

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2016-11-23  
Besvaras senast  
2016-11-30 kl. 12.00

Till statsrådet Anna Johansson (S)

**2016/17:363 Hastighetssänkningen till 80 kilometer i timmen**

Trafikverket har aviserat hastighetssänkningar på närmare 430 mil av det svenska landsvägsnätet under innevarande planperiod (2014–2025). Sträckan uppges motsvara 44 procent av de statliga 90-vägarna.

Förslaget upplevs som riktat mot landsbygdens invånare, som genom förslaget tycker sig få sämre tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning, samhällsservice, vård och omsorg. Det kan också bli en negativ påverkan på ekonomin och företagsklimatet i de berörda regionerna då restider och reseomkostnader ökar.

Initiativet och beslutet ligger hos Trafikverket, som dock borde föra mer dialog med kommuner och olika intresseorganisationer innan ett dylikt beslut tas. Vi har redan till exempel från vargjaksfrågan ett exempel på hur illa det blir när myndigheters beslut inte uppfattas som legitima i lokala och regionala miljöer. Det är kanske bättre att medborgarna får köra 90 kilometer i timmen än att sänka till 80, vilket gör att en stor grupp känner sig provocerad och tänker ”nu skiter vi helt i hastighetsbegränsningarna”. Har Trafikverket samlat berörda kommuner länsvis? Har det gjorts någon form av remiss till olika intresseorganisationer som professionellt verkar kring motortrafik, trafiksäkerhet etcetera? Varför får civilsamhället så sällan göra sin röst hörd i myndighetssfären? Frågorna är många, både principiellt och i detta enskilda fall.

Trafiksäkerhet är alltså inte bara en fråga om tekniska lösningar eller något som staten kan tvinga fram med dekret. Vikten av folkligt stöd och vilja till regelefterlevnad bland medborgarna tycks ständigt underskattas av våra myndigheter.

Motormännen har i sin kritik pekat på att det finns en mängd åtgärder som var för sig och tillsammans påtagligt kan öka säkerheten på det befintliga landsvägsnätet. Många av dessa kan utföras direkt utan betydande merkostnader, och andra kan utföras i samband med det regelbundet återkommande beläggningsarbete som alltid behöver utföras på vägarna. Åtgärderna kan vara sådant som mitträffling (för att varna trafikanten om att fordonet är på väg över till mötande körfält), kanträffling, åtgärdande av feldoserade kurvor, åtgärdande av för låga eller sneda vägräcken, vägrensbreddning och vägrensförstärkning, förbättrad dikesrensning liksom utbyte av äldre stolpar och skyltar som inte ger efter vid påkörning av fordon.

Miljöbelastningsargumentet är inte särskilt relevant; hastighetssänkningen ger en högst marginell miljönytta. Med en växande nybilsförsäljning går vi dessutom mot en fordonsflotta som är säkrare och bränslesnålare än någonsin förut.

Frågan är också om övergången från 90 till 80 är tänkt som något permanent eller temporärt. Statsrådet bör ta tömmarna i frågan och t.ex. fråga ut Trafikverket om hur dialogen kring hastighetssänkningen har skötts med berörda kommuner och olika intresseorganisationer.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga statsrådet Anna Johansson:

Tänker statsrådet ta några initiativ med anledning av det som har framförts?

.....

Peter Persson (S)

Överlämnas enligt uppdrag

David Carvajal