

Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard

Nationell rapport

2016-03-01



Dokumenttitel: Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Nationell rapport

Skapat av: Trafikverket

Dokumentdatum: 2016-01-31

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2016/19427

Version: 1

Publiceringsdatum: 2016-01-31

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Thomas Eriksson

Uppdragsansvarig: Lennart Kallander

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard.....	4
Sammanfattning.....	4
Bakgrund och förutsättningar.....	4
Uppdraget.....	4
Det säkra mötet!	5
Syfte.....	5
Inriktning	6
Statligt vägnät som berörs av förslagen	6
Funktionellt prioriterat vägnät.....	6
Nuvarande vägnät med högre hastighetsgränser	7
Förslag till justerade hastighetsgränser	7
Förutsättningar.....	7
Samlad bild av justerade hastighetsgränser 2014-2025	8
Förslag till åtgärder med genomförande 2016-2017.....	10
Förslag till åtgärder med genomförande 2018-2021.....	12
Förslag till åtgärder med genomförande 2022-2025.....	14

Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard

Sammanfattning

De förslag till justerade hastighetsgränser som omfattas av remissen innebär att antalet omkomna beräknas minska med cirka 7 personer per år till följd av omskytning av befintliga vägsträckor och med cirka 9 personer genom genomförda och planerade investeringar mellan år 2014 och 2025, efter att samtliga åtgärder är genomförda. En minskning med totalt cirka 16 omkomna per år vid planperiodens slut gör att den fortsatta systematiska anpassningen av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard ger ett väsentligt bidrag till trafiksäkerheten.

Vidare innebär förslagen att restiderna för personbilstrafiken ökar med cirka 4 miljoner timmar per år till följd av omskytningar och minskar med cirka 11 miljoner timmar per år tack vare planerade investeringar. Det gör att restiderna totalt sett minskar med 7 miljoner timmar per år när alla åtgärder är vidtagna år 2025. Koldioxidutsläppen minskar med cirka 47 000 ton per år genom föreslagna omskytningar och ökar med cirka 45 000 ton per år till följd av planerade investeringar. Det ger en nettominskning med cirka 2 000 ton per år.

De justerade hastighetsgränser som redovisas i det remitterade materialet innebär sammantaget att 120 mil får höjd hastighetsgräns och att 430 mil får sänkt hastighetsgräns. 100 mil får höjd hastighetsgräns till 100 km/h genom att de åtgärdas till mötesfrihet och 426 mil får hastigheten sänkt till 80 km/h. Cirka 566 mil statlig väg med hastighetsgräns 90 km/h undantas från hastighetssänkningar då de har ett lågt trafikflöde. Knappt hälften av dagens 90-vägar sänks till 80 km/h räknat i antal kilometer.

Bakgrund och förutsättningar

I denna nationella rapport redovisas ett förslag till åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Rapporten visar en samlad bild av de föreslagna åtgärderna och dess effekter på nationell nivå.

I remissunderlaget ingår också länsvisa rapporter som mer ingående beskriver förslag till anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard i varje län och förväntade effekter på trafiksäkerheten, tillgängligheten och utsläppen av klimatgaser av förslagen.

Uppdraget

Skälet till att Trafikverket har tagit fram förslag till justerade hastighetsgränser är att regeringen har uttryckt att det är viktigt att fortsätta att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard.

Regeringen angav i direktivet för Åtgärdsplaneringen 2014-2025 i december 2012: ”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.”

I Budgetpropositionen för 2016 angav regeringen:

”... Regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mittseparering av vägsträckor, användning av trafiksäkerhetskameror och justerade hastighetsgränser. Detta arbete kommer att fortsätta...”

Utifrån regeringens skrivningar ovan och det generella uppdrag som Trafikverket har enligt sin instruktion att vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen, är fokus för arbetet med att anpassa hastighetsgränserna att uppnå en ökad trafiksäkerhet samtidigt som de negativa effekterna på restiderna minimeras. Trafikverket kommer dessutom att genomföra en behovsinventering av olika trimningsåtgärder i kommande åtgärdsplanering för perioden 2018-2029 för att minimera de negativa effekterna på restiderna av kommande sänkningar av hastighetsgränserna.

