

Kommunstyrelsen
Olof Bäckman
Utvecklingsenheten
Näringslivskontoret
0690 250 251
mats.gustafsson@ange.se

Ånge kommuns svar på remiss över Trafikverkets förslag till nya trafikföreskrifter för väg E14 i Västernorrland och Jämtlands län

Ånge kommun avstyrker förslag till nya hastighetsgränser på E14 i Västernorrlands och Jämtlands län, 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.

Inledning

E14 ingår i Mittstråket som knyter samman de två regionhuvudorterna Sundsvall och Östersund, samt Trondheim på norska sidan. E14 betjänar många olika transportbehov såsom godstransporter, studiependling, arbetspendling och resor för besöksnäringen. E14 har stor betydelse regionalt och nationellt och är dessutom en del av EU:s prioriterade TEN-T nätverk. Mittstråket är ett högt prioriterat stråk och det finns därför sedan decennier tillbaka ett väl etablerat samarbete mellan regioner och kommuner för att utveckla Mittstråket. Under 2021 har Ånge kommun tillsammans med övriga fem kommuner samt Region Västernorrland och Region Jämtland längs Mittstråket gått samman och tillsammans bildat Partnerskap Mittstråket. Syfte är att genom samverkan stärka Mittstråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk. Målsättningen är att skapa mer hållbara transporter, korta restider, öka godskapacitet, samt underlätta arbets- och utbildningspendling. Trafikverkets förslag om att sänka hastigheten på E14 motverkar detta.

Sammanfattande synpunkter

- 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. Nuvarande hastighetsbegränsningar ska behållas tills planen är genomförd. De trafiksäkerhetsmässiga effekterna av en mittseparering av E14 uppgår till runt 10,9 miljarder kronor, vilket vida överstiger de effekter som Trafikverket redovisar av föreslagen hastighetssänkning: 0,37 miljarder kronor.
- Trafikverkets förslag till hastighetssänkningar medför försämringar i en region som EU angett att särskild hänsyn ska tas till. Dessutom har Trafikverket genomfört mittseparering för i stort sett alla Europavägar i Sverige, medan det fortfarande saknas för E14 och E45, vilket medför att våra regioner hamnar långt efter övriga Sverige vad

gäller Europavägnätets standard. Tillgängligheten i denna del av landet försämras, medan tillgängligheten i södra delen av landet förbättras.

- 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.
- Individens position på arbetsmarknaden har ett starkt samband med skillnader i hälsa på gruppnivå, till exempel mellan dem som har arbete och arbetslösa. Längre restider medför sämre förutsättningar för människor att kunna ta ett arbete på annan ort än den egna bostadsorten, vilket på lång sikt kan leda till ökad arbetslöshet och ohälsa, om förslaget genomförs. Trafikverket förbiser helt från dessa effekter.
- Det finns en uppenbar risk att hastighetssänkning på en bred tvåfältsväg som E14, till 60 respektive 80 km/h upplevs som omotiverad och därmed leder till en sämre regel efterlevnad och bristande respekt för den hastighet som är skyltad.
- Ånge kommun anser att Trafikverket inte i tillräcklig grad har genomfört den konsekvensanalys som krävs vid regelgivning, enligt gällande förordning (2007:1244). Vidare så har Trafikverket inte informerat om de föreslagna förändringarna på det sätt som föreskrivs.

Utveckling av våra synpunkter

Trafikverket uppfyller inte förordningskrav på konsekvensutredning vid regelgivning

Som underlag till beslutet har Trafikverket utarbetat och hänvisat till konsekvensutredningar med bilagor av förslagen om hastighetsföreskrifter på E14 i Västernorrlands och Jämtlands län.

För förvaltningsmyndigheter under regeringen gäller förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Trafikverket har att följa denna förordning.

De båda föreliggande konsekvensutredningarna daterade 7 maj 2021 kan till sitt innehåll, med krav på en minimivå, inte anses uppfylla de delar som särskilt anges i förordningen, enligt 6–7 §§. Särskilt inte i fråga om följande.

- en beskrivning av vilka genomförbara alternativa lösningar som finns för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd,
- uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen,
- antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen,

- vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader,
- vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen,
- i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen,
- hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen, och om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Eftersom remissen avser hastighetsbegränsning på Europaväg borde konsekvensutredningarna den 7 maj 2021 särskilt innefatta en bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av 1975 års överenskommelse *Européen Agreement on Main International Traffic Arteries* (AGR), vilket måste anses helt utelämnat.

Trafikverkets informationsinsatser brister

Ånge kommun anser att informationsinsatserna till allmänheten i ärendet är för små för att nå ut på ett tillfredsställande sätt. Information och dialog med allmänheten lastas över på den kommunala nivån som får ikläda sig rollen som "offentlig instans i Trafikverkets ställe. Trafikverket bör utveckla sin dialog för att nå pendlare längs stråket.

Trafikverket tar inte hänsyn till tillgänglighet och regional utveckling

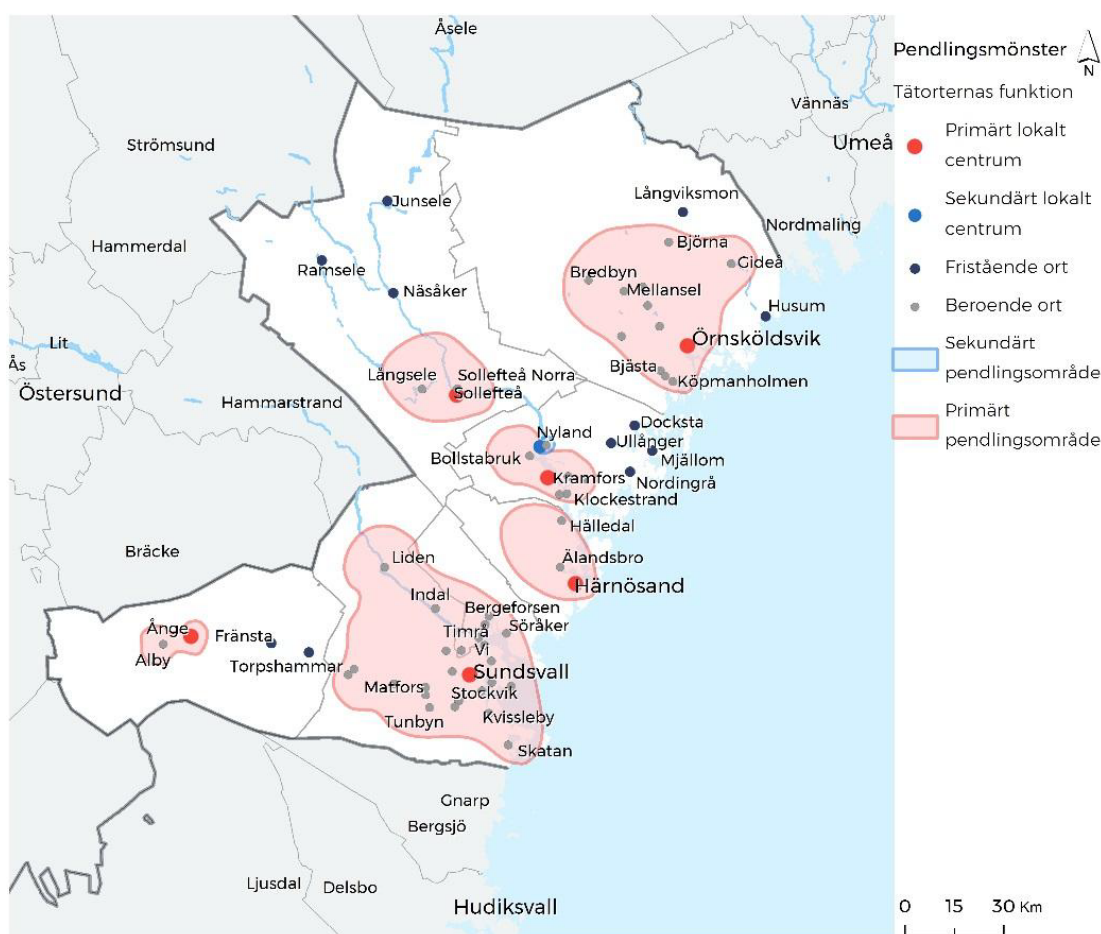
Trafikverket anser att det är samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra föreslagna hastighetssänkningar på väg E14. I bedömningen väger Trafikverket bland annat in trafiksäkerhet, tillgänglighet, klimat och miljö. Trafikverket har sänkt hastigheten på väg E45, riksväg 90, väg 86 och 87. Jämtland och Västernorrlands inland är de län som Trafikverket konstaterat fick störst tillgänglighetsförlust i samband med tidigare hastighetssänkningar 2008–2011. Nu vill Trafikverket sänka hastigheten på E14 med väsentliga restidsförlängningar och försämrad tillgänglighet till följd.

I Trafikverkets konsekvensutredning framgår 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 blir stor då tillgängligheten genom fjärtransporter identifierats som nyckeln till regional tillväxt. I övriga Sverige har Europavägarna redan mittseparerats, medan E14 kvarstår, vilket innebär att vi hamnar långt efter övriga Sverige vad gäller Europavägarnas standard.

I Västernorrlands regionala utvecklingsstrategi *Ett Västernorrland, Handlingskraft, Livskraft, Naturkraft*, prioriteras attraktiva livsmiljöer i både landsbygd och städer. Det förutsätter tillgänglighet till omvärlden, både digital och fysisk. Avsikten är att orter inte ska lämnas utanför. Bakgrunden till prioriteringen är den geografiska obalans som näringslivets strukturomvandling gett upphov till, med orter med ogynnsam demografisk struktur och stagnerande näringsliv. Många av de socioekonomiska skillnaderna och dess följder på bland

annat folkhälsa och samhällets sammanhållning är en direkt följd av denna struktur-omvandling. För den fortsatta regionala utvecklingen behöver större funktionella regioner uppnås med goda tillväxtförutsättningar, vilket förutsätter fungerande infrastruktur främst inåt landet.

E14 har stor betydelse för att knyta samman regioner och länka landsbygder med städerna. 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.



Figur 1 Funktionella arbetsmarknadsregioner baserade på tätortspendling; Källa: Strukturbilder Västernorrland (2017)

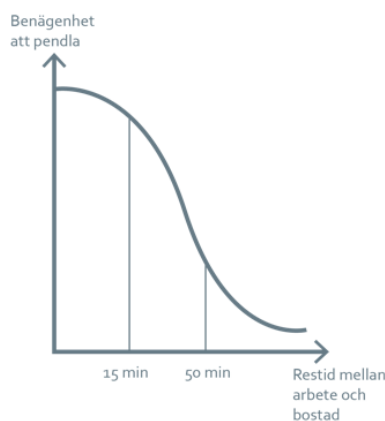
Arbetsmarknadsområdena i Västernorrland är förhållandevis små och fragmenterade. Restiderna för persontåg på Mittbanan är på grund av brister i järnvägsinfrastrukturen, inte tillräckligt attraktiv för att arbetsmarknadsområden ska länkas samman. En stor del av den dagliga arbetspendlingen längs Mittstråket sker därför på E14.

En hastighetssänkning kan på längre sikt påverka de 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 kommer beröras av det.

Förslaget får därför stora konsekvenser för arbetspendlingen i Mittstråket.

I en regional utvecklingskontext är, förutom tillgängligheten genom fjärrtransporter, även tillgänglighet till arbete och studier den kanske viktigaste och mest centrala aspekten för platser utvecklingsförutsättningar. Det beror helt enkelt på att det är så pass avgörande för individernas möjlighet att försörja sig. Men omvänt är även tillgänglighet till arbetskraft lika viktigt för företagens möjligheter att överhuvudtaget bedriva verksamhet och rekrytera personal. Med vidgade arbetsmarknadsregioner blir det möjligt för människor att ta ett bättre betalt arbete på en ort dit det tidigare inte var rimligt att pendla. Bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare höjer produktiveten hos företagen.

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.



Figur 2 Samband mellan pendlingsstid och benägenhet att pendla. Källa: Lars Pettersson ekonomie doktor, internationella Handelshögskolan Jönköping/CEnSE

En aspekt som Trafikverket helt förbiser är sambandet mellan sysselsättning och hälsa. Individens position på arbetsmarknaden har ett starkt samband med skillnader i hälsa på gruppnivå, till exempel mellan dem som har arbete och arbetslösa. Sysselsättning och arbetslöshet är därför viktiga bestämningsfaktorer för jämlik hälsa. Sysselsättning i befolkningen är av den anledningen en av de indikatorer som Folkhälsomyndigheten valt för att mäta folkhälsan och dess bestämningsfaktorer. Längre restider medför sämre förutsättningar för människor att kunna ta ett arbete på annan ort än den egna bostadsorten, vilket kan leda till ökad arbetslöshet och ohälsa.

Forskning visar att tjänstesektorn ställer höga krav på närhet för att kunna hitta rätt kompetens. Tjänstesektorn väljer därför företrädesvis att etablera sig där det finns hög tillgänglighet till arbetskraft. Det betyder att Trafikverkets förslag på att sänka hastigheterna innebär försämrade förutsättningar för båda våra regioner, inte minst för Jämtland-Härjedalen där tjänstesektorn är den dominerande arbetssektor. Det kan få konsekvenser som att företag väljer att flytta eller etablera sig i andra regioner med högre tillgänglighet.

Även industrisektorn ställer höga krav på rätt kompetens och har många gånger behov av att hitta rätt matchning på andra orter än den ort där industrin är lokaliserad. Ett konkret exempel på detta är verkstadsföretaget Permascand AB med huvudkontor i Ljungaverk i Ånge kommun. Idag går ca 95 procent av företagets produkter på export till framförallt Europa och Sydamerika. Företaget har medarbetare som bor i Sundsvall och som pendlar till arbetsplatsen i Ljungaverk. Med Trafikverkets förslag att begränsa hastigheten på E14 till 80 km/h, får dessa pendlare mellan Sundsvall och Ljungaverk spendera en vecka längre tid i bilen varje år. Bara för att ta sig till och från sin arbetsplats.

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.

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket inte analyserat ovan nämnda aspekter i sin konsekvensutredning och ändå föreslår att genomföra de föreslagna hastighetssänkningarna.

Trafikverkets samhällsekonomiska analys, EVA

I den samhällsekonomiska beräkningen finns, som tidigare konstaterats, inga parametrar kring hur tillgänglighetsförändringen påverkar näringslivet. Vi finner det anmärkningsvärt att konsekvenserna för näringsliv och kompetensförsörjning inte analyserats och presenterats i förslaget.

I sammanhanget är det värt att nämna att Trafikverket 2017 tagit fram en makroanalys för utvärdering av förändrad tillgänglighet på vägnätet. Där konstaterar myndigheten att eftersom EVA-kalkylen är en statisk kalkyl innebär det att hastighetsförändringarna inte antas ge upphov till några efterfrågeförändringar såsom överflyttning till och från andra transportslag, destinationsförändringar eller ett förändrat antal resor. EVA-kalkylen gör det svårt att hävda att regionalekonomiska effekter skulle ingå då dessa i sådana fall antas vara exakt lika stora i alla delar av landet.

Myndigheten konstaterar vidare 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 försämma 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.

En översiktlig bedömning¹ visar att de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av en mittseparering av E14 uppgår till runt 10,9 miljarder kronor (2017 års prisnivå; prognosår 2040), vilket vida överstiger de effekter som Trafikverket redovisar av föreslagen hastighets-sänkning: 0,37 miljarder kronor. Med en mittseparering kan hastigheterna bibehållas eller

¹PM: Samhällsekonomiska effekter av mittseparering av E14, Sundsvalls kommun, WSP 2021-07-14

höjas vilket medför en förbättrad tillgänglighet. Detta samtidigt som trafiksäkerheten på E14 blir väsentligt mycket bättre än vad en skyltad hastighet på 80 km/tim medför.

E14, som del av EU:s utpekade TEN-T nätverk

E14 är av särskild internationell betydelse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport network (TEN-T vägnät). Enligt Europaparlaments och rådets förordning EU nr 1315/2013, ska det transeuropeiska transportnätet stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom unionen. Det ska även bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde som är effektivt och hållbart. Nätet ska öka fördelarna för sina användare och stödja tillväxt för alla. Det ska även bidra till bland annat sammanhållning genom tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen.

I artikel 174 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt anges att unionen särskilt ska sträva efter att minska skillnaderna mellan de olika regionernas utvecklingsnivåer och eftersläpningen i de minst gynnade regionerna. Till det räknas till exempel de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet, gränsregioner och bergsregioner.

Syftet med TEN-t nätverket är enligt Europaparlaments och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 även att öka fördelarna för alla användare genom att möta användarnas rörlighets- och transportbehov inom unionen och till och från tredjeländer samt att säkerställa standarder av hög kvalitet både för passagerartrafik och godstransporter.

Förordningen innebär att planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt genom bland annat utbyggnad, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur. Vid planering och utveckling av transeuropeiska transportnät ska medlemsstaterna ta hänsyn till de särskilda förhållandena i de olika delarna av unionen, särskilt de turistmässiga och topografiska särdragen hos berörda regioner.

Av Trafikverkets remiss med tillhörande kartor över bland annat förändringar av relativ tillgänglighet, framgår att det blir en försämring i stora delar av Norrlands inland. Det blir därmed en försämring i en region som EU angett att särskild hänsyn ska tas till. I sammanhanget bör även nämnas att väg E14 är en gränsöverskridande Europaväg och där även delarna på andra sidan gränsen ingår i det transeuropeiska transportnätet. E14 går över norska gränsen. Förslaget innebär därför även en försämring av användarnas rörlighet till tredjeland. Vi kan konstatera att förslaget inte beaktar vad EU angett i ovan nämnda förordningar.

Trafikverket gör en felaktig avvägning mellan transportpolitiska mål

Enligt regeringen ska de båda nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, vara jämbördiga. I våra båda regioner blir målen däremot inte jämbördiga, här blir hänsynsmålet överordnat.

Trafikverket väljer att föreslå nya hastighetsbegränsningar på E14 trots att samma myndighet i sin analys av geografiska brister på systemnivå inför revidering av nationell plan 2018–2029 konstaterar betydande brister på E14 i användbarhet med långa avstånd och restider. Även 2015 gjorde Trafikverket samma problembeskrivning i åtgärdsvalsstudie Mittstråket från kust till kust. Även där beskrivs brister i långa restider för arbetspendling och

besöksnäring på såväl väg som järnväg. Restiden förlängs till följd av att hastigheterna sänks till 80 km/tim för att anpassas efter vägens utformning. Trafikverket är därför medvetet om att de föreslagna hastighetsbegränsningarna innebär att verket försämrar tillgängligheten där restiden redan är en betydande brist.

Förslaget innebär även stora tillgänglighetsförsämringar och längre tidsmässiga avstånd till Östersund och Sundsvall för till exempel både Ånge och Bräcke kommun. Bräcke och Ånge är två kommuner som regeringen pekat ut som socialt utsatta, bland annat på grund av långa avstånd till närmaste tätort, hög arbetslöshet och låg utbildningsnivå. Förutsättningarna att bo och skatta i dessa kommuner och samtidigt arbeta eller utbilda sig i Östersund eller Sundsvall försämrar. Anledningarna till att regeringen pekat ut dessa kommuner riskerar därför att förvärras. Trafikverket har med anledning av ovanstående gjort en felaktig avvägning mellan de transportpolitiska målen.

Till det bör tilläggas att Trafikanalys vid uppföljning av de transportpolitiska målen konstaterat att målet om transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet har haft en negativ utveckling.

För att det övergripande transportpolitiska målet om att hela Sverige ska leva ska kunna uppfyllas krävs istället en förhöjd säkerhetsstandard på viktiga vägstråk i våra båda regioner. Detta så att målhastigheten 100 km/h kan råda framförallt på de större vägarna. Fram till dess att investeringar i höjd säkerhetsstandard har genomförts bör E14 undantas från sänkta hastighetsgränser.

Som grund för vår bedömning hänvisas 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. Båda ärendena hade föregåtts av beslut om hastighetsbegränsningar. De aktuella vägarna har en årsmedeldygnstrafik (ådt) som är något över ådt på E14.

I båda fallen har riksdagen beslutat att upphäva Trafikverkets beslut och lämna tillbaka ärendet för erforderliga åtgärder. Som grund för besluten konstateras att regeringen vill värna om landsbygdsperspektivet och goda levnadsvillkor i hela landet. De aktuella vägarna, riksväg 19 respektive 30, är av stor betydelse för regionen. Eftersom de beslutade hastighetsbegränsningarna har stor påverkan på näringslivets ekonomiska utveckling i regionen finns det skäl att inte genomföra begränsningen innan möjligheterna att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder med exempelvis samfinansiering uttömts.

Riksväg 19 och 30 har samma betydelse för sina respektive län som väg E14 har för Västernorrlands och Jämtlands län. Det bör i sammanhanget dessutom påpekas att E14 inte enbart är av regional och nationell betydelse, vägen är som tidigare nämnt dessutom av särskild internationell betydelse och ingår därför i det av EU utpekade TEN-T-nätverket.

Trafikverket motiverar sitt beslut med hänvisning till ett generellt antagande gällande den högsta tillåtna hastighetens påverkan sparade liv.

Det är en eftersträvarsvärd och prioriterad uppgift att minska antalet dödade och skadade i trafiken. För att åstadkomma detta borde den mest effektiva åtgärden vara att generellt höja stamvägnetets standard, särskilt på den del av stamvägnet som ingår i Europavägnätet.

Generellt kan det anses finnas föreligga ett säkerställt samband mellan hastighet och antalet dödade och skadade i trafiken. Mest utsatta torde de oskyddade trafikanterna vara.

Lokala och specifika åtgärder för att minska antalet dödade och skadade i trafiken kan däremot inte motiveras med åtgärder som statistiskt och matematiskt kan anses bidra till en generell effekt. Efterlevnad och legitimitet kräver mer av underbyggnad, lokal anpassning och mer konkret säkerställande gällande önskade effekter än så.

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 vägbeläggningens kvalitet, 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.

I sammanhanget bör det även konstateras att Trafikverkets egen utvärdering av nya hastighetsgränser konstaterade att en sänkning av hastighetsbegränsning från 90 till 80 km/h innebar att bilarna efter att hastighetsbegränsningen genomförts hade en ny genomsnittlig hastighet om 85,4 km/h. Det betyder att faktisk hastighet var betydligt högre än framförd hastighet enligt Trafikverkets modell.

Trafikverkets modell tar inte heller hänsyn till negativ påverkan på trafikrytm som förslaget kan generera. 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.

Region Västernorrland hänvisar samtidigt till Transportstyrelsens beslut TSV 2018-1459 daterat 2018-08-24. I beslutet har Transportstyrelsen upphävt ett beslut om hastighetsbegränsning bland annat på grund av att det saknades en relevant konsekvensutredning. I beslutet konstaterades att det är viktigt att en hastighetsbegränsning uppfattas som motiverad och därmed respekteras av förare. En högsta tillåten hastighet som upplevs omotiverad riskerar att följas dåligt och minska respekten för hastighetsbegränsningar i allmänhet. Det är viktigt att de hastighetsbegränsningar som beslutas kan förväntas få en rimlig grad av efterlevnad, utan att polisen måste utöka sin trafikövervakning. För den aktuella vägen bedömdes det inte orimligt att hålla den tidigare hastighetsbegränsningen.

För att åstadkomma en ökad efterlevnad av den högsta tillåtna hastigheten anser Transportstyrelsen att vägar och gator bör utformas så att de blir så självförklarande att den högsta tillåtna hastigheten därmed upplevs som naturlig att följa. Det här medför att det inte fanns tillräckliga skäl att sänka hastigheten på den aktuella vägen.

Motsvarande förhållande gäller för E14, där vissa delsträckor med en vägbredd på 13 meter och två körfält föreslås få sänkt hastighet till 80 km/tim. Det kan jämföras med att Trafikverkets krav i Vägar och gators utformning (VGU) anger att tvåfältsvägar med trafikflöden med en ådt på över 1500 bör ha en bredd på minst 6,5 meter. Väg E14 har därmed en vägbredd som är dubbelt så bredd som kraven enligt VGU.

Trafikverket verkar överskatta regelefterlevnaden. Erfarenheterna från andra vägsträckor – där hastigheten på breda tvåfältsvägar sänkts till 60 respektive 80 km/h längs långa sträckor – borde studeras ingående innan ytterligare hastighetssänkningar genomförs. Det finns en uppenbar risk att hastighetssänkningen leder till en sämre regelefterlevnad och bristande respekt om den skyltade hastigheten upplevs som omotiverad.

Transportstyrelsens beslut är relevant för det nu aktuella ärendet. Detta stärks ytterligare av den utvärdering som Trafikverket själva gjort av tidigare hastighetssänkningar, som konstaterade att den nya genomsnittliga hastigheten var över gällande hastighetsgräns.

Åtgärden riskerar att vara kontraproduktiv med avseende på trafiksäkerheten

Trafikverkets PM om trafikomfördelning visar att snabbaste vägen mellan Sundsvall och Östersund i-och-med sänkningen på E14 kommer att vara via väg 86/87. Trafikomfördelning av den långväga personbilstrafiken kommer enligt Trafikverket att ske från E14 och E4 söder om Sundsvall, till väg 83 söder om Järvsö, E45 samt väg 84 och väg 86/87. Risker är att hastighetssänkningen på E14 medför oönskade överflyttning av trafik till andra regionala vägar, vilket kan ge negativa konsekvenser. Trafiksäkerhetsmässigt bör det vara lämpligare att behålla befintliga hastigheter på E14 än att öka belastningen på andra riksvägar med sämre säkerhetsstandard.