



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Till Trafikkontoret, Göteborgs stad

Remissvar från Fotgängarnas förening på Fotgängarprogram för Göteborgs stad, dnr 0566/18

FOT är den enda etablerade organisationen som arbetar för alla gåendes rättigheter och har ett trafikperspektiv som utgår från fotgängaren. Vårt mål är att gång ska behandlas som ett eget trafikslag i den fysiska miljön vilket måste genomsyra hela samhällsplaneringen. Göteborgs fotgängarprogram ser vi som ett betydelsefullt steg mot att fotgängarfrågorna tar plats i stadens planering och trafikkontorets m.fl. förvaltningars verksamhet på mer likvärdiga villkor med andra trafikslag. FOT lämnade för ett drygt halvår synpunkter på förslaget till arkitekturprogram för Göteborg. Dessa är även relevanta för fotgängarprogrammet.

Gång är en viktig del i alla människors vardag, att gå är grundläggande för att vara människa, så självklart att det nästan glömts bort. För de flesta av oss gäller att vi skulle må bättre av att gå mer i vår vardag. Från folkhälsosynpunkt borde kanske varje människa gå minst 5 km om dagen. I programmet sätts målet 28 % av alla resor i staden görs till fot år 2035. Hur förhåller det sig till att öka gåendets betydelse för varje människa?

Glädjande nog ökar numera fotgängarnas status, och är på väg att betraktas som ett självständigt transportslag som ska respekteras och få plats i stadens offentliga rum. Därför behöver vi också en relevant plats i arbetet med att planera och utforma stadsmiljön, inte minst för att rätta till många årtiondens misstag.

Gediget kunskapsunderlag - utveckla förståelsen för fotgängarnas villkor

FOT uppfattar programmets viktigaste funktion som *kunskapshöjande* för alla de interna och externa aktörer som måste beakta fotgängares behov och intressen för att ambitionerna ska kunna genomföras i det kommande handlingsprogrammet. Genomgången av fotgängares förutsättningar, villkor och behov, dels generellt allmänmänskligt, dels i planeringstermer och göteborgska förutsättningar är gedigen och pedagogisk.

I programmet sägs att utgångspunkten för en gångvänlig stad behöver vara *att alla miljöer ska fungera för så många som möjligt* (sid 7). Det vore önskvärt att än tydligare levandegöra de olika fotgängarkategorierna med sina skilda behov utifrån hur snabbt eller långsamt man rör sig, och vilken rumslig räckvidd man då har, liksom ens exponering för brister i miljön. Det behövs både känslomässig och intellektuell förståelse hos dem som arbetar med frågorna för att en verklig synvända ska ske som kan omsättas i konkreta åtgärder på alla de områden i stadens verksamhet där det behövs.

Som gående rör man sig långsammare än andra trafikanter, 2-7 km/tim, dvs cirka 35-100 m/minut, vilket på gott och ont medför att omgivningens kvaliteter och brister blir väldigt påtagliga vilka i sin tur påverkar individen vare sig man vill eller inte.

Även exponering för buller och för hastiga fordonsrörelser blir också mer kännbart 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 rvmnd och stimulans i vardagslivet

Se rationellt på de gåendes rättigheter

Det är rationellt att välja gång oftare än många tror. Man behöver inte vänta på nästa buss eller spårvagn, man behöver inte parkera och på köpet får, man får en del av sin vardagliga motion. Om man inte har något alternativ – inga pengar eller har glömt sitt kort, om det är stopp i trafiken eller inga bussar och spårvagnar finns tillgängliga - så måste man gå! Möjligheten att ta sig fram som fotgängare är en rättighetsfråga och en grundtrygghetsfråga.

Skillnaden mellan skyddade och oskyddade trafikanter i risk att råka ut för en olycka är uppseendeväckande stora. En bilåkande riskerar i ytterst liten grad att bli allvarligt skadad eller dödad vid olyckor i tätort så länge som bilen framförs lagligt med hänsyn till bältesanvändning, nykterhet och hastighet. Därtill bör likvärdighet i komfort och upplevd trygghet vägas in i en konsekvent tillämpning av rättighetsperspektivet, för att inte tala om hur mycket yta i stadens rum som tas i anspråk av respektive trafikslag. Om man tillämpar ett rättighetsperspektiv konsekvent framstår därför kravet på generell hastighetsbegränsning till 30 km/tim i all tätortsmiljö med blandtrafik som självklart.