Det säkra mötet!

Trafikverket vill ge förutsättningar för det säkra mötet utmed landsvägar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt finns det två sätt att skapa säkra möten för biltrafiken. Det bästa sättet är att förhindra kollisioner genom mittseparering. Om så görs kan hastigheten normalt sättas till 100 km/h och restiderna minskas. Om detta inte kan göras av olika skäl så kan det säkra mötet skapas genom att hastigheten sänks till max 80 km/h, vilken är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

För hastighetsgränser högre än 80 km/tim är mitträcke ett grundläggande säkerhetskrav. Vägens säkerhetsnivå påverkas även av andra förhållanden, bl.a. utformning av sidområden och korsningar, trafikmängden, om vägen har räfflad mittlinje och ATK (automatisk trafiksäkerhetskamera) samt i vilken omfattning det förekommer oskyddade trafikanter.

Syfte

Syftet med arbetet är:

- att värna restiderna utmed det funktionellt prioriterade vägnätet utifrån grundläggande säkerhetskrav
- att utifrån säkerhets- och miljökrav föreslå justeringar av hastighetsgränser inom övrigt statligt vägnät i syfte att bidra till hänsynsmålets olika delmål
- att analysera de transportpolitiska effekterna av dessa åtgärder
- att ta fram genomarbetade konsekvensbeskrivningar av förslagen
- att så långt som möjligt skapa en samsyn med berörda aktörer kring behov av justerade hastighetsgränser.

Restiderna utmed det funktionellt prioriterade vägnätet värnas inom ramen för uppställda säkerhets- och miljökrav. Detta görs dels genom åtgärder för bibehållna och höjda hastighetsgränser, dels genom olika trimningsåtgärder. Justeringen av hastighetsgränserna ska även leda till att plottrigheten med olika hastighetsgränser minskas.

Inriktning

Inriktningen för anpassning av hastighetsgränser till vägarnas trafiksäkerhetsstandard under planperioden 2014 – 2025 är följande:

- Ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha max 80 km/tim. Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025.
- Åtgärder för höjda hastighetsgränser ska i första hand ske inom funktionellt prioriterat vägnät.
- Den justering av hastighetsgränser som sker bör om möjligt inte medföra ökade CO₂-utsläpp totalt på nationell nivå och får inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormen för luftkvalitet eller riktvärden för buller.
- Anpassningen av hastighetsgränserna ska leda till en minskad plottrighet för skyltade hastigheter.

Arbetet utgår från planerade åtgärder vars syfte är att värna minskade restider genom bibehållna och höjda hastighetsgränser inom det funktionellt prioriterade vägnätet. Behov av trimningsåtgärder identifieras i syfte att motverka onödiga restidsförluster, främst på sträckor som får sänkt hastighetsgräns.

Statligt vägnät som berörs av förslagen

Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket anser att åtgärder för att värna och utveckla tillgängligheten inom statligt vägnät bör inriktas mot det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Trafikens hastighetsanspråk inom FPV kan variera, bl.a. beroende av vägnätets funktion och utformning.

Förslaget till justerade hastighetsgränser relateras till om de aktuella sträckorna ligger inom eller utanför FPV som utarbetats i samråd med länsplaneupprättarna. För vissa län är detta vägnät inte beslutat.

Det funktionellt prioriterade vägnätet beskrivs utifrån fyra funktioner som kan vara överlappande, dessa funktioner är:

- Godstransporter på väg
- Dagliga personresor med bil
- Långväga personresor med bil
- Kollektivtrafik med buss

Dessutom delas vägarna in i tre skikt:

1. Nationellt och internationellt viktiga vägar
2. Regionalt viktiga vägar
3. Kompletterande regionalt viktiga vägar

Nuvarande vägnät med högre hastighetsgränser

Tabellen nedan visar antal kilometer statlig väg med hastighetsgränser 70 km/h och högre inom respektive utom funktionellt prioriterat vägnät (FPV). Hastighetsgränsen 90 km/h har delats in i två flödesintervall, detta då hastighetssänkningar i princip inte kommer att ske inom det vägnät som har ett trafikflöde under 2000 fordon/dygn (f/d) år 2025.

