

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

MISSIV

MISSIV

Förslag till svar på yttrande om hastighet på väg 70, TRV
2020/18069, 2020/891**BAKGRUND**

Väg 70 sträcker sig från Uppsala länsgräns vid Skarpbo till Dalarnas länsgräns nordväst Rosshyttan. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

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.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande 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.

FÖRÄNDRING

Inom Sala kommun börjar väg 70 vid kommungränsen i söder mot Enköping och slutar vid kommungränsen i norr mot Avesta. I dagsläget har väg 70 dessa hastigheter.

- 90 km/h från kommungränsen i söder till anslutning till plankorsningen vid Husta och från Husta till cirkulationsplatsen Sör Kivsta.
- 70 km/h i anslutning till plankorsningen i Husta. (bashastighet 70 km/h)
- 100 km/h från cirkulationsplatsen Evelund och till kommungränsen i norr.

Förslaget som Trafikverket föreslår innebär att det kommer att vara

- 80 km/h från kommungränsen i söder till anslutning till plankorsningen vid Husta och från Husta till cirkulationsplatsen Sör Kivsta
- 70 km/h i anslutning till plankorsningen i Husta. (bashastighet 70 km/h)

Kommunstyrelsens förvaltning
Samhällsbyggnadskontoret

- 100 km/h från cirkulationsplats Evelund till kommungränsen i norr.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:4) om hastighetsbegränsning på väg 70 i Västmanlands län ska upphöra att gälla

KONSEKVENSER

Undersökningar visar att chansen att överleva en mötesolycka är 40 procent större om hastigheten är 80 km/h istället för 90 km/h. En hastighetssänkning med 10 km/h från 90 till 80 km/h ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till 98 g CO₂ (för genomsnittlig personbil 2025). På aktuell sträcka innebär det en minskning med 154 kilo CO₂ per år per kilometer (år 2025).

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnadskontoret föreslår

Sala kommun har ingen erinran mot den föreslagna hastighetsförändringen.

Anders Almroth
Samhällsbyggnadskontorschef

Åsa Kling
Samhällsteknisk enhetschef

Sara Nässing

Från: noreply@trafikverket.se
Skickat: den 12 juni 2020 09:21
Till: Kommun Info
Ämne: Förslag till nya föreskrifter för väg 70, Västmanlands län
Bifogade filer: Trafikföreskrift - forslag.pdf; Sampers karta - RHA2020_Sverigekarta_Sampers_utan_vagnat.pdf; Bilaga om Sampers - Bilaga Sampers.pdf; Bilaga om tillgänglighetsindex - Bilaga Tillgänglighetsindex.pdf; Tillgänglighetsindex karta - RHA2020_Sverigekarta_Tillgänglighetsindex_utan_vagnat.pdf; Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrift på väg 70 Västmanland.pdf

Ärendenummer	Datum
TRV 2020/18069	2020-06-12

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink.	2020-06-12
Diarienummer	2020/891-1
Dpb:	

**TRAFIKVERKET****Mottagare**

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 70, Västmanlands län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:4) om hastighetsbegränsning på väg 70 i Västmanlands län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 september 2020. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2020/18069.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter
 Konsekvensutredning
 Sampers karta
 Bilaga om Sampers
 Bilaga om tillgänglighetsindex
 Tillgänglighetsindex karta

Sändlista

Avesta kommun
Enköpings kommun
Handelskammaren Mälardalen
Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Motormännen
NTF
Polisregion Mitt
Regelrådet
Region Västmanland
Riksförbundet Enskilda Vagnar
Sala kommun
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag

Trafikverket

	Texttelefon: 010-123 50 50	
Box 1140	Telefon: 0771 - 921 921	Direkt: +46 10-123 24 18 
631 80 ESKILSTUNA	trafikverket@trafikverket.se	Epost: mohamad.khedro@trafikverket.se
Besöksadress: Tullgatan 8, ESKILSTUNA	www.trafikverket.se	



Trafikverket

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 70 i Västmanlands län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 70 i Västmanlands län vara enligt följande.

