

Sammanfattning av remissinstansernas inkomna synpunkter, Väg 92

Remiss har sänts till och besvarats enligt följande:

Mottagare	Remissvar
Kollektivtrafikmyndigheten AC	Inget svar
Bjurholms kommun	Inget svar
Svenska Taxiförbundet	Inget svar
Sveriges MotorCyklister	Annat
Region Västerbotten	Avstyrkes
Motormännen	Tillstyrkes
Åsele kommun	Avstyrkes
NTF	Inget svar
Sveriges Bussföretag	Inget svar
Länsstyrelsen i Västerbottens län	Avstyrkes
Dorotea kommun	Inget svar
Polismyndigheten i Västerbottens län	Tillstyrkes
Svenska Naturskyddsföreningen	Inget svar
Vännäs kommun	Annat
Umeå kommun	Annat
Riksförbundet för enskilda vägar	Inget svar
Västerbottens handelskammare	Inget svar
Sveriges Åkeriföretag	Ingen erinran
Svensk Kollektivtrafik	Inget svar

Kort redovisning av genomförda samråd:

Antal					
Skickade remisser	Svar	Tillstyrker	Avstyrker	Ingen erinran	Annat
19	9	2	3	1	3

Kort sammanfattning av svar med kommentarer

Sveriges MotorCyklister

Synpunkt från remissinstans

SMC anser att delsträcka 4 ska förses med räfflad mittseparering och att hastighetsbegränsningen 90 km/timme ska bibehållas. Avseende delsträcka 1-3 finns inget att erinra. En strävan borde dock vara att, utöver passager vid byar, korsningar med mera, ha samma hastighetsbegränsning längs viktiga stråk. Väg 92 Väannes By -väg E45 borde därför ha 90 km/timme eller 100 km/timme som hastighetsbegränsning. Eftersom konsekvensutredningen har stora brister bör förslaget om ändrad hastighet återtas och en ny utredning göras.

Trafikverkets kommentar

I de fall där de tilldelade medlen inte räcker till för att utföra de åtgärder som krävs för att kunna bibehålla den trafiksäkerhetsstandard som nuvarande hastighet behöver den högsta tillåtna hastigheten justeras till nuvarande säkerhetsstandard på vägen. De brister som upplevs i konsekvensutredningen beror på att vi numera inte skickar ut både beredningsunderlag och konsekvensutredning utan endast konsekvensutredning enligt de krav som finns i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Region Västerbotten

Synpunkt från remissinstans

Region Västerbotten säger ett fortsatt tydligt nej till samtliga förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar en nödvändig regionförstoring.

Trafikverkets kommentar

Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard. I de fall där de tilldelade medlen inte räcker till för att utföra de åtgärder som krävs för att kunna bibehålla den trafiksäkerhetsstandard som nuvarande hastighet behöver den högsta tillåtna hastigheten justeras till nuvarande säkerhetsstandard på vägen.

Remissvar inkommet till Trafikverket Region Nord 2016-09-22.

Motormännen

Synpunkt från remissinstans

Anser att det är dags att Trafikverket i akt och styrka visar på att de generella sänkningar som görs av vägsträckor där mittseparering saknas med basen ÅDT förändras. Anser även att lösningar med smarta hastighetsskyltar införs i närtid. Generella sänkningar som styrs av ÅDT ger en fordonstrafik som är omotiverad att följa dessa hastigheter, då trafik och förhållanden över dygnet varierar. Extra viktigt nu när vi genom polisens och våra egna hastighetsmätningar påvisar att respekten för hastighetsbegränsningar minskat. Motormännens lokalklubb i Umeå ställer sig positiv till de föreslagna ändringarna, dock med beaktande av vad som ovan angivits.

Trafikverkets kommentar

Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard.

Genom att sänka hastighetsgränserna från 90 km/h till 80 km/h får vi en trafiksäkerhetsvinst då medelhastigheten sänks med i genomsnitt 2-3 km/tim om vägsträckan saknar automatisk trafiksäkerhetskamera. Efterlevnaden av den nya hastighetsgränsen blir då sämre till följd av sänkningen. För att motverka detta och öka efterlevnaden pågår ett program med utbyggnad av automatisk trafiksäkerhetskameror.

Åsele kommun

Synpunkt från remissinstans

Åsele kommun anser att åtgärderna inte är tillgänglighetsfrämjande. Sänkta hastighetsgränser kan leda till sämre underhåll. Vägarna behöver istället bättre underhåll på all tung trafik.

Trafikverkets kommentar

Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard.

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Synpunkt från remissinstans

Länsstyrelsen motsätter sig alla förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar nödvändig regionförstoring. I stället måste trafiksäkerheten höjas på det utpekade vägnätet genom riktade investeringar.

Trafikverkets kommentar

Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard.

Polismyndigheten i Västerbottens län

Synpunkt från remissinstans

Polisen ger sitt bifall till att förändringar sker enligt till polisen bifogat förslag.

Trafikverkets kommentar

Vännäs kommun

Synpunkt från remissinstans

Vännäs kommuns tidigare ställningstagande kvarstår. Hänvisar till andra alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Håller ej med i uppskattning av kostnader och konsekvenser utan menar att effekter blir stora och leder till stora samhällsekonomiska kostnader i form av tidskostnader och riskerar leda till försämrade funktionella samband.

Anser även viktigt att åtgärder i form av mitträcke och 2 1 väg prioriteras i Umeås omgivande pendlingsstråk inom ramen för kommande åtgärdsplanering, beslutade åtgärder i kommande åtgärdsplanering beaktas för objek som planeras sänkas under 2019 så dessa kan undantas.

Trafikverkets kommentar

Beräkningar är gjorda på systemnivå och redovisade länsvis i remissomgång ett. De brister som upplevs i konsekvensutredningen beror på att vi numera inte skickar ut både beredningsunderlag och konsekvensutredning utan endast konsekvensutredning enligt de krav som finns i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard.

Umeå kommun

Synpunkt från remissinstans

Umeå kommuns tidigare ställningstagande kvarstår. Påtalat att flera av tidigare synpunkter som lämnats i remissomgång ett inte besvarats på tillfredställande sätt. Anser brister i metod. Håller ej med i uppskattning av kostnader och konsekvenser utan menar att effekter blir stora och leder till stora samhällsekonomiska kostnader i form av tidskostnader och riskerar leda till försämrade funktionella samband. Påtalar vikten av åtgärder inom ramen för kommande åtgärdsplanering på Umeås omgivande pendlingsstråk samt för kommande etapp som planeras hastighetssänkas.

