*Regionledningskontoret*
*Signe Wolf*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-19

TRN 2022-0043

Tillväxt- och
regionplanenämnden

# Yttrande över Förslag till nya föreskrifter för väg E18, Stockholms län

## Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Trafikverket över Förslag till nya föreskrifter för väg E18, Stockholms län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

## Sammanfattning

Trafikverket Stockholm har remitterat ärendet Förslag till nya föreskrifter för väg E18, Stockholms län till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden yttrar sig på Region Stockholms vägnar.

Trafikverkets förslag på nya föreskrifter innebär att hastighetsbegränsningen på delar av E18 mellan trafikplats Inverness och trafikplats Ullna sänks från 100 till 80 kilometer i timmen. Förändringen beräknas öka restiden på sträckan med 9 sekunder per kilometer för personbilar, bussar, motorcyklar och lätta lastbilar. Enligt Trafikverkets bedömning kommer förändringen medföra förbättrad trafiksäkerhet och positiva effekter på miljön.

Region Stockholm anser att konsekvenserna av föreskrifterna är små och ser inga hinder för genomförandet av föreskrifterna. E18 trafikeras av mycket busstrafik och framkomligheten är viktig för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Region Stockholm vill delta i framtida diskussioner med Trafikverket för att gynna kollektivtrafikens utveckling.

## Bakgrund

Trafikverket Stockholm har remitterat ärendet Förslag till nya föreskrifter för väg E18, Stockholms län till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden yttrar sig på Region Stockholms vägnar. Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen.

Trafikverket har tagit fram förslag på nya föreskrifter för väg E18 i Stockholms län. Väg E18 sträcker sig från länsgräns mot Uppsala län vid Bålsta till Kapellskärs hamn i Norrtälje kommun och går genom tio kommuner i Stockholms län[1]. E18 ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och har särskild betydelse för transporterna mellan Sverige och Sveriges grannländer. Sträckan mellan Norrtälje och Kapellskär ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en del av den nordiska triangeln. Vägen är också en nationell väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV); som en väg som är viktig för godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil och kollektivtrafik med buss.

Den del av E18 som berörs av hastighetsbegränsningen avser en del av sträckan mellan trafikplats Inverness och trafikplats Ullna. Justeringen omfattar 1,2 kilometer av sträckans totala längd på 12.5 km. Vid trafikplats Arninge gör Trafikverket åtgärder för att anpassa trafikplatsen till nytt resecentrum, utökat handelsområde, samt nya bostäder. Det genomförs åtgärder för kollektivtrafiken i form av motorvägshållplatser och en ny station för Roslagsbanan. Åtgärderna gör att delsträckan i förslaget inte längre har den utformning som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 100 kilometer i timmen och hastighetsbegränsningen sänks därmed till 80 kilometer i timmen enligt förslaget. De nya föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Enligt Trafikverkets bedömning kommer den föreslagna regleringen medföra att trafiken flyter bättre, ett minskat antal omkörningar, minskat utsläpp av koldioxid, och mindre buller. Restiden på sträckan beräknas öka med 9 sekunder per kilometer för personbilar, bussar, motorcyklar och lätta lastbilar. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslagen.

**Region Stockholms yttrande**

På den sträcka som berörs av föreskrifterna bedriver Region Stockholm kollektivtrafik och hastighetsföreskrifterna berör därmed några av Region Stockholms trafikavtal. Den nya hastighetsföreskriftens omfattning är begränsad och innebär en liten tidsförlust. Givet att det inte finns ytterligare åtgärder planerade på sträckan anser Region Stockholm att konsekvenserna av förslaget är små.

