

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.