

PM E14 Ånge Bräcke Riskhantering vägutformning och trafik

Riskbehandling har utförts av:

Oskar Lundblad, specialist vägutformning (Trafikverket)
Andreas Nordöst, specialist vägutformning (Trafikverket)
Mats Pettersson, sakkunnig trafiksäkerhet (Trafikverket)
Kristina Mattsson, utredningsledare trafiksäkerhet (Trafikverket)
Anna Vadeby, Senior forskare VTI

De **fetmarkerade** texterna nedan är de frågeställningar som har framkommit från allmänheten och projektgruppen.

1. Risk att otillåtna/oönskade omkörningar sker på 1+1 sträckor med breda vägrenar och risk att långsamtgående fordon inte använder vägrenen för omkörning på 1+1 sträckor

Vägen är 13 meter bred på hela sträckan förutom de sista 3 kilometerna mellan Bensjö och Bräcke. Vägrenar på 1+1 sträckor kommer att bli ca 2,0 – 2,5 m breda där vägbredden är 13,0 m och ca 1,5 m där vägbredden är 11,5 m. 1+1 sträckorna (och 2+1 sträckorna) kommer att utföras med heldragen kantlinje enligt VGU för mötesfri landsväg (MLV) VR 100 km/h. Linjetyp H (0,20). Räffling av sidovägren kommer att utföras om beläggningsstandarden tillåter. Ingen förtydligande skyltning angående omkörningsförbud eller liknande kommer att uppföras på 1+1 sträckorna.

Trafikförordning (1998:1276) säger att cykel, moped klass I och II samt långsamtgående fordon konstruerat för en hastighet av högst 40 km/h ska framföras på vägren, även om vägrenen är avskild med heldragen linje. Övriga fordon ska eller kan använda vägren avskild med heldragen linje om det behövs för att passera ett hinder eller om det behövs för att släppa fram uttryckningsfordon. Fordon som inte är cykel, moped eller långsamtgående får inte i normalfallet med något hjul föras över heldragen linje. Se utdrag ur trafikförordningen nedan.

Med tydlig vägmarkering och räffling bedöms att trafikanterna i hög utsträckning kommer att följa lagstiftningen och att önskat körsätt uppnås. Det vill säga att långsamtgående fordon, cyklister och mopeder använder vägren och körs om av andra fordon på 1+1 sträckor medan övriga fordon

inte använder vägren för att möjliggöra omkörning. Om detta ändå inträffar bedöms olycksrisken, och framförallt allvarlighetsföljden av eventuella olyckor vara liten då mitträcket förhindrar mötesolyckor.

För att främja och upplysa om rätt körsätt kommer fordonsförare av långsamtgående fordon (Traktor, A-traktor osv), cykel och moped att informeras om att vägrenen ska användas genom riktade informationskampanjer inför öppning för trafik.

Huruvida överträdelser av trafikförordningen i form av olämpliga omkörningar riskerar att bli ett problem är svårt att säga i dagsläget. Detta kommer att följas upp med intervjuer i särskilda fokusgrupper som är en del av uppföljnings- och analysarbetet av det aktuella utvecklingsprojektet.

Utdrag ur Trafikförordning (1998:1276):

7 § andra stycket:

Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen skall föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

11 §

Ett fordon får inte med något hjul föras på ett spärrområde eller över en heldragen linje.

Om särskild försiktighet iakttas får dock undantag göras från detta om

- 1. det behövs för att fordonet skall kunna passera ett hinder på vägen,*
- 2. utrymmet i en vägkorsning annars inte är tillräckligt för fordonet,*
- 3. en heldragen linje behöver korsas för färd till eller från en fastighet eller motsvarande, eller*
- 4. det i fordonets färdriktning löper en streckad linje omedelbart till höger om den heldragna linjen.*

Trots vad som anges i första stycket får ett fordon föras över en heldragen kantlinje om det behövs för att fordonet skall kunna framföras på vägrenen enligt vad som anges i 12 § första stycket. Förordning (2007:101).

12 §

På väg ska vägrenen användas

- 1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,*
- 2. vid färd med moped klass I,*
- 3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller*
- 4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.*

Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1-4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket. Förordning (2014:1035).

2. Risk att nöduppställningsplatserna inte används av långsamtgående fordon för att släppa förbi trafik och risk att nöduppställningsplatserna är för få och för korta

Nöduppställningsplatserna längs vägen är inte avsedda för användning av långsamtgående fordon för att släppa förbi annan trafik. Deras primära funktion är att tjäna som plats för fordon vid haveri, samt för användning av Trafikverkets driftfordon, som exempelvis plogbilar. Design och dimensionering av dessa uppställningsplatser kommer att följa de krav som specificeras i VGU. De planeras vara 40 meter långa, exkluderande in- och utfartspetsar, och 3 meter breda. Detaljer kring den exakta placeringen och antalet nöduppställningsplatser kommer att fastställas under den fortsatta projekteringsfasen, i samråd med Trafikverkets drift- och underhållsavdelning samt räddningstjänsten.

3. Risk för ökat antal olyckor på 2+1 sträckorna på grund av stressade förare som tar ökade risker vid omkörning eftersom det upplevs långt mellan omkörningsmöjligheterna

Aktuell forskning ger inte stöd för att förare generellt blir mer stressade på mötesfria vägar jämfört med vanliga landsvägar. Faktum är att förare oftare upplever mindre stress på mötesfria vägar, eftersom de kan köra om på ett förutsägbart och säkert sätt. Däremot har intervjustudier med lastbils- och bussförare visat att de ibland upplever aggressivt körbeteende vid övergång från två till ett körfält. Denna fråga kommer att undersökas närmare genom intervjuer i fokusgrupper som en del av uppföljningsprocessen för detta utvecklingsprojekt.

I fortsatt projektering kommer sträckor där vägen går från två till ett körfält att studeras noggrant. Målet är att göra övergångarna tydliga och minimera risken för att omkörningar fortsätter in på enfältssträckorna.

4. Finns det risk för fler viltolyckor när mitträcke sätts upp?

Det finns inte särskilt mycket forskning som behandlar detta ämne, vilket innebär att vi inte har tillräckligt med information för att dra säkra slutsatser. För att undersöka om det finns ett samband mellan uppförande

av mitträcken och ökningen av viltolyckor, planeras studier på andra vägvsnitt med mitträcken.

Specifikt på sträckan Ånge - Bräcke längs E14 har det historiskt sett inte rapporterats en ovanligt hög frekvens av viltolyckor jämfört med andra delar av E14. Det är dock troligt att risken för allvarliga mötesolyckor, som kan uppstå när fordon väjer för vilt, kommer att minska betydligt med installationen av mitträcken. Som en del av projektets utvärdering kommer vi att noggrant följa upp och analysera eventuella förändringar i antalet viltolyckor på sträckan Ånge - Bräcke efter att mitträcken har installerats.

5. Risk för ökade restider

Trafikmängden varierar över året med tydliga toppar under sportlov, påsk och under sommarssemestern. Trafikverket har tillgång till trafikdata från flera olika system och just nu pågår ett arbete med att teoretiskt analysera vad den förväntade medelhastigheten och restiden blir. Både under normala förhållanden och vid nämnda trafiktoppar. Den aktuella sträckan har betydligt lägre trafikmängd, både under normala förhållanden och vid högtrafik, än vad andra mötesfria vägar har i landet.

Som en del av uppföljningen och utvärderingen av projektet kommer mätningar av hastighet, trafikflöde och andel av olika fordonsslag att göras både innan och efter ombyggnaden. Mätningar kommer att göras som både under högtrafik och vid normala trafikförhållanden.

6. Risk för ökad restidsvariation och ojämna hastigheter

Risken grundar sig i att det finns många fordon som kör väsentligt långsammare än skyltad hastighet. Till exempel A-traktorer, jordbruksredskap och tunga lastbilar. Antalet A-traktorer och andra långsamtgående fordon (som är konstruerade för en hastighet av högst 40km/h) kommer att mätas innan vägen byggs om. Vi bedömer att dessa fordon är relativt få och att dom i de flesta fall kommer att använda vägrenen på 1 + 1 sträckorna varvid omkörning är möjlig nästan var som helst på sträckan.

Tunga lastbilar får köra högst 80 km/h på mötesfria landsvägar och dessa kan komma att utgöra en hastighetsnedsättande faktor även för andra fordonsslag. Det är dock ingen större skillnad jämfört med hur vägsträckan ser ut idag där det inte heller är möjligt att köra om så fort man hinner upp en tung lastbil. Sträckan har inte heller några särskilt branta backar där hastigheten för tunga fordon är lägre än 80 km/h. Hamnar man bakom en lastbil precis där längsta 1-fältssträckan börjar ökar restiden med mindre än 2 minuter.

Detta kommer att studeras teoretiskt innan ombyggnaden och följas upp med analys och trafikmätningar före och efter ombyggnaden.

7. Risk för att man inte hinner köra om ett långsammare fordon på en omkörningssträcka

Risken för att man inte hinner köra om ett långsammare fordon på en omkörningssträcka uppstår om det har bildats en längre kö innan omkörningssträckan tar vid, vilket kan hindra vissa förare från att hinna genomföra omkörningen. Under vanliga trafikförhållanden bedöms detta inte vara ett betydande problem. Dock kan sådana situationer förekomma mer frekvent vid särskilda tillfällen när trafikvolymen är ovanligt hög. För att bedöma hur ofta detta kan hända kommer befintliga analysmetoder att användas i förberedelserna inför vägombyggnaden. Efter ombyggnationen kommer situationen att övervakas genom mätningar och analyser för att utvärdera hur frekvent problemet uppstår och om det behövs ytterligare åtgärder.

8. Risk för långa stopp i trafiken på grund av olycka eller stillastående fordon

Risken för långa trafikstopp på grund av stillastående fordon eller olyckor bedöms vara låg. På den aktuella sträckan finns inga långa och branta backar, vilket minskar risken för halkrelaterade incidenter med stillastående fordon. Dessutom är sannolikheten för stopp på grund av havererade fordon lägre jämfört med andra mötesfria vägar i landet. Detta beror dels på en relativt låg trafikmängd, dels på att 1-fältssträckorna har så breda vägrenar att även en havererad lastbil kan passeras av andra stora fordon. Vid lindrigare olyckor, exempelvis där ett fordon har kört in i mitträcket, bedöms det på stora delar av sträckan finnas plats för trafiken att passera olycksplatsen.

Det finns dock en risk att stopp orsakade av olyckor kan bli längre än tidigare, särskilt eftersom vägen nu har mitträcke. Trots detta är trafikmängden på denna sträcka lägre än på många andra mötesfria vägar, och vägens utformning är gynnsam. Detta gör att antalet olyckor, och därmed antalet längre trafikstopp, förväntas vara relativt få.

9. Risk för försämrad framkomlighet för utryckningsfordon vid olycka

Beträffande framkomligheten för utryckningsfordon vid olyckor på den aktuella sträckan, finns det bekymmer eftersom det saknas lämpliga alternativa vägar och parallella rutter. Detta kan leda till svårigheter för utryckningsfordon att nå fram och för omledning av trafik runt

olycksplatsen. Dessa farhågor tas på största allvar. För att hantera dem planeras omfattande samråd med räddningstjänsten, polisen, ambulanssjukvården och Trafikverkets driftorganisation. Syftet med dessa samråd är att fastställa hur vägen bör utformas för att effektivisera räddningsinsatser samt att identifiera de krav och behov som de olika blåljusorganisationerna har, inklusive utbildning, förändrade arbetsmetoder och samarbete. Trots potentiella utmaningar har denna typ av väg visat sig fungera väl på sträckor med betydligt högre trafikvolym under mer än 20 år.

Som en del av uppföljningen och utvärderingen av detta utvecklingsprojekt kommer det att genomföras studier för att jämföra utrycknings- och olyckshantering på denna sträcka med andra mötesfria vägar.

10. Risk för försämrad framkomlighet för utryckningsfordon generellt

Riskerna för försämrad framkomlighet för utryckningsfordon på den aktuella vägsträckan är inte begränsade till trafikolyckor, utan omfattar också akuta ambulanstransporter och andra typer av räddningsinsatser än trafikolyckor. För att förstå hur ombyggnaden påverkar utryckningstiderna kommer jämförande studier att genomföras, både före och efter ombyggnationen. Viktigt är också att den nya vägtypen innebär förändrade förutsättningar för all utryckningsverksamhet, vilket kräver en dialog och information till alla involverade utryckningsorganisationer. Dessa aspekter kommer att övervakas och diskuteras i detalj inom ramen för särskilda fokusgrupper i uppföljningen av projektet och i direkt dialog mellan projektet och berörda utryckningsorganisationer.

11. Risk för resursbrist hos räddningstjänsterna och polisen

Det har under samråd framkommit att det finns mindre resurser hos utryckningsmyndigheterna i denna del av landet jämfört med exempelvis vid E4an längs norrlandskusten där mötesfri väg finns sedan länge. Det är ett problem som i första hand måste lösas av respektive organisation. Men med utökat samarbete mellan utryckningsorganisationerna och Trafikverket kan framgångsrika arbetssätt från andra delar ställas fram som underlättar och effektiviserar utryckningsarbetet.

På lång sikt byggs fler sträckor av E14 och E45 om till mötesfria vägar så ett långsiktigt samarbete kring utryckning och hantering av trafikstörningar på dessa vägar som inte enbart fokuserar på sträckan Ånge – Bräcke bör inledas.

12. Risk för en försämrad trafiksituation för cyklister

Antalet cyklister bedöms som ytterst få längs sträckan då stora målpunkter för cyklister saknas längs sträckan. Därför bedöms fördelarna med väsentligt

Skapat av
Lundblad Oskar, IVtu5

Dokumentdatum
2024-02-13

ökad trafiksäkerhet för andra fordonsslag överstiga de något försämrade förutsättningarna för cyklister. Innan sträckan byggs om kommer antalet cyklister att mätas för att kunna genomföra en välgrundad utvärdering. Det bör dock noteras att den del av E14 som är utpekad som cykelled till St Olavsleden och passerar Slammeråsberget (en sträcka på cirka 3 km) kommer att behålla 1 + 1 körfält och minst 2 meter breda vägrenar. Detta innebär att cykelturister som färdas längs St Olavsleden troligen inte kommer att påverkas negativt av vägombyggnaden.

// Härnösand 2024-02-13

Skapat av
Lundblad Oskar, IVtu5

Dokumentdatum
2024-02-13

Dokumentegenskaper: Skapat av Lundblad Oskar, IVtu5 Ärendenummer 2023/98476, Dokumentdatum 2024-02-13, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.