

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
[Mottagare]

Kopia till
[Kopia till]

Remissvar Region Jämtland Härjedalen

Tack för remissyttrandet.

Trafikverket har tagit fram förslag till justerade hastighetsgränser som sedan har skickats ut på remiss för synpunkter.

Trafikverket arbetar systematiskt med Nollvisionen – att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Därför fortsätter vi att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning på statliga vägar runtom i Sverige. Vi vill hellre vara proaktiva än vänta på att en dödsolycka skall inträffa.

Det handlar om att rädda liv. På vägar med mittseparering har risken för mötesolyckor minimerats. På vägar utan mittseparering behövs andra insatser för att snabbt skapa det säkra mötet. Om två mötande bilar är moderna och kör i max 80 km/tim är det sannolikt att de som färdas i fordonen överlever. Det handlar om vilket krockvåld en människa klarar av. Därför sänker vi hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar som saknar mittseparering.

Bemötande av specifika synpunkter

- *Synpunkter gällande att Trafikverket borde planera och bygga mittseparering i stället för att sänka hastigheten längs E14.*

En av de viktigaste åtgärdsstyperna ur ett säkerhetsperspektiv är att bygga ut vägar med mittsepareringar. Det finns ett stort behov av det i hela landet, men det är kostsamma åtgärder och det krävs hårda prioriteringar vilka delsträckor som kan byggas ut. Ambitionen är att det ska göras i så stor utsträckning som möjligt och i den takt som de ekonomiska ramarna medger. I tidigare planförslaget för nationell plan 2018-2029 föreslog Trafikverket två delsträckor på E14 för mittseparering; Lockne-Optand och Blåberget-Matfors. I samband med fastställande av planen prioriterades dock inte dessa delsträckor.

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

Trafikverket anser att det fortsatt är mycket angeläget att bygga ut vägar med mötesseparering och fortsätter därför vårt arbete med att utreda behov av åtgärder för en ökad säker tillgänglighet samt behovet av andra trafiksäkerhetsåtgärder. Detta arbete sker i vår ordinarie planeringsprocess. Trafikverket har genomfört en bristanalys för E14. Underlaget finns med i åtgärdsplaneringen för kommande nationell plan för transportsystemet. För att kunna påbörja en fysisk planeringsprocess behöver sträckan finnas med som utpekade namngivna objekt i planen. Det finns ett mycket stort behov av åtgärder i infrastrukturen i hela landet och för större investeringar, såsom mötesseparering av vägen, krävs det en prioritering av sådana åtgärder i nationell eller regionala planer.

2018 gjordes en utredning som har resulterat i förslag på genomförbara åtgärder på kort och lång sikt på E14 (och E45), som kan leda till god tillgänglighet, inom ramen för hänsynsmålet trafiksäkerhet, miljö och hälsa. I utredningen har hela sträckan delats upp i delsträckor utifrån trafikmängder.

Under 2022 kommer utredningen att följas upp av en utbyggnadsstrategi som genomförs i dialog med kommuner, regioner och övriga berörda parter längs E14 (och E45). Strategin ska visa i vilken ordning som de olika delsträckorna ska prioriteras för åtgärder.

I väntan på att mittseparering kan byggas kan vi inte bortse från trafiksäkerhetsriskerna och måste därför anpassa hastighetsgränsen till den trafiksäkerhetsstandard vägen har.

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte tar större hänsyn till tillgängligheten i av EU utpekade områden där särskild hänsyn ska tas.*

Trafikverket vill uppnå ett tillgängligt Sverige, men det får inte ske på bekostnad av trafiksäkerheten.

- *Synpunkter gällande att Trafikverket prioriterar mittseparering i de södra delarna av landet före de norra.*

Åtgärder i det statliga stamvägnätet prioriteras enligt likvärdiga kriterier över hela landet. De vägar som har mest trafik får ofta stora kalkylerade effekter av mittsepareringsåtgärder och det är en viktig utgångspunkt vid prioriteringar. Åtgärderna finansieras ur den nationella planen eller de regionala planerna beroende på vilken del av vägnätet som ska åtgärdas.

