



E22

Fogdarp - Hörby norra

Vägutredning

med miljökonsekvensbeskrivning

00-06-28

Objekt 1069



Denna utredning har utförts under tiden september år 1999 – juni år 2000 av följande organisationer och personer:

BESTÄLLARE

Vägverket Region Skåne

Björn Tillström, projektledare

Box 543 tel 044 - 19 50 00

291 25 Kristianstad fax 044 - 195 195

KONSULT

TRAVIA AB

Jan Rafstedt, uppdragsansvarig

Per Eneroth, bitr. uppdragsansvarig

Chatarina Hennig, handläggare för landskap och miljö samt layout.



Hans Michelsensgatan 1B tel 040 - 23 80 70

211 20 Malmö fax 040 - 23 80 75

UNDERKKONSULTER:

ericson landskapsarkitekter AB, Birre Ericson, ansvarig för landskap och miljö

Sigma Säwab, Anders Janzon, geoteknik

Sveriges Geologiska Undersökning, Esko Daniel, geosignalkarta

Centerlöf & Holmberg AB, Bengt Andersson, konstbyggnader

Vägutredning

2000-06-28

TRAVIA AB uppdragsnummer: 99073

Omslagsbild: Flygbild över trafikplats Norrehe och Hörby fälad, från söder (TRAVIA 1999-10-27).

Förord

Föreliggande vägutredning har upprättats av TRAVIA AB i Malmö på uppdrag av Vägverket Region Skåne. Underkonsulter har varit Ericson landskapsarkitekter AB, Sigma Säva, Sveriges Geologiska Undersökning samt Centerlöf & Holmberg. Beställarens projektledare har varit Björn Tillström.

Utredningen avser utbyggnad av väg E22 på sträckan Fogdarp - Hörby norra till en 18,5-metersväg med två körfält i vardera riktningen, separerade med en smal mittskiljeremsa och ett räcke.

Utbyggnadens primära syfte är att öka trafiksäkerheten och de boendes säkerhet samt att höja framkomligheten och komforten på den aktuella vägsträckan.

Tre alternativa utbyggnadsmöjligheter har studerats; utbyggnad i befintlig sträckning, utbyggnad i befintlig sträckning men med ny sträckning söder om Osbyholm samt utbyggnad i en helt ny sträckning söder om Hörby. Till utredningen har fogats en detaljstudie vid Osbyholm, med en fördjupad beskrivning av förutsättningarna för utbyggnad i befintlig sträckning söder om godset Osbyholm och passagen över Hörby ån.

I vägutredningen ingår även en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen daterad 99-12-20, reviderad 00-05-04, har godkänts av länsstyrelsen enligt beslut daterat 00-06-21. I innehållsförteckningen i föreliggande vägutredning har röda markeringar gjorts, som indikerar vad som utgör miljökonsekvensbeskrivning.

TRAVIA AB
Jan Rafstedt

uppdragsansvarig:

Jan Rafstedt

granskad:

Anders Gustavsson

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	6
1. Bakgrund och motiv	10
2. Tidigare utredningar och beslut	11
3. Samråd	12
4. Metod vid utvärdering	13
5. Förutsättningar	14
5.1 Byggnadstekniska förutsättningar	14
5.2 Vägnätets funktion	16
5.3 Trafik och trafikanter	17
5.4 Miljö	22
5.5 Markanvändning	34
6. Studerade alternativ	37
6.1 Målstandard	37
6.2 Nollalternativet	38
6.3 Studerade alternativ	38
6.4 Breddning i befintlig sträckning	39
6.5 Förbifart Osbyholm	41
6.6 Söder om Hörby	42
7. Konsekvenser	43
7.1 Vaghållning	43
7.2 Vägnätets funktion	45
7.3 Trafik och trafikanter	45
7.4 Miljö	49
7.5 Markanvändning	60
7.6 Miljöpåverkan under byggtiden	63
7.7 Kompensationsåtgärder	64
8. Utvärdering och rekommendation	66
9. Fortsatt arbete	67
Källförteckning	68
Bilaga: Detaljstudie Osbyholm	

 Har granskats och godkänts av
Länsstyrelsen enligt beslut 00-06-21.

