

Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på väg 261, Stockholms län, enligt förordningen (2007:1244)

Väg 261 sträcker sig från väg 275 Brommaplan till väghållningsgränsen vid Tappström (Bryggavägen), en sträcka på cirka 10 km. Vägen är regional väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) som väg som är viktig för personresor med bil och kollektivtrafik med buss. Trafikflödena varierar mellan 18144 - 20273 årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Sambandet mellan trafikflöde och vägens utformning innebär att en del av den ombyggda sträckan kan ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim. Väg 261 har breddats för att inrymma fyra körfält och den aktuella sträckan har utformats för hastigheten 80 km/tim.

På Trafikverkets hemsida finns en [karta](#) som visar föreskrifter om hastighetsgränser.

Bakgrund

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.

På Lovön kommer Väg E4 Förbifart Stockholm att ansluta till väg 261 Ekerövägen i två cirkulationsplatser där trafiken via tunnelramper tar sig ner till Förbifart Stockholms tunnlår, vid Edeby för trafik söderut/söderifrån och vid Tillflykten för trafik norrut/norrifrån. För att klara den ökade trafikmängden breddas väg 261 till fyra körfält samt att ovan nämnda cirkulationsplatser byggs. I rusningstid kommer ett körfält i varje riktning att vara vikt åt kollektivtrafik.

Väg 261 breddas för att kunna inrymma fyra körfält. Körriktningarna skiljs åt med en smal mittremsa med vägmärkning. Lindötunneln kompletteras med ytterligare ett tunnelrör för trafiken mot Ekerö.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)	Minskad restid (sekunder)
1	Väg 800 cirkulationsplats Malmkvistrondellen-cirkulationsplats Tillflykten	3	3	70	80	23

Restiden längs hela sträckan minskar teoretiskt med 23 sekunder.

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

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget ovan gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tätbebyggt område utmed vägen som lokalt kan påverka framkomligheten utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att så långt möjligt sträva efter så få hastighetsförändringar som möjligt utmed stråket och, om så är aktuellt, lämna förslag till beslutande myndighet om förändring.

Alternativa lösningar

Att bygga om en väg är en omfattande investering och Trafikverket tar fram beslutsunderlag som ligger till grund för att prioritering mellan åtgärder ska kunna ske av beslutande organ. I detta fall har Trafikverket byggt om väg 261 för att öka tillgängligheten för vägtrafiken längs sträckan.

Om hastighetsgränsen inte ändras kommer nuvarande hastighetsgräns, 70 km/tim, att fortsätta gälla.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten av vägen berörs av regleringen. Se vidare under rubriken ”Effekter som regleringen medför”.

Vilka bemyndiganden grundar sig Trafikverkets beslutanderätt på

Trafikverkets beslutanderätt grundar sig på Trafikförordningen (1998:1276).

Hur förhåller sig föreslagen reglering till EU-rätten

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

Det finns författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) för vägar som ingår i det europeiska TEN-T-vägnätet. Trafikverket tillämpar även författningarna för europeisk vägsäkerhet för samtliga vägar med vägnummer upp till och med 100 samt på vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT oavsett vägnummer. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

Konsekvenser som den föreslagna regleringen medför

Effekter på trafiksäkerhet

Trafikverket har för väg 261 använt sig av metoden [Samlad EffektBedömning](#) (SEB) för att beskriva vilka effekter den föreslagna åtgärden får. Resultatet av denna SEB är publicerat på [Trafikverkets hemsida](#)¹.

Vägen har utformats för den nya hastighetsgränsen.

Effekter på tillgänglighet

Trafikverket har för väg 261 använt sig av metoden SEB för att beskriva vilka effekter och kostnader den föreslagna åtgärden får. Resultatet är publicerat på Trafikverkets hemsida.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med personbil blir oförändrad eftersom hastighetshöjningen gäller båda fordonsslag.

Föreskrifterna påverkar inte restiden för tunga lastbilar med släp eftersom de får framföras i högst 80 km/tim.

Effekter på miljö

Trafikverket har för väg 261 använt sig av metoden SEB för att beskriva vilka effekter och kostnader den föreslagna åtgärden får. Resultatet är publicerat på Trafikverkets hemsida.

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på den ombyggda sträckan så fortsätter nuvarande hastighetsbegränsning att gälla. Den samhällsekonomiska nyttan med att bygga om vägen med högre säkerhetsstandard skulle gå förlorad och tillgängligheten skulle inte vara så god som vägutformningen medger.

¹ Klicka på berörd region. Välj mappen Investering. Välj aktuellt projekt (V+nummer). Välj ”kortversion”

Kostnader som den föreslagna regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av ökade utsläpp av växthusgaser samt högre bullernivåer.

Bedömda effekter för kommuner och regioner

Trafikverket bedömer inte att förslaget kommer att påverka kommuner och regioners ansvarsområden eller organisation.

Sammanfattning

Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad tillgänglighet och framkomlighet på den aktuella sträckan. I detta fall bedömer Trafikverket att nyttan för tillgänglighet överväger de negativa konsekvenserna för miljö.

Bilagor

- Bilaga 1* *Förslag till nya trafikföreskrifter (förändring av hastighet)*
Bilaga 2 *Översiktskarta med delsträckor*