



Remissvar till Förslag till nya föreskrifter för väg E14, Västernorrlands län

TRV 2021/21829

Trafikverket har skickat ut förslag till nya föreskrifter för väg E14, Västernorrlands län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2012:47) om hastighetsbegränsning på väg E14 i Västernorrlands län, mellan Högom trafikplats till Jämtlands läns gräns. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter. Trafikverket har som avsikt att sänka hastighetsgränsen till 80 km/h på de avsnitt där det är 100/90 km/h. Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska vara anpassad till vägens utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Alternativet att behålla nuvarande hastighetsgräns ser de inte vara befogat då sträckan inte är mötesseparerad. Restiden längs hela sträckan ökar teoretiskt med 10,8 minuter.

I konsekvensutredningen presenteras det att risken att dödas minskar med ungefär 60 procent om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 100 km/tim. När alla planerade hastighetssänkningar är genomförda år 2025 så kommer sju liv att räddas varje år. Föreskrifterna innebär att samtliga fordonsslag (förutom traktorer) kommer att köras i samma hastighet som tunga lastbilar vilket anses av Trafikverket skapa bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Timrå kommun står inte bakom förslag till nya hastighetsgränser på E14 i Västernorrlands, förutom på delen 210 meter öster om trafikplats Högom till 1 140 meter öster om väg 663 Töva där förslaget om en ny hastighetsgräns på 100 km/h tillstyrks. Trafikverket har inte tagit hänsyn till de negativa effekterna på tillgänglighet och regional utveckling. Genomförs förslaget, kan det leda till långsiktiga strukturella effekter, där reducerad tillgänglighet förstärker negativa trender i befolkningsutveckling, medför sämre utbud av arbetsplatser, försvårar kompetensförsörjning för industrin, tjänstesektorn och besöksnäringen, samt försvagar sambanden mellan arbetsmarknadsområdena i stråket, vilket sammantaget medför en försämrad regionalekonomisk utveckling.

Timrå anser att istället för att genomföra hastighetssänkningarna längs E14, ska Trafikverket ta fram en tydlig plan för hur en hastighet om 100 km/h på E14 kan uppnås, samt omgående påbörja den fysiska planeringsprocessen för en mittseparering av E14. I Trafikverkets konsekvensutredning framgår det att i princip hela Norrland, med några få undantag, får försämrad tillgänglighet om de föreslagna hastighetsförändringarna genomförs. Södra Sverige får däremot förbättrad tillgänglighet i stora delar. Ur ett regionalpolitiskt perspektiv är det inte en hållbar eller godtagbar utveckling när det finns tydliga mål om att hela Sverige ska leva. Konsekvensen för Timrå och Västernorrland som helhet blir stor då tillgängligheten genom fjärrtransporter identifierats som nyckeln till regional tillväxt. I övriga Sverige har Europavägarna redan mittseparerats, medan E14 kvarstår, vilket innebär att vår region hamnar långt efter övriga Sverige vad gäller Europavägarnas



standard.

E14 har stor betydelse för att knyta samman både vår kommun med grannkommuner där landsbygder länkas samman med städerna samt regionen som helhet med Jämtland. Människor har behov av att ta sig med bil och buss för att nå offentlig och kommersiell service, utbildning och arbete. Förlängda restider påverkar tillgängligheten och arbetsmarknadsområdena på ett mycket negativt sätt. Arbetsmarknadsområdena i Västernorrland är förhållandevis små och fragmenterade. En stor del av regionens dagliga arbetspendling längs Mittstråket sker idag på E14, framförallt på sträckorna Ånge-Matfors-Sundsvall. En hastighetssänkning kan på längre sikt påverka den regionala arbetsmarknadernas funktionssätt negativt bland annat genom att pendlingsmöjligheterna försämras och sökkostnader för arbetssökande ökar. I synnerhet Ånge kommun varifrån drygt 11 procent av de förvärvsarbetande pendlar till Sundsvalls kommun kan beröras av det. En förlängd restid med personbil skulle kunna gynna tågresandet. Tyvärr innebär brister i järnvägsinfrastrukturen att även restiderna med tåg längs Mittbanan är alltför långa för att arbetsmarknadsområdena effektivt ska länkas samman. Ett exempel är att persontåg på Mittbanan mellan Östersund och Sundsvall, en sträcka på knappt 19 mil, har en medelhastighet på endast 78 km per timme. Det betyder att trots att föreslagna hastighetssänkningar innebär en förlängd restid på 17 minuter mellan Östersund och Sundsvall så kommer medelhastigheten med bil fortsatt vara högre än medelhastigheten med tåg.

Konsekvensutredningen skriver om att pendlingsmöjligheter mellan Ånge-Sundsvall inte säkert påverkas av föreskrifterna då det finns andra pendlingsmöjligheter som Mittbanan. Utredningen tar dock inte någon hänsyn till andra orter där brist på pendlingsmöjligheter finns. I Timrå kommun, och de kringliggande kommunerna, är många beroende av bil för arbetspendling. Forskning visar att viljan att pendla kraftigt avtar vid längre pendlingsavstånd än 45 minuter. Trafikverkets beslut om att sänka hastigheterna innebär att färre platser hamnar inom acceptabelt pendlingsavstånd utmed E14, exempelvis till Sundsvall och Östersund och dessa städers utbud av arbetsplatser. Det leder till minskade arbetsmarknadsregioner och minskad attraktivitet och sämre förutsättningar att bo kvar, samt bosätta sig i landsbygdskommuner.

I den samhällsekonomiska beräkningen finns inga parametrar kring hur tillgänglighetsförändringen påverkar näringslivet. Timrå kommun finner det anmärkningsvärt att konsekvenserna för näringsliv och kompetensförsörjning inte analyserats och presenterats i förslaget.

En annan mycket viktig sektor som kraftigt påverkas av Trafikverkets förslag är besöksnäringen. Eftersom turism i sin grunddefinition handlar om att byta miljö är tillgänglighet helt avgörande för en fungerande turism. En försämrad tillgänglighet försämrar destinationernas konkurrensmöjligheter och kan innebära ett bortfall av besökare. Här finns redan idag en konkurrens mot destinationer som erbjuder kortare och smidigare resväg.



Trafikverket konstaterar att sett i ett större sammanhang där hastighetssänkningar ställs mot vägförbättringar kan effekten av hastighetssänkningar vara betydande. Det beror på att sänkta hastigheter och försämrad tillgänglighet på sikt kan minska efterfrågan på resor. Ett minskat antal resor kan i sin tur kan försämrat utfallet i framtida kalkyler av investeringar på de aktuella vägsträckorna. Rent konkret innebär det att de nu föreslagna hastigheterna kan innebära att framtida samhällsekonomiska kalkyler för prioriterade vägobjekt utmed väg E14 blir sämre. Det kan påverka objektens möjlighet att komma med i nationell plan. Detta är anmärkningsvärt när Trafikverket själva är tydliga med att det krävs tuffa prioriteringar bland de objekt som kan vara aktuella för nationell plan.

Det är en eftersträvarvärd och prioriterad uppgift att minska antalet dödade och skadade i trafiken. För att åstadkomma detta borde den mest effektiva åtgärden vara att generellt höja stamvägnätets standard, särskilt på den del av stamvägnätet som ingår i Europavägnätet. Aktiva åtgärder i och kring utsatta och olycksdrabbade korsningar längs med vägarna skulle leda till ökad trafiksäkerhet och skulle med stor sannolikhet i större utsträckning än en generell hastighetssänkning motverka både antalet skadade och döda i trafiken. Det samma gäller exempelvis att arbeta med att upprätthålla vägbeläggnings kvaliteten, att vinterväghållning utförs väl och åtgärder vid farliga kurvor och krön är viktigare faktorer för trafiksäkerheten. En ytterligare faktor som kan bidra till ökad trafiksäkerhet är viltstängsel.

Trafikverket baserar sitt beslut om hastighetssänkning på en teoretisk beräkningsmodell som säger att risken för att omkomma minskar med 40 procent om personbilar som frontalkrockar kolliderar i en hastighet av vardera 80 km/h jämfört med om bilarna i stället färdats i 90 km/h. Det här innebär att beräkningsmodellen bara är relevant för fordon som kolliderar till följd av att någon av bilarna råkat komma över på fel sida vägen, båda fordonen är personbilar och att inget av fordonen färdas snabbare än 80 km/h. Om minst ett av fordonen färdas snabbare än 80 km/h, exempelvis till följd av en omkörning eller hastighetsöverträdelse som kan vara både medveten som omedveten, gäller inte beräkningsgrunden. Det samma gäller om ett av fordonen är en lastbil, buss eller annat större fordon.

Trafikverkets modell tar inte heller hänsyn till negativ påverkan på trafikrytm som förslaget kan generera. De ser endast hastighetssänkningen som positivt med en ny trafikrytm som ska ge bättre "flyt". Timrå kommun delar inte samma uppfattning. E14 utgör idag varken motortrafikled eller motorväg. Det betyder att förutom bärgningsbil och bil med släpvagn, som alltid får framföras med en maximal hastighet om 80 km/h, gäller den maximala hastigheten om 80 km/h även för tung lastbil. Nuvarande hastighetsbegränsningar innebär därmed att exempel personbilar på ett smidigt sätt kan köra om dessa fordon och samtidigt hålla gällande hastighetsbegränsning. Med samma tillåtna hastighet för samtliga fordon skapas en risk för farliga omkörningar i de fall där tyngre fordon, på grund av exempelvis terrängförhållanden eller väglag, tvingas hålla lägre hastigheten än gällande hastighetsbegränsning hålls. Detta kan riskera att leda till omkörningar som i och med de föreslagna sänkningarna av hastigheterna nu behöver ske



på en längre sträcka. Det kan i sin tur leda till mindre trafiksäkra omkörningar, vilket stärks i de fall där mötande fordon istället håller något för hög hastighet om de exempelvis kör i en nedförsbacke. Det torde således finnas en betydande diskrepans mellan avsedd effekt och faktisk effekt med den generella åtgärd som Trafikverket grundar sitt beslut på.

Timrå kommun står positivt till en ökad trafiksäkerhet. Men de ökade restiderna är inte hållbart i Norrland. Mittseparering av vägar bör prioriteras snarast för att ge oss här uppe samma standard av vägar och säkerhet som det prioriterats för södra Sverige.

Stina Reinhammar
Planarkitekt