

PM om regionalt viktiga vägar 170410.

Utdrag ur pågående översiktsplanarbete, som underlag till frågan om att exploatera det tidigare vägreservatet för ny västlig förbifart för väg 13. Frågan hanteras för närvarande i arbetet med ny detaljplan för verksamhetsområde nord.

Karin Kallioniemi

Samhällsplanerare/Kommunarkitekt

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

Riksväg 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 rekreationsvärden.

Den tunga trafiken ökar kraftigt över tid, särskilt norr om stora rondellen där trafiken från väg 13 ansluter. 2015 stod den tunga trafiken för 14 % av fordonen direkt norr om rondellen och 18 % i norra delen av kommunen, parallellt med Tjörnarps (figur 2). 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 1). Toppnoteringarna skedde 2006, men därefter har trafiken minskat i de flesta avsnitt. Undantaget är de delar av väg 23 som går genom Höörs tätort och där vägen också fyller en viktig funktion för lokal trafik. Här har trafiken fortsatt öka fram till 2015.

Problembild

Det övergripande problemet med nuvarande trafikinfrastruktur är att väg 23 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.

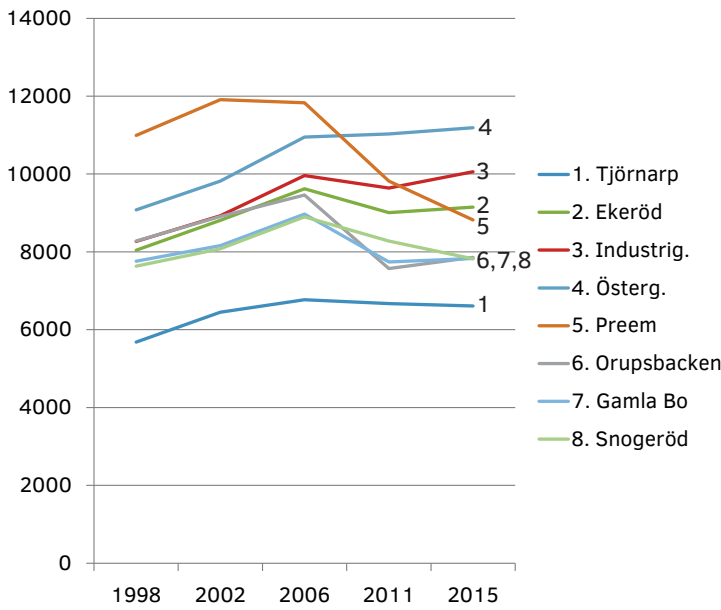
Från Rolsberga och fram till Gamla Bo är de största problemen att oskyddade trafikanter måste samsas med tung trafik och personbilar på vägbanan och att det saknas trygga passager vid Gudmuntorps skola samt i Snogeröds tätort (se avsnitt Cykel)

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). 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.

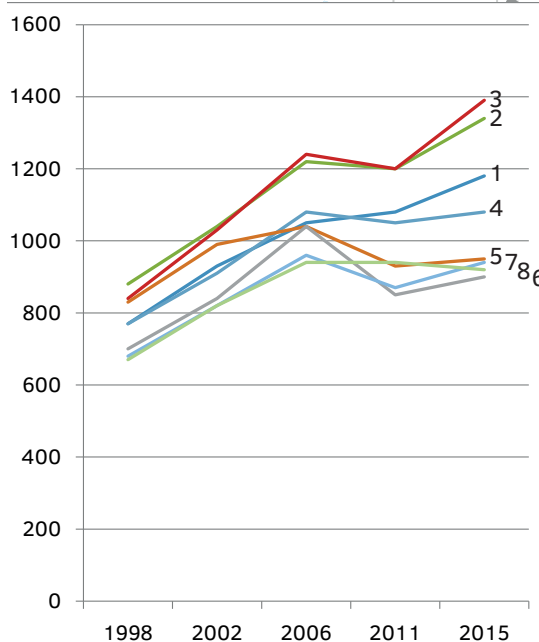
Mellan stora rondellen och verksamhetsområde nord ligger merparten av tätorten väster om vägen. Möjligheten att låta tätorten växa österut är beroende av en långsiktig planering för den framtida funktionen för väg 23 så att ny stadsstruktur kan anpassas efter det. I dagsläget är trafiksäkerheten på själva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

Antal fordon totalt

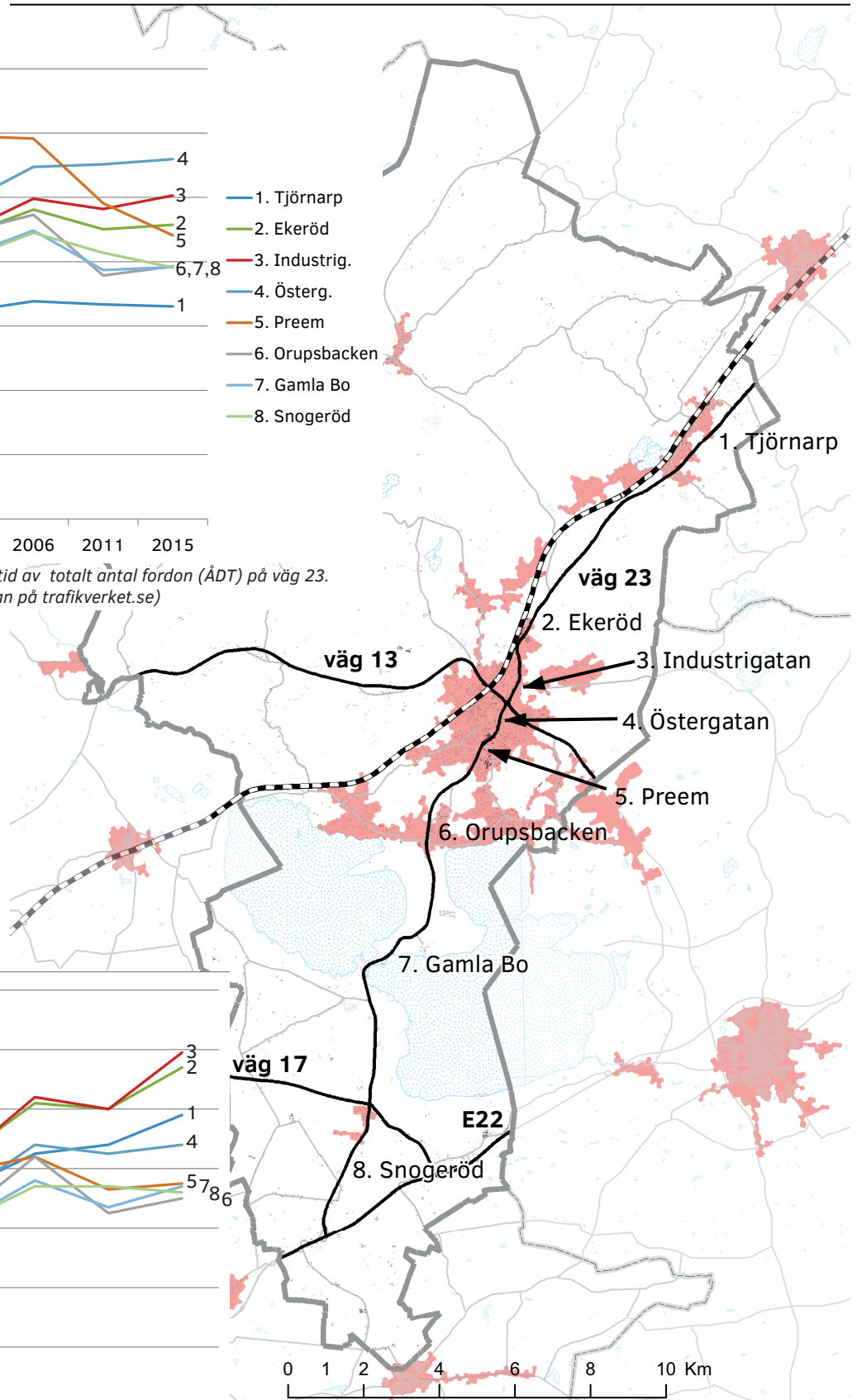


Figur 1. Utvecklingen över tid av totalt antal fordon (ÅDT) på väg 23. (Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se)

Antal lastbilar



Figur 2. Utvecklingen över tid av antal lastbilar (ÅDT) på väg 23. (Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se)



Figur 3. Regionalt viktiga vägar i Hörs kommun samt stickprovspunkter för trafikdata ur vägtrafikflödeskartan.

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

Väg 13 idag

Riksväg 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 Höörs 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 (figur 4). Antalet lastbilar förbi Jeppavallen dubblerades mellan 1998 och 2014 och andelen är idag 10 %. Nästa mät punkt söderut ligger utanför Höörs kommun, vid Ludvigs-

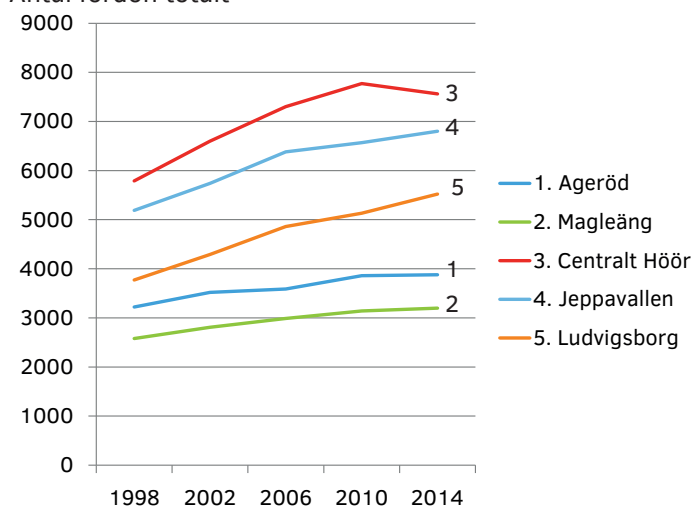
borg. Även där ökar antalet lastbilsrörelser och den tunga trafiken och står nu för 12 % av trafiken. Centralt genom Höör är 7 % av trafiken lastbilar, och väster om Höör ligger andelen på 9 %. Total-siffrorna för trafiken längs väg 13 planade ut vid 2010 väster om stora rondellen, men har fortsatt att öka i den sydöstliga delen.

Problembild

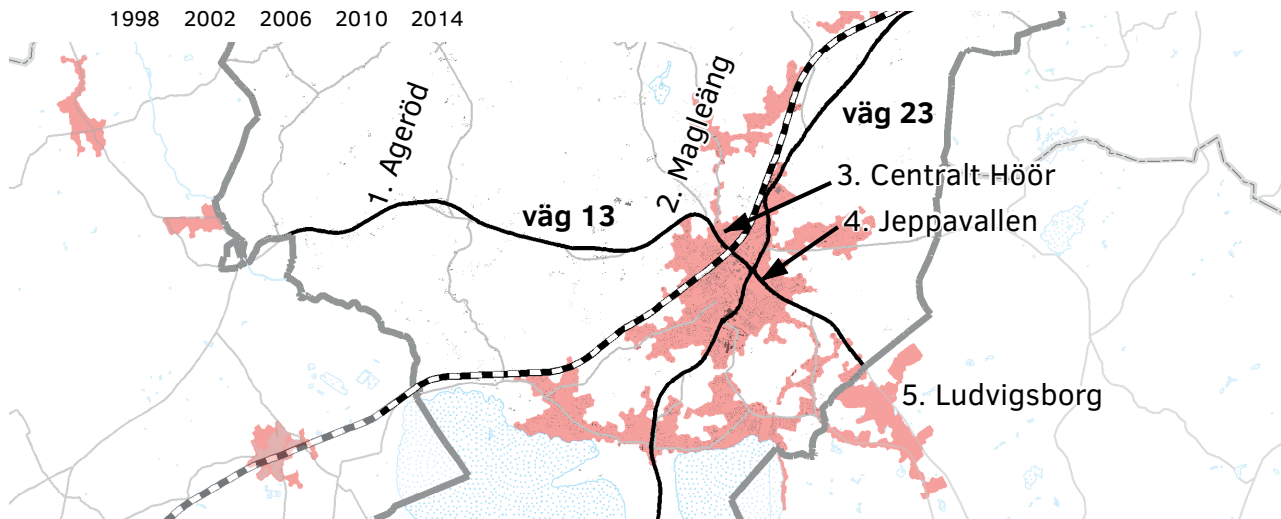
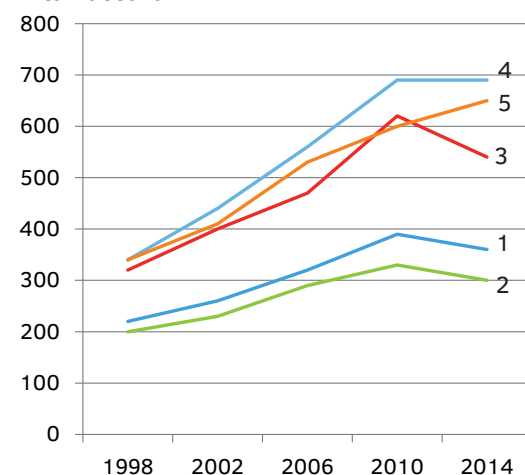
De största problemen med nuvarande väg 13 från Höörs kommuns perspektiv är att vägen utgör en barriär genom Höörs tätort. Oskyddade trafikanter färdas längs vägen och korsar vägen. Rekreationsområdet vid Fogdaröd är en målpunkt som drar många människor varje dag, både till fots, till cykel, till häst och med bil. Väg 13 behöver anpassas särskilt i avsnittet närmast 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.

Antal fordon totalt



Antal lastbilar



Figur 4. Utvecklingen över tid av antal (ÅDT) fordon på väg 13, totalt antal till vänster och lastbilar till höger samt stickprovspunkterna markerade i karta. (Källa: Vägtrafikflödeskartan på trafikverket.se)

Framtida funktioner

Tidigare utredningar och förslag

Under 1980- och -90talet utredde dåvarande Vägverket möjliga lokaliseringar för en väg 23 med högre vägstandard och prövade sträckningar både öster och väster om Ringsjöarna och Höörs tätort. 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 detta förslag var att nuvarande väg 23 mellan Ringsjöarna skulle göras mindre attraktiv för genomgående trafik, bland annat genom hastighetssänkande åtgärder. Utan dessa åtgärder skulle inte trafiken välja den längre vägen runt Ringsjön.

För väg 23 norr om Höör finns en förstudie från 2008 som beskriver förutsättningarna att bygga om vägen till mötesfri väg (2+1 körfält) samt parallell gång- och cykelförbindelse.

I den gällande Regionala Transportinfrastrukturplanen för Skåne 2014-2025 (RTI) finns 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 Ringsjösundet. För båda vägavsnitten föreslås mötesfri landsväg (2+1), på sträckan mellan Höör och södra infarten till Tjörnarp även parallell gång- och cykelväg. Ny mötesfri 2+1-väg föreslås öster om Höör. Region Skåne arbetar för närvarande med en ny RTI-plan för perioden 2018-2029 som kommer att skickas på remiss under hösten 2017. Höörs kommun räknar med att objekten finns med även i nästa version.

Höörs kommun har i sin översiktsplanering tidigare reserverat mark för både den östliga förbifarten enligt Vägverkets beslut från 1999 och för den tidigare studerade förbifarten 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 längre med i översiktsplanen.

Förändrade förutsättningar

När det gäller den östliga förbifarten finns ingen aktuell utredning som visar några möjliga dragningar. 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 utpekade som viktigt rekreationsområde i Höörs kommuns grönstukturprogram (2007) och naturvårdsprogram (2013).

Nya åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är ett nytt inslag i planeringen för ny- och ombyggnad av vägar. En ÅVS överlappar till viss del det som tidigare hette förstudie, men går inte lika långt i konkretiseringen av en tänkt ny åtgärd. Alla formella planeringsprocesser ska numera föregås av en ÅVS, och det innebär att de förstudier som tidigare genomförts inte kan användas som fortsatt planeringsunderlag. När det gäller väg 13 och 23 kan vi också konstatera att de förstudier som genomförts tidigare är inaktuella när det gäller ingående förutsättningar.

Trafikverket har därför under 2016 analyserat situationen genom två ÅVS:er för motsvarande två projekt som finns i gällande RTI-plan. 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.

Trafikverket har inte publicerat resultatet av studierna ännu och det är därför inte klart hur Trafikverket kommer att avgränsa sina förslag till åtgärder. Höörs kommuns bild är att det under arbetet funnits en bred enighet om att berörda vägavsnitt behöver uppgraderas och att 2+1-väg med parallella cykelvägar är en bra lösning. Däremot har det funnits oklarheter när det gäller hur de nya studierna bör avgränsas och effektbedömas, särskilt med hänsyn till att de önskvärda effekterna har starka inslag av regionalt perspektiv medan själva studieområdet varit snävt avgränsat. Det står dock klart att rapporterna inte kommer att innehålla en karta som avgränsar en möjlig vägkorridor för en östlig förbifart förbi Höör. Analys och miljöbedömning av möjliga vägsträckningar sker först genom den formella vägplaneprocessen som ännu inte har påbörjats. Det är därför inte möjligt för Höörs kommun att peka ut ett vägreservat i denna översiktsplan.

Höörs kommuns bedömning

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. 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 är troligtvis nödvändig.
- Väg 23 söder om Höör får ny funktion som "turistväg". 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.
- Både väg 13 och väg 23 genom Höörs tätort byggs om till stadsgata.
- Väg 23 norr om Höör byggs om till 2+1-väg med längsgående cykelväg.
- Väg 13 mot Hörby, sydöst om Höör byggs om till 2+1-väg med längsgående cykelväg.

Konsekvenser av ny infrastruktur

Höörs kommun har tidigare i sin översiktsplanering reserverat mark för både en östlig förbifart enligt Vägverkets beslut från 1999 och för en tidigare studerad förbifart väster om Höörs tätort (figur 5).

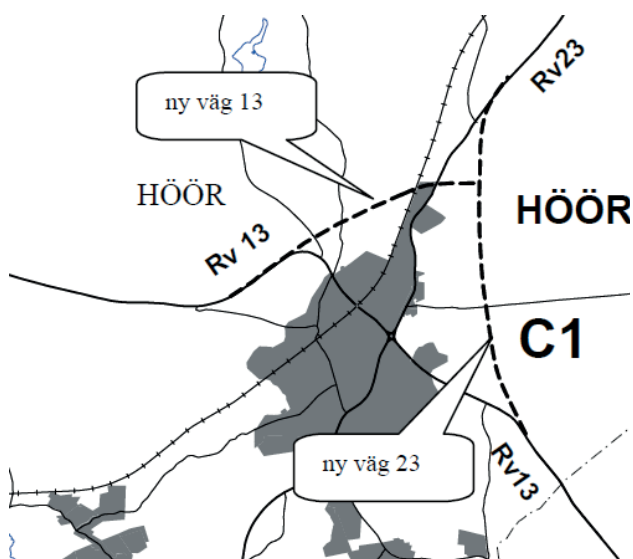
Den västliga förbifarten motiverades som en del av väg 13/109 Ystad-Höör-Helsingborg. Det befarades att den tunga trafiken skulle öka i hela sträckningen på grund av färjetrafiken till Ystad hamn.

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. Trafikutvecklingen under de senaste 20 åren tyder på att väg 13 väster om Höör får en mindre framträdande funktion i det regionalt övergripande vägnätet. Trafiksiffrorna totalt sett har stabiliserats på en nivå under 4000 fordon/dygn, och den tunga trafiken minskar. Godstransporterna via Ystad hamn har med all sannolikhet bidragit till de ökande siffrorna för lastbilstrafiken på väg 13 sydöst om Höör, men den tunga trafiken väljer andra stråk än att fortsätta på väg 13 vidare mot nordvästra Skåne. Det västliga vägreservatet finns därför inte med i nu aktuellt planförslag till ny översiktsplan.

Konsekvenserna av att släppa idén om en västlig förbifart är positiva. Ett nytt ingrepp i landskapet undviks och med det även barriäreffekter, nya bullerstörda områden, nya hårdgjorda ytor mm. Trafiken västerut på väg 13 kommer i stället att fortsätta gå på befintlig väg (Frostavallsvägen). För att minska dess barriärverkan och öka trafiksäkerheten planerar Höörs kommun att bygga om den till stadsgata. Höörs kommun bedömer inte att en ny västlig förbifart skulle bidra till att minska den genomgående trafiken på Frostavallsvägen på något

avgörande sätt eftersom den skulle innebära en så stor omväg runt Höör.

När det gäller den östliga förbifarten ser Höörs kommun fortfarande ett stort behov av en ny trafiklösning. Det tidigare vägreservatet för en östlig förbifart finns dock inte kvar i planförslaget. Orsaken till detta är att den utredning som låg till grund för det tidigare vägreservatet är inaktuell och Trafikverkets pågående analys av förutsättningarna har inte resulterat i någon avgränsning av en möjlig vägkorridor. Analys och miljöbedömning av möjliga vägsträckningar förväntas ske genom den formella vägplaneprocessen som ännu inte har påbörjats.



Figur 5. Västlig och östlig förbifart förbi Höör enligt gällande översiktsplan.