

Trafikverkets sätt att räkna leder fel

Trafikverkets omfattande planer att släcka vägbelysning i glesbygden har nu tillfälligt pausats. Men problemen med vägbelysningen är bara ett av många exempel där Trafikverket behöver lyssna på kommunerna, skriver Jan Söderström.

Trafikverkets planer att släcka 25 000 lampor vägbelysning i mindre byar och tätorter har väckt berättigad vrede. Nattens mörker kommer att sänka sig över stora delar av glesbygden trots att samtliga riksdagspartier deklarerar att hela landet ska leva. De som berörs av Trafikverkets förslag är oftast byar och mindre tätorter med färre än 1 000 invånare. Även om regeringen nu tillfälligt har pausat nedsläckningen planerar alltså Trafikverket åtgärder som kommer att försämra livskvalitén för en stor del av landets glesbygd. För att förstå hur Trafikverket kommit på sin befängda idé måste man känna till hur verket kalkylerar. Statens medel ska ge största möjliga nytta därför gör man så kallade samhällsekonomiska kalkyler. I dem sätter man ett värde i kronor och ören på allt som anses ha mätbar nytta och då är det nästan uteslutande minskad restid och färre olyckor som räknas. Men värdet av boendes trygghet i trafiken anses inte ha någon beräkningsbar nytta, den anser man sig inte kunna värdera i kronor och ören. Det betyder i praktiken att vägbelysning ger noll nytta på en statlig väg som saknar gångbana där barn ska gå till och från skolan i mörker. Trafikverkets beräkningsbibel vittnar på övertydligt sätt om att verket saknar insikt om vilka värden som behövs i ett samhälle för att skapa bra livskvalité.

Konflikten om belysningen är tyvärr bara ett många problem som Trafikverket har i sina relationer med omvärlden. Med sitt ansvar för statliga vägar har verket så gott som dagliga kontakter med alla landets kommuner. De flesta har väl utbildade trafikingenjörer med goda kunskaper om de lokala förhållandena. Trots det visar sig Trafikverket allt som ofta tondöv när man får förslag om hur man bäst löser ett lokalt trafikproblem. Det är bara verkets riksmall som gäller.

Här är några exempel från den senaste tiden på Trafikverkets maktfullkomlighet:

- I Arvidsjaur är spark ett vanligt färdmedel för kortare resor under vintern. Kommunen har därför valt att bara sanda halva bredden på sina egna gång- och cykelbanor under vin-



Enligt Trafikverkets sätt att räkna tillför vägbelysning i glesbygd inte tillräcklig nytta, skriver artikelförfattaren. Foto: TT

tern. Men Trafikverkets väg går rakt igenom centrum och där har man trotsat kommunens önskemål att även gång- och cykelbanan längs Trafikverkets väg bara ska sandas på halva bredden. "Vi kan inte göra undantag från våra nationella friktionskravkrav" säger Lotta Burström som är projektledare för underhållet av de statliga vägarna i Norrbotten. Med följd att pensionärerna i värsta fall måste bära sparken sista biten till apoteket.

- Genom den lilla byn Ekenäs, ett fiskeläge någon mil strax söder om Kalmar, går en statlig väg ända ner till hamnen. Vägen genom byn har direkta tomtutfarter, saknar gångbanor och är den väg man tar när man som fotgängare eller cyklist ska till hamnen eller badplatsen. All erfarenhet visar att 30 eller 40 är en lämplig hastighet på en sådan väg. Men Trafikverket har envist hävdad att 70 är en bättre hastighet eftersom det är förarens ansvar att anpassa hastigheten. Efter en lång strid med verket har kommunen tvingats att deklarera Ekenäs som tätbebyggt område. Det är den juridiska möjlighet som kommunen har för att själv kunna bestämma hastigheten och få ner den till 40 km/tim.



Jan Söderström. Foto: Privat

- Genom Skattungbyn, en naturskön liten by en dryg mil norr om Orsa kommun, går Trafikverkets väg 296 som har mycket tung trafik, en hel del långväga. Majoriteten av byns bebyggelse ligger samlad längst vägen som är smal och slingrig, har direkta tomtutfarter och saknar gångbana. Kommunen har länge försökt övertyga Trafikverket att 40 är en lämplig hastighet genom byn, men verket har envist vägrat att sätta ner hastigheten eftersom man anser att en sådan hastighetsgräns är för låg för yrkestrafikens intressen. Liksom i Ekenäs har kommunen efter flera års strid med verket tvingats att deklarera Skattungbyn som tätbebyggt område för att få ner hastigheten till 40 km/tim.

- Inte ens i Malmö har kommunen med sina mycket välutbildade trafikingenjörer lyckats få en bra dialog med Trafikverket. Staden önskade att i samarbete med verket få pröva att sätta upp fartkameror på sju gator där man visste att bilarnas höga fart var ett hot mot trafiksäkerheten. Efter långa och tröttande diskussioner gick Trafikverket bara med på att pröva fartkamera på den enda gata som kommunen ansåg minst angelägen ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det gjorde att kommunens politiker ledsnade på dialogen med Trafikverket och lade projektet i malpåse.

Ovanstående exempel visar hur svårt Trafikverket har att dra nytta av den kompetens som finns lokalt i kommunerna runt om i landet. Ett gammalt talesätt lyder att "det enda kommunerna har gemensamt är att de är olika". Det betyder i praktiken att många övergripande nationella regler på ett klokt sätt måste vävas ihop med de lokala förutsättningarna på platsen. Hur man sandar gång- och cykelvägen nationellt är inte nödvändigtvis rätt i Arvidsjaur.

En bättre dialog mellan Trafikverket och kommunerna där man på ett konstruktivt sätt tar tillvara den kompetens som finns på både sidor vore till gagn för hela samhället. Regeringens beslut att pausa nedsläckningen av vägbelysningen är ett utmärkt första steg. Men det är dags för både SKR och Trafikverkets styrelse – där kommunerna har en representant – att på ett tydligt sätt lyfta fram den kompetens som kommunerna har i trafikfrågor.

Jan Söderström
vd Trafikkurs.se, tidigare chef för infrastruktur och trafikfrågor på SKL samt tillförordnad professor i trafikplanering på KTH