

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 108, Skåne län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga.

Bakgrund och målbild

Anledningen till utredningen är ombyggnation av en sträcka av väg 108 till en mötesfri väg med mitträcke. Ombyggnationen, som gäller delsträcka 4 mellan väg 816 Nyvång och väg 841 Klågerup, medför att sträckans säkerhetsstandard höjs så att den klarar hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Väg 108 är en viktig länk mellan Örkelljunga och Trelleborg och då främst mellan Lund och Trelleborg. Den betjänar idag transporter till Trelleborgs hamn och Malmö Airport.

Väg 108 ingår i det av Region Skåne utpekade nät som är viktigt för regional utveckling och pendling. Den ingår inte i huvudvägnätet för långväga godstransporter.

Ny- eller ombyggnad (om detta är aktuellt för gällande sträcka)

Delsträckan Klågerup – Holmeja byggs om till en 15,75 meter bred 2 + 2 väg, med 3,25 m och 3,50 m breda körfält, 0,5 m breda vägrenar och 1,25 m bred mittremsa. På sträckan som byggs om till 2 + 2 väg blir högsta tillåtna hastighet 100 km/tim. I övrigt föreslås inga förändringar av hastigheten på väg 108 i Skåne. På sträckan byggs det två nya cirkulationsplatser. Sträckan är c:a 4 km lång. Vägen byggs om i befintlig sträckning och sträckans standard är dimensionerad för referenshastighet 100 km/tim.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Ombyggnationen av sträckan Klågerup - Holmeja till en mötesseparerad väg utgör ett led i en långsiktig upprustning av väg 108, och det finns planer på att fortsätta med mötteseparering på sträckan Lund – Staffanstorp.

Den långsiktiga ambitionen för väg 108 är ökad framkomlighet med en högre hastighetsstandard, som svarar upp till stråkets funktion i samhället.

Trafikverket vill med ombyggnationen och förslaget till nya hastighetsföreskrifter på väg 108 uppnå en bättre anpassning av hastighetsgränserna till vägens säkerhetsstandard, vägens funktion och kravet på bättre tillgänglighet för fordonstrafik.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan 2210 meter norr om väg 9 Trelleborg och väg 101 cirkulationsplats Klörup. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/tim.

Delsträcka 2 mellan väg 101 cirkulationsplats Klörup och 100 meter söder om väg 595 Almliden. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka 3 mellan 100 meter söder om väg 595 Almliden och väg 816 Nyvång. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning till 80 km/tim.

Delsträcka 4 mellan väg 816 Nyvång och väg 841 Klågerup. Sträckan byggs om till en mötesseparerad "2+2-väg" och här föreslås en höjning av hastighetsbegränsning från 80 km/tim till 100 km/tim.

Delsträcka 5 mellan väg 841 Klågerup och väg 103 cirkulationsplats Flackarp. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning till 80 km/tim.

Delsträcka 6 mellan väg 103 trafikplats Värpinge och 150 meter söder om väg 923 Lackalänga. Här föreslås förändrad hastighetsbegränsning till 100 km/tim.

Delsträcka 7 mellan 150 meter söder om väg 923 Lackalänga och väg 104 Kävlinge. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning till 90 km/tim.

Delsträcka 8 mellan väg 17 cirkulationsplats Marieholm och väg 1230 Röstånga. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning till 90 km/tim.

Delsträcka 9 mellan väg 13 Spången och väg 21 Hyllstofta. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning till 80 km/tim.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (TRVTFS 2009:479) om hastighetsbegränsning på väg 108 i Skåne län ska upphävas.

Förslag till ändring av LTF om hastighet presenteras nedan i tabell på sidan 6.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan 2210 meter norr om väg 9 Trelleborg och väg 101 cirkulationsplats Klörup.

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och saknar mittseparering och har smala vägrenar. 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 föreslås en oförändrad hastighetsbegränsning om 90 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 2 mellan väg 101 cirkulationsplats Klörup och 100 meter söder om väg 595 Almliden.

Delsträckan är byggd 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. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Gång- och cykeltrafiken är separerad. Vägen omges till större delen av åkermark med inslag av några öppna partier med skog. 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 oförändrad hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 3 mellan 100 meter söder om väg 595 Almliden och väg 816 Nyvång

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning 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 oförändrad hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

Delsträcka 4 mellan väg 816 Nyvång och väg 841 Klågerup.

Delsträckan byggs om enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesfri landsväg med mitträcke, med två körfält i varje riktning. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. Vägen omges till större delen av åkermark. 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 5 mellan väg 841 Klågerup och väg 103 cirkulationsplats Flackarp.

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och har räfflad mittlinje. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar men sidoräckan 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 oförändrad hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

Delsträcka 6 mellan väg 103 trafikplats Värpinge och 150 meter söder om väg 923 Lackalänga.

Delsträckan är byggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräckan har satts upp där sidoområdena kräver det. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Gång- och cykeltrafiken är separerad. Vägen omges till större delen av åker med inslag av några öppna partier med skog. 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 oförändrad hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 7 mellan 150 meter söder om väg 923 Lackalänga och väg 104 Kävlinge.

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och saknar mittseparering och har smala vägrenar. 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 föreslås en oförändrad hastighetsbegränsning om 90 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 8 mellan väg 17 cirkulationsplats Marieholm och väg 1230 Röstånga.

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och saknar mittseparering och har smala vägrenar. 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 föreslås en oförändrad hastighetsbegränsning om 90 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 9 mellan väg 13 Spången och väg 21 Hyllstofta.

Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och har räfflad mittlinje. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar men sidoräckan 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 oförändrad hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, väg-bredd (m) 2KF, MLV, MML, MV*	ÅDT total	ÅDT tunga	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns	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	7,2	2KF (9,5)	5920	471	ja	nej	nej	90	90	ja
2	5,4	MLV (13,0)	4911	524	ja	ja	ja	100	100	nej
3	8,5	2KF (7,5)	4685- 5974	460- 520	ja	ja	nej	80	80	ja
4	4,4	MLV (15,75)	6574	607	ja	ja	ja	80	100	nej
5	14,3	2KF (7,5-9,0)	7480- 11434	643- 1109	ja	ja	nej	80	80	ja
6	8,6	MLV (12,5)	4690- 7795	298- 505	ja	ja	ja	100	100	nej
7	3,3	2KF (9,0)	7621	478	ja	nej	nej	90	90	nej
8	15,3	2KF (6,2-9,0)	1420- 1952	132- 199	ja	nej	nej	90	90	nej
9	6,2	2KF (7,5)	1478	202	ja	ja	nej	80	80	nej

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

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

Glöm inte att ansöka om ny LTF om ni föreslår förändringar.

I tabellen nedan anges förslag på nya LTF samt eventuellt befintlig LTF.

Delsträcka	Plats, LTF-nummer	Gällande hastighet (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv	ATK (Ja/Nej)
4	Holmeja	80	60	Svedala-Staffanstorp	cirkulationsplats	nej
4	Klågerup	60	60	Svedala-Staffanstorp	cirkulationsplats	nej

Miljö – Buller

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

Delsträcka	Före justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder Ange ja/nej	Efter justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder Ange ja/nej	Före justering: Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder Ange ja/nej	Efter justering: Bullernivån överstiger 10db över riktvärdena i bostäder Ange ja/nej
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
6	nej	nej	nej	nej
7	nej	nej	nej	nej
8	nej	nej	nej	nej
9	nej	nej	nej	nej

Alternativa lösningar

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den ombyggda sträckan skulle nuvarande hastighetsbegränsning gälla på den ombyggda sträckan. De samhällsekonomiska vinsterna med att bygga en väg med högre säkerhetsstandard skulle gå förlorade och trafikanterna skulle få en sämre tillgänglighet.

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

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-1,2
Koldioxid	Ton/år	+480
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	
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	-15
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	-10
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	11 800

De direkta kostnadsmässiga konsekvenserna av de föreslagna 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	Marginellt negativt bidrag
Jämställdhet	Oklart bidrag
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

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den *31 juli 2014*.

Det bedöms 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.

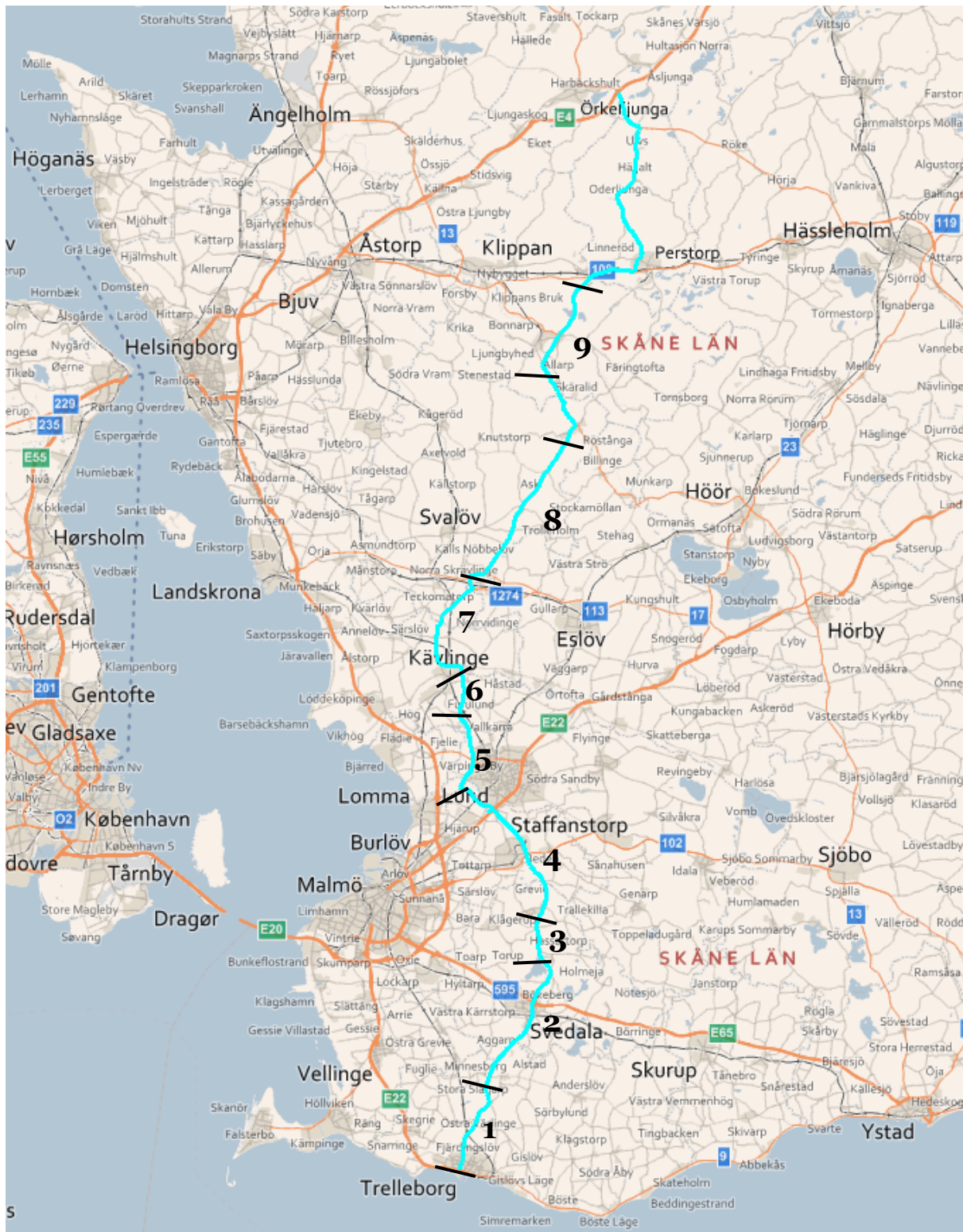
Datum: 2014 – 05 - 14

.....

Bertil Nordström/Trafikingenjör

Bilaga:

Översigtskarta



TDOK 2010:26 Mail_Brev v.3 (Fastställt av Trafikverket)