

Dnr: 15RV0524-2

2016-02-24

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholmsamt via epost till  
n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. (N2015/4305/TIF)

### Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett inriktningsunderlag inför kommande infrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Regionförbundet Västerbottens län har fått inriktningsunderlaget på remiss. Remissvar ska vara regeringskansliet tillhanda senast den 29 februari 2016.

### Sammanfattning av inriktningsunderlaget

Materialet är mycket omfattande med huvudrapport samt ett antal bilagor.

I inriktningsunderlaget är Trafikverket fokuserat på att det finns ökade behov av både återställning av eftersläpande underhåll och trimningsåtgärder i förhållande till den nuvarande planen. Utöver detta föreslås ett antal prioriteringar för kommande plan:

- Åtgärder för ökad och säker cykling
- Åtgärder för att öka kapaciteten och säkerheten på järnvägar och vägar, inklusive en satsning att åtgärda befintliga plankorsningar
- Åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik
- Åtgärder för förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Förbättrade tätortsmiljöer
- Miljöåtgärder
- Åtgärder på farleder för en förbättrad sjöfart
- Nedläggning och borttagning av järnvägsanläggningar utan eller med mycket ringa trafik eller som av andra skäl inte kan motiveras längre
- Ökad fokus på åtgärder för att anpassa befintlig infrastruktur för kommande klimatförändringar jämfört med gällande plan

Inriktningsunderlaget har redovisats utifrån tre olika inriktningalternativ:

- Utifrån hittills beslutad politik
- Utifrån aviserad politik
- Utifrån en politik för ytterligare minskning av växthusgaser

## **Region Västerbottens synpunkter**

### Övergripande

Region Västerbotten har inga avgörande invändningar på inriktningsunderlagets upplägg. Trafikverkets fokusering på att både återställa och trimma det befintliga transportsystemet är klokt. Det är också bra att verket redovisar utfallet av de tre olika inriktningarna. Utifrån analysen av dessa alternativ är det rimligt att dra slutsatsen att det krävs både ökade insatser på det befintliga systemet och ny transportinfrastruktur. Detta kräver också ökad tilldelning av medel. Region Västerbotten anser att det är rimligt utifrån att infrastrukturens andel av bruttonationalprodukten är på en historiskt sett relativt låg nivå.

Underlaget visar på att i det fall inte tillräckliga medel tillförs systemet krävs det hårdhänta prioriteringar. Det är bra att detta framgår av underlaget, då detta också tydliggör risken att landet klyvs genom relativt än större satsningar i storstadsregionerna jämfört med övriga delar av landet. Förutom de fördelningspolitiska aspekter som kan läggas på detta, är också risken stor för en orimlig suboptimering då Sverige utanför storstadsregionerna rymmer stor del av de resurser som vårt lands ekonomiska bärkraft bygger på. Detta kräver ett fungerande transportsystem i alla dess funktioner i hela landet.

### Hållbart transportsystem med bibehållen konkurrenskraft och utveckling

I underlaget beskrivs vilka möjligheter som finns att minska transportsystemets klimatpåverkan. En intressant slutsats är att även en stor andel satsning på järnväg och sjöfart får begränsad påverkan på fördelningen av det totala transportarbetet per transportslag. Orsaken till detta beskrivs som att transporter av personer och gods bedöms öka kraftigt de närmaste decennierna, samtidigt som vägtransporterna – oaktat även stora satsningar på alternativ infrastruktur – fortsatt en fortsatt dominans.

De alternativa prognosutfallen som beskrivs i rapporten innebär ingen markant skillnad. Trafikverket anger en stor osäkerhet om möjligheten för Sverige att göra en omsvängning från dagens fossilberoende transportsystem till ett fossilfritt. Region Västerbotten drar därför slutsatsen att det behövs omfattande åtgärder för ökad effektivitet, förbättrad kollektivtrafik och övergång från väg till järnväg och sjöfart. Samtidigt krävs också krävs kraftfulla styrmedel och satsningar på teknikutveckling för att uppnå klimatmålen. Erfarenheter historiskt, till exempel införandet av krav på avgasrening, visar också på betydelsen att ge marknaden tydliga spelregler. Det satte fart på utvecklingen, som skedde både snabbare och till sammantaget lägre kostnader än vad som först bedömdes.

