-1. Influensområdet är betydligt större än utredningsområdet och utgörs av det område som påverkar eller påverkas av utredningsområdet och de åtgärdsförslagen som prövas. Inom influensområdet beskrivs t.ex. vilka trafikströmmar som påverkar utredningsområdet och hur trafiken fördelas i trafiksystemet.



Figur 1-1 Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet är väg 23 från E22 i söder vid Rolsberga till Tjörnarp i norr.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

1.3.2 Tids- och innehållsmässig avgränsning

När det gäller åtgärder brukar man inom väginfrastrukturplanering dimensionera för den trafiken man förväntar sig 20 år efter det att åtgärden tas i bruk. I den här åtgärdsvalsstudien har de fysiska åtgärderna dimensionerats för ett bortre tidsperspektiv år 2050.

När det gäller prognosår för att bedöma effekter och konsekvenser av åtgärder styrs detta av Trafikverkets riktlinjer för samlade effektbedömningar. Det gör att bedömningar mellan olika projekt blir likvärdiga. I gällande samlade effektbedömningar är prognosåret satt till 2040. EVA-kalkylerna beräknas med en kalkylperiod om 60 år från 2025 med utblickar på två prognosår, 2040 och 2065.

Studien beskriver ”Förstå situationen” för befintligt vägsystem utifrån förutsättningar i nuläget och med framtida utveckling. Nuläget beskrivs som åren 2020 - 2023, d.v.s. den tiden som studien pågått.

För att kunna bedöma vad en planerad åtgärd ger för effekter och konsekvenser jämförs den med ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet beskriver den förväntade utvecklingen i utredningsområdet, om inga åtgärder förutom redan inplanerade åtgärder, som det finns finansiering för, kommer till stånd. Undantaget är att utbyggnaden av motorväg på E22 mellan Fogdarp och Hörby Norra som inte finns med i nuvarande Nationell Plan. Den åtgärden har i nollalternativet förutsatts komma till stånd innan fysiska åtgärder längs väg 23 som studien kan komma att föreslå genomförs. Det finns dock en osäkerhet om i vilken ordning åtgärderna kommer att prioriteras i den ekonomiska planeringen.

Problematisering av brister och behov för gång och cykel är inkluderad i stråket.

Studien omfattar endast vägtransportsystemet men förhåller sig även till den utveckling som skett och förväntas ske på järnväg ifall det har betydelse för utvecklingen av väg 23.

1.4 Involverade aktörer

- Trafikverket
- Region Skåne / Skånetrafiken
- Höörs kommun
- Hörby kommun
- Eslövs kommun
- Hässleholms kommun
- Länsstyrelsen i Skåne (under steget ”Förstå situationen”)

Dialogmöten och avstämningar har löpande hållits med aktörerna.

För åtgärdsförslagen har kostnadsbedömningar (GKI[1]) tagits fram. För ett par av utredningsalternativen har även en förenklad successivkalkyl genomförts med kompetenser från olika delar av Trafikverket. Som konsultstöd i processen har Trafikverket upphandlat WSP.

[1] Grov Kostnadsindikation

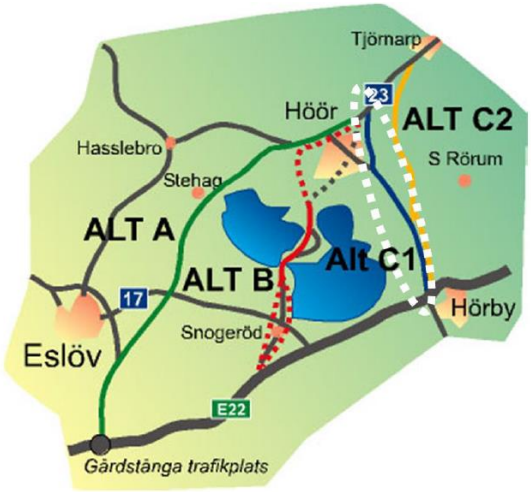
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

1.5 Tidigare planeringsarbete

1.5.1 Trafikverket

Vägsträckan har utretts tidigare vid ett flertal tillfällen, från 60-talet och framåt. 1997 gjordes en förstudie av väg 23 mellan Gårdsstånga-Tjörnarp och under år 2016-2017 en åtgärdsvalsstudie som studerade väg 23/13 från Hörby till Ekeröd. Dessa beskrivs närmare nedan.

1.5.1.1 Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gårdsstånga-Tjörnarp



Figur 1-2 De olika alternativen i förstudien "Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gårdsstånga – Tjörnarp"

År 1997 genomförde Vägverket förstudien, "Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gårdsstånga-Tjörnarp", som utredde sträckningar förbi/genom Höör. Se Figur 1-2. De sträckningar som förordades av Länsstyrelsen var B och C1. Länsstyrelsen ansåg att ett ytterligare alternativ skulle undersökas, ett B-nollalternativ, dvs en sträckning baserat på B, förutom att vägen skulle gå kvar genom Höör tätort. Den ursprungliga utredningen kompletterades med det. Länsstyrelsen skrev i sitt yttrande att de ställde sig bakom C1. Även Vägverket, Region Skåne och Höörs kommun förordade C1. Därmed har C1 varit den förordade sträckningen under en 20-årsperiod och att man skulle verka för att flytta över trafiken till väg 13. Mellan Trafikverket och Höörs kommun gjordes en överenskommelse år 2013 om åtgärder som skulle vidtas på väg 23 i Höörs samhälle i syfte att öka tätortskänslan, förbättra trafiksäkerheten och säkerställa lämplig hastighet, utifrån inriktningen att den genomgående trafiken inte längre skulle gå kvar genom Höör när förbifarten var på plats.

1.5.1.2 Väg 23 Ö Höör/Höör–Hörby, en åtgärdsvalsstudie, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet

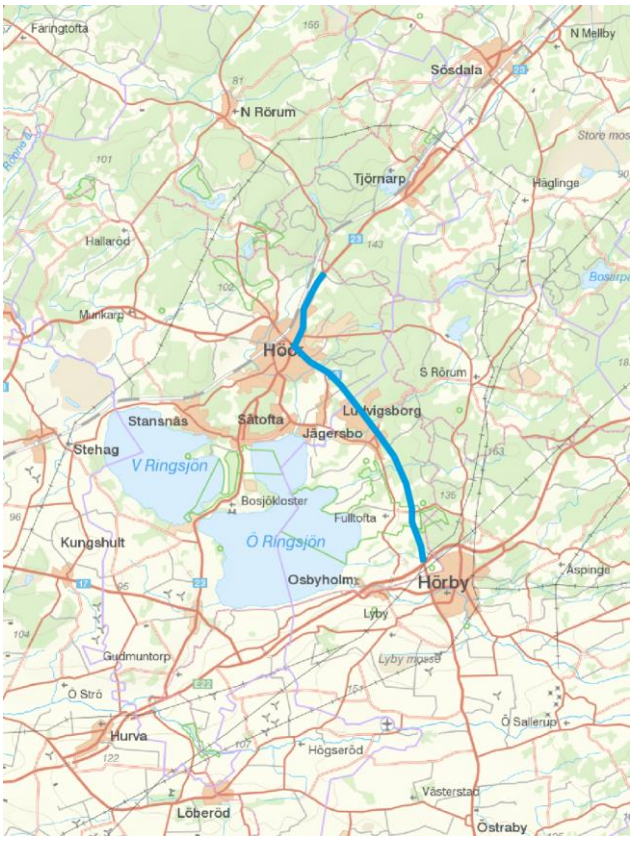
2013 års nya lagstiftning för fysisk planläggning av väg och järnväg innebar att den tidigare planeringsprocessen med förstudie, vägutredning, arbetsplan och bygghandling ersattes av en ny planeringsprocess. En förberedande studie, vanligen en åtgärdsvalsstudie, ska genomföras innan en väg-eller järnvägsplan kan påbörjas. I den regionala transportinfrastrukturplanen för år 2014-2025 togs därför "Väg 23 Ö Höör/Höör–Hörby, en åtgärdsvalsstudie för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet" med.

1.5.1.3 Åtgärdsvalsstudie väg 13/23 Ekeröd-Hörby

Under år 2016/2017 genomfördes åtgärdsvalsstudien för väg 13/23 Ekeröd-Hörby. Åtgärdsvalsstudien hade sin utgångspunkt i den tidigare planeringen d.v.s. att ny infrastruktur behövde byggas och att den långväga genomgående trafiken på väg 23 i stråket Malmö-Växjö skulle ledas om till väg E22 via väg 13 mot Hörby i stället för via Ringsjösundet. Utredningsområdet var väg 13 mellan Hörby och Höör, och

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

väg 23 mellan Höör, norr om väg 13, och Ekeröd. Det innebar att åtgärder för att ha kvar den genomgående trafiken mellan Ringsjöarna inte prövades. I åtgärdsvalsstudien ingick, förutom utredningssträckan, även tidigare utredda alternativ öster om Höör. Ett västligt alternativ, väster om Ringsjöarna, togs inte med eftersom detta inte bedömdes vara genomförbart i tidigare utredningar. De kommuner som deltog i den studien var Höör och Hörby.



Figur 1-3 Geografisk avgränsning av åtgärdsvalsstudien väg 13/23 Ekeröd-Hörby.

Studien resulterade i ett antal utredningsalternativ som vägplanen skulle omfatta i en lokaliseringsstudie.

1.5.1.4 Åtgärdsvalsstudie Väg 23 Sandåkra-Ekeröd

Trafikverket genomförde också under år 2016/2017 ”Åtgärdsvalsstudie Väg 23 Sandåkra-Ekeröd”. Utredningsområdet för den studien överlappar till viss del utredningsområdet för den här åtgärdsvalsstudien, se kartan nedan.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Figur 1-4 Geografisk avgränsning av åtgärdsvalsstudien väg 23 Sandåkra-Ekeröd.

1.5.1.5 Övriga Åtgärdsvalsstudier

Trafikverket har dessutom genomfört ytterligare några åtgärdsvalsstudier de senaste åren inom utredningsområdet, en som omfattar cykling[2], en om faunapassager[3], samt en om korsningen på väg 23 vid Bosjökloster.

Den sistnämnda, ”ÅVS Korsningsproblematik Bosjökloster korsningen väg 23 och 1334”, genomförde Trafikverket år 2015. Bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet var studiens fokus. ÅVS:en föreslog att inga åtgärder skulle vidtas då det förutsattes att den långväga genomgående trafiken på väg 23 i

[2]År 2015 genomfördes Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Höörs och Hörby kommun, Ängsbyn – Bosjökloster – Gamla bo, Höör – Ludvigsborg – Hörby. Se kap2.1.6

[3] Åtgärdsvalsstudie Faunapassage Väg 13 och Väg 23 vid Höör, 2015-02-10.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

stråket Malmö-Växjö skulle komma att ledas om via Hörby på väg 13 och E22 i stället för via Ringsjösundet. Det skulle göra att trafiken minskade på väg 23 och därmed även mildra bristerna i korsningen.

1.5.2 Region Skåne

I den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne år 2018–2029, som gällde när åtgärdsvalsstudien påbörjades, var 469 Mkr avsatta för objektet 23/13 Ö Höör/Höör–Hörby vilket motsvarade ungefär en tredjedel av planens budget för namngivna regionala objekt. I regional transportinfrastrukturplan för år 2022–2033 är Väg 23 & 13 Ö Höör /Höör-Hörby med bland de namngivna objekten med 100 Mkr.

1.6 Tidigare genomförda åtgärder på det statliga vägnätet

1.6.1 Vattenskyddsåtgärder längs väg 23 vid Ringsjöarna

Ringsjön är reservvattentäkt för dricksvatten till stora delar av Skåne. Trafikverket genomförde vattenskyddsåtgärder under 2021/2022 för att minska risken för utsläpp i Ringsjön. Åtgärderna, fördröjningsmagasin kombinerat med räcken och kantsten gör också att vägdagvattnet bättre tas om hand.

1.6.2 Trafiksäkerhetskameror

Väg 23 var en av vägarna som i tidigt skede pekades ut som olycksdrabbad och föll inom kriterierna för etableringen av automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK). Kamerorna sattes upp under andra halvan av 2010-talet. Idag finns åtta mätplatser mellan Rolsberga och Tjörnarp.

1.6.3 Mötesseparering

Väg 23 mötesseparerades mellan Ängsbyn strax norr om Bosjökloster och Höör under 2000-talet. Den ca 4 km långa mötesseparerade sträckan är anpassad för 90 km/h, då 100 km/h inte var en hastighetsgräns som kunde tillämpas vid den tiden.

1.6.4 En utbyggnad av E22 till högre standard

En utbyggnad av väg E22 till högre standard har planerats under flera årtionden och pågår fortlöpande i Skåne, Blekinge och Kalmar län.

Trafikplats Rolsberga, där E22 ansluter till väg 23, byggdes om 2012 i samband med utbyggnad till motorväg Hurva-Rolsberga. Samåkningsparkeringen och busshållplatsen i Rolsberga anpassades för expressbusstrafik på E22 (Skåneexpressen 1 och 2).

Sträckorna Rolsberga-Fogdarp och Hörby-Sätaröd byggdes ut till motorväg under två etapper år 2017. Motorvägen mellan Sätaröd och Vä öppnades för trafik år 2021.

När sträckan Fjälkinge-Gualöv är färdigutbyggd till motorväg år 2025 återstår endast en sträcka i Skåne som inte har motorvägsstandard, Fogdarp-Hörby. En åtgärdsvalsstudie genomfördes år 2023[4]. Den rekommenderar en utbyggnad till motorväg på sträckan samt ombyggnad av en trafikplats. Det finns inga politiska beslut om tilldelning av medel.

[4] ÅVS E22 Fogdarp-Hörby Norra

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2 Förstå situationen

2.1 Nuläge

2.1.1 Vägens funktion

Väg 23 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet utifrån kategorierna godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor med bil. Väg 23 utgör också ett riksintresse för kommunikationer. Det innebär att Trafikverket ska säkerställa funktionen på vägarna i det transportsystem som utpekats som riksintresse. Väg 23 är omledningsväg vid större störningar på väg E22.

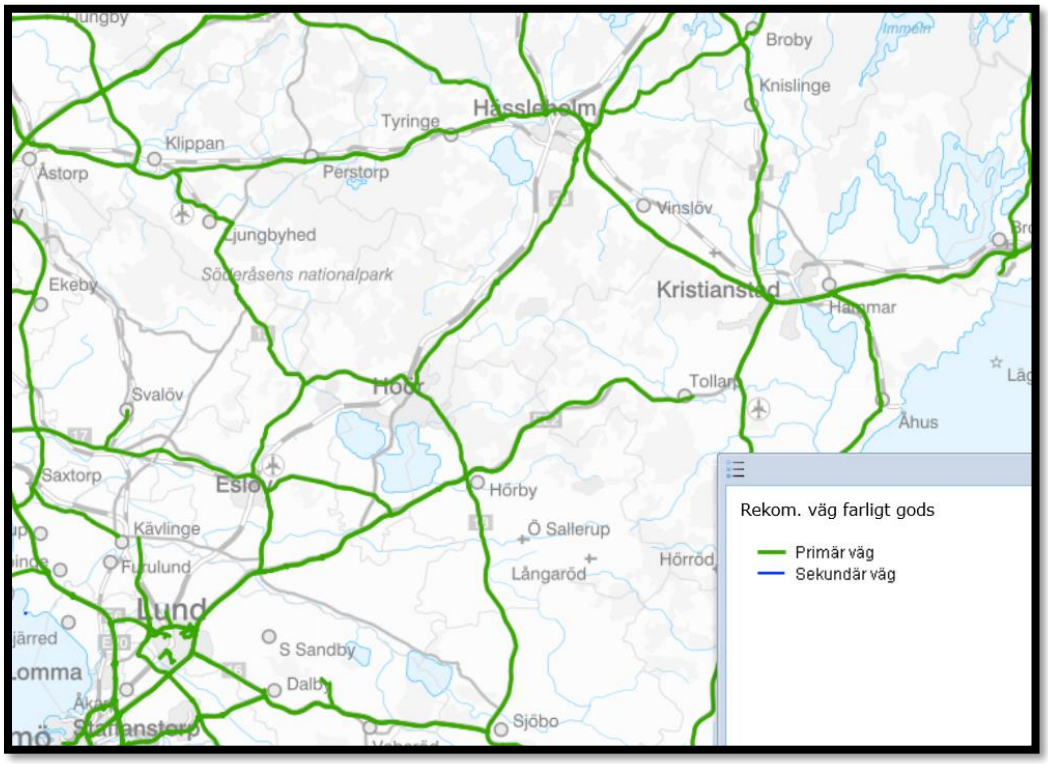
Väg 23 utgör en interregional förbindelse mellan Skåne och Småland. Vägen ingår i landtransportnätet för långväga transporter och fyller en viktig nord-sydlig funktion, för både gods och persontrafik. Vägen kompletterar det Europavägnät som går via Skåne vidare ut i landet (E6/E4/E22). Den har också en regional funktion inom stråket E22-Höör-Hässleholm-Osby då den förbinder Sydvästra Skåne med de centrala och nordöstra delarna av länet.

Figur 2-1 Funktionen för väg 23 som del av ett interregionalt stråk mellan Malmö/Lund och Linköping/Oskarshamn.

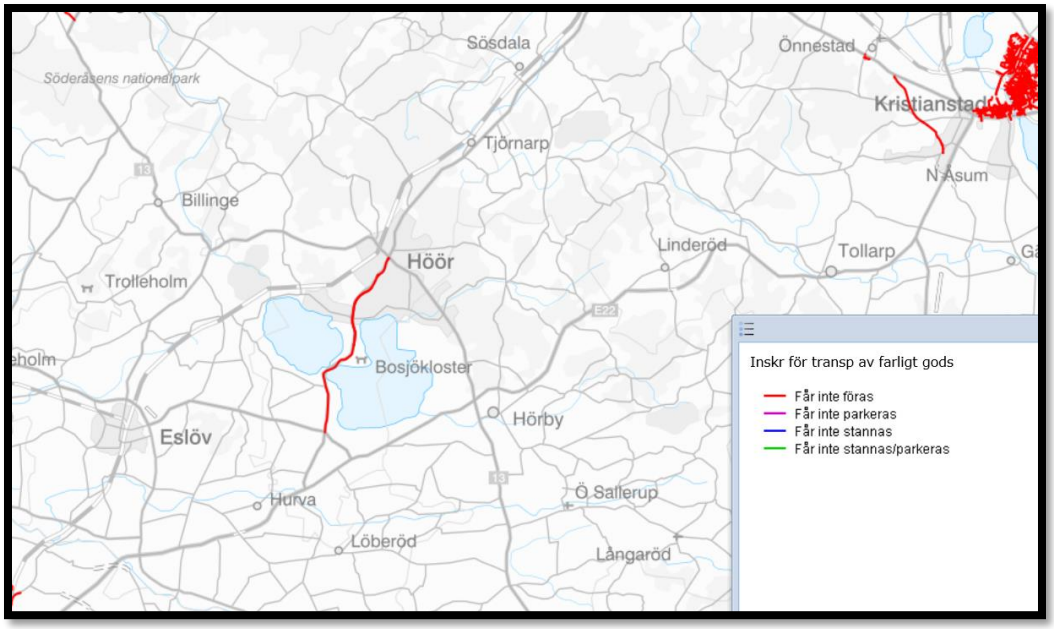
Förutom en interregional och regional funktion har vägen också en delregional funktion för trafik t.ex. mellan Höör-Tjörnarp och en lokal funktion för tätortstrafik inom Höör och de andra tätorterna och byarna som vägen passerar. Den har också en funktion för gående och cyklister på delar där det inte finns ett parallellt nät för dessa.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Norr om korsningen med väg 13 är väg 23 rekommenderad för farligt gods. Mellan korsningen med väg 17 vid Snogeröd och korsningen med väg 13 i Höör är det förbjudet med farligt godstransporter. Undantagna är de fordon som har start-eller målpunkt inom förbudsområdet för lastning och/eller lossning.



Figur 2-2 Rekommenderad väg för farligt gods, Källa: NVDB/Stigfinnaren



Figur 2-3 Inskränkningar för transporter av farligt gods. Källa: NVDB

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.1.2 Beskrivning av orter och större målpunkter inom utredningsområdet

År 2021 hade Höörs kommun cirka 17 000 invånare, varav ungefär två tredjedelar av befolkningen bodde inom Höörs tätort. Den näst största orten i kommunen är Tjörnarp med drygt 800 invånare. Kommunen har ytterligare tre tätorter, Norra Rörum, Snogeröd och Sjunnerup, med drygt 200 invånare vardera. Nästan 80% av invånarna bor i någon av kommunens tätorter.

Befolkningsmängden i Höörs kommun har vuxit med nästan en fjärdedel under de senaste 25 åren. Enligt befolkningsprognoser förväntas befolkningen inom kommunen att öka till cirka 18 700 i slutet av år 2030, vilket motsvarar cirka 170 personer per år.

Inom utredningsområdet är Höör den största lokala målpunkten och fungerar som en centralort för omlandet vad gäller handel och service. Skolor och förskolor är koncentrerade till kommunhuvudorten, men finns även i Tjörnarp, Snogeröd och Gudmundtorp.

Över hälften av befolkningen i Höörs kommun arbetspendlar ut från kommunen. Höörs kommun är en del av Malmö-Lundregionen, dit en stor del av pendlingen sker. Kommunen har två tågstationer, en i Höör och en i Tjörnarp. Majoriteten av gymnasieeleverna inom kommunen pendlar till gymnasieskolor på andra orter.

En mycket viktig målpunkt är Höörs station som med tågtrafik förbinder centrala delarna av Skåne med ett flertal orter. Höör har på ett gynnsamt sätt påverkats av tågtrafikens utveckling längs Södra Stambanan under de senaste 30 åren. Introduktionen av Pågatåg följt av Öresundståg i samband med Öresundsbrons öppnande år 2000, har inneburit att allt fler har valt att bosätta sig i Höör. Boende i Höör har pendlingsmöjligheter med tåg till bl.a. Trelleborg, Malmö, Lund, Eslöv, Hässleholm, Kristianstad och Älmhult. Se mer om pendlingsmönster under resvanor kap 2.1.7.3 .

Tjörnarp är Höörs kommuns näst största tätort. I orten finns en pågatågsstation. Tjörnarp har begränsad offentlig service, det finns skola och barnsomsorg, rekreationsmöjligheter samt viss övrig service och handel. Ett antal företag är verksamma på orten.

Bosjökloster alstrar ett stort antal besökare med parkanläggning, kyrka, museum, golfbana, café och restaurang. Aktiviteter anordnas som konstutställningar, konserter, konferenser och olika event. Vid Ringsjösundet finns även Ringsjöfisk butik och rökeri, och Ringsjö Wärdshus. Strax norr om klosterområdet finns ett bostadsområde benämnt Ängsbyn.

Söder om Ringsjösundet finns Snogeröd, Gamla Bo och Gudmundtorp med en sammanlagd befolkning på cirka 300-400 invånare. Både Snogeröd och Gamla Bo är till största delen belägna väster om väg 23 men randbebyggelse finns också på den östra sidan. Trafikalstringen från byarna bedöms vara liten.

Norr om Bosjökloster finns Orups sjukhus och byn Sätofta som är sammanvuxen med tätorten Höör. Barn cyklar till Sätofta på egen hand, bland annat för att besöka ridhuset. I området mellan Sätofta och Orup finns ett rekreationsområde.

Andra målpunkter i och i anslutning till utredningsområdet är Skåneleden, Skånes djurpark och Frostavallen. De två sistnämnda har bussförbindelser. Det finns cykelbanor mellan Höörs tätort och Frostavallen respektive Skånes djurpark. Ringsjöarnas stränder har betydelse för friluftsliv och rekreation.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

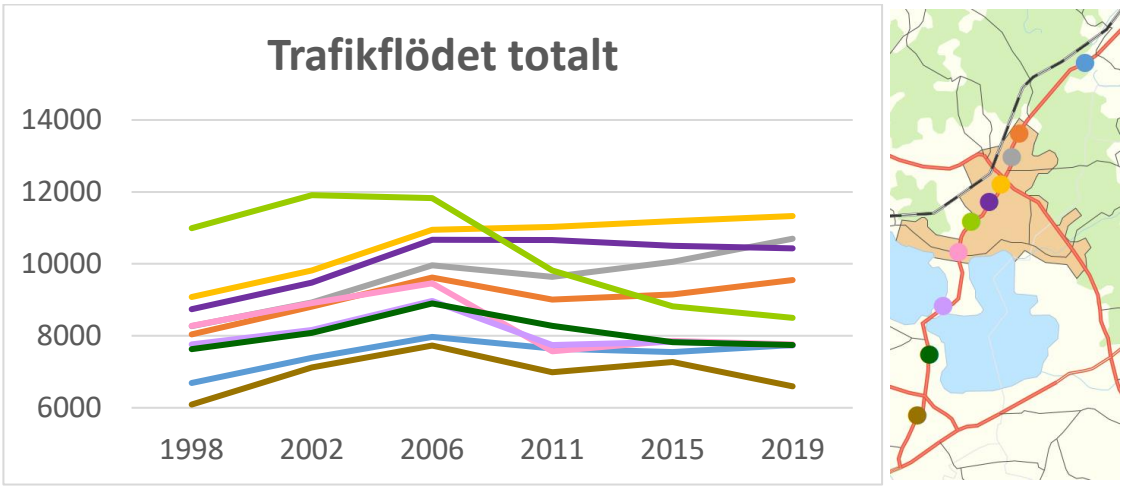
2.1.3 Uppmätta trafikflöden och bedömningar av trafikströmmar

2.1.3.1 Uppmätta trafikflöden

Dagens trafikflöden (från år 2019) på väg 23 varierar inom utredningsområdet. Söder om Höör är flödet 6000- 8000 fordon, inne i Höör 9 000- 12 000 och norr om Höör cirka 8 000- 10 000 fordon per årsmedeldygn. Trafiken har ökat de senaste 25 åren, även om det finns vissa delsträckor inom utredningsområdet där flödena har minskat eller är oförändrade.

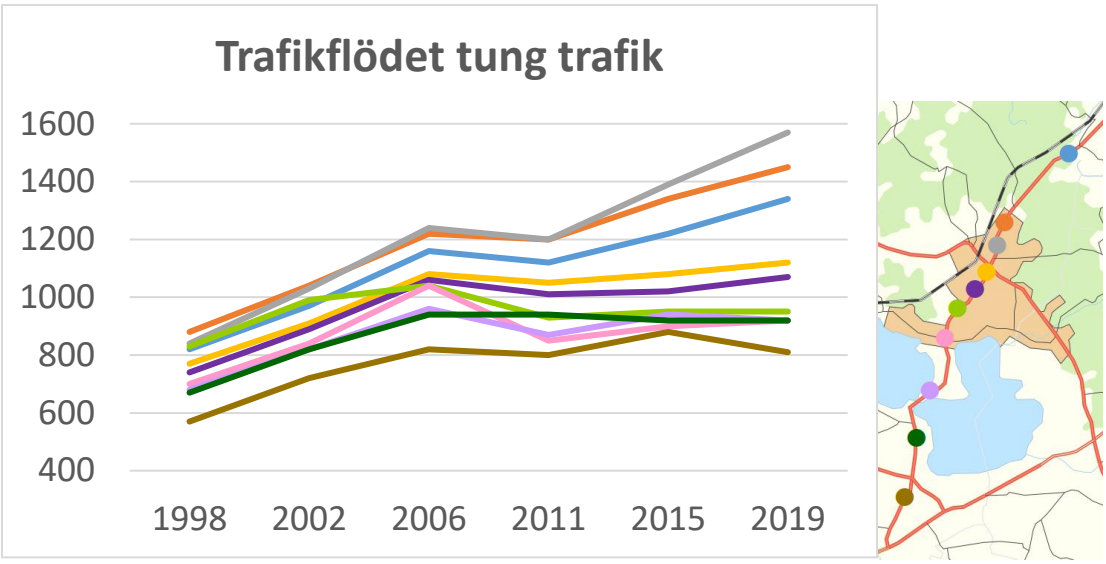
Hur trafikflödet har varierat framgår av följande två kartor samt ytterligare kartor i bilaga 5.1. De största trafikökningarna i utredningsområdet totalt sett, både personbilar och tung trafik, har skett i Höörs tätort. Där är flödena också som störst. Andelen tunga fordon är 15-17 % norr om Höör, 10-11 % inom tätorten och cirka 12 % söder om Höör.

När det gäller den tunga trafiken inom utredningsområdet har ökningen varit som störst norr om cirkulationsplatsen med väg 13. Där är också de största flödena av tung trafik.



Figur 2-4 I utredningsområdet är det totala trafikflödet (d v s både personbilar och tung trafik) samt trafikökningen störst i Höörs tätort (lila, gul, grå och orange mätpunkter)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-5 Trafikflödet av tung trafik. Trafikflödesökningen inom utredningsområdet har varit som störst på väg 23 norr om cirkulationsplatsen med väg 13. Där är också de största flödena av tung trafik.

2.1.3.2 Analys av mobildata för att bedöma hur stor andel av trafiken som väljer väg 23 respektive väg E22/13

WSP genomförde under hösten år 2020 en analys av mobildata från Telia i syfte att bedöma trafikströmmarna i området, med fokus på hur stor andel av trafiken som väljer väg 23 respektive E22/13, samt hur stor del som är genomgående trafik på väg 23.

Figur 2-6 Översikt över det område som analyserats med Teliadata. De lila linjerna visar var trafik analyserats och ju mörkare nyans ju mer trafik har uppmätts. Bokstäverna indikerar de punkter som använts för att analysera färdvägar för fordonen.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Flödessiffrorna motsvarar alltså inte antalet fordon utan antalet personer/telefoner. Analysen fokuserar på genomgående trafik mellan E22 söder om Rolsberga och väg 23 norr om Höör. De flöden som inte fångas bedöms vara relativt små och inte heller relevanta för den regionala funktionen för väg 23 eller möjligheten att flytta över trafik till vägarna E22 och 13.

Analysresultatet visar att:

- Bara cirka 15% av de genomresande resenärerna mellan E22 söder om Rolsberga och väg 23 norr om Höör kör väg 13, medan cirka 85% kör via väg 23.

- Av de norrgående resenärerna från E22 som svänger in på väg 23 har:

    - **ungefär hälften** målpunkt någonstans söder om Höör

    - **cirka en fjärdedel** har målpunkt i närheten av Höör (G och J)

    - **cirka en fjärdedel** har målpunkt längs väg 23 norr om Höör (F)

Det är rimligt att anta att den södergående trafiken på väg 23 på utredningssträckan har en liknande målpunktsfördelning som den norrgående. Alltså tyder denna data på att av trafiken på väg 23 söder om Höör så är cirka 25 % procent genomgående trafik mellan E22 och Tjörnarp, 25 % kör mellan väg E22 syd och Höör medan övriga 50 % procent kör i andra relationer. Osäkerhetsmarginalen bedöms dock vara relativt stor för denna analys, bland annat på grund av att den södergående trafiken inte fångats, körvägsanalysen hade varierande kvalitet och antalet personer/telefoner samvarierar inte helt med antalet fordon.

2.1.3.3 Analys av övergripande trafikströmmar i området med prognosmodellverktyget Sampers

En central frågeställning är hur genomgående trafik på väg 23 fördelar sig på väg 23 respektive E22/väg 13. Under år 2020 genomförde därför Trafikverket en analys för att klarlägga de övergripande trafikströmmarna, ruttvalen och hur dessa har förändrats de senaste åren[5]. Resultatet kunde sedan jämföras med mobildataanalysen som genomfördes samma år.

Analysen baserades på trafikmätningar och Trafikverkets trafikmodell Sampers för basåret år 2017. Sampers är en modell för trafikslagsövergripande analyser av persontransporter. Modellen ger en bild av de övergripande trafikströmmarna i området och storleksordningen på dem. Den genomgående personbilstrafiken är i storleksordningen 3000 fordon/dygn och lastbilstrafiken 600 fordon/dygn. Enligt Sampers väljer all trafik, både person- och lastbilstrafik, väg 23. Utan trängsel hamnar nämligen ofta all biltrafik på samma ruttval då modellen optimerar resan.

Trafikmätningar visar dock att en del trafik flyttat över till E22/väg 13 de senaste åren. Den slutsatsen har dragits genom att jämföra mätningar från år 2014/2015 med mätningar från år 2018/2019. Det man kan utläsa är dels att trafiken på väg 23 mellan Rolsberga och Höör minskat jämfört med trafiken på väg 23 norr om Höör, dels att trafiken på väg 13 mellan Hörby och Höör har ökat något. Detta indikerar att trafik ändrar ruttval mellan Rolsberga och Höör från väg 23 till väg E22/väg 13. Enligt

[5] Trafikanalys rv 23 Rolsberga – Tjörnarp, Niklas Alvaeus, 2020-09-23.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

trafikmätningar verkar dock en majoritet välja väg 23, men en viss förskjutning har skett från väg 23 till E22/väg 13.

Exempel på faktorer som dock kan påverka trafikmätningarna är att det är kraftiga ökningar på flertalet sträckor, särskilt på E22 och rv 13, att tågpendlingen ökat mot Malmö/Lund samt att trafiken i Höörs tätort ökat.

En annan källa till hur trafikens ruttval ser ut kan vara att titta på vilken väg vägvisningstjänster rekommenderar. Ett antal olika har testats vilka redovisas nedan. Sammantaget kan man konstatera att tidsskillnaden ofta är liten och att snabbaste väg är olika i olika tjänster. Flera tjänster hänvisar till länsvägar via Södra Rörum men trafikmätningar indikerar att det inte är särskilt många som väljer den rutten.

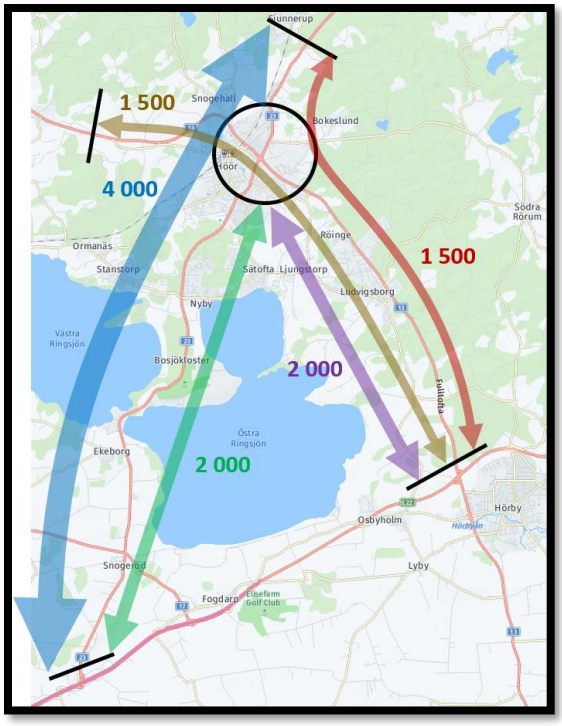
Tabell 2-1 Restider [minuter] mellan Rolsberga och Sösdala enligt vägvisningstjänster. Grön markering indikerar snabbaste vägval. Enligt olika vägvisningstjänster är restiderna E22 <-> Tjörnarp ganska lika via väg 23 som E22/väg 13 (visar olika snabbaste vägval).

		Google	GraphHopper		OSRM	Here	Hitta	Eniro	Via Michelin	TomTom	
Väg	via		Pb	Lb						Pb	Lb
Rv 23	Ringsjöarna	27	32	34	33	33	34	27	30	26	29
Rv 13	Ludvigsborg	27	29	33	33	32	31	27	31	26	29
Lv 1978	S Rörum	28	29	32		32		28	33	25	29

Sammanfattningsvis visar analysen följande trafikströmmar i område (se även kartan nedan):

- 4 000 fordon/dygn på väg 23 är genomfartstrafik via trafikplats Rolsberga <–> Tjörnarp
- Ytterligare 2 000 fordon/dygn är trafik mellan trafikplats Rolsberga <–> Höör tätort
- 1 500 fordon/dygn på väg 13 är genomfartstrafik via trafikplats Norrehe <–> Tjörnarp
- Ytterligare 2 000 fordon/dygn är trafik mellan trafikplats Norrehe <–> Höör tätort
- 1 500 fordon/dygn är trafik via trafikplats Norrehe <-> väg 13 nordväst om Höör

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-7 En sammanfattning av de största trafikströmmarna i området

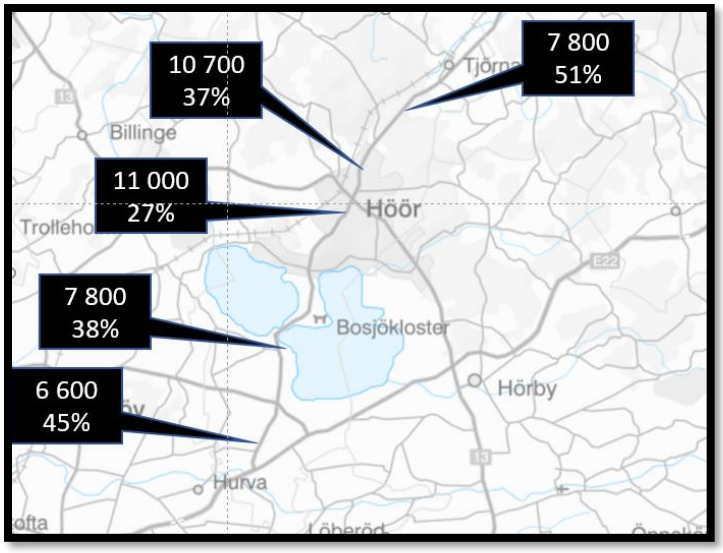
Båda analyserna med Sampers/trafikmätningar respektive mobildata visar att majoriteten av trafiken i valet mellan väg 23 och E22/väg 13 idag väljer väg 23, men andelen som väljer E22/väg 13 ökar något för varje år.

2.1.3.4 Långväga genomgående trafik

Hur stor andel av nuvarande trafikflöden som utgörs av långväga genomgående trafik varierar längs väg 23. Lägst är den i Höör.

Kartan nedan redovisar trafikflödena från mätningar 2019 och bedömningen av andelen långväga genomgående trafik. Analys med hjälp av Sampers ger att 3-4000 fordon/dygn är långväga genomgående trafik.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-8 trafikflödet från mätningar 2019 och bedömningen av andelen långväga genomgående trafik.

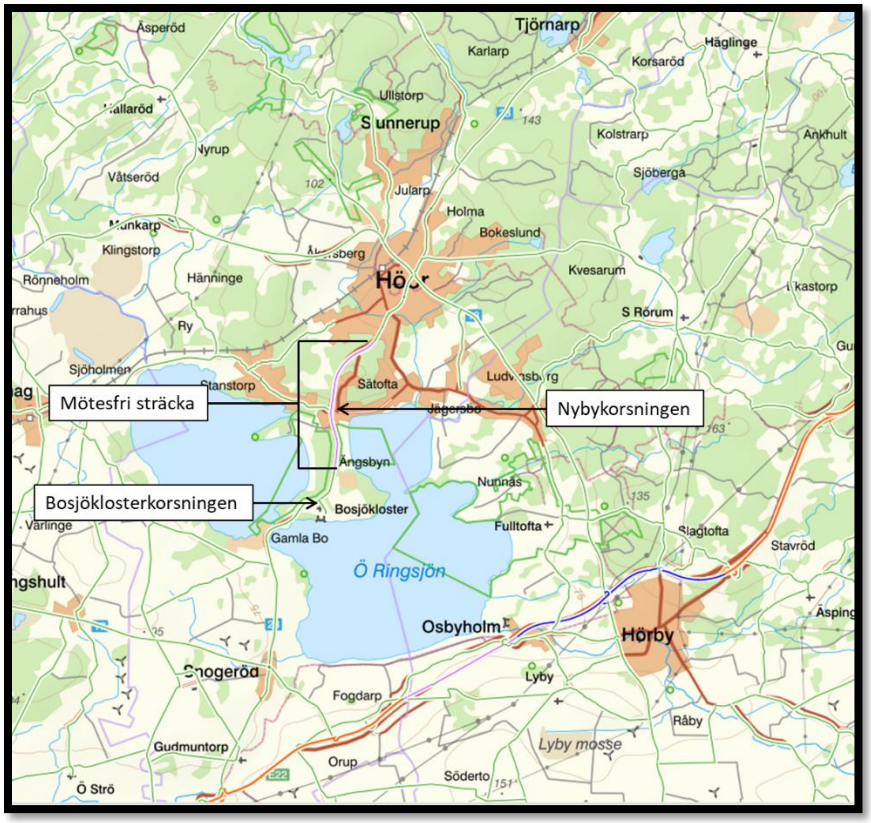
2.1.4 Trafiksäkerhet och utformning

Vägen utgörs till största delen av vanlig väg med 2 körfält längs utredningssträckan. Undantaget är 4 km mellan Ängsbyn och Höör, där vägen har 2+1 körfält separerade med mitträcke.

Sträckorna med 2 körfält har många anslutningar, dels anslutningar till allmänna och enskilda vägar, dels in-/utfarter till enstaka fastigheter och åkeranslutningar. I Höörs tätort är antalet korsningar och fastighetsutfarter särskilt många. Där förekommer även problem med skymd sikt.

Det finns ett utbyggt gång-och cykelvägnät i Höörs tätort, men för största delen av väg 23 mellan Rolsberga och Tjörnarp hänvisas gående och cyklister till vägrenen på avsnitt, där biltrafikens hastighetsbegränsning är 70-80 km/h.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-9 Mellan Ängsbyn och Höör är vägen mötesfri.

I trevägskorsningen på väg 23 vid Bosjökloster har det kommit in klagomål på att det är svårt för fotgängare att passera vägen. I samma korsning finns risk för upphinnandeolyckor då det inte finns vänstersvängsfält för svängande trafik på väg 23. Sikten i korsningen är något begränsad och bilar som svänger höger till Bosjökloster kan skymma sikten för dem som kör ut från anslutningen.

Nybykorsningen mellan väg 23/väg 1315 har låg trafiksäkerhetsstandard med högersvängsfält som inte uppfyller gällande siktkrav. Vid dialogmöte i studien framkom att det är svårt för bussen att svänga höger ut på väg 23 från anslutningen i väster och svårt att svänga vänster söderifrån på väg 23. Höörs kommun har också påtalat behovet av att förbättra passagemöjlighet för oskyddade i korsningen.

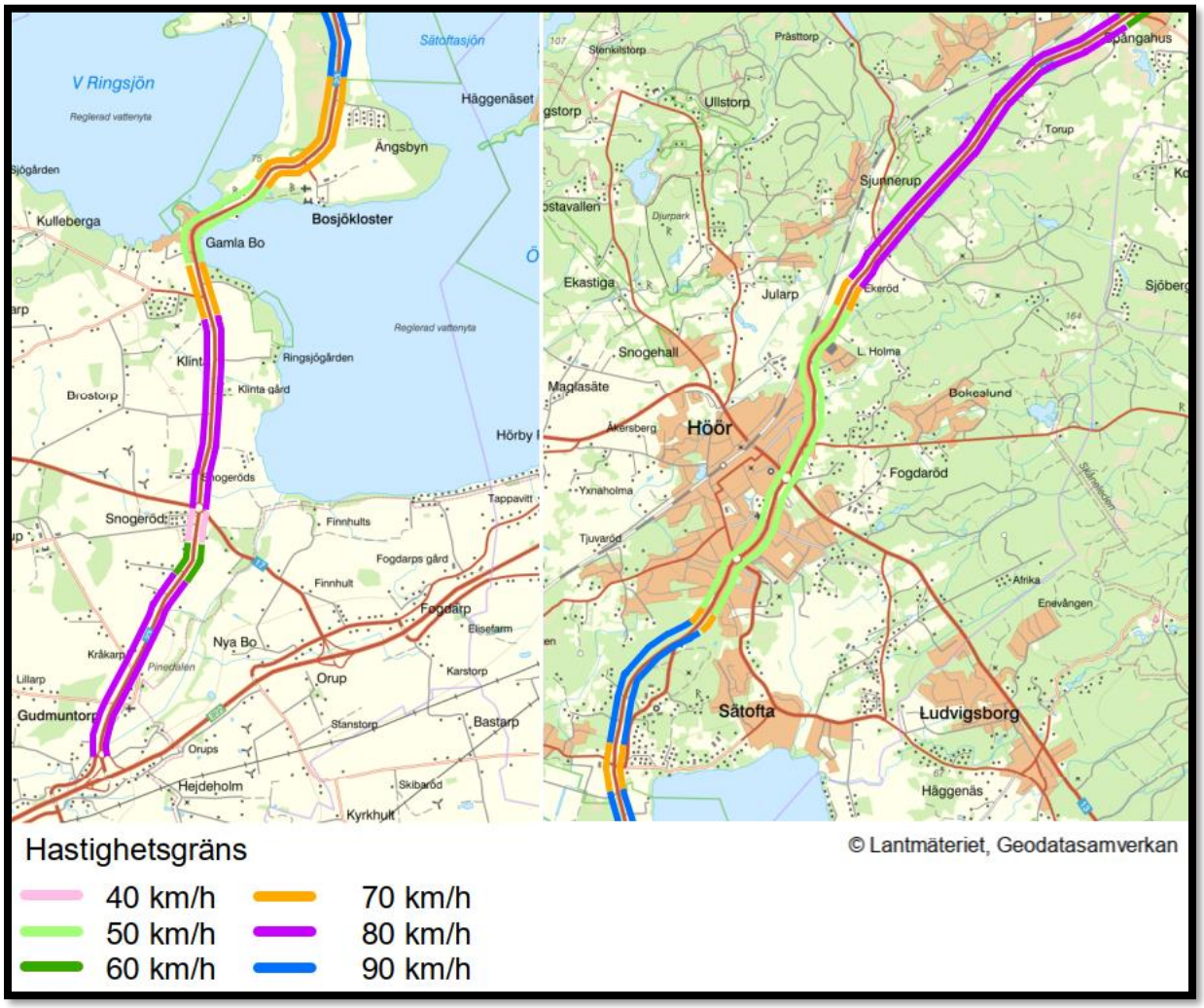
2.1.4.1 Hastighetsgränser

Under år 2016 genomförde Trafikverket en anpassning av hastighetsgränserna på väg 23 mellan väg E22 och Tjörnarp och väg 13 mellan Höör och Hörby utanför tättbebyggt område. Utgångspunkten var ett förändrat nationellt synsätt vad gäller hastighetsgränser, med tillämpning av jämna steg. De stora förändringarna inom aktuellt utredningsområde var framförallt att sträckor med vanlig landsväg som tidigare hade 90 km/h som högsta tillåtna hastighet av säkerhetsskäl fått sänkt till 80 km/h.

