

Kontaktperson

Förvaltningsjuridiska enheten

Ida Persson

skane@lansstyrelsen.se

010-224 17 28

Telefontid 09.00-12.00

Konsekvensutredning för lokala trafikföreskrifter om förbud mot omkörning med tung lastbil på väg E6, Vellinge, Malmö, Burlövs, Lomma, Kävlinge, Landskrona och Helsingborgs kommuner;

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

Idag finns fem olika förbud mot omkörning med tung lastbil på väg E6 i Skåne enligt följande;

- mellan trafikplats 19 (Alnarp), Burlövs och Lomma kommuner, och trafikplats 26 (Landskrona Norra), Landskrona kommun vilket gäller vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 6.00-9.00 och 16.00-18.00, Länsstyrelsens lokala trafikföreskrifter 12TFS 2010:18-20,
- på väg E6 i norrgående körriktning mellan 1250 meter söder om väg 1370 och 650 meter norr om väg 1370, Helsingborgs kommun, förbudet är inte tidsbegränsat, Länsstyrelsens lokala trafikföreskrifter 12FS 2002:1867, och
- på väg E6 i södergående körriktning mellan 900 meter norr om väg 1370 och 1300 meter söder om väg 1370, Helsingborgs kommun, förbudet är inte tidsbegränsat, Länsstyrelsens lokala trafikföreskrifter 12FS 2002:1867.

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd, har ansökt om en utökning av befintliga lokala trafikföreskrifter att gälla på hela vägsträckan mellan trafikplats 8 (Vellinge S), Vellinge kommun, och trafikplats 30, (Kropp), Helsingborgs kommun, med undantag från sträckorna vid rastplats Glumslöv Ö, Landskrona kommun, med stigningsfält (tre körfält i färdriktningen).

Av Trafikverkets ansökan framgår följande:

”Befintlig LTF, 12FS 2002:1867, om omkörningsförbud för tung lastbil riktningssupplad på kortare sträcka av E6/E20 vid Helsingborg, som gäller utan tidsbegränsning, föreslås vara kvar. Detta förbud har sannolikt införts pga. topografin på de aktuella sträckorna.

I övrigt föreslås förbudet överensstämma i omfattning med befintliga LTF:er dvs. att omkörning inte får ske med tung lastbil av andra motordrivna fordon än motorredskap och sådana tvåhjuliga motorcyklar som saknar sidvagn samt att förbudet föreslås gälla vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 06.00 – 09.00 samt 16.00 – 18.00.”

Som bakgrund till ansökan uppger Trafikverket följande i sitt yttrande:

”Trafikverket har tagit emot flera önskemål om utökat omkörningsförbud för tunga fordon och synpunkter på framkomlighet och trafiksäkerhet på väg E6 och flera av dessa ärenden/ansökningar har även prövats av Länsstyrelsen.

Väg E6 sträcker sig mellan Trelleborg i Sverige och Kirkenes i Norge. Stråket fyller en funktion för arbetspendling, fritidsresor och turism samt transittrafik och långväga godstrafik mellan kontinenten och Norge/Värmland och norra Sverige. Förbindelser finns via de skånska hamnarna, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad och via Öresundsbron. Lokalt och regionalt fungerar väg E6 som en uppsamlingsled för person- och godstransporter till kommun- och regioncentra samt till större industrier m.m. Väg E6 ingår i den Nordiska Triangeln, som i sin tur är en prioriterad del av EU:s utpekade trans europeiska transportnätverk (TEN-T).

E6 sträckning genom Skåne är 143 km och har motorvägsstandard på i princip hela sträckan med en hastighetsgräns på 110 km/tim. Trafikmängden varierar stort längs sträckan. Längst i norr är trafikmängden ca 20 000 fordon/dygn medan sträckan mellan Malmö-Lund-Helsingborg trafikeras av 40 000 – 50 000 fordon/dygn. Trafiken har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan. Andelen tung trafik är hög, ofta uppåt 20 %. De mest belastade partierna finns mellan Vellinge och Malmö, delar av yttre ringen runt Malmö samt norr Malmö upp till Löddeköpinge. Söder

om Vellinge och norr om Helsingborg ses inga kapacitetsproblem på sträckan.

