

## **Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 87, Jämtlands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

### **Karta**

Kartan som visar aktuella sträckor finns på sidan 8.  
Delsträckorna i kartan motsvarar det som föreslås i TRVTFS .

### **Bakgrund och målbild**

Anledning till utredningen är att väg 87 har många olika hastighetsgränser som upplevs som inkonsekventa i förhållande till vägens utformning i plan och profil på sträckan mellan Östersund och Västernorrlands läns länsgräns.

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt anser att vägen bör redas ut mot jämna hastighetssteg 80 km/tim och 100 km/tim.

Väg 87 i Jämtlands län har ett långsiktigt hastighetsanspråk som är högre än 80 km/tim på grund av de långa transportavstånden, turistnäringen och regional utveckling. Väg 87 trafikeras av relativt lite trafik, på sträckan mellan Östersund och länsgränsen till Västernorrlands län är trafikmängderna 1100- 2390 ådt. Vägen är prioriterad i Jämtlands län som ett viktigt stråk mellan Östersund och norrlandskusten. I länstransportplanen 2010-2021 finns endast mindre åtgärder upptagna vad det gäller väg 87 i Jämtlands län, anslutningen till Hammarstrand

ska få trafiksäkerhets förbättrande åtgärder samt en GC-banan planerat till 2015.

## Förslag till hastighetsbegränsningar

**Delsträcka 1** Mellan väg E14/E45, Östersund, och 4 900 meter öster om väg E14/E45, Östersund, 80 km/tim

**Delsträcka 2** Mellan 4 900 meter öster om väg E14/E45, Östersund och 1 000 meter öster om väg 771 östra anslutningen, Åbacken, 100 km/tim

**Delsträcka 3** Mellan 1 000 meter öster om väg 771 östra anslutningen, Åbacken, och 2 600 meter öster om väg 731, Stugun, 80 km/tim. Delsträckan innefattar en lokal trafikföreskrift om tätbebyggt område 2303 2011:37, Stugun. Tbo Stugun sträcker sig mellan ca 420 meter väster väg 772 och ca 830 meter öster väg 772.

**Delsträcka 4** Mellan 2 600 meter öster om väg 731, Stugun, och 3 000 meter väster om väg 733, Krångede kraftverk, 100 km/tim.

**Delsträcka 5** Mellan 3 000 meter väster om väg 733, Krångede kraftverk, och 200 meter öster om väg 323, Hammarstrand, 80 km/tim, Ny lokal trafikföreskrift förslås om 60 km/tim i tunneln genom Stadsberget det finns i dag en lokal trafikföreskrift om 70km/tim, 23 TFS 2010:30 genom Stadsberget. Lokal trafikföreskrift om tätbebyggt område Hammarstrand finns på en kortare sträcka vid anslutningen med väg 323.

**Delsträcka 6** Mellan 200 meter öster om väg 323, Hammarstrand, och Västernorrlands länsgräns, 100 km/tim. Delsträckan innefattar en lokal trafikföreskrift om tätbebyggt område 2303 2011:37, Bispgården. Tätbebyggt område Bispgåden är uppdelat i västra samt östra Bispgården. Bispgårdens västra tätbebyggda område sträcker sig mellan ca 2815 meter nordväst om väg 701 och ca 950 meter nordväst om väg 701. Bispgårdens östra tätbebyggda område sträcker sig mellan ca 467 meter nordväst om väg 701 och 515 meter nordöst om väg 86, lokal trafikföreskrift om tätbebyggt område 23 TFS 2010:28.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:109) om hastighetsbegränsning på väg 87 i Jämtlands län ska upphävas.

Förslag till ändring av lokal trafikföreskrift om hastighet presenteras nedan i tabell på sidan 5.

## Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

I ovan angiven VVFS 2009:109 är det blandat med jämna och udda hastighetssteg. Trafikverkets långsiktiga mål vad det gäller hastighetssteg är att uppnå jämna hastighetssteg samt att 90 km/timmen på sikt tas bort. Hastighetsutmärkningen på väg 87 i Jämtlands län upplevs idag som inkonsekvent där det är 90 km/timmen på vissa sträckor med hög standard i plan och profil samt att det är 100 km/timmen där plan och profilstandarderna är lägre. Sidoområdena är på stora delar av väg 87 mycket bra men det finns partier med lägre standard. På de sträckor där plan och profil har en lägre standard föreslår vi att högsta tillåtna hastighet ska vara 80 km/tim.

Vägen har mitträffling på långa sträckor, det saknas mitträffling där det finns bebyggelse i vägens närhet. Väg 87 har mellan 1100 – 2390 ÅDT. Oskyddade trafikanter förekommer främst i och i anslutning till de tätbebyggda områdena där det finns lokala trafikföreskrifter om lägre hastighet samt att det finns kortare sträckor med gång- och cykelbana och övergångsställen. Ändringen av hastigheterna medför inga nya bullerstörda enligt våra beräkningar.

## Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

**Delsträcka 1.** mellan väg E14/E45, Östersund, och 4 900 meter öster om väg E14, Östersund. Vägtypen är 2 KF och vägbredden varierar mellan 7 meter och 9 meter. Ett flertal vägar ansluter till väg 87 längs delsträckan. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt. Vägen går genom ett skogslandskap med mycket begränsad bebyggelse i anslutning till vägområdet. Delsträckan trafikeras av ca 2390 fordon per årsmedeldygn och har idag högsta tillåtna hastighet om 80 km/tim. Delsträckans plan och profil samt sidoområden är av mycket god standard för 80 km/tim. Vid en samlad bedömning föreslår Trafikverket att 100 km/tim behålls på sträckan.

**Delsträcka 2** mellan 4 900 meter öster om väg E14/E45, Östersund och 1 000 meter öster om väg 771 östra anslutningen, Åbacken. Vägtypen är 2 KF och vägbredden varierar mellan 7 meter och 9 meter. Ett flertal vägar ansluter till väg 87 längs delsträckan. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt. Vägen går genom ett skogslandskap med mycket begränsad bebyggelse i anslutning till vägområdet. Delsträckan trafikeras av ca 1620 fordon per årsmedeldygn och har idag högsta tillåtna hastighet om 80 km/tim och 90 km/tim. Delsträckans plan och profil samt sidoområden är låg standard för 100 km/tim. Delsträckan har mitträffling. Vägen är utpekad som viktig för arbetspendling, kollektivtrafik samt regional utveckling. Vägen är en riksväg med ett långsiktigt hastighetsanspråk på högre högsta tillåtna hastighet än 80 km/tim. Detta sammantaget gör att Trafikverket föreslår en höjning på sträckan till 100 km/tim.

**Delsträcka 3** mellan 1 000 meter öster om väg 771 östra anslutningen, Åbacken och 2 300 meter öster om väg 731, Stugun. Vägtypen är 2 KF och vägens bredd på

sträckan är 8 meter. Delsträckan trafikeras av ca 1210 fordon per årsmedeldygn. Delsträckan går genom skogslandskap med mycket gles bebyggelse som i begränsad omfattning ligger i närheten av väg 87. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt. Inom delsträckan finns en lokal trafikföreskrift om tättbebyggt område Stugun 70 km/tim. Här förekommer en del gång- och cykeltrafik. Arbetspendling förekommer till Östersund. Idag är det 90 km/tim på delsträckan som har låg standard i plan och profil för de 90 km/tim som det är idag på sträckan. Detta sammantaget gör att Trafikverket föreslår en hastighetssänkning till 80 km/tim.

Tättbebyggt område Stugun är 1 250 meter långt. Vägtypen är 2 KF och vägbredden varierar mellan 8 meter och 9 meter. Bebyggelse ligger intill vägen längs stora delar av sträckan. I anslutning till bebyggelsen bedöms andelen oskyddade trafikanter vara relativt hög. Kommunen har en lokal trafikföreskrift, 2303 2010 30, om 70 km/tim genom Stugun.

**Delsträcka 4.** mellan 2 300 meter öster om väg 731, Stugun, och 3 000 meter väster om väg 733, Krångede kraftverk (samma sträcka som tidigare fast ny referenspunkt) . Vägtypen är 2 KF och har en vägbredd på 9 meter. Delsträckan går genom varierat skogs- och åkerlandskap med randbebyggelse främst från anslutningen mot väg 733. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt samt att delsträckan trafikeras av ca 1520 fordon per årsmedeldygn. Delsträckans plan och profil samt sidoområden är låg standard för 100 km/tim. Delsträckan har mitträffling. Vägen är utpekad som viktig för arbetspendling, kollektivtrafik samt regional utveckling. Vägen är en riksväg med ett långsiktigt hastighetsanspråk på högre högsta tillåtna hastighet än 80 km/tim. Vid en samlad bedömning föreslår Trafikverket att 100 km/tim behålls på sträckan.

**Delsträcka 5** mellan 3 000 meter väster om väg 733, Krångede kraftverk, och 200 meter öster om väg 323, Hammarstrand. Vägtypen är 2 KF och vägbredden varierar mellan 8 meter och 9 meter. Delsträckan går genom varierat skogs- och åkerlandskap i Indalsälvens dalgång. Randbebyggelse finns i anslutning till ett fåtal byar såsom Gevåg och Österede. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt samt att delsträckan trafikeras av ca 1770 fordon per årsmedeldygn. Inom delsträckan finns en lokal trafikföreskrift om tättbebyggt område Hammarstrand där hastigheten är 50 km/tim. Här bedöms andelen gång- och cykeltrafik vara mycket lågt i den delen av tättbebyggt område som berör väg 87. Arbetspendling förekommer till Östersund. Delsträckan har lågstandard i plan och profil för de 90 km/tim som det är idag på sträckan. Detta sammantaget gör att Trafikverket föreslår en hastighetssänkning till 80 km/tim.

**Delsträcka 6**, mellan 200 meter öster om väg 323, Hammarstarand och Västernorrlands länsgräns. Vägtypen är 2 KF och vägbredden är 8 meter. Vägen går främst genom ett varierat åker- och skogslandskap med mycket begränsad bebyggelse i anslutning till vägen. Antalet oskyddade trafikanter bedöms vara mycket lågt samt att delsträckan trafikeras av ca 1100 fordon per årsmedeldygn.

Delsträckans plan och profil samt sidoområden är låg standard för 100 km/tim. Delsträckan har mitträffling. Vägen är utpekad som viktig för arbetspendling, kollektivtrafik samt regional utveckling. Vägen är en riksväg med ett långsiktigt hastighetsanspråk på högre högsta tillåtna hastighet än 80 km/tim. Delar av sträckan har dag 90 km/tim och delar har 100 km/tim. De delar med 90 km/tim har liknande plan och profil och sidoområden som sträckan med 100 km/tim. Detta sammantaget gör att Trafikverket föreslår att hela sträckan får 100 km/tim.

Delsträckan omfattas av två stycken tätbebyggda områden, Bispgården västra och Bispgården östra. Inom tätbebyggt område är det 50 km/tim och mellan dessa tätbebyggda områden har länsstyrelsen en lokal trafikföreskrift 23TFS 2010:28 om 80 km/tim.

### Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, vägbredd (m) 2KF, MLV, MML, MV	Trafikflöde personbil (Pb)	Trafikflöde tung trafik (Lb)	Geometrisk standard *enl.VGU	Sidoområde Säkerhet szon	Gång- och cykelväg (GC)  Ange ja/nej	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK **  Ange ja/nej
1	4,9	2KF	2390	390	God	God	Nej	80	80	Nej
2	30,1	2KF	1620	200	God	God	Nej	80/90/100	100	Nej
3	14,2	2KF	1210-1140	190-200	MG	MG	Nej	90	80	Nej
4	22,3	2KF	1520	210	God/MG	God/MG	Nej	100	100	Nej
5	20,2	2KF	1770	220	MG	MG	Nej	90	80	Nej
6	30,0	2KF	1100	190	God/MG	God/MG	Nej	90/100	100	Nej

\* Ange 'L (= Låg)' respektive 'MG (= Mindre god)'.

\*\* Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

### 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
5	Tunnel genom Stadsberget, 23 TFS 2010:30	70 km/tim	60 km/tim	Samma sträcka	Tunnel med dålig sikt.

### Miljö – Buller

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

Delsträcka	Före justering:	Efter justering:	Före justering:	Efter justering:
	Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Bullernivån överstiger 10db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>
1	Nej	Nej	Nej	Nej
2	Nej	Nej	Nej	Nej
3	Nej	Nej	Nej	Nej
4	Nej	Nej	Nej	Nej
5	Nej	Nej	Nej	Nej
6	Nej	Nej	Nej	Nej

### Alternativa lösningar

Sträckorna har en säkerhetsstandard för de föreslagna hastighetsgränserna. Den samlade bedömningen är att ovan hastighetsgränser är motiverade med tanke på vägens säkerhetsstandard, framkomlighetsanspråk, regionala utveckling, turism och arbetspendling. Trafikverket har som långsiktigt mål att införa jämna hastighetssteg. Den alternativa lösningen är att behålla nuvarande hastighetsbegränsningen men konsekvenserna blir otydlighet för trafikanterna med blandning av jämna- och ojämna hastighetsgränser samt att det är otydligt utifrån vägens utformning i plan och profil.

### Vilka som berörs av regleringen

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

### Kostnader och andra konsekvenser

#### Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-0,1
Koldioxid	Ton/år	-21
Buller över riktvärden (förändring totalt)	Procent	0
Buller 10 db över riktvärden (förändring totalt)	Procent	0
Buller över riktvärden (efter justering)	Antal	0
Buller 10 db över riktvärden (efter justering)	Antal	0
Luft, överskridande MKN	Meter	0
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	2
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	0
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	-279

De direkta kostnadsmässiga 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	Ingen påverkan
Delmål: Transportkvalitet	Ingen påverkan
Delmål: Säkerhet	Ingen påverkan
Delmål: Miljö	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Regional utveckling	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Jämställdhet	Ingen påverkan
Stadsbyggnad	Ingen påverkan
Det övergripande målet*	Ingen påverkan

\* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet

### Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskriften föreslår träda i den 2013-04-16

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

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

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

Datum: 2012-12-10

.....  
Fredrik Jansson



