

## **Remissvar på Vägverkets förslag till nya hastighetsgränser, TR 10-A 2009:31287**

Naturskyddsföreningen ser med tillfredsställelse på de många fall där hastigheten föreslås sänkas för att anpassas till vägens bristande säkerhetsstandard. Sänkning i förslaget från 90 km/tim till 80 på många vägar är positiv. Däremot tappas övriga transportpolitiska mål som miljö och klimat bort i Vägverkets analyser och förslag. Det leder till en generell ambition att höja hastigheter i strid med regeringens direktiv för nya hastighetsgränser och fastställda samhällsmål. I förslaget till Länstransportplan för Östergötland visas det i det långsiktiga målet att alla vägar ska ha minst 90 km/tim. Detta missgynnar hållbara transporter och klimatet.

Hastighetens betydelse för bränsleförbrukning och utsläpp av klimatgasen koldioxid negligeras av Vägverket. Man påtalar endast säkerheten som motiv för hastighets-sänkning. Mot bakgrund av att förbrukningen och utsläppen stiger exponentiellt från cirka 60 km/tim är det viktigt att undvika höga hastigheter för att uppnå resurseffektivitet och klimatmålen. Även buller och partiklar i luften är miljöproblem som förvärras av ökad fart. Samtidigt finns en brytpunkt vid 65-70 km/tim där risken att dödas i mötesolyckor ökar drastiskt. Sammantaget finns alltså starka skäl att hastigheter över 70 km/tim på bilvägar borde undvikas på sikt. Tidsförlusten är en överskattad invändning. Sänkt medelhastighet med 10 km/tim på vägar och 5 km/tim på gator skulle innebära att genomsnittsbilisten förlorar 5-10 minuter per dag.

Högre farter på vägarna ökar skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik. Konkurrenskraften för kollektivtrafiken minskar. Glesare turer drabbar dem som inte har bil. Biltrafiken ökar med fler olyckor och ökad miljöbelastning. Lägre farter för bil skulle ge att fler ställer bilen och turtätheten och attraktiviteten för kollektivtrafiken kan höjas. Snabba, attraktiva, resurseffektiva och miljövänliga transporter kan skapas med spårburna elfordon mellan och inom tätorter. I kombination med hållbar samhällsplanering med allsidiga stadsdelar kan resbehovet minska kraftigt.

Lägre fart gör det även säkrare att cykla. De höga hastigheterna på vägarna gör att många inte vågar cykla utan istället tvingas ta bilen. Lägre fart gör det möjligt för fler att cykla vilket är bra för både hälsa och miljö. Särskilt viktiga är lägre farter för barn och äldre som inte får möjlighet att cykla och gå på egen hand om hastigheten på vägarna blir för hög. Vägen till hållbara transporter blockeras av utbyggnad av snabbare bilvägar.

En faktor som Vägverket inte beaktat är att ändrad hastighet på en väg påverkar farten på anslutande vägar. Att förbättra säkerhetsstandarden på en vägsträcka och höja tillåtna hastigheten kan ge oförändrade eller i bästa fall sänkta olyckstal på den sträcka man åtgärdar. Men samtidigt leder det till högre fart och allvarligt försämrad säkerhet

på anslutande vägnät som inte åtgärdas. De höjningar som föreslås i förslaget är därför olämpliga även av detta skäl förutom ur klimatsynpunkt.

Beredningsunderlagen för de olika vägarna där ändrad hastighet föreslås avslöjar Vägverket Region Sydösts och Östsams missförstånd av begreppen tillgänglighet och framkomlighet. Man nämner nationella transportpolitiska målet God tillgänglighet som innebär att alla transportslag ska samverka till bästa resmöjlighet för alla. I nästa mening säger man sig ha målet att åstadkomma ökad framkomlighet genom högre hastighetsstandard för vägtrafiken. Det är just målet ökad framkomlighet för biltrafik som avskaffades och ersattes av ökad tillgänglighet i hela transportsystemet när Riksdagen beslutade de transportpolitiska målen 1998.

NTF och Naturskyddsföreningen nationellt och regionalt har med stöd av Vägverket nationellt följt de regionala Vägverkens arbete med hastighetsändringarna. I Östergötland har NTF mätt den faktiska hastigheten på väg 206 Mantorp-Vadstena och väg 209 Norrköping-Arkösund. Vi har sedan gjort beräkningar av effekter på säkerheten och koldioxidutsläppen av föreslagna sänkningen med 10 km/tim.

Vägverkets bedömning av måluppfyllelsen för väg 209 måste ifrågasättas. Sänkningen påstås ge negativ effekt på delmålen Tillgänglighet och Regional utveckling genom förlängd restid. Enligt Vägverkets egen uppgift förlängs restiden med 50 sekunder för personbil och 36 sekunder för lastbil och buss vilket ger en marginell effekt. Eftersom långsammare bilväg ger bättre konkurrensförhållande för kollektivtrafiken bör riktningen snarare vara positiv.

I förslag till åtgärder för genomförande påstår Vägverket att det inte behövs några speciella informationsinsatser! NTF:s och Naturskyddsföreningens kontakter med allmänhet och beslutsfattare visar tvärtom på ett mycket stort behov av information. Den redan låga laglydigheten för hastighetsbestämmelserna kan spåra ur ytterligare om man inte gör något åt förståelsen för ändringarna. Vi måste alla ställa om oss mentalt när det gäller inställningen till höga hastigheter om vi ska kunna rädda klimatet.

Det är oroväckande att det ingenstans i Vägverkets förslag redovisas hur man uppfyllt Regeringens direktiv att totala koldioxidutsläppet blir oförändrat eller lägre efter förändringen av hastigheterna. Exempelvis den för klimatet och bränsleförbrukningen mycket olämpliga höjningen till 120 km/tim på E4 i länet måste balanseras av många sänkningar på övriga vägnätet. Här krävs besked!

Andreas Sahlman

För styrelsen  
Naturskyddsföreningen Östergötland