



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Till Trafikkontoret, Stockholms stad

Remissvar från Fotgängarnas förening på Remiss av offentliga rum – förslag på komplettering till framkomlighetsstrategin dnr T2017-01611

FOTgängarnas förening, FOT, har tagit del av Stockholms stads remiss av Offentliga rum och lämnar här svar på följande frågor framtagna av trafikkontoret:

Är det rätt planeringsprinciper eller saknas något perspektiv?

Först några kommentarer om gåendets villkor. Fotgängaren är direkt utsatt för väder och vind, ljus och skugga och för många starka sinnesupplevelser i den byggda miljön. Gestaltningen av stadens byggnader och anläggningar kan på ett avgörande sätt bidra till stimulerande och attraktiv miljö för dem som går och cyklar. Som gående rör man sig långsammare än andra trafikanter, 2-7 km/tim, dvs c:a 35-100 m/minut, vilket på gott och ont medför att omgivningens kvaliteter och brister exponeras för en och påverkar vare sig man vill eller inte. Även exponering för buller och för hastiga fordonsrörelser nära intill blir mer kännbart när man går.

Dokumentet listar fem olika planeringsprinciper: Mötesplats, ekosystem, resmöjligheter, ekonomi och sammanhållen stad. FOT anser att principerna behandlar många viktiga områden men att man även kunde lägga till: Estetiska värden, bekvämlighet, tillgänglighet, säkerhet och trygghet samt samband med bebyggelseplaneringen.

Estetiskt tilltalande miljöer förhöjer upplevelsen av att gå till fots och tidsaspekten blir av mindre vikt. Städer som byggts för människor, snarare än bilar, kan vara mer estetiskt tilltalande för ögat. Trista miljöer blir så mycket mer dominant när man går. En sammanhängande stad där den gående hela tiden möter omsorgsfullt utformade rum med detaljer, olika tidsdjup, omväxling, växtlighet och utblickar kan å andra sidan ge ovärderlig rymd och stimulans i vardagslivet. Estetiska värden hamnar delvis under punkten ekonomi men i sin nuvarande utformning handlar den mera om kommersiella verksamheter är rent estetiska värden.

Bekvämlighet: En aspekt, som påverkar en persons upplevelse av välbefinnande är hur pass bekvämt eller angenämt något känns. Studier om resvanor har visat att särskilt det första är ett viktigt skäl till att välja bilen även för kortare resor. Så för att kunna konkurrera med bilen måste förflyttningen till fots förbättras. En bekväm resa borde, till att börja med, inrymma så få hinder som möjligt såsom objekt placerade på trottoaren, halt väglag, höga trottoarkanter mm. Det skall vara lätt att ta sig fram. Gåendet är många gånger sammanhängande med andra transportsätt. När man diskuterar gående bör man därför ta hela transporten med i beräkningen. En åtgärd som skulle kunna

vidtas för att göra gåendet mer attraktivt är att komplettera de områden som är ämnade för fotgängare med hållplatser och stationer för kollektivtrafik.

Tillgänglighet ingår under punkten resmöjligheter men FOT vill ändå poängtera att detta inte enbart handlar om närhet utan även hur lätt eller svårt det är att ta sig till en speciell plats. En annan faktor som också är kopplad till tillgänglighet är möjligheten att gå i sin egen takt. Detta innebär då att ytan där fotgängare rör sig måste vara tillräckligt stor för att ta hänsyn till flödet. Även det som anförts ovan om fotgängares olika hastighet måste beaktas.

Säkerhet och trygghet borde även kopplas till framkomlighet för en osäker miljö är inte framkomlig. Det är allmänt känt att fotgängare vid sidan om cyklister är de mest sårbara av alla trafikanter. Studier har visat att oro och otrygghet kan minska gåendet.

