Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-12

TRN 2019-0124

Handläggare:
Susanne Skärlund

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Remiss från Trafikverket: Förslag till nya föreskrifter för väg 222, Stockholms län

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remisshandling om förslag till nya föreskrifter för väg 222 i Stockholms län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 222. Remisstiden pågår till och med den 13 september 2019. Region Stockholm har beviljats förlängd remisstid till den 26 september 2019.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2019-09-12
Förslag till yttrande, 2019-09-12
Bilaga 1. Remiss från Trafikverket: Förslag till nya föreskrifter för väg 222.

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 222, Stockholms län, TRN 2019–0124, godkänns och överlämnas till Trafikverket.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förvaltningens förslag och motivering

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 222 i Stockholms län och befintlig föreskrift VVFS 2009:296 kommer då att upphävas. Väg 222 sträcker sig från trafikplats Centralbron i centrala Stockholm till Stavsnäs brygga i öster. Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägens säkerhetsstandard. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under mars-maj 2016.

Den nya hastigheten innebär enligt remissen en anpassning till vägens säkerhetsstandard och kommer att ge goda trafiksäkerhetseffekter. Av remissen framgår att sänkningen leder till något ökade restider, men att det är viktigt att hastigheten överensstämmer med vägens standard.

Överväganden

Förvaltningen har inga invändningar mot inriktningen i remissen och förslag till nya föreskrifter för avseende hastighetsbegränsningar på väg 222.
Det får ner antalet olyckor och ger på sikt bättre tillgänglighet.
Förvaltningen anser att eventuella investeringar inte ska belasta ordinarie budget för Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholm län 2018-2029.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för landstinget.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Susanne Skärlund

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2019-09-12 TRN 2019-0124

Trafikverket Region Stockholm
Trafikverkets diarienr. TRV 2019/30565

karolina.sandin-levander@trafikverket.se

Remiss från Trafikverket: Förslag till nya föreskrifter för väg 222, Stockholms län

Inledning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remisshandling om förslag till nya föreskrifter för väg 222 i Stockholms län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 222.

Synpunkter

Tillväxt- och regionplanenämnden har inga synpunkter på inriktningen i remissen och förslag till nya föreskrifter för avseende hastighetsbegränsningar på väg 222. Tillväxt- och regionplanenämnden anser att eventuella investeringar inte ska belasta ordinarie budget för Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholm län 2018-2029.

REMISS

2019-06-18

Ärendenr:
TRV 2019/30565

Trafikverket Region Stockholm
Karolina Sandin Levander
Trafikmiljö
Besöksadress:
Sundbybergsvägen 1, SOLNA
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

karolina.sandin-levander@trafikverket.se
Direkt: +46 10-123 48 51

Enligt sändlista

Förslag till nya föreskrifter för väg 222, Stockholms län

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 222, Stockholms län samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:296) om hastighetsbegränsning på väg 222 i Stockholms län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar
Eventuella synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 13 september 2019. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2019/30565.

Frågor eller eventuella synpunkter skickas till:
trafikverket@trafikverket.se

Karolina Sandin Levander
Enhet Trafikmiljö

Bilagor
Förslag till föreskrifter

Kartbilaga

karta - delsträcka 3

Karta - delsträcka 1

Konsekvensutredning

Karta - delsträcka 2

Sändlista

Handelskammaren Stockholm
Länsstyrelsen i Stockholms län
Motormännen
Nacka kommun
NTF
Polismyndigheten i Stockholms län
Regionledningskontoret, Region Stockholm
Riksförbundet Enskilda Vägar
Stockholms stad
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
Värmdö kommun

Trafikverket

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 222 i Stockholms län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 222 i Stockholms län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
trafikplats Lugnet	trafikplats Orminge	80
trafikplats Orminge	800 meter öster om trafikplats Insjön	100
800 meter öster om trafikplats Insjön	1050 meter väster om trafikplats Hålludden	80
1050 meter väster om trafikplats Hålludden	Skärgårdsvägen	100

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 november 2019, då Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:296) om hastighetsbegränsning på väg 222 i Stockholms län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Mats Sandgren
(Verksamhetsområde Planering)

Förslag

TRAFIKVERKET

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 222, Stockholms län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 222 i Stockholms län och befintlig föreskrift VVFS 2009:296 kommer då att upphävas.

Väg 222 sträcker sig från trafikplats Centralbron i centrala Stockholm till Stavsnäs brygga i öster. Väg 222 är en primär länsväg med en total längd av cirka 45 kilometer. I väster ansluter väg 222 till väg 260 via trafikplats Lugnet i Nacka kommun och sträcker sig vidare mot öster ut mot Orminge, Gustavsberg och Ålstäket för att sluta vid Stavsnäs brygga. Vägen är mycket viktig för näringslivets transporter och för arbetspendling, men även för dispenstransorter från väg 274 för vidare mål söder om Stockholm.

