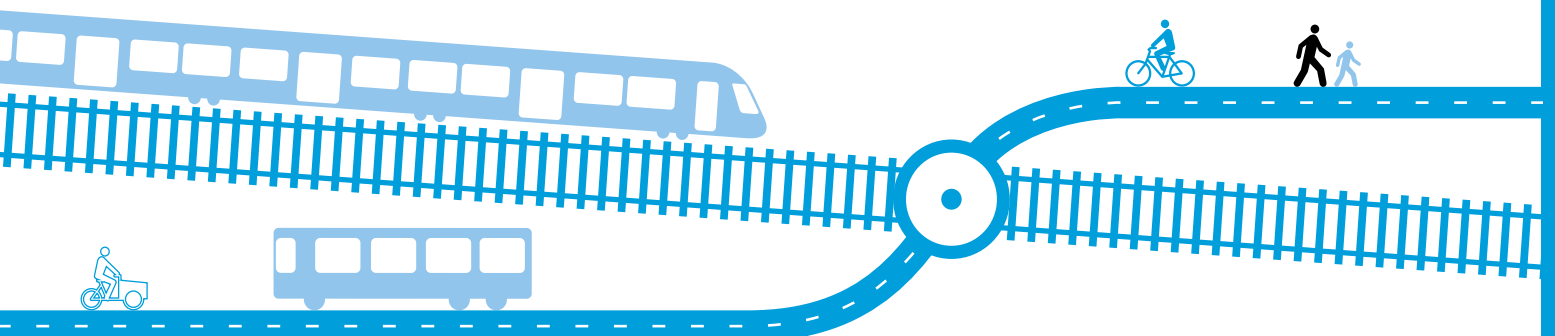


5

Hållbara transporter

År 2035 är Höörs kommun en del av en storstadsregion där vardagslivet fungerar smidigt. Den flerkärniga Ortsstrukturen är tätt sammankopplad tack vare väl utbyggd kollektivtrafik. Tåg, bussar och gång- och cykelvägar ger goda och hållbara resmöjligheter till utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Kommunikationerna är anpassade både för den som reser till storstaden och för den som rör sig mellan småstad, byar och landsbygd. Vi njuter av renare luft, bättre trafikmiljö och tystare omgivning.

-
- 5.1 Inledning
 - 5.2 Järnvägstrafik
 - 5.3 Cykeltrafik
 - 5.4 Regionalt viktiga vägar



5.1 Inledning

Hållbara transportlösningar och säker trafikmiljö är viktiga delar av en god livsmiljö för alla. Utformningen av infrastruktur, städer och byar påverkar vilka transportmedel vi väljer och hur trafikmiljön fungerar för olika behov. Samtidigt riskerar infrastruktur att leda till barriäreffekter, bullerproblem och luftföroreningar. Genom att planera för hållbara transporter kan vi minska utsläppen av växthusgaser, medverka till bättre folkhälsa och skapa en trygg bebyggd miljö.

Transporter i Höörs kommun

Transportinfrastrukturen i kommunen är viktig för kommunens möjligheter att utvecklas som en kärna i Skånes flerkärniga struktur. Läget mitt i Skåne medför att flera större vägar och Södra stambanan korsar Höörs kommun. Det ger god tillgänglighet både regionalt och nationellt, men innebär samtidigt att kommunen påverkas negativt av transittrafik.

Höörs kommun i regionen

Goda förbindelser både inom kommunen och över kommungränserna är förutsättningar för kommunens fortsatta utveckling. Varje dag pendlar 2000 invånare till arbete i antingen Lund eller Malmö. Pendlarna utgör totalt mer än en tredjedel av kommunens befolkning och en stor andel av pendlarna reser kollektivt.

Höörs kommuns målbild och strategier för kommunens utveckling ur ett regionalt perspektiv kommer från Strukturplanen för MalmöLundregionen, som Höörs kommun tagit fram tillsammans med 10 andra kommuner. Av strukturplanen (figur U5.1.1) framgår tydligt att Höörs kommun är en del av flerkärnigheten i sydvästra Skåne, att kommunen berörs av nationellt viktiga kommunikationsstråk och

Läs mer:

Strukturplan för MalmöLundregionen, Gemensam målbild 2035

Trafikstrategin (antagen 2012)

att det är nödvändigt med investeringar som stärker de gemensamma strategierna. Några strategier som är av särskild betydelse för hållbara transporter i Höörs kommun är:

- **Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion** genom att arbeta för att minska transittrafikens negativa konsekvenser genom mobility management*, minimerade barriäreffekter, bulleråtgärder samt stödja införandet av effektiva styrmedel.
- **Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk** genom att prioritera bebyggelseutveckling till kollektivtrafiknära lägen längs befintliga och framtida nya starka kollektivtrafikstråk och genom att verka för en högklassig kollektivtrafik i dagens och framtidens starka kollektivtrafikstråk.
- **Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd** genom att boende på landsbygd och i mindre orter ska kunna ta del av utbudet i städer och större tätorter genom kollektivtrafik och cykel.

Utveckling av trafikmiljön i Höörs kommun

I den lokala skalan ligger fokus på att utveckla befintlig stadsmiljö, byar och infrastruktur så att den blir mer trafiksäker och främjar gång, cykel och kollektivtrafik. En viktig aspekt är att många av pendlarna tar sig till stationen med cykel. En trafikmiljö som främjar cykling i Höör och Tjörnarps får alltså effekter för resorna både lokalt och regionalt.

* Mobility management innebär att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Höör kommun har höga ambitioner om att bidra till hållbara transporter. I trafikstrategin uttrycks följande inriktning för trafiksystemet:

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

Till trafikstrategin finns ett antal trafikplaner som beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras för att nå målen. En samlad åtgärdslista fungerar som underlag för tekniska nämndens anspråk på investeringsmedel vid årliga budgetberedningar.

Översiktsplanen och transporterna

Denna översiktsplan är utformad för att stödja inriktningen i trafikstrategin och komplettera trafikplanerna när det gäller att identifiera åtgärdsbehov. Medan trafikstrategin fokuserar på trafiksystemet inom kommunen utvecklar översiktsplanen även regionala och nationella perspektiv.

Ansvar för att planera och bygga trafikinfrastruktur är delat mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket. Kollektivtrafiken styrs och finansieras av regionen med möjlighet för kommunen att påverka i viss mån. Översiktsplanen visar kommunens samlade syn på hur trafiksystemet bör utvecklas



Figur U5.1.1. Strukturplan för MalmöLundregionen, med ortstruktur samt noder och stråk för kommunikation. Teckenförklaring, se figur U1.1.3, avsnitt U1.1.

och fungerar i vissa fall som underlag för kommunens genomförande och i andra fall som underlag för dialog med regionen och Trafikverket.

I översiktsplanen finns dels en utvecklingsstrategi där transportnoder och transportsamband sätts i relation till inriktningen för kommunens långsiktiga utveckling och dels en mer konkret planering för utveckling av trafikmiljön. Detta kapitel har fokus på mer konkret utveckling av järnvägstrafiken, cykeltrafiken, och regionalt viktiga vägar.

Allra störst långsiktig effekt på transporterna har dock översiktsplanen genom att den pekar ut områden för ny bebyggelse. Merparten av bostadsbyggelsen ska ske i anslutning till småstaden, med goda möjligheter att resa kollektivt och med cykel. Även i Tjörnarps planeras för stationsnära byggande. Detta stärker kollektivtrafiken och ger goda förutsättningar för hållbara transporter.

Fortsatt planering för hållbara transporter

Det finns flera viktiga frågor kring hållbara transporter att arbeta vidare med. Det behövs en fördjupad analys för transportsystemet för Höör som tätort - både när det gäller cykeltrafik och motortrafik. Utvecklingen av vägarna 13 och 23 är avgörande pusselbitar i det arbetet och kommunens planering är därför helt beroende av Trafikverkets fortsatta planering. Avsikten är att ta ett helhetsgrepp kring dessa frågor i en kommande fördjupad översiktsplanering för tätorten Höör.

Projektet Höör som cykelkommun syftar bland annat till att utveckla cykelstråk och vägvisning och kompletterar trafikstrategi och trafikplaner. Kommunen genomför successivt åtgärder enligt dessa planer för att förbättra förutsättningarna för hållbara transporter i gatumiljön.

Fokus i kommunens trafikstrategi ligger på gång, cykel och kollektivtrafik snarare än biltrafik. Likaså ligger kommunens investeringar i gatumiljön till stor del på åtgärder som förbättrar trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna.

Utvecklingen av gaturummet för mer hållbara transporter kräver dock goda kunskaper även om biltrafiken. Kommunen mäter antalet fordonsrörelser i det kommunala gatunätet med några års intervaller och följer på så vis upp förändringar i trafikmönstret. Det saknas dock en aktuell utredning kring hur trafikflödena på de kommunala gatorna kan förväntas utvecklas framöver. Den senaste utredningen från 2003 prognosticerade kraftiga ökning av trafiken som inte har inträffat. Det behövs därför en ny analys av framtida trafikflöden på gatorna i Höör som dels grundas på utbyggnadsstrategierna i denna översiktsplan och som dels drar lärdom av aktuell kunskap om trafikutveckling.

5.2 Järnvägstrafik

Södra stambanan är Höörs kommuns viktigaste länk till omvärlden. Varje vardag går ca 4400 personer av och på tåget vid Höörs station och ca 300 i Tjörnarps.

Tågtrafiken på Södra stambanan har ökat kraftigt under de senaste åren och är idag både blandad och omfattande med mer än 100 tåg/dygn på alla sträckor. I takt med att transportsektorn blir mer hållbar kommer järnvägens roll att öka, både när det gäller regionala, nationella och internationella transporter. Det finns en bred enighet om behovet av att utöka kapaciteten i järnvägsnätet.

Kapacitetsbrist

De stora trafikmängderna beror dels på mycket godstrafik och dels på att det går regional tågtrafik längs samtliga sträckor. Trängseln på Södra stambanan innebär bland annat att tidtabellerna för regionala tåg inte är optimerade eftersom de måste anpassas efter att fjärrtågen kör med annan hastighet och har färre stopp. Trängseln innebär också att trafikstörningar ofta leder till förseningar. Bättre turtäthet, tidtabell och punktlighet är avgörande för Höörs kommuns utveckling och kapaciteten i järnvägsnätet är därför en strategiskt viktig fråga för Höörs kommun.

Skåne är idag en flaskhals för ett hållbart transportsystem i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade Scan-Med-korridoren. Mellan Malmö och Hässleholm finns en av de största kapacitetsbristerna i landets järnvägsnät, och kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer ytterligare öka trycket på det skånska väg- och järnvägsnätet. Behovet av bättre kapacitet och möjliga åtgärder för att lösa problemen har utretts i olika sammanhang av både Trafikverket, Region Skåne och nätverket stambanan.com. Region Skånes scenarioanalys visar att kapacitetsutnyttjandet på befintlig stambana mellan Lund och Höör riskerar att ligga över 100 % år 2035 även med en ny höghastighetsjärnväg (figur U5.2.1).

Höghastighetsjärnväg

Nya höghastighetsbanor gör det möjligt att förkorta restiden mellan storstäderna och att öka järnvägens konkurrenskraft gentemot flyget och samtidigt innebär nya stambanor en bättre samlad kapacitet i järnvägsnätet.

Snabba regionaltåg och fjärrtåg skulle också flyttas från befintlig stambana till höghastighetsbana. Däremot kommer den inte att klara godståg, och all godstrafik kommer därför att fortsätta gå på befintlig stambana. Resultatet blir att kapacitet frigörs i befintliga spår för utveckling av godståg och regionaltåg med fler stopp. Höörs kommun ställer sig bakom den kapacitetsförstärkning detta innebär, men framhåller samtidigt vikten av att långsiktigt förstärka den befintliga stambanan. Annars är risken stor för att kapaciteten i befintlig järnvägssträckning inte räcker långsiktigt för att både godstrafik och regional tågtrafik ska kunna utvecklas.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen arbetar på uppdrag av regeringen med målet att Sverige så snabbt som möjligt ska få sin första höghastighetsjärnväg där tågen kan gå i 320 km/h. Tågen ska kunna köra från Stockholm till Malmö på två och en halv timme. I Skåne är det tänkt att höghastighetstågen ska stanna vid stationer i Malmö, Lund och Hässleholm. Mellan Lund och Hässleholm är avsikten att höghastighetsjärnväg ska byggas i helt ny sträckning.

Regeringen uttrycker i Infrastrukturpropositionen 2016 ett mål om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas, och att utbyggnadstakten kommer att styras av vad statens ekonomi tillåter. I direktiven för planperioden 2018-2029 fastslår regeringen att sträckan Lund-Hässleholm ska ha byggstart under planperioden.

Trafikverkets utredningar

Trafikverket utreder förutsättningarna för höghastighetsjärnväg genom så kallade åtgärdsvalsstudier

(ÅVS) med tillhörande landskapskaraktärsanalyser och miljöbedömningar. Höghastighetståg ställer specifika tekniska krav på järnvägen. Kurvradien är central i sammanhanget, och är det största hindret för att anpassa befintlig stambana för snabbare tåg. Höghastighetsjärnväg kräver längre kurvradi-er vilket betyder rakare järnväg med färre kurvor. Dessa krav innebär att höghastighetsbanan inte kommer att anpassas efter lokala förhållanden eller göra extra kurvor runt värdefulla områden.

En ny järnvägssträckning mellan Lund och Hässleholm kommer att passera genom Höörs kommun, men Trafikverkets utredningar är fortfarande på en så övergripande nivå att det är omöjligt att säga vilken del av kommunen som kommer att beröras (Förhandskopia 2017-02-15). Hela kommunen utom den sydligaste spetsen vid Rövarkulan ingår i utredningsområdet.

Det är uppenbart att en ny järnvägssträckning genom kommunen kommer att få stora konsekvenser i form av bland annat barriäreffekter, buller och ingrepp i känsliga miljöer. I nuläget är det dock inte möjligt att närmare förutse vilka delar av kommunen som kommer att beröras och vilka miljöer som särskilt står i riskzonen. Det är därför inte heller möjligt att säga hur kommunen ska hantera konsekvenserna.

De komplicerade tekniska aspekterna och osäkerheterna kring stationslägenas exakta placering gör det omöjligt för Höörs kommun att presentera en egen analys av vilken sträckning genom kommunen som skulle ge minst negativa konsekvenser. En när-

mare avgränsning av järnvägskorridoren sker först vid regeringens tillåtlighetsprövning som är en del av arbetet med att upprätta järnvägsplan. Höörs kommun bedömer att det kan ske tidigast 2021. Dessförinnan ska utredningsområdet snävas in och möjliga korridorer jämföras.

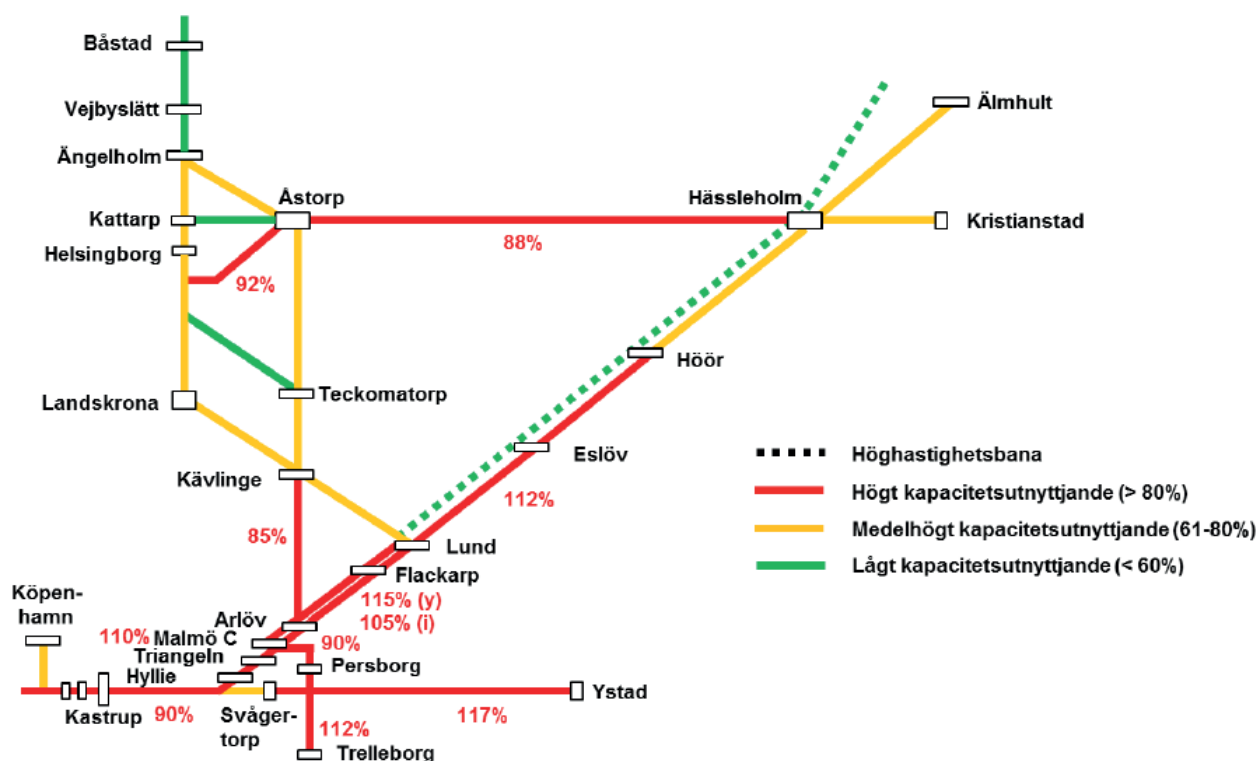
Konsekvenser

Trafikverket har ansvar för att miljöbedöma ny järnväg, alltså att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den kan medföra på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö mm. Det är också Trafikverket som ansvarar för dialog med berörda markägare och andra intressenter och som har ansvar för att hantera och åtgärda konsekvenserna, både under byggtiden och när järnvägen är färdig. I dessa åtgärder ingår det bland annat att ersätta brutna förbindelser med befintliga vägar och järnvägar samt genomföra de skyddsåtgärder som krävs, exempelvis bullerskyddsåtgärder.

Förväntade vinster för Höörs kommun

Bättre regionalstågtrafik blir möjlig tack vare ökad kapacitet på järnvägsnätet. Region Skåne har förbundit sig att utveckla trafiken genom förbättrad turtäthet, taktfasta tidtabeller och ökad punktlighet.

Bättre nationell och internationell tillgänglighet gör att utvecklingskraften stärks i MalmöLundregionen där Höörs kommun ingår. Centrala stationslägen i Lund och Hässleholm gör det möjligt att byta mellan regionalståg och höghastighetståg och är avgörande för att Höörs kommun ska få del av nyttan.



Figur U5.2.1. Kapacitetsutnyttjande i järnvägsnätet i Skåne 2035, med en höghastighetsbana (Scenarioranalys för Järnvägens utveckling i Skåne, Sweco 2015 för Region Skåne). Marieholmsbanan saknas i bilden, men har numera tagits i bruk för persontransporter.

Negativa konsekvenser för Höörs kommun

Det nya ingreppet i landskapet riskerar att urholka naturområdenas kvaliteter och tillgänglighet för friluftsliv, och kommer därmed i konflikt med utvecklingsstrategin för kommunen enligt denna översiktsplan. Avgörande för att minimera de negativa konsekvenserna blir att planera för hög grad av hänsyn och kompensationsåtgärder och för att upprätthålla gröna samband.

Ökad godstrafik på befintlig stambana medför mer miljöstörningar och restriktioner i de tätorter som stambanan passerar, eftersom godståg bullrar mer och medför större risker än persontåg. Höörs kommun menar att dessa effekter måste minimeras genom bullerskydd mm vid befintlig stambana när den nya stambanan byggs. Anläggandet av ny stambana måste alltså betraktas som väsentlig ombyggnad av hela transportkorridoren, och inte bara lokalt vid den nya stambanan.

Befintlig stambana

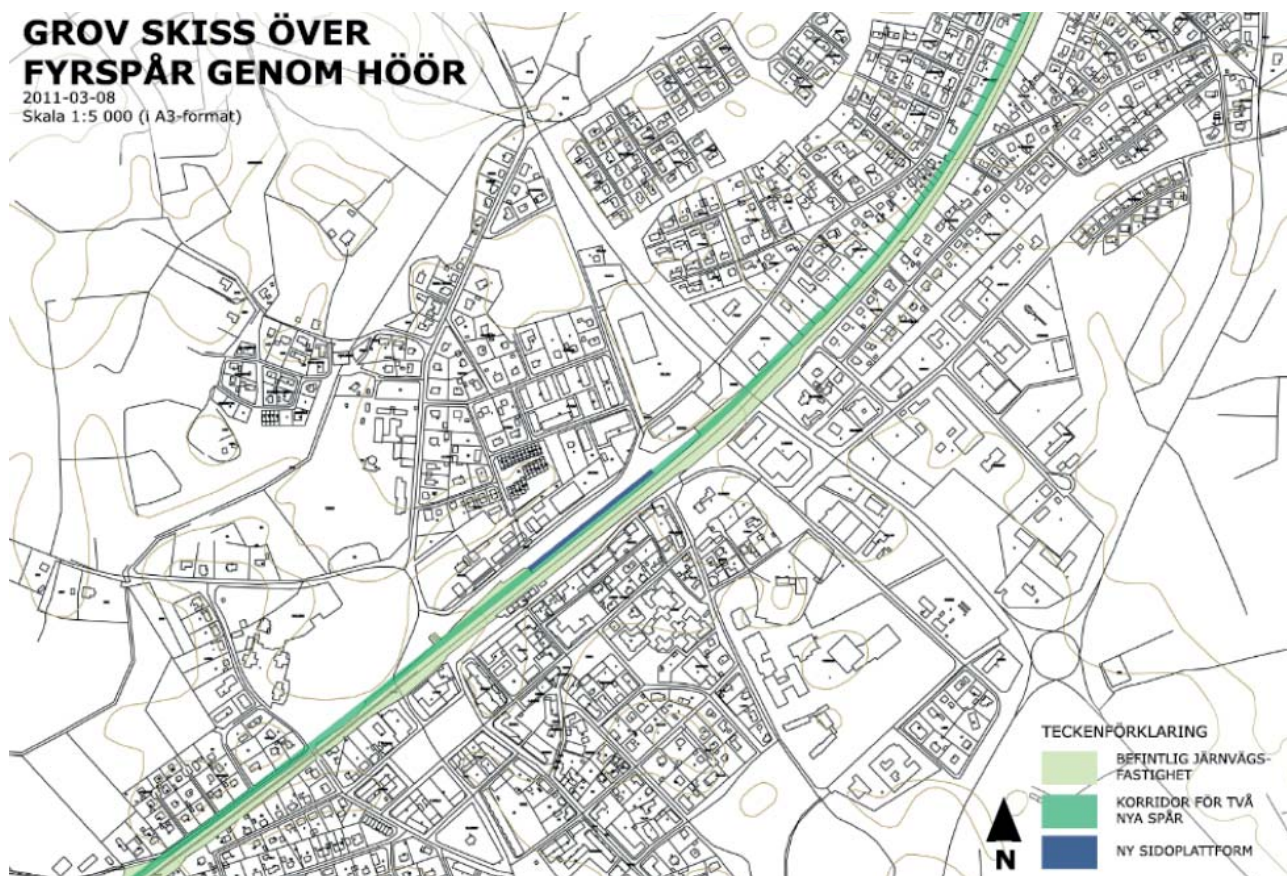
Den regionala tågtrafiken på Södra stambanan är helt avgörande för Höörs kommuns utveckling och för Höörs möjlighet att utvecklas som en kärna i det flerkärniga Skåne. Utöver turtäthet, punktlighet och bekvämlighet är det viktigt att kunna resa utan byten både söderut till Malmö och Lund dit de stora pendlingsströmmarna går, och norrut till Hässleholm, Kristianstad och Älmhult. Möjligheten att ha

bekvämlig tillgång till flera arbetsmarknadsregioner är ett av skälen till att människor flyttar till Höörs kommun, och är central för kommunens utveckling.

Samtidigt fyller Södra stambanan en viktig roll för godstransporter genom Skåne. I Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne lyfter Region Skåne fram Södra stambanan som det primära stråket för godstransporter på järnväg. Analysen visar att kapaciteten i järnvägssystemet kommer att vara en av utmaningarna för godstransporterna även med en ny höghastighetsbana.

Höörs kommun bedömer därför att det finns ett långsiktigt behov av att förstärka den befintliga stambanan för att inte konflikter ska uppstå mellan regionala tåg, godstrafik och långsamgående fjärrtåg. Frågan behöver dock utredas vidare. Region Skåne har åtagit sig att i samverkan med Trafikverket precisera behoven och föreslå lämpliga åtgärder i form av till exempel utökade plattformsspår och nya spår/fyrspår.

Även om det inte är säkert att det kommer att byggas nya spår längs befintlig stambana i hela dess sträckning ser Höörs kommun att det är nödvändigt att reservera mark för att möjliggöra en sådan framtida utbyggnad. År 2011 genomförde nätverket stambanan.com en övergripande analys av förutsättningarna att bygga ut Södra stambanan till fyra spår i befintlig sträckning.



Figur U5.2.2. Princip för eventuell utbyggnad av fler spår längs Stambanan genom Höör (Ramböll 2011 för stambanan.com)

Resultatet visade att Höör innebär en trång och mycket svår stadspassage och att Tjörnarps innebär en medelsvår tätortspassage. De nya spåren föreslogs ligga på västra sidan om befintliga spår genom både Höör och Tjörnarps (figur U5.2.2). Norr om Tjörnarps föreslogs de nya spåren ligga på var sin sida om befintliga för att ansluta till nybyggda förbigångsspår mellan Tjörnarps och Sösdala.

Det ligger nära till hands att tänka sig fler spår vid stationerna i Höör och Tjörnarps även om det inte blir fler spår längs stambanan i övrigt.

Konsekvenser av nya spår längs stambanan

Befolkningstillväxt

Bättre kapacitet möjliggör bättre regionaltrafik och punktlighet, vilket är avgörande faktorer för Höörs befolkningstillväxt.

Samtidigt ger nya spår genom Höör konsekvenser för befintliga bostäder. Ekenäsvägen sydväst om Tjurasjö kommer att behöva flyttas och angöring ske från andra hållet. Norr om centrum kan utbyggnaden medföra att ett 10-tal bostadsfastigheter behöver lösas in.

Miljöanpassat transportsystem

Generellt gäller att en kapacitetsökning kommer att medföra mer järnvägstrafik och därmed ökande bullerstörningar och risker. Nya spår innebär också att avståndet minskar mellan bullerkällan och befintliga bostäder. Konsekvenserna blir störst i tätorterna där många människor kommer att påverkas av buller i sina bostäder och i sin närmiljö, men även utanför tätorterna finns bostäder mycket nära stambanan. Omfattande bullerskyddsåtgärder kommer att krävas.

Vid Höörs station kommer parkeringsplatserna mellan Bangårdsgatan och järnvägen att behöva rivas för att ge plats för nya spår och ny plattform för norrgående tåg. Bangårdsgatan bedöms kunna ligga kvar i befintlig sträckning.

Nya spår innebär att befintliga tunnlar behöver förlängas. Det riskerar att skapa en mer otrygg miljö för gående och cyklister.

Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Vid Tjörnarps ligger södra stambanan mellan tätorten och Tjörnarpsjön. Mellan spårområdet och sjön finns en angöringsväg till bebyggda fastigheter, en gångstig samt en badplats. Nya spår förbi Tjörnarps förutsätter utfyllnad i Tjörnarpsjön för att få plats med nya spår samt tillgänglighet till strandområdet och bebyggda fastigheter.

Andra utbyggnadsalternativ

Parallellt med planeringen för en höghastighetsbana har Trafikverket utrett kostnadseffektiva, kapacitetshöjande och hastighetshöjande åtgärder i anslutning till befintliga banor Stockholm – Malmö. Uppdraget innebar att beskriva två alternativ med järnväg för 250 km/h respektive 200 km/h. Trafikverkets förslag till strategi innebär bland annat att sträckor närmast storstäderna med omfattande pendeltågstrafik ska avlastas och att spår byggs i ny sträckning där befintlig järnväg har lägre hastighetsstandard för att inte störa pågående trafik.

Trafikverkets slutsats är att nya dubbelspår bör byggas i ny sträckning mellan Lund och Hässleholm. För att minska kostnader och för att få bättre robusthet i trafikeringen antar Trafikverket att nya bansträckor byggs med större lutningar. Det medför att dessa spår normalt inte antas ha godstrafik.

Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 innehåller utbyggnad av så kallad höghastighetsjärnväg för persontrafik i hastigheten 250 km/h i sträckan Lund–Hässleholm. Detta alternativ accepteras dock varken av Höörs kommun, MalmöLund-regionen eller Region Skåne.

Ställningstaganden järnvägstrafik

Det ska vara möjligt att resa utan byten med tåg från Höör och Tjörnarps både söderut till Malmö och Lund och norrut till Hässleholm, Kristianstad och Älmhult.

Ny järnvägssträckning genom kommunen kan bara motiveras om den byggs för minst 320 km/h och innebär höghastighetsbana Malmö–Stockholm.

Södra stambanan behöver förstärkas i befintlig sträckning och på sikt byggas ut till 4 spår, även med höghastighetsbana Lund–Hässleholm.

Ökade störningar och risker vid befintlig järnväg måste miljöbedömas och åtgärdas oberoende av var de nya spåren byggs, eftersom de är en direkt följd av kapacitetsförstärkningen.

5.3 Cykeltrafik

Cykeln är ett centralt transportmedel som bidrar till bättre miljö och folkhälsa. Lådcyklar, elcyklar och andra nya modeller gör cykeln användbar i allt fler sammanhang. För många människor är cykeln det enda möjliga transportmedlet. Det gäller barn och unga, men även människor som av en eller annan anledning inte vill eller kan köra bil. Att utforma städer, byar och infrastruktur med cyklister i fokus är därför centralt för en hållbar utveckling. Cykeln behöver ses som ett trafikslag likvärdigt med andra trafikslag.

Idag finns knappt 50 km cykelnät i Höörs kommun, varav ca 35 km gång- och cykelbanor som kommunen ansvarar för och ca 10 km cykelväg längs statliga vägar. Infrastrukturen behöver utvecklas så att cykeln kan binda samman orter och transportnoder. Höör ska utvecklas till navet i cykelvägnätet.

Cykelinfrastrukturen idag

I större delen av Höörs tätort finns ett väl utbyggt nät av kommunala cykelvägar mestadels i form av dubbelriktade cykelvägar (se figur U5.3.1). Stora delar av cykelinfrastrukturen går längs med gator och en del av nätet går på separata cykelvägar genom bostadsområden. Järnvägsstationen fungerar som en knutpunkt för cykelvägsnätet som därmed kopplar samman med både tåg och buss.

Däremot saknas cykelväg i de delar av tätorten som ligger längs statlig väg (Ormanäs, Stanstorp, Sövröd samt Bokehäll-Bokeslund). Även i de mindre tätorterna saknas cykelväg.

Under senare år har cykelväg byggts ut till Frostavallen och Skånes djurpark. Eftersom dessa cykelvägar ligger längs statlig väg har utbyggnaden skett i samverkan mellan Höörs kommun och Trafikverket. Det finns ett stort behov av att komplettera med cykelväg längs med flera statliga vägar.

Järnvägen och vägarna 13 och 23 är betydande barriärer för cykeltrafiken. Trafiksäkerhet och trygghet är dålig vid passage över vägarna 23 och 13. Planskilda järnvägspassager finns dock med acceptabel regelbundenhet i både Höör och Tjörnarps.

Kvaliteter för fler cyklister

I Cykelplanen har Höörs kommun tagit ställning för att cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, funktionellt, kontinuerligt, gott och ha en god ytstandard. Hastighetssäkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och

att cykelvägar läggs nära bebyggelse skapas trygga förhållanden. Byten mellan cykel och kollektivtrafik ska ske smidigt. Vägvisning skapar tydlighet och orienterbarhet. Cykelparkeringar i rätt lägen med tillräckligt antal platser och gärna med låsmöjligheter och väderskydd ger bra komfort för cyklisterna.

Åtgärder för cyklister

För att uppnå de kvaliteter som krävs för att fler ska kunna cykla tryggt krävs olika typer av åtgärder i den fysiska miljön. Höörs kommun beskriver i Cykelplanen det framtida huvudcykelnätet i Höörs tätort och vilka länkar som saknas. Cykelplanen visar också var det behövs cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Bättre drift och underhåll, ökad tydlighet, mer och bättre cykelparkering vid busshållplatser, mer vägvisning samt ökad service är andra fysiska åtgärder. Cykelplanen pekar också på behovet av övergripande trafiksäkerhetsåtgärder, påverkansåtgärder, ökad service samt samarbete och samråd med Trafikverket.

Cykelplanen är utgångspunkt för tekniska nämndens arbete med att kontinuerligt förbättra cykelmiljön och underlätta för cyklister. Exempel på nyligen genomförda förbättringar av trafikmiljön för cyklister och andra oskyddade trafikanter är ombyggnaden av Järnvägsgränd vid Höörs station.

Nya cykelvägar längs statliga vägar förutsätter samverkan mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket och vissa fall grannkommuner. Kommunen har lokalkunskapen om brister och behov, Region Skåne ansvarar för finansiering och prioritering över hela Skåne och Trafikverket är väghållare.

Konsekvenser nya cykelvägar

Miljöanpassat transportsystem

Cykelvägar är avgörande för att människor ska kunna välja fossilfria transporter.

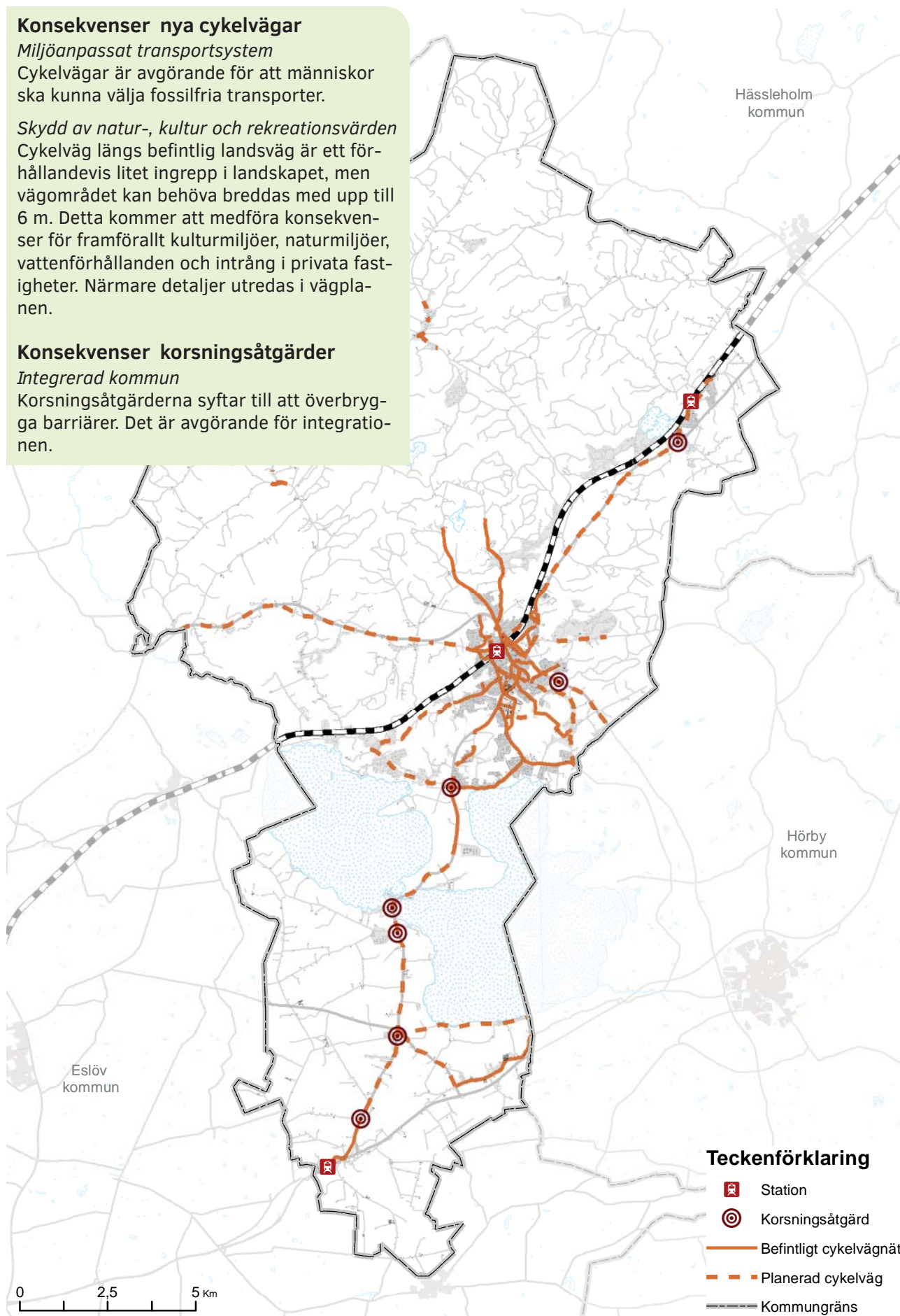
Skydd av natur-, kultur och rekreationsvärden

Cykelväg längs befintlig landsväg är ett förhållandevis litet ingrepp i landskapet, men vägområdet kan behöva breddas med upp till 6 m. Detta kommer att medföra konsekvenser för framförallt kulturmiljöer, naturmiljöer, vattenförhållanden och intrång i privata fastigheter. Närmare detaljer utredas i vägplanen.

Konsekvenser korsningsåtgärder

Integrerad kommun

Korsningsåtgärderna syftar till att överbrygga barriärer. Det är avgörande för integrationen.



Figur U5.3.1. Befintliga och planerade cykelförbindelser samt korsningsåtgärder i landsbygdsmiljö.

Den regionala cykelvägsplanen är central i sammanhanget eftersom den visar vilka cykelvägar regionen vill prioritera under det närmaste decenniet. Gällande cykelvägsplan avser åren 2014-2025, men Region Skåne arbetar med en ny plan för åren 2018-2029 som förväntas gå på remiss hösten 2017. Höörs kommun har lämnat in förslag på cykelvägar som behöver byggas ut med utgångspunkt i kommunens cykelplan.

Större infrastrukturprojekt prioriteras i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen). Gällande plan för 2014-2025 innehåller två objekt som berör Höörs kommun och som inbegriper cykelväg och planskildheter. Denna plan revideras enligt samma tidplan som cykelvägsplanen.

Cykeltrafik i översiktsplanen

I denna översiktsplan ligger fokus på strukturbildande cykelförbindelser i det statliga vägnätet inklusive korsningsåtgärder i landsbygdsmiljö. Avsikten är att tydliggöra i en översiktlig skala hur cykelobjekt som kommunen inte kan genomföra i egen regi hänger ihop med en god livsmiljö och med kommunens utveckling. Kapitlet om byar i utveckling beskriver vilka cykellänkar som behövs vid byarna.

Höörs kommun genomför under åren 2016-2019 projektet Höör som cykelkommun. Vägvisning, tydlighet och belysning för cyklisterna är viktiga frågor för projektet. Avsikten är att resultatet ska samordnas med en fördjupad översiktsplan för Höörs tätort, där frågor om cykelnät, tunnlar och andra korsningsåtgärder mm kan utvecklas ytterligare för Höörs tätort.

Strukturbildande cykelförbindelser

Höörs kommun beskriver i cykelplanen en samlad bild av framtidens cykelförbindelser utmed det statliga vägnätet (figur U5.3.1). Här följer en närmare beskrivning av de saknade förbindelser som har en särskilt strukturbildande funktion. Redovisningen sker utifrån den prioritering Höörs kommun har uttryckt i dialogen om ny regional cykelvägsplan.

Väg 23 Ängsbyn-Rolsberga

Väg 23 är enda länken till Höörs tätort för boende på Bosjöklosterhalvön och de tätbefolkade södra kommundelarna. Samtidigt har vägen särskild regional betydelse. Även med en framtida omledning av den långväga trafiken förväntas höga trafiksiffror på befintlig väg 23.

Delsträckan Ängsbyn - Gamla Bo finns med i Cykelvägsplan 2014-2025 och Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie. Höörs kommun har gett denna delsträcka högsta prioritet i dialogen med regionen inför ny cykelvägsplan.

Motiven för att bygga ut denna cykelväg är att underlätta arbetspendling, skapa säkra skolvägar

(F-6 i Gudmuntorp och F-9 i Sätöfta) samt att göra Bosjökloster och Ringsjöarna mer tillgängliga för rekreation och besöksnäring. Att stärka trafiknoden Rolsberga är en annan viktig funktion.

Stanstorpsvägen (väg 1315)

Stanstorpsvägen är en gammal landsväg i ett område som varit bebott sedan stenåldern. Nuvarande bebyggelse är till övervägande del från 1900-talet och har vuxit fram som fritidshusområden. En successiv permanent bosättning i sådana områden gör Ormanäs-Stanstorp till en av de delar av Höörs tätort där befolkningen växer snabbast, trots att det inte skett någon samlad utbyggnad sedan 1960-talet. I området finns ett stort antal barn och unga som inte har någon annan väg för att ta sig runt än Stanstorpsvägen.

Cykelvägen är motiverad för att den binder ihop orten och främst för att barn och unga ska kunna ta sig säkert till grannar, skola, fritidsaktiviteter och busshållplatser. En annan viktig funktion är att skapa bättre möjligheter till rekreativ cykling i Ringjsöområdet. I kombination med Stenskogsvägen (nästa objekt) skulle den avsevärt förbättra möjligheten att cykelpendla till Höörs station och arbetsplatser i Höör. Höörs kommun har gett Stanstorpsvägen näst högsta prioritet i dialogen med regionen inför ny cykelvägsplan och passage över Nybykorset har fått prio 3 (se rubrik korsningsåtgärder).

Stenskogsvägen (väg 1299)

Även Stenskogsvägen är en gammal landsväg. Bebyggelsen är inte lika tät längs denna väg men vägen är en viktig länk för att binda Ormanäs och Stanstorp med Höörs centrum och järnvägsstation. En cykelväg längs vägen behövs för att ge möjlighet till trafiksäker arbets- och skolpendling med cykel samt för att göra det möjligt att utträta vardagsärenden i Höör.

Södra Rörumsvägen till Bokeslund (väg 1335)

Bokeslund och Bokehäll har byggts ut som fritidsområden. En successiv permanent bosättning i områdena gör att de hör till de delar av Höörs tätort där befolkningen växer snabbast, trots att det inte skett någon samlad utbyggnad på flera årtionden. I området finns ett stort antal barn och unga som inte har någon annan väg för att ta sig in till Höörs centrum än via Södra Rörumsvägen.

Sätöftavägen till kommungräns (väg 1341)

Höörs kommun har under senare år byggt färdigt cykelvägen längs Sätöftavägen ända fram till Ljungstorp, där huvudmannaskapet växlar från kommunalt till statligt. Det skulle finnas ett stort värde i att låta cykelvägen fortsätta längs statlig väg vidare in i Hörby kommun och att på så vis

binda samman befintlig och planerad cykelinfrastruktur i de båda kommunerna. Denna cykelväg är främst motiverad av Hörby kommuns utbyggnadsplaner i Röinge, men skulle även bidra till att binda samman det rekreativa cykelvägnätet i Mittskåne.

Väg 23 Höör-Tjörnarps

Väg 23 norr om Höör är en hårt trafikerad landsväg där andelen tung trafik närmar sig 20 %. Vägen används av cyklister för skol- och arbetspendling samt för rekreation men är inte anpassad för att kunna hantera så olika typer av trafik.

Cykling i blandtrafik längs det lågtrafikerade vägnätet bedöms inte utgöra ett reellt alternativ. Det skulle ge avsevärt längre restid eftersom det alternativa vägnätet inte bara är längre utan också är krokigt och backigt och därmed ger en betydande försämring av snitthastigheten jämfört med cykling längs väg 23. För skol- och arbetspendling bedöms det därför inte vara intressant.

Gällande RTI-plan innebär att väg 23 byggs om till mötesfri landsväg och att parallell gång- och cykelväg anläggs mellan Höör och södra infarten till Tjörnarps (objekt 23, Ekeröd-Sandåkra). Trafikverket har under 2016 analyserat objektet genom en åtgärdsvalsstudie som innehåller ett övergripande resonemang kring oskyddade trafikanter men lämnar till den fortsatta planeringen att precisera lämplig lösning (se även nästa avsnitt, Regionalt viktiga vägar).

Väg 13 Höör-Hörby

Väg 13 sydöst om Höör är en hårt trafikerad landsväg där andelen tung trafik överskrider 10 %. Vägen används på liknande sätt som väg 23 (se ovan). Besökare till Fogdaröds rekreativ område rör sig längs vägen både till fots och till cykel. Boende i Ludvigsborg i Hörby kommun skulle ha stor nytta av att kunna cykla säkert till Höörs station längs väg 23. Cykling i blandtrafik längs det lågtrafikerade vägnätet är ett alternativ för vissa cyklister, men löser inte hela situationen.

Objektet finns med i regionala cykelvägsplanen med en delsträcka i Höörs kommun och en i Hörby kommun. Trafikverket genomförde 2015 en särskild åtgärdsvalsstudie för dessa objekt. Även åtgärdsvalsstudien för väg 13 Höör-Hörby beskriver behovet.

Korsningsåtgärder

Utöver själva cykelvägen är det viktigt att det går att korsa större vägar på ett trafiksäkert sätt. Vägarna 13 och 23 är barriärer som behöver överbryggas genom trafiksäkra korsningar. Här följer en närmare beskrivning av korsningsåtgärder i landsbygdsområde som hänger direkt samman med de ovan nämnda strukturbildande cykelförbindelserna.

Tjörnarps södra infart

Huvuddelen av Tjörnarps tätort ligger väster om väg 23, men delar av orten finns öster om vägen. En gång- och cykeltunnel är nödvändig för att möjliggöra trafiksäker skolväg för barn i Tjörnarps skola och för att boende öster om vägen ska kunna cykla till Tjörnarps station. Cykeltunneln behövs oberoende av cykelvägen mot Höör, men tillsammans ger de goda möjligheter att cykla till och från Tjörnarps.

Anläggande av cykeltunneln är en del av ombyggnaden av väg 23 norr om Höör som finns med i gällande RTI-plan. Behovet av cykeltunneln är även bekräftat genom aktuell åtgärdsvalsstudie för väg 23 norr om Höör.

Nybykorset

Vid Nybykorset söder om Orupsberget skär väg 23 av Stanstorp och Ormanäs från resten av tätorten. Detta är ett problem för gångtrafikanter och cyklister som behöver korsa vägen för att ta sig till skola, fritidsaktiviteter och vänner, men även för friluftslivet i området. Höörs kommun har under våren 2017 genomfört en åtgärdsvalsstudie för korsningen med hjälp av en konsult. Slutsatsen är att en tunnel är den mest hållbara lösningen på lång sikt. Kommunen har särskilt lyft fram denna korsning i dialogen om ny cykelvägsplan.

Södra Ringsjöorten

I södra delen av Höörs kommun är det särskilt viktigt att skapa möjlighet att korsa väg 23 i anslutning till busshållplatserna. Vid Gudmuntorp har korsningen även en viktig funktion för att skapa en säker skolväg. Den nya busslinjen 440 gör det möjligt för boende i denna del av kommunen att snabbt ta sig till antingen Höörs station eller expressbussen i Rolsberga. Busshållplatserna är också fördelade så att de kan fungera som lämpliga korsningspunkter även för den som ska cykla vidare norrut eller söderut längs vägen. Det är inte realistiskt att bygga tunnlar i dessa korsningspunkter, men åtgärder bör genomföras som sänker hastigheten på väg 23 och som förbättrar trafiksäkerheten för gående och cyklister som korsar vägen.

Fogdaröd

Rekreativ område vid Fogdaröd är en målpunkt som drar många människor varje dag, både till fots, till cykel, till häst och med bil. Infarten från väg 13 till spårcentralen vid Fogdaröds rekreativ område är inte trafiksäker för någon, varken bilister, cyklister eller joggare. Det behöver anläggas någon form av mer trafiksäker korsningspunkt för oskyddade trafikanter, om inte förr så i samband med utbyggnad av cykelväg längs väg 13. Det bästa läget är där befintligt stigstråk och bäcken korsar vägen, men en alternativ möjlighet är att anlägga korsningspunkten vid befintlig infart.

5.4 Regionalt viktiga vägar

Höörs kommun berörs av fyra större vägar. E22 genom södra delen av kommunen ger goda vägkopplingar till Malmö och Lund och god regional tillgänglighet med expressbuss. E22 är nyligen utbyggd till motorväg. Väg 17 mot Landskrona ansluter till E22 inom kommunen men har större betydelse för andra delar av regionen än för invånarna i Höörs kommun. För dessa två vägar är inte några förändringsbehov identifierade inom Höörs kommun.

Vägarna 13 och 23 är en del av de dagliga transporterna för många av kommunens invånare samtidigt som de ingår i det övergripande regionala vägnätet för gods och andra långväga transporter. Godstrafiken ökar kraftigt i stråket från Ystad (väg 13) mot Höör och vidare norrut mot Småland (väg 23). Vägarna är inte anpassade för att hantera så skilda funktioner vilket medför trafiksäkerhetsproblem längs vägarna och hämmar tätortsutvecklingen. I sin nuvarande utformning står vägarna i konflikt med de transportpolitiska målen, miljömålen, målen i den regionala utvecklingsstrategin och Höörs kommuns mål för en hållbar utveckling. För dessa vägar finns därför ett sedan länge identifierat behov av förändringar.

Väg 23 idag

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland och ingår i landtransportnätet för godstransporter, långväga personresor med bil samt dagliga personresor med bil. Vägen skär genom Höörs tätort i en sammanhängande sträcka av 4,5 km samt vid Nyby i södra delen av tätorten. Vägen delar även orterna Tjörnarps, Snogeröd och Gamla Bo. Vägen går också över det känsliga Ringsjösundet och Bosjöklosterhalvön med stora natur-, kultur-, och rekreativvärden.

Den tunga trafiken ökar kraftigt över tid, särskilt norr om cirkulationsplatsen där trafiken från väg 13 ansluter. 2015 stod den tunga trafiken för 14 % av fordonen direkt norr om cirkulationsplatsen och 18 % i norra delen av kommunen, parallellt med Tjörnarps (figur U5.4.1-U5.4.3). Vid Gamla Bo och Snogeröd ökade den tunga trafiken fram till år 2006, men har därefter planat ut. År 2015 stod den för 12 % av trafiken i dessa avsnitt.

Däremot ökar inte trafiksiffrorna totalt sett på väg 23 genom kommunen (figur U5.4.1). Toppnoteringarna skedde 2006, men därefter har trafiken minskat i de flesta avsnitt. Undantaget är vägavsnitt genom Höörs tätort där vägen också fyller en viktig funktion för lokal trafik. Här fortsätter trafiken att öka.

Problembild

Det övergripande problemet med nuvarande väg 23 är att den inte är anpassad för att hantera så skilda funktioner och inte heller är anpassad till de miljöer den passerar. Detta tar sig dock lite olika uttryck i olika avsnitt av vägen.

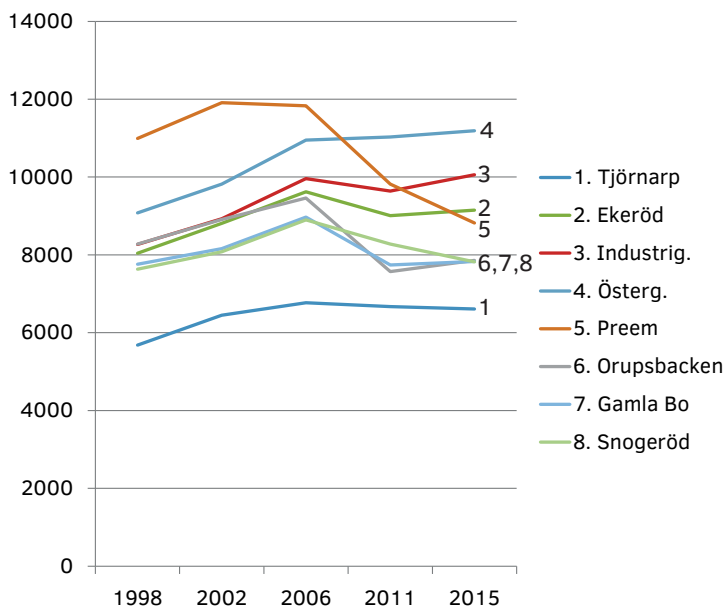
Från Rolsberga och fram till Gamla Bo är de största problemen att oskyddade trafikanter måste samsas med tung trafik och personbilar på vägbanan och att det saknas trygga passager vid Gudmuntorps skola samt i Snogeröds tätort (se avsnitt U5.3).

Från Gamla Bo och fram till Nybykorset finns två huvudsakliga problem – dels de känsliga naturvärdena i Ringsjön och på Bosjöklosterhalvön och dels att vägen ger störningar i boendemiljön och barriäreffekter inne i tätorterna vid Gamla Bo och Nyby (del av Höörs tätort). Även här är gående och cyklister hänvisade till vägrenen. Vissa typer av farligt gods är inte tillåtet på vägen av hänsyn till riskerna att förorena Ringsjöns vatten.

Inne i den egentliga delen av Höörs tätort innebär vägen en kraftig barriär genom orten och ett stort antal människor korsar vägen varje dag. Passager sker både i planskilda korsningar, anlagda korsningspunkter i plan och i spontana korsningspunkter. Transittrafiken begränsar möjligheterna till en långsiktigt hållbar tätortsutveckling, både genom att den begränsar möjligheten att använda vägens närområde effektivt och genom sin barriärverkan.

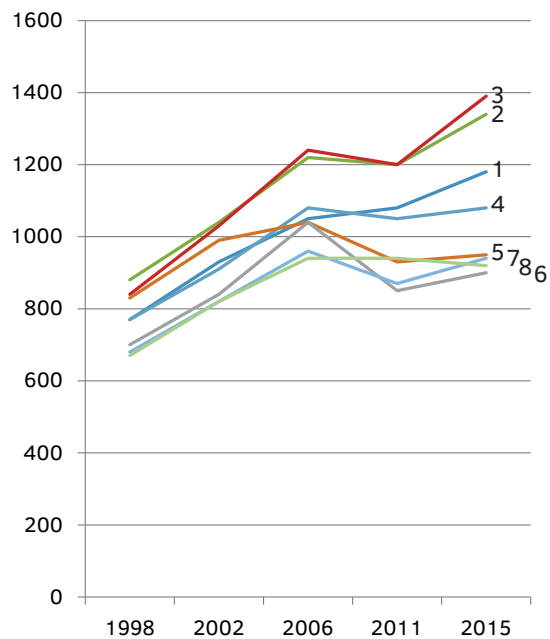
Mellan cirkulationsplatsen väg 13/23 och verksamhetsområde nord ligger merparten av tätorten väster om vägen. Möjligheten att låta tätorten växa österut är beroende av en långsiktig planering för den framtida funktionen för väg 23 så att ny stadsstruktur kan anpassas efter det. I dagsläget är trafiksäkerheten på själva vägen och i korsningarna det största problemet, inte minst för oskyddade trafikanter på väg till Bokehäll-Bokeslund som är hänvisade till blandtrafik.

Antal fordon totalt

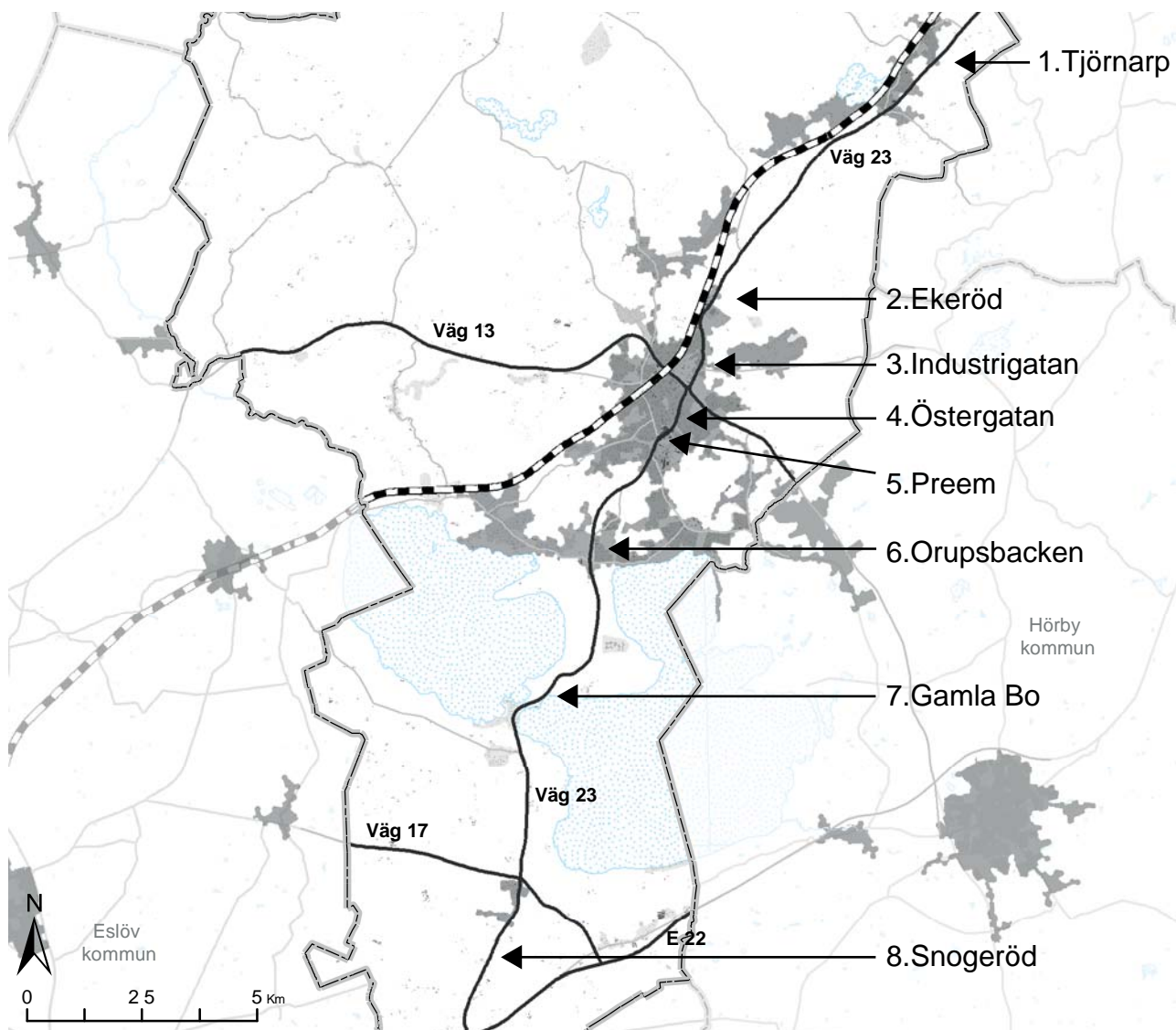


Figur U5.4.1. Trafikutveckling över tid, totalt antal fordon på väg 23 (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se

Antal lastbilar



Figur U5.4.2. Trafikutveckling över tid för lastbilar på väg 23 (ÅDT). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se



Figur U5.4.3. Regionalt viktiga vägar i Hörs kommun samt stickprovspunkter för trafikdata ur vägtrafikflödeskartan.

Norr om Höör är återigen det största problemet att oskyddade trafikanter samsas med motorfordon och att det saknas trygga passager, särskilt vid Tjörnarps södra infart. Den tunga trafiken närmar sig 20 % av antalet fordon och konflikterna mellan olika typer av motorfordon blir allt tydligare. Flera dödsolyckor har inträffat på denna vägsträcka under senare år.

Väg 13 idag

Väg 13 sträcker sig mellan Ystad i sydost och Ängelholm i nordväst. Mellan Höör och Ystad har den samma funktion i det övergripande vägnätet som väg 23. Mellan Höör och Ängelholm ingår den i det kompletterande vägnätet för samma funktioner. Vägen skär genom Höørs tätort i en sträcka av 2,3 km.

Trafikutvecklingen på väg 13 liknar den på väg 23, även om alla siffror är ett snäpp lägre. På väg 13 är det avsnittet från Höör och söderut som får en allt större andel tung trafik. Antalet lastbilar förbi Jeppavallen dubblerades mellan 1998 och 2014 och andelen är idag 10 %. Nästa mätpunkt söde-

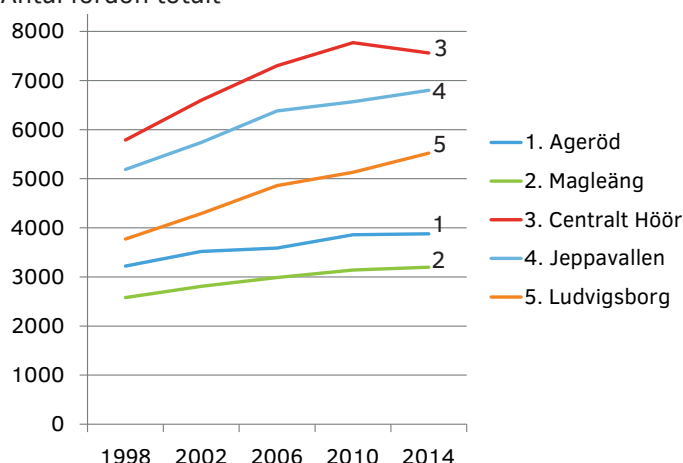
rut ligger utanför Höørs kommun, vid Ludvigsborg. Även där ökar antalet lastbilsrörelser och den tunga trafiken och står nu för 12 % av trafiken. Centralt genom Höör är 7 % av trafiken lastbilar, och väster om Höör ligger andelen på 9 %. Totalsiffrorna för trafiken längs väg 13 planade ut vid 2010 väster om stora cirkulationsplatsen, men har fortsatt att öka i den sydöstra delen.

Problembild

Väg 13 utgör en barriär genom Höørs tätort. Oskyddade trafikanter färdas längs vägen och korsar vägen. Rekreativområdet vid Fogdaröd är en målpunkt som drar många människor varje dag. Väg 13 behöver anpassas i anslutning till Fogdarödsskogen för att göra rekreativområdet mer tillgängligt och för att skapa bättre trafiksäkerhet – både när oskyddade trafikanter korsar vägen och när motionärer kommer med bil till angöringspunkten.

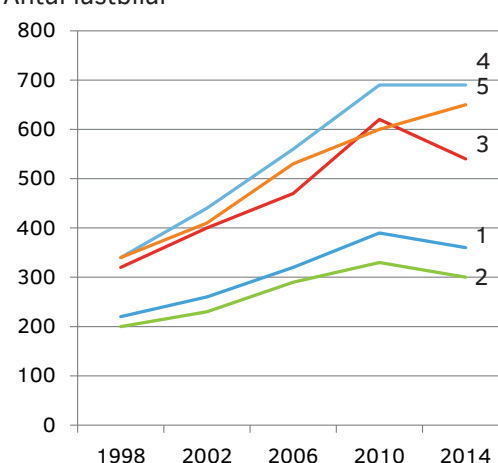
Centralt i Höör utgör väg 13 en betydande barriär för boende i Grönalund som ska ta sig mot centrum och skolor. Väster om cirkulationsplatsen 13/23 finns inte några planskilda korsningar.

Antal fordon totalt

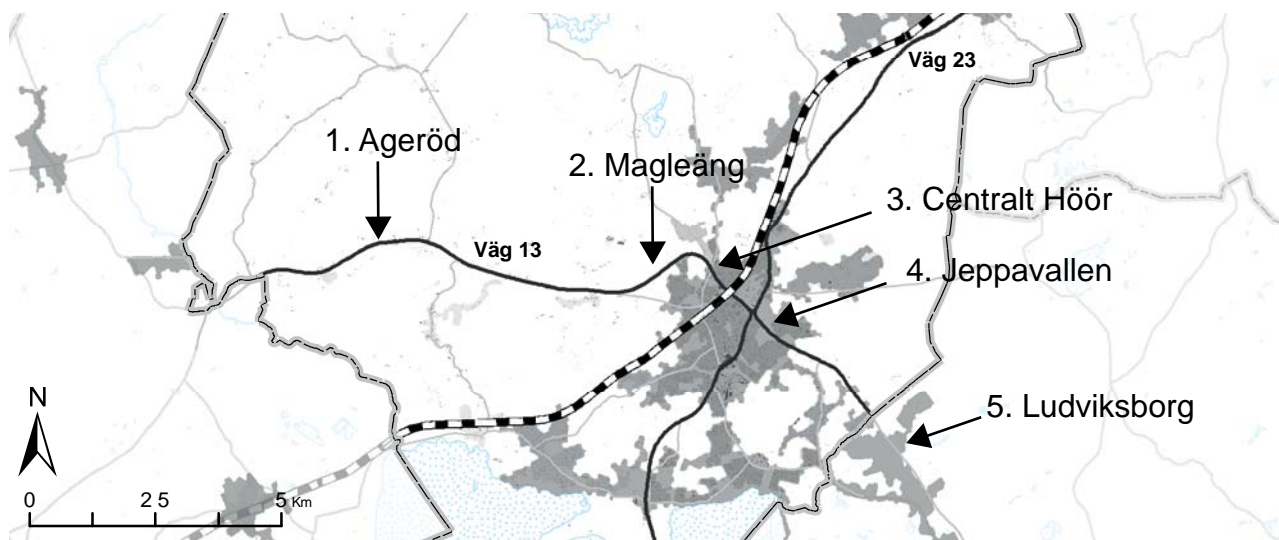


Figur U5.4.4. Trafikutveckling över tid, totalt antal fordon på väg 13 (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.

Antal lastbilar



Figur U5.4.5. Trafikutveckling över tid för lastbilar på väg 13 (ÅDT). Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se



Figur U5.4.6. Utvecklingen över tid av antal (ADT) fordon på väg 13, totalt antal till vänster och lastbilar till höger samt stickprovspunkterna markerade i karta. (Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se)

Utredningar och åtgärdsförslag

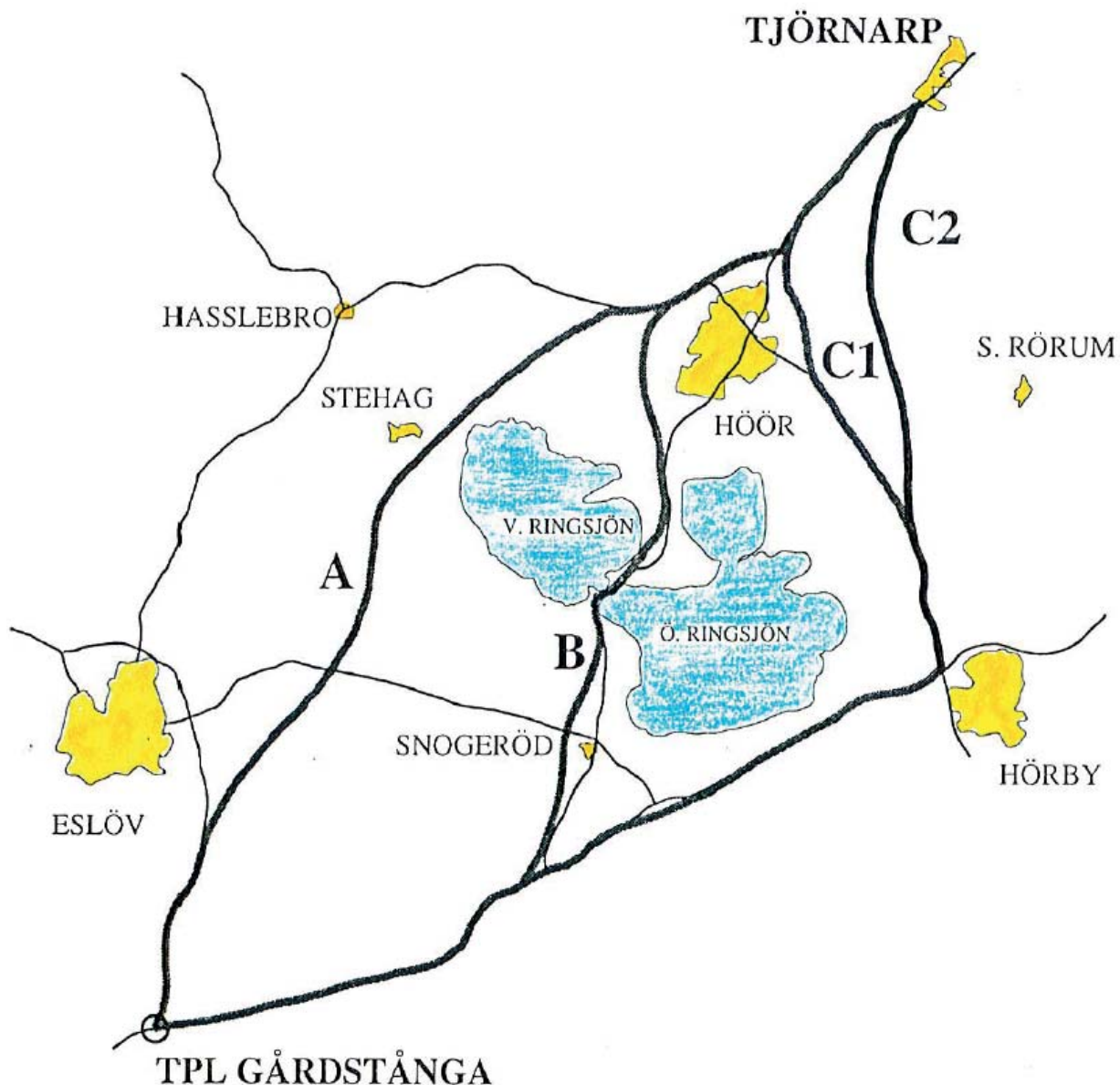
Tidigare utredningar

Under 1980- och 90-talet utredde dåvarande Vägverket möjliga lokaliseringar för en väg 23 med högre vägstandard och prövade sträckningar både öster och väster om Ringsjöarna och Höörs tätort (figur U5.4.7). 1999 presenterade Vägverket en utredning för "väg 23 vid Ringsjöarna" och förordade den östliga dragningen. Trafiken söderifrån skulle ledas vidare längs E22 till Hörby och sedan väg 13 mot Höör. Vid Höör föreslogs en förbifart i ny sträckning öster om orten. En central del av förslaget var att göra nuvarande väg 23 mellan Ringsjöarna mindre attraktiv för genomgående trafik, bland annat genom hastighetsänkande åtgärder. Annars skulle inte trafiken välja den längre vägen runt Ringsjön.

Förändrade förutsättningar

Sedan Vägverkets utredning 1999 har förutsättningarna förändrats på flera avgörande sätt. Viktiga nya förutsättningar är att:

- Den tunga trafiken står för en betydligt större del av trafiken idag.
- Bokeslund-Bokehäll har varit omnämnt som ett fritidsområde men är idag i praktiken ett bostadsområde. 300 av 350 fastigheter är permanent bebodda idag, och en ny väg genom/förbi området skulle störa många människors bostadsmiljö.
- Fogdarödsområdet är ett viktigt rekreationsområde enligt Höörs kommuns grönstrukturprogram (2007) och naturvårdsprogram (2013).



Figur U5.4.7. Kartskiss över studerade alternativ ur rapporten "Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gårdstånga-Tjörnarp, Diskussionsunderlag juni 1997" (Vägverket)

Åtgärdsvalsstudier 2017

Förutsättningarna har alltså förändrats och det har även Trafikverkets planeringsprocess. Tidigare förstudier kan därför inte användas som planeringsunderlag. Numera ska en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomföras inför ny- och ombyggnad av vägar. En ÅVS överlappar till viss del det som tidigare hette förstudie, men beskriver inte föreslagna åtgärder lika detaljerat.

Trafikverket har därför under 2016 analyserat situationen genom ÅVS:er för Ekeröd-Sandåkra (norr om Höör) och Höör-Hörby. Det övergripande syftet har varit att hitta åtgärder som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet samt bättre förutsättningar för god bebyggd miljö.

Rapporterna publicerades i juni 2017 och rekommenderar att berörda vägvsnitt uppgraderas till mötesseparerad 2+1-väg med parallella cykelförbindelser. Däremot tar Trafikverket inte ställning i frågan om östlig förbifart förbi Höör, utan presenterar tre principiella alternativ. Ett alternativ innebär ombyggnad av väg i befintlig sträckning (blå linje i figur U5.4.8) och de två andra är förbifarter i olika lägen (grön och röd pil i figur U5.4.8). Först i kommande vägplaneprocess och miljöbedömning tar Trafikverket ställning och avgränsar möjlig vägorridor för eventuell förbifart. Trafikverket beskriver i ÅVS:en ytterligare alternativa förbifarter som dock avfärdas eftersom de inte bidrar till målpuppfyllelsen (gul och lila pil i figur U5.4.8).



Figur U5.4.8. Möjliga lösningar förbi Höör enligt Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (Ramböll för Trafikverket 2017). Blå, grön och röd är fortsatt aktuella, medan gul och lila är avfärdade.

Analys av passage förbi Höör

Det är inte möjligt för Höörs kommun att peka ut ett vägreservat i översiktsplanen innan Trafikverket har kommit längre i sin planering och bedömning.

Däremot har Höörs kommun genomfört en översiktlig beskrivning och bedömning av konsekvenserna för kommunen av de alternativ Trafikverket redovisar i åtgärdsvalsstudien. Med utgångspunkt i denna analys kan kommunen konstatera att det finns förutsättningar att nå vinster för kommunen, men också risk för avsevärda negativa konsekvenser.

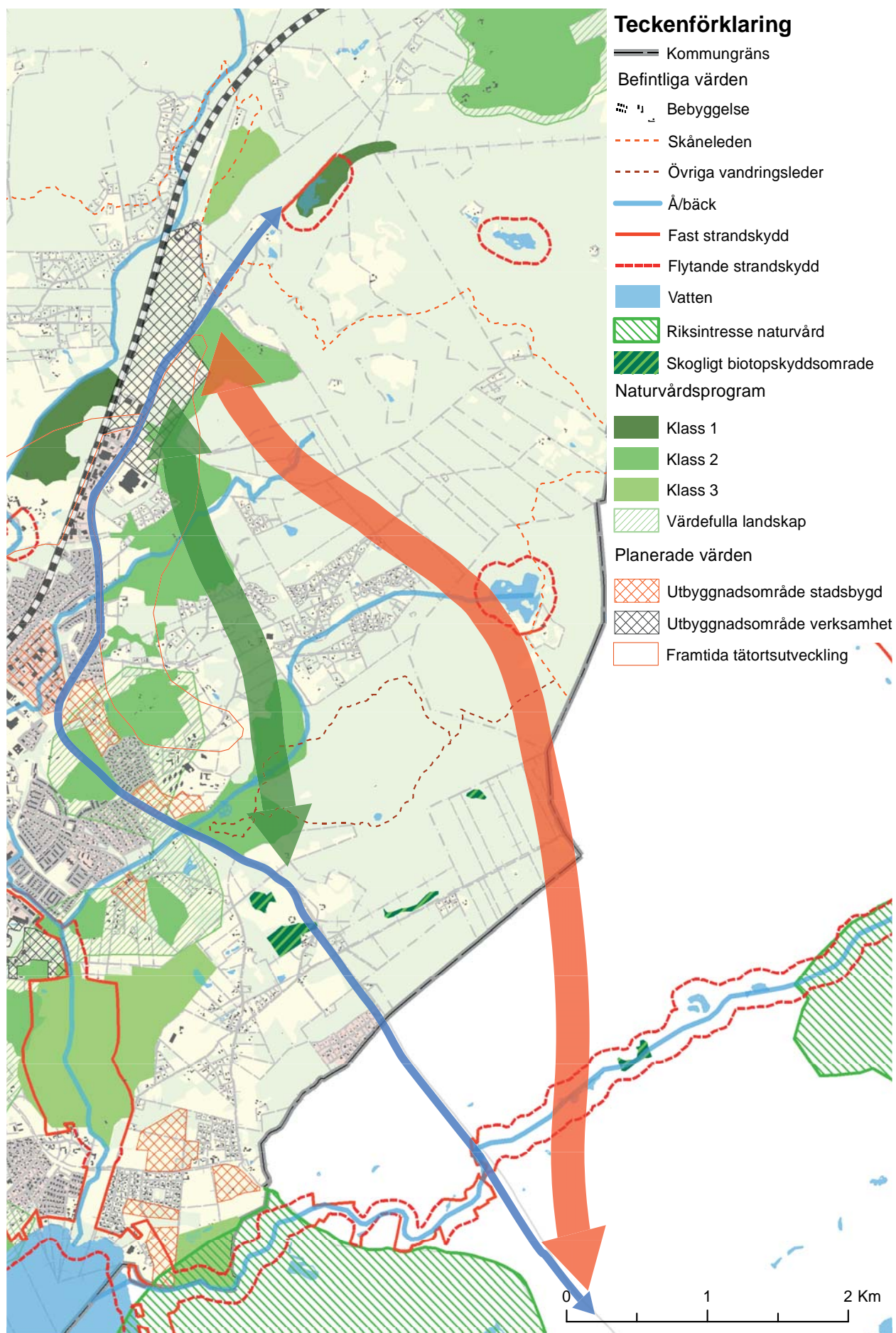
Av kartan i figur U5.4.8 framgår bland annat att alla alternativen påverkar naturvärden och rekreativintressen samt att alternativen blå och grön har negativa konsekvenser för tillväxt och tätortsutveckling. På följande uppslag finns en samlad konsekvensbedömning (ljusgröna boxar) av de tre alternativen med utgångspunkt i de nio uppföljningsaspekter som är utgångspunkt för miljöbedömningen av denna översiktsplan. För att ge en helhetsbild av konsekvenserna analyseras också de konsekvenser som är övergripande och som gäller oberoende av alternativ.

Slutsatsen är att det röda alternativet förordas av Höörs kommun. Det är bara det röda alternativet som ger större positiva än negativa effekter enligt kommunens konsekvensanalys. För det blå alternativet väger de positiva och negativa effekterna jämt. Det gröna alternativet ger en kraftig övervikt för de negativa effekterna och är därför inte önskvärdt.

Avsikten är att Trafikverket ska kunna använda analysen som underlag för sin fortsatta planering och miljöbedömning. När möjlig vägsträckning ska studeras närmare krävs en djupare analys av förutsättningar i både Höörs och Hörby kommuner.

Investeringsplaner

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen för Skåne 2014-2025 (RTI) innehåller finansiering för väg 23 Ekeröd-Sandåkra (norr om Höör) samt väg 23/13 Höör-Hörby. Det samlade syftet med dessa två projekt är att säkra hastighetsanspråken, öka trafiksäkerheten och leda om stråket Malmö-Växjö till att gå via Hörby och E22 i stället för via Ringsjöundet. För båda vägvsnitten föreslås mötesfri landsväg (2+1). På sträckan Höör-Tjörnarp ingår även parallell gång- och cykelväg och vid Höör ingår en östlig förbifart. Höörs kommun räknar med att ny RTI-plan för perioden 2018-2029 innehåller motsvarande projekt.



Figur U5.4.9.. Möjliga lösningar förbi Höör enligt Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (Ramböll för Trafikverket 2017) tillsammans med några av de motstående intressen som skulle påverkas av vägen.

Konsekvenser väg 13/23 förbi Höör

Positiva (+) och negativa (-) effekter anges i skala 1 (liten effekt) till 3 (stor)

	Blå - befintlig väg	Grön - förbifart Fogdaröd
Beskrivning	Ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg. Breddas från 9 till 13 m (+ GC-väg). Lokalt transportbehov för Höörs tätort löses genom parallellvägar.	Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Fogdaröd. Ny 2+1-väg anläggs från Fogdaröd till Ekeröd vid väg mot Norra Rörum.
Befolkningstillväxt och försörjning. Nya bostäder? Tillväxt i befintlig bebyggelse? Attraktiv livsmiljö? Arbetstillfällena?	3 - Förstärkt barriärverkan av befintlig väg 23 genom Höör norr om cirkulationsplatsen 13/23 försvårar tätortsutveckling öster om vägen.	3 - Förbifarten innebär en helt ny bullerkälla och barriär i närmiljön för befintliga bostadsområden vid Bokeslund, Bokehäll, Klevahill och Elisetorp som haft en stark befolkningstillväxt under senare år. Denna del av Höörs tätort riskerar att sjunka kraftigt i attraktivitet och fortsatt utveckling hämmas. Pågående detaljplanering vid Fogdaröd påverkas negativt.
Integrerad kommun. Barriärer - undvik och överbygga. Sammanlänkande GC-stråk	2 - Barriärverkan förstärks i befintligt läge. Kan i viss mån överbyggnas genom parallellvägar, planskilda passager och omsorgsfull utformning.	3 - Förbifarten innebär en ny barriär mellan huvuddelen av Höörs tätort och den tätortsnära Fogdarödsskogen. Eftersom de befintliga vägarna 13 och 23 kan förväntas ha en omfattande trafik även i framtiden blir det dubbla barriärer jämfört med idag.
Samspel och möten. Mötesplatser och offentliga miljöer?	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.
Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa. Är vardagsfunktioner lättillgängliga? Grönstruktur i människors vardag? Hur används området i vardagen?	1 - ? Effekterna för lokalt vardagsliv av att befintlig väg byggs om är helt beroende av hur parallellvägnät och GC-infrastruktur utformas. Det går inte att förutse med utgångspunkt i Trafikverkets ÅVS.	3 - Förbifarten innebär ett betydande ingrepp i den tätortsnära Fogdarödsskogen. Begränsar tillgången till närrekreation för boende i stora delar av Höörs tätort. Begränsar även verksamheten för närliggande omsorg- och undervisningsverksamheter samt föreningar som har sin verksamhet i området.
Identitet. Områdets funktion för identiteten i Höör och ännu mer lokalt? Bidrar till besök? Kulturhistoriska värden? Behov av dialog för att fånga?	1 - ? En väl utformad väg kan stärka bilden av Höör, men effekterna av att befintlig väg byggs om är helt beroende av hur vägen utformas. Synlig fornlämning (domarring) finns i anslutning till stora cirkulationsplatsen. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering. Ombyggnad av befintlig väg till 2+1-väg. Breddas från 9 till 13 m (+ GC-väg). Lokalt transportbehov för Höörs tätort löses genom parallellvägar.	3 - Fogdarödsskogen är en viktig del av Höör som naturnära bostadsmiljö och har stor betydelse för verksamheterna på Fogdaröd (skola, vård mm). I skogen finns också kulturhistoriska värden, bland annat dammanläggningar, skulle ta skada av en ny förbifart. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering. Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Fogdaröd. Ny 2+1-väg anläggs från Fogdaröd till Ekeröd norr om Citygross.

Figur U5.4.10. Konsekvenser för de olika alternativen för väg 13/23 förbi Höör, första uppslaget.

Röd - förbifart Ludvigsborg	Övergripande/alternativoberoende
Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Ludvigsborg. Ny 2+1-väg anläggs från Ludvigsborg till Ekeröd i höjd med Norra Rörumsvägen.	Tung trafik och annan transittrafik (utom turister) leds om från befintlig väg 23 Höör-Rolsberga till en ny rutt öster om Ringsjön (E22 och väg 13). Vägstandarderna på väg 13 höjs till 2+1-väg och ny GC-väg byggs längs väg 13 i befintlig sträckning.
1 + Minskad barriärverkan av befintlig väg 23 genom Höör norr om stora cirkulationsplatsen underlättar tätortsutveckling med bostäder och arbetsplatser öster om vägen.	3 + Befintlig väg 23 Höör-Rolsberga kan omvandlas till turistväg och stärka besöksnäringen. Boendemiljöerna längs befintlig väg 23 (söder om stora cirkulationsplatsen) blir mer attraktiva när vägen avlastas från tung trafik och kan utvecklas med fler bostäder.
1 - Förbifarten blir till en lång, ny barriär i landsbygdsmiljö, men berör inte några tydliga rörelsestråk.	3 + Befintlig väg 23 Rolsberga-Höör behöver inte längre vara en sådan kraftig barriär genom orterna när den avlastas från transittrafik. För att denna nytta ska uppstå krävs dock hastighetsdämpande åtgärder mm som prioriterar upp oskyddade trafikanter och gör vägen mindre attraktiv för transittrafik. GC-vägen Höör-Hörby länkar samman orterna.
Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.	Projektet är bilorienterat och har inte förutsättningar att bidra till samspel och möten.
0 Ny förbifart i landsbygdsmiljö får stor påverkan på de närboende, men påverkar inte mer allmänna målpunkter.	2 + När transittrafiken flyttar avlastas boendemiljöerna längs befintlig väg 23 från trafikens negativa effekter. Det blir lättare för boende att ta sig runt i vardagen till fots eller med cykel. GC-väg Höör-Hörby stärker cyklingen även inom Höör.
1 - ? Fornlämningar finns. I övrigt är områdets funktioner och värden inte karterade. Dialog med berörda krävs som underlag för kartering och värdering. Ombyggnad av väg 13 i befintlig sträckning mellan Hörby och Ludvigsborg. Ny 2+1-väg anläggs från Ludvigsborg till Ekeröd i höjd med Norra Rörumsvägen.	? Omledningen av transittrafiken ger förutsättningar att bygga om befintlig väg 23 Höör-Rolsberga så att den bättre stärker bilden av Höör, men det är oklart hur stora förändringar av den vägmiljön som kommer att ingå i projektet. Tung trafik och annan transittrafik (utom turister) leds om från befintlig väg 23 Höör-Rolsberga till en ny rutt öster om Ringsjön (E22 och väg 13). Vägstandarderna på väg 13 höjs till 2+1-väg och ny GC-väg byggs längs väg 13 i befintlig sträckning.

Konsekvenser väg 13/23 förbi Höör - fortsättning

Positiva (+) och negativa (-) effekter anges i skala 1 (liten effekt) till 3 (stor)

	Blå - befintlig väg	Grön - förbifart Fodgaröd
Miljöanpassat transportsystem. Främja GC? Minska bullerstörning? Göra trafikmiljön säkrare?	2 - Förstärkt barriärverkan riskerar att leda till att GC-trafik blir mindre attraktiv. Gena kopplingar och planskilda korsningar behövs för att främja GC-trafik. Förbättrad framkomlighet för transittrafiken kan leda till viss bullerökning vid befintlig väg. Motverkas genom bullerskydd. Trafiksäkerheten blir bättre för alla trafikanter när vägen anpassas för skilda behov och funktioner.	3 - Ett stort antal bostäder vid Bokeslund, Bokehäll, Klevahill och Elisetorp får en helt ny bullerstörning. Eftersom dessa bostäder ligger en bit från störande bullerkällor idag är fönstren sannolikt inte tillräckligt bullerdämpande för att klara normerna för inomhusvärden. För att minska de negativa effekterna behövs omfattande bullerskyddsåtgärder. Konfliktpunkter mellan transittrafik och oskyddade trafikanter minskas genom ny förbifart, men eftersom befintliga vägar kan förväntas ha omfattande motortrafik även i framtiden blir trafiksäkerhetsvinsten marginell.
Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag. Konsekvenser av översvämning? Vattenvård? Minskad risk för utsläpp och läckage?	1 - Befintlig väg korsar Lerbäcken vid Fogdaröd och Kolljungabäcken vid Anneklev, vilket måste beaktas vid breddning.	2 - Ny förbifart kommer att korsa Lerbäcken med dammsystem i Fogdaröds skogen samt Kolljungabäcken med översvämningssområden vid Elisetorp. Det finns risk att vattenförhållandena kommer att påverkas på ett sätt som får konsekvenser även för bäcken.
Hushållning med mark- och vattenresurser. Hushållning genom omvandling? Exploatering av jungfrulig mark? Ekosystemtjänster som påverkas? Grundvattenresurser?	1 + Ombyggnad av befintlig väg innebär hushållning med mark och begränsar exploatering av jungfrulig mark. De ekosystemtjänster som naturområden bidrar med påverkas därför minimalt. Befintlig väg överlappar delvis en grundvattenförekomst som ligger under större delen av Höörs tätort, vilket måste beaktas vid anläggning och vid utformning av dagvattenlösningar.	2 - Förbifarten innebär ett omfattande intrång i jungfrulig mark som utgör tätortsnära natur och som fungerar som habitat för flora och fauna (jämför MB 3:6). Viktiga ekosystemtjänster som påverkas är bland annat vattenhållande förmåga, rekreativa värden, folkhälsa, pedagogik, skogsbruk samt jordbruk.
Skydd av natur-, kultur- och rekreativvärden. Skyddas värden? Stärker grön infrastruktur?	1 - Ingrepp i naturområden längs befintlig väg som har mycket höga naturvärden innebär risk för fragmentering. Områdena är Jeppavallen-Järabacken samt Fogdaröds skogen (Naturvårdsprogram för Höörs kommun). Vid stora cirkulationsplatsen finns en fornlämning, en domarring.	3 - Omfattande ingrepp genom två områden med mycket höga naturvärden med konsekvensen att höga natur- kultur- och rekreativvärden försvinner. Områdena är Klevahill-Ekeröd samt Fogdaröds skogen (Naturvårdsprogram för Höörs kommun). Fornlämningar förekommer frekvent.
Summa effekt	-11 + 1 = -10	-22

Figur U5.4.11. Konsekvenser för de olika alternativen för väg 13/23 förbi Höör, andra uppslaget

Röd - förbifart Ludvigsborg	Övergripande/alternativoberoende
<p>0 Konfliktpunkter mellan transittrafik och oskyddade trafikanter minimeras genom ny förbifart, men eftersom befintliga vägar kan förväntas ha omfattande motortrafik även i framtiden blir trafiksäkerhetsvinsten marginell.</p> <p>Risk finns för att östra delarna av Bokehäll-Bokeslund kommer att påverkas av buller.</p>	<p>0 Projektet syftar till att förstärka framkomligheten för motorfordon, vilket bidrar till ökad trafik med alla tillhörande miljökonsekvenser. Samtidigt innebär projektet att vissa av miljöstörningarna kan flytta från känsliga områden och att GC-trafik kan främjas.</p>
<p>3 - Ny förbifart korsar område med sumpskogar och våtmarksområden. Hydrologin kan påverkas. Lerbäcken korsas vid Misseröd och Kolljungabäcken vid Ekeröd.</p>	<p>2 + Projektet syftar till att minska risken för negativ påverkan på Ringsjön, när befintlig väg avlastas från tung trafik</p>
<p>3 - Förbifarten innebär ett omfattande intrång i stort markområde som hittills inte varit påverkat av exploateringsföretag och som är fritt från buller (MB 3:2). Viktiga ekosystemtjänster som påverkas är bland annat vattenhållande förmåga, rekreativa värden, folkhälsa, pedagogik, skogsbruk samt jordbruk.</p>	<p>1 - Projektet innebär oundvikligen att ny mark exploateras för infrastruktur</p>
<p>2 - Ny förbifart korsar område med sumpskogar och våtmarksområden samt medför ingrepp i utkanten av område med mycket höga naturvärden enligt Höörs naturvårdsprogram: Klevahill-Ekeröd. Fornlämningar förekommer frekvent.</p>	<p>1 + Rekreationsvärdena på Bosjöklosterhalvön stärks av att transittrafiken väljer en annan väg.</p>
<p>-10 + 1 = -9</p>	<p>-1 + 11 = 10</p>

Väg 13 och 23 i framtiden

Vägarna 13 och 23 i sin nuvarande utformning genom Höörs kommun står i konflikt med de transportpolitiska målen, miljömålen, målen i den regionala utvecklingsstrategin och Höörs kommuns mål för en hållbar utveckling. Vägarna behöver byggas om och få delvis andra funktioner (i figur U5.4.12). Höörs kommun menar att inriktningen ska vara att:

- Transittrafik mellan södra Skåne och Småland leds öster om Ringsjön. Trafik söderifrån leds via E22 upp mot Hörby och sedan via väg 13 och 23 norrut. En östlig förbifart utanför Höör planeras. (A i figur U5.4.12)
- Väg 23 söder om Höör får ny funktion som turistväg med långsgående cykelväg. Ombyggnader och nya regleringar som gör vägen mindre attraktiv för långväga trafik är nödvändigt för att transittrafiken ska välja den längre vägen öster om Ringsjön. (B i figur U5.4.12)
- Både väg 13 och väg 23 genom Höörs tätort byggs om till stadsgata. (C i figur U5.4.12)
- Väg 23 norr om Höör byggs om till 2+1-väg med långsgående cykelväg och med cykel-tunnel vid Tjörnarps. (D i figur U5.4.12)
- Väg 13 mot Hörby, sydöst om Höör byggs om till 2+1-väg med långsgående cykelväg (E i figur U5.4.12).
- Väg 13 mot Stockamöllan har delregional betydelse, särskilt för kopplingen mot Eslöv som regional kärna. Vägen behöver långsiktigt utvecklas för bättre trafiksäkerhet (F i figur U5.4.12).

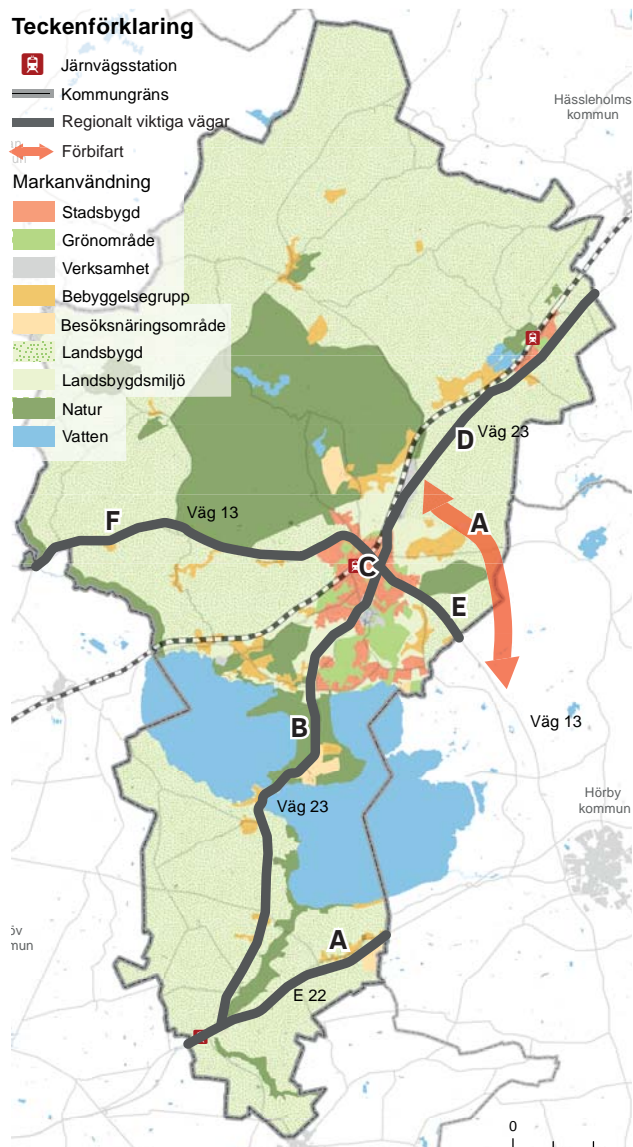
Höörs kommun har i sin översiktsplanering tidigare reserverat mark för både den östliga förbifarten enligt Vägverkets beslut från 1999 och för en anslutande förbifart väster om Höörs tätort. Idag finns inget som tyder på att det kommer att finnas behov av en västlig förbifart, varken för att förbättra framkomligheten för långväga trafik eller för att avlasta väg 13 genom Höör. Detta vägreservat finns därför inte kvar.

Ställningstaganden inför östlig förbifart

I samband med ny östlig förbifart måste det genomföras åtgärder på väg 23 söder om Höör som gör vägen till ett mindre attraktivt val för genomgående trafik, utom turisttrafik. Annars finns risken att tung trafik fortsätter att välja denna väg eftersom den kommer att vara närmast.

Ny vägdragning öster om Höör ska respektera Fogdarödsområdets status som viktigt rekreativområde. Området behöver gena och attraktiva kopplingar till stadsdelarna i Höör, både norr och söder om nuvarande väg 13, både väster och öster om nuvarande väg 23. Det röda alternativet förordas.

Bokeslund, Bokehäll, Klevahäll och Elisetorp är bostadsområden som ska skyddas från störande buller och som behöver goda kopplingar till andra delar av tätorten.



Figur U5.4.12. Markanvändningskartan med utveckling av vägarna 13 och 23

Stadsgator genom Höör

Möjligheten att anpassa de regionala vägarna till stadsmiljön vid passagerna genom Höör har studerats i flera sammanhang. I Höörs kommuns gestaltningsprogram till trafikstrategin analyseras bristerna på en övergripande nivå och en önskad utveckling presenteras (Tekniska nämnden 2013). Trafikverket och Höörs kommun har också avtalat om tätortsåtgärder längs väg 23. I pågående detaljplanering för verksamhetsområde nord presenterar Höörs kommun en utformning av området mellan väg 23 och verksamhetsmarken som ska ge en välkomnande infart till Höör.

Gestaltungsprinciper för stadsgator

Höörs kommuns ståndpunkt är att vägarna 13 och 23 bör utvecklas enligt den inriktning som presenterades i gestaltningsprogrammet (se exempel i figur U5.4.13). Där konstaterades att väg 23 är utformad som en genomfartsled utan hänsyn till omgivande miljö eller funktionen som en av Höörs viktigaste annonspelare. Vägen saknar koppling till Höörs centrum, detaljriktad och stadsmässiga attribut. Många planskildheter innebär få möten och händelser. Väg 13 är mindre och ligger tätare mot staden men saknar fortfarande stadens attribut, vackra entréer och medvetna avgränsningar.

Utformningen av Höörs stora genomfartsleder är viktig för att knyta ihop centrum med andra stadsdelar samt för att göra förbipasserande uppmärksamma på att de passerar Höörs centrala delar. Entréernas utformning bör därför ha en hög detaljriktad och innehålla stadsmässiga attribut. Då de stora vägarna passerar genom tätorten är det viktigt med ett ordnat och avgränsande gaturum där hastigheterna hålls. Stadsmässigheten och omsorgen utmed vägarna bör öka genom:

- Öka detaljeringsgrad och omsorg när Höörs centrum passeras, signalera stad genom att göra kloka materialval i räcken och beläggningar. Undvik buskage som signalerar extensiv, lågprioriterad yta.

- Använd det vackra som finns i närheten - träden, dungarna, lönnarna, kyrktornet.
- Visa upp skötta naturområden där gränsen mellan den klippta gräsmattan och den intelligenta oklippta ytan görs knivskarp.

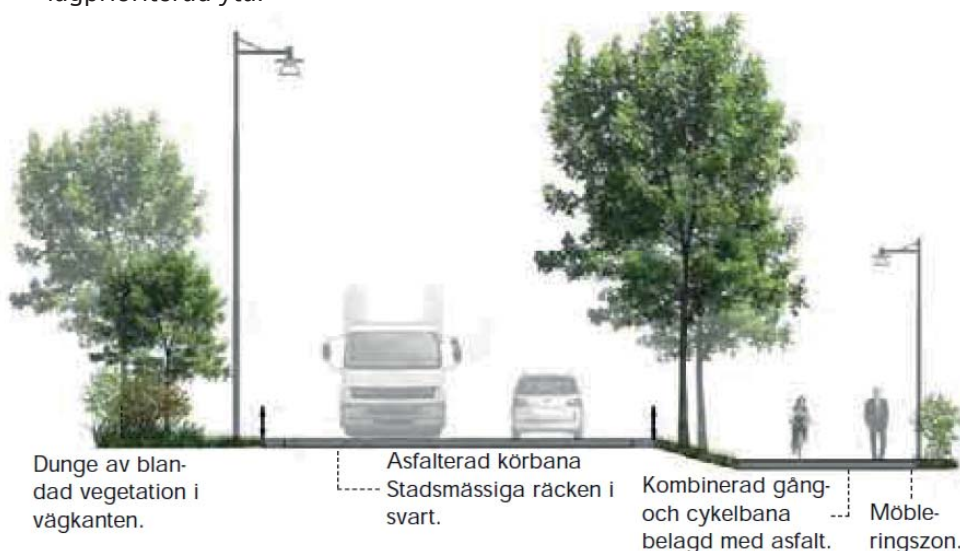
Tätortsåtgärder väg 23

Dåvarande Vägverket har planerat för ombyggnad av väg 23 från tätortsgränsen vid skjutbanan i söder till stormarknad vid Marknadsvägen i norr (Arbetsplan 2004-04-01). Syftet var att höja trafiksäkerheten och skapa en tätortsgata genom Höör. Enligt arbetsplanen skulle:

- Befintlig vägbredd krympas från befintliga 9-14,5 m till 7 meter
- Hela sträckan skulle försees med GC-väg, vilket den minskade vägbredden skulle ge utrymme för
- Korsningar åtgärdas längs hela sträckan

Av dessa åtgärder är flera korsningar redan åtgärdade. Kvarstående korsningar är bland annat cirkulationsplatsen med väg 13 samt anslutningar till Violgatan, Södra Rörumsvägen, Industrigatan och Portvägen med tillhörande korsningsåtgärder för gående och cyklister. Den separata GC-vägen är inte heller utbyggd ännu. Höörs kommuns bedömning är att åtgärderna fortsatt är aktuella och relevanta och bör genomföras så snart som möjligt. Eftersom det tidigare avtalet om genomförande har löpt ut behöver ett nytt avtal tecknas mellan Trafikverket och Höörs kommun.

När den genomgående trafiken i framtiden leds öster om Ringsjön är det logiskt att kommunen tar över huvudmannaskapet för delar av väg 23 genom Höör. Det ger kommunen nya möjligheter att bygga om vägen på ett sätt som främjar småstaden Höör.



Figur U5.4.13
Exempelsektion på väg 23 och 13 genom Höörs tätort (Gestaltningsprogram 2013). Stadsmässig gestaltning med granitkantstöd, belysning samt räcken för att annonsera stadskärnan och dess entréer. Högstammade träd delar upp vägrummet mellan bilister, cyklister och fotgängare.

