

Sammanfattning av remissinstansernas inkomna synpunkter

Remissomgång:

Remiss har sänts till och besvarats enligt följande:

Mottagare	Remissvar
Länsstyrelsen i Norrbotten	Avstyrkes
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	Inget svar
NTF	Inget svar
Sveriges Åkeriföretag	Inget svar
Länstrafiken Norrbotten	Inget svar
Polismyndigheten Region Nord	Tillstyrkes
Svenska Naturskyddsföreningen	Inget svar
Kommunförbundet Norrbotten	Inget svar
Motormännen	Inget svar
Norrbottens handelskammare	Inget svar
Svensk Kollektivtrafik	Inget svar
Svenska Taxiförbundet	Inget svar
Piteå kommun	Tillstyrkes
Riksförbundet för enskilda vägar	Inget svar
Sveriges Bussföretag	Inget svar
Sveriges MotorCyklister	Annat

Kort redovisning av genomförda samråd:

Antal					
Skickade remisser	Svar	Tillstyrker	Avstyrker	Ingen erinran	Annat
16	4	2	1	0	1

Kort sammanfattning av svar med kommentarer

Länsstyrelsen i Norrbotten

Synpunkt från remissinstans

Länsstyrelsen avvisar förslagen om sänkta hastigheter på länets vägar. Påtalar långa avstånd, glest vägnät, avsaknad alternativa transportmöjligheter. Anför ytterligare att "god tillgänglighet med tillfredsställande restider är av avgörande betydelse för såväl det regionala samspelet med de lokala arbetsmarknaderna som för näringslivets konkurrenskraft. Därför är det ett absolut krav att gällande hastighetsnivåer på vägsystemet som helhet bibehålls." Länsstyrelsen menar även att föreslagna höjda hastigheter på FPV måste utökas med kvarvarande sträckor på väg E4 och väg E10 samt väg E10.01.

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.

Polismyndigheten Region Nord

Synpunkt från remissinstans

Polismyndigheten tillstyrker förslaget om ny hastighet på aktuell vägsträcka.

Trafikverkets kommentar

Piteå kommun

Synpunkt från remissinstans

Piteå kommun anser att arbetet med att utvidga arbetsmarknadsområden är av stor vikt för Piteå som ort såväl som för länet i helhet. Påtalar risk för upplevd ökad plottrighet. Är generellt sett negativ till hastighetsförändringar som förlänger restider då utvidgande av arbetsmarknadsområden är av stor vikt för både kommunen och länet. Tillstyrker, med ovan nämnda, förutsatt att 80 också blir den genomgående hastighetsbegränsningen och därmed ersätter 70-sträckorna på väg 374.

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. Översyn av lokala trafikföreskrifter på aktuell sträcka kommer ske för att minska upplevelsen av plottlighet. Förslag kommer lämnas Länsstyrelsen Norrbotten som innehar beslutsmandatet utom tätbebyggt område i samband med detta.

Sveriges MotorCyklister

Synpunkt från remissinstans

SMC anser att konsekvensutredningen har stora brister och förslaget om ändrad hastighet bör återtas och en ny utredning göras. De anser vidare att sträckan bör mittsepareras med mitträffling för ökad trafiksäkerhet och ha en enhetlig hastighetsbegränsning på 90 km/timme. Ytterligare anges att sänkt skyltad hastighetsbegränsning inte i sig ökar trafiksäkerheten eftersom dagens hastighetsgränser inte respekteras av trafikanterna.

Trafikverkets kommentar

De brister ni upplever 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.

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.

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.

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

På uppdrag

Angelica Qarlsin
Enhet Trafikmiljö

Bilagor

Remissinstansernas svar



Länsstyrelsen
Norrbotten

YTTRANDE

1 (1)

Datum
2016-08-26

Diarienummer
258-8721, 8741,
8739, 8902,
8738-2016

Trafikverket

781 89 Borlänge



Förslag till nya föreskrifter för väg 374.01, 831, 705, 909 samt 968, Norrbottens län

Era ärendenummer: TRV 2016/32539, TRV 2016/59230, TRV 2016/32552, TRV 2016/32548, TRV 2016/32544.

Ställningstagande

Länsstyrelsen avvisar förslagen om sänkta hastigheter på länets vägar.

Synpunkter

Norrbotten präglas av långa avstånd, med ett glest vägnät och avsaknad av alternativa transpormöjligheter. God tillgänglighet med tillfredsställande restider är av avgörande betydelse för såväl det regionala samspillet med de lokala arbetsmarknaderna som för näringslivets konkurrenskraft. Därför är det ett absolut krav att gällande hastighetsnivåer på vägsystemet som helhet bibehålls. Föreslagna höjda hastigheter på det utpekade funktionella prioriterade vägnätet (FPV) måste utökas med kvarvarande sträckor på väg E4 och väg E10 samt väg 10.01 vilka föreslås få sänkta hastigheter.

Deltagande

Deltagande i detta yttrande har varit Nils Sandström och Bo-Erik Ekblom

Nils Sandström

Bo-Erik Ekblom



Datum
2016-09-10
Diariernr (åberopas)
A288.303/2016

Polismyndigheten
Piteå.
Fredrik Holmgren

TRAFIKVERKET BORLÅNGE
Inkom 2016 -09- 13
Ärendnr. TRV 2016/32539

Hastighetsförändring av väg 374.01

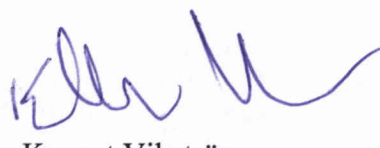
Bakgrund

Trafikverket föreslår ny hastighet på väg 374.01 i Norrbottens län och att befintlig föreskrift kommer att upphävas. Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard. Förslag till hastighetsbegränsningar rör sträckan väg 374 Öjeby-väg E4, trafikplats Boviken. Nuvarande hastighet 90km/tim och föreslagen ny hastighet 80km/tim.

Yttrande

Polismyndigheten föreslår att tillstyrka förslaget om ny hastighet på aktuell vägsträcka.


Fredrik Holmgren
Pa


Kennet Vikström
Polisintendent

Tel: 11414



Piteå kommun

Yttrande

2016-09-13

Dnr 16KS553

Ert dnr TRV 2016/32539

Trafikverket

791 89 Borlänge

Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 374.01, Norrbottens län

Trafikverket har efterfrågat Piteå kommuns synpunkter angående förslag till nya föreskrifter för väg 374.01 inom Piteå kommun. Sträckan som berörs är från trafikplats Boviken till cirkulationsplatsen i korsningen 374/374.01

Piteå kommun anser att arbetet med att utvidga arbetsmarknadsområden är av stor vikt för Piteå som ort såväl som för länet i helhet. Piteå kommun är därför generellt sett negativ till hastighetsförändringar som förlänger restiderna.

Med den föreslagna förändringen kommer upplevelsen också bli en ökad ”plottrighet” över vilka maximala hastigheter som gäller. Piteå kommun anser därför att det på aktuell sträcka måste bli en mer enhetlig hastighetsreglering. De 70-sträckor som nu finns, på aktuell väg, kan med fördel höjas till 80 km/tim.

Piteå kommun kan, med ovan sagda, tillstyrka den föreslagna sänkningen från 90 till 80 km/tim, förutsatt att 80 också blir den genomgående hastighetsbegränsningen och därmed ersätter 70-sträckorna på väg 374.

Piteå kommun

Peter Roslund
Kommunstyrelsens ordförande

Till

trafikverket@trafikverket.se

Sveriges MotorCyklister

Remissvar Förslag till nya föreskrifter för väg 374.01 Norrbottens län, diarienummer TRV 2016/32539

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 sträckan 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 sträckan bör mittsepareras med mitträffling för ökad trafiksäkerhet och bibehålla en hastighetsbegränsning på 90 km/timme. 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