Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-12

TRN 2019-0123

Handläggare:
Susanne Skärlund

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Remiss från Trafikverket: Förslag till nya föreskrifter för väg 73, Stockholm län

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remisshandling om förslag till nya föreskrifter för väg 73 i Stockholms län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 73. 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 73.

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande

1. Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 73, Stockholm län, TRN 2019–0123, godkänns och överlämnas till Trafikverket.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förvaltningens förslag och motivering

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 73 i Stockholms län och befintlig föreskrift TRVTFS 2011:11 kommer då att upphävas.
Väg 73 är en riksväg som ingår i TEN-T och sträcker sig från Nynäshamn i söder till Stockholm i norr. Vägen är av stor betydelse för långväga transporter, framförallt till och från hamnen i Nynäshamn och för pendlingstrafik.
Vägens längd, vilken Trafikverket region Stockholm är väghållare för sträcker sig från Nynäshamn till trafikplats Gubbängen, är knappt 53 kilometer.
Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbetet 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.

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 73. 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 Stockholms 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 2019-0123

Trafikverket Region Stockholm
Trafikverkets diarienr. TRV 2019/35740

karolina.sandin-levander@trafikverket.se

Remiss från Trafikverket: Förslag till nya föreskrifter för väg 73, Stockholms län

Inledning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remisshandling om förslag till nya föreskrifter för väg 73 i Stockholms län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 73.

Synpunkter

Tillväxt- och regionplanenämnden anser att eventuella investeringar inte ska belasta ordinarie budget för Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029.Tillväxt- och regionplanenämnden har i övrigt inga synpunkter på inriktningen i remissen och förslag till nya föreskrifter för avseende hastighetsbegränsningar på väg 73.

TRN 2019-0123

REMISS

2019-06-18

Ärendenr:
TRV 2019/35740

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 73, Stockholms län

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 73, Stockholms län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 73 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 2019/35740.

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

Karolina Sandin Levander
Enhet Trafikmiljö

Bilagor
Förslag till föreskrifter

Konsekvensutredning

Karta - delsträcka 2

Kartbilaga

karta - delsträcka 3

Karta - delsträcka 4

Sändlista

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

Trafikverket

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 73 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 och 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 73 i Stockholms län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
100 meter norr om Raffinaderivägen och Industrivägen	1000 meter söder om trafikplats Älgviken	80
1000 meter söder om trafikplats Älgviken	trafikplats Lidatorp	100
trafikplats Jordbro	200 meter söder om trafikplats Trångsund	100
200 meter söder om trafikplats Trångsund	trafikplats Gubbängen	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 4 november 2019, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:11) om hastighetsbegränsning på väg 73 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 73, Stockholms län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 73 i Stockholms län och befintlig föreskrift TRVTFS 2011:11 kommer då att upphävas.

Väg 73 är en riksväg som ingår i TEN-T och sträcker sig från Nynäshamn i söder till Stockholm i norr. Vägen är av stor betydelse för långväga transporter, framförallt till och från hamnen i Nynäshamn och för pendlingstrafik. Vägens längd, vilken Trafikverket Region Stockholm är väghållare för sträcker sig från Nynäshamn till trafikplats Gubbängen, är knappt 53 kilometer. Hastighetsförändringen gäller en delsträcka på 14 kilometer som ryms inom arbetet för Regionala hastighetsanalyser. Aktuell sträcka är belägen längst norr ut av Trafikverkets väghållarskap på väg 73.

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. Nollvisionen 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 Nollvisionens 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:

- att vägar med mötande trafik med måttlig och betydande[1] trafik ska ha högst 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?

Vägen ingå i Trafikverkets uppdrag om att anpassa hastighetsgränser efter vägen standard och att säkerställa en god trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet. Nedan beskrivs varje sträcka försig.

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

Delsträcka 2 i förslaget har sedan den byggdes haft motorvägshastighet men är dimensionerad för 100 km/tim. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens standard. Delsträckan har idag en lokal trafikföreskrift om 100 km/tim (01TFS 2011:62). Istället för att ha en lokal trafikföreskrift läggs hastighetsbegränsningen in i denna föreskrift. Den faktiska hastighetsbegränsningen för trafikanterna blir densamma, förändringen är endast föreskriftsteknisk.

Delsträcka 3 i förslaget är motorväg och föreslås få sänkt hastighetsbegränsning från 110 km/tim till 100 km/tim. Trafikverket vill med förslaget förbättra miljön, trafiksäkerheten samt minska plottrighet i hastighetssystemet. Denna sänkning är ett led i att klara miljökvalitetsnormer på sträckan.

