

Beredningsunderlag till förslag om ändring av hastighetsföreskrifter på väg 799, Östergötlands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Karta som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

Bakgrund och målbild

Trafikverket Region Öst ser över hastighetsgränserna på väg 799 inom Östergötlands län utifrån dels nybyggnad på viss del, dels omprövning av hastighetsgränserna.

Väg 799 sträcker sig mellan Västra Husby och Norrköping. Vägen har betydelse för den regionala och lokala arbetspendlingen, näringslivets transporter samt för besöks- och turistnäringen. Linjelagd kollektivtrafik finns på sträckan. Målbild för vägen är 80 km/tim.

Vägen har idag stora brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet, främst på sträckan mellan Snöveltorp och Djurtorp. Säkerheten är sämst för de oskyddade trafikanterna, vilka blandas med biltrafiken på den smala körbanan.

Vägen är nu ombyggd på delen mellan Snöveltorp och Djurtorp.

Ny- eller ombyggnad

Vägen är till stor del ombyggd i ny sträckning med en bredd av 7 m fördelat på ett körfält i respektive riktning. Vägens sidoområde är utformat med god standard enligt "Vägar och gators utformning" (VGU).

Ny gång- och cykelväg är anlaggd i direkt anslutning till väg 799 på i stort sett hela den ombyggda sträckan. Objektets totala längd är ca 2,5 km.

För den ombyggda sträckan ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för både oskyddade trafikanter och fordonstrafik.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka med bashastighet och lokal trafikföreskrift mellan väg 210 och 140 m norr om enskild väg 14897.1, Snöveltorp. Nya lokala trafikföreskrifter föreslås vilka redovisas i tabellen på sidan 3.

Delsträcka 1, mellan 140 m norr om enskild väg 14897.1, Snöveltorp och väg E22, trafikplats Vilbergen, Norrköping föreslås få en hastighet om 80 km/tim.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:467) om hastighetsbegränsning på väg 799 i Östergötlands län ska upphävas.

Förslag till ändring av LTF om hastighet presenteras i tabell på sidan 3.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Väg 799 används som pendlingsväg mellan Västra Husby och Norrköping. Vägen har betydelse för den regionala och lokala arbetspendlingen, näringslivets transporter samt för besöks- och turistnäringen. Linjelagd kollektivtrafik finns på sträckan. Vägen är inte mötesseparerad samt har brister i sidoområdet.

Vägsträckan mellan Snöveltorp och Djurtorp har nu byggts om till en 2-fältsväg med vägbredden 7 m och räffling i mitten. Ombyggnaden är gjord omväxlande i ny respektive befintlig sträckning. Vägsträckan får en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Syftet med ombyggnaden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan.

För övriga delar av vägen, som inte har byggts om, är nuvarande hastighetsgränser inte fullt ut anpassade till vägens säkerhetsstandard och

funktion enligt det nya hastighetssystemet, varför en omprövning av dessa nu även görs.

De föreslagna hastighetsförändringarna medför en ökad trafiksäkerhet, minskat koldioxidutsläpp och bättre anpassning av hastighetsgränserna till de olika avsnittens säkerhetsstandard. Sammantaget påverkas restiden marginellt.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Del-Sträcka	Längd (km)	Vägtyp, vägbredd (m) 2KF, MLV, MML, MV	Trafikflöde person bil (Pb)	Trafikflöde tung trafik (Lb)	Geometrisk standard *enl. VGU	Sidoområde Säkerhetszon	Gång- och cykelväg (GC) <i>Ange ja/nej</i>	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagna hastighetsgräns (km/tim)	ATK <i>Ange ja/nej</i>
1	7,1	2KF	2490-3660	210-250	G	G	Ja/Nej	70/90	80	Nej

* Ange 'L (= Låg)' respektive 'G (= God)'.

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

I tabellen nedan anges befintlig LTF endast i det fallet där behov av ny LTF finns.

Delsträcka	Plats, LTF-nummer	Hastighet gällande (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv
Delsträcka med bashastighet		70	60	Mellan väg 210 och 960 m N väg 210	
Delsträcka med lokal trafikföreskrift	Norrbo, 05FS 2009:13	50	40	Mellan 960 m N om väg 210 och 1380 m N väg 210	
Delsträcka med bashastighet		70	60	Mellan 1380 m N väg 210 och 140 m N om enskild väg 14897.1	
1	Karstorp, 05FS 2005:32	70	Utgår (80)		

1	Norrköping TBO, 0581 2010:0620	50			
---	-----------------------------------	----	--	--	--

Miljö – Buller

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

Delsträcka	Före justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Efter justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Före justering: Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Efter justering: Bullernivån överstiger 10db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>
1	Ja	Ja	Nej	Nej

De åtgärder som kan vara aktuella är fönsteråtgärder för att nå riktvärdena inomhus. Det är billiga åtgärder som antagligen leder till ökad lokal acceptans.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka med bashastighet

Mellan väg 210 och 140 m norr om enskild väg 14897.1, Snöveltorp, har vägen två körfält, ett i varje riktning, saknar mittseparering samt har smala vägrenar. På sträckan mellan väg 210 och söder om bron över Göta kanal finns en separat gång- och cykelväg. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder som träd, större stenar och en bergsskärning. Vägen går genom öppet landskap med inslag av skog. Bebyggelse förekommer på några platser intill vägen. Delsträckan uppfyller inte kraven för säkerhetsstandard för 80 km/tim vad gäller mittseparering och sidoområden. Sträckan föreslås nya lokala trafikföreskrifter enligt beskrivning i tabellen på sidan 3.

Delsträcka 1 mellan 140 m norr om enskild väg 14897.1, Snöveltorp och väg E22, trafikplats Vilbergen, Norrköping är nedan beskriven i 3 delavsnitt.

Avsnittet **mellan 140 m norr om enskild väg 14897.1 och 200 m norr om enskild väg 14957**, är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en normal tvåfältsväg. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Gång- och cykeltrafiken är separerad på hela sträckan. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 80 km/tim.

Avsnittet **mellan 200 m norr om enskild väg 14957 och ca 90 m söder om Vilbergsgatans södra anslutning** har två tvåkörfält, ett i varje

riktning och kommer att få mittseparering under hösten 2012. Vägen har smala vägrenar fram till norra anslutningen av enskild väg 15947 där de blir bredare och kantlinjen är heldragen. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder som träd och bergsskärningar. Vägen går omväxlande genom öppet landskap med inslag av skog. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på flera platser intill vägen. Delsträckan uppfyller inte kraven för säkerhetsstandard för 80 km/tim vad gäller sidoområden. Eftersom vägen är viktig för arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Därför är 80 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Avsnittet **mellan ca 90 m söder om Vilbergsgatans södra anslutning och väg E22, tpl Vilbergen** ligger inom Norrköpings kommuns tätbebyggda område.

Avsnittet är en mötteseparerad fyrfältsväg som håller standarden för 80 km/tim. Norrköpings kommun har beslutat om 50 (vid korsningarna) och 70 km/tim (mellan korsningarna).

Alternativa lösningar

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

Vilka som berörs av regleringen

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

Kostnader och andra konsekvenser

Tabellen nedan visar konsekvenser framtagna enligt EVA-kalkyl, för beräkning av om- och nybyggnad på del av delsträcka 1:

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-0,15
Koldioxid	Ton/år	-53
Buller över riktvärden (förändring totalt)	Procent	
Buller 10 db över riktvärden (förändring totalt)	Procent	
Buller över riktvärden (efter justering)	Antal	
Buller 10 db över riktvärden (efter justering)	Antal	
Luft, överskridande MKN	Meter	
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	-12
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	-0.2 min

Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	4100
---------------------------------	---------------	------

Tabellen nedan visar konsekvenser framtagna enligt Effekter- Hastighetsöversyn, ver 2.04. för övriga delsträckor som föreslås få ändrade hastighetsgränser:

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-0,1
Koldioxid	Ton/år	-29
Buller över riktvärden (förändring totalt)	Procent	
Buller 10 db över riktvärden (förändring totalt)	Procent	
Buller över riktvärden (efter justering)	Antal	
Buller 10 db över riktvärden (efter justering)	Antal	
Luft, överskridande MKN	Meter	
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	3
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	9 sek
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	79

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

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

Måluppfyllelsebedömning

Transportpolitiskt mål	Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering
Delmål: Tillgänglighet	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Transportkvalitet	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Säkerhet	Positivt bidrag
Delmål: Miljö	Positivt bidrag
Delmål: Regional utveckling	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Jämställdhet	Oklart bidrag
Stadsbyggnad	Ingen påverkan
Det övergripande målet*	Positivt bidrag

* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskriften föreslår träda i kraft den 15 januari 2013.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

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

Datum:

.....
Marie Holms
Handläggare

Bilaga:

1. Karta med delsträcksindelningen
2. Förslag till ny föreskrift