Det funktionellt prioriterade vägnätet är beslutat i vissa län men inte i andra. Denna sammanställning syftar till att ge en övergripande bild över fördelningen och ska inte uppfattas som exakt. Fördelningen inom respektive utom FPV baseras på remissversionen från mars 2015. Denna fördelning förändras till viss del i den pågående processen med fastställelse av FPV.

Tabell 1 Antal km statlig väg med hastighetsgränser ≥ 70 km/h

Vägnät km	70 km/h	80 km/h	90 km/h				100 km/h	110 km/h	120 km/h	
	Idag	Idag	Idag totalt	År 2025 minst 2000 f/d	%	År 2025 under 2000 f/d	%	Idag	Idag	Idag
Inom FPV	3 281	5 814	8 319	4 098	49	4 220	51	4 247	1 802	342
Utom FPV	56 779	8 428	1 667	223	13	1 444	87	88	11	1
Totalt	60 060	14 242	9 986	4 321	43	5 664	57	4 335	1 813	343

Noteras kan att cirka 565 mil väg med hastighetsgräns 90 km/h i princip undantas från hastighetssänkningar då de bedöms ha ett trafikflöde under 2000 fordon/dygn år 2025.

Förslag till justerade hastighetsgränser

Förutsättningar

Tider för genomförande av justerade hastighetsgränser

Genomförandet av justerade hastighetsgränser genom omskyllning av befintliga vägsträckor föreslås i huvudsak ske vid tre tillfällen; 2016, 2019 och 2023. Vissa av de justeringar som föreslås för år 2016 kommer att i praktiken genomföras under 2017.

Justeringar av hastighetsgränser till följd av investeringar sker i samband med öppnandet för trafik (ÖFT) för respektive åtgärd, vilket sker oavsett ovan angivna årtal.

Underlag effektberäkning

Förslaget baseras på följande underlag:

- Nationell vägdatabas (NVDB)
- Objekt i nationell plan och länsplaner för åren 2014 - 2025
- Ej namngivna objekt och trimningsåtgärder i planerna

Effekter har normalt beräknats med Trafikverkets effektsamband och med RHA-metoden (se www.trafikverket.se/effektsamband). Metoden ger en översiktlig bedömning på region- och länsnivå av trafiksäkerhets-, restids- och CO₂-effekter år 2025 av planerade investeringsåtgärder och föreslagna justeringar av hastighetsgränser under

innevarande planperiod. Metoden innebär en schablonisering av linjeföring, vägtyp och reshastighet. Metoden kan endast användas för bedömning av effekter på en aggregerad nivå och kan inte användas för bedömning av effekter för enskilda objekt. För vissa åtgärder har effektberäkningar skett med kalkylverktyget EVA.

Samlad bild av justerade hastighetsgränser 2014-2025

Berörd väglängd

Nedan redovisas en samlad bild av väglängder med justerade hastighetsgränser för planperioden 2014 – 2025, enligt planerade investeringar och föreslagna hastighetsgränsförändringar utan ombyggnad utmed befintliga vägsträckor, här kallat omskytning.