En annan rättighetsfråga är genhet och maskvidd, begrepp som utvecklas i programmet. Möjligheten att göra en ”runda” poängteras i programmet som en viktig kvalitet för fotgängaren. Med en tät maskvidd blir möjligheten att välja väg stor, och fotgängaren upplever hög genhet. I programmet verkar man dock främst vilja tillämpa maskviddsbegreppet inom stadsdelen och för vissa kopplingspunkter mellan stadsdelar, ett begränsat och begränsande synsätt. Från ett rättighets- och jämlikhetsperspektiv är det tvärtom angeläget att även använda maskviddsbegreppet på mer övergripande skalnivåer. I ett fotgängarprogram bör kommunen sätta ner foten och bestämma sig för vilken största maskvidd för framkomlighet till fots i stadsbygden som kan accepteras.

Det är positivt att gåendes tidsförluster uppmärksammas vilket också gör den gående mera likvärdig med andra trafikantgrupper. Jämför med hur styrande resonemangen om nettovärdeskvot har varit för att motivera investeringar i utbyggnad av vägnätet! Under ett halvsekel har omvägar för de gående skapats när trafikleder byggts ut, en strukturell skuld i landskapet som måste betalas av. Tidsförlusterna uppträder i olika detaljeringsgrad – i programmet nämns t.ex. hur gående enkelt kan prioriteras vid signalreglering i korsningarna. Men även utformningen av korsningar kan diskuteras utifrån denna aspekt. Förutom att den gående måste passera två gator för att komma till motsatt hörn, så måste man i allmänhet vid varje passage av en korsande gata vika av från och vända tillbaka till sin raka linje om man är på väg framåt, eftersom gatuhörnen är rundade för att möjliggöra en viss hastighet med bil.

Inventering av brister och möjligheter viktig

Programmet är principiellt, och hänvisar till bl.a. kommande handlingsplan för prioritering mellan konkreta åtgärder. Det är därvid viktigt att kommunen har ett tillgängligt, aktuellt och tillräckligt detaljerat underlag där brister i stadsmiljön för fotgängaren noteras. En heltäckande inventering av tillståndet är angeläget! En fotgängare skiljer inte på allmän platsmark och kvartermark, utan tar sig fram där det fungerar och är gent (där många går i naturmark blir det stigar). En samlad kunskap om hela det tillgängliga stadslandskapet behövs, även om ansvaret för åtgärder delas mellan staden och fastighetsägare.

I programmet nämns enkäter och intervjuer som kunskapskälla. Även maskinella mätningar av faktiska fotgängarrörelser inom de mest trafikerade områdena bör utvecklas. Exempel finns på mätning i centrala Västerås (mobiler i rörelse) och Malmö (gångtrafikanträkning med stöd av kamera). Ett annat exempel är Space Syntaxanalyser vilken ger kunskap om den faktiska tillgängligheten och användbarheten liksom brister och beräkning av genhetskvoter mellan adresser. Dessa underlag bör givetvis också kompletteras med tillgänglig kunskap från analyser av stadslandskapet med värden och potentialer för fotgängarna in som gäller vegetation, utsikter, kulturhistoriska värden.

Andra sätt att bevaka fotgängarintresset är att utveckla kontakten med skolor för att få hjälp att kartera brister från barnens perspektiv i närmiljön. Kombinerat med andra metoder som gåturer och digitala verktyg borde det vara möjligt att få fram ett bra underlag om framkomlighet och brister i gångnätet.

Utveckla vägvisning och verktyg

Vägvisningsskyltar för gående behandlas i programmet. Frågan är varför inte också namnge gångstråk? Detta är ett sätt att höja gåendets status och tydliggöra strukturen i människors mentala kartor.

I programmet nämns digitala verktyg för vägvisning och anmälan av brister, vilket FOT anser är både intressant och viktigt. De digitala jättarnas appar bygger ofta på dåligt kartunderlag där gående hänvisas utmed bilvägar.

Resurser och uppföljning avgörande

FOT vill önska Göteborgs kommun lycka till med det fortsatta arbetet. Det blir skarpt läge när ett handlingsprogram ska klubbas och tillräckligt med pengar måste avsättas för att genomföra åtgärder. En kontinuerlig uppföljning av vad som gjorts och mätningar av tillgängligheten är viktig. Ansvariga personer för fotgängarperspektivet måste finnas för att driva frågorna framåt och för att bevaka fotgängarintresset i alla beslut och ärenden som påverkar gåendets villkor!

Med vänlig hälsning

För Fotgängarnas förening

Järda Blix

Joakim Bjerhem