



FOTGÄNGARNAS FÖRENING -FOT

2011-12-22

Yttrande över remiss: Spårvägs- och stornätsstrategi, etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen.

FOT; Fotgängarnas förening välkomnar att SL och Stockholms stad tillsammans tar fram en spårvägs- och stornätsstrategi som sträcker sig till år 2030. Det är en förutsättning för att nya utbyggnadsområden kan planeras på ett sätt som gör stornätstrafiken strukturerande och därmed gynnar kollektivtrafikresenärerna. Det är positivt att strategin utgår från resenärens behov och att strategin ska vara ett underlag för samplanering av utbyggnadsområden och infrastrukturen.

Stornätsstrategin kan ses som en satsning på fotgängare, då bra kollektivtrafik stödjer fotgängare i deras vardag. Inget trafikslag är mer knutet till kollektivtrafiken än fotgängare. En satsning på kollektivtrafik är en satsning även på fotgängare. Strategin kan därmed ses som en satsning på Promenadstaden. FOT välkomnar att Översiktsplanen för Stockholm hänvisar till att gång- cykel- och kollektivtrafik är stommen i stadens trafiksystem och prioriteras i gaturummet.

Hela resan perspektivet

FOT saknar dock att strategin inte tar hänsyn till hela resan. Om varje trafikslag behandlas var för sig så missar man helhetsbilden och att resor sällan är helt knutna till ett trafikslag. I det flesta fall finns det en stor och många gånger avgörande skillnad i människors val av färdmedel. Kollektivfärdmedel kräver så gott som alltid någon form av transport till avresehallplatsen och en transport från destinationshallplatsen. Ofta tillkommer omstigningar på mellanliggande hållplatser. Detta är en av de stora nackdelarna med kollektiva färdmedel och en förklaring till konkurrenskraften hos de individuella.

Utifrån detta argument är det viktigt att ta hänsyn till Hela-resan perspektivet” i stornätsstrategin vilket innebär att man beaktar hur man tar sig från startpunkt till målpunkt på ett enkelt, tryggt och framkomligt sätt.

Om kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt alternativ behöver även utrymmet för fotgängarna ses över. Vi förutsätter då att antalet resenärer kommer att öka med den nya stornätsstrategin. Det är redan idag trångt för resenärerna i rusningstrafiken i Stockholm. Utrymmet för resenärerna behöver därför ingå i planeringen så att gångvägar till och från kollektivtrafiken men även busshållplatser, plattformar och trappor dimensioneras så att dessa upplevs som framkomliga, angenäma och säkra.

FOT anser därför att dimensioneringen av fotgängarnas utrymme borde finnas med i framtida utredningar

Huvudprinciperna för stornätsstrategin

FOT är positiv till de tre huvudprinciperna som stornätsstrategin anger om de även innebär att resenären/fotgängaren sätts i fokus och därmed hela resan perspektivet.

- **God regional tillgänglighet** . Goda bytesmöjligheter bör innebära att det är tydliga, smidiga och att de planeras för ett ökat kollektivtrafikresande. Större knutpunkter bör även uppfattas som attraktiva mötesplatser som i sig lockar till sig resenärer.

Resenärernas behov innebär även att se över hur man tar sig till och från kollektivtrafikknutpunkter. Det är viktigt att även omkringliggande gångstråk planeras och dimensioneras rätt för att kunna attrahera befintliga och nya resenärer. Fler alternativa gångvägar till målpunkter i anslutning till kollektivtrafik knutpunkter behöver ses över. En tydlig vägvisning för resenärerna inom resepunkterna och även i närliggande omgivning borde ingå.

- **Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik**. Att kollektivtrafiken prioriteras på biltrafikens bekostnad med egen bana eller eget körfält, kommer att vara avgörande för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett bra alternativ.

I strategin anges bl a att stomtrafiken ska ges en hög framkomlighet med målet att medelhastigheten inklusive hållplatsstopp ska vara 20 km/H. I Figur 7 (sid 24) bygger beräkningen på förutsättningen att det är "fritt flöde utan trängsel", vilket kommer att vara svårt att uppnå i centrala Stockholm.

Sambandet mellan topphastighet, hållplatsavstånd och hållplatstid ger en kraftig överskattning av medelhastigheten vid topphastigheten 50 km/tim jämfört med 30 km/tim. I realiteten är det ingen skillnad i faktisk medelhastighet mellan hastighetsgränsen 50 km/tim och 30 km/tim. Det beror på att trafikförhållandena i en storstad som Stockholm sällan möjliggör färdhastigheter 50 km/tim. Den högre hastighetsgränsen ger tvärtom nackdelar som ryckigare tempo, mera emissioner och väsentligt lägre trafiksäkerhet.

Detta är en viktig fråga därför att det har bäring på vilka fartgränser som väljs för Stockholms huvudgator, 50 km/tim eller lägre, 40 eller 30. Vilket i sig är avgörande för de oskyddade trafikanternas säkerhet. En faktor för medelhastigheten hos kollektiva färdmedel är stilltiden vid hållplatser. Ineffektiviteten hos stornätsbussarna under högtrafiktid beror till väsentlig del på att påstigande passagerare oftast bara får använda en enda dörr, nämligen den vid förarplatsen.

Lämpliga trafikslag utifrån resandeunderlag.