Till följd av Länsstyrelsen i Skånes beslut om LTF 12TFS 2010:18, 2010:19 och 2010:20 samt 2002:1867 finns det ett omkörningsförbud för tung lastbil som omfattar delar av E6 genom Skåne. På sträckan trafikplats (Tpl) Alnarp – Tpl Landskrona N gäller omkörningsförbudet vardagar mellan kl. 06.00-09.00 och mellan 16.00-18.00. På sträckan vid Helsingborg gäller omkörningsförbudet utan tidsbegränsningar. Totalt är ca 40 km av väg E6 berört av omkörningsförbud för tung lastbil med stöd av LTF enligt ovan.

Trafikverket har nyligen färdigställt en omfattande åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om E6 genom Skåne <https://www.trafikverket.se/naradig/Skane/projekt-i-skane-lan/e6-genomskane/atgardsvalsstudie-om-E6-genom-Skane/>. I ÅVS presenteras förslag på åtgärder i syfte att säkerställa vägens funktion på lång sikt och i slutrapporten behandlas även förslag om ”utökad omkörningsförbud tung trafik Vellinge – Helsingborg”. I rapporten anges bl.a. att ”ett utökad omkörningsförbud både geografiskt och utsträckt i tid kan vara motiverat ur ett störningsperspektiv. Detta bör kompletteras med ökad övervakning för att säkra att förbudet följs. Detta har utretts tidigare men då med trafiksäkerhetsfokus. Bedömningen då var att åtgärden inte ger någon positiv effekt. Utifrån denna studies projektmål med fokus på minskad störning ses nyttor med åtgärden”.

Med beaktande av vad som har framkommit i ÅVS:en anser Trafikverket att det finns tillräckliga skäl för en utökning av sträckan med förbud mot omkörning med tung lastbil på E6 i Skåne län. Detta är ett av flera förslag som kan införas i närtid för att förbättra störningssituationen på E6.

Konsekvenser

Under 2013 genomförde Trafikverket en litteraturstudie rörande omkörningsförbud för tung trafik (publikationsnummer 2013:118) i syfte att ta fram underlag till beslut för Trafikverket om hur man generellt ska förhålla sig till omkörningsförbud.

Litteraturstudien, som sammanfattar erfarenheter från Sverige och övriga Europa, ”kan ge stöd för att det inte finns någon trafiksäkerhetseffekt av omkörningsförbuden; studien visar varken negativ eller positiv påverkan på trafiksäkerheten med omkörningsförbud för tunga fordon. Samtliga studier visar också att

acceptansen för omkörningsförbud generellt är ganska hög; högst bland privatbilister, men förhållandevis hög bland lastbilschaufförer också. Regelefterlevnaden bedöms vara tillfredställande till hög, men svår att mäta. Omkörningsförbuden verkar också ge bättre flyt och högre medelhastighet där de införts. Resultaten visar att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, medan övriga fordon får ökad medelhastighet. Huruvida högre medelhastighet ska betraktas som något bra eller dåligt beror på vad tidigare medelhastighet på vägen varit”.

Sammantaget - generellt ”bättre och jämnare flyt” överlag och ökad medelhastighet.

Effektbedömningen av ett omkörningsförbud för tung trafik på en längre och tydligare definierad sträcka av E6 har i ÅVS:en bedömts ge minskade störningar och mer förutsägbar framkomlighet med marginell samhällsekonomisk påverkan.

Trafikverkets förslag till utökat förbud mot omkörning med tung lastbil innebär att nuvarande sträcka ca 40 km, som omfattas av förbudet utvidgas att gälla på totalt ca 80 km av E6 i Skåne län.”

Som framgår av Trafikverkets yttrande ovan framgår följande av åtgärdsvalsstudien (bifogas):

”Ett utökat omkörningsförbud både geografiskt och utsträckt i tid kan vara motiverat ur ett störningsperspektiv. Detta bör kompletteras med ökad övervakning för att säkra att förbudet följs. Detta har utretts tidigare men då med ett trafiksäkerhetsfokus. Bedömningen då var att åtgärden inte ger någon positiv trafiksäkerhetseffekt. Utifrån denna studies projekt mål med fokus på minskad störning ses nytta med åtgärden.”

Beslut om utökning av förbudet mot omkörning med tung lastbil är en av flera kortsiktiga- och långsiktiga inriktningar som föreslås i åtgärdsvalsstudien för att minska störningskänsligheten längs med E6 genom Skåne och tillgodose kapacitetsbehov i utpekade kritiska punkter och delsträckor som identifierats i studien. I vissa punkter och på vissa delsträckor närmar sig E6 kritiska kapacitetsgränser under enskilda timmar enligt åtgärdsvalsstudien. Detta gäller dock inte för hela väg E6 genom Skåne. Störningskänslighet på E6, speciellt sträckan Vellinge-Helsingborg, har i åtgärdsvalsstudien bedömts vara den mest kritiska aspekten för problembilden på väg E6.

Problemet som denna konsekvensutredning omfattar är således den störningskänslighet som finns vad gäller väg E6.

Genom att besluta om en utökning geografiskt sett av förbudet mot omkörning med tung lastbil förväntas detta leda till minskad störningskänslighet på väg E6 i Skåne. Länsstyrelsen föreslår därför att ett förbud mot omkörning med tung lastbil enligt Trafikverkets förslag geografiskt och tidsmässigt sett införs. Förslag till föreskrift bifogas.

Motorredskap får inte framföras på motorväg enligt 9 kap 1 § första stycket 1 trafikförordningen (1998:1276). Vägverket har genom föreskrifter (VVFS 2005:119) föreskrivet om undantag från denna reglering. I föreskrifterna anges att motorredskap klass I inrättat som mobilkran får, trots bestämmelserna i 9 kap. 1 § första stycket 1, föras på motorvägar och motortrafikleder. Av Länsstyrelsens föreskrifter 12TFS 2010:18-20 följer att motorredskap får köras om. Motsvarande reglering finns inte i 12FS 2002:1867. Länsstyrelsen anser att regleringen i detta avseende ska vara densamma på hela vägsträckan vilket framgår av bifogat förslag till föreskrift.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Alternativa lösningar till den av Länsstyrelsen föreslagna regleringen är att de befintliga förbuden inte utökas alls, att förbuden utökas till att enbart omfatta delar av de vägsträckor som idag inte omfattas av förbuden, att förbuden utökas ytterligare geografiskt sett eller att förbuden utökas eller minskas tidsmässigt sett.

Om de befintliga förbuden inte utökas alls eller enbart delvis innebär detta troligtvis att det får motsatt effekt i form av ökad eller i varje fall oförminskad störningskänslighet. Beslutet om ett utökat förbud måste ses i det större perspektivet där flertalet åtgärder ska leda till ett gemensamt resultat. I takt med utvecklingen av trafiken på vägsträckan ökar även kapacitetsproblemen och därmed störningskänsligheten. Länsstyrelsen bedömer det därför nödvändigt att införa/besluta om de aktuella förbuden till den omfattning som anges i ansökan dvs på hela vägsträckan. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att vägsträckan vid rastplats Glumslöv Ö med stigningsfält (tre körfält i färdriktningen) inte ska omfattas av förbudet. Det är av stor vikt att trafikanternas respekt för gällande trafikregler inte motverkas genom införande av trafikföreskrifter som inte bedöms som nödvändiga. Att tillåta omkörning med tunga fordon på den föreslagna undantagna vägsträckan bedöms inte påverka störningskänsligheten negativt. Skulle även den föreslagna undantagna vägsträckan omfattas av ett förbud skulle detta kunna innebära att

trafikanterna får en bristande respekt för regleringen i övrigt på de förbjudna vägsträckorna men även på andra förbudssträckor, då ett förbud inte skulle framstå som motiverat med tanke på förhållandena på platsen.