Att åtgärder i tätorter lyfts fram som nödvändiga för att nå klimatmål, samt hänsynsmål miljö och hälsa anser region Västerbotten är en helt riktig slutsats. Även om åtgärdernas effekter framför allt är lokala är de inte desto mindre viktiga. Det vore välkommet med ytterligare åtgärder för att öka andelen hållbara färdmedel i tätort. Kommunernas satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik bör därför premieras. Likaså satsningar på omställning till förnybara drivmedel liksom den omfattande satsning på fullelektriska snabbbladdningsbara bussar som görs i Umeå eller på biogas i Skellefteå. Här kan konstateras att strävan att öka andelen hållbara färdmedel i större tätorter inte bara gäller för södra och mellersta utan även norra Sverige.

Flera av städerna längs Norrlandskusten dras mycket riktigt med luftkvalitetproblem. I Västerbottens län gäller detta särskilt Skellefteå och Umeå. I Umeå har det under många år pågått en planering av nya sträckningar för E4 och E12 i syfte att förbättra luftkvaliteten i centrala Umeå. Där återstår fortfarande etappen Västra länken som borde ha varit byggd för åtta år sedan enligt det ursprungliga avtalet mellan staten och Umeå kommun. Region Västerbotten vill särskilt trycka på att denna nu måste fullföljas med konkret byggande i närtid. Det är först då denna sista etapp blir färdigställd som Umeåprojektets fulla potential avseende förbättringar av luftkvaliteten får verkan. Det är också positivt att Trafikverket väljer att lyfta fram samhällsplaneringens viktiga roll för att främja gång, cykel och kollektivtrafik. Detta är något kommunerna jobbar aktivt med och det är välkommet med samverkan från Trafikverkets sida.

### Midway Alignment of the Bothnian Corridor – Kvarkenlänken

Det är positivt att sjöfartens roll att avlasta landtransporter uppmärksammas i underlaget. Sjöfarten har stor potential att hantera framför allt mer långväga transporter. Det ger miljö- och trafiksäkerhetsvinster, mindre slitage på vägarna och i vissa fall ökad effektivitet. För att detta ska bli verklighet krävs också att satsningar på sjöfarten prioriteras i kommande åtgärdsplanering.

Det handlar om kapaciteten i hamnar och anslutande infrastruktur, men även om investeringar i fartyg. Inom ramen för det av Europeiska Unionen CEF-finansierade projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor pekas nödvändiga investeringar i såväl anslutande landinfrastruktur som en ny innovativ färja ut för att säkerställa sjöfartskopplingen mellan Umeå och Vasa. Här finns den enda idag fungerande internationella färjelänken norr om Stockholm. Utan denna förbindelse drabbas näringsliv och medborgare hårt, samtidigt som miljön drabbas då transporter av gods och personer tvingas till långa omvägar – antingen via Haparanda/Tornio eller via Stockholm. Länken har också en transeuropeisk funktion i och med dess koppling till EU:s prioriterade transportnätverk TEN-T (Core), samt en del av väg E12 (Comprehensive) mellan Mo i Rana och Helsingfors. Stråk 2 i karta 1 på sidan 39 i huvudrapporten bör därför korrigeras så att den inkluderar den funktionella sjöfartskoppling som finns mellan Sverige och Finland (Umeå-Vasa). Kvarkenlänkens betydelse är också otillräckligt beskriven i kapitel 8.

## Norrbotniabanan – en del av Botniska korridoren

Trafikverkets alternativ som bygger på aviserad politik, innehåller dels ett förverkligande av Norrbotniabanan, dels ett genomförande av höghastighetsjärnväg som sammanbinder Stockholm-Göteborg-Malmö via Jönköping.

Region Västerbotten instämmer i Trafikverkets förslag att hålla finansieringen av höghastighetsjärnvägen utanför ordinarie plan. Region Västerbotten vill också markera att återbetalningen av eventuella lån för denna måste hållas utanför framtida kommande transportplaner. I annat fall riskeras dessa bli "kortslutna" på grund av de mycket stora kostnaderna för höghastighetsjärnvägen som aviserats av Trafikverket.

När det gäller Norrbotniabanan anser Region Västerbotten att det denna måste genomföras med snabbast möjliga utbyggnadstakt. Den tillhör en väsentlig del av Botniska korridoren, som är en av EU utpekad del av det europeiska stornätet, TEN-T Core Network. Den innefattar viktiga utbyggnadsdelar i såväl Sverige som Finland samt den anslutande Malmbanan. Det är mycket glädjande att EU beviljat TEN T-medel för att järnvägsplaner ska kunna tas fram för en första etapp mellan Umeå och Skellefteå. Regeringens företrädare har också givit tydliga besked om att byggstart ska ske inom mandatperioden, det vill säga senast under år 2018.

Region Västerbotten vill särskilt peka på att Sverige har ett tydligt och bindande åtagande med EU-kommissionen, EU-parlamentet och EU:s Ministerråd. I detta åtagande framgår tydligt att Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030.

Region Västerbotten konstaterar att Trafikverket uppfattar att Norrbotniabanan ingår i begreppet "Aviserad politik". Det saknas dock en tydlig analys av hur avtalet med EU:s olika parter ska fullföljas och vilka konsekvenser detta rimligen får för den kommande åtgärdsplaneringen. Det är i det sammanhanget mycket märkligt att det i inriktningsunderlaget anges att Norrbotniabanan beräknas påbörjas sent under planperioden. Region Västerbottens slutsats är dock klar: ska Norrbotniabanan vara klar senast år 2030 måste medel för bygget reserveras tidigt i kommande nationella transportplan.

Funktionen för Botniska korridoren som helhet måste också säkerställas. Det saknas en analys som visar på de stora problem och det dåliga utnyttjandet av resurser det innebär att Botniabanan endast har ERTMS som signalsystem. Det är en stor konkurrensnackdel att de lok som ska trafikera banan måste utrustas med särskild utrustning då detta kostar många miljoner kronor för dem som vill använda Botniabanan. Då det finns stor sannolikhet att införandet av ERTMS på bred front i hela landet tar mycket lång tid, finns det skäl att överväga att förse Botniabanan med traditionellt signalsystem (ATC) för att säkerställa dess funktion de närmaste decennierna.

Funktionen av Botniabanan hämmas också av den mycket allvarliga kapacitetsbristen på enkelspåret mellan Gimonäs och Umeå C. Där har Trafikverket genomfört en funktionsutredning som innehåller slutsatsen att ett dubbelspår är den enda möjligheten för att avhjälpa de dagsaktuella akuta problemen. Utöver hindren för ett effektivt nyttjande av Botniabanan innebär också kapacitetsbristen en allvarlig hämsko för den

potentiella utvecklingen av järnvägstrafik kopplat till satsningarna på Midway Alignment of the Bothnian Corridor och de utvecklingsplaner som finns för Kvarkenports. Region Västerbotten förutsätter att Trafikverket ges i uppdrag att i närtid genomföra en dubbelspårslösning mellan Gimonäs och Umeå C.

Avsaknaden av avledningsmöjlighet mellan Botniabanan och Ådalsbanan i Västerasby till Långsele är också mycket allvarlig. Denna brist kan betraktas som ett brott mot det avtal som tecknades mellan staten och berörda regioner och kommuner inför byggandet av Botniabanan. Ådalsbanan söder om Västerasby har också bristfällig standard, där delen Härnösand-Sundsvall har särskilt dålig standard. Konsekvensen blir att tåget får en restid är betydligt längre än för person- och busstrafiken på denna sträcka. En fortsatt utbyggnad av dubbelspår av Ostkustbanan söder om Sundsvall mot Gävle/Uppsala är också avgörande om dagens allvarliga kapacitetsbrister ska kunna åtgärdas.

### Stambanan – kapacitet och klassning

Stambanan genom Övre Norrland har flera brister. Snäva kurvor och branta lutningar innebär dålig tågföring och ökade operatörs- och kundkostnader. Men kanske det allvarligaste problemet är att järnvägssystemet norr om Gävle i stort sett är enkelspårigt, till skillnad från i södra Sverige. Ostkustbanan och Botniabanan kan i viss mån kompensera för detta funktionellt, och än bättre med de förbättringar vad gäller överledning mellan banorna som pekas på ovan.

