



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

2013-05-17

Synpunkter från Fotgängarnas förening Gällande översiktsplan för Malmö, ÖP2012

Sammanfattning

Fotgängarnas förening är som helhet positiva till Malmö stads översiktsplan ÖP2012. Inriktningen att Malmö ska växa inåt möjliggör skapandet av en attraktiv stad där fler går, cyklar och åker kollektivt. En tätare stad ökar tillgängligheten för utbytet av varor och tjänster. De korta avstånden ger en hög rörlighet till en lägre energiförbrukning. Nyttan av detta intensifieras av att vår ekonomi blir allt mer tjänstebaserad vilket leder till efterfrågan på kunskap i allt högre grad värderas högre än yta.

Översiktsplanens långsiktiga perspektiv är visionärt men riskerar att flytta fokus från viktiga åtgärder som kan genomföras i nutid. Om målen med ett resurssnålt och energieffektivt samhälle är uppriktiga finns många kostnadseffektiva åtgärder för förbättrad stadskvalité och hälsa som är lätta att genomföra och har en hög samhällsnytta. Fotgängarnas förening ser positivt på översiktsplanens långsiktiga mål men betonar att åtgärder som ger ökad säkerhet för fotgängare både är enkla och billiga, och kan på kort sikt ge önskad nytta.

Förbättrad demokrati

Möjligheten att mötas är grundläggande för det demokratiska samtalet. Stadens gator, torg och parker utgör det offentliga rummet men även mer halvprivata lokaler som restauranger, kaféer, skolor, bibliotek och museer spelar en viktig roll. Utöver arbetsplatsen och hemmet bidrar dessa platser till stadens utveckling genom att möjliggöra möten. Dessa är i många fall oväntade och oplanerade vilket uppmuntrar till idéskapande och kreativitet.

Fler och bättre mötesplatser ger förutsättningar för ett socialt sammanhållet Malmö där jämställdhet, trygghet, tillgänglighet, folkhälsa och rättvisa är ledord. Genom att underlätta för yteffektiva transporter med kollektivtrafik, cykel eller gång ges Malmö de bästa förutsättningarna för denna utveckling.

Barriärer ska brytas

Alla invånare har rätt till personlig säkerhet och rörelsefrihet. Innan bilen erövrade stadsrummen var trafiken anpassad till ett stadsliv bestående av aktiviteter såsom möten, arbete, lek, transporter och avkoppling. I och med bilismens utbredning trängdes fotgängarna undan till gaturummets utkanter när biltrafik och de gående skiljdes åt.

Att till fots ta sig fram i trafikseparerade områden innebär ofta omvägar och de gående hänvisas till otrygga gångvägar genom grönområden och tunnlar. Planstrategin, att underlätta fler rörelser mellan olika delar av staden genom att bryta barriärer och förstärka stråk, är bra. För att lyckas med detta krävs att man snarast gör om infartsleder och andra stora huvudgator till stadsgator. Förutom att frigöra ytor som kan användas till bostadsbyggande skulle denna förändring underlätta för Malmös stadsdelar att växa samman och stadens invånare att förenas.

Innanför Yttre Ringvägen

Att boende i de centrala stadsdelarna gör fler resor till fots än de som bor i mer perifera stadsdelar står att läsa i Malmös Fotgångsprogram 2012-2018. Exempelvis är det vanligt med bilresor på under en kilometer i de perifera stadsdelarna Limhamn och Oxie. För att möjliggöra ett mer hållbart resande välkomnar Fotgängarnas förening att ökningen av bostadsbeståndet och arbetsplatser sker innanför Yttre Ringvägen.

Enligt ÖP2012 har Malmö potential att växa med i snitt 5 000 invånare per år under den kommande tjuugoårsperioden. Genom att fortsätta att omvandla tidigare industriområden och hamnmark, bygga tätare längs dagens infartsleder samt att göra tillbyggnader och påbyggnader på befintlig bebyggelse skapas en högre befolkningsdensitet. I en funktionsblandad stad med hög andel invånare per yta ges förutsättningar för ett utbrett stadsliv. När människor bor i områden där handel, service och nöjen blandas skapas positiva *externaliteter*, d.v.s. *högre nytta både för* de boende och de som bedriver verksamhet där. Områdena blir attraktiva och underlaget för utökad offentlig och kommersiell service blir större.

God hälsa en förutsättning för välfärd

Vår välfärd är beroende av ett sunt klimat för arbete och utbildning. Goda studiemiljöer, hög forskningskvalitet och fruktbara samarbeten med näringslivet uppnås genom att stärka invånarnas hälsa. Malmö behöver minska biltrafikens buller och bekämpa luftföroreningar som kan orsaka luftförsväring, cancer och allergier. Skadliga avgaser och partiklar från bilar och bussars däck och försämrar närmiljön för rena trafikslag såsom gång och cykel, vilket hindrar Malmös expansion och utveckling.

Utökad handel i centrum och i stadsdelarna

Handelns lokalisering påverkar vårt sätt att resa. Om man kan göra sina dagliga inköp på gångavstånd är det lättare att låta bilen stå. Fördelarna med det är både individens förbättrade hälsa och minskad miljöpåverkan på staden. Att centrum är inbjudande, lättillgängligt och tryggt är både viktigt för de som bor där och de som är på besök. En renare och mer attraktiv stadskärna är därför en viktig angelägenhet för besöksnäringens förutsättningar att utvecklas.

Planstrategin fokuserar på både täthet och närhet. Fotgängare gynnas framför allt av en princip om *närhet* och i det sammanhanget är det viktigt att de målpunkter som är nära också är relevanta i Malmöinvånarnas vardagsliv. En tät miljö som erbjuder vardagsaktiviteter så som livsmedelsaffärer, skola, service mm. är en miljö för vardagligt gående. Om de billigaste och mest diversifierade livsmedelsaffärerna och detaljhandeln fortsätter att befinna sig längst bort från de områden där fotgängare rör sig till vardags så är inte staden planerad för närhet.

Eftersom många av de tillfälliga besökarna i Malmö saknar bil utgör de en stor och köpstark fotgängargrupp. Om husfasaderna är monotont utformade och saknar lokaler för service och handel riskerar de att skapa tråkiga och otrygga områden. Butiker i bottenplanet är ett bra sätt att levandegöra ett stråk. Det inbjuder till shopping och nöje samtidigt som det gör gatan tryggare och trivsammare att gå längs. Fotgängarnas förening tycker därför att det är ett viktigt inriktningsbeslut att inga nya renodlade handelsområden ska planläggas.

Barnperspektiv

- En stad som är bra för barn är bra för alla, står att läsa i planstrategin. Det är viktigt att ta hänsyn till barnens begränsningar i en trafikmiljö med höga hastigheter, inte minst med tanke på att antalet barn i Malmö under 10 år förväntas öka fram till år 2016.

För att staden verkligen ska kunna kallas för gångvänlig måste det vara tryggt och säkert att röra sig i staden för barn som rör sig på egen hand. En upplevelse av osäkerhet och otrygghet har ökat föräldrars benägenhet att skjutsa barn, även mycket korta sträckor. Denna negativa förändring leder till trängsel, otrygghet och en osäkrare trafikmiljö att vistas i. Fotgängarnas förening anser att hastigheterna i staden måste begränsas så att fler föräldrar vågar låta sina barn gå eller cykla till skolan.

Äldre

I Fotgängarprogrammet framgår att en stor del av de singelolyckor som sker bland gående drabbar äldre. I Malmö kommer denna grupp att öka konstant de närmaste åren. För att förhindra olyckor där äldre är inblandade krävs förbättrad vinterväghållning och en bättre anpassad trafikmiljö för gående. Dessa förbättringar skulle även minska de begränsningar i rörelsefrihet som personer med funktionsnedsättning kan uppleva i staden.

Kollektivtrafik

De grupper i samhället som saknar bil består till stor del av äldre, barn, ungdomar, funktionshindrade och kvinnor. Dessa grupper blir drabbade om staden anpassas efter bilen. För att göra samhället tillgängligt och socialt hållbart är en väl utbyggd kollektivtrafik med hög tillgänglighet en förutsättning. Ett sammanhållet

kollektivtrafiksystem är ett transportsystem som gynnar även fotgängare. FOT ser positivt på att planstrategin verkar vilja inkludera fotgängare i analysen av effekterna av Citytunneln och framtida kollektivtrafiksatsningar.

Kollektivtrafikens linjestråk och knutpunkter är grundläggande för stadens fysiska struktur. Inom ramen för Malmös översiktsplan kommer nya spårvägar på ett tydligt och strukturerande sätt stimulera stadsutveckling och ge ekonomiska incitament för stadsförnyelse längs valda linjer. Ett spårbundet kollektivtrafikssystem som lockar fler att resa, både kvinnor och män, är positivt också ur ett jämställdhetsperspektiv.

Ytterligare ett sätt att få fler bilister att byta till kollektivtrafik är att ordna pendlarparkeringar i form av Park & Ride där parkeringsavgiften kombineras med en biljett för kollektivtrafiken.

Gångfartsområden och cykling

Åtgärder som underlättar för cykling skapar ofta en mer balanserad trafikmiljö som också kommer de gående till del. En möjlig metod för att anpassa stadsmiljön för låga hastigheter är att skapa gångfartsområden. Inom dessa områden sker trafiken på de gåendes villkor istället för bilens. Det kräver emellertid att utformningen av gatumiljön blir tydligt utformad så den inte inbjuder till höga hastigheter. Enligt Fotgängarprogrammet lever de gångfartsområden som finns idag, inte upp till detta utformningskrav. Fotgängarnas förening vill snarast se förbättringar av befintliga gångfartsområden och ser en ökad utbredning av dessa som ett viktigt steg att nå målen om en säkrare och mer attraktiv stad.

Konflikter mellan fotgängare och cyklister är ofta en konsekvens av otydligt markerade cykelbanor. Detta kan till exempel uppstå invid busshållplatser där avstigande hamnar mitt i en cykelbana utan vara medvetna om detta. Detta leder till onödigt irritation och kan leda till en känsla av osäkerhet.

Utformning av gatumiljön

Ett ökat folkliv gör en plats mer attraktiv, vilket i sin tur kan locka ännu fler att ta sig fram till fots.

Fotgängarnas förening välkomnar ovanstående beskrivning i översiktsplanen och i fotgängarprogrammet. Vi är också måna om att de inte stannar på visionsnivå utan snarast omsätts i en positivt förändrad gatumiljö.

För att skapa trafiksäkra huvudgator föreslår Trafiksäkerhetsprogrammet (TSP) åtgärder som upphöjda korsningar och minskat antal eller minskad bredd på körfält. Detta identifieras som effektiva sätt att minska antalet olyckor och prioritera oskyddade trafikanter. Det är viktigt att poängtera att det kommer att krävas en inskränkning av andra trafikslags framkomlighet och hastighet för att skapa de trafikmiljöer som leder till ökat gående och ökat stadsliv. Det som är glädjande är emellertid att dessa förändringar ofta är kostnadseffektiva. Generellt kan nämnas att investeringar i infrastruktur för gång och cykel har en hög samhällsnytta i jämförelse med tunga satsningar på motorvägar och biltrafik.

Statistik

Fotgängarnas förening ser det som en brist att det inte finns heltäckande och kontinuerliga trafikräkningar av fotgängare i Malmö. Kunskap om fotgängarflöden borde kunna användas bland annat för dimensionering och identifiering av tidsförluster för gående, vilket uppmärksammar fotgängarna som ett viktigt transportsätt i staden. Det är nödvändigt att denna statistik tas fram för att möjliggöra effektivare planering för det framtida Malmö.

Emil Frodlund
för Fotgängarnas förening
frodlund@gmail.com

Sonja Forward
Ordförande
Fotgängarnas förening
sonja.forward@vti.se