



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

2019-11-03

Till Tekniska förvaltningen, Växjö kommun

Synpunkter på

Förslag till trafiksäkerhetsprogram för Växjö kommun 2020-2030

Dnr 2019-00286

Inledning

Fotgängarnas förening (FOT) har tagit del av trafiksäkerhetsprogram för Växjö kommun och tackar för möjligheten att lämna synpunkter. FOT arbetar för alla gåendes rättigheter och har ett trafikperspektiv som utgår från fotgängaren. Vårt mål är att gång ska behandlas som ett eget färdssätt i den fysiska miljön vilket måste genomsyra både samhällsplaneringen, skötseln av den offentliga miljön och tillämpning och utformning av lokala trafikföreskrifter.

Övergripande kommentarer

I förslaget till trafiksäkerhetsprogram påpekas att Växjö kommun genom olika styrande dokument tagit flera strategiska beslut om att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik. Trafiksäkerhetsprogrammet anges vara en del av en samlad planerings- och åtgärdsinsats där denna inriktning ska förverkligas. FOT ser mycket positivt på denna ambition. Särskilt viktigt från fotgängarsynpunkt är det påbörjade arbetet med en fotgängarplan.

Programmet tar upp (sid 62-64) denna inriktnings synergieffekter; förutom ökad trafiksäkerhet och trygghet även förbättrade miljö- och hållbarhetsaspekter såsom bättre luftkvalitet och minskad buller- och trängselproblematik. Målkonflikter diskuteras, bland annat mellan säkerhet och framkomlighet och mellan olika trafikantgrupper. Man anger bland annat att säkerhet alltid ska prioriteras framför framkomlighet. FOT utvecklar nedan frågan om framkomlighet och utrymme i det offentliga rummet samt upplevelse av trygghet för gångtrafiken i ett vidare perspektiv.

Programmets kommentarer om att trafikbeteendet handlar om relationer, hänsyn i bemötandet och förståelse trafikanter emellan är viktigt och grundläggande.

Förslaget till trafiksäkerhetsprogram ger uttryck för insikten att 30 km/tim är den rimliga hastigheten när gående, cyklister och bilar ska samsas i samma gaturum och den viktigaste åtgärden vid övergångsställen är att få ner hastigheten dit.

Gestaltningen är viktig för de gåendes synlighet och har särskild betydelse för gående som har fysisk närkontakt med sin omgivning. Nedan kommenteras dessutom det viktiga arbetet för säkerhet vid skolorna och trygga skolvägar för barnen, ögonkontakt, vägvisning och felrapportering. Några mer allmänna reflektioner om gåendets villkor mm. vävs in, vilka kan ses som inspel till det påbörjade arbetet med fotgängarplan.

Gåendets villkor och de gåendes rättigheter

Gång är en viktig del i alla människors vardag, att gå är grundläggande för att vara människa, så självklart att det nästan glömts bort. Att gå innehåller för det mesta något mer än själva transporten, vi är ute i det fria, upplever stadens bebyggelse och växtlighet mer påtagligt och möter andra människor i ögonhöjd. Vi går ofta för trivselns och avkopplingens skull, men ibland har fotgängaren bråttom till sin målpunkt och behöver komma fort fram. Ett kort ärende till fots kan kombineras med att man går ut med hunden, går en tur med barnvagnen mm. Möjligheten att ta sig fram på ett lätt sätt är också viktigt för fotgängaren. Med en tät maskvidd blir möjligheten att välja väg stor, och fotgängaren upplever hög genhet.

Att gå kan även bidra till en bättre hälsa. Från folkhälsosynpunkt borde kanske varje människa gå minst 5 km om dagen. Att uppmuntra till ett ökat gående borde därför vara en självklarhet.

Tyvär kan brister i närmiljön påverka hur ofta och hur långt man går. Dessa brister är speciellt påtagliga för gångtrafikanter eftersom de rör sig långsammare än andra trafikanter, 2-7 km/tim, dvs cirka 35-100 m/minut. Därför är gestaltningen av det offentliga rummet på detaljnivå väldigt viktigt för de gåendes trivsel men också upplevelse av trygghet.

Det är även rationellt att välja gång oftare än många tror. Man behöver inte vänta på nästa buss eller spårvagn, man behöver inte parkera och man får en del av sin vardagliga motion på köpet. Om man inte har något alternativ – ont om pengar, ingen biljett till bussen, stopp i trafiken eller inga bussar och spårvagnar finns tillgängliga - så måste man gå!

Möjligheten att kunna ta sig fram som fotgängare är en rättighetsfråga och en grundtrygghetsfråga.

Hastighet och utrymme i gaturummet

Skillnaden mellan skyddade och oskyddade trafikanters 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.