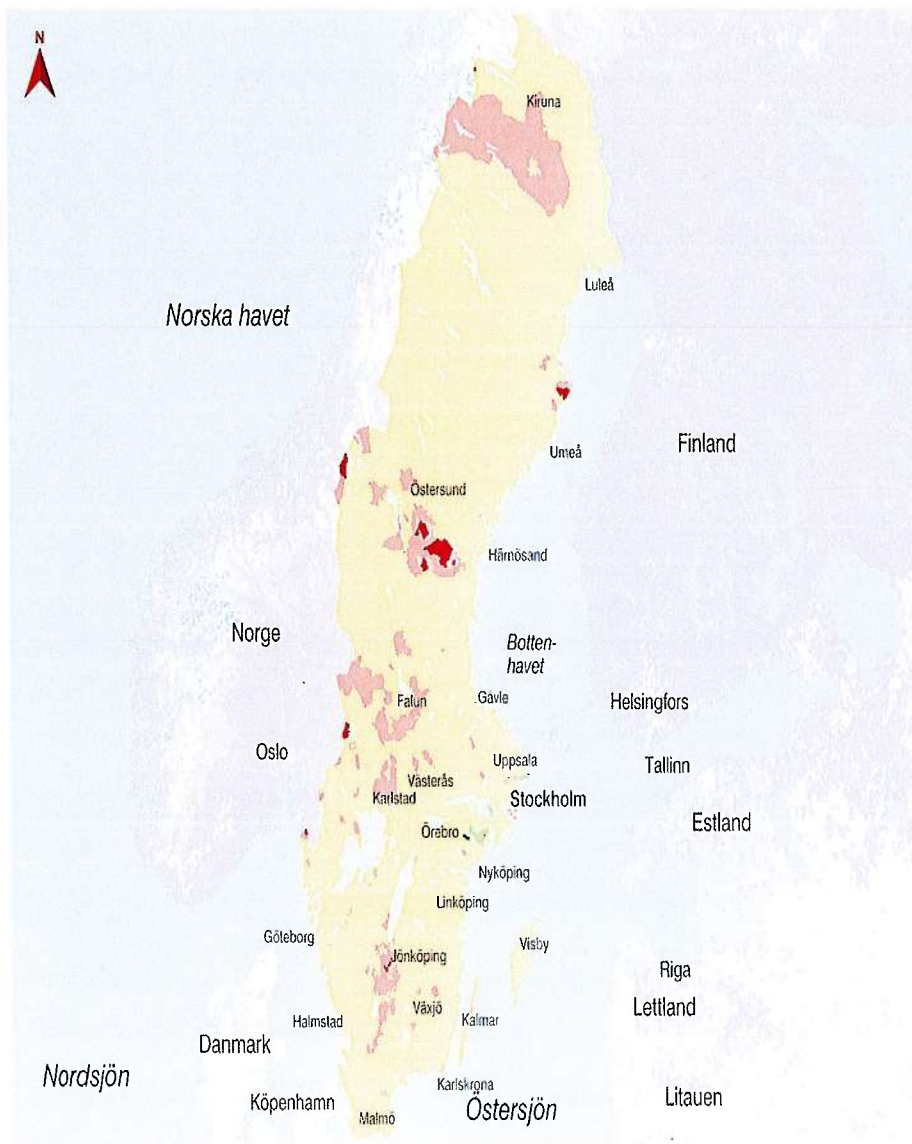
Vägsträcka mellan	och	km/tim
Uppsala länsgräns	Väg 56 cirkulationsplats Sör Kivsta	80
väg 56, 800 cirkulationsplats Evelund	Dalarnas länsgräns	100

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2011:4) om hastighetsbegränsning på väg 70 i Västmanlands län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Mats Sandgren
(Verksamhetsområde Planering)



KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR
perioden 2018-2025

Datum: 2020-04-09
Skala (A3): 1:5 000 000
0 50 100 150 200 km
© Trafikverket 2020/2018-2025

Hastighetsjusteringar 2018-2025

Förändring av generaliserad reskostnad (Sampers)

Kostnad resad / antalet bilresor

- Mer än 3 kr lägre kostnad per resa
- 3-1 kr lägre kostnad per resa
- 1 kr lägre till 1 kr högre kostnad per resa
- 1-3 kr högre kostnad per resa
- Mer än 3 kr högre kostnad per resa

Sampers

Visar förändring av tillgänglighet uttryckt som s.k. generaliserad reskostnad (kr per resa) för arbetsresor och övriga resor, baserat på förändring av logsummer.

Prisnivå 2014.

Sampers 2020



Bilaga Sampers

Sampers beräknar generaliserad kostnad, som även kallas reseuppoffring, för varje start- och målpunkt, färdmedel och reseärende. Den analys som gjorts innehåller alla bilresor (dvs även yrkestrafik). Personbilstrafiken är uppdelad på arbetsresor (pendling), tjänsteresor och övriga resor.