Sammanfattning

Planeringen av vägar är en del av samhällsplaneringen och har ett nära samband med kommunernas planering på översikts- och detaljplanenivå. Det övergripande vägnätets lokalisering och utformning är av stor betydelse för kommunernas möjligheter att utveckla bebyggelse, såväl i tätorter som i glesbygd. Vägarnas placering och utformning påverkar även kommunernas möjligheter att bevara och utveckla skyddsvärda kvalitéer som till exempel natur- och kulturmiljöer samt ett attraktivt friluftsliv. Kommunernas näringsliv påverkas också i hög grad av såväl vägstandard som placering och utformning av vägar med tillhörande anläggningar. En ny vägsträckning ger konsekvenser för etablerade verksamheter men kan också ge utvecklingsmöjligheter.

Väg E22, som går mellan Trelleborg och Norrköping, är en av Sveriges viktiga stamvägar, och den är av vital betydelse för landets transportförsörjning och ekonomi. I Skåne passerar vägen genom Malmö och Lund, förbi Hörby samt genom Tollarp, Kristianstad och Bromölla innan den fortsätter österut genom Blekinge.

Motiv för åtgärder

E22 är sträckvis starkt olycksutsatt. Bland annat gäller detta avsnittet mellan Rolsberga och Tollarp, där vägens standard är låg, med hänsyn till sin funktion, sitt trafikflöde och den stora andelen tung trafik. Vägen utgör en barriär för de boende och ger omfattande bullerstörningar. Vägverket har därför beslutat att klarlägga förutsättningarna för en standardförbättring av E22 genom Skåne, med utbyggnad till fyrfältsväg.

Målstandard

Enligt Vägverkets nationella väghållningsplan skall E22 ha en referenshastighet på minst 90 km/h i Skåne och den skall ha mitträcke/mittbarriär för att hindra kollision mellan mötande bilar. På avsnittet mellan Gårdstånga och Vä avses E22, byggas ut till 18,5 meters fyrfältsväg med mittremsa och mitträcke. Tillsammans med väglänter ger det ett vägområde på ca 30 meter. Korsande trafik kommer inte att tillåtas i plankorsningar och inte heller vänstersvängning.

Omfattning och studerade alternativ

Föreliggande vägutredning omfattar delen Fogdarp-Hörby norra. Tre utbyggnadsalternativ har studerats, samtliga med ett utgångsläge söder om den befintliga vägen vid Fogdarp. Detta för att spara boendemiljön i Fogdarps samhälle.

Utbyggnadsalternativen är:

- **Alternativ 1** - Breddning i befintlig sträckning
- **Alternativ 2** - Breddning i befintlig vägsträckning med undantag för delen vid Osbyholm, där vägen på en kort sträcka ligger söder om den nuvarande.
- **Alternativ 3** - En helt ny sträckning söder och öster om Hörby, med anslutning till nuvarande väg E22 norr om tillfarten Hörby norra.

Konsekvensbeskrivning och värdering görs i jämförelse med ett nollalternativ. **Nollalternativet** representerar en framtida situation då föreslagna åtgärder ej vidtagits.

Miljökonsekvenser

Nedan följer en sammanfattning av de mest betydande miljökonsekvenser som respektive alternativ medför jämfört med nollalternativet:

Alternativ 1 och alternativ 2

En södergående sträckning vid Fogdarp ger bättre boendemiljö i samhället med lägre bullerstörningar och större säkerhet. Väggkorridoren löper dock endast ca 300 meter söder om samhället och ger nya markintrång för ett antal fastigheter, som får ändrade arronderingsförhållanden. Där vägen återgår i befintlig sträckning sker intrång i allén mot Elisefarm. Vid väg 1121s början ligger ett antal fastigheter mycket nära vägen. För att ge en god boendemiljö krävs här bulleravskärmning, som lokalt ger en negativ påverkan på landskapsbilden. Den befintliga kopplingen mellan kulturvägarna 1140 och 1121 bryts. Kopplingen är en tvärgående allé till E22, som idag utgör ett kulturhistoriskt samband mellan Sextorps gods och väg 1140. Istället måste en planskildhet anläggas som ger markintrång och förändrade grundvattenförhållanden som följd.