Bebyggelseplanering och utformning spelar en stor roll. Ramarna för de grundläggande kvaliteterna i det offentliga rummet sätts av bebyggelsens planering och utformning. Det gäller fastighetsstorlek, avstånd mellan ingångar och portar, verksamheter och liv i bottenvåningarna, solbelysta och vindskyddade platser och stråk. Dessa frågor hanteras vid detaljplanering och bygglovgivning, och samma ambitioner beträffande stadsrummen finns t.ex. också med i arkitekturstrategierna för Stockholm. Men vi saknar hänvisningar till relevanta delar av dessa dokument. Det bör även ingå i handlingsplanen att samspela med planeringen för bebyggelseförändringar, t.ex. säkra de goda platserna med bra vind- och solförhållanden inför framtida förändringar av bebyggelsen, och att bebyggelsen får en skala och detaljering som skapar en behaglig atmosfär för vistelse i det offentliga rummet.

Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena och aktiviteterna i handlingsplanen?

I dokumentet ingår tolv föreslagna åtgärder. FOT har inget att invända emot dessa. Däremot anser FOT att de inte stärker inriktningen tillräckligt, i varje fall inte om man även tar hänsyn till de 10 olika åtgärder som beskrivs i Gångplanen för Stockholm, som delvis är väldigt lik eller identisk med detta dokument. De uppsatta målen innehåller inte heller några konkreta åtgärder förutom de föreslagna pilotprojekten. Med tanke på att planen avser en fem års period som avslutas en kort tid innan en rad ambitiösa mål skall ha uppnåtts finns det inte utrymme för en så pass lång planeringsperiod. FOT förordar att handlingsplanen innehåller konkreta och mätbara åtgärder.

Idag finns tillräckligt god kunskap om hur en bra infrastruktur för fotgängare ska se ut. Det stora problemet är implementeringen, där historiskt tungt vägande traditioner bromsar, särskilt biltrafikens krav på överdimensionerade körytor och parkeringsutrymmen. Det behövs en strategi för att minska onödigt bilutrymme och därigenom skapa bättre lösningar för gång (och cykel). Detta bör "Offentliga rum" handla om. Hur omvandlar vi de offentliga rummen för biltrafiken till offentliga rum för gång (och cykel)? Hur lägga upp processerna, hur sätta ingång demo- och försöksprojekt som en systematisk del i stadsomvandlingen innan lösningarna permanentas? Hur omfördela de kommunala pengarna för infrastruktur till mera gång och mindre bil?

Nedan följer några förslag på konkreta åtgärder:

Sammanhängande stråk i hela staden

FOT menar att gångtrafikförbindelser inte ska avgränsas till lokala områden, utan man ska kunna gå obehindrat över hela staden. Det är viktigt med sammanhängande nät med rimlig maskvidd för gående.

Förbättra kvalitén på gång och cykelbanor och gör dem bekvämare

Bredden på gång och cykelbanor bör anpassas till flödet. Studier har visat att alla typer av konflikter mellan cyklister samt cyklister och fotgängare minskar då bredden på den delade ytan ökar.

- Öka bredden på gångbanor. Tyvärr så är det oftast fotgängare som har fått stå tillbaka när en större yta för cykel skapas eller då ytor frigörs till planteringar och uteserveringar. Principen borde vara att två barnvagnar ska kunna möta varandra.
- Se över infrastrukturen och få bort sådana saker som avbrutna gång och cykelbanor, farliga stråk, komplicerade överfarter och trafiksignaler som inte är anpassade efter gående.
- Fysisk separering av olika typer av trafikanter. Fotgängare och cyklister är två olika transportslag vilket innebär att på de flesta platser bör de separeras. FOT anser också att gemensamma gång- och cykelbanor bör avvecklas.
- Det är viktigt att möblering (som tas upp som en särskild fråga) *både* fyller funktionen att stöda och utveckla mötesplatser och kan erbjuda vila på strategiska platser för den som inte orkar gå så långt i taget.

Framkomlighet kopplad till säkerhet

- Se över infrastruktur vid korsningspunkter mellan gående, cyklister och andra trafikanter. Enligt Gångplanen pågår ett arbete med korsningar men FOT anser att detta arbete borde påskyndas.
- Om man vill utveckla Stockholm till en fotgängarstad bör 30 km/h införas på alla gator med blandtrafik. Låg hastighet i blandtrafik är som FOT ser det helt grundläggande för en fotgängarvänlig stad, om man menar allvar med detta!

Drift och underhåll

I Gångplanen lyfter man fram ett ökat fokus på drift och underhåll men om antalet fallolyckor skall minska krävs helt andra resurser för drift och underhåll. Om man tar del av statistiken där även fallolyckor för fotgängare i trafikmiljö finns med så kan man se att detta är ett stort problem. Uppskattningsvis omkommer 100 till 130 människor som fotgängare, 6500 behöver läggas in på sjukhus för slutenvård, och 34000 fotgängare behöver uppsöka en akutmottagning. För att förhindra dessa, men också öka framkomligheten, bör man inledningsvis se över: Kantstenar, onödiga fasta eller tillfälliga föremål och potthål.

- Kantstenar bör undvikas eller åtminstone utformas så att de inte leder till ett plötsligt stopp.
- Säkerställ att inga onödiga fasta eller tillfälliga föremål finns placerade på eller i nära anslutning till gång och cykelvägen. Detta gäller även gågator med ett högt flöde, exempelvis Drottninggatan.
- Potthål bör lagas snarast möjligt.

Uppföljning

Statistik och uppföljning av fotgängarflöden är också viktigt att genomföra regelbundet, helst flera gånger om året under olika säsonger, för att kunna bedöma utvecklingen mot uppsatta mål. I Gångplanen anges detta som en utav åtgärderna men då endast på ”en eller flera platser” medan FOT anser att det borde vara en självklarhet att detta görs på flera platser.

Marknadsföring

Åtgärder som syftar till att öka framkomligheten för gående och cyklister väcker många gånger irritation och även ilska bland bilister. FOT föreslår därför att man på ett tydligt sätt förklarar varför man skall genomföra vissa åtgärder men också att man på ett tydligt sätt visar hur alla (även bilister) kan vinna på detta.

Har ni idéer om hur tillfälliga åtgärder kan användas för att göra stadsrummet mer attraktivt att vistas i?

I remissen nämns att offentliga rum kan förändras tillfälligt vilket FOT ställer sig positiv till. Detta kan även vara ett sätt att testa vilken effekt försöket får. Om försöket faller ut väl skulle det även kunna permanentas. Den långsiktiga strategin bör vara att gångytorna skall öka.

Har ni idéer om hur offentliga rum kan leva mer under hela året?

En levande stad är en stad som är planerad för människor. Finns det människor ute på gator och torg ökar det även tryggheten. Livliga stråk med aktiviteter som attraherar olika grupper drar till sig folk (t.ex. odling, sport- och lekredskap). Lokaler i bottenvåningarna på många ställen ökar antalet målpunkter och kan bidra till gatulivet. Soliga & vindskyddade platser behöver man ta fasta på!

Bedriver ni eget arbete som är bra för trafikkontoret att känna till i arbetet med handlingsplanen?

FOT har tagit fram en checklista som visar vad man bör fokusera på då man genomför observationer av fotgängarnas miljö. Principen utgår ifrån BASUN:

Bekvämlighet och framkomlighet för gående mellan olika målpunkter. • Anpassning av miljön med hänsyn till barn, äldre och funktionshindrade. • Säkerhet och trygghet i olika gångpassager och i konfliktpunkter fotgängare–fordon. • Upplevelserik och vacker miljö som stimulerar ökat gående, mellan olika stadsrum. • Närhet till samhällets olika aktiviteter liksom människor emellan.

Med vänlig hälsning

För Fotgängarnas förening

Sonja Forward

Järda Blix