Trafikverkets kommentar

Beräkningar är gjorda på systemnivå och redovisade länsvis i remissomgång ett. De brister som upplevs i konsekvensutredningen beror på att vi numera inte skickar ut både beredningsunderlag och konsekvensutredning utan endast konsekvensutredning enligt de krav som finns i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Genom investeringar i mitträcken kan fler vägar få högre hastighetsgräns, men i nuvarande planer finns inte investeringsmedel till att bygga bort alla brister och behov. Det gör att andra åtgärder blir nödvändiga i utifrån vårt uppdrag att öka säkerheten inom det statliga vägnätet, t.ex. genom att anpassa hastighetsgränser till vägars säkerhetsstandard.

Slutsats

Trafikverket Region Nord har tagit del av samtliga remissvar och vidhåller föreslagen sänkning från 90 km/tim till 80 km/tim på aktuell sträckning angiven i konsekvensutredningen utgående från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägars säkerhetsstandard. De brister som upplevs i konsekvensutredningen beror på att vi numera inte skickar ut både beredningsunderlag och konsekvensutredning utan endast konsekvensutredning enligt de krav som finns i Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Beräkningar är gjorda på systemnivå och redovisade länsvis i remissomgång ett. Underlaget sänds därmed för nationell granskning, föredragning och beslut.

Trafikverket Region Nord

På uppdrag

Angelica Qarlsin
Enhet Trafikmiljö

Bilagor

Remissinstansernas svar

Dnr: 16RV0102

YTTRANDE

2016-05-12

Trafikverket via epost till
hastighetsanpassning@trafikverket.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard (TRV 2016/19427)

Bakgrund

Regionförbundet Västerbottens län har tagit del av rubricerad rapport från Trafikverket som är föremål för remissbehandling fram till 2016-06-01. Se bilagorna 1 och 2.

I förslaget avseende Västerbottens län föreslås nedsättningar från 90 km/h till 80 km/h på 20 vägavsnitt med ett prognostiserat medelflöde per dygn på 2000 fordon eller mer, både nationella vägar och länsvägar. Sammantaget påverkar förslaget en väglängd om 161 kilometer. Se även bilaga 3, där förslaget redovisas i en bearbetad tabell. Effekten i antalet döda per år som ett resultat av hastighetsnedsättningarna anges till totalt 0,5 personer.

Region Västerbottens yttrande

- Region Västerbotten säger ett tydligt nej till samtliga förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar en nödvändig regionförstoring

Region Västerbotten säger ett lika tydligt ja till ett antal åtgärder:

- Prioriterade insatser på vägavsnitt med en årsdygnstrafik på 2000 fordon eller mer i den nationella transportplanen för att bland annat genomföra mitträckesåtgärder på länets europavägar E4, E12 och E45.
- En kraftig ökning av ramarna till kommande länstransportplan så att det skapas reella möjligheter att genomföra mitträckesåtgärder på Västerbottens mer trafikerade länsvägar.

- Ett ökat användande av flexibel digital skyltning av hastigheter som tar hänsyn till särskilda omständigheter, till exempel väderförhållanden eller trafikflöden.
- Ett införande av fler platser där det införs en permanent nedsättning under vissa tider av dygnet, samtidigt som detta görs med hög tidsmässig precision i förhållandet till det faktiska behovet, till exempel när det i realiteten finns skolbarn som väntar på skolskjuts.

Bakgrunden till Region Västerbottens bestämda avvisande av Trafikverkets förslag är att det är uppenbart att Trafikverket anser att målet om nollvisionen avseende antalet döda och svårt skadade i trafiken i huvudsak inte ska uppnås genom satsningar för att bygga bort farliga vägar, utan snarare genom att systematiskt sänka hastigheterna. Detta anser Region Västerbotten är ett oacceptabelt förhållningssätt.

I ett län med Västerbottens storlek innebär detta en successiv regionförminskning, där medborgare och näringsliv drabbas av högre restidskostnader och minskad mobilitet längs vägsystemet. Ett exempel på detta är att hastighetssänkningen på en 59,7 kilometer lång sträcka längs länets "pulsåder" E4 mellan Umeå och Skellefteå, innebär att dessa två kommuner kommer 7,5 kilometer "längre bort" från varandra beroende på den ökade restiden.

Vad som i stället behövs är utökade nationella medel för att bygga bort de "felande länkar" som finns idag, framför allt på väg E4 mellan Umeå och Skellefteå och på väg E12 mellan Umeå och Vännäs.

Region Västerbotten har gjort en grafisk redovisning av var dödsolyckor mellan motorfordon skett i länet under perioden 2010-2015, se bilaga 4. Förutom tre dödsolyckor på väg 95, och en på väg E4, har 10 dödsolyckor inträffat på andra vägvagnsnitt än de som föreslås av Trafikverket.

Detta leder till en rimlig frågeställning om Trafikverkets förslag verkligen kommer att innebära någon tydlig minskning av antalet döda på länets vägnät. Region Västerbotten menar att det därmed finns anledning att utgå från att Trafikverket för att nå nollvisionen i ett antal kommande steg kan komma att föreslå fortsatta hastighetsnedsättningar på det övriga vägnätet, oberoende av hur stora de verkliga trafikvolymerna är. Det senare skulle innebära en fortsatt orimlig regionförminskning med allvarliga följder för Västerbotten län.

När det gäller möjligheterna att genomföra mitträckesåtgärder på länsvägar som berörs av Trafikverkets förslag är dessa mycket begränsade. Region Västerbotten bedömer att mitträckesåtgärder på de 78,3 kilometer som hör till länsvägnätet – och således i så fall behöver finansieras av länstransportplanen – skulle kosta i intervallet 800 miljoner kronor – 1,1 miljard kronor. Detta ska ställas i relation att nuvarande länstransportplan omfattar 890 miljoner kronor för en 12-årsperiod. Mot bakgrund av att länstransportplanerna avses omfatta ett antal olika åtgärdsområden, inte minst gång- och cykelåtgärder som regeringen mycket tydligt pekat ut som prioriterade åtgärder, blir det uppenbart att nuvarande budgetram för Västerbottens län måste höjas betydligt om det ska vara möjligt att i närtid genomföra investeringar för att möjliggöra högre hastigheter.