Region Västerbotten ser därför mycket positivt på det arbete Trafikverket initierat där frågan om upprustning av sträckan Nyland–Långsele behandlas. Även triangelspåret i Nyland (Västerasby) ingår i den åtgärdsvalsstudie som genomförts under år 2015. Att fullfölja det tidigare avtalade triangelspåret i Nyland skulle innebära flera positiva systemeffekter för järnvägen som helhet:

- Norrlandstrafiken får ett funktionellt dubbelspår för Botniabanan mellan Umeå–Gävle–Hallsberg/Mjölby.
- Omledningsmöjligheter för godstrafiken via stambanan söderut, vilket leder till ökad nyttjandegrad på Botniabanan.
- Triangelspåret sänker kostnaderna och minskar ledtiderna för trafiken och ökar därmed näringslivets konkurrenskraft.
- De negativa effekterna av kapacitetsbristerna på sträckan Sundsvall–Gävle kan minskas för tågtrafiken till/från norra Sverige. Även vid en utbyggnad av Ostkustbanan och ombyggnation av Sundsvall C får denna ”överledningsmöjlighet” en viktig roll för att klara trafiken under byggperioden.
- Omledning mellan banorna kan också göras vid andra typer av störningar, vilket ger järnvägstransporterna flexibilitet och högre leveranssäkerhet.
- Virkestransporter och annat gods till/från inlandet får kortare körväg till industrier och företag i Sundsvalls/Örnsköldsviksområdet och man undviker att öka belastningen på redan hårt ansträngda knutpunkter.

Norr om Vännäs är järnvägen enkelspårig utan realistiska möjligheter till omledning. Tvärbanornas och Inlandsbanans kapacitet är låg beroende på dess trafikledningssystem, fåtal mötesstationer och avsaknad av elektrifiering. Det innebär att endast en ringa del av det befintliga flödet längs stambanan kan ta den vägen vid avbrott. Till det kommer att Malmbanan mellan Boden och Gällivare (där Inlandsbanan ansluter) har mycket högt kapacitetsutnyttjande.

I avvaktan på att Norrbotniabanan är byggd krävs därför att funktionen och tillgängligheten på stambanan mellan Vännäs och Boden säkerställs. De störningar som inträffat de senaste åren i form av rälsbrott och urspårningar har drabbat näringslivet hårt i form av förseningar och kostnader i mångmiljonklassen. Det har samtidigt minskat näringslivets – och allmänhetens förtroende för järnväg.

Det spårbyte som för närvarande pågår på delen Bastuträsk-Boden är av stor betydelse för att säkra funktionen. Region Västerbotten anser dock att det är oförklarligt att Trafikverket inte prioriterat detta utan i stället låtit arbetet dra ut under flertalet år. Kostnaderna för näringslivet har därmed ökad betydligt. För Norrtåg och de fyra nordligaste landstingen har detta också inneburit stora, icke planerade merkostnader i form av förseningar, marknadsförluster och dåligt nyttjande av vagnmateriel. Spårbytet behöver därför forceras så att hela den kvarvarande sträckan genomförs redan år 2016.

En av orsaken till senfärdigheten beror enligt Trafikverket att stambanan genom Övre Norrland är definierad som en "klass 3-järnväg". Det innebär att bandelen prioriteras betydligt lägre än järnvägar som knyter samman storstadsregioner och järnvägar med högt personresande i södra Sverige. Region Västerbotten anser att detta är en orimlig klassificering som måste förändras. Stambanan genom övre Norrland med sina stora godsflöden utgör en "pulsåder" för såväl näringslivet i norra Sverige som övriga landet. Därför bör Regeringen tydliggöra för Trafikverket att nuvarande klassning för Stambanan genom övre Norrland ska höjas till högsta nivå.

### Övrigt järnvägsnät

I underlagsrapporten om vidmakthållande presenteras en kartläggning av kapacitetsbegränsningar i järnvägsnätet. Där konstateras att i Västerbottens län finns medelstora kapacitetsbegränsningar på sträckan Holmsund-Umeå-Hällnäs-Lycksele. Det står i direkt motsats till den information som kommit från Trafikverket region Nord. Där har uppgetts att kapacitetsbegränsningarna på sträckan genom Umeå i realiteten att betrakta som stora. Detta till följd av trafikeringsförutsättningarna med stor andel vändande tåg som i praktiken förvärrar kapacitetsbristen avsevärt.

Då järnvägen är ett system, där alla delar länkas ihop, kan åtgärder i den ena delen ge stora effekter även i det nät som inte är stambanor. Detta är uppenbart i och med den förbättring som Botniabanan medfört, parallellt med framför allt skogsnäringens intresse att använda järnvägen för såväl långväga som medellånga transporter.

För Tvärbanan Hällnäs-Storman är detta särskilt markant. Där har persontrafik mellan Lycksele och Umeå etablerats, och trots stora problem med befintligt dieseltåg, har en positiv resandeutveckling skett. Samtidigt har satsningarna på allmänna intermodala

terminaler i Storman, och Bastutträsk (på Skelleftebanan i anslutning till stambanan) och en planerad terminal i Lycksele (bedömt färdigställande hösten 2016) skapat förutsättningar för betydligt högre godsvolymer i närtid.

Viktiga åtgärder som krävs är bland annat utveckling av signalsystemet, fler mötesplatser och elektrifiering för delen Hällnäs-Storuman. Region Västerbotten har via länstransportplanen givit Trafikverket i uppdrag att genomföra en funktionsutredning för elektrifiering av tvärbanan. Resultaten av denna är inte ännu färdiga, men bör kunna ingå som ett underlag och därmed prioritering i kommande nationella transportplan.

Det finns också ett ökande samarbete mellan offentliga och privata aktörer i stråket Helgeland i Norge, Västerbotten och Österbotten i Finland. Detta innebär också en potential av framför allt godstransporter, där intermodala lösningar mellan väg och järnväg är av särskild betydelse. Även Inlandsbanans samverkan med de olika tvärbanorna utvecklas, inte minst kopplingen med NLC Storumanterminalen. Där planeras också ett anslutande spår mellan Inlandsbanan och terminalen som syftar till att utveckla terminalens funktion. Sammantaget innebär denna utveckling att det i närtid krävs insatser för att öka tvärbanans funktion och kapacitet.

### Europavägarna i Västerbottens län

I Västerbottens län sträcker sig europavägarna E4, E12 och E45. Frågan om standardhöjningar och insatser för drift och underhåll på europavägarna hanteras via prioriteringar i den nationella planen.

E4 genom länet har på avsnittet mellan Skellefteå och Umeå de tillgänglighets- och säkerhetsmässigt sämsta avsnitten i landet utmed denna europaväg. I nuvarande plan finns prioriterat ett kortare avsnitt för genomförande sent under planperioden. Detta är oacceptabelt! I kommande plan anser Region Västerbotten att detta måste åtgärdas genom att tidigt planlägga mitträckesåtgärder för samtliga kvarstående vägavsnitt.

Under föregående år genomfördes en så kallad Åtgärdsvalsstudie för E12. Då identifierades också ett antal åtgärdsbehov på E12:an. Bland annat åtgärdandet av en tidigare aviserad satsning på komplett mötesfrihet mellan Umeå och Vännäs. Arbetet med detta har helt avstannat. Region Västerbotten anser att de tidigare planerade mitträckesåtgärderna behöver lyftas in i kommande nationell transportplan. Detta mot bakgrund av vägens funktion för arbetsmarknadssamverkan och höga trafikflöden. Utöver detta finns dokumenterat ett behov av ett antal ytterligare åtgärder. Särskilt viktigt är breddning och andra trafiksäkerhetsåtgärder på vägavsnitt mellan Storuman och Tärnaby/Hemavan. Dessa har också säsongsmässigt mycket höga trafikflöde kopplat till besöksnäringen i anslutning till E12:an.

Region Västerbotten vill poängtera att det kvarvarande avsnittet av Umeåpaketet, Västra länken, måste fullföljas i närtid. Motiven för detta beskrivs tidigare i detta yttrande.

E45 har en mycket viktig funktion i Sveriges inland. I Västerbottens län är den mest väsentliga att säkerställa nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhåll för

E45:an. Ytterligare hastighetsnedsättning kan inte accepteras då dessa skulle innebära allvarliga regionförminsande konsekvenser i en redan gles del av Sverige.

