



Trafikverket  
Region Syd  
Box 543  
291 25 Kristianstad

TRV 2021/1918  
trafikverket@trafikverket.se

### **Remissvar till ”Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 17 i Skåne län”**

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av ”Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 17 i Skåne län” som Trafikverket utsände den 17 maj 2021. Handelskammaren tillstryker ej beslutet att sänka högsta tillåtna hastighet till 80 km/h istället för dagens 90 km/h, då det försämrar förutsättningarna för samhällena längs med vägen och i förlängningen även för regionen.

Målsättningar kring trafiksäkerhet som inte åtföljs av investeringar genomförs nu på många håll genom nedskyltning av hastighet på en rad riksvägar. 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 äventyrar regeringens övergripande transportpolitiska mål om att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

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 istället får försämrad tillgänglighet. Konsekvenserna blir att tillgängligheten över tid minskar både reellt och i relativa termer. Den reala försämringen hänger samman med eftersläpande underhåll som gör att kapacitet successivt minskar. Detta innebär en kostnad som bärs lokalt genom sämre produktivitet för att nå övergripande nationella mål. Handelskammaren menar att detta sätts i direkt konflikt med regeringens mål att svensk infrastruktuursatsning ska ge förutsättningar i hela landet.

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 pendlingstråk för näringslivets kompetensförsörjning och därmed för sysselsättning. Vi ser det därför som helt nödvändigt att det avsätts medel för att nå trafiksäkerhetsmålen.


Bakgrunden till beslutet ("Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på väg 17, Skåne län, enligt förordningen (2007:1244)") hänvisar till att det saknas finansiering för att mittseparera vägen. Handelskammaren föreslår istället att Trafikverket genomför en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) utmed väg 17. Resurser för att genomföra åtgärder behöver tas fram i kommande nationella plan.

**Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att:**

- Handelskammaren **tillstyrker ej** "Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 17 i Skåne län"

