



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

[www.fot.se](http://www.fot.se)

## Kompletterande synpunkter till Trafikverket angående stadsmiljöavtal efter hearing 17 april 2015

Fotgängarnas förening (FOT) har i ett tidigare brev från pekat på följande frågor som är viktiga att uppmärksamma för en gångtrafikkvänlig stadsmiljö:

- Tillgänglighet: Vi bör i större utsträckning planera städer för kortare avstånd mellan vardagliga målpunkter som gör valet att gå naturligt.
- Framkomlighet: Det ska vara lätt att ta sig fram. Eftersom gåendet många gånger är kopplat till andra transportsätt bör man tänka på hur de olika bytespunkterna är utformade. Exempelvis tillräckligt med sittplatser i trevliga miljöer, tillgång till service och mötesplatser.
- Säkerhet och trygghet: Hastigheten måste sänkas till max 30 km/tim i de centrala delarna. Det är egentligen häpnadsväckande att biltrafiken fortfarande får köra i 50 km/tim mitt bland gående och cyklister.
- Zoner för gångtrafikanter: Då kan man röra sig avspänt i avspända miljöer. Men sådana zoner måste planeras med omsorg så att de inte blir isolerade öar i ett hav av bilar.
- En estetiskt tilltalande miljö: Detta är viktigt för den goda och attraktiva staden och vår vilja att gå längre sträckor.

Nedan kommer några reflexioner och kommentarer efter hearingen, främst från fotgängarhorisont!  
Vi menar att

- \* I moderna är gång och cykel en del av kollektivtrafiken och investeringar i gång- och cykelinfrastruktur inklusive cykelparkeringar bör kunna ingå i det som medfinansieras av staten*
- \* I motprestationerna bör ingå att kommunerna arbetar med gång och cykel på alla geografiska nivåer. Det är viktigt att se de strukturella aspekterna och kommunerna ska visa att man utgår från människans mått och behov för att forma den fotgängarfrämjande staden.*

### Vad ingår i kollektivtrafikåtgärder som kan medfinansieras?

Trafikverkets förslag om vad man kan söka medfinansiering för kritiserades på hearingen. Många talare hävdade att det är nödvändigt med en systemsyn och uppmärksamma kedjan mellan gång- cykel- och kollektivtrafik, dvs. man måste ha ett hela-resan-tänk, och smidiga övergångar mellan trafikslag är ett måste. Det är hela resan-perspektivet som berör medborgarna, men bidragsmedlen gäller enbart kollektivtrafikinvesteringar. I varje fall, och självklart måste då gång-

och cykelåtgärder inom och i den absoluta närheten av knutpunkten ingå i det som kan medfinansieras!

Beträffande cyklar bör man också beakta att cykelparkeringar måste vara närbelägna för att fungera. Många parkerade cyklar upptar yta som måste konkurrera med andra mer lukrativa användningar av den närbelägna marken och alltmer attraktiva marken invid noden.

Ansvarsförhållandena är inte entydiga, efter uppdelning på olika fastigheter och aktörer för olika delar av resans funktioner, Jernhusens uppdrag att dess fastigheter ska generera vinst osv. Frågan om bra cykelparkeringar är viktiga även för gångtrafiken, eftersom felställda cyklar hindrar och kan vara direkt farliga för rörelsehindrade.

PBL är entydig att kravet på parkering faller på fastighetsägaren, (se Gör plats för cykeln, Boverket 2010) men kravet faller bara ut i nybyggnads-/ ombyggnadssituationer. Här finns det nog ett glapp i lagstiftningen, frågan om ansvaret för parkeringsbehoven runt noder borde även falla på ägaren till en bana. Det ekonomiska utbyte som cykeltrafiken till (och cykelparkeringen invid) stationen genererar, tas ju in av kollektivtrafikbolaget. Vissa regionala kollektivtrafikaktörer tar sitt ansvar och ordnar och bekostar cykelparkeringar tillsammans med kommunen. Genom att ge medfinansiering till cykelparkering kan samverkanslösningar underlättas. En viss framförhållning för att kunna öka kostymen är också angelägen, något att beakta när det gäller motprestationer.

#### Motprestationer med helhetssyn

Någon påpekade på hearingen att det gäller att inte göra för mycket byråkrati av att kontrollera att motprestationerna är "rätt", och menade att det är bättre att snäva in motprestationskravet till att anknyta till själva objektet som ska medfinansieras. Men det är viktigt att hålla en viss nivå på helhetssynen och systemsynen!

För ett bra arbete för en ökad andel gångtrafik räcker det inte att ha med en positiv attityd till detta i översiktsplanen. Det krävs en medvetenhet om att arbete på alla skalnivåer, dvs. hela staden, stadsdelen, närmiljön. Inte bara trafikstrategi, utan också andra plandokument som fotgängarprogram och gångstråksplan, hastighetsplan mm. Att kommunen har ansvarig person för arbetet med gå-frågor är viktigt. Alla nivåer behövs och måste samspela i ett systematiskt arbete för att helhjärtat inbjuda allt fler att gå och cykla mer. De fina orden i översiktliga planer måste ner på marken och konkretiseras i åtgärder som följs upp.

Alla människor är i grund och botten fotgängare, och hur människan upplever sin omgivning "i ögonhöjd" och med sina sinnen måste vara utgångspunkten. Man ska kunna gå, sitta, tala och höra, aktiviteter av olika slag ökar värdet i miljön, ljus och grönska är viktigt och man ska komma dit man vill utan barriärer och omvägar.

Om det verkligen blir bra avgörs av utformningen på varje plats, och den attraktiva staden är ett sammanhängande nätverk, en struktur av sådana platser och givetvis av hur de används (trafikrytm och tillåten trafik). Jan Gehl påpekar att slaget om stadskvalitet står i den lilla skalan. Jfr bifogade kopierade sid 249 om kvalitetskriterier i fotgängarlandskapet från hans bok "Byer for mennesker" (2010).

Vi förstår att den *lokala utformningen* knappast kan granskas i inom ramen för stadsmiljöavtal, men det borde gå att hitta indikatorer i kommunens policydokument och arbetssätt och vilket underlag man utgår från. Det finns ju t.ex. kommuner som tagit fram matriser för att bedöma sociala konsekvenser och barnkonsekvenser. Kan man inte utforma ansökningsformulären så att kommunen själv måste visa vilka processer och rutiner de arbetar efter, vilka de involverar, vilka parametrar de bryr sig om (t.ex. maskvidd i gångtrafik- respektive cykelnätet), hur de konkret arbetar med hela resan perspektivet och hur de tänker utvärdera effekterna av sitt arbete?

Nedan några parametrar som vi menar är viktiga för att hantera kvaliteten i stadsmiljön (förutom Gehls sammanställning)

- Maskvidd (avstånd mellan korsningspunkter) i gångtrafik- respektive cykelnätet
- Genhet (faktiska sträckan / fågelvägen) i i gångtrafik- respektive cykelnätet
- Sittplatser
- Tystnad
- Grönska
- Yteffektivitet: Gång är det mest yteffektiva transportsättet, sedan cykel. Biltrafik blir mer yteffektiv om den går långsammare

Utvärdering är en viktig del av arbetet. Det bör göras både för och efter studier och helst en process analys under själva arbetet. Man bör ha mått på både primära och sekundära indikatorer, dvs att man inte enbart räknar antalet resenärer före och efter utan även mäter deras attityder och normer (sekundära). Eftersom det tar tid att ändra beteende så behövs de sekundära måtten. Om antalet inte ökar nämnvärt så kanske man ändå kan se att människor blivit positivare till att åka kollektivt, en indikation på att det man gjort är på rätt väg. Utan en sådan information står man och stampar. För ett långsiktigt perspektiv är detta ett ypperligt tillfälle att verkligen hitta Best practice som andra kan ha nytta av.

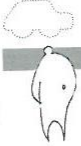



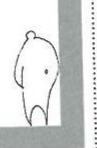







Järda Blix

medlem av FOTs styrelse

## Bilaga,

## Kvalitetskriterier i fotgängerlandskapet

kopierad sida 249 från "Byer for mennesker" (2010) av Jan Gehl

Beskyttelse	<p><b>BESKYTTELSE MOD TRAFIK OG ULYKKER</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplevelse af tryghed i relation til trafik</li> </ul>	<p><b>BESKYTTELSE MOD KRIMINALITET OG VOLD</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplevelse af tryghed</li> <li>• Levende byrum</li> <li>• Funktioner der overlapper dag/nat</li> <li>• God belysning</li> </ul>	<p><b>BESKYTTELSE MOD UBEHAGELIGE SANSEPÅVIRKNINGER</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vind/træk</li> <li>• Regn/sne</li> <li>• Kulde/varme</li> <li>• Forurening</li> <li>• Støv, blænding og støj</li> </ul>
Komfort	<p><b>MULIGHEDER FOR AT GÅ</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plads til at gå</li> <li>• Respekt for ganglinjer</li> <li>• Interessante facader</li> <li>• Adgang for alle</li> <li>• Gode overflader</li> </ul>	<p><b>MULIGHEDER FOR AT STÅ / OPHOLD</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opholdszoner / kanteffekt</li> <li>• Støttestrukturer at stå ved</li> <li>• Facader der inviterer til ophold</li> </ul>	<p><b>MULIGHEDER FOR AT SIDDE</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siddezoner med mange fordele</li> <li>• Gode siddesteder</li> <li>• Gode siddemøbler</li> <li>• Primære og sekundære siddemuligheder</li> </ul>
	<p><b>MULIGHEDER FOR AT SE</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rimelige se-afstande</li> <li>• Uhindrede synslinjer</li> <li>• Interessante udsigter</li> <li>• Belysning (aften/nat)</li> </ul>	<p><b>MULIGHEDER FOR AT TALE OG HØRE</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lavt støjniveau</li> <li>• Samtalevenlige siddearrangementer</li> </ul>	<p><b>MULIGHEDER FOR UDFOLDELSE / AKTIVITETER</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invitation til fysisk aktivitet, motion, leg og kreativ udfoldelse</li> <li>• Dag og nat</li> <li>• Sommer og vinter</li> </ul>
Herlighedsværdier	<p><b>SKALA</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensionering af bygninger og rum i en menneskelig skala relateret til sanser, bevægelsesmuligheder og adfærd</li> </ul>	<p><b>MULIGHEDER FOR AT NYDE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sol/skygge</li> <li>• Varme/kulde</li> <li>• Læ/brise (vægtning varierer fra region til region og med årets sæsoner)</li> </ul>	<p><b>ÆSTETISKE KVALITETER OG POSITIVE SANSEINDTRYK</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Godt design og gode detaljer</li> <li>• Smukke udsigter</li> <li>• Gode materialer</li> <li>• Træer, planter, vand</li> </ul>