

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:1367

av **Patrik Engström och Marie Olsson (båda S)**

Dalarnas vägnät

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna att stärka Dalarnas vägnät och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomi genom att vara ett av landets absolut viktigaste exportlän. Dalarna inrymmer stora och viktiga exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Dalarna är samtidigt landets i särklass ledande besökslän utanför de tre storstadsregionerna. Det innebär ett hårt tryck på hela transportsystemet genom Dalarna. Under vintersäsongen, men delvis även under sommarsäsongen, är trafikflödet 400–500 % högre än årsdygnstrafiken, vilket ställer höga krav på hastighetsanspråken för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet som stöd för den regionala tillväxten.

Trafikverket har regeringens uppdrag att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Regeringen anför dock att det även är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider.

Det bästa sättet är att förhindra kollisioner är genom mötesseparering. Om så görs kan hastigheten normalt sättas till 100 km/h och restiderna förkortas. Om detta inte kan göras av olika skäl så kan det säkra mötet skapas mellan två personbilar genom att hastigheten sänks till max 80 km/h.

Hastighetsöversynen berör hela det funktionellt prioriterade vägnätet (cirka 50% av det totala vägnätet) i Dalarna med 90 km/tim.

Hänsynsmålet för trafiksäkerhet och miljö och funktionsmålet för tillgänglighet ska bedömas som likvärdiga. Trafikverket har haft ett starkt fokus på hänsynsmålet, trafiksäkerhet och miljö. Det saknas samhällsekonomiska bedömningar av regionala utvecklingseffekter på grund av ökade restider/försämrad nationell och regional

tillgänglighet i det funktionellt prioriterade vägnätet, vars syfte är just att värna om den nationella och regionala tillgängligheten.

Restider har tydliga marginaleffekter, där särskilt benägenheten att pendla avtar om restiden blir för lång. Detta har även en direkt koppling till kompetensförsörjningen, där ökade restider får negativa konsekvenser för Dalarnas konkurrenskraft och därmed den regionala tillväxten.

Insatsområdet hastighet bedöms vara det allra viktigaste för att uppnå etappmålet om högst 220 omkomna och 4 100 allvarligt skadade år 2020 etappmålet för 2020. Om 80% av förarna håller gällande hastigheter kan ungefär 40 liv sparas per år.

Trafiksäkerhetskameror anses här vara det enskilt viktigaste verktyget för att få trafikanterna att hålla rätt hastighet. Det är därför angeläget att det sker en ordentlig uppföljning och utveckling parallellt med andra insatser, innan det sker omfattande hastighetsanpassningar i det funktionellt prioriterade vägnätet.

En anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard på det prioriterade vägnätet kan komma att få betydande negativa konsekvenser för nationell och regional tillgänglighet i transportsystemet. När hastigheten 90 km/tim fasas ut på viktiga och prioriterade stråk och successivt sänks till 80 km/tim kommer det att innebära betydande och kostnadskrävande investeringar i en nationell plan och länsplaner för att uppfylla hastighetsanspråken om 100 km/tim. Detta för att möjliggöra de åtgärder som krävs för att uppfylla hastighetsanspråken i länet för en god nationell och regional tillgänglighet i det funktionellt prioriterade vägnätet/utpekade vägstråk. Detta är av avgörande betydelse för den regionala tillväxten med direkt koppling till kompetensförsörjning och konkurrenskraft.

Minskade utsläpp är ett av målen med de nya hastigheterna. Omskyllningen till lägre hastigheter i landets norra delar innebär en motsvarande minskning av landets koldioxidutsläpp, medan höjda hastigheter kring storstadsområdena i landets södra delar, i stort sett, utgör motsvarande ökning av koldioxidutsläpp. De miljövinster som uppnås genom hastighetssänkningar i de norra länen kommer således att nollställas av ökade hastigheter på de mer trafikerade vägarna i södra Sverige.

Patrik Engström (S)

Marie Olsson (S)