



FÖRSTUDIE

Kollektivtrafikåtgärder väg E22 i Gårdstånga

Eslövs kommun
Objektnummer: 50429

2008-09-26

Titel: Förstudie. Kollektivtrafikåtgärder väg E22 i Gårdstånga, Eslövs kommun

Objektnummer: 50429

Utgivnings datum: 2008-09-26

Utgivare: Vägverket Region Skåne

Kontaktperson: Jenny Brorsson, telefon: 044-19 52 98

Författare kapitel 1-5, 9-10, 12: FB Engineering AB, telefon: 040-660 25 00

Författare kapitel 6-8, 11 samt revidering: Tyréns AB (Sari Wallberg, Anna-Karin Ekström, Emma Holgersson), telefon: 040-698 16 00

Distributör: Vägverket Region Skåne, Box 543, 291 25 Kristianstad

vagverket.kri@vv.se, telefon: 0771-119 119, fax: 044-19 51 95

Sammanfattning

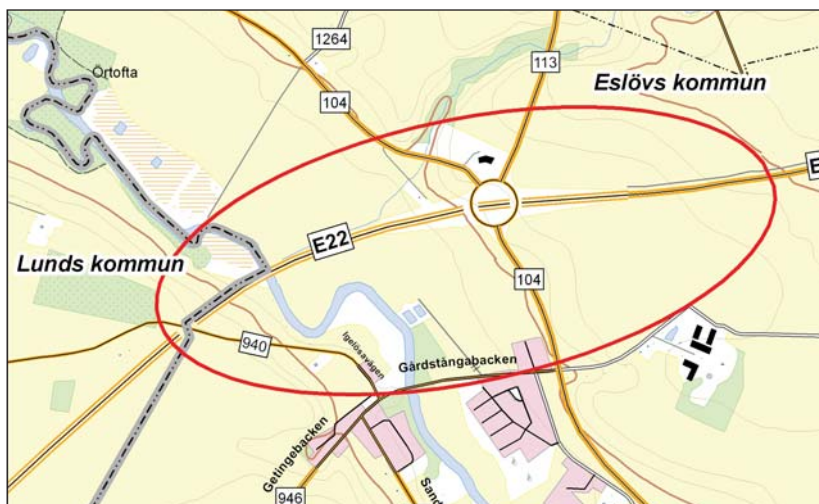
Syftet med förstudien är att utreda åtgärder som ger fler resenärer möjlighet att åka kollektivt. Detta planeras göras genom anläggning av nya hållplatslägen vid väg E22 i Gårdstånga. Förstudien utreder även förutsättningarna för en anslutande gång- och cykelväg mellan trafikplats Gårdstånga och byn Gårdstånga. En ny hållplats vid Gårdstånga skulle möjliggöra pendling med Skånetrafikens expressbussar mellan Lund-Kristianstad och Malmö-Kristianstad.

De alternativ som tagits fram är hållplatslägen i anslutning till väg 940 samt hållplatslägen i anslutning till på- och avfartsvägarna till väg E22, väster och öster om cirkulationsplats Gårdstånga.

Samtliga beskrivna åtgärdsförslag, utom nollalternativet, kommer att ge ökad tillgänglighet och flexibilitet. Barriäreffekten kommer att minska då gående- och cyklister på ett trafiksäkert sätt kan ta sig igenom cirkulationsplatsen. Ett resonemang kring en åtgärd i form av en separat broöverfart, öster om trafikplatsen, för gående och cyklister skulle öka trafiksäkerheten väsentligt för oskyddade trafikanter men ett sådant alternativ är inte försvarbart med hänsyn till områdets stora höjdskillnader.

Resultatet av förstudien är att alternativ 3 utan bro, förslaget öster om cirkulationsplatsen, är det mest lämpade. I den fortsatta processen måste hänsyn tas till att området är fornlämningsstätt.

Förslag 3 bedöms kosta cirka 5,1 miljoner kronor. Den samhällsekonomiska kalkylen visar att motorvägs-hållplatsen vid Gårdstånga är samhällsekonomiskt lönsam. En översiktlig bedömning visar att det räcker med ca 140 på/avstigande resenärer vid den nya hållplatsen för att denna precis skall vara samhällsekonomiskt lönsam.



Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	5
Syfte	5
Brister och problem	5
Aktualitet	5
Tidigare utredningar och beslut	6
Geografisk avgränsning	6
Övergripande mål och strategier	7
Planeringsprocessen	8
Förutsättningar	9
Markanvändning	9
Trafik och trafikanter	10
Miljö	15
Byggnadstekniska förutsättningar	19
Funktionsanalys	20
Tillgänglighet	20
Transportkvalitet	20
Regional utveckling	20
Trafiksäkerhet	21
Miljö	21
Jämställdhet	22
Tänktbara åtgärder, deras effekter och konsekvenser	23
Åtgärder enligt fyrstegsprincipen	23
Analys av objektet enligt fyrstegsprincipen	23
Projekt mål	24
Tänktbara åtgärder - alternativ	24
Effekter, konsekvenser och måluppfyllelse	32
Samlad bedömning	37
Val av alternativ	38
Kostnader	39
Samhällsekonomisk kalkyl	41
Samråd	43
Fortsatt arbete	45
Bilagor	46
Bilaga 1: Förutsättningar för samhällekonomisk kalkyl	46
Källor	48

1 Bakgrund

SYFTE

Syftet med förstudien är att klargöra förutsättningen för kollektivtrafikåtgärd gällande två nya busshållplatslägen utmed väg E22 vid Gårdstånga trafikplats samt anslutande gång- och cykelväg från Gårdstånga by.

Förstudien syftar till att belysa nuläget i det geografiska området kring den föreslagna åtgärden samt konsekvenser av i förstudien utredda alternativ. Förstudien kommer sedan att utgöra underlag i det fortsatta planeringsarbetet.

Med förstudien som underlag beslutar länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

BRISTER OCH PROBLEM

Eslövs kommun, där Gårdstånga ligger, är ständigt växande och behovet av att kunna åka kollektivt ökar. För att kollektivtrafiken ska bli ett alternativ till bilen krävs bland annat god tillgänglighet till kollektivtrafikhållplatser samt förkortning av restiden.

I dagsläget arbetspendlar ca 100 personer från Gårdstånga mot Malmö och Lund med bil. Viss pendling sker också mot Hörby och Kristianstad samt mot Eslöv.

Kollektivtrafik i dagsläget från Gårdstånga utgörs av linje 108 mellan Gårdstånga och Lund samt linje 157 mellan Eslöv och Harlösa via bland annat Gårdstånga. På väg E22 utanför Gårdstånga går Skånetrafikens pendelbussar SkåneExpressen 1 mellan Malmö och Kristianstad och SkåneExpressen 2 mellan Lund och Kristianstad. Men eftersom det inte finns någon hållplats vid Gårdstånga utgör dessa inget alternativ för pendlare. Således är möjligheterna att åka kollektivt från Gårdstånga undermåliga.

I dagsläget finns en gång- och cykelväg norr om trafikplats Gårdstånga mot Eslöv samt en gång- och cykelväg söder om trafikplatsen mot Gårdstånga by och Flyinge. Det finns dock ingen förbindelse emellan och gående och cyklister tvingas färdas i blandtrafik. Det är både ett säkerhets- och trygghetsproblem.

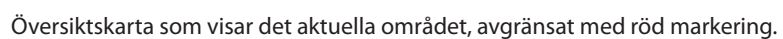
AKTUALITET

Eslövs kommun är ständigt växande och invånarnas behov av att åka kollektivt blir allt större och måste tillgodoses.

I anslutning till trafikplatsen finns det planer på ett verksamhetsområde vilket kommer att generera ett flertal nya arbetstillfällen och således också öka resandepotentialen.

År 2003 utförde Vägverket en stråkstudie; "Högklassigt busstråk Malmö – Kristianstad, Åtgärder för att förbättra Hela Resan". Syftet med stråkstudien var att inventera möjligheter och föreslå åtgärder för att stärka kollektivtrafikstråket där SkåneExpressen 1 och 2 går. I stråkstudien redogörs det för nya hållplatslägen vid Gårdstånga.

Förstudien omfattar ett område utmed väg E22 från väg 940 i väster till ca 700 meter öster om trafikplats Gårdstånga. Området är centrerat kring cirkulationsplatsen där väg E22, väg 104 och väg 113 möts.



ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER

Nationella mål

I Regeringens proposition, "Moderna Transporter", prop. 2005/06:160 redovisas övergripande mål för trafikpolitiken i Sverige.

Som övergripande mål anges, precis som i föregående proposition "Transportpolitik för en hållbar utveckling", prop. 1997/98:56, att "Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela Sverige".

Det övergripande målet har brutits ned i 6 delmål: ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Delmålen för miljö samt regional utveckling knyts till de miljöpolitiska (de 16 nationella miljökvalitetsmålen) respektive regionalpolitiska målen. Dessa övergripande mål skall gälla för alla åtgärder som rör transportsystemet. Genom de nationella miljökvalitetsmålen beskriver och preciserar Regeringen det tillstånd i miljön som krävs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart.

Vägverket har även tagit fram ett nationellt kollektivtrafikprogram vilket är ett sätt att förtydliga Vägverkets sektorsansvar. I samverkan med aktörer såsom Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet vill Vägverket visa hur de kan utveckla kollektivtrafiken.

Regionala mål

Skånetrafiken anger i sin "Trafikförsörjningsplan 2007" långsiktiga regionala mål och riktlinjer för kollektivtrafiken:

- Målet är att resandet i kollektivtrafiken ökar med minst 3 % per år fram till 2015.
- Målet är att minst hälften av de färdtjänstlegitimerades resor senast 2010 ska ske i den allmänna kollektivtrafiken.

I Vägverket Region Skånes publikation "Strategiskt program för cykeltrafik" anges att målet för Skåne är att cykeltrafikens andel av de totala resorna skall öka från 17% år 2000 till 20% av alla resor 2010. Programmets intentioner har varit att arbeta efter den nationella cykelstrategin. I strategin som färdigställdes år 2000 presenterades riktlinjer och mål som avses följas även på regional nivå.

De sex transportpolitiska delmålen

Tillgänglighet: Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

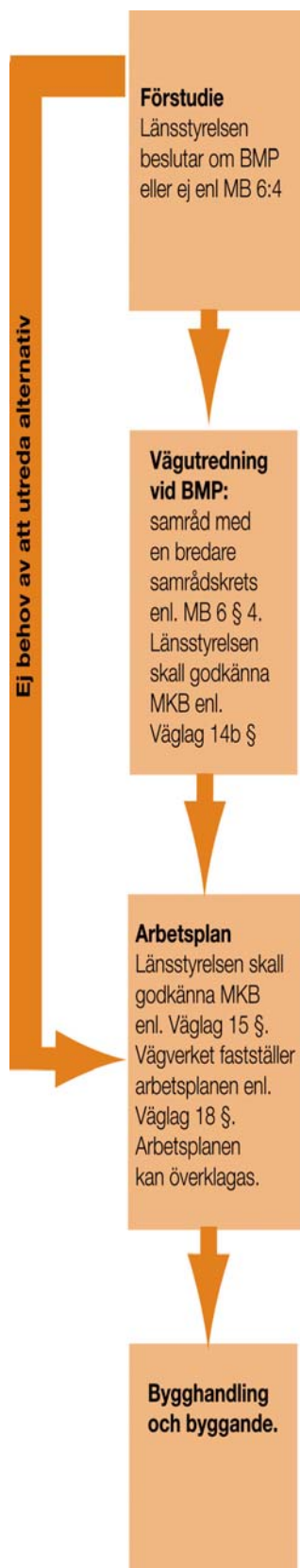
Säker trafik: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

God miljö: Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

Regional utveckling: Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Jämställt transportsystem: Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Regeringens transportpolitiska mål



Planeringsprocessen

PLANERINGSPROCESSEN

Det aktuella objektet ska utföras av Vägverket enligt Väglagen.

Allmänt

Planerings- och projekteringsprocessen för vägobjekt kan indelas i fyra steg:

Förstudie är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Här avgränsas det område som skall analyseras. Förutsättningar, problem samt konsekvenser och konflikter beskrivs översiktligt. Med förstudien som underlag beslutar länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan (BMP) enligt Miljöbalken 6 kap 4§. Efter beslut om BMP fattar Vägverket beslut om och hur projektet skall drivas vidare.

Vägutredning avser att mer noggrant utvärdera möjliga vägkorridorer utifrån trafiktekniska, ekonomiska och miljömässiga aspekter.

Arbetsplan avser projektering av en väg inom vald korridor. Arbetsplanen handläggs enligt Väglagen och utgör en formell handling som också fastställs.

Bygghandling kompletterar arbetsplanen till färdig handling för byggnation av vägen.

Vägplaneringen samordnas och integreras med den kommunala planeringen i fråga om översiktsplaner och detaljplaner.

Aktuellt objekt

Projektet kommer att drivas enligt Väglagen och förstudien kan lämpligen följas av en arbetsplan eller alternativt en fördjupad teknisk utredning.

2 Förutsättningar

MARKANVÄNDNING

Befolkning och bebyggelse

Eslövs kommun har enligt kommunens hemsida 30 775 invånare varav 17 070 i centralorten (31 december 2007). Könsfördelningen i kommunen är lika och medelåldern ligger på 40 år.

I kommunen finns 12 tätorter. Flyinge, Löberöd, Marieholm och Stehag tillhör de större orterna och Gårdstånga tillhör de mindre med sina ca 400 invånare.

Bebyggelsen i kommunen är blandad. Huvuddelen av bostäderna i och kring Gårdstånga utgörs av småhus. Vid cirkulationsplatsen förekommer endast bebyggelse i form av en bensinstation samt en vägkrog som ligger vid den norra sidan, mellan väg 104 och väg 113.

Näringsliv och sysselsättning

I kommunen finns enligt uppgift ca 2 900 arbetsställen. I statistiken ingår både privat och offentlig sektor.

Kommunala planer

I närheten kring det aktuella området finns inga planer på någon större utbyggnad av bostäder. Däremot finns det planer på ett nytt verksamhetsområde nordost om cirkulationsplatsen. Midroc Property Development ansökte i februari 2007 om detaljplan för detta område. Detaljplan för verksamhetsområde på del av fastigheterna Gårdstånga 16:1 m. fl. planeras vinna laga kraft under 2009.

Verksamhetsområdets syfte är att göra plats för småföretag, drivmedelstation, logistikföretag och handel som inte konkurrerar med handeln i Eslövs centrum. Planområdet ligger i korsningen av väg E22 och väg 113 och kommer ha en sammanlagd area på 31,4 ha.

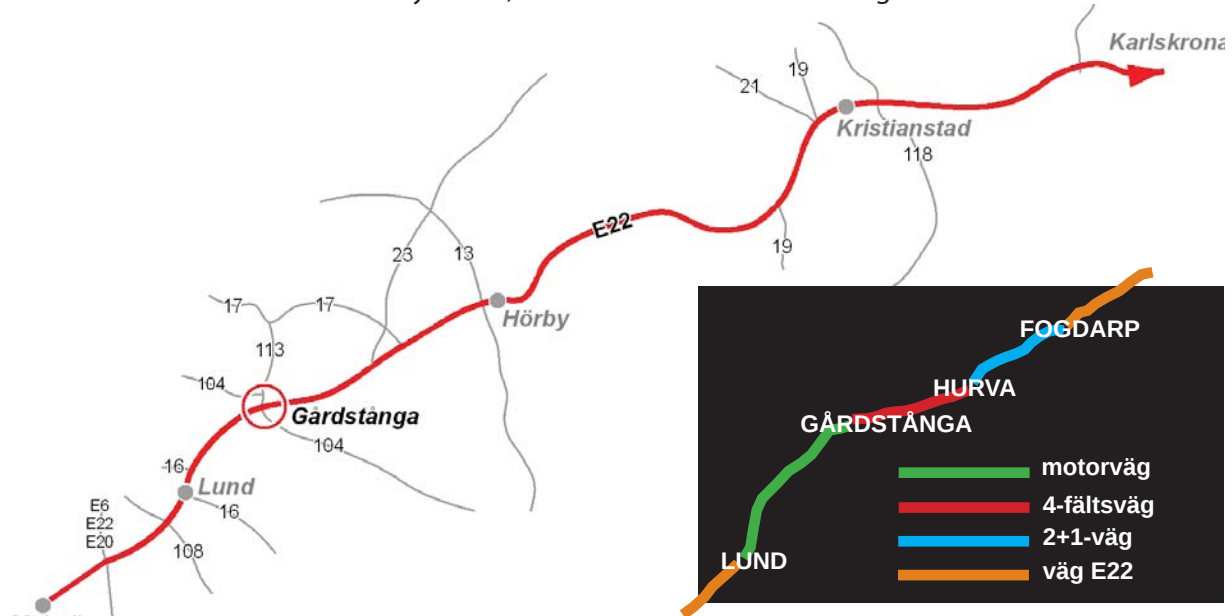
Fullt utbyggt kommer området alstra ca 7 400 fordon/dygn. Verksamhetsområdet avses trafikförsörjas genom en ny cirkulationsplats på väg 113, cirka 100 meter norr om den stora cirkulationsplatsen vid E22. Fram till att området inte genererar mer trafik än 3 000 fordon/dygn kan dock en c-korsning med vänstersvängfält fungera.

Ett nytt verksamhetsområde på den här platsen skulle ge förutsättningar för att öka andelen pendlare både till och från kommunen eftersom det ger upphov till flertalet nya arbetstillfällen samtidigt som det lockar till extern handel.

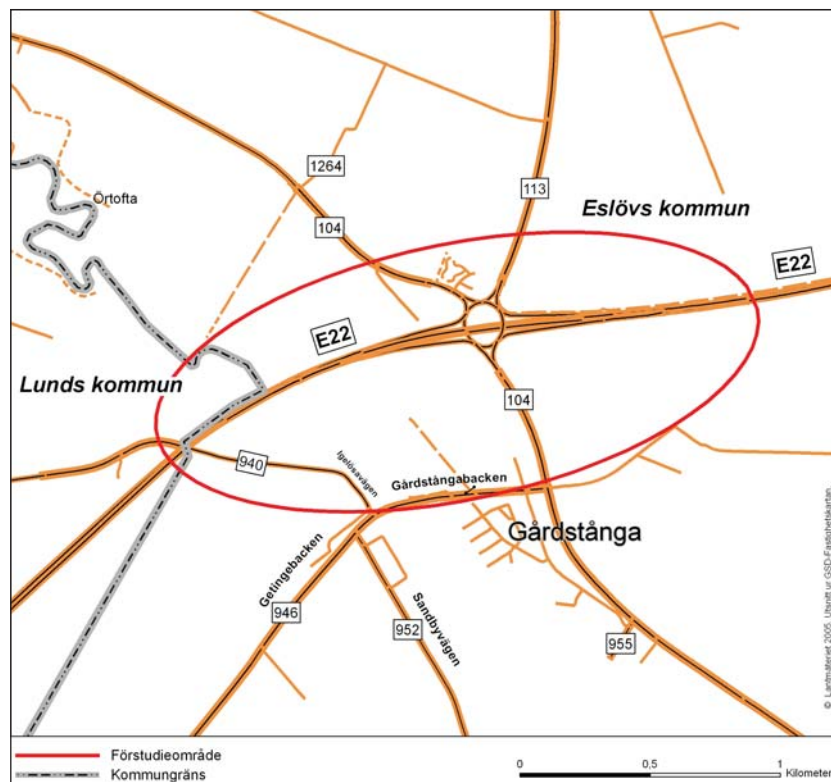
TRAFIK OCH TRAFIKANTER

Vägsystem och funktion

Väg E22 utgör en viktig länk mellan Skåne (Danmark och Tyskland) och mellersta och norra Sverige.



Från Lund till Gårdstånga är väg E22 motorväg med hastighetsbegränsningen 110 km/h. Mellan Gårdstånga och Hurva är vägen en 4-fältsväg som övergår till 2+1-väg med mitträcke fram till Fogdarp.



Karta över vägarna i det aktuella området.

I trafikplats Gårdstånga möts väg E22, väg 104 och väg 113 i en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen är ca 150 meter i diameter och har en hastighetsbegränsning på 70 km/h.

I anslutning till cirkulationsplatsen ligger Rastplats Gårdstånga med bensinstation, vägkrog samt samåkningsparkering.

Väg 113 från Eslöv ansluter till väg E22 i trafikplatsen. I samband med utförandet av 2+1 körfält på väg 113 anlades en parallellväg (fram till bensinstationen) för långsamtgående fordon. Denna parallellväg används av cyklister. Körbanan på väg 113 är 13 meter bred. Väg 113 har en hastighetsbegränsning om 70 km/h.

På väg 104 norr om trafikplats Gårdstånga är hastighetsbegränsningen delvis 70 km/h och delvis 90 km/h. Vägbredden varierar från 6-9 meter. Söder om trafikplatsen är hastighetsbegränsningen 90 km/h och vägbredden 9 meter.

Efter ca 600 meter söderut längs med väg 104 går väg 946 till vänster in mot Gårdstånga. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h och vägen är 10 meter bred.

Väg 940 har en hastighetsbegränsning på 70 km/h och en bredd på 4,5-5 meter.



Anslutningsväg till cirkulationsplatsen från Gårdstånga, väg 104.



Cirkulationsplatsen Gårdstånga sett från nordost. Påfartsväg till väg 104 mot Kävlinge.



Cirkulationsplatsen Gårdstånga sett från nordost. Avfartsväg från E22 i södergående riktning.



Bron över väg E22, väg 940 (Igelösavägen). Utsikt över cirkulationsplatsen i nordost.

Befintlig cykelväg finns mellan Gårdstånga och Flyinge utmed väg 104. Befintlig gång- och cykelväg finns, som tidigare nämnts, längs med väg 113 mot Eslöv. Vägen avslutas innan cirkulationsplatsen, därefter får cyklister färdas i blandtrafik.



Befintliga och planerade gång- och cykelvägar

- ● ● Separat gång- och cykelväg, asfalterad med belysning
- ● ● Separat gång- och cykelväg, asfalterad utan belysning
- ▲ ▲ ▲ Separat gång- och cykelväg, grusbeläggning utan belysning
- ● ● Cykelstråk i blandtrafik, asfalterad väg med belysning
- ● ● Cykelstråk i blandtrafik, asfalterad väg utan belysning
- ▲ ▲ ▲ Cykelstråk i blandtrafik, grusväg utan belysning
- ● ● Planerad separat gång- och cykelväg

○ Förstudieområde

0 0.5 1 2 Kilometer

Karta över befintliga och planerade gång- och cykelvägar.

Väghållare

Väghållaren har ansvaret för planering, byggande och driften av vägen.

Väghållare kan vara:

- Statlig - Vägverket
- Kommunal - Tekniska nämnden eller motsvarande
- Enskild - vägföreningar, vägsamfälligheter, samfällighetsföreningar eller enskilda

Vägverket är väghållare för vägarna i området. Vägverket brukar generellt sett vara väghållare för gång- och cykelvägar som följer allmänna vägar som de är väghållare för. Vägverket kommer således att ansvara för drift och underhåll av den planerade anslutande gång- och cykelvägen på sträckan mellan Gårdstånga och cirkulationsplatsen.

Pendlingssituationen

Pendlingen både till och från Eslövs kommun har ökat. Då det gäller antalet inpendlare är det andelen kvinnor som har ökat mest. Totalt var det år 2004 ca 6 500 personer som pendlade in till kommunen. Då det gäller utpendling är det jämnare mellan könen men det är andelen män som ökar mest. Totalt var det år 2004 ca 3 800 personer som pendlade ut från kommunen.

I dagsläget är det ca 100 personer som pendlar dagligen från Gårdstånga till Lund och Malmö. I samband med genomförandet av det planerade verksamhetsområdet förväntas denna siffra öka. Ett nytt verksamhetsområde i Gårdstånga kommer att ge upphov till många nya arbetstillfällen. Verksamhetsområdet kommer även att erbjuda handel vilket troligen kommer öka inpendlingen från angränsande kommuner. En viss pendling sker även till Hörby, Kristianstad och Eslöv.

Biltrafik

Väster om Gårdstånga trafikplats är trafikflödet på väg E22 25 800 fordon per dygn (år 2006) och öster om trafikplatsen 18 400 fordon per dygn (år 2005). Ca 10% både väster och öster om trafikplatsen utgörs av tung trafik. Siffrorna anger årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Antal fordon på väg 113 är ca 8 400 fordon per dygn (år 2005, ÅDT) varav 9,2 % utgörs tung trafik.

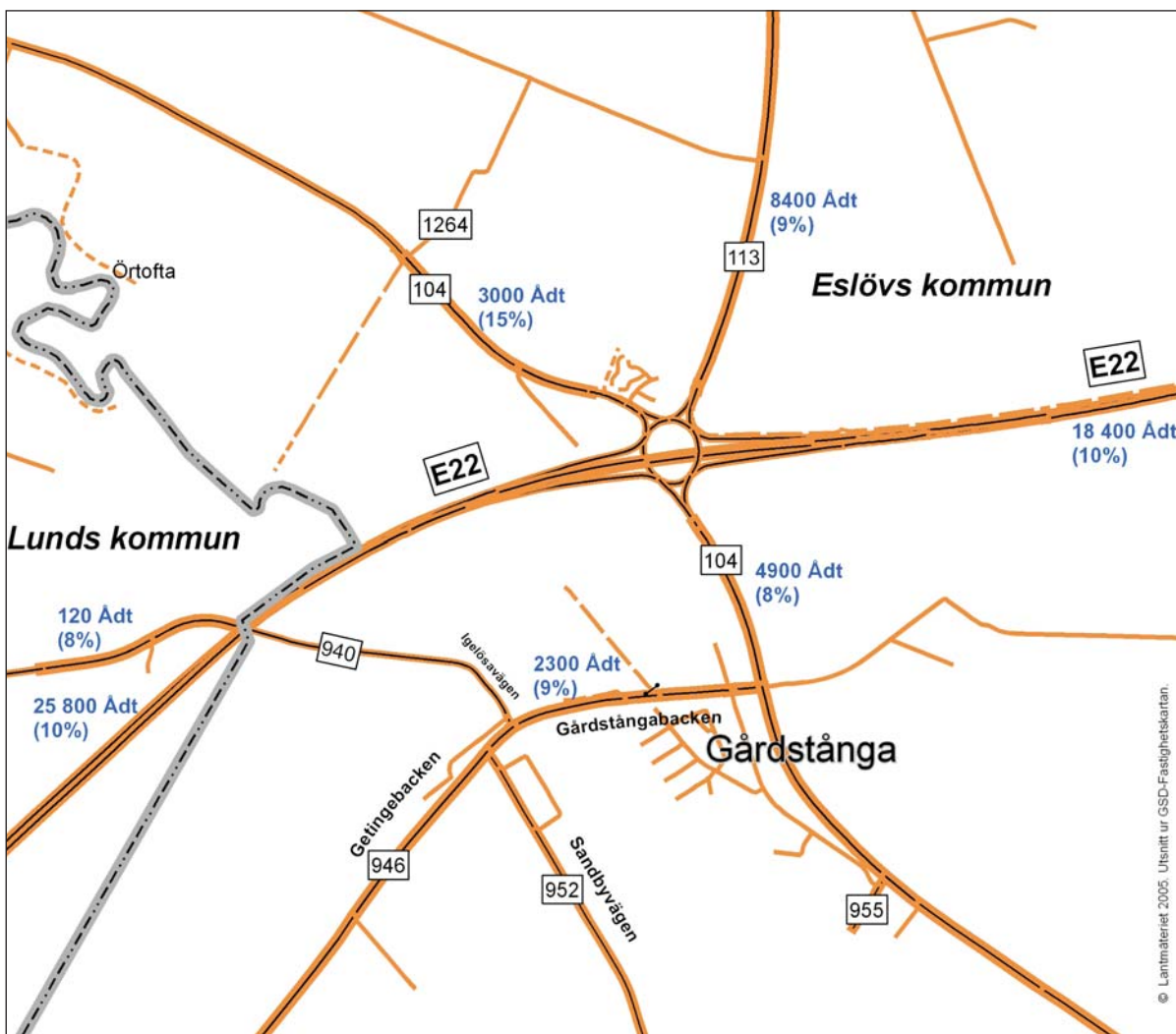
Det planerade verksamhetsområdet i korsningen av väg 113 och väg E22 beräknas alstra cirka 7 400 fordon/dygn.

På väg 104 mot Gårdstånga och Sjöbo är trafikflödet 4 900 fordon per dygn (år 2005, ÅDT) varav 8 % är tung trafik. På väg 104 mot Eslöv är trafikflödet 3 000 fordon per dygn (år 2005, ÅDT) varav 15 % utgörs av tung trafik.

Väg 946 trafikeras av ca 2 300 fordon per dygn (år 2003, ÅDT) varav 9 % är tung trafik. På väg 940 (Igelösavägen) är trafikflödet 120 fordon per dygn (år 2005, ÅDT) varav 8 % är tung trafik.

Kollektivtrafik

I området har Skånetrafiken en busspendellinje (linje 108) som går mellan Gårdstånga och Lund via Odarslöv. Linjen går med fyra turer från Gårdstånga på morgonen och tre turer från Lund på eftermiddagen efter beställning minst en timme innan avgångstid från första hållplatsen. Enligt



Trafikflödeskarta över det aktuella området. Andelen tung trafik anges i procent.

uppgift från Skånetrafiken har denna linje ca 300 resenärer i månaden. Enstaka månader når resandet upp till 400 resenärer.

Boende i byn kan resa till sin centralort Eslöv med 8 dubbelturer vardag med linje 157. Pendellinje 157 går mellan Eslöv och Harlösa via Flyinge och Södra Sandby.

Trafiksäkerhet

I Vägverkets trafikolycksdataprogram STRADA registreras alla trafikolyckor med personskador registrerade av Polismyndigheten och sjukvården.

I trafikplatsen har det under tiden 2004-01-01 till 2007-06-30 skett 8 trafikolyckor. Tre av olyckorna utgörs av singelolyckor där fordonsföraren har missbedömt både hastighet och avstånd och kört in i bl. a. räcken. Fem olyckor har varit upphinnandeolyckor där påkörning bakifrån har skett i samband med att fordonsförare stannat vid väjningsplikt. Ingen av trafikolyckorna har resulterat i någon dödsolycka.

MILJÖ

Landskapsbild

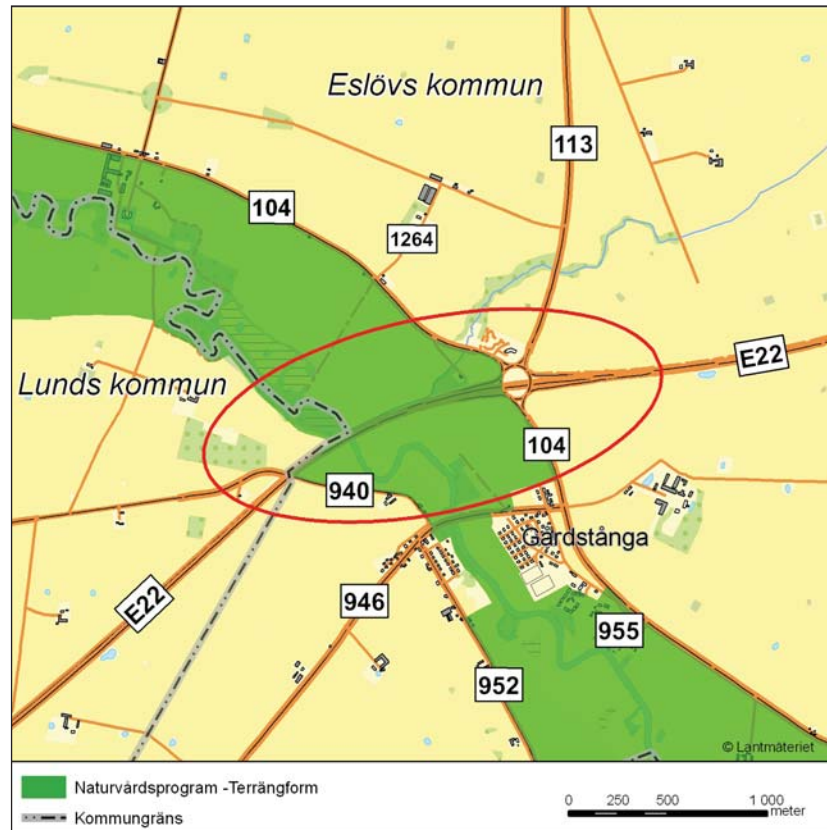
Gårdstånga ligger i ett öppet landskap präglat av jordbruket. Kring Kävlingeån som flyter fram genom Gårdstånga by, söder om trafikplats Gårdstånga, är grönskan riklig. Lummiga områden finns också kring godsen och de större gårdarna.

Väg E22 med trafikplats Gårdstånga skär rakt igenom landskapet. I det aktuella området korsar väg E22 Kävlingeåns dalgång. Vegetationen kring Kävlingeån och dess biflöde Rödabäcken syns väl i landskapet. Trafikplatsen och dess cirkulationsplats ligger upphöjd och väl synlig vid Kävlingeåns norra dalgångssluttning.

Den enda bebyggelsen i anslutning till cirkulationsplatsen är bensinstationen och vägkrogen som ligger mellan väg 104 och väg 113. Ca 200 meter väster om cirkulationsplatsen ligger ett bostadshus. Väl synliga landmärken från väg E22 är vindkraftverken som ligger norr om Gårdstånga.

Naturmiljö

Väster om cirkulationsplatsen rinner Kävlingeån. Hela dalgången kring Kävlingeån omfattas av regionalt naturvårdsprogram i terrängform. Dessa områden är av mer generell karaktär och syftar till att bevara områden som har stora värden för naturvård och/eller friluftsliv eller som är representativa och kännetecknande för det skånska landskapet. Områden som är upptagna i



Naturvårdsprogram i terrängform.



Ängs- och hagmarksområde.

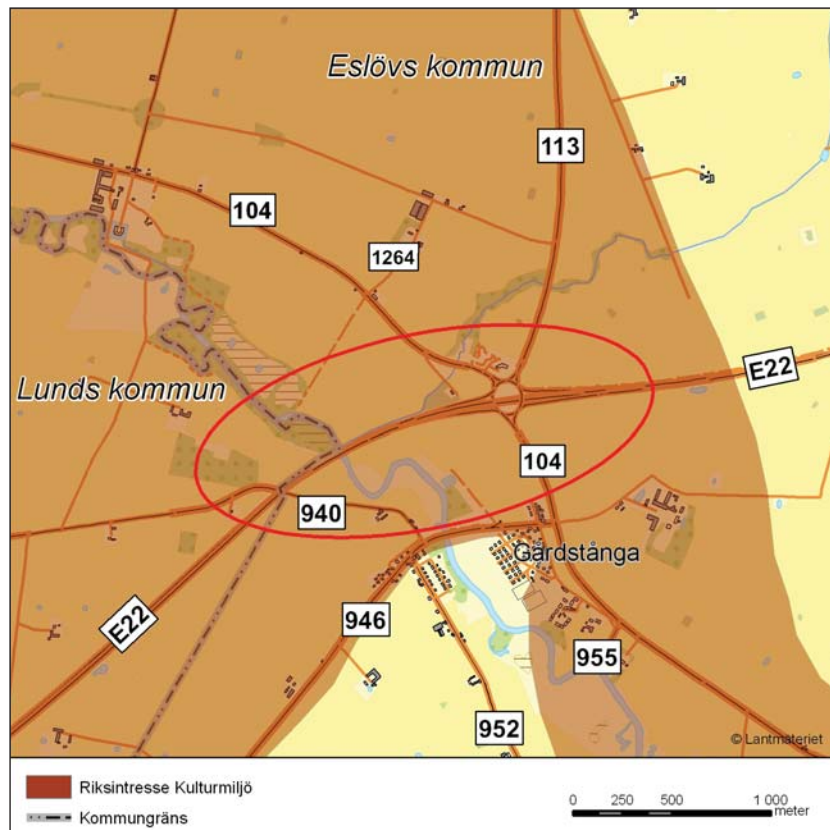
naturvårdsprogrammet är tänkt att utgöra en grundval för den fysiska planeringen på såväl regional som kommunal nivå.

Kävlingeåns dalgång är flack och har historiskt sett brukats som betesmarker och slätterängar. De strandängar som omgärdar ån utgör viktiga rastlokaler för flyttfåglar samt häckningsplatser för vadarfåglar. Platser som slutat brukats och som därför växt igen utgör främst lokaler för småfåglar som håller till i vassen samt andfåglar som håller till i vattenbrynet. I anslutning till vattendraget har länsstyrelsen avsatt två ängs- och hagmarksområden med höga naturvärden.

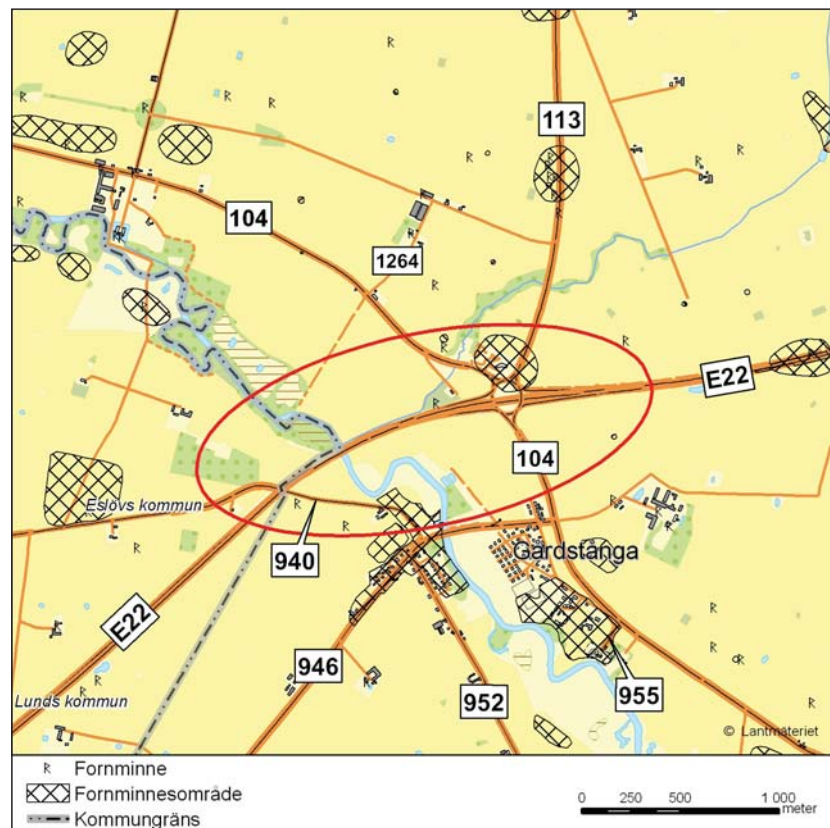
Kävlingeån och dess biflöde Rödabäcken omfattas av strandskyddsbestämmelser enligt miljöbalkens 7 kapitel. Kävlingeån är dessutom ett regionalt särskilt värdefullt vatten, vilka Länsstyrelsen på uppdrag av Naturvårdsverket pekar ut. Dessa områden utgörs av värdefulla naturmiljöer i och i anslutning till sjöar och vattendrag. Informationen om dessa ska användas som underlag i miljömålsarbetet.



Strandskydd och regionalt särskilt värdefullt vatten.



Riksintresse kulturmiljö.



Fornminnen.

Kulturmiljö

Det aktuella området ligger helt inom riksintresse för kulturmiljö. Riksintresset syftar till att bevara de kulturhistoriska värdena av "dalgångsbygd och odlingslandskap med karaktär av slättbygd, med bosättningskontinuitet kring Kävlingeån och med en betydande koncentration av fornlämningar längs med höjdryggen söder om Lackalänga".

Området är relativt fornminnestätt och det finns uppgifter om både förhistoriska boplatslämningar, gravar och lösfynd i närområdet.

Naturresurser

Området kring cirkulationsplatsen och den planerade anslutande gång- och cykelvägen mot Gårdstånga utgörs huvudsakligen av produktiv jordbruksmark.

Inga vattentäkter eller övrig täktverksamhet berörs.

Rekreation och friluftsliv

Inom det aktuella området finns inga områden med restriktioner med avseende på rekreation och friluftsliv.

BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Geotekniska förhållanden

Aktuellt område utgörs geologiskt, enligt SGU:s jordartskarta Ae Nr 85, av lermorän som i Kävlingeåns dalgång överlagras av glaciala sand-, silt- och lersediment. Närmare än överlagras dessa sediment i sin tur av postglaciala finsediment. Mulljorden överst bedöms som lerig.

Grundvattenytan inom området bedöms ligga inom 0,5-2,0 meters djup under markytan.

De geotekniska förhållandena för planerade åtgärder bedöms som goda. I samband med projekteringen bör en geoteknisk undersökning utföras.

3 Funktionsanalys

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken utbud och aktiviteter inom utredningsområdet kan nås för samtliga trafikslag och trafikantgrupper. Begreppet kan också delas in i tillgänglighet till systemet och tillgänglighet till målpunkter.

Inom det aktuella utredningsområdet finns inga specifika målpunkter utan vad som måste beaktas är tillgängligheten till transportsystemet. För bilister är tillgängligheten mycket god. Möjligheten för gående och cyklister att ta sig till samåkningsparkeringen för att sedan ta sig vidare på väg E22 är i dagsläget begränsad. Väg E22 utgör en barriär mellan Gårdstånga by och rastplatsen/samåkningsparkeringen.

Tillgängligheten till kollektivtrafik finns bara till ett fåtal linjer inne i Gårdstånga by. Det är inte möjligt att åka med Expressbussarna som åker på E22 eftersom det inte finns någon hållplats vid Gårdstånga.

Slutsatsen gällande tillgänglighet är att den befintliga situationen inte stimulerar till flexibilitet mellan olika färd sätt och att bilen som transportmedel har stora konkurrensfördelar.

TRANSPORTKVALITET

Med transportkvalitet avses vägars bärighet, vägytor och möjlighet att upprätthålla bra väglag, samt transporters framkomlighet och påverkan på näringslivet. När det gäller kollektivtrafik kan kvaliteten exemplifieras genom väderskydd vid hållplatser samt möjlighet att parkera cyklar.

För bilister är transportkvaliteten mycket god. Transportkvaliteten för gående och cykelburna anses för samtliga ovanstående parametrar vara godkända. Nackdelen är att cyklister och gående, måste färdas på väg 104 i blandtrafik.

Då det gäller transportkvaliteten för kollektivtrafikresande kan det konstateras att det saknas hållplatslägen vid trafikplats Gårdstånga. Befintlig transportkvalité för resande med kollektivtrafik mot Malmö, Lund och Kristianstad är låg eftersom möjligheten saknas.

REGIONAL UTVECKLING

Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Positiv regional utveckling kan bl. a. uttryckas genom förutsättningarna för arbetspendling från olika bostadsorter. Möjligheten att resa kollektivt från Gårdstångaområdet är i dagsläget mycket begränsad. Det finns endast två busslinjer som stannar i Gårdstånga, linje 157 mellan Eslöv och Harlösa och linje 108 mellan Gårdstånga och Lund. Busslinje 108 har endast ett fåtal turer per dag vilka endast körs om de föregås med en beställning en timme innan.

I dagsläget bedöms förutsättningen för arbetspendling med kollektivtrafik vara begränsad. Inga möjligheter finns att resa norrut mot Hörby och Kristianstad och det är inte heller möjligt att resa direkt till Malmö, trots att bussar passerar på E22. Förutsättningarna för kollektivtrafikresande inom kommunen, framförallt till centralorten Eslöv, bedöms emellertid vara bra.

TRAFIKSÄKERHET

Det långsiktiga målet för trafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Således ska transportsystemets utformning och funktion anpassas efter de krav som följs av detta.

Vägsystemets utformning har stor betydelse för dess säkerhetsnivå. Det har förekommit 8 trafikolyckor i cirkulationsplats Gårdstånga de senaste åren, dock ingen dödsolycka. Men statistiken visar att det troligen krävs någon form av åtgärder i cirkulationsplatsen, framförallt om oskyddade trafikanter ska ha möjlighet att passera genom cirkulationsplatsen i blandtrafik.

Då det inte finns någon separat gång- och cykelväg utmed väg 104 måste oskyddade trafikanter ta sig fram i blandtrafik, vilket både är osäkert och otryggt. Oskyddade trafikanters, såsom cyklister, skaderisk är förhållandevis hög. På de vägar som har blandtrafik är olycksrisken generellt sett större än för vägar med avskild körbana.

Tryggheten och säkerheten vid hållplatslägena och den anslutande gång- och cykelvägen bör beaktas i den fortsatta planeringen.

MILJÖ

Målet är att skapa en god miljö, där transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen uppnås.

Eftersom bilen idag har stora konkurrensfördelar i området gent emot gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik, bidrar inte transportsystemets utformning och funktion till att miljökvalitetsmålen uppnås.

Kävlingeån omfattas av strandskyddsbestämmelser vilket bör beaktas om det blir aktuellt med åtgärder inom 100 meter från ån. Kävlingeån är också ett regionalt särskilt värdefullt vatten. Information om dessa område utgör underlag för miljömålsarbetet och bör beaktas i den kommande planeringen.

I anslutning till Kävlingeån finns det ett ängs- och betesmarksområde som omfattas av den inventering som jordbruksverket gjorde 2002-2004. Området brukas inte i dagsläget men definieras som restaurerbart.

De saker som går att peka på konkret och som är viktiga att ta hänsyn till i den vidare planeringen är fornlämningsbilden i området kring cirkulationsplatsen. Det geografiska området ligger i en mycket fornlämningsrikt område. Hela området kring cirkulationsplatsen omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintressen utgör områden som är unika eller speciella i en region, i landet eller sett ur ett internationellt perspektiv.

JÄMSTÄLLDHET

Ett jämställt transportsystem skall svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Statistiskt kör män mer bil än kvinnor, medan kvinnor åker mer buss. Finns bara en bil i hushållet är det oftast mannen som använder den. Kvinnor tycker även att det är viktigare att hastighetsgränserna hålls så att trafiksäkerheten ökar.

Enligt uppgift från kommunens hemsida har pendlingen både till och från Eslövs kommun ökat. När det gäller antalet inpendlare är det andelen kvinnor som ökar och då det gäller utpendling är det andelen män som ökar.

En satning med nya hållplatslägen samt gång- och cykelvägar i området kan anses verka för jämställdheten då både män och kvinnor ges möjlighet att resa på ett smidigt sätt med cykel eller till fots för att sedan färdas vidare med buss.

4 Tänkbara åtgärder

deras effekter och konsekvenser

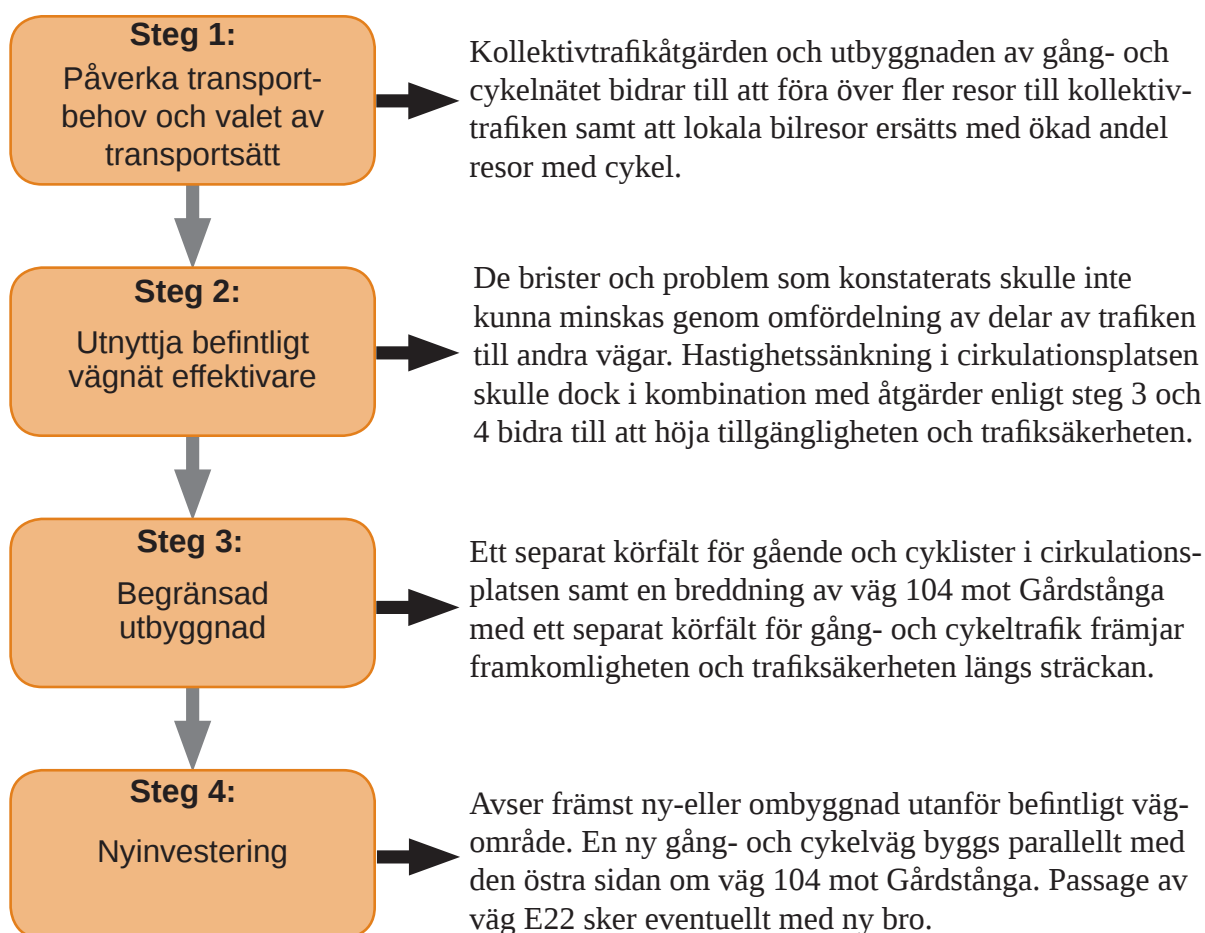
ÅTGÄRDER ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN

Vad är Fyrstegsprincipen?

Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet och inte som en strikt modell som skall tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel, men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter.

ANALYS AV OBJEKTET ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN

De fyra stegen innebär att den aktuella åtgärden provas på följande sätt:



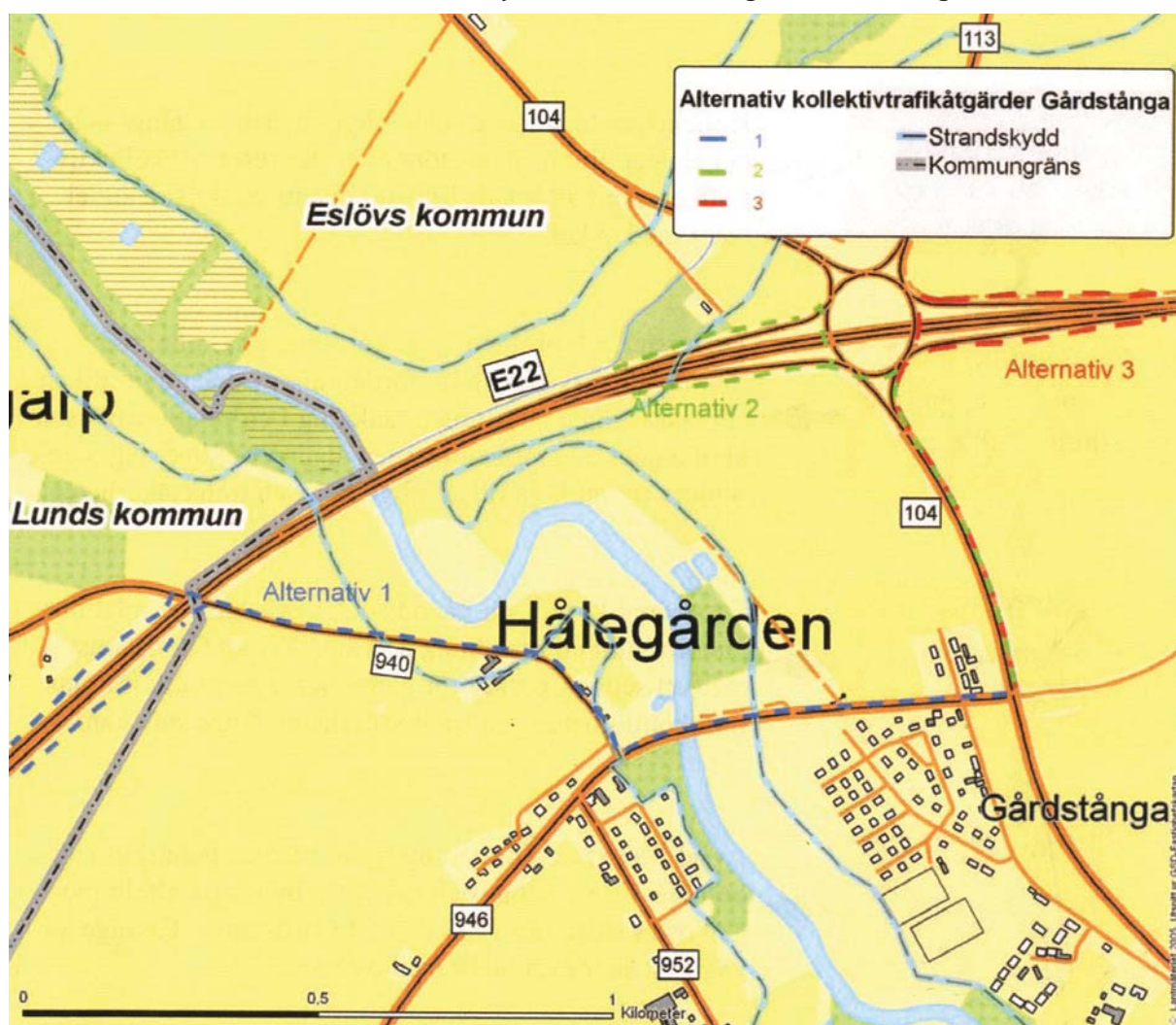
PROJEKTMÅL

Tre huvudsakliga projektmål har identifierats för objektet:

- Öka andelen kollektivtrafikresande
- Ge boende i området kring Gårdstånga möjlighet att åka kollektivt
- Öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister genom en anslutande gång- och cykelväg med förbindelse till övrigt cykelnät

TÄNKBARA ÅTGÄRDER - ALTERNATIV

I kartan nedan presenteras 3 möjliga åtgärdsalternativ för kollektivtrafiken. Till varje kollektivtrafikåtgärd hör också åtgärder för gång- och cykeltrafiken. Alternativen presenteras i text i de följande avsnitten. De kartor som illustrerar de olika alternativen är översiktliga. Förstudien har inte för avsikt att presentera och redogöra för de olika alternativen med detaljerade kartor då det gäller utformningen.



Alternativ för kollektivtrafikåtgärder vid cirkulationsplats Gårdstånga.

Alternativ 1 - I anslutning till väg 940 (Igelösavägen)

Hållplatslägena anläggs i anslutning till väg 940 (Igelösavägen), på västra sidan om korsningen med väg E22. Detta innebär att de nya hållplatslägena kommer att anläggas i Lunds kommun.

Anslutande gång- och cykelväg föreslås endast anläggas på en kortare sträcka fram till väg 940. Därefter bedöms väg 940 kunna utnyttjas som gång- och cykelväg i befintligt skick fram till befintlig gång- och cykelväg på väg 946.

För att öka trafiksäkerheten på gång- och cykelvägen mellan hållplatslägena och Getinge föreslås belysning längs denna sträcka. På sträckan mellan Getinge och Gårdstånga finns det redan en separat gång- och cykelväg med belysning.

Hållplatslägena utformas enligt Skånetrafikens standard.

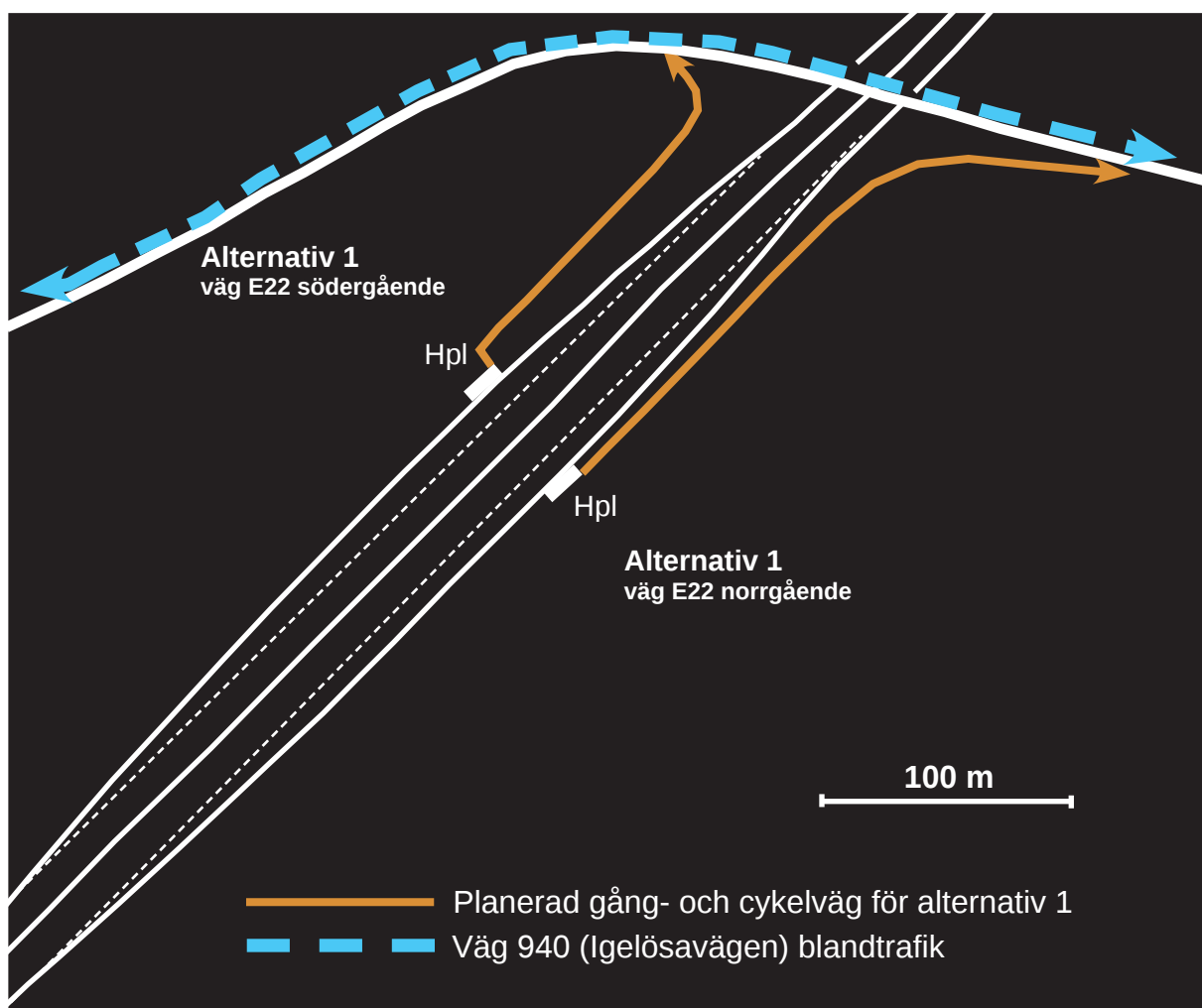


Illustration av alternativ 1 i anslutning till väg 940 (Igelösavägen).



Påfartsväg mot Lund, väg E22 väster om trafikplats Gårdstånga.

Alternativ 2 - Väster om trafikplats Gårdstånga

Hållplatslägena föreslås anläggas i anslutning till på- och avfartsvägarna på trafikplatsens västra sida. Hållplatserna anläggs inom område med hastighetsbegränsning 70 km/h.

Cirkulationsplatsen föreslås byggas om till ett körfält med parallell gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen avskiljs lämpligen genom kantelement och/eller räcken för att öka säkerheten. För att öka trafiksäkerheten ytterligare i cirkulationsplatsen föreslås hastighetsbegränsningen sänkas till 50 km/h.

I cirkulationsplatsen anläggs 2 gång- och cykelpassager, dels över påfartsvägen och dels över avfartsvägen till väg E22 väster om trafikplatsen. Gång- och cykelvägen fortsätter sedan förslagsvis genom cirkulationsplatsen, med ytterligare 2 gång- och cykelpassager över på- och avfartsvägarna till väg 104 i norr. Gång- och cykelöverfarter förslås utföras som gång- och cykelpassager. För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås fartdämpande åtgärder genom ombyggnad av in- och utfartsvägar. Gång- och cykelvägen kan kopplas ihop med befintlig cykelväg längs väg 113 mot Eslöv och det planerade verksamhetsområdet.

Den anslutande gång- och cykelvägen från trafikplatsen mot Gårdstånga by föreslås anläggas på östra sidan av väg 104. Gång- och cykelvägen föreslås anläggas som en separat vägbana genom breddning av befintlig väg. Gång- och cykelvägen föreslås asfalteras och vara 2,5 meter bred. Även belysning förslås längs hela sträckan. Gång- och cykelvägen, parallellt med väg 104, kommer att bli ca 600 meter lång. För att avgränsa körfälten förslås kantelement eller räcken som avskiljare. Utbyggnaden genom breddning av befintlig väg kommer till stor del rymmas inom befintligt vägområde.

Den anslutande gång- och cykelvägen kommer förbinda byarna i området kring Gårdstånga med trafikplatsen samt med befintligt och planerat gång- och cykelvägnät mot Viderup, Eslöv och Flyinge.

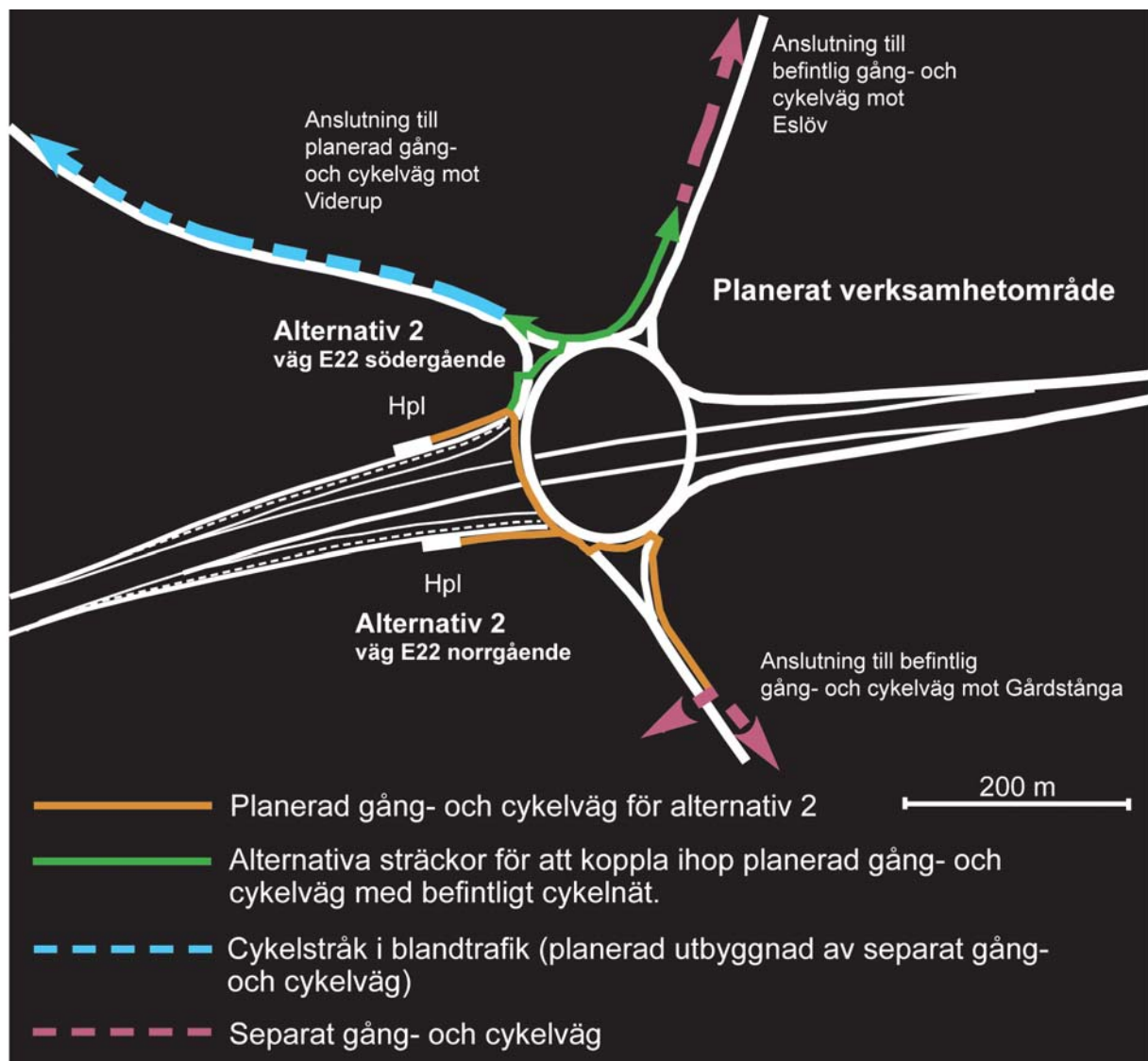


Illustration av alternativ 2 väster om trafikplats Gårdstånga.



Vy över cirkulationsplatsen mot sydväst.



Väg 104 från Gårdstånga mot cirkulationsplatsen..

Alternativ 3 - Öster om trafikplats Gårdstånga

Hållplatslägena föreslås anläggas i anslutning till på- och avfartsvägarna på trafikplatsens östra sida. Den östra sidan är till skillnad från den västra relativt plan. Hållplatserna föreslås anläggas inom område med hastighetsbegränsning 70 km/h. Ingen, eller mycket lite, mark utanför befintligt vägområde behöver tas i anspråk.

Anslutande gång- och cykelväg från trafikplatsen mot Gårdstånga föreslås anläggas på östra sidan av väg 104, med samma utförande som i alternativ 2. Sträckan blir dock något kortare, totalt cirka 550 meter, eftersom både hållplatserna och befintlig gång- och cykelväg finns på den östra sidan. Den totala längden på hela den nya gång- och cykelvägen är cirka 1100 meter.

Cirkulationsplatsen föreslås byggas om till ett körfält med parallell gång- och cykelväg, se alternativ 2. I cirkulationsplatsen anläggs 2 gång- och cykelpassager, dels över påfartsvägen och dels över avfartsvägen till väg E22 öster om cirkulationsplatsen. Gång- och cykelvägen kan därefter fortsätta antingen i cirkulationsplatsen, med ytterligare 2 gång- och cykelpassager över på- och avfartsvägarna till väg 113, eller via en anslutande gång- och cykelväg parallellt med väg 113. Den parallella gång- och cykelvägen föreslås anläggas på den östra sidan om vägen. Den anslutande gång- och cykelvägen kommer förbinda byarna i området kring Gårdstånga med trafikplatsen samt med befintligt och planerat gång- och cykelvägnät mot Viderup, Eslöv och Flyinge.



Illustration av alternativ 3 öster om trafikplats Gårdstånga.

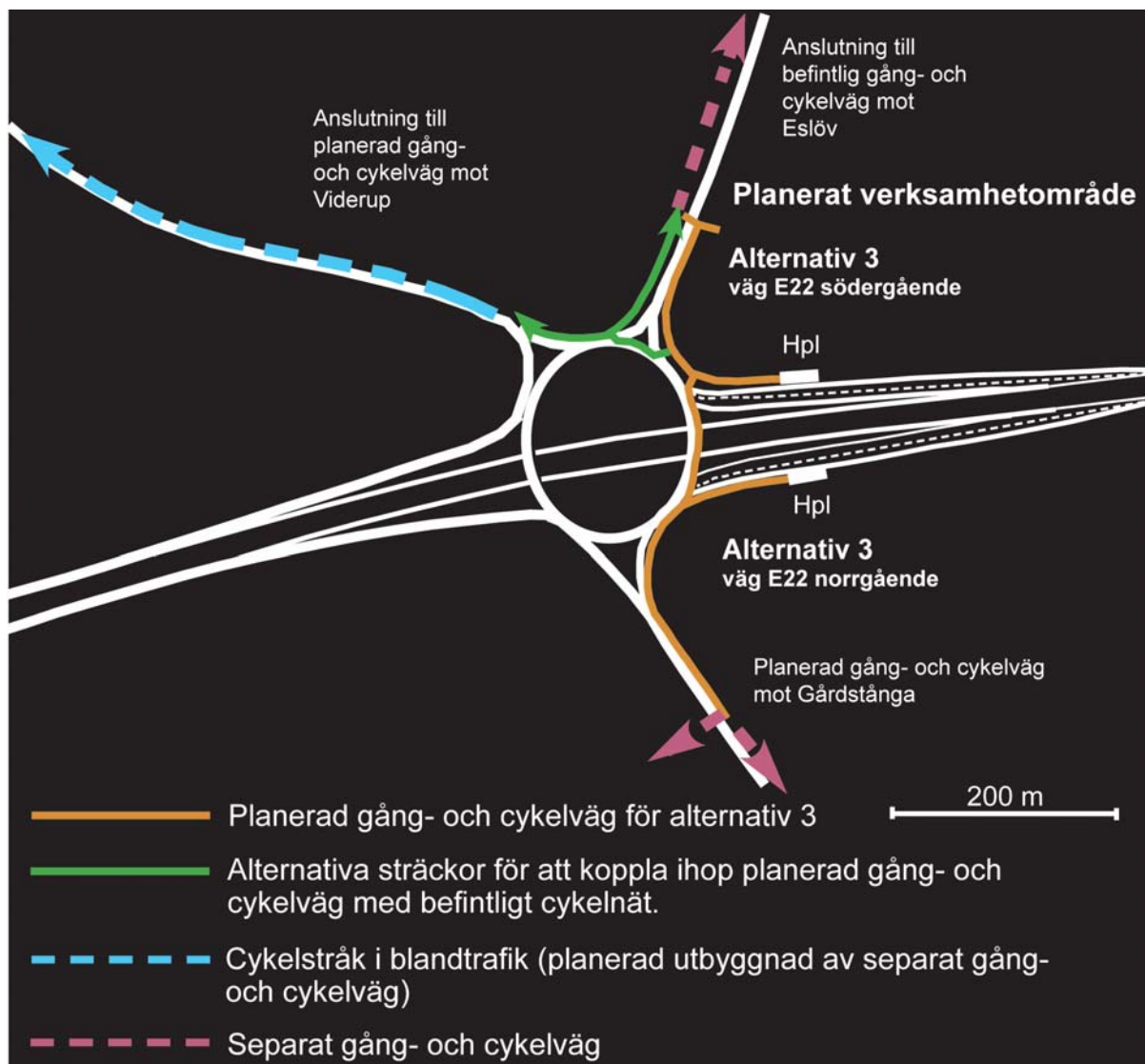


Illustration av alternativ 3 öster om trafikplats Gårdstånga.



På- och avfartsvägar väg E22
öster om trafikplats Gårdstånga.

Alternativ 3 med bro

Resonemang kring möjligheten att lösa problematiken med att leda in oskyddade trafikanter i en cirkulationsplats på landsbyggen har föranlett ett förslag med en bropassage. Åtgärdsförslaget ser i stort sett ut som det östra alternativet, d.v.s. alternativ 3, med skillnaden att själva gång- och cykelöverfarten över väg E22 utgörs av en bro.

En bro kan på den aktuella platsen utföras på två sätt. Om de två körfälten ska behållas i cirkulationsplatsen kan det antingen anläggas en friliggande bro intill befintlig bro eller en friliggande bro öster om trafikplatsen. En bro i plan med befintlig bro kommer dock inte lösa problematiken med trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna eftersom även denna lösning kräver gång- och cykelpassager även på- och avfartsvägarna till väg E22.

För att lösa trafiksäkerheten genom att undvika att ta in oskyddade trafikanter i cirkulationsplatsen måste det anläggas en separat gång- och cykelbro öster om trafikplatsen.

Förslaget kommer att innebära en påtaglig förbättring av tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Utformningen av bron kommer emellertid att medföra svårigheter p.g.a. stora nivåskillnader och därmed långa ramper. Befintlig bro ligger idag ca 5-6 meter över väg E22. Väg E22 ligger i plan med de östra på och avfartsvägarna vilket skulle leda till att en separat gång- och cykelvägsöverfart i form av en friliggande bro över dessa skulle innebära en höjd på ca 10 meter över väg E22.

Vid en eventuell anläggning av en ny broförbindelse måste säkerhetsaspekterna för trafikanterna komma i första hand. Om ett broalternativ blir aktuellt kommer det i samband med detaljprojekteringen att tas fram ett särskilt gestaltungsförslag/program för brons utformning. Kostnadsmässigt blir ett alternativ med en broöverfart betydligt dyrare än en ombyggnad av körfälten inne i cirkulationsplatsen.

Orsaken till att resonemanget kring en bro inte har förts med avseende på det västra alternativet är för att anläggandet av en bro på denna sida är nästintill omöjligt p.g.a. av de stora nivåskillnaderna.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte sker någon åtgärd. Inga hållplatser kommer att anläggas på väg E22 i Gårdstånga. Det kommer inte heller att anläggas någon ny gång- och cykelväg. Cyklister och gående får även fortsättningsvis använda sig av den befintliga vägbanan längs väg 104. Detta

innebär att oskyddade trafikanter färdas längs väg 104 och genom trafikplatsen i blandtrafik då de ska ta sig till och från målpunkter i området.

Nollalternativet kommer inte bidra till att sammanlänka Gårdstånga med befintligt och planerat gång- och cykelvägnät mot Viderup, Eslöv och Flyinge.

EFFEKTER, KONSEKVENSER OCH MÅLUPPFYLLELSE

Busshållplatser i trafikplatser eller i anslutning till på- och avfartsvägar är alternativ som redan finns på väg E4 och väg E22. En utbyggnad av busshållplatser på motorvägar och andra större vägar med höga hastigheter innebär en ökad risk för olyckor då oskyddade trafikanter kommer att röra sig i omedelbar närhet av vägen.

Med tanke på trafiksäkerheten är det lämpligt att anlägga busshållplatser där hastighetsbegränsningen är lägre eller alternativt sänka hastighetsgränsen. Hållplatslägen i anslutning till större vägar kräver oftast att oskyddade trafikanter skiljs från övriga trafikanter. Vid trafikplats Gårdstånga är det endast de västra på- och avfartsvägarna som är motorvägsklassade.

Enligt Skånetrafikens handbok för utformning av hållplatser bör hållplatser utmed mötesfria vägar lokaliseras på på- och avfartsvägar i anslutning till planskildheter och/eller trafikplatser, d.v.s. inte på huvudvägen. Vid trafikplatser, och på- och avfartsanslutningar, såsom i Gårdstånga, är ofta hastigheten sänkt. Hållplatserna ska vara utrustade med taktila plattor, hållplatsstolpe, väderskydd som är väl genomtänkt, enhetligt och konsekvent i placeringen för att underlätta för resenärer med olika funktionshinder.

Åtgärdsförslagets effekter och konsekvenser beskrivs i de följande avsnitten med utgångspunkt från Vägverkets transportpolitiska delmål, på samma sätt som i kapitlet Funktionsanalys.

Tillgänglighet

Tillgänglighet kan sägas vara den lätthet som trafikanter kan nå olika målpunkter. Målpunkter i det aktuella området utgörs t.ex. av samåkningsparkeringen, bensinstationen, det planerade verksamhetsområdet samt de nya hållplatslägena på väg E22.

Alla de tre studerade alternativen innehåller nya hållplatser vilket ökar tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer. Tillgängligheten till hållplatserna enligt alternativ 1 innebär dock ett längre avstånd för de flesta resenärerna vilket är sämre ur tillgänglighetssynpunkt. Totalt rör det sig om cirka 1 km längre resväg än alternativ 2 och 3.

En anslutande gång- och cykelväg från de nya hållplatslägena till Gårdstånga blir en sammanbindande länk till övrigt cykelnät som ökar cyklistens möjlighet att kunna ta sig mellan olika destinationer. En anslutande gång- och cykelväg enligt alternativ 2 eller 3 ökar tillgängligheten på ett betydande sätt, framförallt kommer väg E22 och cirkulationsplatsen inte utgöra den barriär som den gör idag.

Anläggandet av nya hållplatslägen samt en anslutande gång- och cykelväg ökar också flexibiliteten mellan olika färdssätt eftersom möjligheten att arbetspendla med buss istället för med bil ökar. En gång- och cykelväg till trafikplatsen från Gårdstånga by enligt alternativ 2 eller 3 ökar även möjligheten för gående och cyklister att ta sig till samåkningsparkeringen och till det planerade verksamhetsområdet.

Då det gäller tillgängligheten för rullstolsburna är lutningarna på och omkring hållplatserna en viktig faktor för tillgängligheten. Lutningarna föreslås minimeras så att funktionshindrade lätt ska kunna ta sig fram. Samtliga alternativ är förlagda i områden med stora höjdskillnader vilket innebär svårigheter att ta sig fram för rullstolsburna. Alternativ 1 och 2 utgör dock ett större hinder än alternativ 3 där det förekommer minst höjdskillnader.

Om inga åtgärder sker, d.v.s. om nollalternativet blir aktuellt kommer tillgängligheten även fortsättningsvis vara mycket begränsad för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Även i alternativ 1 kommer den begränsade tillgängligheten, i form av den bärriäreffekt som väg E22 och trafikplatsen utgör, kvarstå.

Transportkvalitet

Nya hållplatser som är handikappanpassade och utrustade med väderskydd och cykelställ ökar transportkvaliteten för kollektivtrafikresande avsevärt. En anslutande gång- och cykelväg enligt alternativ 2 och 3 till Gårdstånga ökar framkomligheten för gående och cyklister, både till målpunkter vid trafikplatsen och övrigt cykelnät.

Alternativet att förlägga hållplatserna i direkt anslutning till trafikplatserna är att föredra framför alternativ 1 eftersom en lokalisering i anslutning till Igelösavägen innebär en betydligt längre resväg för gående och cyklister.

Sett ur bilisternas synvinkel kommer transportkvaliteten att försämrats något om alternativ 2 eller 3 väljs eftersom antalet körfält i cirkulationsplatsen reduceras.

Regional utveckling

Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd. Positiv regional utveckling kan bl.a. uttryckas genom förutsättningarna för arbetspendling från olika bostadsorter.

Nya hållplatslägen i anslutning till väg E22 vid Gårdstånga skulle bidra positivt till att öka den regionala utvecklingen

genom att ge resande möjlighet att pendla med buss både söderut mot Lund och Malmö och norrut mot Hörby och Kristianstad. En anslutande gång- och cykelväg skulle skapa goda förutsättningar till att arbetspendla med kollektivtrafikbussar istället för med bil.

Alla föreslagna åtgärdalternativ kommer att bidra med en positiv regional utveckling. Åtgärderna kommer dock ge en marginell påverkan. Åtgärdsalternativen ger däremot en ökad lokal utveckling genom ökad tillgänglighet och sambyggnad av befintligt cykelvägnät. Ingen direkt skillnad finns mellan alternativen.

Genom att anlägga hållplatslägen i anslutning till väg E22, med möjligheter att pendla till Malmö, Lund och Kristianstad samt anlägga en anslutande gång- och cykelväg, bidrar åtgärden till att uppfylla de långsiktiga och kortsiktiga mål och strategier som satts upp för Region Skåne.

Nollalternativet bedöms inte medföra någon positiv effekt på den regionala utvecklingen.

Trafiksäkerhet

Genom de åtgärdsförslag som angetts kan en trafiksäker hållplats skapas. Ingen direkt skillnad finns mellan de tre alternativen sett till trafiksäkerheten vid hållplatserna.

Efter utförd åtgärd enligt alternativ 2 och 3, då en separat anslutande gång- och cykelväg anläggs längs väg 104 söder om trafikplatsen har oskyddade trafikanter en avskild körbana. Detta ökar trafiksäkerheten eftersom det generellt sett är större olycksrisk på vägar med blandtrafik.

Eftersom trafikflödet är mycket lågt på väg 940 får även alternativ 1 anses vara en trafiksäker lösning, trots att gående och cyklister får färdas i blandtrafik.

Trygghetskänslan och trafiksäkerheten på gång- och cykelvägen ökar också då belysning finns. Befintlig belysning finns längs med väg 104 fram till Gårdstånga men bör kompletteras om en separat gång- och cykelväg anläggs parallellt med vägen.

Om åtgärder enligt alternativ 2 eller 3 blir aktuellt bör anslutningen till cykelvägen mot Gårdstånga by ses över. Det är viktigt att passagen över väg 104 utförs så att oskyddade trafikanter kan ta sig över korsningen på ett trafiksäkert sätt.

Alternativ 2 och 3 innebär att gående och cyklister leds in i cirkulationsplatsen och färdas parallellt med biltrafiken. De oskyddade trafikanternas säkerhet måste säkerställas dels genom sänkt hastighet och dels genom avgränsningar mot biltrafiken.

Resonemang kring möjligheten att lösa problematiken med att leda in oskyddade trafikanter i en cirkulationsplats på landsbygden har föranlett diskussioner om en separat gång- och cykelbro öster om trafikplatsen. På grund av de stora nivåskillnaderna mellan väg E22 och dess på- och avfartsvägar kommer en bro att ligga på en höjd av ca 10 meter. För att rampernas stigning ska uppfylla lutningsstandarden 1:20 kommer det att krävas mycket långa ramper. Förslaget kommer att innebära en påtaglig förbättring av tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister men utformningen av bron kommer att medföra svårigheter p.g.a. stora nivåskillnader.

Ett annat alternativ är att anlägga en friliggande bro parallellt och i plan med befintlig bro. Då kvarstår dock problemet med passagen över på- och avfartsvägarna till E22.

Fördelen med broalternativen är att de är säkra alternativ för gående och cyklister och att båda körfälten i cirkulationsplatsen kan behållas. Nackdelen är byggnadstekniska problem och höga kostnader.

Miljö

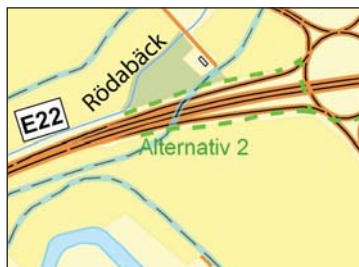
Åtgärderna syftar delvis till att öka andelen kollektivtrafikresande och få fler att färdas till fots eller med cykel. Det innebär att åtgärderna i sig är en miljöförbättring eftersom de minskar andelen bilpendlare. Därmed minskar påverkan både från koldioxidutsläpp och andra avgasutsläpp samt från buller, vilket både direkt och indirekt medför positiv påverkan på flera nationella och regionala miljökvalitetsmål.

Inget av de presenterade åtgärdsförslagen bedöms komma att påverka landskapsbilden negativt i någon större utsträckning. Området är i dagsläget redan så påverkat genom väg E22 och cirkulationsplatsen att en ytterligare åtgärd i form av hållplatslägen och en ny gång- och cykelväg inte nämnvärt kommer att påverka landskapsbilden. Den största påverkan skulle ske om det östra alternativet med en separat gång- och cykelanslutning i form av en friliggande bro över på- och avfartsvägarna till E22 skulle bli aktuellt. Denna bro skulle ligga på en höjd av cirka 10 meter över väg E22 och skulle således bli ett störande inslag i landskapsbilden.

Under själva anläggandet av hållplatslägena och gång- och cykelvägen kommer att ske en viss påverkan på naturmiljön, dels genom fysiskt intrång och dels genom avgaser och luftföroreningar från arbetsfordon och maskiner.

En åtgärd enligt alternativ 1 innebär en större ombyggnad för att anlägga själva hållplatserna, däremot tas mindre

mark i anspråk i.o.m. att befintlig väg utnyttjas som gång- och cykelväg.



Strandskyddsområdet vid Rödabäcken.

Åtgärder enligt det västra alternativet, d.v.s. alternativ 2, kommer att kräva en större ombyggnad och därmed ett större intrång p.g.a. stora höjdskillnader vid på- och avfartsvägarna. En större andel ny mark utanför befintligt vägområde kommer att behöva tas i anspråk. Anläggning av hållplatslägen i befintlig vägmiljö med stora höjdskillnader är dessutom förbundet med höga kostnader. Alternativ 2 ligger dessutom inom ett område som omfattas av regionalt naturvårdsprogram. Intentionerna som är av mer generell karaktär bedöms inte påverkas. En åtgärd enligt alternativ 2 kommer att beröra strandskyddsområdet kring Rödabäcken. En åtgärd enligt alternativ 2 bedöms även komma att påverka bostadshuset som ligger väster om cirkulationsplatsen. Hållplatsläget i södergående riktning kommer att ligga på ett avstånd av ca 100 meter från bostaden vilket kan komma att påverka bullersituationen.

Effekterna på naturmiljö orsakade av åtgärdsalternativ 3 bedöms bli få.

I princip hela området omfattas av riksintresse kulturmiljö. Åtgärden bedöms inte komma att påverka riksintressets intentioner som är av generell karaktär. I det fortsatta arbetet kommer samråd att ske med länsstyrelsen för att fastställa omfattningen av eventuella arkeologiska utredningar. Om åtgärder enligt alternativ 3 blir aktuellt bedöms de nya hållplatslägena till stor del kunna anläggas inom befintligt vägområde, vilket innebär något mindre påverkan.

Alternativ 2 och 3 bedöms ta lika mycket mark i anspråk då det gäller den anslutande gång- och cykelvägen.

Jämställdhet

Statistiskt sett kör män mer bil än kvinnor, medan kvinnor åker mer buss. Följer aktuell åtgärd statistiken kommer fler kvinnor än män välja att ta sig med buss till olika destinationer.

Enligt kommunens statistik är det dock andelen män som ökar då det gäller kollektivtrafikresande utpendlare. Däremot är det fler kvinnor än män som väljer buss framför bil när det gäller inpendlingen till kommunen. Sammanfattningsvis bedöms den sammanlagda påverkan ge positiva effekter för ett jämställt transportsystem.

5 Samlad bedömning

Syftet med att anlägga nya hållplatslägen på väg E22 samt en anslutande gång- och cykelväg mellan trafikplats Gårdstånga och byn Gårdstånga är att fler resenärer ges möjlighet att pendla kollektivt samt att gående och cyklister på ett trafiksäkert sätt ska kunna ta sig över väg E22 till andra delar av befintligt och planerat gång- och cykelvägnät.

Det planerade verksamhetsområdet kommer att generera ett flertal arbetstillfällen, vilket troligen medför att andelen pendlare kommer att öka vilket kommer att öka behovet av aktuell åtgärd.

Samtliga beskrivna förslag utom nollalternativet kommer att öka tillgängligheten på ett betydande sätt. Samtliga åtgärdsalternativ ökar också flexibiliteten mellan olika färd sätt. En åtgärd enligt alternativ 2 eller 3 är dock att föredra då det gäller positiv påverkan på barriäreffekter, resväg och restid. Genom att anlägga en separat gång- och cykelväg parallellt med väg 104 sammanbinds den planerade cykelvägen med befintligt och planerat cykelvägnät. En separat gång- och cykelväg ökar även trafiksäkerheten p.g.a. skilda körfält.

På- och avfartsvägarna på västra respektive östra sidan om cirkulationsplatsen skiljer sig åt väsentlig. De västra på- och avfartsvägarna är motorvägsklassade vilket är en nackdel. Dessutom är höjdskillnaderna på den västra sidan mycket större än på den östra vilket både medför utformningssvårigheter och stora anläggningskostnader. Ingen, eller mycket lite, mark utanför befintligt vägområde bedöms behöva tas i anspråk om det östra alternativet väljs. Ett östligt alternativ med en separat broöverfart kommer att öka trafiksäkerheten väsentligt eftersom oskyddade trafikanter inte leds in i cirkulationsplatsen. Däremot kommer bron att bli ett dominerande inslag i landskapsbilden. Kostnaden för en friliggande bro är betydligt högre än en ombyggnad av cirkulationsplatsens körfält.

Anläggandet av hållplatslägen enligt alternativ 2 kommer att beröra Rödabäckens strandskyddsområde. Alternativ 2 ligger dessutom inom ett område som omfattas av naturvårdsprogram i terrängform. Intentionerna som är av mer generell karaktär bedöms dock inte påverkas.

Det aktuella området är fornlämningstätt och omfattas av riksintresse för kulturmiljö. Riksintressets intentioner och kända fornlämningar bedöms inte påverkas av något av de föreslagna åtgärdsalternativen. Större ingrepp i området kan komma att kräva arkeologiska utredningar. Omfattningen av eventuella utredningar kommer att bestämmas i samråd med Länsstyrelsen.

6 Val av alternativ

Slutsatsen av den samlade bedömningen är att alternativ 3 utan bro (öster om cirkulationsplatsen) är det bästa alternativet. Följande punkter ligger bakom beslutet att välja alternativ 3 framför 1 och 2:

- Alternativet innebär att befintliga gång- och cykelvägar lätt kan länkas ihop med ny gång- och cykelväg, både söder och norr om cirkulationsplatsen.
- Gena vägar för gående och cyklister.
- Hållplatserna kommer att hamna öster om cirkulationsplatsen vilket är en fördel eftersom det innebär en närhet till det nya verksamhetsområdet.
- De östra av- och påfarterna är inte motorvägsklassade.
- De östra av- och påfarterna har en lägre lutning än de västra vilket underlättar uformningen och innebär lägre kostnader.
- Varken Rödabäckens strandskyddsområde eller område inom naturvårdsprogram terrängform berörs.
- Ingen, eller mycket lite, mark utanför befintligt vägområde bedöms behöva tas i anspråk om det östra alternativet väljs.

Motiven till att välja alternativ 3 utan bro är:

- Mindre ingrepp i landskapsbilden.
- Svårt byggnadstekniskt att anlägga bron på grund av stora höjdskillnader.
- Betydligt lägre kostnader.

Eftersom alternativet innebär att oskyddade trafikanter leds in i cirkulationsplatsen måste deras säkerhet säkerställas. Inne i cirkulationsplatsen delas trafiken upp t.ex. genom räcke. Gång- och cykeltrafikanterna behöver även korsa på- och avfarterna. Att måla cykelöverfart kan inge en falsk trygghet och istället kan det vara bättre att uppmärksamma cyklister med skyltar att de ska lämna företräde. För övrigt bedöms inga stora ombyggnader behöva ske i cirkulationsplatsen, utan förändringarna för bilisterna kan ske med ny linjemålning.

7 Kostnader

En översiktlig bedömning av anläggningskostnader har gjort för det förordade alternativ 3. Den visar att den totala kostnader för projektet blir cirka 5,1 miljoner kronor. Följande tabell specificerar kostnaderna för projektet:

	Mängd	Enhet	å-pris	Summa
Åtgärd för vägtrafik				500 000
Rivning, röjning, fräsning				
Asfaltfräsning	100	m ²	40	4 000
Målningsfräsning	200	m	30	6 000
Röjning	1000	m ²	4	4 000
Trädfällning	50	st	150	7 500
Schakt matjord, Fall B	2100	m ³	130	273 000
Schakt, Fall A	500	m ³	75	37 500
Ny GC-bana 1100 meter och BHP				
Fyllning, Fall A	500	m ³	60	30 000
Fyllning, Fall B	1000	m ³	120	120 000
Geotextil	4600	m ²	10	46 000
Förstärkningslager, asfalt	900	m ³	200	180 000
Förstärkningslager, plattor	2000	m ³	200	400 000
Bärlager, obundet	4600	m ²	40	184 000
Stödremsa	40	m ²	100	4 000
Stödremsa, gc	280	m ²	30	8 400
Bärlager; AG	2000	m ²	130	260 000
Bindlager	2000	m ²	70	140 000
Slitlager	2000	m ²	55	110 000
Slitlager, gc	2700	m ²	50	135 000
BTG-plattor	60	m ²	300	18 000
Släntbeklädning	6900	m ²	5	34 500
Kantstöd, buss	32	m	800	25 600
Kantstöd, betong	60	m	400	24 000
Målning	60	m	40	2 400
Vägmärke	10	st	1720	17 200
Informationstavla	2	st	12000	24 000
Belysning	25	st	10000	250 000

<i>Åtgärder cirkulationsplats</i>				
Räcke, uppdelning av trafik	180m	2000	360 000	
Ommålning i CPL	1000m	40	40 000	
Vägmärke	4st	1720	6 880	
<i>Utrustning</i>				
Väderskydd	2st	75000	150 000	
Papperskorg	2st	3000	6 000	
Kantstolpar	4st	320	1 280	
Cykelställ	20st	10500	210 000	
<i>Skötsel</i>				30 000
<i>Va och ledningar</i>				
Dagvattenbrunn	8st	7500	60 000	
Ledningar; PP	100m	900	90 000	
Ledningar, Platsrör	1200m	180	216 000	
Kabelskydd, belysning	1000m	125	125 000	
EI-kabel	900m	100	90 000	
Kostnader enligt ovanstående arbeten				4 230 260
Projektering				300 000
Marklösen				150 000
Riskpåslag 10%				423 026
Totalt				5 103 286

8 Samhällsekonomisk kalkyl

Beräkningen är genomförd med hjälp av analysprogrammet Bussmodellen. Som utgångspunkt har underlag avseende hållplats Hurva använts, då denna bedöms vara jämförbar med den planerade hållplatsen vid Gårdstånga. I bilaga presenteras förutsättningarna för beräkningen.

Beräkningen är gjord i tre steg:

Steg 1: Effekten på de resenärer som reser förbi hållplatsen och som nu får ett extra stopp på vägen, inkl att köra via trafikplats Gårdstånga.

Steg 2: Bedömning av hur många resenärer man kan förvänta sig vid den nya hållplatsen, uppdelat på resenärer från Gårdstånga och resenärer från Flyinge. Ingen bedömning har gjorts av ev tillkommande resenärer från det verksamhetsområde som planeras i anslutning till trafikplatsen.

Steg 3: Effekten av förväntat antal nya resenärer vid hållplats Gårdstånga enl steg 2.

Tabellen nedan med fortsättning på nästa sida sammanställer resultatet av beräkningarna i steg 1 och 3 (steg 2 utgör underlag för steg 3).

Bedömda förändringar	Extra hpl	Nya resande	Summa
Kollektivresenärer, antal per år	- 2537	+ 69331	+ 66794
Åktid, min/resenär	+ 0,98	-0,001	+ 0,98
Busstimmar, ftim/år	+ 496		+ 496
Döda och skadade personer/år	+ 0,009	- 0,208	- 0,200
Utsläpp CO2, ton/år	+ 3,5	- 96,1	- 92,6
Utsläpp Nox, ton/år	+ 0,0	- 0,1	- 0,132

Samhällsekonomiska vinster mkr/år			
Trafikintäkter	-0,06	1,63	1,57
Trafikeringskostnader	-0,14	0,00	-0,14
Underhållskostnader för systemet	0,00	0,00	0,00
Restid för kollektivtrafikresenärer	-0,35	0,00	-0,35
Trafiksäkerhet	-0,001	-0,12	-0,12
Miljöeffekter	-0,001	0,03	0,03
Summa vinster/år	-0,549	1,54	1,00
Nuvärdesvinst (N), mkr per 40 år	-11,9	33,5	21,60
Anläggningskostnad, mkr			5,1
Investeringskostnad inkl skattefaktorer (I), mkr			6,7
Nettonuvärdekvot (N-I)/I			2,1

Det kan konstateras att motorvägshållplatsen vid Gårdstånga beräknas vara samhällsekonomiskt lönsam. En översiktlig bedömning visar att det räcker med ca 140 på/avstigande resenärer vid den nya hållplatsen för att denna precis skall vara samhällsekonomiskt lönsam.

9 Samråd

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd har skett med Eslövs kommun och Skånetrafiken den 4 september 2007. De synpunkter som framkom på mötet presenteras i korthet nedan:

I Gårdstånga finns inga direkta planer för bostadshus. Däremot finns det ett planerat verksamhetsområde vid den nordöstra sidan om cirkulationsplatsen. Programförslaget är antaget och är under utställning. Området kommer att bli en stor arbetsplats som kommer att generera ett flertal nya arbetstillfällen, vilket troligen medför att andelen pendlare till Lund och Malmö samt Hörby och Kristianstad ökar.

Kommunen belyser vikten av att ha ett fungerande gång- och cykelvägnät mellan samhällena.

En lösning med hållplatserna i på- och avfartsvägarna på den östra sidan om cirkulationsplatsen anses vara det lämpligaste alternativet. En anläggning på den östra sidan ökar också tillgängligheten till kollektivtrafiken för de som i framtiden kommer att arbeta inom det planerade verksamhetsområdet.

Att anlägga hållplatserna på den västra sidan känns inte aktuellt eftersom hållplatserna då lämpligen anläggs i anslutning till korsningen med Igelösavägen. Denna lokalisering har flera nackdelar, dels ligger korsningen relativt långt bort från Gårdstånga och dels ligger den på fel sida med hänsyn till det planerade verksamhetsområdet.

Samråd har skett med Lunds kommun den 19 november 2007. De synpunkter som framkom på mötet presenteras i korthet nedan:

Lunds kommun ställer sig positiva till åtgärden i form av pendlarhållplatser i anslutning till väg E22 med anslutande gång- och cykelväg till Gårdstånga.

Hänsyn till rekreationsområdena kring Kävlingeån måste tas.

Samråd har skett med Länsstyrelsen den 22 januari 2008.

Remissinstanser

Förstudien skickas på remiss till:

- Länsstyrelsen i Skåne län
- Eslövs kommun
- Lunds kommun

Förstudien kommer också att finnas tillgänglig på Vägverkets regionkontor, Björkhemsvägen 17, Kristianstad. Förstudien kommer även att finnas tillgänglig på stadshuset i Eslövs kommun.

10 Fortsatt arbete

Förstudien ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, BMP.

Efter erhållet beslut om huruvida verksamheten bedöms medföra betydande miljöpåverkan fattar Vägverket beslut om fortsatt arbete.

Projektet kommer att drivas enligt Väglagen och förstudien föreslås lämpligen följas av en arbetsplan eller alternativt en fördjupad teknisk utredning.

Om Länsstyrelsen beslutar att projektet antas ha betydande miljöpåverkan kommer följande arbetsplan utarbetas med en större samrådsrets.

I kommande planering bör hänsyn tas till befintlig linjetrafik. Samordning mellan olika pendelbussar bör samordnas för att underlätta för kollektivtrafikresenärer. Ytterligare hållplatslägen, förutom de som omfattas av det aktuella objektet, bör således anläggas i nära anslutning till de planerade hållplatslägena på väg E22.

11 Bilagor

Bilaga 1: Förutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Beräkningen är utförda i analysprogrammet Bussmodellen. Som utgångspunkt har underlag avseende hållplats Hurva använts, då denna bedöms vara jämförbar med den planerade hållplatsen vid Gårdstånga.

Resandeunderlag

Ur Skånetrafikens resandestatistik har uppgifter erhållits om beläggning på busslinjen. Statistiken avser trafikeringsdagligen, måndag – fredag:

- Linje SkE 1 har 24 turer i respektive riktning och linje SkE2 har 30 turer Kristianstad-Lund och 24 turer Lund-Kristianstad.
- Antalet resenärer är totalt 758 på SkE1 och 545 på SkE2, år 2006.
- Varav i snitt 320 respektive 420 resenärer åker förbi Gårdstånga på SkE1 respektive SkE2.
- Vid hållplats Hurva är det 107 resenärer som stiger av och på under vardagsdygnet, år 2006.

Restid

Genomsnittlig restid för resenärerna som åker förbi Gårdstånga har beräknats till ca 58 minuter. För på- och avstigande resenärer vid hållplats Hurva är den genomsnittliga restiden beräknad till 19 minuter.

Antaganden

Utgångspunkten för beräkningarna är resandeunderlaget avseende hållplats Hurva. Hurva har ungefär lika många invånare som Gårdstånga och ungefär hälften så många invånare som Flyinge som ligger ca 2,5 km sydöst om Gårdstånga.

Utifrån antalet på- och avstigande vid hållplats Hurva och den skillnad i genomsnittligt gång-/cykelavstånd som finns mellan Hurva och Gårdstånga respektive Flyinge har bussmodellen beräknat den minskning av antalet resande man kan förvänta sig till följd av att det längre gångavståndet.

Flyinge har ungefär dubbelt så många invånare som Hurva, resandeunderlaget är större. Med tanke på pendlarparkering och möjligheten att ta bussen, linje 157, som går mellan Eslöv och Harlösa, via Södra Sandby och Revinge, förutom att gå eller cykla, finns goda möjligheter för Flyingeborna att ta sig till motorväghållplatsen. Antalet på-/avstigande

från Flyinge har därför räknats upp med +50%, dock inte ända upp till en fördubbling.

Samhälle	Genomsnittlig gång-/cykelavstånd	Antal på-/avstigande per dygn
Hurva, utgångspunkt	Ca 800 m	107
Gårdstånga alt trafikplatsen	Ca 1100 m	105
Flyinge alt trafikplatsen	Ca 3800 m	126
Totalt från Gårdstånga och Flyinge	-	231

Totalt beräknas därmed antalet resenärer från motorvägshållplatsen uppgå till 231 resenärer per dygn (ca 69300 resenärer per år) i alternativ trafikplatsen.

Vidare har bussmodellen beräknat den förändring av antalet resande på linjen som man kan förvänta sig då det tillkommer en hållplats på sträckan. För alternativ trafikplatsen kan man förvänta sig en minskning av antalet genomgående resenärer med ca 8-9 resenärer per dygn (ca 2550 resenärer per år).

12 Källor

Cykelledsplan för Skåne 2006-2015, Vägverket Region Skåne, publikation 2006:137

Cykelplan, Antagen av Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden i Eslövs kommun 2001-09-12

Eslövs kommuns hemsida, www.eslov.se, 2007-09-19, 2008-09-14

Fredrik Schell, Trafikutvecklare, Skånetrafiken

Hållplatshandboken, Skånetrafiken, 2004

Länsstyrelsen i Skåne läns hemsida, <http://www.m.lst.se>, 2007-09-04

Planprogram. Detaljplan för verksamhetsområde på del av fastigheterna Gårdstånga 16:1 m. fl., Eslövs kommun, Skåne län

Regeringens hemsida, <http://www.regeringen.se/content/2/c4/24/12/8d65fa25.pdf>, 2007-09-10

Strategiskt program för cykeltrafik , Vägverket Region Skåne, publikation VSK 2001:01B

Stråkstudie - Högklassigt busstråk Malmö – Kristianstad, Åtgärder för att förbättra Hela Resan, Vägverket Region Skåne, 2003

Trafikförsörjningsplan 2007, Skånetrafiken, <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=153613>, 2007-10-02

Vägverkets hemsida, "Trafikflöden och medelhastigheter", www.vv.se, 2007-08-17

Vägverket
Region Skåne
Box 543

291 25 KRISTIANSTAD

www.vv.se vagverket.kri@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 044-19 51 95