Tidigare i detta yttrande har problematiserats avsaknaden av avledningsmöjlighet mellan Botniabanan och Ådalsbanan i Västeråsby till Långsele. Att säkerställa denna järnvägssträcka skulle också innebära utökade möjligheter för järnvägstransporter mellan Trondheim-Östersund-Umeå med vidare kopplingar via E12 med Kvarkenlänken Umeå-Vasa. Även vägsystemet är väsentligt för denna koppling och det krävs därför insatser för att säkerställa god tillgänglighet mellan E14 och E4 för att möjliggöra effektiva transporter på "diagonalen". Det vill säga att transporterna inte onödigtvis ska behöva ta omvägen via Sundsvall. Detta innebär en fokusering på funktionen för vissa avsnitt av länsvägsnätet i Västernorrlands län.

### Övrigt vägnät

Västerbottens län har cirka 1000 mil statligt vägnät, cirka 10 procent av det totala, varav en stor del tillhör det lågtrafikerade vägnätet. Då länet har befolkning fördelad över hela ytan är detta vägnät av stor betydelse för medborgarnas och näringslivets möjligheter. Frågor som rör bärighet, tjälsäkring, drift och underhåll på vägnätet har störst relevans för denna del av transportsystemet. Under en rad år har insatserna på framför allt bärighet och underhåll på ett oacceptabelt sätt minskat på detta vägnät, särskilt på de avsnitt som inte prioriterats av skogsnäringen.

För invånarna som finns längs det lägre prioriterade vägnätet innebär detta ökat fordonsslitage, högre olycksrisker, längre restider och sammantaget högre kostnader. Trafikverket tydliggör att det sammantaget krävs ökade medel för transportsystemet för att bland annat säkerställa en rimlig transportkvalitet i hela landet, i annat fall anser Trafikverket att det krävs hårda prioriteringar. Region Västerbotten anser att detta hot mot landsbygden måste hanteras genom ökade ekonomiska ramar till transportsystemet som gör det möjligt att få ett slut på de senaste årens nedprioritering av drift och underhåll på det finmaskiga vägnätet.

Det enskilda vägnätet har också stor betydelse för Västerbottens län. För vissa delar med minskande befolkning utgör kravet på att själva vidmakthålla vägnätet en mycket stor utmaning – inte minst ekonomiskt. Därför är det viktigt att säkerställa en hög nivå på stödet för drift- och underhåll till det enskilda vägnätet med allmänt intresse. I sammanhanget är det också av stor betydelse att justeringen av stödnivåerna tydligt följer den allmänna kostnadsutvecklingen, utan tidsmässig eftersläpning.

### Kommande hastighetsrevision och behov av infrastrukturåtgärder

I dialog med Trafikverket har framgått att det inom kort kommer ett förslag på omfattande nedsättningar av hastigheten i länets vägnät. I korta drag skulle förslaget, om det verkligen genomförs, innebära att cirka sju mil av E4:an mellan Umeå och Skellefteå får en sänkt hastighet från 90 km/h till 80 km/h. Liknande sänkningar planeras bland annat på avsnittet Umeå-Vännäs längs väg E12 och på länsvägnätet mellan Skellefteå-Skelleftehamn, väg 372 och mellan Umeå och Vindelns väg 363. Samtliga dessa



sänkningar ökar det tidsmässiga avståndet mellan viktiga arbetsmarknader och har därför negativ effekt för arbetspendling.

Region Västerbotten avser att i ett senare skede svara på den kommande remissen, men vill redan nu markera orimligheten att Västerbottens län riskerar ytterligare försämringar. I sammanhanget behöver också uppmärksammas att stora hastighetsnedsättningar även genomförts i länet under tidigare år med ökande restider och regionförminskning som följd. Region Västerbotten anser att ett helt motsatt förhållningssätt måste intas: att prioritera aktuella avsnitt på E4 och E12 så att hastighetsnedsättningarna kan undvikas, samt att ge tillräckliga medel till länstransportplanen. Möjligheterna till variabla hastigheter är också ett rimligt förhållningssätt för att hantera trafiksäkerhetsproblem genom flexibilitet avseende tid på dygnet eller anpassning till klimat och väderlek i stället för generella hastighetsnedsättningar. Först då kommer det att finnas reella möjligheter att säkerställa god trafiksäkerhet tillsammans med goda pendlingsmöjligheter mellan och inom viktiga arbetsmarknadsområden.