Åtgärdsvalsstudie
Väg 13/23 Ekeröd-Hörby

Diarienummer: TRV 2015/104405
2017-06-19
Figur 1. Geografisk avgränsning av åtgärdsvalsstudien.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Namn på åtgärdsvalsstudie:</th>
<th>Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby förbi Höör</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ansvarig för genomförande:</td>
<td>Lars Bergström, PLsyu och Krister Wall, PLsyu Trafikverket</td>
</tr>
<tr>
<td>Organisation:</td>
<td>Trafikverket</td>
</tr>
<tr>
<td>Datum - start:</td>
<td>2016-02-01</td>
</tr>
<tr>
<td>Datum - avslut:</td>
<td>2017-06-19</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Innehållsförteckning**

Vad är en åtgärdsvalsstudie? ........................................................................................................... 7

**INITIERA** ................................................................................................................................ 9

Bakgrund och syfte ......................................................................................................................... 9
Problembild ..................................................................................................................................... 9
Avgränsningar ............................................................................................................................... 10
Aktörer och övriga intressenter ..................................................................................................... 10
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .................................................................... 10

**FÖRSTÅ SITUATIONEN** .......................................................................................................... 13

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien ........................................................................ 13
  Bebyggelse .................................................................................................................................. 13
  Resvanor .................................................................................................................................... 13
  Vägfunktion ................................................................................................................................ 15
  Vägförhållanden .......................................................................................................................... 16
  Trafiksäkerhet .............................................................................................................................. 19
  Kollektivtrafik ............................................................................................................................. 21
  Oskyddade trafikanter .................................................................................................................. 21
  Natur- och kulturvärden ................................................................................................................ 23

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien .............................................. 25
Risker och konsekvenser för ny sträckning av väg 23 (nollalternativ) ........................................ 28
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera) ..................................... 29
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) workshop .................................................................... 30
  Transportpolitiska mål .................................................................................................................. 30
  Regionala och objektspecifika mål ............................................................................................... 30

**PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR** .......................................................................................... 31

Bruttolista ...................................................................................................................................... 31
Regional och objektspecifik målanalyser .................................................................................... 33
Sammanvägd målanalyser -> Paketeringsförslag ....................................................................... 33

**EFFEKTBEDÖMNING** .............................................................................................................. 36

**FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERAD ÅTGÄRDER** .................................................. 41
ARBETSPROCESSEN ........................................................................................................ 42
  Initiering....................................................................................................................... 42
  Förstå situationen........................................................................................................... 42
  Pröva tänkbara åtgärder ............................................................................................... 42
  Forma inriktning och rekommendera åtgärder ............................................................. 42

AVSLUT AV STUDIE ........................................................................................................... 43
**Vad är en åtgärdsvalsstudie?**

En åtgärdsvalsstudie är en metod som grundar sig på dialog. Metoden används i tidigt planeringsskede och ska leda till att vi får transportlösningar som ger större effekt tillsammans. Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudien är uppbyggd i fyra processer som följer på varandra:

### Åtgärdsvalsstudie – metod i tidig planering

1. **Initiera**
2. **Förstå situationen**
3. **Pröva tänkbare lösningar**
4. **Forma inriktning och rekommendera åtgärder**

*Flexibel och situationsanpassad, kunskap- och dialogbaserad studie med tydlig dokumentation.*

Med hjälp av fyrstegsprincipen påverkas val av trafikslag och åtgärder redan på idéstadiet. Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn. Principen används i ett tidigt skede i planeringen, innan val av eventuella åtgärder.

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

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

3 **Bygg om**  
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

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

Genom dialog i ett tidigt skede skapas realistiska förväntningar vilket kan leda till delaktighet i ansvarstagande och lösningar bland flera aktörer. I samverkan mellan flera aktörer kompletterar deltagarnas kunskaper och erfarenheter varandra. Genom att analysera problembilden noggrant innan åtgärder diskuteras ges större möjlighet att skapa synergieffekter i transportsystemet.
Initiera

Detta kapitel beskriver vad som är bakgrunden och syftet med åtgärdsvalsstudien samt vad det är för problembild som gjort att studien initierats. Utöver det beskrivs tidigare utredningar som ligger till grund för vidare arbete med studien.

Bakgrund och syfte

Riksväg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland och ingår i landtransportnätet för långväga transporter. Vägen går genom flera samhällen inom Höörs kommun och genom det känsliga Ringsjösundet. Riksväg 13 sträcker sig mellan Ystad i sydost och Ängelholm i nordväst och den berörda delen av vägen har samma funktion som väg 23.


Åtgärdsvalsstudiens övergripande syfte och målsättning är 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 utmed sträckan mellan Ekeröd och Höör. Vidare är god framkomlighet en viktig regional förutsättning på både väg 13 och väg 23, samt lokalt viktig för Höör och Hörbys kommuner, dels i utbytet mellan kommunernas centralorter och dels för bebyggelsen utmed berörda sträckor.

Att flytta den genomgående trafiken från väg 23 till väg 13 söder om Höör innebär en ökad belastning på väg 13 vilket medför en rad konsekvenser och risker. Åtgärdsvalsstudiens åtgärder fokuserar därför på att skapa så goda förutsättningar för väg 13 om den genomgående trafiken från 23 förs över dit.

Problembild

Väg 13 och 23 är funktionellt prioriterade vägar vilket innebär att det ställs stora krav på framkomlighet, inte minst för tung trafik då vägarna ingår i det utpekade nätet för godstransporter. Höör och Hörby kommuner, samt andra kommuner som inte är aktörer i denna ÅVS t ex Hässleholms kommun, är beroende av goda transportvägar till arbetsmarknadsregionen Malmö/Lund. Vägarnas funktion och krav på god framkomlighet medför anspråk på hastigheter, omkörningsmöjligheter etc. Miljön där vägen 23 går i nuvarande sträckning mellan Höör och Rolsberga bedöms inte vara förenlig med de anspråk som ställs på en funktionellt prioriterad väg.

Befintlig väg 23 söder om Höör går genom det känsliga Ringsjösundet och bidrar till en dålig boendemiljö för de som bor utmed vägen. Även vattenkvaliteten och krav som gäller för denna påverkas av väg 23 söder om Höör. Att väg 23 går genom Höörs tätort ger problem ur trafiksäkerhetssynpunkt samt skapar en barriär som delar orten och som påverkar och begränsar ortens utveckling.
Höörs kommun har idag mycket oönskad tung trafik som kör på väg 23 genom tätorten eftersom det är den snabbaste och närmsta vägen ner mot Malmö/Lund. Den tunga trafiken ökar mer än personbilstrafiken, vilket leder till mer negativa effekter för närliggande bebyggelse.

Utvecklingen av väg 23 genom Höör, i kombination med väg 13, har diskuterats länge och Höörs kommuns utveckling är beroende av vilken riktning som väljs.

Ovanstående problembild som legat till grund för åtgärdsvalsstudien har medfört att en förutsättning för denna studie är att den genomgående trafiken på nuvarande väg 23 flyttas över till väg 13 söder om Höör. Vidare problembeskrivning framgår av kapitlet ”Förstå Situationen”.

Avgränsningar


Längs väg 23 norr om Höör, från Ekeröd (väg 1324) till Sandåkra (väg 2010), pågår en parallell åtgärdsvalsstudie som lyfter problem, mål och lösningar för sträckan. Denna och den parallella åtgärdsvalsstudien ansluter till varandra vid Ekeröd och det är därför viktigt att båda utredningarna samordnas.


Aktörer och övriga intressenter

Trafikverket är initiativtagare till denna åtgärdsvalsstudie. Primärt berörda intressenter är Trafikverket, Höör och Hörbys kommuner samt Region Skåne. Respektive kommun anses företa boende och verksamheter.

Tre workshops samt ett slutgiltigt avslutningsmöte har genomförts mellan Ramböll (konsult), Trafikverket, region Skåne, Höör och Hörbys kommuner.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Efter genomförd förstudie 1999 togs beslut om att fortsatt planering ska utgå från en förbifart enligt alternativ C1 enligt nedanstående figur.

**Figur 2** Utredda korridorer enligt förstudie från 1999.

I Skånes regionala infrastrukturplan (RTI) pekas ”Väg 23 – Östra Höör/Höör-Hörby” ut som ett regionalt prioriterat projekt. Projektet har avsatts 375 miljoner kronor vilket är det dyraste projektet i RTI-planen är 2014-2025. Huvudsyftet med åtgärden i RTI-planen är att leda om stråket Malmö-Växjö via Hörby och E22, genom följande åtgärder där åtgärd 2 inte ingår i denna åtgärdsvalsstudie:

1. Mötesfri motortrafikled (2+1) mellan Fogdaröd och Lilla Holma med trafikplatser i båda ändar
2. Hastighetsdämpande åtgärder utmed väg 23
3. Mötesfri landsväg (2+1) väg 13 Höör-Hörby med hastighetsstandard 100 km/tim

Denna utbyggnad föreslås ske enligt plan för utbyggnad till 2+1, år 2023-2025 med Trafikverket, Höörs och Hörby kommuner.

![Diagram of road planning](image)

_Figur 3. Förslag på cykelväg enligt åtgärdsvalsstudie för cykel sträckan Höör-Ludvigsborg-Hörby_

E22 som angränsar till södra delen av utredningsområdet planeras att byggas ut till motorväg i framtiden. Tidpunkten för utbyggnaden av vägen till motorväg är osäker eftersom sträckan inte finns med i en nationell investeringsplan. Trafikverkets nationella investeringsplan gäller åren 2014-2025.

Enligt den arbetsplan som togs fram 2009 anges att den södergående påfartsrampen flyttas till väster om väg 13 i trafikplats Norrehe, att två nya cirkulationsplatser anläggs samt att en ny cykelväg byggs över E22 utmed väg 13. En inriktning bör dock vara att en framtida utbyggnad av E22 inte ska försvara genem åtgärder som tas fram i denna ÅVS.

Förstå situationen

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien


Bebyggelse

Väg 23 Höörs tätort – Ekerö

Folkmängden i Höörs tätort uppgår till drygt 7 800 invånare enligt statistik från SCB 2010. Orten är huvudort i kommunen och har en mängd målpunkter så som skolor, förskolor, idrottsplats, butiker, service mm. Mellan tätorten och Sjunnerup i norr omges vägen av några enstaka fastigheter.

Väg 13 Höörs tätort – trafikplats Norrehe (Hörby)

Från Höörs tätort och ned till kommungränsen mot Hörby omges väg 13 av ett fåtal enskilda fastigheter. Direkt söder om kommungränsen mot Höör ligger tätorten Ludvigsborg. Orten ligger på båda sidor om väg 13 men vägen ingår inte i tätbebyggt område. Folkmängden uppgår till drygt 1 000 invånare enligt statistik från SCB 2010 och i orten finns målpunkter som matbutik och en friskola (F-9) med fritids. Koncentrationen av tätorten finns på vägens västra sida, dock finns mer än 100 enskilda fastigheter öster om väg 13 vilket innebär att många mäste korsa vägen för att nå ortens målpunkter.


Resvanor

Skånes resvanor utreddes i en resvaneundersökning (RVU) år 2013 av Region Skåne. Hörby och Höörs kommuner fick möjlighet att göra egna utskick inom kommunen, vilket ger en bättre bild av de specifika förutsättningarna som råder, men valde att inte göra det. Följande uppgifter om resvanor utgår därför från Skåne som ett snitt och ska tolkas som en indikation för hur situationen kan se ut i aktuellt utredningsområde.

Ca 40-60 procent av invånare som bor i mindre tätorter (t ex Hörby och Höör) och på landsbygd har tillgång till två eller fler bilar i hushållet. Det är fler kvinnor än män som inte har tillgång till bil i sitt hushåll. Drygt 80 procent av skåningarna har alltid eller för det mesta tillgång till cykel. Hälften av invånarna som bor i mindre tätorter har alltid tillgång till ett kort för resor med kollektivtrafik eller färdtjänst, jämfört med 39 procent bland de som bor på landsbygd. Kvinnor har tillgång till ett sådant kort i större utsträckning än männen.
Bilen är det vanligaste färdmedlet bland invånare både i mindre tätort och på landsbygden. I mindre tätorter är cykel och gång de näst vanligaste färdmedlen, medan buss och gång är näst vanligast på landsbygden.

**Figur 4. Färdmedelsfördelning på mindre tätort och landsbygd i Skåne, 2013.**

Diagrammet nedan visar hur många resor som sker i ett antal resrelationer som påverkar det undersökta sträket.

**Figur 5. Resor inom resrelationer som påverkar sträket, 2013.**


Enligt ”Resvanor Syd” (2013) tar ca 65% bilen till arbetet, medan 5% åker buss, 17% tar tåget, 10% cyklar och resterande går. Detta kan jämföras med att 58% av befolkningen i Skåne tar bilen till sitt arbete, 19% åker buss/tåg och 22% går/cyklar. Detta tyder på att man i Höör i större utsträckning åker kollektivt och bil än i Skåne generellt på bekostnad av gång- och cykelresorna.
Vägfunktion

Hur de olika funktionerna ska prioriteras och vägas mot varandra avgörs i varje enskild planeringssituation. Följande riktlinjer för det funktionellt prioriterade vägnätet anges i Trafikverkets handledning ”Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät”:

- Förutsägbarhet och hög tillförlitlighet vad gäller restid och vägstandard, även vintertid, är generellt viktigt för vägar i FPV.
- Man bör eftersträva att bibehålla en så jämn tillåten hastighet som möjligt, även vid mindre tätorter och korsningar. Tillgängligheten har alltid ett samband med trafiksäkerhetsnivån. Förutom att planera för en så jämn tillåten hastighet som möjligt bör man överväga hur trafikinformationen kan förbättras vid oplanerade och planerade störningar.
- För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet. Detta behöver bevakas vid planering av dessa i vägens närhet.
- När det gäller långväga och dagliga personresor med bil är det viktigt att anslutningar till vägen planeras och utformas så att tillgängligheten längs med denna är godtagbar vid vanligt förekommande trafiksituationer. En lösning som att samla ihop flera befintliga anslutningsvägar i en anslutningspunkt kan t.ex. vara ett sätt att uppnå bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet, men även planskilda korsningar bör prövas.
- För dagliga personresor med bil är förutsägbarheten särskilt viktig under högttrafik vid arbetspendling. Även mer sällan förekommande personresor till evenemang och säsongsbetonaerde aktiviteter är viktiga att värna tillgängligheten för utifrån den stora variationen på trafikflöden som kan förekomma.
- För långväga godstransporter och till viss del långväga personresor med bil är en utökning av möjligheterna till rast och uppställning av fordon viktigt att se över.

Väg 23 norr om Höör är utpekad som en viktig transportgodsväg. Söder om Höör är väg 23 utpekad som en viktig transportgodsväg med nuvarande vägval, men godsstrategin visar att väg 13 söder om Höör istället bör vara ett nytt vägval för de viktiga godstransporterna.
Figur 6. Övergripande godsvägnät i Skåne (Remiss: Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen, 2016)

Vägförhållanden

Väg 23 Höörs tätort – Ekeröd
Sträckan börjar vid cirkulationsplats Höör i Höörs tätort och sträcker sig till korsningen med väg 1324 vid Sjunnerup norr om Höörs tätort. Sträckan är ca 3,4 kilometer lång och går till hälften genom Höörs tätort och till hälften utanför tätbebyggt område. Vägen är av vanlig vägtyp med ett körfält i vardera färdriktningen hela sträckan. Vägbredden är ca 9,5 meter utmed större delen av sträckan, men så bred som 11-13 meter söderut i anslutning till cirkulationsplatsen. Hastighetsgränsen är 50 km/tim inom tätbebyggt område. Närmastr tätorten har ca 500 meter av vägen hastighetsgränsen 70 km/tim, som därefter höjs till 80 km/tim.


Väg 13 Höörs tätort – trafikplats Norrehe (Hörby)
Trafikflödena i stråket och utmed väg 23/E22 i anslutning till stråket framgår av nedanstående figur.

Figur 8. Trafikflöden ÅDT (Trafikverket 2015)

I nedanstående diagram framgår trafikutvecklingen under de senaste 20 åren. Även den tunga trafiken har ökat i området, vilket tydliggörs av ytterligare diagram.


Andelen genomgående trafik på väg 23 mellan norra Höör och E22 vid Rolsberga har bedömts genom trafikanalysen i Emme/Sampers. Det är denna trafik som har potential att flytta över till väg 13 via Ludvigsborg istället för 23 via Ringsjöarna. Totalt har trafikanalysen visat att ca 5000 fordon har potential att flytta från väg 23 till väg 13, fördelat på 4400 pb, 300 lbu och 300 lbs. Se vidare beskrivning av nollalternativet längre ned i detta kapitel.

**Trafiksäkerhet**


**Väg 23 Höörs tätort - Ekeröd**

26 trafikolyckor med personskada har rapporterats på sträckan mellan väg 1324 norr om Höör och cirkulationsplats Höör, varav 19 lindriga olyckor, fem måttliga olyckor, en allvarlig olycka och en dödsolycka. Den vanligaste olyckstypen är upphinhandeleolyckor (7) följt av mötesolyckor (5), avsvängandeolyckor (4) och singelolyckor med motorfordon (4). Personbilar har varit involverade i 23 av 26 olyckor.
Trafikantkategori/I konflikt med

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Singel</th>
<th>Djur</th>
<th>Cykel</th>
<th>Moped</th>
<th>MC</th>
<th>Personbil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Cykel</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MC</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Personbil</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>16</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lastbil</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Olyckorna har jämn spridning utmed sträckan. Olyckan med allvarlig skada inträffade nära Industrigatan i Höör och beskrivs enligt utdraget som en smitningsolycka där en personbil körde på en cyklist efter att ha varit nära att krocka med andra personbilar. Dödsolyckan inträffade strax söder om Industrigatan då en personbil av okänd anledning kommit över på fel sida av vägen och kolliderat med mötande personbil.

Väg 13 Höörs tätort – trafikplats Norrehe


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Singel</th>
<th>Djur</th>
<th>Fotgängare</th>
<th>Moped</th>
<th>Personbil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fotgängare</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cykel</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Personbil</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Lastbil</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Buss</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Två av de allvarliga olyckorna inträffade strax norr om kommungränsen mellan Höör och Hörby. Den ena inträffade efter att en förare i personbil gjort en omkörning strax innan en dold högerkurva, inte hunnit tillbaka till sitt körfält och kolliderat med en personbil i mötande riktning. Den andra allvarliga olyckan var en upphinnandeolycka som involverade fyra personbilar i samband med att en av dem skulle svänga vänster.

Två av de allvarliga olyckorna involverade oskyddade trafikanter, den ena en fotgängare som halkade på en isfläck på en gångbana/trottoar, och den andra en mopedist som blev påkörd av en personbil i Fulltoftakorset efter att ha kört ut utan att stanna vid stopp. En av de allvarliga olyckorna var en singelolycka där en personbil fått sladd och åkt i diket på sträckan mellan Ludvigsborg och Fulltofta. Den sjätte allvarliga olyckan involverade två personbilar som kolliderade i Fulltoftakorset.

Av dödsolyckorna inträffade den ena också strax norr om kommungränsen där en personbil fick sladd och frontalkrockade med en tung lastbil i mötande körfält. En dödsolycka inträffade söder om Fogdaröd utanför Höörs tätort, det var en upphinnandeolycka där en personbil körde in i framförvarande personbil som stod och väntade på grund av ett vägarbete. En dödsolycka inträffade strax söder om Ludvigsborg efter att en personbil av okänd anledning kommit över i fel körfält och frontalkrockat med en buss. Vid tillfället rådde tät dimma och fläckvis halka på vägen. Den fjärde dödsolyckan var en suicidolycka norr om Ludvigsborg.

**Kollektivtrafik**

**Väg 23 Höörs tätort – Ekeröd**

Höörs tägstation ligger utmed Södra Stambanan och har tillgång till både Öresundståg och Pågatåg vilket ger goda kollektiva resmöjligheter inom Öresundsregionen. En ringbusslinje trafikerar väg 23 inom utredningsområdet. Hållplatserna Pumpvägen (vid City Gross) och Ekeröd N. Rörumsvägen ligger utmed väg 23 inom utredningsområdet.

**Väg 13 Höörs tätort – trafikplats Norrehe (Hörby)**


**Oskyddade trafikanter**

**Väg 23 Höörs tätort – Ekeröd**

Från cirkulationsplatsen och ca 1,3 kilometer norrut saknas trottoarer för gående, och oskyddade trafikanter som vill färdas utmed vägen saknas. Det finns dock möjlighet att gå och cykla på parallella gator och cykelvägar. I den norra delen av tätorten finns separerad gång- och cykelväg utmed vägens västra sida. Cirkulationsplats Höör är stor, bara rondellytan har en diameter på nära 70 meter, och den utgör en barriär för gående. Enda platsen man som gående och cyklist kan korsa cirkulationsplatsen är i det västra anslutande benet där det finns ett övergångsställe. Ett lokalt besöksmål, i synnerhet för barn och ungdomar, är Jeppavallen som ligger...
utmed cirkulationsplatsens sydöstra del. En upptrampad stig och observationer på plats vittnar om att det finns en vilja att kunna passera över väg 23 i cirkulationens södra ben.

Den som angör cirkulationsplatsen via övergångsstället i nordväst gör en "omväg" på ca 400 meter om han eller hon tar den avsedda vägen i gång- och cykeltunnel söder om cirkulationen, jämfört med att gena över cirkulationsplatsens södra ben.

Figur 12. Trafiknäten i anslutning till cirkulationsplats Höör, där blåstreckade linjer är gång- och cykelnät.

### Väg 13 Höörs tätort – trafikplats Norrehe (Hörby)


### Cirkulationsplats Höör


<table>
<thead>
<tr>
<th>Trafikantkategori</th>
<th>I konflikt med</th>
<th>Singel</th>
<th>Cykel</th>
<th>Personbil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Cykel</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MC</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Personbil</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lastbil</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Den allvarliga olyckan involverade en cyklist som skulle köra upp på väg 13 från en anslutande stig. Cyklisten ramlade på grund av hål och gropar i slänten.

**Natur- och kulturvärden**


*Figur 13 Natur och-kulturvärden i och kring utredningsområdet.*


I Höörs kommuns Naturvårdsprogram från 2012 pekas värdefulla naturområden ut inom kommunen. I nedanstående figur är de definierade områdena utpekade i en karta. Enligt kartbilden är det främst fem området som kan komma att beröra denna åtgärdsvalsstudie:

52. Alkärr vid Klevahill – Mycket höga naturvärden som till stor del består av artrika alkärr.


66. Fogdaröd – Mycket höga naturvärden som består av en stor variation, exempelvis ekhagar, betesmarker och alkärr.


Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien

Eventuell ut-/ombyggnad av väg 23 norr om Höör, dvs. sträckan Ekeröd-Sandåkra, kommer att påverka stråket längs hela väg 23 och 13 söder om Höör, liksom till viss del även utbyggnaden av E22 kommer att göra. Denna och den parallella åtgärdsvalsstudien ansluter till varandra vid Ekeröd och det är därför viktigt att båda utredningarna samordnas.

Även i Hörby kommuns översiktpplan beskrivs viss utveckling av närområdet. I översiktpplanen är det tydligt att det förutom utveckling av tätorten Hörby finns viss fokus på att utveckla de lokala kärnorna som bland annat består av Ludvigsborg. I översiktplanen framgår även att väg 13 mot Höör är ett viktigt stråk för att stärka tillgängligheten och binda samman Hörby kommun. Även vägen mellan Södra Rörum och Ludvigsborg ekas ut, liksom vägen mellan Södra Rörum och Höör.

I Hörby kommun bor det ca 15000 invånare (2015). Enligt “Resvanor Syd” från 2013 tar 70% bilen till arbetet, medan 10% tar bussen, 10% cyklar och 7% går. Detta kan jämföras med att 58% av befolkningen i Skåne tar bilen till sitt arbete, 19% åker buss/tåg och 22% går/cyklar. Detta tyder på att man i Höör i större utsträckning åker bil samt går/cyklar än i Skåne generellt på bekostnad av kollektivtrafikresorna.
Risken och konsekvenser för ny sträckning av väg 23 (nollalternativ)

En förutsättning för studien är att den genomgående trafiken på väg 23 mellan Höör och Rolsberga styr om till sträcket på väg 13 och E22 via Hörby. Detta innebär att vägen skyllas om och att den genomgående trafiken styrs till det nya sträket. Hur detta ska ästadkommas i realiteten hanteras inte i denna ÅVS, men är en kombination av åtgärder för ökad framkomlighet i sträket på väg 13 och E22 Höör-Hörby-Rolsberga samt hastighetsreducerande åtgärder i sträket på befintlig väg 23 mellan Höör och Rolsberga via Ringsjösundet. Genomförd trafikanalyser visar att ca 4000 fordon per dygn (ÅDT) är genomgående fordon på väg 23 som kommer från norr om Höör och ska söder om Rolsberga. Trafikanalyserna visar även att ca 1000 fordon per dygn (ÅDT) kommer från norra delen av Höör och också skulle kunna attraheras av en uppradering av väg 13 söder om Höör. Dessa 5000 fordon (ÅDT) kan tänkas ändra ruttningsmönster från befintlig väg 23 mellan Ringsjöarna till den nya sträckningen via Hörby. 

Se illustration över hur väg 23 leds om nedan.

![Figur 18. En förutsättning för denna studie är att väg 23 mellan Höör och Rolsberga leds om från nuvarande väg 23 via Ringsjöarna (turkosstreckad linje) till befintlig väg 13 och E22 (turkos linje) söder om Höör.](image)

Den, i tidigare kapitel, nämnda problemområdet beskriver främst problem på dagens vägsystem mellan Ekeröd och Hörby med dagens förutsättningar och trafikflöden. Nedan lyfts och beskrivs istället eventuella risken och konsekvenser med att leda om väg 23 till väg 13 utan åtgärder på nuvarande vägnät. Att leda om trafiken kräver dock åtgärder på både befintlig väg 23 och väg 13. Följande risken har definierats i utredningen och i workshops:
Ökad trafikmängd på väg 13 söder om Höör.
- Minskad tillgänglighet och ökade barriäreffekter för boende i Ludvigsborg.
- Negativa miljöeffekter för boende i Ludvigsborg.
- Minskad tillgänglighet och ökade barriäreffekter för boende utmed väg 13 i östra Höör/Fogdaröd.
- Negativa miljöeffekter för boende utmed väg 13 i östra Höör/Fogdaröd.
- Försämrad trafiksäkerhet både på sträckor och i korsningspunkter.
- Flytt av personbilstrafik medför mindre kundunderlag för handel etc. utmed vägen.
- Negativ påverkan på vida djur och dess möjlighet att leva och röra sig i stråket.

Ökad trafikmängd vid trafikplats Norrehe och E22 mellan trafikplats Norrehe och Rolsberga.
- Minskad trafiksäkerhet i trafikplats Norrehe.
- Ökad belastning i trafikplats Norrehe kan innebära kapacitetsproblem.

Längre resväg på ca 6km om man ska följa vägvisning via Hörby, dock en likvärdig restid.
- Ökade miljöeffekter och utsläpp från fordon då de åker en längre sträcka.


**Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)**


<table>
<thead>
<tr>
<th>V</th>
<th>K1</th>
<th>K2</th>
<th>Vm</th>
<th>M</th>
<th>Vm</th>
<th>K1</th>
<th>V</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Totalt</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>2+1 sträckor</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vid ombyggnad av bef 13 meter väg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Med separerad gång- och cykeltrafik</td>
<td>13</td>
<td>0,5</td>
<td>3.5</td>
<td>3.25</td>
<td>0,45</td>
<td>0,3</td>
<td>0,75</td>
</tr>
<tr>
<td>Utan separerad gång- och cykeltrafik</td>
<td>13</td>
<td>0,75</td>
<td>3.25</td>
<td>3.25</td>
<td>0,45</td>
<td>0,3</td>
<td>0,75</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>1+1 sträckor</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vid ombyggnad av bef 9 meter väg</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Med separerad gång- och cykeltrafik</td>
<td>9</td>
<td>0,5</td>
<td>3.5</td>
<td>-</td>
<td>0,35</td>
<td>0,3</td>
<td>0,35</td>
</tr>
<tr>
<td>Utan separerad gång- och cykeltrafik</td>
<td>9</td>
<td>0,75</td>
<td>3.25</td>
<td>-</td>
<td>0,35</td>
<td>0,3</td>
<td>0,35</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Figur 19. VGU krav på sektion och råd om bredder
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) workshop

Transportpolitiska mål
Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till detta hör ett funktionsmål avseende tillgänglighet och jämställdhet samt ett hänsynsmål avseende säkerhet, miljö och hälsa (Regeringens proposition 2008/09:93).

Funktionsmål – tillgänglighet och jämställdhet
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.
Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt (den så kallade nollvisionen) samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.
De miljökvalitetsmål som berör denna ÅVS är Begränsad miljöpåverkan, Frisk luft samt målet Bara naturlig försurning.

Regionala och objektspecifika mål
1. ”Bättre tillgänglighet – nationellt, regionalt och lokalt för både personer och gods”
   1.1 – Det ska finnas möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas separerat från motortrafiken i ett gent och anpassat nät
   1.2 – Väg 13 och 23 ska kunna hantera ökade transporter utan att försämra tillgängligheten för andra trafikanter
   1.3 – Vägen ska fungera för olika typer av trafik, där hantering av befintlig och ökad tung trafik och de anspråk som de tunga transporterna ställer krav på ska kunna fungera tillsammans med personbilstrafiken och kollektivtrafiken
   1.4 – Föreslagna åtgärder ska minska barriäreffekterna för oskyddade trafikanter vid korsningar på väg 23 i Höörs täort och väg 13 Ludvigsborg samt vid rekreationsområden
   1.5 – Stråket ska fungera som en funktionell länk för långväga trafik genom Skåne

2. ”Bättre trafiksäkerhet”
   2.1 – Inga dödsolyckor ska inträffa utmed delsträckorna (Nollvisionen)
   2.2 – Det ska finnas trafiksäkra passager för oskyddade trafikanter där det finns samlade behov av att passera väg 23 och 13.
   2.3 – Vägens utformning ska leda till att olika trafikanter anspråk hanteras på ett sätt som hindrar konflikter mellan trafikanterna

3. ”Bättre förutsättningar för god bebyggd miljö”
   3.1 – Människor som bor utmed sträckan ska inte drabbas av trafikbuller och vibrationer som överskrida gällande riktvärden
   3.2 – Boende i sträcket ska inte få försämrad boendemiljö i framtiden.
   3.3 – Minskade effekter från framförallt godstrafiken på befintlig riksväg 23 mellan Höör och Rolsberga.
   3.4 Väginfrastrukturens och trafikens samlade negativa konsekvenser ska minska till förmån för en god bebyggd miljö.
Pröva tänkbara lösningar

Bruttolista

I ett första skede har en bruttolista på tänkbara åtgärder preciserats enligt fyrestegsprincipen som sedan analyserats genom en bedömning av måluppfyllelse och bedömning av kostnader. Åtgärdernas måluppfyllelse baseras på en jämförelse med nollalternativet, dvs. med en flytt av väg 23 till 13 (åtgärd 1). Följande åtgärder har diskuterats på genomförda workshops, där de stora vägdragningsarna framgår av nedanstående bild.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Mål som hanteras</th>
<th>Åtgärd som studerats och bedömts</th>
<th>Steg enligt fyrestegsprincipen</th>
<th>Relevans måluppfyllelse (Låg/Medel/Hög)</th>
<th>Bedömning genomförbarhet (Ja/Nej)</th>
<th>Kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Trafiksäkerhet, boendemiljö</td>
<td>Ny skyltning och nya trafikföreskrifter för att styra trafik till väg 13 istället för väg 23</td>
<td>2</td>
<td>Medel</td>
<td>Hög</td>
<td>Denna åtgärd är en förutsättning för studien och åtgärden kommer inte att effektbedömas för sig själv. Utgör nollalternativ för effektbedömningen.</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Bygg ut E22 till motorväg hela sträckan mellan Höör och Lund.</td>
<td>3</td>
<td>Medel</td>
<td>Hög</td>
<td>Tas med i projekt för utbyggnad av E22 och inte i denna ÅVS.</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Ombyggd trafikplats Norrehe där väg 13 och E22 möts.</td>
<td>3</td>
<td>Medel</td>
<td>Hög</td>
<td>Innebär ny ramp norrifran väg 13 mot södergående riktning på E22 samt ny ramp söderifrån E22 mot väg 13 i nordlig riktning. Åtgärd utförs förslagsvis så att de är kompatibla med en framtida utbyggnad av E22 till motorväg på sträckan.</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Ombyggnad till 2+1-väg på befintlig sträcka på väg 23 mellan Höör och Ekeröd samt på väg 13 mellan Höör och Hörby.</td>
<td>3</td>
<td>Medel</td>
<td>Hög</td>
<td>Innebär en breddning av vägen från ca 9 m till 13m på en stor del av sträckan och därmed intrång i befintligt landskap. Se blå sträckning i Figur 20 nedan.</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Ny 2+1-väg mellan Norra Rörumsvägen (väg 1324) på väg 23 och väg 13 söder om Ludvigsborg samt ombyggnad av befintlig väg 13 söder om Ludvigsborg.</td>
<td>4</td>
<td>Medel</td>
<td>Medel</td>
<td>Se röd sträckning i Figur 20 nedan.</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Mål som hanteras</td>
<td>Åtgärd som studerats och bedömts</td>
<td>Steg enligt fyrstegsprincipen</td>
<td>Relevans mäuppfyllelse (Låg/Medel/Hög)</td>
<td>Bedömning genomförbarhet</td>
<td>Gå vidare Ja/Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>------------------</td>
<td>---------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
<td>------------------------</td>
<td>---------------</td>
</tr>
<tr>
<td>7a</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet, boendemiljö</td>
<td>Ny 2+1-väg mellan väg 23 strax norr om ”CityGross” och väg 13 norr om Ludvigsborg samt ombyggnad av väg 23 och 13 till 2+1-väg resterande sträcka.</td>
<td>4</td>
<td>Medel</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>7b</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet, boendemiljö</td>
<td>Ny 2+1-väg mellan väg 23 strax norr om Södra Rörumsvägen (väg 1335) och väg 13 norr om Ludvigsborg samt ombyggnad av väg 23 och 13 till 2+1-väg resterande sträcka.</td>
<td>4</td>
<td>Medel</td>
<td>Medel</td>
<td>Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet, boendemiljö</td>
<td>Ny väg väster om Ringsjöarna</td>
<td>4</td>
<td>Låg</td>
<td>Låg</td>
<td>Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet, boendemiljö</td>
<td>Ny 2+1-väg förbi Ludvigsborg</td>
<td>4</td>
<td>Låg</td>
<td>Medel</td>
<td>Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Ombyggd korsning mellan väg 13 och 23 för att tydligare prioritera det nya stråket för väg 23</td>
<td>4</td>
<td>Medel</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Gång och cykelväg utmed väg 13 mellan Höör och Hörby</td>
<td>4</td>
<td>Hög</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Planskild passage över/under väg 13 för gång- och cykel vid Ludvigsborg</td>
<td>4</td>
<td>Hög</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Trafikplats vid framtida korsning väg 13/23</td>
<td>4</td>
<td>Hög</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Tillgänglighet, trafiksäkerhet</td>
<td>Trafikplats korsning väg 23 vid norra infarten till Höör</td>
<td>4</td>
<td>Hög</td>
<td>Medel</td>
<td>Ja</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Regional och objektspecifik målanalys


Sammanvägd målanalys -> Paketeringsförslag

Flera av ovanstående åtgärder ligger utanför avgränsningen och tas därför inte med i följande effektbedömning med följande förklaring:

- Åtgärd 1 – Detta är en förutsättning för åtgärdsvalsstudien och ingår i alla föreslagna alternativ.
- Åtgärd 3 – Att bygga ut E22 och dess trafikplatser till motorväg söder om Hörby skulle innebära en snabbare färddväg via E22 och väg 13 än befintlig väg 23 vid Ringsjöarna. Åtgärden ligger dock utanför avgränsningen och hänvisas till annan process.
- Åtgärd 8 – Att bygga en helt ny väg väster om Ringsjöarna har en låg måluppfyllelse och innebär även en betydligt högre kostnad än övriga åtgärder. Åtgärden bedöms därför inte vara samhällsekonomiskt effektiv.
I den sammanvägda målanalysen görs bedömningen om att följande alternativa åtgärdspaket sammanvägt skulle ge en bra måluppfyllelse.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Paket</th>
<th>Namn</th>
<th>Förklaring</th>
<th>Ingående lösningar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A</td>
<td>Paket Kollektivtrafik</td>
<td>Utökad kollektivtrafik Höör-Hörby</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>B</td>
<td>Paket Blå</td>
<td>2+1-väg i befintlig sträckning av väg 13 mellan E22 och Höörs tätort väster om Fogdaröd där vägen fortsätter i ny sträckning med anslutning till väg 23 vid Södra Rörumsvägen. Utbyggda korsningar vid E22 i Hörby och väg 23/13 i tätorten Höör. Separerad GC utmed väg 13 i befintlig sträckning.</td>
<td>5, 10, 11</td>
</tr>
<tr>
<td>C</td>
<td>Paket Röd</td>
<td>2+1-väg i befintlig sträckning av väg 13 mellan E22 och Ludvigsborg. Ny 2+1-väg mellan Ludvigsborg och Ekeröd. Utbyggda korsningar vid E22 i Hörby och väg 23/13 i Höör. Separerad GC utmed vägen 13 i befintlig sträckning.</td>
<td>5, 6, 11</td>
</tr>
<tr>
<td>D</td>
<td>Paket Grön</td>
<td>2+1 väg i befintlig sträckning av väg 13 mellan E22 och strax innan Fogdaröd. Ny 2+1-väg från öster om Fogdaröd till norr om Citygross/söder om Ekeröd. Utbyggda korsningar vid E22 i Hörby och väg 23/13 i Höör. Separerad GC utmed väg 13 i befintlig sträckning.</td>
<td>5, 74, 11</td>
</tr>
<tr>
<td>E</td>
<td>Trimning</td>
<td>Trimningsåtgärder i befintlig sträckning (väg 13)</td>
<td>10, 13</td>
</tr>
<tr>
<td>F</td>
<td>Hög korsningsstandard</td>
<td>Avser planskildheter där ny förbifart möter befintlig väg 23 och 13 och går att kombinera med Paket Blå, Röd och Grön.</td>
<td>15, 16, 20</td>
</tr>
<tr>
<td>G</td>
<td>Lägre korsningsstandard</td>
<td>Avser vänstersvärgskörfält samt accelerationskörfält för vänstersvärgande.</td>
<td>14, 17, 18, 19</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Figur 20. Större åtgärder/förbifarter samt åtgärder enligt tidigare framtagen cykel-ÅVS som ska beaktas i åtgärdsarbetet
**Effektbedömning**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lösning/ Samhällsekonomi</th>
<th>Fördelning</th>
<th>Transportpolitisk</th>
<th>Atgärds- kostnad</th>
<th>Gå vidare</th>
<th>Kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nyttos-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</td>
<td>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</td>
<td>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmål).</td>
<td>I tusen kronor</td>
<td>Ja/Nej</td>
<td>Allmän kommentar samt motiv till bort-sortering om Nej</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>A. Kollektivtrafik</strong></td>
<td>Personer utan tillgång till bil och/eller körkort gynnas av förbättrad kollektivtrafik. T ex ungdomar och äldre. Även positivt ur jämställdhetssynpunkt då kvinnor i regel har lägre tillgång till bil än män.</td>
<td>+ Fler kan välja högkvalitativ kollektivtrafik för resor mellan Höör och Hörby.</td>
<td>Beror på turtäthet etc.</td>
<td>Nej</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Boende utmed sträckan gynnas enbart om hållplatser finns mellan Hörby och Höör, annars missgynnas de av försämrad kollektivtrafik gentemot nuläget.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lösnings-/Report</td>
<td>Samhällsekonomi</td>
<td>Fördelning</td>
<td>Transportpolitik</td>
<td>Åtgärds-</td>
<td>Gå vidare</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------</td>
<td>----------------</td>
<td>------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>---------</td>
<td>----------</td>
</tr>
<tr>
<td>Lösning/</td>
<td>Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttnorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</td>
<td>Hur fördelar sig nyttnorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</td>
<td>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</td>
<td>kostnad</td>
<td>Ja/Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>B – Paket Blå</td>
<td>- Åtgärden löser bara delar av problemen, bristerna i Norra delen av Höörs tätort kvarstår.</td>
<td>Män är överrepresenterade i olycksstatistiken för 2006-2015 och vinner särskilt på att vägen blir mer trafiksäker utformad. Män har generellt högre tillgång till en bil, t ex i hushåll med en bil, än kvinnor. Män gynnas därför möjlig med än kvinnor av åtgärderna.</td>
<td>- Intrång på begränsad del av Höörs tätort i anslutning till befintlig cirkulationsplats mellan väg 13 och 23, som idag är obebyggd.</td>
<td>I tusen kronor</td>
<td>300 000 - 500 000 Tkr</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Se alt D.</td>
<td>Åtgärderna ökar framkomligheten på väg 13 vilket leder till nyttor lokalt och regionalt. Såväl privatbilister som transportföretag och näringsliv vinner på att framkomligheten ökar.</td>
<td>- Avlastar inte den norra delen av Höörs tätort som fortsatt belastas av genomfartstrafiken, innebär ingen förbättring avseende tillgänglighet.</td>
<td>Åtgärds-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ökad barriäreffekt till följd av åtgärderna riskerar att försämra boendemiljön då rörligheten inskränks. Att boende utmed vägen blir mer bilberoende är negativt för klimat och hälsa.</td>
<td>framkomligheten eller trafiksäkerhet inom denna del av tätorten.</td>
<td>kostnad inkluderar kostnader för GC-åtgärder och trimningsåtgärdar.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ombyggnad till 2+1 gör att vägen blir en större barriär än idag vilket framför allt är negativt för barn. Även äldre personer och grupper som av olika skäl har begränsat tillgång till bilen begränsas.</td>
<td>- Gör intrång på område som är utpekats som utbyggnadsområde för bostäder enligt samrådsförslag till ny översiktsplan för Höör (2012).</td>
<td>Äldre och grupper</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>- Gör intrång på område som utpekats som värdefullt naturområde enligt Höör kommuns Naturvårdsprogram från 2012.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Lösning/
**Samhällsekonomi**
**Nyttokostnadsbedömning** Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Samhällsekonomi</th>
<th>Fördelning</th>
<th>Transportpolitisk</th>
<th>Åtgärds- kostnad</th>
<th>Gå vidare</th>
<th>Kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Nyttokostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</strong></td>
<td><strong>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</strong></td>
<td><strong>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</strong></td>
<td><strong>I tusen kronor</strong></td>
<td><strong>Ja/Nej</strong></td>
<td><strong>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

- **Män är överrepresenterade i olycksstatistiken för 2006-2015 och vinner särskilt på att vägen blir mer trafiksäkert utformad. Män har generellt högre tillgång till en bil, t ex i hushåll med en bil, än kvinnor. Män gynnas därför möjlig mer än kvinnor av åtgärderna.**

- **Åtgärderna ökar framkomligheten på väg 13 vilket leder till nyttor lokalt och regionalt. Såväl privatbilister som transportföretag och näringsliv vinner på att framkomligheten ökar.**

- **Ökad barriäreffekt till följd av åtgärderna riskerar att försämra boendemiljön då rörligheten inskränks. Att boende utmed vägen blir mer bilberoende är negativt för klimat och hälsa.**

- **Ombyggnad till 2+1 gör att vägen blir en större barriär än idag vilket framför allt är negativt för barn. Även äldre personer och grupper som av olika skäl har begränsat tillgång till bilen begränsas.**

- **- Omfattande inträng på obebyggd miljö och orört landskap på en lång sträck.**

- **- Flertalet hushåll berörs och får sin boendemiljö kraftigt förändrad.**

- **+ Höörs tätort avlastas helt från genomfartstrafik på väg 23 vilket är gynnsamt för utveckling av orten och för att förbättra boendemiljön i orten.**

- **+ Ludvigsborg tätort avlastas helt från genomfartstrafik från väg 23 vilket är gynnsamt för utveckling av orten och för att förbättra boendemiljön i orten.**

- **+ Framkomligheten för genomfartstrafik ökar**

- **+ Förekomst av konfliktpunkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter minimeras vilket är positivt för trafiksäkerheten.**

- **= 400 000 - 700 000 Tkr**

*Se alt D.*
### Lösning/

**Samhällsekonomi**

Nyttokostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Samhällsekonomi</th>
<th>Fördelning</th>
<th>Transportpolitisk</th>
<th>Åtgärdskostnad</th>
<th>Gå vidare</th>
<th>Kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lösning/</td>
<td>Hur fördelas sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</td>
<td>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</td>
<td>I tusen kronor</td>
<td>Ja/Nej</td>
<td>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</td>
</tr>
<tr>
<td>Paket D ger lönsamhet till en hög kostnad.</td>
<td>Ombyggnad till 2+1 ökar framkomligheten på väg 13 vilket leder till tydligt regionalt. Såväl privatbilister som transportföretag och näringsliv vinner på att framkomligheten ökar.</td>
<td>Ombyggnad till 2+1 gör att vägen blir en större barriär än idag vilket framför allt är negativt för barn. Även äldre personer och grupper som av olika skäl har begränsat tillgång till bilen begränsas.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ Reducerad restid för personbilstrafiken</td>
<td>+ Omfattande intrång på obebyggd miljö och orört landskap på en lång sträcka.</td>
<td>+ Färre dödade och allvarligt skadade i trafiken</td>
<td>+ Många hushåll berörs och får sin boendemiljö kraftigt förändrad.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ Ökad upplevd trygghet</td>
<td>+ Skapar ny barriär mellan Höörs tätort med omgivande bebyggelse samt Fogdarödsskogen.</td>
<td>+ Ökad redundant i trafiksystemet</td>
<td>+ Höörs tätort avlastas helt från genomfartstrafik vilket är gynnsamt för utveckling av orten och för att förbättra boendemiljön i orten.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ Ökad redundant i trafiksystemet</td>
<td>+ Minskade utsläpp av kolväten</td>
<td>+ Förstärkt och ny barriäreffekt</td>
<td>+ Framkomligheten för genomfartstrafik ökar</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ Minskade utsläpp av kolväten</td>
<td>- Förstärkt och ny barriäreffekt</td>
<td>Paket D ger lönsamhet till en hög kostnad.</td>
<td>+ Förekomst av konflikt punkter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter minimeras vilket är positivt för trafiksäkerheten</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>+ Förstärkt och ny barriäreffekt</td>
<td>- Negativt bidrag till landskapsbilden</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Paket D ger lönsamhet till en hög kostnad.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Den lägre kostnaden i intervallet avser kostnad utan 3 nya trafikplatser och nya ramper vid E22. Åtgärdskostnad inkluderar kostnader för GC-åtgärder och trimningsåtgärder i mindre korsningar samt parallellvägnät.

Ange vad som används (utgör bilaga till studie):

| □ SEB-metod/relevanta delar av SEB-mallen |
| □ Enkel SEB utan NNK |
| □ Enkel SEB med NNK |
| □ Fullständig SEB utan NNK |
| ☒ Fullständig SEB med NNK | Eventuellt kommentar: SEB är gjord med alternativ D som beräkningsexempel då slutligt val inte görs i ÅVS skedet |

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan  Ja □ Nej ☒

Niklas Alvaeus

Eventuellt kommentar:
Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Rekommendationen för vidare arbeta är att gå vidare med samtliga övergripande alternativ B-D då det i denna åtgärdsvalsstudie är svårt att tydligt skilja för- och nackdelar gentemot varande för alternativen. Studien visar dock att det finns ett behov av en höjning av vägens standard i stråket och målsättningen för vägstandard bör vara en mötteseparerad 2+1-väg med 100 km/h. Förslaget är därför att arbeta vidare med alternativ B-D och i nästa skede gå in djupare på de studerade alternativen. Vid framtida studier av väg 13/23 i stråket är det viktigt att beakta oskyddade trafikanter som behöver röra sig utmed och korsa stråket samt identifiera dessa platser med detaljerat. En ny gång- och cykelväg mellan Höör och Hörby via Ludvigsborg rekommenderas att byggas i samband med vägutbyggnaden.

För att uppnå den trafikomfördlingen som ovanstående samhällsekonomiska beräkningar är baserade på kan det dock krävas andra åtgärder för att minska genomfartstrafiken genom Höör och på befintlig väg 23 via Ringsjösundet. Detta har dock inte ingått i denna åtgärdsvalsstudie och bör studeras vidare.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Åtgärdsförslag/paket</th>
<th>Inriktning och rekommenderade åtgärder</th>
<th>Steg enligt fyrféreseprincipen</th>
<th>Förslag till fortsatt planering och hantering</th>
<th>Åtgärdskostnad (Tkr)</th>
<th>Tidsaspekt genomförande</th>
<th>Ansvariga aktörer, genomförande</th>
<th>Förslag till finansiering</th>
</tr>
</thead>
</table>
Arbetsprocessen

Denna del beskriver process, dialog och andra kommunikationsaktiviteter i de olika faserna, med medverkande kompetenser och personer.

Initiering


Förstå situationen


Konsulten har efter genomförd workshop kompletterat utredningen med relevant underlag som bland annat förmedlats via parterna i arbetsgruppen.

Pröva tänkbara åtgärder


Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Konsulten har i denna del formulerat ett förslag till fortsatt hantering och rekommendation av åtgärder för att avhjälpa de identifierade problemen.

En tredje workshop med arbetsgruppen genomfördes i maj 2016. Inför detta tillfälle har arbetsgruppen fått möjlighet att läsa hela dokumentet. En del av workshopen vigdes åt att gå igenom rapporten vilket föranledde flera justeringar i samtliga delar ”Initiera”, ”Förstå situationen” och ”Pröva tänkbara åtgärder”. Under projektets gång har alla dessa delar hållits levande och ingen har avslutats i löpande följd.

En problematik, som hör samman med diskussionen ovan, är att åtgärdsvalsstudier inte ska fastställa åtgärder på en allt för detaljerad nivå, då det ska finnas möjlighet i vägplanen att hitta den bästa lösningen. Åtgärdsvalsstudien omfattar inte fördjupade studier kring exempelvis inlösen av fastigheter, faktiska vägbredder eller utformning av sektioner, behov av parallellvägar och ändrade anslutningar mm. Därför är det svårt att göra en fullständig bedömning av olika åtgärders kostnad och effekter. Utan ovan givna förutsättningar är det i åtgärdsvalsstudien inte möjligt att hitta färdiga lösningar för alla frågor. Åtgärdsvalsstudien pekar snarare ut principer för framtida utveckling.

Efter det avslutande mötet har rapporten färdigställts med vissa revideringar utifrån mötets diskussioner.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kvalitetsgranskning</th>
<th>Ja ☒</th>
<th>Nej □</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Janet van der Meulen Visser</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Avslut av studie

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

Godkänd - datum och underskrift av chef