Alternativet 1 och 2 medför också några meters intrång i ytterkanten av riksintresset N21A, odlingslandskapet på Linderödsåsen. Intrånget bedöms dock inte påtagligt skada de angivna värdena.

Befintlig E22 gränsar idag till naturreservatet Hörby fäläd. Utbyggnad av E22 i befintligt läge ger några meters intrång i reservatet. Inte heller detta intrång bedöms medföra påtaglig skada av de angivna värdena.

Alternativ 1 - i befintlig passage genom Osbyholm

Vid Osbyholm och passagen av Hörbyån gör befintlig E22 idag intrång i riksintresset K 67, vid Ousbyholms slott. Bero-

ende åt vilken sida broutbyggnaden görs, krävs ytterligare någon meters intrång vid Osbyholms slottspark, alternativt att några fastigheter söder om vägen måste lösas in. Dessa frågor klarläggs i ett arbetsplaneskede.

Alternativ 2 – förbifart Osbyholm

En utbyggnad av E22 i detta läge skär av sambandet mellan Osbyholm, Hörby och Lyby. Sträckningen sker i ett område där kommunen, enligt sin översiktsplan från 1991, planerat för utbyggnad av bostäder och verksamheter i framtiden. Ingreppet över Hörbyån sker i kommunens avsatta naturvårdsområde. Förslaget kräver utbyggnad av en ny trafikplats i annat läge än den befintliga, som utgår. Dessutom krävs två nya planskilda korsningar dels med kulturväg 1121 samt med väg 1134. Alternativ 2 ger fler bullerstörda fastigheter i Osbyholm än i alternativ 1. Ett betydande markintrång sker i jordbruksfastigheterna i söder och inlösen kan bli aktuellt. Alternativet bedöms ge mycket stor påverkan på landskapsbilden söder om Osbyholm.

Alternativ 2 ger även positiva konsekvenser. Den ena är möjligheten att återställa E22s nuvarande intrång i riksintresse K67, vid Ousbyholms slott. Den andra att boendemiljön i norra Osbyholm blir bättre.

Alternativ 3

Alternativ 3 medför betydande negativa konsekvenser ur många aspekter. Väggkorridoren gör intrång i områden som har mycket höga natur- och kulturvärden, den ger mycket stora barriäreffekter, stor påverkan på landskapsbilden och negativa konsekvenser för de boende och för jordbruksnäringen i södra Hörby.

Alternativ 3 ger dock trafikavlastning på den befintliga vägen och ger bättre boendemiljö för fastigheterna utmed denna.

Kompensationsåtgärder

För att begränsa de negativa konsekvenser som väg-utbyggnaden medför ska, så långt det är möjligt, intrång i värdefulla miljöer undvikas. I de fall det inte går att undgå intrång finns olika sätt att minimera ingreppen eller skadorna genom kompenserande åtgärder. De kompensationsåtgärder som kan bli aktuella i utredningsområdet är:

- återställande av lokalväg genom Fogdarp,
- återställande av jordbruksmark på de sträckor där den befintliga vägen rivs bort,
- material från de delar som rivs bort kan användas för väg-utbyggnaden,
- komplettering av alléer längs utredningsområdets kulturvägar,
- bulleravskärmning med utformning efter Vägverkets gestaltungsrekommendationer för E22,
- miljömagasin med översilningsytor där förorenat vägdagvatten fördröjs och renas,
- skärningar och slänter utformas så att vägen anpassas bättre till omgivande landskap.

