

Infrastrukturministern
Trafikverkets generaldirektör

Krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län i stället för sänkta hastighetsgränser

Med hänvisning till bifogad skrivelse kräver Region Jämtland Härjedalen och länets samtliga kommuner att regeringen beslutar om en särskild satsning på förbättrad vägsäkerhetsstandard i Jämtlands län. Detta i syfte att undvika sänkta hastighetsgränser och därmed försämrade tillgänglighet i våra större och viktiga statliga vägstråk.

Elise Ryder Wikén
Regionråd (M), Ordf. Regionala utvecklingsnämnden och Regionens samverkansråd

Therese Kärngård
Kommunalråd (S), Bergs kommun

Jörgen Persson
Kommunalråd (S), Bräcke kommun

Anders Häggkvist
Kommunalråd (C), Härjedalens kommun

Karin Jonsson
Kommunalråd (C), Krokoms kommun

Mikael Westin
Kommunalråd (C), Ragunda kommun

Susanne Hansson
Kommunalråd (S), Strömsunds kommun

Daniel Danielsson
Kommunalråd (C), Åre kommun

Bosse Svensson
Kommunalråd (C), Östersunds kommun

Hastighetssänkningar på viktiga vägstråk drabbar Jämtlands län särskilt hårt och får allvarliga konsekvenser för jobb, tillväxt och konkurrenskraft

”Nollvisionen”, som antogs av riksdagen 1997, utgör grunden för Trafikverkets trafiksäkerhetsuppdrag. Regeringen har bl.a. i direktivet för åtgärdsplaneringen 2014-2025 uttalat att det är viktigt att fortsätta att systematiskt hastighetsanpassa till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Detta samtidigt som det är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Enligt Trafikverket sätter myndigheten hastighetsgränsen på vägarna efter rådande säkerhetsstandard. När en väg har mitträcke kan hastighetsgränsen normalt vara 100 km/h. På vägar med relativt mycket trafik, dvs. 2 000 ÅDT eller mer där mötesseparering saknas ska hastighetsgränsen sänkas till 80 km/h. Trafikverket genomför dessa förändringar för att rädda liv och enligt myndigheten ökar restiden marginellt av en hastighetssänkning, samtidigt som risken att omkomma vid en kollision minskar betydligt. Trafikverket säger sig i detta arbete ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (t.ex. arbetspendling).

På stora delar av viktiga stråk i det statliga vägnätet i Jämtlands län saknas mötesseparering: Det finns endast separering på 32 km av 597 km Europaväg (E14 och E45), dvs. 5,3 procent. Inom en snar framtid kommer hastighetsgränsen därför att sänkas till 80 km/h på långa och viktiga vägstråk i och till länet, såsom E14 och E45 (se karta i [bilagan](#)). Det medför en betydande minskning av tillgängligheten. Vårt vidsträckta län, som utgör 12 procent av Sveriges yta, har långa avstånd. Såväl invånare som besökare och näringsidkare bor och verkar över hela länet, vilket skiljer sig mot andra län i Norrland där invånarna i högre utsträckning bor i älvdalgångar och utmed kusten. Restiderna påverkas därför inte marginellt, utan betydligt över längre sträckor. Exempelvis kommer restiden med bil mellan Östersund-Sundsvall att öka med omkring 18 minuter jämfört med i dag. Utmed E45 norr om Östersund saknas dessutom, till skillnad från sträckan Östersund-Sundsvall, tågförbindelse för persontrafik som alternativ förutom under sommartid (Inlandsbanan). Längre restider gör att människor väljer bort att pendla långa sträckor, vilket krymper våra arbetsmarknader, försvårar kompetensförsörjningen och försämrar möjligheterna till tillväxt och konkurrenskraft. Längre restider kan även medföra ett bortfall av besökare till länet.

Enligt regeringen ska de båda nationella transportpolitiska målen, *funktionsmålet* och *hänsynsmålet*, vara jämbördiga. I Jämtlands län blir målen dock inte jämbördiga, utan hänsynsmålet blir överordnat. På grund av ett förhållandevis lågt antal folkbokförda invånare avsätter regeringen små resurser till transportinfrastrukturen i Jämtlands län, som därför brister i säkerhetsstandard. Till följd av ett högt trafikflöde, delvis beroende på en stark besöksnäring, i kombination med bristfällig säkerhetsstandard sänks inom kort även hastighetsgränserna. På så sätt ”dubbelbestraffas” Jämtlands län.

Denna regionala orättvisa drabbar län i norra Sverige oproportionellt hårt. I främst storstäderna i södra Sverige prioriteras förbättringar av vägnätet genom investeringar i mötesseparering, medan vi i norr måste tåla ytterligare försämrad tillgänglighet. Att ökade resurser avsätts till höjd säkerhetsstandard på större vägstråk i Jämtlands län är inte bara viktigt ur vårt perspektiv, utan för Sverige som helhet: Storstadsregionerna och södra

Sverige är till stor del beroende av de värden som skapas här genom turism, råvaror och grön elproduktion. Vi bidrar i hög grad till Sveriges välstånd, men de samhällsekonomiska konsekvenserna av sänkta hastigheter vägs inte in. Trafikverket ser sänkta hastigheter som en ”billig” åtgärd, vilket det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte är. Att Trafikverket tar hänsyn till faktorer som tillgänglighet och regional utveckling stämmer alltså inte. Vi är även bekymrade över att Trafikverket inte har utrett vilken effekt de planerade hastighetssänkningarna kommer att få på det övriga vägnätet i länet, om viss trafik flyttas över till mindre vägar med ännu sämre vägstandard. Det skulle, tvärtemot intentionerna, kunna leda till minskad trafiksäkerhet i vissa delar av vägnätet.

Det finns en betydande risk att restiderna på vägarna kommer att bli så långa att stora områden i Sveriges inland tappar såväl attraktivitet som tillgänglighet. Regeringen och samarbetspartierna har i centrala dokument satt upp mål och gjort utfästelser om bl.a. ”regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet”, att ”både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas” och att ”besöksnäringen är en viktig jobb- och tillväxtmotor i hela landet”. Om regeringen menar allvar med att Sverige framöver ska hålla ihop och landsbygdernas olika näringar få goda villkor för utveckling och konkurrenskraft bör regeringen genomföra en särskild statlig satsning på förhöjd säkerhetsstandard på viktiga vägstråk i Jämtlands län. Detta så att målhastigheten 100 km/h kan råda på de större vägarna även i vårt län.

Fram till dess att investeringar i höjd säkerhetsstandard har genomförts bör viktiga vägstråk i och till/från Jämtlands län undantas från sänkta hastighetsgränser.

Bilaga – Karta över Jämtlands och Västernorrlands län och planerade hastighetssänkningar på viktiga vägstråk

