

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på E45, Jämtlands län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på E45 i Jämtlands län och befintlig föreskrift TRVTFS 2012:38 kommer då att upphävas.

Den här utredningen gäller E45 i Jämtlands län. E45 i Jämtlands län sträcker sig från Gävleborgs länsgräns i söder till Västerbottens länsgräns i norr, via bland annat Sveg, Ytterhogdal, Åsarna, Svenstavik, Brunflo, Hammerdal, Strömsund och Hoting.

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 anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande² trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen. Av den anledningen så ser Trafikverket nu över de sträckor som har måttlig eller betydande trafik och anpassar den högsta tillåtna hastighetsgränsen på dessa sträckor för att få störst säkerhetseffekt av förändringen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett, sträckan Nilsvallen-Älvros har lagts till på grund av att sträckan har över 2000 fordon/årsmedeldygn. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden:

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

E45 planeras få en ny kortare sträckning förbi Sveg från Rengsjön till Älvros. Investeringen ingår i nu gällande nationell plan för transportsystemet. Den nya vägen kommer att bli mötteseparerad med högsta tillåtna hastighet 100 km/tim.

Trafikverket planerar för att sätta upp viltstängsel utmed E45 på sträckorna Svenstavik–Brunflo samt Östersund–Lit.

Trafikverket planerar att under år 2021-2022 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed sträckan, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

Förslag till förändringar i föreskrift

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid_sfs-2007-1244

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025

De delsträckor som berörs av förändring är delsträcka 3, 7 och 8, se tabell nedan.

Delsträcka 3 mellan väg 504 Sveg och väg 84 Älvros har idag som högsta tillåtna hastighet 90 km/tim och föreslås få en sänkning till 80 km/tim. På sträckan finns det lokala begränsningar i form av lokala trafikföreskrifter som innehåller de högsta tillåtna hastigheterna 80 km/tim, 70 km/tim och 50 km/tim.

Delsträcka 7 mellan 260 meter söder om väg 316 Älden och väg E14 Brunflo har idag de högsta tillåtna hastigheterna 100 km/tim och 90 km/tim vilka föreslås få en sänkning till 80 km/tim. På sträckan finns det lokala begränsningar i form av lokala trafikföreskrifter som innehåller de högsta tillåtna hastigheterna 80 km/tim, 70 km/tim, 60 km/tim och 50 km/tim.

Delsträcka 8 mellan väg E14 Östersund och väg 753 Häggenås har idag högsta tillåtna hastighet 90 km/tim och föreslås få en sänkning till 80 km/tim. På sträckan finns det lokala begränsningar i form av lokala trafikföreskrifter som innehåller den högsta tillåtna hastigheten 70 km/tim. Mellan Bye och bron över Indalsälven finns en 4 km lång sammanhängande lokal trafikföreskrift med högsta tillåtna hastighet 70 km/tim. Denna sträcka kortas ner till en längd av 1 km och föreslås få en högsta tillåtna hastighet av 60 km/tim. De resterande 3 km som idag har en lokal sänkning till 70 km/tim bedöms uppfylla kraven för en säkerhetsstandard motsvarande 80 km/tim.

Delsträckorna 1, 2, 4, 6, 9, 10 och 12 föreslås fortsatt ha samma högsta tillåtna hastighet som gäller idag. Delsträcka 1, 4, 6, 10 och 12 är landsväg med 100 km/tim medan delsträcka 2 och 9 är landsväg med 90 km/tim. Dessa sträckor har trafikflöden som är lägre än 2000 fordon/årsmedeldygn och kan därmed behålla nuvarande hastighetsbegränsning.

Delsträckorna 5 och 11 har sedan tidigare 80 km/tim som högsta tillåtna hastighet.

Mellan Brunflo och Trafikplats Rannåsen går E45 i samma sträckning som E14. Föreskrift för E14 gäller på denna sträcka.

Överrensstämmelse med EU-rätten

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

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på de aktuella sträckorna och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Informationsinsatser och ikraftträdande

Trafikverket har informerat berörda kommuner samt Region Jämtland Härjedalen om de föreslagna hastighetsförändringarna. Under 2020 kommer Trafikverket att informera allmänheten om hastighetsanpassningarna fördelat på tre tillfällen (juni, augusti/september samt november). Informationen kommer att ske genom annonser samt med information på Trafikverkets Facebook sida och hemsida

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum: 2020-06-10

.....

Patrik Cederberg

Trafikingenjör

.....

Elin Edlund

Samhällsplanerare

Länk till karta trafikföreskrift:

<https://gisportal.trafikverket.se/gisportalex/apps/webappviewer/index.html?id=8fd30acedc4c44a1a739afa4883917f6>

Bilagor

Bilaga 1 Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm.

Övriga bilagor:

Sverigekarta Tillgänglighetsindex

Sverigekarta Sampers

Beskrivning av Tillgänglighetsindex

Beskrivning av Sampers

Förslag till trafikföreskrift



Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik³ som saknar fysisk mittseparering.