Idag har 13 km av vägens hela sträckning högsta tillåten hastighet 90 kilometer i timmen. Vägen har en bredd som varierar mellan 11,0 och 30,0 meter.

I väster går väg 222 genom Nacka kommun och dess östra del inom Värmdö kommun. Vägen är motorväg från trafikplats Lugnet i väster till cirkulationen där Skärgårdsvägen i öster ansluter, med undantag för en sträcka på 500 meter över Skurubron där vägen har bashastighet samt en sträcka på 1,8 kilometer över Farstasundsbron där vägen är motortrafikled.

Trafikverket föreslår att de 13 kilometer väg som idag har en hastighetsbegränsning om 90 kilometer i timmen förändras till de jämna hastighetsstegen 80 respektive 100 kilometer i timmen för att hastighetsgränsen ska överensstämma med vägens trafiksäkerhetsstandard.

Delsträcka 3 som löper över Farstasundsbron har idag en hastighetgräns om 100 kilometer i timmen och en lokal trafikföreskrift om 80 kilometer i timmen. Då delsträckan har byggts som från mötesseparerad 1+1 körfält till ej mötesseparerad 2+1 körfält föreslår Trafikverket en hastighetgräns på 80 kilometer i timmen, för att hastighetsgränsen ska vara anpassad till vägens trafiksäkerhetsstandard.

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. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets ambition för anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard innebär:

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

TMALL 0413 Konsekvensutredning hastighet v 2.0

- att vägar utan mittseparering med måttlig och betydande[1] trafik ska 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 Vägars och gators utformning, VGU, som används vid ny- eller ombyggnation. Undantag från VGU kan göras för befintlig väg av trafiksäkerhets-, framkomlighets- eller miljöskäl.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Delsträcka 1 i förslaget är motorväg och föreslås få sänkt hastighetsbegränsning från 90 km/tim till 80 km/tim. Trafikverket vill med förslaget förbättra miljön och trafiksäkerheten på väg 222.

Delsträcka 2 i förslaget är motorväg och föreslås få höjd hastighetsbegränsning från 90 km/tim till 100 km/tim. Trafikverket vill med förslaget anpassa hastigheten till vägens standard samt förbättra framkomlighet.

Delsträcka 3 i förslaget håller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 100 km/tim och finns inte med i planerna för ombyggnad innan år 2025 och sänks därför till 80 km/tim. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens standard. Vägen är motortrafikled och utgörs av en 2+1-väg utan mittseparering. Denna sträcka har i dagsläget en lokal trafikföreskrift om 80 kilometer i timmen och den faktiska hastighetsbegränsningen blir därmed densamma. Förändringen är regleringsteknisk.

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)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Trafikplats Lugnet – trafikplats Orminge	8,3	8,1	90	80
2	Trafikplats Orminge – 800 meter öster om trafikplats Insjön	5,8	5,8	90/100*	100
3	800 meter öster trafikplats Insjön – 1050 meter väster om trafikplats Hålludden	0,8	0,8	100	80
4	1050 meter väster om trafikplats Hålludden - Skärgårdsvägen	-	-	100	100

*De 800 meter öster om trafikplats Insjön har idag en hastighetsbegränsning om 100 kilometer i timmen enligt VVFS 2009:296 med en lokal trafikföreskrift om 90 kilometer i timmen vilken kommer upphävas.

Förslaget resulterar i en ökad restid på hela sträckan för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 0,34 minuter, det vill säga 20 sekunder.

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

TMALL 0413 Konsekvensutredning hastighet v 2.0

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. Sträckorna har en säkerhetsstandard för de föreslagna hastighetsgränserna.

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

Hastighetssänkningarna på sträckan 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.

Hastighetsförändringen är anpassad till vägens utformning och bedöms således ej ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

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/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/ Restiden på sträckan beräknas öka med 13,6 sekunder/mil för personbilar, bussar och lastbilar utan släp.

Föreskriften innebär en minskad plottrighet för skyltade hastigheter.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med biltrafik blir oförändrad eftersom hastighetssäkningen gäller båda.

Föreskriften påverkar inte restiden för lastbil med släp.

Akademisk utvärdering[2] 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 trafikvolymer.

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 hastighetshöjning på 10 km/tim ger en ökning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde).

Föreskriften innebär en negativ effekt på utsläpp av växthusgaser.

Sammanfattning:

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

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/h.

Överrensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

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:2019-05-09

.....

Karolina Sandin Levander

Trafikingenjör

Bilagor

Karta

Förslag till trafikföreskrift

TMALL 0413 Konsekvensutredning hastighet v 2.0

DETALJKARTA

222 Stockholm

delsträcka 1
Tpl Lugnet -
Tpl Orminge

Datum: 2019-04-25

Skala (A3): 1:40 000

0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning

TRAFIKVERKET

DETALJKARTA

222 Stockholm

delsträcka 2
Tpl Orminge -
800 m Ö om planskildhet med
väg 622 i trafikplats Insjön

Datum: 2019-04-25

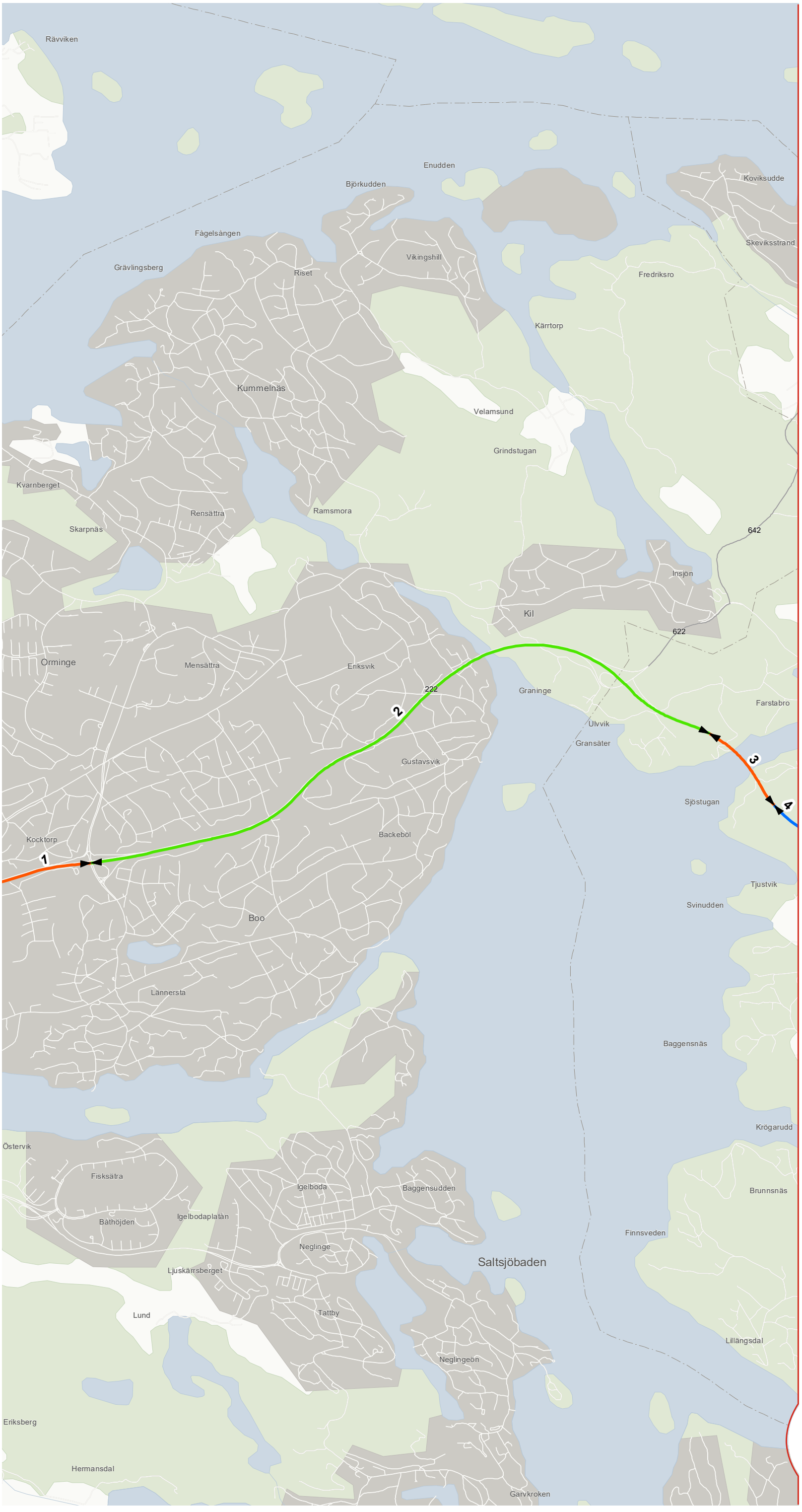
Skala (A3): 1:30 000

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning



TRAFIKVERKET

DETALJKARTA

222 Stockholm

delsträcka 3
800 m Ö om planskildhet med
väg 622 i trafikplats Insjön -
1050 m V planskildheten i tpl Hålludden