Tabell 2 Väglängd med justerad hastighetsgräns (km) totalt mellan 2014-2025 enligt planerade investeringar och förslag till omskytningar

Trafikverkets region	Höjd hastighetsgräns till (antal km)			Sänkt hastighetsgräns till (antal km)		
	100 km/h	110 km/h	120 km/h	<80 km/h	80 km/h	100 km/h
Nord	50	30			267	
Varav investeringar	50	30				
Varav omskytning					267	
Mitt	61				1096	
Varav investeringar	34					
Varav omskytning	27				1096	
Stockholm	33				113	28
Varav investeringar	22				16	
Varav omskytning	11				97	28
Öst	324	10			603	
Varav investeringar	324					
Varav omskytning		10			603	
Väst	179	13			820	
Varav investeringar	179	13			820	
Varav omskytning						
Syd	379	36	100	3	1362	
Varav investeringar	374	36	31	3	66	
Varav omskytning	5		69		1296	
SUMMA	1026	89	100	3	4261	28

Den väglängd som höjs till 100 km/h består idag av 36 procent vägar med 80 km/h eller lägre och av 64 procent vägar med 90 km/h. Den väglängd som sänks till 80 km/h utgörs av 96 procent vägar med 90 km/h.

Av alla statliga vägar med 90 km/h föreslås 44 procent av den sammanlagda väglängden få sänkt hastighetsgräns till 80 km/h under perioden 2014-2025.

Beräknade effekter av planerade investeringar och föreslagna omskyltningar

I tabellen nedan redovisas de sammanlagda transportpolitiska effekterna av planerade investeringar och föreslagna hastighetsgränsförändringar utan ombyggnad, här kallat för omskyltning, under hela planperioden 2014 – 2025. I tabellerna 2 och 3 ingår redan genomförda investeringar för åren 2014 och 2015. De effekter som redovisas som ”investeringar” baseras på de åtgärder som ingår i befintliga långsiktiga planer, nationell plan och länsplaner. Effekterna som nedan redovisas som ”omskyltning” baseras på de förslag till omskyltning av befintliga vägsträckor som redovisas i länsrapporterna.

Tabell 3 Transportpolitiska effekter av planerade investeringar och föreslagna omskyltningar av befintliga vägsträckor till år 2025

Trafikverkets region	Transportpolitiska effekter år 2025				
	Döda	Svårt skadade	Restid Tusen tim pb	Restid Tusen tim lb	CO2 ton
Nord	-1,3	-7,3	78	1	-769
Varav investeringar	-0,7	-4,3	-194	-16	1224
Varav omskyltning	-0,7	-3	272	17	-1993
Mitt	-1,9	-8	785	130	-9569
Varav investeringar	-0,3	-1	-20	2	-37
Varav omskyltning	-1,6	-7	805	128	-9532
Stockholm	-1,3	-7,6	-4348	-40	-2569
Varav investeringar	-0,7	-4,3	-4966	-29	8172
Varav omskyltning	-0,6	-3,3	618	-11	-10741
Öst	-4,0	-19,2	-978	-54	-110
Varav investeringar	-3,1	-15,2	-1282	-77	4188
Varav omskyltning	-0,9	-4	304	23	-4298
Väst	-2,7	-16,8	-1298	-123	7282
Varav investeringar	-1,8	-13,2	-1865	-163	12925
Varav omskyltning	-0,9	-3,6	567	40	-5643
Syd	-5,1	-23,5	-890	-103	3814
Varav investeringar	-2,8	-13,5	-2091	-183	18265
Varav omskyltning	-2,4	-10	1201	80	-14451
SUMMA	-16,2	-82,4	-6651	-189	-1921

(Pb = Personbil, Lb = Lastbil)

De sammanlagda effekterna av planerade åtgärder som medför höjda hastighetsgränser beräknas uppgå till 61 färre dödade och svårt skadade (DSS) per år, 11 000 tusen färre fordonstimmar per år samt ökade CO₂-utsläpp motsvarande 45 000 ton per år, räknat vid planperiodens slut år 2025.

Effekterna av omskyltningar, som i de flesta fall innebär sänkta hastighetsgränser beräknas uppgå till 38 färre dödade och svårt skadade (DSS) per år, 4 000 tusen fler fordonstimmar per år samt minskade CO₂-utsläpp motsvarande 47 000 ton per år, räknat vid planperiodens slut år 2025.

