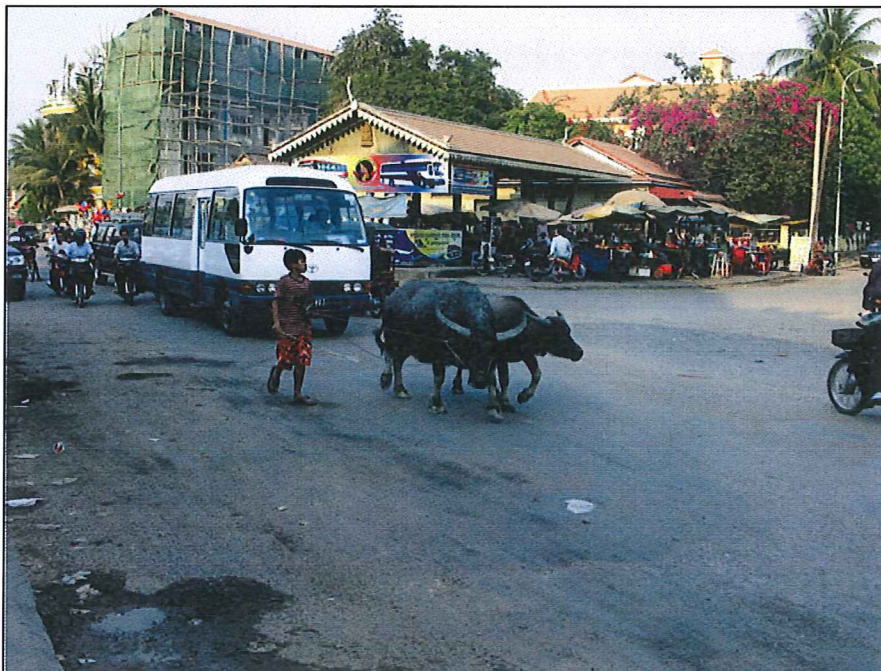


Vad görs för att förbättra framkomligheten och säkerheten för gående på stadens trottoarer?



Ingrid Lembke von Schéele

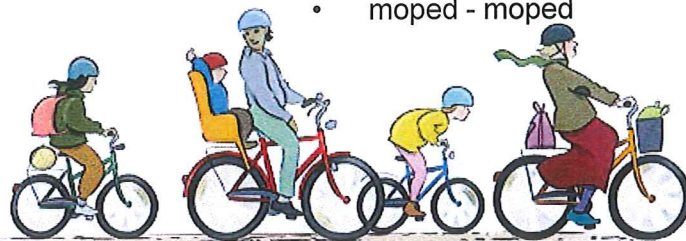
Trafikplanerare på Stadsbyggnadsförvaltningen

Trafiksäkerhet
Hållbart resande
Detaljplaner
Gods
Tillgänglighet
mm



Konflikter i trafiken

- buss – bil
- MC - cykel
- cykel – buss
- gående - moped
- gående – cykel
- MC – bil
- buss - moped
- bil – gående
- bil - moped
- buss – gående
- MC - buss
- cykel – bil
- moped – MC
- cykel – moped
- moped – buss
- gående - MC



- buss – buss
- MC - MC
- cykel – cykel
- bil – bil
- moped - moped



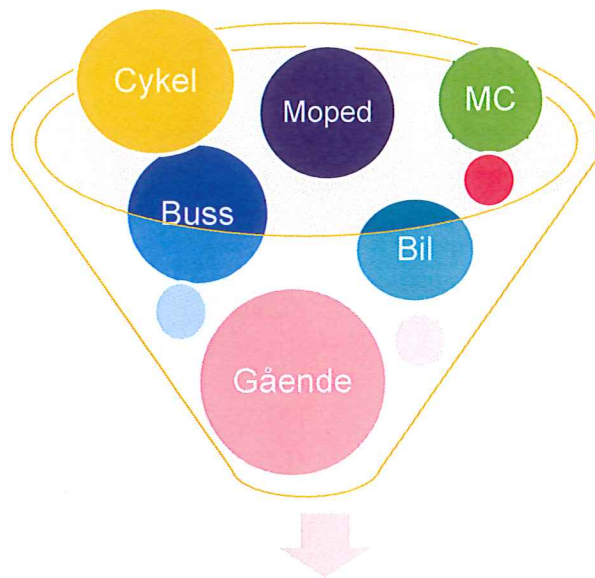
- segway – buss
- skateboard - MC
- sparkcykel – cykel
- Mono wheel - buss
- Permobil – gående
- bil – sparkcykel
- buss – skateboard
- moped – permobil
- segway – bil



