

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 50, Örebro län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1 (3 sidor).

Bakgrund och målbild

Trafikverket Region Öst ser över hastighetsgränserna på väg 50 inom Örebro län på grund av ombyggnad av sträckan mellan Brattebro backe och Rude. Vägen byggs om till mötesfri landsväg. Det långsiktiga hastighetsanspråket för väg 50 är 100 km/tim.

Väg 50, Bergslagsdiagonalen, är en riksväg som utgör en del av Sveriges stamvägnät. Vägen sträcker sig mellan Ödeshög och Söderhamn. Väg 50 är ett betydande godsstråk som har en viktig funktion både nationellt och regionalt. Väg 50 har stor betydelse för regionens kollektivtrafik och är utpekad som en del av stomnätet. Vägen är viktig för pendlingen mellan Askersund och Örebro, eftersom sträckan saknar järnvägsförbindelse.

Det långsiktiga målet för väg 50 är att få högre trafiksäkerhet och bättre tillgänglighet för näringslivet transporter, arbetspendling och att möjliggöra för alla trafikantslag att kunna färdas till och från målpunkter utmed vägen.

Trafikverket har gjort en förstudie för sträckan mellan Nykyrka i Östergötlands län och Brattebro backe. Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan. Byggnation planeras tidigast 2018.

På sträckorna Rude –Askersund och Askersund - Åsbro arbetar trafikverket med att ta fram en vägplan för ombyggnad av väg 50 till mötesfri landsväg. Vägplanen väntas klar under 2014. Byggnation planeras tidigast 2016.

Cirkulationsplatserna i Hovsta och Kvinnersta norr om Örebro anses ha för dålig framkomlighet och låg överblickbarhet. Ombyggnation pågår och planeras vara klart sommaren 2013.

Axbergshammar – Lilla Mon har en beställd vägplan. Byggnation planeras tidigast 2014.

Ny- eller ombyggnad

I syfte att öka trafiksäkerheten bygger Trafikverket om den 11 km långa sträckan mellan Brattebro backe och Rude (Stjärnsund). Ombyggnaden innebär att den nuvarande vägbredden disponeras om till totalt tre körfält omväxlande 2+1 körfält separerade med mitträcke. Vändplatser byggs också längs med sträckan. Förslaget till ny högsta tillåtna hastighet överensstämmer med de referenshastigheter som används i planerings- och projekteringsprocessen.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Den nuvarande sträckningen mellan Östergötlands länsgräns och Askersund har låg trafikteknisk standard och får nu ny utformning. Vägen byggs om till mötesfri väg med mitträcke vilket höjer trafiksäkerheten. Mitt- och sidoräcken tar bort praktiskt taget alla svåra mötes-, omkörnings- och singelolyckor.

Vägen trafikeras av ca 6000 fordon per årsmedeldygn varav ca 1100 fordon är tunga transporter. Nuvarande hastighetsbegränsning är inte anpassad till vägens standard på alla sträckor.

På vägar med stora flöden såsom väg 50 strävar Trafikverket att uppnå en hög trafiksäkerhet och en bättre tillgänglighet för trafikanterna som färdas på vägen.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka med bashastighet

Mellan Östergötlands länsgräns och 1420 meter söder om väg 585,
Gärdshyttan föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning om 70
km/tim.

Delsträcka 1

Mellan 1420 meter söder om väg 585, Gärdshyttan och 190 meter söder om väg 500, Stjärnsund föreslås höjd hastighetsbegränsning från 90 km/tim till 100 km/tim.

Delsträcka 2

Mellan 190 meter söder om väg 500, Stjärnsund och 180 meter väster om väg 907 norra anslutningen, Askersund föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

Delsträcka med bashastighet

Mellan 180 meter söder om väg 907 norra anslutningen, Askersund och Mellan 200 meter norr om väg 582 Kilsborg föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim.

Delsträcka 3

Mellan 200 meter norr om väg 582 Kilsborg och 200 meter söder om väg 609, Åsbro föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

Delsträcka med bashastighet

200 meter söder om väg 609 och 230 meter norr om väg 608 i höjd med Åsbro behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim.

Delsträcka 4

230 meter norr om väg 608, Åsbro och 150 meter söder om väg 629, Brändåsen behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 100 km/tim. Den norra begränsningspunkten justeras 110 meter norrut för att innefatta hela sträckan med mittseparering.

Delsträcka med bashastighet

Mellan 150 meter söder om väg 629, Brändåsen och trafikplats 106, Brändåsen behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim.

Delsträcka där väg 50 är gästväg på väg E20 och E18

Mellan trafikplats 106, Brändåsen och trafikplats 115, Norrplan i Örebro en sträcka på 29,1 km, är väg 50 gästväg på E20 och E18.

Delsträcka med bashastighet

Mellan trafikplats 115, Norrplan i Örebro och 1600 meter norr om väg 753, Bettorp behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim.

Delsträcka 5

Mellan 1600 meter norr om väg 753, Bettorp och väg 751/831 Axbergshammar föreslås få höjd hastighet från 90 till 100 km/tim på sträckan mellan 1600 meter norr om väg 753, Bettorp och väg 830, Kvinnersta och bibehållen hastighetsbegränsning 100 km/tim mellan Kvinnersta och Axbergshammar.

Delsträcka 6

Mellan väg 751/831 Axbergshammar och 800 meter söder om väg 833, trafikplats Lilla Mon behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

Delsträcka 7

800 meter söder om väg 833, trafikplats Lilla Mon och väg 249 Rya behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 100 km/tim.

Delsträcka 8 med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område

Mellan väg 249 Rya och Dalarnas länsgräns behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

Mellan 150 meter söder om cirkulationsplatsen Guldsmedshyttan och 300 meter norr om cirkulationsplatsen Guldsmedshyttan behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 50 km/tim. Lindesbergs kommun har beslutat om lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område på sträckan, beslut nr 1885 2012-00025.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:224) om hastighetsbegränsning på väg 50 i Örebro län ska upphävas.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1

mellan 1420 meter söder om väg 585, Gårdshyttan och 190 meter söder om väg 500, Stjärnsund. Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 2

mellan 190 meter söder om väg 500, Stjärnsund och 180 meter väster om väg 907 norra anslutning, Askersund. Vägen har ett körfält i vardera riktningen och en bredd på 7,8–9,0 meter. Linjeföring och sidoområden är bra och räfflad mittlinje finns på sträckan mellan väg 49 och väg 205. Eftersom väg 50 har en viktig funktion både nationellt och regionalt har den högre hastighetsanspråk. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Delsträcka 3

Mellan 200 meter norr om väg 582 Kilsborg och 200 meter söder om väg 609, Åsbro föreslås en hastighetsbegränsning om 90 km/tim. Eftersom väg 50 är ett betydande godsstråk som har en viktig funktion både nationellt och regionalt samt att den har betydelse för regionens kollektivtrafik och för arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Arbete pågår med att ta fram vägplan och byggnation är planerad till tidigast 2016. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Delsträcka 4

230 meter norr om väg 608, Åsbro och 150 meter söder om väg 629, Brändåsen behåller nuvarande hastighetsbegränsning om 100 km/tim. Mellan 230 meter norr om väg 608, Åsbro och 150 meter söder om väg 629, Brändåsen är en mötesfri landsväg med vajerräcke (2+1). Den norra begränsningspunkten för hastighetsbegränsningen kan flyttas något norrut och innefatta hela sträckan med mittseparering därför föreslås detta. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås att befintlig hastighetsbegränsning om 100 km/tim behålls på delsträckan.

Delsträcka 5

mellan 1600 meter norr om väg 753, Bettorp och väg 751/831 Axbergshammar.

På den södra delen av sträckan mellan 1600 meter norr om väg 753, Bettorp och väg 830 Kvinnersta, ca 2,5 km, är vägen utformad som en mötesfri landsväg (2+2) med vajerräcke. Gång- och cykeltrafiken är separerad på hela sträckan. Vägen är delvis försedd med sidoräcken, i övrigt är säkerhetszonerna fria från hinder.

Sträckan har god standard på sidoområdena och i övrigt en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås höjd hastighetsbegränsning från 90 till 100 km/tim.

På den norra delen mellan väg 830, Kvinnersta och väg 751/831, Axbergshammar är vägen en mötesfri landsväg (2+2) med vajerräcke. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås att befintlig hastighetsbegränsning om 100 km/tim behålls på delsträckan.

Delsträcka 6

mellan väg 751/831, Axbergshammar och 800 meter söder om väg 833, trafikplats Lilla Mon är en väg med ett körfält i vardera riktningen och en vägbredd på 12 meter. Bostadshus nära vägen är försedda med bullerplank. Det finns en rastplats på sträckan. Eftersom väg 50 är ett betydande godsstråk som har en viktig funktion både nationellt och regionalt samt att den har betydelse för regionens kollektivtrafik och för arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Delsträcka 7

mellan 800 meter söder om väg 833, trafikplats Lilla Mon och väg 249 Rya är en mötesfri landsväg (2+1) med vajerräcke. Vägen är försedd med sidoräcken där trafiksäkerheten kräver det i övrigt är säkerhetszonerna till större delen fria från hinder. Det finns 5 vändslingor utmed sträckan. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås att befintlig hastighetsbegränsning om 100 km/tim behålls på delsträckan.

Delsträcka 8 Sträcka med lokala trafikföreskrifter om tättbebyggt område.

mellan väg 249 Rya och Dalarnas länsgräns är en väg med ett körfält i vardera riktningen och en vägbredd på 7,3-10,5 meter.

Vägen har ojämn linjeföring i både horisontal- och vertikalled. Delsträckan är försedd med räfflad mittlinje och har trafiksäkerhetskameror. Trafikmängden varierar mellan 4000-6000 fordon (ÅDT). Det förekommer

spridd bebyggelse utmed hela sträckan och enstaka mindre industrier och företag finns intill vägen. Det finns två rastplatser på sträckan. Lindesbergs kommun har beslutat om tätbebyggt område i Guldsmedshyttan - Storå (185 2012-00025) där två kortare sträckor av väg 50 ingår.

Eftersom väg 50 är ett betydande godsstråk som har en viktig funktion både nationellt och regionalt samt att den har betydelse för regionens kollektivtrafik och för arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödskriterierna 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)	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns Ange ja/nej	Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns:	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	11	MLV	6000	1100	Ja	Ja	Nej	90	100	Nej
2	6,5	2KF	8000	1500	Ja	Ja	Nej	90	90	Ja
3	8	2KF	8000	1400	Ja	Ja	Nej	90	90	Ja
4	6	MLV	8000	1500	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
5	2,5+ 8,5	MLV	15000	1300	Ja	Ja	Nej	90/ 100	100	Nej
6	6	2KF	11000	1400	Ja	Ja	Nej	90	90	Nej
7	10	MLV	7500	1100	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
8	64	2KF	3000- 6500	500- 1200	Ja	Ja	Nej	90	90	Ja

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

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

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 dbA över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Efter justering: Bullernivån överstiger 10 dbA över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>
Delsträcka med bas 70	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 1	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 2	nej	nej	nej	nej
Delsträcka med bas 70	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 3	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 4	nej	nej	nej	nej
Delsträcka med bas 70	nej	nej	nej	nej
Delsträcka LTF om MV	nej	nej	nej	nej
Delsträcka med bas 70	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 5	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 6	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 7	nej	nej	nej	nej
Delsträcka 8	nej	nej	nej	nej
Delsträcka LTF om Tbo	nej	nej	nej	nej

Alternativa lösningar

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på de nybyggda/ombyggda sträckorna skulle nuvarande, lägre, hastighetsbegränsning gälla på den nybyggda/ ombyggda sträckorna. 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

Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller (EVA).

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-2,23
Koldioxid	Ton/år	176,6
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	-17,480
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	-29,5 sek
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	10100

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

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

Måluppfyllelsebedömning

Transportpolitiskt mål	Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering
Tillgänglighet	Positivt bidrag
Säkerhet	Positivt bidrag
Miljö	Negativt bidrag
Jämställdhet	Oklart bidrag
Det övergripande målet*	Positivt bidrag

* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

Bidraget bedöms enligt följande:

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

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 november 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.

.....
Ulrika Linderborg
Trafikingenjör

Bilaga:

1 Karta som redovisar delsträckorna (3 sidor)