På sid 43 i programmet anges att ”Låg hastighet, företrädesvis 30 km/tim är en hastighet som enligt forskning skapar bra samspel mellan motorfordonsförare och oskyddade trafikanter”. Det först insatsområdet (avsnitt 6.1) avser lägre hastigheter, hastighetsefterlevnad och att åstadkomma acceptans bland alla trafikantgrupper för detta. Särskild tonvikt läggs vid att prioritera särskilt låg hastighet (30 km/tim) vid förskolor, skolor och äldreboenden samt vid verksamheter för funktionsnedsatta personer. FOT tillstyrker detta, men vill ifrågasätta om inte större områden med 30 km/tim skulle gynna trafikrytmen. Särskilt kan korta avsnitt med högre hastighet ifrågasättas. Idag förekommer att hastigheten 30 km/tim skyltas upp till 40 km/tim vid passage av en genomgående gata med denna hastighet för att sedan omedelbart sänkas till 30 km/tim efter korsningen. Varför inte i stället sänka hastigheten på den genomgående gatan till 30 km/tim vid korsningen och bidra till säkrare förhållanden i korsningen? 30 km/tim ger också större kapacitet på gatunätet genom att fler bilar får plats tack vare kortare bromssträckor och bättre transporteffektivitet med tanke på ytförbrukningen skapas. Gång är det mest yteffektiva transportsättet (antal personer som kan passera över en sektion) och det mest demokratiska. Detta borde även på sikt bana väg för att få acceptans för lägre hastigheter i tätort över huvud taget. Under lång tid har stadens trafiknät anpassats till bilhastigheter i stadsbygd som numera är ifrågasatta. och lägre bashastighet i tätort införs, 40 km i Växjö. FOT håller med om skrivningarna om 30 km/tim som det enda rimliga och menar att detta bör vara ett långsiktigt mål för ett systematiskt arbete med att anpassa gaturummet till sådana ambitioner.

Men en rad trafiksäkerhetsåtgärder som förlänger tiden för en gående finns ofta kvar t.ex. onödigt vida kurvradier för körbanorna i korsningar.

Framkomlighet och tidsförluster

FOT menar att gång är ett viktigt färdssätt i egen rätt som av flera tidigare nämnda skäl bör öka. För att konsekvent kunna prioritera gångtrafik måste man ha en helhetssyn på gåendet i staden och inte bara göra avvägningar i de enskilda korsningspunkterna. För att gående ska bli attraktivt på lite längre sträckor är framkomligheten och genheten viktiga parametrar.

Från kommunalt håll är det därför viktigt att fundera över vilken rimlig maskvidd på godtagbara gångförbindelser det ska finnas i stadsbygden. Det är även angeläget att använda maskviddsbegreppet på mer övergripande skalnivåer än stadsdel.

Varje trafiksäkerhetsåtgärd som bromsar den gående kan sammantaget ge betydande förlängning av restiden vilket i sin tur kan få färre att vilja gå.

Gåendes tidsförluster borde inte underskattas och måste därför uppmärksammas mera för att göra den gående mera likvärdig med andra trafikantgrupper. Jämför med hur styrande resonemangen om netto-nuvärdeskvot har varit för att motivera

investeringar i utbyggnad av vägnätet! Under ett halvsekel har omvägar för de gående skapats när trafikleder byggts ut, ett strukturellt tvång som ligger kvar i landskapet. Här kan också nämnas att gående kan prioriteras vid signalreglering i korsningarna på helt annat sätt. Idag visar många trafikljus rött ända tills fotgängaren eller cyklisten tryckt på knappen, medan biltrafiken har fått grönt per automatik länge. 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. Det kan bli en avsevärd vägförlängning i en kvartersstad.

Att samsas med cykeltrafiken

I och med att det snabba cyklandet ökar, utan att utrymmet för gående och cyklister ökar på samma sätt blir det ibland konflikter. Gång och cykel bör behandlas som självständiga färdmedel med olika förutsättningar, även om de i många fall fortfarande får samsas om samma utrymmen och i mycket har gemensamma behov och intressen i förhållande till biltrafiken. Fler och snabbare cyklister (elcyklar) skapar en känsla av otrygghet för gående, särskilt de med funktionsnedsättning eller som av olika skäl bara kan röra sig långsamt. Även gående behöver gena förbindelser mellan olika delar av staden. Det är därför inte konstigt att man ser gående med barnvagn på den nya snabbcykelvägen utmed Söderleden. Varför finns ingen gångfil där?

Kampanjer som säkerhet vid skolorna, bra skolvägar och ögonkontakt

FOT välkomnar att man i trafiksäkerhetsprogrammet även lyfter fram att man inte kan bygga bort alla trafikproblem utan också måste påverka attityder och beteenden.

Ett sådant är arbetet som lyfts fram i programmet är att förbättra säkerheten runt skolorna, att bryta ”skjutsningstrenden” och i stället öka antalet barn som går och cyklar till skolorna. Tonvikten ligger på information och samverkan mellan alla berörda och att få skolledning och föräldrar att ta ansvar. Kommunen som har trafikreglerna och planeringen i sin hand har den viktigaste rollen för att driva på detta arbete. Det är viktigt att kommunen även sätter ned foten och är tydlig med att barns hälsa och möjligheter att röra sig själva ska vara överordnade föräldrars och personals intresse av nära parkering. I de olika samverkansformer som tas upp är det viktigt att direkt ha med barnens perspektiv så att platser som de upplever som farliga och otrygga tas om hand.

