



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Malmö
26 februari 2015

Remissvar gällande Malmös Trafik- och mobilitetsplan

FOT ställer sig mycket positiv till att Malmö tar fram en plan som tar ett intermodalt helhetsgrepp på stadens transporter. Dock finns det en del del frågetecken kring planens roll i stadens planering och kring hur fotgängare hanteras.

TROMP:s roll i Malmös (trafik-)planering

TROMP verkar tänkt att vara en länk mellan ÖP och de trafikspecifika strategierna (Fotgångarprogram, Trafiksäkerhetsprogram mm.). För att undvika att det blir ännu en mångtydig strategi som ska tas hänsyn till i planeringsprocessen är det bra att planen redan nu föreslår ett antal (ambitiösa) indikatorer som ska följas upp med jämna mellanrum. Utan dessa indikatorer hade det varit lite otydligt hur TROMP kommer in i den dagliga planeringen. Det är också positivt att det redan nu finns en idé om hur man organisatoriskt ska arbeta med TROMP.

Framtida prognoser och mål

Planen påtalar vikten av en målstyrd planering. Det är lite oklart hur definitiva dessa mål är och hur man kommit fram till dem. Det är angeläget att de kvantifierade målen verkligen följs upp så att TROMP ger en tydligare styrning för trafik- och mobilitetsområdet än ÖP:s mer övergripande riktlinjer

Målbilden för malmöbornas resor (s. 32) redovisar ingen ökning av andelen fotgängare 2020 och 2030. FOT skulle naturligtvis hellre sett att Malmö stad önskar att andelen gångresor ökar, men ställer sig också frågande till om målet är realistiskt. (Vi antar att målbilden avser delresor.) Med ökad inflyttning, täthet, funktionsblandning, osv. torde gåendet öka vare sig man vill eller inte, framför allt de små, lite osynliga resorna som finns i staden – exempelvis att man korsar gatan mellan butiker, promenaden till lunchstället, impulsköpen i närbutiken, promenaden med barnen, osv. (Motsvaras av funktionerna A och B i strategin för huvudgator.) Dessa resor eller reselement kommer kanske inte att fångas i RVU:s, och de passar inte i en modal shift-diskurs, men

de utgör en del av exempelvis gångflöden som fördröjs vid korsningspunkter eller den sociala trygghet och trivsel som gående ger. Det borde därför ännu tydligare understrykas att det "är viktigt att ta höjd för stora öknings av resor till fots även om målbilden beskriver en måttlig ökning av antalet fotgängaresor" (s. 33).

FOT ser positivt på att planens övergripande mål kommer att följas upp med ett antal indikatorer (s. 66). Indikatorn för tillgänglighetsindex är ur fotgängarsynpunkt särskilt viktig.

Begreppen tillgänglighet och mobilitet

I plandokumentet förekommer två begrepp vars relation är lite oklar; mobilitet och tillgänglighet. *Mobilitet* definieras som "*Möjligheterna att förflytta sig och kvaliteten på förflyttningen.*" (s.17). Då det inte redovisas varifrån denna definition härstammar är det svårt att bedöma om den är gångse. Det kan tyckas som hårklyveri, men då planens namn innehåller detta begrepp bör det vara grundat i forskning eller vedertagen praktik. Detta gör det också lättare att bedöma om operationaliseringen av begreppet (i indikatorer, mål, faktiskt planering) är rimlig. Diskussionen om "tillgänglighet vs. mobilitet" i svensk trafikplanering handlar egentligen om "tillgänglighet vs. framkomlighet" (egentligen framkomlighet för motoriserade transporter). Mobilitet är ett oklarare begrepp än både framkomlighet och tillgänglighet och därför borde planen tydliggöra varför man valt en viss definition.

Tillgänglighet definieras som "*Möjlighet att kunna nå en målpunkt. Skapar förutsättningar till förflyttningar för både medborgare och näringsliv avseende såväl persontrafik som godstransporter.*" (s. 26). Denna definition låter som den gångse, men det framgår inte om man bara avser *platsbaserad* tillgänglighet (till exempel avstånd till målpunkter från en viss geografisk position, oberoende av person) eller också *personbaserad* tillgänglighet (en viss individs möjlighet att dra nytta av den platsbaserade tillgängligheten runt exempelvis sin bostad, givet hans/hennes aktivitetsmönster). Indikatorn tillgänglighetsindex verkar handla om platsbaserad tillgänglighet. Eventuellt kan personbaserad tillgänglighet delvis fångas av "subjektiv tillgänglighet" som är en föreslagen indikator. FOT ser det som viktigt att båda dessa aspekter av tillgänglighet (plats och person) tas i beaktande för att Malmös planering ska kunna hantera de förutsättningar pendlare, multimodala trafikanter, barnfamiljer och andra urbana grupper innehar.

När dessa två begrepp jämförs verkar det som att tillgänglighet avser innan resan påbörjats, medan mobilitet avser då resan påbörjats. Om så är fallet skulle det kunna tydliggöras.

I ljuset av detta vore det bra med en referensförteckning på slutet för att se vilket underlag som använts.

Strategin för stadshuvudgator

FOT ser positivt på att fotgängare så tydligt inkluderas i strategin för huvudgator, att de hanteras både som ett transportsätt och en garant för gatu- och stadsliv. Det är också bra att det påtalas hur kapacitetsstarkt och yteffektivt gående är jämfört med andra färdssätt. Dock är det viktigt att man samtidigt påtalar att fotgängare har platskrav och -behov, som ses som naturliga för fordonstrafik.

David Lindelöw
Sekreterare

Sonja Forward
Ordförande