Den generaliserade kostnaden omfattar monetär kostnad och restid viktad med tidsvärde för respektive färdmedel och reseärende. De generaliserade kostnaderna aggregeras över målpunkter och färdmedlen till s.k. logsumma som även tar hänsyn till hur attraktiva olika målpunkter är för respektive reseärende och hur stor nytta individen har av att kunna välja mellan olika färdmedel och målpunkter. För reseärende "arbete" ingår t ex antalet arbetsplatser i målpunkten i attraktiviteten.

Vid aggregeringen ingår generaliserade kostnaden med minustecken och attraktivitet i målpunkten med plustecken. Därmed visar logsumman hur bra tillgängligheten är i en viss startpunkt för ett visst ärende, oberoende av färdmedel och målpunkt. Logsumman översätts till penningvärde och aggregeras över ärendena med hänsyn till hur ofta resor med olika ärenden sker. Förändringar av logsumman mellan två tillfällen tolkas så att en högre logsumma innebär förbättrad tillgänglighet medan en lägre logsumma på samma sätt betecknar försämrad tillgänglighet.

Tillgänglighetsförändringarna redovisas som förändringar i kronor per person och dag och blir genom det jämförbara över landet och oavsett ärende, färd sätt eller målpunkt för resan.

För den som vill fördjupa sig i metodiken hänvisas till exempelvis Jonas Eliassons skrift; "[Att mäta tillgänglighet med logsummor](#)" (Transekt) eller Trafikverkets rapport "[Tillgänglighet - Definition, mått och exempel](#)" (publ. 2018:208).



Bilaga Tillgänglighetsindex

Tillgänglighetsindex baseras på GIS-analyser av restidsförändring för resor med bil och visar sammanvägd förändring av tillgängligheten i ett område relativt andra delar av landet till följd av planerade hastighetsjusteringar mellan åren 2018 och 2025. Detta ger en bild av hur ett områdes "styrka" gentemot andra delar av landet kan antas förändras över tid.

Teoretiskt visar Tillgänglighetsindex en rangordning av varje område av landet i olika tillgänglighetsklasser utifrån körtid till ett samhälleligt utbud. Det samhälleliga utbudet är uttryckt som:

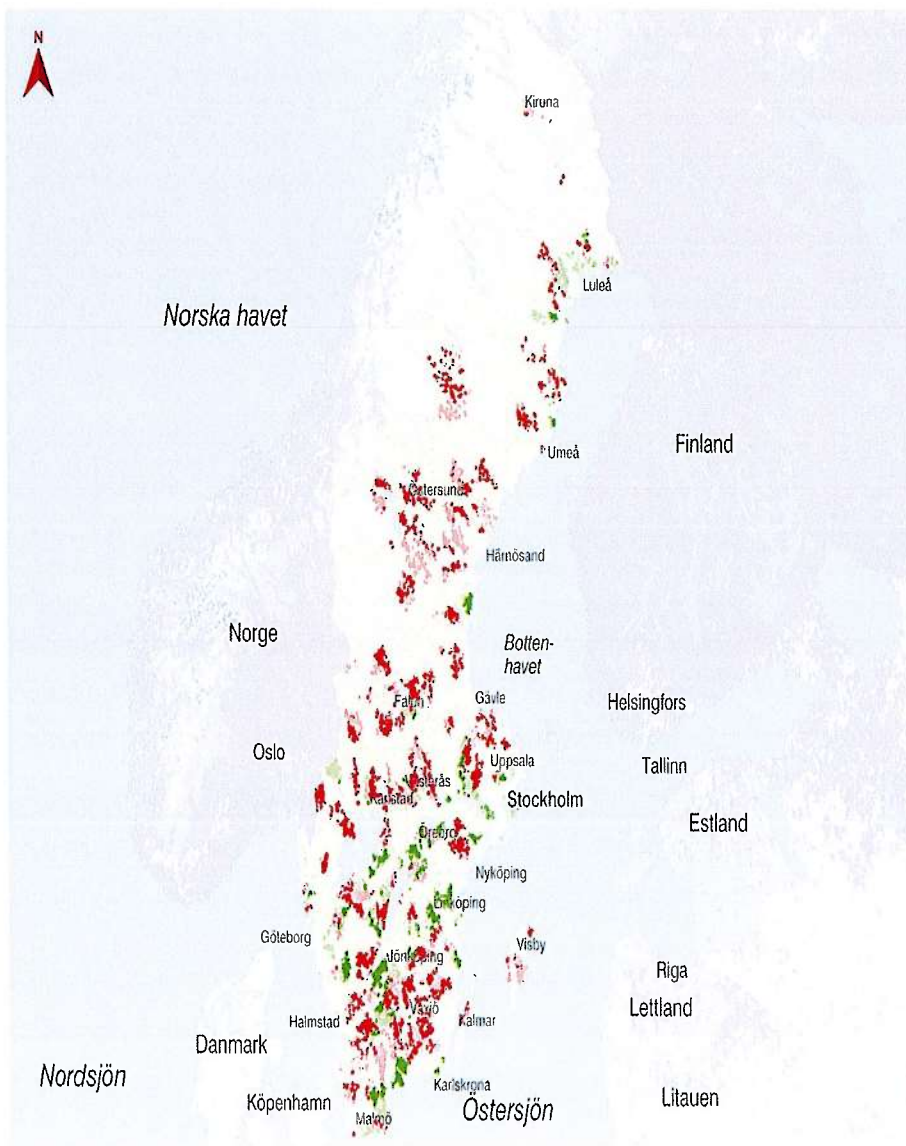
1. Genomsnittlig restid till närmaste akutsjukhus från varje område
2. Genomsnittlig restid till närmaste vårdcentral från varje område
3. Genomsnittlig restid till närmaste dagligvarubutik från varje område
4. Genomsnittlig restid till närmaste grundskola från varje område
5. Hur många arbetsplatser man når inom 30 minuter från varje område