Även förutsättningarna att lämna och hämta vid förskolorna per gång eller cykel är viktigt att ta sig an – vanor som skapas tidigt håller i sig hela livet, som påpekas i programmet.

En annan beteendekampanj handlar om att ögonkontakt sökes i trafiken. Gång utmärker sig av att vi har ögonkontakt med våra medtrafikanter, men det förutsätter låg hastighet hos bilister, och försvåras mycket av alla mörktonade bilrutor.

Även motorcyklister och mopedförare med hjälm och mörkt visir är omöjliga att få ögonkontakt med.

Som nämns ovan anser FOT att de områden som listas i programmet är väl värda att prioritera. Det FOT har synpunkter på handlar mera om hur de genomförs. På sidan 68 lyfter man fram att:

”uppföljning och utvärdering ska ske *före* och *efter* genomförda trafiksäkerhetsåtgärder (TS-åtgärder), men också avseende löpande drift och underhåll”.

Tyvärr saknas detta då det handlar om beteendepåverkande åtgärder. Det enda som nämns är hur många aktiviteter man har genomfört. Det som saknas är tydliga indikatorer som kan följa utvecklingen över tid och som inte enbart handlar om kvantitet utan även kvalitet. Med andra ord, har man lyckats förändra attityder och i slutändan beteendet?

I programmet lyfter man fram konflikten mellan trafiksäkerhet och framkomlighet. Det förekommer att vissa trafikantgrupper (bilister) inte accepterar ett ökat fokus på cykel och gång om det försämrar deras framkomlighet. Detta borde därför vara något som man arbetade mera aktivt med i kommunen. Ett viktigt medel är kampanjer som lyfter fram livskvalitet och att satsningarna syftar till att skapa en attraktiv stadsmiljö för alla.

Underlag, reseplanerare och dialogverktyg

Kunskap om faktiska förhållanden och dialog med de berörda enligt ovan är viktiga arbetssätt. Exempel finns på mätning av gångtrafik i centrala Västerås (mobiler i rörelse) och Malmö (gångtrafikanträkning med stöd av kamera). Ett annat exempel är Space Syntaxanalyser som ger kunskap om den faktiska tillgängligheten och användbarheten liksom brister och beräkning av genhetskvalitet mellan adresser. Dessa underlag bör givetvis också kompletteras med tillgänglig kunskap från analyser av stadslandskapet med värden och potentialer för fotgängarna som gäller vegetation, utsikter, kulturhistoriska värden.

I programmet nämns att utveckla en app för vägvisning/reseplanering med dialogverktyg för att anmäla ev brister. FOT anser att detta är både intressant och viktigt. De digitala jättarnas appar har ofta dålig information om gångvägar, så gående hänvisas utmed bilvägar. Med Växjö kommuns utmärkta allmänt tillgängliga kartmaterial som grund bör det bli mycket lättare att hitta bra och gena gångförbindelser, utan att förirra sig ut i ren biltrafikmiljö. I sammanhanget kan nämnas behovet av säkra tillfälliga gångvägar i samband med väg- och byggnadsarbeten utan alltför mycket vägförlängning, även utformat med tanke på funktionsnedsatta. Skyltningen behöver också vara så tydlig som möjlig så det inte råder några oklarheter om var man skall gå.

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

FOT anser att:

- 30 km/tim bör gälla i så stora sammanhängande områden som möjligt.
- man bör ha helhetssyn på gåendet i staden och inte bara göra avvägningar i de enskilda korsningspunkterna.
- kommunen bör fundera över vilken rimlig maskvidd på godtagbara gångförbindelser det ska finnas i stadsbygden.
- gåendes tidsförluster inte underskattas och uppmärksammas mera för att göra den gående mera likvärdig med andra trafikantgrupper.
- gång och cykel behandlas som självständiga färd sätt med olika förutsättningar.
- prioritering av cykel inte sker på bekostnad av utrymme för gående
- uppföljning och utvärdering även sker av de föreslagna beteendepåverkande åtgärderna
- programmet bör innehålla tydliga indikatorer på hur det beteendepåverkande arbetet skall följas upp
- man med hjälp utav kampanjer lyfter fram att arbetet medför en ökad livskvalitet och att satsningarna syftar till att skapa en attraktiv stadsmiljö för alla.

Avslutningsvis vill FOT önska Växjö kommun lycka till med det fortsatta arbetet. Det blir skarpt läge när programmet ska klubbas och tillräckligt med pengar måste avsättas för att genomföra alla 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

Järda Blix

Styrelseledamot FOT

Sonja Forward

Ordförande FOT