

Till:

Region Östergötland

Johanna Tydén, nämndsekreterare för Trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

[Johanna.Tyden@regionostergotland.se](mailto:Johanna.Tyden@regionostergotland.se)

Michael Cornell, ordförande i TSN.

[michael.cornell@regionostergotland.se](mailto:michael.cornell@regionostergotland.se)

# LTP Remissvar 2021/2022 från Byalag 1050 Ideell förening

## Innehåll

<b>Bakgrund</b>	<b>1</b>
<b>Kommentarer på LTP</b>	<b>2</b>
<b>Kommentarer på Hållbarhetsbedömning</b>	<b>7</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>10</b>

## Bakgrund

Byalag 1050 är verksamma i ett område inom Linköpings kommun, Vreta Kloster kommundel, mellan Rv34 och kommungränsen mot Motala kommun längs Lv1050. Området kan kanske karaktäriseras som ett relativt tätbefolkat område med cirka 1000 personer fördelade på cirka 300 hushåll och cirka 25 kvadratkilometer med ett antal småorter.

## Byalag 1050 område



Inom Byalagsområdet  
(2017):

- 284 hushåll
- 827 boende

Varav:

- 0-19: 255 personer
- 20-64: 466 personer
- 65 + : 106 personer

## Småorter inom omlandet, befolkningsförändringar

	2000	2018	
Maspelösa	120	164	(+ 37%)
Gullberg	101	124	(+ 23%)
Flistad kyrkby	25	26	(+ 4%)
<b>Området totalt 2010-2018:</b>			<b>(+ 28 %)</b>

Källa: Linköpings statistisk årsbok  
<http://www.linkoping.se/kommun-och-politik/fakta-om-linkoping/statistik/statistisk-arsbok-for-linkoping/>



1

Möjligheten till hållbara och hälsobefrämjande resor för pendling och fritid begränsas idag av den trafikfarliga utformningen av Lv1050 när det gäller oskyddade trafikanter (gående och cyklister).

Vi är tacksamma att kunna lämna våra remisskommentarer på LTP som är både generella och på specifika delar av dokumentet samt i vissa fall med ett landsbygdsperspektiv.

Vi bifogar även kommentarer på "Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Östergötland 2022-2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning".

## Kommentarer på LTP

Kommentarer på remissutgåva av LTP märkt "Remissversion 2021-00-00".

Kommentar Nr	Sida	Kapitel	Kommentar
1	-	Generell	LTP ska gärna ta ett helhetsperspektiv och inte till så stor del fokusera på kollektivtrafik längs stråken. Exempel: Hur hanteras de medborgare som bor utanför/längs stråken? Förslag: Beskriv gärna påverkan på medborgare som bor utanför/längs stråken.

2	5	1.2	I kapitel 1.2 nämns att verka för tät och sammanhållen bebyggelse. Den utgångspunkten kanske inte fungerar på landsbygden. Förslag: Omformulera gärna på ett sätt så att LTP tar hänsyn till det aktuella läget och inte ger intryck av att driva strategier för ökad urbanisering.
3	5	1.2	I kapitel 1.2 finns referenser till ett flertal dokument som kan vara svåra att hitta. Förslag: Inför länkar/referenser till cykelstrategi och andra berörda dokument.
4	6	2.1	I kapitel 2.1 tar man upp styrkorna med att befolkningen är koncentrerad i olika befolkningscentra. Det är en relativt stor andel av befolkningen som bor på landsbygden utanför dessa befolkningscentra. Förslag: Beskriv både styrkor och svagheter när det gäller förutsättningarna och beskriv hur man kan ge den relativt stora andel som bor på landet bra transportmöjligheter.
5	12	2.3	I kapitel 2.3 beskrivs både stråken längs LV1050 och längs RV34 mellan Linköping och Motala som ett stråk, Stråk L3. Bra att brister när det gäller trafiksäkerhet nämns. Stråken längs LV1050 och längs RV34 mellan Linköping och Motala har olika förutsättningar och passerar flera olika större orter (Klockrike, Fornåsa, Österstad längs LV1050 och bland annat Borensberg längs RV34) och bör därför hanteras som två separata stråk. Förslag: Beskriv stråket längs LV1050 som ett separat stråk skilt från stråket längs RV34.
6	14	2.3	I kapitel 2.3 nämns nackdelar/brister (till exempel anslutningsvägar) för stråken som är förutsättningar för boende på landsbygden att ansluta till stråket för egen pendling. Det är viktigt att inte bara fokusera på stråkets möjlighet till trafik mellan ändpunkterna utan även beakta stråkets funktion för området det går genom. Förslag: Addera information om området och beskriv stråkets funktion för området det går genom.
7	14	2.3	I kapitel 2.3 beskrivs stråk L3. Förslag på åtgärder som berör L3 längs LV1050 saknas. Exempel på åtgärder kan vara: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generellt. Bredda LV1050 med ca 2m för att skapa plats för vägrenar på bägge sidor så att oskyddade trafikanter kan känna sig tryggare när de rör sig utmed vägen.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generellt. Belysning vid större korsningar och Busshållplatser. Tex vid korsningarna med LV1040, LV1025 samt Mårbacka Hpl, Flistad Brunn Hpl och Maspelösa Hpl.</li> <li>- Gångväg till/från Hpl samt övergång med refuger vid Mårbacka, Flistad Brunn och Maspelösa Hpl.</li> <li>- Sänkt hastighet genom Gullberg inklusive korsning vid RV34.</li> <li>- Sänkt hastighet vid samma Hpl:er, samt vid Flistad Kyrkby.</li> <li>- Gör LV1040 in till Masplösa till en bygata utan genomfartstrafik.</li> <li>- Gör en rondell eller en avsvängningsfil vid korsningen LV1050/LV1025</li> <li>- Bygg en gång/cykelväg utmed LV1050 mellan Gullberg och Kornettgården.</li> </ul> <p>Förslag: Ta med punkterna i listan ovan i fortsatt arbete med åtgärder för stråk L3 längs LV1050.</p>
8	17	2.4	<p>I kapitel 2.4 beskrivs "Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 34 Stora Sjögestad–Borensberg" som indikerar att åtgärder ska planeras till efter 2026. Ett flertal åtgärder på LV1050 är mer akuta ur trafiksäkerhetssynpunkt, då LV1050 har mycket oskyddade trafikanter.</p> <p>Förslag: Omformulera med LV1050 som eget stråk, för att möjliggöra tidig start av åtgärder för LV1050.</p>
9	21	3	<p>I kapitel 3 finns formuleringen "<i>Samtidigt fördelas medlen, i linje med den rumsliga inriktningen i Utvecklingsstrategi för Östergötland, så att platsers förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom att öka satsningarna på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.</i>"</p> <p>Det är svårt att identifiera satsningar på det mindre vägnätet i övriga delar av LTP. Det som beskrivs verkar vara satsningar på större vägar.</p> <p>Förslag: Beskriv gärna satsningarna på de mindre vägarna, inklusive satsningar för oskyddade trafikanter.</p>
10	23	3.1	<p>I kapitel 3.1 beskrivs:</p> <p><i>"Generellt är därför åtgärder som</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>ökar kollektivtrafikens framkomlighet;</i></li> <li>• <i>förbättrar hållplatsstandard och för bland annat ökad tillgänglighet; samt</i></li> </ul>

			<p>• utvecklandet av större och mindre bytespunkter prioriterade.” och även “För potten åtgärder på statligt vägnät ska en detaljerad genomförandeplan för tillgänglighetsanpassning av hållplatser tas fram där samtliga aktuella hållplatser identifieras Även mindre bytespunkter och framkomlighetsåtgärder kan bli aktuella. “ Viktiga aspekter är GC-vägar för att kunna ta sig till hållplatser samt expressbussar från knutpunkter på landsbygden, för att kunna komma till olika delar av större tätorter.</p> <p>Förslag: Beskriv gärna möjligheterna med GC-väg för att ta sig till hållplatser, expressbussar från knutpunkter på landsbygden till olika delar av större tätorter (direkt till arbetsplatser). Enkät om resmönster bifogas.</p>
11	25	3.2	<p>I kapitel 3.2 beskrivs: “Utöver namngivna objekt sätts 147 miljoner kronor att av till cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Prioritering av åtgärder sker utifrån den regionala cykelstrategins prioriteringsprinciper.” Kapitel 6 i cykelstrategin tar bara upp prioritering utifrån vardagsresor/pendling och turism/rekreation. Lämpligen tas även hänsyn till olika vägars trafiksäkerhetsstandard och mer osäkra vägar prioriteras. Förslag: Satsa på GC längs trafikfarliga vägar/delar av vägar. Se vägar som upplevs som mycket trafikfarliga i figur 11, “Förutsättningar för cykling enligt Trafikverkets modell.” i “Regional cykelstrategi för Östergötland”.</p>

12	26	3.3	I kapitel 3.3 beskrivs “ <i>Potten kan även användas för av Trafikverket identifierade trafiksäkerhetsåtgärder samt steg 1-3 åtgärder som framkommit i utförda bristutredningar</i> ” För framtida åtgärder: Var finns de refererade steg 1-3 åtgärderna beskrivna? Förslag: Addera referens till dokument där steg 1-3 åtgärder kan återfinnas. Om det inte redan finns identifierat kan åtgärder för att göra LV1050 mer trafiksäker med hjälp av stråkpott och trimningsåtgärder adderas.
13	27	3.4	I kapitel 3.4 punkt 1 beskrivs uppdatering av regional cykelstrategi. Förslag: Tidplan för uppdatering borde anges om LTP är styrande för andra planer/strategier.
14	27	3.4	I kapitel 3.4 Punkt 3 beskrivs arbete med att identifiera åtgärder längs olika stråk. Förslag: Involvera boende och byalag i åtgärder längs vägar/stråk.