Åtgärdsvalsstudien pekar ut störningskänsligheten på väg E6 speciellt på sträckan Vellinge-Helsingborg som den mest kritiska aspekten för problembilden, vilket tidigare nämnts ovan. Som nyss nämnts ska trafikföreskrifter som inte bedöms som nödvändiga inte införas. Av det bedömningsunderlag Länsstyrelsen har tillgång till framgår inte ett behov av att utöka förbuden geografiskt sett utöver vägsträckan Vellinge-Helsingborg. Om förbudet geografiskt sett utökas utan att det är motiverat bedömer Länsstyrelsen att det finns en stor risk att regelefterlevnaden av förbuden kan påverkas till det negativa.

Vad gäller den tidsmässiga omfattningen av förbuden önskas detta omfatta vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 6.00-9.00 och 16.00-18.00 med undantag för en kortare vägsträcka vid Helsingborg där omfattningen idag är obegränsad och föreslås kvarstå så. Trafikverket föreslår alltså ingen ändring tidsmässigt sett jämfört med regleringen idag. Av åtgärdsvalsstudien framgår enligt ovan att ett utökat omkörningsförbud utsträckt i tid kan vara motiverat ur ett störningsperspektiv.

Som tidigare nämnts ska trafikföreskrifter som inte bedöms som nödvändiga inte införas. Om det tidsmässiga förbudet utökas utan att det är motiverat bedömer Länsstyrelsen att det finns en stor risk att efterlevnaden av förbuden kan påverkas till det negativa. Av det bedömningsunderlag Länsstyrelsen har tillgång till framgår inte ett omedelbart behov av att utöka förbuden tidsmässigt. Länsstyrelsen bedömer att det i första hand är viktigare att besluta om förbud mot omkörning längs med hela den aktuella vägsträckan och se effekterna av dessa förbud innan förbuden även utökas tidsmässigt. Effekterna av ett utökat förbud geografiskt sett kommer att utvärderas av olika intressenter. Visar det sig att det finns ett behov att utöka förbuden även tidsmässigt kan detta ske i ett senare stadiet. Länsstyrelsens bedömning är alltså att det för närvarande räcker med att utöka förbuden geografiskt och inte tidsmässigt sett.

3. Vilka berörs av regleringen?

Regleringen berör alla trafikanter som färdas på den aktuella sträckan. Regleringen berör vidare Trafikverket Region Syd i samband med utmärkningen av föreskrifterna och Polismyndigheten i Skåne i den mån övervakning är aktuell.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

Regleringens samhällsekonomiska kostnader bör, utöver administrationskostnaderna vid Länsstyrelsen, Trafikverket och Polismyndigheten, begränsa sig till kostnader för uppsättning av vägmärken. Länsstyrelsen anser att nyttan av föreskriften överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna. Det är således motiverat att meddela denna föreskrift.

Vidare berör regleringen särskilt den tunga och oftast yrkesmässiga lastbilstrafiken. Länsstyrelsen beaktar att ett förbud på de sträckor som tidigare inte varit reglerade gäller under en begränsad tid under aktuella dagar och bedömer att de eventuella tidsförlusterna för den tyngre trafiken blir marginella (se redogörelsen ovan för litteraturstudien som genomförts 2013 som visar att omkörningsförbud ger till resultat att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, framgår av Trafikverkets yttrande enligt ovan). Denna bedömning görs med hänsyn tagen till att förbuden förväntas medföra att trafiken generellt sett på vägsträckan får en jämnare trafikrytm och att framkomligheten därmed förbättras. Följden av detta förväntas bli att störningskänsligheten för trafiken i stort minskar vilket får positiv effekt även på den tunga lastbilstrafiken.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Regleringen överensstämmer med gällande regler.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Någon särskild hänsyn behöver inte tas till tidpunkten för ikraftträdandet mer än att Trafikverket Region Syd ges tillräcklig tid för uppsättning av vägmärken. Utgångspunkten bör vara att införa föreskrifterna snarast möjligt.

Några informationsinsatser utöver tillkännagivandet och skyltning bedöms inte som nödvändiga.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Regleringen bedöms inte beröra företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller liknande villkor mer än eventuellt marginellt. Som framgår av punkt 4 ovan förväntas den minskade störningskänsligheten på trafiken i stort även få positiv effekt på den tunga trafiken.

Ida Persson
Länsassessor

Denna utredning har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrift.