

Åtgärdsvalsstudie

Väg 108, Trelleborg-Staffanstorp

Ärendenummer: TRV 2020/1176



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 108, Trelleborg-Staffanstorp

Författare: Sebastian Hasselblom och Emil Iversen WSP, Patrick Olsson och Malin Ekman
Trafikverket

Datum - start: 200915

Datum - avslut: 221005

Medverkande:

WSP: Emil Iversen, Sebastian Hasselblom, The Kerrén

Trafikverket: Malin Ekman, Jack Bårström, Helen Nilsson, Johan Ekström, Patrick Olsson, Carl-Henrik Bolte, Andreas Roth, Peter Fredriksson, Filip Johnsson, Sofia Sundin, Niklas Alveus

Region Skåne: Henrik Jørgensen, Ebba Blomstrand, Magnus Andersson, Hanna Larsson

Trelleborgs kommun: Christofer Ingemansson, Oskar Duvetorp

Svedala kommun: Annette Bengtsson, Fredric Palm

Staffanstorps kommun: Mattias Lindström, Sofia Carlsson Tjernström

Dokumentdatum: 2022-10-05

Ärendenummer: TRV 2020/1176

Fastställt av: Patrick Olsson

Kontaktperson: Patrick Olsson, utredningsledare Trafikverket Region Syd

Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Innehållsförteckning

1	INITIERA.....	6
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	6
1.2	AVGRÄNSNING	7
1.3	AKTÖRER OCH ÖVRIGA INTRESSENTER	8
1.3.1	<i>Involverade.....</i>	8
1.4	TIDIGARE PLANERINGSARBETE	8
1.5	TIDIGARE GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER	8
2	FÖRSTÅ SITUATIONEN	9
2.1	NULÄGE.....	9
2.1.1	<i>Funktion.....</i>	9
2.1.2	<i>Målpunkter.....</i>	9
2.1.3	<i>Vägdata.....</i>	12
2.1.4	<i>Trafiksäkerhet</i>	14
2.1.5	<i>Kollektivtrafik</i>	15
2.1.6	<i>Cykel</i>	19
2.1.7	<i>Natur- och kulturvärden.....</i>	22
2.1.8	<i>Fysiska förutsättningar Trelleborg-Staffanstorp</i>	25
2.2	KOMMANDE UTVECKLING.....	81
2.2.1	<i>Trafikutveckling gång och cykling</i>	81
2.2.2	<i>Trafikutveckling motortrafik generellt</i>	82
2.2.3	<i>Trelleborg – kommunala planer</i>	83
2.2.4	<i>Svedala – kommunala planer</i>	85
2.2.5	<i>Staffanstorp – kommunala planer</i>	88
2.3	DEFINIERAD PROBLEMBILD	89
2.3.1	<i>Övergripande problembild för stråket Trelleborg-Staffanstorp väg 108.....</i>	89
2.3.2	<i>Platsspecifik problembild Trelleborgs tätort</i>	89
2.3.3	<i>Platsspecifik problembild Svedala tätort.....</i>	90
2.3.4	<i>Platsspecifik problembild Staffanstorps tätort.....</i>	92
2.4	BEHOV OCH AMBITIONER FÖR REGIONALA RESOR OCH TRANSPORTER FÖR STRÅKET TRELLEBORG-STAFFANSTORP VÄG 108 93	
2.5	DEFINIERAD MÅLBILD	93
2.5.1	<i>Övergripande målbild för stråket Trelleborg-Staffanstorp väg 108.....</i>	93
2.5.2	<i>Platsspecifik målbild Trelleborg tätort</i>	94
2.5.3	<i>Platsspecifik målbild Svedala tätort</i>	94
2.5.4	<i>Platsspecifik målbild Staffanstorp tätort.....</i>	95
3	PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR	96
3.1	STUDERADE ÅTGÄRDSTYPER	96
3.1.1	<i>Påverkansåtgärder och åtgärder av styrande karaktär, hela utbredningsområdet.</i>	96
3.1.2	<i>Trelleborgs tätort</i>	97
3.1.3	<i>Trelleborg tätort – Svedala tätort</i>	98
3.1.4	<i>Svedala tätort.....</i>	101
3.1.5	<i>Svedala tätort – Staffanstorp tätort.....</i>	110
3.1.6	<i>Staffanstorps tätort.....</i>	115
4	FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	125

4.1	REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	125
4.2	ÅTGÄRDER SOM REKOMMENDERAS ATT GÅ VIDARE MED.....	126
4.2.1	<i>Trelleborgs tätort</i>	126
4.2.2	<i>Trelleborgs tätort – Svedala tätort</i>	128
4.2.3	<i>Svedala tätort</i>	130
4.2.4	<i>Svedala tätort – Staffanstorps tätort</i>	133
4.2.5	<i>Staffanstorps tätort</i>	137
4.3	FORMA INRIKTNING, PAKETERING OCH FORTSATT PLANERING	139
4.3.1	<i>Cykelåtgärder som bör prioriteras i kommande regional plan</i>	139
4.3.2	<i>Cykelåtgärder som Trafikverket kan genomföra som smärre åtgärder</i>	139
4.3.3	<i>Kollektivtrafikåtgärder som rekommenderas prioriteras i närtid</i>	140
4.3.4	<i>Åtgärder för väg 108 genom Svedala</i>	140
4.3.5	<i>Trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till Staffanstorps tätort på väg 108</i>	141
4.3.6	<i>Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i Haglösa</i>	141
4.3.7	<i>Åtgärder som bör prioriteras som namngivna objekt i kommande regional plan</i>	141
4.3.8	<i>Trafiksäkerhetsåtgärder på nationell väg</i>	141
4.3.9	<i>Smärre Trafiksäkerhetsåtgärder</i>	142
5	KVALITETSGRANSKNING	143
6	AVSLUT AV STUDIE	144

Sammanfattning

Denna rapport redovisar resultatet av en åtgärdsvalsstudie som omfattar väg 108 mellan Trelleborg och Staffanstorp. Särskilt fokus har lagts på att problematisera och hantera delsträckorna genom de tre större tätorterna i stråket; Trelleborg, Svedala och Staffanstorp. Deltagande parter har varit Trafikverket, Region Skåne, Trelleborgs-, Svedala- och Staffanstorps kommuner.

Det är ett långt stråk som har många brister och behov, flera av dem var utpekade på förhand t.ex. plankorsning med Ystadbanan i Svedala och barriäreffekter i Trelleborg. Det gör att rapporten är omfattande. Bedömningen var att det fanns fördelar med att studera stråket i sin helhet i stället för att dela upp det i flera studier. En fördel med det har varit att samtliga berörda parter kunnat enas om en gemensam målbild för vägens övergripande funktion, utifrån en långsiktig tanke om hur vägen ska utvecklas, såväl regionalt som lokalt. När det gäller fördjupningarna av tätorterna har primärt Trafikverket, Region Skåne och respektive berörd kommun varit involverade. Rapportens upplägg är att förutsättningar, brister, problembild/målbild och åtgärdsförslag presenteras från söder till norr, utifrån dess geografiska läge.

Studien har undersökt vilka brister som behöver lösas inom en snar framtid och vilka som behöver lösas på längre sikt, med hänsyn till beskrivna förutsättningar och beslutade planer. Vid effektbedömningar och utvärderingar har tidshorisonten för bedömda framtida trafikflöden varit år 2040. Ambitionen har varit att samtliga trafikantgrupper som nyttjar vägen ska beaktas i de analyser som genomförts och i åtgärderna som föreslås. På förhand utpekade ansatser var att förbättra möjligheten att cykla säkert och tryggt utmed stråket, samt att värna kollektivtrafikens behov. Väg 108 är den dominerande vägförbindelsen för resor mellan orterna i stråket Trelleborg-Svedala-Staffanstorp-Lund. Funktion, brister och behov ser olika ut för de södra respektive norra delarna av utredningsområdet. Södra delen av stråket (Trelleborg-Svedala) har idag, och kommer troligen fortsatt ha en mer lokal och delregional funktion, vilket innebär lägre anspråk vad gäller förbättrad tillgänglighet. Även om stråket är funktionellt prioriterat för näringslivets transporter så är Trafikverkets ambition att så mycket som möjligt av att den långväga tunga trafiken ska färdas på den säkrare vägen E6/E22. Att färdas via E6/E22 eller järnvägen ska vara det primära alternativet för resor och transporter mellan Trelleborg och Lund samt vidare ut i riket. För norra delarna av stråket är anspråken på förbättrad trafiksäker tillgänglighet större. De regionala anspråken till Malmö Airport är höga, både vad gäller restid och förutsägbar framkomlighet. Därutöver fungerar sträckan Svedala-Lund som en koppling mellan E65 och E22, vilket också medför höga anspråk vad gäller god tillgänglighet. Befintliga och prognostiserade flöden för den nordligaste sträckan av stråket (Klågerup-Staffanstorp) är så pass höga att de medför en trafiksäkerhetsrisk.

Att stärka marknadsandelar för kollektivtrafiken ska alltid värnas i infrastruktur- och samhällsbyggnadsplaneringen. Ett ökat kollektivtrafiknyttjande är ett sätt att uppnå säker och hållbar tillgänglighet. Förutsättningarna ser olika ut för olika delar av stråket men ambitionen är att fler ska resa med buss.

Hela stråket Trelleborg-Staffanstorp har en potential till ökad cykling, särskilt som ett alternativ till lokala och korta bilresor. I första hand eftersträvas att nyttja befintlig infrastruktur som är lämplig för cykling. Det kan innefatta både separat befintlig cykelbana samt lågtrafikerat vägnät. Där väg 108 är enda alternativet ska cykelväg och passager byggas för att uppnå säker och trygg cykling.

I tätorten Trelleborg har huvudfokus i studien varit att minska de negativa effekterna som väg 108 bidrar till, för att kunna utveckla staden så som kommunen önskar. Förutom att vägen utmed delar av sträckningen skapar barriäreffekter, medger vägens regionala funktion, inte fullt ut de utbyggnadsplaner som kommunen har. Det handlar till exempel om gestaltning av vägmiljön, nyttjande av ytor intill vägen till bostäder och verksamheter samt möjligheten att skapa nya anslutningar. Därför har ansatsen varit att den befintliga kommunala vägen, Västra Ringvägen, ska ta över 108:ans funktion som väg för tung trafik till och från hamnen, samt fungera som omledningsväg för E6/E22. Studien har landat i att Västra Ringvägen lämpligen kan ta över funktionen som väg 108 har. Det är studiens tydliga rekommendation och medskick till efterföljande processer, i vilka förändrad funktion och väghållarskap hanteras.

Mellan Trelleborgs tätort och Svedala tätort är det främst brister för cyklister som har pekats ut. Studien rekommenderar ett antal standardhöjande åtgärder. Bland annat föreslås en ny cykelväg utmed väg 108 i ett område där inga andra fullgoda alternativ finns.

Standarden för motortrafik är överlag tillfredställande på sträckan mellan Trelleborg-Svedala. Mitträffling är en åtgärd som studien belyser bör göras i samband med kommande belägningsarbete. Räffling är en kostnadseffektiv åtgärd för att minska risken för mötesolyckor.

I Svedala tätort rekommenderas ett större paket av åtgärder vilka till stor del kan härledas till satsningen på att bygga en planskild korsning mellan väg 108 och Ystadbanan. Dagens plankorsning innebär både en säkerhetsrisk som kan leda till personskador och i värsta fall dödsfall, men även påverkan på tågtrafikens punktlighet. Den mest påtagliga bristen är dock att det vid bomfällning blir så pass långa köer att stora delar av väg 108 genom Svedala blir upplåst under ett antal minuter. Kopplat till att en ny planskildhet medför att en anslutning tas bort i centrala delarna av Svedala, har även övriga anslutningar i tätorten utmed väg 108 problematiserats. Studien föreslår kapacitetshöjande åtgärder i korsningar, såväl i södra som norra Svedala. Fokus är att utveckla de anslutningar som finns idag, i form av nya cirkulationsplatser och trimning av befintlig cirkulationsplats/trafikplats. För att minska barriäreffekten rekommenderas även en ny gång- och cykeltunnel under väg 108.

Mellan Svedala och Staffanstorp är den mest kostnadsdrivande utpekade åtgärden mötesseparering mellan Klågerup och Staffanstorp, vilken bedöms vara den delsträcka som har störst behov av mötesseparering framöver. Åtgärden är så pass stor att den behöver prioriteras och pekas ut som ett eget objekt i regional infrastrukturplan. Därutöver föreslås ett antal åtgärder för oskyddade trafikanter i området runt Holmeja. Det handlar både om att skapa en säkrare och mer attraktiv miljö för cyklister, men också att få till säkrare och genare gångväg till busshållplatser. Ett antal nya gång- och cykelkopplingar och två nya planskildheter rekommenderas.

I Staffanstorp är fokus på att utveckla de två befintliga cirkulationsplatserna för att skapa mer kapacitet och förhindra trafikstörningar. I norra delen av Staffanstorp ska busstrafiken särskilt prioriteras. Anslutningen av väg 11 med 108 rekommenderas också att byggas om, en ny cirkulationsplats föreslås. I studien presenteras ett koncept kallat *Hasselsirkeln*, vilket har som ambition att kunna förbättra kapaciteten i cirkulationsplatser genom enklare åtgärder. Tanken är att detta koncept ska vara en del av lösningen för två av cirkulationsplatserna i stråket Trelleborg-Staffanstorp.

1 Initiera

1.1 Bakgrund och Syfte

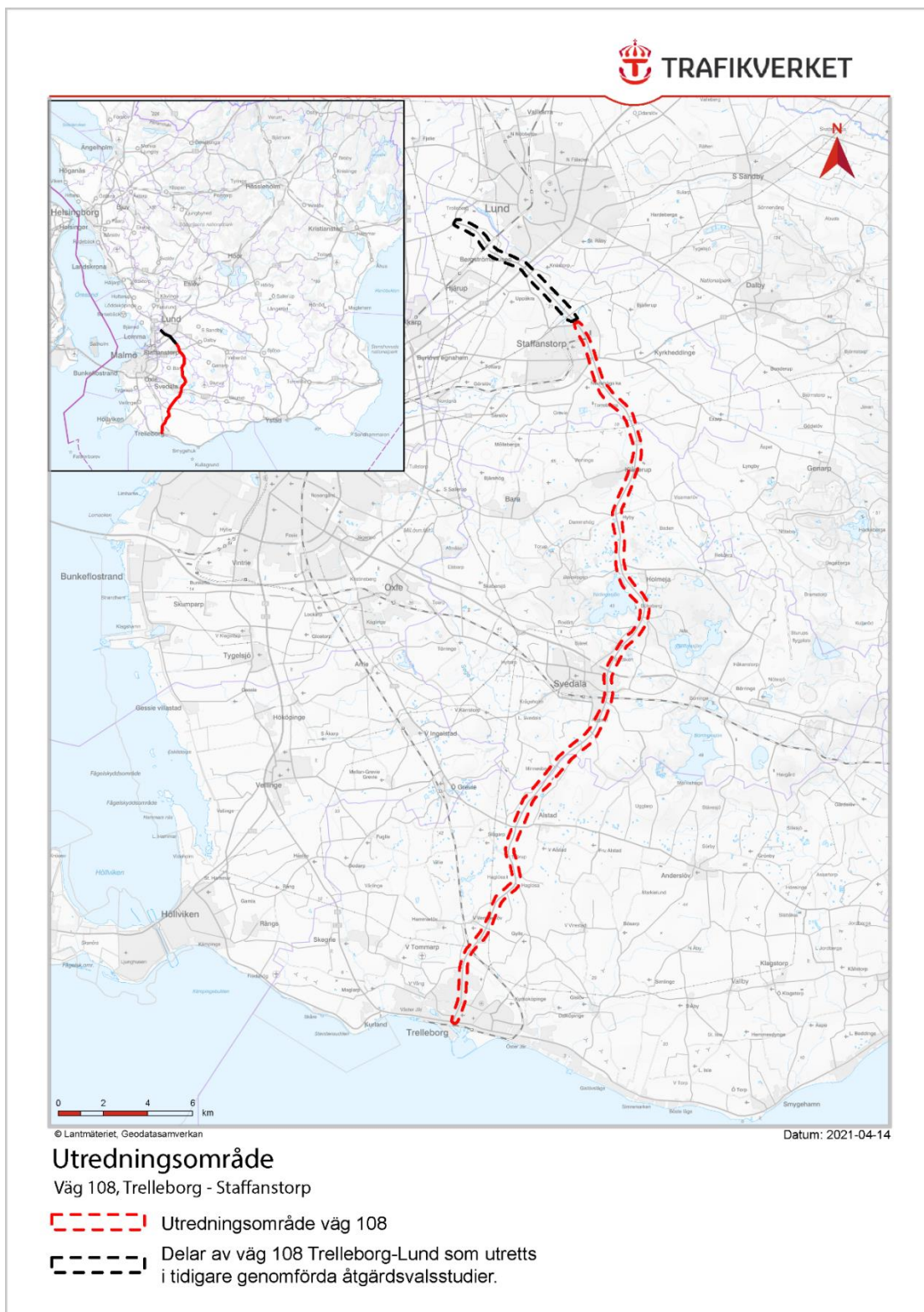
Sträckan Trelleborg-Staffanstorp har varierande standard. Ett antal standardhöjningar med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet har genomförts under 2000-talets början. De senaste årens trafikökning och bedömd kommande ökning föranleder att vägen behöver studeras och analyseras utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Uppgifter från Strada för perioden 2010-2019 visar att vägen är olycksdrabbad. En ytterligare utmaning är att vägen passerar genom flera tätorter med buller- och barriäreffekter som följd, liksom trafiksäkerhetsproblem. Plankorsning med Ystadbanan i Svedala tätort utgör en flaskhals tillika trafiksäkerhetsrisk, och ingår i RTI-planen 2018-2029 som objekt "Väg 108 genom Svedala". Tätortsutvecklingen kompliceras också av att väg 108 är en väg utpekad för godstrafik och omledning. Vad gäller cykel finns det behov av förbättringar och potential att öka andelen trafikanter som cyklar i och mellan tätorterna. Infrastrukturbrister för cykling i stråket behöver klargöras. Ytterligare aspekter att belysa är kollektivtrafiken. I stråket trafikerar Flygbussarna Malmö Airport och två regionbusslinjer drivs av Skånetrafiken i nord-sydlig riktning.

Utredningens syfte är verifiera/falsifiera huruvida det finns brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet på sträcka så väl som vid anslutningar. Studien ska kunna fungera som underlag i efterföljande skeden i de ifall åtgärder rekommenderas.

Vägens påverkan för de tätorter den går igenom, eller passerar i nära anslutning, behöver klargöras. Plankorsningen i Svedala och eventuella barriäreffekter i Trelleborg är på förhand utpekade problempunkter med särskilt fokus.

I stråkets sydliga ändpunkt Trelleborg pågår sedan en längre tid planering av ett mycket stort stadsomvandlingsprojekt. Väg 108 påverkas av detta utifrån olika aspekter. Dessutom menar kommunen att väg 108 redan i dag utgör en betydande barriär. Ambitionen från kommunens sida är att befintlig sträckning av 108 ska få formen av en stadsgata med smalare sektioner och tätare anslutningar. Detta behov problematiseras i studien.

1.2 Avgränsning



Figur 1: Utredningsområde och tidigare utrett influensområde

Geografisk avgränsning för studien är väg 108 från anslutning med väg 9 i Trelleborg till Staffanstorp vid anslutning med Gullåkravägen. När det gäller mål och lösningar har åtgärdsvalsstudien en tidshorisont som sträcker sig fram till år 2050. Statligt vägnät och anslutningar är inkluderat. För cyklister är avgränsningen stråket väg 108 som kan inkludera parallell infrastruktur.

1.3 Aktörer och övriga intressenter

1.3.1 Involverade

- Trafikverket
- Region Skåne/Skånetrafiken
- Trelleborg-, Svedala- och Staffanstorps kommun
- Länsstyrelsen

1.4 Tidigare planeringsarbete

- Förstudie Väg 108 genom Svedala (2009)
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029
- Busshållplats vid Holmeja
- Diverse dokument som rör utveckling av väg 108 Staffanstorp-Lund till fyrfältsväg
- ÅVS väg 108, Trafikplats Lund Södra – Cirkulationsplats Flackarp

1.5 Tidigare genomförda åtgärder

Ett antal standardhöjningar med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet har genomförts under 2000-talets början. Delsträckor inom utredningsområdet som idag har mötteseparerad väg med standard 100 km/h är; Klågerup Norra - Sturupsvägen vid Holmeja samt korsning väg 101 – Aggarp. Se figur 2 och figur 3 nedan. Åtgärder för att värna vilt har också genomförts, se avsnitt om vilt nedan i kapitel 2.1.4.3

2 Förstå situationen

2.1 Nuläge

2.1.1 Funktion

Väg 108 går i nord-sydlig riktning i västra delarna av Skåne från väg 9 i Trelleborg till väg 24 vid Örkellunga. Mellan Trelleborg och Lund är vägen funktionellt prioriterad för dagliga personresor, långväga personresor och godstransporter. Mellan Haglösa och Svedala är vägen prioriterad för kollektivtrafik. Buss i linjetrafik trafikerar inte väg 108 mellan Trelleborg och Haglösa. Lund och Trelleborg är utpekade som regionala kärnor för arbetspendling och väg 108 är den dominerande vägförbindelsen för resor mellan orterna i stråket Trelleborg-Svedala-Staffanstorp-Lund. Dock sker pendling mellan orterna Trelleborg och Lund lämpligen främst med tåg via järnväg eller via E6/E22. Väg 108 nyttjas även för arbetspendling lokalt inom respektive kommun. Förutom att vägen är utpekad som viktig för arbetspendling så används den för tjänsteresor, inköpsresor och för resor som är av rekreativ karaktär, t ex vid besök i den attraktiva naturen som omger stora delar av stråket. För långväga resor från Trelleborg vidare ut i riket är Europavägsystemet dominerande vad gäller trafikarbete och väg 108 kan ses som ett komplement till Europavägarna i sydvästra Skåne.

Även om stråket är funktionellt prioriterat för näringslivets transporter så är Trafikverkets ambition att så mycket som möjligt av att den långväga tunga trafiken ska färdas på den säkrare vägen E6/E22. Utbyggnad till motorväg mellan Trelleborg och Vellinge under 2000-talet och byggnation av en ny yttre ringväg runt Malmö vid sekelskiftet har inneburit ökad attraktivitet att färdas längs E6/E22. För att nå målpunkter inom stråket Lund-Staffanstorp-Svedala-Trelleborg är vägen viktig för näringslivets transporter.

Sträckan mellan E65 i Svedala och Trelleborg utpekad för omledningsväg vid störningar på E6/E20/E22. Sträckan mellan 101 och E65 är utpekad som omledningsväg vid störningar på E65 mellan Svedala och Skurup. Omledningsfunktion för Europavägar föranleder vissa krav på god framkomlighet för tunga transporter.

2.1.2 Målpunkter

De mest betydande målpunkterna i stråket redovisas nedan utifrån geografisk indelning från söder till norr;

Trelleborg är en regional kärna i sydvästra Skåne som alstrar trafik kopplat till ett stort antal arbetsplatser inom kommunal verksamhet, privat handel/service, transporter och industri. Trelleborg är även en ort som lockar besökare för handel och inköp. Staden är hem för ca 32 000 invånare (ca 46 000 i kommunen) Utpendling sker till bland annat Malmö och Lund. Trelleborg har sedan 2015 Pågatågstrafik som möjliggör resor till Malmö och de delar av Skåne som nås med järnväg. Trelleborgs hamn är Skandinavians största Ro-Ro hamn och Sveriges näst största godshamn. Hamnen utgör riksintresse och har så kallad "Core status" i EU och ingår i TEN-T nätverkets transportkorridorer den s.k. Scan-Med-korridoren. Trelleborgs Hamn utgör idag en intermodal "hub" i trafiken mellan Skandinavien och Kontinentaleuropa. Från hamnen utgår färjeförbindelser för passagerar- och godstrafik till och från Rostock, Travemünde, Swinoujscie och Klaipėda. Hamnen är unik så till vida att den kan hantera färjor som kan transportera tåg. Förutom färjetrafiken så

hanteras även spannmål, gödning och olja i hamnen. Anslutningarna till hamnen sker via statliga E6/E22 och Travemündeallén.

Svedala är huvudort i kommunen med samma namn. Arbetsplatser som genererar inpendling till orten är bland annat kommunal verksamhet, privat handel/service och industriföretaget Sandvik. Huvudorten bebos av ca 13 000 invånare (ca 23 000 i kommunen). Tillgång till Järnvägsstation och Pågatågstrafik har bidragit till Svedalas ökande popularitet som bostadsort. Att bo i Svedala och kombinera det med pendling till arbete eller utbildning i bl.a. Malmö och Lund fungera utmärkt. Även vice versa förekommer.

Sveriges ridgymnasium Bökeberg. Skolan är certifierad för att bedriva Nationell Idrottsutbildning och lockar elever från hela riket. Då det rör sig om unga människor, en del under 18, så är andelen som pendlar till och från skolan med bil liten. Det ligger en busshållplats precis intill entrén till området.

Malmö Airport (Sturup) är ett riksintresse och en statlig TEN-T flygplats med person- och godstrafik. Vägsträckan har en funktion som matarväg till Sturup norrifrån. Privatbilister och taxi har förväntningar om att ha god tillgänglighet till flygplatsen även under rusningstrafiken, detta för att kunna planera för resor på ett tillförlitligt sätt. Flygplatsen beskriver sig själv som ”en viktig förbindelselänk till och från den snabbväxande Öresundsregionen och utgör den svenska inkörsporten till denna region”. Flygplatsen drivs av Swedavia, tidigare Luftfartsverket, som är ett aktiebolag med statligt ägandeskap. Trafiken har varit starkt påverkad av pandemin och det är inom ramen för denna studie inte möjligt att bedöma vilka långsiktiga konsekvenser detta får för resandeutveckling. Det som kan sägas är att en eventuell utbyggnad till höghastighetsjärnväg mellan Skåne och Östverige/Stockholm torde få konsekvenser för inrikes resor till och från Sturup. Utifrån detta antagande är den kommande utvecklingen vad gäller trafik till och från flygplatsen svår att bedöma. Utgångspunkten är befintliga prognoser.

Klågerup är en ort med ca 2300 invånare. Ortens karaktär är basort och Klågerup har en geografisk placering med god tillgänglighet för utpendling till de största regionala kärnorna i sydvästra Skåne. Bland annat nyttjas väg 108 för pendling till Lund med bil eller buss.

Staffanstorps har gått från att tidigare ha varit en bruksort och järnvägsknut till att bli en kommunal huvudort. Arbetsplatser som genererar inpendling till orten är bland annat kommunal verksamhet, privat handel/service och logistik. Ortens geografiska närhet till både Malmö och Lund och goda möjligheter till arbetspendling har medfört att orten vuxit kraftigt från 1970 talet och framåt. Idag har Staffanstorp ca 16 000 invånare (ca 26 000 i kommunen)

Lund ligger utanför utredningsområdet men är som lärosäte och regional kärna en viktig målpunkt med tydlig koppling till stråket som utreds. Lunds universitet, Skånes universitetssjukhus, forskarbyn IDEON Science Park är några exempel på verksamheter som alstrar trafik längs väg 108 inom utredningsområdet. Dessutom är Lund en stor bostadsort med utpendling för arbete i orterna längs stråket.

E22 (Trafikplats Lund Södra) är en målpunkt i stråket då vägen nyttjas för resor och transporter till norra och östra delarna av Skåne samt vidare ut i riket. Gäller framförallt för resande från Svedala och norrut.

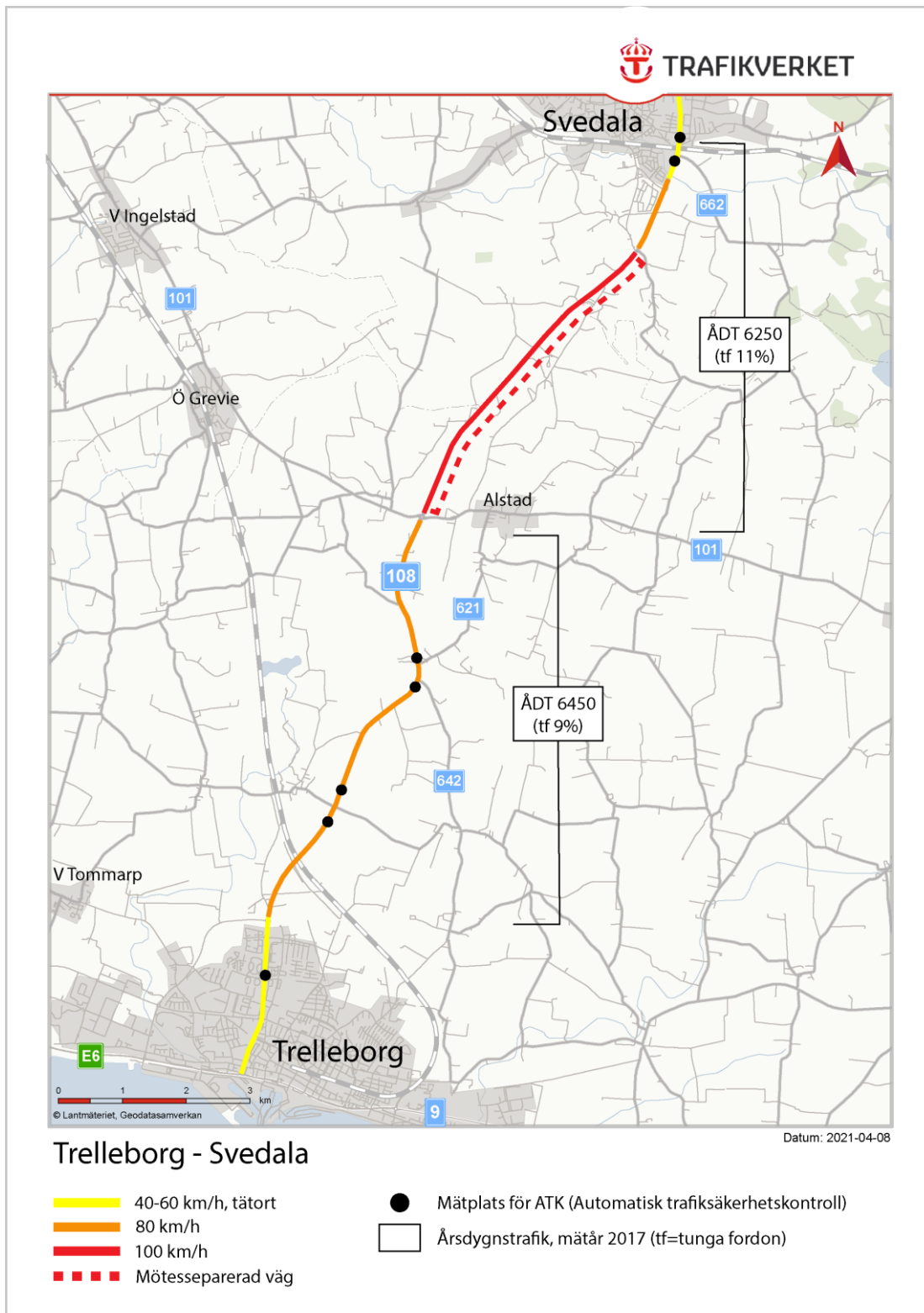
Natur- och rekreationsområden. I angränsning till väg 108 finns det gott om natur som erbjuder möjlighet till friluftsliv. Detta alstrar periodvis trafik, särskilt under sommarmånaderna. Torups rekreationsområde är en av Skånes mer välbesökta platser för vandring och motion. Även ett

tilltalande och tillgängligt sjölandskap i Svedalas närområde lockar besökare. Ett flertal golfbanor ligger inom gränslandet till väg 108 vilket alstrat en del trafik, främst utanför pendlingstider.

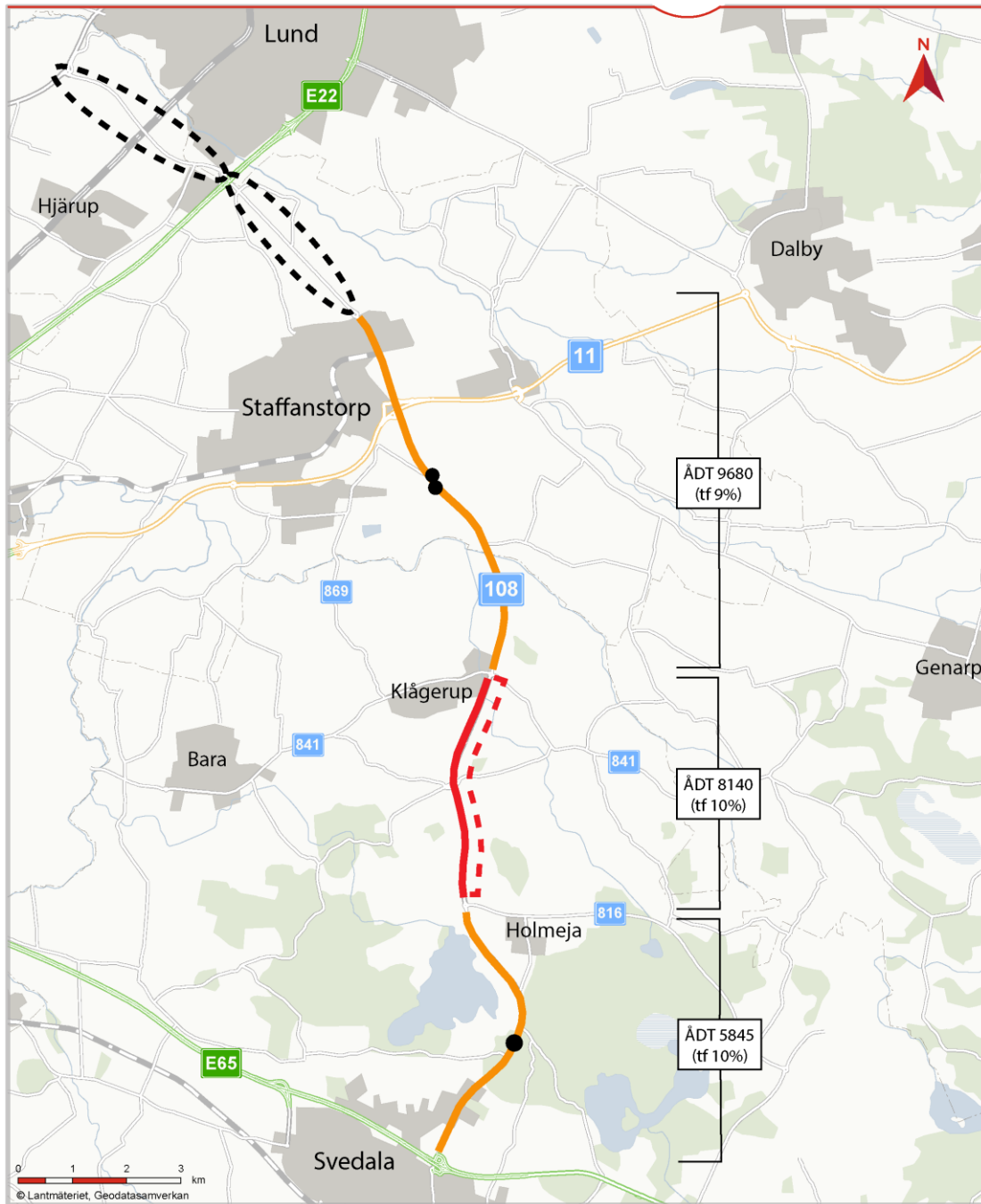
Väg 108 sträcker sig längs ett område som är ett av Europas bördigaste jordbruksområden, Söderslätt. Spannmål och grödor som odlas på Söderslätt är av högsta klass. Lantbruket har sedan århundrade präglat landskapets utveckling, bl. a genom skiftesreformer under 1700- och 1800 talen. Regionen kommer under överskådlig tid fortsätta präglas av att markerna nyttjas för jordbruk. Lantbruket genererar trafik dels i produktionsfasen, men också efter skörd när råvaror ska transporteras till platser för förädling eller distribution. Det finns ingen given målpunkt utan transporter förekommer längs hela utredningsområdet.

2.1.3 Vägdata

Nedanstående karta visar var väg 108 är mötteseparerad, var det finns mätplatser för ATK (Automatisk trafiksäkerhetskontroll), trafikflöde i form av ÅDT (Årsmedeldygnstrafik) fördelat på utvalda delsträckor samt hastighetsgräns.



Figur 2.



Datum: 2021-04-14

Svedala - Staffanstorp

-  80 km/h
-  100 km/h
-  Mötesseparerad väg
-  Mötesseparering rekommenderat i tidigare genomförda åtgärdsvalsstudier. Efterföljande planering pågår.
-  Mätplats för ATK (Automatisk trafiksäkerhetskontroll)
-  Årsdygnstrafik, mätår 2017 (tf=tunga fordon)

Figur 3.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard. Ambitionen med justerade hastighetsgränser är att de utifrån ett systemperspektiv ska bidra till samtliga transportpolitiska mål. Som ett led i detta arbete har Trafikverket för avsikt att föreslå att hastighetsbegränsningen ändras från 90 km/tim till 80 km/tim, på en cirka 6 km lång sträcka mellan Trelleborg och cirkulationsplats Klörup vid väg 101. Med nuvarande plan kan denna justering införas under 2023. Därför redovisas aktuell sträcka som 80 km/h i kartan ovan.

2.1.4 Trafiksäkerhet

2.1.4.1 Trafiksäkerhetsklassning

Modellen för trafiksäkerhetsklassning har tagits fram med utgångspunkten att olika vägar är olika farliga och att säkerhetsklassningen ska leda till säkrare vägar. Klassningen är att betrakta som ett av många underlag när man ska få en klar bild över vilka brister som finns för en väg.

Säkerhetsklassningen återspeglar vägens säkerhet vad gäller utformningen och den tillåtna hastigheten, och därmed möjligheten att förhindra olyckor med dödlig eller allvarlig skada som följd. Vägens säkerhet klassas alltså utifrån från dess utformning och tillåtna hastighet. För vissa parametrar tas även hänsyn till trafikflödet. Trafiksäkerhetsklassning sker utifrån en av fyra nivåer; mycket god, god, mindre god och låg. För mer information se publikation Trafiksäkerhetsklassning av vägnät. De delar av stråket som är mötesseparerade är klassade som god och mycket god. Inom tätorten Trelleborg klassas vägen som god. Vägens sträckning inom Svedala klassas som mindre god. För övriga delar av utredningsområdet där vägen inte är mötesseparerad är klassningen låg. Delar utav de sträckor som inte är mötesseparerade har dock hastighetssäkrats med ATK (Automatisk trafiksäkerhetskontroll). Se mätplatsers placering ovan i figur 2 och figur 3.

2.1.4.2 Olycksdata

Uttag från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) visar att det sedan 2010 har skett 8 dödsolyckor inom utredningsområdet och 9 olyckor som klassats som allvarliga.

Singelyckor brukar vara den vanligaste olyckstypen på de statliga vägarna i Sverige.

Utredningsområdet utgör inget undantag från detta. De vanligaste olyckstyperna i utredningsområdet är singelyckor med motorfordon och därefter upphinnandeolyckor med motorfordon. Det har skett 47 olyckor där oskyddade trafikanter har varit involverade varav en olycka var allvarlig.

Utredningen har ett särskilt fokus på vilt, se 2.1.4.3 nedan. Det har sedan 2010 skett 8 viltolyckor med personskador som rapporterats i STRADA. Samtliga olyckor har haft lindrig utgång. Det är dock ett stort mörkertal vad gäller olyckor som inte rapporteras in. Det kan vara olyckor med lättare personskador där personerna inte uppsöker akut sjukvård, olyckor med enbart materiella skador, eller skador på påkörda djur eller kombinationer av dessa.

Det är svårt att dra några långtgående slutsatser om utredningssträckan är mer eller mindre olycksdrabbad än genomsnittet på vägar med motsvarande utformning och flöde. Teoretiskt sett är antalet dödade och svårt skadade betydligt färre på vägtypen mötesseparerad väg (2+1 körfält) 100 km/h jämfört med vägar som har ett körfält i varje riktning utan separation med hastighetsbegränsning av 80 km/h när trafikflödet är samma.

Ett exempel på detta är om 5,5 kilometer av sträckan mellan Klågerup-Staffanstorp som idag är 2 körfält 80 km/h skulle ersättas med 2+1 körfält 100 km/h. Teoretiskt sett skulle antalet dödade minska från 0,08 ner till 0,007 och antalet svårt skadade från 1 till 0,3 per år med ett flöde på 9700 vilket motsvara flödet mellan Klågerup-Staffanstorp.

2.1.4.3 Vilt

Stora delar av väg 108 söder om Staffanstorp präglas av mycket rörelse av vilt, vilket historiskt har lett till många olyckor och ett stort antal dödade djur. Längs sydligaste delen av väg 108, där vägen skär genom det öppna odlingslandskapet på Söderslätt, är viltolyckor mindre representerade i statistiken. Väg 108 löper genom områden som tjänar som vistelseort för flera större klövdjur. Det finns vildsvin, rådjur, dovhjort och kronhjort. Framförallt kronhjorten har ett högt skyddsvärde i dessa marker då de funnits här under lång tid och är genetiskt värdefull. Kronhjortsstammen i området Bökeberg har ursprung i den svenska nominatrasen som var nära utrotning under 1800-talet. Trafikverkets hänsynsmål miljö föranledde åtgärder för att minska både viltolyckor och vägens barriäreffekt för fauna. På sträckan öster om Yddingesjön färdigställdes 2019/2020 en s.k. viltpassage i plan med ITS lösning kompletterat med faunastängsel, färister och uthopp. En viltpassage i plan innebär att djur ska kunna korsa vägen med hjälp av öppningar i kombinerade med identifieringsutrustning som varnar bilisterna. Utfallet av åtgärderna har varit mycket gott och reduktionen av olyckor är markant.

Perioder	Från	Till	Dygn	Månader	Viltolyckor	Viltolyckor per dygn
Före åtgärder	2015-01-01	2018-07-31	1307	44	102	0,078
Under byggnation	2018-08-01	2019-04-30	272	9	27	0,099
Viltstängsel, ej viltvarning	2019-05-01	2019-09-30	152	5	4	0,026
Viltstängsel och viltvarning	2019-10-01	2020-11-11	407	14	7	0,017

Figur 4: Statistik för utvald sträcka norr om Svedala som påverkats av viltåtgärder

2.1.5 Kollektivtrafik

2.1.5.1 Busslinjer

För samtliga huvudorter inom stråket finns det god anknytning med kollektivtrafik, dock sker det stora kollektiva resandet inte längs med väg 108. För Trelleborg är det Pågatåg samt buss mot Malmö via Vellinge kommun som utgör den stora pulsådern. För Svedala är det resande med tåg via Ystadbanan som hanterar de stora resandeflödena i öst-västlig riktning. Från Klågerup går det en stark busslinje mot Malmö via Bara. I Staffanstorp är linje 166 norrut mot Lund via 108 en tung regionbusslinje för pendling.

Två busslinjer är av intresse för väg 108, linjerna 145 Trelleborg-Svedala och 165 Svedala-Lund. Det finns ingen direkttrafik mellan Trelleborg - Staffanstorp. Byte måste ske i Svedala om resande ska söderut respektive norrut om orten. Det är en förutsättning som inte är helt optimal för pendlare mellan Trelleborg och Staffanstorp. För kopplingen Trelleborg-Lund är Pågatåg ett mer attraktivt alternativ för merparten av de som reser mellan dessa orter.

Linje 145 trafikerar Trelleborg - Svedala samt ett antal mellanliggande platser längs väg 108. Mellan Haglösa och Svedala går bussen längs väg 108. Mellan Trelleborg och Haglösa går bussen annan färdväg. (se karta nedan). Under vardagar går en buss i vardera riktningen per timme. Under lördagar och helgdagar går det sju turer per riktning. Totalt reste år 2019 ca 88 000 passagerare med linjen någonstans mellan ändpunkterna Trelleborg och Svedala. Antalet påstigande i de mellanliggande orterna är mycket begränsat, den stora merparten av resenärerna stiger på i Svedala eller Trelleborg. Enligt tidtabell tar resan mellan Trelleborg station och Svedala station 35 minuter. Samma resa bedömer Google Maps ska ta ca 23 minuter med personbil.



Figur 5 och Figur 6: Linje 145 Trelleborg – Svedala inklusive hållplatser

Linje 165 trafikerar Svedala - Klågerup – Staffanstorps - Lund samt ett antal mellanliggande platser längs väg 108. Totalt reste år 2019 ca 330 000 passagerare med linjen någonstans mellan ändpunkterna Lund och Svedala, vilka är klart tongivande orterna vad gäller påstigande. Resande från Staffanstorps till Lund har linje 166 som första val kopplat till färdväg och turtäthet. Mellan 06 och 18 under vardagar är det halvtimmes trafik förutom under ett par timmar mitt på dagen. Då går bussen en gång i timmen, detsamma gäller för kvällar fram till ca 20/21. Under lördagar och helgdagar går det 9 turer per dygn i vardera riktning. Enligt tidtabell tar resan mellan Svedala station och Rådhuset i Staffanstorps ca 44 min. Samma resa tar med bil ca 22 minuter enligt Google Maps.



Figur 7 och Figur 8: Linje 165 Svedala-Staffanstorp inklusive hållplatser

2.1.5.2 Standard på busshållplatser

En översikt över standarden på respektive busshållplats framgår av figur 9 nedan.

De flesta hållplatserna är utformade som enkla fickhållplatser på 30–40 meter, utan väderskydd, utan upphöjning och utan anslutande gångvägar. Passagerarna hänvisas istället till vägrenen för att ta sig till målpunkter. Några av dessa har längre fält, men är då kombinerade med parkering. De mer använda busshållplatserna har i regel högre standard.

Holmeja är idag också utformad som fickhållplatser utan upphöjda plattformar, trots sina relativt höga resenärssiffror. Hållplatserna är förbundna med bostadsområdet via en belyst grusstig och vägrenarna på väg 108 är mycket smala så hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad. Hållplatsläget i riktning norrut mot Staffanstorp och Lund, är försedd med väderskydd. Inom närområdet korsar även andra oskyddade trafikanter i samband med rekreativa aktiviteter väg 108. Dessa rörelser, tillsammans med mängden på- och avstigande, bidrar behovet av att kunna korsa vägen planskilt vid Holmeja.

Bökebergs gård hör till en av de mest använda busshållplatserna på vägsträckan. Den har rustats upp i närtid och har en högre standard än de flesta andra hållplatser längs sträckan. Hållplatsen ligger intill ett ridgymnasium och är försedd med både busskur och cykelställ på båda sidor vägen. Båda hållplatslägena är utformade som fickhållplatser med upphöjda plattformar som leder till en gångpassage i plan med cirka en 2 meter bred mittrefug. Gångpassagen är belägen efter hållplatslägena i körriktningen, vilket innebär att sikten från 80-vägen försämras något när en buss angör hållplatsen, främst norrifrån där hållplatsläget är placerat i innerkurva. Hållplatslägena är försedda med kontrastmarkerade ledstråk för synskadade, men i övrigt saknas tillgänglighetsanpassning vilket medför att kontraststråken inte fyller någon reell funktion. Det saknas anslutningar längs väg 108 till hållplatsen och vägrenarna är mycket smala. Det finns en grusad stig in till ridgymnasiet som förutsätter att passagerarna passerar genom en relativt smal grind i viltstängslet, vilket inte är tillgänglighetsanpassat.

Hållplatserna inne i tätorterna - Svedala Industrigatan och Staffanstorp väg 108 har god standard med upphöjda väderskyddsförsedda hållplatslägen. De båda ansluter till gång- och cykelbanor som går i planskild passage under vägen. Industrigatan har en tidigare fickhållplats i norrgående fält som vid tiden för utredningen inte var i bruk, denna har också en anslutning till gång- och cykelbanan. Hållplatsen kan komma att nyttjas åter framöver. Samtliga busshållplatser i tätorten har korta accelerationsfält för buss med hänsyn till vägens hastighetsgräns.

I Minnesberg och Klågerup kör buss 145, respektive 165 av vägen för att angöra områdena. I Klågerup kör bussen genom en cirkulationsplats. I Minneberg finns ett vänstersvängsfält till avfartsvägen norrifrån, men inget på-/avfartsfält i norrgående riktning.

Hållplatsnamn	Antal resande		Väderskydd	Cykelställ	Hållplatstyp	Anslutning
	Söderut	Norrut				
Haglösa	706	269	-	-	Ficka	Vägren
L Slågarpsvägen	78	19	-	-	Ficka	Vägren
Sjörup	133	22	-	-	Ficka	Vägren
Klörupskorset	467	57	-	-	Vägren	Vägren
Minnesberg Snapparpsvägen*	644	990	Båda	-	I området	-
Svedala Industrigatan	-	-	Söderut	-	Ficka (med upphöjning söderut)	Gångväg + passage
Myrvägen	660	1313	-	-	Ficka	Gångväg
Bökeberg	58	355	-	-	Ficka	Vägren
Bökerbergs Gård	3885	2214	Båda	Båda	Ficka med upphöjning	Gångväg + passage
Holmeja	3472	3716	Norrut	-	Ficka	Grusväg
Hyby	703	1311	-	-	Ficka med upphöjning	Gångväg + passage
Klågerup*	-	-	Båda	Båda	I området	-
Pepparkärr	139	1798	-	-	Ficka	Vägren
Staffanstorp v 108	5296	8941	Båda	Båda	Ficka med upphöjning	Gångväg + passage

* Busshållplatserna är belägna inne i bostadsområdena, inte längs vägen.

Figur 9: Sammanfattning av busshållplatser inom utredningsområdet och deras utformning. Påstigande på Hållplatser längs väg 108 per riktning för helåret 2019 och längs linjerna 145 och 165. Svedala Industrigatan är enbart i bruk söderut.

Det finns i dag ingen reguljär trafikering av busstrafik till Malmö Airport som färdas via väg 108. Flygbussarna Airport Coaches har avvecklat trafiken från Lund då det inte finns någon kommersiell grund att stå på. Efter avstämning med bolaget konstateras det att det inte heller på längre sikt finns några planer på att återuppta trafiken.

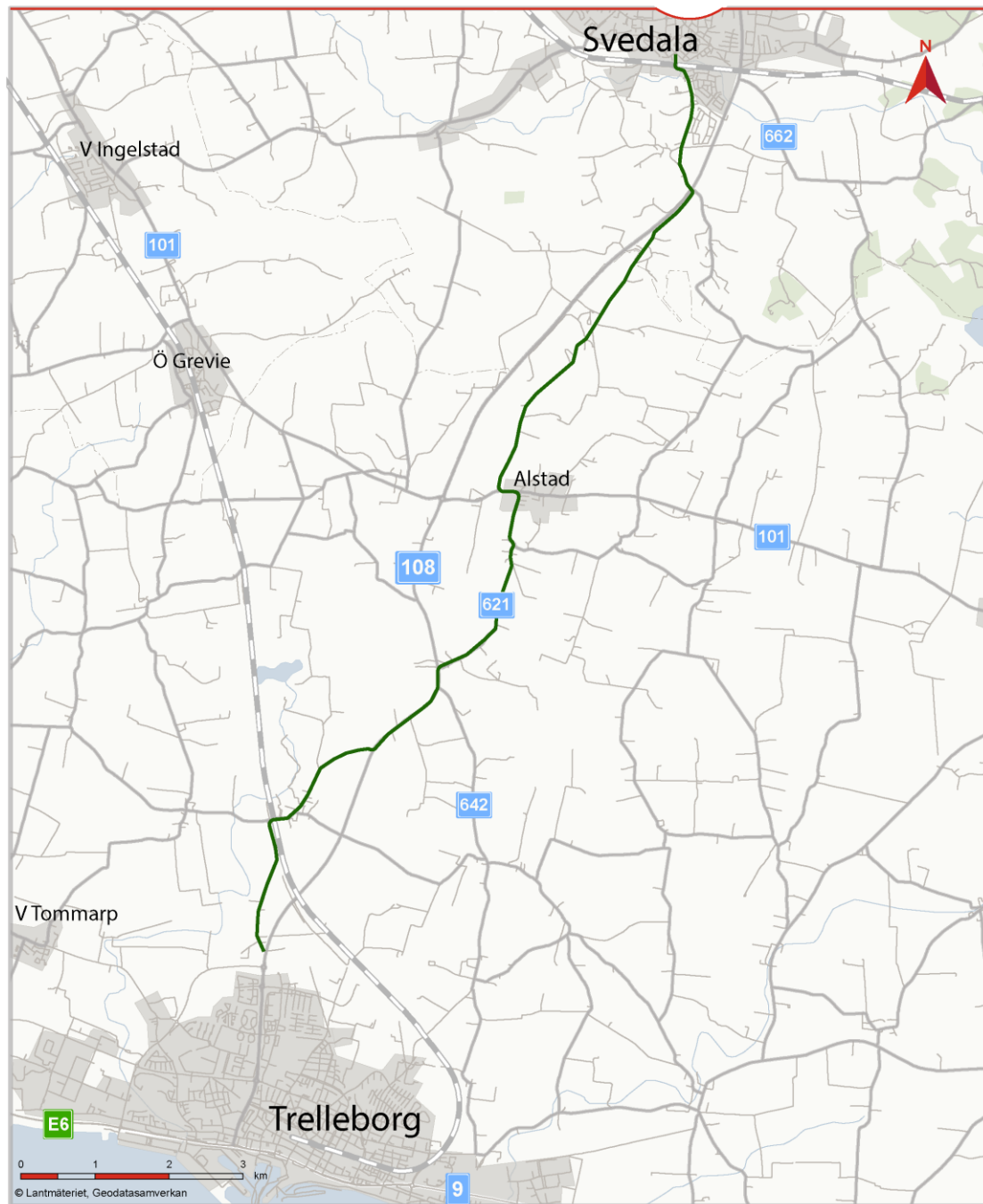
2.1.6 Cykel

2.1.6.1 Cykling utanför orterna

Väg 108 lämpar sig inte för cykling. Vägen är mycket trafikerad och har obefintliga vägrenar. Behovet av att kunna cykla stråket i sin helhet är ytterst begränsat. Resorna som görs är så gott som uteslutande på delar av stråket. Mellan Trelleborg och Svedala är avståndet ca 2 mil och mellan Svedala – Staffanstorp ungefär detsamma. Med elcykelns intåg är det numera fler som pendlar allt längre sträckor. Längs stråket finns mindre samhällen t.ex. Västra Vemmerlöv, Haglösa, Alstad, Aggarp, Minnesberg, Holmeja, Hyby och Klågerup som har behov av en cykelkoppling till en större ort. Från Hyby, Klågerup och Vinninge är avståndet också ca 2 mil vilket är en rimlig pendlingssträcka för allt fler. Sträckan fram till Staffanstorp utgör del i utredningsstråket. Det finns också behov av att kunna ta sig till fots eller med cykel till närmsta busshållplats både längs och tvärs väg 108 i stråket.

Det finns olika behov för olika trafikantgrupper utifrån syftet med resan. Vid arbets-nyttopendling har cyklisten behov av ett gent nät med god framkomlighet medan vid rekreationscykling är behovet av mindre betydelse medan rekreativa värden är större.

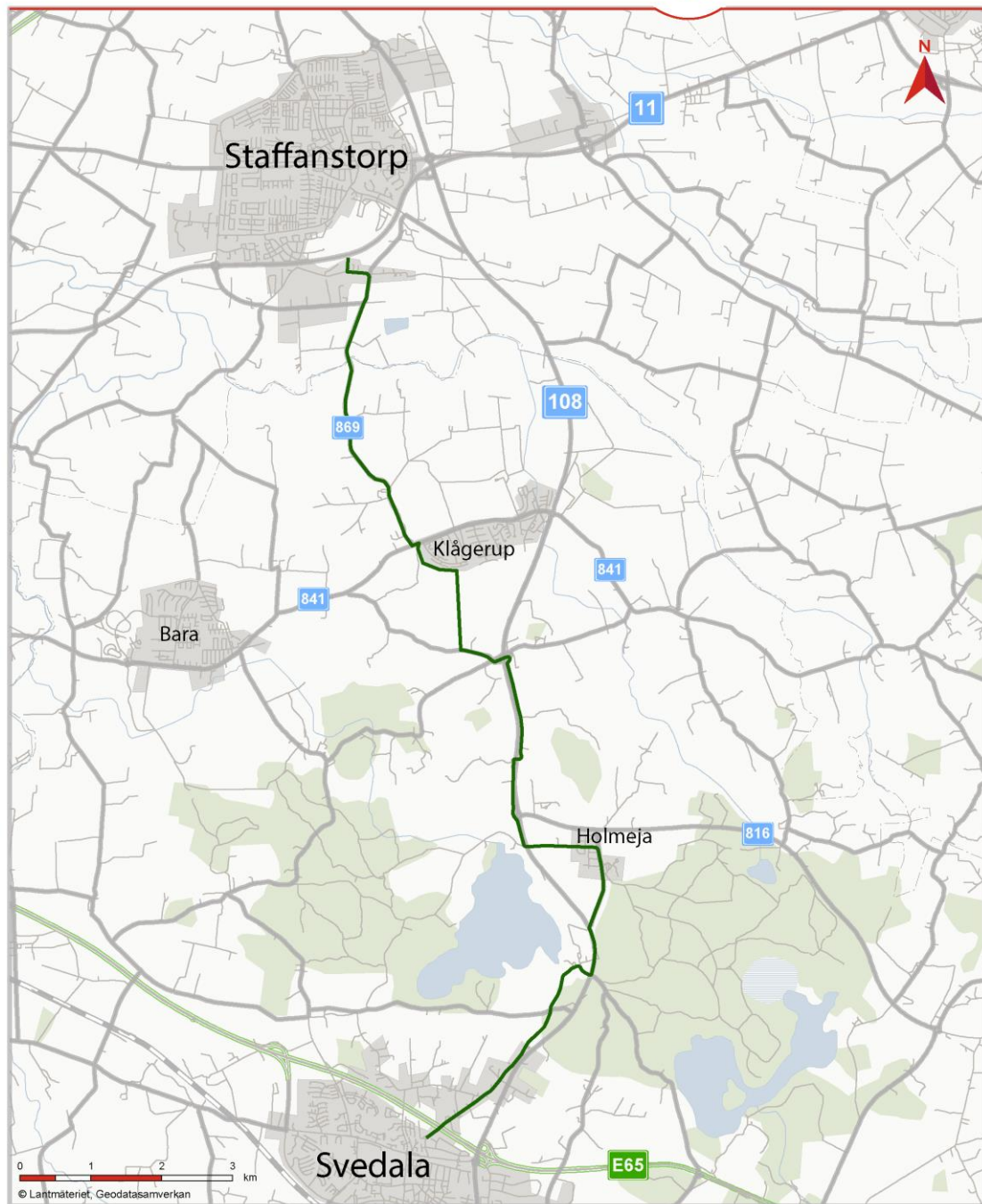
Trafikverket har genomfört en inventering av ett cykelnät som till största delen nyttjar befintliga blandtrafikvägar med lägre flöden och befintliga cykelvägar parallellt med väg 108, och som knyter ihop ett flertal samhällen i stråket. Det är inte ett lika gent som ett stråk skulle vara i direkt anslutning till väg 108 men i gengäld kopplar samman ett flertal samhällen. Det är ett nät som bedöms kunna fungera för både arbetspendling, fritids- och rekreationsresor med cykel. Bristerna längs detta nät beskrivs nedan i respektive avsnitt under kapitlet fysiska förutsättningar Trelleborg-Staffanstorp. De enskilda vägarna som ingått i det nät som Trafikverket inventerat kan vara vägar både med och utan statsbidrag. Möjligheten att kunna nyttja dessa har inte undersökts utan får analyseras längre fram i planeringen.



Trelleborg - Svedala

 Föreslagen sträcka för cykling

Figur 10: Föreslagen och studerad sträcka för cykling utmed relativ närhet till väg 108:s sträckning



Svedala - Staffanstorp

 Föreslagen sträcka för cykling

Figur 11: Föreslagen och studerad sträcka för cykling utmed relativ närhet till väg 108:s sträckning

Region Skåne har gjort två potentialstudier som svarar på hur många som kan ta sig till arbete eller skola med cykel eller per fots och vilken väg de i sådana fall skulle välja. Studierna bygger på var befolkningen faktiskt bor och var de jobbar respektive går i skolan. Detta kopplas samman med befintligt utbud av gång- och cykelvägar och bilvägar samt olika kombinationer av dessa. På det sättet är det möjligt att se hur många som exempelvis skulle kunna cykla en viss väg.

Potentialstudien för arbetspendling med cykel 45 min (12km) visar på flöden mellan 10-100 personer i stråket väg 108. På de flesta avsnitt är det under 50 personer. Den största potentialen i stråket (runt 100 personer) finns i stråket norr om Trelleborg och sträcker sig t.o.m. Haglösa. Längre regional cykling bedöms ha relativt liten potential då det verkliga antalet bedöms vara betydligt under de värden som beskrivs i potentialstudien. Det finns dock ett behov av kopplingar till busshållplatser för gående och cyklister.

I den regionala cykelplanen för 2018-2029 finns följande objekt upptagna:

- Västra Vemmerlöv–Haglösa (Trelleborgs och Svedala kommun)
- Alstad–Östra Grevie. En delmängd av den utgör en del i vårt inventerade stråk. (Trelleborgs kommun)
- Bökeberg-Holmeja. Med produktion år 2027-2029.

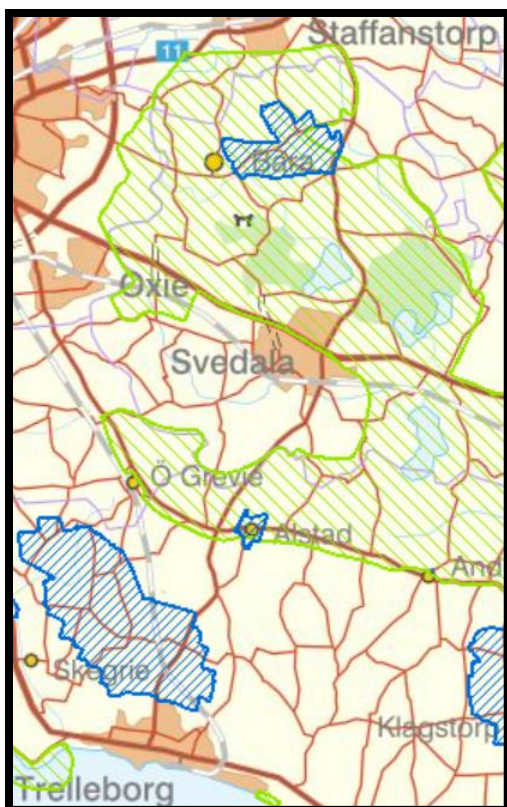
En ny regional cykelplan är på gång. Det är oklart vilka objekt som kvarstår av dessa ovan eller nya som tillkommer inom utredningsområdet i den kommande planen.

2.1.6.2 Cykling i tätorterna Trelleborg, Svedala och Staffanstorps

För cykling i tätorterna finns detta beskrivet nedan i respektive ort för Trelleborg, Svedala och Staffanstorps.

2.1.7 Natur- och kulturvärden

En översiktlig inventering av natur- och kulturvärden har gjorts med hjälp av Länsstyrelsens GIS-tjänst. De stora naturvärdena som identifierats och som berör utredningsområdet är naturmiljön vid Torup och sjölandskapet i Svedala kommun. Kulturvärdena som identifierats omfattar odlingslandskap med dess bebyggelse på Söderslätt. Bland dessa är småorten Haglösa särskilt beaktningsvärd i sammanhanget, då vägen passerar den. Vägen passerar även rakt igenom den historiska stadsbebyggelsen i Svedala och Trelleborg. Även vattenskyddsområden berörs mellan Trelleborg och Svedala samt vid Bara.



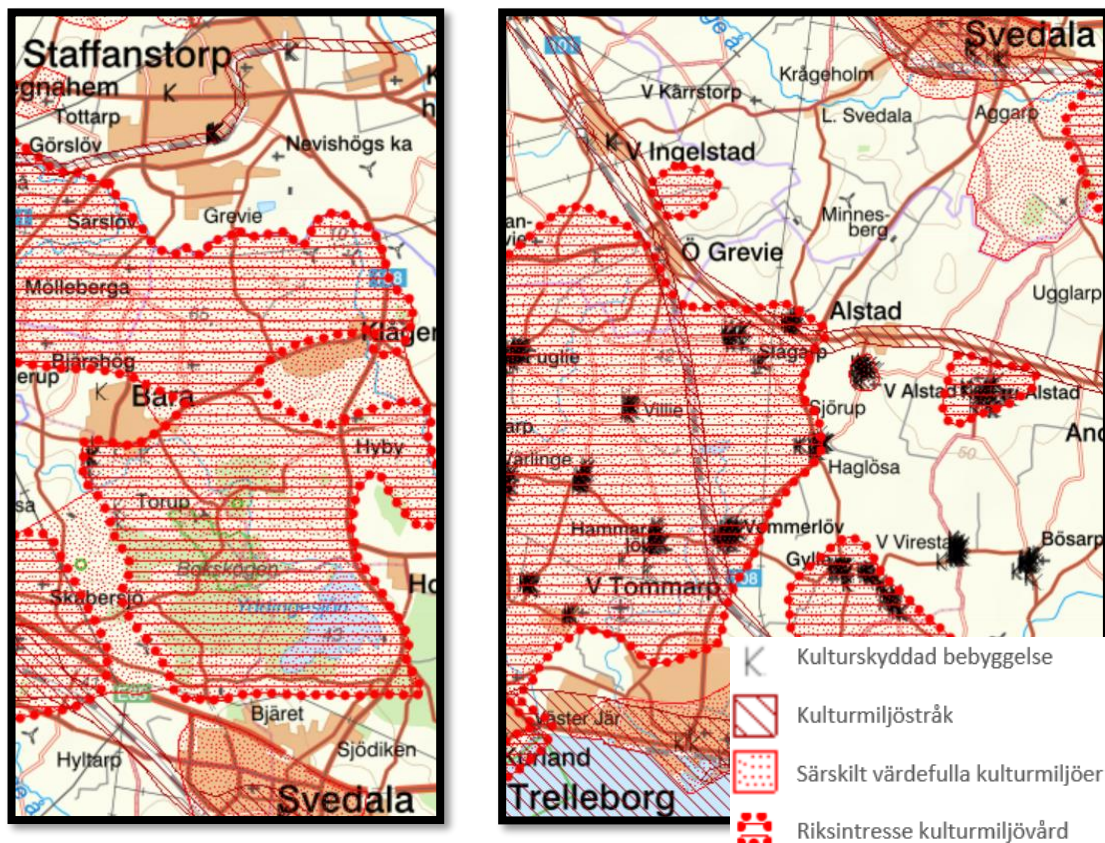
Figur 12: Vattenskyddsområde (blått) och riksintresse för naturvård (grönt). Naturvårdsområdet avser backlandskapet söder om Romeleåsen. Vattenskyddsområdena som berör vägen är (från norr till söder) Grevie vattenskyddsområde, Västa Alstad och Fuglie.¹



Figur 13: Riksintresse för friluftsliv (blått) och rörligt friluftsliv (grönt). Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen, samt Torups naturmiljö.²

¹ <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

² <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

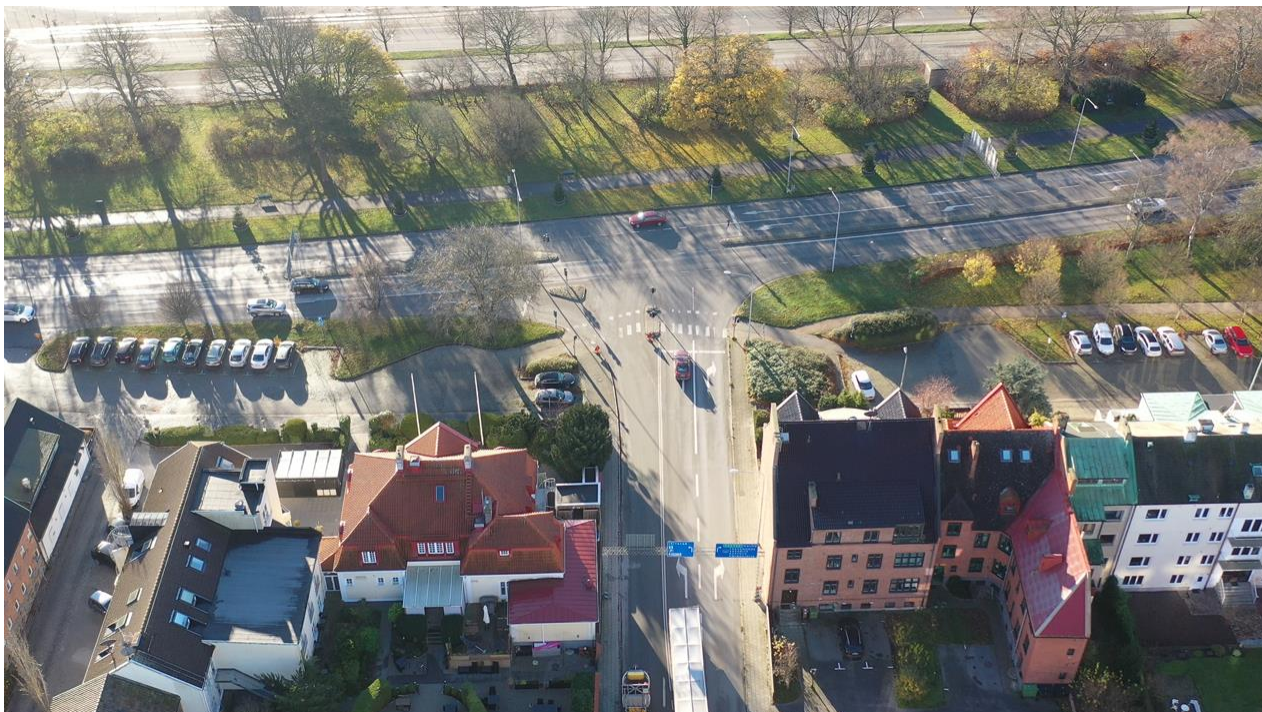


Figur 14: Kulturmiljö längs sträckan. Odlingslandskapet kring Görslöv-Torup (t.v.) samt jordbrukslandskapet kring Fuglie (t.h.).³

³ <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=4d604e7e08a1471bbf90c6c5781c1a3a>

2.1.8 Fysiska förutsättningar Trelleborg-Staffanstorp

2.1.8.1 Trelleborgs tätort - översiktsbilder



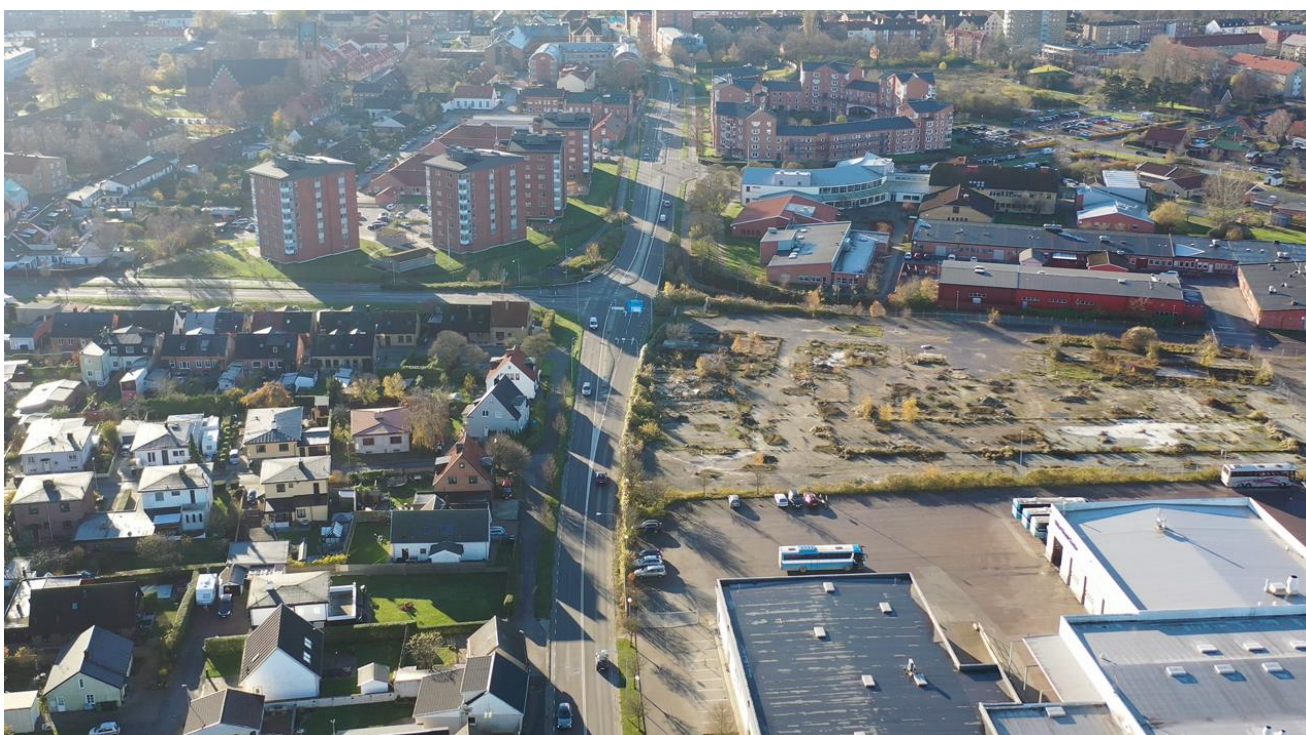
Figur 15: Ändpunkten på väg 108, vy åt söder. Här ansluter väg 108 som sekundärväg till väg 9.



Figur 16: Väg 108 vid Västergatan, vy åt söder.



Figur 17: Väg 108 vid Bruksgatan, vy åt söder. Bland annat syns också Trelleborgen på höger sida om väg 108.



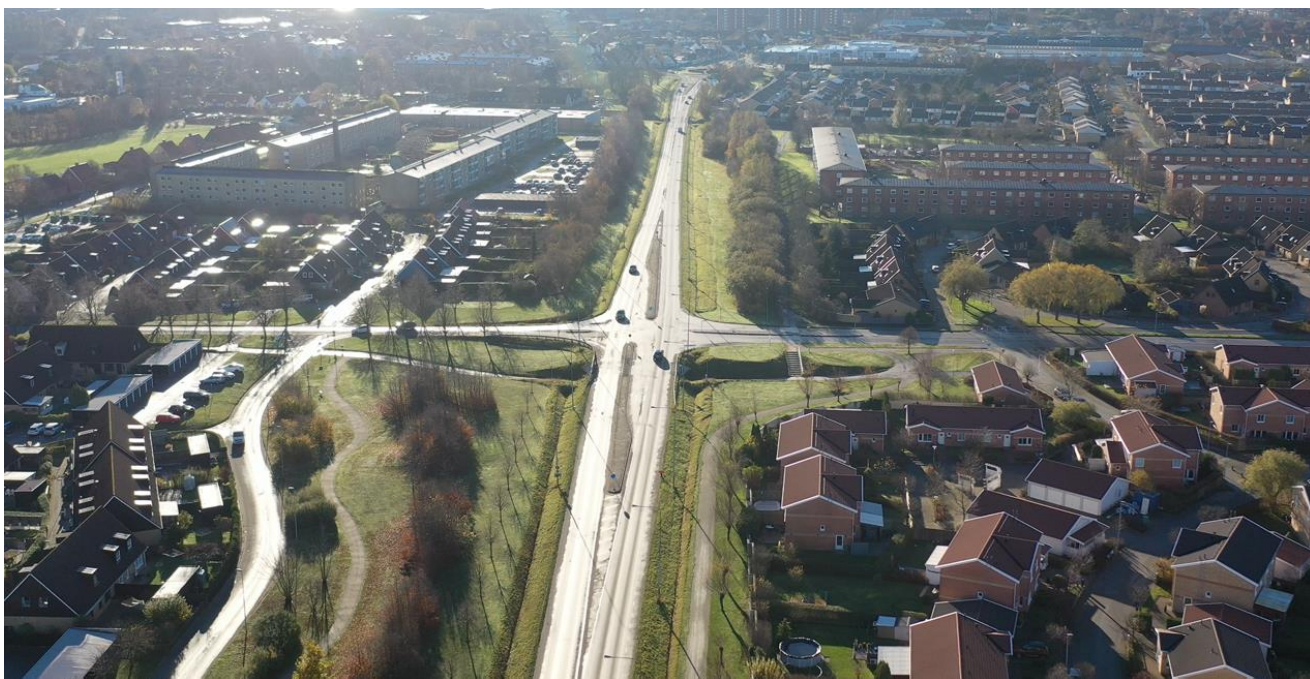
Figur 18: Väg 108 vid Allén (vänster i bild), vy åt söder.



Figur 19: Väg 108 vid cirkulationen med Hedvägen, vy åt söder, med bland annat hamnen i bakgrunden.



Figur 20: Väg 108 strax norr om Hedvägen, vy åt söder. I förgrunden synd bland annat en planfri GC-passage.



Figur 21: Väg 108 vid Kungavägen, vy åt söder.



Figur 22: Väg 108 vid Havrejordsvägen, vy åt söder.



Figur 23: Vy över väg 108 (som går tvärs) där den ansluter till Västra Ringvägen, vy åt öster. Här går väg 108 vidare norrut (åt vänster i bild) ut på landsbygden norrut från Trelleborg.

2.1.8.2 Trelleborgs tätort - stadsrum och ortsmiljö

Trelleborgs stad växer genom förtätning med blandad bebyggelse. Väg 108, som genom tätorten bär namnen Lundavägen norr om Hedvägen och Bryggaregatan söder om Hedvägen, är i kommunens översiktsplan utpekade som prioriterade utvecklingsområden. Förutom barriäreffekterna som följer av Lundavägens krav på framkomlighet med stora trafikplatser och långt mellan korsande gator, har vägen medfört skyddsavstånd för ny bebyggelse på upp till 150 meter. Ett tydligt exempel är hur Bryggaregatans status som farligt gods-led påverkade bebyggelsens placering i detaljplanen för kvarteret Sockerbetan år 2012. Avåkningsskydd, skyddsavstånd på 30 meter till väggkant och orientering av entréer bort ifrån gatan dikterade villkoren för bebyggelsen som resulterade i friliggande punkthus i Trelleborgs innersta stadskärna. Typologin känns tydligt igen från modernismens suburbana ideal hus i park vilket kännetecknas av den otydliga avgränsningen mellan privat område och det offentliga rummet.

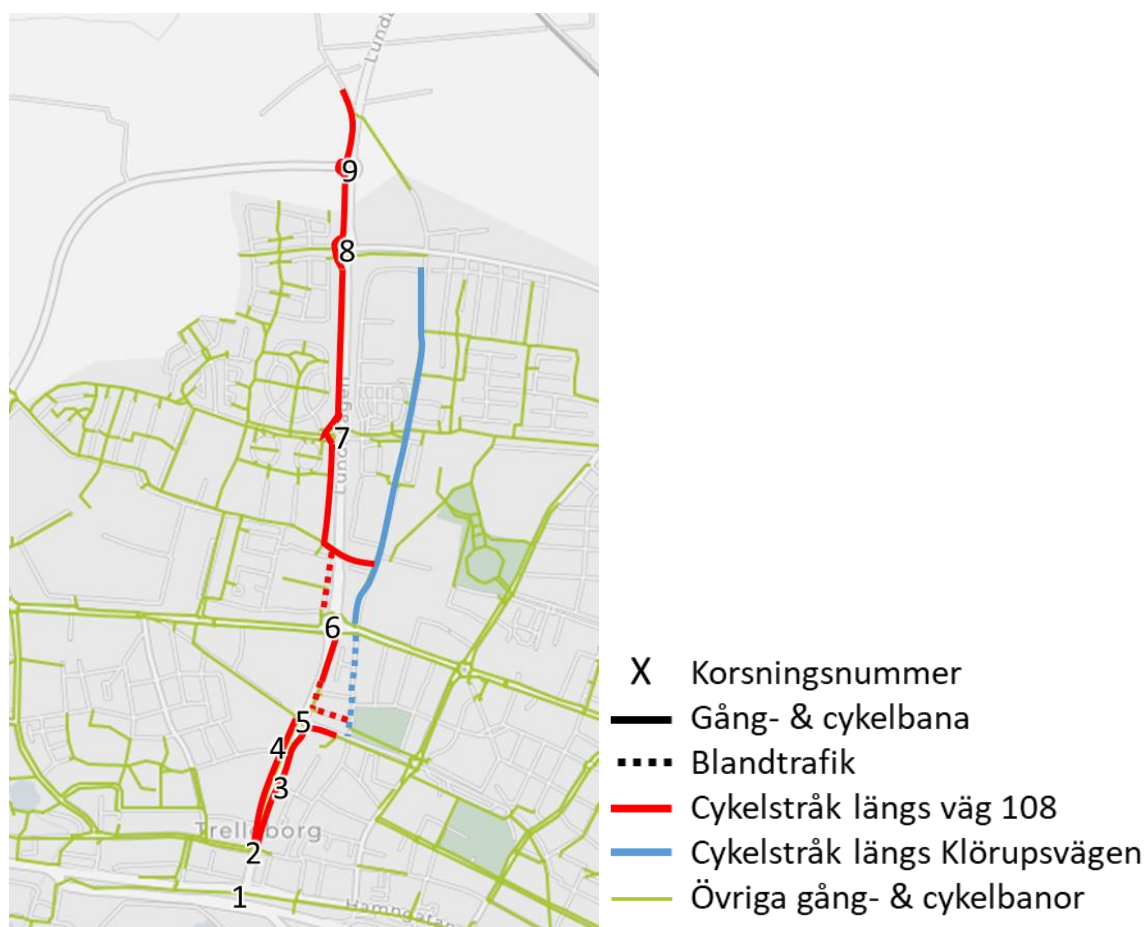
2.1.8.3 Trelleborgs tätort - vägstandard gång och cykling

I Trelleborg finns ett cykelnät som förbinder samtliga områden, se Figur 24. Enligt kommunens cykelstrategi⁴ är cykelnätet av låg standard och i behov av investeringar. Längs med väg 108 finns cykelvägar av bitvis god standard (raka och med få korsningspunkter). Dessa är dock inte sammankopplade till ett gent, tydligt och sammanhängande stråk utan fragmenterat. På öster sida om väg 108, längs Klörupsvägen, finns ett cykelstråk mellan Havrejordsvägen och Allén. Detta stråk lyfts fram som ett viktigt cykelstråk i kommunens cykelplan⁵. Detta stråk är dock också av osammanhängande standard: i norra delen är det utformat som ett separat gång- och cykelstråk utan separering mellan cyklister och fotgängare och i södra delen går det helt i blandtrafik på

⁴ <https://cms.trelleborg.se/wp-content/uploads/2020/06/cykelstrategi.pdf>

⁵ <https://cms.trelleborg.se/wp-content/uploads/2020/06/cykelplan.pdf>

kvartersgata. Gång- och cykelvägen ligger dessutom tätt på infarter till fastigheter, vilket inte tillåter högre hastigheter för cyklister.



Figur 24. Cykelvägar i Trelleborg längs och omkring väg 108 markerade i grönt. Siffrorna anger korsningar för motortrafik på vägen och används för enklare hänvisning. Det gröna vägnätet avser gång- och cykelnätet enligt NVDB, men NVDB saknar uppgifter om kvalitet så det kan vara undermåligt för cykling. De röda linjerna markerar befintligt gång- och cykelstråk längs med väg 108 och de blå linjerna markerar alternativt stråk som kommunen pekat ut. Streckade röda och blå linjer indikerar att sträckorna går i blandtrafik med motorfordon.

Mellan korsning 1 och 2 finns ingen cykelbana.

Från korsning 2 till korsning 5 löper två gång- och cykelbanor som är knappt 3 meter breda, som söder om korsning 4 dessutom är separerade mellan fotgängare och cyklister med olika markbeläggning. I korsning 3 och 4 finns gång- och cykelpassager över anslutande vägar där gångbanedelen är försedd med kantsten som är vinkelrät mot övergångsställets riktning. Den sistnämnda är försedd med en mittrefug med bredd cirka en meter. Ingen av passagera är upphöjd.

I korsning 5 finns en GC-tunnel under väg 108 på cykelstråket längs med Ståtorpsgatan och Allén. Mellan korsning 5 och 6 behöver gång- och cykeltrafikanter ta en cirka 300 meter lång omväg via en kvartersgata (Fanjunkaregatan) för att ta sig över Allén, se Figur 26. Sträckan saknar vägvisning vilket medför att det utan god lokalkännedom är svårt att följa gång- och cykelstråket som delvis löper i blandtrafik. Passagen över Allén är försedd med övergångsställe utan hastighetsdämpning, med kantsten som är vinkelrät mot passagen riktning liksom uppehåll i kantstenen för att underlätta för rullstolar med mera. Cykelpassagen är placerad några meter från övergångsstället och målningen för

cykelpassage är placerad cirka 7 meter från övergångsstället och det finns ingen särskild skyltning som upplyser om att det finns en cykelpassage. Mellan korsning 5 och 6 saknas helt gång- och cykelkoppling på västra sidan av väg 108 och på västra sidan är den befintliga gång- och cykelbanan slingrig och delvis mycket smal mellan väg 108 och äldre bostadsfasader. Det finns uppgift om att fotgängare ibland går ute i körbanan för motortrafik på väg 108 på denna delsträcka.

Mellan korsning 6 och 7 behöver oskyddade trafikanter antingen korsa väg 108 och färdas i blandtrafik längs lokalgatan Kasalagatan eller cykla på gång- och cykelbanan på Klörupsvägen för att sedan passera väg 108 i en tunnel. Illustration finns i Figur 27 nedan. Därefter går gång- och cykelvägen längs med västra sidan av väg 108 avskild med buskage upp till korsning 7. På den resterande sträckan förbi korsning 7, 8 och 9 går gång- och cykelvägen separat från bilvägen. På hela sträckan mellan korsning 7 och 9 finns inte separering mellan fotgängare och cyklister. Gång- och cykelvägen korsar anslutande vägar på övergångsställen med cykelpassage och mittrefug. Övergångsställena är inte hastighetssäkrade. Vissa kantstenar är vinkelräta mot passagerna. Refugerna är minst 2 meter breda.

Samtliga korsningar (förutom korsning 9) har gång- och cykelpassager tvärs väg 108. Flera av dessa är utformade som övergångsställen med cykelpassager och refug. Flera av övergångsställena har smala refuger (ungefär en meter), vilket gör det svårt att säkert passera med till exempel barnvagn eller cykel. Flera av passagerna har kantstenar som inte är vinkelräta mot passagens riktning. Utöver detta finns tre planskilda passager: vid korsning 5; mellan korsning 7 och 6; vid korsning 7. Eftersom det är tätt mellan de flesta korsningar är barriäreffekten troligtvis inte stor i de södra delarna av tätorten. Mellan korsning 7 och 8 är dock avståndet relativt långt vilken kan ge upphov till långa omvägar för personer som behöver korsa väg 108 (till exempel mellan bostäder på väster sida och förskola på öster sida).



Figur 25: Fanjunkaregatan, där cyklister behöver cykla i blandtrafik och det inte finns någon vägvisning som indikerar hur gång- och cykelstråket slingrar sig fram. Bild tagen åt väster.



Figur 26: Cykelvägen markerad i rött, streckad väg avser blandtrafik med motorfordon. Bild tagen norrifrån och visar Allén som ansluter österifrån till väg 108. Cyklister längs med väg 108 tvingas göra en snäv sväng in på Fanjunkaregatan för att korsa Allén och sedan återgå till cykelbanan längs väg 108. Vägvisningen är dessutom bristfällig.



Figur 27: Gång- och cykelkopplingen förbi korsning 6, där cykelbanan längs väg 108 byter sida. Klörupsvägens cykelväg markerad i blått, cykelvägen längs väg 108 markerad i rött, streckad väg är i blandtrafik. Bild tagen söderifrån.



Figur 28: Planskild gång- och cykelpassage vid korsning 5. Bilden är tagen västerut. Väg 108 löper över bron och Allén ansluter uppe till höger i bild. Det finns gång- och cykelkopplingar åt söder, väster och öster, men inte norrut längs väg 108.



Figur 29: Övergångsställe med cykelpassage över väg 8 vid korsningspunkt 6. Liknande utformning av passager över väg 108 finns i korsning 7 och 8 samt över flera anslutande vägar. Vissa kantstenar är inte vinkelräta mot passagens riktning vilket kan vilseleda synskadade. Övergångsställena är inte signalreglerade eller hastighetssäkrade. Mittrefugerna är generellt cirka en meter breda och rymmer inte en cykel eller person med barnvagn. Rullstolar behöver generellt köras på cykelpassagen på grund av kantsten vid gångbanan. Det finns inga ledstråk för synskadade.

2.1.8.4 Trelleborgs tätort - vägstandard motortrafik

Genom Trelleborgs tätort är väg 108 utformad som en tvåfältsväg utan mitträckesseparering med vägbredd cirka 9-10 meter och lokala breddningar för svängfält i korsningarna. Söder om Hedvägen är hastighetsgränsen 40 km/h och mellan Hedvägen och Västra Ringvägen är hastigheten 60 km/h. I norra delen uppmättes trafikmängderna år 2017 till 5400 fordon per dygn varav 400 fordon utgjorde tung trafik (7,4 %) (TIKK). Det finns ingen trafikmätning i södra delen av tätorten men enligt uppgift från kommunen är trafikflödet något högre där. Vägen bedöms erbjuda de tillgänglighetsanspråk som finns för befintlig regional motortrafik.

I södra delen mellan väg 9 och Bruksgatan är vägen utformad som en större stadsgata kantad av gång- och cykelbanor och flervåningshus och med flera övergångsställen och cykelpassager tvärs över vägen. Trevägs-korsningen med väg 9 där väg 108 ansluter som sekundärväg är signalreglerad. Det finns svängfält för vänster- respektive högersvängande motorfordon söderut och ett körfält för norrgående trafik från väg 9. Även på väg 9 finns det vänstersvängsfält. Även fyrvägs-korsningen med Västergatan och Algatan är signalreglerad och det finns vänstersvängsfält på väg 108 men inte på de korsande gatorna. Trevägs-korsningarna med Gråbrödersgatan och Bruksgatan är reglerade med väjningsplikt och väg 108 är försedd med vänstersvängsfält med kantstensrefuger.

Mellan Bruksgatan och Hedvägen omges vägen istället av trädgångar, industri och handel samt villabebyggelse och det finns inga gång- och cykelpassager. Trevägs-korsningen med Allén är reglerad med väjningsplikt, båda vägarna har vänstersvängsfält och gång- och cykelpassagen är planskild. Vägstandarden här ger mer intryck av en genomfart och inte helt harmonierar med hastighetsgränsen.

Mellan Hedvägen och Västra Ringvägen är bebyggelsen generellt belägen cirka 50 meter från väg 108 avskärmas till stor del av träd och buskar. Dikena är bitvis något branta. Korsningarna vid Hedvägen, Yggdrasilsväg/Havrejordsvägen respektive Västra Ringvägen är utformade som cirkulationsplatser med ytterradie cirka 26 m och med övergångsställen och cykelpassager i plan. De två sistnämnda cirkulationsplatserna har ett fält in och ut i alla relationer, medan cirkulationen vid Hedvägen har två fält in från öster, söder och väster och två fält ut åt öster och väster. Korsningen med Ishallsvägen och Kungavägen är utformad som en väjningspliktsreglerad fyrvägs-korsning med vänstersvängsfält på väg 108 men inte på de anslutande vägarna och gång- och cykelpassagen tvärs väg 108 är planskild. Korsningsutformningen i kombination med att väg 108 här är mycket rak kan inbjuda genomgående trafik på väg 108 att köra fortare än lämpligt i denna korsning. Enligt uppgift från kommunen är detta en olyckdrabbad korsning och det upplevs ibland vara dålig framkomlighet för framförallt busstrafik från sekundärvägarna.

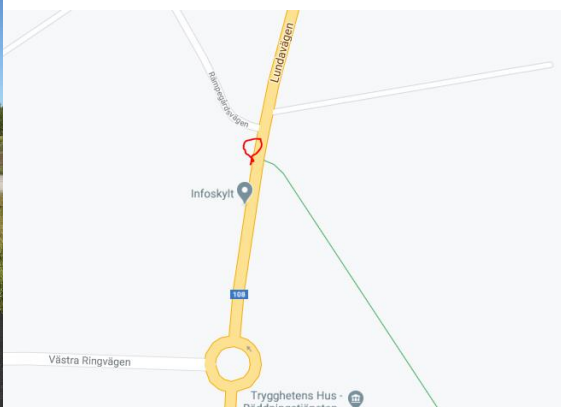
För den regionala trafiken bedöms väg 108 genom Trelleborg fungera väl, den stora utmaningen ligger i att vägen försvårar stadens önskade utveckling.

2.1.8.5 Trelleborgs tätort – Väg 101, vägstandard gång och cykling

Från Trelleborgs norra delar finns gång- och cykelbana i direkt koppling till väg 108 som sedan övergår till den enskilda vägen, Rämpegårdsvägen och vidare till Västra Vemmerlöv. För den som vill korsa väg 108 vid Klörupsvägen finns en passage med stopplikt för cyklisterna. Se Figur 30 och Figur 31.



Figur 30: Cykelväg norr om tätorten som korsar vägen i plan som en omarkerad passage, med stopplikt för oskyddade trafikanter. Bild: Google Maps.



Figur 31: Cykelvägen passerar väg 108. Det är svårt att passera då flödet är högt.



Figur 32: Rämpegårdsvägen är en enskild väg väster om väg 108 med lågt biltrafikflöde.



Figur 33: Rämpegårdsvägen. Uppenbarligen anser de boende att hastighetsnivåerna är ett problem (de två konerna i bakgrunden), men katten Arvid är orädd.



Figur 34: Den norra delen av Rämpegårdsvägen har grusbeläggning.



Figur 35: Rämpegårdsvägen

Mellan Västra Vemmerlövs byaväg och Västra Alstads kyrkoväg i Haglösa, en sträcka på ca 1,5 kilometer finns inget alternativt parallellt vägnät utan då är man som cyklist hänvisad till väg 108. Mellan Haglösa via Västra Alstad vidare till Alstad och Minnesberg kan man återigen cykla i blandtrafik.



Figur 36: Parallellt med väg 108 finns en allmän väg till Alstad, väg 621, med cirka 200 fordon/dygn som lämpar sig väl för cykling i blandtrafik.



Figur 37: Vägvisning skulle underlätta cyklingen.



Figur 38: Minnesberg

2.1.8.6 Trelleborgs tätort - Väg 101, vägstandard motortrafik

Från Trelleborg till Väg 101 är väg 108 utformad som tvåfältsväg med hastighetsgräns 90 km/h. Sträckan är utrustad med ATK. Trafikflödet uppmättes år 2017 till cirka 6000-7000 fordon per dygn. Vägen är cirka 9-10 meter bred, något bredare just söder om korsning med väg 101. Vägrenarna är generellt cirka 25 cm breda. Dikena och bakslänterna är bitvis branta. Det finns inte viltstängsel och vägen passerar genom ett relativt platt landskap med åkermark med generellt goda siktförhållanden.

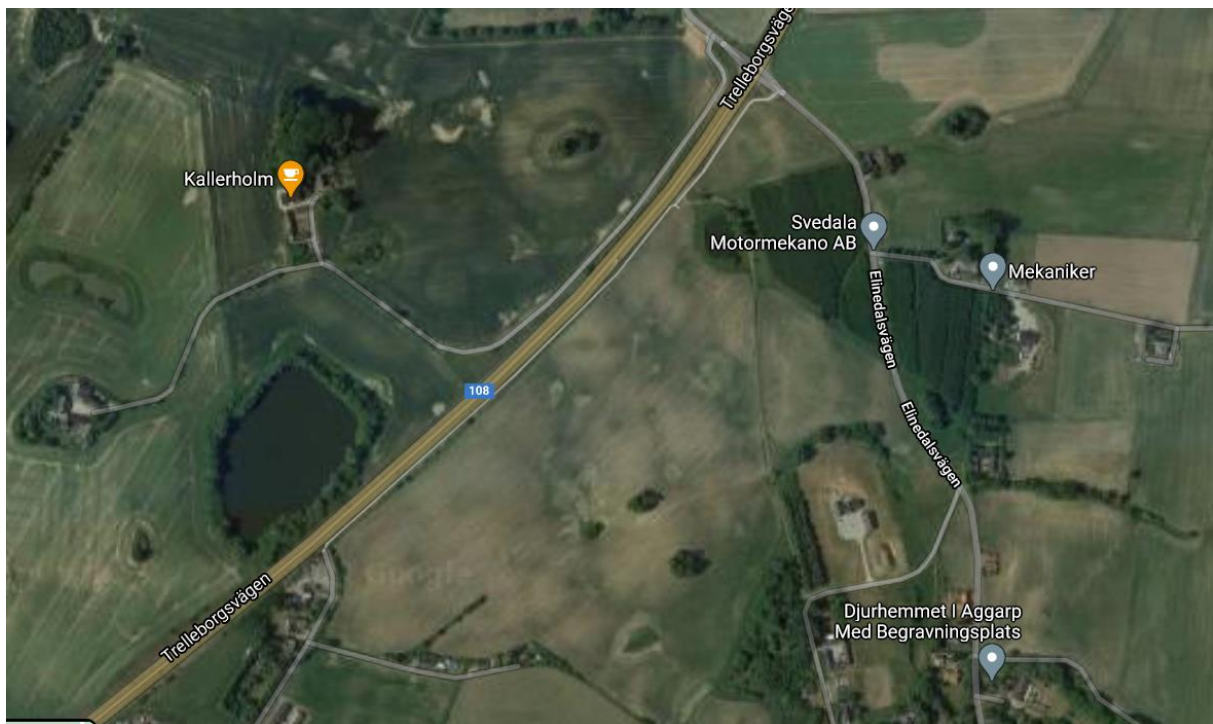
Det finns flera anslutande enskilda vägar till väg 108 och vissa av dem är relativt tätt placerade, framförallt vid Haglösa och väg 101. Vänstersvängsfält från väg 108 finns vid alla anslutande statliga vägar förutom väg 621. De flesta anslutningarna är i form av trevägskorsningar, förutom korsningen med vägarna 612 och 639 vid Vemmerlöv, samt lokalvägar inom Haglösa. Korsningarna är reglerade med stopplikt.

Vägen bedöms erbjuda det tillgänglighetsanspråk som finns för befintliga och framtida flöden. Utformningen bedöms inte uppfylla gällande krav för nybyggnadsstandard, men inte heller vara sämre än normalt.

Cirkulationsplatsen med väg 101 har en in och utfart i alla anslutningar. Anslutningarnas utformning tvingar inkommande fordon att dämpa hastigheten. Väg 101 trafikerades år 2017 av cirka 4000 fordon per dygn i väster och cirka 2500 fordon i öster och kapaciteten bedöms tillräcklig både i nuläget och i framtiden utan risk för köbildning.

2.1.8.7 Väg 101 – Svedala tätort, vägstandard gång och cykling

Norr om korsningen med väg 101 finns ett parallellt bilvägnät via Minnesberg, en enskild väg med låga biltrafikflöden som lämpar sig väl för cykling i blandtrafik. Den mynnar ut i en separerad cykelväg som löper parallellt med väg 108 fram till korsningen med Aggarpsvägen/Elinedalsvägen (väg 595). Den är belagd men ytan är i dåligt skick, se fotot nedan.



Figur 39: Separerad cykelväg som löper parallellt med väg 108 fram till korsningen med Aggarpsvägen/Elinedalsvägen (väg 595)



Figur 40: Cykelvägen mellan Minnesbergsvägen och korsningen med Aggarpsvägen/Elinedalsvägen (väg 595). Ytan är belagd men i dåligt skick.

Den sista delen av Aggarpsvägen som mynnar ut i korsningen med väg 108 och Elinedalsvägen (väg 595) är numera enbart en cykelväg. Anslutningen för biltrafik är borttagen. Trots det visar spår i snön att den fortfarande används av bilar som en smitväg. Även cyklister använder den för att slippa cykla genom cykelfållan.

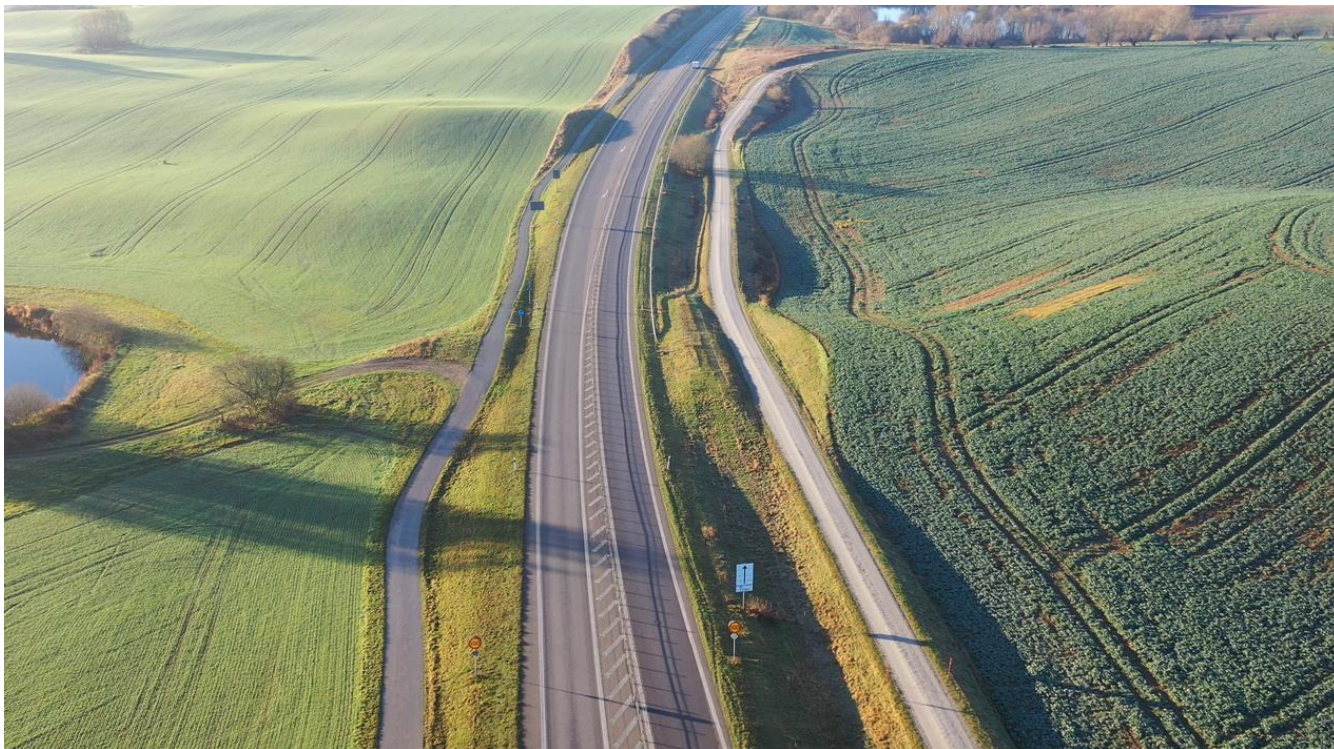


Figur 41 och Figur 42: Aggarpsvägen som leder in till Svedala är en blandtrafikväg med låga flöden, lämplig för cykling.

2.1.8.8 Väg 101 – Svedala tätort, vägstandard motortrafik

Mellan väg 101 och Aggarpsvägen är väg 108 utformad som mitträckesseparerad landsväg 2+1 med hastighetsgräns 100 km/h. Trafikflödet uppmättes år 2017 till cirka 6000 fordon per dygn. Det finns inte viltstängsel och vägen passerar genom ett relativt platt landskap med åkermark med generellt goda siktförhållanden. Vägen bedöms erbjuda de tillgänglighetsanspråk som finns för befintliga och framtida flöden. Slänterna något branta på vissa ställen och på delar av de platserna finns vägräcke. Korsningarna är försedda med vänstersvängsfält från väg 108. Alla korsningar är utformade som trevägskorsningar förutom korsningen med Solglimtsvägen som är utformad som fyrvägskorsning.

2.1.8.9 Svedala tätort - översiktsbilder



Figur 43: Väg 108, söder om Svedala, vy åt söder. Fotot taget där 2+1-vägen tar vid närmast söder om Svedala, dvs. närmast söder om vid Aggarpsvägen.



Figur 44: Väg 108 vid Aggarpsvägen, med bland annat GC-passage i plan, vy åt norr.



Figur 45: Väg 108 vid anslutning med Elinedalsvägen mot väster och Aggarpsvägen mot öster (Svedala) vilken endast kan anslutas med cykel/gång, vy åt söder.



Figur 46: Väg 108 åt norr med Södra infarten i bakgrunden (fotot taget från i höjd med Aggarpsvägen).



Figur 47: Väg 108 vid Södra infarten, vy åt söder.



Figur 48: Väg 108 vid Ugglarpsvägen, vy åt söder.



Figur 49: Väg 108 åt norr, passage av Ystadsbanan. Dimma drar in över Svedala norrifrån.



Figur 50: Vy åt öster längs Ystadsbanan vid passage av väg 108.



Figur 51: Vy åt väster längs Ystadsbanan vid passage av väg 108.



Figur 52: Väg 108 åt söder vid passage av Ystadsbanan, Pågatåg passerar. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med långa köer för biltrafiken som följd av bomfällningen.



Figur 53: Väg 108 åt söder vid Börringevägen, ett Pågatåg har just passerat. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med långa köer för biltrafiken som en följd av bomfällningen.



Figur 54: Väg 108 åt söder vid Börringevägen, ett Pågatåg har just passerat. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med långa köer för biltrafiken som en följd av bomfällningen.



Figur 55: Väg 108 närmast söder om Hylltarpsvägen, vy åt väster. Ett Pågatåg har just passerat. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med långa köer för biltrafiken som följd av bomfällningen.



Figur 56: Väg 108 vid Tpl Svedala, vy åt väster. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med bl.a. köer på bägge avfartsramperna från E65. Dessa köer är inte en följd av bomfällning, utan dessa köer uppstår p.g.a. flaskhalsar vid trafikplatsen. Korsningen mellan väg 108 och de norra ramperna utgör en trafiksäkerhetsbrist, då det bland annat saknas vänstersvängsfält på väg 108.



Figur 57: Väg 108 vid Trafikplats Svedala, vy åt väster. Fotot är taget under eftermiddagens rusningstrafik med långa köer för biltrafiken vid trafikplatsen. Vid detta fototillfälle har köerna p.g.a. bomfällningen sträckt sig hela vägen fram till trafikplatsen.

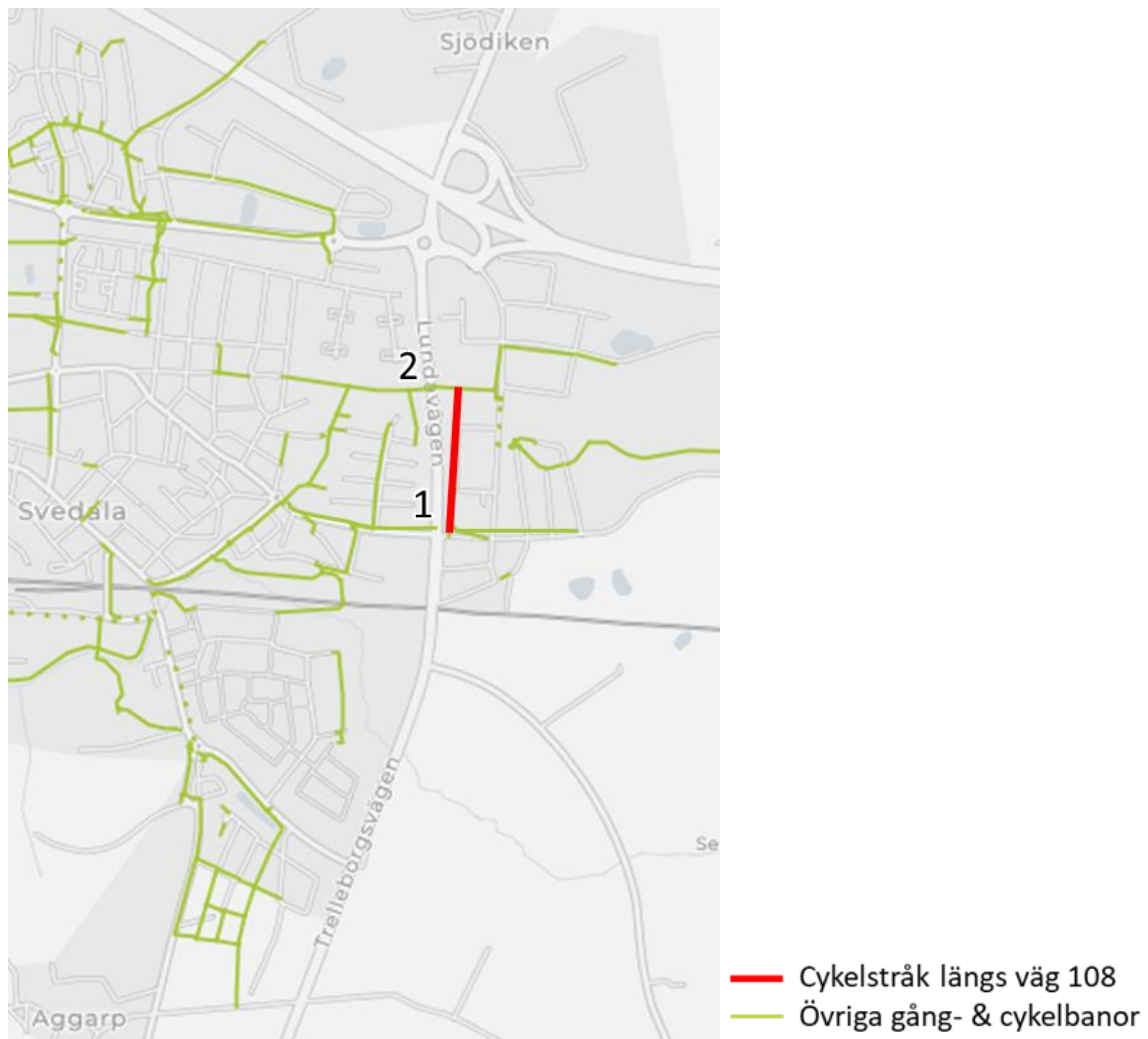
2.1.8.10 Svedala tätort, vägstandard gång och cykling

Från Aggarpsvägen (alltså söderifrån) är det möjligt att passera järnvägsspåren i gång- och cykelpassager på två ställen, vid Timmergatan (nära stationen) och genom bostadsområdet mellan stationen och väg 108. Genom Svedala tätort finns inget enhetligt stråk som kopplar samman utredningsområdet söder om tätorten med utredningsområdet norr om tätorten. Det finns dessutom ingen cykelvägvisning inom tätorten. Norr om tätorten finns en gång- och cykelbana längs med Sjödikenvägen som passerar E65 på en bro. Längs med väg 108 finns en parallell gång- och cykelbana på 400 meter norr om Börringevägen, markerad i rött i Figur 58. Cykelbanan är inte sammankopplad med något övrigt nord-sydligt stråk och fyller därför bara en lokal funktion.

Längs Börringevägen finns ett gång- och cykelstråk öst-västlig riktning som nyligen rustats upp av kommunen och som korsar väg 108, markerad med 1 i Figur 58 nedan. Gång- respektive cykeltrafik är inte separerad på banan och den är cirka 3 meter bred. I korsningen finns övergångsställen utan cykelpassage över Börringevägen väster om korsningen, och väg 108 norr om korsningen, se Figur med drönarbild nedan. Eftersom cykelbanan ligger söder om Börringevägen på väster sida om väg 108 och norra sidan på öster sida om väg 108, behöver cyklister korsa båda vägarna för att ta sig över. Fotgängare kan dock använda trottoarer på båda sidor om Börringevägen. Övergångställena är inte hastighetssäkrade och korsningen är inte signalreglerad trots att hastighetsgräns är 60 km/h på väg 108 och övergångsställen bör vara hastighetssäkrade till högst 30 km/h. Det finns refuger i korsningen som är cirka 1 meter breda och därmed inte rymmer en cyklist eller person med barnvagn. Kantstenarna är inte anpassade för synskadade eller rullstolsburna. Börringevägen ses av kommunen som den viktigaste passagen tvärs väg 108 med tanke på bostadsbebyggelsen på östra sidan.

Norr om korsningen med Börringevägen finns en gång- och cykelbana som passerar under väg 108 genom en gång- och cykeltunnel som är kantad av buskage på båda sidor av passagen. Gång- respektive cykeltrafik är inte separerad på den 2–3 meter breda banan.

Norr om Svetsargatan och hållplats väg 108 Industriegatan finns inga gång- eller cykelvägar varken längs eller tvärs väg 108. Detta trots att gång- och cykelbana finns i båda industriområdena närmast väster om och sydöst om cirkulationsplatsen. Det medför en barriäreffekt mellan norra Svedala tätort och industriområdet i öster.



Figur 58: Cykelbanor i Svedala längs väg 108. Gång- och cykelbanor är markerade med grön eller annan färg. Röd avser gång- och cykelbana längs med vägen.



Figur 59: Övergångsställe över väg 108 i korsningen med Börringevägen. Bild tagen norrifrån. Det finns inga cykelpassager. Gång- och cykelbanorna byter från norra sidan Börringevägen till Södra sidan. Övergångställena är inte hastighetssäkrade och inte signlareglerade. Refugerna är smala och rymmer inte cyklister eller personer med barnvagn. Kanstenarna är inte anpassade för synskadade eller rullstolsburna.

2.1.8.11 Svedala tätort - vägstandard motortrafik

Mellan Aggarpsvägen och Ystadbanan

Mellan Aggarpsvägen och Ystadbanan är hastighetsgränsen 80 km/h och år 2017 uppgick ÅDT till cirka 7000 fordon. Vägen är utformad som en tvåfältsväg med bredd cirka 7,5 meter och vägrenarna är cirka 25 cm breda. Nybyggda bostadsområden avskärmade med bullervall. Sidoslänterna är branta och har delvis försetts med räcken. Sikten är relativt bra.

Korsningen med Elinedalsvägen i söder är utformad som trevägskorsning med vänstersvängsfält. Söder om korsningen är väg 108 mötteseparerad och hastighetsgränsen 100 km/h vilket gör att trafik söderifrån kommer med hög hastighet in mot korsningen riktning norrut. Genom korsningen är hastigheten 80 km/h. Utpekad brist i korsningen är att det förekommer smittrafik från Aggarpsvägen, trots att motortrafik inte är tillåten. Det finns ingen anslutning för motortrafik och därför är smittrafik extra problematiskt då trafikanter på 108 inte förväntar sig anslutande trafik.

Korsningen med Aggarps Bygata och Hönsingehusvägen bedöms ha små trafikflöden och är utformad som en fyrvägskorsning med vinklade anslutningar och utan svängfält.

Korsningen med Södra infartsvägen trafikerades av cirka 1500 fordon år 2008, sedan dess har betydande exploatering av bostäder skett så flödet i den korsningen är sannolikt betydligt större i

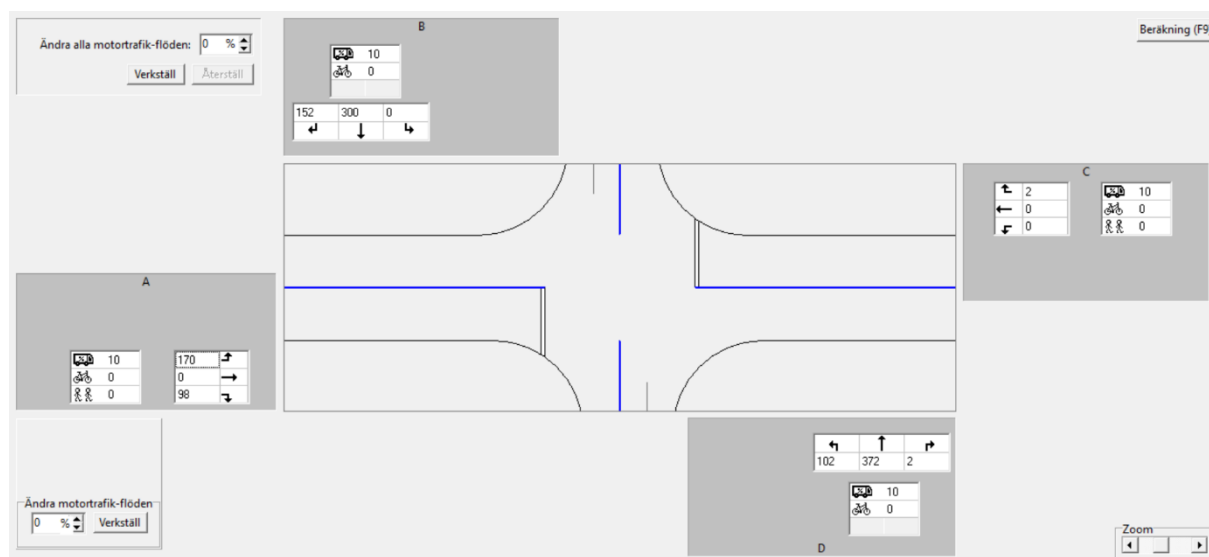
nuläget. Den är utformad som en fyrvägs korsning där den östliga kopplingen bedöms vara betydligt mindre trafikerad. Det finns vänstersvängsfält för svängande på väg 108 till båda sekundärvägarna. Den östliga vägen är reglerad med väjningsplikt medan Södra infartsvägen är reglerad med stopplikt. Kommunen uppger att det stundtals kan vara problematiskt för motorfordon på Södra infartsvägen att komma ut på väg 108.

Svedala kommun har filmat korsningen väg 108/Södra infarten 29 april 2021. Denna dag bedöms vara en typisk vardag. Filmningen skedde under pandemin och det har inte gjorts någon kontroll huruvida flödena är representativa för tiden före det att pandemin slog till. Vid ytterligare platsbesök som WSP utförde kunde det med hjälp av drönare konstateras att köerna var ungefär så långa som kommunens företrädare bedömt vara normala under eftermiddagens rusningstrafik.

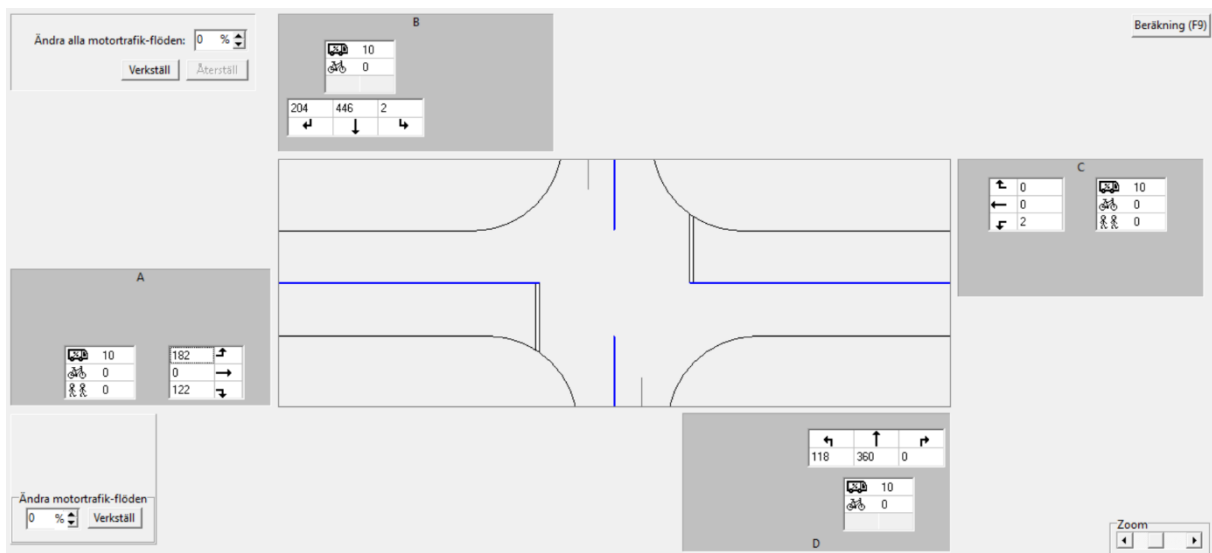
Den mest belastade halvtimmen från trafikräkningen med kamera har nyttjats och omräknats till fordon per timme (flödena har multiplicerats med två). För att ta höjd för den påverkan som stängningen av Börringevägens nuvarande anslutning till väg 108 förväntas innebära, vid utbyggnad till planskildhet under/över Ystadbanan, så adderas 30 f/h per riktning mellan Södra infarten och väg 108 söderut. Denna storlek hämtas utifrån den bedömning som gjordes i tidigare SEB (Samlad effektbedomning) för åtgärden att bygga planfri viadukt väg 108/Ystadbanan.

Därefter räknas alla relationer upp till år 2050 utifrån 1,3 % i årlig uppräknings i 29 år.

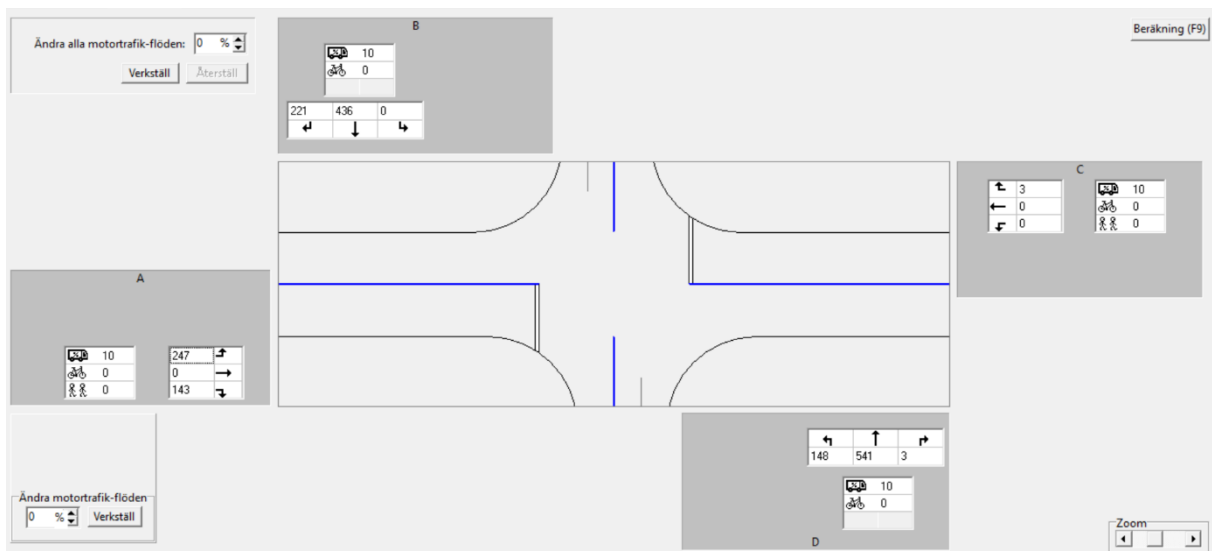
Eftermiddagens rusningstrafik är ej räknad, så för att få en ungefärlig uppskattning av rimliga flöden för denna har morgonrusningens flöden transponerats och ökats med 20 %. Denna ökning görs som en schablon eftersom den generella bilden är att flödena normalt sett är högre i tätorter av Svedalas storlek under eftermiddagsrusningen än under morgonrusningen.



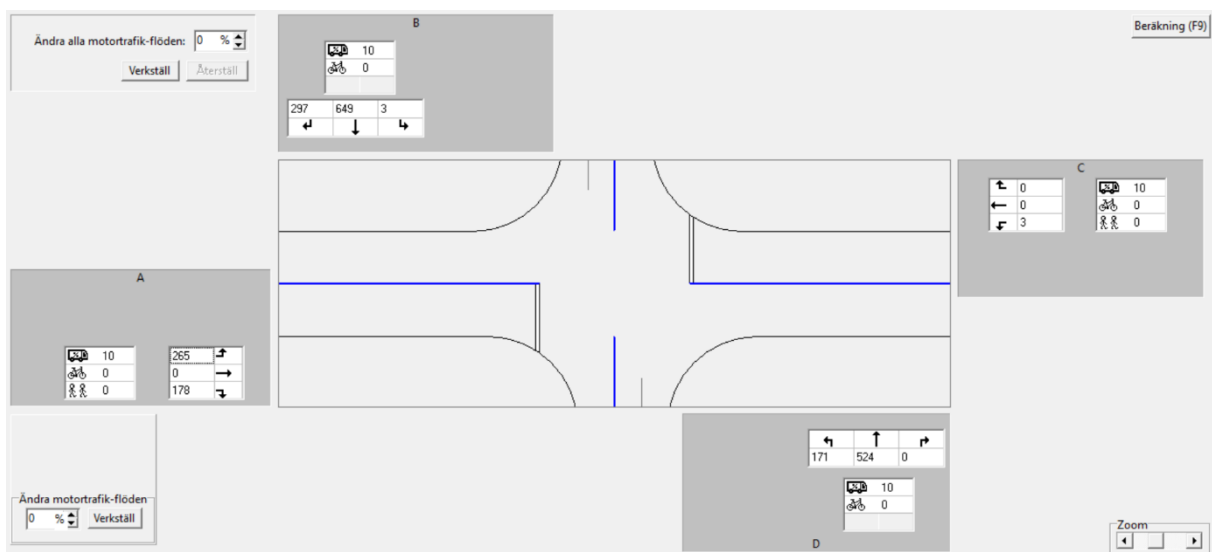
Figur 60: Flöden som nyttjas i CapCal för väg 108/Södra infarten för FM 2021. Norrut uppåt i bild.



Figur 61: Flöden som nyttjas i CapCal för väg 108/Södra infarten för EM 2021. Norrut uppåt i bild.



Figur 62: Flöden som nyttjas i CapCal för väg 108/Södra infarten för FM 2050. Norrut uppåt i bild.



Figur 63: Flöden som nyttjas i CapCal för väg 108/Södra infarten för EM 2050. Norrut uppåt i bild.

Nedan beskrivs den högsta belastningsgraden som har noterats per CapCal-körning för dagens respektive 2050 års trafik. Om belastningsgraden överskrider ca 0,8 (och i synnerhet över 1,0) bedöms utformningslösningen inte som tillräcklig. Även vilken relation i korsningspunkten som har denna belastningsgrad anges. Längst ner utförs även analyser där Ugglarpsvägen ansluts via det östra benet. Bedömningar redovisas per scenario nedan.

Dagens utformning med dagens trafik

Dagens utformning, dagens trafik, FM: 1,03 (vänstersväng ut från Södra infarten)

Dagens utformning, dagens trafik, EM: 1,57 (vänstersväng ut från Södra infarten)

En del köer inifrån Södra infarten menar kommunen förekommer, därav bedöms de höga belastningsgraderna som rimliga, dock troligen aningen överskattade för EM.

Dagens utformning med trafik år 2050

Dagens utformning, trafik år 2050, FM: 3,24 (vänstersväng ut från Södra infarten)

Dagens utformning, trafik år 2050, EM: 7,54 (vänstersväng ut från Södra infarten)

Att belastningsgraderna "sticker iväg" med trafikflöden år 2050 bedöms som rimligt, med tanke på att det redan idag stundtals uppstår köer inifrån Södra infarten. Eftersom de överskrider så rejält år 2050 samt att viss köbildning som sagt har noterats även i verkligheten, så är bedömningen att dagens korsningspunkt inte är långsiktigt hållbar.

Korsningen med väg 662 (Ugglarpsvägen) är utformad som en trevägskorsning med vänstersvängsfält på väg 108 och stopplikt för väg 662. Trafikflödet på väg 662 uppgick år 2014 till cirka 2000 fordon och det finns ingen uppgift om att trafiken skulle ha ökat drastiskt sedan dess. Anslutningen bedöms fungera väl men påverkas vid bomfällningar då större mängder sammanhängande trafik alstras.

Mellan Ystadbanan och cirkulationsplats i norra Svedala

Väg 108 korsar järnväg i plan (benämnt plankorsning) vilket medför köbildning och trafiksäkerhetsrisk. Köerna går stundtals hela vägen norrut till trafikplatsen för väg E65, se bilderna från platsbesök under eftermiddagsrusningen ovan. Trafikverket verkar för att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. I Sverige finns cirka 6 500 plankorsningar. Cirka 3000 av dem är utrustade med någon slags bom, ljus- och/eller ljudvarning. Vid större infrastrukturåtgärder samarbetar Trafikverket med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar, och nya järnvägssträckor byggs helt utan plankorsningar. Det är alltså ett mål i sig att bygga bort plankorsningen mellan väg 108 och Ystadbanan som båda två har mycket trafik. Korsningen är tidigare grundligt utredd i föregående studier och planskildhet ingår i det namngivna objektet "108 genom Svedala" i RTI-planen.(fotnot RTI)

Norr om järnvägen till strax norr om trafikplatsen med väg E65 är hastighetsgränsen 60 km/h. Trafikflödet uppgick till drygt 9000 fordon per dygn år 2017. Vägen är utformad som tvåfältsväg med bredd cirka 7,5 meter och vägrenarna är cirka 25 cm.

Korsningen med Börringevägen är utformad som en fyrvägs-korsning och väg 108 har vänstersvängsfält i båda riktningar och för sväng västerut på Börringevägen norrifrån finns även högersvängsfält. Börringevägen har inga svängfält och regleras med stopplikt. Börringevägen trafikerades av knappt 4000 fordon per dygn väst om korsningen år 2018 enligt kommunens

mätningar. Mätningar för den östra anslutningen saknas. Bullervallar för bostäder finns norr om Börringevägen men inte vid järnvägen och Börringevägen. Busslinje 141 kommer från och med december 2021 göra en vänstersväng ut på väg 108 från Börringevägen. Trafiksäkerheten och framkomligheten i punkten är låg vilket påverkar busstrafiken med tidsförluster och en trafiksäkerhetsrisk. Ny körsträckning för busstrafiken planeras längs Norra Ellenborgsgatan med nya hållplatser. Bussen kommer då köra rakt över väg 108 men trafiksäkerhetsproblemen och framkomlighetsproblemen kvarstår. Bussen vänder i cirkulationsplats väg 108/Hyltarpsvägen/Norra Ellenborgsgatan. I ett framtida bedömt scenario, i vilket Börringevägens anslutning till väg 108 är stängda, finns risk för köbildning vid befintlig utformning av cpl. Om köer uppstår på Norra Ellenborgsgatan och i cirkulationsplatsen innebär det även att buss 141 inte kommer fram.

Mellan Börringevägen cirkulationsplatsen med Hyltarpsvägen och Norra Ellenborgsvägen söder om väg E65 finns inga korsningar i plan för varken motortrafik eller gång och cykling. Vägen är omgiven av grönytor och det ger ingen känsla av stadsmiljö. Bilförare kan lockas att köra fortare än hastighetsbegränsningen och det finns inte ATK. Vägslänterna är bitvis branta och på delar av västra sidan finns balkräcke där slänten är extra brant. Sikten är god.

Norra Svedala, cirkulationsplats och anslutningar till E65

Cirkulationsplatsen med Hyltarpsvägen och Norra Ellenborgsvägen söder om E65 har en infart och utfart per anslutning. Vinkel på infarterna bidrar till att sänka hastigheten. Cirkulationsplatsen utgör en del av trafikplatsen, men av- och påfarterna kopplar inte direkt till den utan de kopplar till Norra Ellenborgsvägen strax öster om cirkulationsplatsen. Det medför att det blir en ganska komplex miljö med flera korsningar tätt ihop.

I den norra delen av trafikplatsen med E65 ansluter påfart och avfart till väg 108 i en samlad trevägskorsning utan vänstersängsfält. Väg 108 är försedd med högersvängsfält från Svedala samtidigt som vägen svänger något vilket medför något dålig sikt.

WSP har på uppdrag av Trafikverket tagit fram en trafikflödesmodell. Arbetet med modellen redovisas i sin helhet i separat PM. De kunskaper som införskaffats med hjälp av modellen redovisas nedan.

Dagens utformning – nulägestrafiken

Inledningsvis analyseras dagens utformning med nulägestrafiken. Detta görs mestadels för att kalibrera modellen mot verkliga observationer under platsbesöken.

Under eftermiddagens rusningstrafik uppstår stundtals en del köer in mot cirkulationsplatsen söder om E65. Dessa köer fortplantar sig sedan bakåt till att även uppstå på bägge avfartsramperna, både från Malmö- och Ystad-hållen. På grund av flaskhals vid plankorsningen väg 108/Ystadbanan uppstår stundtals även köer i södergående riktning på väg 108 hela vägen norrut till denna cirkulationsplats, som i det läget även kan skapa köbildning in mot denna cirkulation. Det har dock konstaterats under platsbesöket att köerna in mot denna cirkulation och den fortplantade effekten ut på avfartsramperna uppstår oavsett köer mot plankorsningen eller inte. I mikrosimuleringsmodellen är plankorsningen inte med, vilket bedöms som rimligt (i synnerhet för år 2050) eftersom den ska byggas bort i relativ närtid.

Under morgonens rusningstrafik flyter trafiken generellt bättre i området än under eftermiddagsrusningen. Dock uppstår köbildning på väg 108 i norrgående riktning in mot cirkulationsplatsen på väg 108 närmast söder om E65. Inget platsbesök genomfördes under morgonrusningen, men enligt kommunens representanter bedöms denna trafiksituation som realistiskt utifrån deras uppfattning.

Det har även framkommit synpunkter från allmänheten om att det bedöms svårt att svänga ut på väg 108 från Råkullavägen (den enskilda vägen som ansluter till väg 108 närmast norr om de nordliga ramperna). Denna enskilda väg har inte valts att tas med i mikrosimuleringsmodellen, bland annat eftersom det inte noterades vara några svårigheter att köra ut härifrån enligt observationer från drönarfilmningen.



Figur 64: Typisk situation under eftermiddagens rusningsperiod, foto från drönaren under platsbesöket den 15 mars 2021. Köer fram mot den stora cirkulationen, som även fortplantar sig bakåt, bla ut på bägge avfartsramperna. Det har kontrollerats att dessa köer inte beror på flaskhalsen vid plankorsningen väg 108/Ystadbanan.



Figur 65: Ögonblicksbild från modellen, nuläge EM. Liknande köbildning som från de verkliga observationerna, även om köerna är aningen kortare i modellen.



Figur 66: Ögonblicksbild från modellen, nuläge EM (+10% trafik). Med bara liten flödesökning blir köerna istället längre i modellen än i verkligheten, vilket visar att modellen är väl kalibrerad med verkligheten, bland annat avseende "tuffheten" in mot cirkulationerna.



Figur 67: Ögonblicksbild från modellen, nuläge FM. Köbildning på väg 108 i norrgående riktning in mot cirkulationen (köns längd lär vara överskattad i modellen jämfört med verkligheten, även om kommunens representanter menar att en viss kö härifrån är realistisk). Eftersom trafiksituationen under morgonrusningen trots allt är mindre belastad än under eftermiddagsrusningen så görs ingen ytterligare kalibrering av detta scenario.

Dagens utformning – trafiken år 2050

Det har även studerats hur trafiksituationen skulle bli med förväntad trafik år 2050 utan åtgärder.

Under eftermiddagens rusningstrafik skapas långa köer från flera håll. Detta bedöms rimligt eftersom

systemet har nått (och till viss del passerat) sitt kapacitetstak redan idag, i och med de köbildningar som redan uppstår.



Figur 68: Ögonblicksbild från modellen, år 2050 EM. Köbildning från flera håll, där köerna bland annat går långt ut på E65.



Figur 69: Ögonblicksbild från modellen, år 2050 FM. Likt dagens morgonsituation, köer på väg 108 söderifrån mot cirkulationsplatsen.

2.1.8.12 Svedala tätort – Staffanstorps tätort, vägstandard gång och cykling

Norr om Svedala finns en gång- och cykelbana över E65 och via Sjödiken. Norr om Ekhagsvägen finns en enskild väg genom skogen (se Figur 70: nedan) som sedan mynnar ut på väg 108 vid Bökebergs Gård. Mellan Bökebergs gård och Bökebergvägen är man tvungen att nyttja väg 108 på en sträcka av ca 1 km. Se figur 71.



Figur 70: En naturskön upplevelse. Grusvägen något ojämn.



Figur 71: Väg 108 mellan Fjälltofta och Bökebergsvägen. På detta avsnitt finns inget parallellt gent nät lämpligt för cykling i blandtrafik utan cyklister hänvisas till väg 108. Det finns ingen vägren att cykla på.

På Bökebergsvägen kan man cykla till Holmeja i blandtrafik. Därifrån kan man cykla vidare på Yddingevägen (blandtrafik) till gång-och cykelvägen längs väg 108, på den östra sidan. Gång-och cykelvägen är i mycket dåligt skick. Det påbörjades en vägplan med åtgärder för busshållplatsen Holmeja men den pausades då den här åtgärdsvalsstudien påbörjades. Se Figur 73 – Figur . På den

västra sidan av väg 108 finns en enskild väg som är i gott skick. Längs med den mötteseparerade delen av väg 108 fram till Hyby finns parallellt enskilt vägnät.



Figur 72: Gångstigen mellan Holmeja och busshållplatsen Holmeja.



Figur 73: Bilden är tagen strax söder om cirkulationsplatsen vid Norra Sturupsvägen, i riktning söderut mot busshållplatsen Holmeja, på den östra sidan av väg 108.



Figur 74: Cirkulationsplatsen vid Norra Sturupsvägen.



Figur 75: Cirkulationsplatsen vid Norra Sturupsvägen. Det finns en refug som visar var fotgängare och cyklister ska korsa, men anslutande gång-och cykelväg har låg standard.

Mellan Hyby och Klågerup finns ingen parallell cykelväg i direkt anslutning till väg 108. Istället finns en grusbelagd gångstig i åkerkanten mellan Flängevadsvägen i söder till där den asfalterade gång-och cykelvägen i södra delen av Klågerup tar vid i norr.



Figur 76: En grusbelagd gångstig i åkerkanten mellan Flängevadsvägen i söder till där den asfalterade gång-och cykelvägen i södra delen av Klågerup tar vid i norr.

I stället för att cykla längs väg 108 mellan Klågerup och Staffanstorp finns den allmänna vägen, Vinningevägen, som har ett biltrafikflöde under 400 fordon/dygn och som också kopplar ihop Grevie, Beden och Nevishög. Längs med väg 108 finns ett femtontal fastigheter vid Pepparkärr som är belägna längs med 108 som inte har någon cykelkoppling.



Figur 77: Vid busshållplatsen Stensminnevägen i Klågerup. usshållplatsen Stensminnevägen i Klågerup. Där man korsar Malmövägen finns en refug som dock är alldeles för smal för att rymma en cykel eller en barnvagn.

2.1.8.13 Svedala tätort – Staffanstorps tätort, vägstandard motortrafik

På sträckan Svedala-Holmeja är väg 108 utformad som tvåfältsväg, cirka 9-10 meter bred. Hastighetsgränsen är 80 km/h och vägen bedöms ha en relativt lämplig utformning för den hastigheten. ÅDT uppmättes till cirka 6000 fordon år 2017. Sträcka är försedd med viltstängsel med viltuthopp och färister vid anslutande mindre vägar. Vägen bedöms inte ha några större kapacitetsproblem (i den meningen att längre köer riskera att uppstå längs vägen eller från sidovägar) varken för dagens eller framtida trafikflöden, men eftersom flödena är relativt höga för att vara en vanlig landsväg på landsbygd, kan det ändå finnas risk för framtida begränsningar i tillgängligheten.

Just norr om Svedala är det tätt mellan mindre anslutningar. Korsningen med väg 830 är placerad i innerkurva med begränsad sikt och utan vänstersvängsfält. Korsningen med väg 814 vid Bökebergs gård är försedd med vänstersvängsfält. Korsningen med väg 818 har inget vänstersvängsfält. Vid Holmeja finns en fyrvägs korsning där ena benet löper parallellt med väg 816.

Mellan Holmeja och Klågerup är väg 108 utformad som 2+2 väg med hastighetsgräns 100 km/h. Trafikflödet var cirka 8000 fordon år 2017. Landskapet och sidoområdena är öppna och sikten god. Vägen bedöms inte ha några kapacitets- eller tillgänglighetsproblem för varken dagens eller framtida trafikflöden.

Korsningen med väg 816 till Sturups flygplats har byggts om till cirkulationsplats och väg 816 trafikerades av cirka 2500 fordon per dygn år 2014. Korsningen vid Hyby kyrka är ombyggd till en form av trafikplats. Utformningen medför att det krävs körfältsbyte för att inte tvingas svänga av vägen i båda riktningar. I Klågerup avslutas 2+2 sträckan med en cirkulationsplats och hastighetssänkning till 60 km/h. De flesta mindre anslutningarna har stängts och hänvisas till parallellväg, men vissa har fortfarande direktanslutning.

Mellan Klågerup och Staffanstorp är väg 108 utformad som tvåfältsväg, cirka 9-10 meter bred. År 2017 uppmättes trafiken till cirka 9000 fordon. I Klågerup går vägen huvudsakligen utanför orten och är avskärmd från bebyggelse med grönområden. Landskapet och sidoområdena är öppna och sikten god. Sidoslänterna är dock ofta branta och på många platser finns det balkräcke i vägkant för att upprätthålla trafiksäkerheten. Vägen bedöms inte ha några större kapacitetsproblem (i den meningen att längre köer riskera att uppstå längs vägen eller från sidovägar) varken för dagens eller framtida trafikflöden, men eftersom flödena är relativt höga för att vara en vanlig landsväg på landsbygd, kan det ändå finnas risk för framtida begränsningar i tillgängligheten. De regionala anspråken för god tillgänglighet till Malmö Airport är höga, både vad gäller restid och tillförlitlighet. Uppagningsområdet är, förutom orterna längs väg 108, resande som nyttjar övergripande vägnät till trafikplats Lunds Södra och sedan åker via väg 108 till och från flygplatsen. Därutöver fungerar delen mellan E65 och E22 som ett möjligt alternativ till E6 (Yttre ringvägen) för vissa resekopplingar.

Det finns ett antal mindre anslutningar till som kan vara något skymda, t ex vid kommungränsskylten norr om Klågerup. Just söder om Staffanstorp är det relativt tätt med mindre anslutningar. Korsningen med väg 824 är försedd med vänstersvängsfält. Detsamma gäller korsningen med väg 826.

2.1.8.14 Staffanstorps tätort, översiktsbilder



Figur 78: Väg 108 vid Flintevångsvägen, närmast söder om trafikplatsen med väg 11, vy åt söder. Här tar landsbygden vid åt söder längs väg 108.



Figur 79: Väg 108 åt norr, på väg in i Staffanstorp. Korsningen med Flintevångsvägen syns i bild och lite längre norrut korsningen med de södra ramperna i trafikplatsen med väg 11.



Figur 10: Väg 108 åt norr, på väg in i Staffanstorp. Korsningen med de södra ramperna i trafikplatsen syns i bild och längre norrut cirkulationsplatsen med Dalbyvägen.



Figur 81: Väg 108 vid den södra korsningen med ramperna med väg 11, vy åt söder.



Figur 82: Väg 108 åt norr, på väg in i Staffanstorp. Korsningen med de södra ramperna i trafikplatsen och längre norrut cirkulationsplatsen med Dalbyvägen. Lastbil svänger vänster åt norr på väg 108 från väg 11 västerifrån. Fotot är taget strax före eftermiddagens rusningstrafik den 15 mars 2021.



Figur 83: Väg 108 vid den södra korsningen med ramperna med väg 11, vy åt söder.



Figur 84: Väg 108 åt norr vid cirkulationsplatsen med Dalbyvägen.



Figur 85: Väg 108 vid cirkulationen med Dalbyvägen, vy åt söder. Även väg 11 syns på bilden.



Figur 86: Korsningen Dalbyvägen/Industrivägen/påfarten mot väg 11 västerut, vy åt väster längs Dalbyvägen. Fotot är taget strax före eftermiddagens rusningstrafik den 15 mars 2021.



Figur 87: Vy västerut längs påfartsrampen mot väg 11 västerut. Även väg 11 åt väster syns i bild.



Figur 88: Väg 108 åt vänster och höger i bild, vid cirkulationsplatsen med Dalbyvägen, vy åt öster. Väg 11 åt öster syns också i bilden.



Figur 89: Väg 108 åt norr, strax norr om cirkulationsplatsen med Dalbyvägen. Det södergående hållplatsläget på väg 108 syns bland annat i bild.



Figur 90: Väg 108 åt norr, strax norr om cirkulationsplatsen med Dalbyvägen. Hållplatslägena i båda riktningar på väg 108 syns bland annat i bild.



Figur 91: Väg 108 åt söder, där hållplatslägena syns.



Figur 100: Väg 108 åt norr, mittför Staffanstorp (mellan cirkulationsplatserna med Dalbyvägen i söder och Gullåkravägen i norr).



Figur 21: Väg 108 åt norr, vid järnvägen där Bus Rapid Transit (BRT) är tilltänkt att på sikt eventuellt kunna gå.



Figur 102: Väg 108 åt söder, vid järnvägen där superbuss är tilltänkt.



Figur 103: Väg 108 åt norr, strax söder om cirkulationen med Gullåkravägen.



Figur 104: Väg 108 åt norr, vid cirkulationen med Gullåkravägen. Här slutar studiens utredningsområde. På sträckan mellan Staffanstorp och Lund kommer vägen byggas ut till fyrfältsväg någon gång under åren 2023-2027.

2.1.8.15 Staffanstorps tätort, vägstandard gång och cykling

Det finns ingen vägvisning för gång eller cykling inom orten. Det finns inget utpekade stråk för cykling genom orten i nord-sydlig riktning.

I Staffanstorp ligger i princip hela tätorten på västra sidan om väg 108. På östra sidan finns i princip enbart industriverksamheter och storskalig handel. Det går ingen cykelväg längs med väg 108 på sträckan förbi tätorten. Däremot finns det en gång- och cykelväg längs med den parallellt gående Industrivägen på västra sidan och tre stråk som korsar väg 108. Gång- och cykeltrafik är inte separerad från varandra på dessa banor. Det finns tre korsningar som alla är försedda med gång- och cykelpassage i tunnel, se figur 105 nedan. På en sträcka om totalt 1,3 km mitt på sträckan saknas helt passager. I marken syns en stigbildning bredvid spåret, vilket tyder på att det finns ett behov av att kunna passera vägen även där, se Figur nedan. Passagera över lokalvägar för gång- och cykelbanan längs Industrivägen är generellt utformade med övergångsställen med och cykelpassager men utan hastighetssäkring och kantstenarna är inte anpassade för synskadade eller rullstolsburna.



Figur 105: Cykelbanor i Staffanstorps längs väg 108. Passager numrerade 1–3. Gamla järnvägsspår från Simrishamnsbanan närmast vägen markerade i svart.



Figur 106: Stigbildning intill järnvägsspåret vid järnvägsgratan tyder på ofta förekommande passager av väg 108 trots att det inte finns någon ordnad passage för gång och cykling. Bild från Google Maps.

2.1.8.16 Staffanstorps tätort, Vägstandard motortrafik

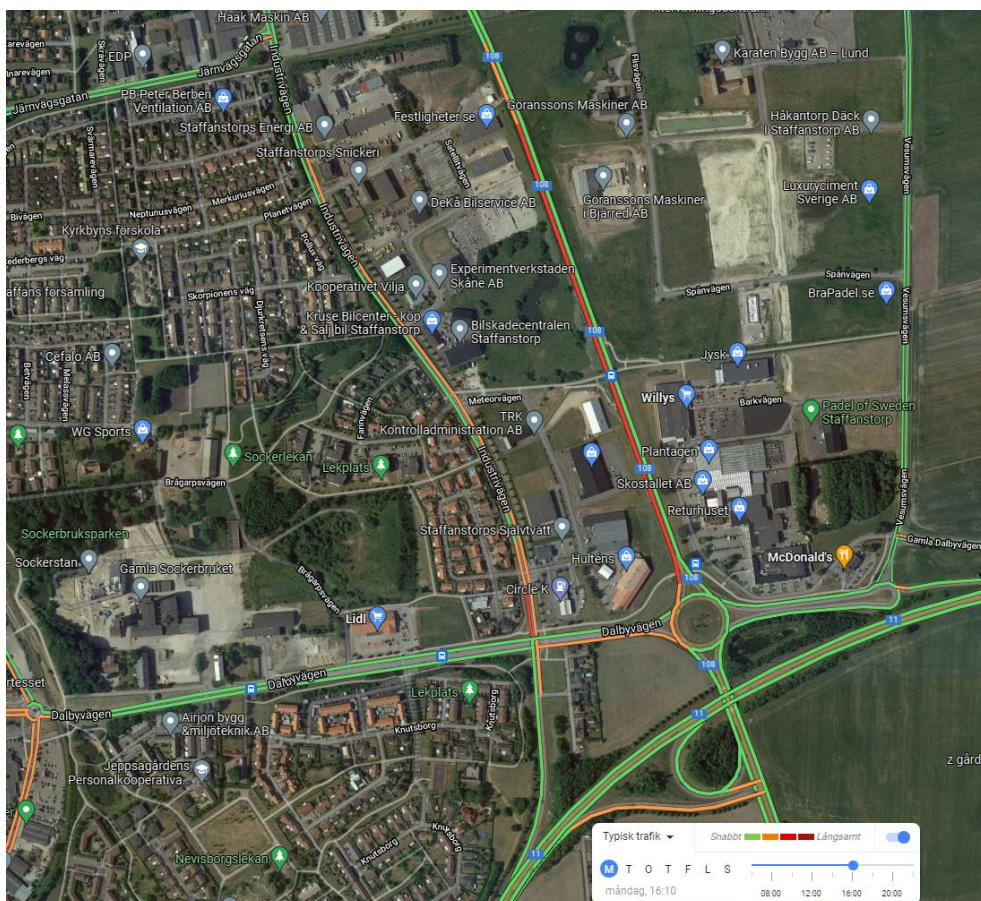
Hastighetsgränsen är 80 km/h med lokala sänkningar till 50 km/h i cirkulationsplatserna och vägen bedöms ha en lämplig utformning för den hastigheten. Vägen är cirka 9-10 meter bred och är åtskild från bebyggelsen med stängsel eller stora grönytor. Vägslänterna är bitvis branta och på delar av västra sidan finns balkräcke där slänten är extra brant. Korsningen med väg 11 och de södra ramperna består av en vanlig trevägskorsning. Det finns vänstersvängsfält på väg 108. I norr och söder sker korsning i cirkulationsplats, och på mitten av sträckan är korsar en lokalväg planskilt. Busshållplatserna mitt på sträckan har inga accelerationsfält.

Aktuellt utredningsområde har filmats med drönare vid två tillfällen. Ett besök skedde under typisk eftermiddagsrusning den 10 oktober 2021. Det platsbesöket visade på framförallt långa köer på väg 108 norrifrån fram mot cirkulationsplatsen med Dalbyvägen/de norra ramperna med väg 11. Även köer på Dalbyvägen i östgående riktning fram mot väg 108 vid något tillfälle. Denna kösituation kan sägas vara typisk utifrån den bild som ytterligare besök i Staffanstorp har påvisat. Drönarfilmningen genomfördes endast under en kortare tidsperiod under pågående rusning, vilket är en av anledningarna till att denna analys benämns vara en enklare sådan.

Utifrån Google Maps (se figur 107 nedan) och tidigare genomförd trafikanalys av Tyréns är bedömningen att det stundtals uppstår köer på avfartsrampen från Malmö vid anslutning till väg 108. Problemet består framförallt i att det upplevs svårt att hitta en lucka att kunna svänga ut på väg 108, snarare än att kön blir lång. Staffanstorps kommun har låtit genomföra en trafikanalys med hjälp av Tyréns som har uppmätt max ca 8 fordon på avfartsrampen. Detta bör indikera att problemen, åtminstone i dagsläget, inte är överhängande avseende kölängden. Det finns dock risk för att förare från avfartsrampen bedömer det som svårt att hitta en lucka att svänga vänster in på väg 108, varför trafiksäkerheten riskerar att sjunka om förare känner sig tvingade att nyttja mindre luckor. Vid prognostiserade framtida trafikflöden förväntas konsekvensen bli att köerna på avfartsrampen ökar i omfattning.

Anslutningen Industrivägen/Dalbyvägen är vidare problematisk för lokal trafik, i form av långa köer från Industrivägen under rusningstrafik. Utifrån dagens utformning har den statliga kopplingen, mellan väg 108 och väg 11 västerut en fullt acceptabel funktion. Även på sikt bedöms tillgängligheten vara acceptabel mellan väg 108 och väg 11 för den regionala funktionen. Dock är korsningen viktig för den lokala trafiken i Staffanstorp och de framkomlighetsproblem som finns på Industrivägen redan idag, kommer förvärras i och med ökade trafikflöden.

Kommunen har låtit genomföra en trafikanalys med hjälp av Tyréns, som visar att det maximalt uppstod en kö på 18 fordon från Industrivägen under eftermiddagens rusningstrafik. Dock var medelköerna betydligt kortare, så det förefaller troligt att denna kö endast var under kort tid.



Figur 107: Google Trafikbild över typisk trafiksituation under eftermiddagens rusningstrafik, som på ett bra sätt överensstämmer med den situation som noterades från drönarfilmingen. Lång kö på väg 108 i södergående riktning fram mot cirkulationen med Dalbyvägen samt långsam trafik (ibland kö) på Dalbyvägen i östgående riktning fram mot samma cirkulationsplats. Även viss kö/långsam trafik på Industrivägen respektive på avfartsrampen från Malmö (med svårigheter att hitta en tillräcklig tidslucka för att svänga ut på Dalbyvägen respektive väg 108).

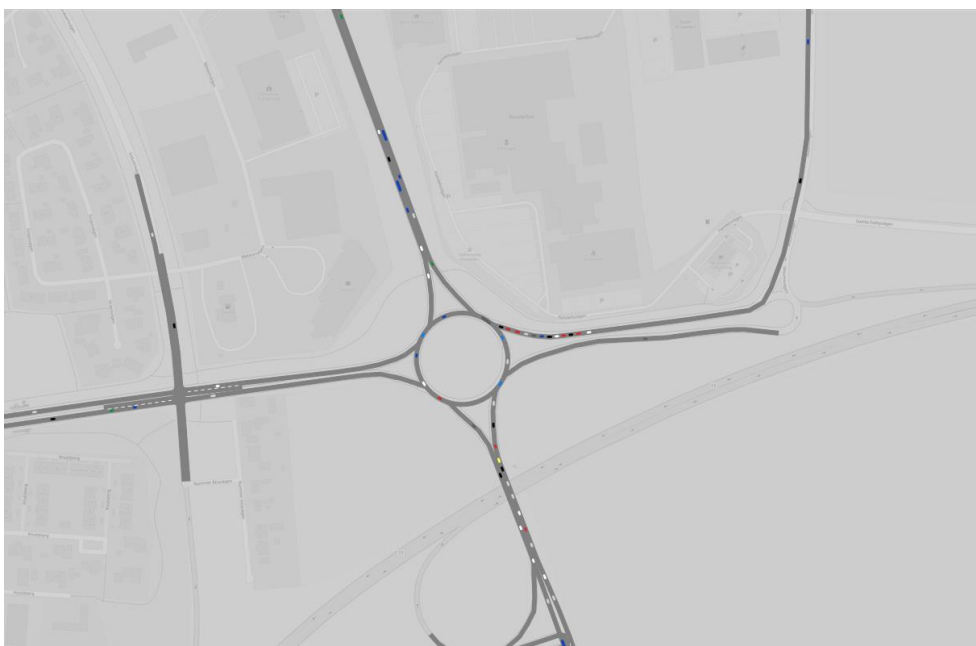


Figur 108: Foto från Tyréns rapport (framtagen på uppdrag av Staffanstorps kommun), där det framgår att det kan vara svårt för bilister från avfartsrampen (vänster i bild) att hitta en lucka att svänga vänster in på väg 108.



Figur 109: Drönarfot från eftermiddagens rusningstrafik med köer på väg 108 i södergående riktning fram mot cirkulationsplatsen med Dalbyvägen.

Utifrån drönarfilmerna från eftermiddagsrusningen har flödena räknats i cirkulationsplatsen väg 108/Dalbyvägen, korsningen med de södra ramperna samt korsningen Industrivägen/Dalbyvägen, avseende hur många som svänger höger/vänster/rakt fram. Därefter har en rimlig fördelning mellan korsningarna antagits, som har resulterat i en OD-matris (start/mål-matris) för området. En enklare modell har skapats av WSP vilken redovisas i separat PM. I figurerna 110-111 redovisas bedömda scenarion.



Figur 110: År 2050 FM – dagens utformning – en del köer från söder in mot cirkulationen.



Figur 111: År 2050 EM – dagens utformning – en del köer från norr och öster in mot cirkulationen. Köerna norrifrån har vuxit betydligt i längd jämfört med de kölängder som noterades från drönarfilmerna, vilket bedöms rimligt med tanke på ökad trafik.

Cirkulationsplats väg 108/Gullåkravägen/Maskinvägen i norra Staffanstorp har filmats med drönare under typisk eftermiddagsrusning den 10 oktober 2021. Platsbesöket visade att inga direkta köer uppstod in mot cirkulationen från något håll. Detta trots att långa köer uppstod fram mot den södra cirkulationen i Staffanstorp utmed väg 108 vid samma tillfälle. Detta indikerar att aktuell dag inte hade ovanligt lite trafik, varför bedömningen är att inga större brister kan påvisas i den norra cirkulationen, åtminstone inte vid normalläge. Emellertid har Skånetrafiken framfört önskemål om att få ökad framkomlighet i cirkulationsplatsen för regionbuss 166, vilken trafikerar Staffanstorp – Lund. Bussen färdas mellan det norra och västra benet i båda riktningar och går i högt trafik med åtta avgångar per timme. Linjen fortsätter efter Lund vidare till Södra Sandby och är att betrakta som en mycket betydelsefull linje vilket motiverar höga anspråk på tillförlitlig och god framkomlighet.

2.2 Kommande utveckling

2.2.1 Trafikutveckling gång och cykling

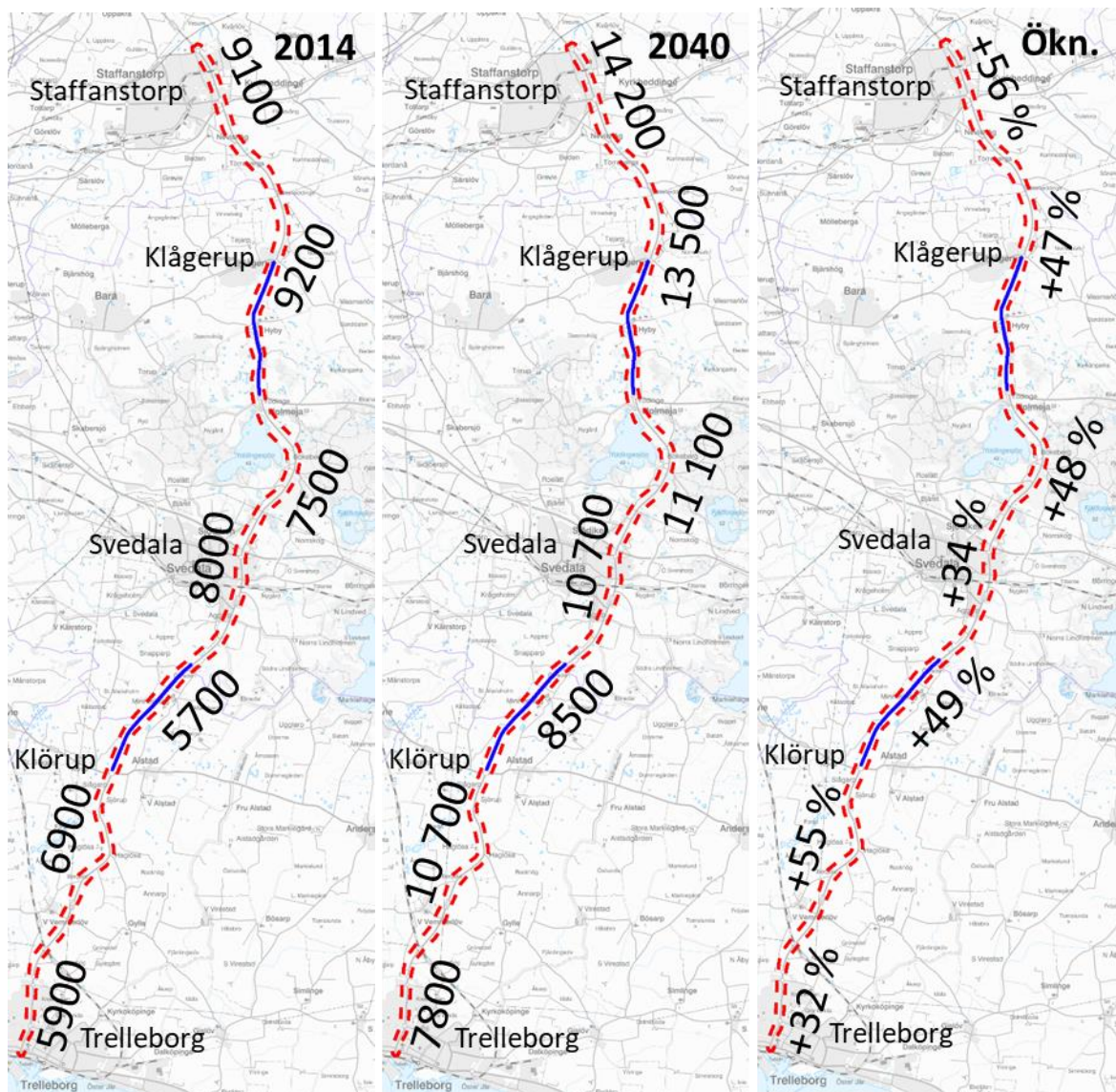
Det finns varken mätningar av befintliga flöden eller prognos för framtida ökning för dessa trafikslag. Regionens cykelpotentialstudie visar på att cykelpotentialen mellan tätorterna ligger i det lägsta intervallet 10-100 cyklister per dag på delar av sträckorna. Potentialstudien beaktar dock endast resor upp till 12 km som där beräknas ta 45 minuter med vanlig cykel (16 km/h). Den kraftiga ökningen av elcyklar som assisterar upp till 25 km/h och andra cykelinnovationer såsom liggcyklar med mycket lågt luftmotstånd medger betydligt högre medelhastighet. Avståndet mellan Trelleborg och Svedala respektive Svedala och Staffanstorp är ca 2 mil och med medelhastighet om drygt 25 km/h så kan cyklister färdas någon av dessa sträckor på cirka 45 minuter. Alltså bör det finnas viss potential för cykling mellan orterna även om potentialstudien inte tar hänsyn till cykling över 12 km. Hur stora cykelflödena kan bli är svårt att avgöra, men eventuell ökning bedöms främst bero på hur mycket infrastruktur som iordningsställs.

Inom tätorterna kan gång- och cykelflöden öka till följd av planerad förtätning och nyexploatering. Eventuell ökning av flöden längs väg 108 bedöms dock främst bero på om stråken längs vägen rustas upp. Vägvisning till alternativa stråk kan minska gång och cykling längs väg 108 förutsatt att de alternativa stråken håller god standard. Flödena tvärs väg 108 är dock svårare att påverka genom vägvisning då genhet är mycket viktigt för dessa trafikslag.

2.2.2 Trafikutveckling motortrafik generellt

Enligt Trafikverkets gällande basprognos från 2020-06-15 så kan en generell trafikökning mellan åren 2017 och 2040 för Skåne antas bli 48 % för tung trafik och 37 % för personbilstrafiken. Den sammantagna trafikökningen skulle då bli cirka 40 % till år 2040.

Sampers innehåller mer detaljerade prognoser för olika vägar. Nedan i Figur 112 visas utdrag för prognostiserad ökning enligt den näst senaste versionen av prognostiserad trafik för åren 2014 och 2040 för väg 108 inom utredningsområdet. Trafiken för 2014 enligt Sampers-modellen överensstämmer i princip med befintliga trafikflöden. Nätet verkar alltså relativt väl kalibrerat inom utredningsområdet. Om de generella uppräkningsstalen för Skåne enligt basprognos 2020-06-15 extrapoleras till samma period (år 2014–2040) skulle trafiktillväxten vara 43 % för personbilar och 56 % för lastbilar, eller cirka 45 % sammantaget. I Trelleborgs kommun skulle ökningen på landsbygden ligga i över den generella ökningen för Skåne län, men inom tätorten skulle trafiktillväxten vara något lägre. I Svedala kommun skulle ökningen på landsbygden ligga i linje med den generella ökningen för Skåne län, men inom tätorten skulle trafiktillväxten vara något lägre. I Staffanstorps kommun skulle trafiktillväxten vara större än den generella ökningen för Skåne län överlag.



Figur 112: Trafikflöden i ADT (dubbelriktat) enligt Sampers basprognos från 2018-04-01. Från vänster: flöden för 2014; flöden för 2040; ökning 2014–2040 i procent.

2.2.3 Trelleborg – kommunala planer

Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att ta fram ett planprogram för Lundavägen som inväntar en av kommunen önskad förändring av statens anspråk på väg 108 genom Trelleborg. För den norra delen av Bryggaregatan vid stadsdelen Phylatterion behandlar kommunen en inkommen ansökan om planbesked. I strukturplanearbetet för Sjöstaden i Trelleborg förlängs Bryggaregatan över hamnbassängen hela vägen ner till havet och blir ett av de viktigaste nord-sydliga stråken i den nya stadsdelen.

Idag arbetar kommunen med att förtäta före detta industriområden, transportområden och impedimenttytor med blandad bebyggelse sammanlänkad med gator. Omvandlingen av transportleder till gator handlar om att sänka framkomligheten och öka tillgängligheten. Smala gator kantad av bebyggelse och tätt mellan korsningspunkterna minskar barriäreffekter och gör staden mer läsbar, tillgänglig och attraktiv för invånare och verksamheter. Läs mer i kommunens Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs stad 2025 (maj 2014) samt den reviderade Samrådshandling Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs stad 2035 (aug 2019).

Kommunens målsättning är att skapa ett nätverk av sammanhängande gator som ger en god rumslig integration och genhet i staden. Detta ökar tillgängligheten samtidigt som det förbättrar orienterbarheten och bidrar till konkurrenskraften och attraktiviteten i hållbara färdssätt. Gator ska vara tillräckligt smala och kantade av bebyggelse så att de blir lätta att korsa. De ska vara trygga och attraktiva för oskyddade trafikanter genom låga hastigheter. Den upplevda närheten till stadskärnan ökar när staden förtätas.

En viktig målsättning för den önskade omvandlingen av Lundavägen är att förbinda Västervång med Östervång med en sammanhängande stadsväv och ett flertal nya gator. Anslutande gator att binda ihop är Iduns väg, Högalidsvägen på flera ställen, Nannas väg, Kakehögsvägen, Kasalgatan och ett flertal stråk som idag är cykelbanor.

Goda förutsättningar för nya öst-västliga gator finns även för den norra halvan av Bryggaregatan som idag skär av Norrvallavägen och Fanjunkaregatan förutom Ståtorps gatans viktiga diagonala stråk. Ståtorps gatan binder samman Hedvägens internhandelsområde, ett stort utvecklingsområde i väster, med stadskärnan via Gasverksgatan och Övre & Stadsparkskvarteren. Korsningen kan bli mycket attraktiv för verksamheter och bostäder samtidigt som stråkets potential tillvaratas genom att kantas av nya byggrätter. En smalare, tydligt urban gatusektion vars gränser består av aktiva fasader i bottenvåningarna utan planskildhet skulle upplösa Bryggaregatans påtagliga barriäreffekt i staden på samma sätt som den pågående ombyggnaden av korsningen Valldammsgatan/ Gasverksagatan.

Storleken på kvarteren kan ges av en avvägning av en hög korsningstäthet mot en låg andel gatumark för ett resurseffektivt marknyttjande. Kvarter kan sedermera delas in i fastigheter för småskalighet och en hög spatial kapacitet vilket tillsammans med en tillräckligt hög exploatering ger en hög tillgänglig mångfald och urbanitet. Nya målpunkter, hög entrétäthet och platsbildningar ger goda förutsättningar för stadsliv.

En blandning av bostäder med verksamheter i bottenvåningarna är receptet för närhet mellan bostaden, arbetsplatsen och handeln. En väl avvägd befolkningsdensitet ger tillräckligt underlag för utvecklingen av tillräcklig lokal service. Denna balans mellan dag- och nattbefolkning bidrar till att befolka de allmänna rummen så att de upplevs trygga. Lundavägen har stor stråkpotential som huvudgata i nordsydlig riktning med många goda lägen för verksamheter i bottenvåningarna.



Figur 113: Utvecklingsområden för blandad bebyggelse (områdena numrerade med 4 och 6 har direkt anknytning till väg 108). <https://cms.trelleborg.se/wp-content/uploads/2020/06/fop-2035-trelleborgskommun-samradshandling.pdf>

2.2.4 Svedala – kommunala planer

Det finns en tidigare förstudie från Vägverket (2009) för att förlänga befintlig mitträckesseparering av väg 108 söder Svedala vidare genom orten och samtidigt sänka ned väg 108 så att den korsar järnvägen i södra Svedala planskilt. Det skulle medföra att den befintliga korsningen mellan väg 108 och Börringevägen också skulle bli planskild. Om så sker så avser kommunen leda trafiken som nu ansluter till väg 108 från Börringevägen norrut via bland annat Norra Ellenborgsvägen till cirkulationsplatsen söder om väg E65.

Utvecklingsområden enligt kommunens översiktsplan från 2018 framgår av Figur 114 och där är en nedsänkning av väg 108 under järnvägen inkluderad. Det framgår att förtätning planeras på båda sidor om väg 108 inom orten norr om järnvägen. Söder om järnvägen har redan en omfattande utbyggnad av bostäder påbörjats. Området norr om E65:ans norra avfart öster om väg 108 är utpekade som verksamhetsområde. Verksamhetsområde planeras även vid Södra Infartsvägen, men det är främst om inte verksamhetsområdet norr om E65 kan realiseras.

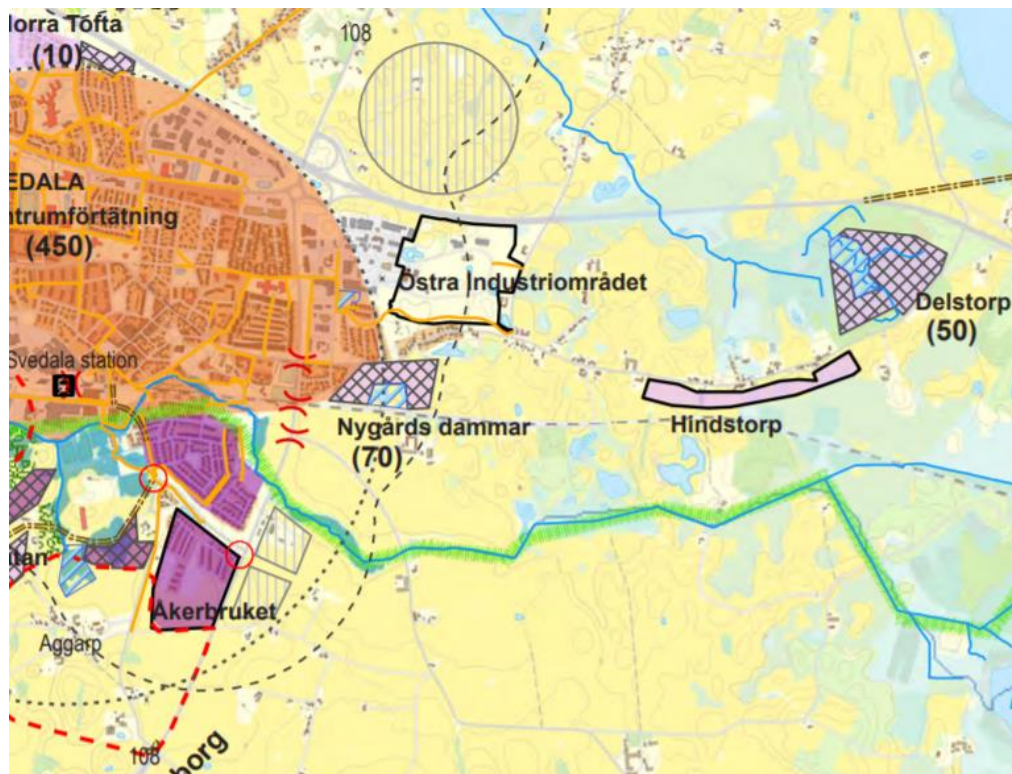
Kommunen utvecklar just nu en före detta idrottsplats i sydvästra kvadranten av korsningen v108/Börringevägen till bostäder.

I norra delen av tätorten pågår etablering av två livsmedelsbutiker på var sin sida av väg 108, nordväst respektive sydost om cirkulationsplatsen med Hyltarpsvägen och norra Ellenborgsvägen. I samband med det arbetet har förslag på gångbanekopplingar tvärs väg 108 vid den södra anslutningen för väg 108 tagits fram. Kommunen planerar även att anlägga en kort cykelbana längs Norra Ellenborgsgatan när Coop etableras 2022, se Figur . Eventuellt kan det dock vara lämpligare att anlägga en gång- och cykelpassage något söder om cirkulationsplatsen, i Norra Tvärgatans förlängning.

Idag är både väg 816 som ansluter väg 108 och väg 813 som ansluter E65 utpekade som riksintresse till och från Malmö Airport. Dock fattas beslut i september 2022 om att endast en anslutning ska vara riksintresse. Det blir då anslutningen från väg E65 som blir utpekad.

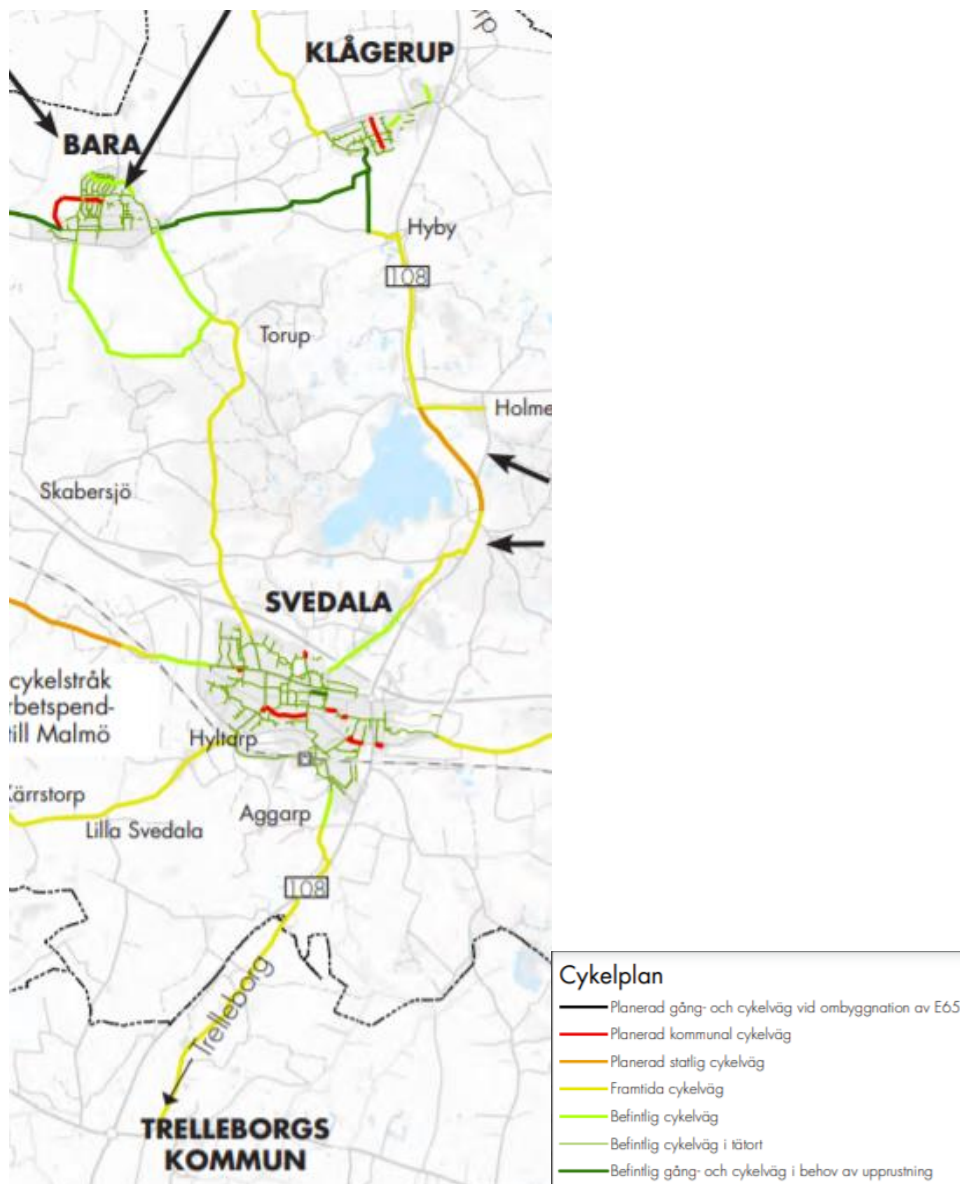
Det finns en vägplan för att bygga planskild passage vid busshållplatsen vid Holmeja. Det projektet är dock pausat i avvaktan på att denna åtgärdsvalsstudie ska färdigställas för att undvika motstridiga åtgärder.

Det planeras byggas en galoppanläggning söder om orten Bara.

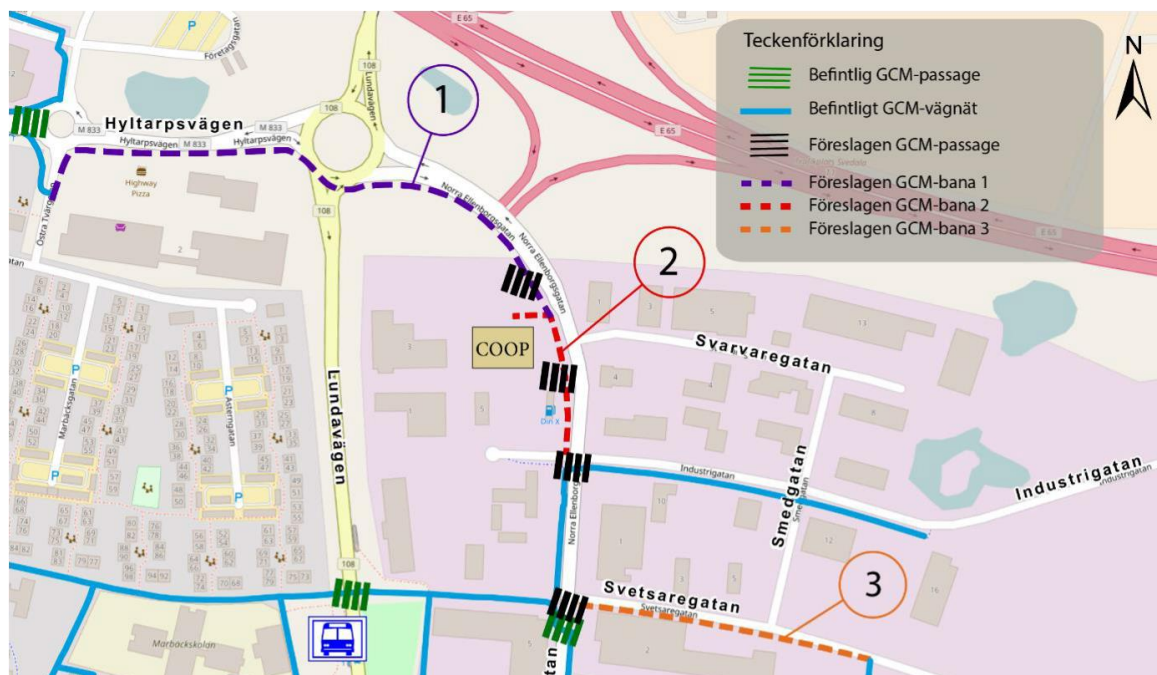


Figur 114: Översikt utvecklingsområden enligt Svedalas Översiktsplan från 2018.

<https://www.svedala.se/contentassets/582ac7aec8944aa089d035a380bfea5/laga-kraft/op-2018-antagande-del-1-lk.pdf>



Figur 115: Cykelplan Svedala kommun



Figur 116: Förslag till gång- och cykelbanor enligt Trafikutredning för Detaljplan Svedala 100:242 m.fl., 2019.
<https://www.svedala.se/contentassets/913ffc0e46b24190a691472b37f833fc/utredningar/trafikutredning-190502.pdf>

2.2.5 Staffanstorps kommunala planer

Staffanstorps kommun håller på att anta en ny översiktsplan för perioden 2020-2040. Enligt en granskningsversion så planeras inte längre utbyggnad av bostäder vid väg 108 utanför befintlig tätbebyggelse. Tillkommande bostäder i Staffanstorps tätort planeras främst genom förtätning inom tätorten och viss expansion i nordväst. Verksamhetsområdet öster om väg 108 planeras dock utvidgas österut.

I samband med förtätning av Staffanstorps tätort kan karaktären på bland annat Malmövägen ändras till mer stadsmässig miljö. Det bör dock inte påverka trafiken på väg 108 nämnvärt då väg 108 främst har en regional funktion snarare än lokal funktion.

Exploateringarna som nämns ovan kan öka behovet av gång- och cykelkopplingar tvärs väg 108. Det finns dock inga förslag till nya gång- eller cykelkopplingar vid väg 108 inom åtgärdsvalsstudiens utredningsområde i utkastet till översiktsplanen. Det finns vissa vägar som är utmärkta som anvisade cykelvägar, men det framgår inte på vilket sätt de ska vara anvisade. Av de anvisade cykelvägarna är det bara befintlig planskild gång- och cykelpassage under väg 108 längs Dalbyvägen och handelsvägen som berör väg 108 inom utredningsområdet.

Kommunen strävar efter att omvandla den befintliga Simrishamnsbanan till ett dedikerat superbustråk mellan Malmö och Staffanstorp och i förlängningen även till Dalby om järnvägen avvecklas och riksintresset för järnväg tas bort. Kommunen ser detta som viktigt och översiktsplanen är uppbyggd kring det. Trafikverket och Länsstyrelsen har ännu inte tagit ställning till detta eftersom finansiering saknas. En sådan koppling skulle gynnas av en planskild korsning med väg 108 där banan korsar väg 108 i Järnvägsgatans förlängning. Även superbustrafik till Lund planeras, vilket skulle påverka väg 108 just norr om tätorten.

2.3 Definierad problembild

2.3.1 Övergripande problembild för stråket Trelleborg-Staffanstorp väg 108

Vägtrafik

Väg 108 har olika utformning och standard inom utredningsområdet. Att den sydligaste delen av stråket har lägre standard är acceptabelt då ambitionen är att flertalet resor och transporter mellan orterna Trelleborg och Lund ska ske på väg E6/E22 eller med järnväg. På så sätt uppnås god tillgänglighet, samtidigt som miljö och trafiksäkerhet värnas. Ett antal brister som behöver hanteras har konstaterats i främst de norra delarna av stråket;

Sträckan Holmeja-Lund har inom stråket högst prioritet vad gäller god tillgänglighet och förutsägbar framkomlighet. Dels som prioriterad väg till och från flygplatsen men också som en del i ett möjligt alternativ till E6. D.v.s. resande nyttjar väg 108 som koppling mellan E65 och E22 i stället för att färdas via Yttre ringvägen. Delen Klågerup-Staffanstorp har allt för låg standard för att kunna fylla den funktionen på ett tillfredställande sätt.

De högre trafikflödena i den norra delen innebär trafiksäkerhetsbrister med risk för bl.a. mötesolyckor. Ju fler möten som sker, desto större risk att en frontalkrock kan uppstå.

Plankorsningen Ystadbanan/väg 108 i Svedala är en betydande trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrist.

Punktvisa trafiksäkerhetsbrister vid anslutningar. Gäller längs hela stråket Trelleborg-Staffanstorp

Gång och cykling

Det finns potential för både rekreationscykling i hela stråket och viss cykelpendling mellan orterna. Det saknas dock ett vägvisat och sammanhängande stråk för gång och cykling längs vägen. På delar av sträckan är enda alternativet att gå eller cykla längs väg 108. Den smala vägbredden, den obefintliga vägrenen och de höga trafikflödena gör att cykling längs väg 108 är mindre lämpligt. Vägen upplevs otrygg och har låg trafiksäkerhetsstandard för cykling. På vissa platser där det finns behov av att korsa saknas säkra passager.

Kollektivtrafik

De brister som har identifierats för busstrafiken rör främst kopplingen till och från hållplatserna och med ökade trafikflöden förvärras problemen:

Det saknas gång- och cykelkopplingar till de flesta hållplatserna.

Det saknas säkra passager tvärs väg 108 vid vissa hållplatser.

Bussarna har svårt att komma ut från hållplatserna i högtrafik.

2.3.2 Platsspecifik problembild Trelleborgs tätort

Problembild för stadsrum och ortsutveckling

- Väg 108 utgör en barriär och tar förhållandevis stora ytor i anspråk. Utformningen av vägen harmonierar inte med kommunens planer på stadsutveckling, där man vill se smala gator kantad av bebyggelse och korta avstånd mellan korsningarna. Ambitionen för kommunen är att minska barriäreffekter och öka tillgängligheten inom staden för stadens invånare och verksamheter. Kommunens önskemål är svåra att förena med Trafikverkets krav på vägen, som en regional och funktionellt prioriterad väg tillika omledningsväg för E6.

Problembild cykeltrafik

- Cykelvägarna längs med väg 108 är fragmenterade och saknar ett stråkperspektiv anpassat för cykling i nord/sydlig sträckning, så väl inom Trelleborg som till och från målpunkter norr om orten. Ingen enhetlig standard uppnås vad gäller tydlighet, genhet och framkomlighet. För regional cykling har kommunen pekat ut Klörupsvägen som alternativ till sträckning längs med väg 108.
- Väg 108 utgör vidare en barriär för cykling tvärs vägen, främst mellan de norra stadsdelarna där det är glest mellan passagerna. Befintliga passager i plan för gång och cykling över väg 108 har vid ett antal platser bristande standard.

Problembild motortrafik

- I nuläget nyttjar tung trafik till stor del befintliga Västra Ringvägen för transporter till och från hamnen/väg 9. Övrig motortrafik bedöms inte öka i sådan omfattning att kapaciteten inte skulle räcka till för regional trafik längs väg 108 genom Trelleborg. Det finns dock några enskilda korsningspunkter med brister som kan föranleda behov av åtgärder, utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighetanspråk. För kollektivtrafiken är det främst anslutningen från ishallsvägen som upplevs som ett problem, då korsningen med väg 108 prioriterar framkomligheten på väg 108.

2.3.3 Platsspecifik problembild Svedala tätort

Problembild Vägtrafik

- Ett flertal fyrvägs korsningar har identifierats som brist
 - Det är förbjudet för motorfordonstrafik att svänga såväl ut från som in på Aggarps Bygata till och från väg 108. Trots förbudet förekommer det att motorfordon nyttjar anslutningen som bara får användas av cyklister och gående. Motortrafik till och från gatan innebär en trafiksäkerhetsrisk då det är höga trafikflöden i kombination med hastighetsgräns 100 km/h på väg 108 söder om korsningen.
 - Södra Infarten har i nutid acceptabel funktion, även om kösituationer kan förekomma under framförallt morgon och kväll för anslutande trafik till väg 108 i riktning norrut. Allt för långa köer riskerar leda till ökad benägenhet att chansa i lite väl korta tidsluckor för att ansluta till väg 108. Efter bomfällningar förstärks problemen med att ansluta och svänga av vägen. På sikt, om Börringenvägens anslutning till väg 108 upphör, förväntas problematiken förstärkas ytterligare. Vid ett sådant läge förväntas fler trafikanter välja Södra infarten för målpunkter i centrala och södra Svedala. Det är en särskilt stor brist om pendlare som reser med bil till och från järnvägsstationen för kombinationsresor med tåg inte har god tillgänglighet.
 - Fyrvägs korsningen med Börringevägen är stoppreglerad och det är höga flöden i alla anslutningar. Det innebär ökad risk för olycka. Bomfällningar medför stora framkomlighetsproblem för anslutande trafik.
- Plankorsning väg 108/Ystadbanan.
 - Befintlig utformning medför både trafiksäkerhetsrisk och omfattande köbildning i nuläget i samband med bomfällningar. Situationen bedöms förvärras på sikt i och med prognostiserad trafikökning på väg 108 och Svedalas planerade utbyggnad.

Givet både banans och vägens betydelse, med höga trafikflöden, är befintlig trafikmiljö en betydande brist utifrån Trafikverkets strategiska angreppssätt vad gäller plankorsningar.

- Trafikplats E65 Svedala och cirkulationsplats Hylltarpsvägen/väg 108/Norra Ellenborgsgatan
 - Under morgonen uppstår viss köbildning på väg 108 i norrgående riktning in mot cirkulationsplats söder om E65. Problemen bedöms förstärkas markant om prognostiserade framtida trafikflöden förverkligas.
 - Under eftermiddagens rusningstrafik uppstår stundtals en del köer in mot cirkulationsplatsen söder om E65. Dessa köer fortplantar sig sedan bakåt till att även uppstå på bägge avfartsramperna, både från Malmö- och Ystad-hållet. Problemen bedöms förstärkas markant om prognostiserade framtida trafikflöden förverkligas. På grund av flaskhals vid plankorsningen väg 108/Ystadbanan uppstår stundtals även köer i södergående riktning.
 - Det bedöms sannolikt att cirkulationsplatsen blir överbelastad periodvis om/när Börringevägens anslutning till väg 108 tas bort i samband med eventuell ombyggnation av plankorsning Ystadbanan/väg 108.
 - Norra rampen från väg E65 har framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrist för vänstersväng till väg 108 i södergående riktning. Problemen bedöms förstärkas markant om prognostiserade framtida trafikflöden förverkligas.
 - För trafiken norrifrån på väg 108 som ska svänga vänster till påfartsrampen för färd västerut på E65 finns inget vänstersvängsfält, vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist och risk för upphinnandelyckor.

Problembild kollektivtrafik

Så väl buss 145 som 165 är beroende av väl fungerande anslutningar till och från väg 108 från lokalt vägnät. Busstrafikens framkomlighetsanspråk är höga för att kunna framstå som ett attraktivt och prioriterat alternativ till bilpendling. Svedala station fungerar som en viktig målpunkt för resandebyte mellan tåg/bil/buss/cykel. För kombinationsresenärer med bil/kollektivtrafik är det viktigt att anslutningar till och från väg 108 fungerar.

- Ett kommande bedömt scenario med en kösituation för att ansluta väg 108 vid Södra infarten blir särskilt problematiskt om busstrafiken inte kommer fram. Förutom den faktiska tidsförlusten för en buss lastad med resenärer, så är det en dålig image för en buss att vara stillastående i bilköer. Därutöver behöver en buss större tidslucka jämfört med personbil för att kunna ansluta en högtrafikerad väg.
- Busslinje 141 kommer från och med december 2021 göra en vänstersväng ut på väg 108 från Börringevägen. Idag gör bussen endast en högersväng. Trafiksäkerheten och framkomligheten i punkten är låg vilket påverkar busstrafiken med tidsförluster och det är en trafiksäkerhetsrisk.
- Busslinje 165 färdas norrut riktning Lund via cpl Hylltarpsvägen/väg108/Norra Ellenborgsgatan. I ett framtida bedömt scenario, i vilket Börringevägens anslutning till väg 108 är stängda, finns risk för köbildning vid befintlig utformning av cpl. Om köer uppstår på Hylltarpsvägen innebär det även att buss 165 inte kommer fram.

Problembild cykeltrafik

- Inom tätorten Svedala finns ett väl utbyggt cykelvägnät, dock finns det brister kopplat till väg 108 både vad gäller lokal och regional cykling.
- Passagen över väg 108 vid Aggarpsvägen/Elinedalsvägen har trafiksäkerhetsbrister som behöver hanteras.
- Korsningen vid Börringevägen saknar cykelpassage. Övergångställena är inte hastighetssäkrade.
- Det saknas en trygg och säker cykelkoppling tvärs väg 108 i norra delen av Svedala. Väg 108 utgör där en barriär för cyklister. Problematiken väntas bli än tydligare när orten utvecklas och motortrafikflödena ökar på väg 108.
- Det saknas en utpekad vägvisad trafiksäker färdväg för cyklister som ska cykla via Svedala till övriga större orter i stråket längs väg 108.

2.3.4 Platsspecifik problembild Staffanstorps tätort

Problembild vägtrafik

- Cirkulationsplats Dalbyvägen/108 kan i nuläge vid högtrafik under eftermiddag generera betydande köbildning för trafik i södergående riktning in mot cirkulationsplatsen. Vid bedömda kommande ökade flöden kan kapacitetsbristen förstärkas ytterligare. Cirkulationsplatsen riskerar att bli en betydande brist både vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Det är under högtrafik problem för vänstersvängande som lämnar väg 11 västerifrån och ska köra på 108 i riktning norrut. Det är både en trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrist som bedöms förstärkas i och med prognostiserade ökande flöden både på väg 11 och väg 108.
- Korsning Industrivägen/Dalbyvägen har bristande framkomlighet för lokal trafik. Anslutande motortrafik från Industrivägen har svårt att ta sig ut på Dalbyvägen. Korsningens funktion för den regionala övergripande trafiken, att koppla trafikanter mellan väg 108 och väg 11 resandes västerut, fungerar på ett acceptabelt sätt.

Problembild kollektivtrafik

- Buss som angör hållplats kan vid högtrafik ha svårt att ta sig ut på vägen då det saknas accelerationskörfält. Bristen kommer förstärkas i och med ökade trafikflöden.
- De stora, befintliga och uppskattade framtida trafikflödena, i norra delen av stråket kan medföra bristande kapacitet i cirkulationsplats Gullåkravägen under högtrafik. Cirkulationen trafikeras av flera viktiga regionbusslinjer som har höga krav på god framkomlighet.
- Väg 108 är en betydande barriär för den planerade superbussen längs järnvägsspåret. Möjlig lösning får utredas i kommande planeringsskeden.

Problembild gång- och cykel

- Det finns en befintlig relativt lång sträcka (1,3 km) utan passage. I nuläget är det ingen betydande brist då det finns planskilda passager i södra och norra delen av sträckan samt att behovet att korsa mitt på sträckan är mindre. I takt med att orten utvecklas öster om väg 108

kan brist på passage mitt på sträckan behöva hanteras. Vägens utveckling, vad gäller utformning så väl som trafikflöden, kan också påverka behovet av ytterligare planskildheter.

- Det saknas en utpekad färdväg för cyklister som ska cykla via Staffanstorp till övriga större orter i stråket längs väg 108.

2.4 Behov och ambitioner för regionala resor och transporter för stråket Trelleborg-Staffanstorp väg 108

Södra delen av stråket (Trelleborg-Svedala) har idag och kommer troligen fortsatt ha en mer lokal och delregional funktion, vilket innebär lägre anspråk vad gäller förbättrad tillgänglighet. Att färdas via E6/E22 ska vara det primära alternativet för transporter mellan Trelleborg och Lund samt vidare ut i riket. Därutöver finns tågförbindelse för personresor mellan Trelleborg-Lund/Svedala. Om framkomligheten mellan Trelleborg och Svedala skulle förbättras på ett betydande sätt riskerar det bidra till en överflyttning från E6, vilket vore negativt för trafiksäkerhet, framkomlighet och ortsmiljöerna längs sträckan.

De regionala anspråken för god tillgänglighet till Malmö Airport är höga, både vad gäller restid och förutsägbar framkomlighet. Därutöver fungerar sträckan Svedala-Lund som en koppling mellan E65 och E22, vilket också medför höga anspråk vad gäller god tillgänglighet. Befintliga och prognostiserade ökade flöden för den nordligaste sträckan av stråket (Klågerup-Staffanstorp) är så pass höga att de medför en trafiksäkerhetsrisk. De höga flödena i sig kan innebära att åtgärder med fokus på hastighetsefterlevnad inte är tillräckligt för att undvika allvarliga mötesolyckor, vilket föranleder behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Det är en utmaning att hantera den trafikökning som förväntas uppkomma på sträckan Svedala-Lund. Möjligheterna att utveckla alternativa val av färdväg/färdmedel är begränsade då bland annat järnväg saknas.

Ökad säker cykling ger generellt sett positiva effekter för de transportpolitiska målen hälsa, tillgänglighet och miljö. Aktuellt stråk har en potential till ökad cykling, särskilt som ett alternativ till lokala bilresor. I första hand eftersträvas att nyttja befintlig infrastruktur som är lämplig för cykling. Stråket kan innefatta både separat cykelbana samt lågtrafikerat vägnät. Där väg 108 är enda alternativet ska cykelväg och passager byggas för att uppnå säker och trygg cykling.

Att stärka marknadsandelar för kollektivtrafiken ska alltid värnas i infrastruktur- och samhällsbyggnadsplaneringen. Ett ökat kollektivtrafiknyttjande är ett sätt att uppnå säker och hållbar tillgänglighet. Förutsättningarna ser olika ut för olika delar av stråket men ambitionen är att flera ska resa med buss både i södra och norra delarna av stråket

2.5 Definierad målbild

2.5.1 Övergripande målbild för stråket Trelleborg-Staffanstorp väg 108

Vägtrafik

Sträckan Trelleborg-Svedala ska ha god förutsägbarhet med avseende på restid, fungera väl vid omledning av trafik från bl.a E6/E22 samt bibehålla en acceptabel tillgänglighet för fordonstrafik. Befintlig väg Holmeja-Klågerup har redan god standard. Sträckan Svedala-Staffanstorp-Lund ska fungera som en tillförlitlig regional koppling mellan de två nationella vägarna E65-E22 samt som

färdväg E22-flygplatsen. På delen Klågerup-Staffanstorp ska tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras.

Det är vedertaget att förbättrad infrastruktur har en inducerande effekt på trafikmängder vilket kan leda till oönskad trafikökning. Åtgärder för att dämpa trafikökningen ska genomföras i hela stråket, framförallt riktat mot arbetspendling. Särskilt fokus ska läggas på att nationella transporter och regionala resor mellan Lund-Trelleborg inte flyttas från järnvägen eller E6/E20 till väg 108.

Vägens trafiksäkerhetsstandard ska förbättras i hela stråket Trelleborg-Staffanstorp. Anslutningar och trafikplatser längs hela utredningsområdet ska ha en standard som även bedöms klara prognostiserade ökande trafikflöden.

Cykel

Cyklingen ska öka mellan orterna i stråket.

Det ska finnas ett utpekat, sammanhängande och vägvisat säkert stråk för regional cykling mellan Trelleborg-Svedala-Staffanstorp. Samplanering ska ske utifrån behov för lokal så väl som regional cykling.

Kollektivtrafik

Busstrafiken ska värnas när vägen utvecklas. God punktlighet så väl som kortare restid ska eftersträvas. Om satsningar görs vad gäller trafikering, ska infrastrukturen också kunna utvecklas utifrån ökade anspråk för busstrafikens framkomlighet och tillförlitlighet/punktlighet.

Kopplingar till och från hållplatser längs med väg 108 ska ha god tillgänglighet och vara trafiksäkra och trygga för cyklister och gående.

Även utifrån bussförarens perspektiv ska det vara en säker och trygg miljö. Ut- och infart till hållplatserna ska ha en god standard vid hållplatsen, därutöver ska de korsningar som busstrafiken korsar ha god trafiksäkerhet.

Andelen som reser mellan stråkets ändpunkter Lund-Trelleborg med tåg ska inte minska efter en utveckling av väg 108.

2.5.2 Plastspecifik målbild Trelleborg tätort

- Ambitionen är att kunna utveckla staden utifrån kommunens översiktsplan och samtidigt behålla en god regional koppling till Väg 9/E6/Hamnen. Möjlighet till omledning för E6 mellan hamnen och E65 måste bibehållas.
- De barriäreffekter som väg 108 skapar ska minska. Att kunna röra sig med cykel och/eller till fots mellan målpunkter på östra och västra sidan av vägen ska främjas.
- För cyklister som rör sig i nord/sydlig riktning längs med väg 108 ska det finnas en tryggare, tydligare och genare färdväg.
- Busstrafikens eventuella anspråk ska särskilt beaktas i de fall vägens utformning förändras.

2.5.3 Plastspecifik målbild Svedala tätort

- Resor till och från Svedala ska stimuleras att ske med kollektivtrafik med särskilt fokus på pendlingsresor. Järnvägsstationens funktion som given målpunkt för ortens omland ska stärkas och kombinationsresor ska uppmuntras.
- Den tillgänglighet/funktion som anslutningar på 108, belägna mellan Aggarps bygata och Ystadbanan, tillgodoser i dag ska upprätthållas. Ambitionen är få och tydliga

korsningspunkter och att vägmiljön blir säkrare för anslutande och genomgående trafik på väg 108.

- Anslutning till Södra infarten är en strategiskt viktig punkt för ortens utveckling. Det är en infarts- och utfartsväg för busstrafik till och från centrum med järnvägsstationen som viktig målpunkt. Det ska vara en god och tillförlitlig framkomlighet för fordon som ansluter och lämnar vägen. Att framkomligheten är något mindre i rusningstrafik accepteras.
- Korsningen Ystadbanan/väg 108 ska vara säkrare och tryggare. Framkomligheten för lokal och regional trafik på väg 108 ska förbättras i korsningen.
- Ambitionerna vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet vid cirkulationsplats och trafikplats i norra Svedala ska vara höga. För motortrafiken kan viss kö vara acceptabel under rusningstrafik men det får inte förekomma köbildning ut på E65 eller betydande låsningseffekter i angränsande cirkulationsplats Norra Tvärgatan/ Hyltarpsvägen/ Företagsgatan.
- Eventuella åtgärder som genomförs för ökad säkerhet och framkomlighet för motortrafiken får inte leda till ökade barriäreffekter för gående och cyklister som ska passera väg 108 i norra Svedala.
- Väg 108 genom Svedala ska samspela med bebyggelsen och stärka orten.

2.5.4 Plastspecifik målbild Staffanstorp tätort

- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen vid cpl 108/Dalbyvägen ska minska.
- Utvecklingen av väg 108 ska inte leda till att barriäreffekten förstärks för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik. I takt med att orten utvecklas öster om väg 108 kan åtgärder behöva genomföras för att dämpa en eventuellt tilltagande barriäreffekt. Att kunna röra sig med cykel mellan målpunkter på östra och västra sidan av vägen ska främjas.
- Tillgänglighetsbrister för lokal trafik i korsningen Dalbyvägen/Industrivägen har konstaterats. Åtgärder för att hantera denna brist behöver fördjupas och hanteras i efterföljande skeden utanför denna studie. Kopplingen mellan vägarna 11/108 ska inte försämrats av de lösningar som blir utfallet av en sådan fördjupning.
- Kopplingspunkter som ansluter 108 ska ha god och förutsägbar framkomlighet för busstrafiken, särskilt fokus busslinje 166 i norra Staffanstorp.

3 Pröva tänkbara lösningar

3.1 Studerade åtgärdstyper

I detta kapitel beskrivs tänkbara lösningar med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Åtgärderna redovisas utifrån geografi från syd till norr med ambitionen att ha en deskriptiv målbedömning kopplat platsspecifika målbilder, så väl som övergripande mål för hela stråket. Inledningsvis har en kostnadsbedömning gjorts utifrån ett spann 0-1 miljon SEK, 1-10 miljoner SEK, 10-25 miljoner SEK, +25 miljoner SEK. För ett flertal åtgärdsförslag har detaljerade bedömningar gjorts och då är uppskattningen mer precis.

3.1.1 Påverkansåtgärder och åtgärder av styrande karaktär, hela utbredningsområdet.

En workshop har genomförts där steg 1-2 åtgärder av påverkande/styrande form har fångats och diskuterats. Dessa har därefter bedömts utifrån vilken möjligt det finns att de ska kunna bidra till att lösa de utmaningar stråket Trelleborg-Staffanstorp står inför. Bedömningen är att åtgärderna har potential att bidra till ökad måluppfyllelse, dock mer av en kompletterande karaktär. Det vill säga de brister som har identifierats i denna studie kan inte enbart undvikas med påverkan och styrning. En utmaning är vidare att det inte finns någon part som har ett naturligt uppdrag att ta sig an ett aktörsöverskridande ansvar. Åtgärderna som redovisas nedan ska betraktas som ett smörgåsbord för respektive intressant/aktör att ta del. Ett flertal av de åtgärder som prövats är redan del av ett pågående kontinuerligt arbete. Ett exempel är Skånetrafikens satsning på flexibla biljettlösningar som utifrån ekonomisk aspekt underlättar för att kunna kombinera både distansarbete och en arbetspendling med Skånetrafiken till arbetsplatsen.

Följande åtgärder bedöms ge nytta för de mål studien har satt upp:

- Kollektivtrafik; Uppmuntra/stimulera till resande med tåg och buss genom marknadsföring. Utveckla pendlingsinriktad progressiv trafikering. Underlätta och marknadsföra nyttjande av flexibla betalningslösningar. Skapa fler pendlarparkeringar där behov finns.
- Cykling; Utveckla och följ upp rutiner för underhåll på både statliga och kommunala cykelvägar. Stödja olika lösningar för att kunna låna/dela cyklar. Attraktiva ytor för parkering av cyklar. Tydlig vägvisning längs kvalitetssäkrade stråk (lokalt och regionalt)
- Mobility Management åtgärder som styr mot att minska ensamma resor med bil. Till exempel policy för möjlighet till distansarbete, förmånskort som gäller för kollektivtrafiken eller förankrade rutiner vad gäller poolbil inom kommunernas egna förvaltningar.
- Stadsplanering och utformning av gator som innebär lösningar där cyklister och gående prioriteras före biltrafikanter. Kombinerar med fördel med påverkansåtgärder likt "vandrande skolbuss".
- Progressiva P-normer och parkeringsavgifter som styr mot fler ska gå, cykla eller åka kollektivt.
- En tillförlitlig trafikinformation anpassad utifrån plattformar som pendlare kan nyttja
- Med hjälp av Hamnbolaget påverka de ruttval som tung trafik gör till och från hamnen. Att få till stånd ändrade anlöpstider har även föreslagits. Detta för att minska trängsel på E6 under rusningstrafik. Detta faller dock utanför ramarna för vad denna studie kan hantera.
- Stimulera gymnasieelever att cykla eller åka kollektivt till och från skola i stället för enskilt med A-traktor/mopedbil, om möjligt. Väg 108 är under rusningstrafik ingen lämplig väg för resor med långsamtgående personfordon.

3.1.2 Trelleborgs tätort

Som en utgångspunkt för mesta möjliga måluppfyllnad har ansatsen varit att väg 108:s nuvarande funktion för godstrafik och omledning flyttas till Västra Ringvägen. Tanken är då att kommunen tar över väghållarskapet för befintlig väg 108 genom Trelleborg. Detta bedöms förenkla utvecklingen av Trelleborgs centrala delar, utifrån kommunens ambitioner. Konsekvenserna av ett övertagande av statlig väg kan analyseras och rekommenderas i en ÅVS. Dock avgörs frågan i efterföljande processer. Det som sker i studien är enbart en rekommendation.

Huruvida Västra Ringvägen fungerar som färdväg vid ett läge då hamnen har en östlig infart, via eventuell östlig ringväg, hanteras inte inom denna studie.

A1)

Flytta väg 108:s nuvarande funktion för godstrafik och omledning till Västra Ringvägen

En grundlig inventering har genomförts och bedömningen är att Västra Ringvägen med nuvarande utformning fungerar minst lika bra som befintlig väg 108 för att tillgodose kraven för omledning av hamntrafiken vid ett stopp på E6. Vägen bedöms även ha tillräckligt god standard för att i ett normalläge kunna hantera regional godstrafik mellan väg 108 (från cirkulationsplats i norra Trelleborg) och Travemündeallén/hamnen. Om funktionen flyttas till Västra Ringvägen möjliggörs de stadsutvecklingsplaner som kommunen har och de mål som satts i studien kan nås.

En åtgärd som kan bli aktuell är slopning av övergångstället norr om korsning Västra Ringvägen/Stavstenvägen. I stället skapas i så fall en passage för gående och cyklister. Detta för att underlätta framkomligheten för motorfordon vid högtrafik/omledning. Det finns ett övergångsställe söder om korsningen som bedöms kunna hantera de behov gående och cyklister har på ett acceptabelt sätt. Efterföljande planering få bedöma behovet/konsekvenserna av slopning av övergångsställe.

Kommunen har förmedlat att korsningspunkten Sjöviksskolan kommer ses över då det där finns ett behov att på ett säkert sätt korsa Västra Ringvägen för såväl gångtrafikanter som för cyklister. Kommunens intention är att, inom ramen för arbetet med Säkra skolvägar, utforma en korsningspunkt/överfart/passage på platsen samt utreda möjligheten till en separerad gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning på västra ringvägens östra sida (Separerad gång- och cykelväg berör ej trafiksäkerhets- eller framkomlighetsfrågan i relation till omledning). Vid utformning av korsningspunkten läggs vikt vid att framkomlighet för tunga fordon ej försämrats. Kommunens initiala bedömning är att tillkomsten av en ny korsningspunkt/överfart/passage i höjd med Sjöviksskolan inte negativt påverkar vägens potential för omledning.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
1	Ja	0-1 miljoner SEK

Nedan åtgärdsförslag är analyserade både utifrån att funktionen för väg 108 genom Trelleborg bibehålls, men också utifrån att funktionen har förändrats och att ett kommunalt övertagande av vägen har skett.

A2)

Hänvisa trafik från hamnen/Travemündeallén till väg 108 via Västra Ringvägen. Idag vägvisas anslutningen till väg 108 österut för trafik som lämnar hamnen. Förslaget innebär att denna skylt byts

ut och i stället vägvisas 108 västerut via Västra Ringvägen. En enkel åtgärd som snabbt kan genomföras och bedöms ge viss effekt för att minska fordonsflöden från hamnen genom de centrala delarna av Trelleborg. Åtgärden påverkas inte av om/när funktion för befintlig väg 108 förändras.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Ja	Ej kostnadsbedömt

A3)

Översyn cykelpassager tvärs över väg 108, till exempel kantsten för synskadade. Förbättrar trygghet och trafiksäkerhet. Mindre åtgärder som kan genomföras oaktat väghållarskap/funktion. Vid ett kommunalt övertagande av vägen blir de lämpligen en del av en större förändring av stadsrummet. Då kan även eventuella nya passager skapas.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Beslut fattas ej nu	Ej kostnadsbedömt

A4)

Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken vid korsning väg 108/Kungavägen/ishallsvägen. Bättre framkomlighet skulle kunna nås genom trafiksinaler som prioriterar endast buss och oaktat väghållarskap. Vid ett kommunalt övertagande av vägen blir de lämpligen en del av en större förändring av stadsrummet. Då skulle till exempel även en ny cirkulationsplats vara ett alternativ då anspråken för genomgående trafik minskar. Ny cirkulationsplats är inte aktuellt så länge vägen är statlig och funktionen för omledning finns kvar.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Beslut fattas ej nu	Ej kostnadsbedömt

A5)

Tydlig cykelvägvisning till fjärrmål (t ex Haglösa/Svedala) i nord/sydlig sträckning genom Trelleborgs tätort. Vägvisning behövs för att underlätta för regional cykling. Med fördel skapas det en koppling till Trelleborgs Centralstation och befintlig Sydkustled. Vägvisning ska ses som en del i helt ny vägvisning för hela stråket Trelleborg-Svedala-Staffanstorp-Lund.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Ja	Ej kostnadsbedömt

3.1.3 Trelleborg tätort – Svedala tätort

B1)

Planskild GC-passage under väg 108 alternativt GC-passage i plan med refug över väg 108 vid koppling Klörupsvägen-Rämpegårdsvägen. Det har under utredningen framkommit att en eventuell framtida östlig ringväg inte kommer innefatta en cykelkoppling över/under, varpå Klörupsvägen inte kan nyttjas så som var tänkt när åtgärderna inledningsvis prövades. Därför hänvisas i stället till annan färdväg genom Trelleborgs tätort och cykling utmed väg 108 längs västra sidan i norra Trelleborg. Så väl passage i plan som planskildhet hade dock bedömts möjligt att genomföra, men nyttan finns inte då Klörupsvägen inte kan nyttjas så som var tänkt. Åtgärden som rekommenderas att gå vidare med är annan färdväg längs befintlig infrastruktur.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	Ej kostnadsbedömt

B2)

Cykelkoppling från anslutning väg 108 via Rämpegårdsvägen (enskild) - Vemmerlövs kyrkoväg (612) - Vemmerlövs byaväg (enskild) till väg 108 Åtgärden som rekommenderas är annan färdväg längs befintlig infrastruktur och undersökande av möjlighet till nyttjande av enskilda vägar. Det bästa för cyklingen hade varit att bygga en parallell cykelväg utmed väg 108. Dock är huvudinriktningen att kopplingen Rämpegårdsvägen-Vemmerlövs kyrkoväg-Vemmerlövs byaväg är tillräckligt god för att nyttjas för lokal och regional cykling. Då tänkt rutt inbegriper enskilt vägnät behöver tillstånd för vägvisning hanteras i efterföljande skeden.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Ja	Ej kostnadsbedömt

B3)

Förskjutna 3-vägs korsningar med vänstersvängsfält. Som ersättning för befintlig fyrvägs korsning med Vemmerlövs Kyrkoväg (612) och Gylle Byaväg (639) skulle detta förbättra trafiksäkerheten i korsningen, men kan samtidigt försämrat tillgänglighet och trygghet för cyklister som ska korsa väg 108.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	10-25 miljoner SEK

B4)

Cirkulationsplats istället för befintlig fyrvägs korsning med Vemmerlövs Kyrkoväg (612) och Gylle Byaväg (639). En cirkulationsplats skulle bidra till målet att göra väg 108 som mindre intressant för tung trafik, kopplat till ambitionen att trafik inte ska flyttas från E6 till 108 vid en framtida eventuell östlig hamninfart. Dock bedöms insatsen vara för kraftfull givet till de brister som har identifierats och de låga anslutande flödena. En för denna plats dyr trafiksäkerhetsåtgärd som är svår att motivera i nuläget.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	10-25 miljoner SEK

B5)

Lokal hastighetssänkning till 60 km/h i befintlig fyrvägs korsning med Vemmerlövs Kyrkoväg (612) och Gylle Byaväg (639). Bedömningen är att Länsstyrelsen inte skulle medge en sänkning. Någon form av åtgärd/förändring av trafikmiljön behövs för att åtgärden skulle gå att genomföras för denna plats. Trafikflödena motiverar vidare inte en sänkning utifrån en teoretisk bedömning av platsen. Vid framtida högre anslutande flöden kan det bli aktuellt.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Nej	0-1 miljon SEK

B6)

Ny cykelväg från anslutning Vemmerlövs kyrkoväg (612) till Vemmerlövs byaväg. (1,2 km)

Huvudinriktningen är att kopplingen Rämpegårdsvägen-Vemmerlövs kyrkoväg-Vemmerlövs byaväg åtminstone på kort sikt ska nyttjas för cykling i aktuellt stråk (se åtgärd B2). På längre sikt kan utbyggnad av parallell cykelväg bli aktuellt. Åtgärden som rekommenderas att gå vidare med är

annan färdväg längs befintlig infrastruktur och undersökande av möjlighet till nyttjande av enskilda vägar.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	10-25 miljoner SEK

B7)

Cykelväg mellan anslutning Vemmerlövs Byaväg och Västra Alstads kyrkoväg (621) i Haglösa. (1,5 km). För denna sträcka finns ingen alternativ rutt som kan nyttjas och således rekommenderas ny sidoförlagd cykelväg vilken bedöms ge en hög måluppfyllnad. Att cykla på väg 108 är inte säkert och tryggt.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-25 miljoner SEK

B8)

Ett antal åtgärdsförslag har prövats för Haglösa och ortens närområde;

- GC-port i Haglösa
- GC-passage i plan i Haglösa.
- Flytta anslutningen för Gyllevägen (642) något söderut från den kurva den nu är placerad i.
- Stänga anslutning för Västra Alstads kyrkoväg (621) och bygg ny anslutning till Gylle Byaväg (642). Stänga vissa lokalvägar som ansluter i Haglösa och bygg parallellväg.
- Led om Västra Alstads kyrkoväg (621) via grusväg strax norr därom. Bredda och asfaltera grusvägen och bygg korsning med vänstersvängsfält.
- Tätortsportar med refug i mitten för att visa på att hastigheten ska vara lägre i orten.
- 60 km/h på väg 108 i Haglösa
- Vägräcke på östra sidan väg 108 genom Haglösa.

Bedömningen är det inte är görligt och motiverat att förändra anslutningar och stänga vägar kopplat till den brist som konstaterats. Huvudinriktningen för Haglösa bör vara en attraktivare miljö för oskyddade trafikanter. **Studien rekommenderar en säker GC passage i plan, tätortsport, vägräcke samt sänkning till 60 km/h.** Dessa åtgärder motiveras utifrån god måluppfyllelse för cyklister samt att det på ett rimligt sätt dämpar attraktivitet för att välja väg 108 i stället för E6.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	1-10 miljoner SEK

B9)

Vägräcke på östra sidan väg 108 norr om Haglösa vid randbebyggelse. Åtgärden rekommenderas att gå vidare med då den motiveras utifrån en ökad trafiksäkerhet för väg 108.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	1-10 miljoner SEK

B10)

Mitträffling på väg 108 mellan tätortsgränsen till Trelleborg och väg 101 där det bedöms möjligt.

Det är en kostnadseffektiv trafiksäkerhetsåtgärd som relativt enkelt kan genomföras. Den är särskilt lämplig på vägar med så pass höga trafikflöden som väg 108. Räfflingen görs lämpligen i samband med beläggningsarbeten.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ej kostnadsbedömt

B11)

Ny busshållplats utmed väg 108 vid Minnesberg. Idag kör bussen av väg 108 och hämtar passagerare inne i Minnesberg. Vid högtrafik är det problematiskt för bussen att ansluta vägen i riktning söderut. Genom att flytta ut hållplatsen drygt 300 m till väg 108 kan bussens restid minska med uppskattningsvis 3 minuter per tur, vilket utgör cirka 9 % av den totala restiden för linje 145. Att flytta ut hållplatsen bedöms kunna bidra till ökad attraktivitet för att pendla med buss mellan Trelleborg och Svedala. Detta är idag både är den starkaste reserelationen för linjen och den relation med störst potential att plocka marknadsandel från bilburna pendlare mellan orterna. För att få till en trafiksäker lösning med god tillgänglighet till och från bägge hållplatslägena behöver en planskildhet tvärs över väg 108 skapas. Om konsensus uppnås mellan kommunen och Skånetrafiken i efterföljande fördjupad analys, rekommenderar studien att åtgärden kan genomföras.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-25 miljoner

B12)

Standardhöjning av befintlig cykelväg utmed väg 108 mellan Minnesbergsvägen och Elinedalsvägen. Skicket är så pass dåligt att det påverkar funktionen för lokal och regional cykling.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ej kostnadsbedömt

3.1.4 Svedala tätort

C1)

Planskild GC-passage av väg 108 i korsning med Aggarpskorset (Aggarpsvägen/Elinedalsvägen). En åtgärd som ger god måluppfyllelse men som är kostsam och behöver prioriteras i planer för cykelsatsningar. Det är en lösning som rekommenderas på sikt. Åtgärden ger nytta för både lokal och regional cykling. Därutöver korsar Skåneleden väg 108 vid denna plats.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-25 miljoner SEK

C2)

Justerad GC-passage i plan över väg 108 i Aggarpskorset (Aggarpsvägen/Elinedalsvägen). Sätta upp räcke på sidorna för att hindra smitande biltrafik. Justera fällorna så att till exempel lastcyklar och cyklar med kärra kommer igenom på ett säkert och enkelt sätt när de korsar väg 108. En åtgärd som bedöms kunna genomföras i snar framtid. Även om den inte ger lika hög måluppfyllelse som planskildhet förbättras trafiksäkerheten vid platsen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	0-1 miljon SEK

C3)

Väg 108 mellan Elinedalsvägen (595) och norrut till Södra infartsvägen breddas och mitträckessepareras och hastigheten höjs till 100 km/h. Åtgärden bedöms inte vara motiverad då väg 108 söder om E65 har lägre ambitioner vad gäller tillgänglighet. Inga fler sträckor planeras få 100 km/h längs väg 108 söder om Svedala. Utifrån den ambitionen är endast några sekunders restidsvinst på denna sträcka inte motiverat. Mötesseparering ökar förvisso även trafiksäkerheten med ambitionen är att förbättra den på annat sätt genom räffling och säkrare passager/anslutningar. Vad som också talar emot en mitträckesseparering är att hastigheten de facto ändå skulle bli lägre närmast söder om Södra infarten, med tanke på lägre hastighetsgräns genom korsningen (än 100 km/h). Ifall sträckan dessutom får en cirkulationsplats vid Södra infarten (**C8/C9**) blir det än lägre hastighet på en betydande del av denna sträcka som skulle byggas ut till mitträcke.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	+ 25 miljoner SEK

C4)

Utreda bägge anslutningar från Hönsingehusvägen till väg 108. En stängning av anslutningarna skulle bidra till ökad trafiksäkerhet, men utan åtgärder på väg 108 som motiverar stängning bedöms det vara svårt att genomföra. Det är vidare oklart vilken påverkan stängning skulle få för medborgare som idag nyttjar anslutningarna. Rekommendationen blir att det får utredas närmare i samband vägplaner i efterföljande planering. Rekommendationen blir fortsatt utredning.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
1	Ja	Ej kostnadsbedömt

C5)

Mitträffling på väg 108 mellan Aggarpskorset och Södra infarten. Det är en kostnadseffektiv trafiksäkerhetsåtgärd som relativt enkelt kan genomföras. Den är särskilt lämplig på vägar med så pass höga trafikflöden som väg 108. Räfflingen görs förslagsvis i samband med beläggningsarbeten. Åtgärden kan längs denna sträcka behöva kompletteras med mindre bulleråtgärder vid enstaka fastigheter alternativt ha uppehåll i räfflingen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ej kostnadsbedömt

C6)

Trimning av anslutning till Södra infarten med bibehållen befintlig utformning. Sänkt hastighet till 60 km/h och väjningsplikt införs istället för dagens stopplikt. Hastighetssänkningen kompletteras med åtgärder som hastighetssäkrar korsningen till 60 km/tim, till exempel stensatta eller målade refuger. Vad gäller ambitionen att värna framkomlighet för anslutande trafik från Södra infarten bedöms åtgärden ge nytta på kort sikt då åtgärden ger viss effekt på kapaciteten i korsningen. Det som talar emot åtgärden är försämrade trafiksäkerhet då stopplikt byts mot väjningsplikt, det ökar risken för olyckor. Försämrade trafiksäkerhet är det enskilda främsta skälet till att inte rekommendera att gå vidare med åtgärden.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	Ej kostnadsbedömt

C7)

Optimerad utformning av Södra infarten med bibehållen prioritet för genomgående väg 108. Ett förslag till en kombination av åtgärder är en så kallad *fri högersväng* från Södra infarten, vänsterpåsvängsfält mot norr, sänkt hastighet till 60 km/h, väjningsplikt istället för stopplikt. Denna utformning bedöms vara det längsta man kan gå där genomgående väg 108-trafik fortsatt har full prioritet, dvs. ingen väjningsplikt, signal eller liknande. För morgonrusningen nås en acceptabel belastningsgrad för antagna flöden år 2050, men för eftermiddagen överskrider acceptabel nivå, också utifrån antagen trafik år 2050. Även med 10 % lägre trafik än 2050-trafiken för eftermiddagen blir belastningsgraden för hög. Då åtgärden trots allt innebär en relativt stor investeringskostnad och nyttan är begränsad bedöms den inte samhällsekonomiskt motiverad. Det som dessutom talar emot åtgärden är försämrade trafiksäkerhet då stopplikt byts mot väjningsplikt.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	10-25 miljoner SEK

C8)

Ny enkelfältig cirkulationsplats vid Södra infarten (tillsammans med åtgärd C10) Ugglarpsvägen ansluter inte i östra benet. En cirkulationsplats med enbart ett körfält i alla riktningar samt inne i cirkulationen skulle fungera väl för trafiken år 2050. Cirkulationen föreslås bli fyrbent, även om det östra benet inte skulle ha några större flöden då det bara kopplar till en enda verksamhet som ansluter cirkulationen (baserat på befintliga hastigheter). Trots att det i praktiken skulle bli en trebent cirkulationsplats, utifrån flödesfördelningen, så uppstår inga högre belastningsgrader från något håll p.g.a. obalans i cirkulationen. Åtgärden ger ökad trafiksäkerhet för anslutande och genomgående trafik på väg 108. En ny cirkulationsplats förbättrar tillgängligheten för anslutande trafik men försämrar tillgängligheten för genomgående trafik på väg 108, vilket är acceptabelt söder om E65 givet de mål som satts i studien. Vänstersvängsflödet ut från Södra infarten förväntas även öka som en följd av att man inte längre kommer kunna ansluta väg 108 från Börringevägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	13-17 miljoner SEK



Figur 117: Översiktlig skiss för åtgärd C8, tillsammans med C10.

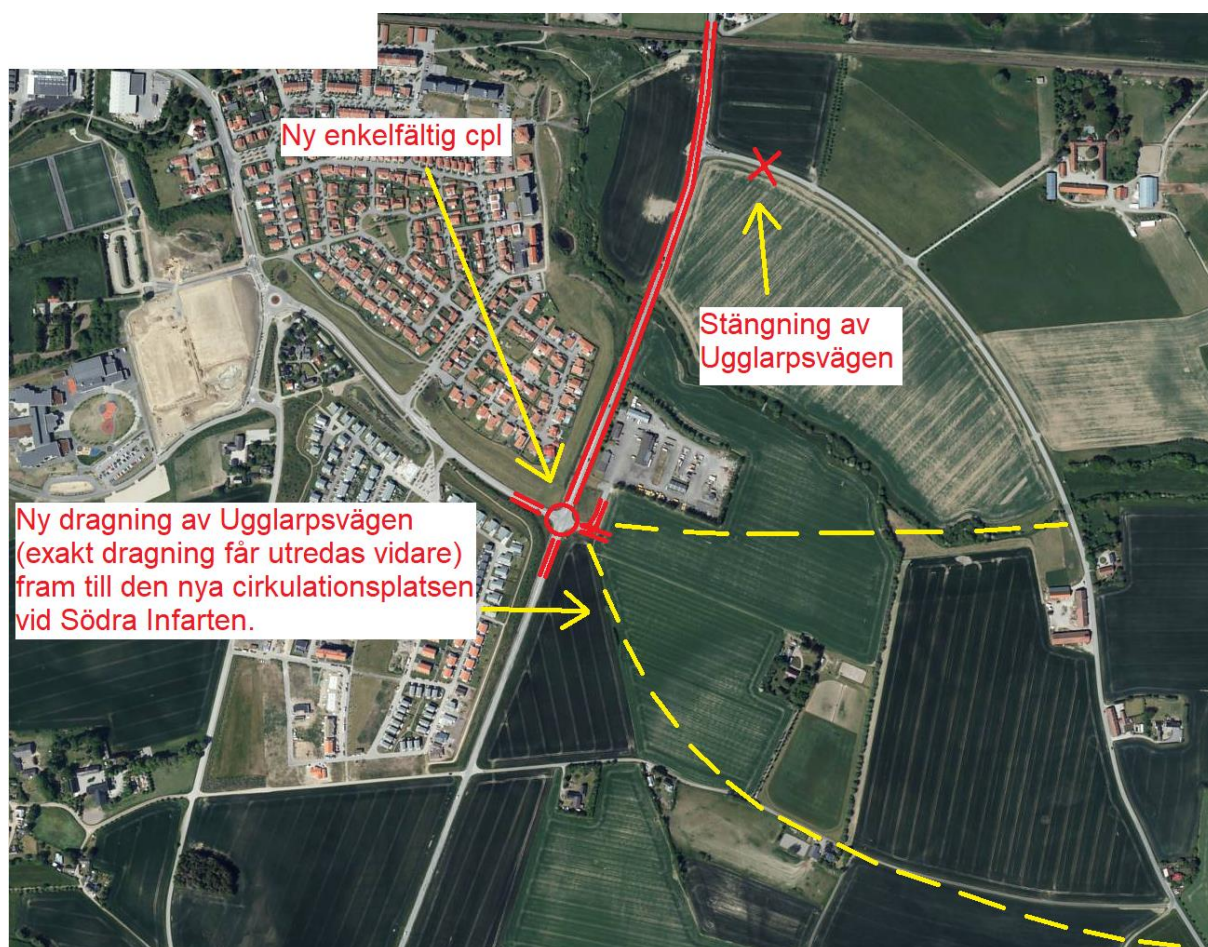
C9)

Cirkulationsplats med ett körfält (tillsammans med åtgärd C11), Ugglarpsvägen ansluter via östra benet. En cirkulationsplats med enbart ett körfält i alla riktningar samt inne i cirkulationen skulle fungera bra för trafiken år 2050 även om Ugglarpsvägen skulle anslutas till det östra benet. För eftermiddagsrusningen är högsta belastningen visserligen 0,82, men eftersom överskridandet av 0,8 enbart är så ringa, bedöms det som rimligt att enbart anlägga ett körfält i alla riktningar.

Det finns tillgängliga ytor runt cirkulationen och det bedöms inte vara några direkta svårigheter att lägga till fler fält längre fram. Bedömningen är att det är klokast att avvakta med att lägga till fler ben till ett senare skede, utifall behov skulle finnas (troligen först efter 2050).

Ugglarpsvägens trafik har uppskattats vara ca 180 f/h in respektive ut, fördelade 50/50 mellan Södra infarten och väg 108 norrut. Åtgärden ger ökad trafiksäkerhet för anslutande och genomgående trafik på väg 108. En ny cirkulationsplats förbättrar tillgängligheten för anslutande trafik och svängande trafik, men försämrar tillgängligheten för genomgående trafik på väg 108. Detta är acceptabelt söder om E65 givet de mål som satts i studien. Vänstersvängsflödet ut från Södra infarten förväntas även öka som en följd av att man inte längre kommer kunna ansluta väg 108 från Börtingevägen. Särskild tillgänglighetsnytta ska cirkulationsplatsen ge för busstrafik som färdas från Trelleborg till Svedala via Södra infarten. Utformningen ska beakta bussens behov. Se figur 118.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	13-17 miljoner SEK



Figur 118: Översiktlig skiss för åtgärd (C9), tillsammans med C11.

C10)

Ugglarpsvägens anslutning (662) byggs om ungefär i befintlig lokalisering. Med utgångspunkten att bibehålla så mycket som möjligt av befintlig sträckning sänks och/eller flyttas anslutningen något söderut. Anslutningen anpassas för att kunna ansluta till väg 108 som sänks i samband med eventuell planskildhet med järnvägen. Denna åtgärd är särskilt relevant i fall ingen ny cirkulationsplats byggs vid Södra Infarten, men är även aktuell i ett läge då utbyggnad sker till cirkulationsplats. Ett vänsterpåsvängsfält föreslås mot söder för att underlätta utfart från Ugglarpsvägen. Detta motiveras bland annat av att flödet för denna vänstersväng förväntas att öka, då möjligheten att svänga in på Börtingevägen från väg 108 försvinner. Då en ny anslutning ersätter befintlig bedöms inga eller få trafiksäkerhetsvinster nås med denna åtgärd. Viss förbättrad tillgänglighet uppnås med ett vänsterpåsvängsfält för anslutande trafik. För genomgående trafik förändras inte tillgängligheten. Se skiss för åtgärd C8, som även visar denna åtgärd.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	5-20* miljoner SEK

(*) Cirka 5 Mkr för enbart sänkning vid befintlig korsning och upp mot cirka 20 Mkr om man flyttar korsningen aningen söderut, där då även Ugglarpsvägen får dras om på sträckan öster om.

C11)

Led om Ugglarpsvägen (662) till ny cirkulationsplats vid Södra Infartsvägen (kan lämpligen följa Hönsingehusvägen). En ny sträckning på Ugglarpsvägen föreslås, som ansluter direkt till den nya cirkulationen vid Södra infarten. Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv ger en ny cirkulationsplats med fyra ben vid Södra infarten god måluppfyllelse då separat anslutning för Ugglarpsvägen försvinner. Även bedöms tillgängligheten öka för trafikanter som ansluter från Ugglarpsvägen. För genomgående trafik på väg 108 blir störningseffekten något mindre om alla anslutningar samlas till en punkt och anslutning från Ugglarpsvägen strax söder om järnvägen försvinner. Ny sträckning skär genom jordbruksmark men med alternativet att följa Hönsingehusvägen minskar behovet att ta ny mark i anspråk, givet att så är möjligt. Se figur 118 för åtgärd C9 ovan, som även visar denna åtgärd.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
4	Ja	20-35 miljoner SEK

(*) Intervallet är ganska stort, då det kan variera beroende på dragning.

C12)

Planskildhet för väg 108 under järnvägen och Börringevägen. Vanlig landsväg 80 km/h med mitträffling från Södra infarten till befintlig cirkulationsplats i norr. Med lokala hastighetssänkningar vid korsningar och med ATK som eventuellt komplement. Börringevägen leds på bro över väg 108 utan anslutningar. Trafiken som idag ansluter väg 108 via Börringevägen leds huvudsakligen om via Norra Ellenborgsgatan. Åtgärden är kostsam men den matchar väl de högt ställda krav det finns på en korsning där funktionellt prioriterad väg möter järnväg. En mycket hög trafiksäkerhetseffekt uppnås. Då problematiken med bombfällningar försvinner ger det stora positiva effekter för såväl regional trafik som lokal trafik i Svedala. För ortens utveckling är plankorsningen av stor vikt då barriäreffekten minskar påtagligt. Planskildhet har prövats i en SEB och utfallet är att det bedöms som en lönsam åtgärd. Konsekvenserna av att Börringevägen stängs finns inrymt i de åtgärdsförslag som ämnar utveckla ut- och infarterna till Svedala via Södra infarten i söder, samt cirkulationsplatser i norr där Hylltarpsvägen och Norra Ellenborgsgatan ansluter till väg 108 och de södra ramperna.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
4	Ja	120-150 miljoner SEK

C13)

Trafiksäkra korsning Väg 108/Börringevägen för cyklister. Bredda refuger och GC-banor för att skapa passager även för cykel och säkra att refugerna är breda nog för cyklar eller personer med barnvagn. Hastighetssäkra övergångsställena till 30 km/t (eller ta bort dem). Åtgärden bedöms ge god nytta men trafikmiljön är inte så pass dålig att det är ett akut problem att lösa. Bedömningen är att större åtgärder i korsningen bör vänta tills Börringevägen byggs om som en del i att planskildheten för Ystadbanan byggs (åtgärd C12).

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	1-10 miljoner SEK

C14)

Signalreglering av korsningen väg 108/Börtingevägen. Ger ökad framkomlighet för anslutande men försämrar markant för genomgående trafik. Dessutom är åtgärden kostsam och med tanke på att korsningen byggs om i samband med utbyggnad till planskildhet (C12) kan åtgärden anses vara för omfattande och ge för lite nytta under en kort period.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	1-10 miljoner SEK

C15)

Trädröjning inom sidoområdet längs väg 108 inom Svedala tätort. Stora träd inom säkerhetszonen är en trafiksäkerhetsrisk. Åtgärden ökar trafiksäkerheten för motortrafiken, men kan påverka det stadsrum som kommunen vill bibehålla/skapa för väg 108 genom Svedala. Studien rekommenderar fortsatt dialog mellan Trafikverket och kommunen om trädröjning utmed vägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	0-1 miljoner SEK

C16)

Trimningsåtgärder i cirkulationsplats väg 108/Hyltarpsvägen/Norra Ellenborgsgatan. För att lösa de problem som redovisats med dagens utformning har flertalet scenarion prövats i VISSIM där små trimningsåtgärder allteftersom lagts till. Den kombination av åtgärder som har visat sig ge en tillräcklig kapacitet för trafiken år 2050 ingår i beskrivningen som redovisas nedan, där hänsyn också tas till omfördelad/ökad trafik som en följd av att möjligheten att svänga mellan väg 108 och Börtingevägen försvinner.

Vissa in- och utfarter förses med fler körfält, inklusive dubbla körfält genom cirkulationen i en del relationer. I några relationer ses även behov av fria högersvägar. Körfältsindelningen matchas också mot korsningspunkten närmast öster om (med de södra ramperna) samt mot korsningspunkten närmast norr om E65 (de norra ramperna). I denna åtgärd ingår även en omfördelning av ytan på bron över E65 till två norrgående och ett södergående körfält. Detta ryms inom dagens bro, som har en fri körbanebredd på 13 meter. Höger norrgående körfält fortsätter på norra sidan som den fria högersvägen mot Malmö-påfarten.

Gällande utformning av cirkulationsplatsen är huvudförslaget att utforma denna enligt ett nytt koncept kallat Hasselcirkeln. Denna cirkulationsplats passar väl för detta koncept, samtidigt som nyttorna blir störst med denna utformning (minskat antal konfliktpunkter samt ökad framkomlighet, jämfört med samma antal körfält med vanlig utformning).

För mer information om vad en Hasselcirkel innebär, se <http://hasselcirkeln.se>, samt se en sammanfattning av Hasselcirkeln under CAD-skissen figur 119. Detta område vid Tpl Svedala finns även djupare beskrivet i det separata PM Trafikanalys Svedala (220413).

Bedömningen är att trimningsåtgärderna i cirkulationsplatsen är rimliga utifrån de mål som är satta i studien. Åtgärderna kommer även behövas för att tillförsäkra acceptabel tillgänglighet till och från väg 108 fortsatt efter det att anslutningen vid Börtingevägen försvinner i samband med utbyggnad till planskildhet (C12). Då finns endast två anslutningar för motorfordon till väg 108. Merparten av all

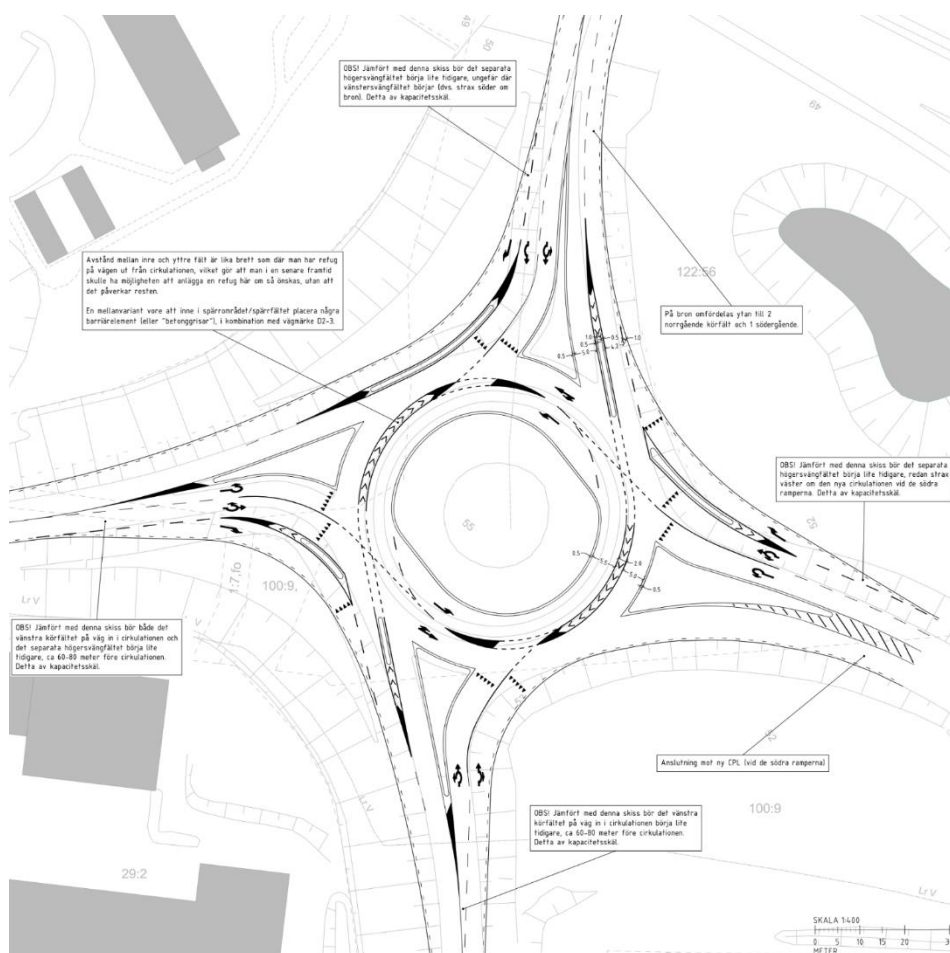
trafik norrut från Svedala kommer kanaliseras via Hyllarp svägen och Norra Ellenborgsgatan och då är det motiverat att förstärka infrastrukturen genom kapacitetshöjande åtgärder.

Trimningsåtgärderna i cirkulationsplatserna bedöms även ge nytta för väg 108:s övergripande funktion totalt sett samt för kopplingen till/från E65, då köerna minskar.

Ambitionen är att resande med kollektivtrafik ska öka till och från Svedala. Vidare förväntas Svedala vara en ort där de boende stimuleras att förflytta sig till fots eller med cykel. Dock anses trimningsåtgärderna behövas för att trafiksituationen i orten ska vara acceptabel, även om andelen som går/cyklar/reser kollektivt ökar.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	15-20 miljoner SEK

**Denna kostnadsuppskattning är gjord utifrån CAD-skiss med Hasselcirkeln se figur 119 (medräknat att de olika svängfälten på väg in mot cirkulationen i vissa fall börjar lite tidigare före cirkulationen än vad de gör på skissen, dvs. i enlighet med vad det står i textrutorna figur 119). Om cirkulationen skulle förses med samma antal körfält, men utformas som en vanlig cirkulationsplats så skulle det kosta lika mycket, men ge sämre nytta i form av lägre kapacitet och fler konfliktpunkter (därför att Hasselcirkeln rekommenderas).*



Figur 119: CAD-skiss för cirkulationsplatsen med utformning enligt Hasselcirkeln. Körspår har analyserats så att även tunga fordon kan hålla sig inom körfälten. CAD-skisser med körspår finns i PM Trafikanalys Svedala (220413) (även PDF- och DWG-filer är separat levererade och finns också att tillgå).

C17)

Ny cirkulationsplats i korsningen Norra Ellenborgsgatan/södra ramperna. Med tanke på närheten till den stora cirkulationen (C16) har trafikanalysen visat att det finns ett behov av cirkulationsplats även i denna korsning, med en körfältsindelning enligt VISSIM-bilden i figur 120 nedan. Utan en cirkulationsplats här finns stor risk för köer ut på avfartsrampen från Malmö-hållet, det vill säga en trafiksäkerhetsbrist kan uppstå. Redan idag uppstår stundtals köer på avfartsrampen.

Kommunen har även påtalat att de ser ytterligare en fördel med cirkulationsplatsen vid de södra ramperna i form av att detta förkortar körsträckan för busslinje 141. Bussen kan då vända redan i denna cirkulation istället för att behöva göra det i den stora vid väg 108.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	13-16 miljoner SEK



Figur 120: Skiss från VISSIM för cirkulationsplatsen med de södra ramperna. Körfältsindelningen som presenteras är viktig av kapacitetsskäl och för synkningen mot den stora cirkulationen.

C18)

Trimningsåtgärder av anslutningar i Trafikplats Svedala norr om E65. Det har av kapacitets- och framkomlighetsskäl bedömts som nödvändigt att förse korsningspunkten väg 108/ramperna norr om E65 med en ny cirkulationsplats. Andra lösningar har prövats och redovisas i separat PM.

Cirkulationsplatsen behövs för att förhindra att det i och med bedömd fortsatt ökad trafik uppstår köer på avfartsrampen från Ystad-hållet. Dessutom bedöms den norra korsningspunkten idag vara en trafiksäkerhetsbrist. Det finns en avsaknad av vänstersvängsfält för trafiken som kommer från väg 108 norrifrån och som ska köra ut på rampen mot Malmö-hållet. Därutöver ökar en cirkulationsplats

framkomligheten och säkerheten för trafik som kommer från Ystads-hållet och som ska svänga vänster upp på väg 108 mot bron in mot Svedalahållet. En ny cirkulationsplats norr om E65 kan anses försämra framkomligheten för trafik längs väg 108 till viss del, men den gynnas av att anslutningen till ramperna blir säkrare. Vid utformning av cirkulationsplatsen behöver busstrafikens anspråk beaktas. Dessutom bör anslutningsmöjlighet för planerat verksamhetsområde norr om E65 hanteras i planering av en ny cirkulationsplats.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	12-15 miljoner SEK

C19)

Extra avfartsramp för resande på E65 från Malmö riktning söder ut på väg 108. En extra avfartsramp anläggs väster om bron för att hantera trafik från Malmö på E65 mot Svedala tätort. Rampen blir då att betraktas som en lång "fri höger" från E65 in mot Hyltarpsvägen. I analysen som gjorts för denna ramp har de åtgärder som beskrivits ovan för befintlig cirkulationsplats (C16) samt cirkulationen med de södra ramperna (C17) inkluderats. Analysen visar att den bedömda nyttjandegraden av avfartsrampen inte kan motivera den insats det är att bygga den. Merparten av trafiken kommer fortsatt färdas via cirkulationsplatsen söder om E65. Framtida pendling mellan Svedala och Malmö kan föranleda vissa ökade motiv, men tanken är då att tåg ska betraktas som det färdmedel merparten av nya pendlarna nyttjar mellan de två städerna. Dessutom finns Trafikplats Svedala Väster som redan idag kopplar samman E65 från Malmö med Hyltarpsvägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
4	Nej	Ej kostnadsberäknad

C20)

Ny GC-tunnel under väg 108 närmast söder om den stora cirkulationen. Åtgärden bidrar till minskad barriäreffekt och förbättrade tillgänglighet för cyklister tvärs väg 108. Därutöver skapas en tryggare och säkrare trafikmiljö.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-20 miljoner SEK

En fördjupad redovisning av åtgärdsförslag C16-C20 finns redovisade i *PM Trafikanalys Svedala (220413)* vilket bifogas studiens slutrapport.

3.1.5 Svedala tätort – Staffanstorp tätort

D1)

Mitträffling på väg 108 mellan Svedala-Staffanstorp där det anses möjligt. Åtgärden kan behöva kompletteras med mindre bulleråtgärder vid enstaka fastigheter. En åtgärd som bedöms genomförbar. Räfflingen görs lämpligen i samband med beläggningsarbeten.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Ja	Ej kostnadsbedömt

D2)

Stäng Sjömossevägens och Myrvägens anslutningar till väg 108. Åtgärden kan ge viss teoretisk ökad trafiksäkerhet men då trafikflödena för anslutande vägar är väldigt låga bedöms de faktiskt effekterna bli ringa.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	Ej kostnadsbedömt

D3)

Skapa vänstersvängsfält på väg 108 i norrgående riktning för trafik mot Väg 830 (Ekhagsvägen). Åtgärden bedöms ge viss trafiksäkerhet för trafik som lämnar väg 108 och viss förbättrad framkomlighet för genomgående trafik. Trafikmängden bedöms dock vara så pass liten i norrgående riktning till anslutande väg att åtgärden inte motiveras. ÅDT är ca 200 fordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Nej	Ej kostnadsbedömt

D4)

Cykelväg mellan Ekhagsvägen – och hpl Bökebergs gård (ca 0,5 km). Åtgärden är mycket väl motiverad då delsträckan utgör en felande länk för så väl regional cykling som lokal cykling mellan målpunkter i Holmejas närhet och Svedala tätort. Åtgärden ger god nytta för både lokal och regional cykling och ökar trafiksäkerheten markant. Alternativ färdväg (enskild väg) ansluter baksidan till Sveriges Ridgymnasium men det bedöms som osäkert om det går att gå vidare med denna lösning. På kort sikt kan det vara en resväg som funkar. Om ny cykelväg byggs skulle den mindre trafikerade hållplats Bökeberg kunna stängas. De resande hänvisas då till hållplatsen nära ridgymnasiet. Detta är dock föremål för diskussioner mellan kommunen och Skånetrafiken. Åtgärden kombineras med (D5 och D6)

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	1-10 miljoner SEK

D5)

Planskild GC-passage vid Bökebergs gård. Befintlig passage är nyligen omgjord med refug och har acceptabel standard. I samband med att det byggs ny GC-väg (D4 och D6) så vore det lämpligt med en GC-port under vägen, eftersom cykelbanan måste byta sida någonstans längs sträckan. Ytterligare motiv till planskildhet är att hållplatsen har relativt hög nyttjandegrad (bland annat gymnasieelever) och väg 108 har höga trafikflöden. Trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras för oskyddade trafikanter.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-25 miljoner SEK

D6)

Ny cykelväg mellan hållplats Bökebergs gård och Bökebergsvägen. Kombineras med antingen D5 eller annan planskildhet vid Bökebergsvägens anslutning till väg 108. Längs denna sträcka finns ingen alternativ färdväg utan här föreslås en separat cykelväg. Denna åtgärd kombineras med att

cykelstråket fortsätter i blandtrafik på Bökebergsvägen som bedöms tillräckligt säker för cykling. (ÅDT 500). Eventuellt skulle bygdeväg kunna skapas på Bökebergsvägen om det visar sig lämpligt. Åtgärden ger god nytta för både lokal och regional cykling och ökar trafiksäkerheten markant.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	10-25 miljoner SEK

D7)

Røj träd inom säkerhetszonen längs väg 108 genom skogen. Eventuellt även vissa justeringar av viltstängslet. (om befintligt viltstängsel inte är eftergivligt bör det bytas eller flyttas längre ut längs delar av sträckan) Ger viss önskad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och ett väl fungerande viltstängslen skyddar vilt. Lösningarna hanteras i etablerade processer inom det löpande underhållet av vägen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja, hanteras separat	Ej kostnadsbedömt

D8)

Vänstersvängsfält på väg 108 mot Väg 818 för södergående trafik (Bökebergsvägen söder om Holmeja). Åtgärden bedöms onödig då ÅDT var ca 500 fordon år 2019 och trafik norrifrån på väg 108 väljer annan infart till Holmeja längre norrut.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	1-10 miljoner SEK

D9)

Ny cykelväg mellan Hållplats Bökebergs gård och Yddingevägen längs väg 108. (ca 2,5 km) Detta alternativ går utmed väg 108, åtgärden är alternativ till (D6) som nyttjar befintliga Bökebergsvägen. Med tanke på viltstängslet är den här delen av väg 108 en dyr och komplicerad sträcka att bygga cykelväg på, och sträckan saknar direkt koppling till Holmeja som är en lokal målpunkt för cyklister. Bedömningen är att åtgärd D6 prioriteras då den ger större lokal nytta.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	+ 25 miljoner SEK

D10)

Vänstersvängsfält på väg 108 till Yddingevägen samt ordnad GC-passage i plan. Svängfält ökar säkerheten för trafikanter norr ifrån in mot Holmeja men åtgärden löser inte siktproblemen i korsningen för anslutande trafik från Holmeja. GC-passage i plan ger viss ökad trafiksäkerhet och trygghet, men åtgärden bedöms som otillräcklig. Det är höga trafikflöden på vägen och mängden oskyddade som korsar vägen bedöms vara relativt många. En passage är därutöver inte en tillräcklig god lösning ifall hållplatsläget flyttas vilket beskrivs i **D13**

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	+ 25 miljoner SEK

D11)

Stäng Yddingevägens anslutning till östra sidan av väg 108 för motortrafik. Efterföljande skede får analysera huruvida stängning kan vara ett alternativ. Det sker lämpligen i samband med planering av åtgärder D12 (flytta hållplatslägen) och D13 (planskild GC lösning)

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja (utredning)	1-10 miljoner SEK

D12)

Standardhöjning av befintlig grusad GC-bana till HPL Holmeja. Åtgärden genomförs enbart om dagens hållplatsläge blir kvar, då är den motiverad för att öka attraktiviteten för busstrafiken. Bedömningen är att det är bättre att satsa på flytt av hållplats. Efterföljande skede får klargöra vad som är lämpligast.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	1-10 miljoner SEK

D13)

Flytta hållplatslägena till Yddingevägens anslutning. Hållplatsen är en av de viktigaste för linje 165 mellan Svedala och Lund. Investeringar i förbättrad tillgänglighet bedöms ge god nytta för de som redan idag reser med buss, samt för att attrahera fler att resa. Åtgärden kombineras med åtgärdsförslag **D14**, ny planskildhet.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	1-10 miljoner SEK

D14)

Planskild GC-passage tvärs väg 108 vid Yddingevägen. En åtgärd som bedöms ge stor nytta för resande med kollektivtrafiken till och från Holmeja och angränsande målpunkter. Åtgärden ger även stor nytta för de som cyklar lokalt tvärs över väg 108. Därutöver ger den nytta för de som cyklar i nord-sydlig sträckning utmed väg 108 via Holmeja och tilltänkta cykelvägar/passage som beskrivs i åtgärdsförslag **D4, D5 och D6**. Planskild passage ökar också trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för boende i närområde, så väl som besökare som rör sig över vägen i samband med rekreation. Till exempel vandrare längs Skåneleden.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	11-13 miljoner SEK

D15)

Sidoräcke vid tomter vid Yddingevägen. En smärre åtgärd för ökad trafiksäkerhet för motorfordon.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	1-10 miljoner SEK

D16)

Måla om väg 108 vid Hybykorset så att genomgående körfält slås ihop till ett före korsningen och högersvängsfält skapas. Bedöms skapa större möjlighet för motorfordon att planera sin körning, jämfört med att högra körfältet övergår i svängfält som det är i nuläget. Gäller bägge riktningarna. Förutsägbarheten ökar vilket bedöms öka trafiksäkerheten. Görs lämpligen i samband med beläggningsarbeten.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Ja	0-1 miljon SEK



Figur 121: Principskiss där vänster fält upphör, huvudfältet leds successivt över till dagens K2, varpå högersvängsfältet successivt växer ut åt höger. Viktigt att det fortsatt blir en bra geometri för genomgående körfält, samt att högersvängsfältet har nått full bredd en bra bit före busshållplatsen. OBS! Även motsvarande utformning i södergående riktning norr om korsningen.

D17)

Breddning 2+1 med mitträcke 100 km/h Klågerup - Staffanstorp. Inklusive kringåtgärder såsom sidovägar, viltstängsel, punktvisa bulleråtgärder samt justering av hållplatslägen och anslutande vägar. Åtgärden motiveras utifrån den långsiktiga målbilden för delsträckan Holmeja-Lund, det vill

säga förbättrad trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Åtgärden har analyserats i separat SEB och då konstaterats lönsam att genomföra. Åtgärden är så pass omfattande att den måste pekats ut som namngiven i den regionala infrastrukturplanen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
4	Ja	Ca 200 miljoner SEK

D18)

Mitträffling på väg 108 mellan Klågerup och Staffanstorps

Då det är osäkert när åtgärd D17 (2+1 med mitträcke) kan genomföras bedöms det ge god trafiksäkerhetsnytta att räffla sträckan Klågerup-Staffanstorps i samband med nästa planerade beläggningsarbete. Det är en kostnadseffektiv trafiksäkerhetsåtgärd som relativt enkelt kan genomföras. Den är särskilt lämplig på vägar med så pass höga trafikflöden som väg 108.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ej kostnadsbedömt

3.1.6 Staffanstorps tätort

E1)

Korsningen mellan de södra ramperna väg 11/väg 108, lokal hastighetssänkning vid korsningen, 60 km/h. Skyltad hastighet är idag 80 km/h på väg 108 genom korsningen, men eftersom cirkulationen på norra sidan om väg 11 ligger så nära är det troligt att en del bilister ändå passerar denna korsning med de södra ramperna med lägre hastighet. De bilister som tvärtom önskar färdas med hög hastighet ända fram till precis före cirkulationen lär troligen göra det oavsett sänkning till 60 km/h. Därmed bedöms en hastighetssänkning till 60 km/h som ytterst oklar hur mycket det i praktiken skulle påverka faktisk hastighet genom korsningen. Eftersom det främst är av trafiksäkerhetsskäl (snarare än kapacitet) som denna korsning idag anses vara en brist är det även svårt att i efterhand kontrollera om det blivit bättre eller inte. Det räcker exempelvis inte att mäta en kölängd. Då ändrad skyltning inte med säkerhet bedöms påverka faktiskt hastighet rekommenderas inte att denna åtgärd tas vidare.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
2	Nej	0-1 miljoner SEK

E2)

Korsningen mellan de södra ramperna väg 11/väg 108, påsvängsfält norrut för vänstersvägande från avfartsrampen ("supervänster"). Denna åtgärd hade rekommenderats om det inte hade varit för den begränsning som bron över väg 11 innebär. Då avståndet mellan den södra korsningen i trafikplatsen och bron över väg 11 endast är cirka 100 meter så skulle det vara nödvändigt att även låta detta påsvängsfält sträcka sig över bron. Eftersom bron har en fri körbanelängd på cirka 9 meter är det för smalt för att få plats med detta fält. Att bygga en ny bro för ena körriktningen över väg 11 bedöms inte vara rimligt ur kostnadssynpunkt, i synnerhet inte när det bedöms finnas andra åtgärder för den södra korsningen.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	Ej bedömt

E3)

Korsningen mellan de södra ramperna väg 11/väg 108, ny cirkulationsplats. Åtgärden ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för anslutande trafik till/från väg 11. För trafikanter på väg 108 ökar den trafiksäkerheten men minskar tillgängligheten något. Åtgärden hör ihop med åtgärdsförslaget för den befintliga cirkulationsplatsen i södra Staffanstorp (E4), dvs. den genomförs inte som enda lösning. Se även PM:et för Södra Staffanstorp (220419) som beskriver den trafikanalys som genomförts, som visar att vald utformning för denna södra korsningspunkt även är tillräcklig för trafiken år 2050.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	13-16 miljoner SEK



Figur 122: Enkel skiss över lämplig cirkulation. Den trafikanalys som har genomförts för prognosticerad trafik år 2050 visar att denna utformning med endast ett körfält in/genom/ut cirkulationen räcker. Dock skapas ett separat körfält från bron mot påfarten (som slutar med väjningsplikt), då detta körfält redan finns idag. Denna lösning ska ses som en helhet tillsammans med åtgärd E4. Se även det separata PM:et för trafikanalysen för Södra Staffanstorp (220419).

E4)

Cirkulationsplats 108/Dalbyvägen, trimningsåtgärder i form av dubbla körfält rakt fram från norr till söder, samt extra svängfält in i cirkulationen från övriga ben. En trafikanalys har genomförts för området vid trafikplatsen med väg 11, där flertal olika utformningslösningar har analyserats för denna befintliga cirkulationsplats väg 108/Dalbyvägen, se det separata PM:et (220419).

Bland annat har det studerats om det skulle räcka med att fortsatt enbart ha ett (1) körfält på alla utfarter från cirkulationen och enbart ha extra svängfält på väg in. Eftersom trafikflödet rakt fram från norr mot söder är så stort så räcker det emellertid inte att enbart ha ett körfält rakt fram och komplettera med separata höger- och vänstersvängsfält, utan det behövs två körfält rakt fram. Detta gör att man behöver två utfartsfält mot söder, som går samman med varandra genom sammanvävning strax före bron över väg 11. Då hastigheten ut från cirkulationen är låg bedöms denna utformning som acceptabel. Dock viktigt att det är två körfälts bredd långt fram på denna sammanvävningssträcka och först smalnar av till ett körfälts bredd på slutet av den, se utsnitt från CAD-skissen nedan. Detta gör att trafikanterna får längre tid på sig att inordna sig i ett körfält.

Trafikanalysen visar att det antal körfält som ingår i föreslagen lösning för denna cirkulation behövs och att detta skapar en kapacitet som även bedöms som tillräcklig år 2050. Detta under förutsättning att cirkulationsplatsen i samband med ombyggnad till fler körfält utformas i enlighet med Hasselcirkel-konceptet. Denna cirkulationsplats passar väl för Hasselcirkel-konceptet, samtidigt som nyttorna blir störst med denna utformning (minskat antal konfliktpunkter samt ökad framkomlighet, jämfört med samma antal körfält med vanlig utformning).

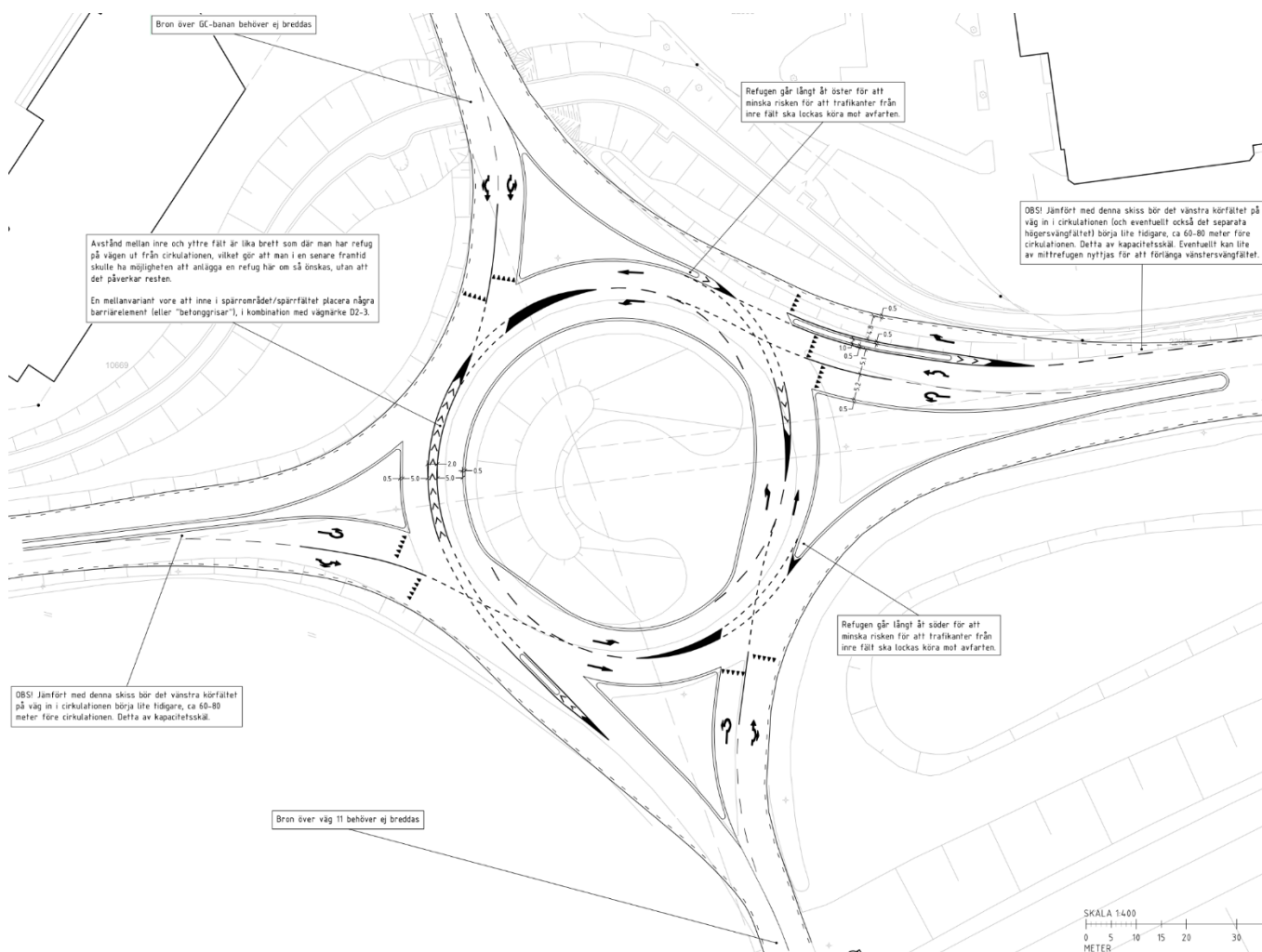
Att passa på att anlägga denna cirkulationsplats i enlighet med Hasselcirkel-konceptet bedöms inte kosta något extra i sig. Tvärtom skulle det utan detta koncept även krävas en fri högersväng från norr mot väster med anledning av att trafiken i höger körfält på väg in i cirkulationen norrifrån inte behöver väja för det inre cirkulerande körfältet med Hasselcirkeln, vilket den däremot behöver göra utan detta koncept, vilket då dessutom kräver en fri höger.

Med Hasselcirkeln behöver varken bron över GC-banan närmast norr om cirkulationen eller bron över väg 11 närmast söder om breddas. Med en utformning utan Hasselcirkel-konceptet skulle bron över GC-banan norr om behöva breddas med hänsyn till den extra fria högern som då behövs, plus att man tappar de övriga generella fördelarna med en Hasselcirkeln. Såsom färre konfliktpunkter och ökad kapacitet utifrån ett visst antal körfält. En fri höger från norr till väster bedöms kosta cirka 5 – 10 Mkr utöver vad det nedan anges kosta att utforma cirkulationen enligt Hasselcirkeln med fler körfält än idag (där ökningen av antalet körfält är det som är kostnadsdrivande och inte ombyggnad till Hasselcirkeln i sig). Förbättrad framkomlighet i cirkulationsplatsen bedöms ge mycket god nytta för busstrafik för vilken ambitionen vad gäller minskad kötid ska vara särskilt hög. Utformningen ska beakta busstrafikens behov.

För mer information om vad en Hasselcirkel innebär, se <http://hasselcirkeln.se>, samt se en sammanfattning av Hasselcirkeln under CAD-skissen nedan.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	13-25 miljoner SEK

**Det lägre spannet i denna kostnadsuppskattning är beräknat utifrån nedan CAD-skiss med Hasselcirkeln (medräknat att de olika svängfälten på väg in mot cirkulationen i vissa fall börjar lite tidigare före cirkulationen än vad de gör på nedan skiss, dvs. i enlighet med vad det står i textrutorna nedan). Utan Hasselcirkel-konceptet skulle det alltså kosta cirka 20-25 Mkr, då en fri höger från norr till väster då även behövs.*



Figur 123: CAD-skiss för cirkulationsplatsen med utformning enligt Hasselcirkeln. Körspår har analyserats så att även tunga fordon kan hålla sig inom körfälten. CAD-skisser med körspår finns i det separata PM:et för Staffanstorp Södra (220419) (även PDF- och DWG-filer är separat levererade).

E5)

Bussfrämjande åtgärder i cirkulationsplats väg 108/Gullåkravägen/Maskinvägen.

Skånetrafiken har framfört önskemål om att få ökad framkomlighet i cirkulationen för regionbussen mellan Staffanstorps och Lund (linje 166), som i denna cirkulation färdas mellan det norra och västra benet i båda riktningar. För att åstadkomma detta med relativt enkla medel, samtidigt som cirkulationsplatsen i allmänhet förbättras avseende minskat antal konfliktpunkter, viss ökad kapacitet i olika relationer utan att det kräver extra körfält, föreslås att Hasselcirkel-konceptet införs. Denna cirkulationsplats passar mycket bra för detta koncept, både utifrån dess storlek och antal körfält.

Hasselcirkeln är en ny koncepttanke för dubbelfältiga cirkulationsplatser, läs mer om konceptet här: <http://hasselcirkeln.se>. Tack vare detta koncept får bussen bättre framkomlighet när den kommer norrifrån och är på väg in mot Staffanstorp (Gullåkravägen), genom att höger körfält på väg in i cirkulationen norrifrån inte behöver väja för det inre cirkulerande körfältet. Detta gör att risken för köbildning framför bussen minskar, men även att bussen i sig får enklare att hitta en lucka att köra in.

I motsatt körriktning från Gullåkravägen föreslås att all biltrafik mot Lund hänvisas i vänster körfält på väg in i cirkulationen enligt lösningsförslaget med Hasselcirkeln. Bussen ges dock tillåtelse att även färdas i det högra körfältet in i cirkulationen för vänstersväng mot Lund (genom skyltning). Eftersom de flesta bilister från Gullåkravägen ska mot Lund är risken mindre för köbildning in i cirkulationen i det högra körfältet, dessutom med tanke på att Hasselcirkeln-konceptet innebär att högersvängande trafik från Gullåkravägen inte behöver väja för det inre cirkulerande körfältet. Skulle kön ändå vid något enstaka tillfälle vara längre i det högra körfältet på väg in i cirkulationen från Gullåkravägen än i det vänstra, är det förstås fullt tillåtet för busschauffören att välja det vänstra körfältet. Således kan bussen alltid välja det körfält med kortast köbildning.

Därmed skapas bättre framkomlighet både norr- och västerifrån för busstrafiken, utan att nya körfält behöver skapas i cirkulationen. Eftersom cirkulationen redan har det antal körfält som krävs så bedöms det enbart kosta cirka 2 Mkr att bygga om cirkulationen till en Hasselcirkel. Bland annat behöver lite yta tas mot rondellytan, se utsnittet från CAD-skissen nedan. Dessutom skapas alltså nyttor även för biltrafiken med Hasselcirkeln, genom färre konfliktpunkter och viss ökad kapacitet.

Utan en Hasselcirkel vore det betydligt dyrare att skapa samma nyttor för busstrafiken. Inifrån Gullåkravägen skulle det inte räcka att enbart skylta biltrafiken mot Lund i K2 och låta bussen svänga vänster från K1, eftersom högersvängande trafik från K1 likt idag får väja för det inre cirkulerande fältet. Därmed skulle risken för köer framför bussen vara högre än med Hasselcirkeln. För att lösa detta utan Hasselcirkeln skulle det då krävas en fri högersväng från väster mot söder, som får undan köerna framför bussen i K1 på väg in i cirkulationen. En sådan lösning skulle troligen även medföra en breddning av bron över GC-banan, där en grov kostnadsbedömning landar på cirka 10 Mkr.

Om man ska skapa en förbättring för bussen norrifrån på väg in mot Gullåkravägen utan Hasselcirkel-konceptet så skulle det innebära en fri höger från norr mot väster, eftersom det utan Hasselcirkel-konceptet inte skapas några förbättringar på väg in i cirkulationens högra körfält norrifrån i form av att trafiken här inte behöver väja för det inre cirkulerande fältet. Därmed samma köer framför bussen som idag och även samma svårigheter för bussen att hitta en lucka som idag. Denna fria höger från norr till väster skulle riskera att påverka dagvattendammen som finns i den nordvästra kvadranten av cirkulationen, vilket gör en kostnadsbedömning som delvis osäker. En

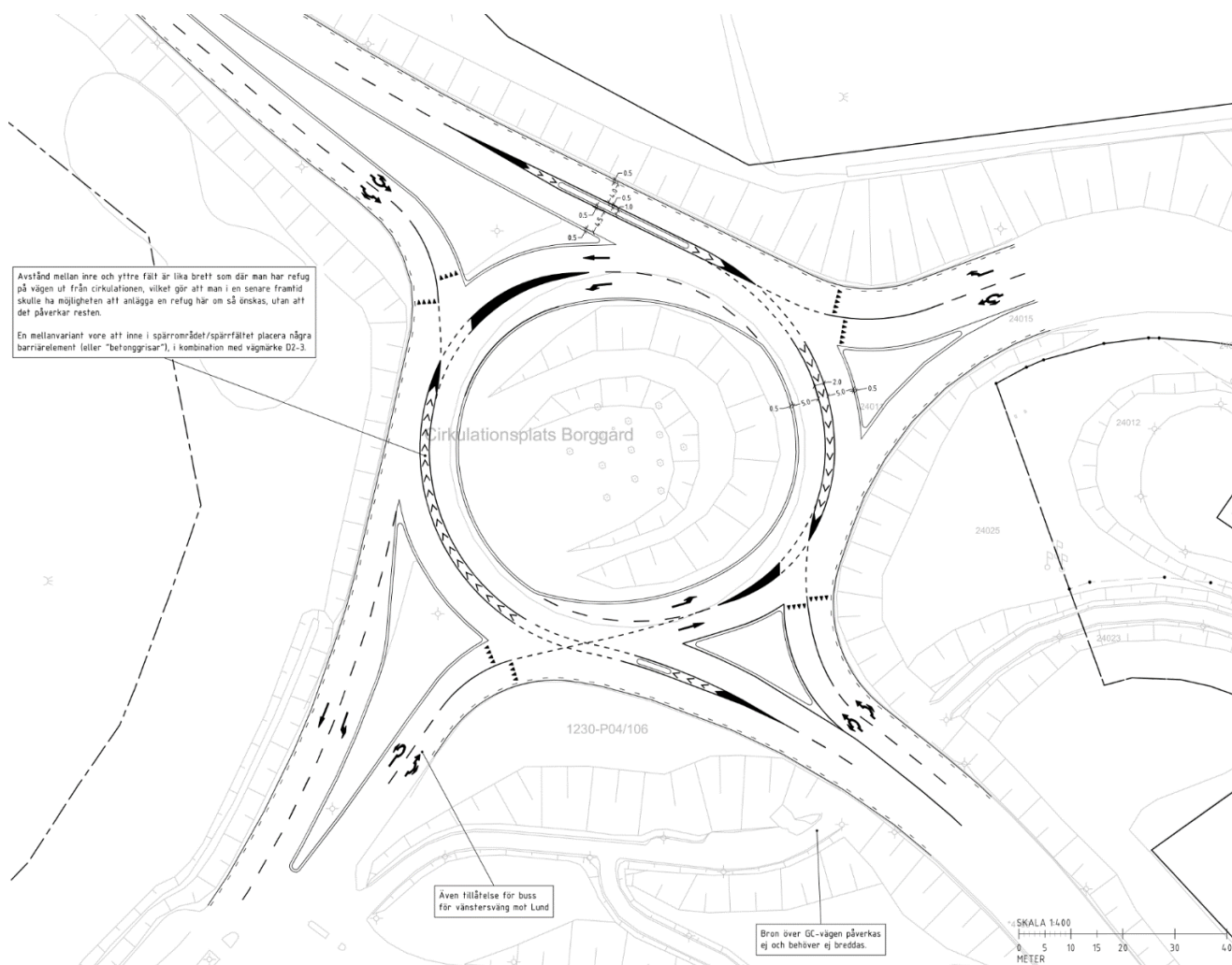
kostnadsbedömning indikerar att denna skulle kosta cirka 2 – 10 Mkr, där intervallets storlek delvis är beroende på hur stor påverkan skulle bli på dagvattendammen.

Eftersom Hasselcirkeln endast innebär att smärre ytor behöver tas in mot rondellytan är denna betydligt enklare att kostnadsbedöma (2 Mkr enligt vad som framgår nedan). Detta alltså då att jämföra med cirka 12-20 Mkr för två fria högersvängar som annars bedöms krävas utan Hasselcirkel-konceptet.

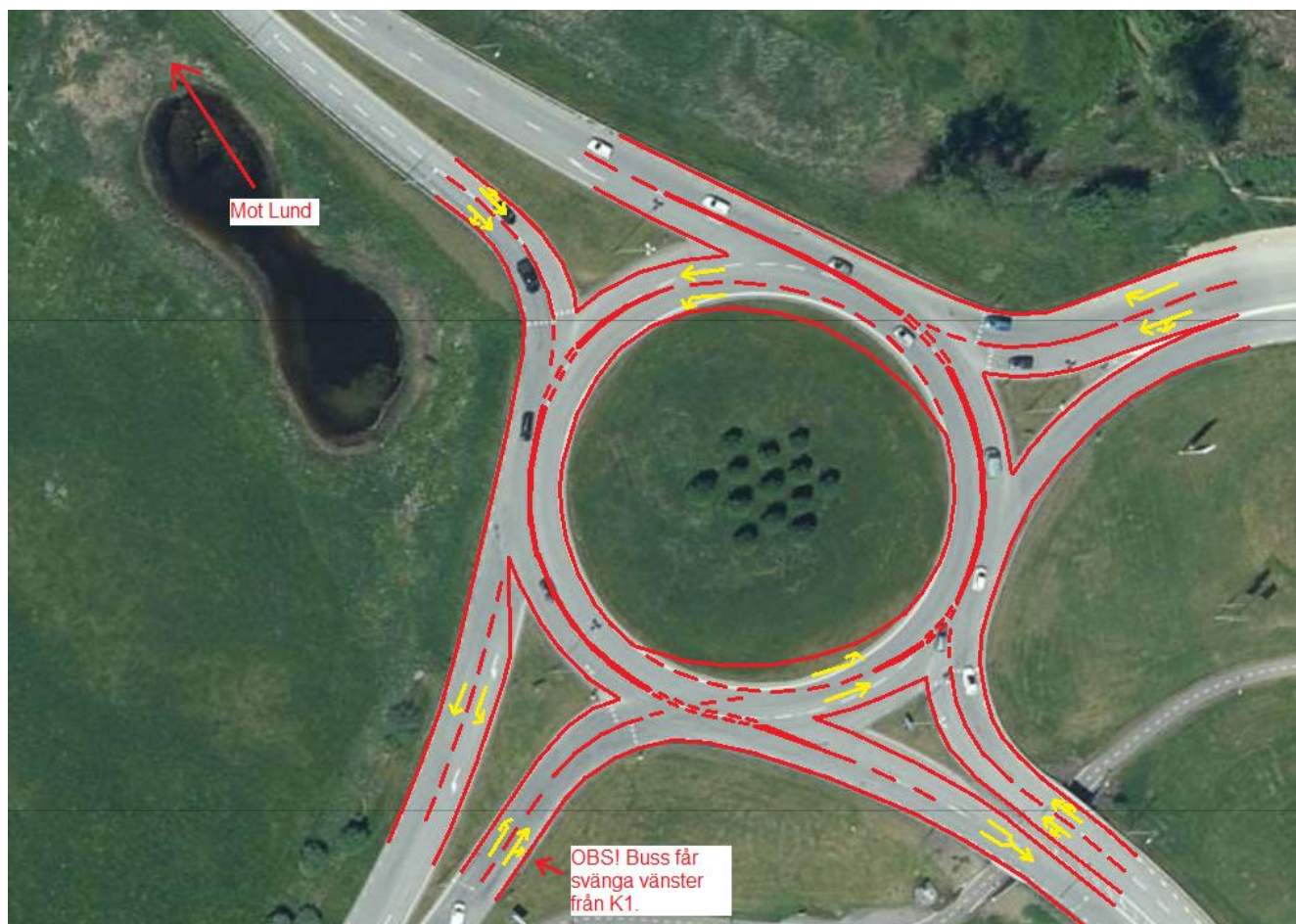
För mer information om vad en Hasselcirkel innebär, se <http://hasselcirkeln.se>, samt se en sammanfattning av Hasselcirkeln under CAD-skissen nedan. Se även det separata PM som tagits fram för denna cirkulationsplats, PM Staffanstorp Norra (220419).

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ca 3 Miljoner SEK

**Denna kostnadsuppskattning är gjord utifrån nedan CAD-skiss med Hasselcirkeln (Figur 124). Utan Hasselcirkel-konceptet skulle det alltså kosta cirka 12-20 Mkr, då två fria högersvängar då skulle krävas (som påverkar bron över GC-banan och dessutom eventuellt dagvattendammen).*



Figur 124: CAD-skiss för cirkulationsplatsen med utformning enligt Hasselcirkeln. Körspår har analyserats så att även tunga fordon kan hålla sig inom körfälten. CAD-skisser med körspår finns i det separata PM:et för Staffanstorps Norra (220419) (även PDF- och DWG-filer är separat levererade).



Figur 125: Samma utformningslösning inritad på bakgrundskarta (notera att CAD-skissen ovan är mer exakt).

E6)

Långsiktiga åtgärder för cirkulationsplats väg 108/Gullåkravägen/Maskinvägen.

Med anledning av att det inte går att påvisa behov av ytterligare åtgärder utöver en ombyggnad till Hasselcirkeln (E7) för denna cirkulationsplats (se det separata PM:et för denna cirkulationsplats, 220419), rekommenderas inga ytterligare åtgärder. Redan idag (och även med Hasselcirkelkonceptet enligt E7) finns det dubbla genomgående körfält i båda riktningar längs väg 108 genom cirkulationen. Det enda som vore möjligt att lägga till i en senare eventuell framtid vore extra fria högersvängsfält. En ombyggnad till Hasselcirkeln (E7) försvårar inte att i en eventuell framtid lägga till fria högersvängar, även om något behov som sagt inte kan ses av sådana. Med Hasselcirkeln (E7) behöver trafiken i det högra körfältet på väg in i cirkulationen längs väg 108 heller inte väja för det inre cirkulerande fältet, varför behovet av fria högersvängar med Hasselcirkeln dessutom minskar. Högersvängande trafik från sidovägarna behöver heller inte väja för inre cirkulerande fält med Hasselcirkeln. Därav har fria högersvängar i samtliga relationer heller inte kostnadsbedömts i denna ÄVS.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Nej	8-11 Miljoner SEK

E7)

Mitträffling på väg 108 mellan cirkulationsplatserna i Staffanstorp

Det är en kostnadseffektiv trafiksäkerhetsåtgärd som relativt enkelt kan genomföras. Den är särskilt lämplig på vägar med så pass höga trafikflöden som väg 108. Räfflingen görs förslagsvis i samband med beläggningsarbeten.

Steg enligt fyrstegsprincipen	Gå vidare?	Kostnad
3	Ja	Ej kostnadsbedömt

Sammanfattning av Hasselcirkeln

En ny utformning av flerfältiga cirkulationsplatser har tagits fram, benämnd Hasselcirkeln. Den nya utformningen syftar till att minska antalet konfliktpunkter jämfört med dagens flerfältiga cirkulationsplatser. Vidare syftar Hasselcirkeln till att öka framkomligheten i cirkulationsplatser, då dagens flerfältiga cirkulationer innebär att fordon i vissa relationer väjer för varandra "i onödan". Med Hasselcirkeln behöver fordon som färdas i höger fält på väg in i cirkulationen i vissa fall i praktiken inte väja för fordon i det inre cirkulerande fältet. En datorsimulering (VISSIM) med generella flöden indikerar att antal fordon som kan passera cirkulationen under en viss tid ökar med cirka 22 %. Studier av den närbesläktade cirkulationsplatsen Turbo-roundabouts i Nederländerna har visat på en minskning av antalet incidenter med cirka 72 %. I båda fallen i jämförelse med motsvarande cirkulationsplats med dagens utformning.

Generellt är cirkulationsplatser säkra korsningstyper, mycket tack vare att alla fordon färdas med relativt låg hastighet. Däremot är förekomsten av lindriga olyckor (incidenter) relativt vanligt förekommande och inte minst är "nästan-olyckor" vanliga, där något fordon exempelvis kraftigt behöver bromsa in för ett annat fordon. Av detta skäl kan dagens flerfältiga cirkulationsplatser i många fall upplevas som röriga och otydliga för trafikanten. I cirkulationsplatser med dubbla cirkulerande körfält har en förare som befinner sig i det inre cirkulerande körfältet skyldighet att kontrollera om det är fritt i det yttre cirkulerande fältet när hen ska köra ut från cirkulationsplatsen. Om det samtidigt befinner sig ett fordon i det yttre cirkulerande fältet kan en konflikt uppstå. I cirkulationsplatser med dubbla cirkulerande körfält bör man enligt praxis använda det inre cirkulerande körfältet vid exempelvis vänstersväng. Det är dock fullt tillåtet att färdas hela vägen i det yttre cirkulerande fältet, vilket ökar risken för konflikter.

Med Hasselcirkeln är det inte tillåtet att byta körfält mellan det inre och yttre cirkulerande fältet. Inte heller behöver föraren byta från inre till yttre fält vid utfart från cirkulationen. Istället kan föraren fortsätta följa sitt körfält hela vägen från infart till utfart genom cirkulationen. Till skillnad från exempelvis en turbinmålade cirkulationsplats finns dessutom en plötsligt/tvär vinkeländring där det nya inre fältet börjar, vilket gör det tydligt för trafikanten som färdas i det inre cirkulerande fältet att hen ska fortsätta i sitt körfält, istället för att fortsätta färdas längs innerkanten (närmast rondellytan). I en turbinmålade cirkulationsplats finns istället risken att föraren inte förstår om hen ska följa den turbinmålade linjen eller fortsätta färdas längs innerkanten. Hasselcirkeln liknar det nederländska konceptet Turbo-roundabouts, men möjliggör U-svängar (vilket Turbo-roundabouts oftast inte gör) och liknar generellt mer dagens cirkulationsplatser än vad en Turbo-roundabouts gör i sin utformning. Hasselcirkeln är utvecklad av Sebastian Hasselblom, trafikanalytiker/civilingenjör på teknikonsultföretaget WSP.



Figur 126: WSP:s drönarfilmning, exempel på konflikt i dagens utformning av flerfältig cirkulations-plats. Den svarta bilen måste panikbromsa till helt stillastående för den röda bilen.

4 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

4.1 Rekommenderade åtgärder

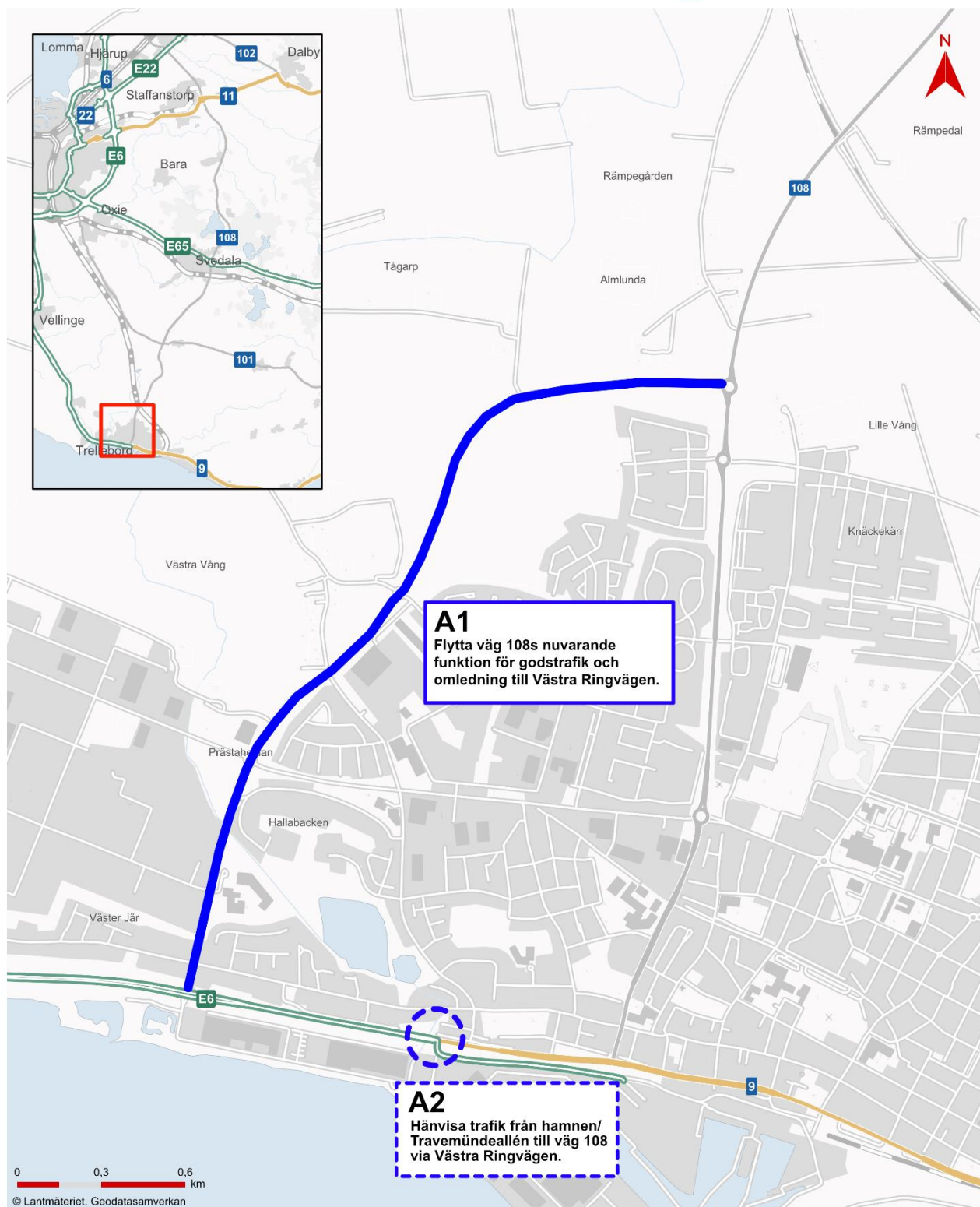
Nedan redovisade åtgärder är de som rekommenderas för fortsatt planering och genomförande. Respektive åtgärd har analyserats och målbedömts i kapitel 3. I sammanställningen har en förenklad bedömning utifrån de transportpolitiska målen tillförts. För ett flertal av de mer kostsamma steg 3- och 4 åtgärderna har GKI (grov kostnadsindikation) tagits fram för att få en uppfattning av kostnader. Åtgärderna är redovisade utifrån den geografiska struktur som har varit utgångspunkten för rapportens upplägg, det vill säga från söder till norr. Sammanställningarna för respektive geografiska område har kompletterats med kartor, i vilka utvalda åtgärder redovisas.

	Åtgärder kopplat till väg
	Åtgärder kopplat till oskyddade trafikanter
	Åtgärder kopplat till kollektivtrafik

4.2 Åtgärder som rekommenderas att gå vidare med

4.2.1 Trelleborgs tätort

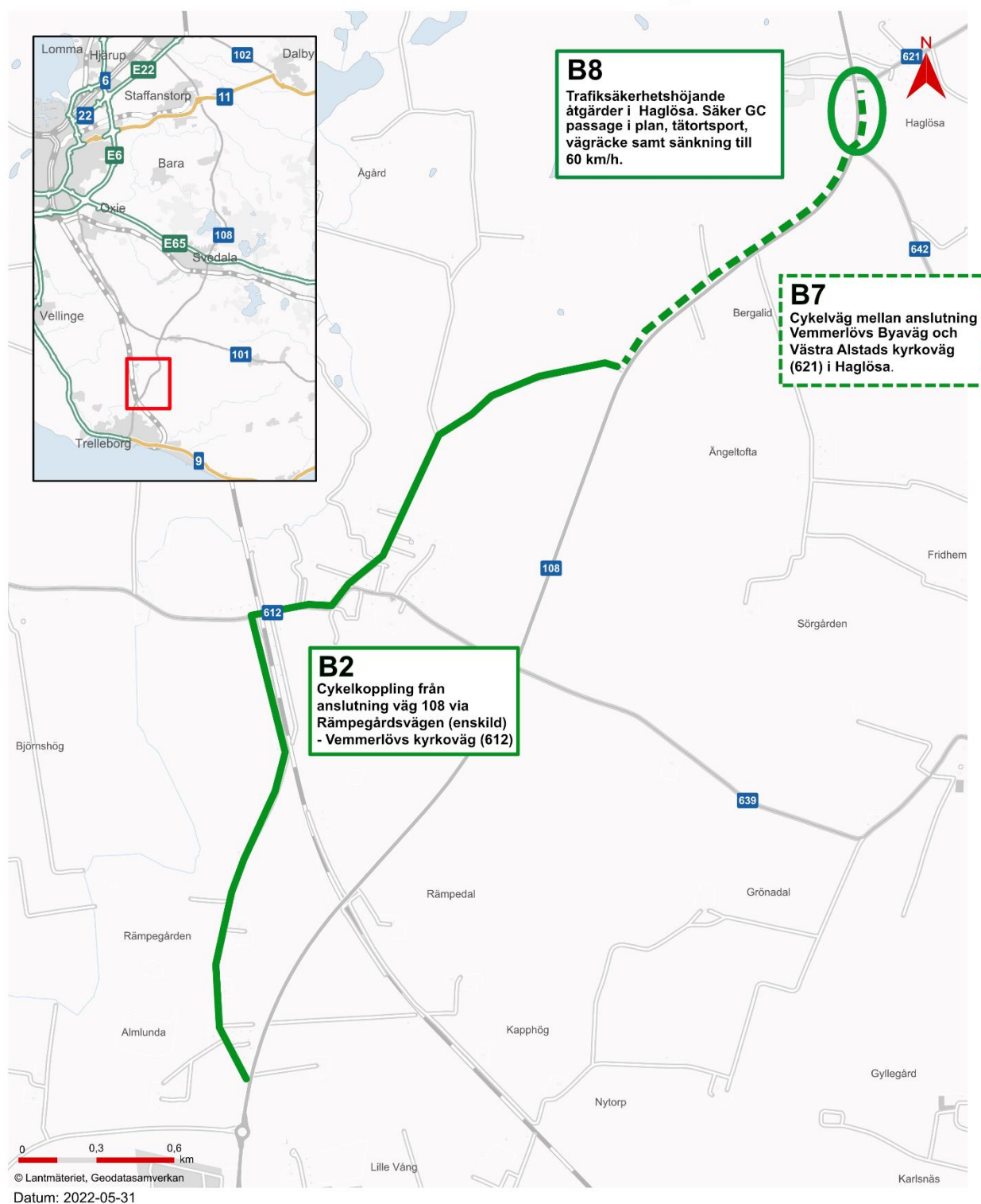
Åtgärdsförslag	Transportpolitiska målen. Bedömda utifrån + och -	Kommentar gällande fortsatt planering	Ansvarig	Kostnad miljoner SEK
A1) Flytta väg 108s nuvarande funktion för godstrafik och omledning till Västra Ringvägen	+) ortsmiljön förbättras genom centrala Trelleborg	Studien har verifierat att en flytt av funktion är möjlig. Den formella processen tar vid efter avslutad studie	Trafikverket	0-1
A2) Hänvisa trafik från hamnen/Travemündeallén till väg 108 via Västra Ringvägen.	+) något förbättring av ortsmiljö	En åtgärd som kan genomföras omgående oavsett väghållarskap	Trelleborg	Ej bedömt
A5) Tydlig cykelvägvisning till fjärrmål (t ex Haglösa/Svedala) i nord/sydlig sträckning genom Trelleborgs tätort.	+) ökad tillgänglighet (tydlighet) för cyklister	En åtgärd som lämpligen är del av etablerade processer med fokus på samverkan om vägvisning	Trelleborg	Ej bedömt



Figur 127: Utvalda åtgärdsförslag för Trelleborgs tätort

4.2.2 Trelleborgs tätort – Svedala tätort

Åtgärdsförslag	Transportpolitiska målen	Kommentar gällande fortsatt planering	Ansvarig	Kostnad miljoner SEK
B2) Cykelkoppling från anslutning väg 108 via Rämpegårdsvägen (enskild) - Vemmerlövs kyrkoväg (612)	+) ökad tillgänglighet för cyklist, tydlighet.	Åtgärden innebär att denna koppling måste säkerställas för vägvisning.	Trafikverket	Ej bedömt
B7) Cykelväg mellan anslutning Vemmerlövs Byaväg och Västra Alstads kyrkoväg (621) i Haglösa. (1,5 km).	+) ökad tillgänglighet +) ökad trafiksäkerhet	En åtgärd som behöver prioriteras i regional cykelplan	Trafikverket	10-25
B8) Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Haglösa. Säker GC passage i plan, tätortsport, vägräcke samt sänkning till 60 km/h.	+) ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	B7 behöver beaktas i planeringen även om åtgärderna genomförs vid olika tidpunkt	Trafikverket	1-10
B9) Vägräcke på östra sidan väg 108 norr om Haglösa vid randbebyggelse	+) något ökad trafiksäkerhet		Trafikverket	1-10
B10) Mitträffling på väg 108 mellan tätortsgränsen till Trelleborg och väg 101 där det bedöms möjligt	+) något ökad trafiksäkerhet	Åtgärden genomförs lämpligen i samband med beläggningsarbeten, givet att de inte är allt för avlägsna i tid.	Trafikverket	Ej bedömt
B11) Ny busshållsplats utmed väg 108 vid Minnesberg. (fördjupad analys krävs)	+ förbättrad tillgänglighet + trafiksäkerhet	Åtgärden behöver prioriteras i regional plan för kollektivtrafik	Trafikverket	10-25
B12) Standardhöjning av befintlig cykelväg utmed väg 108 mellan Minnesbergsvägen och Elindedalsvägen	+ något förbättrad tillgänglighet (komfort)	Planeras och genomförs oaktat andra cykelåtgärder	Trafikverket	Ej bedömt

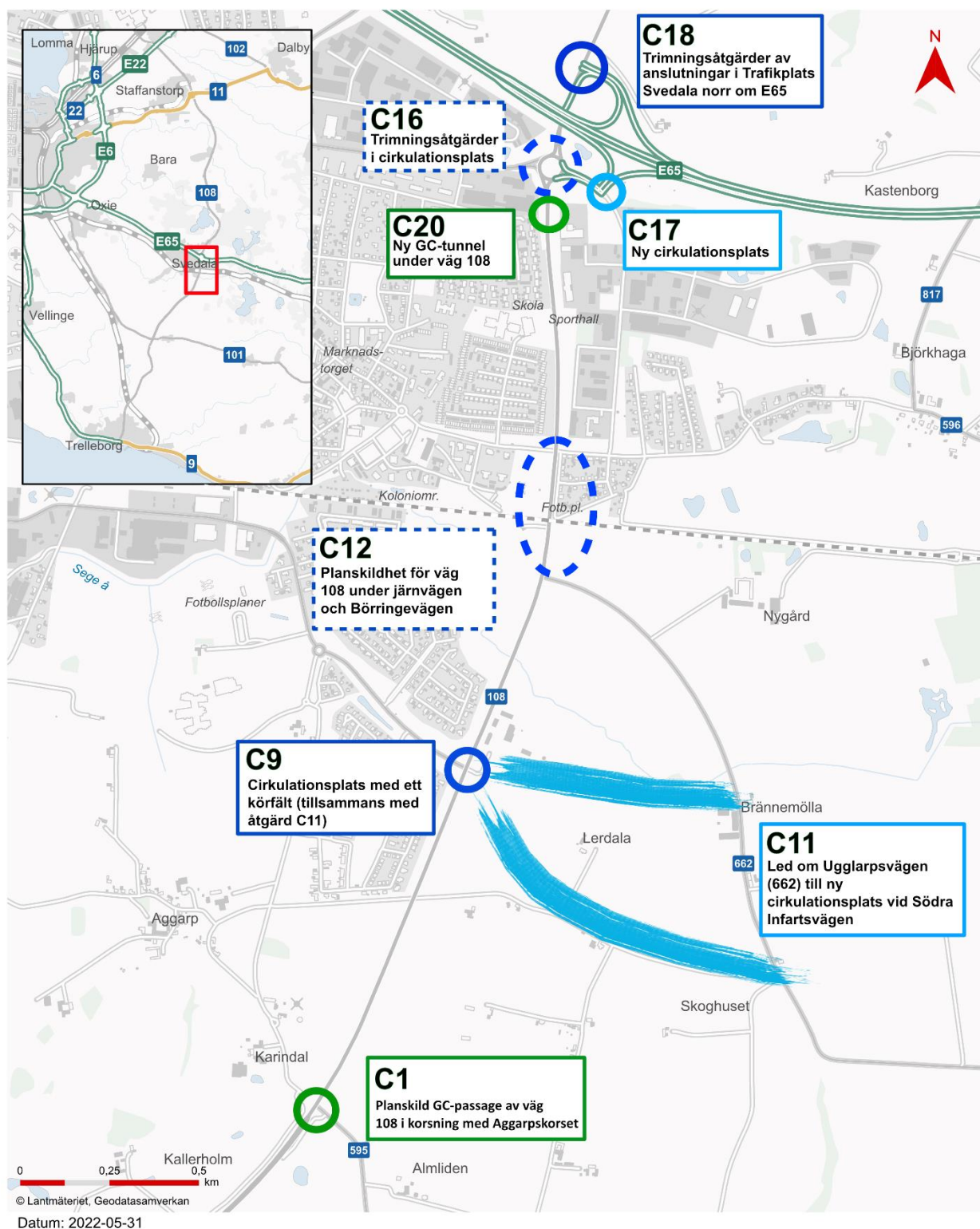


Figur 128: Utvalda åtgärdsförslag för Trelleborgs tätort – Svedala Tätort.

4.2.3 Svedala tätort

Åtgärdsförslag	Transportpolitiska målen	Kommentar gällande fortsatt planering	Ansvarig	Kostnad miljoner SEK
C1) Planskild GC-passage av väg 108 i korsning med Aggarpskorset	+) Trafiksäkerhet, tillgänglighet och hälsa -) Miljö pga. ny mark och produktion	Åtgärden behöver prioriteras i Regional plan. I väntan på att medel tilldelas behöver säkerheten förbättras skyndsamt	Trafikverket	10-25
C2) Justerad GC-passage i plan över väg 108 i Aggarpskorset	+) Något ökad trafiksäkerhet	En åtgärd som är tänkt att förbättra någorlunda på kort sikt. På långs sikt behövs C2, planskildhet	Trafikverket	0-1
C4) Utredda bägge anslutningar från Hönsingehusvägen till väg 108	+) Vid stängning ökad trafiksäkerhet	Anslutningar bör vara en del av helhetslösningen för hur väg 108 utvecklas i samband med åtgärd C12 (planskildhet för Ystadbanan). Efterföljande skede.	Trafikverket	Ej bedömt
C5) Mitträffling på väg 108 mellan Aggarpskorset och Södra infarten	+) Något ökad trafiksäkerhet	Åtgärden genomförs lämpligen i samband med belägningsarbeten, givet att de inte är allt för avlägsna i tid.	Trafikverket	Ej bedömt
C8) Ny cirkulationsplats utan anslutning av Ugglarpsvägen	+) Trafiksäkerhet och tillgänglighet anslutande trafik -) Tillgänglighet genomgående trafik på 108 och miljö	Ny cpl kan genomföras fristående, men bör samplaneras i samband med åtgärd C12 (planskildhet). Åtgärden kombineras med C10 där Ugglarpsvägen fortsatt ansluter separat. Åtgärden är enbart aktuell om åtgärd C9 (Ugglarpsvägen ansluter i ett fjärde ben) inte bedöms genomförbar.	Trafikverket	13-17 (GKI framtagen)
C9) Cirkulationsplats med anslutning av Ugglarpsvägen	+) Trafiksäkerhet och tillgänglighet anslutande trafik -) Tillgänglighet genomgående trafik på 108 och miljö	Ny cpl kan genomföras fristående, men bör samplaneras i samband med åtgärd C12 (planskildhet). Åtgärden kombineras med C11 där Ugglarpsvägen ansluter i ett östligt ben. Åtgärden rekommenderas vara första val, fast om efterföljande skeden visar att den inte är genomförbar utifrån ett markåtkomsperspektiv rekommenderas C8 i kombination med C10. Jordbruksmarken ska värnas	Trafikverket	13-17 (GKI framtagen)

C10) Ugglarpsvägens byggs om ungefär i befintlig lokalisering	-) Något lite miljöpåverkan om det krävs ny markåtkomst	Åtgärden är inte förstahandsvalet då det inte blir betydande förbättringar vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dock ett alternativ om C11 inte bedöms genomförbar. Åtgärden är direkt kopplad till C12:s genomförande (planskildhet).	Trafikverket	5-20 (GKI framtagen)
C11) Led om Ugglarpsvägen (662) till ny cirkulationsplats vid Södra Infartsvägen (kan lämpligen följa Hönsingehusvägen)	+) Trafiksäkerhet, tillgänglighet för anslutande väg -) Kan bli stor miljöpåverkan om det krävs mycket ny mark	Åtgärden rekommenderas vara första val. I det fall efterföljande skeden visar att den inte är genomförbar utifrån ett markåtkomstperspektiv rekommenderas C10 i kombination med C8. Jordbruksmarken ska värnas	Trafikverket	20-35 (GKI framtagen)
C12) Planskildhet för väg 108 under järnvägen och Börringevägen	+) Betydande vinster för tillgänglighet. Viss trafiksäkerhetsvinst. Viss förbättrad miljö i form av mindre buller	Åtgärden är vattendelaren för hur 108 genom södra och centrala Svedala utvecklas. Samtliga åtgärdsförslag mellan Södra infarten i söder och Tpl Svedala i norr har koppling till denna åtgärd	Trafikverket	120-150 (GKI framtagen)
C15) Trädröjning inom sidoområdet längs väg 108 genom Svedala	+) Något ökad trafiksäkerhet	Dialog behövs mellan Trafikverket och Svedala kommun för att bedöma möjlighet till röjning. Stadsmiljö måste beaktas så väl som trafiksäkerhet	Trafikverket	0-1
C16) Trimningsåtgärder i cirkulationsplats väg 108/Hyltarpsvägen/Norraellenborgsgatan	+) Tillgänglighet för anslutande och genomgående trafik, viss förbättrad trafiksäkerhet.	Åtgärden bör planeras så att den kan hanteras inom tidsramen för stängning av Börringevägens anslutningar till väg 108 (C12) för att undvika stora framkomlighetsproblem i norra Svedala	Trafikverket /Svedala	15-20 (GKI framtagen)
C17) Ny cirkulationsplats i korsningen Norra Ellenborgsgatan / södra ramperna.	+) Tillgänglighet och trafiksäkerhet, då köbildning ut på E65 undviks	Åtgärden samplaneras med C16 till vilken den är kopplas	Trafikverket /Svedala	13-16 (GKI framtagen)
C18) Trimningsåtgärder av anslutningar i Trafikplats Svedala norr om E65	+ Tillgänglighet för anslutande och svängande trafik. Trafiksäkerheten ökar för all Trafikverket -) Något försämrad tillgänglighet för genomgående trafik v108	Åtgärden har koppling till C16 men kan också planeras/genomföras enbart utifrån de specifika problemen vid platsen för anslutande och svängande trafik.	Trafikverket	12-15 (GKI framtagen)
C20) Ny GC-tunnel under väg 108 närmast söder om den stora cirkulationen.	+) Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.	Ej avhängigt åtgärd C16 fast kan med fördel samplaneras.	Svedala	10-20 (GKI framtagen)

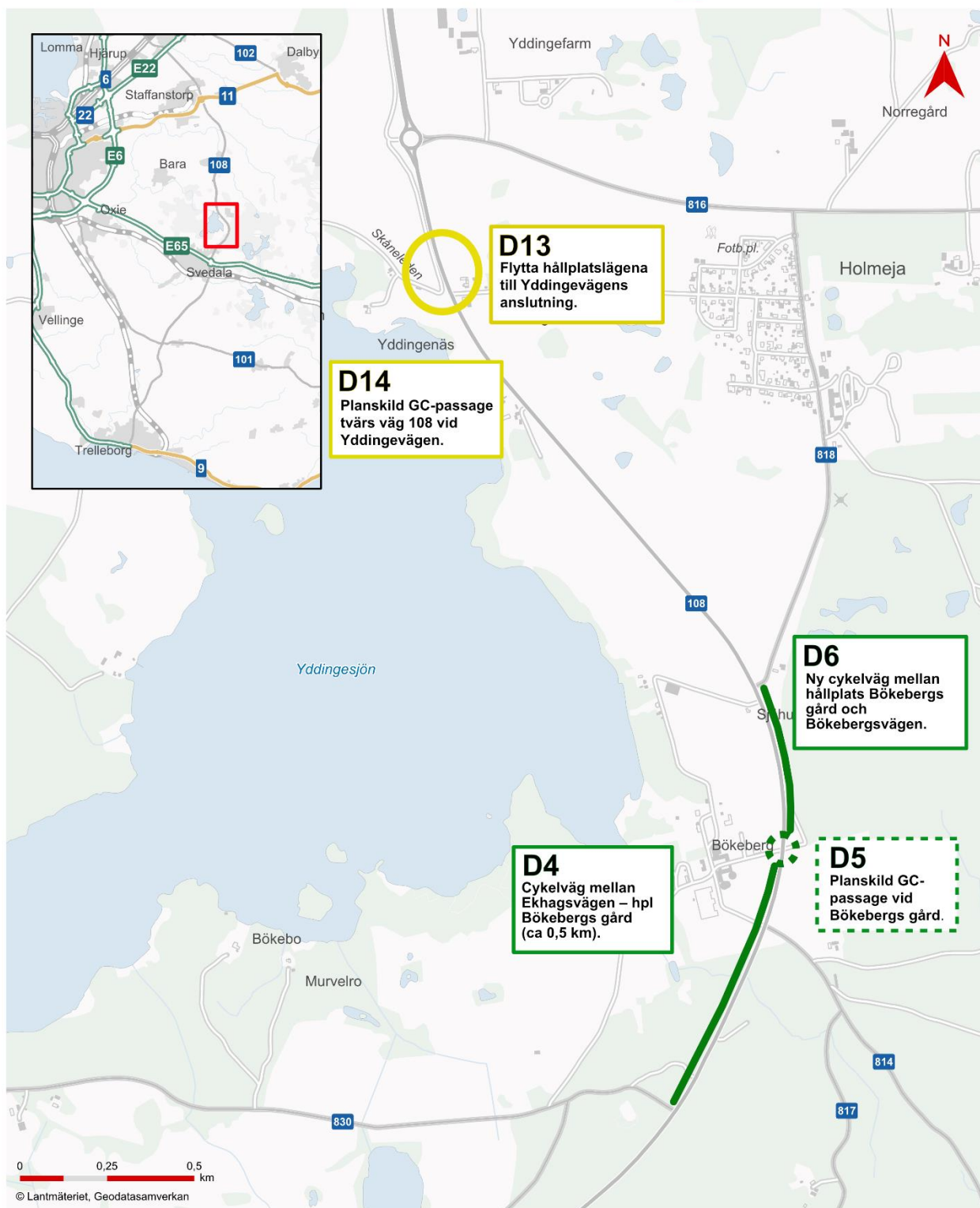


Figur 129: Utvalda åtgärdsförslag för Svedala tätort

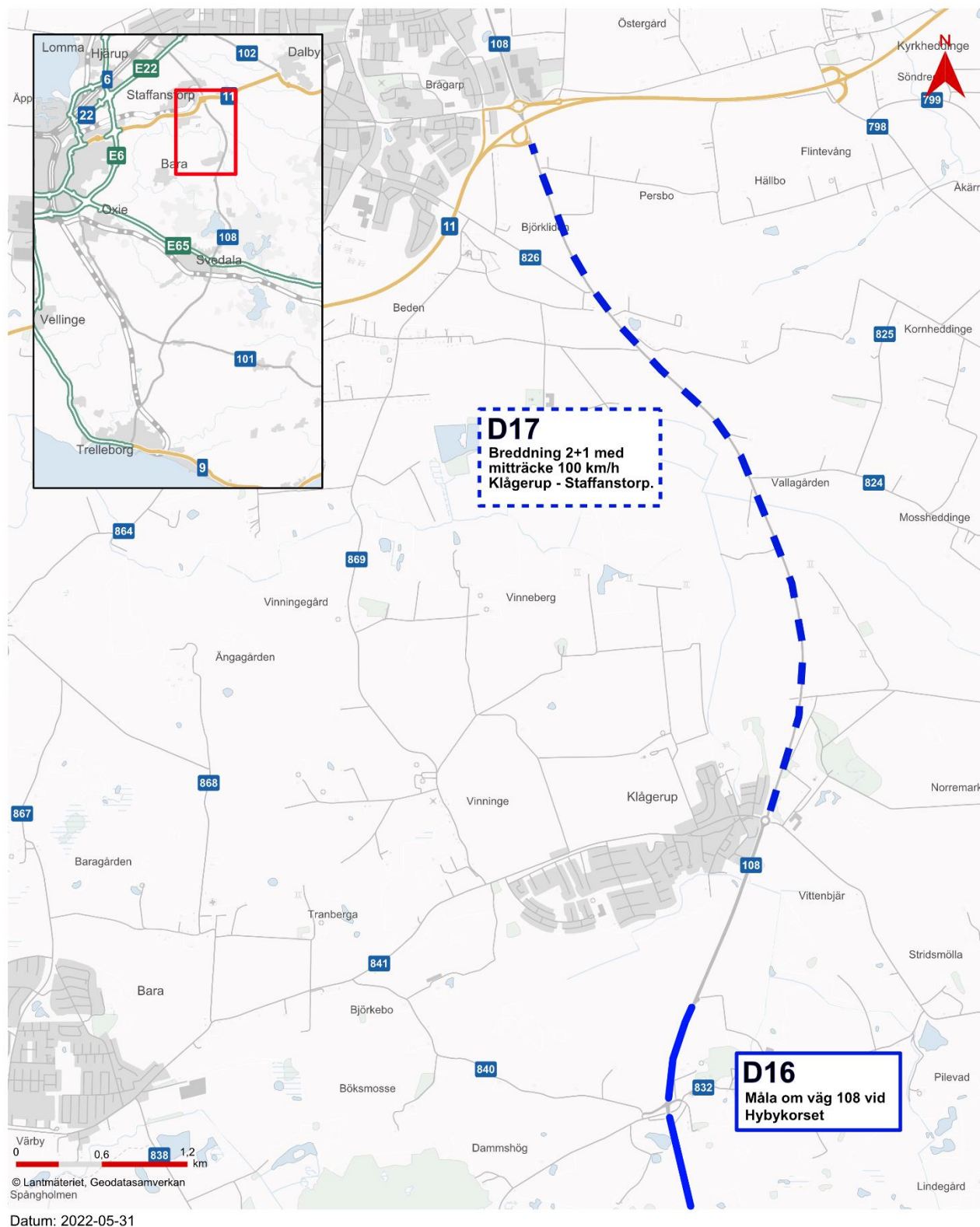
4.2.4 Svedala tätort – Staffanstorp tätort

Åtgärdsförslag	Transportpolitiska målen	Kommentar gällande fortsatt planering	Ansvarig	Kostnad miljoner SEK
D1) Mitträffling på väg 108 mellan Svedala-Staffanstorp Där det anses möjligt.	+) Något förbättrad trafiksäkerhet	Åtgärden genomförs lämpligen i samband med beläggningsarbeten, givet att de inte är allt för avlägsna i tid.	Trafikverket	Ej bedömt
D4) Cykelväg mellan Ekhagsvägen – hpl Bökebergs gård (ca 0,5 km).	+) Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.	Åtgärderna D4, D5 och D6 planeras och genomförs lämpligen samlat. Behöver prioriteras i den regionala planen.	Trafikverket/ Svedala	1-10
D5) Planskild GC-passage vid Bökebergs gård.	+) Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.	Åtgärderna D4, D5 och D6 planeras och genomförs lämpligen samlat. Behöver prioriteras i den regionala planen.	Trafikverket	10-25
D6) Ny cykelväg mellan hållplats Bökebergs gård och Bökebergsvägen.	+) Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.	Åtgärderna D4, D5 och D6 planeras och genomförs lämpligen samlat. Behöver prioriteras i den regionala planen.	Trafikverket	10-25
D11) Stäng Yddingevägens anslutning till östra sidan av väg 108 för motortrafik (utredning krävs)	+) Trafiksäkerhet för anslutande och genomgående trafik. -) Kan bli minus för hälsa och miljö om stängning medför en ökning av transporter genom orten.	Beslut kan ej tas i ÄVS. Fortsatt analys sker lämpligen vid planering av åtgärderna D13 och D14	Trafikverket	1-10
D13) Flytta hållplatslägena till Yddingevägens anslutning	+) Förbättrar tillgängligheten för resande med buss.	Samplaneras med D14 och eventuellt D11. Behöver beakta fortsatt planering av åtgärderna D4-D6	Trafikverket	1-10

D14) Planskild GC-passage tvärs väg 108 vid Yddingevägen	+) Ger betydande tillgänglighets- och trafiksäkerhetsvinster för flera grupper. Boende i närområdet, rekreativa besökare till fots eller på cykel samt resande med buss får nytta av en planskildhet	Samplaneras med D13 och eventuellt D11. Behöver beakta fortsatt planering av åtgärderna D4-D6	Trafikverket	10-15 (GKI framtagen)
D15) Sidoräcke vid tomter vid Yddingevägen	+ Något ökad trafiksäkerhet	Kan planeras separat eller samlat med övriga åtgärder i Holmejas närhet	Trafikverket	1-10
D16) Måla om väg 108 vid Hybykorset	+ Något ökas trafiksäkerhet	Sker lämpligen i samband med nästa belägningsarbete	Trafikverket	0-1
D17) Breddning 2+1 med mitträcke 100 km/h Klågerup - Staffanstorp	+) Stor effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper -) Miljö. Markåtkomst och ökad barriäreffekt. Leder till ökade utsläpp av fossildrivna fordon	En åtgärd som är föremål för att behöva pekas ut i Regional planer. Vad som kommer ske med anslutningar och behov av ny cykelväg hanteras i efterföljande planering.	Trafikverket	200
D18) Mitträffling på väg 108 mellan Klågerup och Staffanstorp	+) Något ökad trafiksäkerhet	Då det är oklart om/när D17 prioriteras kan det vara lämpligt att genomföra denna åtgärd i samband med kommande belägningsarbete	Trafikverket	Ej bedömt



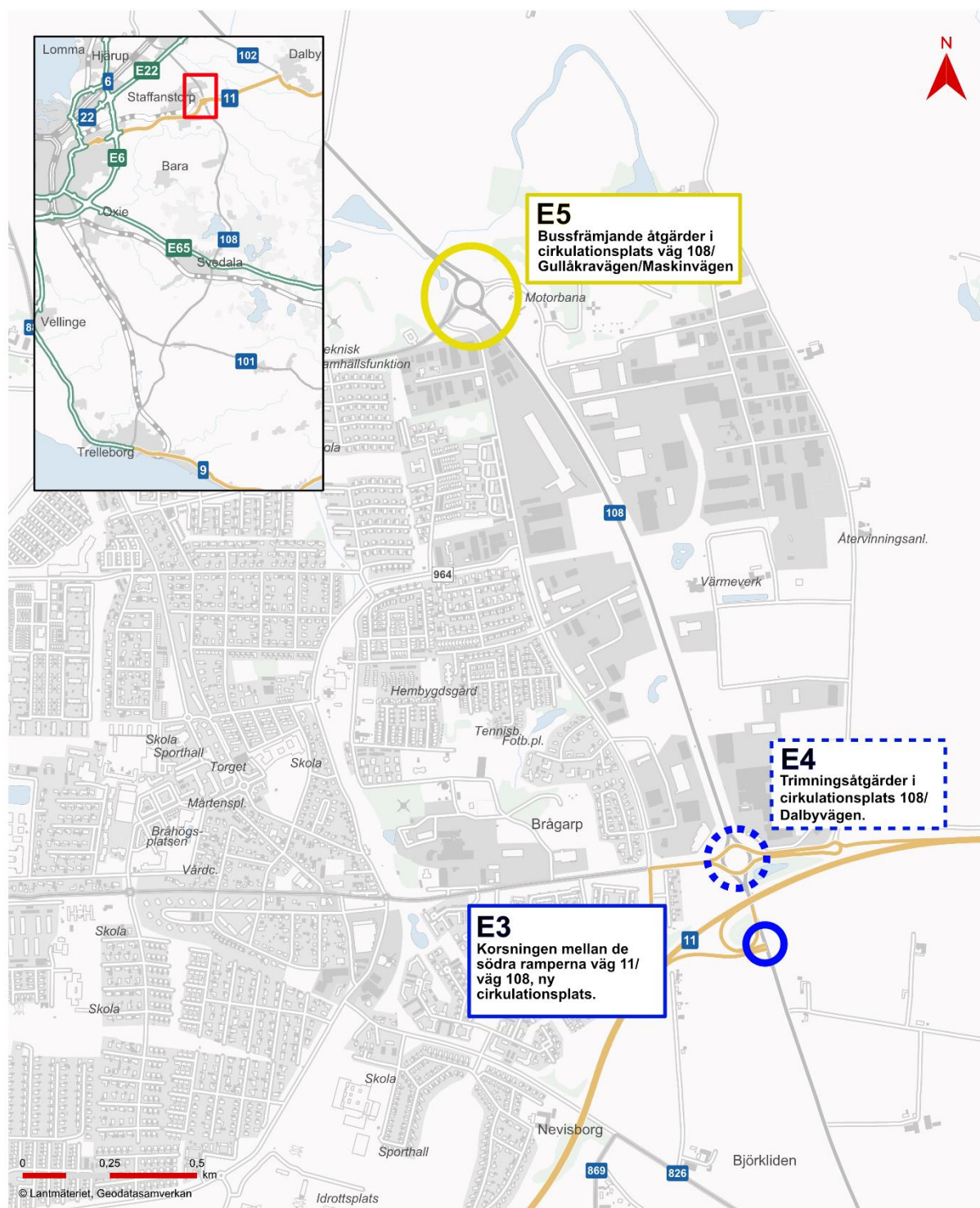
Figur 130: Utvalda åtgärdsförslag för Svedala tätort – Staffanstorps tätort.



Figur 131: Utvalda åtgärdsförslag för Svedala tätort – Staffanstorp tätort

4.2.5 Staffanstorp tätort

Åtgärdsförslag	Transportpolitiska målen	Kommentar gällande fortsatt planering	Ansvarig	Kostnad miljoner SEK
E3) Korsningen mellan de södra ramperna väg 11/väg 108, ny cirkulationsplats	+) Trafiksäkerhet och tillgänglighet anslutande trafik -) Tillgänglighet genomgående trafik på väg 108	Åtgärden genomförs lämpligen i samband med utveckling av befintlig cpl i södra Staffanstorp (E4).	Trafikverket	13-16 (GKI framtagen)
E4) Trimningsåtgärder i cirkulationsplats 108/Dalbyvägen	+) Trafiksäkerhet och tillgänglighet	Ambitionen är att cpl utvecklas utifrån Hasselcirkelkonceptet. Samplaneras med fördel med (E3)	Trafikverket	13-25 (GKI framtagen)
E5) Bussfrämjande åtgärder i cirkulationsplats väg 108 / Gullåkravägen / Maskinvägen	+) Tillgänglighet, främst för kollektivtrafik	Ambitionen är att cpl utvecklas utifrån Hasselcirkelkonceptet. Oavsett hur cpl utvecklas är det mycket viktigt att förbättrad framkomlighet för buss ska ha högst måluppfyllelse	Trafikverket	3 (GKI framtagen)
E7) Mitträffling på väg 108 mellan cirkulationsplatserna i Staffanstorp	+) Något ökad trafiksäkerhet	Åtgärden genomförs lämpligen i samband med beläggningsarbeten, givet att de inte är allt för avlägsna i tid.	Trafikverket	Ej bedömt



Figur 132: Utvalda åtgärdsförslag för Staffanstorps tätort.

4.3 Forma inriktning, paketering och fortsatt planering

Nedan rekommenderas ett antal paket med åtgärdsmixar som har koppling till varandra på något sätt. Utgångspunkten har varit att efterföljande planering ska fungera så effektivt som möjligt och att största möjliga nytta ska uppnås i de fall åtgärder kan kombineras med varandra. Så väl samordningsvinster i ett genomförandeskede, som tilldelning av medel i de regionala infrastrukturplanerna har beaktas när paketen skapats. Steg 1- och 2 åtgärder av påverkande och styrande karaktär ingår inte i några paket, utan bedöms vara lämpliga som kompletterande åtgärder för hela stråket. Detta har redovisats i 3.1.1.

Studien har haft sin utgångspunkt i geografi och den utgångspunkten finns till viss del kvar, men är inte styrande för hur paketen byggts upp. Paketen effektbedöms inte samlat och de ställs inte mot varandra, utan ska betraktas som just separata paket med en mix av åtgärder. Den åtgärdsanalys som genomförts i kapitel 3 anses vara fullt tillräcklig för att motivera respektive åtgärd. Paketen prioriteras var för sig i efterföljande skeden. För åtgärder som är av storleksordningen att bli namngivna objekt har SEB (Samlad effektbedömning) genomförts i en separat process.

Åtgärdsförslag A1, *Flytta väg 108s nuvarande funktion för godstrafik och omledning till Västra Ringvägen* innebär att väg 108 mellan Västra ringvägen och väg 9 övergår till kommunal väghållning samt att avtal om omledning via Västra ringvägen upprättas mellan Trafikverket och kommunen. Det första kräver prövning i en separat formell process. Den processen påbörjas efter avslutad studie. Studiens har verifierat att Västra Ringvägen är en lämplig färdväg vid omledning och rekommenderar att väg 108:s nuvarande funktion för godstrafik och omledning flyttas till befintliga Västra Ringvägen. Det är en kostnadseffektiv lösning för att både upprätthålla väg 108s nuvarande funktion och samtidigt möjliggöra den ortsutveckling som Trelleborg önskar.

4.3.1 Cykelåtgärder som bör prioriteras i kommande regional plan

Ny cykelväg mellan Vemmelövs byaväg till Västra Alstads kyrkoväg	B7
Planskildhet tvärs väg 108 vid Aggarp	C1
Ny cykelväg och ny planskildhet mellan Sjödiken och Holmeja	D4, D5, D6

Respektive åtgärder är föremål för prioritering i regional plan. Samtliga åtgärder bidrar till att hantera de "bristande länkar" som finns för att få till säker cykling i väg 108:s sträckning. För åtgärdscombinationerna mellan Sjödiken och Holmeja kommer betydande nytta skapas även för lokal cykling. I dagsläget är trafikmiljön så pass bristfällig att bedömningen är att nyttjande av cykel väljs bort på grund av otrygghet, framförallt när barn är involverade. De åtgärder som föreslås innebär en säker och trygg miljö vilket torde kunna bidra till både ökad nyttocykling, så väl som rekreativ cykling. Ambitionen bör vara att snarast möjligt hantera sträckan Sjödiken-Holmeja

4.3.2 Cykelåtgärder som Trafikverket kan genomföra som smärre åtgärder

Standardhöjning av befintlig cykelväg Minnesbergsvägen-Aggarp	B12
Justerad GC-passage i plan över väg 108 i Aggarpskorset	C2

Respektive åtgärd är inte föremål för prioritering i regional plan. De kan efter avslutad studie hanteras internt inom Trafikverkets processer för smärre åtgärder.

4.3.3 Kollektivtrafikåtgärder som rekommenderas prioriteras i närtid

Flytt av hållplatser och ny planskildhet tvärs väg 108 vid Holmeja	D11, D13, D14
Bussfrämjande åtgärder i CPL väg 108 / Gullåkravägen / Maskinvägen	E5
Ny busshållsplats utmed väg 108 vid Minnesberg.	B11

Att åtgärda bristerna väster om Holmeja har hög prioritet. Liknande åtgärder har tidigare studerats och behoven att skapa en tryggare och genare lösning för påstigande/avstigande vid Holmeja har ytterligare verifierats i denna studie. Åtgärden är föremål för prioritering i regional plan.

I norra Staffanstorps har tunga regionbusslinje 166 höga anspråk vad gäller god framkomlighet. Inom några år kommer väg 108 Staffanstorp-Lund enligt plan bli utbyggd till fyrfältsväg, vilket markant förbättrar busstrafikens framkomlighet i bägge riktningarna. Kopplat till utbyggnaden av väg 108 bedöms det vara än mer angeläget att, med relativt begränsade trimningsåtgärder, förbättra för busstrafiken i cirkulationsplatsen. Studien rekommenderar att åtgärd E5 får mycket hög prioritet. (förhoppningsvis utifrån Hasselcirkelkonceptet). Gällande ny busshållsplats utmed väg 108 vid Minnesberg rekommenderas att beslut fattas inom Skånetrafikens processer för prioritering av hållplatser.

4.3.4 Åtgärder för väg 108 genom Svedala

CPL vid Södra infarten med anslutning av Ugglarpsvägen	C9
Planskildhet för väg 108 under järnvägen och Börringevägen	C12
Trimningsåtgärder i CPL väg 108 /Hyltarpsv. / Norra Ellenborgsgatan	C16
Ny CPL i korsningen Norra Ellenborgsgatan / södra ramperna.	C17
Ny GC-tunnel under väg 108 söder om befintlig CPL i norra Svedala	C20

Studien förespråkar att sammanlagt fem åtgärder ingår i det objekt som har koppling till ny planskildhet för väg 108 under Ystadbanan. Analyser har visat att såväl Södra infarten som befintlig cirkulationsplats i norra Svedala och avfartsramp vid trafikplats Svedala kommer påverkas av att Börringevägens anslutningar till väg 108 försvinner. För Ugglarpsvägens anslutning till väg 108 har studien analyserat olika alternativ för att säkra genomförbarhet. I efterföljande skeden får djupare analys visa vilken lösning som ger mest samlad samhällsnytta, med minsta möjliga påverkan vad gäller markintrång. Åkermark ska värnas i vägplaneprocessen. Utifrån ett perspektiv som enbart utgår från trafiksäkerhet och tillgänglighet förespråkas en anslutning av Ugglarpsvägen i den nya cirkulationsplatsen som rekommenderas vid Södra infarten. När vägplan tas fram bör även eventuell stängning av Hönsingehusvägen utredas vidare (åtgärd C4).

I Norra Svedala är åtgärderna av trimningskaraktär och ambitionen är att Hasselcirkelkonceptet kan tillämpas. Ny GC tunnel motiveras av att barriäreffekten minskar. God tillgänglighet för gång och cykel är viktigt för att lokala resor inom Svedala tätort ska främjas att ske med cykel och till fots, före kortare bilresor. Färre lokala bilresor minskar belastningen på väg 108. Under tidigare planeringsarbete har en SEB (samlad effektbedömning) genomförts för att redovisa nyttorna som planskildhet under Ystadbanan, i kombination med medföljande åtgärder på väg 108, ger.

4.3.5 Trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till Staffanstorps tätort på väg 108

Ny CPL i anslutning till väg 11	E3
Trimningsåtgärder i befintlig CPL vid Dalbyvägen	E4

Åtgärderna hänger samman och bör om möjligt samplaneras. Dock kan E4 genomföras i väntan på att E3 prioriteras. Trimning av befintlig cirkulationsplats rekommenderas att genomföras med Hasselcirkelkonceptet, gärna som ett demonstrationsprojekt. Trafikverket har i sitt uppdrag möjlighet att testa nya lösningar och detta bedöms vara en mycket lämplig plats. Redan i nuläget förekommer lång köbildning norrifrån vilket skapar påtagliga trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister. Åtgärden bör därför prioriteras skyndsamt för att bristerna snarast möjligt ska hanteras. E4 ger särskilt stor nytta för buss 165:s framkomlighet.

4.3.6 Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i Haglösa

GC passage i plan, tätortsport, vägräcke samt sänkning till 60 km/h.	B8
--	----

Åtgärderna genomförs för att förbättra boendemiljön i Haglösa och har ingen koppling till andra åtgärder i stråket, bortsett från åtgärden ny cykelväg mellan Vemmerlövs byaväg och Västra Alstads kyrkoväg (B7).

4.3.7 Åtgärder som bör prioriteras som namngivna objekt i kommande regional plan

Breddning till 2+1 med mitträcke 100 km/h Klågerup - Staffanstorp	D17
---	-----

Åtgärden är en kostsam steg 4 åtgärd och behöver prioriteras som namngivet objekt i kommande regional plan. Mötesseparering av denna sträcka motiveras bland annat utifrån trafiksäkerhet och de höga trafikflödena. Därutöver ingår sträckan i den del av stråket Trelleborg-Lund som har pekats ut ska ha särskilt god tillgänglighet, det vill säga Holmeja-Lund. Det kopplas till att 108 förbinder E65 med E22, att det inte finns några alternativa vägar/järnvägar, samt att trafiken till Malmö Airport nyttjar väg 108 mellan Holmeja-E22.

4.3.8 Trafiksäkerhetsåtgärder på nationell väg

Trimningsåtgärder av anslutningar i Trafikplats Svedala norr om E65	C18
---	-----

Åtgärden bedöms lösa en brist som främst är kopplad till E65 och bör därför finansieras med nationell infrastrukturplan. Den brist som har påvisats för fordon som ska lämna E65 och köra på 108 bedöms förstärkas markant vid bedömda tilltagande trafikflöden. Därför är föreslagen

trimningsåtgärd av hög prioritet. I samband med efterföljande planering hanteras även Svedalas anspråk rörande ny anslutning för kommande verksamhetsområde norr om E65.

4.3.9 Smärre Trafiksäkerhetsåtgärder

Vägräcke	B9
Mitträffling	B10, C5, D1, D18, E7
Sidoräcke	D15
Ommålning Hybykorset	D16

Ett flertal smärre trafiksäkerhetsåtgärder kan genomföras utan prioritering i regional plan och några utav dem med fördel inom ramen för Trafikverkets fortlöpande underhållsarbete av väg 108.

5 Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: 220627
Utförd av:	Stefan Berg

6 Avslut av studie

Dokumentet är elektroniskt signerat av följande personer:

Patrick Olsson, utredningsledare PLsyu

Tanja Jevtic', utredningschef PLsyu

