

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 697, Västra Götalands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

Bakgrund och målbild

Den sträckning som väg 697 har var tidigare väg 44 mellan Uddevalla och Trestad center (väg 45 mellan Trollhättan och Vänersborg).

År 2003 öppnades en ny sträckning av väg 44, motorväg, från den befintliga motortrafikleden öster om Uddevalla. Motorvägen sträckte sig 2003 till Väne-Ryr. Förlängningen till Trestad center invigdes hösten 2006.

Hösten 2006 fanns alltså den sträckning på väg 697 som detta beredningsunderlag och konsekvensutredning behandlar.

Under sin tid som väg 44 hade vägen till stora delar hastighetsbegränsningen 90 km/tim. När den blev väg 697 fick den bashastighet d.v.s. högsta tillåtna hastighet 70 km/tim.

Sedan hösten 2006 går större delen av trafiken mellan Uddevalla och Trestad center på väg 44.

Denna beredning med konsekvensutredning görs med anledning av att Trafikverket anser att 70 km/tim inte överensstämmer med vägens standard och att hastighetsbegränsningen därför inte accepteras av trafikanterna.

Vägen är inte prioriterad i nuvarande transportplan, Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Inte heller utanför den nationella planen är vägen prioriterad.

Vägen är en cirka 18 km lång och 8-9 meter bred tvåfältsväg.

Vägen har i första hand betydelse för lokaltrafik men fungerar också som väg för tillfällig trafikomläggning när anledning finns att stänga hela eller delar av väg 44 mellan Uddevalla och Trestad center, t.ex. i händelse av trafikolycka.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Trafikverket föreslår följande hastighetsbegränsningar på väg 2755 genom Västra Götalands län.

Delsträcka 1 mellan väg 44 Ramserödsmotet och väg 2028 Trestad center föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Vägen var tidigare en del av väg 44 med hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Då nya sträckningen var klar övergick hastigheten till bashastighet på det som då blev väg 697.

Utformningen är den samma som när vägen var väg 44 men trafikmängden har minskat till mindre än en tiondel. Trafikverket vill därför koppla vägtyp till gällande hastighetsgräns samt uppnå ökad acceptans från trafikanterna genom beslut om högsta tillåtna hastighet 80 km/tim, som bättre överensstämmer med trafikmiljön utmed den aktuella vägen.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Delsträcka	Längd (km)	Vägtyp, vägbredd (m) 2KF, MLV, MML, MV	Trafikflöde personbil (Pb)	Trafikflöde tung trafik (Lb)	Geometrisk standard* enl.VGU	Sidoområde Säkerhetszon	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
Delsträcka 1	18	2KF	690-3 200	90-520	MG/G	MG/G	nej	70	80	nej

* Ange 'L (= Låg)' respektive 'MG (= Mindre god)' samt 'G (=God).

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

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

Delsträcka	Plats, LTF-nummer	Hastighet gällande (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv
1	Väne-Ryr, 14 FS 2007:855	50	60	mellan väg 2031 och väg 2029	Anpassning utifrån rådande trafikmiljö.
1	Trestad Center, Ny	70 (bas)	60	mellan väg 2028 och korsningen väg 697/Åsperedsvägen	Anpassning utifrån rådande trafikmiljö.

Miljö – Buller

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

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

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan väg 44 Ramserödsmotet och väg 2028 Trestad center.

Delsträckan går genom blandlandskap bestående av skog och ängsmark. Sträckan har två körfält med ett körfält i vardera riktningen. Vägbredden varierar mellan 8 och 9 meter. Räfflad vägmitt saknas.

Vägens geometriska standard i plan och profil varierar något liksom delsträckans sidoområden. En samlad bedömning är att dessa uppnår god eller mindre god standard. Vissa kortare partier bör dock kompletteras med sidoräcken där det finns bergskärning inom säkerhetszon.

Sträckan trafikeras av tre länsbusslinjer med 10-15 dubbelturer varje vardag.

På sträckan finns cirka 40 (20 på vardera sidan) busshållplatser med egen ficka och busskur.

Cirka 20 bostadshus riskerar att hamna över gränsvärdena för buller. En del av dessa har dock redan fått vissa fönster- och fasadåtgärder. Inga ytterligare bulleråtgärder är planerade.

På del av sträckan mellan väg 2029 vid Ryr och L Almås finns viltstängsel och separat cykelbana.

Sträckan mellan väg 44 (Ramserödsmotet) och anslutningen till Groröds industriområde passerar industriområdena Kuröd och Groröd i östra Uddevalla. Bergsskärningen på södra sidan av vägen strax öster om Björkbäcksvägen uppfyller inte kraven på sidoområde för 80 km/tim. Sikten öster ut vid utfart från Björkbäcksvägen är inte godkänd för 80 km/tim.

På sträckan mellan Groröds industriområde och östra anslutningen mot Ängebacken (väg 690) finns två kurvor där horisontalradierna inte uppfyller kraven för 80 km/tim. Vid infart till asfaltverket och väster om västra infarten till Ängebacken (väg 690) samt på delen mellan Ängebacken V och enskild väg mot Kodebacken finns bergsskärningar som inte uppfyller kraven på sidoområde för 80 km/tim. Sikten väster ut vid utfart från västra anslutningen till Ängebacken (väg 690) är inte godkänd för 80 km/tim.

På sträckan mellan östra anslutningen mot Ängebacken (väg 690) och väg 2029 vid Ryr finns två kurvor där horisontalradierna inte uppfyller kraven för 80 km/tim. Bergsskärningen på norra sidan av vägen omedelbart väster om enskild väg mot Listaskogen uppfyller inte kraven på sidoområde för 80 km/tim.

På sträckan mellan väg 2029 vid Ryr och L Almås finns en fyra kurvor där horisontalradierna inte uppfyller kraven för 80 km/tim. Vid L Almås uppfylls inte kraven på siktsträcka för 80 km/tim. Sikten väster ut vid utfart från Väne-Ryr och

öster ut över bron från avfarten i östra delen av trafikplats Väne-Ryr är inte godkänd för 80 km/tim.

Högsta tillåtna hastighet är idag bashastighet, 70 km/tim. Trots vissa punktvisa brister avseende vägens sidoområde, bitvis mindre goda linjeföring och avsaknad av räfflad vägmitt gör Trafikverket den samlade bedömningen att delsträckan i stort har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. För ökad tydlighet gentemot trafikanterna föreslår vi därför att hastighetsbegränsningen ska höjas till 80 km/tim. Denna åtgärd går också i linje med Trafikverkets ambitioner att sträva mot jämna hastighetsgränser.

Alternativa lösningar

Det finns inga alternativa lösningar.

Vilka som berörs av regleringen

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

Bland annat trafikerar Västtrafik vägen med tre busslinjer och cirka 10-15 dubbelturer varje vardag.

Kostnader och andra konsekvenser

Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	0,2
Koldioxid	Ton/år	38
Buller över riktvärden (förändring totalt)	Procent	6,5
Buller 10 dB över riktvärden (förändring totalt)	Procent	0
Buller över riktvärden (efter justering)	Antal	1
Buller 10 dB över riktvärden (efter justering)	Antal	0
Luft, överskridande MKN	Meter	0
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	-5
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	-44 sek
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	-278

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	Marginellt negativt bidrag
Delmål: Miljö	Marginellt negativt bidrag
Delmål: Regional utveckling	Ingen påverkan
Delmål: Jämställdhet	Ingen påverkan
Stadsbyggnad	Ingen påverkan
Det övergripande målet*	Marginellt positivt bidrag

* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

Bidraget bedöms enligt följande:

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

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskriften föreslår träda i kraft den 19 mars 2013.

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:

.....
Magnus Andersson
Trafikingenjör

Bilaga:

Karta