Region Västerbotten anser att ett betydligt bättre förhållningssätt än generella hastighetsnedsättningar också vore att – förutom ökade investeringsmedel – också se till att dagens hastighetsgränser verkligen hålls. Det behövs också fler variabala hastighetsnedsättningar, både digitala som kan anpassas till väderförhållanden eller till särskilt högra trafikflöden eller sådana som inriktar sig på särskilt utsatta platser, till exempel skolor eller hållplatser för skolskjutsbarn. I dag finns också ett antal platser med nedsatt hastighet under vissa av dygnets timmar, där skulle analyser behöva göras om "tidsluckorna" verkligen är relevanta i förhållande till när till exempel skolbarn i realiteten vistas längs vägen.

Datum

2016-07-01

Diariennr (åberopas)

A286.213/2016

Saknr

595

Polismyndigheten
Trafikpolisen
Per Bäckström

Trafikverket Region Nord
Angelica Qarlsin
Trafikmiljö
Luleå

Remissvar

Ert ärendenummer TRV 2016/32521

Polisen ger sitt bifall till att förändringar sker enligt till polisen bifogat förslag till nya föreskrifter för väg 92, Västerbottens län.

Per Bäckström
Gruppchef Trafik
Region Nord
Umeå

Tel: 010-5682240

Till

trafikverket@trafikverket.se

Sveriges MotorCyklister

Remissvar Förslag till nya föreskrifter för väg 92, Västerbottens län, diarienummer TRV 2016/32521

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit emot ett 60-tal remisser från Trafikverket med förslag om förändrade hastigheter. Trafikverket började skicka ut remisser med förslag att genomföra hastighetssänkningar så snart remisstiden på förslaget om systematisk hastighetsöversyn gått ut vilket visar på ett lågt intresse för synpunkter från regioner och organisationer. Det tyder på att Trafikverket redan beslutat i frågan varför hela remissförfarandet och demokratin i hastighetsöversynen kan ifrågasättas.

SMC har övervägt att skicka ett gemensamt svar på dessa remisser då de huvudsakliga synpunkterna är samma för varje remiss. Säkra vägar och en logisk och rimlig hastighetsbegränsning är dock av stor vikt för våra medlemmar och därför kommer separata svar att lämnas på varje remiss.

Sammanfattning:

- Delsträcka 4 borde mittsepareras med räffling och bibehålla hastighetsbegränsning 90 km/timme.
- SMC har inget att erinra avseende delsträcka 1-3.
- Konsekvensutredningen är bristfällig och borde kompletteras.
- Sänkt skyltad hastighetsbegränsning ökar inte i sig trafiksäkerheten eftersom dagens hastighetsgränser inte respekteras av trafikanterna.

Sänkt skyltad hastighet ökar inte trafiksäkerheten

Efterlevnaden av hastighetsgränserna i Sverige på vägar där skyltad gräns är 90 km/timme är dålig. Den föreslagna sänkningen av hastigheten kommer enligt tidigare studier att i praktiken reducera den genomsnittliga hastigheten med cirka 3-4 km/timme. Att därutöver montera ATK-kameror ger ingen markant hastighetssänkning. Att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad utifrån dagens hastighetsgränser borde vara den första åtgärden från Trafikverket innan några ytterligare förändringar av hastighetsgränserna genomförs.

SMC anser att förslagen till förändringar ska vara logiska. En trafikant ska veta endast genom att köra på vägen vilken hastighetsbegränsning som gäller. En sänkning som inte upplevs som logisk kan skapa situationer där den som håller hastighetsgränsen blir en bromskloss. Motorcyklister utsätts på sådana vägsträckor bland annat för att tunga fordon gör farliga omkörningar.

Det finns alternativ till hastighetssänkningar

Mittseparering med räffling är en kostnadseffektiv metod som minskar risken för allvarliga olyckor utan att i någon större mån öka risken för motorcyklister (se exempelvis VTI notat 28-2012 och VTI notat 7-2016). Räffling är dessutom en driftåtgärd som kan genomföras på långa sträckor utan att en vägplan krävs. Trafikverket har befintliga riktlinjer för att undvika bullerstörningar från räfflade vägar, utan att minska den trafiksäkerhetshöjande funktionen.



Borlänge den 5 september 2016

Kostnaden är så låg att det inte är nödvändigt att åtgärden ryms inom de ekonomiska planerna för *ombyggnad* av vägar.

I konsekvensutredningen borde kostnader och effekter för denna effektiva åtgärd redovisas. Det framstår istället som att Trafikverket redan på förhand bestämt sig för att hastigheten ska sänkas. Eftersom det ovan framgår att obefogade sänkningar av hastigheten leder till allvarliga konsekvenser och rubbar förtroendet för hastighetsbegränsningar överlag borde alla alternativ redovisas och utvärderas.

Konsekvensutredningen är bristfällig

I utredningen redovisas inga alternativa lösningar och huvuddelen består av en redovisning av det övergripande målet: att sänka hastigheten på vissa vägar. Det saknas även en redovisning av konsekvenserna för olika trafikantgrupper. I vissa avseenden är konsekvensutredningen rent bristfällig. Kostnaderna anges till enbart kungörandet av föreskriften när det i själva verket uppstår kostnader för omskyllning med mera. Inte heller redovisas de samhällsekonomiska kostnaderna för restidsförlängningar och/eller restidsförkortningar, ÅDT för personbilar, tung trafik och MC för den aktuella sträckan. Huruvida hastighetsändringarna påverkar några miljö kvalitetsnormer framgår inte heller. En sänkning av hastigheten kan, beroende på vägens beskaffenhet, exempelvis leda till att utsläppen *ökar*. En jämn och förutsägbar hastighetsbegränsning leder till effektiv körning och låga utsläpp. Montering av ATK framhålls i den övergripande remissen som en väsentlig del för att sänka de faktiska hastigheterna. Den kostnaden har inte heller vägts in. Det är märkligt att ett ingripande beslut föreslås fattas på så bristfälligt utredningsmaterial.

I konsekvensutredningen framgår inte varför det är rimligt att delsträcka 1-3 bibehåller befintliga hastighetsbegränsningar. En sådan redovisning borde utgöra ett lägsta krav i en konsekvensutredning.

En rimlig åtgärd vore att återta det aktuella förslaget och göra en verklig konsekvensutredning.

Yttrande

SMC anser att delsträcka 4 ska förses med räfflad mittseparering och att hastighetsbegränsningen 90 km/timme ska bibehållas. Avseende delsträcka 1-3 finns inget att erinra. En strävan borde dock vara att, utöver passager vid byar, korsningar med mera, ha samma hastighetsbegränsning längs viktiga stråk. Väg 92 Väddes By -väg E45 borde därför ha 90 km/timme eller 100 km/timme som hastighetsbegränsning. Eftersom konsekvensutredningen har stora brister bör förslaget om ändrad hastighet återtas och en ny utredning göras.

Vi står gärna till ert förfogande i diskussioner om ökad trafiksäkerhet för motorcyklister i Sverige.

För Sveriges MotorCyklister

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Tel: 070-538 39 38

Anders Stoor
Kanslichef
E-post: anders.stoor@svmc.se
Tel: 070-376 69 74

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Väg nr	Delen	År 2025	Längd	Hastighetsgräns		Tidpunkt för genomförande	Antaget á-pris för ombyggnad till mitträcke		Antagen kostnad för ombyggnad	
				Nu	Efter sänkning		år	Låg, mkr/km	Hög, mkr/km	Låg, mkr
95	Boliden-Skellefteå	3170	26,2	90	80	2023	9	12	235,8	314,4
372	Skelleftehamn-Skellefteå	6890	5,6	90	80	2016	10	13	56	72,8
364	Skellefteå-Hjoggbölefors	3330	10,3	90	80	2019	16	21	164,8	216,3
4	Ljusvattnet-Yttervik	5000	5,8	90	80	2019	16	21	92,8	121,8
4	Ljusvattnet-Broänge	4250	21,5	90	80	2019	16	21	344	451,5
4	Grimsmark-Broänge	4050	8,8	90	80	2019	16	21	140,8	184,8
4	Gumboda-Grimsmark	4200	14,2	90	80	2019	16	21	227,2	298,2
4	Sikeå-Gumboda	3900	9,4	90	80	2019	16	21	150,4	197,4
4	Hörnefors	7150	0,8	90	80	2016	16	21	12,8	16,8
12	Obbola-Alvik	5700	8,8	90	80	2019	12	15	105,6	132
12	Kulla-Norrfors	8700	7	90	80	2016	16	21	112	147
12	Brattby-Vännäsby	6450	3,8	90	80	2016	16	21	60,8	79,8
512	Röbäck-Yttersjö	2500	8,1	90	80	2016	9	12	72,9	97,2
531	Holmsund-Umeå	5000	7,7	90	80	2019	12	15	92,4	115,5
92	Penglund-Vännäs, E12	2750	6,9	90	80	2023	10	13	69	89,7
363	Håckmark-Hissjö	3750	1,4	90	80	2019	9	12	12,6	16,8
363	Hissjö-Tavelsjö	2300	8,8	90	80	2023	9	12	79,2	105,6
45	Vilhelmina	2800	2,2	90	80	2023	9	12	19,8	26,4
522	Stöcksjö-Spångdalen	3000	2,5	90	80	2016	9	12	22,5	30
642	Innertavle-Tomtebo	2900	0,8	90	80	2016	9	12	7,2	9,6
		Summa	160,6						2078,6	2723,6
Nationell plan			82,3						1266,2	1655,7
Länstransportplan			78,3						812,4	1067,9

Utgångspunkt för antaganden av á-priser

Ombyggnad väg 363 mellan Forslunda-Håckmark. 4,9 km till en kostnad av 54,8 mkr exkl byggherrekostnader.

Ombyggnad E4 Djäkneboda-Bygdeå, Västerbottens län. 12 km. 125 miljoner kronor

Väg E4, delen Sikeå - Gumboda. 9,7 km. 155-205 miljoner kronor

Antaget
á-pris/km
11,2
10,4
16-21

Dnr:
16RKTM0083-2
16RKTM0082-2
16RKTM0084-2
16RKTM0085-2
16RKTM0081-2

2016-09-14

Trafikverket via epost till
trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över förslag till ändrade föreskrifter för vägarna E12, 92, 512, 522 och 642 (TRV diarienummer TRV 2016/30031, 2016/32521, 2016/30020, 2016/30021 samt 2016/30028)

Bakgrund

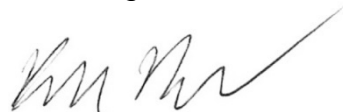
Förslagen om justerade hastighetsgränser baseras på det förslag som Region Västerbotten tidigare yttrat sig (15RV0524-2). I förslaget från Trafikverket lyftes fram ett antal vägsträckor som föreslogs få nedsatta hastigheter i tre etapper mellan år 2016 till år 2023. Av de ovan rubricerade vägarna tillhör E12, 512, 522 642 den första etappen som Trafikverket aviserade för sänkning av hastigheterna under år 2016. Väg 92 aviserades i det första remissunderlaget för en hastighetssänkning först år 2023.

Region Västerbottens yttrande

Region Västerbotten säger ett fortsatt tydligt nej till samtliga förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar en nödvändig regionförstoring. Detta inkluderar då självfallet de vägavsnitt som denna remiss gäller mer specifikt.

I övrigt hänvisar Region Västerbotten till det tidigare yttrandet, vilket bifogas. Utöver detta bifogas även för kännedom ett pressmeddelande från Region Västerbotten, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen Norrbotten.

Erik Bergkvist



Regionråd

Bilagor

1. Tidigare yttrande
2. Uttalande från Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Mottagare Trafikverket

Angelica Carlsson
Box 809
971 25 Luleå

Umeå 2016-09-11

TRV 2016/32521

Remissvar gällande väg 92, Västerbottens län enligt förordningen 2007:1244 avseende föreslagna hastighetssänkningar.

Sammanfattning av synpunkterna från Motormännens lokalklubb i Umeå.

Motormännens lokalklubb i Umeå anser att det är dags att Trafikverket i akt och styrka visar på att de generella sänkningar som görs av vägsträckor där mittseparering saknas med basen ÅDT förändras. Dels med påskyndande av investeringar för att bygga om dessa vägar. Sedan måste Trafikverket i handling visa att lösningar med "smarta hastighetsskyltar" införs i närtid. Generella sänkningar som styrs av ÅDT ger en fordonstrafik som är omotiverad att följa dessa hastigheter, då trafik och förhållanden över dygnet varierar. Extra viktigt nu när vi genom polisens och våra egna hastighetsmätningar påvisar att respekten för hastighetsbegränsningar minskat. Motormännens lokalklubb i Umeå ställer sig positiv till de föreslagna ändringarna, dock med beaktande av vad som ovan angivits.

Motormännens lokalklubb i Umeå

Christer Nyberg
Ordförande, klubb Umeå



ÅSELE KOMMUN

Yttrande

Datum 2016-08-12

Förslag till nya föreskrifter för väg 92, Västerbottens län

Ärendenummer: TRV 2016/32521

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 92, Västerbottens län samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:89) om hastighetsbegränsning på väg 92 i Västerbottens län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Yttrande

Åsele kommun anser att åtgärderna inte är tillgänglighetsfrämjande. Sänkta hastighetsgränser kan leda till sämre underhåll. Vägarna behöver istället bättre underhåll p g a all tung trafik.

För Åsele kommun

Brage Sundberg
Ordförande, Kommunstyrelsen

Kopia på beslut skickas till

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Ärendenummer: 2016/32521

REMISSVAR VÄG 92 VÄSTERBOTTENS LÄN

Trafikverket i Region Nord har önskat synpunkter på rubricerade remiss.

Sveriges Åkeriföretag är svenska åkerinäringens branschorganisation. Totalt samordnar vi ca 6 500 medlemsföretag och 34 000 godstransportfordon i Sverige. Detta motsvarar ca 80 % av åkerierna i Sverige. Den svenska åkerinäringen omsätter ca 108 miljarder per år, vilket motsvarar 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag Norr utgör de 4 nordligaste länen i Sverige och har totalt ca 1 000 medlemsföretag som disponerar ca 4 000 tunga lastbilar.

Sveriges Åkeriföretag Norr har inget att erinra till det föreslagna remissförslaget.

Umeå den 2 september 2016



Carina Ahlfeldt
Regionchef
Sveriges Åkeriföretag Norr
0771-16 10 10
Carina.ahlfelt@akeri.se



vännäs

2016-09-02

Yttrande över remiss om förslag till nya föreskrifter för väg E12 och Väg 92 avseende hastigheter, Västerbottenslän

Trafikverket har berett Vännäs kommun möjlighet att lämna synpunkter gällande Förslag till nya föreskrifter för väg E12 och 92 samt upphävande av tidigare namngivna vägars gällande föreskrifter. Remissen omfattar konsekvensutredningar samt förslag till nya föreskrifter. Remissen utgör det andra steget i en remissprocess där Vännäs kommun tidigare yttrat sig (Remiss - Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard).

Bakgrund

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnas säkerhetsstandard. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under mars-maj 2016. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden:
<http://www.trafikverket.se/omoss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/regeringsuppdrag-remisser-och-remissvar/remisser/remiss-foranpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Trafikverkets långsiktiga ambition för anpassning av hastighetsgränserna till vägnas standard innebär:

- att ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha högst 80 km/tim
- att åtgärder för höjda hastighetsgränser ske utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet
- att hastighetsförändringen inte leder till överskridande av miljö kvalitetsnormen för luftkvalitet
- att riktvärden för buller inte bör överskridas
- att anpassningen är motiverad med hänsyn till den transportpolitiska måluppfyllelsen

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer och framgår av Vägnas och gatans utformning, VGU, som används vid ny- eller ombyggnation. Undantag från VGU kan göras för befintlig väg av trafiksäkerhets- framkomlighets- eller miljöskäl.

De utsända remisserna berör hastighetsanpassningar för nedanstående vägar.

Väg nr	Delen	Nuvarande hastighet	Efter sänkning	Genomförande	FPV
12	Kulla - Norrfors	90	80	2016-12-01	JA
12	Brattby - Vännäsby	90	80	2016-12-01	JA
92	Penglund - Vännäsby	90	80	2016-12-01	JA

Yttrande

De synpunkter Vännäs kommun lämnade i föregående remiss kvarstår .

- Förslaget innebär ökade samhällsekonomiska kostnader om cirka 50 Mkr årligen i Västerbottens län i form av restidsförluster. Detta bör kompenseras med en motsvarande ökning av investeringsmedel som syftar till att behålla nuvarande hastighetsbegränsningar.
- Förslaget försämrar funktionaliteten i flera pendlingsstråk som är viktiga för Vännäs kommuns utvecklingsmöjligheter.
- Trafikverkets metod för att avgöra om vägar ska hastighetssänkas tar inte hänsyn till vägars syfte, funktion eller trafikering. Varje enskild anpassning måste utredas och motiveras.
- Alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd saknas.
- Högt trafikerade vägar av stor vikt för regionala och lokala samband bör undantas från hastighetssänkning tills trafikverket kan åtgärda bristande trafiksäkerhet i vägsystemet med alternativa åtgärder. I synnerhet vägar som har stora pendlingsrelationer i restidsintervallet 20-40 minuter där resefrekvens påverkas starkt av ökning i restid.

Trafikverket har bemött inkomna synpunkter från föregående remiss i ett PM daterat 2016-07-01. Vännäs kommun anser dock att flera av de lämnade synpunkterna inte besvarats på ett tillfredsställande sätt. Detta rör i synnerhet de synpunkter som behandlar brister i metoden för att bedöma vägars standard samt bristfälliga konsekvensbedömningar av de föreslagna hastighetssänkningarnas effekter. Exempelvis används inte olycksfallsstatistik någonstans i remissunderlaget för att motivera hastighetsanpassningar. Detta trots att huvudsyftet med anpassningen av hastigheter till vägarnas standard är att öka trafiksäkerheten.

I remissunderlaget beaktas endast mitträcke som tillräcklig åtgärd för att inte sänka befintlig hastighetsgräns. Vännäs kommun vill ännu en gång uppmana Trafikverket att beakta alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd. För vissa typer av vägar kan mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder såsom exempelvis 1+1-väg med omkörningszoner, mitträffling som alternativ till mitträcke, variabla hastighetsbestämmelser utifrån årstid, väderlek och trafikflöden utgöra fullgoda alternativ till hastighetssänkning. Vännäs kommun skulle gärna se att

Trafikverket investerade i gång- och cykelvägar längs högt trafikerade vägar som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i närheten av tätorter.

Vännäs kommun håller inte med Trafikverket gällande uppskattningen av kostnader och konsekvenser i remissunderlaget. Trafikverket begränsar kostnaderna till skyltning och tillkännagivande samtidigt som effekterna av hastighetssänkningarna inte bedöms ha effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller övriga villkor. Tvärtom menar Vännäs kommun att hastighetssänkningar i centrala delar av vägnätet leder till stora samhällsekonomiska kostnader i form av tidskostnader och riskerar leda till försämrade funktionella samband.

