

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg E4, Västernorrlands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

(2 bilagor)

Bakgrund och målbild

I detta beredningsunderlag föreslås förändringar i hastighetsbegränsningen på väg E4 i Västernorrlands län med anledning av nybyggnad av E4 vid Sundsvall. Den sträcka som berörs går genom Sundsvalls kommun och benämns delsträcka 2.

E4 ingår i det nationella stamvägnätet och sträcker sig mellan Helsingborg och Haparanda. Vägen är av riksintresse och ingår i det transeuropeiska vägtransportnätet TEN. Vägen är mycket viktig för kommunikation mellan södra och norra Sverige och har stor betydelse för landets ekonomi och välfärd.

När projektet E4 Sundsvall är färdigställt har E4 genom Västernorrland ca 170 km mötesseparerad 2+1 väg, ca 28 km tvåfältsväg, samt ca 32 km motorväg.

Utförd åtgärd längst E4 är i Sundsvall mellan Myre och Skönsberg. Till största delen är det motorväg en kortare sträcka med mötesseparerad väg med 2+1 körfält.

Målbilden avseende långsiktigt hastighetsanspråk för väg E4, Västernorrlands län är 110 km/timmen, det vill säga mål hastigheten, den hastighet vi vill ha på vägen i framtiden.

Redovisning av investeringsåtgärder som finns upptagna för E4 i gällande transportplan (2014-2025):

- Mötesseparerad väg med 2+1 körfält åtgärder mellan Ullånger och Docksta
- Trafiksäkerhetsåtgärder genom Ålandsbro

Ny- eller ombyggnad

Genom att bygga ny E4 mellan Myre, söder Njurundabommen och Skönsberg, norr om Sundsvall så kommer vi att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön. Sträckan mellan Myre och Njurundabommen kommer att vara mötesseparerad med mitträcke, 2+1 körfält. Resterade sträcka kommer att vara motorväg. Referenshastigheten i hela projektet är 110 km/tim

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Trafikverket bygger en ny sträckning av väg E4 mellan Myre, söder om Njurundabommen och Skönsberg, norr om Sundsvall. Med detta kommer vi att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt att miljön genom Sundsvall förbättras. För att vi ska få de effekter som förväntas av projektet så bör hastigheten anpassas till vägens standard.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 Gävleborgs länsgräns och väg 562.01 Myre. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Delsträcka 2 väg 562.01 Myre och väg 551 trafikplats 222. Sträckan föreslås höjd hastighets begränsning från 100 km/tim till 110 km/tim

Sträcka med motorväg väg 551 trafikplats 222 och 900 meter norr om väg 648.01 Trafikplats Vivsta. Här föreslås det motorväg enligt LTF om motorväg, framställan ska göras till Länsstyrelsen. Befintlig motorvägssträcka föreslås förlängas och behålla hastighetsbegränsningen 110 km/tim.

Delsträcka 3 900 meter norr om väg 648.01 trafikplats 232 och 400 meter sydost om väg 713, Fröländ. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Delen 900 meter norr om väg 648.01 trafikplats 232 och trafikplats 234 är motortrafikled enligt LTF 22TFS 2001:457, vilket inte påverkat föreslagen hastighet.

Sträcka med bashastighet 400 meter sydost om väg 713 Fröländ och 2070 meter söder om väg 719 Härnösand. Sträckan föreslås behålla bashastigheten 70 km/tim

Sträckan med tätbebyggt område 2070 meter söder om väg 719 Härnösand och 350 meter norr om väg 719 Härnösand. Sträckan ligger inom tätbebyggt område och har en hastighetsbegränsning om 50 km/tim.

Delsträcka 4 350 meter norr om väg 719 Härnösand och 100 meter nordost om väg 723 Överdalen. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 80 km/tim.

450 meter söder om väg 724 och 570 meter söder om väg 727 i Älandsbro finns det beslut om tätbebyggt område vilket innebär att bashastighet 50 km/tim gäller.

Delsträcka 5 100 meter nordost om väg 723 Överdalen och väg 856 Träsk. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 110 km/tim.

Delsträcka 6 väg 856 Träsk och väg 872.01 Ullånger. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Delsträcka 7 väg 872.01, Ullånger och 500 meter söder om väg 868 södra anslutningen Docksta. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 90 km/tim

Delsträcka 8 500 meter söder om väg 868 södra anslutningen Docksta och 2 600 meter nordväst om väg 922 Örnsköldsvik. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Sträcka med bashastighet 2600 meter nordväst om väg 922 och 320 meter väster om väg 922 i Örnsköldsvik. Sträckan föreslås behålla bashastigheten 70 km/tim.

Sträcka med tätbebyggt område 320 meter väster om väg 922 i och 345 meter söder om väg 352 i Örnsköldsvik. Sträckan ligger inom tätbebyggt område och har en hastighetsbegränsning om 50 km/tim.

Sträcka med bashastighet 345 meter söder om väg 352 och Bröstarondellen i Örnsköldsvik. Sträckan föreslås behålla bashastigheten 70 km/tim

Delsträcka 9 Bröstarondellen Örnsköldsvik och väg 1078 Saluböle. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 100 km/tim.

