

Hastighetsplan för Linköping. Samrådshandling mars 2011

FOT, Fotgängarnas förening, vill framföra följande angående rubricerat.

1. FOT saknar en detaljerad beskrivning av hur man skall åstadkomma de olika hastighetsbegränsningarna.

I planen lyfts skyltar och portar fram vid infarter till 30 områden, men i övrigt är det väldigt oklart vilka fysiska åtgärder som kommer att prioriteras. Det är viktigt att utformningen av gator ger bilisterna goda indikationer på viken hastighet som gäller. Detta gäller inte enbart 30 områden utan i allra högsta grad även de nya 40 områdena. I samband med denna presentation bör man även redovisa beräknade kostnader för de olika fysiska åtgärder som kommer att genomföras.

2. Alla trafikslag borde behandlas på samma sätt i planen.

Linköpings hastighetsplan tar upp kvalitetsavvikelser för bil och kollektivtrafik, FOT saknar detsamma för gång och cykel. Förändrade fordonshastigheter ger stora effekter för gående och cyklande – framför allt vad gäller säkerhet – och dessa färdmedel borde därför så långt det är möjligt behandlas jämligt med bil och kollektivtrafik vid effektbedömningar.

3. FOT saknar en rad olika konsekvensbedömningar.

Totalt sett innebär förslaget att 64 sträckor får höjd fartgräns, 256 sänkt och 61 oförändrad. Effekter av hastighetsvariationer är rätt grundligt utforskade och tillräckligt användbara modeller finns för att beräkna effekterna av förslaget.

FOT anser att planen skall innehålla förväntade effekter främst på:

- Trafikens miljö- och hälsopåverkan
- Hållbarhetsmålen
- Olycksrisker
- Restider/framkomlighet

Det kan nämnas att man i SKL's handbok "Rätt fart i staden" under Trafikens miljö- och hälsopåverkan tar upp: bränsleförbrukning och CO₂, transportsnål bebyggelse, miljö kvalitetsmål, partiklar och fyrstegsprincipen.

I Linköpings hastighetsplan tas endast luft och buller upp.

SKL's handbok tar även upp att hastighetsplanen ska medverka till att trafiksystemet utvecklas i riktning mot hållbarhet (Social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet). Moment 4 – Utvärdering (i SKL's handbok) saknas i den nuvarande planen, dvs. kontrollera att uppsatta mål (de tre hållbarhetsmålen) uppnås.

4. En bättre koppling till miljö kvalitetsnormerna.

Enligt SKL's rekommendationer skall inte hastigheter höjas om miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detta är något som bör belysas mera grundligt i planen.

5. En bättre koppling till mål och visioner och hur planen skall förankras.

SKL's handbok pekar ut två viktiga delar i processen:

- Kopplingen till kommunens egna mål och visioner
- Förankring med berörda aktörer som Vägverket dvs. Trafikverket.

Båda dessa faktorer borde förtydligas i planen.

För FOT

Sonja Forward
Ordförande