



Motion

Höj hastigheten på Linköpings vägar

2012 beslutade kommunfullmäktige om en ny hastighetsplan för Linköping. Genom den nya planens revideringar av hastighetsgränserna i kommunen sänktes hastigheten på hälften av de vägar som behandlades i planen. I de flesta fall sänktes hastigheten med 10 km/h vilket främst var på vägar som tidigare haft 50 km/h som hastighetsgräns.

Den större hastighetsreformen som genomfördes 2008 i Sverige var i grunden positiv och möjliggjorde för kommuner att göra avvägningar om ändamålsenligheten i hastighetsgränser med bättre precision än tidigare genom att införa 10 km/h-intervaller. Tyvärr innebar Trafikverket senare direktiv om att återgå till 20 km/h-intervaller en generell sänkning av normhastigheterna om man fullföljer dem fullt ut. Detta då det finns signaler om att fasa ut 50 och 70 km/h. De senare direktiven saknade trovärdig redogörelse av vinsterna som följd av denna förändring utan handlade främst om att medborgarna riskerade uppfatta det som rörigt med för många alternativ.

I Linköping har de nya direktiven implementerats i snabbare takt än i många andra städer i Sverige med en sänkning till 40 km/h i stora delar av staden. Trots det är 50 km/h fortfarande norm i landet. Enligt Trafikverket får kommunerna sätta en annan gräns än 50 km/h om det är motiverat utifrån trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön. Det är högst tveksamt om Linköpings vägval medfört några sådana positiva konsekvenser som följd av hastighetssänkningen.

För de som rör sig i biltrafiken i staden är det uppenbart att de nya hastighetsgränserna inte ökat framkomligheten. Det är långa köer under rusningstid även på vägar där flödena skulle kunna fungera smidigare. Trafiksituationen och köbildningen är på en nivå som inte är rimlig för en stad av Linköpings storlek. Den frustration som uppstår hos enskilda när hastighetsgränserna ligger på en omotiverat låg nivå riskerar därtill att vara ett hot för trafiksäkerheten. Hastighetsgränserna tycks ha beslutats utifrån föreställningen att många trafikanter bryter mot reglerna och vi verkar ha valt att bortse från de negativa konsekvenserna som följer av "för många" laglydiga trafikanter. Att utforma ett sådant system, där det är de laglydiga som är problemet, är uppenbart destruktivt.

Vi kan också konstatera att det inte heller enbart är bilar som behöver nyttja vägarna, utan att även stora delar av kollektivtrafikens framkomlighet påverkas negativt av hastighetsgränser som uppfattas som för låga. Störst negativ miljöpåverkan har självklart köbildningen som dominerar vid flertalet knutpunkter i staden och bidrar till ökade utsläpp och sämre innerstadsmiljöer. Vi önskar se en revidering av hastighetsplanen där man på nytt bedömer vilka hastigheter som är ändamålsenliga för att uppnå optimal trafikplanering med en bedömning av konsekvenserna av för låga hastighetsgränser.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar Kristdemokraterna i Linköping att

kommunfullmäktige ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att revidera upp hastighetsgränserna i Linköpings tätbebyggda områden för att förbättra trafikflödena i kommunen.

Linköping, 2017-08-28

Magnus Engström (KD)