

## Sammanfattning av remissinstansernas inkomna synpunkter

### Remissomgång: 1

Remiss har sänts till och besvarats enligt följande:

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

## Kort redovisning av genomförda samråd:

Antal					
Skickade remisser	Svar	Tillstyrker	Avstyrker	Ingen erinran	Annat
17	8	1	3	2	2

## Kort sammanfattning av svar med kommentarer

### 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.

I övrigt hänvisar Region Västerbotten till det tidigare yttrande.

#### *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 2016-09-22.

### 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.

## 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.

## 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.

## Sveriges MotorCyklister

### *Synpunkt från remissinstans*

SMC anser att hela stråket bör mittsepareras med mitträffling för ökad trafiksäkerhet och bibehålla en hastighetsbegränsning på 90 km/timme. Att endast ändra hastighetsbegränsningen längs en delsträcka bidrar till ett ologiskt regelverk som inte kommer att respekteras. Det är viktigt att Trafikverket arbetar för ökad trafiksäkerhet i praktiken, inte bara ändrade regler. 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.

## Kollektivtrafikmyndigheten AC

### *Synpunkt från remissinstans*

Motsätter sig förslaget till nya föreskrifter för väg 512 - hänvisar till tidigare yttrande "Region Västerbotten säger ett tydligt nej till samtliga förslag på nedsättningar av hastigheter på länets vägnät då detta är starkt negativt för länets tillgänglighet och motverkar en nödvändig regionförstoring."

### *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.

## Slutsats

Trafikverket Region Nord 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. Underlaget sänds därmed för nationell granskning, föredragning och beslut.

Trafikverket Region Nord

*Angelica Qarlsin* Enhet Trafikmiljö

## Bilagor

Remissinstansernas svar



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND  
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163  
100 29 STOCKHOLM

**Mottagare Trafikverket**

Angelica Carlsin  
Box 809  
971 25 Luleå

Umeå 2016-09-11

TRV 2016/30020

## **Remissvar gällande väg 512, 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



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





Trafikverket  
781 89 BORLÄNGE

Ärendenummer: 2016/30020

## REMISSVAR VÄG 512 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](mailto:Carina.ahlfelt@akeri.se)





[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**



UMEÅ  
KOMMUN

Umeå kommun 2016-09-08

KS-2016/00527

Trafikverket

781 89 Borlänge

## Remiss – Förslag till föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 512 i Västerbottens län TRV 2016/30020

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 öknings 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 vägarnas standard är att öka trafiksäkerheten.

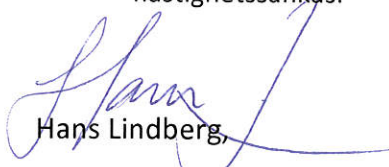
I remissunderlaget beaktas endast mitträcke som tillräcklig åtgärd för att inte sänka befintlig hastighetsgräns. Umeå kommun vill ännu en gång uppmana Trafikverket att beakta alternativ till hastighetssänkning som trafiksäkerhetshöjande åtgärd. För vissa typer av vägar kan mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder 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  
258-5599-2016

1(1)

Trafikverket  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

### Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 512, Västerbottens län

Ni har gett Länsstyrelsen möjlighet att yttra sig över ert förslag till nya föreskrifter om hastighetsbegräsning på väg 512, Västerbottens län, samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:29) om hastighetsbegräsning på väg 512 i Västerbottens län.

Länsstyrelsen har den 19 maj 2016 yttrat sig över Trafikverkets remiss om åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Väg 512 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







# Polisen

## YTTRANDE

1 (1)

Datum

2016-09-12

Diariernr (åberopas)

A285.928/2016

Saknr

595

Polismyndigheten  
Trafikpolisen  
Per Bäckström

Anglica Qarlsin

### Ärende TRV 2016/30020

Polismyndigheten har ingen erinran gällande förslaget för nya föreskrifter för väg 512, Västerbottens län.

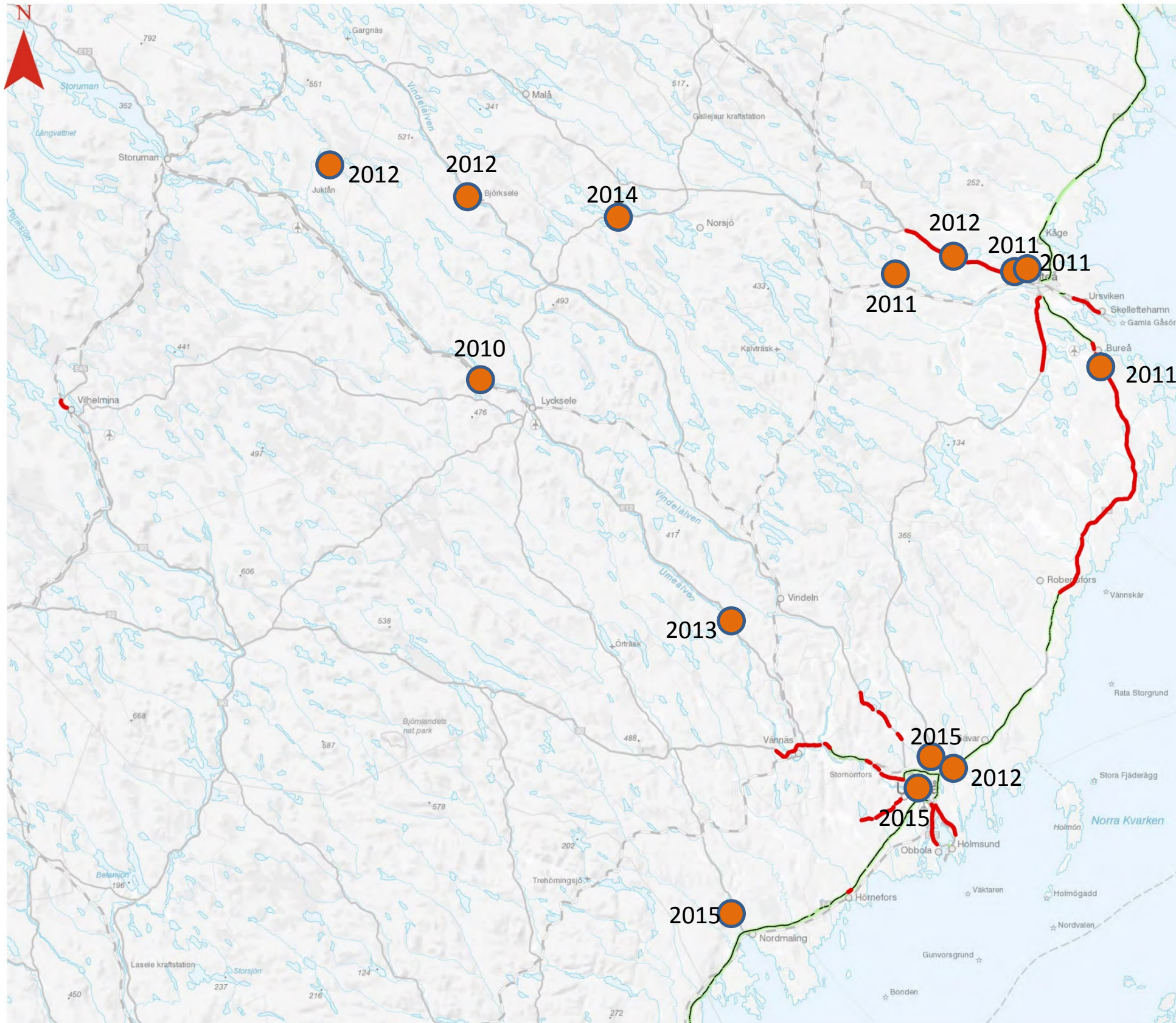
Per Bäckström  
Inspektör

Tel: 070-6891124



# 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.

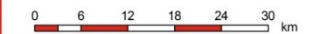
Urvalskriterie,  
2 körfält, >80km/h, trafikflöde >2000 (år 2025)

**Totalt 162.6 Km**

### Väginformation

- 90 km/h
- Gemensamt mitträcke
- Mötesfri väg

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



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan  
Sweref99 TM

### Översikt





Dnr: 16RV0102

YTTRANDE

2016-05-12

Trafikverket via epost till  
[hastighetsanpassning@trafikverket.se](mailto: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 vägvägnät 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.







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.

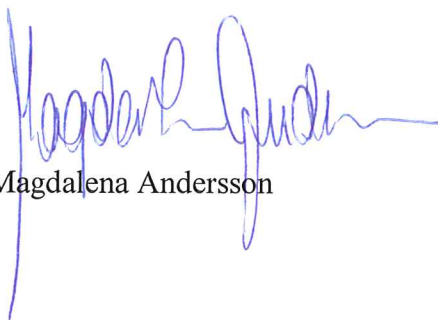
Vad som behövs i stället för sänkta hastigheter är medel för att bygga bort de ”felande länkar” som finns i dag, framförallt på väg E4 mellan Umeå och Skellefteå, väg E12 mellan Umeå och Vännäs och väg 95 mellan Skellefteå och Boliden.

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





## Synpunkter

1(1)

Datum	Dnr
2016-06-28	
Ert datum	Er beteckning
2016-06-27	TRV2016/30020

Handläggare  
Heidi Thörnberg

Mottagare  
trafikverket@trafikverket  
Eller  
Trafikverket  
781 28 Borlänge

### Förslag till nya föreskrifter för väg 512, Västerbottens län

#### Sammanfattning

Trafikverket har översänt en remiss gällande förslag till nya föreskrifter för väg 512, Västerbottens län samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:43) om hastighetsbegränsning på väg 512 i Västerbottens län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Eventuella synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 15 september 2016.

#### Allmänna synpunkter

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län har medverkat i handläggningen av Trafikverkets förslag till Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard (TRV 2016/19427)

#### Särskilda synpunkter

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län motsätter sig förslaget till nya föreskrifter för väg 512, Västerbottens län med stöd av Region Västerbottens yttrande över remiss angående åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Protokoll 2016-05-12 § 55: "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  
Kollektivtrafikmyndigheten

  
Heidi Thörnberg  
myndighetschef



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

2016-09-14

Trafikverket via epost till  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto: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





Till

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

## Sveriges MotorCyklister

### Remissvar Förslag till nya föreskrifter för väg 512 Västerbottens län, diarienummer TRV 2016/30020

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:

- SMC anser att hela stråket bör mittsepareras med mitträffling och bibehålla en hastighetsbegränsning på 90 km/timme.
- 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 6 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 omskylltning 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 hela stråket bör mittsepareras med mitträffling för ökad trafiksäkerhet och bibehålla en hastighetsbegränsning på 90 km/timme. Att endast ändra hastighetsbegränsningen längs en delsträcka bidrar till ett ologiskt regelverk som inte kommer att respekteras. Det är viktigt att Trafikverket arbetar för ökad trafiksäkerhet i praktiken, inte bara ändrade regler. 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**