Miljöpåverkan under byggtiden

Enligt Väglagen är projektets utsedda entreprenör skyldig att upprätthålla god ordning inom avsatt arbetsområde.

Entreprenören får bara hålla sig inom arbetsområdet och inom det kommunikationsstråk som anvisats.

Anläggandet av ny väg kommer att alstra fordonstrafik både inom och på anslutande vägar. Framkomligheten i området kommer därför att minska under byggnationstiden.

I samtliga alternativ kommer vattenmiljön och växt-samhällena vid Hörbyån att utsättas för en temporär störning under brobyggnationen. Byggnad av ny bro kan också ge markskador i Hörbyåns dalgång.

Under byggnation av väganläggningar gäller andra riktvärden för buller, än för den permanenta väganläggningen. Under vardagar får bullret vid bostäder, dagtid, uppgå till 60 dBA (ekvivalent nivå), kvällstid gäller riktvärdet 50 dBA och nattetid 45 dBA.

Övriga effekter

Utredningsalternativen 1, 2 och 3 beräknas också ge följande effekter jämfört med nollalternativet:

- Antalet olyckor beräknas minska i samtliga utredningsalternativ.
- Körtiden minskar i samtliga utredningsalternativ, men mest i alt 1.
- Drivmedelsförbrukningen ökar i samtliga utredningsalternativ men minst i alt 1.
- Transportkostnaderna minskar något i alt 1 och 2 medan de ökar i alt 3.

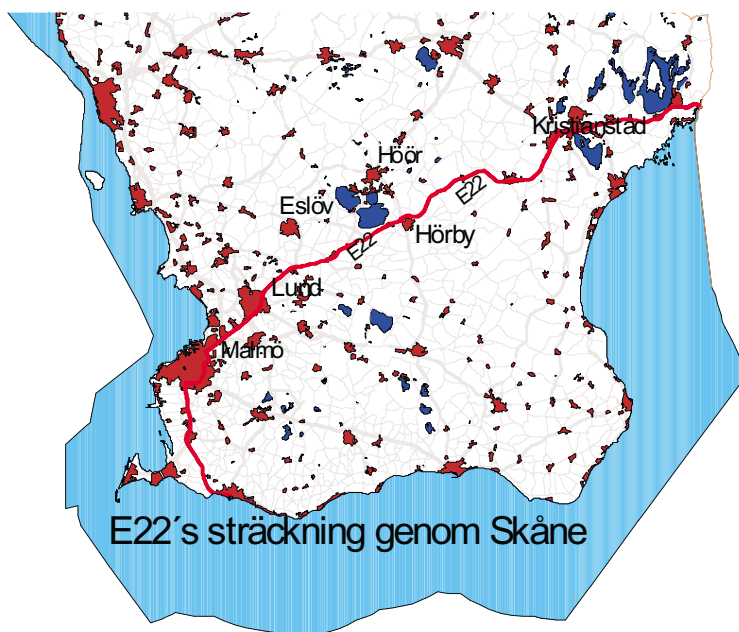
- Avgasemissionerna ökar, vilket bl a beror på att den genomsnittliga körhastigheten ökar i de tre alternativen. Emissionerna ökar dock minst i alt 1.
- Anläggningskostnaden är lägre för alt 1 än för alt 2 och 3.
- Den skattonettonvärdekvoten blir positiv för alt 1 men negativ för alt 2 och 3.

Rekommendation

En sammanvägning av de studerade alternativens miljökonsekvenser och effekter, talar entydigt för att utbyggnaden av E22, mellan Fogdarp och Hörby norra, bör ske i befintlig sträckning, i enlighet med alt 1.

1. Bakgrund och motiv

Väg E22, som går mellan Trelleborg och Norrköping, är en av Sveriges viktiga stamvägar och av vital betydelse för landets transportförsörjning och ekonomi. I Skåne passerar vägen genom Malmö och Lund, förbi Hörby samt genom Tollarp, Kristianstad och Bromölla innan den fortsätter österut genom Blekinge.



Figur 1.1

Mellan Vellinge och Gårdstånga samt på infarten till och avsnittet förbi Kristianstad är E22 motorväg. Söder om Vellinge och på avsnittet förbi Hörby är den motortrafikled. I övrigt inom Skåne är E22 13-metersväg.

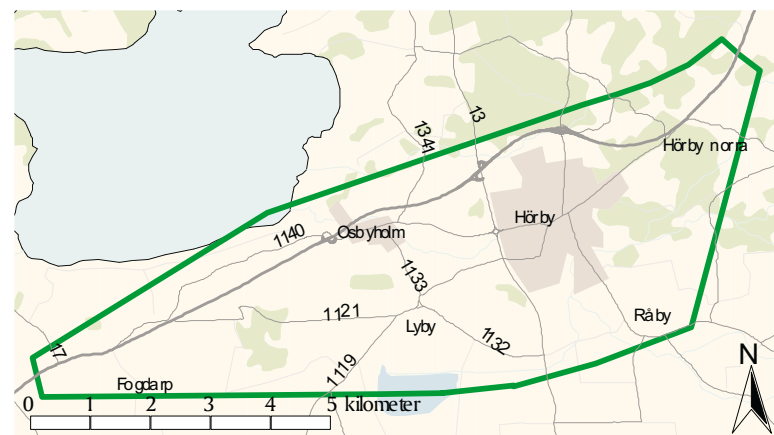
E22 är sträckvis starkt olycksutsatt. Bland annat gäller detta

avsnittet mellan Rolsberga och Tollarp, där vägens standard är låg, med hänsyn till sin funktion, trafikflöde och stora andel tung trafik. Med sitt stora trafikflöde utgör vägen en barriär för de boende och ger omfattande bullerstörningar.

Riksdagen har antagit regeringens proposition 1997/98:56 - *Transportpolitik för hållbar utveckling*. De transportpolitiska delmålen i denna proposition är:

ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Vägverket har därför beslutat klarlägga förutsättningarna för en utbyggnad av E22 - en standardförbättring - i överensstämmelse med de transportpolitiska målen.

Syftet med föreliggande utredning avser delen Fogdarp till Hörby norra. Utredningen ska ge ett underlag för val av vägkorridor och utbyggnad av E22 till en fyrfältsväg.



Figur 1.2 Utredningsområdet, Fogdarp – Hörby norra, området som antas påverkas av de alternativa sträckningar som vägutredningen omfattar.

2. Tidigare utredningar och beslut

Utbyggnad av E22, har på den aktuella sträckan behandlats eller berörts i ett flertal utredningar, som har utförts genom Vägverkets försorg under perioden 1993 – 1999:

- Väg E22, Utredningsplan, delen Gårdstånga-Hörby. VBB-VIAK. Maj 1993.
- PM avseende bedömning av olika utbyggnadsalternativ för väg 23, delen Gårdstånga-Tjörnarps. VBB-VIAK. Juni 1993.
- Väg 23 vid Ringsjöarna – Kompletterande utredning, objekt 1082. KM. September 1999.
- Motorväg E22 Gårdstånga-Rolsberga med smal sektion. Förstudie/utredning. TRAVIA AB. 1998-03-23
- E22 Hurva-Osbyholm, objekt 1088 Förstudie. VBB-VIAK. Oktober 1998.
- Väg E22 Osbyholm-Vä. Förstudie. Vägverket Region Skåne. Oktober 1998.

De båda sistnämnda utredningarna har lett till Vägverkets beslut att upprätta följande vägutredningar:

- Vägutredning för väg E22 på delen Hurva-Fogdarp,
- Vägutredning för väg E22 på delen Fogdarp-Hörby norra,
- Vägutredning för väg E22 på delen Hörby norra-Vä.

Vägutredningen för delen Hurva-Fogdarp är klar. Enligt miljöbalken ska nu miljödepartementet tillåtlighetspröva projektet. Därefter kan planeringsprocessen fortsätta med framtagande av en arbetsplan för objektet med målstandard 18,5m. Utredningen för delen Hörby norra – Vä pågår

samtidigt som den föreliggande mellan Fogdarp och Hörby norra.

Vägverket har även beslutat att upprätta en vägutredning för väg 23, vilken ska klarlägga förutsättningarna för en sträckning öster om Ringsjön.

3. Samråd

I arbetet med vägutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har utökade samråd hållits enligt miljöbalken kapitel 6, §5. Detta som en följd av länsstyrelsens bedömning att vägprojektet medför betydande miljöpåverkan.

- Det utökade samrådet med allmänheten inleddes med ett möte den 5 oktober 1999 i Hörby gamla kommunhus. Deltagarna informerades om vägutredningens syfte, den planerade vägens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningens upplägg och innehåll redovisades också. Mötet annonserades i dagspressen i god tid.
- Ett samråd med Hörby kommun hölls den 18 oktober 1999 hos Vägverket Region Skåne i Kristianstad. Även Höörs kommun har kallats till liknande samrådsmöten. Synpunkter från Höörs kommun har för aktuell sträcka lämnats i tidigare vägutredning avseende delen Hurva-Fogdarp.
- Ett utökat samråd hölls den 19 oktober 1999 med Länsstyrelsen. Under detta möte diskuterades miljökonsekvensbeskrivningens upplägg och innehåll.
- Ett andra utökat samråd skedde med Länsstyrelsen den 30 november 1999. Under detta möte diskuterades miljökonsekvensbeskrivningens upplägg och innehåll i sin helhet.
- Ett andra utökat samråd med allmänheten och berörda intresseorganisationer hölls den 9 december 1999 i Hörby gamla kommunhus. Under mötet redovisades de studerade alternativen och de miljökonsekvenser som de medför. Mötet annonserades i dagspressen i god tid före.

En gemensam exkursion till utredningsområdet genomfördes den 1 november 1999. På denna resa deltog representanter från Hörby kommun, Länsstyrelsen, Vägverket Region Skåne, TRAVIA AB och Ericson Landskapsarkitekter AB.

En informationsbroschyr om vägutredningen har framtagits i syfte att informera allmänheten om vägutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

4. Metod vid utvärdering

Utvärderingen av de alternativa vägsträckningarna görs i huvudsak med hänsyn till följande effekter:

- Miljöpåverkan
 - Naturresurser och Markanvändning
 - Naturmiljö
 - Kulturmiljö
 - Landskapsbild
 - Boendemiljö
 - Buller- och luftemissioner
- Trafikekonomiska effekter
 - Trafikarbete
 - Restider
 - Fordonskostnader
 - Driftkostnader
- Anläggningskostnader

Varje sträckning, med tillhörande anläggningar jämförs, vad avser trafikekonomiska effekter och anläggningskostnader, i en samhällsekonomisk analysmodell – EVA (Effektberäkningar Vid Väganalyser) - med situationen om inga vägåtgärder genomförs – det s.k. nollalternativet. Jämförelsen utförs på basis av respektive alternativs beräknade nettonuvärdeskvot enligt nedan.

$$\frac{\text{Beräknad nytta} - \text{Anläggningskostnad}}{\text{Anläggningskostnad}}$$

Anläggningskostnaden är här ökad med faktorn 1.6, som utgör sammantagna skattefaktorer.

5. Förutsättningar

5.1 Byggnadstekniska förutsättningar

5.1.1 Topografi

Området utgörs av ett större flackt och relativt jämnt höjdparti i söder och ett mera mosaikartat högre liggande område i norr, Linderödsåsen. Dessa högre liggande områden åtskiljs av en bred och grund dalgång kring Hörbyån. I södra delen av området rinner Hörbyån med biflöden i ett grenverk av små dalar och raviner. I söder ligger även Lyby mosse.

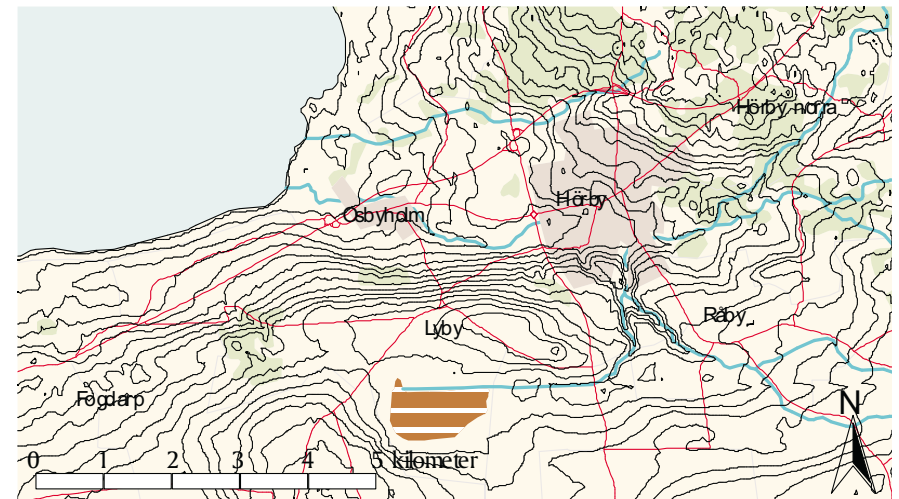
Inom utredningsområdet finns en nivåskillnad på 75 m, med en lågpunkt i Osbyholm på +62,0 och en högsta nivå vid utredningsgränsen i norr på +137,0.

De topografiska förhållanden redovisas i *Figur 5.5.1 Topografi*. Utredningsområdet kan delas in i jordbrukslandskapet i söder och skogslandskapet i norr. De topografiska förhållanden påverkar möjligheterna till alternativa sträckningar endast i mycket begränsad omfattning. Däremot förekommer kraftiga nivåskillnader på nära 40 m vid åar och dalgångar söder om Hörby, samt en stigning på nära 50 m upp mot höjdpunkten i norr.

5.1.2 Klimatet

Det aktuella vägnittet ligger i gränslandet mellan det öppna jordbrukslandskapet kring Ringsjöarna, och det mer kuperade skogslandskapet i norra Skåne. Detta medför vissa lokala variationer i klimatet längs sträckan. Mellan trafikplats

Hörby och Hörby norra höjer sig terrängen och dessa delar antas därför ha något fler snödagar än det lägre liggande landskapet. Här kan, å andra sidan, risken för snödrev vid vissa vindriktningar, frosthalka och dimma vara något större, än i övrigt skogsbevuxna delarna av utredningsområdet.



Figur 5.1.1 Topografi.

Höjdkurvor med 5 m ekvidistans. Illustrerar höjderna vid Lyby i söder och Linderödsåsen i norr. Vattendragen utmärker dalgångarna.



Sveriges Geologiska Undersökning Geosignalkarta Hörby

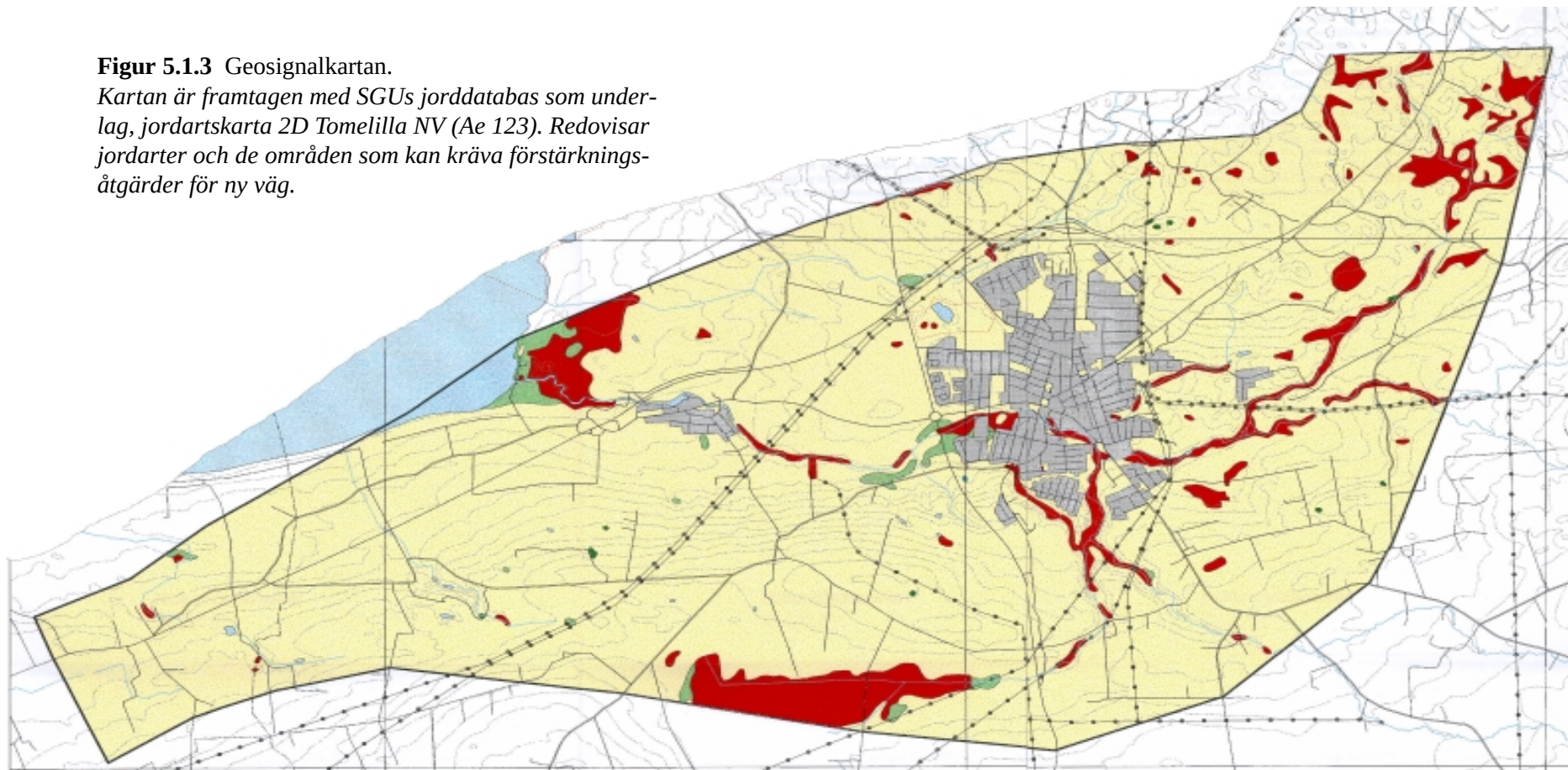
Topografiskt underlag, delvis reviderat, enligt avtal med Lantmäteriverket.
Copyright Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
Adress: Box 670, 751 28 Uppsala
Telefon: 018 - 17 90 00
Telefax: 018 - 17 92 10
E-post: kundservice@sgu.se
URL: <http://www.sgu.se>



500 0 500 1000 1500 2000 Meter

1:25000

-  Bra mark. Grus och sand.
-  Medelgod mark. Sandig siltmorän, siltmorän, lermorän samt finsand, lerig finsand, fast (glacial) lera och tunt (<0,5 m) torvskikt på morän.
-  Dålig mark. Torv, silt, svämsediment och fyllning samt tunt (<0,5 m) torvskikt på sand
-  Urberg i dagen.
-  Sedimentär berggrund i dagen.



Figur 5.1.3 Geosignalkartan.

Kartan är framtagen med SGUs jorddatabas som underlag, jordartskarta 2D Tomelilla NV (Ae 123). Redovisar jordarter och de områden som kan kräva förstärkningsåtgärder för ny väg.