

Edinburgh - Europas gångvänligaste stad?

Gör man sökningen ”Europe’s most walkable cities” på internet hamnar Edinburgh oftast i topp 10, till och med före nordiska städer. Därför reste vi dit en kylig helg i november i hopp om att besöka Europas gångvänligaste stad.

När vi planerade studien hade vi för avsikt att studera fyra aspekter av begreppet ”gångvänlighet” för att reda ut svaret:

- Upplevelsen (såsom gestaltning, natur, upplevd trygghet)
- Fysiska lösningar (såsom utformning, tillgänglighetslösningar för funktionsnedsatta, separering av olika trafikslag)
- Orienterbarhet (såsom siktlinjer, vägvisning, kvartersstruktur)
- Framkomlighet (såsom kapacitet, antal avbrott under resan, nätets genhet)

Under resan promenerade vi mycket men vi träffade också konsulter, forskare och kommuntjänstepersoner för att diskutera fenomenet gångvänlighet och vad staden Edinburgh gör för att främja detta. Sammanfattningsvis insåg vi att ingen av de vi träffade var särskilt imponerade av sin stad ur aspekten gångvänlighet, och något förvånade att höra att vi svenskar valde att åka till Edinburgh för att studera just detta.

Livet som fotgängare i Edinburgh

Vi kunde alla enas om att bilen är tydligt prioriterad, både i gaturummet och bland beslutsfattare. Fotgängare separeras knappt från cyklister i planeringen och i den huvudsakliga planen som finns för utvecklad planering av aktivt resande (Edinburgh City, Active Travel Action Plan, 2016) är fokus primärt på cykeltrafik. Åtgärder för cyklister gynnar dock ofta även fotgängare.

Staden har inte mycket skyltning och enligt en konsultgrupp vi träffade var detta något som undveks i och med stadens status som världsarv (UNESCO) och en strävan att behålla miljön så orörd som möjligt. För de skyltar som fanns var det inte ovanligt att de placerades mitt i gångbanan och utgjorde hinder. Däremot finns gott om utstickande landmärken vilket underlättar orienterbarheten i staden. Siktlinjer och orienterbarheten är varierande mellan den gamla, kraftigt kuperade, och den nya, mer flacka, staden.

Gatuutformningen prioriterar bilister och på flera ställen såg vi bilar parkerade i cykelfält. Spårvagnen från stadskärnan till flygplatsen är prioriterad men busstrafiken är långsam och har inte många dedikerade körfält och blir ofta fast med biltrafik. I innerstaden har en 20km/h låghastighetszon införts men med få fysiska hastighetsåkringar.

Staden är inte heller anpassad för synnedsatta. Det finns taktila markeringar vid samtliga övergångsställen, men kontrastmarkering saknas. Vid signalreglerade korsningar finns inga vita linjer utan grå rutor i metall som är i nästan samma nyans som asfalten. Dessutom är staden kuperad och lutningarna kraftiga men kantsten på gatorna är höga, ramper till gatunivå branta och dessutom hala när blöta.

En tydlig indikation på vilket transportslag som prioriterades var när vi vid en skola upptäckte en vakt som stoppade fotgängare och cyklister så att bilister kunde köra in på iniegården och lämna sina barn!



Gång – mer än bara ett trafikslag

Vad vi dock upptäckte var att det finns en bred förståelse hos både forskare, tjänstepersoner och beslutsfattare för hur satsningar på aktiva transporter kopplar till folkhälsa. Under besöket lyftes hälsoperspektivet betydligt oftare än hållbarhet- eller klimatperspektivet. Den största delen av investeringsbudgeten för trafikplanering kommer från statlig medfinansiering för att jobba med hälsofrämjande transporter, det vill säga aktiva transporter. Skottarna har förstått att hälsoperspektivet är otroligt viktigt, och kanske även det mest säljande argumentet för att få fler att gå. Därför satsar Edinburgh framförallt på att utveckla och tillgängliggöra grönområden, skapa platser för rekreation och vistelse. Gång ses inte bara som bara ett trafikslag, utan snarare mer som en aktivitet. Äldre pekas ut som en viktig målgrupp för att öka deras möjligheter till rörelse och återhämtning (vilket också är en form av rekreation).

I täta städer och områden kommer det alltid att uppstå målkonflikter, men beslut behövs för att prioritera vissa funktioner framför andra. Detta är något som Edinburgh brister i och som uppmärksammas av tjänstepersoner och konsulter. De förstår att utvecklad infrastruktur behövs för att skapa tillgänglighet och framkomlighet, men de har även förstått att upplevelse behövs för att skapa rörelse och aktivitet.



Då är det lämpligt att fråga sig hur det kommer sig att Edinburgh har ett rykte om att vara gångvänligt? Och vad är gångvänlighet?

Vad Edinburgh har är en tät och historisk stadskärna med livliga gator och intressanta och aktiva fasader varannan meter och aktiviteter i vartannat gatuhörn. Även om infrastrukturen för fotgängare ofta är undermålig, finns anledningar att som fotgängare vistas i gatumiljön. Det finns upplevelse helt enkelt! Detta insåg vi är någon slags gemensam nämnare för alla städer i världen som anses vara gångvänliga: Barcelona, New York, London, Hong Kong, Stockholm - alla har fördelen att ha en intressant stadskärna.

Om Edinburgh inte är en av Europas gångvänligaste städer (ur ett trafiktekniskt perspektiv), så är den nog en av Europas upplevelserikaste städer.

Jack Lu, Huddinge kommun