

Remissvar från Fotgängarnas förening på pilotprojekt Hastighetsplan Stockholm; Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen

Fotgängarnas förening (FOT) är positiva till att Stockholm stad tagit fram en hastighetsplan innehållande en nulägesbeskrivning och analys av stadens trafiksituation i pilotprojektets stadsdelsområden. De kvalitetsavvikelserna med förslag till åtgärder som framkommit genom detta arbete är betydelsefulla verktyg för det fortsatta arbetet med att ta fram rätt hastighet för Stockholms stad.

Metodik

Hastighetsplanen är framtagen enligt metodiken i handboken "Rätt fart i staden" som är utgiven 2008-12-01. Sedan dess har Stockholm stad tagit fram en översiktsplan med benämningen "Promenadstaden" (2010) och Framkomlighetsstrategin (2012) som tydligt anger att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Den anger även att för ett effektivt bilresande krävs att de flesta väljer något annat färdssätt än bil. I planeringsinriktning B i Framkomlighetsstrategin anges att staden kan höja framkomligheten för många genom att öka hastigheten för de som åker med kollektivtrafik, går eller cyklar. Hastighetsplanen anger att i det fortsatta arbetet ska en tydligare koppling till framkomlighetsstrategin göras, vilket FOT anser är både önskvärt och nödvändigt.

Enligt metodiken "Rätt fart i staden" ska tillgänglighet för biltrafik och för kollektivtrafik analyseras medan metodiken inte tar upp tillgänglighet för cykeltrafik och gångtrafik, vilket idag borde vara en självklarhet. Den diskussion som bör föras inför det fortsatta arbetet är "Rätt hastighet för vem?".

Hastighetsplanen hänvisar till att huvudnätet ska locka till sig trafik från lokalnätet och därför behöver ha en bättre framkomlighet och högre hastighet för **biltrafiken** jämfört med gatorna i lokalnätet. I det fortsatta arbetet bör man omdefiniera och prioritera framkomlighet och högre hastighet för **gång, cykel och kollektivtrafik**. Framkomlighet och hastighet för gående och cyklister hänger ihop med hastigheten för biltrafiken. Desto lägre motorfordonshastighet, desto högre gående- och cykelhastigheter.

Enligt SKL's rekommendationer ska inte hastigheter höjas om miljökvalitetsnormerna överskrids. Detta är något som bör belysas i Stockholms hastighetsplan. Även vilka effekter de föreslagna åtgärderna får på restider/framkomlighet, CO₂, buller, partikelgenerering och olycksrisker borde finnas med.

Stockholms Stads Hastighetsplan

Hastighetsplanens syfte anges vara att anpassa trafiksystemet efter stadens förutsättningar. Syftet borde i stället vara att anpassa trafiksystemet till stadens mål och strategier, och inte till stadens nuvarande förutsättningar. Hastighetsplanen anger inriktning för hur en gata ska utvecklas och därför bör hastigheter anpassas efter de oskyddade trafikanterna. Om människan ska sättas i centrum i Stockholm stad bör hastigheten anpassas till människan och inte till bilen.

Göteborg har beslutat att "ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående (rörelse)". Gatumiljöer och hastigheter anpassas i första hand utifrån gående och i andra hand

utifrån cyklisters behov och villkor, vilket skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag.”

Den tillåtna hastigheten är en styrande parameter för hur den fysiska miljön behöver utformas för att människan ska vara i fokus. Om man i enlighet med Framkomlighetsstrategin vill prioritera gång, cykel och kollektivtrafik bör hastigheten anpassas efter dessa trafikslag. Om man vill utveckla Stockholm stad som fotgängarstad och cykelstad bör 30 km/h införas som bashastighet inom stadsdelarna. Hur den fysiska utformningen behöver utföras på olika gator bestäms av vilken hastighet man väljer. Fysiska åtgärder är en förutsättning för att låga hastigheter ska hållas.

En fotgängare har en hastighet på 4-5 km, en cyklist 10-30 km. Medelhastigheten på blåbussarna ligger på 14 km i timmen och målet är att nå 20 km/tim (inklusive hållplatsstopp) i innerstaden. För kollektivtrafiken är hastigheten inte det centrala för framkomligheten utan andra åtgärder såsom busskörfält, ta bort parkeringsplatser för bilar, tillåta påstigning i alla dörrar, signalprioritering, hållplatsutformning och kameraövervakning av obehörig trafik i körfältet för kollektivtrafik är viktigare.

För Godstrafiken ger samordnade transporter med omlastningscentraler minskat antal lastbilar och bättre framkomlighet. För biltrafikens framkomlighet är inte en hög hastighet det avgörande utan en jämn hastighet är mer betydelsefull. Högre hastighet ger en ryckigare körning, mer buller och partiklar.