Delsträcka 4 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. Trafikverket vill med denna sänkning minska plottrighet i hastighetssystemet samt harmonisera hastigheten med väghållaren norr om delsträcka 1. Denna sänkning är ett led i att klara miljökvalitetsnormer på sträckan.

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	100 meter norr om Raffinaderivägen och Industrivägen – 1000 meter söder om trafikplats Älgviken	-	-	80	80
2	1000 meter söder om trafikplats Älgviken – trafikplats Lidatorp	3,1	3,1	110	100
3	trafikplats Jordbro – 200 meter söder om trafikplats Trångsund	10,0	10,0	110	100
4	200 meter söder om trafikplats Trångsund – väg 229 i trafikplats Gubbängen	4,4	2,4	90	80

Förslaget resulterar i en ökad restid på hela sträckan, för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 54,6 sekunder (förutsatt att föreskriven högsta tillåten hastighet efterlevs[2]).

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. 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.

[2] ”Andelen trafikarbete inom tillåten hastighet år 2016 beräknas vara 44 procent för statliga vägar” – Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 (2017:098)

Kostnader och andra konsekvenser

Hastighetsförändringen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska antalet dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet ej ska nås på bekostnad av en dålig trafiksäkerhetsstandard eller orimligt stor miljöpåverkan.

Gällande författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) gäller vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige, men används som grund i Trafikverkets åtgärdsplanering på alla vägar med vägnummer upp till och med 100 samt alla vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:183) anger att väghållaren ska ha en plan för åtgärder för att öka säkerheten på det befintliga vägnätet.

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.

Trafiksäkerhet

Hastighetsförändringen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att antal dödade och svårt skadade kommer att minska. Risken att dödas minskar med cirka 10-15 % endast genom att sänka hastighetsgränsen från 90 till 80 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetsförändringen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restiden: 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 35 sekunder per mil för personbilar, bussar och lastbilar utan släp.

Föreskriften innebär en minskad plottrighet för skyltade hastigheter.

Tillgängligheten för dagliga personresor påverkas marginellt av föreskriften eftersom alternativa pendlingsmöjligheter finns genom järnvägsförbindelsen Stockholm – Nynäshamn.

Tillgängligheten för långväga personresor påverkas ej nämnvärt av föreskriften eftersom alternativa resvägar finns genom järnvägsförbindelsen Stockholm – Nynäshamn.

Sträckan Gubbängen – Jordbro trafikeras av buss i linjetrafik som påverkas av hastighetsförändring på samma sätt som biltrafik.

Konkurrenskraften för buss jämfört med biltrafik blir oförändrad eftersom hastighetsförändringen gäller båda trafikslagen.

Sträckan mellan trafikplats Trångsund och trafikplats Jordbro trafikeras av buss i linjetrafik och hastighetförändringen kommer att minska skillanden i restid mellan buss och bil vilket ökar attraktiviteten för buss.

Föreskriften påverkar inte restiden för lastbil med släp.

En utvärdering[3], gjord av Umeå Universitet, 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 såväl ökad som minskad ekonomisk aktivitet i en region, eftersom det till exempel både kan leda till en försämrad arbetsmarknad och till att nya affärsmöjligheter uppstår. Utvärderingen belyser att hastighetssänkningar på vägar med låga trafikvolymer i många fall, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, är mer motiverade för att öka trafiksäkerheten än en motsvarande väginvestering (ombyggnation).

Utifrån detta underlag bedömer Trafikverket att de samlade konsekvenserna på tillgängligheten för person- eller godstransporter är acceptabla med tanke på vinsterna för trafiksäkerheten och miljön.

Miljö

En hastighetsförändring på 10 km/tim ger en effekt på bullernivån med 1-2 dBA.

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

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. Sänkt hastighet ger även positiva miljöeffekter. Trafikverket är medveten om att sänkningen leder till något ökade restider, men det är viktigt att hastigheten överensstämmer med vägens standard.

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

DETALJKARTA

73 Stockholm

delsträcka 2

Planskildheten i trafikplats Lidatorp - 1000 m S om väg 545 i tpl Älgviken

Datum: 2019-05-02

Skala (A3): 1:10 000

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

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning

Axelsberg
Skjutbana
Skjutbana
Källtorpet
Lill-Lida
Älby
Brohagen
Oskars-borg
Vidby
Klövsta
Älbylund
Lidatorp
Kummelgärde
545
Älvvikssjön
Manhem
Fridhem
Björsta
Älvudden
Skogstäppa
Björsta källa
73
2
Älgviken
Solberga
Valsjö
528
Blista
Valsjön
Eneby
Björklunden
Motorbana
Sörmlandsleden
7