På senare tid har det förts en livlig diskussion om spårvägens kostnader. Många hävdar att avancerade busstrafiksystem av typ BRT, Bus Rapid Transit, är mycket billigare än motsvarande spårvagnssystem, flexiblere, driftsäkrare och väl så klimatvänliga som spårväg. Dessutom snabbare att anlägga, särskilt i svårhanterliga innerstadsmiljöer som i centrala Stockholm. Den här typen av synpunkter framförs från forskningsinstitutioner, exempelvis KTH:s transportforskning, som menar att ett bussbaserat stornät ger mera kollektivtrafik för pengarna och kan genomföras snabbare än till 2030.

Någon form av jämförande analys av kostnadseffektivitet, driftssäkerhet, driftskostnader och olycksrisker borde ha gjorts i stornätsstrategins plädering för spårvagnar. När bussar och spårvagnar jämförs handlar det enbart om passagerarkapacitet och BRT-systemet finns inte med i jämförelsen (tabell 3, sid 45).

Tillgänglighet

Det är utmärkt att strategin anger att trafiken år 2030 ska vara helt tillgänglighetsanpassad och hållplatser och stationer ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Det är även bra att man tar upp att anslutningar till/från hållplatser, stationer och terminaler ska vara tillgänglighetsanpassade och att hållplatser, stationer och terminaler ska ha god orienterbarhet och trafikinformation som är lättillgänglig, aktuell och enkel att förstå. Detta kommer samtliga resenärer till godo.

Tillgänglighet handlar inte bara om lösningar för resenärer med funktionsnedsättning utan tillgänglighet är det främsta transportpolitiska målet. Fotgängarresan i början och slutet av kollektivtrafikresan garanterar att kollektivtrafiken ger tillgänglighet i transportsystemet.

Integrerad planering för en attraktiv stadsmiljö

Strategin påpekar att kollektivtrafiken ska ges tillräckligt utrymme men minst lika viktigt att fotgängaren ges tillräckligt med utrymme för att få en attraktiv stadsmiljö. Kollektivtrafiken är en viktig faktor för fotgängare och möjliggör för dem att nå sina målpunkter som finns på längre avstånd. Det är betydelsefullt att hela resan fungerar på ett bra och effektivt sätt. Att gångvägarna till kollektivtrafiken är gena, attraktiva med bra framkomlighet utan barriärer är en viktig förutsättning för att resan skall upplevas som attraktiv.

Ur både framkomlighets- och säkerhetssynpunkt är gångtrafikanterna den grupp som har mest problem i tätortstrafiken. Satsningarna på separata körytor för både bussar och spårvagnar är naturligtvis bra för fordonens framkomlighet men medför ökade problem för gångtrafikanterna i form av längre gångvägar och besvärliga övergångsställen. Gångvägarnas längd ökar p.g.a. av att man vill skilja de separata körfälten och spåren från övrig trafik. Detta innebär att gångpassagerarna blir glesare. Bl.a. därför är det viktigt att man lägger stor vikt vid att korsningspunkterna utformas säkert.

Ökad spårvägstrafik i stadsmiljö är en stor säkerhetsrisk för fotgängare. Spårvagnar kan inte väja för hinder vilket tyvärr ofta är fotgängare. Spårvagnar har dessutom mycket längre bromssträcka än t.ex. bussar¹. Detta innebär att en spårväglösning inte alltid är det mest attraktiva i en stadsmiljö.

Kriterierna

Av de föreslagna kriterierna vill FOT framför allt kommentera följande kriterier:

- *Stomtrafiken har i stadsmiljön ett hållplatsavstånd på cirka 500 meter.*
500 meter kan för äldre personer och personer med funktionsnedsättning vara långt. Därför måste stomnässtrategin kopplas ihop med övrig kollektivtrafikstrategi för att säkerställa att det finns en hållplats tillräckligt nära för dessa personer.

Stomnässtrategin anger att år 2030 kommer 84 % av befolkningen att bo inom 400 meters gångavstånd från linjenätet, för de yrkesverksamma är det 86 %). Det är viktigt att man lever upp till detta krav men statistiken bör utgå från verkligt avstånd på gångvägar till busshållplats och inte utifrån basområdesnivå eftersom det är missvisande.

¹ | Göteborg omkom 15 personer varav 14 fotgängare under åren 2002 tom oktober 2011 i konflikter med spårvagnar (1,5 personer/år). Totalt skadades 754 personer i olyckor med spårvagnar varav 77 blev allvarligt skadade. Risker att dödas för gående som blir påkörda av spårvagnar är mycket hög.

Vidare utredningar

Det anges att strategin ska ses som ett underlag för vad som bör utredas vidare. FOT vill betona att gångtrafik är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik. I det fortsatta arbetet bör man därför även utreda fotgängarnas behov, exempelvis:

- Hur ska människor ta sig till och från hållplatserna?
- Vilka faciliteter finns för gående för att underlätta och förkorta accesstransporterna?
- Hur ska gångvägar dimensioneras för att uppfattas som attraktiva?
- Hur skall gångvägar planeras så man undviker onödiga omvägar?
- Hur ska spårvägens barriäreffekter undvikas?
- Hur ska bytesmöjligheterna utformas för att upplevas som bra?
- Hur ska tillgängligheten förbättras?
- Vad ska den praktiska kapaciteten för perronger, hållplatser, trappor m m vara

Föreningen FOT uppskattar att vi erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till Spårvägs- och stamnätsstrategi och hoppas att strategin ska leda till en ökat kollektivtrafikresande och gångtrafik.

Fotgängarnas Förening

Sonja Forward
Ordförande