Kartorna visar förändringar i denna rangordning mellan 2018 och 2025. Det samhälleliga utbudet representeras i dessa analyser av storleken på en ort. Underförstått förutsätts i analysen att ju större ort desto större utbud och därför mäts körtiden till närliggande orter indelat i olika storleksklasser.

En försämring av indexet (på kartan markerad med röd färg) innebär att ett område förlorar i tillgänglighet relativt andra områden. Det innebär att även om ett område antas få kortare körtider, d.v.s. en **ökad** tillgänglighet, kan den relativa tillgängligheten jämfört andra delar av landet försämrats (dvs området markeras med röd färg) ifall andra områden får ännu kortare körtider.

Grön markering i kartorna innebär sålunda 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. Svagt gul markering i kartan innebär oförändrad tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Färgerna är inte graderade

En fördjupad beskrivning av den teoretiska metodiken för tillgänglighetsindex hittas på Tillväxtanalys hemsida [Tillgänglighet till tätorter av olika storlek](#).



KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR

perioden 2018-2025

Datum: 2020-05-09
Skala (A3): 1:5 000 000



© Trafikverket, Cartography.com

Hastighetsjusteringar 2018-25

Tillväxverkets tillgänglighetsindex

- Förändring index 3 enheter eller mer
- Förändring index 1-2 enheter
- Oförändrat index
- Förändring index 1-2 enheter
- Förändring index 3 enheter eller mer

Tillgänglighetsindex

Visar förändring av relativ tillgänglighet enligt Tillväxverkets metod "Tillgänglighetsindex till tätorter av olika storlekar"

Tillväxverket 2020

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 70, Västmanlands 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 väg 70 i Västmanlands län och befintlig föreskrift TRVTF5 2011:4 kommer då att upphävas.

Väg 70 sträcker sig från Uppsala länsgrän vid Skarpbo till Dalarnas länsgräns nordväst Rosshyttan.

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

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.

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.

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 för att uppnå minskad plottrighet. 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.

Det finns inga ombyggnadsplaner för aktuell sträcka på väg inom nuvarande planperiod i gällande nationell plan för transportsystemet.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 1, mellan Uppsala länsgrän och väg 56 cirkulationsplats Sör Kivsta. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 12 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 5700 fordon per dygn.

Överensstämmelse med EU-rätten

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

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

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan 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.

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.

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:2020-06-04

.....

Philiph Öhrman

Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

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 1 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 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.

Trafikverket planerar inte för att installera trafiksäkerhetskameror utmed sträckan, utöver de mätplatser som finns idag, 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/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Uppsala länsgräns-väg 56 cirkulationsplats Sör Kivsta	14	12	90	80
2	väg 56, 800 cirkulationsplats Evelund-Dalarnas länsgräns			100	100

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 60 sekunder.

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

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas 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 för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Väg 70 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.

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

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

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. De föreslagna föreskrifterna resulterar i samhällsekonomiska nyttor av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka 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 ungefär 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

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 för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

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

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.

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.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁵ 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.

EVA⁶ (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 70 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

⁵ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

⁶ <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

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.

Bilaga: Sverigekarta Sampers

Bilaga: Sverigekarta Tillgänglighetsindex

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde) på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 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).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 154 kg CO₂ per år per kilometer (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.