Kommunen genomförde år 2013 en hastighetsöversyn inom tättbebyggt område enligt ”Rätt Fart i staden”. Kommunen beslöt att behålla hastighetsgränsen 50 km/tim på väg 23 genom Höör av hänsyn till trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, även om vägens standard och hastighetsgränser på delar av den inte bedöms vara fullt ut anpassade till varandra.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Väg 23 har en stor variation av hastighetsgränser vilket återspeglar vägens heterogena karaktär. Söder om Gamla Bo är hastighetsgränsen 80 km/h utanför tättbebyggt område. Genom Ringsjösundet är hastighetsgränsen varierande mellan 70 och 50 km/h. Norr om Bosjökloster är vägen mötesseparerad med en hastighetsgräns om 90 km/tim.



Figur 2-10 Hastighetsgränser inom utredningsområdet

2.1.4.2 Uppmätta medelhastigheter

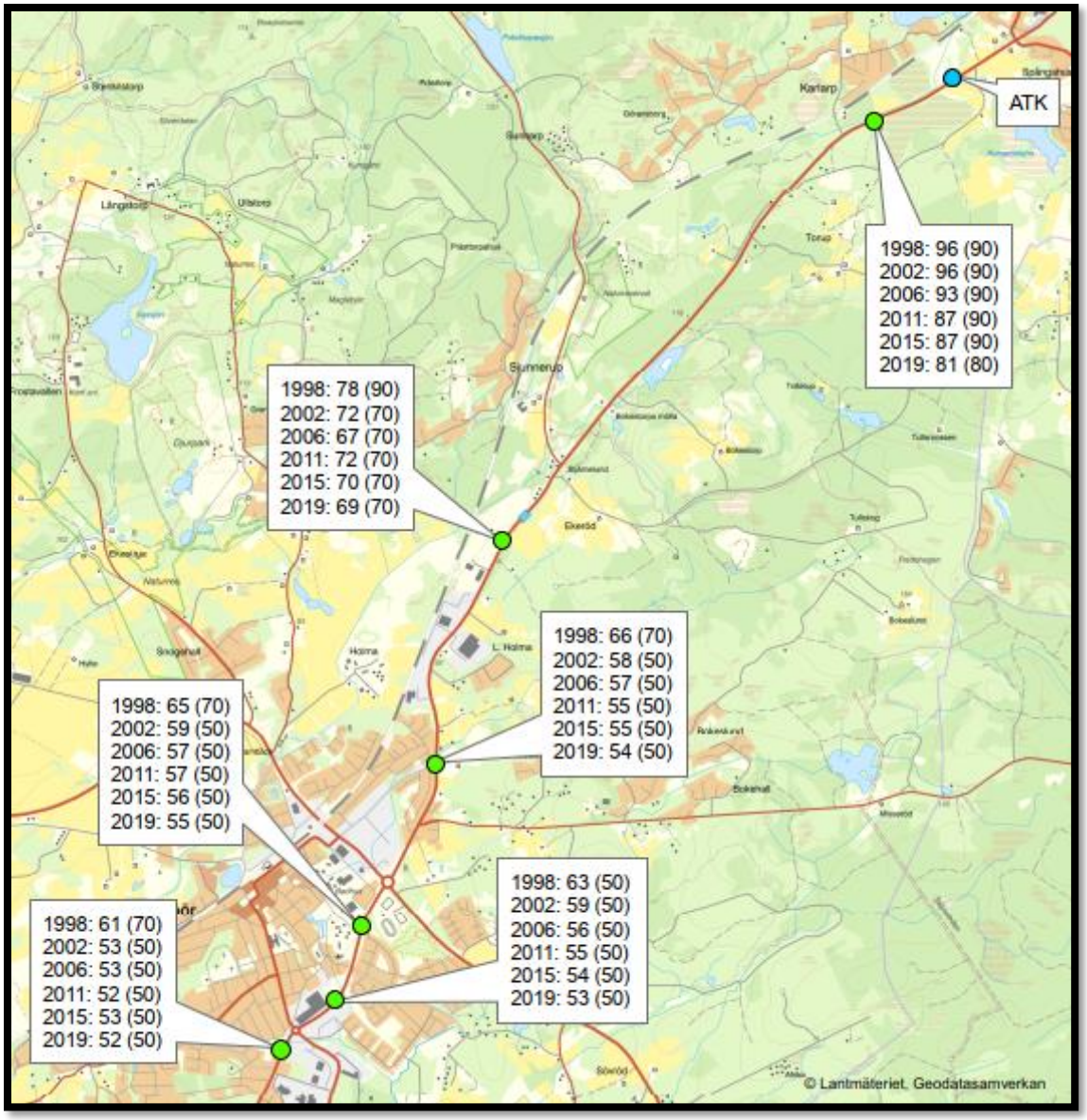
Trafikverket har etablerat 7 mätplatser för ATK på väg 23 inom utredningsområdet.

Hastighetsefterlevnaden längs vägen varierar. På sträckan genom norra Höör är hastighetsefterlevnaden lite sämre än på övriga sträckor. Uppmätta medelhastigheter för personbilar, ett genomsnitt under året, syns i Figur 2-12 och **Fel! Hittar inte referenskälla.**.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Figur 2-11 Hastighetsmätningar söder om Höör [mätår: medelhastighet för personbil utan släp (skyltad hastighet)]. Även mätplatser för Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) redovisas i kartan.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

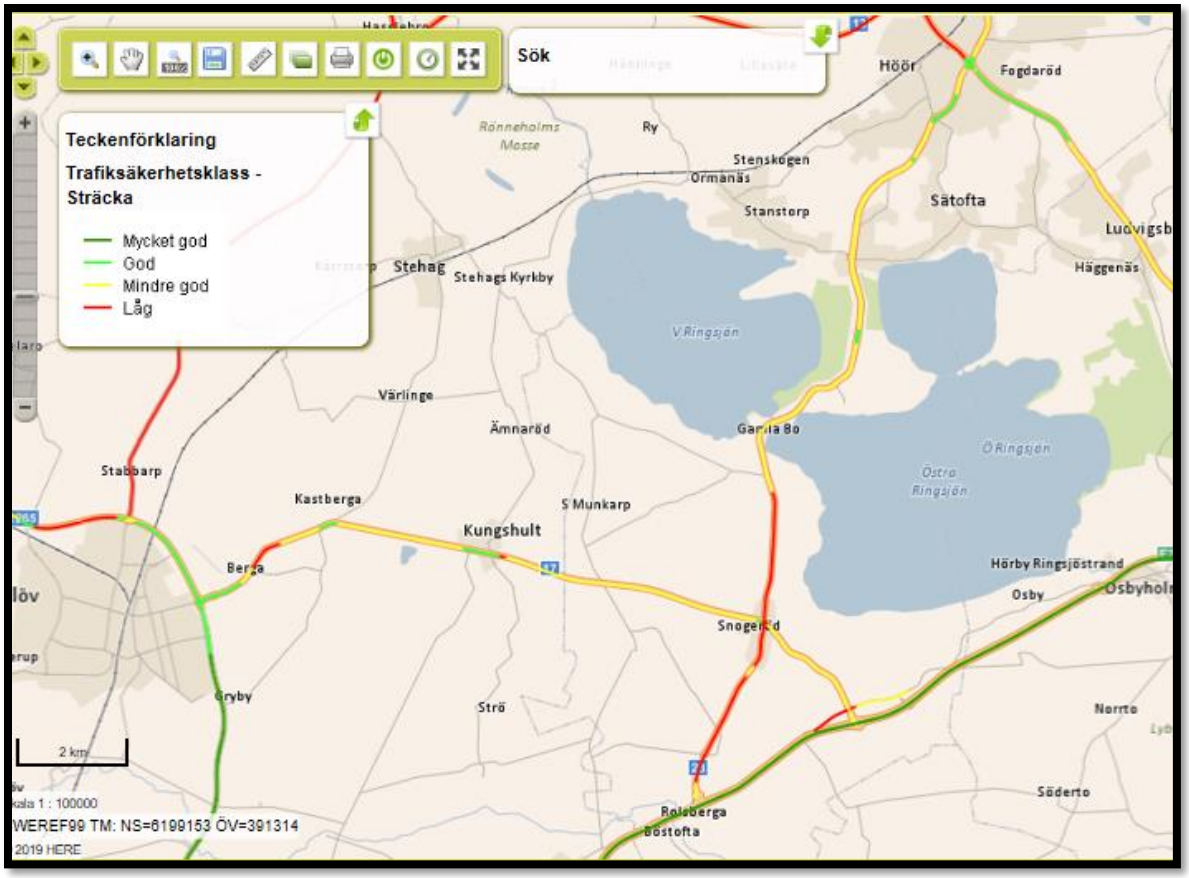


Figur 2-12 Hastighetsmätningar norr om Höör [mätår: medelhastighet för personbil utan släp (skyltad hastighet)]

2.1.4.3 Trafiksäkerhetsklassning

Trafikverket har tagit fram en modell för att bedöma trafiksäkerhetsklass för vägnätet. Kriterierna för klasserna är baserade på säkerhetskrav samt på statistiska analyser av olyckor med allvarlig skada på sträckor med en viss utformning och trafikmängd. Trafiksäkerhetsklassningen bestäms av hastighet, vägtyp, ÅDT, förekomst av ATK och mitträffling samt utformning av sidoområden. För sträckan Rolsberga – Tjörnarp är klassningen övervägande ”låg” samt ”mindre god”, se Figur 2-13 och Figur 2-14.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-13 Trafiksäkerhetsklass för väg 23 Rolsberga – Höör. Källa NVDB

Figur 2-14 Trafiksäkerhetsklass för väg 23 Höör-Tjörnarp. Källa NVDB

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

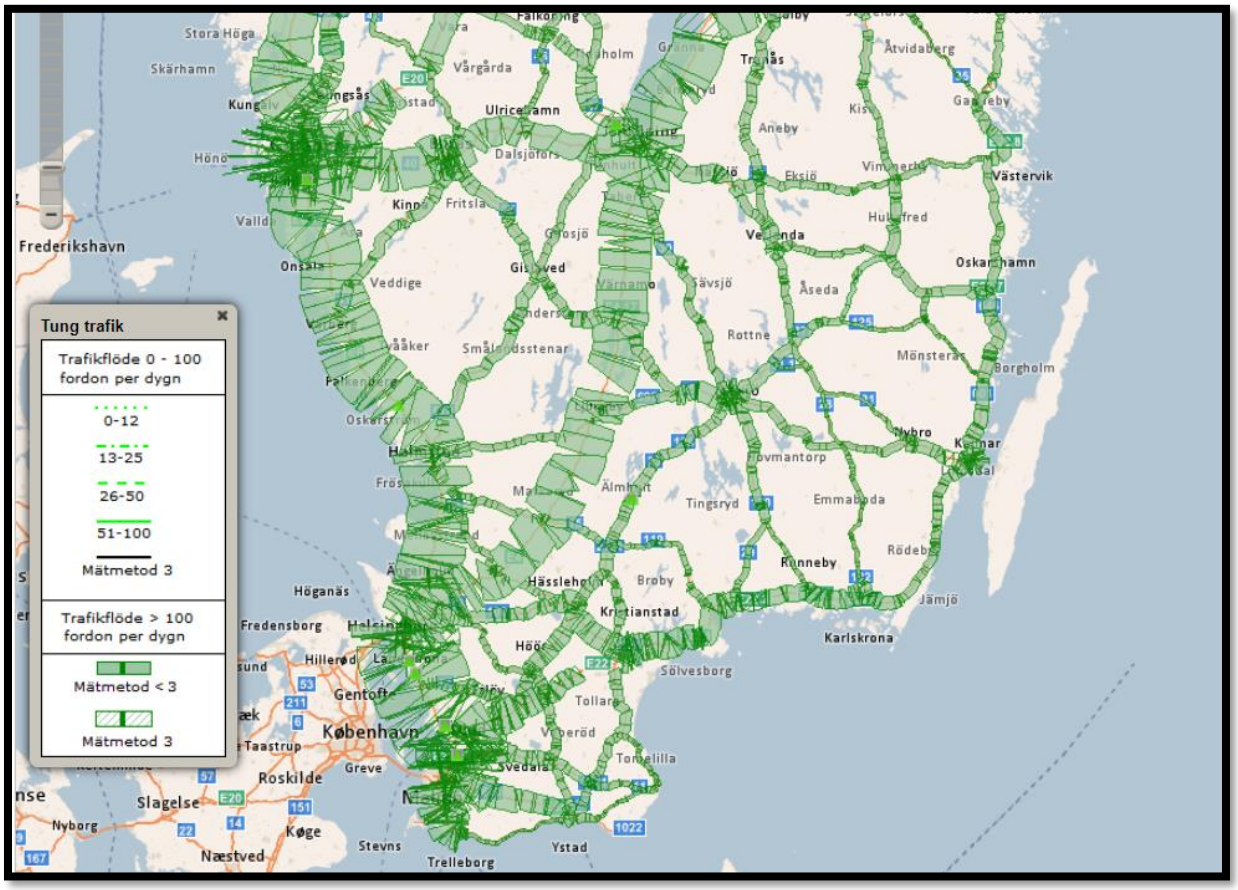
2.1.4.4 Olycksstatistik

Ett uttag ur från STRADA som omfattar både sjukhus- och polisrapporterade olycksstatistik har gjorts för väg 23 mellan E22 och Tjörnarp för åren 2010-2019. Trenden under 10-årsperioden är att antalet skadade har minskat. De vanligaste olyckstyperna är mötesolyckor mellan fordon, följt av singelolyckor med fordon samt upphinnandeolyckor med fordon. Det har skett två dödsolyckor och fem allvarliga olyckor. I den ena dödsolyckan var fotgängare och motorfordon inblandad. Den andra dödsolyckan var en mötesolycka mellan två fordon.

Utifrån olycksstatistik bedöms vägavsnittet dock inte vara mer olycksdrabbat än andra vägar med motsvarande utformning, biltrafikflöden och hastighetsbegränsningar.

2.1.5 Godstrafik – tung trafik

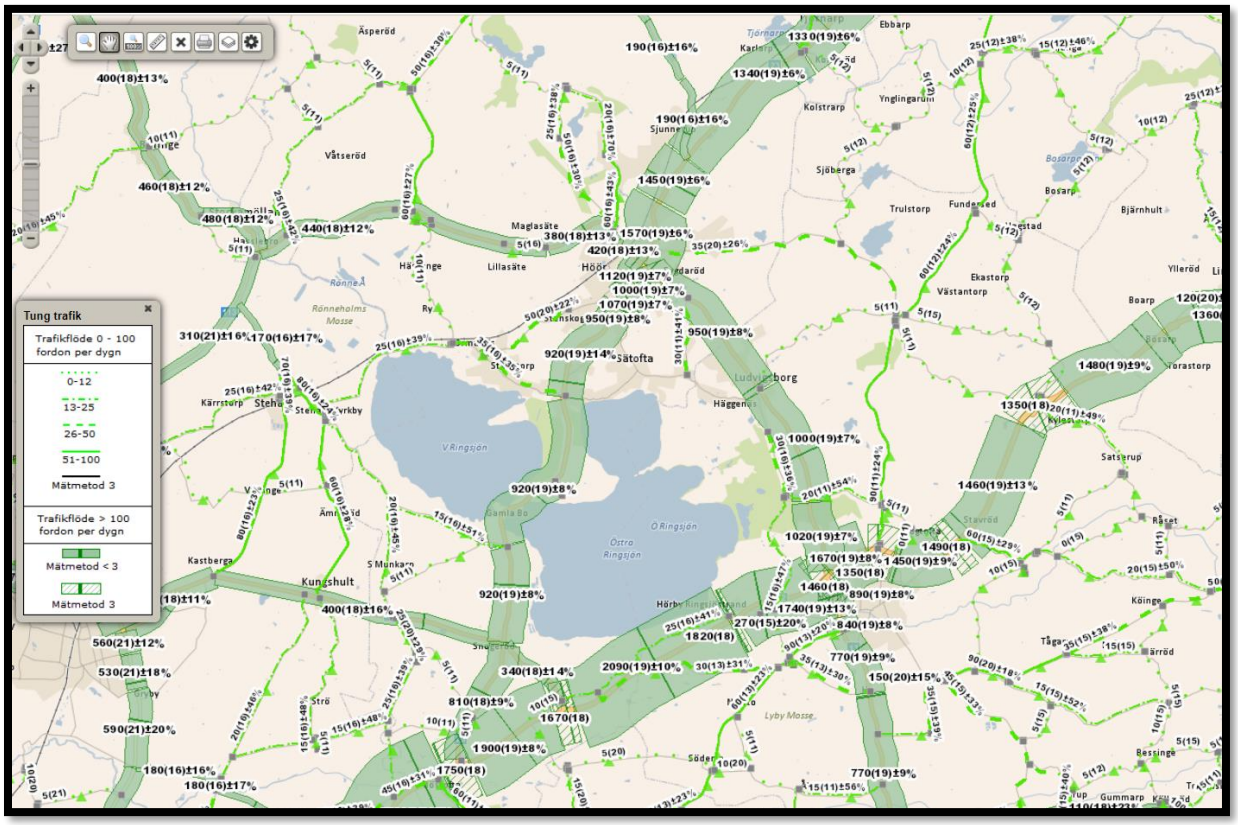
Ruttvalet för lastbilstransporter sker oftast baserat på kortast väg som oftast ger de lägsta bränslekostnaderna. För de tyngsta transporterna är hastigheten begränsad till 80 km/h. I vissa fall väljes en rutt med längre sträcka om den senare är mer anpassad för tunga transporter med avseende på vägens utformning (kurvor, lutningar och hastighetsnedsättningar genom samhällen).



Figur 2-15 Tung trafik, trafikflöden i södra Sverige. Källa Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta 2022-08.

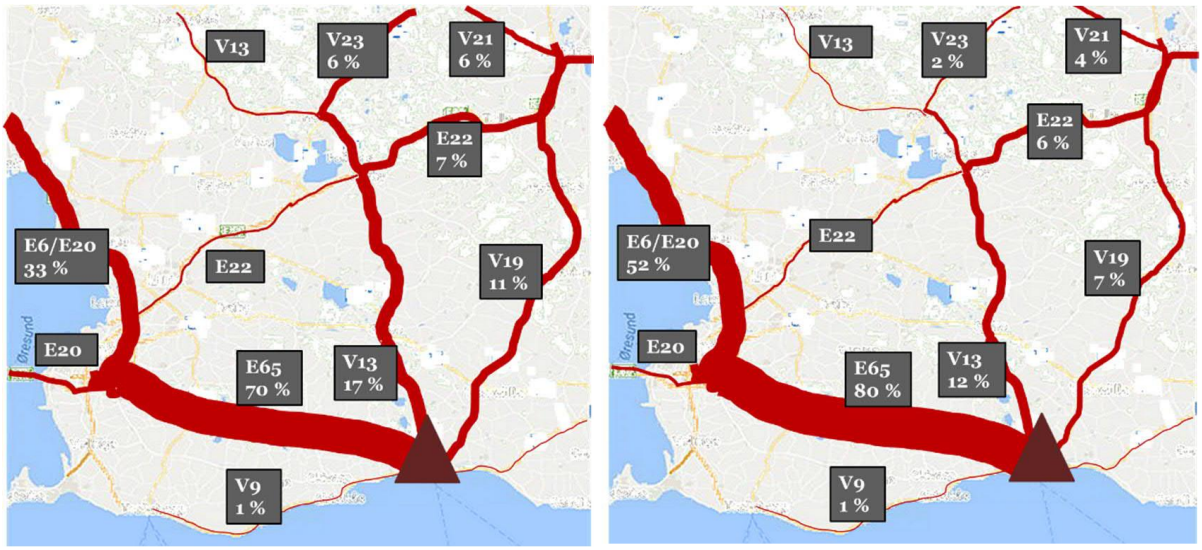
Flödet av tunga fordon på väg 23 varierar längs utredningssträckan. I den södra delen, mellan väg E22 och söder om tätorten Höör varierar flödet mellan 800-900 fordon i årsmedelsdygnstrafik, medan genom Höör, söder om cirkulationsplatsen med väg 13, är flödet cirka 1100 fordon och norr om cirkulationen och fram till Tjörnarp 1300-1600 fordon.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-16 Tung trafik, trafikflöden i utredningsområdet. Källa Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta 2022-08.

Hamnen i Ystad är en viktig målpunkt för godstrafiken. Trafikverket/Scandria/Inter RegBaltic Sea-region genomförde år 2018 en kartläggning av lastbilstransporter genom intervjuer av 2500 lastbilschaufförer. Figurerna nedan, som är hämtade från rapporten *”Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten, 2018”* visar de körvägar som chaufförerna nyttjat vid resa till (vid utresan) respektive från (vid inresan) Ystad hamn. Väg 23 norr om korsningen med väg 13 i Höör är en av de vägar som nyttjas.

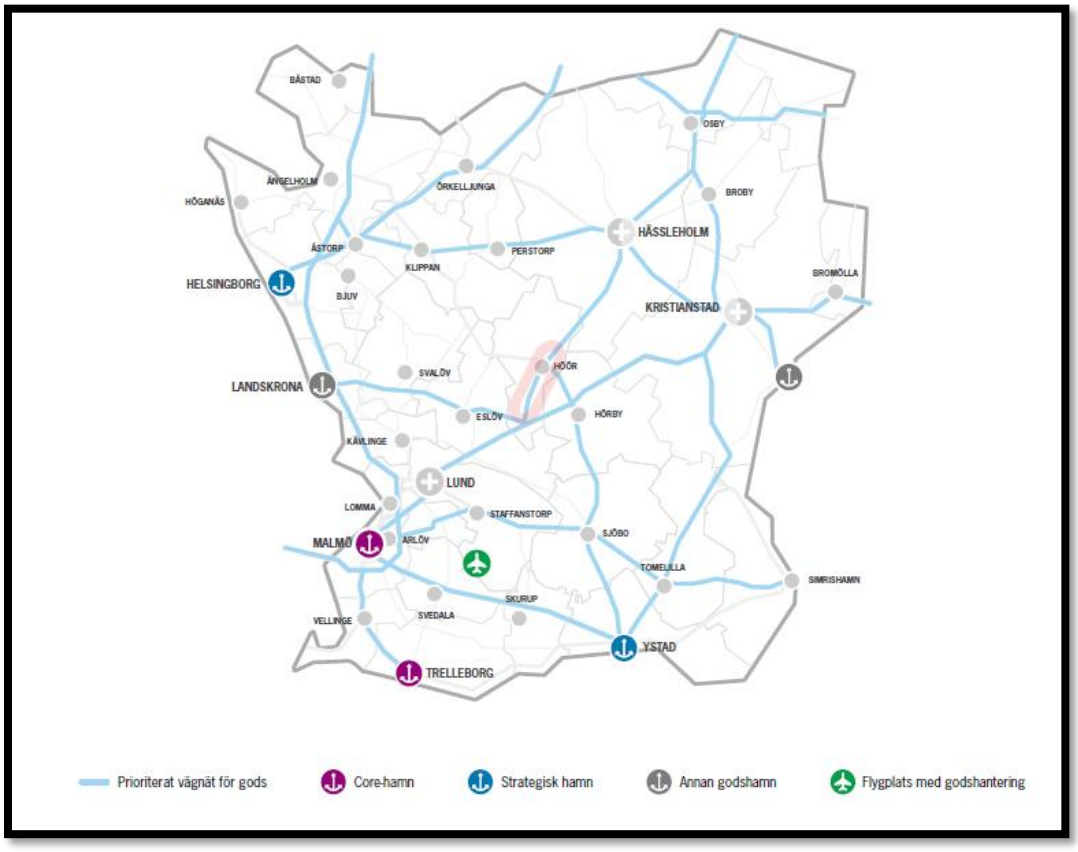


Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Figur 2-17 Körvägar vid resa till terminalen i Ystad hamn, utresan (ovan vänster) samt från terminalen, inresan (ovan höger)

En mailintervju genomfördes med regionchefen på Sveriges Åkeriföretag Syd i augusti år 2020. Syftet var att få information om hur åkeriföretagen nyttjar väg 23, vilken betydelse vägen har för åkeriföretagen och utifrån vilka premisser olika vägval görs. Sammanfattningsvis är deras bild att vägen har bättre framkomlighet för tung trafik än väg E6, särskilt vid vissa tidpunkter, och är därför en viktig koppling från Ystad hamn och norr ut mot väg E4. Den tunga trafiken väljer färdväg utifrån kortast tid och kortast sträcka, för att kunna komma så långt som möjligt utifrån regelverket för kör- och vilotider. Valet styrs ofta med hjälp av realtidsinformation och vägvalen varierar från gång till gång. Intervjun i sin helhet finns i bilaga 5.2.

Rapporten *Strategi för den hållbara gods och logistikregionen* Skåne (Region Skåne 2017) beskriver att det övergripande nätet för godstransporter på väg i länet är Europavägarna 4, 6, 22 och 65, samt riksvägarna 13, 21 och 23. På det utpekade godsvägnätet är det tillåtet att transportera farligt gods. Undantaget är sträckningen av väg 23 mellan Ringsjöarna (från Snogeröd i söder till Cirkulationsplatsen med väg 13 i Höör) som kan komma utgå från det utpekade godsvägnätet och ersättas med väg 13.



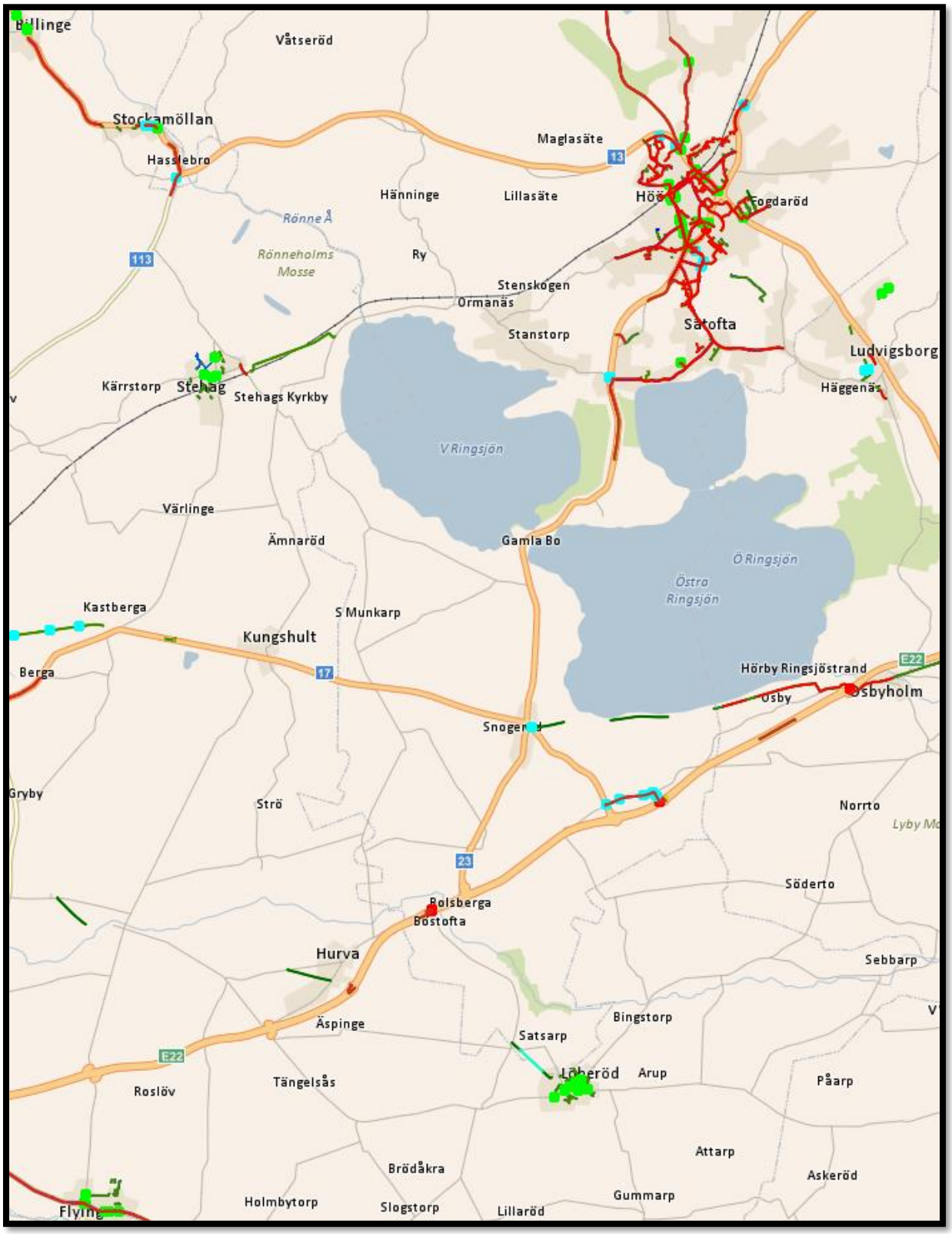
Figur 2-18 Prioriterat vägnät för gods i Skåne. (Källa: Strategi för den hållbara gods och logistikregionen Skåne, Region Skåne 2017)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.1.6 Gång- och cykel

2.1.6.1 Befintligt cykelvägnät

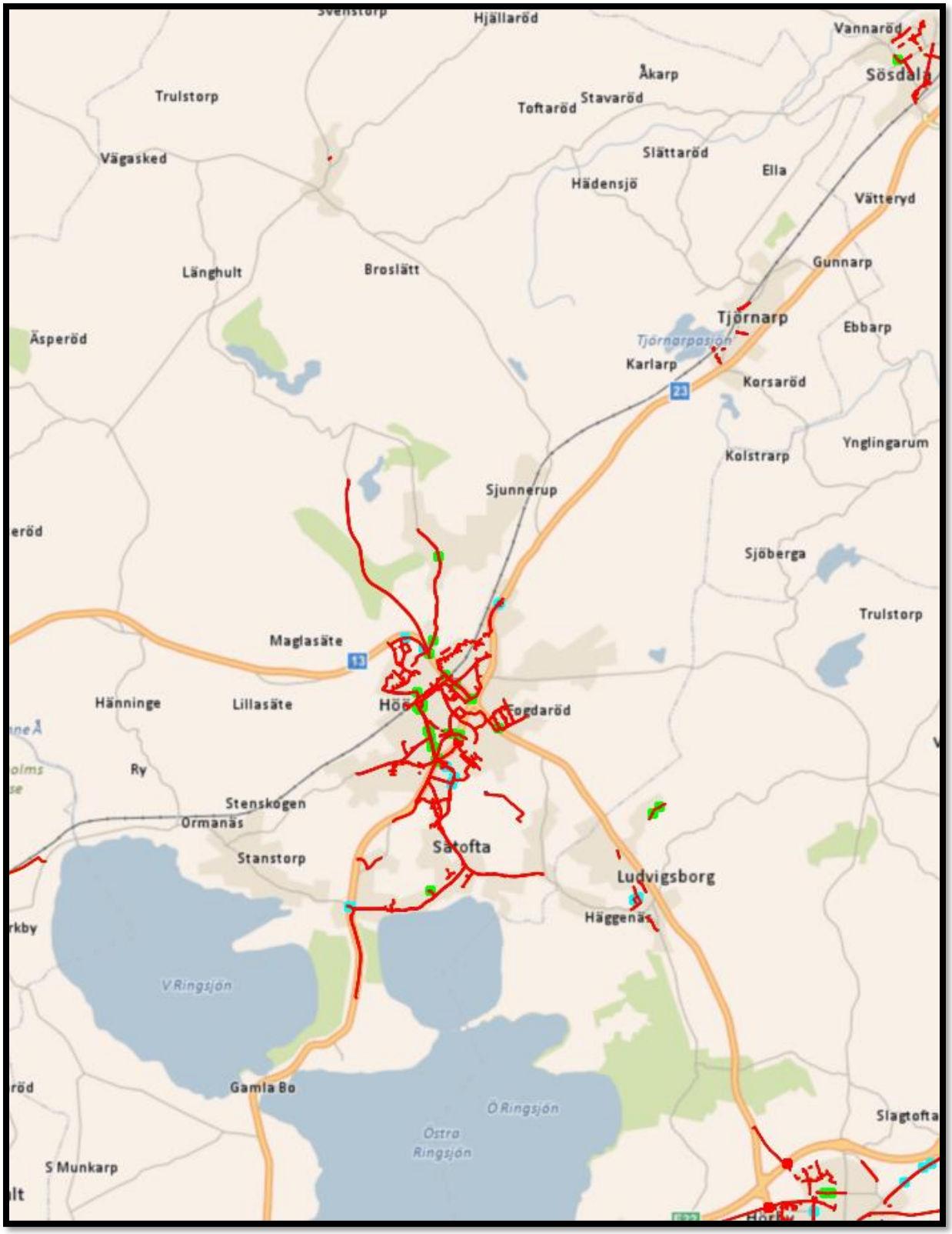
Nedan följer två kartor som beskriver det befintliga cykelvägnätet, källa: NVDB/Stigfinnaren.



Figur 2-19 Befintliga cykelvägar, källa: NVDB/Stigfinnaren 2021. (Grön linje: enskild, Röd linje: kommunal. Blå punkt: anordnad passade i plan, Grön punkt: övergångsställe och/eller cykelöverfart, Röd punkt: Planskild

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

passage). På del mellan Rolsberga-Gudmuntorp finns en cykelbana avskild från körbanan med GCM-stöd som saknas i kartan.



Figur 2-20 Befintliga cykelvägar, källa: NVDB/Stigfinnaren, 2021. (Grön linje: enskild, Röd linje: kommunal. Blå punkt: anordnad passade i plan, Grön punkt: övergångsställe och/eller cykelöverfart, Röd punkt: Planskild passage)

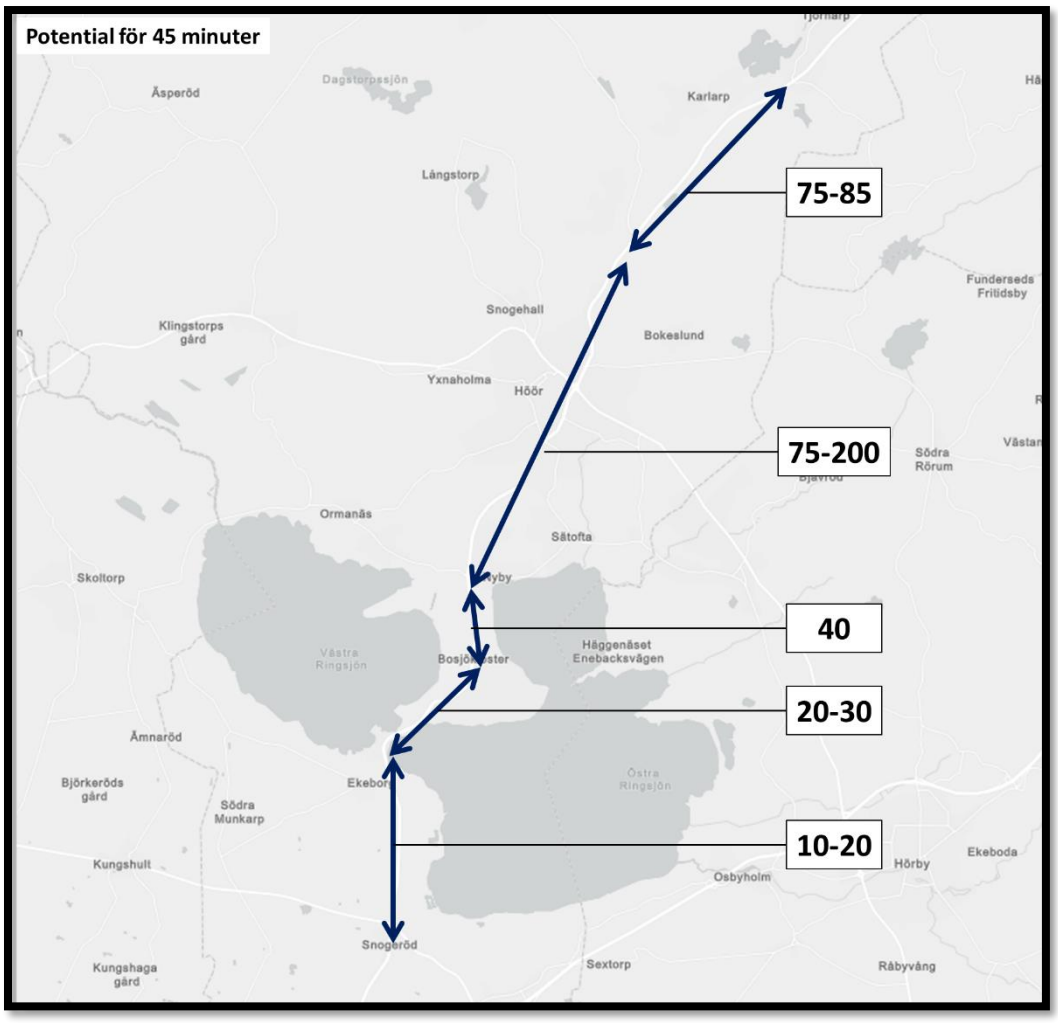
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.1.6.2 Cykelpotentialen

Region Skåne har gjort potentialstudier som svarar på hur många som kan ta sig till arbete respektive skola med cykel eller per fots och vilken väg de i sådana fall skulle välja. Studierna bygger på SCB-statistik på var befolkningen bor och jobbar respektive går i skolan. Detta kopplas samman med befintligt utbud av gång- och cykelvägar och bilvägar samt olika kombinationer av dessa. På det sättet är det möjligt att se hur många som exempelvis skulle cykla på en viss väg.

I realiteten cyklar långt ifrån alla enligt bedömd potential. En del tar buss, andra bil. Vissa samåker, andra behöver bilen i tjänsten eller kombinerar pendlingsresan med andra aktiviteter där det inte fungerar med cykel.

Potentialstudien redovisar vilka cykelresor som skulle ske om alla med kortare än 15, 30 eller 45 minuters cykelresa valde att cykla till arbetet. Nedan redovisas potentialstudien för 45 minuter. I bilaga 5.3 redovisas också potentialstudien för 30 minuter.



Figur 2-21 Potentialen för arbetspendling med cykel på 45 minuter (pilarna redovisar segment längs sträckan med tillhörande antal potentiella cyklister). Källa: Region Skånes potentialstudie, 2022

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Antalet potentiella cyklister är flest på utredningssträckan genom och i anslutning till orten Höör, 75-200 cyklister. Mellan Tjörnarp och Höör skulle enligt potentialstudien ca 75–85 cyklister kunna cykla varje vardag om alla med kortare resa än 45 minuter (12 kilometer) valde att cykla till arbetet.

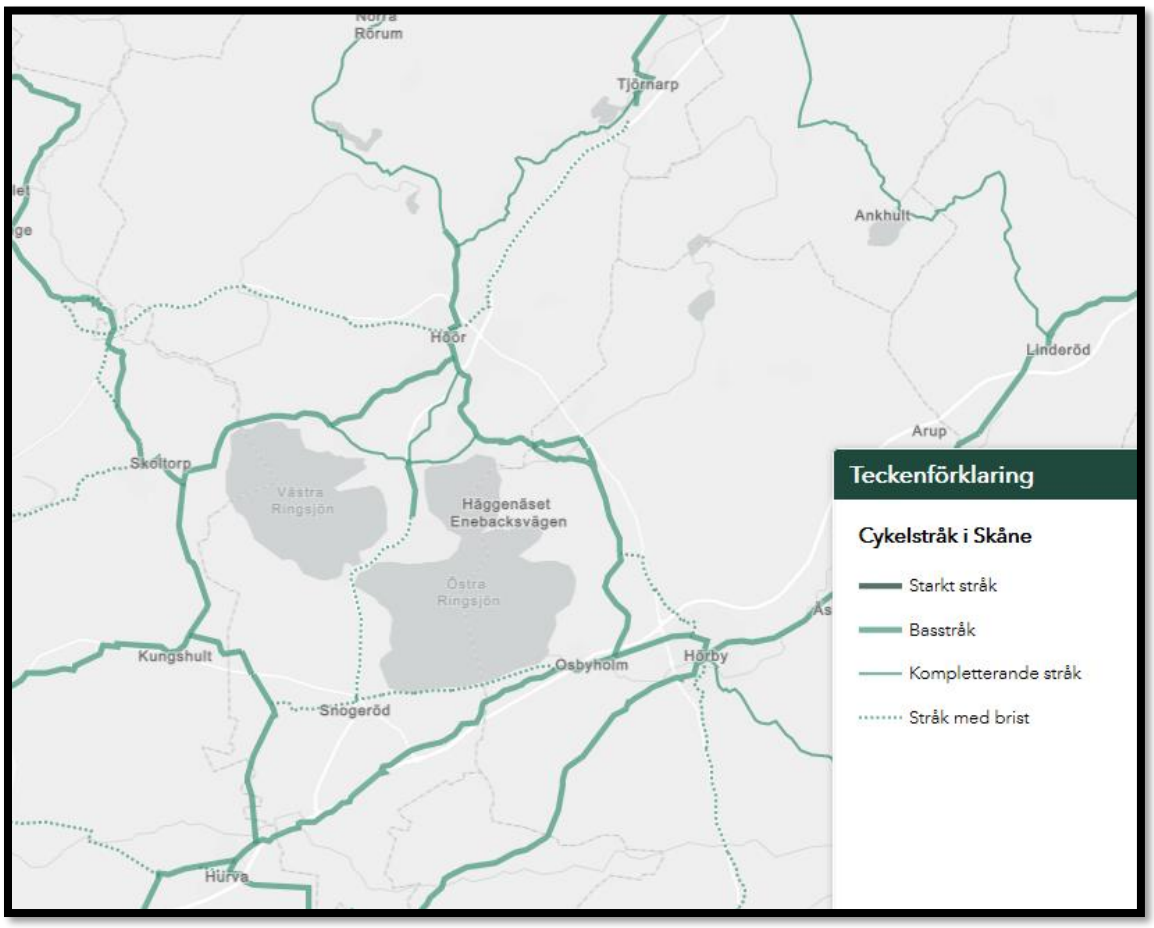
Genom att kombinera potentialen med information från resvaneundersökningar från Höörs kommun kan man få en bedömning av hur många som faktiskt cyklar en viss sträcka.

Den senaste resvaneundersökningen i Skåne visar att för alla resor kring 8–10 km sker omkring 7 % med cykel. Med en potential om 85 personer är bedömningen att 6 personer per dag cyklar sträckan. Även med den dubbla andelen (14 %), innebär det bara 12 personer per dag.

Studien visar att potentialen för arbetspendling söder om Nybykorsningen är ännu lägre då det är relativt få som bor utmed sträckan.

Var personer bor och jobbar kan också förändras med tiden vilket gör att potentialen beskriver förutsättningarna i nuläget och inte framtiden. Förutom potentialen för skol- och arbetspendling, finns också en cykelpotential för fritidsresor, d v s till olika aktiviteter eller i rekreationssyfte, som inte ingår i statistiken.

Region Skånes cykelplaneringskarta visar att delar av väg 23 är utpekad som stråk med brister avseende cykel, dels mellan Snogeröd och Ängsbyn, dels mellan Höör-Tjörnarp.



Figur 2-22 Region Skånes cykelplaneringskarta visar att delar av väg 23 är utpekad som stråk med brister avseende cykel.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.1.6.3 Åtgärdsvalsstudier för cykel

År 2015 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie som beskriver brister och åtgärdsförslag för cykel mellan Höör och Hörby (*Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Höörs och Hörby kommun, Ängsbyn–Bosjökloster–Gamla Bo, Höör – Ludvigsborg – Hörby)*. Det som berör väg 23 är sträckan Ängsbyn – Bosjökloster – Gamla Bo. För cyklister finns ingen separat infrastruktur. För fotgängare finns endast en trottoar i Gamla Bo. Längs övrig sträckning saknas skyddad infrastruktur. Studien föreslog en från biltrafiken separerad gång- och cykelbana. Region Skånes motivering till varför objektet inte kommit med i Regional cykelplan 2018-2029 finns att läsa i bilaga 5.4.

På initiativ av markägare har en enklare gång-och cykelstig anlagts mellan Ängsbyn och Bosjökloster.

Kommunen har genomfört en åtgärdsvalsstudie *Cykelpassage – Nybykorset, 2017-09-06*. I den beskrivs att väg 23 innebär en barriär för fotgängare och cyklister. Barn har behov av att kunna korsa vägen för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter, och fler permanentboende gör att behovet har ökat.

En analys av alternativa färdvägar i blandtrafik längs det lågtrafikerade vägnätet mellan Höör och Tjörnarp för gång och cykel gjordes i *Åtgärdsvalsstudien Väg 23 Sandåkra-Ekeröd*. Den redovisas i bilaga 5.5.

