

Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på E14, Jämtlands län, enligt förordningen (2007:1244)

E14 i Jämtlands län sträcker sig från Västernorrlands länsgräns till den norska gränsen väster om Storlien, varav den här utredningen avser sträckan Västernorrlands länsgräns till Gällö, en sträcka på 35,3 km, samt Krokom till Järpen, en sträcka på 45,7 km. Vägen är nationell väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) som väg som är viktig för godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt kollektivtrafik med buss. Trafikflödena varierar mellan 2110–4700 fordon per årsmedeldygn (ÅDT).

Avsaknad av mötesseparering på E14 innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd. 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Risken att dödas minskar med ungefär 40 procent om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim och med ungefär 60 procent om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 100 km/tim. Därför har Trafikverket för avsikt att sänka hastighetsgränsen till 80 km/tim på föreslagna sträckor. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska vara anpassad till vägens utformning ur trafiksäkerhetsynpunkt.

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.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande¹ trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå Nollvisionen. Av den anledningen så ser Trafikverket nu över ej mötesseparerade vägsträckor som beräknas ha årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025.

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. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden finns att läsa på Trafikverkets [hemsida](#).

Den förändring som gjorts i tidplanen från 2016 är att tiden för hastighetsöversynen av E14 har tidigare lagts från 2024 till 2021. Detta för att de vägar som har mest trafik i kombination med höga hastigheter bör hanteras först.

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

Förslag till hastighetsbegränsningar

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

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)	Ökad restid
1	Västernorrlands länsgräns -- väg 605 Grytan	75,4	35,3	100/80	80	5,3 min
2	väg 605 Grytan – 390 meter öster om trafikplats Hägra	30,4	0	100	100	
3	390 meter öster om trafikplats Hägra – Riksgräns Storlien	143,8	45,7	100/90/80	80	3,8 min

I delsträcka 3 finns sedan tidigare en sträcka på cirka 2,4 km, 390 meter öster om trafikplats Hägra till väg 339 Krokomb, med hastighetsbegränsningen 100 km/tim som har reglerats med en lokal trafikföreskrift om 80 km/tim. I detta förslag till hastighetsbegränsningar införs därför sträckan som en del i trafikföreskriften. Införandet i trafikföreskriften innebär ingen faktisk ändring av hastighetsbegränsningen eller restiden.

Restiden längs hela sträckan ökar teoretiskt med 9,1 minuter.

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 tättbebyggt 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

Den utformning och trafikering som sträckorna har innebär att den föreslagna hastighetssänkningen måste införas. Alternativet att behålla nuvarande hastighetsgräns är inte befogat.

Att bygga om en väg till mötesfrihet med mitträcke är en omfattande investering och Trafikverket tar fram beslutsunderlag som ligger till grund för att prioritering mellan åtgärder ska kunna ske av beslutande organ.

E14 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell plan för transportsystemet beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation. Vägen är inte finansierad i gällande nationell plan för transportsystemet.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet på berörda delsträckor och andra som vistas eller verkar i närheten av vägen berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som den föreslagna 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 vägssäkerhet för samtligavägar 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.

Effekter som den föreslagna regleringen medför

Effekter på trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. När alla planerade hastighetssänkningar är genomförda år 2025 så kommer sju liv att räddas varje år.

Trafikverket har för E14 beräknat effekter av förslaget i [EVA-kalkylverket](#) (Effekter vid väganalys).

Föreskrifterna innebär att samtliga fordonsslag (förutom traktorer) kommer att köras i samma hastighet som tunga lastbilar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Effekter på tillgänglighet

Trafikverket har för E14 beräknat effekter av förslaget i EVA-kalkylverket.

Sträckorna trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller båda fordonsslagen.

Det är inte säkert att tillgängligheten för dagliga personresor mellan Bräcke och Järpen påverkas av föreskriften eftersom alternativa pendlingsmöjligheter finns genom järnvägsförbindelsen på Mittbanan. Det är inte säkert att tillgängligheten för långväga personresor mellan Stockholm och Östersund/Åre påverkas av föreskriften eftersom alternativa resvägar finns genom järnvägsförbindelsen på Ostkustbanan, Mittbanan och Norra Stambanan.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering² 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 färdas 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.

Tillgänglighet i ett systemperspektiv

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas med hjälp av EVA-kalkylverket. 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

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

hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan.

Grön färg 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 försämrade tillgänglighet uttryckt i kostnad/per resa. 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.

Effekter Miljö

Trafikverket har för E14 beräknat effekter av förslaget i EVA-kalkylverktyget.

Den lägre hastigheten kommer att innebära minskat buller längs den aktuella vägen.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. Den samhällsekonomiska nyttan av ökad trafiksäkerhet tillsammans med och i kombination med lägre utsläpp av koldioxid och minskade fordonskostnader överstiger i flertalet fall de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för personbilar.

Trafikverkets förhållningssätt att ökad tillgänglighet inte ska ske på bekostnad av trafiksäkerhet har etiska grunder och värderas högt.

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan innebär det att trafiksäkerheten längs sträckan är sämre än den skulle kunna vara. Trafiksäkerheten, tillgängligheten och effekterna på miljön kommer att fortsätta vara samma som i nuläget.

Bedömda effekter för kommuner och regioner

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

Övrig information

Trafikverket planerar att under 2021 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror på E14, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

Sammanfattning

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

Bilagor

Bilaga 1 Förslag till nya trafikföreskrifter (förändring av hastighet)

Bilaga 2 Beräkning i EVA-kalkylverktyget



Bilaga 3 Beräkning i EVA-kalkylverktyget, Krokom-Järpen

Bilaga 4 Karta Tillgänglighetsindex

Bilaga 5 Bilaga Tillgänglighetsindex

Bilaga 6 Karta Sampers

Bilaga 7 Bilaga Sampers