

Till Vägverket

Inför den fortsatta hanteringen av den beslutade hastighetsreformen vill våra organisationer så snart som möjligt få klarhet i några frågeställningar som är viktiga för att kunna bedöma Vägverkets förslag till förändringar av hastighetsgränserna på våra vägar men som tyvärr inte klargjorts under den pågående processen.

1. I förslaget till skyltning som Vägverket presenteras görs avvägningar mellan trafiksäkerhetskrav och andra krav. Det är naturligt. Dock krävs bl.a. för att få bred folklig acceptans att dessa avvägningar redovisas. Inte minst behöver de kompromisser som resulterar i att tyngden av trafiksäkerhets- och miljöintressena minskar tydliggöras. I detta avseende krävs mer av lättfattliga, beskrivande redovisningar som underlättar en folkbildningsinsats. I sådana redovisningar vore det en fördel om de negativa effekterna på trafiksäkerhetsområdet i form av antal döda och skadade respektive siffror på de ökade utsläppen beskrivs mer konkret.

2. Vägverket hävdar i sin pressinformation att omläggningen totalt sett kommer att leda till att vägtrafikens koldioxidutsläpp minskar. Någon redovisning av hur man kommit fram till denna slutsats har verket dock inte i något sammanhang redovisat. Av den nationella karta som presenterades 26 mars 2008 framgår att de höjningar av skyltningen som planeras i första hand ska ske i Sydsverige, dvs en del av landet där trafikarbetet är störst, medan nedskyltningarna i första hand ska ske i Norrland, dvs den del av landet där trafikarbetet är minst. Intuitivt antyder kartan därmed att hastighetsomläggningen skulle ge ökade utsläpp. Eftersom det inte finns något underlag går det inte att seriöst värdera om förändringen kommer att uppfylla de krav om sänkta eller oförändrade utsläpp som regering och riksdag har ställt upp eller ej. Vi efterlyser mot denna bakgrund att Vägverket offentliggör de beräkningar som finns om hastighetsreformens effekter på vägtrafikens samlade koldioxidutsläpp.

3. Vi inser att beräkningarna av förväntade koldioxidutsläpp inte är helt enkla att utföra. Mot denna bakgrund borde rimligen hastighetsgränserna fastställas med tillräcklig marginal. Dessutom borde det finnas en fastställd strategi för utvärdering samt justering av skyltningen om det i efterhand visar sig att man felbedömde utsläppseffekterna. Hur ska utvärderingen ske? Om effekterna på utsläppen missbedömts – hur ser beredskapen för nedskyltningar ut?

4. För att kunna bedöma det förslag Vägverket redovisade 26 mars 2008 är det viktigt att klargöra hur stor del av det totala vägtrafikarbetet som sker på dessa vägsträckor. En sådan uppgift krävs för att bedöma möjligheterna att via åtgärder i det övriga vägnätet skapa en, från trafiksäkerhets- och miljösynpunkter, totalt sett lämplig lösning. Vi efterlyser en sådan uppgift.

5. Hastigheterna på huvudvägnätet påverkar även hastigheterna i det anslutande vägnätet. När man höjer hastigheterna på de säkraste huvudvägarna så kan detta ske utan större effekter på olyckstalen på dessa vägar. Samtidigt måste man räkna med att sådana höjningar ökar hastigheterna och olyckstalen i det anslutande, mindre säkra vägnätet. Hur avser Vägverket att kompensera för ”smittoeffekten” av uppskyltningen till t ex 120 km/h på vissa vägavsnitt?

5. En viktig faktor för att de nya hastighetsgränserna ska få genomslag och acceptans är att hastighetsövervakningen utökas. I vilken mån kommer detta att ske?

Jan Sandberg
VD NTF

Svante Axelsson
generalsekreterare, Naturskyddsföreningen