## Kommentarer på Hållbarhetsbedömning

Tabellen nedan innehåller kommentarer på rapport 2021:131, Version 0.9, “Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Östergötland 2022-2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning”.

Kommentar Nr	Sida	Kapitel	Kommentar
1	-	Dokumenthistorik	Dokument historiken anger aktuell version till “1.0” vilket inte stämmer med dokumenthuvudet på första sidan som anger version till “0.9”. Förslag: Uppdatera dokumenthuvudet.
2	22	3.2	I kapitel 3.2 nämns “Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i delar som ligger nära en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena”. Detta stämmer eventuellt inte, då den statistik vi studerat för Linköpings kommun baserat på statistisk årsbok indikerar att andelen av befolkningen utanför tätorten Linköping har varit relativt oförändrat på 25-30% av befolkningen i kommunen sedan 1980-talet.

			Förslag: Granska gärna påståendet utifrån tillgänglig statistik och referera gärna en källa med fokus på befolkningsstatistik.
3	22	3.3	<p>I kapitel 3.3 nämns "Kollektivtrafiken i stads och tätortstrafiken står för ungefär två tredjedelar av kollektivtrafikresorna och närmare var fjärde resa sker i de regionala stråken. Östgötapendeln och stadstrafiken i Linköping och Norrköping är det som ökar mest <sup>19</sup>".</p> <p>Man kanske ska fundera på orsaken till att ökningen sker i tätorterna. Kan det bero på att man lägger ned busslinjer på landsbygden och minskar turtätheten på landsbygden samtidigt som turtätheten i tätorter ökas? Ytterligare en aspekt man kanske ska beakta är att resandet med kollektivtrafiken på landsbygden är lågt då turerna är dåligt tidsanpassade och för få för arbetspendling och fritidsaktiviteter.</p> <p>Förslag: Utred och redovisa gärna orsakerna till utvecklingen för att ge en bättre bild av förutsättningar och konsekvenser.</p>
4	26	3.3	<p>I kapitel 3.3 nämns "För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär. "</p> <p>Detta är en mycket viktig aspekt och längs flera vägar på landsbygden är trafiksäkerheten så dålig att avsaknaden av GC-vägar eller andra alternativa vägar gör att det inte är möjligt för barn att själva transportera sig.</p> <p>Förslag: Inkludera gärna behovet av GC-vägar längs trafikfarliga vägar på landsbygden för att barn ska kunna transportera sig. Notera att ofta är andelen barnfamiljer högre på landsbygden än i tätorten.</p>
5	28	3.3	<p>I stycket "Stad/land" nämns många intressanta fakta. Noterbart är "Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd." och det finns även andra slutsatser som kan göras angående skillnader mellan stad och land.</p> <p>Förslag: Inkludera gärna aspekter som tas upp i Linköpings kommuns publikation "Linköpings omland</p>

			och landsbygd i siffror “, <a href="https://www.linkoping.se/contentassets/dc029b0a4bd647a6901065cbd3f85d98/rapport_linkopings_landsbygd_i_siffror_20181203.pdf?4a5dba">https://www.linkoping.se/contentassets/dc029b0a4bd647a6901065cbd3f85d98/rapport_linkopings_landsbygd_i_siffror_20181203.pdf?4a5dba</a> . Exempelvis är GC-vägar per 1000 invånare ofta 0 på landsbygden, som i området väster om RV34 längs LV1050, trots mycket trafikfarliga vägar.
6	36	4.1	I kapitel 4.1 presenteras olika scenario/planalternativ, men ingen källa anges, endast “strategisk hållbarhetsbedömning”. Är det samma som “Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Östergötland 2022-2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning”? Hur har scenario/planalternativ tagits fram? Förslag: Ange gärna källa för planalternativen.
7	47	4.2	I kapitel 4.2 tas olika konsekvenser av olika scenario upp på ett bra sätt. Förslag: Förtydliga gärna möjligheten för Scenario 3 att genom GC-vägar längs trafikfarliga vägar på landsbygden främja både trafiksäkerhet och hälsa.

## Sammanfattning

Generellt upplevs LTP som väl genomarbetad och ett bra dokument.

Byalaget vill gärna bidra till en positiv utveckling av LTP dokumentet samt trafiksituationen i länet i allmänhet och i vårt närområde i synnerhet.

Kommentarerna ovan är byalagets synpunkter samt förslag på ändringar av LTP, generellt och för det fortsatta åtgärdsarbetet längs LV1050 utifrån ett landsbygdsperspektiv.

Återkoppla gärna med frågor och kommentarer på detta material.

Som byalag tar vi gärna aktiv del i arbetet som rör åtgärder längs LV1050.

Byalag 1050 Ideell förening

Ordförande:

Robert Norling

076-1400241

Sekreterare/Kassör:

Mats Walldén

070-2366318

[byalag1050@gmail.com](mailto:byalag1050@gmail.com)



2022-02-15