



Statsrådet Tomas Eneroth
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

i.registrator@regeringskansliet.se

Angående samfinansierade trafiksäkerhetsåtgärder i det regionala vägnätet i Prop. 2020/21:151 "Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige"

För en dryg månad sedan presenterade regeringen sin infrastrukturproposition och tar i denna upp de hastighetssänkningar på regionala vägar som nu genomförs på bred front.

"Trafikverket har enligt den nu gällande nationella planen i uppdrag att fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet där åtgärder som förkortar restiden på landsbygd ska prioriteras. Det medför att hastigheten kan höjas på delar av vägnätet för att möjliggöra snabbare resor och transporter på längre pendlingssträckor. [...] Andra åtgärder för hastighetsreglering är t.ex. trafiksituationsstyrda hastighetstavlor." (sidan 26 i propositionen)

Hastighetssänkningarna äventyrar transportpolitiska mål

Syftet med de åtgärder som vidtagits på senare år avseende nedskyltning är att uppnå trafiksäkerhetspolitiska mål. Men det är uppenbart att detta nu sker på bekostnad av tillgänglighet i sådan omfattning att det övergripande och överordnade målet med transportpolitiken äventyras.

Som framgår av bilaga 1 och 2 i denna skrivelse är det i stor utsträckning samma län som har haft få investeringar i nationell plan som också fått flest beslut om sänkta hastigheter. Exempel på sådana län är Dalarna, Västmanland, Uppsala, Skåne. Vi har i län som Kronoberg, Blekinge och Kalmar län också många exempel på nedskyltningar.

Detta är alltså regioner som sammantaget får små investeringar i ny tillgänglighet och i stället får försämrad tillgänglighet.

Gemensamt för många av dessa regioner är att de här vägarna är den enda möjligheten till transport eftersom exempelvis järnväg saknas. Vägarna skall också fungera som pendlingsstråk för näringslivets kompetensförsörjning och därmed för sysselsättning. Vi ser det därför som helt nödvändigt att det avsätts medel för att nå de trafiksäkerhetsmålen.

Ökade anslag och justerad inriktning

Idag genomförs sänkningar och nedskyltningar utifrån generella genomsnitt och gränsvärden. Visserligen underlättar det beslutsprocessen administrativt, men leder till dålig implementering eftersom varje väg har en unik kontext och utformning.

Vi föreslår därför istället två förändringar i processen och en ökad anslagsram.

Variabla hastigheter som åtgärd istället för generell sänkning

För det första bör aktuella vägar gås igenom individuellt och hastigheterna anpassas efter tid och situation längs varje aktuell sträcka. Ofta kan variabla hastigheter åstadkomma effektiv tillgänglighet kombinerat med säkerhet. Variabla hastigheter är en bra och kostnadseffektiv metod som bör vara huvudregel istället för nedskyltning.

Ta utgångspunkt i länsplanerna för koordination och ökad lokal kännedom

Handelskammaren har haft dialog med flera regioner som ser problem med hur dagens modell genomförs. Eftersom budgeten samfinansieras med Trafikverket uppstår osäkerhet i koordineringen. Ofta leder detta till att den centrala potten inte kommer till användning. För att säkerställa att anslagna medel verkligen blir använda, föreslår vi att regeringen allokerar om dessa medel från Trafikverket till att istället vara villkorade direkt i de regionala länstrafikplanerna.

Vår bedömning är att detta skulle minska osäkerheten och bättre utnyttja Trafikverkets administrativa kapacitet, samtidigt som regionernas lokala kännedom kommer till användning på bästa sätt.

Fördubbla anslaget

Vi bedömer att denna utmaning är så stor för berörda regioner att anslaget bör frändras och justeras upp. Därför bör anslagen dubbleras jämfört med nuvarande plan, från rådande 1 miljard till 2 miljarder. De bör också kunna finansiera olika sorters trafiksäkerhetsåtgärder utifrån vad som är bäst i varje fall.

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren därför att:

- Regeringen bör allokera om de medel för mittseparering som idag återfinns hos Trafikverket till villkorade medel hos regionerna.
- Variabla hastighetssänkningar bör övervägas på samtliga vägar där nu hastighetssänkningar föreslås.
- Öka ramen i nästkommande nationella plan för trafik- och hastighetshöjande åtgärder från dagens 1 miljard till 2 miljarder och garantera finansieringen fullt ut.

Malmö och Urshult den 27 maj 2021
SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



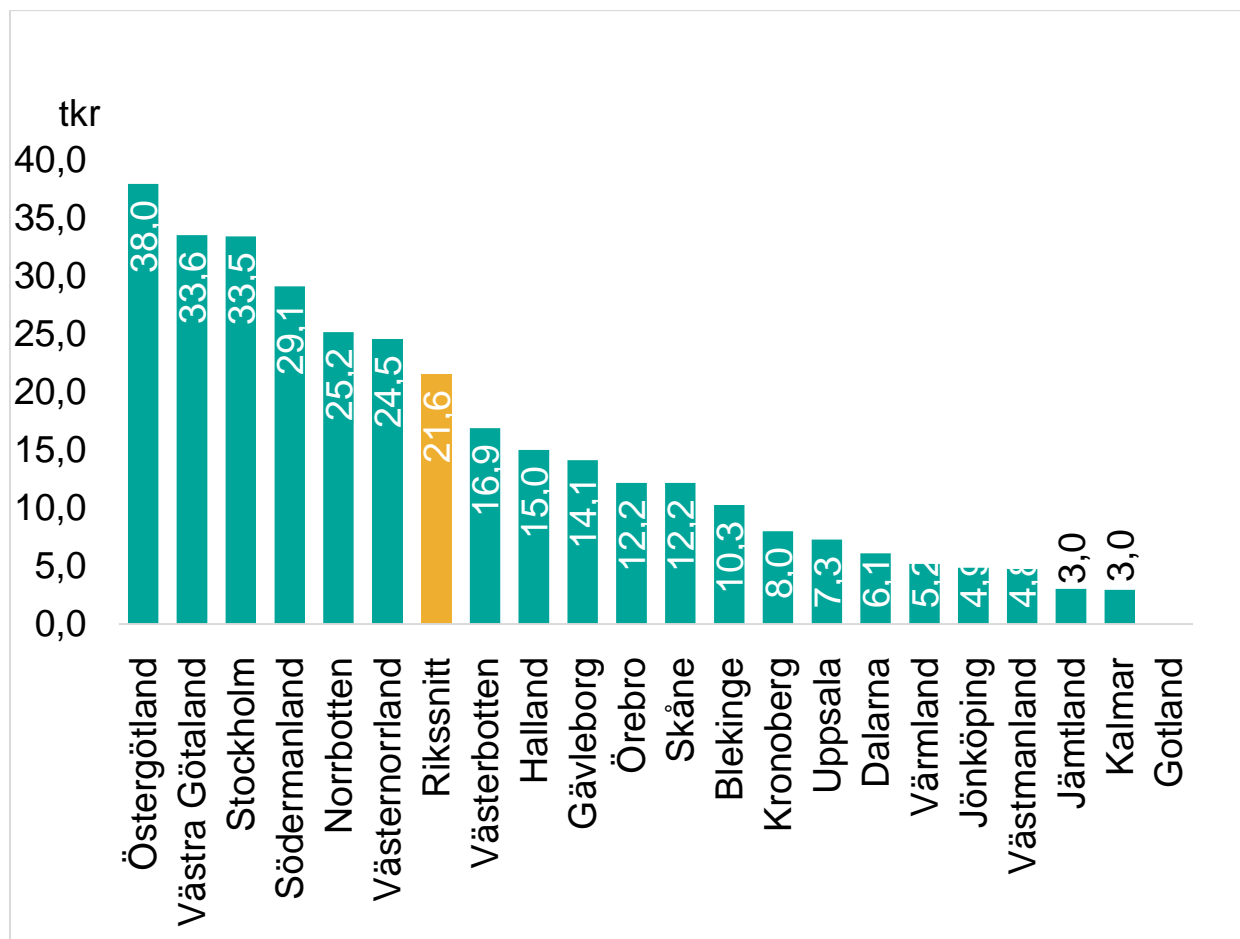
Per Tryding
Vice vd & Policychef



Anders Borgehed
Policychef sydost

Bilaga 1

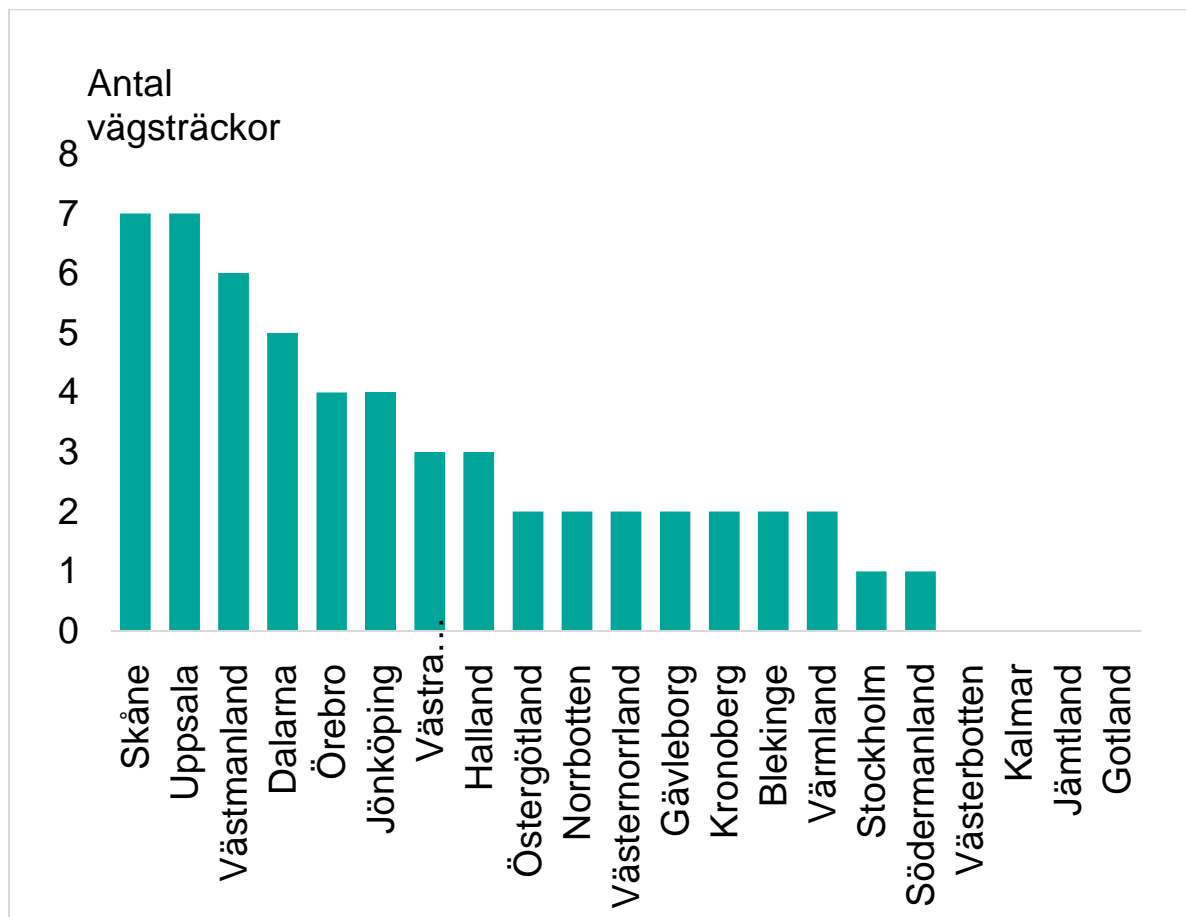
Genomsnittligt planerade medel i de tre senaste nationella planerna:
 Investeringar fördelat på region (tkr SEK/inv)



För mer kontext – se s.9 rapporten *Hela kungariket och halva pengarna* [här](#).

Bilaga 2

Antal vägsträckor med sänkta hastigheter i Sverige 2020



För mer kontext – se s.11 rapporten *Hela kungariket och halva pengarna* [här](#).