- Permobil – Mono wheel
- gående – sparkcykel
- buss – permobil
- skateboard - moped

Ja, ni fattar.

Vi måste



Samsas ❤️

Trygghet

Känna sig säker och vara fri från rädsla
och obehagskänslor

Mänsklig närvaro skapar trygghet

Men även exempelvis belysning och växtlighet.

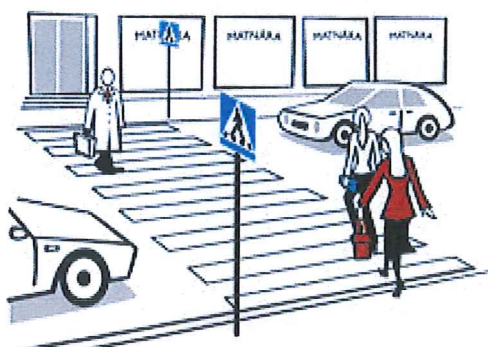
Hastighetsnivån påverkar tryggheten
framförallt hos oskyddade trafikanter och
generellt sett innebär en lägre hastighet en
ökad trygghet.



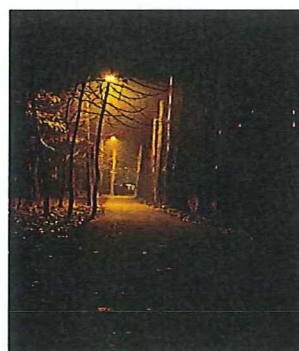
Trygghet och säkerhet

Vi brukar prata om trygghet och säkerhet i den offentliga miljön.

Ibland måste vi skilja dessa åt.



Tryggt men inte säkert



Säkert men inte tryggt

Otryggt OCH osäkert



Tillgänglighet

Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå olika aktiviteter i samhället

Gator med stort flöde och snabb trafik kan vara en barriäreffekt för gång- och cykeltrafikanterna
Detta innebär generellt sett att dessa gruppers tillgänglighet minskar ju högre hastighetsnivå biltrafiken har.

Tillgänglighet kan också betraktas på individnivå och definieras då som mötet mellan en individs funktionella kapacitet och den fysiska miljöns utformning



