

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 150, Hallands län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 150 i Hallands län och befintlig föreskrift VVFS 2009:388 kommer då att upphävas.

Väg 150 sträcker sig från korsningen väg 154, väg 744 och Holgersgatan i centrala Falkenberg till strax öster om Torups tätort i vägskälet väg 26, väg 686 i cirkulationsplats Torup. Vägen går igenom Falkenberg och Hylte kommuner. Vägens totala längd är 40,5 km.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägars säkerhetsstandard. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under mars-maj 2016. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden: <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/regeringsuppdrag-remisser-och-remissvar/remisser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets ambition för anpassning av hastighetsgränserna till vägnas säkerhetsstandard innebär:

- att vägar utan mittseparering med måttlig och betydande¹ trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim
- att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet
- att hastighetsförändringen inte leder till överskridande av miljökvalitetsnormen för luftkvalitet
- att riktvärden för buller inte bör överskridas
- att anpassningen är motiverad med hänsyn till den transportpolitiska måluppfyllelsen

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer och framgår av Vägnas och gators utformning, VGU, som används vid ny- eller ombyggnation. Undantag från VGU kan göras för befintlig väg av trafiksäkerhets-, framkomlighets- eller miljöskäl.

¹ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Västra delen av delsträcka 1, mellan cirkulationsplats väg E6, väg E20 i trafikplats Falkenberg södra och 4 800 meter öster om korsningen väg 673, väg 710 Abild, i förslaget håller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/timme och finns inte med i planerna för ombyggnad innan år 2025 och sänks därför till 80 km/timme. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens standard.

Östra delen av delsträcka 1, mellan 150 meter öster om väg 727 Bökstorp och väg 680 Torup, i förslaget håller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/timme och finns inte med i planerna för ombyggnad innan år 2025 och sänks därför till 80 km/timme. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens standard.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar förändrade eller oförändrade, för hela vägen.

| # | Sträcka | Sträckans totala längd (km) | Justeringens totala längd (km) Obs. endast den del av delsträckan som inte har annan föreskriven hastighet. | Hastighet (km/tim) | Ny hastighet (km/tim) |
|---|--|-----------------------------|--|--------------------|-----------------------|
| 1 | 500 meter öster om cirkulationsplats väg E6, E20 i trafikplats Falkenberg södra--väg 680 Torup | 33,1 | 25,6 | 90, 80, 90 | 80 |

Förslaget resulterar i en ökad restid på hela sträckan, för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med knappt 2 minuter och 10 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt. Dessa redovisas inte här.

Alternativa lösningar

Det finns inga alternativa lösningar. Den säkerhetsstandard som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Att bygga om vägar till mötesfria med mitträcke är en omfattande investering och det görs därför noggranna prioriteringar av vilka vägsträckor som ska byggas om. Väg 150 är en regional väg och det är därmed Region Halland i egenskap av länsplaneupprättare som avgör om och när vägen ska prioriteras för en sådan ombyggnad. Vägen finns inte med för ombyggnation i den nuvarande regionala transportplanen för Hallands län.

I samband med fastställelsebeslutet av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, beslutade regeringen att Trafikverket under perioden 2019 till 2022 ska fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera de regionala transportplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen vill på detta sätt stödja och påskynda arbetet med mötessepareringsåtgärder och ökad trafiksäkerhet.

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

Hastighetsförändringen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

De kostnader som de föreslagna föreskrifterna resulterar i utgörs till största del av administration (kostnaderna för tillkännagivandet av föreskrifterna såsom sägs i 10 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276)) samt utmärkning (skyltning) av föreskrifterna.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med cirka 10-15 % endast genom att sänka hastighetsgränsen från 90 till 80 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/> Restiden på sträckan beräknas öka med knappt 2 minuter och 10 sekunder för personbilar, bussar och lastbilar utan släp.

Föreskriften innebär en minskad plottrighet för skyltade hastigheter.

Föreskriften påverkar inte restiden för lastbil med släp.

Akademisk utvärdering² av förändrad tillgänglighet i vägnätet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna av en tillgänglighetsförändring och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En tillgänglighetsförsämring kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region, eftersom det både kan leda till en försämrad arbetsmarknad och till att nya affärsmöjligheter uppstår. Utvärderingen belyser att hastighetssänkningar i många fall ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan vara mer motiverat för att öka trafiksäkerheten än en motsvarande väginvestering för vägar med låga trafikvolymmer.

Utifrån detta underlag anser Trafikverket att det inte går att beskriva föreskriftens konsekvens på tillgänglighet för person- eller godstransporter mer utförligt än ovan redovisad restidsförändring samt kvalitativa beskrivning.

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde).

Föreskriften innebär minskade utsläpp av växthusgaser.

Sammanfattning:

Utifrån ovan redovisade sammantagna konsekvenser bedöms den föreslagna hastighetsförändringen vara välmotiverad.

Den nya hastigheten innebär en anpassning till vägens säkerhetsstandard och kommer att ge goda trafiksäkerhetseffekter. Trafikverket är medveten om att sänkningen leder till något ökade restider, men det är viktigt att hastigheten överensstämmer med vägens standard. Lastbilstrafiken kommer inte att påverkas av hastighetssänkningen eftersom då den högsta tillåtna hastigheten för den kategorin är 80 km/tim.

² Westin, L. et al. (2011) Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys. Trafikverket (2017:088)

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2019-11-01.

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: 2019-05-06

.....

Joakim Bergman
Trafikingenjör

Bilagor:

Karta
Förslag till trafikföreskrift