

Infarten > Nyheter



## **Två nya myndigheter från 1 april – Torstensson gav senaste nytt**

**Regeringen vill att Trafikverket startar sin verksamhet den 1 april 2010, har huvudkontoret i Borlänge och en regional organisation med tydlig regional förankring. Dessutom föreslås ännu en myndighet – Trafikanalys.**

## Nya myndigheter

Regeringen har beslutat om två organisationskommittéer med uppdraget att förbereda för bildandet av de två nya myndigheterna. För Trafikverket är Gunnar Malm utsedd utredare och för Trafikanalys är Brita Saxton utredare.

- Jag börjar med att lyssna och samtala med respektive verk innan jag bildar mig några uppfattningar, sade Gunnar Malm.

Vägverket, Banverket, delar av Sika, delar av Transportstyrelsen och delar av Sjöfartsverket kommer att flyttas över till det nya Trafikverket.

Delar av Sika kommer gå över till Trafikanalys, som inrättas som en fristående myndighet med huvudkontor i Stockholm. Myndigheten ska vara regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet.

I och med bildandet av de två nya myndigheterna kommer Sika, Banverket och Vägverket att avvecklas. Tjänsterna som generaldirektörer i de två verken kommer att utlysas snart.





### Välkommen till Transportstyrelsen!

Vi utvecklar ett tillgängligt transportsystem med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa. Med respekt för konsekvenser för medborgare och näringsliv utformar vi regler och följer upp att de efterlevs. Vi förser samhället med uppgifter om transportmedel och förare. Vi arbetar med helhetssyn och effektivitet och har hög servicenivå i vår kontakt med omvärlden.

## Förslag till trafikansvarslag

- nuvarande föreskriftsmandat i Väglag byggproduktförordning mm till TS
- EUs ts-direktiv styrs av föreskrifter från TS
- väghållaren, dvs regionen fattar beslut om hastighet



- **En gemensam plan - Trafikslagsövergripande perspektiv**
- **Öppnare process, fler dialoger med andra aktörer om innehållet**
- **Mål – Funktioner – Brister – Åtgärder, en viktig utgångspunkt**
- **Medfinansiering från andra aktörer**
- **Miljökonsekvensbeskrivning av planen**

## **Total ram 395 miljarder + 22 lån**

<b>DoU statliga vägar +bärighet, tjälsäkring , rekonstruktion, enskilda vägar</b>	<b>136</b>
<b>DoU järnväg</b>	<b>64</b>
<b>Investering, inkl räntor o amortering nationellt</b>	<b>184</b>
<b>- lån</b>	<b>33</b>



## Medel för nya prioriteringar i given ram

<b>Nya namngivna investeringar (väg 12,2 / järnväg/sjö 9,1)</b>	<b>21,3 mdr</b>
<b>Tillkommande och riskreserv (väg 4,5 / järnväg 4,5)</b>	<b>9,0 mdr</b>
<b>Miljöinvesteringar (väg 3,6 / järnväg 1,5)</b>	<b>5,1 mdr</b>
<b>Trimning och effektivisering för tillväxt och klimat, väg</b>	<b>9,0 mdr</b>
<b>Trimning och effektivisering för tillväxt och klimat, järnväg</b>	<b>14,3 mdr</b>
<b>Summa medel för prioriteringar</b>	<b>58,7 mdr</b>

### Förbifartens vägsträckning



## Förbifart Stockholm

**Förbifart Stockholm planeras bli en ny motorvägsförbindelse som kommer gå från E 4/E 20 Kungälvskurva i söder till E 4 Haggvik i norr. Största delen av vägen, drygt 17 av 21 km, föreslås gå i tunnel.**

Vägverket driver planeringsarbetet med en målsättning om byggstart 2012 men vi är beroende av regeringens och andra myndigheters beslut. Byggtiden är beräknad till minst 8 år.

