

Trafiksäkerhet i Trafikverkets förslag på nationell plan 2014-2025

GNS 2013-12-17

Direktivet - urval viktiga punkter

- Utgångspunkten är att åtgärderna i nationell plan 2010-21 ska genomföras
- Skillnad: det nya planeringssystemet där regeringens beslut om fastställelse av nationell plan är indikativ och innebär uppdrag om planeringsinsatser för kommande beslut
- Trafikslagsövergripande synsätt: trafikslagen var för sig och tillsammans, hela resan/transporten
- Dialog och samverkan med intressenter på läns- och lokal nivå samt med andra berörda statliga myndigheter
- Integrera miljöaspekter i planeringen
- Finansiering från andra intressenter

- 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inkl bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar
- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet



Hastighetsfrågan i planeringsdirektivet för planperioden 2014 - 2025

”Det är viktigt att systematiskt fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Det är även fortsättningsvis angeläget att försöka motverka de negativa effekterna som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Därför är det för närvarande inte aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet. Det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.”



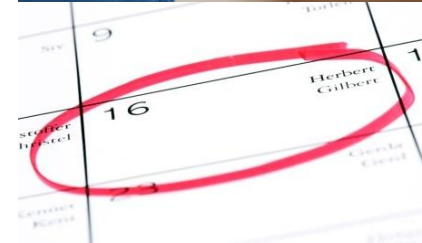
Övergripande tolkning av direktivet

Trafikverket ska fortsätta sitt arbete med att anpassa hastighetsgränserna till vägens standard.

Anpassningen ska ske i jämn takt under hela planperioden med hänsyn till alla transportpolitiska mål och med en ambition att minimera de negativa effekterna i områden med långa transportavstånd.

Vilket innebär

- **Ej mötesfria 90/100-vägar:** Fortsatta åtgärder för höjd/bibehållen hastighetsgräns och beslut om sänkta hastighetsgränser där åtgärder inte vidtas, med hänsyn till tillgänglighet.
- **70-vägar:** Åtgärder för höjd hastighetsgräns på vissa sträckor utmed funktionella stråk.



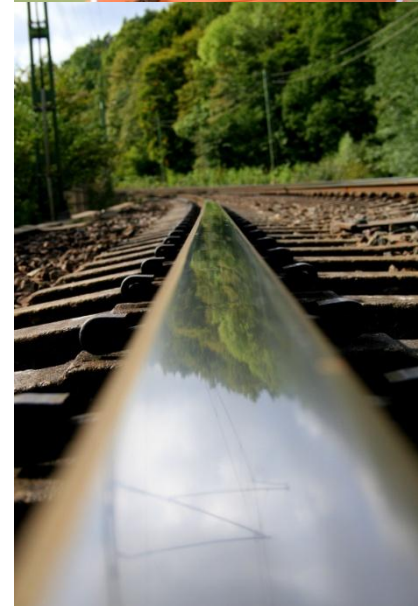
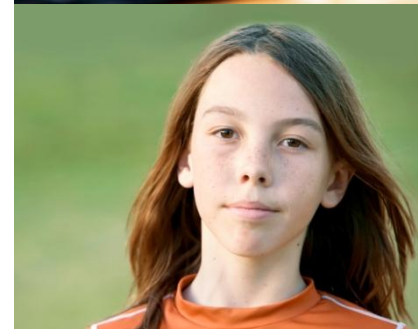
Kontinuerlig dialog

- Planupprättare och kommuner
- Näringsliv och övriga intressenter
- Näringsdepartementet
- Huvudsakligen via befintliga fora
- Remiss skickas ut i juni
- Remissyttranden till Regeringskansliet 1 okt
- Regeringsbeslut våren 2014



Åtgärdsområden (steg 1-3-åtgärder)

- Samhällsplanering
- Styrmedel, t ex banavgifter
- Regelverk, t ex hastighetsöversyn
- Åtgärder under 50 mkr för att förbättra trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet, t ex
 - ATK
 - Mötesseparering
 - Bullerskydd
 - Anpassning till funktionshindrades behov som hållplatser
 - Informationsteknologi
 - Kapacitetsförbättringar



Målanalys

Tydliggöra kopplingen mellan transportpolitiska mål och åtgärdsplaneringen; yttre relevanta mål har kartlagts!

