



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Stockholm

4 mars 2015

Remissvar gällande Stockholms gångplan

Dagens urbana stockholmare är i större behov av attraktivare stadsrum, bättre anpassade för gångtrafik som underlättar interaktion och konsumtion, än ett fortsatt miljardregn över ytterligare motorvägsprojekt. FOT välkomnar dock att Stockholm över huvud taget tar fram en gångplan, som dessutom innehåller flera viktiga satsningar. Men så länge obalansen mellan trafikslagets andel av trafikarbetet och investeringarna i infrastrukturen fortfarande består, framstår namnet på översiktsplanen "Promenadstaden" bara som ett hån mot stockholmarna.

Strukturumvandling

Grundläggande för ett välfungerande samhälle är att näringsliv, utbildning, forskning och kultur har goda förutsättningar att växa. Den allt snabbare utvecklingen av globalisering, urbanisering och digitalisering har ökat konkurrensen om att skapa urbana nav där innovatörer, forskningsinstitutioner, företag och kulturcentra kan hitta kapital och välutbildad arbetskraft. I täta städer ökar flödet av kunskap och utbytet av idéer underlättas av agglomerationseffekter vilket leder till kunskapsutveckling och ekonomisk tillväxt. Nya motiv har också växt fram för migration, där kulturliv och självförverkligande spelar en allt viktigare roll för människors val av bostadsort. Det kan förklara varför allt fler städer runt om i världen investerar i stadsutveckling för att möta den ökade konkurrensen om kvalificerad arbetskraft på den globala marknaden.

Den dominerande uppfattningen inom samhällsplanering idag är att vi befinner oss mitt i ett teknologiskt paradigmskifte. Vi lägger allt mer pengar på tjänster, resor, umgänge och kultur, medan bilar, båtar och annan konsumtion förlorar i betydelse. Inom Stockholmsregionen har man trots detta valt att bygga nya jättearenor och satsa miljardbelopp på nya motorvägsprojekt, men frågan är om detta är rätt sätt att möta efterfrågan från den nya urbana samhällsklassen.

Samhällsekonomi

Modernismens idéer omformade våra städer efter biltrafikens krav på bredare gator, stadsmotorleder, trafikljus och parkeringsplatser. De samhällsekonomiska modellerna med vidhängande tankesätt gjorde att gångtrafiken nästan helt försumrades och har sedan dess begränsat fotgängarnas framkomlighet i staden. Fortfarande planerar man idag nya trafiklösningar utifrån bilisternas behov. Det bevisas inte minst av att trafikstatistiken främst omfattar uppgifter om fordonstrafikens fördröjningar och köbildningar. Gångplanen har en bra ambition att förbättra insamlingen av fotgängardata, men det räcker inte att bara mäta gångtrafikens flöde och kapacitet. Man måste även beräkna de samhällsekonomiska förlusterna i form av tidsförluster för fotgängare, exempelvis vid trafikljus och barriärer förorsakade av motortrafiken i staden.

Gångplanen innehåller investeringar på 180 miljoner fördelat på 5 år. Hälften av satsningarna i gångplanen gäller förbättrad drift och en tredjedel rör förbättrade metoder för gånganalys m.m. Endast en femtedel av satsningarna i gångplanen, 37 miljoner, investeras i gångstråkens infrastruktur, och dessa medel fördelas alltså över en femårsperiod.

Gångtrafikens andel av Stockholmstrafiken omfattar en tredjedel av alla resor. Detta kan jämföras med hur stora satsningarna på dagens bilister är. För några månader sen invigdes Norra länken, en 4,6 km motorvägstunnel som kostar över 2 miljoner per meter att bygga. En av de få gånger som Stockholms gångtrafik har räknats, uppmättes 470 000 fotgängare under 14 timmar i innerstaden. Norra länken som kostar 9 300 miljoner att bygga, används idag av 36 000 bilister per dygn.

Trots denna fullständiga avsaknad av balans mellan infrastruktursatsningars storlek och trafikslagets transportandel, fortsätter stadens miljardregn över stockholmobilisterna. En av världens längsta motorvägstunnlar planeras att byggas för 30-45 miljarder de närmaste åren. Att utifrån denna verklighet benämna Stockholms översiktsplan "Promenadstaden", kan bara uppfattas som ett hån mot stockholmarna.

Tidigare utredningar

En av de få studierna som gjorts gällande Stockholms gångtrafik, genomfördes av den danska konsultfirman Gehl Architects i samband med Stockholmsförsöket. Utredningens slutsats var att införandet av trängselskatt hade en dämpande effekt på biltrafiken och att den minskade biltrafiken visserligen var positiv för stadens gående, men utredningen ansåg också att man behövde göra betydande investeringar i den fysiska miljön, för att höja stadsrummets attraktivitet och öka andelen gångtrafik.

En doktorsavhandling av Ulf Eriksson fastslår att den viktigaste faktorn som påverkar vår benägenhet att gå, är om den byggda miljön är tät och gångvänlig. En utspridd stadsstruktur genomkorsad av

motorleder leder gör att färre väljer att gå. Stockholms stad bör därför inom all fysisk planering redovisa om projektet stimulerar till ökat gående eller inte.

En rapport från Stockholms utrednings- och statistikkontor USK, visar att hela 66% av kunderna till innerstadens butiker tar sig till butiken till fots. Det kan jämföras med att endast 6% av kunderna var bilister. Detta visar hur nödvändigt det är med bra planering för fotgängare och hur viktig denna kundgrupp är för ett vitalt näringsliv i Stockholm.

Olyckor

Det borde vara en självklarhet att slå vakt om säkerheten för de oskyddade trafikanterna. I många andra svenska kommuner har trafiksäkerhetsarbetet varit betydligt ambitiösare för att begränsa eller kraftigt minska antalet allvarligt skadade oskyddade trafikanter än i Stockholm. I Gävle så har kommunen till exempel fartsäkrat alla övergångsställen i centrum och planerar att bygga upphöjningar/gupp vid samtliga övergångsställen i hela kommunen. Tjänstemännen i Gävle anser att fysiska åtgärder som gupp, är den ena metoden som har en bevisad hastighetssänkande effekt. Upphöjning av varje passage där fotgängare korsar körbanan borde därför vara en självklarhet, även i Stockholm.

Under 1970-talet bodde 7 500 barn i Stockholms innerstad, idag bor inom samma område 19 000 barn. Fordonshastigheten är avgörande vid en kollision mellan ett fordon och en oskyddad trafikant. Om fordonets hastighet är 50 km/h, orsakar oftast en kollision med en oskyddad trafikant dödsfall eller allvarliga skador för denne. Om fordonshastigheten däremot är 30 km/h, ökar chansen dramatiskt att den oskyddade trafikanten överlever krocken, vilket kraftigt ifrågasätter att man fortfarande tillåter 50 km/h i tätortsmiljö. Om Stockholms stad verkligen menar allvar med att skapa en trafiksäkrare miljö, i synnerhet för stadens barn, så måste 30 km/h införas omgäende som maxhastighet i staden.

Emil Frodlund
Styrelseledamot

Sonja Forward
Ordförande