

Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på väg E18, Stockholms län, enligt förordningen (2007:1244)

Väg E18 sträcker sig från länsgräns mot Uppsala län vid Bålsta till Kapellskärs hamn i Norrtälje kommun. I Stockholms län går väg E18 genom kommunerna Upplands-Bro, Järfälla, Stockholm, Sundbyberg, Solna, Danderyd, Täby, Österåker, Vallentuna och Norrtälje. Väg E18 mellan Norrtälje och Kapellskär ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en del av den nordiska triangeln som binder samman Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. E18 ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och har särskild betydelse för transporter mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland.

Vägen är en 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 och kollektivtrafik med buss. Årsmedelgystrafiken (ÅDT) på E18 mellan trafikplats Arninge och trafikplats Ullna är cirka 30 000 fordon per dygn.

Trafikverket Region Stockholm genomför inom ett investeringsprojekt åtgärder i trafikplats Arninge för att anpassa trafikplatsen till nytt resecentrum, utökat handelsområde samt nya bostäder. I östra korsningen byggs en trafiksignalanläggning och i västra korsningen en ny cirkulationsplats. Åtgärder genomförs för kollektivtrafiken i form av motorväghållplatser och en ny station för Roslagsbanan.

I och med dessa åtgärder har delsträckan i förslaget inte längre den utformning som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 100 kilometer i timmen och hastighetsbegränsningen sänks därför till 80 kilometer i timmen.

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.

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 (sekunder)
1	150 meter söder om väg 267 trafikplats Stäket– 310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg	6,4	-	100	-	-
2	310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg – väg E4 trafikplats Kista	9,4	-	80	-	-
3	Stockholmsvägen trafikplats Inverness – trafikplats Ullna	12,5	1,2	80 och 100	80	9

4	vägdelen för nordöstlig färdriktning trafikplats Ullna – 400 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall	22	-	100	-	-
5	vägdelen för sydvästlig färdriktning 50 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall – trafikplats Ullna	22,4	-	100	-	-
6	400 meter väster om väg 276 trafikplats Frötuna- väg 1032 Aspås	20,9	-	100	-	-

Restiden längs hela sträckan ökar teoretiskt med 9 sekunder per kilometer.

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 sträckan har innebär att den föreslagna hastighetssänkningen måste införas. Alternativet att behålla nuvarande hastighetsgräns är inte befogat.

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 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 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.

Effekter som den föreslagna regleringen medför

Effekter på trafiksäkerhet

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

Effekter på tillgänglighet

Restiden på sträckan beräknas öka med 9 sekunder/kilometer för personbilar, bussar, motorcyklar och lätta lastbilar.

Restiden för tunga lastbilar med släp påverkas inte.

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

Effekter på miljö

Lägre hastighetsgräns innebär minskat utsläpp av koldioxid och mindre buller.

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 last- och 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 kan 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.

Sammanfattning

Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan 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 Översigtskarta med delsträckor