- Mål som gäller för samhället som helhet, i första hand beslutade av riksdag och regering
- Mål antagna inom EU eller internationella överenskommelser och konventioner (även om det inte är direkt styrande/tvingande)
- Transportpolitiskt mål
- Funktions- och hänsynsmålen (jämbördiga)
- Målpreciseringar
- Etappmål
- Lagstiftning



Förutsättningar utvecklingsramen för planperioden 2014 – 2025

- Hela utvecklingsramen: 281 miljarder kr
- För delen åtgärdsområden: 42,7 miljarder kr (inkl FOI)
- Målsättning att fördela så jämt som möjligt under planperioden
- Åtgärdsområden högt prioriterat
- Utgångspunkt är fördelningen i gällande plan
- Utgångspunkten är identifierade behov
 - Jämförs med gällande plan
 - För hänsynsmålen är det identifierade behovet från nationellt håll styrande
 - För kapacitetsåtgärder är regionernas uppskattning högst
 - För övriga tillgänglighetsåtgärder är det identifierade behovet från nationellt håll styrande

Grov uppskattning av resursbehov för måluppfyllelse trafiksäkerhet (miljarder SEK)

	Årligen	Totalt
Mittseparerad väg		
Suicidpreventiva åtgärder, järnväg		
Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll (ATK)		
Räfflor+ sidoområdesåtgärder		
Hastighetssänkningar, vägtrafik		
Riktningseparerad väg		
Trafiksäkerhetsåtgärder vid statliga genomfarter		
Totalt		

Grov uppskattning av resursbehov för måluppfyllelse trafiksäkerhet (miljarder SEK)

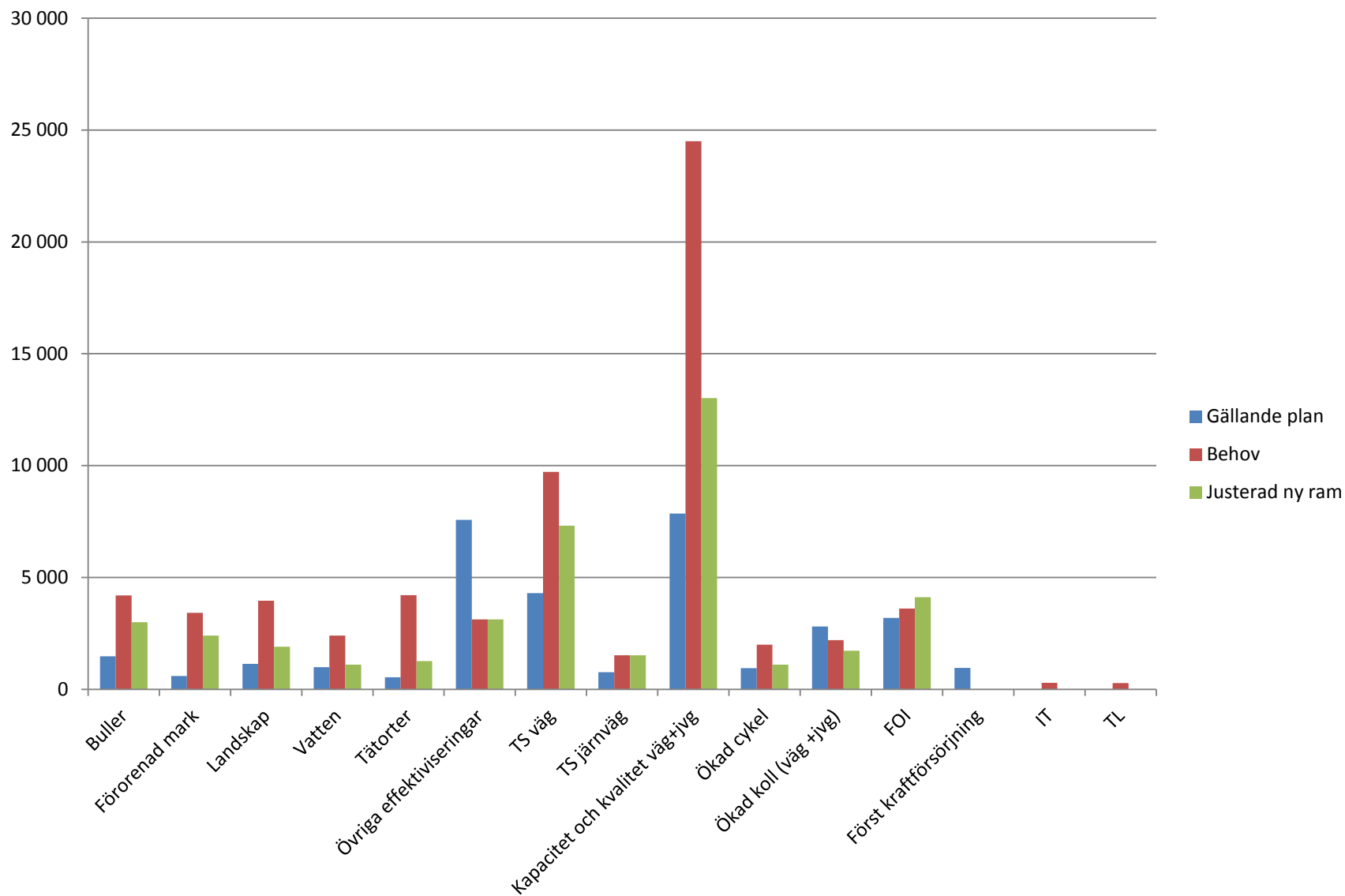
	Årligen	Totalt
Mittseparerad väg	0,68	8,2
Suicidpreventiva åtgärder, järnväg	0,13	1,5
Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll (ATK)	0,05	0,6
Räfflor+ sidoområdesåtgärder		
Hastighetssänkningar, vägtrafik		
Riktningseparerad väg		
Trafiksäkerhetsåtgärder vid statliga genomfarter	0,83	1
Totalt		11, 3 Mdr