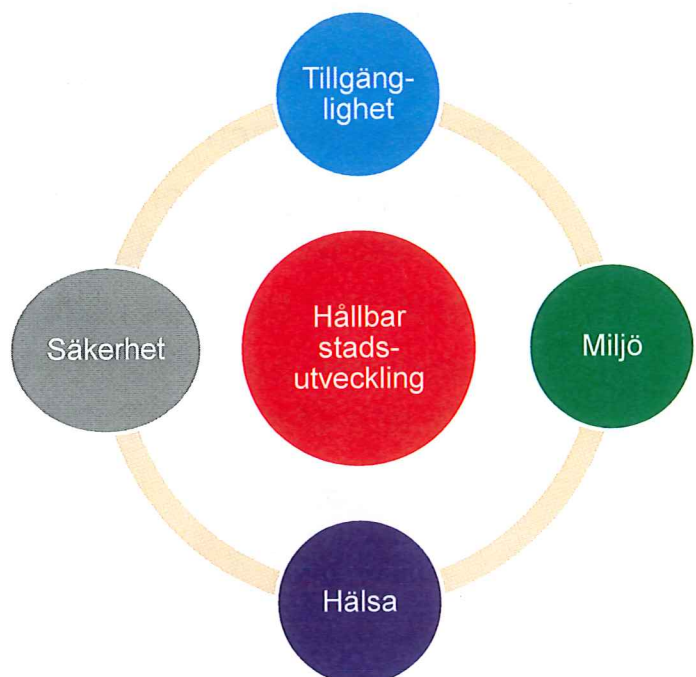
Tänk 8 80



Trafiksäkerhet



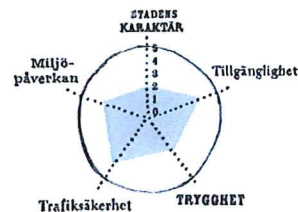
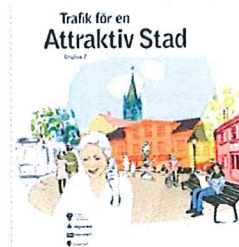
Transportpolitiska målen



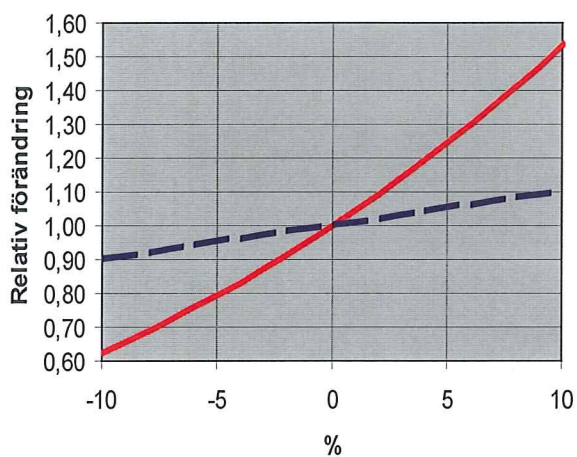
Hastighetsöversyn

Hastighetens betydelse för trafiksäkerhet, miljö och buller

- Ju högre hastighet desto större *risk* för olycka
- Ju högre hastighet desto allvarigare skador
- Reaktionsid och stoppsträckor påverkas
- Högre hastighet ger ökad bränsleförbrukning, ökade utsläpp av koldioxid samt högre utsläpp av kväveoxider
- Bullret ökar med hastigheten
- Motorljudet överröstas av buller från däcken redan vid 40-50 km/h och ökar sedan ytterligare



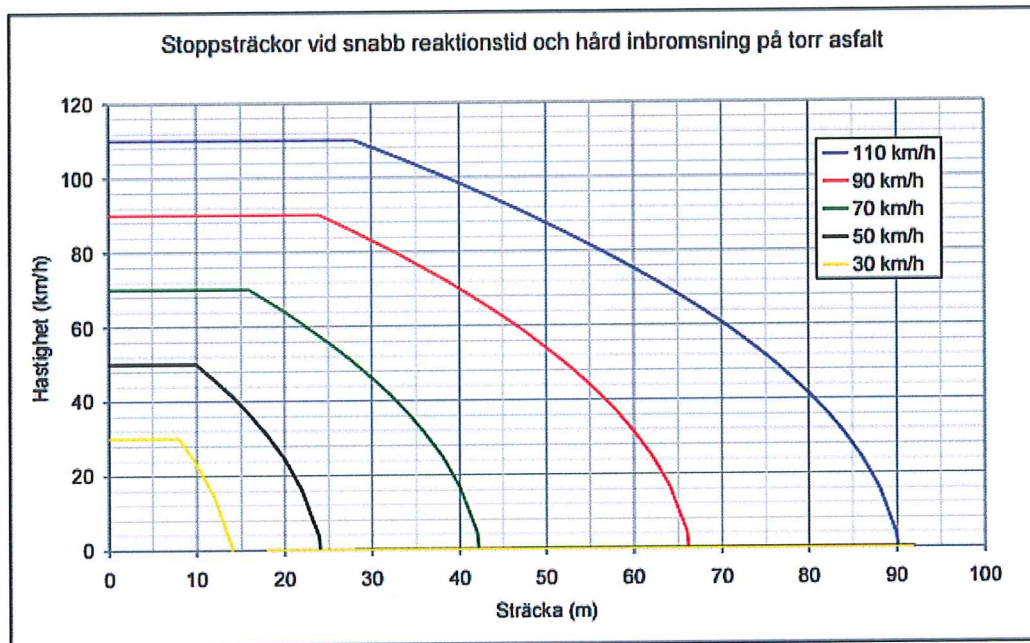
Samband hastighetsändring och antal dödade



- 10 % hastighetsminskning minskar antalet dödade med nära 40 %
- 10 % hastighetsökning medför en ökning av antalet dödade med över 50 %

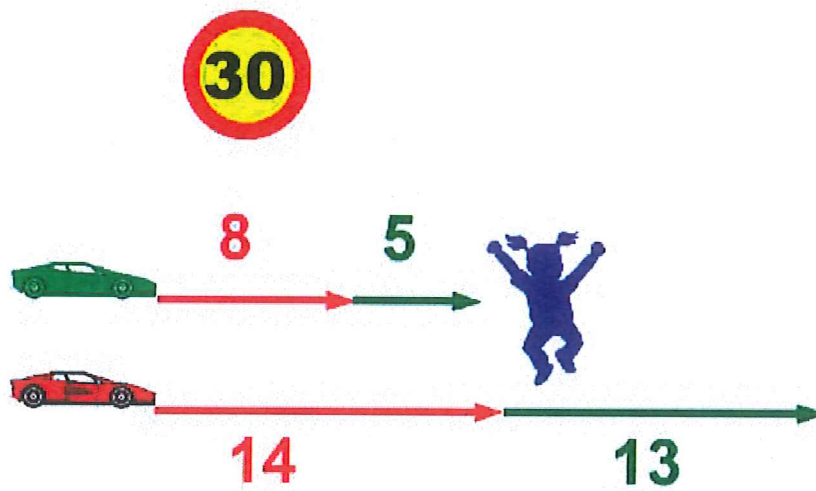
Källa: Trafikverket

Säkerhet



$$R + B = S$$

Stoppträckor vid 30 resp 50 (torr asfalt)
Stoppträckan från 30 rymms inom reaktionssträckan för 50!



Systemutformare

Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.

Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för användningen av vägtransportsystemet.

Om trafikanten inte följer regelverket – på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, **måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder** i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.
(Prop. 2003/04:160)

Kvinna avled efter olycka på övergångsställe

- Uteblivet dödsfall 31,3 miljoner kr
- Utebliven svår skada 5,7 miljoner kr
- Lindrig skada 300 000 kr

Pojke påkörd på övergångsställe

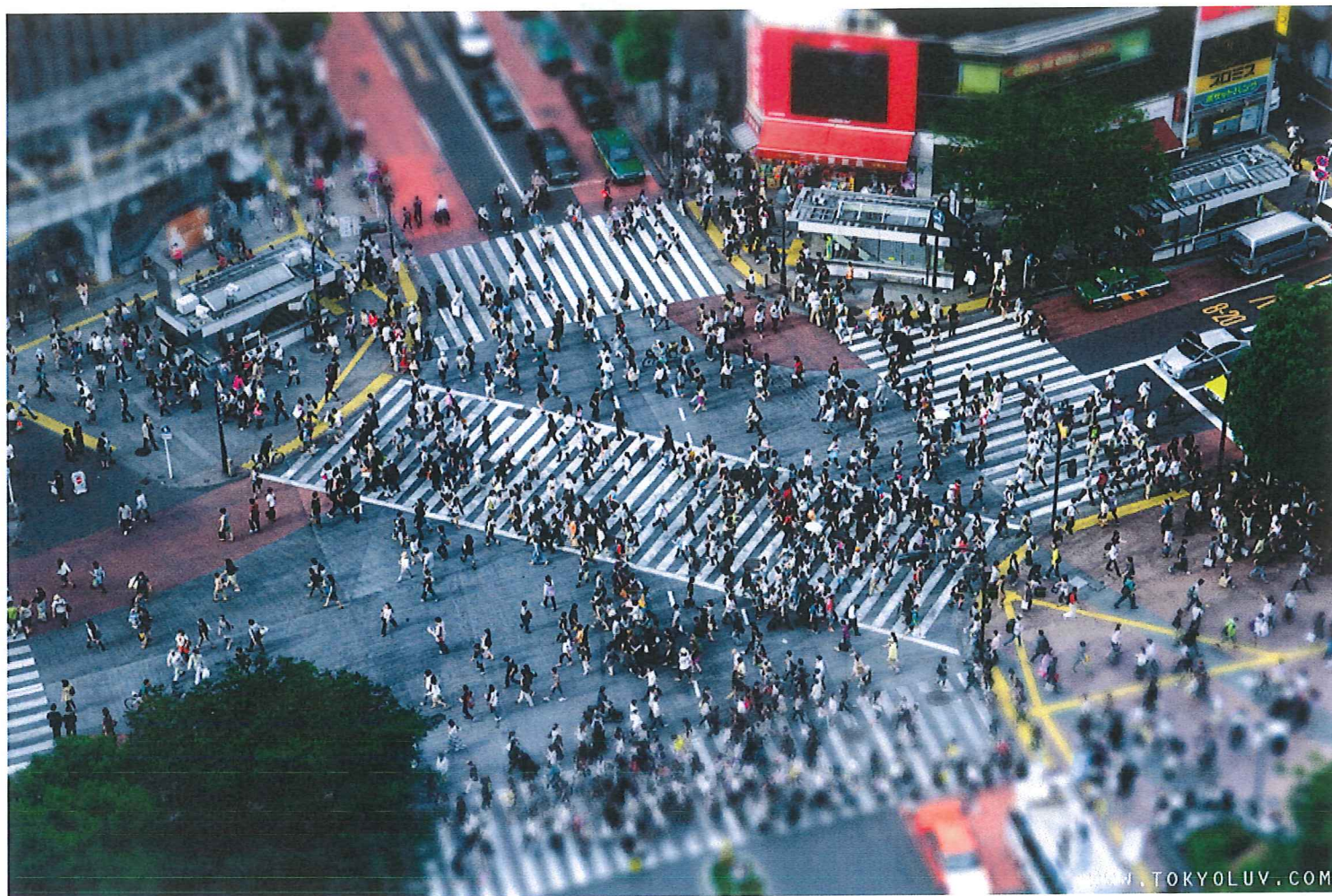
En tio-årig pojke blev påkörd av en personbil vid ett obehagligt övergångsställe i Uppsala på onsdagsmorgonen. Olyckan inträffade strax före klockan 8 i centrala staden.

Pojken for upp mot vindrutan. Han klagade på huvudsmärtor och fördes med ambulans till sjukhus.

Polisen utreder omständigheterna kring olyckan.



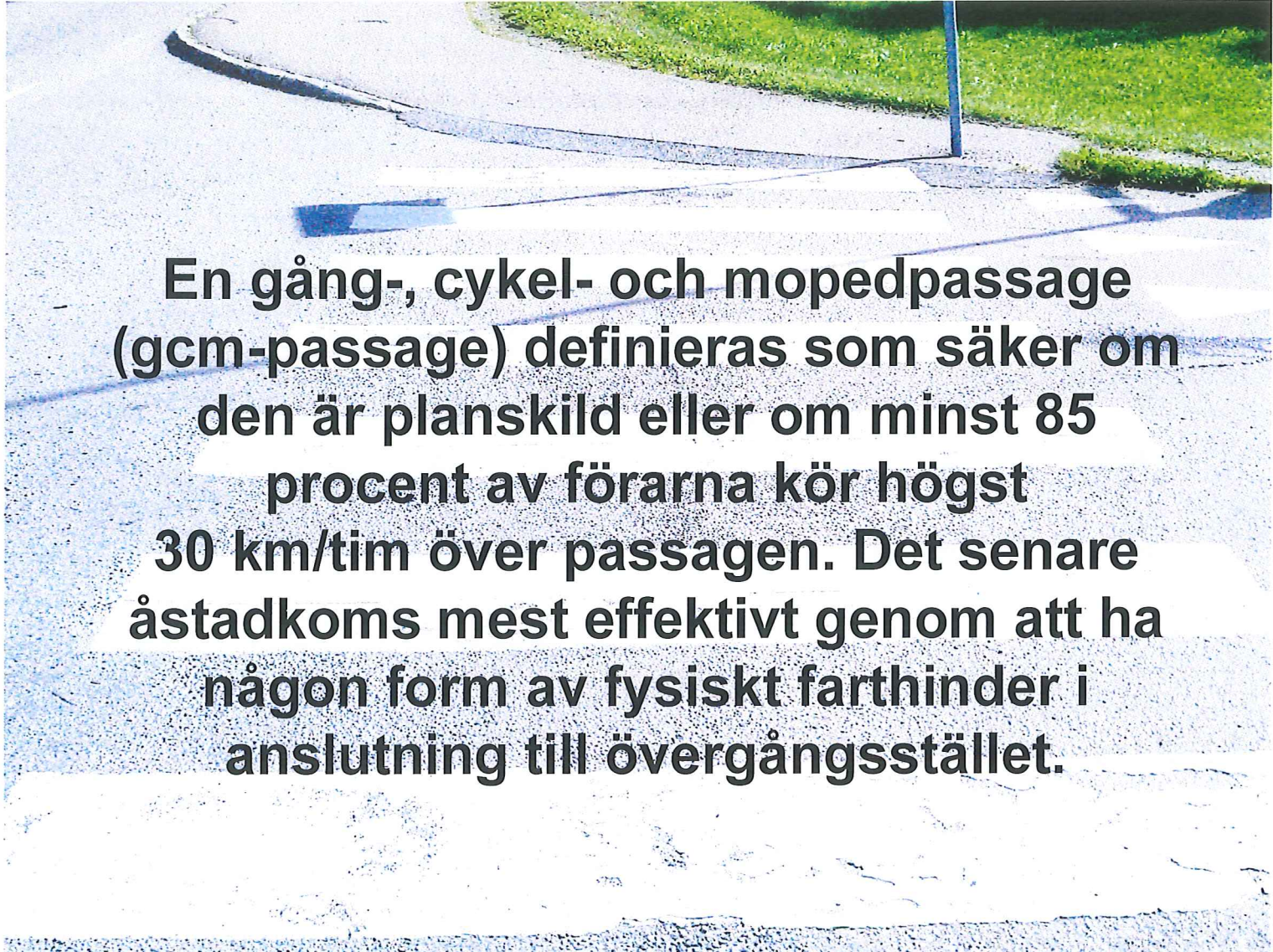
Gåendes framkomlighet – inte säkerhet



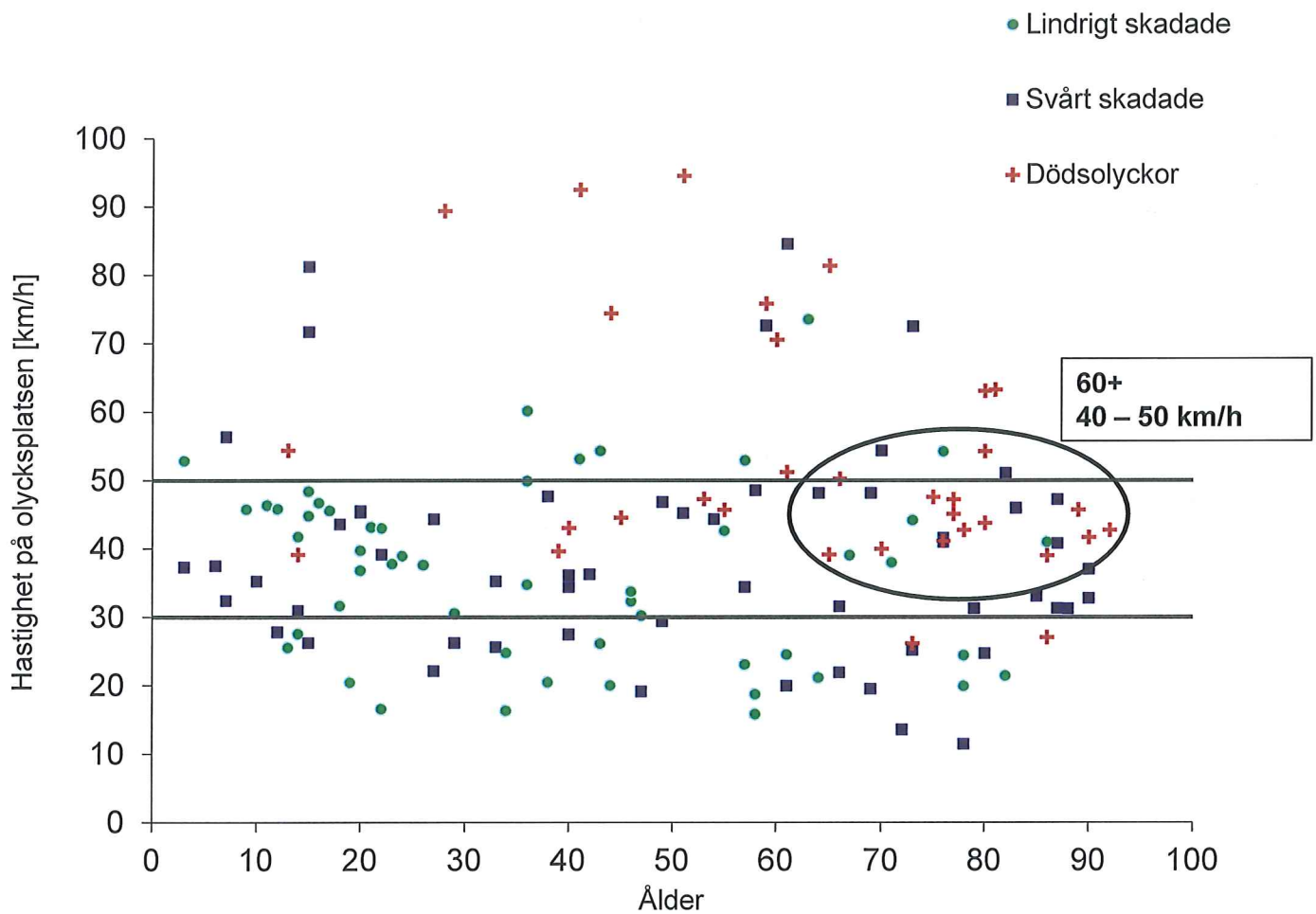


**50 % av alla gcm-passager ska vara
hastighetssäkrade till år 2020
(kommunens mål)**

**Genom att hastighetssäkra en gcm-
passage reduceras antalet mycket
allvarligt skadade med nästan 80
procent för cyklister och fotgängare
(Trafikverket)**

A photograph of a road intersection. A blue speed limit sign is visible on the right side of the road. The road surface is asphalt, and there is a concrete curb and grassy area on the right. The text is overlaid on the lower half of the image.

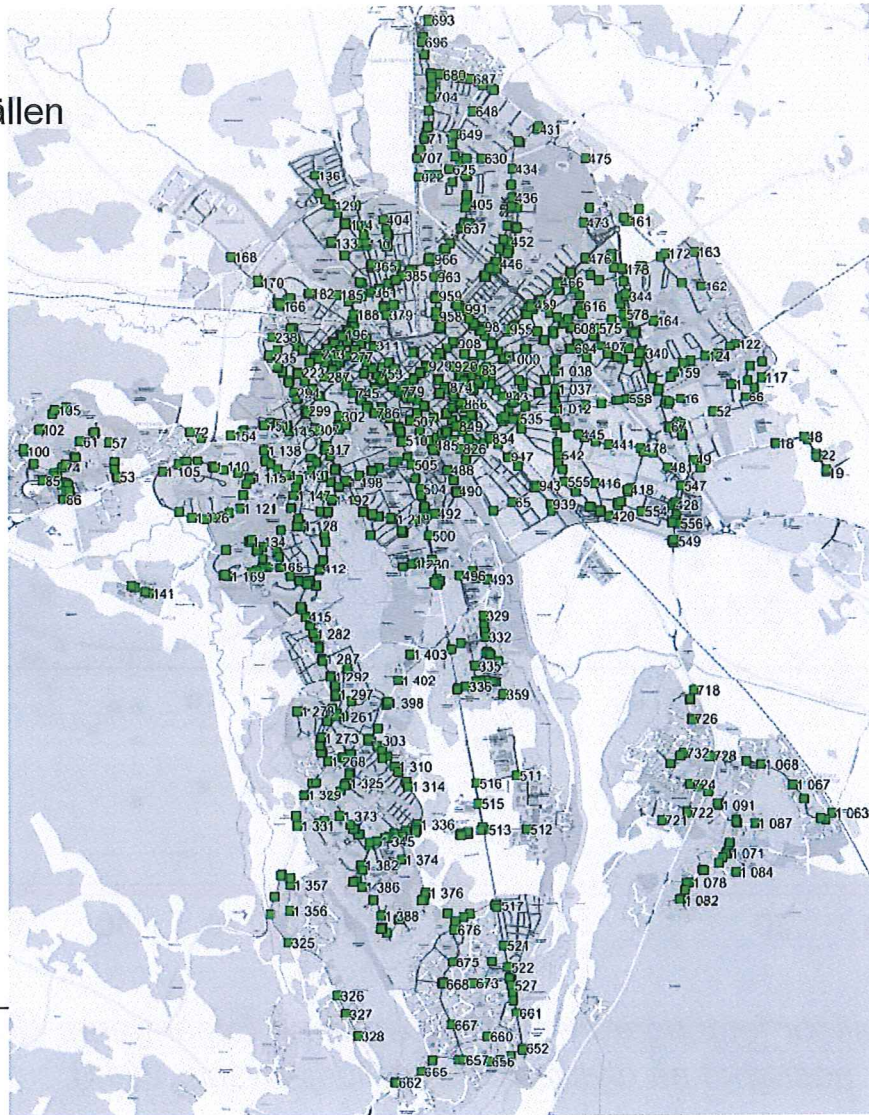
En gång-, cykel- och mopedpassage (gcm-passage) definieras som säker om den är planskild eller om minst 85 procent av förarna kör högst 30 km/tim över passagen. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället.



Skadeutfall för fotgängarolyckor beroende på fotgängares ålder och hastighet på olycksplatsen (Gudjonsson, 2011).

Övergångsställen i Uppsala

ca 1400 st





Åtgärder

Ta bort de som inte fyller
sin funktion -
gångpassage.

Hastighetssäkra de som
bedöms som osäkra.

- Gupp
- Avsmalning
- Busskudde

Vilka tas bort och varför?

- Hög prio – fyrfiliga gator – **farliga situationer**
- Låga trafikflöden (riktlinje under 3000 fordon/dygn) – gående förväntas inte gå över – **falsk trygghet**
- Tätt placerade övergångsställen - **stör uppmärksamheten**
- Obefintliga målpunkter
- Framkomlighet för buss (Bäverns gränd m fl.)
- **Dubbelt så hög risk** att skadas än vid motsvarande gata utan övergångsställe
- Kommer fordonet att stanna?
- Kommer gående att gå ut?

Prioriteringar



Detta vill vi inte ha



Detta vill vi ha!



Friska,

miljömedvetna,

glada,

säkra och

trygga

små och stora medborgare

Vad händer nu?

- Trafikplan tas fram där gående ska prioriteras högst.
- Till trafikplan ska/bör även gångtrafikplan och tillgänglighetsplan tas fram
- Hastigheterna sänks i hela Uppsala kommun. Storvreta är redan omskyltat.
- Övergångsställen ska hastighetssäkras och de farliga tas bort.
- Arbete påbörjat för att förbättra Trafikanordningsplanerna till förmån för gående
- Saltsoptning av gång- och cykelbanor får bättre kvalitet
- Deltar i nationella arbetet för säkrare gångtrafik
(Gemensam strategi för säker gångtrafik)
- Vett och etikett- kampanj

Vad händer nu?

- Hanteringen av felparkerade cyklar ska bli effektivare och det ska till fler cykelvärdar som hanterar detta.
- Fler cykelparkeringar ska byggas i centrala Uppsala vilket förhoppningsvis leder till färre felparkerade cyklar.
- Buslätt att cykla rätt (trafikregler för barn)
- Trafiksäkerhet i alla våra projekt

Vad vill ni ha?