TRAFIKVERKET

DETALJKARTA

73 Stockholm

delsträcka 3
200 m S om väg 271 tpl Trångsund - trafikplats Jordbro

Datum: 2019-05-02

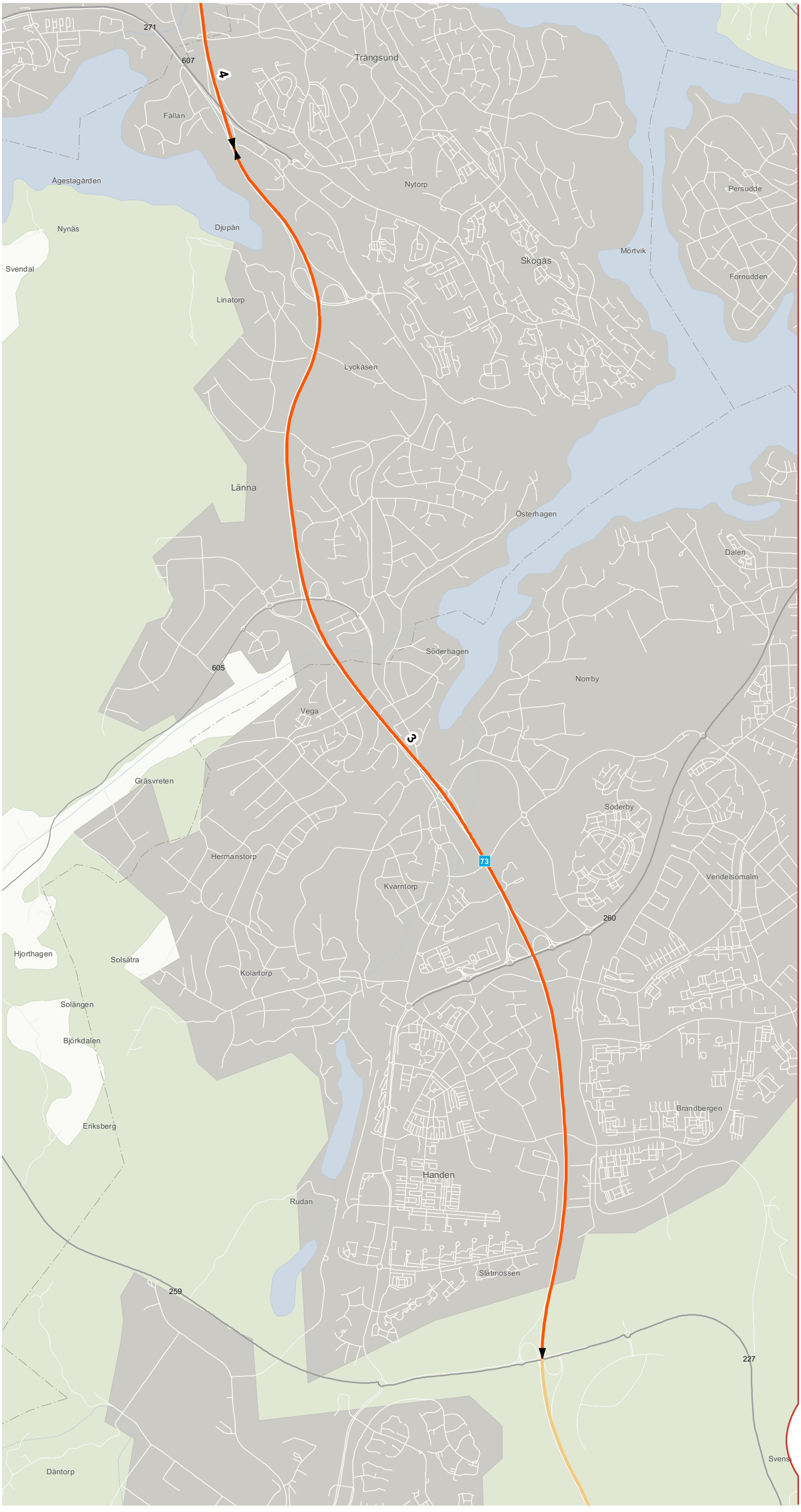
Skala (A3): 1:25 000

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

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning



TRAFIKVERKET

DETALJKARTA

73 Stockholm
delsträcka 4
Väg 229 trafikplats Gubbängen -
200 m S om väg 271 trafikplats Trångsund

Datum: 2019-05-02

Skala (A3): 1:10 000

0 0,075 0,15 0,225 0,3 0,375 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning

TRAFIKVERKET

ÖVERSIKTSKARTA

73 Stockholm

Datum: 2019-05-02

Skala (A3): 1:120 000

0 0,95 1,9 2,85 3,8 4,75 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Hastighetsförändring

- Höjning
- Oförändrad
- Sänkning

TRAFIKVERKET