### Förbifart Stockholm ska bidra till att:

- Knyta samman de norra och södra länsdelarna och avlasta Stockholms centrala delar
- Förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- Ge förutsättningar för utveckling av en region med stark tillväxt
- Möjliggöra en flerkärnig region med flera centra

### 1. Hur mycket kommer det att kosta att bygga Förbifarten?

Vägverket har beräknat investeringen till 25 miljarder kronor i 2006 års prisnivå. Indexomräknat till 2009 års prisnivå blir det drygt 27 miljarder kronor. Den högre siffran beror inte på att projektet blivit dyrare utan är en normal indexuppräkning enligt den modell som samtliga trafikverk (Vägverket, Banverket med flera) använder.

### 5. Hur ska Förbifarten finansieras?

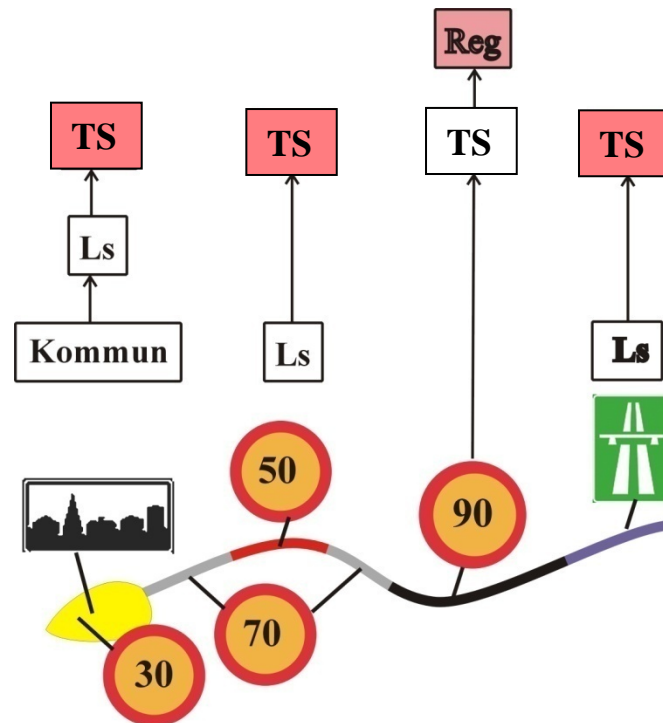
Det är inte bestämt än. Troligen kommer en mindre del bekostas av staten och en större del finansieras av intäkter från nuvarande trängselskatt samt, från och med att Förbifarten öppnat, med trängselskatt även på Essingeleden.

## Hastighetsöversynen..... nu



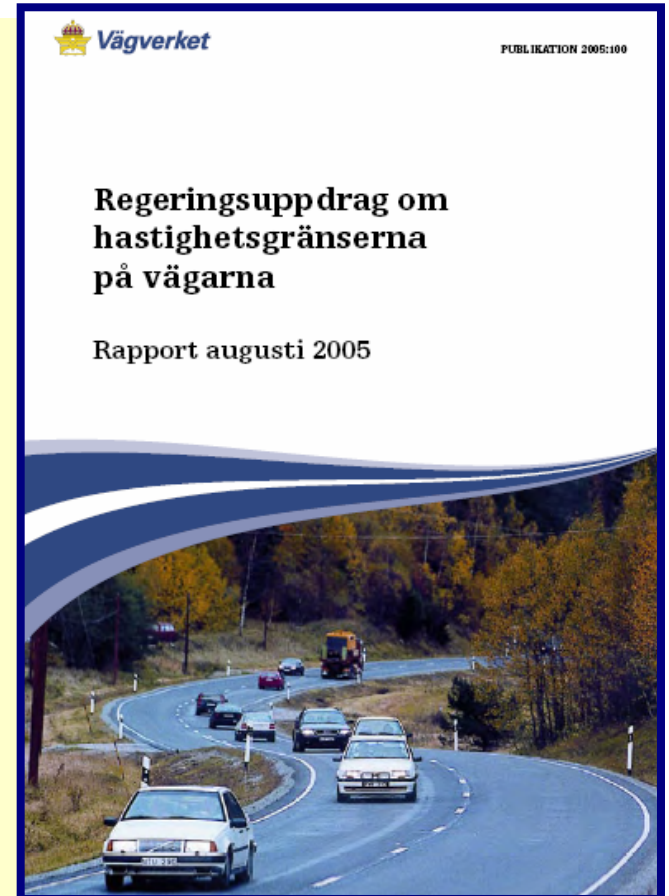


# Beslutssystem ..... nu



+ nya .....

- ..... successivt prövas mot det transportpolitiska målet.. VTS hela tiden används effektivt
- vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna ska tydligare integreras
- hastighetsgränserna ska anpassas efter trafik-, väglag, väder och sikt, ... kostnadseffektiva variabla hastighetsgränser
- dialogen med trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna



## VV inriktningsunderlag ...



- >10 sparade liv ..... tom 2010
  - 200 av 800 mil nationella vägar
  - 200 av 700 mil övriga riksvägar
  - 500 av 1100 mil primära länsvägar
  - 900 mil sekundära o tertiära vägar (>500)
  - Återstår 800 mil över 2000 f/d, som ej når långsiktigt ts-mål 2010.
- Kostar ca 60 miljarder .....**

## TIDSPLAN 2009 etapp 2 statliga vägar och genomfarter riks

augusti 2009							
	m	t	o	t	f	i	s
31	27	28	29	30	31	1	2
32	3	4	5	6	7	8	9
33	10	11	12	13	14	15	16
34	17	18	19	20	21	22	23
35	24	25	26	27	28	29	30
36	31	1	2	3	4	5	6

september 2009							
	m	t	o	t	f	i	s
36	31	1	2	3	4	5	6
37	7	8	9	10	11	12	13
38	14	15	16	17	18	19	20
39	21	22	23	24	25	26	27
40	28	29	30	1	2	3	4
41	5	6	7	8	9	10	11

oktober 2009							
	m	t	o	t	f	i	s
40	28	29	30	1	2	3	4
41	5	6	7	8	9	10	11
42	12	13	14	15	16	17	18
43	19	20	21	22	23	24	25
44	26	27	28	29	30	31	1

november 2009							
	m	t	o	t	f	i	s
45	9	10	11	12	13	14	15

december 2009							
	m	t	o	t	f	i	s
51	14	15	16	17	18	19	20

Förslag föreskrifter och förslag LTF:er

Remisstid slut

Central hantering o beslut

Genomförande

## VV-beslut remissförslag

### ”trafiksäkerhet och trafikantacceptans”



- vägnät 2100 mil
  - 1600 mil bör sänkas
  - 150 mil bör höjas
- 11 räddade liv/år (+ 3 etapp 1)
- 30 000 ton mindre CO<sub>2</sub>/år (+7 000)
- 4,2 miljoner timmar ökad restid/år (+0,6)
- 90 mkr/år ökad samek. nytta (+45)
- namngivna nationellt i 2010 - ... 9 liv o 19 miljoner tim





## Regeringsuppdraget

- delrapport 1 mars 2010
- slutrapport 31 dec 2011

Ur texten utöver måluppfyllelse:

”rörigt ...plottrigt”

”överlag sänkas ...ökade restider”

”höjas ... miljö”

”forskning viktigt ...”

”till riksdagen ...”



