

Trafikverket Region Öst  
Box 1140  
631 80 Eskilstuna

**Remissvar, Förslag till nya föreskrifter för väg 55 diarienummer TRV2010/79404 samt väg 515, diarienummer TRV 2010/794505, Uppsala län.**

**Allmänna synpunkter för båda vägsträckningarna**

Att minska utsläpp genom hastighetsbegräsning är ett snabbt och effektivt sätt att göra klimatåtgärder som ger effekt direkt. Vi behöver vinna tid i omställningsarbetet, därför är det viktigt att ta aktiva beslut för att förhindra ökade utsläpp av växthusgaser. Vägtrafiken har stått för den största ökningen av växthusgasutsläpp i Sverige och klimatpåverkan måste minska från vägtrafiken. Att hålla låga hastigheter är en enkel och icke kostsam åtgärd.

Sänkta hastigheter har enbart positiva effekter för miljö och för säkerheten på vägarna. Lägre hastigheter förbättrar säkerheten för både cyklister och fotgängare. Lägre fart i trafiken gör det säkrare att cykla. De höga hastigheterna på vägarna gör att många inte vågar cykla utan istället tvingas ta bilen. De nya 100-vägarna med mitträcke utesluter helt cyklister. Detta gör att cykeln inte längre är ett alternativ för att ta sig fram. För samhällets långsiktiga hållbarhet behöver fler cykla det främjar både säkerhet, miljö och hälsa.

**Väg 515, Västmanlands länsgräns – väg 55 Enköping**

Ny högsta hastighet föreslås bli 80 km/h istället för tidigare 90 km/h. Viltstängsel saknas helt på delsträcka 1 och 2. Gång- och cykelväg saknas helt på delsträcka 2 och till stora delar på sträcka 1.

Vi ser positivt på sänkningen av högsta hastighet. Lägre fart betyder lägre koldioxidutsläpp per kilometer. För hastigheter i intervallet 60-80 km/h är skillnaden i utsläpp inte så stor. Över 90-100 km/h stiger däremot utsläppen per km snabbt vid ökad hastighet. Därför är det särskilt viktigt att undvika hastigheter över 90-100 km/h.

Hastighetssänkningen innebär en ökning av trafiksäkerheten samt en minskning av koldioxidutsläppen på den specifika vägsträckan. I och med att vägen antas få mindre trafik kan den bli mer attraktiv för gående och cyklande vilket gör att en satsning på cykel- och gångbanor bör göras på relevanta sträckor.

## Väg 55

Samtliga delsträckor bör kompletteras med gång- och cykelbanor då dessa i stor utsträckning saknas. Vägarna trafikeras inte bara av tunga transporter och privatbilister utan också av kollektivtrafikanter, cyklister och skolbarn. I synnerhet bildar de nya 100 km-vägarna barriärer för gång- och cykeltrafikanter. Tillgängligheten måste gälla alla. Att cykla är miljövänligt och nyttigt för hälsan. En uthållig samhällsbyggnad måste grunda sig på en hållbar utveckling där hänsyn tas till miljö och hälsa.

**Delsträcka 3** föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning 90 km/h.

Det är en trafikerad sträcka delvis genom bebyggelse som bör kompletteras med gång och cykelväg då det helt saknas. Vi ser gärna att högsta hastighetsbegränsning hålls till 80 km/h.

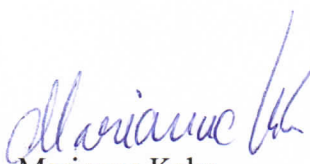
**Delsträcka 4** föreslås behålla nuvarande hastighetsbegränsning 100 km/h.

Sträckan är hårt trafikerad av tunga transporter, idag är säkerheten förbättrad med mitträcke på föreliggande sträcka, men hastighetsgränsen på 100 km/h ökar ytterligare den barriär vägen redan utgör. Det styckar upp landskapet hårdare och driver upp vägtrafiken på en vägsträcka som flitigt används av buss- och bilpendlare, boende, verksamma bönder och tung trafik. Det driver också upp kraven på hastighetshöjning på flera delsträckor av väg 55 vilket vi anser olämpligt av ovan nämnda skäl.

## Synpunkter på beredningsunderlaget

Under rubriken *Kundanpassning* diskuteras olika faktorer hur en trafikant upplever vägen. Vi skulle önska en bredare syn på begreppet trafikant så att det även inbegriper gång- och cykeltrafikanter.

Det är svårt att förstå måluppfyllelsebedömningen. Det saknas redovisning av vilka faktorer som är väsentliga för bedömningen av de olika delmålen. Det framgår inte heller vilka mål som ska uppnås.



Marianne Kahn

Ordförande Naturskyddsföreningen Uppsala län