Ovan redovisas beräknade effekter på nationell nivå. Dessa effekter är inte helt jämförbara med de effekter som nedan redovisas för olika tidsperioder. Beräkningarna ska inte tolkas som exakta utan är mer till för att ge en indikation på i vilken grad förslagen bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Förslag till åtgärder med genomförande 2016-2017

Nedan visas förslaget till hastighetsjusteringar för perioden 2016-2017.
Huvuddelen av omskytningarna föreslås ske 2016.

Tabell 4 Veglängd som föreslås få justerad hastighetsgräns (km) mellan 2016-2017

Trafikverkets region	Höjd hastighetsgräns till (antal km)			Sänkt hastighetsgräns till (antal km)		
	100 km/h	110 km/h	120 km/h	<80 km/h	80 km/h	100 km/h
Nord					38	
Varav investeringar						
Varav omskytning					38	
Mitt					97	
Varav investeringar						
Varav omskytning					97	
Stockholm	26				2	
Varav investeringar	26					
Varav omskytning					2	
Öst	55				260	
Varav investeringar	55					
Varav omskytning					260	
Väst	35	6			125	
Varav investeringar	35	6			15	
Varav omskytning					110	
Syd	75	6	69	3,1	442	
Varav investeringar	70	6		3,1		
Varav omskytning	5		69		442	
SUMMA	191	12	69	3,1	964	

Tabell 5 Transportpolitiska effekter av föreslagna åtgärder som medför justerad hastighetsgräns perioden 2016-2017

Trafikverkets region	Transportpolitiska effekter år 2025				
	Döda	Svårt skadade	Restid Tusen tim pb	Restid Tusen tim lb	CO2 ton
Nord	-0,2	-1,1	3	-3	-113
Varav investeringar	-0,1	-0,7	-48	-5	197
Varav omskytning	-0,1	-0,4	51	2	-310
Mitt	-0,2	-0,9	118	7	-1286
Varav investeringar					
Varav omskytning	-0,2	-0,9	118	7	-1286
Stockholm	-0,5	-1,7	-1800	-1	-84
Varav investeringar	-0,5	-1,7	-1802	-1	-50
Varav omskytning		0,0	2		-34
Öst	-0,7	-3,0	9	-5	-612
Varav investeringar	-0,4	-1,9	-76	-1	599
Varav omskytning	-0,2	-1,1	85	-4	-1211
Väst	-0,3	-3,1	-242	-18	1437
Varav investeringar	-0,2	-2,7	-304	-22	2012
Varav omskytning	-0,1	-0,4	62	4	-576
Syd	-1,4	-6,7	178	11	-3236
Varav investeringar	-0,4	-2,4	-347	-30	2332
Varav omskytning	-1,0	-4,3	525	41	-5568
SUMMA	-3,28	-16,5	-1734	-8,7	-3895

(Pb = Personbil, Lb = Lastbil)

Förslag till åtgärder med genomförande 2018-2021

Nedan visas förslaget till hastighetsjusteringar för perioden 2018-2021.
Huvuddelen av omskyltningarna föreslås ske 2019.

Tabell 6 Väglängd som föreslås få justerad hastighetsgräns (km) mellan 2018-2021

Trafikverkets region	Höjd hastighetsgräns till (antal km)			Sänkt hastighetsgräns till (antal km)		
	100 km/h	110 km/h	120 km/h	<80 km/h	80 km/h	100 km/h
Nord					123	
Varav investeringar						
Varav omskyltning					123	
Mitt					104	
Varav investeringar						
Varav omskyltning					104	
Stockholm					11	10
Varav investeringar						
Varav omskyltning					11	
Öst	74				204	
Varav investeringar	74					
Varav omskyltning					204	
Väst	43				317	
Varav investeringar	43					
Varav omskyltning					317	
Syd	118	16	31		448	
Varav investeringar	118	16	31			
Varav omskyltning					448	
SUMMA	235	16	31	0	1207	10

Tabell 7 Transportpolitiska effekter av föreslagna åtgärder som medför justerad hastighetsgräns perioden 2018-2021