[1] Upplands-Bro, Järfälla, Stockholm, Sundbyberg, Solna, Danderyd, Täby, Österåker, Vallentuna och Norrtälje

För att skapa en kollektivtrafik som är konkurrenskraftig gentemot andra trafikslag ska åtgärder som kan innebära negativ påverkan för kollektivtrafiken minimeras. Om fler åtgärder är planerade, eller kommer att planeras på sträckan, vill Region Stockholm delta i ett tidigt skede för att diskutera lösningar som gynnar den långsiktiga utvecklingen för kollektivtrafiken.

**Ekonomiska konsekvenser**
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

**Beslutsunderlag**
1. Förslag till nya föreskrifter för väg E18, Stockholms län
2. Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter för väg E18, Stockholmslän

**Beslutsexpediering**
1. Trafikverket

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-04-19

# Trafikverket

## Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg E18 i Stockholms 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 och 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg E18 i Stockholms län vara enligt följande.

| Vägsträcka mellan | och | km/tim |
|---|---|---|
| 150 meter söder om väg 267 trafikplats Stäket | 310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg | 100 |
| 310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg | väg E4 trafikplats Kista | 80 |
| Stockholmsvägen trafikplats Inverness | trafikplats Ullna | 80 |
| *vägdelen för nordöstlig färdriktning* trafikplats Ullna | 400 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall | 100 |
| *vägdelen för sydvästlig färdriktning* 50 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall | trafikplats Ullna | 100 |
| 400 meter väster om väg 276 trafikplats Frötuna | väg 1032 Aspnäs | 100 |

Förslag

Hastighetsbegränsningen till 100 kilometer i timmen gäller även på- och avfarterna till och från väg E18 i trafikplats 187 Rosenkälla avseende trafikplatsens nordostgående påfartsväg och sydvästgående avfartsväg, i trafikplats 188 Karby, Brottby, i trafikplats 189 Söderhall avseende trafikplatsens sydvästgående påfartsväg och nordostgående avfartsväg, i trafikplats 193 Frötuna och i trafikplats 194 Görla.

---

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 maj 2022, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2021:8) om hastighetsbegränsning på väg E18 i Stockholms län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

BO NETZ

Helene Månsson
(Verksamhetsområde Planering)

# Trafikverket

## Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg E18 i Stockholms 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 och 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg E18 i Stockholms län vara enligt följande.

| Vägsträcka mellan | och | km/tim |
|---|---|---|
| 150 meter söder om väg 267 trafikplats Stäket | 310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg | 100 |
| 310 meter söder om Folkungavägen trafikplats Jakobsberg | väg E4 trafikplats Kista | 80 |
| Stockholmsvägen trafikplats Inverness | trafikplats Ullna | 80 |
| *vägdelen för nordöstlig färdriktning* trafikplats Ullna | 400 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall | 100 |
| *vägdelen för sydvästlig färdriktning* 50 meter sydväst om väg 280 väg 978 trafikplats Söderhall | trafikplats Ullna | 100 |
| 400 meter väster om väg 276 trafikplats Frötuna | väg 1032 Aspnäs | 100 |

Hastighetsbegränsningen till 100 kilometer i timmen gäller även på- och avfarterna till och från väg E18 i trafikplats 187 Rosenkälla avseende trafikplatsens nordostgående påfartsväg och sydvästgående avfartsväg, i trafikplats 188 Karby, Brottby, i trafikplats 189 Söderhall avseende trafikplatsens sydvästgående påfartsväg och nordostgående avfartsväg, i trafikplats 193 Frötuna och i trafikplats 194 Görla.

---

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 maj 2022, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2021:8) om hastighetsbegränsning på väg E18 i Stockholms län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

BO NETZ

Helene Månsson
(Verksamhetsområde Planering)

Ärendenummer
TRV 2021/116651

Dokumentdatum
2022-02-11
Sidor
1(3)

TRAFIKVERKET

# 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 transporterna 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. Årsmedeldygnstrafiken (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 motorvägshållplatser 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 |

TMALL 0413 Konsekvensutredning hastighet v 2.0

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 Aspnäs | 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* *Översiktskarta med delsträckor*