Malmö och Urshult den 31 augusti 2021

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



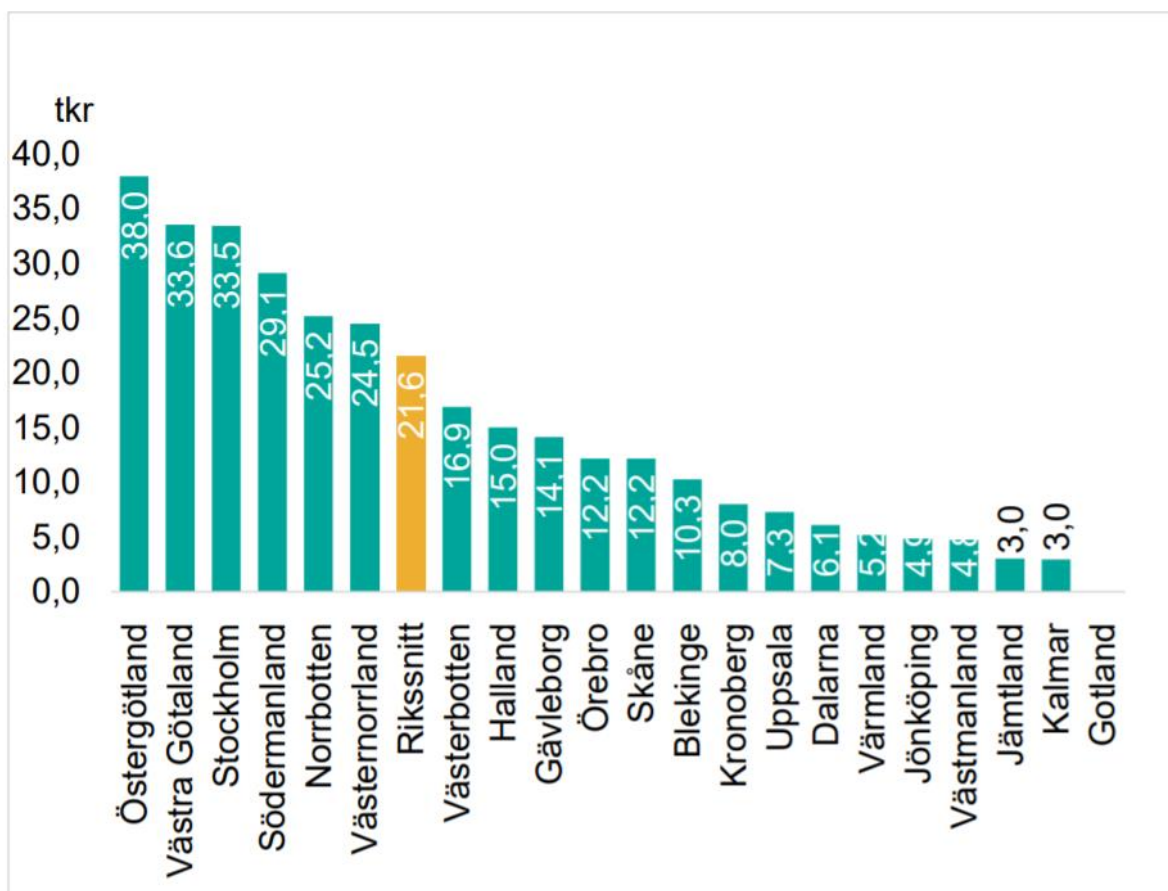
Per Tryding  
Vice VD och Policychef



Anders Borgehed  
Regionchef Policy sydost

## Bilaga 1

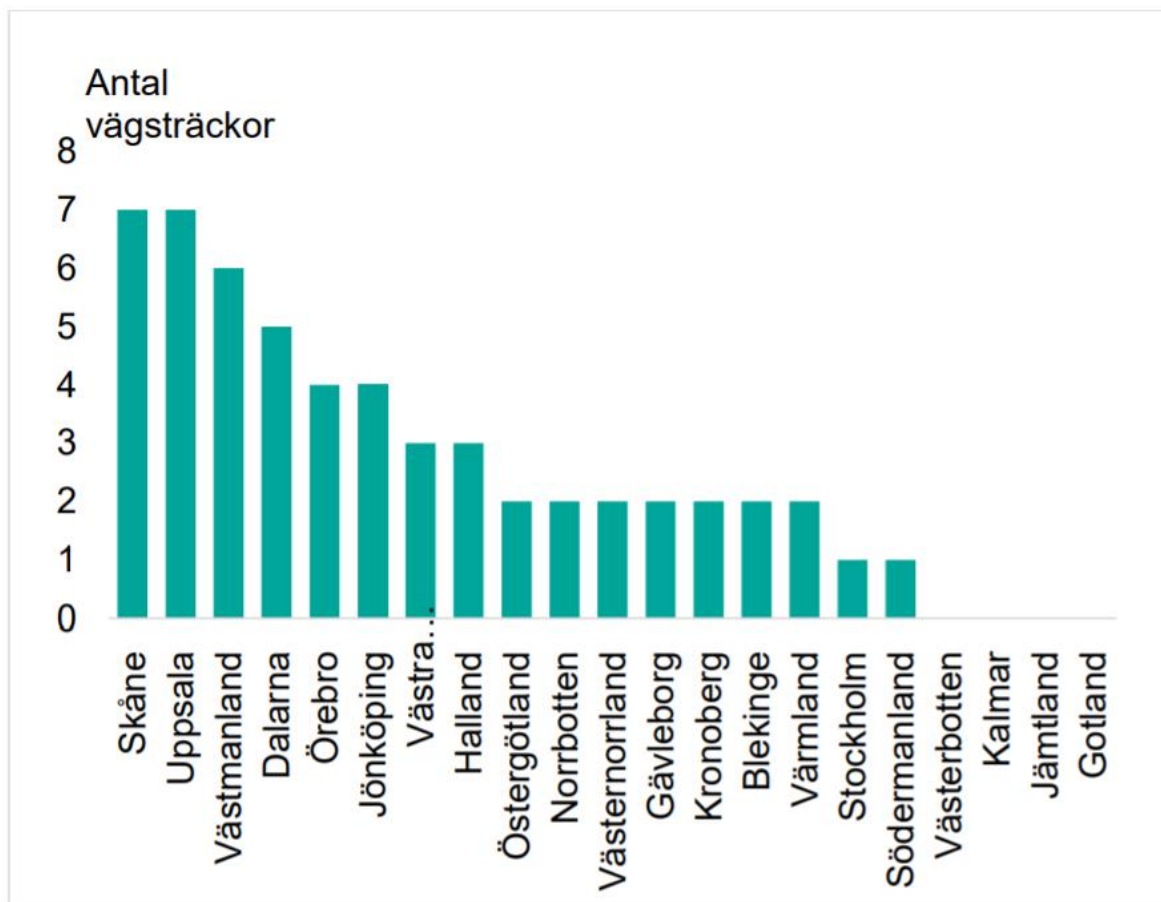
Genomsnittligt planerade medel i de tre senaste nationella planerna:  
 Investeringar fördelat på region (tkr SEK/inv)



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

**Bilaga 2**

Antal vägsträckor med sänkta hastigheter i Sverige 2020



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