

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 26, Hallands län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

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

Trafikverket föreslår hastighetsföreskrifter på väg 26 i Hallands län. Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 26 i Hallands län och befintlig föreskrift VVFS 2008:214 kommer då att upphävas.

Väg 26 sträcker sig från 800 meter norr om väg 636, Karlstorp, till Jönköpings läns.

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

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. 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/h eller lägre.

Det finns planer på sträckan Halmstad – Oskarström att under gällande planperiod 2018-2029 bygga om sträckan till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält där vägen breddas till 14 meter på en sträcka av 10,9 kilometer och möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timmen. Objektet är namnsatt i nationell plan under tillkommande objekt vid anslagsökning om 10 %. D.v.s. objektet saknar idag finansiering.

På övriga delar finns inga planer på ombyggnation.

Detta förslag innebär att hastigheten sänks från 90 till 80 km/h på de delsträckor som saknar mittseparering. I övrigt så har de lokala hastighetsbegränsningarna som finns längs sträckan utretts. Gällande dessa så kommer Trafikverket föreslå till Länsstyrelsen i Halland att dessa justeras från 70 km/h till 60 km/h men även upphävas. För sträckan genom Oskarström så har Halmstad kommun fattat ett nytt beslut gällande tätbebyggt område och då exkluderat väg 26, här kommer Trafikverket föreslås till Länsstyrelsen i Halland hastigheten sätts till 60 km/h.

Överensstämmelse 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 längs väg 26 och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

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

Det har under perioden 2010-2020 inträffat 24 allvarliga olyckor på berörda delar av väg 26 i Halland.

Informationsinsatser och ikraftträdande

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

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande eftersom förslaget inte är kopplat till några vägprojekt eller trimningsåtgärder.

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:2020-06-12

.....
Elin Thulin
Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Karta väg 26

Förslag till trafikföreskrift

Sverigekarta Tillgänglighetsindex

Bilaga Tillgänglighetsindex

Sverigekarta Sampers

Bilaga Sampers

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/h är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/h på vägar med måttlig eller betydande trafik² som saknar fysisk mittseparering.

Delsträcka 1 och 4 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/h vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/h.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Trafikverket planerar att under år 2020 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed delsträcka 4, utöver de mätplatser som finns idag delsträcka 1 och 2, för att säkra hastigheten.

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/h)	Ny hastighet (km/h)
1	800 meter norr om väg 636 – 1000 meter norr om väg 640	10,9	8,5	90	80
2	1000 meter norr om väg 640 – 200 meter söder om väg 871	27	0	100	100
3	200 meter söder om väg 871 – Jönköpings länsgräns	17,8	13,5	80/90	80

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 1 min 49 sekunder (109 sekunder) på hela sträckan.

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

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det finns lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tätbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten³ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Utöver de ändringar som redovisas i tabellen ovan sker följande förändringar som ett resultat av ändrade lokala trafikföreskrifter (LTF) efter beslut av Länsstyrelsen i Hallands län.

Halmstad kommun

13 FS 2007:67 Hastighetsbegränsning 70 km/h förbi Åled – Ny föreskrift 60km/h

13 FS 2008:416 Hastighetsbegränsning 70 km/h söder om Oskarström – Upphävs

13 FS 2008:417 Hastighetsbegränsning 50km/h söder om Oskarström – Justeras till 60 km/h 750 meter söder om väg 640 cirkulationsplats Oskarström till 1 km norr om väg 640 cirkulationsplats Oskarström.

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

³ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

Hylte kommun

13 FS 2001:69 Hastighetsbegränsning 70 km/h vid cirkulationsplats Ekeryd – Upphävs

13 FS 2002:130 Hastighetsbegränsning 70m/h, rastplats Skärshult – Upphävs

Alternativa lösningar

Eftersom det i dagsläget saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering 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. Väg 26 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell transportplan beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation. Vägen är inte finansierad i gällande nationell plan för transportsystemet. Del av sträckan, Halmstad - Oskarström, är namnsatt i nationell plan under tillkommande objekt vid anslagsökning om 10 %. Dvs. objektet saknar idag finansiering.

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 skyltad 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 dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med 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. Väg 26 ingår inte i TEN-T men 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 51 sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag.

Det är inte säkert att tillgängligheten för dagliga personresor mellan Halmstad, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd påverkas av föreskriften eftersom alternativa pendlingsmöjligheter finns genom järnvägsförbindelsen Halmstad-Värnamo-Nässjö. Det är inte säkert att tillgängligheten för långväga personresor mellan Halmstad, Smålandsstenar, Värnamo och Nässjö påverkas av föreskriften eftersom alternativa resvägar finns genom järnvägsförbindelsen Halmstad-Värnamo-Nässjö.

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 utvärdering⁴ 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 färds 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.

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 väg 26 beräknat effekter av förslaget i EVA. Kalkylen indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Den samhällsekonomiska nyttan av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) på Trafikverkets hemsida.

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.

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.

Miljö

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

En hastighetssänkning från 90 km/h till 80 km/h ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂/km (för genomsnittlig personbil 2025). På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 39 ton CO₂ per år (år 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 trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

⁴ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

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