Som ett resultat av långsiktig samverkan mellan de svenska, finska och norska aktörer längs E12 har vägen idag TEN-T Comprehensive-status i det europeiska transportnätverket. Denna klassning kommer att revideras kommande år och framtida sänkta hastigheter riskerar därför äventyra denna status. Det är av stor vikt att Trafikverket beaktar detta då förslaget anger att ytterligare anpassningar av hastigheter kan tillkomma under perioden. Idag saknas mitträcke längs nästan hela E12s sträckning och delar av vägen har fordonsflöden strax under 2000 fordon per dygn. Ytterligare hastighetsanpassning längs e12 riskerar således att försämma östvästliga funktionella samband för gods- och persontrafik samtidigt som det riskerar E12s status som europeisk transportlänk.

Utifrån remissunderlaget anser Vännäs kommun det viktigt att:

- Åtgärder i form av mitträcke och 2+1-väg prioriteras i Umeås omgivande pendlingsstråk inom ramen för kommande åtgärdsplanering.
- Beslutade åtgärder i kommande åtgärdsplanering beaktas för objekt som planeras hastighetssänkas under 2019 så att dessa kan undantas från hastighetssänkning.
- Trafikverket fortsättningsvis beaktar och utreder alternativ till hastighetssänkning.
- Trafikverket redovisar rimliga konsekvensbeskrivningar för de sträckor som föreslås hastighetssänkas.
- Vännäs kommun förutsätter att de sträckor som är 70 Km/tim idag förblir så då dessa avsnitt är trafikfarliga.

Antaget kommunstyrelsen 2016-09-12, § 112



Johan Söderling
Kommunstyrelsens ordförande



UMEÅ
KOMMUN

Umeå kommun 2016-09-08

KS-2016/00527

Trafikverket

781 89 Borlänge

Remiss – Förslag till föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 92 i Västerbottens län TRV 2016/32521

Umeå kommun har getts möjlighet att besvara rubricerad remiss. De synpunkter Umeå kommun lämnade i föregående remiss kvarstår (TRV 2016/19427).

- Förslaget innebär ökade samhällsekonomiska kostnader om cirka 50 Mkr årligen i Västerbottens län i form av restidsförluster. Detta bör kompenseras med en motsvarande ökning av investeringsmedel som syftar till att behålla nuvarande hastighetsbegränsningar.
- Förslaget försämrar funktionaliteten i flera pendlingsstråk som är viktiga för Umeå kommuns utvecklingsmöjligheter.
- Trafikverkets metod för att avgöra om vägar ska hastighetssänkas tar inte hänsyn till vägars syfte, funktion eller trafikering. Varje enskild anpassning måste utredas och motiveras.
- Alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd saknas.
- Högt trafikerade vägar av stor vikt för regionala och lokala samband bör undantas från hastighetssänkning tills trafikverket kan åtgärda bristande trafiksäkerhet i vägsystemet med alternativa åtgärder. I synnerhet vägar som har stora pendlingsrelationer i restidsintervallet 20-40 minuter där resefrekvens påverkas starkt av ökning i restid.

Trafikverket har bemött inkomna synpunkter från föregående remiss i ett PM daterat 2016-07-01. Umeå kommun anser dock att flera av de lämnade synpunkterna inte besvarats på ett tillfredsställande sätt. Detta rör i synnerhet de synpunkter som behandlar brister i metoden för att bedöma vägars standard samt bristfälliga konsekvensbedömningar av de föreslagna hastighetssänkningarnas effekter. Exempelvis används inte olycksfallsstatistik någonstans i remissunderlaget för att motivera hastighetsanpassningar. Detta trots att huvudsyftet med anpassningen av hastigheter till vägnas standard är att öka trafiksäkerheten.

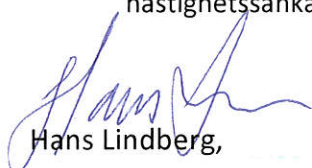
I remissunderlaget beaktas endast mitträcke som tillräcklig åtgärd för att inte sänka befintlig hastighetsgräns. Umeå kommun vill ännu en gång uppmana Trafikverket att beakta alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd. För vissa typer av vägar kan mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder såsom exempelvis 1+1-väg med

omkörningszoner, mitträffling som alternativ till mitträcke, variabla hastighetsbestämmelser utifrån årstid, väderlek och trafikflöden utgöra fullgoda alternativ till hastighetssänkning. Umeå kommun skulle gärna se att Trafikverket investerade i gång- och cykelvägar längs högt trafikerade vägar som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i närheten av tätorter.

Umeå kommun håller inte med Trafikverket gällande uppskattningen av kostnader och konsekvenser i remissunderlaget. Trafikverket begränsar kostnaderna till skyltning och tillkännagivande samtidigt som effekterna av hastighetssänkningarna inte bedöms ha effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller övriga villkor. Tvärtom menar Umeå kommun att hastighetssänkningar i centrala delar av vägnätet leder till stora samhällsekonomiska kostnader i form av tidskostnader och riskerar leda till försämrade funktionella samband.

Utifrån remissunderlaget anser Umeå kommun det viktigt att:

- Åtgärder i form av mitträcke och 2+1-väg prioriteras i Umeås omgivande pendlingsstråk inom ramen för kommande åtgärdsplanering.
- Beslutade åtgärder i kommande åtgärdsplanering beaktas för objekt som planeras hastighetssänkas under 2019 så att dessa kan undantas från hastighetssänkning.
- Trafikverket fortsättningsvis beaktar och utreder alternativ till hastighetssänkning.
- Trafikverket redovisar rimliga konsekvensbeskrivningar för de sträckor som föreslås hastighetssänkas.



Hans Lindberg,

kommunstyrelsens ordförande



Johan Gammelgård,

tf stadsdirektör



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

Datum
2016-09-15

Ärendebeteckning
258-5596-2016

1(1)

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 92, Västerbottens län

Ni har gett Länsstyrelsen möjlighet att yttra sig över ert förslag till nya föreskrifter om hastighetsbegräsning på väg 92, Västerbottens län, samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:89).

Länsstyrelsen har den 19 maj 2016 yttrat sig över Trafikverkets remiss om åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Väg 92 är en av de vägar som omfattades av remissen. I yttrandet motsatte sig Länsstyrelsen alla förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar nödvändig regionförstoring.

Länsstyrelsen har inget att erinra mot de föreslagna föreskrifterna utöver vad som framförts i yttrandet den 19 maj 2016.

Maria Törnblom

Per Lundström

Yttrandet är godkänt i länsstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Bilagor

Yttrande över Trafikverkets remiss om åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

Datum
2016-05-19

Ärendebeteckning
341-4348-2016

Arkivbeteckning

1(3)

Trafikverket

781 89 Borlänge

Yttrande på Trafikverkets remiss, Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard

Bakgrund

Trafikverket föreslår åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard för planperioden 2014-2025. Bakgrunden till förslaget är att regeringen har uttryckt att det är viktigt att fortsätta att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard. Genomförandet av förslaget sker i tre etapper 2016, 2019 och 2023.

Vad gäller Västerbottens län föreslås nedsättningar från 90 km/h till 80 km/h på 20 vägavsnitt med ett prognostiserat medelflöde per dygn på 2000 fordon eller mer. Sammantaget påverkar förslaget en väglängd om cirka 160 kilometer varav en tredjedel av sträckan finns på länets pulsåder E4 mellan Skellefteå och Umeå. Effekten i antalet döda per år som ett resultat av hastighetsnedsättningarna anges till totalt 0,5 personer samtidigt som det blir 177 000 fler fordonstimmar per år på vägnätet i Västerbotten.

Yttrande

Med tanke på antalet utpekade sträckor som ska få sänkt hastighet i länet är det är uppenbart att Trafikverket anser att målet om nollvisionen avseende antalet döda och svårt skadade i trafiken i huvudsak inte ska uppnås genom satsningar för att bygga bort farliga vägar, utan snarare genom att systematiskt sänka hastigheterna. Länsstyrelsen anser detta vara ett oacceptabelt förhållningssätt.

Enligt regeringens uppdrag ska Trafikverkets fokus för arbetet med anpassade hastighetsgränser vara att öka trafiksäkerheten samtidigt som bibehållen eller minskade restider eftersträvas. Länsstyrelsen saknar i remissen helt argumentation eller uppgifter om hur man arbetat med minskade restider i fallet Västerbotten, hastighetssänkning synes där vara det enda medlet som lyfts fram.

Tillgänglighet är viktig i hela landet och inte minst i de glesbefolkade områdena i norra Sverige. En bättre tillgänglighet medför utökade lokala arbetsmarknadsregioner, men Länsstyrelsen vill poängtera att även det

motsatta förhållandet gäller. I ett län av Västerbottens storlek innebär de föreslagna hastighetsgränserna en succesiv regionförminskning där medborgare och näringsliv drabbas av högre restidskostnader.

Hastighetssänkningen på en nästan 6 mil lång sträcka på E4 mellan Umeå och Skellefteå kommer att innebära att dessa kommuner kommer längre ifrån varandra, något som ur ett tillgänglighetsperspektiv inte är godtagbart. Effekten blir en strypning av länets viktigaste pulsåder. Förändringen kommer att påverka bostads- och arbetsmarknaden negativt. Utflyttningsrisken blir störst för orter som Robertsfors, Ånäset och Lövånger eftersom en stor del av alla som bor där pendlar längs E4 till Skellefteå eller Umeå. Den aktuella sträckan av E4 är dessutom en lång följetong där Trafikverket år efter år valt att inte prioritera de nödvändiga åtgärderna på sträckan. Som en följd av detta uppfylls nu inte kravet för bibehållen hastighet och närmare 6 mil får enligt förslaget sänkt hastighet från 90 km/tim till 80 km/tim.

Region Västerbotten har gjort en genomgång av var dödsolyckor mellan motorfordon skett i länet under perioden 2010-2015. Förutom tre dödsolyckor på väg 95, och en på väg E4, har 10 dödsolyckor inträffat, dock på på andra vägnät än de som nu pekats ut av Trafikverket. Av detta drar Länsstyrelsen slutsatsen att antalet minskade dödsolyckor genom sänkt hastighet på berörda sträckor är högst marginell. Dessutom finns anledning att utgå från att Trafikverket för att nå nollvisionen kommer att fortsätta den inslagna vägen med att föreslå fortsatta hastighetsnedsättningar på det övriga vägnätet. Det senare skulle innebära en fortsatt orimlig regionförminskning med allvarliga följder för Västerbottens län samt drabba vägar med mindre trafikvolym.

Länsstyrelsen är allvarligt oroad över möjligheten att de hastighetssänkningar som nu föreslås i avvaktan på upprustning kommer att bli permanenta eftersom det råder oklarhet om hur den framtida investeringsbudgeten för infrastruktur kommer att se ut.

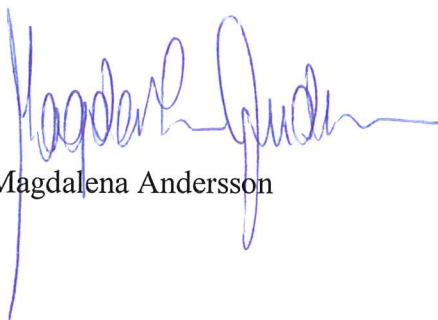
Vad som behövs i stället för sänkta hastigheter är medel för att bygga bort de ”felande länkar” som finns i dag, framförallt på väg E4 mellan Umeå och Skellefteå, väg E12 mellan Umeå och Vännäs och väg 95 mellan Skellefteå och Boliden.

Av de föreslagna hastighetssänkningarna drabbar cirka 78 km länsvägarna. Åtgärder på dessa vägar finansieras via Länstransportplanen och uppskattas kosta cirka 1 miljard kronor vilket är mer än det totala anslaget på en 12 års period. Det är således uppenbart att nuvarande budgetram för Västerbottens län måste höjas betydligt om det ska vara möjligt att i närtid genomföra investeringar för att möjliggöra bibehållen hastighet.


Att bygga bort de flaskhalsar som nu pekas ut innebär stora investeringar men sett över en lång period blir det billigare än de negativa effekterna som den planerade hastighetssänkningen innebär för länet.

Sammanfattningsvis säger Länsstyrelsen tydligt nej till alla förslag på nedsättningar av hastigheterna på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar nödvändig regionförstoring. I stället måste trafiksäkerheten höjas på det utpekade vägnätet genom riktade investeringar. Det bästa sättet att undvika kollisioner är genom mötesseparering, om det byggs på dessa sträckor kan i stället hastigheten höjas till 100 km/h och restiderna sänkas.

I detta ärende har Landshövding Magdalena Andersson beslutat. Ärendet har beretts av Handläggaren för Ledningsstöd Mikael Bergström.