Delsträcka 3, 7 och 8 i förslaget uppfyller inte riktlinjerna för nuvarande hastighetsbegränsningar 90 och 100 km/tim vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/tim.

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 redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Gävleborgs länsgräns – 5 100 meter söder om väg 504 Sveg	21,7	0	100	100
2	5 100 meter söder om väg 504 Sveg – väg 504 Sveg	5,2	0	90	90
3	väg 504 Sveg – väg 84 Älvros	17,2	12	90	80
4	väg 84 Älvros – väg 296 Sänna	23,4	0	100	100
5	väg 296 Sänna – väg 315 Rätansbyn	46,3	0	80	80
6	väg 315 Rätansbyn – 260 meter söder om väg 316 Älden	20,1	0	100	100
7	260 meter söder om väg 316 Älden – väg E14 Brunflo	61,5	100 km/tim=2,1 km 90 km/tim= 52,5 km Totalt=54,6 km	100/90	80
8	väg E14 Östersund – väg 753 Häggenås	26,8	21,3	90	80
9	väg 753 Häggenås – väg 804 Näsvisen	68	0	90	90
10	1 250 meter norr om väg 342 Strömsund – 1 650 meter nordost om väg 992 Stor-Hällvattnet	28,3	0	100	100
11	1 650 meter nordost om väg 992 Stor-Hällvattnet – väg 346 Hoting	20,3	0	80	80
12	väg 346 Hoting – Västerbottens länsgräns	14,6	0	100	100

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 7,5 minuter på hela sträckans längd.

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

³ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon/årsmedeldygn eller mer år 2025

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det finns lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket sett över delsträckorna för att öka trafiksäkerheten och minska plotrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan hantering sker separat.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas planerade investeringar för ombyggnation till mötesseparerad väg anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckorna 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. E45 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell transportplan beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation utifrån förslag från Trafikverket. Vägen är inte finansierad i gällande nationell plan för transportsystemet, fränsett sträckan Rengsjön-Älvros.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. Samhällsekonomisk nytta av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger samhällsekonomiska kostnader i form av ökad restid för last- och personbilar.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörda delsträckor och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

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

Trafikverket bedömer att hastighetsförändringen inte kommer påverka trafikeringen eller andra vägar.

Samhällsekonomiska effekter

EVA⁵ (Effekter vid VägAnalyser) är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

Trafikverket har för de tre berörda delsträckorna på E45 beräknat effekter av förslaget i EVA. Kalkylerna indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Samhällsekonomisk nytta av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger samhällsekonomiska kostnader i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är offentliga och finns publicerade på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

⁴ Med plotrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

⁵ <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med ungefär 40 % om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

Gällande författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) gäller för vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Trafikverket har valt att följa författningarna för 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 och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

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 50 sekunder/mil vid sänkning från 90 till 80 km/tim för personbilar, bussar och lätta lastbilar. Restiden beräknas öka med 1,5 minuter/mil vid sänkning från 100 till 80 km/tim.

Sträckorna trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag. Dock är det sällan bussar har en medelhastighet på 90 km/tim, varpå konkurrenskraften kan anses öka för busstrafik jämfört med biltrafik. Kollektivtrafik med buss gynnas också av en jämn trafikrytm.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁶ av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Högre hastighetsgränser kan leda till en försämrad lokal arbetsmarknad och minskad handel då det blir mer effektivt att arbetspendla bort från platsen samt att färder längre bort för inköp. Lägre hastighetsgränser i en region kan leda till att nya affärsmöjligheter uppstår på platsen då utpendling blir mindre attraktivt. Utvärderingen belyser dessutom att sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas via EVA-kalkyl. Hastighetsjusteringar sker emellertid utifrån ett systemperspektiv där vägarnas utformning avgör vilken hastighet som är möjlig. Därför måste effekter på enskilda sträckor betraktas inte enbart som enskilda förändringar utan också i ett större perspektiv. Detta görs med hjälp av analysverktygen Sampers (Trafikverket) och Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket). Analyserna är att betrakta som systemanalyser och visar hur tillgängligheten förändras i olika delar av landet givet att alla planerade sänkningar och höjningar fram till år 2025 genomförs. Det är därför osäkert att från dessa två analysmetoder dra några långtgående slutsatser avseende effekter till följd av enskilda hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan. Se bilagda kartor.

Grön markering i kartan för Tillgänglighetsindex innebär att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär marginell förändring av tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Se utförligare förklaring i bilagan om Tillgänglighetsindex.

Grön färg i kartan för Sampers betyder förbättrad tillgänglighet och röd färg försämrad tillgänglighet. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär att skillnaden i tillgänglighet mellan år 2025 jämfört med år 2018 tolkats som marginell. Se utförligare förklaring i bilagan om Sampers.

⁶ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

Miljö

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

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂/km (för genomsnittlig personbil 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att kraven på trafiksäkerhet utmed sträckan inte uppnås.