Konsekvensbeskrivning trafiksäkerhet*

Tilldelning	100 % (motsvarar att nå befintlig målnivå till 2020**)	75 %	50 %	25 %
Totalt	11,3 Mdr	8,5 Mdr	5,7 Mdr	2,8 Mdr
Väg 9,8 Mdr	9,8 Mdr			
Bana 1,5 Mdr	1,5 Mdr			

Konsekvensbeskrivning trafiksäkerhet*

Tilldelning	100 % (motsvarar att nå befintlig målnivå till 2020**)	75 %	50 %	25 %
Totalt	11,3 Mdr	8,5 Mdr	5,7 Mdr	2,8 Mdr
Väg 9,8 Mdr	9,8 Mdr	7 Mdr	4,2 Mdr	1,3 Mdr
Bana 1,5 Mdr	1,5 Mdr	1,5 Mdr	1,5 Mdr	1,5 Mdr



	Gällande plan	Behov	Justerad ny ram	Andel av behov	Förändring jämfört med gällande plan*
Buller	1 477	4 202	3 000	71%	1 257
Förorenad mark	600	3 420	2 400	70%	1 692
Landskap	1 138	3 964	1 900	48%	558
Vatten	988	2 400	1 100	46%	-65
Tätorter	536	4 212	1 267	30%	635
Övriga effektiviseringar	7 569	3 120	3 120	100%	-5 812
TS väg	4 300	9 718	7 318	75%	2 244
TS järnväg	762	1 524	1 524	100%	624
Kapacitet och kvalitet väg+jvg	7 859	24 498	13 018	53%	3 744
Ökad cykel	944	2 000	1 105	55%	-9
Ökad koll (väg +jvg)	2 805	2 200	1 720	78%	-1 590
FOI	3 195	3 607	4 123	114%	352
Först kraftförsörjning	961				
IT		287	287	100%	
TL		280	280	100%	
Totalt	33 134	65 431	42 161		
			Enligt ram: 42 752		

*Hänsyn taget till indexförändring

Anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas standard

- Ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha max 80 km/tim.
- Åtgärder för höjda hastighetsgränser ska ske utmed utpekade stråk för arbetspendling och godstransporter.
- Den mix av åtgärder som sker för höjda, bibehållna och sänkta hastighetsgränser ska inte medföra ökade CO₂-utsläpp och får inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormen för luftkvalitet eller riktvärden för buller.

Justerade hastighetsgränser för ett mer effektivt, säkert och miljöanpassat vägtransportsystem

- Tillgänglighet
 - 0,8 miljoner färre fordonstimmar/år för personbilstrafiken utmed ca 45 mil funktionella stråk som får 100 km/tim.
 - 4 miljoner fler fordonstimmar på vägar med måttlig och betydande trafik som får sänkt hastighetsgräns till 80 km/tim, totalt ca 370 mil, omfattar både nationella och regionala vägar.
- Trafiksäkerhet
 - 11 färre dödade per år på det nationella vägnätet
- Miljö/klimat
 - 30 000 ton minskade CO₂-utsläpp per år.

Effekter till följd av åtgärder för höjd hastighet på det regionala vägnätet ingår inte i ovanstående sammanställning.

Förtydliganden

Planperioden 2014 - 2025

- Måttlig och betydande trafik
 - Måttlig trafik: ÅDT 2 000 – 4 000 fordon/dygn.
 - Betydande trafik: ÅDT > 4 000 fordon/dygn.
- Sänkta hastighetsgränser av säkerhetsskäl
 - Hastighetsgränserna sänks till 80 km/tim på vägar med måttlig och betydande trafik senast till år 2025 om inte åtgärder för 100 km/tim vidtas.
- 90-vägar med säkra sidoområden
 - Ej skäl för att behålla 90 km/tim efter år 2025. Vid måttlig och betydande trafik får därför även dessa 90-vägar sänkt hastighetsgräns till 80 km/tim om de inte åtgärdas för 100 km/tim.
- Alternativ åtgärd för 100 km/tim
 - Riktningsseparerad väg föreslås bli ett alternativ till mötteseparerad väg för vägar med måttlig trafik.



Konsekvenser av inriktningen inom hela det statliga vägnätet

Ej mötesfria 90/100-vägar

- Ca 770 mil 90/100-vägar med ÅDT max 2000 f/d får behålla nuvarande hastighetsgränser. Merparten av dessa ligger i Norrland, Dalarna och Värmland.
- Ca 120 mil 90-vägar åtgärdas för 100 km/tim.
- Ca 370 mil 90-vägar med ÅDT >2000 f/d sänks till 80 km/tim.

Övrigt vägnät

- Inget uttalat fokus på statliga genomfarter och kommunala hastighetsplaner. Arbetet med dessa frågor bör ändå fortsätta. Kommunernas engagemang viktigt för Trafikverkets prioriteringar.
- Fortsatta åtgärder inom delar av 70-vägnätet som möjliggör 80 km/tim i funktionella stråk.

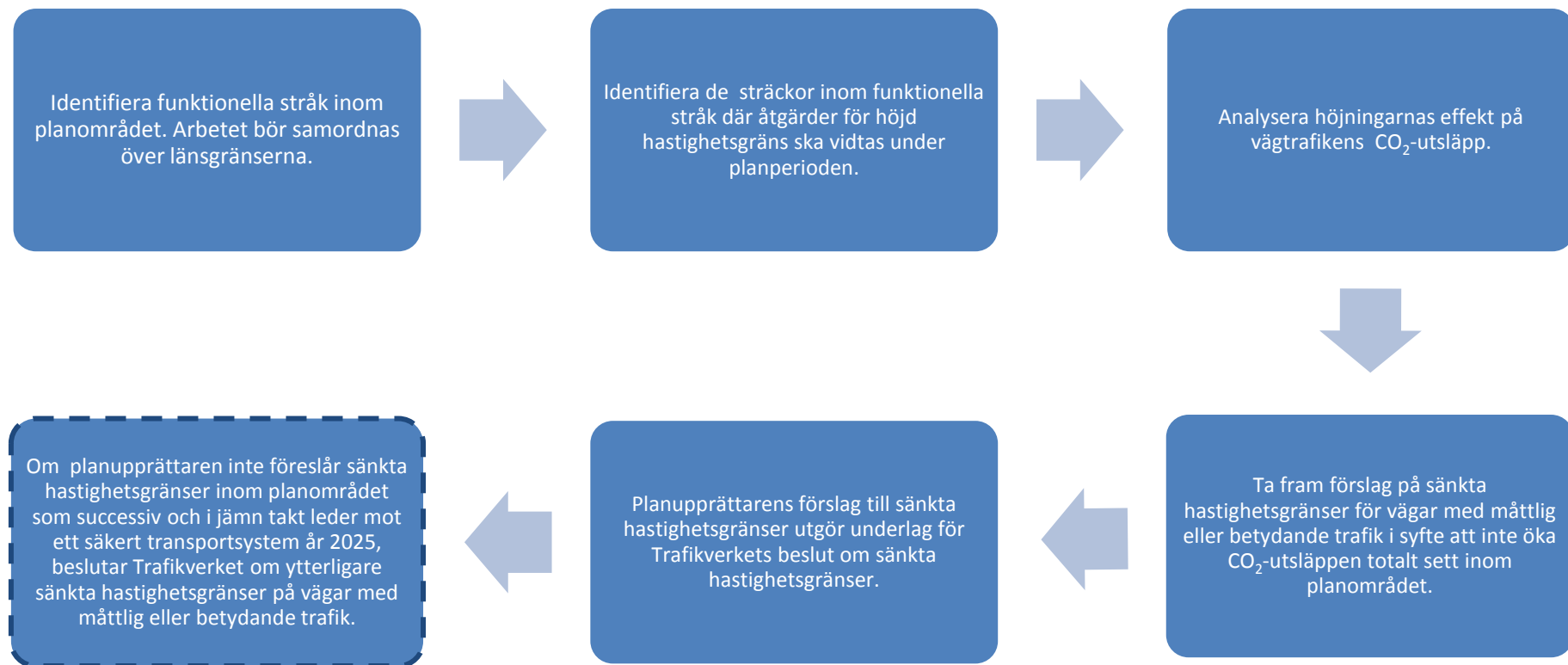
Satsning på Trafiksäkerhetskameror

- Bred måluppfyllelse
 - färre döda och svårt skadade,
 - bättre hastighetsefterlevnad,
 - lägre koldioxidutsläpp,
 - mindre buller och
 - jämnare trafikflöden
- Satsningen omfattar 600 mil på vägar med hastighetsgränserna 70, 80 och 90 km/tim samt ca 100 korsningar.
- Satsningen gör att vi kan nå mål om hastighetsefterlevnad och ger 11 färre döda per år och minskade koldioxidutsläpp med 50 000 ton per år.

Stängsling och kameraövervakning för färre självmord på järnväg

- Kameror som detekterar rörelser i spåret på platser där återkommande personpåkörningar registrerats tillsammans med stängsling har visat sig ha god effekt på de ställen där det prövats
- Åtgärden minskar antalet förseningar för järnvägstrafiken
- Med ett systematiskt arbete på cirka 6 procent av järnvägsnätet kan antalet dödade minska med upp till hälften under planperioden

Förslag till arbetsprocess för regionala hastighetsanalyser



Samhällsekonomisk effektivitet

“att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv** och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”

- De namngivna objekten är i genomsnitt lönsamma, (NNK 0,5)
 - Väg (NNK 1,3), Järnväg (NNK 0,2),
 - Med lägre tillväxttakt minskar lönsamheten för vägobjekten
- Drift och underhåll, reinvesteringar
 - Underhåll belagd väg – lönsam satsning (enbart ojämnheter värderas)
 - Reinvestering järnväg – minskar förseningar, samhällsekonomiskt lönsamt att prioritera det högtrafikerade banorna
- Åtgärdsområden
 - Lönsamt att minska buller för ca 40 000 hushåll (NNK 1,9-2,6)
 - Cykelåtgärder NNK = 0
 - Åtgärder mot påkörning jvg NNK=5 (potential)
 - ”rätt hastighet” - kostnadseffektiv ts-åtgärd, men inte lönsam pga tidsförluster

ATK - känslighetsanalys

Förutsättningar	NNK	Mnkr/D	Kr per ton CO2
8-10m, 80 km/h, ÅDT=2250	-2,58	20,1	1647
8-10m, 80 km/h, ÅDT=4500	-4,08	11,1	1194
8-10m, 90 km/h, ÅDT=4000	-2,10	11,4	2853
8-10m, 90 km/h, ÅDT=8000	-2,41	11,0	1561
13-14m, 90 km/h, ÅDT=1124	-1,56	33,9	4269
13-14m, 90 km/h, ÅDT=2250	-1,80	16,9	2133

I samtliga fall NNK (NettoNuvärdesKvot) negativ

I samtliga fall gäller: negativ tidsnytta > TS-nytta + CO2-nytta + minskad körkostnad.

Kostnadseffektivitet

- Relativt kostnadseffektivt rörande TS.
- Varierande kostnadseffektivitet när det gäller CO2.

Laglig och olaglig körning

- I SEK ingen skillnad om tidförlust uppstår pga tidigare olaglig körning (över skyltad hastighet).
- Alla nyttor (TS, CO2 & körkostnad) och onyttor (tid) baseras på hela sänkningen av genomsnittshastighet.
- ”Normativt NNK” har tagits som bortser från tidsförlust pga tidigare olaglig körning.
- Baseras på genomsnittlig hastighet! Mkt grovt!

Förutsättningar	NNK	Normativt NNK
8-10m, 80 km/h, ÅDT=2250	-2,58	2,04
8-10m, 80 km/h, ÅDT=4500	-4,08	2,66
8-10m, 90 km/h, ÅDT=4000	-2,10	-2,10
8-10m, 90 km/h, ÅDT=8000	-2,41	-2,41
13-14m, 90 km/h, ÅDT=1124	-1,56	-1,18
13-14m, 90 km/h, ÅDT=2250	-1,80	-0,83