

Trafikplaneringens metod behöver utvecklas

DEBATT

■ Text: Pelle Envall, Doktor i trafikplanering och trafikkonsult



En trygg miljö att gå och cykla i när det är mörkt. Bild: Pelle Envall

Kan trafikplanerare öka människors frihet? De flesta trafikplanerare svarar kanske ja på den frågan. Mitt svar är också ja. Trafikplanerare kan öka människors rörelsefrihet, fast kanske på fler och ett mer betydelsefullt sätt än vi ofta

tror. Trafikplanerare kan öka människors rörelsefrihet genom att systematiskt analysera stadsrummets och trafiksystemets trygghetsaspekter, och då särskilt den upplevda tryggheten till fots och med cykel.

– ”När man går ser man saker man inte har sett tidigare” sa Per Wirtén till mig på ett seminarium i höstas. Per Wirtén är författare och har skrivit en bok om Stockholms förorter. Boken handlar bl.a. om hur Per anser att dessa platser

har blivit styvmoderligt behandlade av planerare och beslutsfattare, men också om hur ytterstaden kan utvecklas, bli en bättre plats att leva i och besöka. Boken bygger bl.a. på en lång två dagars promenad genom Stockholms ytterstad från Kungens kurva till Gullmarsplan, genom ett område där man bl.a. just nu planerar Spårväg Syd.

När man går upptäcker man vilken väg människor tar till busshållplatsen, var de handlar och var dagis ligger.

När man går ser man saker som man inte har sett tidigare. Till exempel så upptäcker man vilken väg människor tar till busshållplatsen, var de handlar och var dagis ligger. Man kan se var äldre bär på matkassar på gångvägar i gränslandet mellan två 'bebyggelseområden' för att deras 'egna' matbutik är nerlagd. Man kan upptäcka var människor undviker att möta dig eller din blick för att de är rädda eller osäkra på om du är vän eller fiende.

Väljer man att studera människors rörelsefrihet så finner man enligt SCB att

Numera avstår var tionde svensk åtminstone då och då från att gå ut på kvällen för att de är rädda för överfall eller känner sig rädda i gatumiljön. Människor som inte syns i traditionella trafikräkningar.

otryggheten har ökat med 25% sedan 1980-talet. Numera avstår var tionde svensk åtminstone då och då från att gå ut på kvällen för att de är rädda för överfall eller känner sig rädda i gatumiljön. Människor och resor som inte syns i traditionella trafikräkningar eller resvaneundersökningar. Kvinnor, äldre och minoritetsgrupper är särskilt utsatta. Men vi vet också att bristande upplevd trygghet i trafiksystemet påverkar alla gruppers resmönster, även medelålders män.

Människor tycks ställa allt större krav på gatumiljöns 'trygghetsaspekter' och 'trygghetsutformning'. Men går det att göra något åt utformningar som har så låg grad av upplevd trygghet att det begränsar människors rörelsefrihet? Jo, det går att göra mycket. Det vet vi från forskningen. Något förenklat kan man säga att nästan alla miljöer går att förbättra. För att helt lösa alla trygghetsproblem som leder till begränsad rörelsefrihet så måste naturligtvis även kompletterande lösningar genomföras, förutom förbättringar av trafikmiljöns och gångvägars siktlinjer, belysning mm. Det kan till exempel vara bemanning ombord på spårtrafikens fordon under sena kvällar.

Tredje veckan i november går solen i Stockholm ner strax efter klockan tre på eftermiddagen. Det är verkligheten för den miljon Stockholmare och majoritet svenskar som när detta skrivs i mörker gör sina resor hem från jobbet, skola, sjukhuset och/ eller affären mm. Om man får tro SCBs data så är det kanske inte det viktigaste för att öka rörelsefri-

heten inte alltid att ge ökad möjlighet att färdas snabbare och därmed nå saker, destinationer längre bort. Trots det är våra traditionella planeringsverktyg i trafikplanering (nästan helt) centrerade runt reshastighet på olika länkar och mellan modellzoner. Att hastigheten har betydelse för människors resmönster är en logisk utgångspunkt, ju högre reshastighet desto längre bort kan man nå. Men från en akademisk ståndpunkt, är det bevisat att ökad reshastighet är det viktigaste för att öka rörelsefriheten? Nej, det tror jag inte. Är det bevisat att det som finns nära är oviktigt? Nej. Så länge dessa fakta inte har motbevisats så finns det all anledning att avsätta resurser för att nyansera bilden av vad som är viktigt för människors rörelsefrihet, och att ta trygghetsaspekter vid resor när det är mörkt på (mer) allvar.

PS: Jag frågade Per Wirtén om han hade gått någon del av sin två-dagars promenad när det var mörkt. Per sa att det hade han inte gjort. Han sa också att han inte hade reflekterat så mycket över det. Men han kom snabbt på att vissa delar av promenaden var omöjlig att genomföra när det var mörkt och att andra delar av rutten skulle ha varit svåra att orientera sig efter under mörker. ■