Delsträcka 10 väg 1078 Saluböle och Västerbottens länsgräns. Sträckan föreslås behålla hastighetsbegränsningen 110 km/tim.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 Gävleborgs länsgräns och väg 562.01 Myre. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, den enda förändring som har gjorts på sträckan är att den har förkortats med 2,8 km se delsträcka 2. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande

Delsträcka 2 väg 562.01 Myre och väg 551 trafikplats 222. Sträckan planeras att öppnas den 17 november 2014. Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. Sträckan är 2,8 km och mötesseparerad med mitträcke, 2+1 körfält, vägbredd om 13 meter samt viltstängsel längst hela sträckan. Sträckan ansluter till sträckan med motorväg mellan Njurundabommen och Timrå. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 110 km/tim. Trafikverket ska ansöka om lokala trafikföreskrifter om förbud mot gångtrafik och trafik med cykel och moped klass 2 för den aktuella sträckan. Eftersom vägen är viktig för regional utveckling och långväga transporter föreslår Trafikverket vid en samlad bedömning att man höjer hastighetsbegränsningen från 100 km/tim till 110 km/tim.

Delsträcka 3 900 meter norr om väg 648.01 trafikplats 232 och 400 meter sydost om väg 713 Fröländ. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande

Delsträcka 4 350 meter norr om väg 719 Härnösand och 100 meter nordost om väg 723 Överdalen. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 80 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Delsträcka 5 100 meter nordost om väg 723 Överdalen och väg 856 Träsk. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 110 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Delsträcka 6 väg 856 Träsk och väg 872.01 Ullånger. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Delsträcka 7 mellan väg 872.01 Ullånger och 500 meter söder om väg 868 södra anslutning Docksta. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Delsträcka 8 500 meter söder om väg 868 södra anslutning Docksta och 2 600 meter nordväst om väg 922 Örnköldsvik. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande

Delsträcka 9 Bröstarondellen Örnköldsvik och väg 1078 Saluböle. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 100 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Delsträcka 10 400 meter norr om väg 1077 Grundsunda och Västerbottens länsgräns. Trafikverket föreslår att man behåller hastighetsbegränsningen 110 km/tim. Vägsträckan är utredd 2011-09-23, Dnr TRV 2011/49518, inga förändringar har gjorts på sträckan. Motiven i ovan angiven hastighetsutredning gäller fortfarande.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, väg-bredd (m) 2KF, MLV, MML, MV*	ÅDT total	ÅDT tunga	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns	Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns:	Gång- och cykelväg (GC)	Hastig-hetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	10,7	MLV	7470	1510	Ja	Ja	Nej	100	110	Nej
2	2,8	MLV	7470	1510	Ja	Ja	Nej	100	110	Nej
3	33,2	MLV	17670/ 8430	18901/ 450	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
4	12,2	MLV /2KF	11650/ 7750	1650/ 1430	Ja	Ja	Nej	80	80	Ja
5	32,4	MLV	7170/ 4810	1410/ 1100	Ja	Ja	Nej	110	110	Nej
6	11,2	MLV	5320	1200	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
7	11,9	2KF	5630	1120	Ja	Nej	Nej	90	90	Ja
8	35,6	MLV	11940/ 5630	1730/ 1120	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
9	38,7	MLV	10360/ 8280	7160/ 1380	Ja	Ja	Nej	100	100	Nej
11	1,4	MLV	4950	1220	Ja	Ja	Nej	100	110	Nej

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

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

Den enda lokala trafikföreskrift som kommer att ansökan om är motorväg mellan trafikplats 222 vid Njurunda och trafikplats 232 vid Timrå.

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
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
7	Nej	Nej	Nej	Nej
8	Nej	Nej	Nej	Nej
9	Nej	Nej	Nej	Nej
10	Nej	Nej	Nej	Nej

Alternativa lösningar

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den nybyggda sträckan skulle nuvarande hastighetsbegränsning om 70 km/tim gälla på den nybyggda sträckan. 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

Projektet, E4 Sundsvall, sträcker sig från Myre till Skönsberg och största delen av projektet är motorväg. 2,8 km är mötesseparerad 2+1 väg, det är den delen som behandlas i denna konsekvensutredning. Den samlade effekten av **delsträcka 2** är svårt att bryta ut de totala effektberäkningarna. Det blir en marginell höjning av koldioxidutsläppen och en marginell höjning av framkomligheten. När det gäller trafiksäkerheten höjs vägens standard samtidigt som hastigheten ökar vilket på denna korta sträcka torde bli en marginell höjning av trafiksäkerheten. De stora effekterna får man på den motorvägs sträck som byggs.

Kostnader: De direkta kostnadsmissiga 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	Oklart bidrag, Luftkvaliteten och bullret i de centrala delarna av Sundsvall förbättras, men det blir högre utsläpp från biltrafiken på grund av den höjda hastigheten.
Jämställdhet	Negativt 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 17 november 2014.

Det bedöms finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande för att det ska börja gälla när projektet E4 Sundsvall öppnas för trafik.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

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

Datum:2014-05-12

.....
Anna Bengtsson
Trafikingenjör

Bilagor

1. Karta
2. Beredningsunderlag 2011