



Naturskyddsföreningen

i Falubygden

Falun, 26 januari 2012

Till Falu Kommun, Stadsbyggnadskontoret

Remissvar till Trafikstrategi för Falu kommun

Det finns mycket positivt i förslaget till trafikstrategi för Falu kommun. Vi uppskattar också att vi kunde delta på ett antal referensgruppsmöten och diskutera trafikfrågor. Ändå har vi invändningar mot det förslag som lagts.

Trafikstrategin kan bli en bra början på omställningsarbetet mot ett hållbart trafiksystem. Dock finns tre övergripande fel med trafikstrategin som riskerar att omintetgöra syftet med strategin:

1. **Strategin saknar konkreta mål och tidshorisont.** De utsatta målen går kanske att "mäta och följa upp" som påstås på sidan 5 men det finns inga utsatta siffror att mäta mot eller datum för uppföljning. Vi har sett tabeller med förslag till specificerade mål i arbetskopior av trafikstrategin. Varför har dessa utelämnats? Utan ambitiösa och konkreta mål är sannolikheten stor att strategin förblir tomma ord.
2. **Strategin tar ingen aktiv ställning mot fortsatt prioritering av bilism.** Bilanvändningen måste minska mycket på kort tid, både för klimatets skull och på grund av sinande oljeresurser. För att lyckas överföra trafikanter och gods till andra färdmedel, såsom cykel, buss eller tåg, krävs oundvikligen ett aktivt arbete som försvårar för bilar istället för fortsatta investeringar i bilvägar och centrala parkeringar.
3. **Hållbarhetsbegreppet i strategin är ofullständig.** Det saknas både (a) kopplingar till övrig samhällsplanering i kommunen, (b) en strategi för jämställdhet och jämlikhet i trafiken och (c) fokus på globala frågor.
 - (a) En helhetssyn på samhällsplanering som syftar till att minska transportvolymen saknas i strategin. Det saknas även en beskrivning av hur en mer hållbar kommun kan se ut både i stort och ur ett transportperspektiv.
 - (b) Jämställdhet och jämlikhet beaktas inte alls i strategin trots stora skillnader i resvanor bland olika samhällsgrupper.
 - (c) Enligt strategin ska transportsystemet vara "ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart för medborgare och näringsliv i hela kommunen." (s. 4) Det är en mycket bra vision! Kommunens ömsesidiga beroende av Sverige och världen i stort måste däremot inkluderas här och tas på allvar i hela strategin. Det kan, till exempel, vara på sin plats att identifiera de "tydliga signaler" som visar att dagens transportsystem är ohållbart (s. 3) som grund till presentationen av de nödvändiga inriktningsändringarna.

Vår övriga kritik riktas mot detaljer i trafikstrategin och följer punktvis delområdena från visionen. Vi tycker att delområdena är bra men att strategierna för att uppnå målen måste utvecklas mera.

1. Goda resmöjligheter för alla

- Kvinnor är överrepresenterade i dagens kollektivtrafik. Strategin bör specificera hur kollektivtrafiken ska utformas för att bli mer jämställd. Idéer finns i *På väg - en resa i jämställdhet* (Malmö stad, www.malmo.se/Medborgare).
- Stora investeringar behövs för att förbättra kollektivtrafiken och göra så att gående och cyklister lätt kan komma fram. Dessa medel bör tas från bilvägar.
- Underhåll av gång och cykelvägar samt ombyggnation för att få ett sammanhängande cykelnät bör prioriteras högre än investeringar i bilvägar.
- Till ökad trygghet hör även att (a) så långt möjligt separera cyklister och gående från biltrafik, (b) undvika gångtunnlar och (c) ordna vackra miljöer där människor kan vistas.
- Huvudcykelstråk ska möjliggöra högre hastighet och bör därför inte delas med gångtrafikanter eller se ut som gångvägar.

2. Människor är friskare, mår bättre och ingen dödas i trafiken

- Kommunen måste aktivt försvåra bilåkande om man ska lyckas med att överföra tillräckligt många människor till andra transportsätt. Det måste vara dyrare och ta längre tid att åka bil, särskilt på korta sträckor. Vi förespråkar åtgärder som att ta bort bilvägar, att göra vägar smalare, att sätta ut fler blomlådor, att göra ett bilfritt centrum, att begränsa parkeringsplatser nära centrum och att kraftigt höja parkeringspriser.
- Serviceplanering är direkt kopplad till trafikvolym. Förtätning är bra men räcker inte. Är skolorna och mataffärerna fler, mindre och mer utspridda kommer inte folk att behöva åka runt lika mycket.
- Topografin kring staden försvårar idén om att Falun ska vara en av landets främsta cykelkommuner. Andra färdssätt bör också diskuteras såsom spåravn, skateboard, segway, elcykel, skidor och spark.

3. Funktionellt och miljöanpassat transportsystem

- Det behövs konkreta mål på utsläppsminskningar från trafiken.
- Kommunen bör satsa på en billigare eller gratis kollektivtrafik.
- Ökad andel spårbundna transporter skulle dels minska energianvändningen för ett visst transportarbete, dels ge snabbare förbindelser i kollektivtrafiken.
- Kommunen vill arbeta för möjligheten att ta med cykeln på buss och tåg vilket är bra men det måste också vara smidigt och finnas utrymme så att många kan göra det samtidigt.

4. Goda kommunikationer med omvärlden

- För att minska biltrafiken måste det bli svårare att köra bil i Falun, inte lättare.
- Strategin föreslår många områden som kräver att andra aktörer gör satsningar och få åtagande som kommunen själv tar på sig.

- Dubbelspår hela vägen till Uppsala och tillgänglighet på tågen bör utvecklas. Restidsbesparingar med tåg från Falun till Stockholm får däremot inte drabba mindre kommuner som Säter eller Hedemora.
- Lånecyklar bl.a. vid resecentrum är en god ide men bör kombineras med ett cykelgarage där man billigt och smidigt kan låsa in sin cykel och göra lättare reparationer.
- Likaså är säker cykelparkering viktigt på kollektivtrafikens mindre knutpunkter. Det är framförallt på dessa punkter som det ska finnas infartsparkering för bilar.

5. Trafiksystem för en levande landsbygd och en levande stad

- Vi håller inte med om att det bör vara lätt att köra bil i centrum. Att göra hela inre ringen bilfri skulle ha en positiv inverkan på tillgängligheten, näringslivet och miljön i centrum. Som det är idag finns inre ringen bara på pappret och trafiken sker i verkligheten på bilarnas villkor.
- Möjligheten för spårbunden kollektivtrafik bör undersökas. Ett första försök skulle kunna vara Falun - Grycksbo eller Falun C - Lugnet.
- Strategin nämner inte fritidsresor. Folk i staden vill kunna ta sig ut på landsbygden på helger. Det bör även vara lätt att ta sig till några friluftsentra såsom Lugnet, Stångtjärn och Bjursås utan bil på kvällar och helgar.
- Strategin nämner inte heller terrängkörning. Vi vill gärna se strikta begränsningar för terrängkörning som fritidsaktivitet.

6. Nytankande inom hållbart resande

- Vi vill gärna se att Falu kommun gå före. Därför bör strategin ge konkreta åtagande som kommunen tar på sig. Till exempel: en policy gällande arbetsresor som betonar miljövänliga transportmedel, en bilpool med mindre elbilar som successivt ersätter de kommunala bilar som körs idag och kraftiga prissänkningar på kollektivtrafiken i kommunen.
- Kommunen skulle också kunna börja ge stödpaket (ett par skor, cykeltillbehör eller busskort) till anställda som ger upp sina parkeringsplatser till förmån för att gå, cykla eller ta bussen. Det vore ett bra exempel som företag skulle kunna följa.

Vi hoppas på en stark, konkret och framtidsriktad trafikstrategi som tar ansvar för miljön och som sätter Falun på en ledande hållbar väg.



Gordon Eadie

076-269 55 22

Styrelsemedlem i Naturskyddsföreningen i Falubygden