## **Omfattning**

**Fokusgrupper pendlare, yrkesförare, oskyddade trafikanter, boende**

**Vägkantsintervjuer**

**Process – intressenter, samarbetspartners och politiker**

**Hastigheter och effektberäkning:**

- **eftermätning motorväg 120, räckesväg 100 och vanlig väg 100 i september**

**Fler eller färre hastighetsgränser**

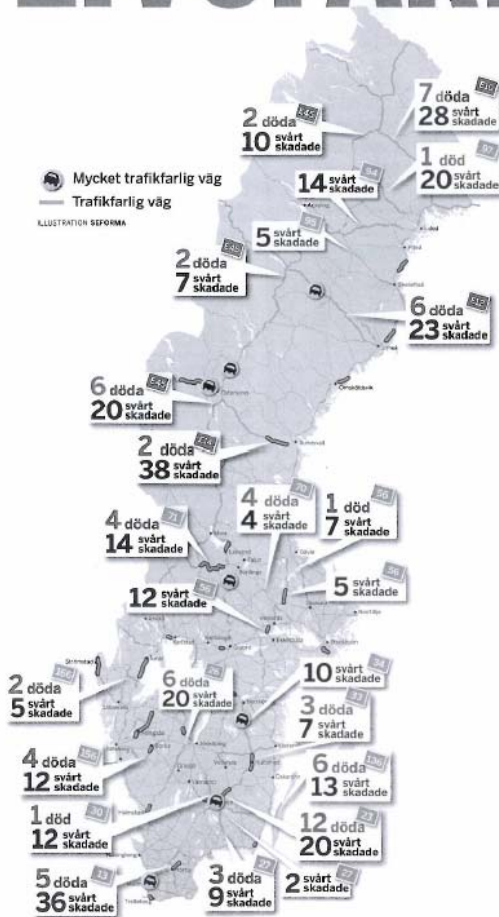
**Kostnader för genomförande**



- **samlad vägregelplan i VP**
- **prioriterat uppdelning i ”ska” och ”övrigt” för effektivare upphandling**
  - **föreskrifter (styrning av regioner)**
  - **krav (styrning vid upphandling)**
  - **råd o metodbeskrivning**

trafiksäkerhet

# LIVSFARLIGT



Många av våra svenska vägar är gamla, slitna och livsfarliga att åka på. Och de nya 2+1-vägarna byggs ibland på gamla vägrenar med så usel bärighet att de börjar sjunka ihop direkt när trafiken släpps på.

TEXT ROBERT ÖSTERLIND

**T**rasiga vägar lappas ofta på ett felaktigt sätt så att de förvandlas till dödsfällor. Dessutom är kurvorna på en rad vägar i hela landet feldoserade. De lutar för lite, för mycket eller till och med åt helt fel håll.

– Vi skulle spara ett 50-tal liv varje år om kurvorna var rätt doserade, säger vägingenjör Johan Granlund på det statliga konsultbolaget Vectura.

Den kallas för Bävervägen, väg 331 i Väster-norrland. Här rullar många timmerbilar och andra långtradare. Vid den lilla orten Viksjö finns en kurva där olyckorna har varit många och svåra. Hela tre lastbilar har åkt av vägen här och störtat ned i en tolv meter djup ravin.

– Kurvan är helt enkelt feldoserad, förklarar Johan Granlund.

I en annan feldoserad kurva på just Bävervägen frontalkrockade Johans bror för sex år sedan.

– Jag körde honom till sjukhuset. Medan de sydde ihop honom berättade en sjuksköterska att från just den här kurvan brukar de få in fyra-fem olycksoffer varje vinter.

**Olyckor rapporteras inte**  
Johan Granlund blev ryfiken, eftersom alla trafikolyckor ska rapporteras till Vägverket. Så han tog fram verkens statistik från olyckskurvan.

– Där fanns en handfull olyckor rapporterade under 13 år, men inte fyra-fem stycken per år. Och så är det, att Vägverket inte känner till fler än hälften av de trafikolyckor med personskador som inträffar i landet, eftersom de inte rapporteras in, förklarar Johan Granlund.

Olyckor som slutar utan personskador vet Vägverket nästan inget alls om.

Och rapporteras inte olyckorna så blir det också svårt att analysera vägnas brister för att kunna förbättra trafiksäkerheten.

När Johan Granlund granskade den kurva som hans bror skadats i så fann han att den inte bara var feldoserad, den lutade dessutom åt helt fel håll.

Att vägnan lutar mot diket är viktigt för



En rad kurvor i det svenska nationella vägnätet är feldoserade. De lutar för lite, för mycket eller åt fel håll, vilket orsakar svåra trafikolyckor.

FOTO: MICHAEL HALLD