Förslag till nya Hastighetsgränser

Det är bra att man sänker hastigheten på de flesta huvudvägarna från 50 till 40 km/tim. Men FOT anser att 30 km/timmen bör vara bashastigheten inom stadsdelen, alltså även på många av de utpekade huvudgatorna. Hastighetsplanen anger att sett till staden som helhet, där även lokalgatorna räknas, är 30 km den hastighetsgräns som dominerar. För att få en mer enhetlig och tydlig hastighet borde större områden ha samma hastighet, vilket skulle göra det lättare för bilister och övriga trafikanter att veta vilken hastighet som gäller samt göra det lättare att kommunicera budskapet.

Att höja några gators hastighet från 30 till 40 km eller från 50 till 60 km/tim är ett steg i fel riktning. Att på kortare sträckor som t.ex. Västerbron höja hastigheten från 50 till 60 km ger inte en avgörande förbättrad restid. En förutsägbar pålitlig framkomlighet är viktigare än högre genomsnittlig reshastighet, vilket anges i Framkomlighetsstrategin. FOT anser att inga hastigheter ska höjas inom stadsdelarna.

En högre hastighet gynnar endast de färdssätt som har möjlighet att röra sig i högre hastigheter, och minskar samtidigt möjligheten för gående att på ett säkert, trivsamt och tryggt sätt röra sig i stadsmiljön och att ha en chans att utgöra ett konkurrenskraftigt färdmedelsval i vardagen. Bilar och bussar kan ta sig fram även om hastigheten är 30 km/tim. Och det blir platseffektivare med lägre hastigheter.

FOT saknar att Hastighetsplanen inte tar upp gångfart, då diskussioner pågår att fler gator kan bli gångfartsområde. Även en diskussion om att ha 20 km/tim vid skolor, förskolor, äldreboende och serviceanläggningar borde tas upp. Som jämförelse kan nämnas att i utställningsförslaget till Malmös nya översiktsplan anges områden i centrala Malmö som fotgängarzoner.

Varje hastighetsförändring ska vägas mot de transportpoliska delmålen trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Alla dessa tre parametrar gynnas av en lägre hastighet även på s.k. huvudgator.

Trafiksäkerhet

Hastigheten är den mest betydande faktorn för antalet olyckor och för hur allvarliga olyckorna blir. Säkra hastigheter är lägre än 30 km/tim och då bör man inte ha 40 km/tim. När den verkliga hastigheten är max 30 km/tim närmar man sig nollvisionen. Hastighetsplanen lyfter fram att en sänkning av medelhastigheten med 5 % innebär en minskning av antalet döda med ca 20 % och minskning av antalet svårt skadade blir 15 %. Nio av tio som blir påkörda av en bil som håller 30 km/tim överlever, medan åtta av tio dör om bilen håller 50.

Rapporten "Trafikolyckor i Stockholm"¹ har undersökt sambandet mellan olycksfrekvensen för dödade och svårt skadade trafikanter baserat på gällande hastighetsföreskrifter. Resultatet visar på ett tydligt samband mellan att fler skadas allvarligt i trafiken där hastighetsbegränsningen är högre än 30 km/h. Med utgångspunkt från olycksstatistiken borde slutsatsen vara att vägar med högre hastigheter än 30 km/h inte borde tillåtas i tätbebyggda områden med många fotgängare och cyklister i rörelse.

Trafikmiljön behöver anpassas till en åldrande befolkning. En lägre hastighet är viktigare för äldre pga den äldre kroppens skörhet, därför bör 30 km/tim införas på platser där många äldre går och vistas i trafiken. Även ur ett barnperspektiv bör en lägre hastighet förordas.

Framkomlighet

Beträffande Framkomlighet för fotgängare så anser FOT liksom Stockholm stad att övergångsställen i första hand är en framkomlighetsåtgärd och inte en trafiksäkerhetsåtgärd. Fotgängarnas framkomlighet att kunna gå över gatan underlättas av om det är lägre hastighet för bilar men även att det finns tillräckligt många övergångsställen. I hastighetsplanens förslag till åtgärd anges att antalet övergångsställen bör ses över och bli färre. Att ta bort övergångsställen skulle minska framkomligheten för fotgängare.

FOT är positiva till förslaget att omfördela ytor till andra trafikslag då huvudgatorna är bredare än nödvändigt för motorfordonstrafiken. Den fysiska miljön behöver åtgärdas för att den skyltade hastigheten ska hållas. Hastighetsdämpande åtgärder har visat sig lönsamma. I Göteborg har man lyckats dämpa biltrafikens hastighet effektivt med ca 2500 fartdämpande anordningar, såsom gupp, avsmalningar och upphöjda övergångsställen. Detta har fått ner farten och Göteborg har pressat ner antalet svårt skadade och dödade med 70 % sedan 1990.

Miljö och Attraktivitet

Sänkta hastigheter skulle leda till minskade luftföroreningar och minskat buller (upp till 9 decibel) . Det leder också till att utrymmet som fordonen kräver kan halveras om hastigheten sänks från 60 km/h till 20 km/h. Låga motorfordonshastigheter leder också till bättre samspel mellan motorfordonsförare och gående/cyklister.

¹ Trafikolyckor i Stockholm En kvantitativ GIS-analys av sambandet mellan vägens skyltade hastighet och olycksfrekvens; Emil Frodlund, 2013.10.18

För att fler attraktiva platser ska erhållas bör enligt Framkomlighetsstrategin gångvänligheten i promenadstaden förstärkas. En sänkt bilhastighet bidrar till en attraktivare stad för fotgängare. Den attraktiva gångmiljön är också en förutsättning för ett rikt gatuliv med en blomstrande handel.

Gatumiljön utgör en betydande del av den offentliga miljön i Stockholm och Översiktsplanen poängterar att människor ska kunna röra sig till fots eller på cykel på ett tryggt sätt. FOT hänvisar till Framkomlighetsstrategin som anger att trafiksäkerhet, framkomlighet och trivseln för gångtrafikanter kan gynnas genom hastighetssänkningar.

Att röra sig till fots i en miljö där motorfordon håller en jämn och låg hastighet handlar inte bara om säkerhet och buller utan det handlar även om attraktivitet. 30 km/tim ger förutsättningar för en levande stad med butiker och gående över gatan.

Kommentarer på Kungsholmen

Fotgängarnas förening använder Kungsholmen för att ge exempel på mer detaljerade kommentarer.

Det finns flera faktorer som pekar på att 30 km/tim borde vara bashastighet på Kungsholmen. Medelhastigheterna för gatorna på Kungsholmen ligger generellt under nuvarande hastighetsgräns 50 km/tim. Nästan alla gator på Kungsholmen får med nuvarande hastighetsgränser låg kvalitet avseende buller. Nulägesanalysen visar på stora brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i enskilda punkter. Trafiksäkerheten för övergångsställen på Kungsholmen är på många ställen av låg standard.

- Gamla Essinge Broväg: har en mycket smal cykelbana och även gångbanan är för smal för god framkomlighet. Pga den smala cykelbanan är det lätt hänt att cyklister kommer ut i körbanan och därför bör hastigheten vara 30 km och inte 40 km.
- Gjörwellsgatan: Denna gata har en skola i närheten och har därmed skyltad 30 km en sträcka. Att på denna gata ha både 30 och 40 km/tim på en så kort sträcka gör det otydligt. Det bör vara 30 km på hela Gjörwellsgatan.
- Hantverkargatan: På båda sidor av gatan finns bostäder och affärer, vilket innebär ett stort korsningsbehov. Det finns många övergångsställen vilket gör det väsentligt att en låg hastighet hålls. Hastigheten bör vara 30 km/tim.
- Västerbron: Att öka hastigheten från 50 km till 60 km är olyckligt då bilarna redan idag kommer i mycket hög hastighet ned mot Västerbroplan där många fotgängare och cyklister korsar gatan. Att på en kortare sträcka (600 m) höja hastigheten ger inga betydelsefulla restidsvinster för motortrafiken. Hastigheten bör behållas eller sänkas till 40 km/tim.

Sammanfattande synpunkter från Fotgängarnas förening

- Nya bashastigheten bör vara 30 km/tim inom stadsdelarna även på huvudvägar
- Inga höjda hastigheter inom stadsdelarna utan behåll eller sänk hastigheten
- 30 km/tim är en framkomlighetsåtgärd för alla färd sätt
- Ju större områden med samma hastighet desto tydligare för alla resenärer
- Framkomligheten, tillgängligheten och hastighet bör prioriteras för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer i enlighet med Framkomlighetsstrategin
- 30 km/tim inom stadsdelarna skulle påverka attityderna
- Lägre motorfordonshastighet (20-30 km/tim) ger fler positiva effekter: Färre olyckor, mindre buller och utsläpp, färre partiklar och mindre utrymmesbehov för motorfordonstrafiken.
- Effekter och konsekvenser på miljö kvalitetsnormer, CO₂, buller, partikelgenerering och olycksrisker bör finnas med i en hastighetsplan.

Fotgängarnas förening uppskattar att vi erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på pilotprojektet Hastighetsplan Stockholm och hoppas att man ändrar inriktning inför det fortsatta arbetet genom att sätta fokus på fotgängare, cyklister och kollektivresenärer och därmed en lägre motorfordonshastighet.

På uppdrag av Fotgängarnas Förenings styrelse



Ninnie Gustafsson
Styrelseledamot FOT
ninnie.gustafsson@telia.com
070-240 34 39

Föreningen FOT värnar fotgängarnas livsrum på gator och torg och verkar för en mänsklig stadskultur och hållbar samhällsutveckling.