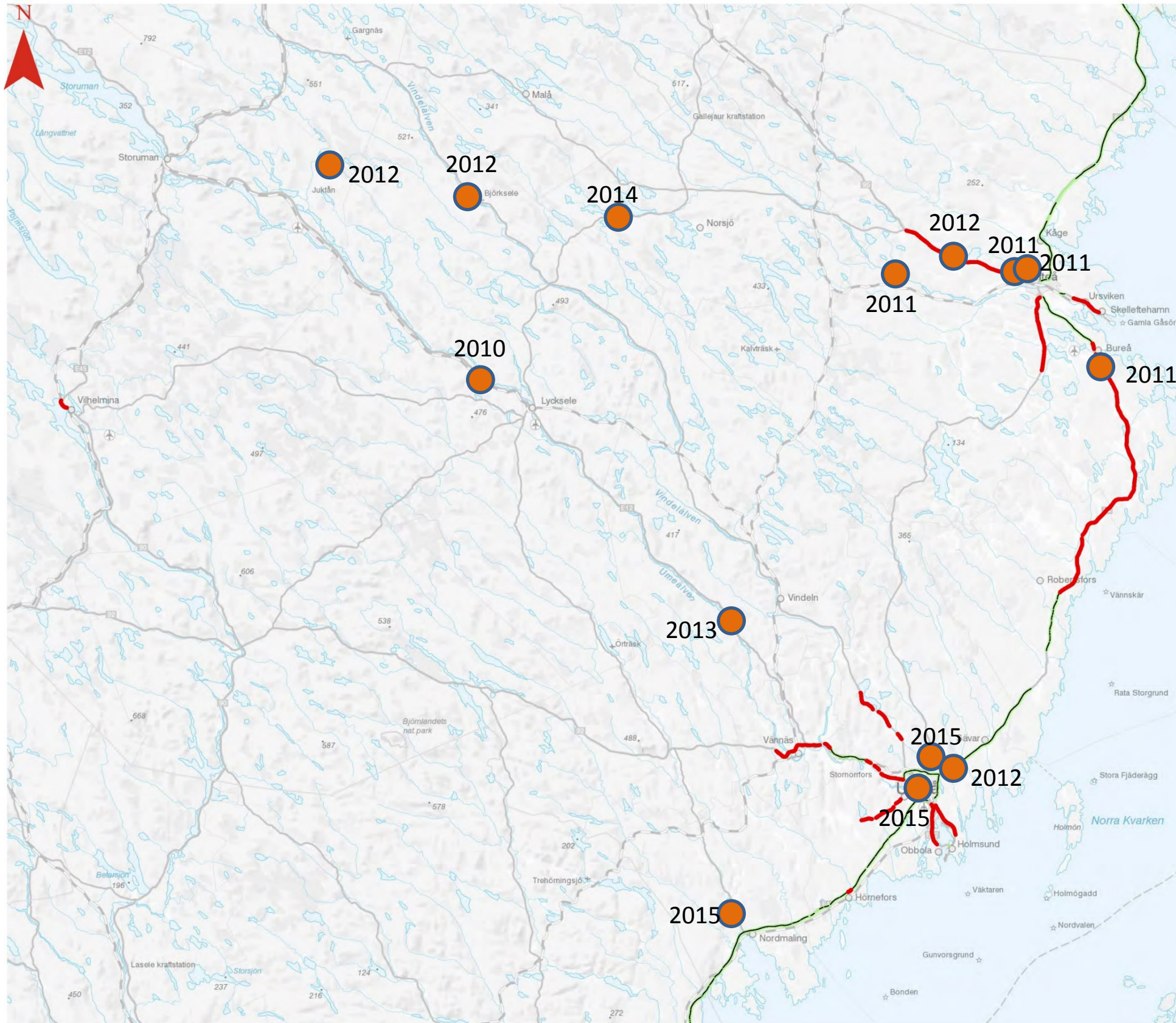
Magdalena Andersson



Mikael Bergström

Döda vid mötesolyckor motorfordon-motorfordon i Västerbottens län perioden 2010-2015. (14 st)

Källa: STRADA, bearbetning Region Västerbotten



VÄSTERBOTTEN INOM FPV

INOM funktionellt prioriterat vägnät
Vägar som kan få sänkt hastighetsgräns till 80km/h mellan 2014-2025.

Urvalskriterie,
2 körfält, >80km/h, trafikflöde >2000 (år 2025)

Totalt 162.6 Km

Väginformation

- 90 km/h
- Gemensamt mitträcke
- Mötesfri väg

Datum: 2016-02-18
Skala (A3): 1:772 067

0 6 12 18 24 30 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan Sweref99 TM

Översikt





[Start](#) / [Politik](#) / Orimligt att genomföra hastighetssänkningar

 Lyssna  Skriv ut

Orimligt att genomföra hastighetssänkningar

Trafikverket är ute på fullständigt fel väg när de nu tänker fullfölja sin idé om en massiv hastighetssänkning på landets vägsystem. Detta menar regionråden vid Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen och landshövdingen i Norrbottens län.

Att lösa nollvisionen med generella hastighetssänkningar från 100 eller 90 km/h ned till 80 km/h i stället för upprustade vägar är helt

orimligt.

Det innebär att näringsliv och medborgare mister tillgänglighet samtidigt som effekterna för trafiksäkerheten är marginella. Övergripande beräkningar visar att de tänkta hastighetssänkningarna är kraftigt samhällsekonomiskt olönsamma. Detta var även något som framfördes på ett mycket tydligt sätt både från politiska företrädare och från näringslivet i samband med de remissvar som lämnades i våras på Trafikverkets förslag.

Att man nu från Trafikverkets sida uppenbarligen inte tagit till sig något av den kritik som framfördes i våras är häpnadsväckande. Därför är det nödvändigt att man på nationell politisk nivå griper in för att korrigera den

Sök...

MENY ☰

vilket vore förödande – inte minst i norra Sverige som med våra långa avstånd drabbas hårt.

Det är därför som Region Västerbotten, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Norrbotten nu begär företräde hos infrastrukturminister **Anna Johansson** för att tydliggöra vår syn i syfte att Regeringen ger Trafikverket andra direktiv när det gäller att hantera genomförandet av nollvisionen.

Erik Bergkvist, regionråd Region Västerbotten, 070-618 68 55

Robert Uitto, regionråd Region Jämtland Härjedalen, 070-629 13 84

Sven-Erik Österberg, landshövding Länsstyrelsen Norrbotten, 010-225 54 82

13 september, 2016 |



Emil Hägglund