Datum: 2019-04-25

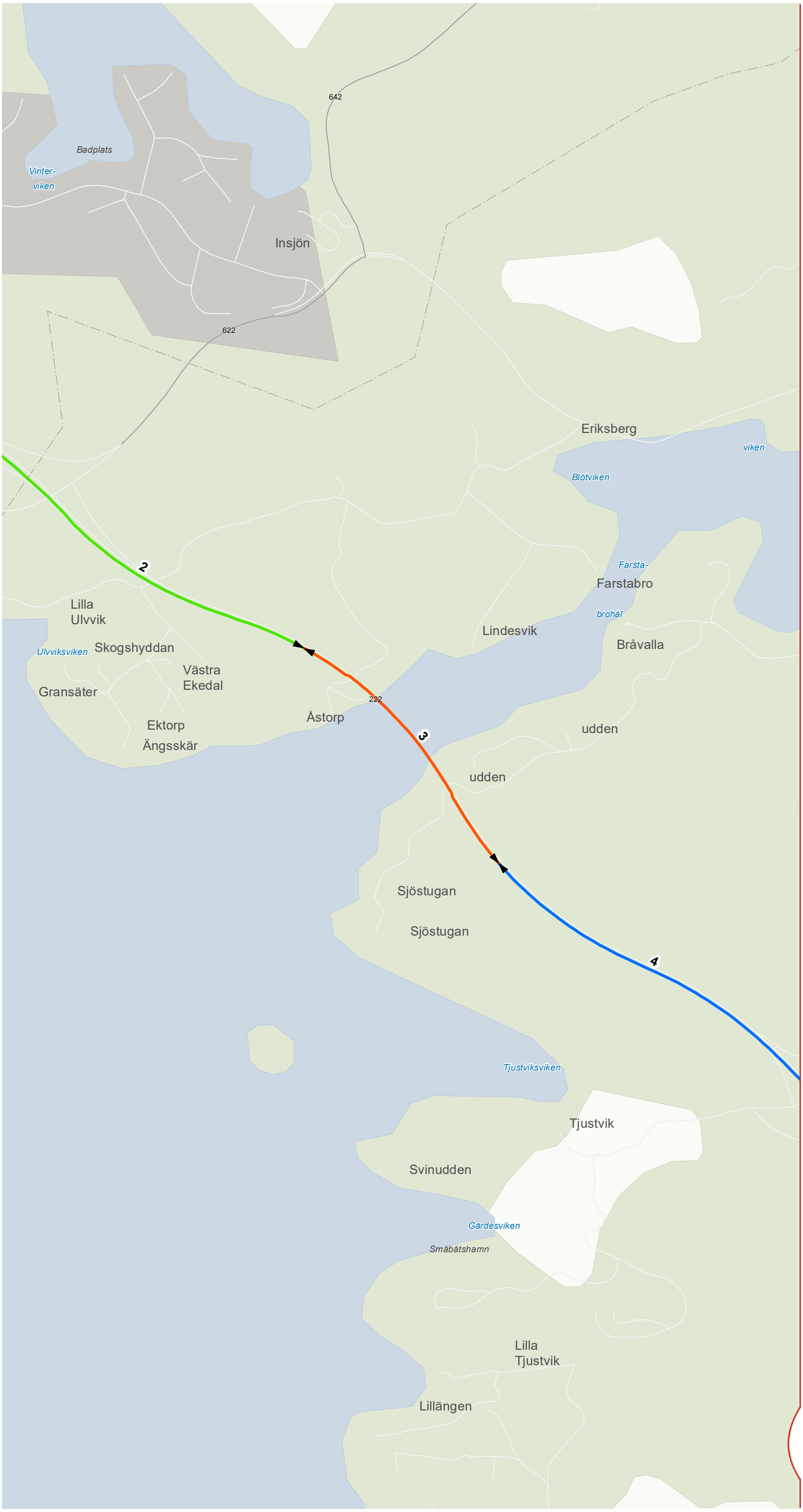
Skala (A3): 1:10 000

0 0,08 0,16 0,24 0,32 0,4 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning



TRAFIKVERKET

ÖVERSIKTSKARTA

222 Stockholm

Datum: 2019-04-25

Skala (A3): 1:100 000

0 0,75 1,5 2,25 3 3,75 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning

TRAFIKVERKET