Trafikverkets region	Transportpolitiska effekter år 2025				
	Döda	Svårt skadade	Restid Tusen tim pb	Restid Tusen tim lb	CO2 ton
Nord	-0,6	-3,1	44	3	-271
Varav investeringar	-0,3	-2,0	-77	-4	619
Varav omskytning	-0,3	-1,0	121	8	-890
Mitt	-0,4	-1,9	258	23	-2824
Varav investeringar	-0,0	-0,1	-12	1	22
Varav omskytning	-0,4	-1,8	270	22	-2846
Stockholm	-0,3	-4,2	-2136	-9	4240
Varav investeringar	-0,3	-4,0	-2178	-11	5086
Varav omskytning	0,0	-0,2	42	2	-846
Öst	-1,6	-7,7	-203	-12	851
Varav investeringar	-1,2	-5,9	-439	-23	3373
Varav omskytning	-0,4	-1,8	236	11	-2522
Väst	-0,8	-5,4	-615	-37	418
Varav investeringar	-0,5	-4,1	-615	-37	2497
Varav omskytning	-0,3	-1,3	0	0	-2079
Syd	-1,7	-8,0	-627	-77	4403
Varav investeringar	-1,0	-4,9	-1002	-98	9298
Varav omskytning	-0,8	-3,2	375	22	-4895
SUMMA	-5,5	-30,2	-3279	-109	6816

(Pb = Personbil, Lb = Lastbil)

Förslag till åtgärder med genomförande 2022-2025

Nedan visas förslaget till hastighetsjusteringar för perioden 2022-2025. Huvuddelen av omskyltningarna föreslås ske 2023.

Tabell 8 Väglängd som föreslås få justerad hastighetsgräns (km) mellan 2022-2025

Trafikverkets region	Höjd hastighetsgräns till (antal km)			Sänkt hastighetsgräns till (antal km)		
	100 km/h	110 km/h	120 km/h	<80 km/h	80 km/h	100 km/h
Nord	0	0	0	0	117	0
Varav investeringar						
Varav omskyltning					117	
Mitt	0	0	0	0	57	0
Varav investeringar						
Varav omskyltning					57	
Stockholm	27	0	0	0	28	0
Varav investeringar						
Varav omskyltning	27				28	
Öst	73	0	0	0	156	0
Varav investeringar	73					
Varav omskyltning					156	
Väst	111	0	0	0	378	0
Varav investeringar	111					
Varav omskyltning					378	
Syd	116	14	0	0	323	0
Varav investeringar	116	14				
Varav omskyltning					323	
SUMMA	327	14	0	0	1059	0

Tabell 9 Transportpolitiska effekter av föreslagna åtgärder som medför justerad hastighetsgräns perioden 2022-2025

Trafikverkets region	Transportpolitiska effekter år 2025				
	Döda	Svårt skadade	Restid Tusen tim pb	Restid Tusen tim lb	CO2 ton
Nord	0,1	-2,5	79	4	-779
Varav investeringar	-0,2	-1,2	-21	-3	-9
Varav omskytning	0,2	-1,4	100	7	-770
Mitt	-0,1	-0,4	418	99	-539
Varav investeringar					
Varav omskytning	-0,1	-0,4	418	99	-539
Stockholm	0,0	1,1	-919	-53	959
Varav investeringar	0,1	1,3	-986	-17	3136
Varav omskytning	-0,1	-0,2	67	-36	-2177
Öst	-0,8	-4,5	-552	-39	-1906
Varav investeringar	-0,6	-3,8	-664	-50	-635
Varav omskytning	-0,2	-0,7	112	11	-1271
Väst	-1,5	-7,4	-744	-62	5020
Varav investeringar	-1,0	-5,5	-776	-85	8024
Varav omskytning	-0,5	-1,9	32	23	-3004
Syd	-1,1	-5,0	-446	-35	2540
Varav investeringar	-0,8	-3,8	-583	-42	4748
Varav omskytning	-0,3	-1,3	138	7	-2207
SUMMA	-3,3	-18,7	-2164	-85	5295

(Pb = Personbil, Lb = Lastbil)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se