2.1.6.4 Ytterligare platser med brister för oskyddade trafikanter

Längs väg 23 mellan Rolsberga och Tjörnarp finns utpekade behov av säkra passager av väg 23 för oskyddade, främst vid busshållplatserna. Vid Gudmuntorp finns ett behov av passage för att nå skolan.

Vid Södra Rörumsvägen i Höörs samhälle finns det utpekat behov av att kunna korsa vägen, men det finns ingen anordnad passage, och längs väg 23 i anslutning till korsningen är de oskyddade hänvisade till en smal vägren. Behovet av passage och en koppling har ökat med tiden då fler nu bosätter sig i Bokehall och Bokeslund som ansluter till Södra Rörumsvägen.

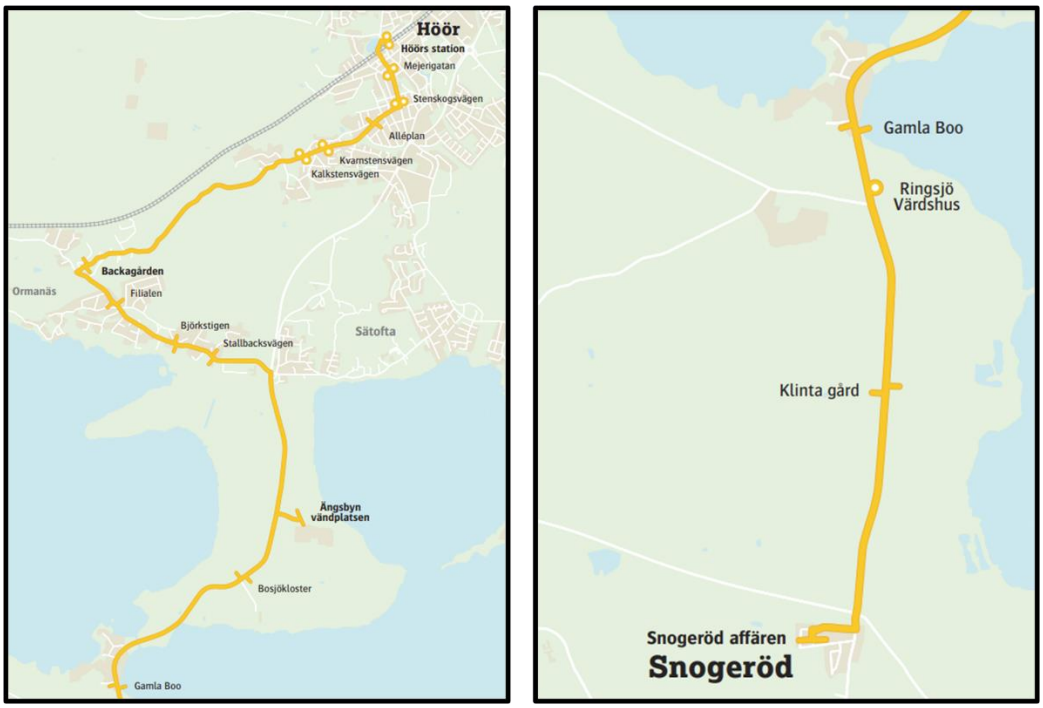
2.1.7 Kollektivtrafik

2.1.7.1 Busstrafik

Fyra busslinjer i kommunen trafikerar delar av väg 23 inom utredningssträckan. När åtgärdsvalsstudien inleddes trafikerade linje 440 (numera 444) sträckan Rolsberga-Höör. Den fungerade som matarbuss till Skåneexpressen 1 och 2 som trafikerar Rolsberga. Linje 440 hade i snitt 0-3 påstigande personer per tur.

Inför det nya trafikavtalet för busstrafiken i Höör som trädde i kraft i december år 2022 såg Skånetrafiken över linjesträckningar och kommunens tillköp. Under arbetet med denna åtgärdsvalsstudie beslutade Skånetrafiken att busslinje 440 ska vända vid hållplats Snogeröd (affären) istället för Rolsberga, vilket har föranlett att linjesträckningen för linje 440 har justerats och slagits ihop med linje 444.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-23 Sträckning och hållplatser Linje 444, Höör-Rolsberga (Källa: Skånetrafiken 2023)

Det har inte framkommit att det ska vara några framkomlighetsproblem för bussarna. Däremot upplever busschaufförerna för linje 444 att Nybykorset, söder om Höör, utgör en brist ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förarna upplever otrygghet då de ska svänga söderut på väg 23 från Stanstorpsvägen, då trafik norrifrån som svänger av mot Stanstorp kan skymma sikten för genomgående trafik.

Det är en brist att det till många busshållplatser saknas både säkra gång- och cykelförbindelser utmed och tvärs väg 23. Oskyddade trafikanter tvingas gå på vägrenen för att ta sig till busshållplatserna. Dock är antalet passagerare på flertalet hållplatser relativt få. Resvaneundersökningar visar att resandet med buss är lägre i kommunen än för genomsnittet i Skåne.

Skånetrafiken vittnar om att vid pendlarparkeringen i Rolsberga är det ibland hög beläggning på parkeringarna på norra sidan om E22.

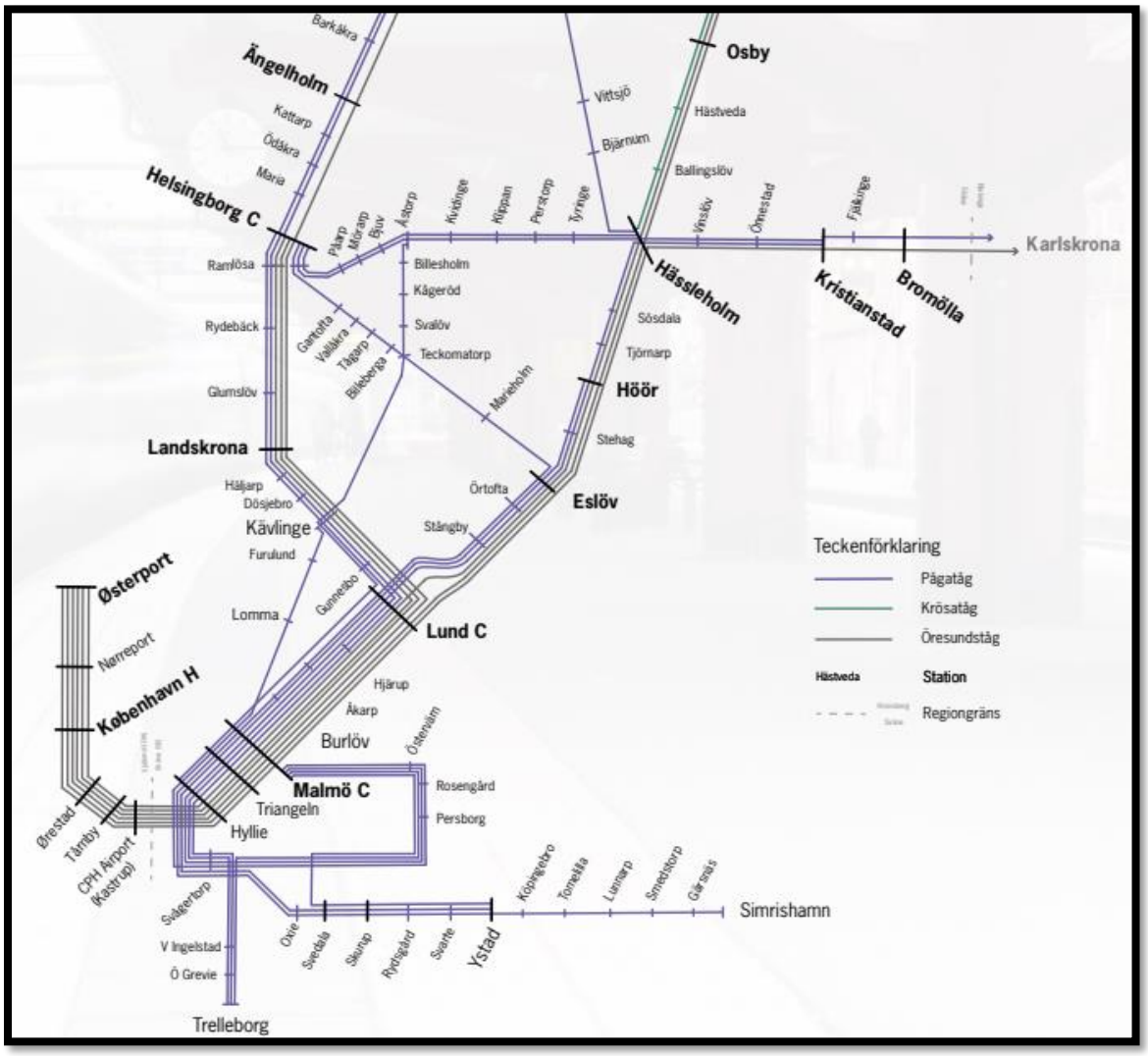
2.1.7.2 Tågtrafik

Höörs station har haft en mycket positiv utveckling de senaste trettio åren vad gäller resande vilket avspeglar sig i turtätheten. Enligt tågplanen trafikerar fyra tåglinjer Höör per timme under högtrafik, fyra avgångar mot Malmö och tre mot Hässleholm. Höör har direktförbindelse med Växjö och Kalmar. Inga avgångar med fjärrtåg stannar dock vid Höörs station, utan byte sker via Hässleholm eller Lund.

Tjörnarp trafikeras med en Pågatågslinje och har timmestrafik i båda riktningar.

Att resa med tåg längs Södra stambanan är ett konkurrenskraftigt alternativ till att färdas med bil om start- och målpunkterna är i närheten av stationerna. En utmaning vid planering av tågtrafiken har varit robusthet och tillit. Dock har de investeringar som genomförts på Stambanan medfört att tillförlitligheten har ökat.

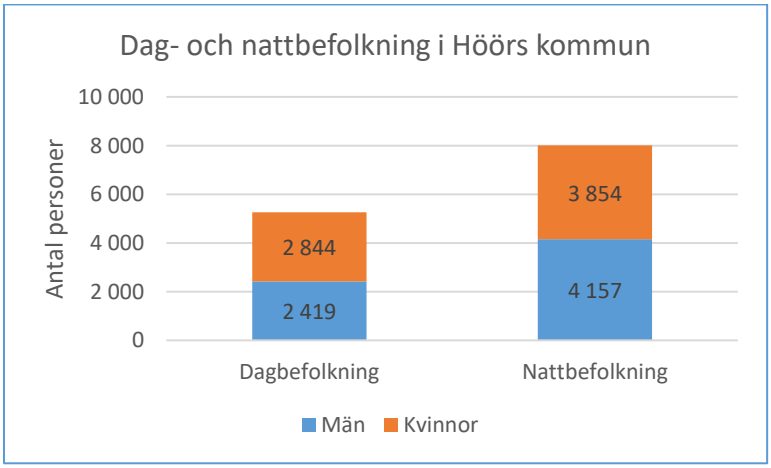
Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-24 Tågtrafik i Skåne år 2022.
(https://www.skanetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/persontagsstrategi-2020-2040.pdf)

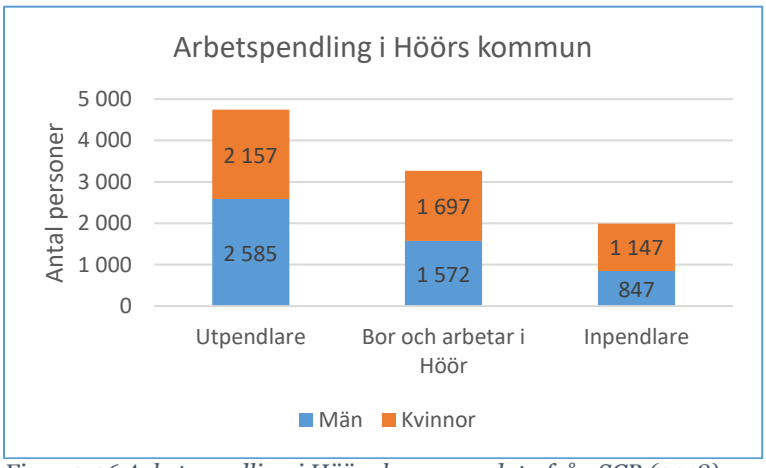
2.1.7.3 Resvanor

Nedan redovisas uppgifter om resvanor baserat på SCB:s statistik.

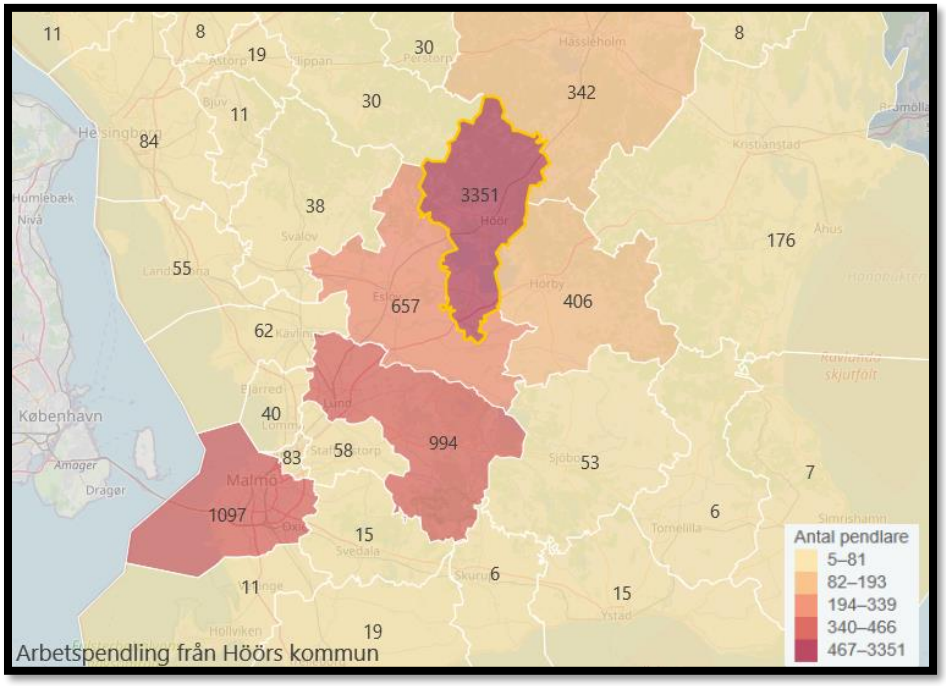


Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Figur 2-25 Dag- och nattbefolkning i Höörs kommun, data från SCB (2018)

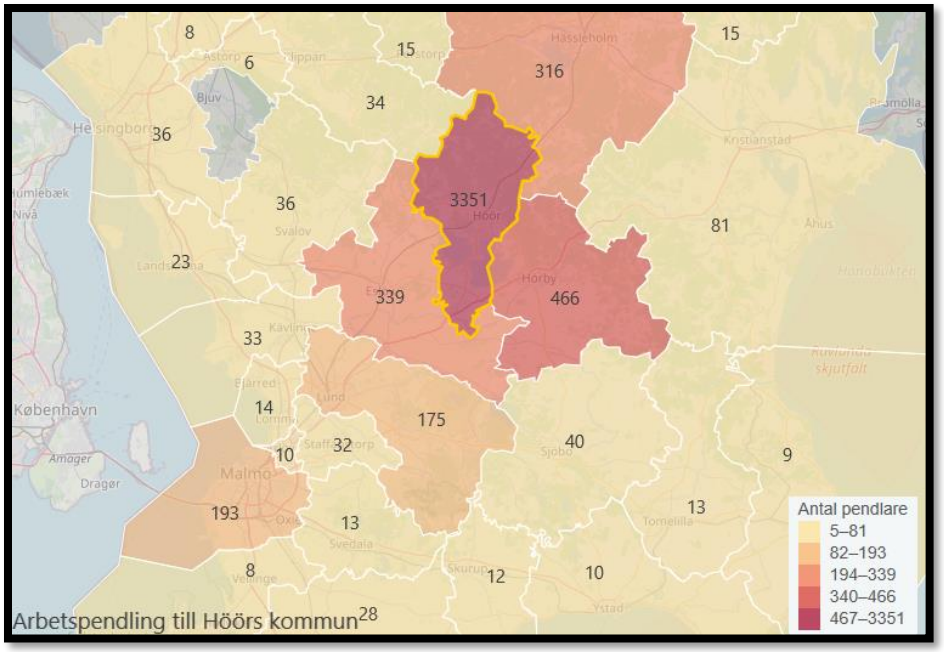


Figur 2-26 Arbetspendling i Höörs kommun, data från SCB (2018)



Figur 2-27 Arbetspendling från Höörs kommun, data från SCB och Region Skåne (2019)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



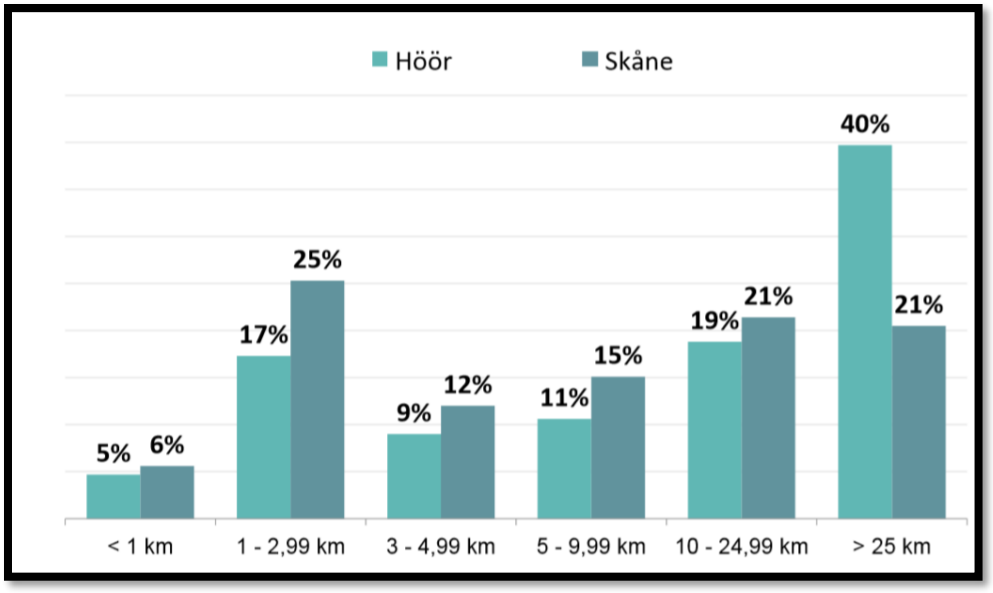
Figur 2-28 Arbetspendling till Höörs kommun, data från SCB och Region Skåne (2019)

Resvaneundersökningen från år 2018 visar att 87 % av befolkningen i Höörs kommun har körkort för bil. Motsvarande för Skåne är 81 %. Av de som bor i Höörs kommun har 4 % inte tillgång till bil i hushållet. För Skåne som helhet är det 18 %. Bilinnehavet skiljer sig åt var i Höörs kommun man bor. Det är fler hushåll som har två eller flera bilar utanför centralorten i kommunen jämfört med i Höörs tätort där det är vanligast med en bil. 87 % av Sveriges befolkning bor i tätorter, i Höörs kommun är motsvarande siffra 80%. En relativt gles bebyggelse både på landsbygden och i tätorterna, det stora bilinnehavet, fler som kör bil kortare resor än 5 km jämfört med länet (66% i Höörs kommun jämfört med 38% i Skåne), gör Höörs kommun till en bilorienterad kommun.

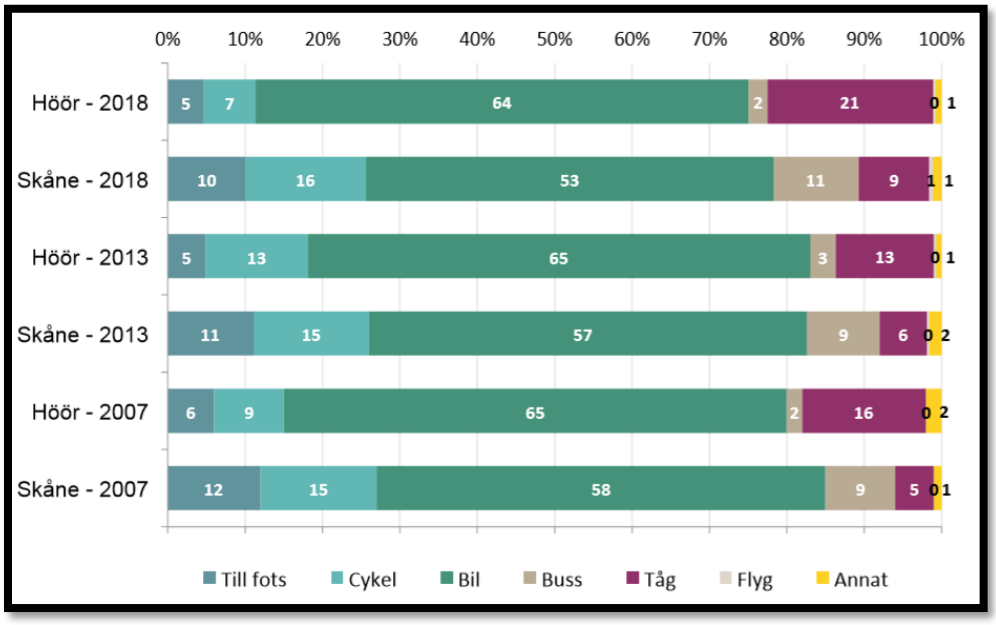
Medianreslängden för invånarna i Höörs kommun är betydligt längre än motsvarande för länet (68 km respektive 30 km). Mellan män och kvinnor är skillnaden i reslängd stor, för kvinnorna i Höörs kommun är medianreslängden 60 km och männen 74 km.

Andelen resor som sker med bil är fler för män än för kvinnor (70% jämfört med 59%), och skillnaden är större i Höörs kommun än i Skåne som helhet (56% jämfört med 50%).

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-29 Resvanor – längd på resor i Höörs kommun. Källa: Resvaneundersökningen i Skåne 2018



Figur 2-30 Resvanor – färdmedelsval i Höörs kommun. Resvaneundersökningen i Skåne 2018

2.1.8 Den sociala miljön – barriär, buller och luftföroreningar

2.1.8.1 Barriär och genhet

Inom ett bebyggelseområde är människors rörlighet en viktig del i det sociala livet. När en tätort eller by genomkorsas av en hårt trafikerad väg medför det en inskränkning i människornas framkomlighet vilket skapar en barriär. En trafikbarriär kan dock uppfattas olika av olika personer. Vuxna människor utan fysiska hinder kan välja att korsa då luckor skapas i trafikströmmen. För äldre och människor med funktionshinder kan en trafikbarriär skapa en oro för att inte hinna över. Även barn kan uppleva obehag av att korsa en trafikerad väg.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Inom utredningsområdet genomkorsas orterna Snogeröd, Gamla Bo och Höör av väg 23.

I tätorten Höör finns passager och övergångsställen i vägkorsningar samt utöver dessa också tre planskilda passager. I de övriga orterna finns inga anordnade passager. De höga trafikflödena på väg 23 orsakar barriäreffekter, dels i orterna men också för boende i fastigheterna längs vägen utanför samhällena och för besökare i t.ex. rekreationssyfte.

Barriäreffekten kan beräknas med hjälp av en metod som finns beskriven i effektsambandskatalogen[6]. Storleken på barriären beror av genomströmningen av fordon (flödet mäts i ÅDT, årsmedeldygnstrafik (flöde/medeldygn), trafikflödets snitthastighet och andelen tung trafik. Större andel tung trafik ökar otryggheten för gång- och cykeltrafikanter. Inom utredningsområdet är fordonsflödet störst genom Höörs samhälle medan hastighetsnivåerna är störst utanför tätbebyggt område. Barriäreffekten beräknas vara fyra gånger så stor på väg 23 på avsnittet som har hastighetsbegränsningen 90 km/h jämfört med t.ex. i Höörs samhälle. Antalet människors som berörs av barriären är dock störst i Höör.

WSP fick i uppdrag av Trafikverket att under 2021 analysera i vilken utsträckning väg 23 utgör en barriär för gående och cyklister inom Höörs tätort.[7] Metoden utgick från en kvalitativ analys av korsningspunkterna och en kvantitativ analys av genhetskvot, d v s en jämförelse av avståndet längs verklig gångväg med fågelvägen till utvalda målpunkter.

På väg 23, längs sträckan mellan Södergatan och väg 13, är gående och cyklister så när som vid korsningen med Hörbyvägen separerade från biltrafiken. Bilar har hög framkomlighet på sträckan. Förutom i cirkulationsplatserna och i de tre planskilda passagerna är det mycket svårt att korsa vägen. Väginfrastrukturen är storskalig och bebyggelsen närmast vägen har inte entréer mot vägen. Då det finns flera planskilda passagerna för gång- och cykeltrafik, och korsningsmöjligheter i plan, visar analysen dock på god genhet i nuläget. Det skulle dock vara möjligt att förbättra genheten och säkerheten ytterligare genom åtgärder för ökad trygghet vid tunnelpassagerna, genom att återöppna en befintlig stängd planskild passage och att anlägga en passage vid cirkulationsplatsen väg 23/väg 13, där det uppstått en spontan stig för att korsa vägen.

Strax norr om korsningen med väg 13, vid anslutningen med Södra Rörumsvägen, finns bostäder tätt intill vägen. Sträckan saknar ordnad passage för gående och cyklister och endast vägrenen finns att cykla eller gå på. Under halva dygnet utgör dagens trafikflöden en barriär av storleken ”måttlig”, under 3-4 timmar ”stor” och resterande del ”liten” utifrån de mått som anges i Tråd[8].

Söder om Södergatan har flera fastigheter sina utfarter mot vägen. Målpunkter såsom bostäder, butik och arbetsplatser finns på båda sidor om väg 23. Det finns en gång- och cykelbana, men bara på den östra sidan av väg 23. På den västra sidan finns enbart en vägren. Den enda ordnade passagemöjligheten finns i korsningen med Södra vägen, vilket ger upphov till mycket låg genhet.

2.1.8.2 Buller

Inom utredningsområdet finns ett flertal bostäder som utsätts för bullernivåer över riktvärden för trafikbuller. Åtgärder har vidtagits eller erbjudits, enligt Trafikverkets åtgärdsprogram för buller, för

[6] Beräkning av cykeltrafikeffekter vid väginvesteringar. Transek 2003-06-23 samt Effektsamband för transportsystemet. Bygg om eller bygg nytt. Kapitel 4 Tillgänglighet. 2020-06-15
[7] PM Barriäranalys avseende väg 23 genom Höörs tätort, WSP, 2020-12-08
[8] TRÅD, allmänna råd för planering av stadens trafiknät. Statens planverk

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

de bostäder som är mest utsatta för trafikbuller och överskrider riktvärden för befintlig miljö. Skyddsåtgärder har vidtagits för att minska bullernivåerna inomhus och vid behov vid uteplats.

2.1.8.3 Luftkvalitet

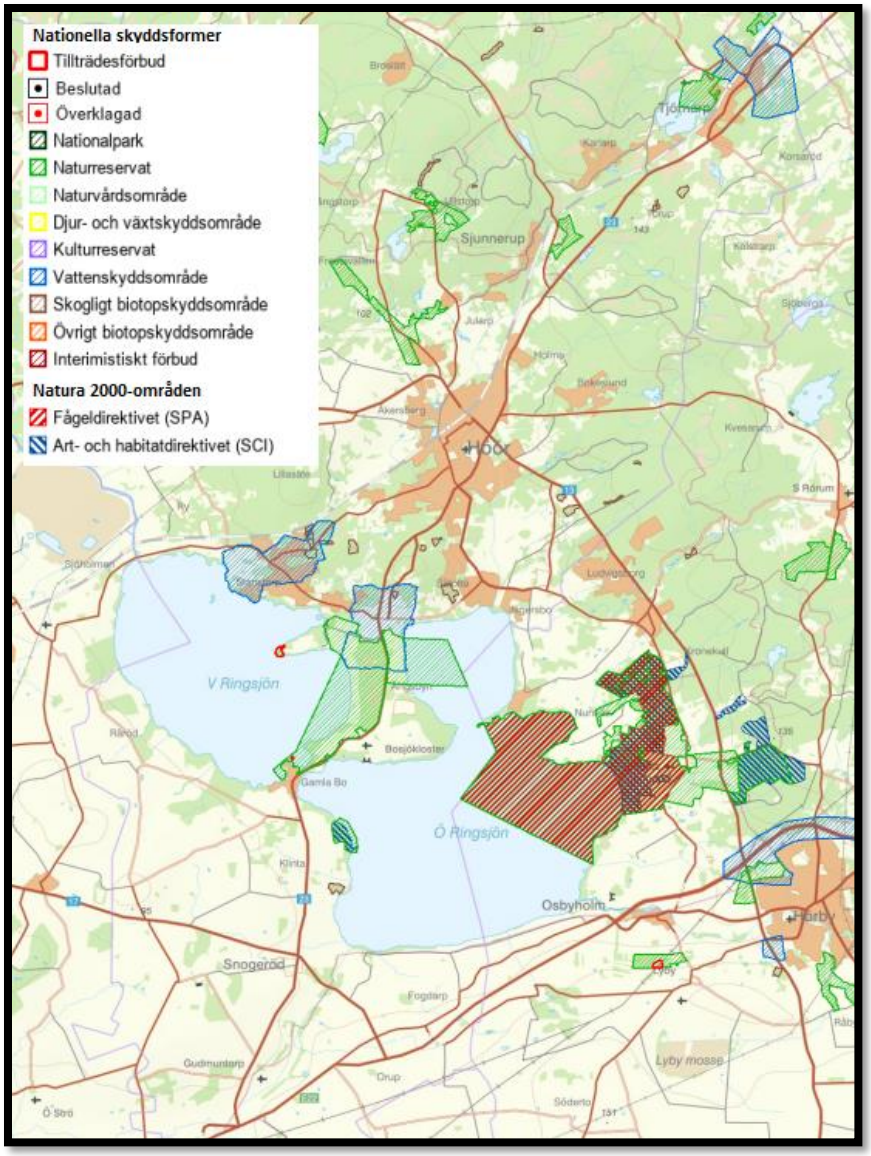
Inom kommunen utgör vägtrafiken den dominerande utsläppskällan för kvävedioxid och för partiklar tillsammans med småskalig vedeldning. Halterna av luftföroreningar ligger långt under de miljökvalitetsnormer för utomhusluft som syftar till att skydda människors hälsa och miljö.[9].

2.1.9 Natur- och kulturintressen

Utredningsområdet sträcker sig genom ett varierat och kuperat landskap, med både skogsmarker och öppen mark med odlingslandskap. Det finns höga naturvärden och flera hotade och sällsynta arter. Landskapet söder om Ringsjöarna utgörs av ett storskaligt odlingslandskap dominerat av åkrar. Naturvärdena i detta landskap finns främst i olika småbiotoper. Norr om Ringsjöarna är landskapet mer småskaligt med åkrar, betesmarker och skog i en mosaik. I detta landskap ligger många av Höörs mest värdefulla naturbetesmarker. Landskapet hyser områden som omfattas av generellt biotopskydd.

[9] Se Skånes luftvårdsförbund 2021 för källa, HOOR.pdf (xn--skneluft-b0a.se)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

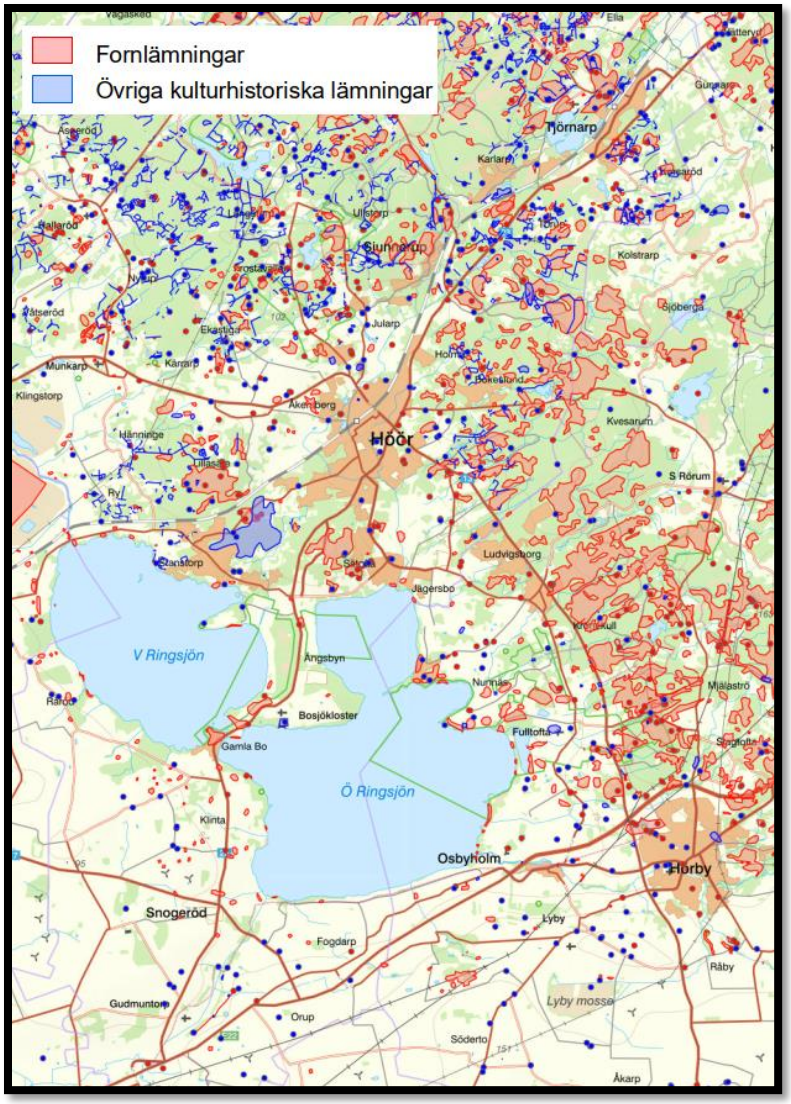


Figur 2-31 Skyddade områden, Källa: Naturvårdsverket

På många ställen finns rika kulturmiljöer med fornlämningar, kyrkor och bebyggelse från olika tider. Ett område med riksintresse för kulturmiljö inkluderar väg 23 mellan Gamla Bo och Nybykorset.

I samband med att vägplanen för en förbifart för väg 23 påbörjades år 2018 gjordes en arkeologisk utredning bestående av både skrivbordsinventering med historisk landskapsanalys samt fältarbete med arkeologisk fältinventering. Resultatet från utredningen visar att området är rikt på fornlämningar. Vid fältinventeringen påträffades nya objekt, antalet kända objekt sedan tidigare ökade därmed med cirka 85 %.

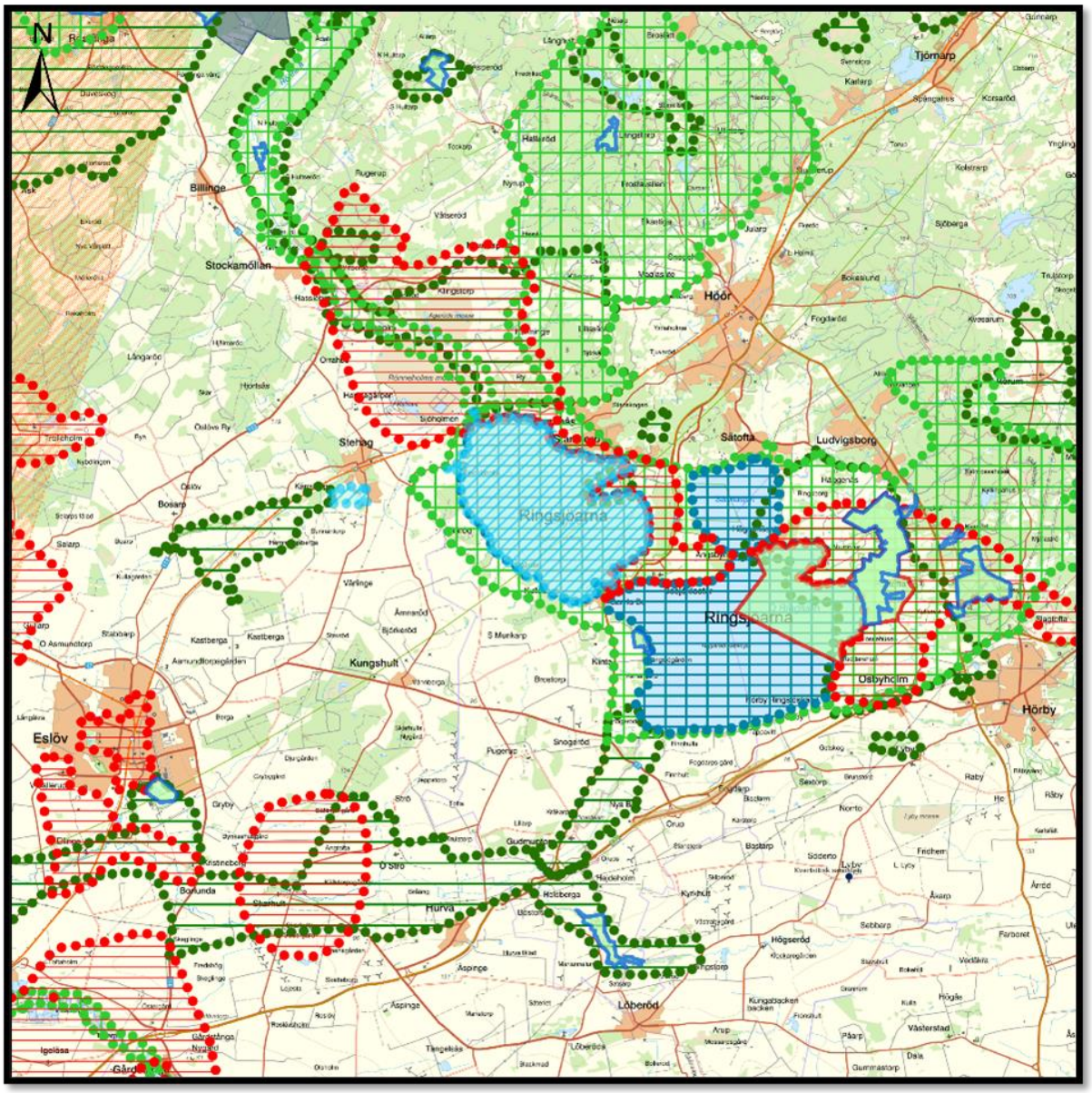
Dokumentet är elektroniskt undertecknat



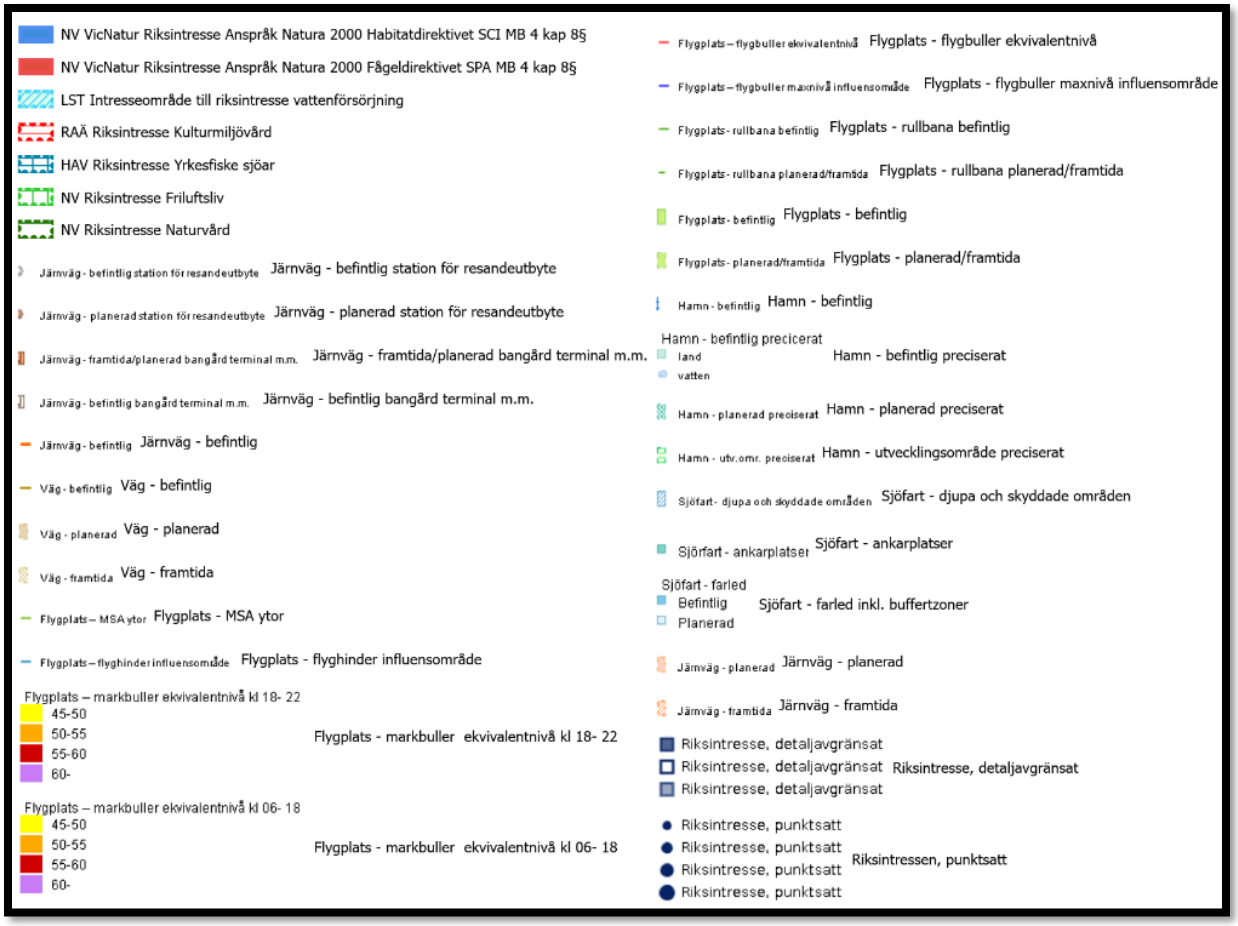
Figur 2-32 Kulturhistoriska lämningar. Källa: Riksantikvarieämbetet

Natur- och kulturlandskapet är värdefullt ur rekreationssynpunkt, samtidigt som det har betydelse för boendemiljö, folkhälsa och besöksnäring. Naturreservatet mellan Ringsjöarna utgör även riksintresse för friluftslivet. Strax söder om Höör ligger Bosjöklosterhalvön som präglas av sina höga biologiska värden. Vid de båda Ringsjöarna finns ett flertal populära badplatser, bland annat vid Sätofta och Gamla Boo.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-33 Riksintressen i området samt teckenförklaring. (Informationskartan Västra Götaland, 2022-01-24).

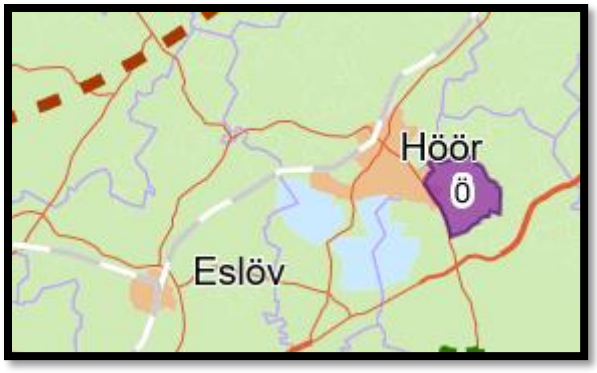
Västra Ringsjön utgör riksintresse för dricksvattenförsörjning och är en reservvattentäkt för Bolmen/Bolmentunneln och Vombsjön, men den omfattas också av naturreservats-bestämmelser.

Ringsjön är utpekade som nationellt särskilt värdefullt vatten och utgör fiskevårdsområde, Natura 2000-område, riksintresse och naturreservat.

Fysiska vattenskyddsåtgärder har genomförts av Trafikverket utmed väg 23 inom vattenskyddsområdet. Åtgärderna består av täta diken, räcken, kantsten och fördröjningsmagasin.

I närheten av Ludvigsborg finns ett intresseområde för Försvarsmakten som benämns ”påverkansområde övrigt”. Det är ett område av betydelse för totalförsvarets militära del. Inom påverkansområde övrigt ska alla ärenden remitteras till Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

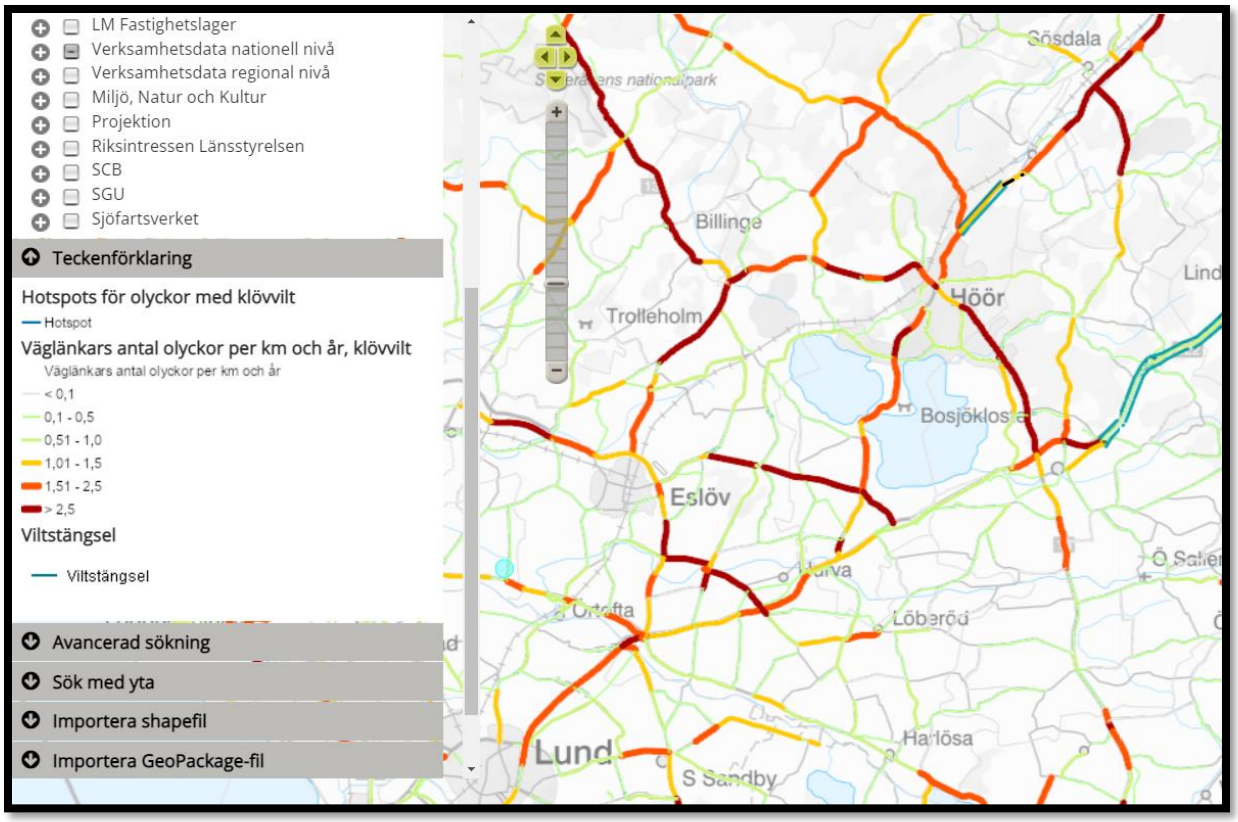
Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-34 Intresseområde för Försvarsmakten markerat i lila är benämnt ”Påverkansområde övrigt”, Källa: Riksintressen för totalförsvarets militära del i Skåne län 2023, FM2022-23088:1 Bilaga 13.

2.1.9.1 Vilt

Viltolyckorna har ökat de senaste åren. Inom utredningsområdet är sträckan på väg 23 mellan väg 17 och Höörs samhälle värst drabbad. Det rör sig främst om rådjur och vildsvin. Olycksfrekvensen ligger på en hög nivå, nivå 4 på en femgradig skala. Det finns dock många vägsträckor i Skåne som ligger på denna nivå eller högre.



Figur 2-35 Viltolyckorna har ökat. De flesta sker på sträckan mellan väg 17 och Höörs samhälle. Olycksfrekvens är där 1,6-2,5 olyckor med klövvilt per kilometer och år. Uttag Stigfinnaren 2022-10-05

Trafikflödet på väg 23 varierar mellan 6600–7800 fordon/dygn (från 2019) söder om Höör och mellan 7 700- 9 500 fordon/dygn norr om Höör. Vägar med trafik mellan 6000 - 8000 fordon per dygn är mindre avskräckande att passera för djur än de med högre flöden i och med att luckorna mellan

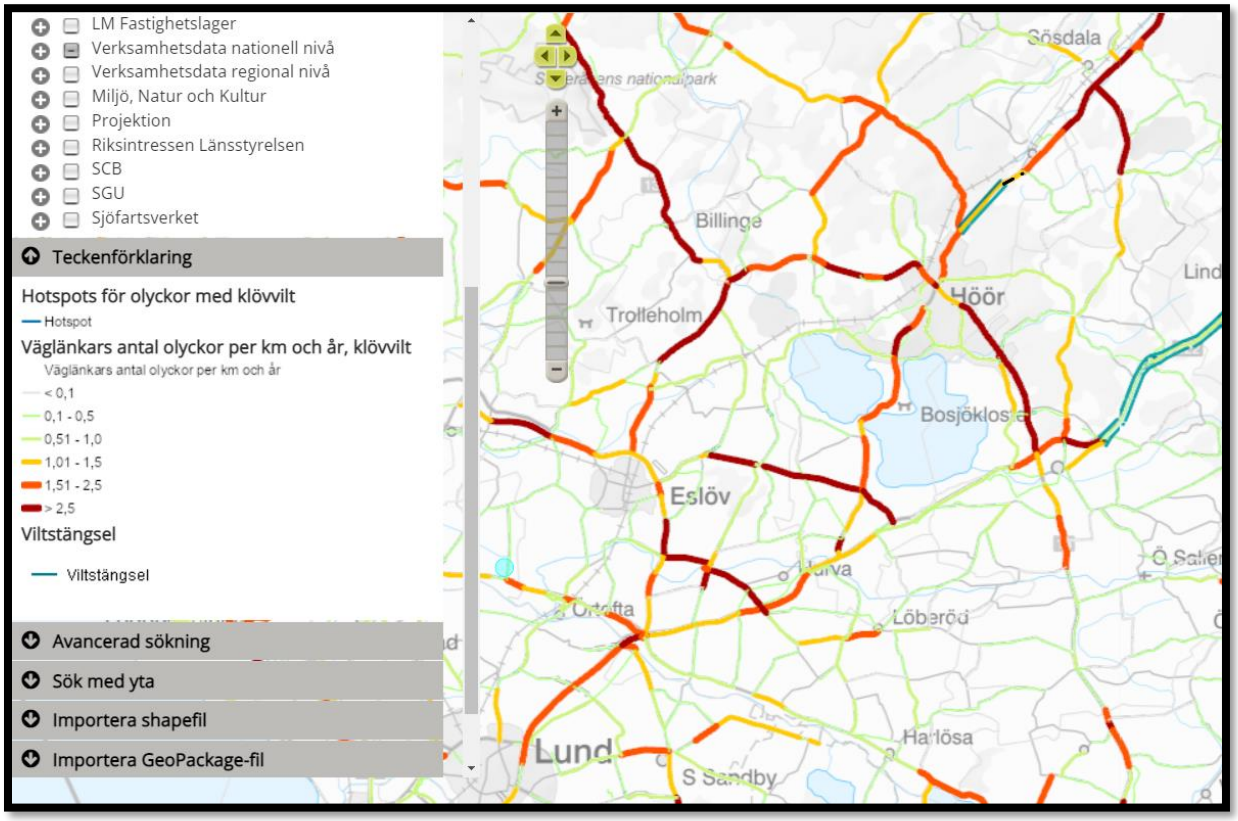
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

fordonen är längre. Många djur vågar korsa men eftersom trafiken fortfarande är relativt hög, så är risken för påkörningar överhängande. Det är från dessa vägar de flesta viltolyckorna rapporteras.

Hög frekvens av viltolyckor är inte i första hand ett tecken på att vägen är en faktisk barriär utan snarare att djuren har ett särskilt behov att korsa vägen just i det området. I båda fall behövs dock samma kombination av åtgärder utifrån fyrstegsprincipen och en kombination av åtgärder som syftar till att separera djuren från trafiken och att erbjuda säkra passager.

Åtgärdsvalsstudien *Faunapassage Väg 13 och Väg 23 vid Höör*, framtagen 2015-02-10 visar att infrastruktur (vägar och järnvägar) och dess trafikering innebär en barriär för viltets möjligheter att röra sig i landskapet och en risk för ökad mortalitet. Studien hänvisar till rapporten *Bristanalys natur och kulturmiljö* (Vägverket Region Skåne, 2009) som pekar ut väg 13 och väg 23, på sträckorna öster och norr om Höör, som sträckor med behov av viltåtgärder med inriktning mot hjortdjur. Detta bland annat på grund av viltolycksfrekvensen, trafikflöden och tidigare utpekade barriärer.

Även utredningen *Åtgärder för att minska barriäreffekter och viltolyckor, Södra stambanan mellan Osby och Höör Trafikverket Region Syd*, som togs fram 2020-02-15 visar på ett behov av att säkra passager för större däggdjur. Fokus i utredningen har varit att samordna åtgärder på Södra Stambanan med planerade passager i närliggande projekt t.ex. väg 23. Passager behövs även längre söderut där Pinedalen utgör en viktig struktur för djur och natur. Lokalisering av passager påverkas av åtgärder på Södra stambanan, varför det är viktigt att samordna dessa.

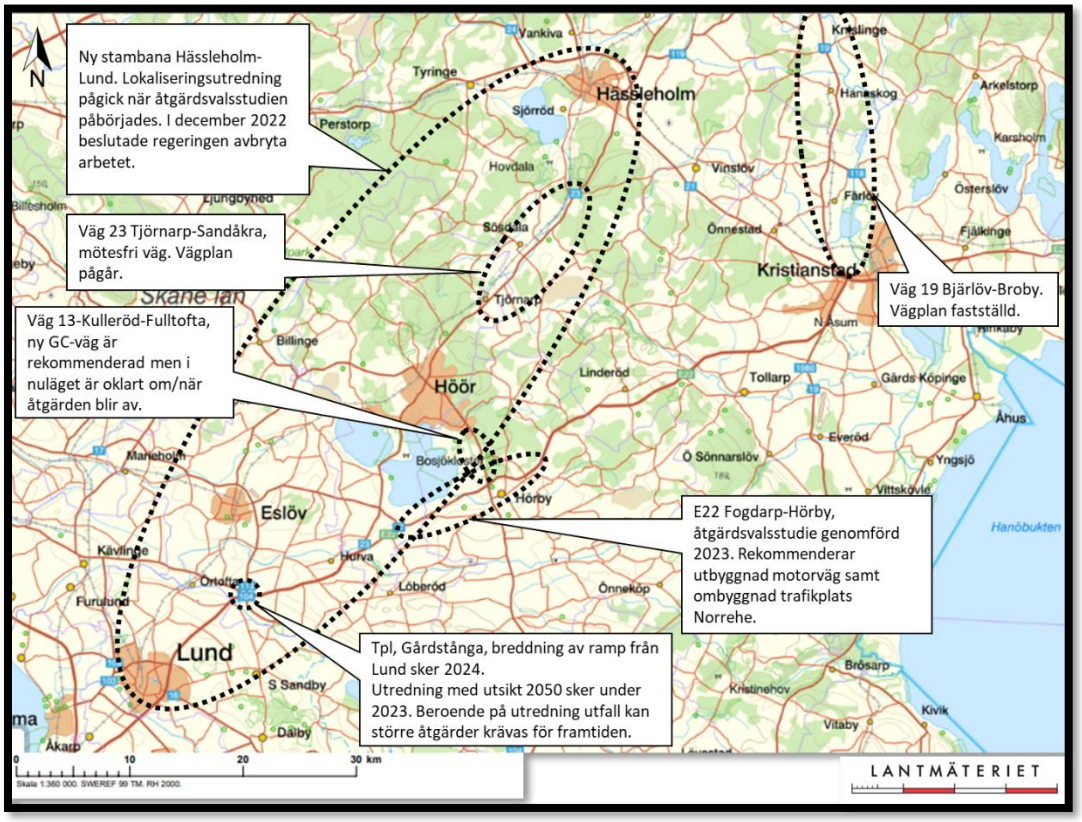


Figur 2-36 I ÅVS för faunapassagebehov på Södra Stambanan visar på ett behov av passage för vilt vad gäller både väg och järnväg.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.2 Kommande utveckling

2.2.1 Pågående eller kommande projekt på statligt väg- och järnvägsnät

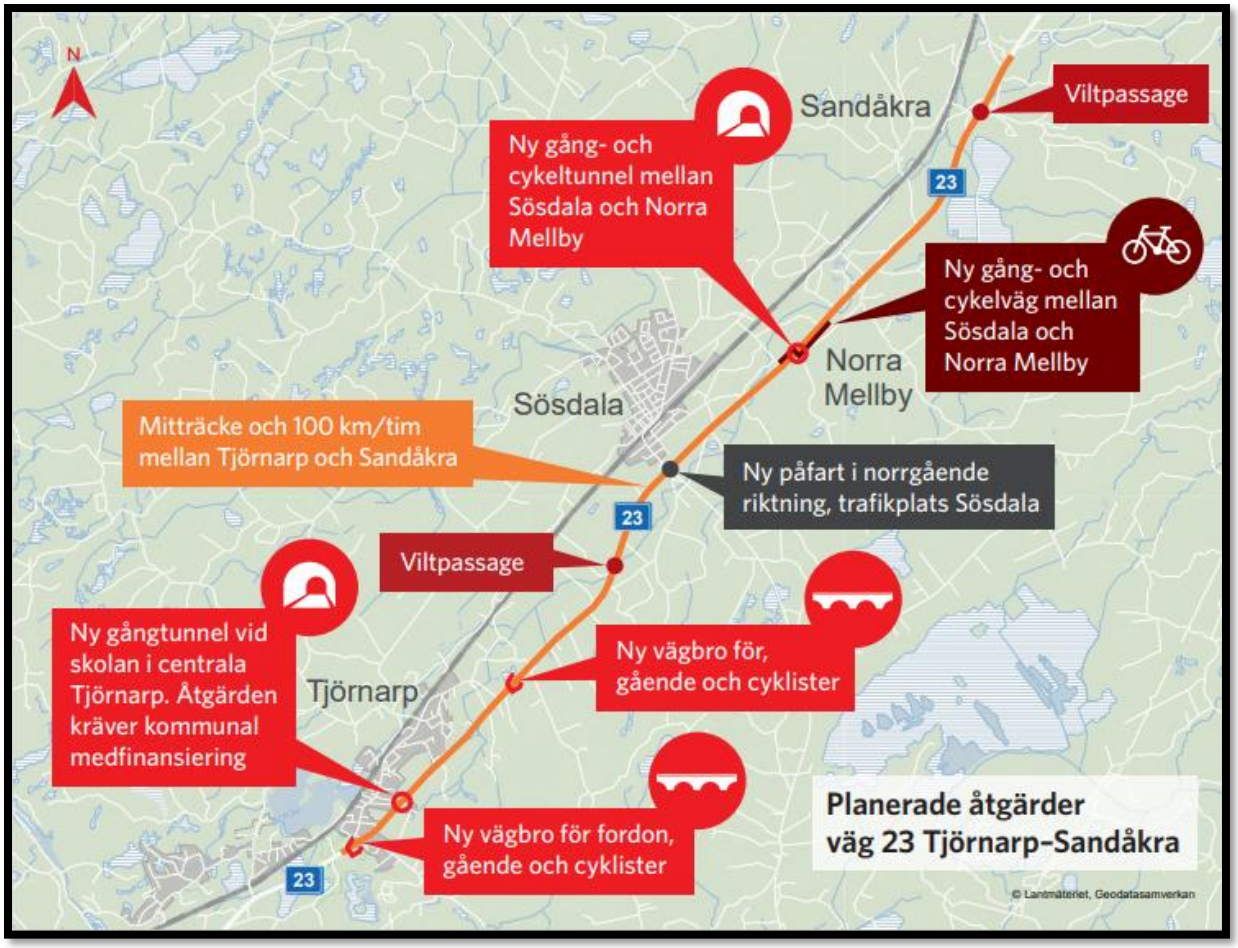


Figur 2-37 Pågående eller kommande projekt på det statliga väg- och järnvägsnätet som bedöms vara relevanta för trafiken som nyttjar väg 23 idag. Lokaliseringsutredning för ny stambana mellan Hässleholm – Lund pågick när åtgärdsvalsstudien startade men avbröts i december 2022.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.2.1.1 Väg 23 Tjörnarp-Sandåkra byggs om till mötesfri landsväg

Syfte och mål med projektet Väg 23 Tjörnarp-Sandåkra, mötesfri landsväg är att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten. Trafikverket planerar att bygga om vägen till mötesseparerad 2+1 väg med hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Ett flertal korsningar trafiksäkras och åtgärder för gående och cyklister görs. Arbetet med vägplanen pågår. Kartan i Figur 2-38 redovisar planerade åtgärder.



Figur 2-38 Planerade åtgärder väg 23 Tjörnarp-Sandåkra

2.2.1.2 Ny stambana Hässleholm-Lund

Lokaliseringsutredning för ny stambana Hässleholm – Lund pågick när åtgärdsvalsstudien påbörjades. I december 2022 beslutade regeringen att planeringen av Nya stambanor för höghastighetståg skulle avbrytas och att projektet Hässleholm – Lund skulle avslutas.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.2.1.3 E22, utbyggnad till motorväg genom Skåne

Under flera årtionden har planering pågått för en utbyggnad av väg E22 till högre standard i Skåne, Blekinge och Kalmar län, vilket pågår fortfarande.

Sträckan Fjälkinge-Gualöv i Skåne håller på att byggas ut till motorväg och beräknas vara klar år 2025. När denna etapp är färdigbyggd återstår endast en sträcka i Skåne som inte har motorvägsstandard, Fogdarp-Hörby. För denna sträcka finnas inga politiska beslut om tilldelning av medel. En åtgärdsvalsstudie genomfördes år 2023, som rekommenderar en utbyggnad till motorväg samt ombyggnad av trafikplats Norrehe.

2.2.1.4 Väg 19 Bjärlöv- Broby, mötesfri väg

En vägplan för väg 19 Bjärlöv-Broby, mötesfri väg är genomförd. Vägobjektet finns med som ett namngivet objekt i Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne år 2022-2033.

2.2.1.5 Väg 13 – Kulleröd – Fulltofta, ny GC-väg

Åtgärden har varit rekommenderad i den regionala cykelvägsplanen för Skåne, men inför tecknande av medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Hörby kommun kom parterna inte överens. Projektet är således vilande i väntan på framtida beslut. Beslutet skulle kunna vara att åtgärden ska ingå i ett större paket med bl. a. mötesseparering, eller som en egen åtgärd. Om den inte kommer ingå i ett större paket bör Hörby kommun spela in denna sträcka till Region Skåne i samband med framtagandet av ny regional plan för cykelobjekt.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

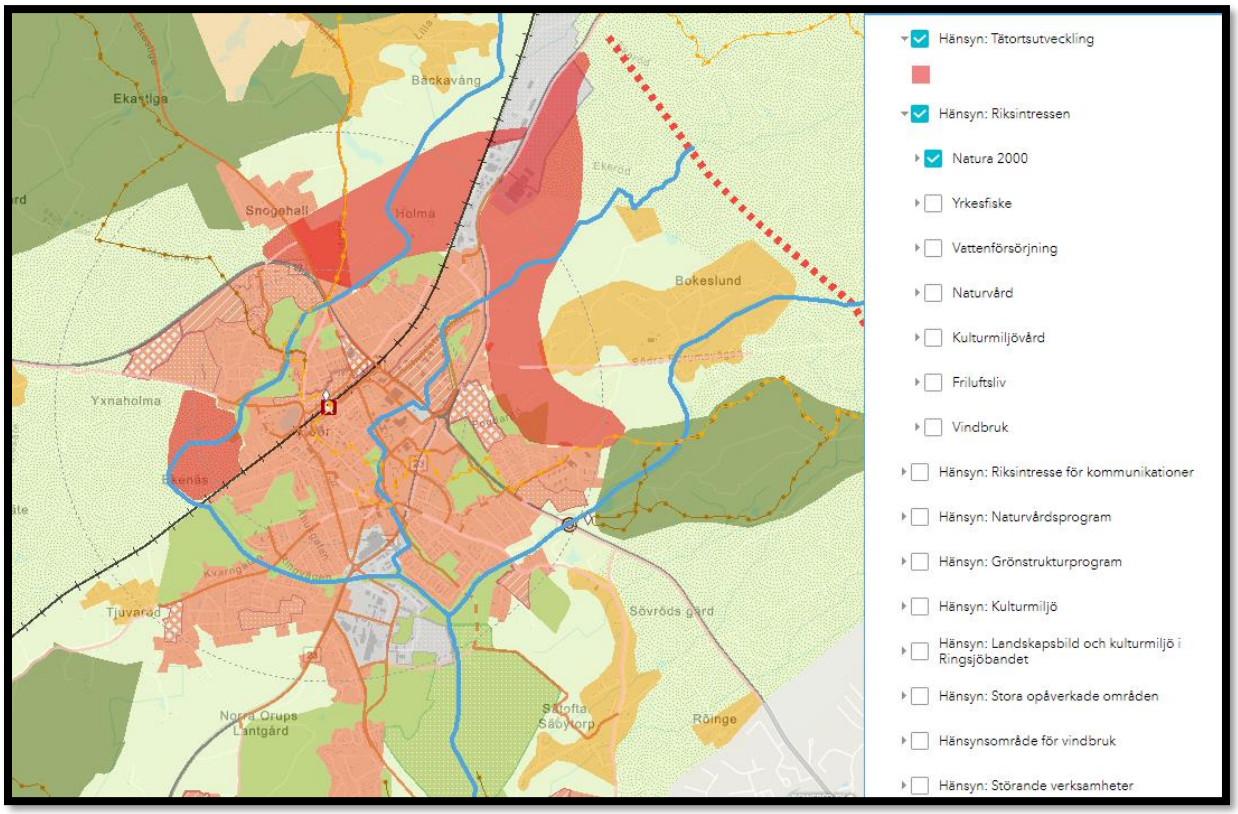
2.2.2 Kommunal planering

2.2.2.1 Höörs kommun

I Höörs kommuns översiktsplan som antogs år 2018 finns ett flertal utvecklingsområden utpekade som är belägna intill eller nära väg 23 - Verksamhetsområde Nord, Handelsetablering Nord, Grönalund, Hällboområdet och Orupspark. Både Grönalund och Hällbo innebär omvandling från industri till blandstad.

Andra planer i Höörs tätort är Maglehill, en ny stadsdel som är belägen i västra delen av Höör, norr om Maglasätevägen och söder om riksväg 13.

Kommunen har genomfört en åtgärdsvalsstudie Cykelpassage – Nybykorset, 2017-09-06. Se vidare kap 2.1.6.

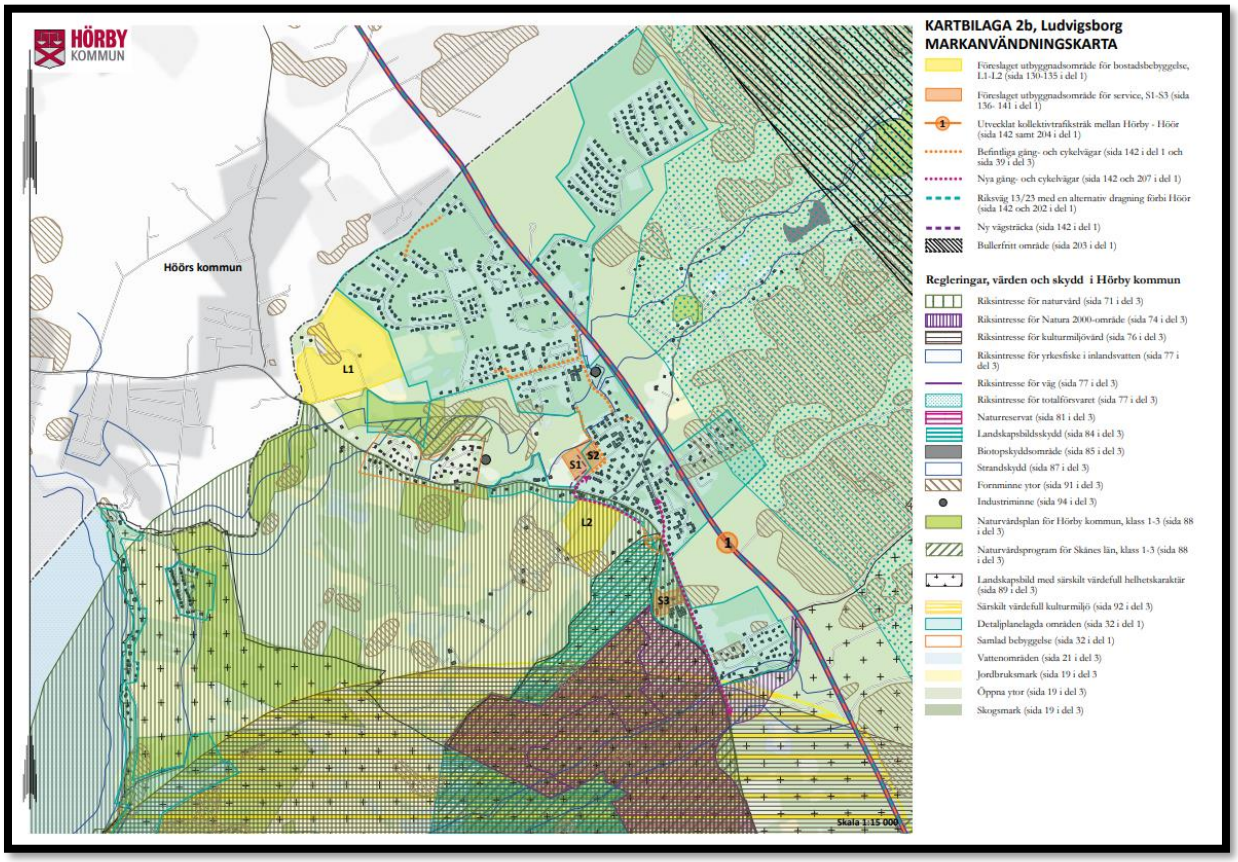


Figur 2-39 Höörs kommuns översiktsplan (2018) finns ett flertal utvecklingsområden, de röda områdena i kartan.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2.2.2.2 Hörby kommun

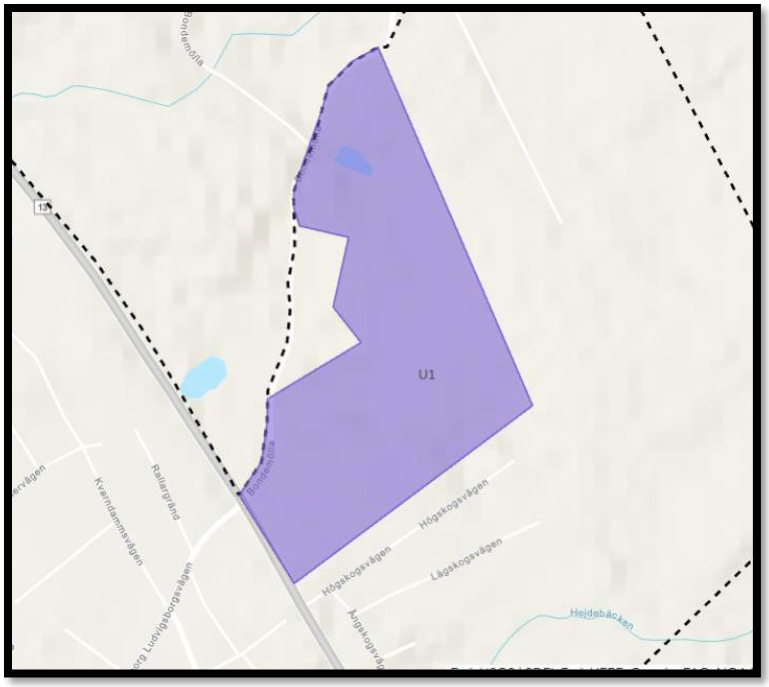
Hörby kommun har inlett arbetet med att ta fram en ny översiktsplan som ska sträcka sig till år 2035 med utblick mot 2045. Markanvändningen i den nuvarande översiktsplanen, som är från år 2016, syns i kartan nedan, Figur 2-40.



Figur 2-40 Markanvändningskartan för Hörby kommun längs väg 23, Ludvigsborg och Röingeborg. Källa:, översiktsplanen Hörby kommun, antagen 2016

I det samrådsförslag till ny översiktsplan som är på remiss under 20 september till och med 20 november 2023, finns ett utredningsområde för bostäder, U1, utpekat vid Bondemölla. Området är beläget öster om korsningen med väg 13/ Ludvigsborgsvägen/ Södra Rörum Brohusvägen i Ludvigsborg. Den geografiska avgränsningen för U1 är ungefärlig och kan komma att ändras vid en planläggning. Se kartan nedan, Figur 2-41.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 2-41 Ett utredningsområde för bostäder, U1,är utpekat vid Bondemölla öster om väg 13 i Ludvigsborg. Källa: Hörby kommun.

Hörby kommun har framfört att väg 23 och väg 13 är mycket viktiga regionala vägar. De knyter ihop norra Skåne med mellersta Skåne och blir därigenom en länk till E22. För arbetspendling mellan Hörby och Hässleholm är väg 23 central. Även för den regionala kopplingen norrut mot väg E4, till fjärrtågen i Hässleholm samt i landtransportnätet för långväga godstransporter är väg 23 viktig. Väg 13 är en diagonal förbindelse mellan sydöstra och nordvästra Skåne via Hörby och är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Till stor del används vägen för godstransporter till och från Ystads hamn via Hörby vidare upp till Höör och riksväg 23, alternativt E22 mot Kristianstad.

2.2.2.3 Eslövs kommun

För Eslövs kommun utgör väg 23 kopplingen norrut till Hässleholm/Växjö.

2.2.2.4 Hässleholms kommun

För Hässleholms kommun är väg 23, delen som utgör utredningsområdet i åtgärdsvalsstudien, kopplingen mellan kommunen och Malmö/Lund-området. Ett nytt logistikområde planeras anläggas i Hässleholms kommun norr om väg 21, och öster om Södra stambanan, vilket förväntas generera mer lastbilstrafik och kan påverka trafikflödena längs utredningssträckan.

2.2.3 Utveckling av kollektivtrafik

Persontågsstrategin i Skåne år 2020 - 2040 är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas. Persontågsstrategin för Skånetrafiken är målstyrd och prognoserna sträcker sig cirka 20 år framåt. Strategin redovisar den tågtrafik som behövs för att kunna möta förväntad efterfrågan och för att nå de marknadsandelar för kollektivtrafiken som Region Skåne har som mål. Det är dock inte självklart att all den trafik som efterfrågas kan realiseras, då det kan kräva utbyggnader i infrastrukturen som Region Skåne inte har full rådighet över, och att tillräckligt utrymme finns i budget för driftskostnaderna för den utökade tågtrafiken.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

När det gäller restidsmål för Södra stambanan finns ett mål om 10 minuters restid mellan Malmö och Lund, vilket beräknas infrias år 2025. Mellan Lund och Kristianstad, dvs. förbi bland annat Eslöv och Höör, finns ett mål om 35 minuters restid.

I trafikförsörjningsprogrammet (TFP) finns mål gällande tillgänglighet avseende kollektivtrafiken, se Figur 2-42. Figur 2-43 visar resandemål för Södra stambanan och behovet av trafik (d v s hur många tåg av respektive slag) som målen baseras på. En schematisk bild över behov av persontågtrafik för att nå målen år 2040 (exklusive fjärrtåg) finns i Figur 2-44.

De mål som TFP har gällande tillgänglighet till och med kollektivtrafik är:

- **Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.**
- **Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.**
- **Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad samt Trelleborg) med en restid på maximalt 45 minuter.**
- **Åtgärder som tydligt pekas ut för att ge effekter på den geografiska tillgängligheten kopplat till tillväxtmotorerna är minskade restider på Ystadsbanan och Österlenbanan. Enligt TFP behöver dock samtliga regionalt viktiga stråk ständigt utvecklas för att den geografiska tillgängligheten till tillväxtmotorerna i Skåne ska förbättras.**

Figur 2-42 Trafikförsörjningsprogrammets mål om tillgänglighet avseende kollektivtrafiken. Källa: https://www.skanetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/persontagsstrategi-2020-2040.pdf

Älmhult – Hässleholm	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	7 500	15 000	20 000	25 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Öresundståg 1 System 3* 1 Krösatåg	1 Öresundståg 1 System 3 1 Krösatåg	1 Öresundståg 1 System 3 1 Krösatåg

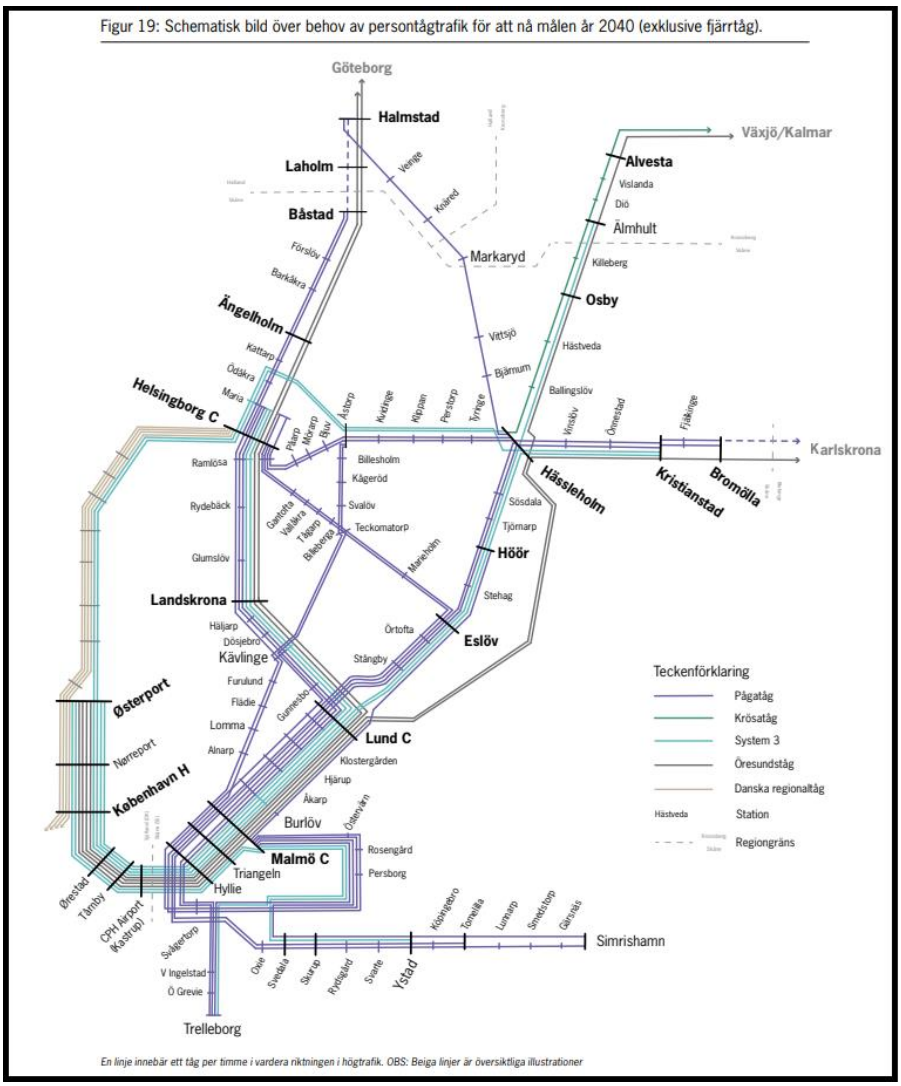
*) För snabba resor till Älmhult

Hässleholm – Lund	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	23 000*	46 000	60 000	75 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Öresundståg 1 System 3 2 Pågatåg	2 Öresundståg 2 System 3 2 Pågatåg	2 Öresundståg 2 System 3 4 Pågatåg

*) Beror på fördelning mellan tåg till/från Hässleholm och tåg till/från Teckomatorp som delar resande mellan Eslöv och Lund.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Figur 2-43 Resandemål för Södra stambanan och behovet av trafik som målen baseras på. Källa: https://www.skanetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/persontagsstrategi-2020-2040.pdf



Figur 2-44 Schematisk bild över behov av persontåg för att nå målen 2040. Källa: https://www.skanetrafiken.se/contentassets/e6017058e05f4b78afb279f6aa6fb941/persontagsstrategi-2020-2040.pdf

2.2.4 Trafikflöden, bedömningar och trafikprognoser

2.2.4.1 Beräknad framtida trafik

Såsom även har nämnts i tidigare kapitel har flödet på väg 23 ökat mer norr om cirkulationen i korsningen med väg 13 i Höör än söder om. På några delsträckor mellan Rolsberga och Höör har trafikflödet till och med minskat. Vid bedömning av framtida utveckling förefaller det rimligt att ta den historiska utvecklingen till viss del i beaktande, samtidigt som man beaktar vad basprognosen säger för Skåne län (cirka 1,5 % om året i ökad trafik).

En tänkbar anledning till att trafikflödet inte har ökat så mycket på väg 23 mellan Rolsberga och Höör skulle kunna bero på att denna väg inte har förbättrats under de senaste decennierna, samtidigt som andra alternativa vägar har fått högre standard. För den mer långväga trafiken mellan Malmö/Lund och Växjö kan exempelvis utbyggnaden av väg E4 till motorväg förbi Örkelljunga och Markaryd, samt

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

utbyggnaden av väg 25 till mötesfri väg mellan Ljungby och Växjö, bidragit till att fler valt dessa vägar. Utbyggnaden av väg E22 till motorväg kan dels ha bidragit till att fler på sträckan mellan Malmö/Lund och Höör/Hässleholm valt att köra via trafikplats Norrehe i Hörby, men även att långväga trafik mot Oskarshamn respektive mot Växjö valt väg E22 i större utsträckning (där trafiken mot Växjö fortsätter på väg 19 norrut från trafikplats Härlöv i Kristianstad).

Att trafikflödet på väg 23 norr om korsningen med väg 13 i Höör ändå har ökat skulle kunna bero på att trafik med start/målpunkt i Höör som färdas norrifrån/mot norr fortsatt har valt väg 23, men även att trafik mellan Ystad mot Hässleholm/Växjö fortsatt valt väg 23 norr om Höör.

Om man utifrån denna analys bedömer att orsaken till avsaknaden av normal trafikökning på väg 23 mellan Rolsberga och Höör under de senaste 25 åren till stora delar skulle kunna bero på att andra vägar i relation till väg 23 har blivit bättre och därmed mer attraktiva, så är det egentligen inget som säger att denna låga trafikökning kommer fortsatta gälla för väg 23. De alternativa vägar som de senaste 25 åren har blivit bättre har till vissa delar byggts färdigt, d v s de kommer inte på alla sträckor att bli ännu bättre under de kommande 25 åren. Så även om väg 23 skulle bibehålla dagens standard skulle det inte vara givet att övriga vägar med åren skulle bli ännu mer attraktiva i relation till väg 23.

Om väg 23 dessutom skulle byggas om till bättre standard skulle trafikökningen längs väg 23 snarare kunna öka relativt mycket, givet att en del bilister som idag väljer andra snabbare men längre vägar då skulle återgå till väg 23. Av denna anledning bedöms det som vanskligt att utgå från att den låga trafikökningen söder om Höör skulle fortsätta gälla, utan man bör snarare förlita sig på basprognosen för Skåne län (cirka 1,5 % om året i trafikökning) eller möjligen utgå från ett historiskt snitt för ett större område än just mellan Rolsberga och Höör.

Studerar man den historiska trafikutvecklingen på väg 23 norr om Höör så tycks den ha varit cirka 1 % om året, vilket är något under den nu gällande basprognosen för Skåne län på cirka 1,5 % om året. Om väg 23 byggs om så skulle det å andra sidan inte vara helt otänkbart att en del bilister som idag väljer andra snabbare men längre vägar skulle återgå till väg 23. Analyser i makromodeller skulle kunna ge en bättre bild av potentialen för olika delsträckor. Utan att göra makromodellsanalyser är det antagligen inte möjligt att göra en bättre uppskattning av trafikflödesprognosen än basprognosens utveckling om cirka 1,5 % trafikökning om året.

2.2.4.2 Kapaciteten i korsningar längs väg 23

För några korsningar längs väg 23 har kapacitetsanalyser genomförts.

Korsningen mellan väg 23 och 13 i Höör är en cirkulationsplats med endast ett körfält. Med hjälp av verktyget Capcal har en analys av kapaciteten i korsningen genomförts. I beräkningsprogrammet används trafikflödena för den timmen på dygnet med störst trafikflöde. Belastningsgraden förväntas uppgå till ca 0,97 år 2030 med dagens utformning och en årlig uppräkning av trafik om 1,5 %.

Korsningen i verksamhetsområdet i norra Höör mellan väg 23 och Marknadsvägen/Pumpvägen är också en cirkulationsplats med endast ett körfält. Där har en tidigare utredning genomförts av en konsult på uppdrag av Höörs kommun i samband med detaljplan för Ekeröd 6:1, i syfte att studera om kapaciteten i korsningen påverkas av de nya verksamheter som planeras. Resultatet av analysen i utredningen visar en högsta belastningsgrad om 0,68 år 2040 (med hjälp av programmet SIDRA).

Höörs kommun har genomfört kapacitetsanalyser av de återstående två cirkulationsplatserna i Höör längs väg 23, i samband med ett planprogram för Hällbo. Dessa visar på att kapacitetsbrister kommer att uppstå med framtida trafik och kommer att tidigareläggas med av förtätning av centrala Höör.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

När det gäller anslutande vägar/gator till väg 23 kan det finnas risk för allt mer tilltagande svårigheter att svänga vänster ut på väg 23 med ökad trafik. Detta gäller bland annat Södra Rörumsvägen och Industrigatan i de norra delarna av Höör. För dessa två korsningspunkter har ingen kapacitetsanalys gjorts, men när bedömda trafiksiffror för år 2050 analyserades med dagens utformning, påvisades köer från sidovägarna.

2.2.4.3 Förändringar i infrastrukturen utanför utredningsområdet

En fråga som ställdes under arbetet med den här åtgärdsvalsstudien var om förändringar i infrastrukturen, åtgärder som finns i gällande nationell och regional plan eller andra åtgärder som kan vara tänkbara på sikt, kan påverka trafikflödet genom Höör. Hypotesen var att förbättringar på vägar längs alternativa ruttval kan få trafik att byta till ett ruttval som inte går genom Höör. Trafikverket genomförde därför en analys för att undersöka detta[10]. Samma analys genomfördes också av väg 13, delen mellan Höör och Hörby i syfte att undersöka om förändringar i infrastrukturen kan påverka trafikflödet. Metoden gick ut på att använda Trafikverkets regionala trafikmodell Sampers för att få en övergripande bild av vilken trafik som passerar genom Höör respektive väg 13 och hur stora strömmarna är i olika relationer. För att identifiera alternativa ruttval användes en vägbeskrivningstjänst.

Eftersom aktuella åtgärder bara påverkar restiderna med maximalt ett fåtal minuter var, är det ett begränsat antal relationer där åtgärder skulle kunna påverka flödena genom Höör. Vidare är en relativt stor andel av trafiken genom Höör kortväga (inom utredningsområdet) och därmed är de påverkbara strömmarna små. Det finns även åtgärder som kan bidra till att ruttval genom Höör blir mer attraktiva. Bedömningen är därmed att åtgärder på omgivande infrastruktur kan minska trafiken genom Höör med några hundra personbilar och något hundratal lastbilar per dygn. I förhållande till den totala trafiken bedöms detta vara en marginell trafikpåverkan.

På samma sätt blev resultatet för väg 13. Ökad trängsel på E6 skulle under vissa tider kunna påverka ruttvalen, och då kanske främst för lastbilstrafiken. Men i stort bedöms trafikflödet på väg 13 bara förändras marginellt av övriga planerade åtgärder.

2.3 Problembeskrivning

Problembeskrivningen som följer nedan har tagits fram gemensamt av de fyra kommunerna, Region Skåne, Skånetrafiken, Länsstyrelsen och Trafikverket. I december 2020 fastställdes problembeskrivningen och förankrades därefter i respektive organisation, både bland tjänstemän och politiker.

2.3.1 Vägen utgör en barriär och påverkar tätortsutvecklingen

Den omfattande trafikströmmen på väg 23 genom Höör utgör en barriär i tätorten, och påverkar möjligheten att kombinera vägens funktion med att utveckla tätorten.

Väg 23 delar Höörs samhälle i två delar, dels fysiskt, dels genom hur vägen upplevs i tätortsmiljön. Barriäreffekten av väg 23 minskar möjligheten till sammankoppling och sammanhållning mellan områdena väster och öster om vägen. Utifrån tätortens perspektiv står väg 23 till stora delar för en storskalig infrastruktur, som påverkar den lokala livskvaliteten negativt.

[10] Systemanalys rv 13 och 23 förbi Höör. 2021-10-04. Niklas Alvaeus, Trafikverket, Plsyu.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Det finns några planskildheter för gång- och cykeltrafik i Höör, men dessa kan upplevas otrygga ur bland annat jämställdhetssynpunkt, särskilt när det är mörkt. Det är också problem för gående och cyklister att korsa väg 23 på ett par platser, på grund av höga fordonsflöden och höga hastighetsnivåer. Det kan t ex innebära att tillgång till kommunal service, och möjligheten att gå eller cykla till skolan blir begränsade. I Höör är det på några ställen långt mellan anslutande vägar och passager, vilket är negativt för tätortsmiljön och livskvaliteten i orten. Finmaskighet är betydelsefullt för att skapa liv och möten i stadsmiljöer. Även motorfordonstrafiken påverkas av vägen som en barriär, då det kan vara svårt och otryggt att korsa vägen.

Framtida markanspråk för utbyggnad av väg 23, och kraven på skyddsavstånd till vägen, innebär att möjligheterna för ny bebyggelse utmed vägen begränsas. Detta innebär att det finns stor risk för konflikt mellan att förtäta och bygga samman orten och att bygga ut vägen. Genom att den statliga vägen är av interregional betydelse, och passerar genom centrala Höör, begränsas rådigheten för kommunen att utveckla tätorten hållbart, med en tät bebyggelse nära centrum och tågstation. På sikt kan det även uppstå behov av fler planskilda möjligheter att korsa väg 23, för att skapa goda förbindelser inom Höör, vilket då tar mer mark i anspråk. Det kan innebära att trafikmiljön blir ännu mer storskalig, att miljön utmed vägen blir mindre trygg och attraktiv att vistas i.

Det är inte enbart tätorten Höör som påverkas av barriäreffekten, utan också de övriga tätorterna längs vägen. Människor har även behov av att kunna vistas i områden med höga natur- och kulturvärden, vilket det finns i hela området runt Ringsjöarna. Det finns även andra besöksmål inom turistnäringen som påverkas av vägen som barriär och som man har behov av att lättare kunna ta sig till. Vägen begränsar möjligheten för trafikanter att nå lokala mål, och för oskyddade att kunna röra sig fritt. Dessa problem riskerar att förvärras med ökad trafik.

Enligt en beräkningsmetod för sociala barriärer[11] som tar hänsyn till parametrarna fordonsflödet, andelen tung trafik och hastighetsnivån, så är barriäreffektens storlek 4 ggr så stor på väg 23 på sträckan söder om Höör, där hastighetsbegränsningen är 90 km/tim, jämfört med inne i Höörs samhälle. Fordonsflödet är visserligen större genom Höör men hastighetsnivåerna är högre utanför tättbebyggt område. Antalet människors som berörs av barriären är däremot större längs väg 23 i Höör vilket gör att man upplever barriären större i samhället. Med de lägre hastighetsnivåerna i samhällena bedöms barriären vara överkomlig att passera för vuxna men betydligt svårare för t ex barn, äldre och funktionsnedsatta, som kan behöver mer tid på sig och för dem kan trafiksituationen vara svår att överblicka. Enligt Trafikverkets basprogos kommer dock trafikflödena att öka, vilket skulle ge en ökad barriäreffekt.

Barriäreffekten påverkar även djuren och deras möjligheter att röra sig. Detta kan begränsa djurens åtkomst till viktiga resurser, såsom föda eller särskilda naturområden. Viltolyckorna har ökat och sträckan mellan väg 17 och Höörs samhälle är värst drabbad. Olycksfrekvensen ligger på en relativt hög nivå, vilket den gör på många andra liknande vägsträckor. Främst är det rådjur och vildsvin som drabbas.

2.3.2 Påverkan på ljudmiljö, luftkvalitet, hälsa och på vattenskyddsområdet

Trafiken på väg 23 genom Höör och samhällena längs vägen gör boendemiljön och trafikmiljön, främst för gång- och cykeltrafikanter, mindre trivsam. Den tunga trafiken, som har ökat betydligt mer de senaste 20 åren än personsbiltrafiken, bedöms ha störst negativ påverkan. Norr om korsningen för vägarna 23 och 13 i Höör, där bebyggelsen ligger nära vägen, är den tunga trafiken särskilt omfattande.

[11] Enligt beräkningsmetod som finns i Effektsambandskatalogen (effekter för gång-och cykeltrafikanter vid en planerad väginvestering)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafiken genererar buller, vibrationer, partiklar och luftföroreningar, vilket orsakar negativa effekter på människors hälsa och på miljön. Bullerstörningar från väg 23 påverkar även attraktiviteten negativt för den befintliga markanvändningen utmed vägen Även om värden för luftföroreningarna underskrids, och bullerskyddsåtgärder utmed vägen har vidtagits, så riskerar människors livsmiljö att försämras med framtida trafikökning. Möjligheten till tätortsutveckling, i bland annat centrala Höör, påverkas även av buller och föroreningar från ökande trafik, när det gäller krav på skyddsavstånd och skyddsåtgärder.

Buller, partiklar och luftföroreningar påverkar också de känsliga naturvärdena i Ringsjöområdet och med framtida trafikökning ökar problemen. Upplevelsen av rekreationsområdet runt Ringsjöarna påverkas negativt av störningar i området utmed väg 23, både på grund av trafikbuller och rent visuellt.

Det finns lokala trafikföreskrifter på väg 23 på sträckan (mellan väg 17 och 13) som förbjuder genomfart av farligt godstransporter i vattenskyddsområdet vid Ringsjön. Lossning och lastning inom förbudssträckan är däremot tillåtet. Från förbudet för genomfartstrafik undantas transporter med farligt gods av klasserna 1 och 2. Det finns en oro hos allmänheten utifrån observationer av boende längs vägen att flera farliga godstransporter olovligen passerar vattenskyddsområdet, trots förbudet. Omfattningen av problemet är svårt att få grepp om.

I Trafikverkets arbete med prioritering av vattenskyddsåtgärder är inte transporter av farligt gods dimensionerande för var vattenskyddsåtgärder behöver vidtas, utan tung trafik generellt. I nuläget är emellertid de vattenskyddsåtgärder vidtagna som bedömts vara samhällsekonomiska motiverade för att uppnå en acceptabel risknivå. Värdet av att vattentäkten Västra Ringsjön utgör reservvattentäkt för sydvästra Skåne har vägts in i risknivån. Då den tunga trafiken ökar kan en tröskel nås då risken ökar och mer åtgärder krävs i syfte att öka trafiksäkerheten generellt, för att förebygga olyckorna.

2.3.3 Bristande tillgänglighet för gång- och cykeltrafik

Idag är gång- och cykelflödet, liksom dess potential längs väg 23, som störst i Höör och i anslutning till tätorten. Det finns en hel del gång- och cykelvägar i Höörs tätort. Det är en brist att det saknas gång- och cykelväg utmed väg 23 på större delen av sträckan, där det inte samtidigt finns ett funktionellt parallellt vägnät, eller är lämpligt att gå eller cykla i blandtrafik. En särskilt påtaglig brist är sträckan genom Ringsjösundet, eftersom det där inte finns något parallellt vägnät, då Ringsjöarna utgör en begränsning.

Mellan Höör och Tjörnarp finns ett parallellt vägnät med låga biltrafikflöden, med främst enskilda vägar, som bedöms fungera godtagbart för cyklister i rekreationssyfte. Det parallella vägnätet innebär dock en betydligt längre, krokigare och mer kuperad väg för cyklisterna än väg 23, utan belysning, med bitvis sämre beläggning och mer osäkert underhåll. Det gör detta vägnät mindre användbart för skol- och arbetspendling, samt service- och fritidsresor, där restid, god standard och trygghet är avgörande.

Det är på flera ställen svårt att korsa väg 23 för oskyddade trafikanter, både i och utanför Höör. Det är en bidragande orsak till att det saknas ett gent, sammanhängande nät för gående och cyklister. Boende upplever även att det kan vara svårt att orientera sig och hitta till de planskilda gång- och cykelpassager som finns längs väg 23.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Idag är det en lägre andel som cyklar och går i Höörs kommun än för genomsnittet i Skåne, vilket delvis kan bero på högt bilinnehav och att en stor andel av resorna sker med bil i kommunen. Andelen som cyklar och går är dock något högre för kvinnor än män även i Höörs kommun. Bristerna i gång- och cykelvägnätet i Höör påverkar därför tillgängligheten för kvinnor något mer än män, och deras möjligheter att använda transportsystemet i ett jämställdhetsperspektiv. Brister i gång- och cykelnätet ur trygghetssynpunkt påverkar även tillgängligheten för t ex äldre, funktionsnedsatta och barn. Barns möjligheter att kunna röra sig självständigt på ett tryggt och säkert sätt kan i sin tur påverka val av skola och fritidsaktiviteter.

2.3.4 Bristande framkomlighet för lokal, regional och interregional trafik

Framkomligheten för den regionala och interregionala trafiken begränsas på utredningssträckan av ett stort antal korsande vägar och lägre hastighetsgränser, i såväl Höörs tätort, i övriga samhällen som genom Ringsjösundet. På delar av utredningssträckan är vägen utformad som en 2+1-väg med mitträcke, medan den i övrigt är en vanlig väg. Möjligheten till omkörning är mer begränsad på de delar som inte är 2+1-väg, på grund av kombinationen av ett körfält i varje riktning, höga trafikflöden och rådande siktförhållanden. Med ökad trafik på väg 23 kommer möjligheterna till omkörning att bli allt mer begränsade.

Väg 23 är en funktionellt prioriterad väg med interregional funktion, där hastighetsgränsen 100 km/timmen och mötesseparering är en målstandard för den regionala framkomligheten. På grund av ökande framtida trafik, och behovet av att förbättra restiden i stråket, bedöms dagens hastighetsbegränsningar och avsaknad av mötesseparering på sträckan utgöra brister. Befintlig bebyggelse i Höör invid väg 23 begränsar möjligheterna att bygga ut vägen för ökad kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet etc.

Godstrafik eftersträvar att kunna hålla en jämn hastighet med så få variationer som möjligt. Cirkulationsplatser och snäva kurvor leder till exempel till en ökad energiåtgång och kan även bidra till ökat buller från tunga fordon vid retardation och acceleration. Mängden cirkulationsplatser i Höörs tätort samt cirkulationsplats väg 17/23 och väg 23 genom Snogeröd är exempel på infrastruktur som försvårar för godstrafiken att hålla ett jämnt energieffektivt flöde.

Väg 23 har genom Höör både en lokal och regional funktion, vilket genererar höga trafikflöden och påverkar framkomligheten. Genom Höör är hastighetsbegränsningen 50 km/tim på en sträcka om cirka 4,5 kilometer, och som genomfartstrafikant passerar man fyra cirkulationsplatser. Med dagens trafikflöden finns begynnande kapacitetsproblem i några av korsningarna längs väg 23 i Höör, under kortare tider av dygnet. För den övriga tiden under dygnet, och för resterande del av utredningssträckan, bedöms det finnas kapacitet. På sträckan genom Höör påverkas framkomligheten idag främst i rusningstrafik, vilket yttrar sig i fördröjningar i korsningar, både för lokal och regional trafik. Men kortare stunder med framkomlighetsproblem (bilköer) accepteras generellt i vägnätet. Framkomligheten för blåljustrafiken kan dock vara begränsad.

Med den framtida allmänna trafikökningen på väg 23, bedöms trafikbelastningen i de större korsningarna i centrala Höör överskrida gränsen för god framkomlighet innan år 2040. Då riskerar kapacitetsproblemen fortplanta sig längs delar av sträckan och uppstå i ytterligare korsningar med vägar som ansluter till väg 23. Behovet av att utveckla Höörs tätort medför också trafikökningar lokalt, som kan bidra till kapacitetsproblemen på väg 23 i framtiden. Den allmänna trafikökningen, kan tillsammans med en stor lokal trafikökning, innebära att gränsen för god framkomlighet i korsningarna i Höör överskrids inom 10-15 år, enligt kommunens trafikutredning för Hällbo 17.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Framtida kapacitetsproblem på den statliga vägen bedöms medföra ökad köbildning och olycksrisk. Det kan då även leda till att trafiken väljer att ta andra vägar som är mindre lämpade än väg 23.

2.3.5 Bristande trafiksäkerhet

Enligt den översiktliga klassningen av trafiksäkerheten för vägnätet, är standarden låg eller mindre god på stora delar av väg 23 mellan Rolsberga och Tjörnarp. Den korta sträckan med mötesseparering och 90 km/timmen, är klassad som ”mindre god” på grund av brister avseende sidoområdena. Antalet olyckor på sträckan ligger på en genomsnittlig nivå för denna typ av väg, med motsvarande biltrafikflöde, utformning och hastighetsbegränsningar.

Framtida bedömda ökande trafikflöden förstärker ytterligare risken att mötesolyckor med allvarlig utgång ska uppstå. Väg 23 tillhör den typ av funktionellt prioriterade vägar där mötesseparering, utifrån nollvisionstanken, generellt är en målstandard. Med tanke på den interregionala funktionen för väg 23, och ökande framtida trafik, bedöms avsaknad av mötesseparering på sträckan vara en brist.

Väg 23 har på utredningssträckan en omfattande trafik, och en hög andel tung trafik, särskilt norr om korsningen väg 23/väg 13, där andelen utgör cirka 15 %. Det kan vara svårt och otryggt att korsa, svänga av eller köra ut på väg 23, på grund av höga trafikflöden och hastigheter. Det stora antalet vägkorsningar och en i vissa fall bristande korsningsutformning påverkar trafiksäkerheten längs hela sträckan. Vid höga flöden utgör fyrvägskorsningar ett trafiksäkerhetsproblem. I det s k Nybykorset söder om Höör finns högersvängfält på väg 23 för avsvängande som gör att hastighetsnivåerna är högre för den genomgående trafiken och att trafiken som svänger av begränsar sikten för korsande trafikrörelser och för oskyddade trafikanter.

Antalet korsningar och fastighetsutfarter är särskilt många i Höör, där det även förekommer problem med skymd sikt. Hastighetsefterlevnaden längs vägen varierar. På sträckan genom norra Höör är hastighetsefterlevnaden lite sämre än på övriga sträckor. Vägens standard och hastighetsgränser bedöms inte vara fullt ut anpassade till varandra på sträckan. Kommunen genomförde år 2013 en förändring av hastighetsgränserna i bland annat Höör, efter hastighetsöversynen enligt ”Rätt Fart i staden”. Då beslöt kommunen att behålla hastighetsgränsen 50 km/tim på vissa sträckor, av hänsyn till trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Några gång- och cykelvägar i Höör korsar väg 23 planskilt. Trafikmiljön upplevs dock av många gång- och cykeltrafikanter som osäker och otrygg, bland annat på grund av den omfattande tunga trafiken på vägen. Höörs kommun har identifierat ett antal platser, i och utanför Höör, där det saknas trygga, säkra passagemöjligheter på vägen. Norr om Höör, på sträckan som bl.a. leder till Tjörnarp, upplevs väg 23 vara mycket otrygg att cykla på, vilket gör att det är få cyklister här. Att korsa vägen kan för barn, äldre och funktionsnedsatta utgöra en komplex situation, skapa otrygghet, och därmed utgöra en olycksrisk.

2.3.6 Brister avseende kollektivtrafiken

Tåget har stor betydelse som färdmedel i Höörs kommun, för pendling och övrigt resande, till bland annat Malmö/Lund dit tågförbindelserna är mycket goda. Resandet med buss är lägre i kommunen än för genomsnittet i Skåne, vilket beror på goda tågförbindelser, men också att en stor andel av resorna sker med bil. Tågstationen i Höör är en viktig målpunkt, dit busslinjerna till Höör ansluter. Ett ökat framtida tågresande ställer krav på en god framkomlighet för anslutningsresor till stationen med alla färdmedel.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

En försämrad framkomlighet genom Höör i korsningar med väg 23 på grund av framtida trafikökning, påverkar även busstrafiken till stationen i Höör.

Väg 23 har en central funktion för busstrafiken i kommunen, då vägen trafikeras av såväl ringbusslinjer som den regionala busslinjen mellan Höör och Hörby. Då tågförbindelserna är goda och resandeunderlaget är relativt litet längs väg 23 utanför Höör, är turutbudet för busstrafiken lågt. Det är en brist att det till många busshållplatser saknas både säkra gång- och cykelförbindelser utmed och över väg 23. Oskyddade trafikanter tvingas gå på vägrenen för att ta sig till busshållplatserna. Sämre tillgänglighet till kollektivtrafiken drabbar kvinnor något mer än män, och i högre grad även äldre, funktionsnedsatta och barn. Möjligheten att utveckla busstrafiken och busslinjerna kan hämmas av bristande framkomlighet och trafiksäkerhet i en del korsningar med väg 23, och möjligheter till säkra passager för oskyddade, och problemen bedöms bli större med framtida ökad trafik på väg 23. I t ex Nybykorset gör skymd sikt och ökande trafik att väntetiden för bussarna ökar och att busschaufförerna upplever trafiksituationen som otrygg.

En viss potential kan finnas i kommunens södra delar för ett ökat resande med Skåneexpressen 1 och Skåneexpressen 2 längs väg E22, mot Hörby/Kristianstad och Lund/Malmö. Idag är turtätheten för busstrafiken längs väg 23 relativt låg, och det finns brister i gång- och cykelkopplingar, till busshållplatsen i Rolsberga. Dessutom finns det ett behov att förbättra tryggheten så att resenärer vågar parkera sina bilar utan att riskera inbrott och stöld. Före pandemin var det full beläggning på norra sidans pendlarparkering. Det kan innebära ett eventuellt framtida behov av utbyggnad av parkeringen.

2.3.7 Vad händer om ingen åtgärd vidtas

Om inga åtgärder vidtas riskerar de trafikrelaterade brister som redan nu har identifierats att förstärkas, i takt med allt högre trafikflöden. Dessutom kan nya brister riskera att uppkomma. Detta gäller alltifrån risken för köbildning i de korsningspunkter som framöver riskerar att nå sitt kapacitetstak (se tidigare kapitel), en allt större barriär för oskyddade trafikanter att korsa vägen, ökade bullernivåer, påverkan på möjlighet till ortsutveckling etc.

2.4 Mål för lösningar

Målbilden med de 12 projektspecifika målen som följer nedan har tagits fram gemensamt av de fyra kommunerna, Region Skåne, Skånetrafiken, Länsstyrelsen och Trafikverket. I december 2020 fastställdes målen och förankrades därefter i respektive organisation, både bland tjänstemän och politiker.

Det finns ingen rangordning eller prioritering mellan de 12 målen. Skillnaden mellan vad som avses med ”stråket” och ”befintlig väg 23” är att stråket avser den övergripande funktionen av väg 23.

1. Ett gent, sammanhängande nät med god standard ska uppnås för gång- och cykeltrafik. Nätet för gång- och cykeltrafik till identifierade målpunkter ska förbättras där det inte finns alternativa vägar med godtagbar standard.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2. Det ska vara säkrare och tryggare för gång- och cykeltrafik att röra sig längs med och att korsa befintlig väg 23.

3. Förtätning och utveckling av Höörs tätort ska främjas.

4. Bebyggelsemiljön utmed befintlig väg 23 och vägens funktion, utformning och gestaltning ska utvecklas i samspel.

5. Tillgängligheten till besöksmål med natur- och kulturvärden ska förbättras.

6. Förutsättningarna för djurens rörelser i stråket ska förbättras, inklusive behovet att passera väg 23.

7. Trafiksäkerheten ska förbättras längs befintlig väg 23 på sträckor där det finns brister.

8. Möjligheterna för godstrafiken att hålla en jämn hastighet ska öka och antalet stopp minimeras på väg 23, för att förbättra funktionen för aktuella regionala godsstråk.

9. Restiden ska minska för persontrafiken på väg 23 i det funktionella stråket Malmö/Lund-Växjö.

10. Res- och transporttiden i det funktionella stråket väg 23 ska vara förutsägbar för trafiken, för att man ska kunna planera hur lång tid resorna och transporterna tar.

11. Kollektivtrafikresandet ska främjas, och anslutningsresor via väg 23 till stationer och hållplatser ska underlättas, så att det bidrar till ett hållbart resande.

12. Den sociala hållbarheten ska främjas när det gäller olika gruppers användning av transportsystemet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3 Pröva tänkbara åtgärder

3.1 Översikt över processen för åtgärdsgenerering

Processen för åtgärdsgenerering har följt fyrstegsprincipen som baseras på följande steg:

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. Exempel på åtgärder: Lokaliseringar, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt: Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, nya mötesspår med mera.

Fyrstegsprincipen genomsyrar infrastrukturplaneringen. Innan fysiska åtgärder kan komma till stånd ska åtgärder övervägas som innebär att påverka resbehov och beteende samt nyttja befintlig infrastruktur genom trimningsåtgärder. Först därefter kan begränsade fysiska åtgärder vara aktuella. Om inte det är tillräckligt kan det vara aktuellt med större åtgärder.

Under våren 2021 identifierades åtgärdsförslag utifrån steg 1 och steg 2 med fyrstegsprincipen. Bedömningen är att steg 1 och 2- åtgärderna har potential att bidra till ökad måluppfyllelse som ett komplement till fysiska åtgärder, men enbart steg 1 och 2 åtgärder är inte tillräckligt för att avhjälpa de brister som finns eller uppnå de mål som satts. Därför inleddes arbetet under sommaren 2021 med att pröva fysiska åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Först studerades åtgärder längs med befintlig väg 23 som huvudsakligen var inom fyrstegsprincipens steg 2-3. Efter att dessa utvärderats och effektbedömts mot projektets mål, kunde det inte uteslutas att andra lösningar skulle kunna ge bättre måluppfyllelse. Därför prövades även åtgärder för ändrade sträckningar som omfattade steg 1-4. Utredningsalternativen var M1 och M2 där M:et stod för ”mellan” Ringsjöarna, V1 och V2 väster om Ringsjöarna och Ö1-Ö4 öster om Ringsjöarna. M3 var ett utredningsalternativ mellan Ringsjöarna men med en förbifart om Höör. Då vissa utredningsalternativ hade gemensamma effekter och för att lättare kunna överblicka utvärderingen av dessa 9 utredningsalternativ slogs några av dem samman, M1 och M2 till M, V1 och V2 till V, Ö2-Ö4 till Ö. Det gjorde att 5 utredningsalternativ (M, M3, V, Ö1 och Ö) återstod för utvärdering och effektbedömning mot projektets mål.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

En åtgärdsvalsstudie är ingen formell process. I en åtgärdsvalsstudie beskrivs och prövas åtgärder på principiell nivå utan att slutlig sträckning eller utformning beslutats. Det sker först i efterföljande planarbete. För att en åtgärdsvalsstudies utfall ska vara väl grundad, analyseras förutsättningar för utredningsalternativen, som kan ha betydelse vad gäller genomförbarhet (inte minst ekonomiskt, i förhållande till de ramar som finns), måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet. Resultatet av analysen kan ligga till grund för att förkasta vissa åtgärder redan i ÅVS:en, som inte uppfyller uppsatta krav och mål, vilket underlättar för planläggningen.

3.2 Steg 1 och 2 -åtgärder

Åtgärdsförslag utifrån steg 1 och steg 2 med fyrstegsprincipen identifierades för de brister och problem som fastställts i studien. Dessa åtgärdsförslag bedömdes därefter utifrån vilken möjligt de har att kunna bidra till att uppfylla de mål som formulerats. Bedömningen är att åtgärderna har potential att bidra till ökad måluppfyllelse som ett komplement till fysiska åtgärder. Effekter förstärks då steg 1-och 2-åtgärder kombineras med steg 3- och 4-åtgärder. Det är också förslag på åtgärder som är möjliga att göra på kort sikt i väntan på större fysiska åtgärder. Enbart steg 1-och 2-åtgärder bedöms inte vara tillräckligt för att nå tillräcklig måluppfyllelse.

Några av de steg 1-och 2-åtgärder som föreslagits är åtgärder som redan görs av kommunerna, Skånetrafiken eller Trafikverket i den ordinarie planeringen. Att dessa föreslagits och prövats är för att visa på bredden av åtgärder som kan påverka.

En detaljerad beskrivning av steg 1 och 2-åtgärderna, med måluppfyllelsegrad, vilken målgrupp som avses med åtgärden, genomförbarhet samt motiv till varför en föreslagen åtgärd förkastas togs fram. Nedan följer en översiktlig beskrivning av de åtgärdsförslag av steg 1 och 2 som föreslås arbetas vidare med Bortvalda åtgärder med motivering till varför de valts bort finns i bilaga 5.6.

Åtgärdsförslag	Steg	Måluppfyllelse	Ansvarig aktör
Mobility Management /Marknadsföring i syfte att få fler att gå och cykla - Marknadsföring för att visa att sammanhängande cykelnät finns. Viktigt även vid planering av nya områden.	1	1	Kommunen Företagen
Mobility Management i syfte att minska bilresande allmänt och i synnerhet i rusningstrafik - Samåkningsportal - Bilpooler - Utbildning om lösningar för att minska och sprida ut bilresor över dygnet	1	10, 11	Kommunen Företagen

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Åtgärdsförslag	Steg	Måluppfyllelse	Ansvarig aktör
Mobility Management för godstrafik i syfte att minska trafikens negativa effekter på omgivningen - Dialog med ex. godstransportråd, om nyttjande av annat vägnät - Ruttstyrning av tung trafik - Samordnad varudistribution - Flexibla tider för godsleveranser	1	4, 8, 10	Trafikverket respektive kommunen
Parkering i syfte att frigöra ytor och främja gång och cykel - Parkeringsstrategi. I strategin kan sänkt p-norm ingå	1	3, 11, 12	Kommunen Företagen
Åtgärder i syfte att få fler att åka kollektivt - Inventera behovet av pendlarparkeringar - Realtidsvisning av tågtider från väg 23 -Förbättrad kollektivtrafik (större utbud, då dagens utbud gör resandet mindre attraktivt) - Tydligare skyltning med beläggningsinformation till befintliga pendlarparkeringar och kameraövervakning i syfte att göra parkeringen säkrare - Koppla pendlarkortet till pendlarparkeringen	1	10, 11, 12	Skånetrafiken
Prioritering av fotgängare och cyklister i syfte att få fler att gå och cykla - Vägvisning för gång och cykel både lokalt/fjärr. - Omdisponera befintllig vägytan (rv 23) till förmån för gc-trafik (steg 2-3) - Identifiering av bygdevägar eller andra mindre trafikerade vägar lämpliga för cykling (steg 2-3)	2	1, 2,5, 7, 11, 12	Vägvisning -Trafikverket resp kommunerna Omdisponera ytan(23) - Trafikverket Identifiering av bygdevägar - Trafikverket för statligt vägnät och kommunen för kommunala
Prioritering av fotgängare och cyklister i syfte att få fler att cykla - Beakta gång-och cykel i kommunal samhällsplanering (ÖP/DP) - Inspel till Regionens cykelvägsplan	1	1, 2, 3, 7, 11, 12	Kommunen
Åtgärder kopplade till rekreation/vandring i syfte att förbättra tillgängligheten - Vägvisning för gång och cykel till besöksmål utgår från stationen/busshållplatser	2	5,12	Kommunen
Trafiksäkerhet gång- och cykel - Sänkt hastighet vid lämpliga platser/passager/övergångsställen	2	2, 4, 7, 12	Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tättbebyggt område och för vägar där kommunen är väghållare. Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tättbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Åtgärdsförslag	Steg	Måluppfyllelse	Ansvarig aktör
Gestaltning av trafikmiljön - Gestaltning av rv 23/13 - mer tätortsanpassad, tex belysning, planteringar	2	4, 5	Kommunen
Gestaltning av trafikmiljön - Gestaltning av rv 23 - mer tätortsanpassad, tex vägmärken, vägvisning i syfte att skapa en attraktiv vägmiljö m.m.	2	4, 5	Trafikverket

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.3 M (M1 och M2)- Åtgärder längs befintlig väg 23

Arbetet med att ta fram förslag till upprustning och utbyggnad längs befintlig väg 23 mellan E22 och Tjörnarp inleddes med att studera åtgärder utifrån två inriktningar, den ena med prioritet framkomlighet, den andra med prioritet miljö i syfte att begränsa intrånget.

Utifrån dessa inriktningar togs därefter två utredningsalternativ fram med ambitionen att så långt möjligt försöka uppnå de tolv åtgärdsvalsstudiemålen. Dessa döptes till ”avvägt 80” och ”avvägt 100”, men fick senare namnen M1 respektive M2.

De båda utredningsalternativen har mycket gemensamt vad gäller åtgärdsförslag. Det som skiljer dem åt är att åtgärdspaketet M1 tar mindre ny mark i anspråk, nyttjar befintlig infrastruktur i något högre grad och bibehåller hastighetsgräns 80 km/timmen på flera sträckor än M2. För utredningsalternativet M2 är framkomligheten något högre då den innehåller ett förslag på en förbifart förbi Snogeröd, samt fler sträckor med 2+1-väg och en hastighetsgräns av 100 km/tim jämfört med M1.

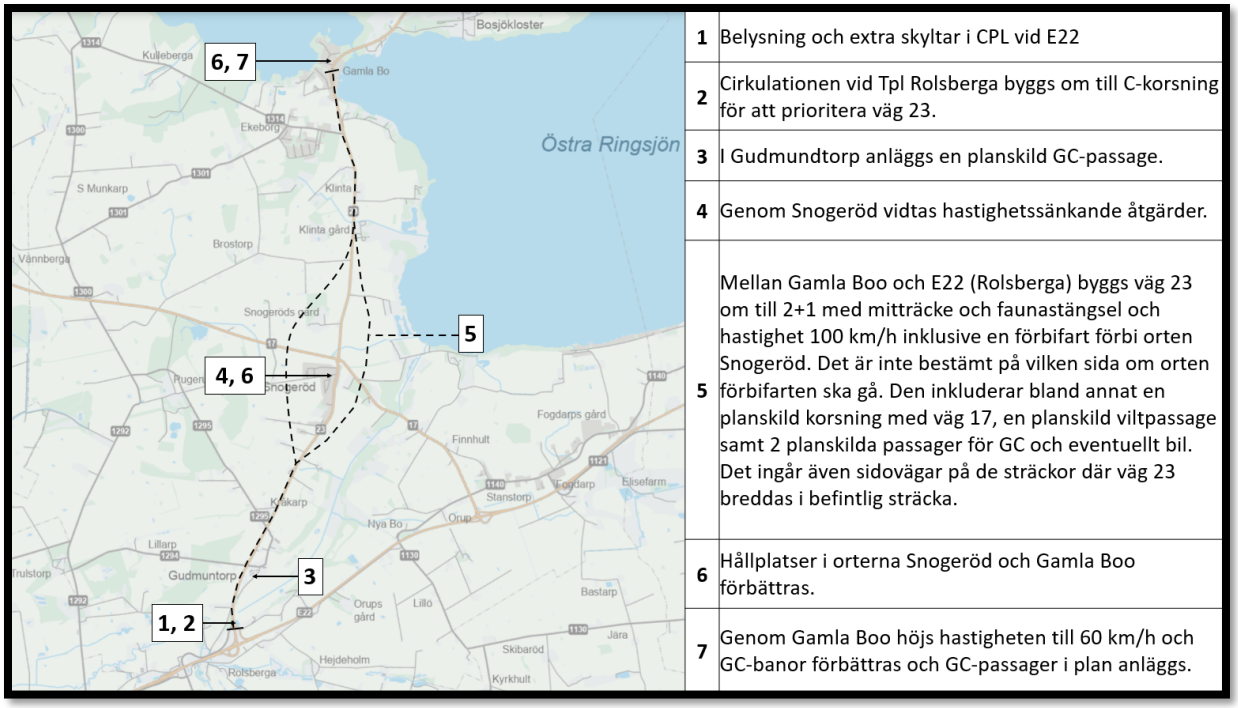
Här nedan presenteras M2 som ger högst måluppfyllelse av de två alternativen.

Befintlig väg 23 föreslås breddas till 14 meter och mittsseparera med räcke och hastighetsgränsen ändras till 100 km/h söder om Ringsjöarna, norr om Bosjökloster samt norr om Höörs tätort. Sidovägar eller GC-vägar föreslås mellan E22 (Rolsberga) och förbifarten för Snogeröd samt norr om förbifarten till Gamla Boo. I Gamla Boo och längs sträckan mot Ängsbyn föreslås också ny GC-bana. En förbifart föreslås vid Snogeröd men det är i detta skede oklart på vilken sida om orten den skulle lokaliseras. En relativt god geometri kan åstadkommas, natur- och kulturvärden bör kunna undvikas längs den nya sträckningen, vilket gör att en utformning med mittseparering och 100 km/h föreslås.

Åtgärderna i södra Höör (mellan Södergatan och väg 13) föreslås anpassas så att de ger förutsättningar att utveckla tätortsmiljön i Höör. Det innebär bland annat åtgärder för att minska barriäreffekten genom att befintliga gång- och cykelpassager kompletteras med ytterligare passager. Vägen bör även gestaltas så att det tydligt framgår att man färdas i tätortsmiljö. Bullerskyddsåtgärder, GC-banor och trädplanteringar utformas och placeras så att negativa effekter av från motortrafiken begränsas. Gestaltning och denna typ av åtgärder kan också finnas med när kommunen utvecklar intilliggande områden, på så sätt skulle kommunen lättare kunna säkerställa att gestaltningen längs vägen blir i linje med kommunens mål för tätortsutvecklingen.

Nedan framgår i stora drag vad som föreslås ingå, från söder till norr.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



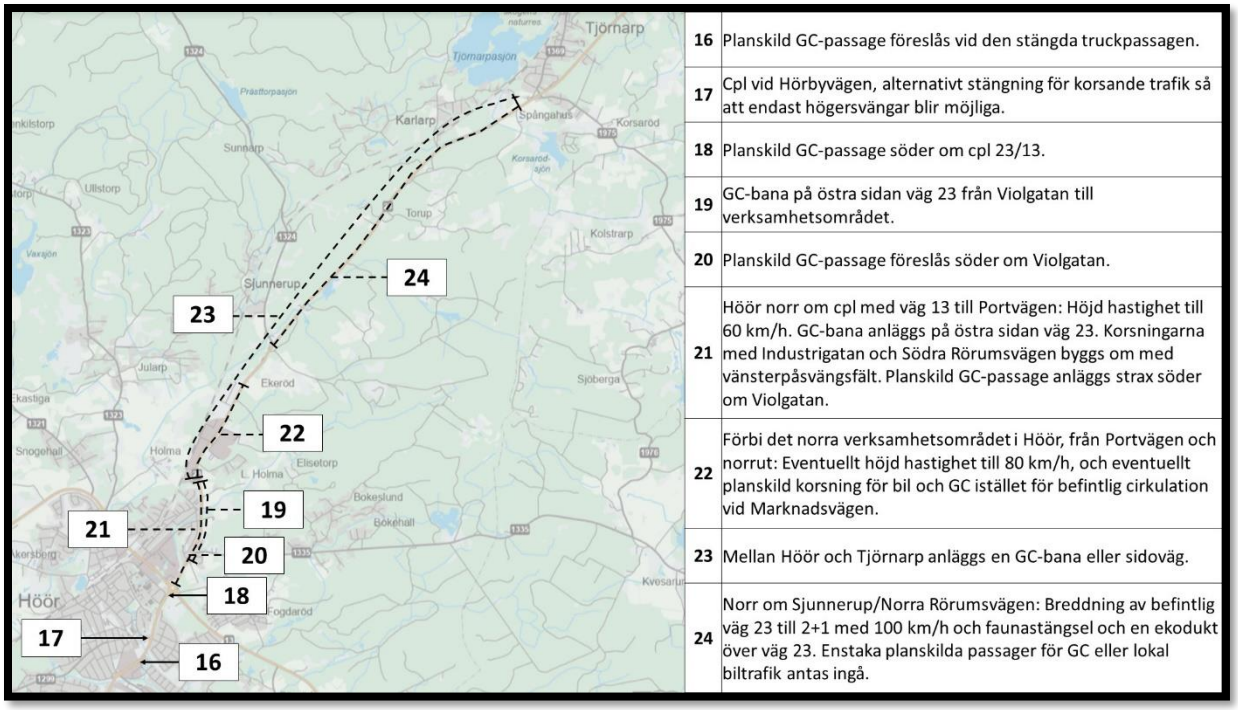
1	Belysning och extra skyltar i CPL vid E22
2	Cirkulationen vid Tpl Rolsberga byggs om till C-korsning för att prioritera väg 23.
3	I Gudmundtorp anläggs en planskild GC-passage.
4	Genom Snogeröd vidtas hastighetssänkande åtgärder.
5	Mellan Gamla Boo och E22 (Rolsberga) byggs väg 23 om till 2+1 med mitträcke och faunastängsel och hastighet 100 km/h inklusive en förbifart förbi orten Snogeröd. Det är inte bestämt på vilken sida om orten förbifarten ska gå. Den inkluderar bland annat en planskild korsning med väg 17, en planskild viltpassage samt 2 planskilda passager för GC och eventuellt bil. Det ingår även sidovägar på de sträckor där väg 23 breddas i befintlig sträcka.
6	Hållplatser i orterna Snogeröd och Gamla Boo förbättras.
7	Genom Gamla Boo höjs hastigheten till 60 km/h och GC-banor förbättras och GC-passager i plan anläggs.

Figur 3-1. Åtgärdsförslag 1 -7 inom utredningsalternativ M.

8	GC-banor tillkommer från Gamla Boo till Ängsbyn, inklusive bro över sundet mellan Ringsjöarna.
9	Korsningarna vid Nyby och Bosjökloster byggs om och kompletteras med planskilda GC-passager.
10	Breddning, mitträckesseparering, faunastängsel och höjd hastighet 100 km/h förlängs ned till Bosjökloster. Vattenskyddsåtgärder ingår.
11	Faunastängsel anläggs mellan Nyby och Ängsbyn.
12	Längs befintlig 2+1-sträcka saneras korsningar för att kunna höja hastigheten till 100 km/h. Sidovägar anläggs lokalt för att bibehålla tillgängligheten.
13	Vid Orupssjukhuset anläggs en planskild GC-passage.
14	Södra delen av Höör: Åtgärder för 60 km/h och GC-bana på västra sidan mellan tätortsgränsen i söder och fram till cpl Södergatan. Inklusive bulleråtgärder.
15	Hastighetshöjning till 60 km/h samt fler körfält mellan cpl Södergatan och cpl väg 13. Framförallt fler körfält närmast före, genom och efter cirkulationsplatserna för ökad kapacitet. Längs befintlig 2+1sträcka söder om förbifarten saneras korsningar hör att kunna höja hastigheten till 100 km/h. Sidovägar anläggs lokalt för att bibehålla tillgängligheten.

Figur 3-2. Åtgärdsförslag 8-14 inom utredningsalternativ M.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



16	Planskild GC-passage föreslås vid den stängda truckpassagen.
17	Cpl vid Hörbyvägen, alternativt stängning för korsande trafik så att endast högersvängar blir möjliga.
18	Planskild GC-passage söder om cpl 23/13.
19	GC-bana på östra sidan väg 23 från Violgatan till verksamhetsområdet.
20	Planskild GC-passage föreslås söder om Violgatan.
21	Höör norr om cpl med väg 13 till Portvägen: Höjd hastighet till 60 km/h. GC-bana anläggs på östra sidan väg 23. Korsningarna med Industrigatan och Södra Rörumsvägen byggs om med vänsterpåsvängsfält. Planskild GC-passage anläggs strax söder om Violgatan.
22	Förbi det norra verksamhetsområdet i Höör, från Portvägen och norrut: Eventuellt höjd hastighet till 80 km/h, och eventuellt planskild korsning för bil och GC istället för befintlig cirkulation vid Marknadsvägen.
23	Mellan Höör och Tjörnarp anläggs en GC-bana eller sidoväg.
24	Norr om Sjunnerup/Norra Rörumsvägen: Breddning av befintlig väg 23 till 2+1 med 100 km/h och faunastängsel och en ekodukt över väg 23. Enstaka planskilda passager för GC eller lokal biltrafik antas ingå.

Figur 3-3 Åtgärdsförslag 15-23 inom utredningsalternativ M.

Utöver ovan nämnda åtgärder ingår även ITS-system för viltvarning, siktröjning, mindre viltåtgärder såsom grodpassager vid breddade eller nybyggda sträckor samt bulleråtgärder på sträckor där riktvärdena överskrids p g a att hastigheten höjs. Arkeologiska åtgärder och kompensationsåtgärder för naturvärden ingår. För arkeologi och kompensationsåtgärder har schablonkostnader använts.

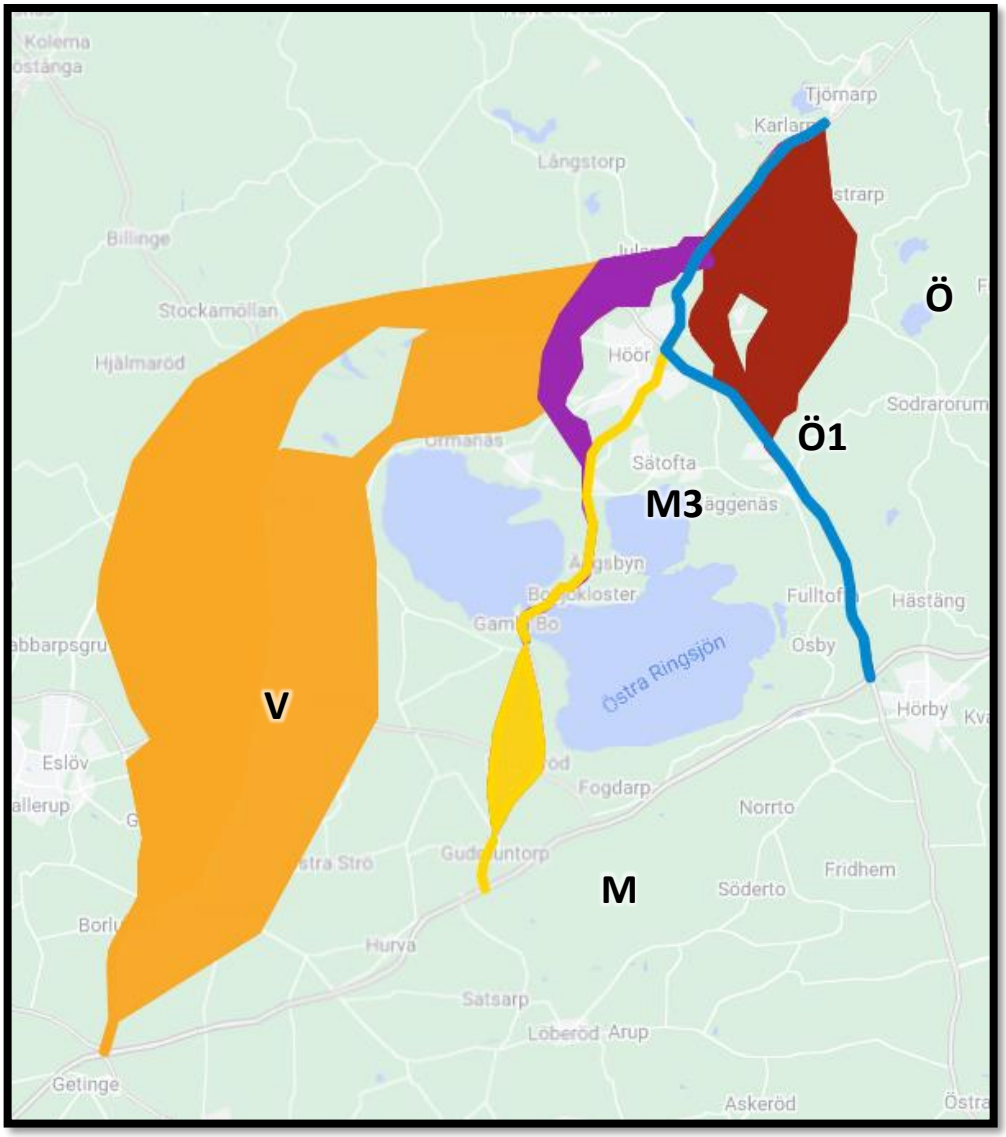
3.4 Utvärdering av M - Åtgärder längs befintlig väg 23

Utvärderingen av M1 och M2 visar att det finns både samhällsnytta och måluppfyllelse med en upprustning av befintlig väg 23. Dock är varken samhällsnyttan eller måluppfyllelsen så pass stor för dessa utredningsalternativ att det kan motivera att inte gå vidare och utreda en ändrad sträckning av väg 23. Mot bakgrund av detta studeras därefter därför utredningsalternativ som medför att funktionen för väg 23 flyttas till en ändrad sträckning.

3.5 Åtgärder i ändrad sträckning

I figuren nedan finns en översiktskarta över de olika utredningsalternativ som studerats. Det som gjort att studien landat i följande utredningsalternativ beror av de begränsningar som finns. Ringsjöarna, befintlig bebyggelse och andra värden begränsar vad som är möjligt. Studien har också dragit nytta av tidigare utredningsunderlag samtidigt som strävan varit att så förutsättningslöst som möjligt pröva nya sträckningar. Vägtyper och hastighetsgränser är parametrar som är annorlunda idag jämfört med det som var rådande då de tidigare utredningarna gjordes.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 3-4 Översikt över samtliga utredningsalternativ Samtliga sträckningar har start-och målpunkt i E22 och Tjörnarp, vilket gör att flera sträckningar delvis överlappar varandra i kartan och därför inte syns. (V= orange, M = gult, M3 = lila, Ö1 = blått och Ö = rött).

Alternativen väster om Ringsjöarna benämns V, alternativ genom Ringsjösundet benämns M. Östligt alternativ som följer de befintliga vägarna 13 och 23 benämns Ö1 och övriga östliga alternativ som medför förbifart öster om Höör benämns som Ö. Under arbetet med åtgärdsvalsstudien har även olika underalternativ till M, V och Ö studerats. Då skillnaderna mellan underalternativen är utvärderingen är relativt små har gjort att några av de 9 utredningsalternativ har slagits samman och mynnat ut i 5 utredningsalternativ för bättre överblick.

I samtliga alternativ föreslås följande åtgärder ingå: ITS-system för viltvarning, siktröjning, mindre viltåtgärder såsom grodpassager vid breddade eller nybyggda sträckor samt bulleråtgärder på sträckor där hastigheten höjs och riktvärden överskrids. Arkeologiska åtgärder och kompensationsåtgärder för naturvärden föreslås också ingå. För arkeologi och kompensationsåtgärder har schablonkostnader använts.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.5.1 Upprustning av befintlig väg 23 med förbifart väst om Höör - M3

M3 utgår från M2 men skiljer sig i denna norra delen där en förbifart runt Höör analyserats istället för åtgärderna inne i Höör. Eftersom det ändå finns en risk för konflikt mellan väg 23:s funktion och utvecklingen av Höörs tätort i M1 och M2 föreslås, utifrån fyrstegsprincipen, en förbifart runt Höör, vilket görs i M3. M3 medföra alltså en relativt stor steg4 - åtgärd enligt fyrstegsprincipen, utöver åtgärder med steg 1-3 i befintlig sträckning.

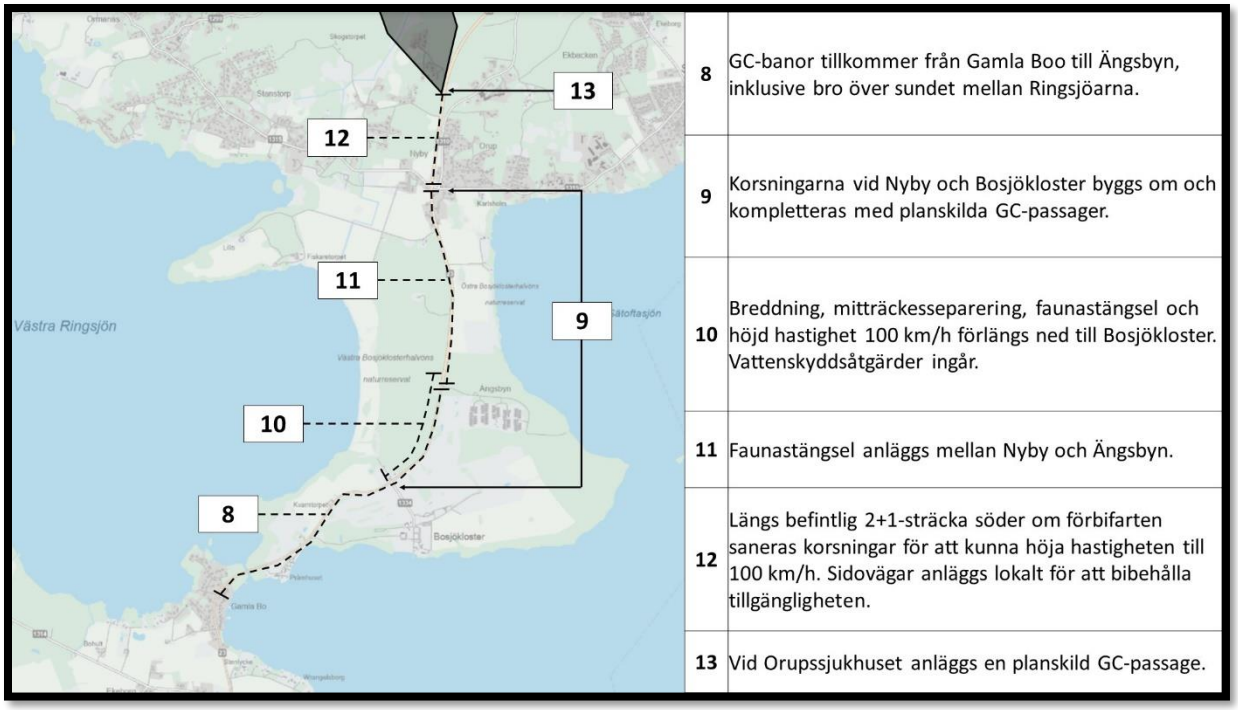
Detta alternativ medför en längre resväg än att följa befintlig väg 23 men högre hastighetsstandard.

Nedan framgår i stora drag vad som föreslås ingå i ett M3-utredningsalternativ.

1	Belysning och extra skyltar i CPL vid E22
2	Cirkulationen vid Tpl Rolsberga byggs om till C-korsning för att prioritera väg 23.
3	I Gudmundtorp anläggs en planskild GC-passage.
4	Genom Snogeröd vidtas hastighetssänkande åtgärder.
5	Mellan Gamla Boo och E22 (Rolsberga) byggs väg 23 om till 2+1 med mitträcke och faunastängsel och hastighet 100 km/h inklusive en förbifart förbi orten Snogeröd. Det är inte bestämt på vilken sida om orten förbifarten ska gå. Den inkluderar bland annat en planskild korsning med väg 17, en planskild viltpassage samt 2 planskilda passager för GC och eventuellt bil. Det ingår även sidovägar på de sträckor där väg 23 breddas i befintlig sträcka.
6	Hållplatser i orterna Snogeröd och Gamla Boo förbättras.
7	I Gamla Boo höjs hastigheten till 60 km/h och GC-banor förbättras och GC-passager i plan anläggs.

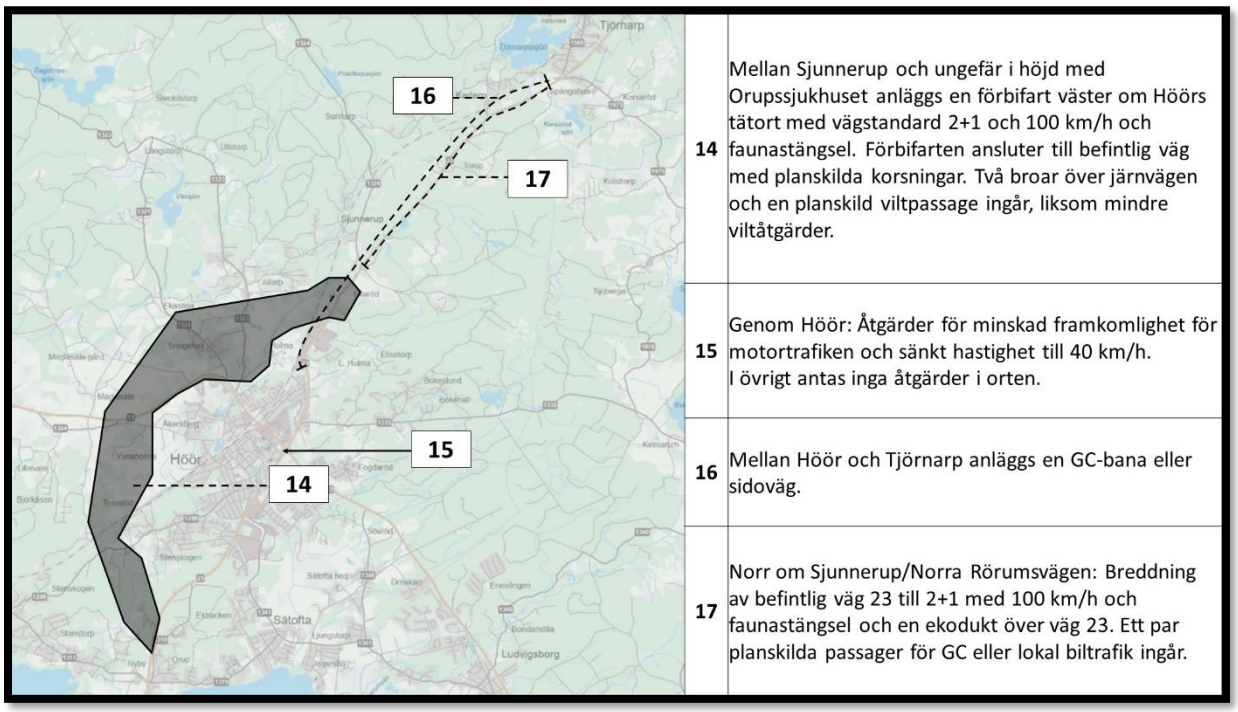
Figur 3-5 Åtgärdsförslag 1 - 7 inom utredningsalternativ M3 (motsvarar M2 på den aktuella sträckan).

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



8	GC-banor tillkommer från Gamla Boo till Ängsbyn, inklusive bro över sundet mellan Ringsjöarna.
9	Korsningarna vid Nyby och Bosjökloster byggs om och kompletteras med planskilda GC-passager.
10	Breddning, mitträckesseparering, faunastängsel och höjd hastighet 100 km/h förlängs ned till Bosjökloster. Vattenskyddsåtgärder ingår.
11	Faunastängsel anläggs mellan Nyby och Ängsbyn.
12	Längs befintlig 2+1-sträcka söder om förbifarten saneras korsningar för att kunna höja hastigheten till 100 km/h. Sidovägar anläggs lokalt för att bibehålla tillgängligheten.
13	Vid Orupssjukhuset anläggs en planskild GC-passage.

Figur 3-6 Åtgärdsförslag 8-13 inom utredningsalternativ M3.



14	Mellan Sjunnerup och ungefär i höjd med Orupssjukhuset anläggs en förbifart väster om Höörs tätort med vägstandard 2+1 och 100 km/h och faunastängsel. Förbifarten ansluter till befintlig väg med planskilda korsningar. Två broar över järnvägen och en planskild viltpassage ingår, liksom mindre viltåtgärder.
15	Genom Höör: Åtgärder för minskad framkomlighet för motortrafiken och sänkt hastighet till 40 km/h. I övrigt antas inga åtgärder i orten.
16	Mellan Höör och Tjörnarp anläggs en GC-bana eller sidoväg.
17	Norr om Sjunnerup/Norra Rörumsvägen: Breddning av befintlig väg 23 till 2+1 med 100 km/h och faunastängsel och en ekodukt över väg 23. Ett par planskilda passager för GC eller lokal biltrafik ingår.

Figur 3-7 Åtgärdsförslag 14 -17 inom utredningsalternativ M3.

3.5.2 Ny sträckning väster om Ringsjöarna - V

De västliga utredningsalternativen sträcker sig från Trafikplats Gårdstånga och föreslås inledningsvis följa befintlig väg 113 söder om Eslöv. Därifrån har två olika principiella sträckningar studerats, en relativt gen sträckning öster om Rönneholms mosse (V1) och en något längre sträckning väster om Rönneholms mosse (V2) som i högre grad nyttjar befintliga vägsträckningar. Vid korsningen med Norra Rörumsvägen norr om Höör (Sjunnerup) föreslås vägarna ansluta till befintlig väg 23. Breddning föreslås till 2+1 med 100 km/h mellan Norra Rörumsvägen och Tjörnarp, inklusive

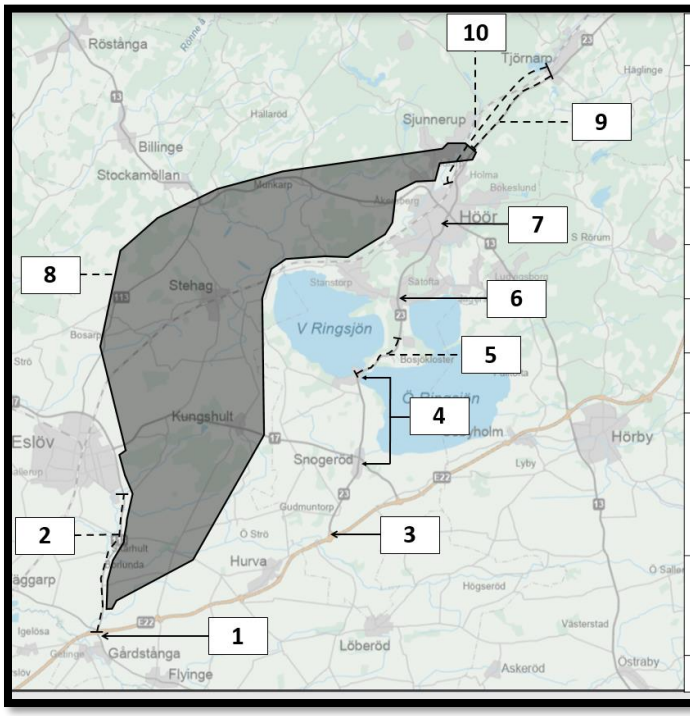
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

planskild viltpassage söder om Tjörnarp. Åtgärderna omfattar steg 1-4-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, men huvudsakligen är de på nivå 3-4. En genare sträckning i ny terräng medför större andel nybyggnation medan en mindre gen sträckning längs befintlig vägsträckning medför att en större andel smärre ombyggnadsåtgärder.

Väg 113 söder om Eslöv föreslås byggas ut till fyrfältsväg med planskildheter, förbud mot vänstersväng eller stängning av anslutande vägar. Breddningens omfattning beror på var den nya vägsträckningen lämnar befintlig väg 113. Korsningar med större vägar även vidare norrut (såsom väg 113, väg 17 och väg 13) föreslås utformas som planskilda korsningar. Den nya vägsträckningen får prioritet i korsningar men de anslutande riksvägarna ändå får en god framkomlighet.

Trafikplats Gårdstånga föreslås byggas om för att klara en omflyttning av trafiken från befintlig väg 23 till nuvarande väg 113 söder om Eslöv. En sådan utbyggnad skulle kunna vara tänkbar även i ett läge där väg 23 ej dras om, eftersom det redan idag förekommer långa köer på avfartsrampen från väg E22 västerifrån under eftermiddagarna, samt köer norrifrån på väg 113 i södergående riktning under morgonen.

Nedan framgår i stora drag vad som föreslås ingå:



1	Trafikplats Gårdstånga föreslås byggas ut med breddade eller nya ramper, en GC-bro och justerade busshållplatser.
2	Mellan Tpl Gårdstånga och ungefär vid Gryby föreslås befintlig väg 113 byggas ut till fyrfältsväg eller motorväg för att säkra kapaciteten. Den föreslås förses med faunastängsel och en planskild passage för GC och lokal biltrafik.
3	Belysning och extra skyltar i CPL vid E22 (Rolsberga)
4	I Gamla Boo och Snogeröd föreslås hastigheten sänkas till 40 km/h och GC-banor förbättras och GC-passager i plan anläggas.
5	GC-bana föreslås byggas från Gamla Boo till Ängsbyn. Och korsningen i Bosjökloster får smärre justeringar.
6	Hastigheten föreslås sänkas till 60 km/h i Nybykorset och smärre justeringar av korsningen föreslås göras.
7	I Höör sänks hastigheten till 40 km/h längs väg 23. Inga andra åtgärder föreslås genomföras där i detta skede.
8	Ungefär mellan Gryby söder om Eslöv till Sjunnerup norr om Höör föreslås en ny 2+1-väg med 100 km/h byggas delvis i ny sträckning. Den föreslås förses med faunastängsel, planskilda passager för GC och lokal biltrafik, två broar över järnvägen, planskilda passager för vilt och sidovägar där det inte finns lokalvägar i närheten.
9	Norr om Sjunnerup/Norra Rörumsvägen: Breddning av befintlig väg 23 till 2+1 med 100 km/h och faunastängsel och en ekodukt över väg 23. Enstaka planskild passage för GC eller lokal biltrafik föreslås ingå.
10	Mellan Höör och Tjörnarp anläggs en GC-bana eller sidoväg.

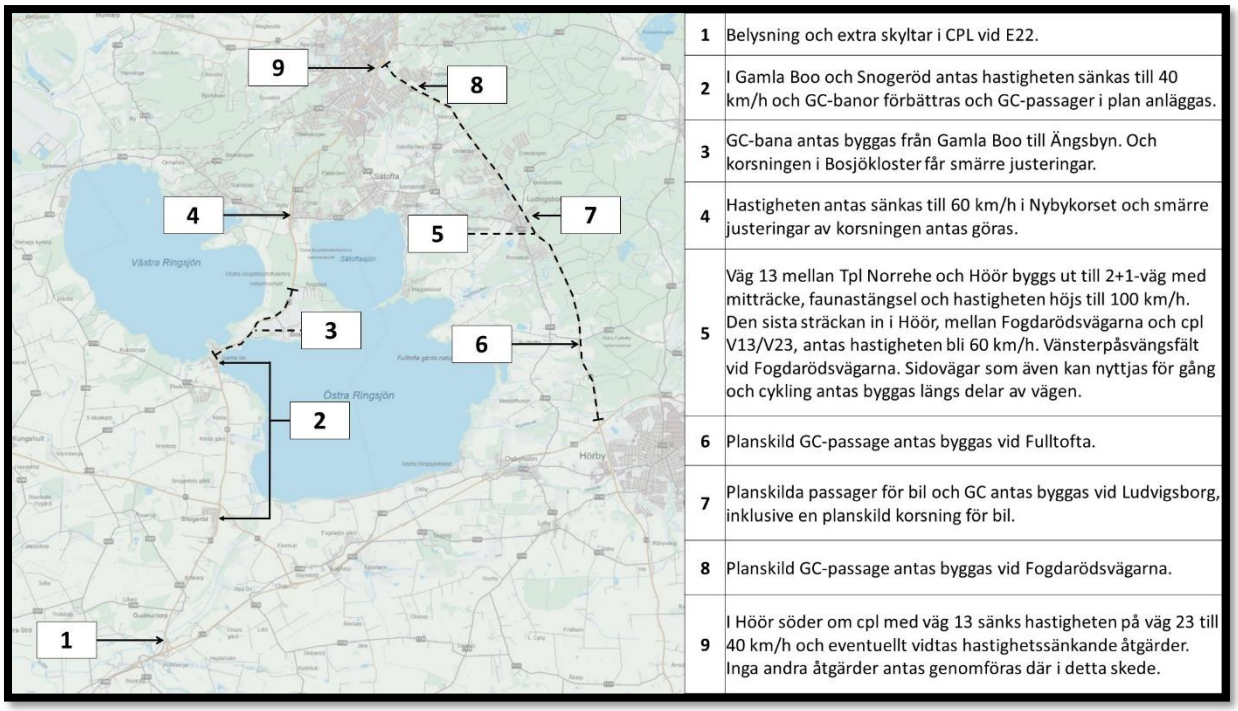
Figur 3-8 Åtgärdsförslag 1- 10 inom utredningsalternativ V.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.5.3 Östlig sträckning längs befintliga vägar - Ö1

Detta utredningsalternativ syftar till att genomgående trafik på väg 23 leds längs befintliga vägar E22 och väg 13 mellan Rolsberga och Höör samt befintlig väg 23 mellan cirkulationsplatsen med väg 13 och Tjörnarp. Ö1 omfattar ombyggnad av dels befintlig väg 13 söder om Höör, dels befintlig väg 23 norr om Höör till 2+1-väg med 100 km/h. Då åtgärden görs i befintlig sträckning är de främst på nivå 1-3 enligt fyrstegsprincipen.

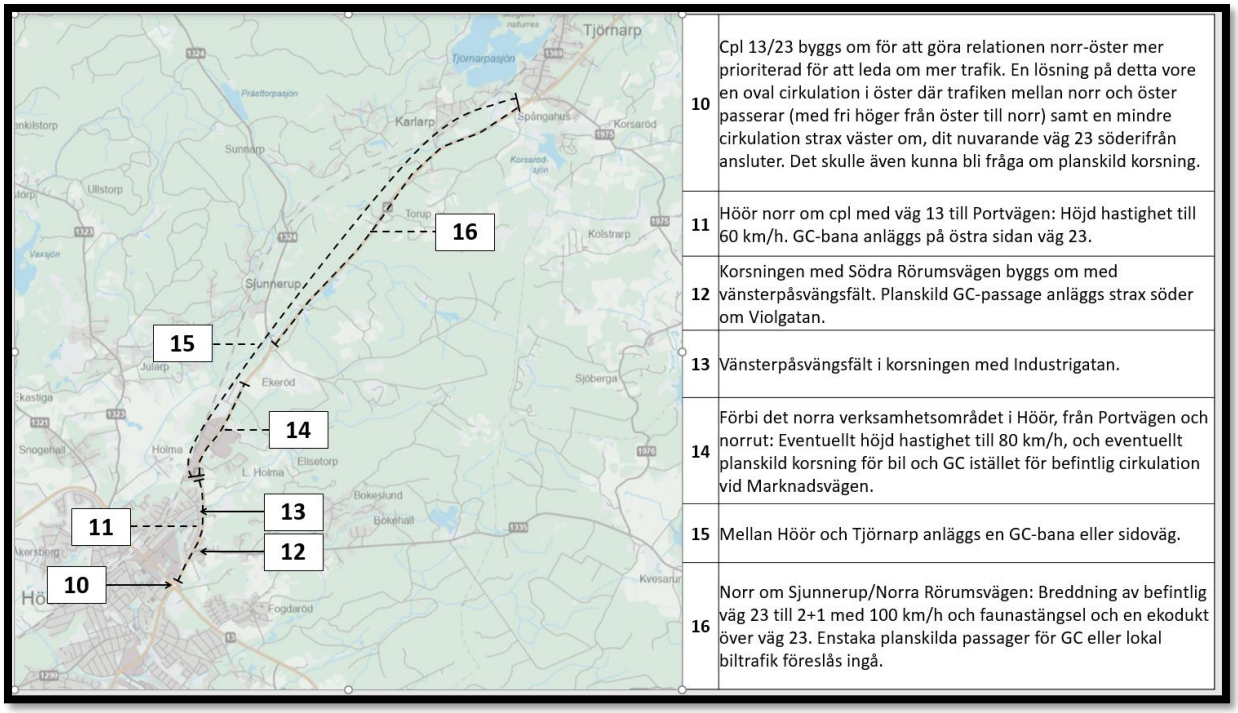
Nedan framgår i stora drag vad som föreslås ingå, från söder till norr.



1	Belysning och extra skyltar i CPL vid E22.
2	I Gamla Boo och Snogeröd antas hastigheten sänkas till 40 km/h och GC-banor förbättras och GC-passager i plan anläggas.
3	GC-bana antas byggas från Gamla Boo till Ängsbyn. Och korsningen i Bosjökloster får smärre justeringar.
4	Hastigheten antas sänkas till 60 km/h i Nybykorset och smärre justeringar av korsningen antas göras.
5	Väg 13 mellan Tpl Norrehe och Höör byggs ut till 2+1-väg med mitträcke, faunastängsel och hastigheten höjs till 100 km/h. Den sista sträckan in i Höör, mellan Fogdarödsvägarna och cpl V13/V23, antas hastigheten bli 60 km/h. Vänsterpåsvängsfält vid Fogdarödsvägarna. Sidovägar som även kan nyttjas för gång och cykling antas byggas längs delar av vägen.
6	Planskild GC-passage antas byggas vid Fulltofta.
7	Planskilda passager för bil och GC antas byggas vid Ludvigsborg, inklusive en planskild korsning för bil.
8	Planskild GC-passage antas byggas vid Fogdarödsvägarna.
9	I Höör söder om cpl med väg 13 sänks hastigheten på väg 23 till 40 km/h och eventuellt vidtas hastighetssänkande åtgärder. Inga andra åtgärder antas genomföras där i detta skede.

Figur 3-9 Åtgärdsförslagg 1-9 inom utredningsalternativ Ö1.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



10	Cpl 13/23 byggs om för att göra relationen norr-öster mer prioriterad för att leda om mer trafik. En lösning på detta vore en oval cirkulation i öster där trafiken mellan norr och öster passerar (med fri höger från öster till norr) samt en mindre cirkulation strax väster om, dit nuvarande väg 23 söderifrån ansluter. Det skulle även kunna bli fråga om planskild korsning.
11	Höör norr om cpl med väg 13 till Portvägen: Höjd hastighet till 60 km/h. GC-bana anläggs på östra sidan väg 23.
12	Korsningen med Södra Rörumsvägen byggs om med vänsterpåsvängsfält. Planskild GC-passage anläggs strax söder om Violgatan.
13	Vänsterpåsvängsfält i korsningen med Industrigatan.
14	Förbi det norra verksamhetsområdet i Höör, från Portvägen och norrut: Eventuellt höjd hastighet till 80 km/h, och eventuellt planskild korsning för bil och GC istället för befintlig cirkulation vid Marknadsvägen.
15	Mellan Höör och Tjörnarp anläggs en GC-bana eller sidoväg.
16	Norr om Sjunnerup/Norra Rörumsvägen: Breddning av befintlig väg 23 till 2+1 med 100 km/h och faunastängsel och en ekodukt över väg 23. Enstaka planskilda passager för GC eller lokal biltrafik föreslås ingå.

Figur 3-10 Åtgärdsförslag 10-16 inom utredningsalternativ Ö1.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.5.4 Förbifart öster om Höör - Ö

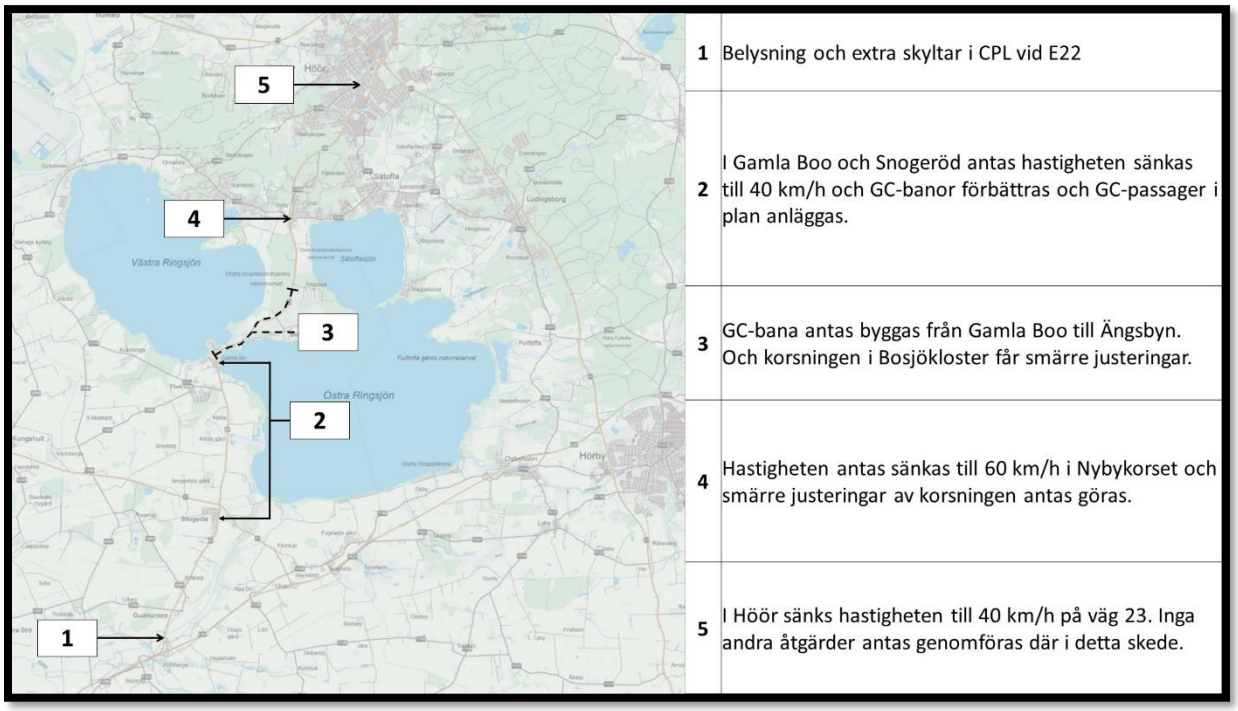
Flera utredningsalternativ för östliga sträckningar har studerats. Alla alternativ innebär att genomgående trafik på väg 23 leds om via befintliga vägar E22 och väg 13 och passerar öster om Höörs tätort. Den nya vägsträckningen får en vägstandard 2+1 med mitträcke och 100 km/h. Samtliga utredningsalternativ inkluderar breddning av väg 13 mellan väg E22 (Trafikplats Norrehe) och norr om Röingeborg samt en ny förbifart öster om Höör. Förbifarten ansluts till befintlig väg 23 norr om orten och anslutningen kan ske någonstans mellan Sjunnerup (Norra Rörumsvägen) och Tjörnarp. Om förbifarten ansluter söder om Tjörnarp breddas befintlig väg 23 till 2+1 med mitträcke 100 km/h mellan anslutningen och Tjörnarp. Förbifarten föreslås ansluta till befintliga vägar med enklare planskild korsning, där den nya sträckan blir prioriterad. På grund av Försvarsmaktens intresseområde beläget i närheten av Ludvigsborg, har inga utredningsalternativ för förbifart föreslagits inom det området i det här skedet.

De olika alternativen för östlig förbifart ger något kortare resväg än Ö1 för genomgående trafik längs väg 23. Skillnaden i resväg är dock relativt liten oavsett hur förbifarten utformas.

Längs befintlig väg 23, söder om förbifartens anslutning, föreslås GC-åtgärder. Se kartan nedan.

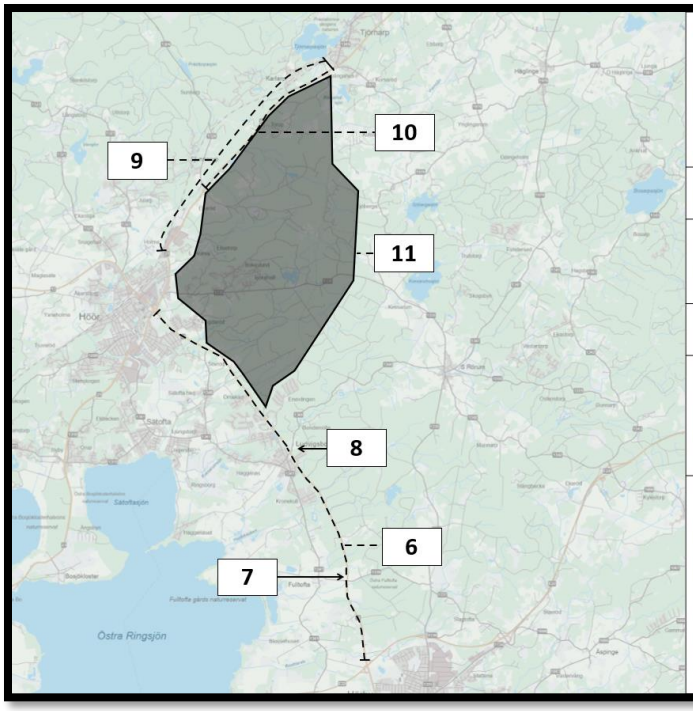
Åtgärderna är på nivå 1-4 men huvudsakligen på nivå 3-4 då befintlig väg byggs ut och ny förbifart byggs.

Nedan framgår i stora drag vad som föreslås ingå:



Figur 3-11 Åtgärdsförslag 1- 5 inom utredningsalternativ Ö.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



6	Väg 13 mellan Tpl Norrehe och förbifarten byggs ut till 2+1-väg med mitträcke, faunastängsel och hastigheten höjs till 100 km/h. Den sista sträckan in i Höör, mellan Fogdaröd och cpl V13/V23, sätts hastigheten till 80 eller 60 km/h. Sidovägar antas byggas längs delar av sträckan liksom enstaka planskilda passager för GC och lokal trafik.
7	Planskild GC-passage antas byggas vid Fulltofta.
8	Planskilda passager för bil och GC antas byggas vid Ludvigsborg, inklusive en planskild korsning för bil.
9	Mellan Höör och Tjörnarp anläggs en GC-bana eller sidoväg.
10	Norr om Sjunnerup/Norra Rörumsvägen: Norr om förbifartens anslutning breddas befintlig väg 23 till 2+1 med 100 km/h och faunastängsel och en ekodukt över väg 23. Enstaka planskild passage för GC eller lokal biltrafik antas ingå.
11	Mellan väg 13 norr om Röingeborg och ungefär vid Sjunnerup byggs en förbifart 2+1 körfält med mitträcke och faunastängsel och hastighet 100 km/h. Eventuellt kan södra anslutningen placeras närmare Fogdaröd i södra Höör och norra anslutningen lan eventuell placeras så långt norr ut som vid Tjörnarp. Den ansluter i var ände med planskilda korsningar. Det antas också ingå en planskild passage för GC.

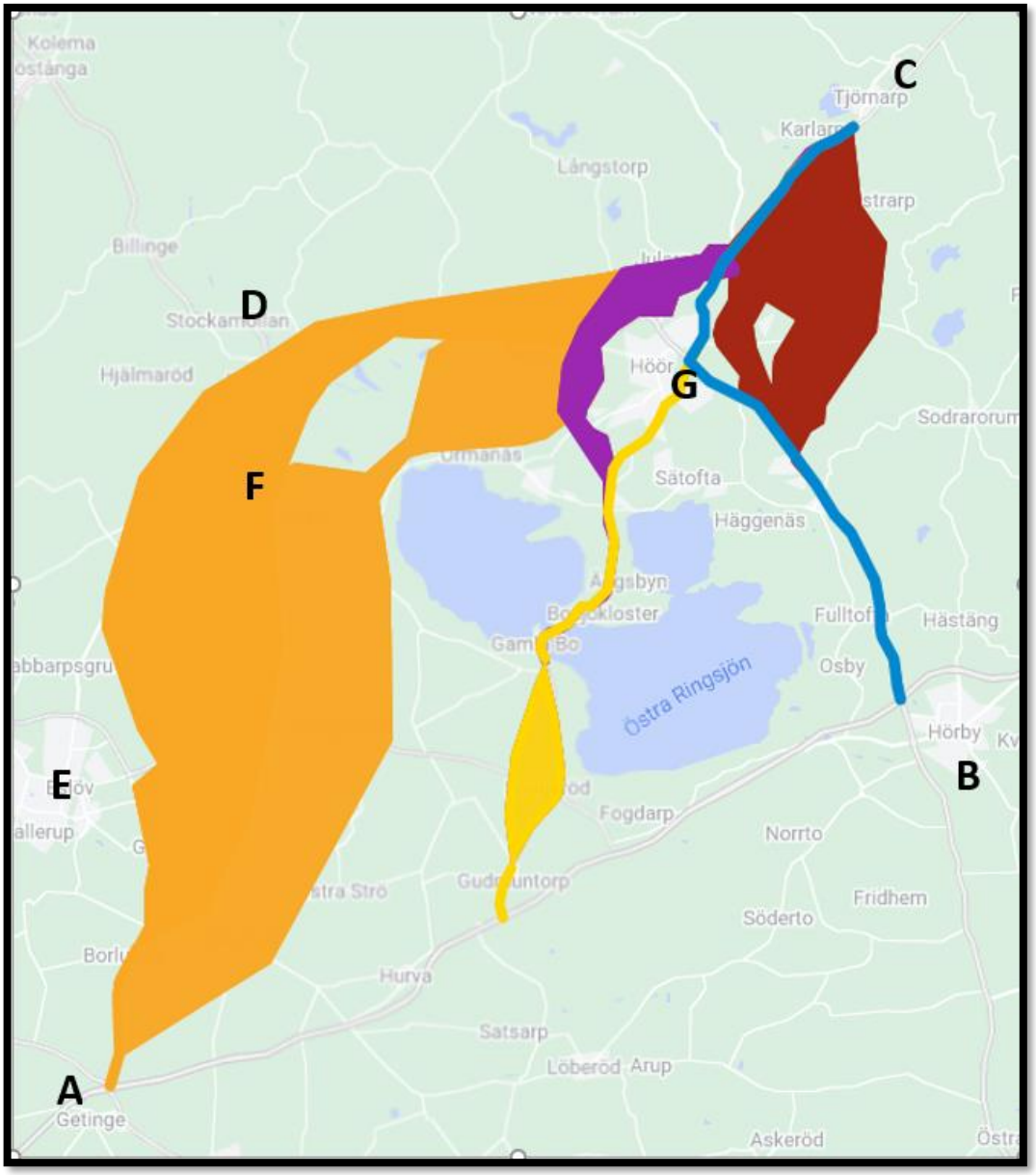
Figur 3-12 Åtgärdsförslag 6-11 inom utredningsalternativ Ö.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.6 Trafikomfördelning

En översiktlig bedömning har gjorts av hur trafiken omfördelas i utredningsalternativen där sträckningen föreslås ändras. De olika utredningsalternativen ger olika stor omfördelning av trafik, och det omfördelade flödet påverkar bl.a. de samhällsekonomiska analyserna och måluppfyllelsen.

Bedömningen av trafikomfördelningen baseras på analyser gjorda i Trafikverkets regionala trafikmodell Sampers. Utöver de övergripande omfördelningarna har vissa lokala omfördelningar gjorts. Vissa förenklingar av trafikflödena har gjorts för att kunna använda kalkylprogrammet EVA (som använts för samhällsekonomiska beräkningar i denna åtgärdsvalsstudie). I figuren nedan framgår vilka målpunkter som använts i analysen.

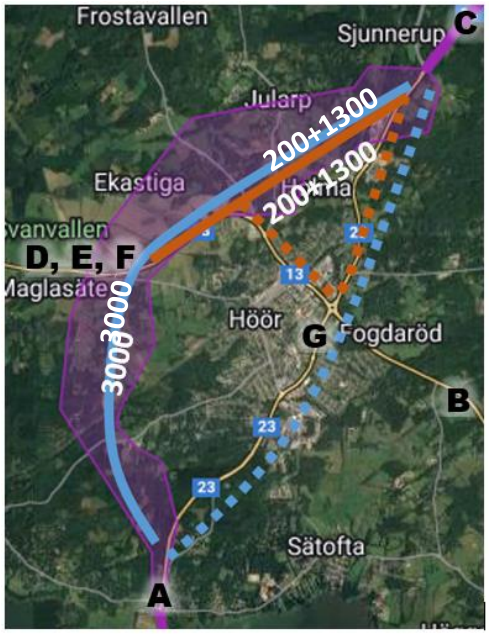


Figur 3-13 Målpunkter som använts för förenklad trafikomfördelning baserad på Sampers-analys.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.6.1 M3

Antagande om trafikomfördelning utöver lokal omfördelning vid Snogeröd till följd av åtgärder framgår nedan.



Figur 3-14 Översikt antagen trafikomfördelning fordon per dygn. Förbifart väster om Höör. Blått: genomgående trafik på väg 23. Orange trafik från väg 13 i väster.

- I relationen mellan E22 i söder och väg 23 i norr (A-C) flyttas 3000 fordon/dygn från väg 23 genom Höör till förbifarten. De fördelas som 2700 PB(=personbilar), 200 LBU(=lastbilar utan släp) och 100 LBS(lastbilar med släp), dvs cirka 105 tunga fordon.

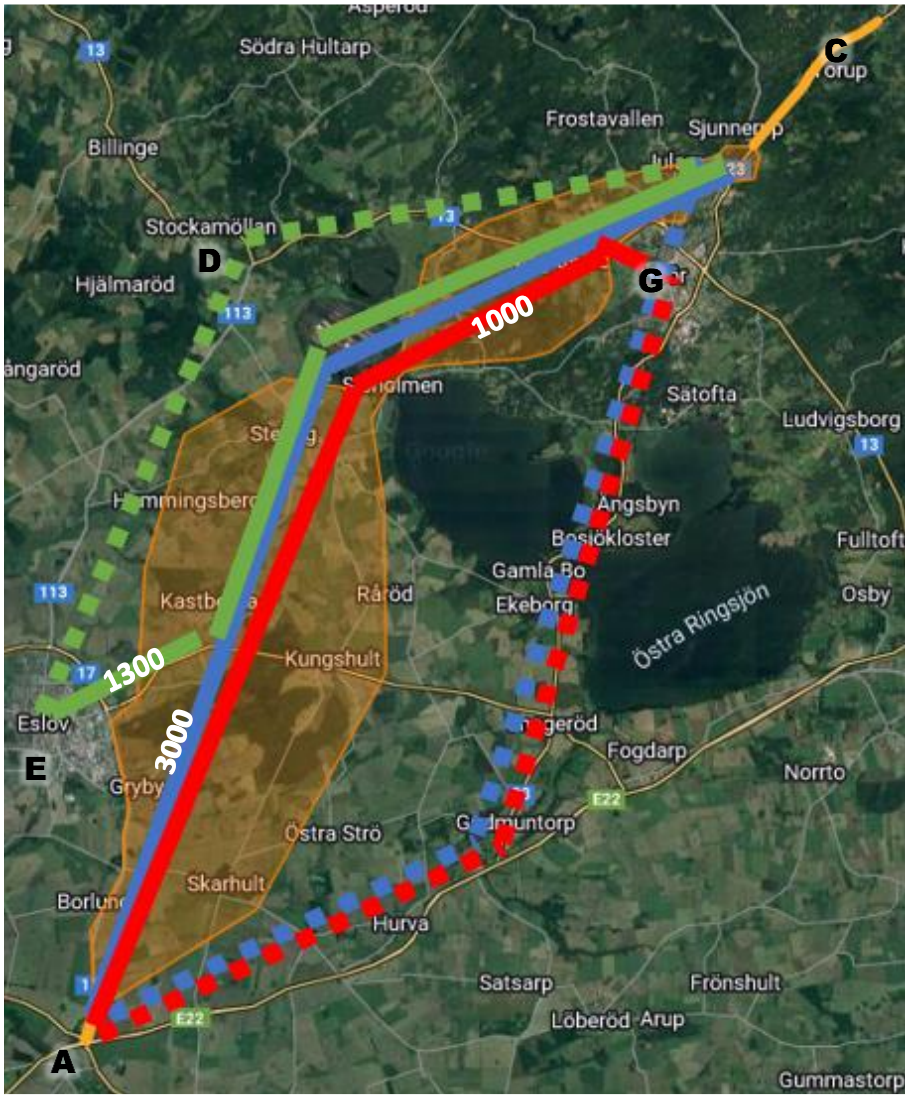
- 1300 fordon/dygn från Eslöv mot väg 23 i norr (E-C) antas välja att köra på norra delen av förbifarten istället för via väg 13 och 23 genom norra Höör. (Antas PB 1170, LBU 90, LBS 40)

- 200 fordon/dygn i relationen Stehag - väg 23 i norr (F-C) antas välja att köra på norra delen av förbifarten istället för via väg 13 och 23 genom norra Höör. (Antas PB 170, LBU 20, LBS 10)

Analys har gjorts i EVA för att se om trafik med målpunkt i Höör får restidsvinst av att köra via förbifarten. Men analyser visade på att både resväg och restid skulle förlängas för trafik med målpunkt i centrala Höör, så därför har inga sådana omfördelningar gjorts.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.6.2 V



Figur 3-15 Översikt antagen trafikomfördelning fordon per dygn. Orange linje och fält indikerar utredningsalternativets avgränsningar. Grön linje avser trafik Eslöv- V 23 norr, blå linje avser trafik E22 syd till V23 nord och röd linje avser trafik från E22 syd till södra Höör. Streckade linjer indikerar var trafik flyttas från och heldragna linjer avser var trafiken flyttas till.

- 3000 fordon/dygn flyttas från väg 23 genom Höör till vägarna 113, 13 och de nya sträckningarna i relationen E22 i söder - väg 23 i norr (A-C). De fördelas som 2700 PB, 200 LBU och 100 LBS, dvs cirka 105 tung trafik.

- Trafik från E22 söder till Höörs centrum (A-G): 1000 fordon/dygn antas flyttas från befintlig väg 23 till den nya vägen. (Antas 900 pb, 70 lbu och 30 lbs)

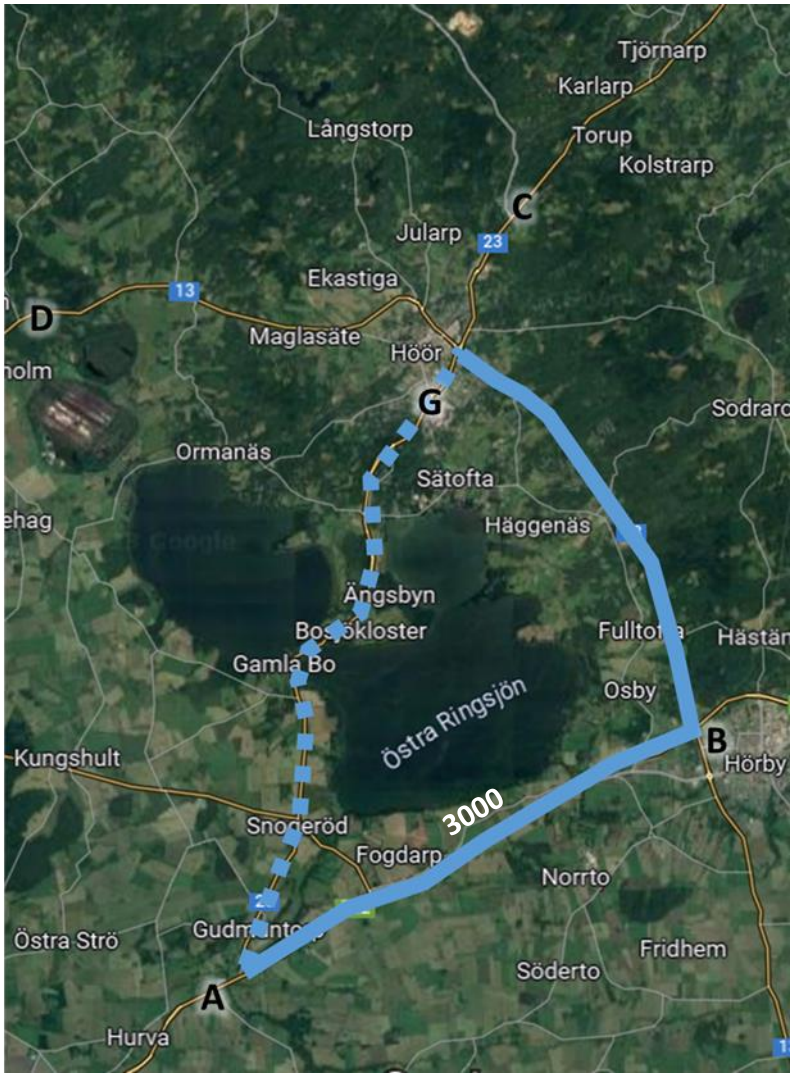
- Trafiken mellan Eslöv och väg 23 i norr (E-C) antas minska på befintlig väg 113 och 13 då 1300 fordon/dygn antas flytta till den nya vägen. (Antas PB 1170, LBU 90, LBS 40)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Ytterligare omfördelningar kan vara aktuella, t.ex. till och från Stehag. En sådan omfördelning skulle kunna bidra till en något högre lönsamhet för åtgärden, men bedöms inte kunna påverka i någon större grad.

3.6.3 Ö1

I relationen mellan E22 syd och väg 23 i norr (A-C) flyttas 3000 fordon/dygn från väg 23 till väg 13 mellan Rolsberga och korsningen med vägarna 13 och 23. De fördelas som 2700 BP, 200 LBU och 100 LBS. Övriga relationer bedöms inte påverkas.



Figur 3-16 Översikt antagen trafikomfördelning fordon per dygn. Blåa linjer avser trafikomfördelning mellan E22 söder och V23 norr. Streckad linje avser att trafiken flyttas från sträckan och heldragen linje avser att trafiken flyttas till sträckan.

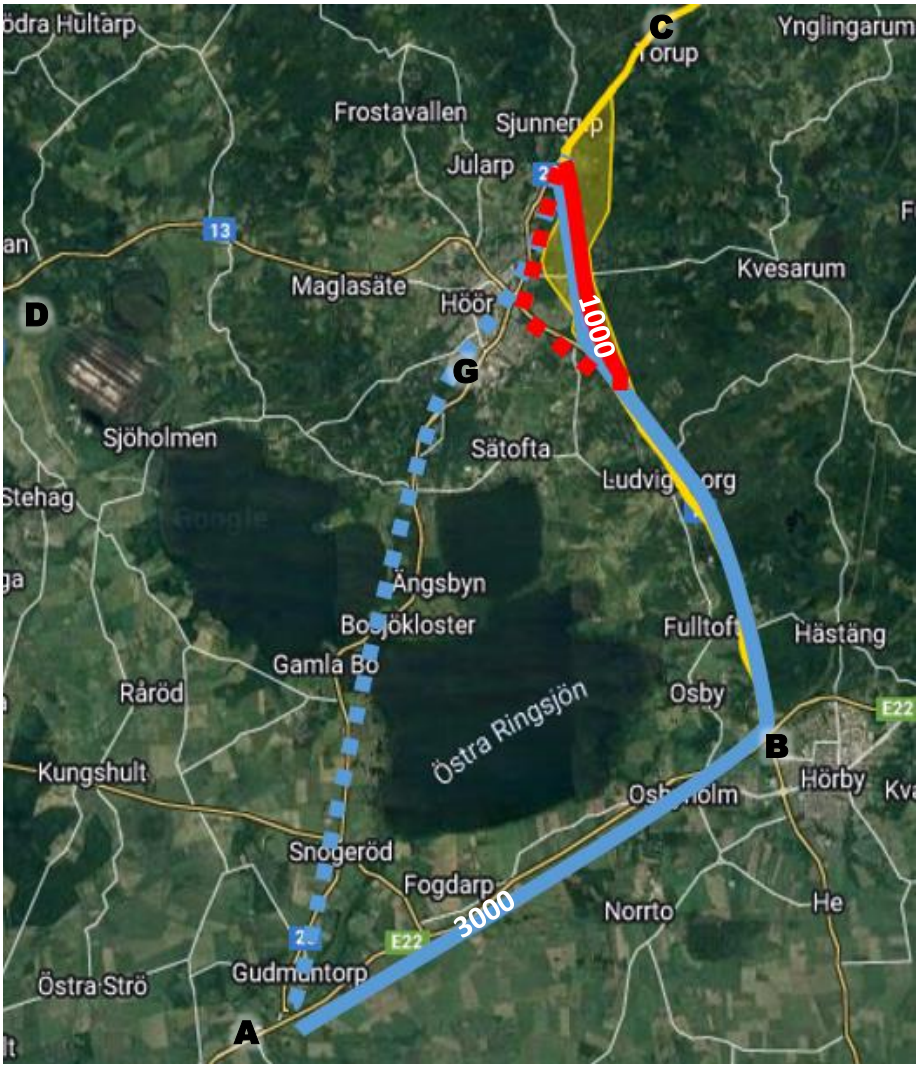
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.6.4 Ö

- För trafik mellan E22 syd och väg 23 i norr (A-C) flyttas 3000 fordon från väg 23 till väg 13 mellan Rolsberga och korsningen med vägarna 13 och 23. De fördelas som 2700 BP, 200 LBU och 100 LBS.

- Mellan anslutningarna för förbifarten, trafik från väg 13 syd till väg 23 i norr (A-C), flyttas 1000 fordon/dygn från vägarna 13 och 23 genom Höör till förbifarten. De fördelas som 900 PB, 70 LBU och 30 LBS.

- Övriga relationer bedöms inte påverkas.



Figur 3-17 Översikt antagen trafikomfördelning fordon per dygn. Gult fält och linje avser utredningsalternativet Ö2 som är snarlikt Ö3 avseende trafikomfördelning. Blåa linjer avser trafikomfördelning mellan E22 söder och V23 norr. Röda linjer avser trafik mellan Hörby och V23 norr. Streckad linje avser att trafiken flyttas från sträckan och heldragen linje avser att trafiken flyttas till sträckan.

3.7 Analys av kapacitet och åtgärdsförslag i korsningar med väg 13

För ett antal korsningspunkter längs väg 13 har kapacitetsutredningar genomförts.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Korsning väg 13/Fogdarödsvägen: Exakt till vilket årtal denna bedöms hålla är inte utrett, men vid analys av prognosticerad trafik för år 2050 överskreds tillgänglig kapacitet, med långa köer framförallt från Fogdarödsvägen för vänstersväng ut mot väg 13 åt nordväst. En lösning föreslås därför med vänsterpåsvängsfält ut mot väg 13 åt nordväst, som innebär att man klarar trafiken år 2050. Dessutom föreslås att övergångsstället slopas över väg 13 och att en ny GC-tunnel på ungefär samma plats istället anläggs.

Korsning väg 13/Norra Fogdarödsvägen: Exakt till vilket årtal denna bedöms hålla är inte utrett, men vid analys av prognosticerad trafik för år 2050 så överskreds tillgänglig kapacitet, med långa köer framförallt från Norra Fogdarödsvägen för vänstersväng ut mot väg 13 åt sydost. En lösning föreslås därför med vänsterpåsvängsfält ut mot väg 13 åt sydost, som innebär att man klarar trafiken år 2050.

Korsning väg 13/Ludvigsborgsvägen/Södra Rörum Brohusvägen: Exakt till vilket årtal denna bedöms hålla är inte utrett, men vid analys av prognosticerad trafik för år 2050 så överskreds tillgänglig kapacitet, med långa köer framförallt från Ludvigsborgsvägen för vänstersväng ut mot väg 13 åt norr. En lösning föreslås därför där två separata trevägskorsningar anläggs genom att flytta anslutningen med Södra Rörum Brohusvägen lite söderut och där båda korsningarna förses med vänstersvängsfält. Dessutom behövs ett vänsterpåsvängsfält på väg 13 för trafik från Ludvigsborgsvägen i riktning norrut. Det bedöms även vara en fördel att förse korsningen till Södra Rörum Brohusvägen med ett vänsterpåsvängsfält på väg 13 i riktning söderut, men det bedöms samtidigt inte som nödvändigt utifrån målsättningen att klara trafiken år 2050. Tack vare att korsningarna förskjuts är det möjligt att anlägga vänsterpåsvängsfält ut från båda korsningarna, utan att dessa kommer i konflikt med varandra.

Även Tpl Norrehe på väg E22 behöver byggas om för att klara framtida trafikflöden, mer om detta finns beskrivet i ÅVS E22 Fogdarp – Hörby Norra. För att det ska komma till stånd är förutsättningen att åtgärderna prioriteras in i Nationell plan för transportinfrastruktur.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.8 Samlad bedömning av utredningsalternativ

3.8.1 Övergripande samhällsekonomisk analys

Nedan följer en förenklad samhällsekonomisk effektbedömning av utredningsalternativen som baseras på Trafikverkets mall för samlad effektbedömning. Bedömningarna nedan görs endast för de olika utredningsalternativen som helhet bestående av de ingående åtgärderna. Tidigare i processen har bedömningar av de olika delåtgärderna gjorts var för sig. Fokus har varit att i stora drag fånga skillnader mellan utredningsalternativ, inte på att fånga alla detaljer.

För samtliga alternativ är det främst restid för personbil och trafiksäkerhet som bidrar till nyttor, som delvis vägs upp av investeringskostnaderna och intrång i landskap. Alla alternativen bedöms dock kunna bli samhällsekonomiskt lönsamma enligt Trafikverkets beräkningsmodeller. De dyraste alternativen medför störst intrång, men också ge större nyttor för trafikanterna.

Tabell 3-1 Enklare samhällsekonomisk bedömning för utredningsalternativen enligt kategorier som bedöms i fullständig SEB-mall

	M	M3	Ö1	Ö	V	Jämförelse
Restid personbilstrafik						Samtliga alternativ ger stora restidsförbättringar. Alternativ M och M3 ger nyttor främst längs befintlig väg 23. Övriga alternativ innebär att framkomligheten minskar längs väg 23, söder om väg 13, i enlighet med ÅVS-målen men att framkomligheten ökar för den genomgående trafiken längs den ändrade sträckningen. V-alternativet har potential att ge störst nytta avseende restid, men är beroende av den exakta lokaliseringen. M2 och Ö1 ger något mindre restidsnytta. Ö ger lägst nytta avseende restid, men de nyttorna bedöms ändå kunna bli mycket stora. Nyttorna är dock beroende på exakt lokalisering och utformning, framförallt för M3, Ö och V.
Reskostnad personbilstrafik						Reskostnadsnyttan för samtliga alternativ bedöms vara negativ men försumbar jämfört med övriga effekter.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	M	M3	Ö1	Ö	V	Jämförelse
Restid godstrafik						Restidseffekten bedöms vara positiv i samtliga alternativ, men försumbar jämfört med övriga effekter. Nyttorna är dock mycket beroende på exakt lokalisering och utformning. Framkomlighet förbättras på olika platser beroende på alternativ. Alternativ M och M3 innebär förbättringar längs väg 23, medan alternativ V och Ö även omfattar andra vägar, befintliga vägar och delvis ny vägdragning.
Reskostnad godstrafik						Reskostnadsnyttan för samtliga alternativ bedöms vara försumbar jämfört med övriga effekter.
Kollektivtrafik, gång och cykling						M bedöms ge störst nytta för gång, cykling och kollektivtrafik då det innehåller åtgärder i Höörs tätort, bland annat skapas en koppling till nordöstra Höörs tätort som helt saknar GC-koppling längs eller tvärs väg 23, samt åtgärder längs stora delar av väg 23 och därmed påverkar flest personer. Ö1 bedöms ge näst störst nytta då det också innehåller åtgärder i norra Höörs tätort, men åtgärderna längs väg 13 bedöms ge mindre effekter än åtgärder längs väg 23 söder om väg 13. M3 bedöms ge tredje mest nytta då det innehåller åtgärder för nya kopplingar längs väg 23 söder om Höör, inklusive inom orterna Snogeröd och Gamla Boo. Ö bedöms ge fjärde mest nytta då det innehåller åtgärder för GC längs med väg 13 söder om Höör och väg 23 norr om Höör, men inte i några tätorter och det redan finns ett visst parallellnät längs väg 13. V ger troligen minst nytta för GC då det skapar en relativt stor barriäreffekt och behovet av ytterligare GC-kopplingar bedöms vara relativt litet mellan Eslöv och Höör med hänsyn till befolkning och målpunkter.
Trafiksäkerhet						Trafiksäkerhet förbättras på olika platser beroende på alternativ. Alternativ M, M3 och Ö1 innebär förbättringar längs befintlig väg 23, medan alternativ V och Ö även omfattar ny vägdragning. I första hand förbättras säkerheten för motorfordon. Samtliga motorfordon får ökad säkerhet vid mötesseparering och förbättrade korsningar. Även kompletterande gång- och cykelkopplingar samt planskilda passager förbättrar trafiksäkerheten. V bedöms kunna ge störst trafiksäkerhetseffekt, men är också den som är mest osäker. Ö1, Ö och M3 har bedömts ge lägre effekt, men den bedömningen bedöms mindre osäker. M bedöms ge minst effekt, cirka hälften av effekten för Ö1, Ö och M3.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	M	M3	Ö1	Ö	V	Jämförelse
Klimat						Utsläppen av inducerad trafik bör korrelera med restidsförbättringar för motortrafiken, och utsläpp från byggnationen bör korrelera med byggkostnaden. Därmed är V sannolikt betydligt mer utsläppsalstrande än övriga eftersom det är dyrast och kan ge mest restidsminsking. Därefter kommer M3. M, Ö1 och Ö har sinsemellan jämförbara effekter och kostnader så de bör alstra ungefär lika stora utsläpp och vara de som alstrar minst nya utsläpp.
Landskap						Åtgärderna omfattar intrång i landskap på olika platser beroende på alternativ. Landskapet påverkas som mest i alternativ V, i och med ny vägsträckning på några mil genom område med jordbruksmark och skogsmark, vilket bedöms ge mycket negativ effekt på landskap. M3 ger något mindre men ändå betydande negativ påverkan på landskapet då det kan byggas mer än en mil ny vägsträckning nära tätorter. Alternativ M och Ö bedöms ge negativ effekt på landskap i och med nya förbifarter under en mil. Ö1 bedöms ge försumbar effekt då utredningsalternativet främst omfattar breddning av befintlig väg. I kostnadskalkylerna ingår schablonmässiga kostnader för arkeologi och kompensationsåtgärder för miljön så effekterna är åtminstone delvis internaliserade i kostnadskalkylen.
Hälsa						Hälsonyttorna för alla alternativen bedöms vara försumbara jämfört med övriga effekter. Ö1 bedöms ge mest nytta. Det medför ökat buller längs vägarna E22 och 13 söder om Höör och väg 23 norr om väg 13, men minskat buller längs väg 23 söder om väg 13. Det medför även relativt stor nytta för gång och cykling längs väg 13 och i norra Höör. M bedöms ge medelstor påverkan jämfört med övriga alternativ. Det ger sannolikt störst negativ nytta avseende buller eftersom hastigheten höjs genom tätorterna längs väg 23, inklusive Höör. Samtidigt ger M sannolikt störst nytta för gång och cykling eftersom åtgärderna görs i relativt tätbefolkade områden, inklusive i Höörs tätort. M3 bedöms ge medelstor påverkan jämfört med övriga alternativ. Avseende buller flyttas trafiken ut från tätorterna Snogeröd och Höör. Samtidigt blir nyttan gång och cykling i Höör mindre än för M eftersom GC-åtgärder där inte ingår. Ö bedöms ge medelstor påverkan jämfört med övriga alternativ. Det medför ökat buller längs väg 13 söder om Höör, i naturen öster om Höör och längs väg 23 norr om väg 13, men minskat buller längs väg 23 söder Höör och söderut. Det medför även nytta för gång och cykling längs väg 13 och mellan Höör och Tjörnarp. V1 bedöms ge mest negativ nytta av alternativen eftersom det rör sig om en lång sträcka ny väg som kan beröra både Eslöv, Höör och platserna där emellan. Den kan medföra buller, inte bara för boende i orterna utan även på landsbygden däremellan och den berör Eslövs närmsta rekreationsområde samt rekreationsområden väster om Höör. Nyttan av gång och cykelåtgärder bedöms vara relativt liten.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	M	M3	Ö1	Ö	V	Jämförelse
Övrigt						Alla alternativ bedöms ge försumbar effekt avseende vattentäkten i jämförelse med övriga effekter.
Drift och underhåll						Den beräknade effekten är försumbar jämfört med övriga effekter. Underhållskostnaden bör korrelera med byggkostnaden. Därmed är V sannolikt betydligt dyrare avseende underhåll än övriga eftersom det är dyrast avseende investering. Därefter kommer M3. M, Ö1 och Ö har sinsemellan jämförbara investeringskostnader så de bör alstra ungefär lika stora underhållskostnader.
Preliminär grov kostnadsindikation (GKI)	0,8 - 1,1 mdkr	1,5 - 2,0 mdkr	0,7 - 1,1 mdkr	0,9 - 1,3 mdkr	1,9 - 2,5 mdkr	(Prisnivå 2021-06, inklusive byggherrekostnader. Värdena baserade på erfarenhet. Lägre spannet avser trolig kostnad.)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Tabell 3-2 Sammanvägd samhällsekonomisk bedömning

M	M3	Ö1	Ö	V
Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms sammantaget vara positiv. Nyttorna bedöms kunna bli mer än dubbelt så stora som de beräknade investeringskostnaderna. De negativa effekterna bedöms inte vara så stora att de överväger den samhällsekonomiska vinsten avseende restid och trafiksäkerhet. Nyttorna kan variera något beroende på detaljutformning och om till exempel trafikomfördelningen eller framtida trafiktillväxt blir annorlunda, men det positiva resultatet bedöms vara relativt robust.	Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara positiv men något osäker. Nyttorna bedöms kunna bli mer än dubbelt så stora som de beräknade investeringskostnaderna. Den negativa påverkan bedöms dock vara så stor att de eventuellt skulle kunna uppväga den samhällsekonomiska vinsten avseende restid och trafiksäkerhet. Det bedöms finnas en risk att utredningsalternativet inte blir samhällsekonomiska lönsam, särskilt om prognostiserad motortrafiktillväxt uteblir.	Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms sammantaget vara positiv. Nyttorna bedöms kunna bli mer än dubbelt så stora som de beräknade investeringskostnaderna. Den negativa påverkan bedöms sammantaget bli försumbar och därmed inte påverka lönsamheten. Nyttorna kan variera relativt mycket beroende på detaljutformning och om till exempel trafikomfördelningen eller framtida trafiktillväxt blir annorlunda, men det positiva resultatet bedöms vara relativt robust.	Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara positiv men något osäker. Nyttorna bedöms kunna bli mer än dubbelt så stora som de beräknade investeringskostnaderna. Den negativa påverkan kan dock eventuellt motverka den samhällsekonomiska vinsten till viss del. Nyttorna kan variera relativt mycket beroende på detaljutformning och om till exempel trafikomfördelningen eller framtida trafiktillväxt blir annorlunda och analyserna har visat på att detta alternativ är särskilt känsligt för sådana variationer.	Den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms vara positiv men något osäker. Nyttorna bedöms kunna bli mer än dubbelt så stora som de beräknade investeringskostnaderna. Den negativa påverkan bedöms kunna uppväga delen av den samhällsekonomiska vinsten. Nyttorna kan variera mycket beroende på detaljutformning och om till exempel trafikomfördelningen eller framtida trafiktillväxt blir annorlunda och analyserna har visat på att detta alternativ är särskilt känsligt för sådana variationer.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.8.2 Transportpolitisk målanalys

Nedan följer en övergripande transportpolitisk målanalys baserad på de aspekter som analyseras i en fullständig samlad effektbedömning.

Tabell 3-3 Transportpolitisk målanalys för utredningsalternativen

Funktionsmålet	**M**	**M3**	**Ö1**	**Ö**	**V**
Medborgarnas resor	*Höjd hastighet längs väg 23.*	*Höjd hastighet men något längre resväg längs väg 23.*	*Höjd hastighet på väg 13 och norra delen av väg 23, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*	*Höjd hastighet på väg 13 och norra delen av väg 23, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*	*Höjd hastighet och potentiellt kortare resväg längs ny sträckning.*
Näringslivets transporter	*Höjd hastighet längs väg 23.*	*Höjd hastighet men något längre resväg längs väg 23.*	*Höjd hastighet på väg 13 och norra delen av väg 23, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*	*Höjd hastighet på väg 13 och norra delen av väg 23, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*	*Höjd hastighet och potentiellt kortare resväg längs ny sträckning.*
Tillgänglighet regionalt/länder	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*
Jämställdhet	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*
Funktionshindrade	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*
Barn och unga	*Nya GC-vägar och passager, bland annat till Höörs station*	*Nya GC-vägar och passager*	*Nya GC-vägar och passager, bland annat till Höörs station*	*Nya GC-vägar och passager*	*Nya GC-vägar och passager men också ökad barriär*
Kollektivtrafik, gång och cykel	*Nya GC-vägar och passager, bl a till Höörs station, men tågets konkurrenskraft minskar något*	*Nya GC-vägar och passager, men konkurrens med tåg*	*Nya GC-vägar och passager, bl a till Höörs station, men konkurrens med tåg*	*Nya GC-vägar och passager, men konkurrens med tåg*	*Nya GC-vägar och passager men också ökad barriär och konkurrens med tåg*
Hänsynsmålet	**M**	**M3**	**Ö1**	**Ö**	**V**
Klimat	*Högre hastighet ger ökade utsläpp*	*Längre resväg och högre hastighet ger ökade utsläpp*	*Längre resväg och högre hastighet ger ökade utsläpp*	*Längre resväg och högre hastighet ger ökade utsläpp*	*Högre hastighet ger ökade utsläpp*
Hälsa	*Ökat buller motverkas av bulleråtgärder.*	*Ökat buller motverkas av bulleråtgärder.*	*Ökat buller motverkas av bulleråtgärder.*	*Ökat buller motverkas av bulleråtgärder.*	*Ökat buller motverkas av bulleråtgärder.*
Landskap	*Ny förbifart och breddad väg i tätorter och på landsbygd*	*Ny förbifarter och breddad väg i tätorter och på landsbygd*	*Främst breddning av befintlig väg och trafik flyttas från tätorter*	*Ny förbifart och breddad väg på landsbygd*	*Mycket lång ny väg*
Trafiksäkerhet	*Mötesseparering och trafikseparering för oskyddade på delar av väg 23.*	*Mötesseparering och trafikseparering för oskyddade på delar av väg 23.*	*Mötesseparering och trafikseparering för oskyddade på delar av väg 23.*	*Mötesseparering och trafikseparering för oskyddade på delar av väg och väg 13.*	*Lång ny väg med mötesseparering och trafikseparering för oskyddade.*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.8.3 Fördelningsanalys

Nedan följer en sammanfattning av fördelningsanalysen för de aspekter som normalt bedöms inom en fullständig SEB. Fördelningsanalysen redovisat nyttor och/eller effekters fördelning på olika socioekonomiska grupper, geografiska områden eller över tid mellan generationer. För respektive utredningsalternativ beskrivs följande områden:

- Trafikslag
- Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet
- Åldersgrupp
- Lokal/regionalt/nationellt/internationellt
- Kommun

Gemensamt för samtliga alternativ är att de främjar främst Skåne län (och inget annat län missgynnas) samt att nyttorna inte tillfaller någon specifik näringsgren.

Fördelningsanalysen i sin helhet finns redovisad i bilagan, se bilaga 5.7.

3.8.3.1 Trafikslag

Alla utredningsalternativen gynnar främst motortrafik, även om gående och cyklister också får bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet.

3.8.3.1.1 M, M3, Ö1

Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas.

3.8.3.1.2 Ö1, Ö

Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare men längre färdväg via vägarna E22 och väg 13 mellan Rolsberga och Höör. Det främjar inte godstrafik i lika stor utsträckning som personbilstrafik.

3.8.3.1.3 V

Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare väg mellan Rolsberga och Höör. Kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar något då motortrafiken främjas.

3.8.3.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativen främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.8.3.2.1 M, Ö1

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår främjar dessa utredningsalternativen kvinnor i större utsträckning.

3.8.3.2.2 M3, Ö, V

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar dessa utredningsalternativen kvinnor i mindre utsträckning.

3.8.3.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativen främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan. Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas.

3.8.3.3.1 M, Ö1

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i större utsträckning än vissa andra alternativ.

3.8.3.3.2 M3, V, Ö

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

3.8.3.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Alla utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs befintlig väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas i mindre utsträckning.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs väg 23 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

3.8.3.4.1 Ö1, Ö

Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad samt trafik via Höör-Hörby gynnas också.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs vägarna 23 och 13 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

3.8.3.4.2 V

Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas i mindre utsträckning.

3.8.3.5 Kommun

I alla utredningsalternativen gynnas Hässleholms kommun av snabbare och säkrare vägtransporter.

3.8.3.5.1 M, M3

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Barriäreffekt av ny väg vid Snogeröd och räcken och stängsel på övriga delar av

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

landsbygden har viss negativ effekt. Boendemiljö påverkas något negativt längs de delar av väg 23 som breddas till 2+1 och inom tätorterna Gamla Boo och för utredningsalternativet M också i Höör på grund av höjd hastighet och buller men det motverkas av bulleråtgärder och förbättrade gång och cykelkopplingar. Med förbifart förbi Snogeröd förbättras boendemiljön i Snogeröd. I utredningsalternativ M3 förbättras boendemiljön också i Höör. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då den breddade vägen utgör en barriär. Även för gående och cyklister som vill korsa där det inte finns anordnat utgör vägen en barriär. Men samtidigt höjs kapaciteten för motortrafiken och det skapas nya passager och kopplingar för gång-och cykel, både inom och mellan orterna.

3.8.3.5.2 M3

Inom Höörs tätort sänks hastigheten och delar av motortrafiken leds om till förbifarten vilket ökar kapaciteten för motortrafiken och minskar buller något. Dock förbättras inte situationen för gående och cykling då inga åtgärder för dessa ingår. Förutsättningarna att förtätat inne i Höör ökar, men den nya vägsträckningen påverkar möjligheten att utveckla de västra delarna av orten.

3.8.3.5.3 Ö1, Ö

Hörby kommun gynnas av bättre framkomlighet längs väg 13 mot Höör. Orterna Ludvigsborg och Röingeborg kan påverkas både positivt och negativt. De påverkas av höjd hastighet och ökad barriäreffekt och buller vid väg 13, men också av ökad tillgänglighet med motortrafik och nya kopplingar för gång och cykling längs och tvärs väg 13.

3.8.3.5.4 Ö1

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt söder om väg 13 i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång- och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. I norra Höör förbättras kopplingar mellan östra delen och centrala delen samt järnvägsstationen. Kopplingarna till Tjörnarp förbättras också. Nordöstra Höörs tätort påverkas något negativt av höjd hastighet och ökat buller, men det motverkas av bulleråtgärder.

3.8.3.5.5 Ö

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt längs väg 23 söder om förbifarten i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång- och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. Kopplingarna till Tjörnarp förbättras. Nordöstra Höörs tätort och Bokeslund och Bokehall med mera kan påverkas negativt av den nya förbifarten beroende på var den lokaliseras.

3.8.3.5.6 V

Eslövs kommun påverkas negativt av ny vägsträckning som kan påverka bland annat ortsutvecklingsmöjligheter, rekreationsmöjligheter och boendemiljön i Eslöv och övriga orter som berörs.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt längs väg 23 söder om förbifarten i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Kopplingarna till Tjörnarp förbättras. Västra Höörs tätort kan påverkas negativt av den nya förbifarten beroende på var den lokaliseras.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3.9 Slutsatser och summering av åtgärdsgenereringen

Flera steg 1-och 2-åtgärder har identifierats som är möjliga att göra på kort sikt. Att enbart genomföra steg 1-och 2-åtgärder bedöms dock inte vara tillräckligt för att nå godtagbar måluppfyllelse av åtgärdsvalsstudiemålen. Bedömningen är att steg 1 och 2-åtgärder kan komplettera de fysiska åtgärderna och förstärka effekten av dessa. De bidrar på så sätt till ökad måluppfyllelse.

För att en åtgärdsvalsstudies utfall ska vara väl grundat behöver förutsättningar för utredningsalternativ analyseras som kan ha betydelse vad gäller genomförbarhet, måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet. Resultatet av analysen kan ligga till grund för att förkasta vissa åtgärder eller utredningsalternativ redan i ÅVS:en, som inte uppfyller uppsatta krav och mål. Det är först om en åtgärdsvalsstudie leder fram till att lösningen är en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som en planläggning kan starta. Planläggningen handlar sedan om att utreda hur väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärden ska genomföras. Åtgärdsvalsstudien blir ett viktigt underlag för den fysiska planläggningen som behöver beskriva och pröva åtgärder på principiell nivå utan att slutlig sträckning eller utformning beslutats.

Utredningsalternativen som studerats i åtgärdsvalsstudien, d v s V, M, M3, Ö1 och Ö, har alla en god samhällsekonomisk effektivitet och innebär betydligt större nyttor än kostnader. Vissa alternativ är avsevärt dyrare än andra men nyttorna, vad gäller t ex restid och trafiksäkerhet är då större. Uppfyllelse av ÅVS-mål och den samlade effektbedömningen uppvisar även små skillnader mellan utredningsalternativen.

Mittenalternativen (M, M3) sträcker sig till största delen längs befintlig väg 23 och är inte fullt ut utvecklingsbara för att nå en rimlig måluppfyllelse och standard, eftersom vägen går genom ett flertal tätorter och genom Ringsjösundet.

Det västliga utredningsalternativet (V) medför mycket stort intrång i landskapet och i fastigheter, med ny lång vägkorridor i obruten mark. Ett västligt utredningsalternativ är allra dyrast, men alla alternativen innebär mycket höga kostnader, som bedöms bli svåra att bära av den regionala infrastrukturplanen. Förutsättningarna för att kunna bygga ut i etapper är också begränsade för ett västligt alternativ. Alternativet harmonierar heller inte med den kommunala övergripande planeringen och skapar störning för många fastigheter. En aspekt som skulle ha kunnat vara till fördel för ett västligt utredningsalternativ hade varit möjligheten att samlokalisera med en utvecklad stambana. Men då lokaliseringsutredningen för stambanan fortfarande var aktuell, visade inte den här utredningen på några större synergieffekter.

Även det östliga förbifartsalternativet (Ö) medför mycket stort intrång i landskapet och i fastigheter, med ny lång vägkorridor i obruten mark. även om det innebär att befintlig infrastruktur nyttjas i högre grad via väg 13 och väg E22. E22 och riksväg 13, belägna i huvudsak utanför bebyggelse, är också utvecklingsbara på ett i sammanhanget enklare vis (breddning i befintlig sträckning). En framtida motorvägsutbyggnad på E22 mellan Rolsberga och Hörby kan samnyttjas, och åtgärder på riksväg 13 mellan Hörby och Höör får betydelse för flera övergripande trafikströmmar, kopplat till den funktion som väg 13 har, oaktat väg 23.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Kostnaden för ett östligt alternativ, oavsett sträckning, är hög även om den är klart lägre än för ett västligt alternativ och något lägre än för alternativ M3.

Ö1 innebär en sträckning av nya riksväg 23 som helt nyttjar befintlig infrastruktur, dvs väg 13 mellan Hörby och Höör samt väg 23 mellan Höör och Tjörnarp. Ö1 omfattar också investeringar inom Höörs tätort i form av kapacitetsförstärkning av korsningar, planskilda gc-passager och eventuellt planskilda korsningar. Den samlade effektbedömningen och utvärderingen av denna visar på en liten fördel för Ö1. För Ö1 behöver inte ny mark brytas. Kostnadsdifferensen jämfört med ett förbifartsalternativ är relativt liten, samtidigt som restidsnyttorna för en förbifart är större.

De östliga utredningsalternativen, Ö1 och Ö, ger kortare restid, men längre resväg för relationen Malmö/Lund-Växjö. Det gör att det är osäkert vilken väg den tunga trafiken kan komma att välja; ny östlig sträckning eller dagens riksväg 23. Allra längst resväg ger utredningsalternativet Ö1 och därmed är ruttvalet för den tunga trafiken som mest osäker. Utformningen av cirkulationsplatsen i korsningen mellan 13 och 23 blir central, med åtgärder som styr trafiken till väg 13. Även åtgärder mellan Rolsberga och Höör som syftar till att minska attraktiviteten för den genomgående trafiken och att prioritera oskyddade trafikanter är viktiga. Detta sammantaget påverkar restid, reskostnader och därmed färdväg för den tunga trafiken.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

4 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

4.1 Långsiktig inriktning

Denna åtgärdsvalsstudie av väg 23 mellan E22 och Tjörnarp omfattar frågeställningar på systemnivå, utöver framtagande av enskilda åtgärder. Studiens slutsatser och rekommendationer bedöms kunna gälla för överskådlig tid.

Styrande för val av åtgärder för Trafikverket är åtgärdernas samhällsekonomiska effektivitet, den samlade effektbedömningen och fyrstegprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder som påverkar behovet och valet av transporter och resor (steg 1), åtgärder som mer effektivt nyttjar befintliga infrastruktur (steg 2), samt åtgärder som innebär begränsade ombyggnationer (steg 3) ska väljas före större ombyggnadsåtgärder (steg 4).

I denna studie är skillnaderna i samhällsekonomisk effektivitet inte betydande mellan de studerade alternativen. De samlade effektbedömningarna pekar emellertid på stora intrång i landskap och bebyggd miljö för de förslag som bryter ny väg. Detta sammantaget gör att fyrstegsprincipen fäller avgörandet för val av alternativ, där i första hand utveckling av befintlig infrastruktur i form av åtgärder i befintlig sträckning väljs.

Alternativ Ö1 omfattar i huvudsak steg 1, 2 och 3-åtgärder på befintlig väg 23/väg 13/väg E22, vilket enligt fyrstegsprincipen bör väljas framför steg 4-åtgärder. För att ge största möjliga effekt och måluppfyllelse omfattar alternativet åtgärder som ska göra det mindre attraktivt att köra genom södra Höör, och mer attraktivt att välja att köra via väg 13. Med södra Höör avses sträckan för väg 23 söder om väg 13.

Utformningen av cirkulationsplatsen i korsningen mellan väg 23 och väg 13 i Höör blir central för att kunna styra trafiken till väg 13, vilket leder till dämpad trafikmängd på väg 23 genom södra Höör. Det krävs dock ytterligare åtgärder för att uppnå målet om en förbättrad tätortsmiljö. Exempelvis bedöms hastighetsdämpande åtgärder, utveckling av korsningspunkter och förstärkt prioritet för oskyddade trafikanter kunna bidra till att minska attraktiviteten att köra på befintlig väg 23 i södra Höör. Även åtgärder mellan Rolsberga och Höör som syftar till att minska attraktiviteten för den genomgående trafiken, öka trafiksäkerheten, och att prioritera oskyddade trafikanter är viktiga. På detta sätt kan även den tunga trafikens ruttval påverkas att i högre grad köra via väg 13 och väg E22, trots att det innebär en längre resväg än befintlig väg 23.

En viktig förutsättning för att välja Ö1 är att alternativet bedöms utvecklingsbart och kan säkra en god funktion för väg 23 med framtida trafik, och även möjliggöra en utveckling av Höörs tätort. Det gäller framför allt sträckan genom norra Höör med tät bebyggelse, och utbyggnad av det norra verksamhetsområdet på ömse sidor om väg 23.

Trafikverket gör samlat bedömningen att alternativ Ö1 bör utgöra inriktning för utveckling av väg 23 på aktuell sträcka, med en utformning som ger god funktionalitet även på längre sikt. Inriktningen omfattar därför även en fördjupad utredning av korsningen Marknadsvägen/väg 23 i norra Höör, vilken bedöms kunna bli en brist vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet i framtiden.

En god framtida funktionalitet för väg 23 på sträckan via Höör ska ses mot bakgrund av att väg 23 utgör del av ett stråk med en hög andel kollektivtrafikresande med tåg. I stråket Malmö/Lund-Växjö via Södra stambanan och Kust-till kustbanan finns bra tågförbindelser som fångar upp större

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

målpunkter. Det finns en stor potential i stråket att välja tåg i stället för bil för t ex tjänste- och pendlingsresor.

4.2 Mindre omfattande åtgärdspaket inom de ekonomiska ramarna – benämnt Ö+

På grund av de höga kostnaderna för en utbyggnad till 2+1-väg enligt alternativ Ö1, och svårigheterna vad gäller det ekonomiska utrymmet i RTI-planen, rekommenderar Trafikverket ett mindre åtgärdspaket för ca 200 mnkr, benämnt Ö+.

Ö+ är ett mindre omfattande åtgärdspaket på de befintlig vägarna 23, 13 och E22. Detta åtgärdspaket innebär inte en målstandard för 2+1-väg fullt ut, och har inte lika god effekt och hög måluppfyllelse som Ö1, men går i riktning mot projektmålen och de transportpolitiska målen. För att uppnå större måluppfyllelse och full effekt bör åtgärderna göras samlat men inte nödvändigtvis i ett och samma paket.

Åtgärder föreslås i Ö+ på prioriterade delsträckor och i problempunkter, såväl utanför som i Höör och övriga berörda tätorter. Även i detta åtgärdspaket är ombyggnad av cirkulationsplatsen i korsningen mellan väg 23 och väg 13 central för att styra trafiken till väg 13, men även hastighetsdämpande åtgärder och prioritering av oskyddade trafikanter genom södra Höör. Med dessa åtgärder är ambitionen att uppnå en viss överflyttning av trafik till väg 13 och väg E22, med den omfattning som bedöms möjlig med hänsyn till kapacitet och trafiksäkerhet på befintliga vägar.

Enligt alternativet Ö+ kommer väg 23 att vara kvar i befintlig sträckning norr om väg 13 i Höör, samtidigt som en viss minskad framkomlighet accepteras genom södra Höör. Sammantaget bedöms paketet medföra att en större andel av genomfartstrafiken väljer väg 13/väg E22. Detta ger i sin tur minskade negativa effekter av trafiken och förbättrade förutsättningar för tätortsutvecklingen i södra Höör.

Ö+ bedöms ge en bra grund för en långsiktigt god lösning för stråket väg 23, som kan kompletteras för god funktionalitet även på längre sikt. Inriktningen omfattar att en fördjupad utredning genomförs för korsningen väg 23/Marknadsvägen i Höör. Väg 23 norr om väg 13 i Höör kommer fortsatt vara en funktionellt prioriterad väg, där regional genomfartstrafik ges prioritet framför lokal trafik.

Åtgärderna i ett Ö+-paket bör genomföras samordnat inom ramen för det namngivna objektet i gällande RTI-plan för Skåne 2022-2033, för att god samlad effekt och måluppfyllelse ska uppnås med åtgärderna. Vilka åtgärder Ö+ innehåller samt utvärdering av Ö+ finns i bilaga 5.8.

4.3 Omskyltning och förändrat väghållaransvar

En omskyltning i samband med ändrad sträckning av väg 23 bör övervägas först efter att de större föreslagna åtgärderna i Ö+-paketet är genomförda och när åtgärderna medfört en överflyttning av trafik från befintlig väg 23 söder om väg 13, till väg 13 och väg E22. De större åtgärderna som bör har genomförts är ombyggnad av cirkulationsplatsen väg 23/väg 13 och mötesseparering på väg 13 på sträckan Norrehe-Fulltofta.

Även trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder bör innan dess ha genomförts i trafikplats Norrehe på väg E22, och på E22 söder om Norrehe. En förutsättning är att åtgärderna prioriteras in i Nationell plan för transportinfrastruktur.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Inför ändrad sträckning av väg 23 bör en samsyn skapas mellan Trafikverket och Höörs kommun vad gäller kommunalt övertagande av väghållaransvaret för väg 23 genom södra Höör. Om kommunen tar över väg 23 på sträckan är det motiverat att ytterligare hastighetsdämpande åtgärder och tätortsåtgärder genomförs av kommunen för att en god samlad effekt och måluppfyllelse ska nås av åtgärdspaketet Ö+.

När väg 23 får ändrad sträckning via väg 13 och väg E22 kommer befintlig väg 23 mellan Rolsberga och väg 13 i Höör att få en lägre klassning och nytt vägnummer.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

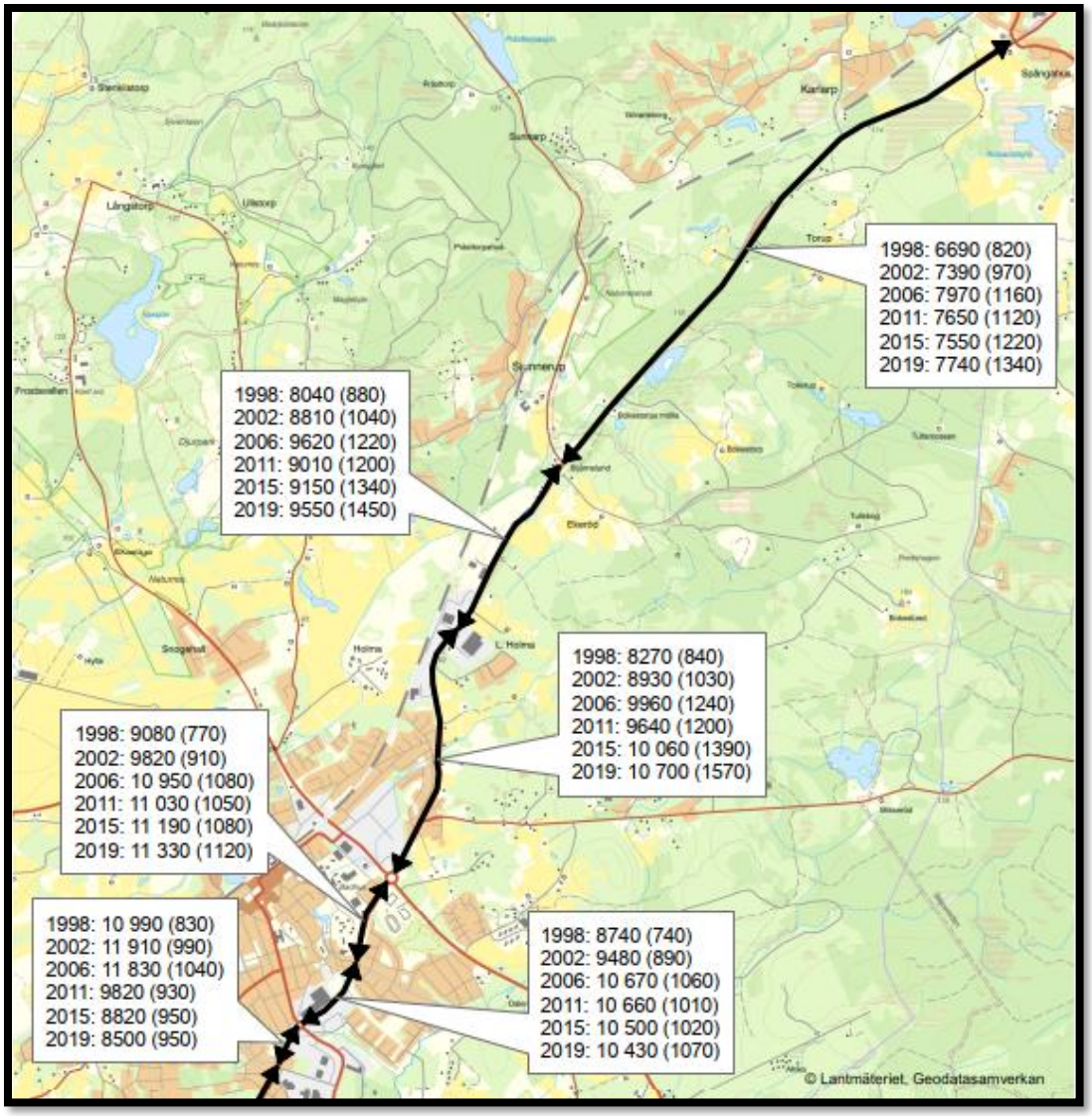
5 Bilagor

5.1 Uppmätta trafikflöden

Hur biltrafikflödet har varierat under de senaste 25 åren i utredningssträckan framgår av följande två kartor.

Figur 5-1 Trafikflöden söder om Höör [mätår: ÅDT totalt (ÅDT tung trafik)]

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 5-2 Trafikflöden norr om Höör [mätår: ÅDT totalt (ÅDT tung trafik)]

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.2 Intervju med Sveriges Åkeriföretag i augusti 2020

En intervju med Sveriges Åkeriföretag i augusti 2020:

– Hur ser ni på väg 23, vilken betydelse har vägen för godstrafiken?

Den betyder mycket för access till E4 via väg 117 för trafik från t ex Ystad Hamn som ska norrut. Vidare är det en väg med större framkomlighet än E6, särskilt vid vissa tidpunkter t ex fredag eftermiddag för tung trafik som kommer norrifrån och normalt skulle använt E6.

– *Utifrån vilka premisser gör den tunga trafiken sina olika vägval? Den kortaste, minst antal cirkulationsplatser, få tätorter att köra igenom, bränsleekonomi, trafiksäkerhet, ……?*

Vid varje givet tillfälle väljer alltid den tunga trafiken väg med hänsyn till kortast tid och kortast sträcka. Regelverket för kör- och vilotider styr ofta vägval. D v s komma så långt som möjligt inom ramen för regelverket. Med dagens teknik att realtid kunna följa trafikstörningar gör att vägval kan skilja sig från gång till annan.

– Hur väljer den tunga trafiken när valet står mellan E22 och väg 13 eller väg 23? Var kör de flesta transporterna idag?

Först generellt; Vid varje givet tillfälle väljer alltid den tunga trafiken väg med hänsyn till kortast tid och kortast sträcka. Vilken väg beror såklart var man ska. I riktning nordost används E22 och väg 23

Vid nordvästlig riktning. Trafiken från Ystad väljer sannolikt väg 13 och sedan antingen väg 23 eller E22

– *Kan väg 23 vara ett alternativ till E4? I så fall för vilken sträckning? När är det aktuellt? Vid trafikolyckor eller befarade långa köer vid vissa tillfällen? Hur ofta är detta ett alternativ?*

Detta var ett vanligt val innan E4 var motorväg i Skåne, tillsammans med väg 117 var det ett frekvent alternativ. Nu oftast för att välja en framkomlighet. D v s framkomligheten på E6 genom Skåne har varit ganska hasardmässig. Dock har vi inte tagit hänsyn till senaste reglering med omkörningsförbud.

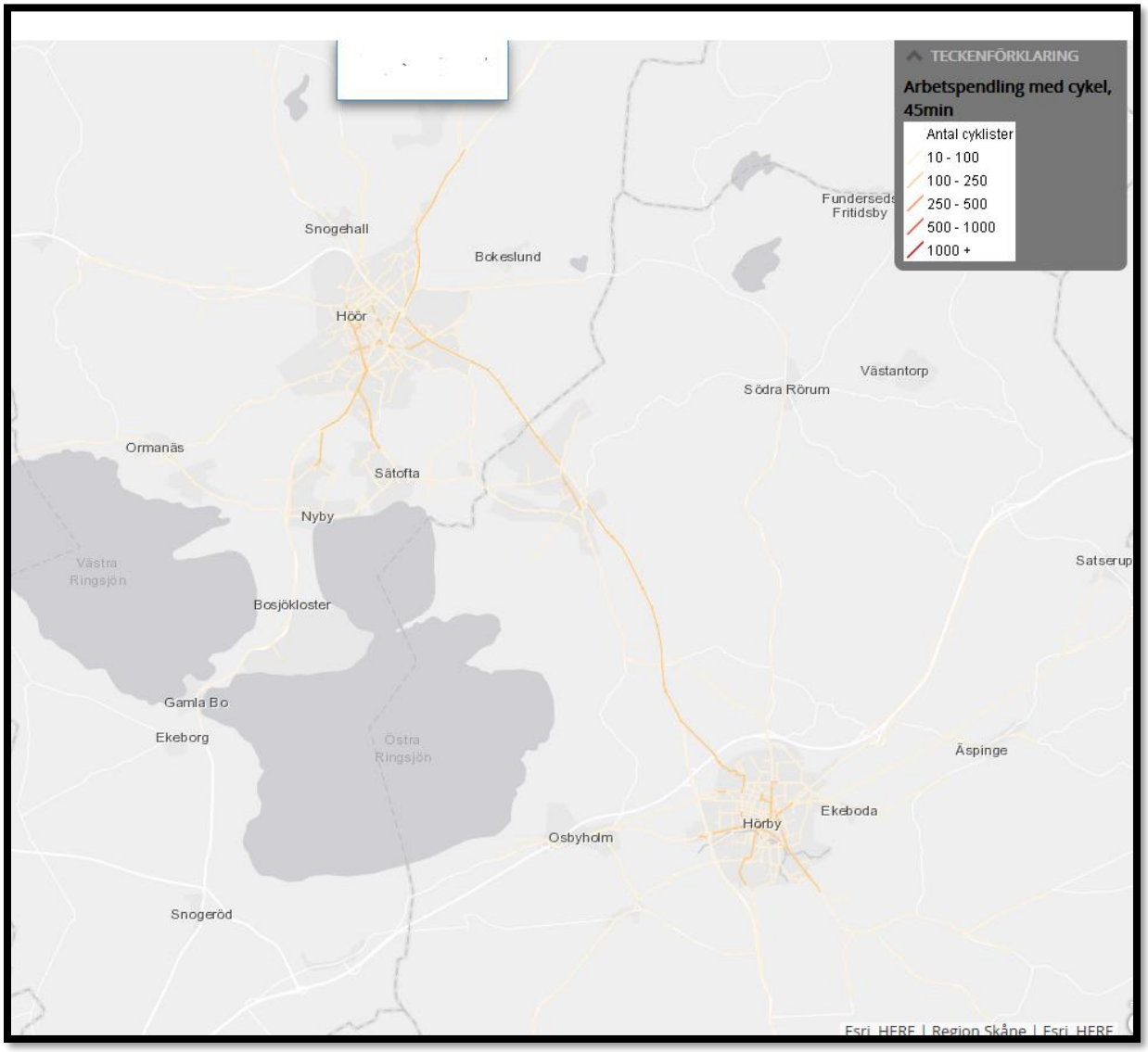
– *Varifrån/vart den tunga trafiken kommer ifrån och vart den ska som nyttjar väg 23? (Jag tänker inte på den trafiken som ska till Höör utan på den genomgående trafiken.) Är det mer kortväga trafik (om möjligt precisera vad ni anser med kortväga) eller mer långväga?*

Fredagar norrifrån går av E4 Markaryd väg 23 till Lund för att säkra hemkomst isf E6/E20.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.3 Region Skånes potentialstudier för cykel och gång

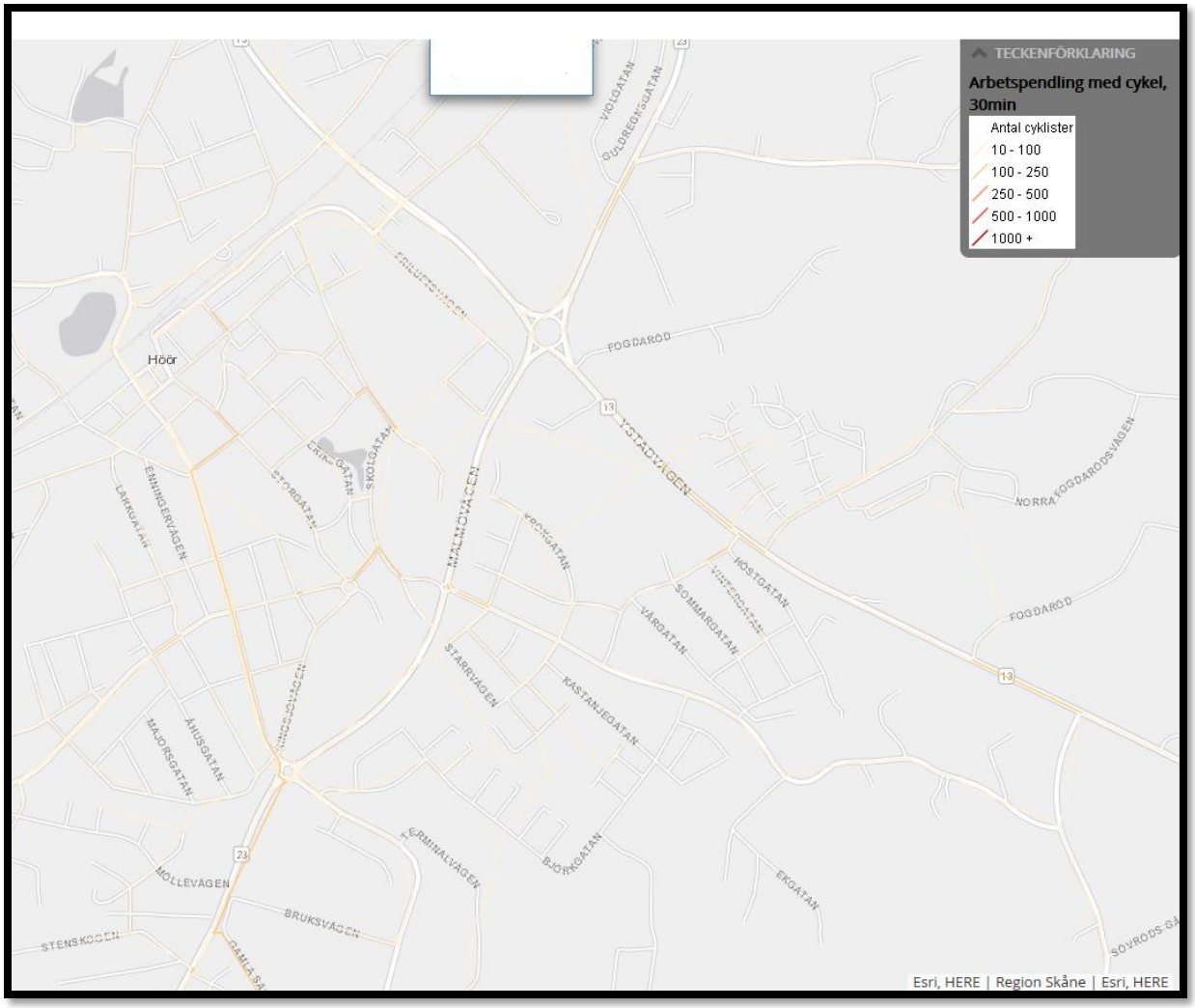
Region Skåne har gjort potentialstudier som svarar på hur många som kan ta sig till arbete respektive skola med cykel eller per fots och vilken väg de i sådana fall skulle välja. Studierna bygger på SCB-statistik på var befolkningen bor och jobbar respektive går i skolan. Detta kopplas samman med befintligt utbud av gång- och cykelvägar och bilvägar samt olika kombinationer av dessa.



Figur 5-3 Potentialstudie för arbetspendling med cykel, 45 min. Källa Region Skåne

Potentialstudien för arbetspendling med cykel 30 min visar på flöden mellan 50-200 längs väg 23 främst i Höörs samhälle.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 5-4 Potentialstudie för arbetspendling med cykel, 30 min. Källa Region Skåne

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.4 Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Höörs och Hörby kommun

År 2015 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie som beskriver brister och åtgärdsförslag för cykel mellan Höör och Hörby (Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Höörs och Hörby kommun, Ängsbyn–*Bosjökloster–Gamla Bo, Höör – Ludvigsborg – Hörby)*. Studien föreslår en från biltrafiken separerad gång- och cykelbana.

Figur 5-5 Översikt åtgärdsförslag Ängsbyn–Bosjökloster–Gamla Bo enligt åtgärdsvalsstudien för cykel

Motivering till beslut
Väg 23 mellan Gamla Bo-Ängsbyn. Region Skånes motivering till varför objektet inte kommit med i Regional cykelplan 2018-2029: Att förlänga befintligt stråk från Höör, som kan uppfattas halvfärdigt, kan motiveras även om målpunkten söderut är oklar. Men efter att upprustningen av väg 13 mellan Hörby och Höör är färdig bör väg 23 kunna avlastas, vilket borde kunna möjliggöra en omprioritering av vägutrymmet till för att få plats med cyklister på befintlig väg. Med anledning av osäkerheterna stryks objektet i denna plan.

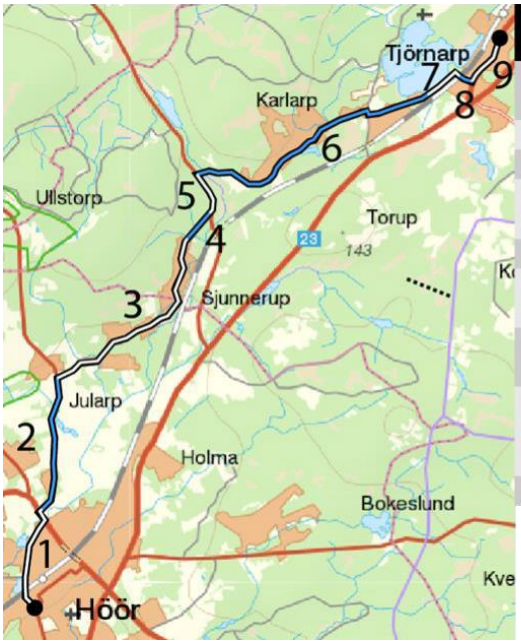
Kommunen anser dock att även med en framtida omledning av den långväga trafiken förväntas höga trafiksiffror på befintlig väg 23. Väg 23 är enda länken till Höörs tätort för boende på Bosjöklosterhalvön och de tätbefolkade södra kommundelarna. Kommunens motiv för att bygga ut denna cykelväg är att underlätta arbetspendling, skapa säker skolväg (F-6 i Gudmuntorp och F-9 i Sätofta) samt att göra Bosjökloster och Ringsjöarna mer tillgängliga för rekreation och besöksnäring. Att stärka trafiknoden Rolsberga är en annan viktig funktion.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.5 Gång och cykling utmed alternativa färdvägar mellan Höör-Tjörnarp

I ÅVS Väg 23 Sandåkra-Ekeröd, 2017-04-28, gjordes en övergripande analys av alternativa färdvägar. Reseplaneraren i Google Maps användes som verktyg för att mäta avstånd och restid för cykel. Den kompletterades med uppgifter om beläggning, vägtrafiknät, hastighetsgräns, vägbredd och trafikmängd från NVDB (Nationell Vägdatabas). Analysen tog inte hänsyn till höjdnivåer och belysning, faktorer som också påverkar val av färdväg. Syftet med analysen var att synliggöra vilken alternativ infrastruktur som finns och som skulle kunna förbättras för att attrahera oskyddade trafikanter.

Mellan Höör och Tjörnarp kan man cykla via väg 1323 och 1324 samt utmed enskilda vägar väster om väg 23. Längden på sträckan är cirka 10 km jämfört med drygt 9 km om man cyklar utmed väg 23. Alternativet är mer attraktivt om man har start- eller målpunkt i de västra delarna av Höörs tätort, ju närmare väg 23 man kommer desto större blir omvägen i det alternativa vägnätet. Den alternativa vägen fångar upp boende i Jularp, Sjunnerup och Karlarp.



		Asfalt (ja/nej)	Hastig-hetsgräns	Väg-bredd	Fordon per dygn
1.	Kommunal väg i Höörs tätort	Ja	50 km/tim	6 m	Okänd
2.	Höör-Jularp	Ja	50 km/tim	6 m	1 070
3.	Jularp-Sjunnerup	Ja	30 km/tim	5 m	Låg
4.	Sjunnerup-väg 1324	Ja	70 km/tim	5 m	Låg
5.	Väg 1324	Ja	70 km/tim	6,7 m	1 470
6.	Väg 1324-Tjörnarpsjön	Ja	50 km/tim	4 m	Låg
7.	Utmed Tjörnarpsjön	Delvis	70 km/tim	4 m	Låg
8.	Tjörnarpsjön-väg 1369 (efter jvg-tunnel)	Delvis	50 km/tim	3-6 m	Låg
9	Väg 1369	Ja	50 km/tim	7 m	1 000

Figur 5-6 Figur 12. Parallellt vägnät Höör-Tjörnarp

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.6 Bortvalda åtgärder

Nedan redovisas de åtgärder som inte inkluderats i något av utredningsalternativen ovan.

Tabell 5-1 Bortvald åtgärder som inte ingår i något av åtgärdsalternativen. Kostnaderna inkluderar byggherrekostnader och avser prisnivå 2021-06. Kostnadsbedömningarna är grova och har inte granskats lika noggrant som kostnadsbedömningarna för de utredningsalternativ som inte valts bort.

	Bortvald åtgärd	Steg	Måluppfyllelse	Genomförbarhet	Trolig kostnad mnkr	Högre kostnad mnkr	Kommentar / motivering
Steg 1- och 2-åtgärder	Information och Mobility Management i syfte att öka användningen av kollektivtrafik - Subventionerade kollektivtrafikresor motsvarande t.ex. "testresenär" - Kommunicera järnväg i stråket i syfte att få fler resenärer	1	Effekten är svårbedömd i detta skede.		Ej bedömt	Ej bedömt	Subventionerade kollektivtrafikresor motsvarande t.ex. "testresenär" - åtgärder som bör göras i andra processer. Kommunicera järnväg i stråket i syfte att få fler resenärer - åtgärder som bör göras i andra processer
	Prioritering av fotgängare och cyklister - Beakta gång-och cykel i kommunal samhällsplanering (ÖP/DP) - Inspel till Regionens cykelvägsplan	1	Effekten är svårbedömd i detta skede.		Ej bedömt	Ej bedömt	Åtgärder som Höörs kommun fortsätter göra. Inspel till Regionens cykelvägsplan - en del av en ekonomisk planering.
	Trafikreglering - Förbud av godstrafik genom Höör söder om cirkulationsplats väg 13/23. -- Utökad polisbevakning.	2	Effekten är svårbedömd i detta skede.		Ej bedömt	Ej bedömt	Förbud mot godstrafik ej aktuellt då väg 23 fortsatt går i befintlig sträckning. Förutsätter kommunalt väghållaransvar. Det räcker inte att bara vägvisa till annan väg utan att göra fysiska åtgärder. Polisbevakning hanteras inte inom ÅVS-process.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	Bortvald åtgärd	Steg	Måluppfyllelse	Genomförbarhet	Trolig kostnad mnkr	Högre kostnad mnkr	Kommentar / motivering
Åtgärdsförslag längs befintlig väg 23	Med hjälp av vägvisning leda om trafiken på väg 23 via väg 17 mellan E22 och Snogeröd	1	Låg. Kan minska trafikflödet vid Gudmundtorp och Snogeröd vilket kan främja trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag och förbättra miljön längs denna del av väg 23. Omflyttning blir dock troligen liten på grund av att det medför en omväg. Trafikplats Fogdarp har dessutom lägre standard än trafikplats Rolsberga. Trafiksäkerhet och framkomlighet för motortrafik kan påverkas något negativt.	Låg	1	1	Ger sannolikt ingen större effekt på grund av att det medför en omväg.
	Mitträffling väg 23. E22-Snogeröd	2	Något ökad trafiksäkerhet för motortrafiken. Något ökat buller.	Hög. Vägen är tillräckligt bred.	1	2	Genomförs i ordinarie underhåll av Trafikverket där det är lämpligt.
	GC-bana på båda sidor i Snogeröd genom breddning av vägrummet.	3	Medel. Främjar i viss mån tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för gång och cykling längs väg 23, vilket även gynnar kollektivtrafikresande. Framkomligheten för motortrafiken påverkas negativt.	Låg. Väg 23 är smal och utrymmet begränsas av villatomter på båda sidor.	7	15	En sådan breddning bedöms ge för stor påverkan på bebyggelsen.
	Spegel söder om Snogeröd	2	Låg måluppfyllelse. Trafikverket bedömer inte att spegel ger ökad trafiksäkerhet utan snarare falsk säkerhet.		1	1	Trafikverket anlägger inte denna typ av åtgärd.
	Återöppna hpl vid Klinta gård	2	Hög. Ökar tillgänglighet för kollektivtrafik till arbeta, kultur och natur.	Medel. Ligger utanför Trafikverkets ansvar.	1	1	Skånetrafiken hanterar trafikupplägg och därmed förslag om nya hållplatslägen
	Mitträffling väg 23. Väg 17-Gamla Boo.	2	Något ökad trafiksäkerhet för motortrafiken. Något ökat buller.	Hög. Vägen är tillräckligt bred.	1	3	Hanteras inom underhåll.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	Bortvald åtgärd	Steg	Måluppfyllelse	Genomförbarhet	Trolig kostnad mnkr	Högre kostnad mnkr	Kommentar / motivering
	GC-bana även på västra sidan i Gamla Boo	3	Medel. Främjar i viss mån tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för gång och cykling längs väg 23, vilket även gynnar kollektivtrafikresande. Framkomligheten för motortrafiken påverkas negativt.	Medel. Kräver att tomtmark tas i anspråk, men inga eller få bostadsbyggnader bör beröras.	8	18	Kräver att tomtmark tas i anspråk. Finns lokalgator som kan nyttjas istället.
	Rastplats vid kvarnen vid Bosjökloster.	3	Medel. Främjar tillgänglighet till kultur och natur.	Medel. Vägens geometri medför viss begräsning av sikten. Åtgärden bedöms främst aktuell om väg 23 byggs om.	1	2	Behovet bedöms ej motiverat.
	Mitträffling väg 23. Ringsjön-Bosjökloster.	2	Något ökad trafiksäkerhet för motortrafiken. Något ökat buller.	Hög. Vägen är tillräckligt bred.	1	1	Hanteras som underhåll.
	Cirkulationsplats i Nybykorset. Inklusive vattenskyddsåtgärder såsom täta diken.	3-4	Låg. Underlättar för påfart på väg 23. Främjar GC-passage i plan. Motverkar framkomlighet på väg 23.	Låg. Utrymmet begränsas av bostadshus och lösningen bedöms inte lämplig i den aktuella trafikmiljön.	21	28	Bedöms inte lämpligt om funktionen av väg 23 är kvar i befintlig sträckning. Om funktionen för väg 23 ges ny sträckning bedöms detta bli för kostsamt.
	Sänka hastigheten från dagens 70 km/h på väg 1315 västerut från Nybykorset.	2	Medel. Ökar förutsättningen att gå och cykla längs väg som ansluter till väg 23 där GC-bana saknas.	Låg. Ej förenligt med vägens funktion.	-	-	Ej aktuellt med sänkt hastighet på statlig väg på landsbygd.
	ATK vid Gamla Orupsvägen.	2	Medel. Förbättrar trafiksäkerheten lokalt.	Medel. Enkel fysisk åtgärd, men placeringen styrs av annan process.	1	1	Placeringen styrs av nationell process.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	Bortvald åtgärd	Steg	Måluppfyllelse	Genomförbarhet	Trolig kostnad mnkr	Högre kostnad mnkr	Kommentar / motivering
	Allé i mitten av väg 23 i centrala Höör.	3	Medel. Kan öka stadsmässigheten längs väg 23, men tar samtidigt det mer mark i anspråk.	Medel. Finns utrymme på delar av sträckan, men vid cirkulationsplatser och broar än utrymmet begränsat.	35	106	Ger liten nytta och ta ytterligare mark. Bättre att överväga träd längs sidorna av vägen som kan hanteras inom stadsutveckling utanför vägområdet.
	Busskörfält i centrala Höör.	3	Medel. Främjar bussresande, men behovet av busskörfält inom centrala Höör bedöms vara litet.	Medel/Låg. Kan kräva breddning av broar och ta ytterligare fastighetsmark i anspråk.	35	220	Bedöms ge liten nytta och tar ytterligare mark i anspråk.
	Cirkulationsplats i korsningen väg 23 med Industrigatan. Inklusive ordnad GC-passage i plan.	3	Medel. Ökad trafiksäkerhet för motortrafik och GC-trafik i korsningen. Ökad framkomlighet för lokal trafik som ska ut på väg 23, men minskad framkomlighet för trafik längs väg 23.	Medel. Fastigheten i öster behöver tas i anspråk.	20	25	Bedöms inte lämpligt med hänsyn till funktionen för väg 23.
	Samla ihop enskilda vägar på östra sidan i norra delen av Höör väg 23 (4 st) med en sidoväg.	3	Medel. Minskar antalet konfliktpunkter på väg 23 men	Medel. Utrymme finns, men jordbruksmark tas i anspråk.	3	5	Ger troligen liten effekt pga lågt trafikflöde i anslutningarna. Kan möjligen kombineras med GC-bana?
	GC-bana med räcke på befintlig vägbana Sjunnerup-Tjörnarp.	2-3	Medel. Ökar tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång och cykling mellan Höör och Tjörnarp. Viss barriäreffekt för vilt pga räcke.	Medel. Kan delvis byggas på befintlig väg men kräver breddning av vägen på vissa delar. Terrängen är delvis kuperad.	16	29	Cykelpotentialen är relativt låg längs sträckan och kostnaden hög.
	Förbifart öster om angränsande till Höörs tätort	4	Hög. Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten och kan korta restiden för motortrafiken längs väg 23. Kan ge viss minskning av motortrafiken inom Höör tätort vilket ger viss förbättring av miljön för boende och verksamheter i orten.	Låg. Finns ingen lämplig korridor genom bebyggelsen.	Ej bedömt	Ej bedömt	Finns ingen lämplig korridor genom bebyggelsen.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	Bortvald åtgärd	Steg	Måluppfyllelse	Genomförbarhet	Trolig kostnad mnkr	Högre kostnad mnkr	Kommentar / motivering
Åtgärdsförslag längs östlig sträckning	Trafikplats/planskild korsning av väg 13/1339.	4	Hög. Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten och kan korta restiden för motortrafiken längs väg 23.	Medel. Det finns inga större fysiska hinder att bygga trafikplats men jordbruksmark, kulturvärden och miljövärden och kan påverkas.	70	150	Bedöms tillräckligt med C-korsningar.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.7 Fördelningsanalys av M, M3, Ö1, Ö och V

Nedan följer en fördelningsanalys för de aspekter som normalt bedöms inom en fullständig SEB. Fördelningsanalysen redovisat nyttor och/eller effekters fördelning på olika socioekonomiska grupper, geografiska områden eller över tid mellan generationer. För respektive utredningsalternativ beskrivs följande områden:

- Trafikslag
- Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet
- Åldersgrupp
- Lokal/regionalt/nationellt/internationellt
- Kommun

Gemensamt för samtliga alternativ är att de främjar främst Skåne län (och inget annat län missgynnas) samt att nyttorna inte tillfaller någon specifik näringsgren.

5.7.1 M

5.7.1.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs och tvärs befintlig väg 23 som får bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet. Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser och Höörs tågstation förbättras. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas. Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

5.7.1.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativet kvinnor i större utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.1.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i större utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.1.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs befintlig väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas i mindre utsträckning.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs väg 23 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

5.7.1.5 Kommun

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Barriäreffekt av ny väg vid Snogeröd och räcken och stängsel på övriga delar av landsbygden har viss negativ effekt. Boendemiljö påverkas något negativt längs de delar av väg 23 som breddas till 2+1 och inom tätorterna Gamla Boo och Höör på grund av höjd hastighet och buller men det motverkas av bulleråtgärder och förbättrade gång och cykelkopplingar. Med förbifart förbi Snogeröd förbättras boendemiljön i Snogeröd. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då den breddade vägen utgör en barriär. Även för gående och cyklister som vill korsa där det inte finns anordnat utgör vägen en barriär. Men samtidigt höjs kapaciteten för motortrafiken och det skapas nya passager och kopplingar för gång-och cykel, både inom och mellan orterna.

5.7.2 M3

5.7.2.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs och tvärs befintlig väg 23 som får bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet. Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser förbättras. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas. Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

5.7.2.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativet kvinnor i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.2.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.2.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs befintlig väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas i mindre utsträckning.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs väg 23 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

5.7.2.5 Kommun

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Barriäreffekt av ny väg vid Snogeröd och räcken och stängsel på övriga delar av landsbygden har viss negativ effekt. Boendemiljö påverkas något negativt längs de delar av väg 23 som breddas till 2+1 och inom Gamla Boo på grund av höjd hastighet och buller men det motverkas av bulleråtgärder och förbättrade gång och cykelkopplingar. Med förbifarter förbi Snogeröd och Höör förbättras boendemiljön i de orterna. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då den breddade vägen utgör en barriär. Även för gående och cyklister som vill korsa där det inte finns anordnat utgör vägen en barriär. Men samtidigt höjs kapaciteten för motortrafiken och det skapas nya passager och kopplingar för GC, både inom och mellan orterna. Inom Höörs tätort sänks hastigheten och delar av motortrafiken leds om till förbifarten vilket ökar kapaciteten för motortrafiken och minskar buller något. Dock förbättras inte situationen för gående och cykling då inga åtgärder för dessa ingår. Förutsättningarna att förtätat inne i Höör ökar, men den nya vägsträckningen påverkar möjligheten att utveckla de västra delarna av orten.

5.7.3 Ö1

5.7.3.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs samma sträcka. Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare men längre färdväg via vägarna E22 och väg 13 mellan Rolsberga och Höör. Det främjar inte godstrafik i lika stor utsträckning som personbilstrafik.

Befintlig väg 23 förbättras något ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av minskat trafikflöde och sänkt hastighet, men sänkt hastighet leder till minskad framkomlighet för motortrafik på hela sträckan, även om framkomligheten i viss mån ökar på grund av lägre trafikflöden.

Gång- och cykeltrafiken förbättras i och med att nya kopplingar byggs, framförallt i norra Höör, upp till Tjörnarp, vid Gamla Boo och Snogeröd och längs väg 13 söder om Höör.

Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser och Höörs tågstation förbättras. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas.

Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.7.3.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativet kvinnor i större utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.3.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i större utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.3.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad samt trafik via Höör-Hörby gynnas också.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs vägarna 23 och 13 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

5.7.3.5 Kommun

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Hörby kommun gynnas av bättre framkomlighet längs väg 13 mot Höör. Orterna Ludvigsborg och Röingeborg kan påverkas både positivt och negativt. De påverkas av höjd hastighet och ökad barriäreffekt och buller vid väg 13, men också av ökad tillgänglighet med motortrafik och nya kopplingar för gång och cykling längs och tvärs väg 13.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt söder om väg 13 i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång- och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. I norra Höör förbättras kopplingar mellan östra delen och centrala delen samt järnvägsstationen. Kopplingarna till Tjörnarp förbättras också. Nordöstra Höörs tätort påverkas något negativt av höjd hastighet och ökat buller, men det motverkas av bulleråtgärder.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.7.4 Ö

5.7.4.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs samma sträcka. Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare men längre färdväg via vägarna E22 och väg 13 mellan Rolsberga och Höör. Det främjar inte godstrafik i lika stor utsträckning som personbilstrafik.

Befintlig väg 23 förbättras något ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av minskat trafikflöde och sänkt hastighet, men sänkt hastighet leder till minskad framkomlighet för motortrafik på hela sträckan, även om framkomligheten i viss mån ökar på grund av lägre trafikflöden.

Gång- och cykeltrafiken förbättras i och med att nya kopplingar byggs mellan Höör och Tjörnarp, vid Gamla Boo och Snogeröd och längs väg 13 söder förbifarten.

Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser förbättras. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas.

Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

5.7.4.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativet kvinnor i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.4.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.4.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad samt trafik via Höör-Hörby gynnas också.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs vägarna 23 och 13 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.7.4.5 Kommun

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Hörby kommun gynnas av bättre framkomlighet längs väg 13 mot Höör. Orterna Ludvigsborg och Röingeborg kan påverkas både positivt och negativt. De påverkas av höjd hastighet och ökad barriäreffekt och buller vid väg 13, men också av ökad tillgänglighet med motortrafik och nya kopplingar för gång och cykling längs och tvärs väg 13.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt längs väg 23 söder om förbifarten i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång- och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. Kopplingarna till Tjörnarp förbättras. Nordöstra Höörs tätort och Bokeslund och Bokehall med mera kan påverkas negativt av den nya förbifarten beroende på var den lokaliseras.

5.7.5 V

5.7.5.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs samma sträcka. Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare väg mellan Rolsberga och Höör. Beroende på lokalisering så kan den nya vägen även bli kortare än befintlig väg 23, och troligen inte längre än de östliga alternativen.

Befintlig väg 23 förbättras något ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av minskat trafikflöde och sänkt hastighet, men sänkt hastighet leder till minskad framkomlighet för motortrafik på hela sträckan, även om framkomligheten i viss mån ökar på grund av lägre trafikflöden.

Gång- och cykeltrafiken förbättras i och med att nya kopplingar byggs mellan Höör och Tjörnarp, vid Gamla Boo och Snogeröd. Längs den nya vägsträckningen skapas barriäreffekter för gång och cykling, men också nya kopplingar som motverkar densamma.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar något då motortrafiken främjas.

Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter.

5.7.5.2 Fördelningseffekter vad gäller grupperna män och kvinnor avseende aspekten tillgänglighet

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativet kvinnor i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.7.5.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Eftersom inga åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i mindre utsträckning än vissa andra alternativ.

5.7.5.4 Lokal/regionalt/nationellt/internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas i mindre utsträckning.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs väg 23 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

5.7.5.5 Kommun

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Eslövs kommun påverkas negativt av ny vägsträckning som kan påverka bland annat ortsutvecklingsmöjligheter, rekreationsmöjligheter och boendemiljön i Eslöv och övriga orter som berörs.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt längs väg 23 söder om förbifarten i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. Kopplingarna till Tjörnarp förbättras. Västra Höörs tätort kan påverkas negativt av den nya förbifarten beroende på var den lokaliseras.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.8 Översikt Ö+

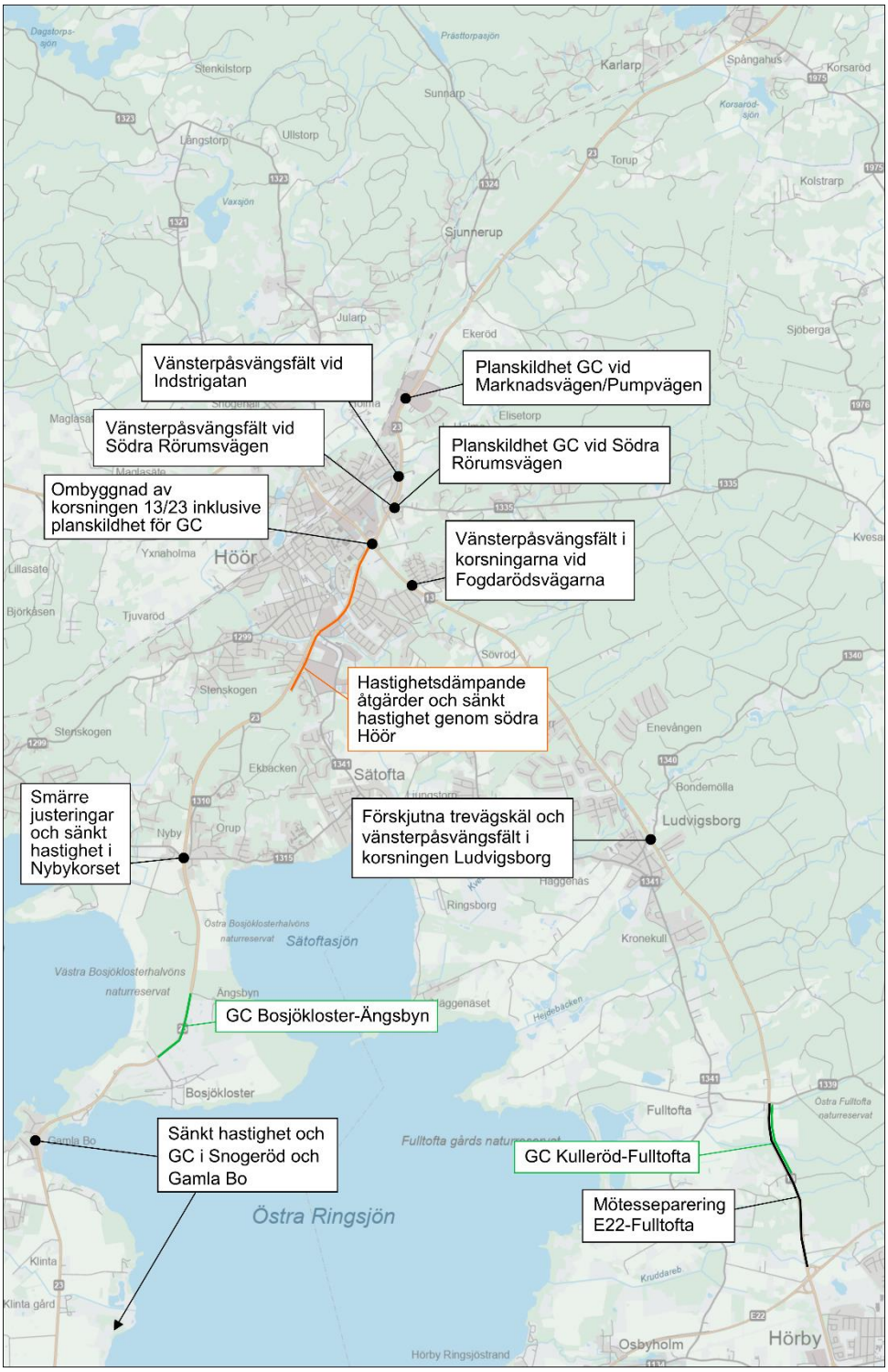
Paket Ö+ bedöms kosta cirka 200 Mkr och innehåller följande åtgärder som ingår i effektbedömningen som följer:

- Väg 23:
    - Sänkt hastighet och GC-banor i Snogeröd och Gamla Bo
    - Nybykorset. Hastighetsgränsen föreslås sänkas till 60 km/h och smärre justeringar av korsningen föreslås göras till förmån för oskyddade trafikanter som ska passera väg 23.
    - Sänkt hastighetsgräns i kombination hastighetssänkande åtgärder föreslås på väg 23 genom södra Höör. Mindre åtgärder såsom refuger o dylikt.
    - Ombyggnad cirkulationsplats mellan v13 och v23. Inklusive en planskild passage för GC, förslagsvis tvärs väg 13 från väster, mellan de två föreslagna cirkulationsplatserna.
    - Ny GC-tunnel föreslås i norra delen av Höör så att det skapas en koppling för GC mellan stationen/centrum och Bokeslund/Bokehall vid Södra Rörumsvägen. Även säker GC-passage föreslås i norra Höör vid cirkulationen med Marknadsvägen.
    - Vänsterpåsvängsfält för korsningarna med Södra Rörumsvägen och Industrigatan i norra Höörs tätort.

- Väg 13:
    - Mötesseparering E22-Fulltofta
    - GC-bana Kulleröd-Fulltofta förordas även om inte mötesspareringen E22-Fulltofta byggs.
    - Korsning Ludvigsborg: Förskjuten C-korsning med vänsterpåsvängsfält.
    - Vänsterpåsvängsfält i båda korsningarna för Fogdarödsvägarna.

Även trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder bör innan dess ha genomförts i trafikplats Norrehe på väg E22, och på E22 söder om Norrehe. En förutsättning är att åtgärderna prioriteras in i Nationell plan för transportinfrastruktur.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 5-7 Åtgärder som föreslås i paket Ö+.

5.8.1 Effektbedömning Ö+

En effektbedömning har gjorts för detta paket på ett liknande sätt som för de större utredningsalternativen i kapitel 3. Effekterna blir ungefär som för Ö1, men i huvudsak betydligt mindre eftersom åtgärderna är färre.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.8.1.1 Översiktlig samhällsekonomisk analys

Det är främst restid för personbil och trafiksäkerhet som bidrar till nyttor, som delvis vägs upp av investeringskostnaden och ökade fordonskostnader. Restiden bedöms bli kortare längs väg 13 än längs befintlig väg 23, men inte lika mycket som för Ö1 eller Ö eftersom inte lika lång sträcka byggs ut med högre hastighet. Den negativa nyttan av fordonskostnaderna på grund av förlängd resväg blir dock i samma storleksordning som för Ö1 eller Ö.

Bedömningarna baseras på att trafiköverflyttningen från väg 23 till väg 13 blir lika stor som för Ö1 och Ö, vilket antagligen inte är sannolikt. När väg 13 blir ett ”billigare” vägval byter en del rutt, men beroende på att människor har olika preferenser och att en mindre förbättring kan antas få mindre påverkan på överflyttningen, kommer antagligen inte all trafik flyttas över.

Skulle trafiköverflyttningen bara bli hälften så stor bedöms fordonskostnaderna bli mindre negativa, men nyttorna för restid och trafiksäkerhet minskar också vilket gör att den totalanyttan bedöms bli ungefär lika i båda scenarier avseende storleken på trafiköverflyttningen.

Lönsamheten bedöms sammantaget vara positiv. Den negativa påverkan av ”ej prissatta effekter” bedöms sammantaget bli försumbar och därmed inte påverka lönsamheten. Nyttorna kan variera relativt mycket beroende på detaljutformning och om till exempel trafikomfördelningen eller framtida trafiktillväxt blir annorlunda. Om det inte sker någon trafiktillväxt i framtiden bedöms lönsamheten vara osäker.

Tabell 5-2 Förenklad samhällsekonomisk bedömning för Ö+. Gult avser en försumbar effekt.

	Ö+
Restid personbilstrafik	Framkomligheten minskar längs väg 23 men att framkomligheten ökar för den genomgående trafiken längs väg 13 samt för trafik längs övriga berörda vägar.
Reskostnad personbilstrafik	Reskostnaden för samtliga alternativ bedöms vara negativ i samma storleksordning som restidsnyttan, och ungefär i samma storleksordning som för Ö och Ö1.
Restid godstrafik	Restidseffekten bedöms vara positiv men försumbar jämfört med övriga effekter. Framkomlighet förbättras längs väg 13.
Reskostnad godstrafik	Reskostnaden för samtliga alternativ bedöms vara negativ i samma storleksordning som restidsnyttan, och ungefär lika stor som för Ö och Ö1.
Kollektivtrafik, gång och cykling	Ö+ bedöms ge positiva effekter men i mindre grad än för Ö1.
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhetseffekterna bedöms bli mindre än hälften så stora som för Ö1, Ö, M2 och V. Trafiksäkerhet förbättras längs befintliga vägarna 23 och 13. I första hand förbättras vägtrafik för bil, men även kompletterande gång- och cykelkopplingar samt planskilda passager tillkommer.
Klimat	Utsläppen ökar något på grund av att trafik antas välja den längre vägen via väg 13, men effekten är försumbar.
Landskap	Ö+ bedöms ge försumbar effekt då utredningsalternativet främst omfattar breddning av befintlig väg.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

	Ö+
Hälsa	Hälsonyttorna bedöms liksom för övriga alternative vara försumbara jämfört med övriga effekter. Nyttan bedöms vara i storleksordning med Ö1 som bedöms ge mest nytta av de övriga alternativen. Det medför ökat buller längs vägarna E22 och 13 söder om Höör och väg 23 norr om väg 13, men minskat buller längs väg 23 söder om väg 13. Det medför även relativt stor nytta för gång och cykling längs väg 13 och i norra Höör.
Övrigt	Åtgärden bedöms ge försumbar effekt avseende vattentäkten i jämförelse med övriga effekter.
Drift och underhåll	Den beräknade effekten är försumbar jämfört med övriga effekter. Underhållskostnaden bör korrelera med byggkostnaden så därför bedöms Ö+ medföra minst negativ nytta avseende drift och underhåll.
Preliminär grov kostnadsindikation (GKI)	Prisnivå 2021-06, inklusive byggherrekostnader. Värden baserade på erfarenhet.
Lönsamheten	Lönsamheten bedöms sammantaget vara positiv. Nyttorna kan variera beroende på t.ex. detaljutformning, trafikomfördelning och framtida trafiktillväxt.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.8.1.2 Transportpolitisk målanalys

Nedan följer en övergripande transportpolitisk målanalys baserad på de aspekter som analyseras i en fullständig samlad effektbedömning.

Tabell 5-3 Transportpolitisk målanalys Ö+

Funktionsmålet	**Ö+**
Medborgarnas resor	*Höjd hastighet på väg 13, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*
Näringslivets transporter	*Höjd hastighet på väg 13, men längre resväg än längs befintlig väg 23.*
Tillgänglighet regionalt/länder	*Ökad tillgänglighet Malmö/Lund-Hässleholm etc*
Jämställdhet	*Främjar både män och kvinnor, men främst män som kör mer bil.*
Funktionshindrade	*Inga åtgärder specifikt för funktionshindrade*
Barn och unga	*Nya GC-vägar och passager, bland annat till Höörs station*
Kollektivtrafik, gång och cykel	*Nya GC-vägar och passager, bland annat till Höörs station, men konkurerar med tåg.*
Hänsynsmålet	**Ö+**
Klimat	*Längre resväg och högre hastighet ger ökade utsläpp*
Hälsa	*Ökat buller kompenseras av bulleråtgärder. Där flödena minskar, minskar bullret*
Landskap	*Främst breddning av befintlig väg och trafik flyttas från tätorter*
Trafiksäkerhet	*Mötesseparering och trafikseparering för oskyddade på delar av väg 23 och väg 13.*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.8.1.3 Fördelningsanalys

Nedan följer en fördelningsanalys för de aspekter som normalt bedöms inom en fullständig SEB.

5.8.1.3.1 Trafikslag

Utredningsalternativet gynnar främst motortrafik men även gående och cyklister längs samma sträcka. Genomgående trafik på väg 23 får en snabbare men längre färdväg via vägarna E22 och väg 13 mellan Rolsberga och Höör. Det främjar inte godstrafik i lika stor utsträckning som personbilstrafik.

Befintlig väg 23 förbättras något ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av minskat trafikflöde och sänkt hastighet, men sänkt hastighet leder till minskad framkomlighet för motortrafik på hela sträckan, även om framkomligheten i viss mån ökar på grund av lägre trafikflöden.

Gång- och cykeltrafiken förbättras i och med att nya kopplingar byggs, framförallt i norra Höör, vid Gamla Boo och Snogeröd och längs väg 13 söder om Höör.

Även kollektivtrafik främjas i viss mån eftersom tillgängligheten till busshållplatser och Höörs tågstation förbättras. Samtidigt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft något då motortrafiken främjas.

Bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

5.8.1.3.2 Kön

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas både kvinnor och män. Avseende jämställdhet så tenderar män att köra mer bil än kvinnor i riket, men skillnaden är relativt liten. De kvantifierbara nyttorna tillfaller sannolikt män med tillgång till bil i högre grad än andra grupper, men den relativa förbättringen är sannolikt större för övriga grupper som får helt nya möjligheter att röra sig i transportsystemet.

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativet kvinnor i större utsträckning än vissa andra alternativ.

5.8.1.3.3 Åldersgrupp

Utredningsalternativet främjar samtliga trafikslag på väg och därmed främjas personer i alla åldrar. Utredningsalternativet främjar dock sannolikt flest bilister eftersom bilisterna är flest längs sträckan, men förbättringen för varje bilresa är sannolikt mycket mindre än för varje resa genom gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det skapas helt nya länkar för gång och cykling till olika målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser.

Det är främst vuxna i arbetsför ålder som främjas, därefter pensionärer.

Eftersom åtgärder för gång och cykling inom Höörs tätort till bland annat Höörs station ingår så främjar detta alternativ andra åldersgrupper i större utsträckning än vissa andra alternativ.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

5.8.1.3.4 Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt

Utredningsalternativet främjar främst regionala bilresor längs väg 23 inom utredningsområdet i stråket Malmö/Lund - Hässleholm/Växjö. Långväga regional trafik med start/målpunkt i Ystad gynnas också i relativt stor utsträckning.

Även lokala resor inom och mellan orterna längs vägarna 23 och 13 inom utredningsområdet främjas, både avseende gång, cykling och motortrafik.

5.8.1.3.5 Län och kommun

Alla alternativen främjar främst Skåne Län och missgynnar inget annat län.

Hässleholms kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter.

Hörby kommun gynnas av bättre framkomlighet längs väg 13 mot Höör. Orterna Ludvigsborg och Röingeborg kan påverkas både positivt och negativt. De påverkas av ökad barriäreffekt och buller vid väg 13, men också av ökad tillgänglighet med motortrafik och nya kopplingar för gång och cykling längs och tvärs väg 13.

Höörs kommun gynnas av snabbare och säkrare vägtransporter, nya kopplingar för gång och cykling inom och mellan orter. Boendemiljö påverkas något positivt söder om väg 13 i Snogeröd, Gamla Boo och Höör på grund av sänkt hastighet och minskat motortrafikflöde. Gång- och cykelkopplingar förbättras, men i mindre utsträckning än i vissa andra alternativ. Lokal framkomlighet för biltrafik kan försämras något då hastigheten sänks inom orter och vid Nybykorset. I norra Höör förbättras kopplingar mellan östra delen och centrala delen och järnvägsstationen.

5.8.1.3.6 Näringsgren

Nyttorna tillfaller ingen specifik näringsgren för något av alternativen.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Syd, Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat