

Beredningsunderlag till förslag om hastighets- och föreskrifter på väg E22, Skåne län och konsekvens-utredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1 och 2.

Bakgrund och målbild

Väg E22 i Skåne byggs på sträckan Rolsberga - Fogdarp om till motorväg, och beräknas att vara klar och öppnas för trafik den 19 juni 2014.

Väg E22 går från Trelleborg till Norrköping och är en viktig väg som förbinder landskapen Skåne, Blekinge, Öland östra Småland och Öster- och götland med varandra. Den binder samman nordöstra Skåne med Malmö-Lund och Köpenhamnsområdet och har central betydelse för sysselsättningen och tillväxten i området. Väg E22 är utpekad som en s.k. funktionellt prioriterad väg, nationellt viktig för regional utveckling, långväga transporter, turism, arbetspendling mm. Detta innebär stora krav på framkomlighet och tillgänglighet vilket medför hastighetsanspråk på 100 km/tim eller däröver. Detta ska åstadkommas genom att bygga om väg E22 till motorväg eller mötesseparerad landsväg.

Avgörande för att främja en ökad tillgänglighet är att betrakta transporten utifrån hela resandeperspektivet, dvs. både inom och utanför tätort. Det finns en gemensam ambition från regionförbunden, Trafikverket m.fl. att på sikt skapa en säker framkomlighet med en högre hastighetsstandard för väg E22 i hela sin sträckning, som svarar upp till stråkets funktion i samhället. Detta innebär bl. a restriktivitet till åtgärder som kan försämra framkomligheten och säkerheten.

I Skåne län finns fortsatta investeringar upptagna för utbyggnad av väg E22 i gällande transportplan (2010 – 2021) med delen förbi Linderöd och Sätaröd-Vä. I Blekinge byggs motorväg sträckan Sölve-Stensnäs, som beräknas vara klar i slutet av 2014.

Ny- eller ombyggnad

Sträckan Rolsberga - Fogdarp (5 km) byggs om till en 18,5 meter bred motorväg, med 3,25 m breda körfält, 2,0 m breda vägrenar och 1,5 m bred mittremsa. På de sträckor som byggs om till motorväg blir högsta tillåtna hastighet 110 km/tim. I övrigt föreslås inga förändringar av hastigheten på väg E22 i Skåne. I Fogdarp byggs ny trafikplats. Utmed den nya motorvägssträckan byggs ett antal motorvägsbusshållplatser.

Väg 1130 och 1140 (ansluts till väg 17) var tidigare del av väg E22 före nybyggnaden av motorvägssträckan Rolsberga – Fogdarp. Vägsträckans nya funktion är lokalväg med en bredd på 7 meter. Beräknad trafikmängd är på väg 1130 ca 120 fordon/dygn och på väg 1140 ca 230 fordon/dygn. Vi föreslår att hastighetsbegränsningen ändras så att bashastigheten (70 km/tim) gäller istället för som tidigare 90 och 70 km/tim på de aktuella sträckorna av väg 1130 och väg 1140.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Med anledning av att väg E22 byggs om till motorväg på sträckan Rolsberga - Fogdarp görs en översyn av hastighetsbegränsningarna längs väg E22 i Skåne län. För att få tydlighet vilken hastighetsbegränsningen som gäller på väg E22 föreslår Trafikverket ny föreskrift för väg E22 i Skåne län.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg (110 km/tim), 70 meter nordväst om cirkulationsplats väg E6/E22/väg 514/väg 633 Maglarp och 1190 meter nordost om väg 1121 Fogdarp.

Delsträcka 1 mellan 1190 meter nordost om väg 1121 Fogdarp och 150 meter väster om väg 1086 trafikplats Hörby Norra. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 100 km/tim.

På påfartsvägen i västlig färdriktning i trafikplats Hörby Norra föreslås hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Övriga på- och avfartsvägar i trafikplatsen ingår i motorvägen.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg (110 km/tim), 150 meter väster om väg 1086 trafikplats Hörby Norra och 580 meter sydväst om enskilda vägen 21510 Bösarp.

Delsträcka 2 mellan 580 meter sydväst om enskilda vägen 21510 Bösarp och 510 meter väster om väg 1074 Sätaröd. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/tim.

Inom delsträcka 2 finns lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område Linderöd.

Delsträcka 3 mellan 510 meter väster om väg 1074 Sätaröd och 400 meter öster om väg 1990 Tollarp. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Inom delsträcka 3 finns lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område Tollarp.

Delsträcka 4 mellan 400 meter öster om väg 1990 Tollarp och 2000 meter norr om väg 1655 Rambro. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg (110 km/tim), 2000 meter norr om väg 1655 vid Rambro till 250 meter öster om väg 2073 trafikplats Fjälkinge.

Delsträcka 5 mellan 250 meter öster om väg 2073 trafikplats Fjälkinge och 60 meter öster om väg 2080 Sjögård. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/tim.

På avfartsväg i västlig färdriktning och påfartsväg i östlig färdriktning i trafikplats Fjälkinge föreslås hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Övriga på- och avfartsvägar i trafikplatsen ingår i motorvägen.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg (110 km/tim), 60 meter öster om väg 2080 och länsgränsen till Blekinge län.

Av- och påfartsvägar

Påfartsvägen i västlig färdriktning i trafikplats Hörby Norra föreslås få hastighetsbegränsningen 100 km/tim för att den ansluter till en sträcka med hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Hastighetsbegränsning föreslås till 90 km/tim på avfartsvägen från väg E22 för färd i västlig riktning samt på påfartsvägen till väg E22 för färd i östlig riktning i trafikplats Fjälkinge för att dessa på- och avfartsvägar ansluter till sträckor med hastighetsbegränsningen 90 km/tim.

Trafikverket föreslår att Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2012:56) om hastighetsbegränsning på väg E22 i Skåne län ska upphävas.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan 1190 meter nordost om väg 1121 och 150 meter väster om väg 1086 trafikplats Hörby N. Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. På sträckan finns räfflad kantlinje på inre och yttre vägren. Gång- och cykeltrafiken är separerad. Större delen av sträckan är motortrafikled. Vägen omges till större delen av åkermark med inslag av skogspartier. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Utmed sträckan har bulleråtgärder utförts genom att bullerplank har satts upp för fastigheter som berörs, för att komma ned till riktvärdena. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 2 mellan 580 meter sydväst om enskilda vägen 21510 Bösarps och 510 meter väster om väg 1074 Sätaröd. Vägen omges till större delen av

skog med inslag av några öppna partier med åkermark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. På ömse sidor tätbebyggda området Linderöd finns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning till 70 km/tim. Delsträckan har tvåkörfält, ett i varje riktning och saknar mittseparering och har breda vägrenar. Det finns räfflad mittlinje på sträckan. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder som hus och träd. Delsträckan uppfyller inte kraven för säkerhetsstandard för 90 km/tim vad gäller mittseparering och sidoområden. Vägen är utpekad som viktig väg med stor betydelse för regionalutveckling. Eftersom vägen är viktig för regional utveckling för näringslivets transporter och arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Delsträcka 3 mellan 510 meter väster om väg 1074 Sätaröd och 400 meter öster om väg 1990 Tollarp. Vägen omges till större delen av skog med inslag av några öppna partier med åkermark. Inom det tätbebyggda området Tollarp är hastighetsbegränsningen 60 km/tim på väg E22. Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning, breda vägrenar och har räfflad mittlinje. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar men sidoräcken är uppsatta där det behövs för att uppnå säkerhetsstandard. Sträckan har god standard på sidoområdena för hastighetsbegränsningen om 80 km/tim. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

Delsträcka 4 mellan 400 meter öster om väg 1990 Tollarp och 2000 meter norr om väg 1655 Rambro. Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. På sträckan finns räfflad kantlinje på inre och yttre sidovägren. Gång- och cykeltrafiken är separerad. Vägen omges blandat med skog och åkermark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 5 mellan 250 meter öster om väg 2073 trafikplats Fjälkinge och 60 meter öster om väg 2080 Sjögård. Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard för hastighetsbegränsningen 90 km/tim och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Vägen omges till större delen av skog med inslag av några öppna partier med åkermark. Utmed sträckan finns ett flertal lokala trafikföreskrifter om

hastighetsbegränsning till 70 km/tim. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim vad gäller mittseparering. På grund av de lokala sänkningarna av hastigheten skulle återstående sträckor bli mycket korta och av den anledningen föreslås en hastighetsbegränsning om 90 km/tim på delsträckan.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, väg-bredd (m) 2KF, MLV, MML, MV*	ADT total	ADT tunga	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns Ange ja/nej	Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns:	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastig-hetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	10	MML/MLV (13m)	10 000-12 000	1100-1300	Ja	Ja	ja	100	100	nej
2	7	2KF (13 m)	9000	1100-1300	Ja	Nej	nej	90	90	ja
3	6,5	2KF (13)	9100-9500	1300	Ja	Ja	nej	80	80	ja
4	9,5	MLV (13)	11000-14000	1400-1700	Ja	Ja	ja	100	100	nej
5	9	MLV (13)	14000-15000	1800	Ja	Ja	nej	90	90	nej

*2KF= 2 körfält, MLV=Mötesfri landsväg, MML=Motortrafikled, MV=Motorväg

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Miljö – Buller

Tabellen visar aktuella värden för buller (riktvärde: 30 dBA ekv och 45 dBA max i bostäder).

Delsträcka	Före justering:	Efter justering:	Före justering:	Efter justering:
	Bullernivån överskrider riktvärdena i	Bullernivån överskrider riktvärdena i	Bullernivån överstiger 10 db över	Bullernivån överstiger 10db över

	bostäder <i>Ange ja/nej</i>	bostäder <i>Ange ja/nej</i>	riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>
1	nej	nej	nej	nej
2	nej	nej	nej	nej
3	nej	nej	nej	nej
4	nej	nej	nej	nej
5	nej	nej	nej	nej

Alternativa lösningar

Det finns inga alternativa lösningar. Sträckorna har en säkerhetsstandard för de föreslagna hastighetsgränserna och i de fall där säkerhetsstandarden inte är uppfylld är högsta tillåtna hastighet anpassad till hastighetskravet på vägen.

Vilka som berörs av regleringen

Alla trafikanter som använder den aktuella vägen och andra som vistas i närheten berörs av regleringen.

Kostnader och andra konsekvenser

Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser av ombyggnad till motorväg på sträckan Rolsberga – Fogdarp, framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-0,9
Koldioxid	Ton/år	+333
Buller över riktvärden (förändring totalt)	Procent	-
Buller 10 db över riktvärden (förändring totalt)	Procent	-
Buller över riktvärden (efter justering)	Antal	-
Buller 10 db över riktvärden (efter justering)	Antal	-
Luft, överskridande MKN	Meter	0
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	-16
ändrad restid/resa (personbil)	Minuter	-0,7
Samhällsekonomisk nytta totalt	Kilokronor/år	4 900

De direkta kostnadmässiga konsekvenserna av föreskrifterna torde begränsas till kostnaderna för tillkännagivandet av föreskrifterna såsom sägs i 10 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276) och utmärkning av föreskrifterna.

Föreskrifterna bedöms inte få några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Måluppfyllelsebedömning

Transportpolitiskt mål	Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering
Tillgänglighet	- Positivt bidrag
Säkerhet	- Positivt bidrag
Miljö	-Negativt bidrag
Jämställdhet	- Oklart bidrag (t.ex. för att åtgärden ger både positiv och negativ påverkan)
Det övergripande målet*	- Positivt bidrag

* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

Bidraget bedöms enligt följande:

- Positivt bidrag
- Marginellt positivt bidrag
- Ingen påverkan
- Marginellt negativt bidrag
- Negativt bidrag
- Oklart bidrag (t.ex. för att åtgärden ger både positiv och negativ påverkan)
- Kunskap saknas

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskriften föreslår träda i den **19 juni 2014**.

Det bedöms inte finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum: 2014-02-27

Bertil Nordström
Handläggare/Trafikingenjör

Bilagor
Kartor

Bilaga 1



Bilaga 2
