

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-02-21
Besvaras senast
2022-03-15

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:363 Sänkta hastighetsbegränsningar och en levande landsbygd

Den 1 december 2020 sänktes hastighetsbegränsningarna på 121 mil statlig väg som ett led i Trafikverkets tillämpning av de riktlinjer regeringen givit myndigheten.

Hastighetssänkningarna genomfördes enligt principen att alla vägar med ”måttlig eller betydande trafik” ska ha en högsta hastighet om 80 kilometer i timmen om de saknar mittseparering. Detta är således en direkt konsekvens av frånvaron av sådana investeringar i väginfrastrukturen som är nödvändiga för att möjliggöra bibehållna hastighetsbegränsningar på landets vägar.

Hastighetssänkningen genomfördes på vägsträckor i hela Sverige – från Ystad i söder till Gällivare i norr. Detta skedde inte sällan i regioner som präglas av långa avstånd, gles befolkning, utarmad samhällsservice och avflyttning. Från politiskt håll i berörda kommuner och regioner framfördes hård kritik mot beslutet, detta då sänkta hastighetsbegränsningar leder till längre arbetspendlingstider och försämrad tillgänglighet. Därmed har det en hämmande inverkan på de initiativ som tagits för att skapa förutsättningar för en god regional utveckling.

I en skriftlig fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth i januari 2021 uttryckte jag farhågor om att den hastighetssänkning på vårt vägnät som påbörjades den 1 december 2020 bara skulle vara början på mer omfattande hastighetssänkningar på vägar i hela landet. Jag menade då att det fanns en risk för att vi framgent skulle komma att få besked om att Trafikverket tänkte genomföra fler sänkningar av hastighetsbegränsningarna på vårt vägnät.

Mina farhågor var inte obefogade. Under 2021 meddelade Trafikverket att de planerade att genomföra omfattande hastighetssänkningar på vägar, främst i mellersta Sveriges glesbygdslän, till årsskiftet 2021–2022. Tyngdpunkten denna gång låg på Västernorrland, Dalarna och Jämtland-Härjedalen.

Synnerligen hård kritik riktades mot planerna från politiskt håll. På DN Debatt den 26 oktober kunde man läsa en artikel i vilken 43 kommun- och regionpolitiker i södra Norrland och Dalarna kritiserade planerna och menade att Trafikverket bidrar till att bromsa utvecklingen i deras del av landet.

Kritiken mot planerna blev så omfattande att Trafikverket valde att skjuta upp

genomförandet för att först låta utvärdera huruvida sänkta hastigheter är den bästa lösningen för att uppnå ökad säkerheten på våra vägar.

Om man ska tro på slutsatserna i den rapport från Transportföretagen som släpptes i januari 2022 är emellertid inte oron för att fler och mer omfattande sänkningar av hastighetsbegränsningarna ska komma att genomföras inom en nära framtid obefogad. De menar nämligen att Trafikverket kommer att fortsätta med sitt arbete med att sänka hastighetsbegränsningarna och att så mycket som 425 mil väg kan komma att ha fått sänkta hastigheter fram till 2025 om inte tillräckliga satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs.

Eftersom många av dessa hastighetssänkningar genomförts och kommer att genomföras i regioner som präglas av långa avstånd och brist på välfungerande kollektivtrafik slår de hårt mot människor och företag som bor och verkar där. Många av de argument och omständigheter som framförs i kritiken från kommun- och regionalpolitiskt håll är kända och borde därmed inte vara obekanta för regeringen.

Med tanke på att regeringens senaste inriktningsbeslut för satsningar på infrastruktur med det ambitiösa namnet *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* slår fast att en god transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ska säkerställas torde det vara hög tid för regeringen att agera. Om hela landet ska ha förutsättningar att leva och utvecklas måste omfattningen av såväl Trafikverkets hittills genomförda som av det planerade hastighetssänkningar av våra vägar begränsas.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur ser ministern och regeringen på Sveriges landsbygders möjlighet till utveckling och välmående mot bakgrund av eftersatt väginfrastruktur som leder till sänkta hastighetsbegränsningar och därmed ökade restider?
2. Hur ser ministern och regeringen på förutsättningarna att stärka landsbygdens attraktionskraft för boende, företagande och turism om restiderna avsevärt förlängs till följd av omfattande hastighetssänkningar?

3. Hur ser ministern och regeringen på sambandet mellan en väl fungerande väginfrastruktur och förutsättningarna för en god regional tillväxt, och vilka initiativ är ministern beredd att ta med anledning av det som har framförts?

.....

Eric Palmqvist (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck