

# Utopia = Stockholm ?

Nyheten damp ner som en bomb. Stockholm stad inför generella 30-zoner i samtliga bostadsområden. Man gnuggade sig i ögonen – var detta kanske ett aprilskämt – men, nej – det hela skulle gälla från den 14 februari. Hade man måne läst NCT:s artiklar från 10–15 år sedan om det ideala trafiksamhället Utopia?



■ Ni minns väl SCS:s debattartiklar om den totalt trafikseparerade ideala tätorten, där man konsekvent fördelade kommunikationsmedlen mellan luft, mark, tunnel och hav. I stället för att som nu blanda alla huller om buller. Det var för 15 år sedan. Vi utvecklade sedan våra tankar i det skissade idealsamhället Utopia – vad gäller områdesplanering och hastighetsdiffrensiering. Något som Stockholm som första stad i Sverige nu verkar ha snappat.

Nu sänker alltså Stockholm hastighetsgränsen till 30 km/tim i alla (?) bostadsområden. Hur man sedan delar in bostadsområdena blir förstås en delikat fråga. Och man skall tydligen också skylta upp alla dessa varianter. Den alltid så framsynta motororganisationen M var förstas snabbt ute med protester. Man ville inte ha någon farddämpning alls, men lanserade ett mellannivå (40 km/

tim) för att blanda bort korten. Vid denna hastighet reduceras inte olyckskonsekvenserna alls lika mycket. Och pratar vi om frontalkrockar, så är ju 30 km/tim också alldeles för högt. Det gäller alltså att hastighetsanpassa även inom 30-zoner för att allt skall gå bra.

Att skylta upp alla 30-zoner innebär vad vi förstår en djungel av skyltar. Är det inte bättre att sänka den generella bashastigheten och skylta upp de vägar och gator som tillåter 50 km/tim i stället. Dessa måste väl också smidighetsanpassas för att kunna ta emot större fordonsmängder på ett effektivt sätt. Eller kan vi t o m tänka oss en fordonsmängdsminskning?



Att inte fler anammat denna idé tidigare är mycket märkligt. Men förlorar nämligen som bilist nästan ingen tid alls, eftersom hastigheten inom tätort nästan aldrig överstiger 30 km/tim. Och gör den det undantagsvis någonstans, så blir situationen ofta genast farlig. M:s "tunga" argument att dagens hastighetsmätare inte klarar den låga skaldelen verkar något krystad. Då är det väl bättre att byta dessa hastighetsmätare – det kan ju dessutom skapa många jobb.

30-gränsen gäller för alla trafikanter, d v s även cyklistar. Men det torde väl vara ganska svårt att lagföra oss pedaltrampare för fortkörning i större utförlöpor. □