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte har tagit hänsyn till de negativa effekterna på tillgänglighet och regional utveckling.*

Trafikverket vet att hastighetssänkningarna kommer att påverka tillgängligheten negativt genom längre restider. Men enligt våra bedömningar (se konsekvensutredning och genomförd EVA-kalkyl) överstiger de positiva trafiksäkerhetseffekterna de negativa konsekvenserna i form av längre restid.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering¹ av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Trafikverket har tillsammans med Tillväxtverket finansierat ett forskningsprojekt som resulterat i ”Metoder för regional konsekvensanalys av förändrade hastighetsgränser”², en arbetsmetod för att bättre och mer systematiskt kunna beskriva effekter på tillgänglighet och regional utveckling till följd av förändrade hastigheter i det svenska vägnätet. Numera innehåller våra konsekvensutredningar därför kartor över de förändringar i tillgänglighet (index) och reskostnader som förväntas uppstå åren 2018-2025 kopplade till hastighetsanpassningar. Dessutom har EVA-kalkyler³ gjorts för sträckorna.

Trafikverket vill uppnå ett tillgängligt Sverige, men det får inte ske på bekostnad av trafiksäkerheten.

- *Synpunkter gällande att hastighetssänkningarna leder till sämre regelefterlevnad särskilt på breda vägar.*

Trafikverket har förståelse för att vissa delar av vägen bjuder in till högre hastigheter genom att den är bred och upplevs ha hög standard. Risken för mötesolyckor är dock fortfarande lika hög varför hastighetsanpassningen ändå är motiverad utifrån vägens trafiksäkerhetsstandard.

¹ [Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088](#)

² <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1344108/FULLTEXT01.pdf>

³ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

På de vägar där vi sänkt hastighetsgränsen tidigare ser vi att medelhastigheten sjunker. För att öka hastighetsefterlevnaden har Trafikverket har satt upp ett antal automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) på aktuell sträcka på E14. Trafikverket planerar att under 2021 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror på E14 för att säkra hastigheten.

- *Synpunkter gällande att trafikverket inte följer förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.*

Trafikverket följer Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning⁴ när en hastighetsföreskrift ska ändras. I förordningen framgår att

”Innan en myndighet beslutar föreskrifter eller allmänna råd, ska myndigheten så tidigt som möjligt

1. utreda föreskrifternas eller de allmänna rådens kostnadsmässiga och andra konsekvenser i den omfattning som behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning, och
2. ge statliga myndigheter, kommuner, regioner, organisationer, näringslivet och andra som kostnadsmässigt eller på något annat betydande sätt berörs tillfälle att yttra sig i frågan och om konsekvensutredningen.”

Trafikverket anser att förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning uppfylls i den omfattning som krävs. Förordningens 7§ ska tillämpas om regleringen kan få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt och det ska göras i den omfattning som är möjlig. Trafikverket anser att förslagets effekter har analyserats i den omfattning som är möjlig och som står i paritet med påverkan på företagens förutsättningar och villkor.

- *Synpunkter gällande att informationen till allmänheten har varit för dålig.*

Trafikverket har via regionala medier aktivt kommunicerat förslag, processer, beslut och grunderna för anpassade hastigheter. I sociala medier har hastighetens betydelse för trafiksäkerhet kommunicerats i flera kampanjer de senaste åren riktade till trafikanter. Trafikverket har löpande bemött medias

⁴ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid-sfs-2007-1244>

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

och allmänhetens frågor i media. Därutöver finns aktuell information kring anpassning av hastigheter på Trafikverkets webbplats.

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte följer 1975 års överenskommelse Européen Agreement on Main International Traffic Arteries (ARG).*

Överenskommelsen påverkar inte detta arbete eftersom hastighetsanpassningen är en trafiksäkerhetshöjande åtgärd.

E14 finns inte med i listan över berörda vägar i överenskommelsen. E14 hette E75 före 1992, men i förteckningen av orter längs E75 i överenskommelsen finns inte sträckan Östersund – Sundsvall med.

- *Synpunkter på att ett borttagande av riksintresse för kommunikationer kan leda till längre restider både för gods- och persontrafik.*

E14 uppfyller Trafikverkets kriterier för att fortsätta vara en kommunikationsanläggning av riksintresse. Trafikverkets bedömning är att hastighetssänkningarna på E14 inte kommer att innebära en påtagligt försämrad funktion hos anläggningen.

Vad gäller föreslagna förändringar av riksintresseanspråk för andra vägar i anslutning till E14 så kan det inte likställas med att det tillåts en förändrad markanvändning i anslutning till anläggningen som skulle påverka tillgängligheten negativt. Trafikverket har samma planeringsprocess oavsett om det är ett riksintresse eller ett regionalt intresse som behöver beaktas och tillgänglighet värderas högt.

- *Synpunkter gällande att brister i järnvägen inte gör den till ett attraktivt alternativ.*

Högre hastigheter på järnvägen tillsammans med ett attraktivt trafikutbud är viktiga förutsättningar för att utgöra alternativ till resande på väg. Dagens brister på mittbanan rör bl.a. oreglerade plankorsningar och begränsningar i linjeföring som sammantaget innebär hastighetsbegränsningar. I gällande nationell plan finns åtgärder mellan Sundsvall och Östersund som bl.a. innefattar plankorsningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet och högre

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

hastigheter. Men det finns återstående behov, bl.a. ny linjedragning Stöde - Vattjom, som inte är finansierat i dagsläget.

- *Synpunkter gällande att hastighetssänkningarna har stor påverkan på redan socialt utsatta kommuner och storleken på arbetsmarknadsregioner.*

Hastighetssänkningen innebär längre restider och att pendlingstid därmed ökar. Trafikverket har tagit del av den forskning som visar att viljan att pendla avtar vid längre pendlingsavstånd än 45 minuter. Detta innebär att hastighetsförändringen kan komma att få en negativ påverkan på viljan att pendla för de som får längre restider. Att dagligen färdas långa sträckor på en väg som inte är trafiksäker är också något som kan påverka viljan att pendla negativt.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁵ av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. Tillgänglighet ska inte nås på bekostnad av en bristande trafiksäkerhetsstandard. En önskan om god tillgänglighet och väl fungerande kommunikationer med hänvisning till att det har stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i regionen och storleken på arbetsmarknadsregioner kan således inte åstadkommas på bekostnad av att människor förlorar sina liv eller blir allvarligt skadade i vägtrafiken.

- *EVA verktyget är inte optimalt för att analysera ett helt stråk ur samhällsekonomisk synpunkt.*

Trafikverket anser att EVA, som baseras på kostnadsnyttoanalys (CBA), är ett lämpligt verktyg för att beräkna samhällsekonomiska effekter av hastighetssänkningen på E14. Som underlag till EVA-kalkylen finns en trafikomfördelningsanalys utförd med hjälp av persontrafikmodellsystemet Sampers.

⁵ [Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088](#)

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte tar hänsyn till E14 som del av EU:s utpekade TEN-T nätverk och förordning EU nr 1315/2013.*

E14 ingår i det övergripande nätet. Vid utvecklingen av det övergripande nätet ska åtgärder som fastställts i artikel 10 i TEN-T förordningen genomföras. Där anges bland annat att prioriterade åtgärder innefattar att säkerställa tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen och att överbygga flaskhalsar samt att överbygga förbindelselänkar. Målsättningen är att det övergripande nätet ska vara slutfört till år 2050. En utveckling av E14 måste finansieras i Nationell Plan för Transportsystemet. Att hastighetsanpassa E14 är en trafiksäkerhetsåtgärd som inte strider mot TEN-T förordningen.

- *Synpunkter gällande att mittseparering ger en bättre trafiksäkerhetseffekt än hastighetsanpassningen (PM Samhällsekonomiska effekter av mittseparering av E14, Sundsvalls kommun, WSP 2021-07-14).*

Det är riktigt att mittseparering ger en bättre trafiksäkerhetseffekt än enbart hastighetsanpassning. Vi skulle gärna se att fler vägar var mittseparerade men det tar tid och kostar mycket pengar att genomföra.

I PM "Samhällsekonomiska effekter av mittseparering av E14, Sundsvalls kommun, WSP 2021-07-14" redovisas en total kostnad på närmare 11 miljarder kronor för ombyggnad av E14 till 2+1 väg. Åtgärder över 100 miljoner kronor på nationella statliga vägar beslutas av regeringen i samband med framtagande av ny nationell plan för transportsystemet. I den gällande nationella planen 2018-2029 finns endast finansiering för E14 Sundsvall – Blåberget. För att kunna mittseparera E14 krävs tillräckligt med ekonomiskt utrymme i den nationella planen och att medel avsätts till detta ändamål.

0,37 mdkr är trafiksäkerhetseffekten av hastighetssänkningen på en sträcka om 117 km jämfört med mittseparering på en sträcka om 304 km. Som nämns i rapporten är kalkylperioderna olika, 15 år i fallet för hastighetssänkningen och 60 år i fallet för mittseparering.

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte tar tillräcklig hänsyn till funktionsmålet i förhållande till hänsynsmålet.*

Trafikverket tar hänsyn till både funktionsmålet och hänsynsmålet. Tillgänglighet ska inte nås på bekostnad av en bristande trafiksäkerhetsstandard eller orimligt stor miljöpåverkan.

- *Hänvisning till två regeringsbeslut, N2017/07941/MRT samt N2017/06783/MRT. Det ena ärendet behandlar riksväg 19 i Skåne län och det andra ärendet behandlar riksväg 30 i Kronobergs och Jönköpings län.*

Regeringsbesluten innebar att de överklagade hastighetsföreskrifterna upphävdes och att ärendena lämnades tillbaka till Trafikverket för erforderlig handläggning. Som skäl anförde regeringen avsaknaden av en genomarbetad konsekvensutredning. Dessutom framhöll regeringen att Trafikverket skulle uttömma möjligheterna att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder med exempelvis samfinansiering, särskilt med tanke på att regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2024 möjliggjort nationell samfinansiering av länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Trafikverket har sedan dessa regeringsbeslut utvecklat sina konsekvensutredningar och säkrat att dessa följer Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning⁶. Möjligheter att genomföra samfinansiering har också uttömts.

- *Synpunkter gällande att Trafikverket borde göra andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder (annat än mittseparering) längs E14 också/istället.*

Trafikverket genomför löpande åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet så som bl.a. viltstängsel, mitträffling, säkra sidoområden och korsningsåtgärder. Det går dock inte att bortse ifrån att hastigheten är det som har störst påverkan på vilken konsekvens ev. olyckor får. Det är t.ex. 40 % lägre risk att omkomma i en mötesolycka i 80 km/tim än i 90 km/tim och 60 % lägre risk i 80 km/tim än i 100 km/tim.

⁶ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid-sfs-2007-1244>

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

- *Synpunkter gällande att Trafikverket använder teoretiska modeller som grund för beslutet.*

Trafikverket använder vedertagna modeller som stöds av flera års forskning för att så objektivt som möjligt beskriva den totala samhällsnyttan av olika åtgärder. Det går inte att bortse ifrån att hastigheten är det som har störst påverkan på vilken konsekvens ev. olyckor får. Även det faktum att en förarens reaktionssträcka blir kortare i lägre hastigheter bidrar till att konsekvensen av olyckor blir mindre allvarlig.

Det går inte föra ett resonemang om att beslut enbart ska baseras på verkligt utfall. Ett sådant resonemang innebär att det skulle krävas ett visst antal människoliv innan förutsättningar skulle finnas för att genomföra åtgärder. Det är inte ett resonemang som Trafikverket kan ställa sig bakom och det går dessutom stick i stäv med Nollvisionen.

- *Synpunkter gällande att hastighetsanpassningen får påverkan på trafikrytmen och ökad olycksrisk vid bl.a. omkörning.*

Hastighetsförändringen innebär att fler fordon på E14 kommer att färdas i samma hastighet, vilket sannolikt kommer bidra till en bättre trafikrytm och innebära färre situationer då omkörning krävs. Vid en eventuell mötesolycka finns det dessutom betydligt bättre förutsättningar för de som färdas i fordonen att överleva.

- *Synpunkter gällande att Trafikverket inte tar hänsyn till Transportstyrelsens beslut TSV 2018-1459 daterat 2018-08-24.*

Beslutet som refereras till berör inte Trafikverket eftersom det avser en kommunal väg. Trafikverkets konsekvensutredningar går till regeringen och inte till Transportstyrelsen. Det är korrekt att relevant konsekvensutredning ska göras innan en hastighetsföreskrift ändras och det har Trafikverket gjort för E14.

- *Synpunkter gällande att hastighetsöversynen medför en trafikomfördelning till vägar med sämre trafiksäkerhetsstandard.*

Om en trafikomfördelning sker på grund av hastighetssänkningen kan andra vägar få något högre olycksutfall. I den samhällsekonomiska kalkyl som tagits

Ärendenummer
TRV 2021/22000 & TRV 2021/21829
Motpartens ärendenummer
RUN/339/2021

Dokumentdatum
2021-09-28

fram har trafiksäkerhetseffekter för hela systemet beräknats och inte endast för E14. Resultatet visar på en tydlig positiv trafiksäkerhetseffekt sammantaget. I PM ” Trafikomfördelning och effekter RHA E14” poängteras att antagen trafikomfördelning till andra vägar får antas vara ett maxvärde då modellen som trafikomfördelningen baseras på endast tar hänsyn till restids- och reskostnader och inte att trafikanter värdesätter trafiksäkrare vägar så som E4 och E14 högre.

Med vänlig hälsning

Helena Werre
Enhetschef Samhällsplanering
Trafikverket Region Mitt

Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer [Ärendenummer], Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2021-09-28, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.