



FOTGÄNGARNA I FOKUS – EN KUNSKAPSÖVERSIKT

Sonja Forward
Ninnie Gustafsson

vti

FINDING A BETTER WAY

Förord

I samband med starten av sitt arbete med ett fotgängarprogram beställde Teknik och samhällsbyggnadskontoret, Linköpings kommun denna kunskapsöversikt av VTI.

Linköping maj 2012

Sonja Forward

Innehåll

Inledning	1
Bakgrund – viktiga faktorer som påverkar viljan att gå	1
Goda exempel från Sveriges kommuner	4
Planeringsverktyg för gångtrafik	4
Fotgångsprogram.....	4
Översiktsplaner.....	5
Gångtrafik i Trafikplanering och övriga handlingsplaner	6
Mål för gångtrafik.....	8
Kunskapsinhämtning	8
Hemsidor med Gång.....	9
Fysiska förbättringar för gångtrafik.....	10
Inventering av gångstråk	10
Specifika åtgärder i den fysiska miljön	11
Belysning.....	11
Skyltning/Vägvisning	11
Separerade gång- och cykelvägar.....	11
Trafiksäkerhet.....	11
Rekommendationer.....	12
Referenser	13
Kommunernas referenser	13

Inledning

Det ökade intresset för hållbara transporter och en förbättrad folkhälsa har inneburit att gång tillsammans med cykling fått mer uppmärksamhet. Många kommuner har i sina övergripande styrdokument framför allt lyft fram cykel och kollektivtrafik som prioriterade områden. Än så länge är det inte många kommuner som har speciella program eller planer för gångtrafik vilket har inneburit att fotgängarnas behov och villkor många gånger kommer i skymundan.

I de styrdokument som behandlar gångtrafik ingår ofta cykel vilket innebär att båda transportslagen behandlas som en grupp, exempelvis vad gäller statistik, information och planer. Under senare tid har cykel fått alltmer fokus och många kommuner har tagit fram särskilda cykelplaner. Så det borde vara dags för att även gångtrafik blir ett eget område.

Bakgrund – viktiga faktorer som påverkar viljan att gå

Viljan att gå beror inte bara på om detta är möjligt, utan även på om det upplevs som attraktivt vilket i sin tur avspeglar sig i attityden till att gå. Över korta avstånd är gåendet den idealiska formen för att förflytta sig och är en effektiv motionsform. I allmänhet är människors attityder till gående i väldigt positiva, för såvitt förutsättningarna för promenad är de rätta. Detta innebär att andelen fotgängare kan öka om man skapar goda förutsättningar så att upplevelsen blir så angenäm som möjligt. En rad studier har pekat på olika faktorer som påverkar om man väljer att gå istället för att använda ett annat färdmedel, dessa är:

- Tillgänglighet
- Attraktivitet
- Bekvämlighet
- Hälsa
- Övrig trafik
- Säkerhet och trygghet

Tillgänglighet

Tillgänglighet beskriver hur lätt eller svårt det är att ta sig till en speciell plats och skall inte blandas ihop med mobilitet som handlar om individens rörlighet. Tillgänglighet är förknippat med avstånd, men också hur fort man kan ta sig till en viss plats. Att gå till fots är inte ett lika snabbt sätt att förflytta sig som att cykla eller, naturligtvis, köra bil, varför avståndet behöver vara kortare. Detta är förvisso en viktig förutsättning och en acceptabel sträcka att ta sig fram till fots verkar för de flesta människor vara mellan 1 – 2 kilometer (Forward, 1998; Eriksson & Forward, 2010).

Att planera för fotgängare innebär därför att försöka korta ned avstånd så mycket som möjligt. I vissa städer uppbyggda kring bilen har man gjort tvärtom; det är fotgängarna snarare än bilförarna som måste ta omvägar. Trots detta gör inte alltid fotgängare som det förväntas av dem. En person som är motiverad att minska avståndet kan mycket väl träda in i ett område som inte är lämpligt för gångtrafik. En annan faktor som också är kopplad till tid är möjligheten att gå i sin egen takt. I en studie av Stradling, Anable och Carreno (2004) fann man att detta var mycket viktigt, speciellt för de unga. Detta innebär då att ytan där fotgängare rör sig måste vara tillräckligt stor för att ta hänsyn till flödet.

En person är också mindre tidsmedveten om upplevelsen är berikande. Jacobsen (1994) delade upp begreppet tid i två delar; den ena var "upplevd tid" där personen fann själva resan berikande och "död tid" där den inte gav något. Det var endast då tiden var "död" som han/hon blev medveten om själva tiden som i sin tur kändes oändlig. En faktor som kan bidra till att själva tiden blir till en upplevelse är om miljön är estetiskt tilltalande.

Attraktivitet

Attraktiva miljöer förhöjer upplevelsen av att gå till fots och tidsaspekten blir av mindre vikt. Städer som byggts för människor, snarare än bilar, kan också vara mer estetiskt tilltalande för ögat. Detta kan innefatta grönområden med planteringar och träd men även en miljö som är välskött och fri från skräp och klotter. Eftersom en fotgängare rör sig saktar upptäcker han/hon flera detaljer i sin omgivning vilket i sin tur innebär att även de små detaljerna är viktig. Studier har visat att miljön har en effekt på en persons hälsa och att behagliga fysiska förhållanden får oss att känna oss mer avspända och bättre till mods. En attraktiv miljö innefattar även närheten till caféer, restauranger och affärer. I Köpenhamn tog man med detta i sin planering och krävde att våningshöjden i gatuplan skulle vara lämplig för affärer och restauranger. Man tog även hänsyn till var solsidan fanns och placerade trottoarsserveringar därefter (Envall, 2008). Förutom rätt verksamhet är både buller och luftföroreningar sådant som kan få oss att uppleva miljön som mindre attraktiv. Ett mått på en acceptabel ljudnivå borde vara att man skall kunna samtala utan att behöva höja rösten.

Hälsa

WHO's riktlinjer förespråkar 30 minuters rask promenad per dag för att motverka risken för olika sjukdomar såsom; hjärtfel, diabetes, högt blodtryck, övervikt, depression och ångest (WHO, 2000). US Department of Health and Human Service (1996) pekar också på att människor som är fysiskt aktiva under hela sitt liv lever längre än de som för ett mer stillasittande liv. Det har också en gynnsam effekt på benstomme och muskler som på äldre dar kan förhindra allvarliga fallskador (Cavill, 2003). Man kan då säga att gåendet är en nära nog perfekt form av träning. Den kan utföras så gott som överallt av de flesta människor. Studier har även visat på att en sammanhängande tid av 30 minuter inte är nödvändig för att uppnå dessa effekter utan 10 minuter åt gången kan räcka. Murphy och Hardman (1998) jämförde två grupper av kvinnor, den första promenerade 30 minuter per dag 5 gånger i veckan och den andra 10 minuter tre gånger om dagen under samma antal dagar. Resultaten visade att deras kondition var lika god men de som delade upp gåendet i tre omgångar gick ned i vikt mer än den andra gruppen.

De flesta är medvetna om att promenaden är bra för hälsan men trots detta kan man ändå se en viss skillnad mellan olika grupper. Personer som hade för avsikt att promenera en sträcka på 2,5 km ansåg i högre grad än de som inte hade samma avsikt att det förbättrade deras fysiska hälsa och kondition. Studierna visade också att kvinnorna i högre grad än männen ansåg att promenerandet skulle kunna förbättra deras egen hälsa (Forward, 1998a; Forward, 1998b). Gruppen som inte hade för avsikt att promenera var ju inte ovetande om fördelarna men för dem var inte själva resan sammankopplad med motion utan något man utövade på en speciell plats (t.ex. gym, idrottsanläggning).

Bekvämlighet

En aspekt, som påverkar en persons upplevelse av välbefinnande är alltså hur pass bekvämt eller angenämt något känns. Studier om resvanor har visat att särskilt det första är ett viktigt skäl till att välja bilen även för kortare resor (Eriksson & Forward, 2010). För att kunna konkurrera med bilen måste förflyttningen till fots förbättras. En bekväm resa borde, till att börja med, inrymma så få hinder som möjligt såsom objekt placerade på trottoaren, halt väglag, höga trottoarkanter mm. Det skall vara lätt att ta sig fram. En annan faktor som ökar bekvämligheten är att det finns tillräckligt med platser där man kan slå sig ned.

Gåendet är många gånger sammanhängande med andra transportsätt. I en studie av Forward (1998) gällde detta för 14 procent av samtliga transporter. När man diskuterar gående bör man därför ta hela transporten med i beräkningen. En åtgärd som skulle kunna vidtas för att göra gåendet mer attraktivt är att skapa bekväma och direkta gångstråk till hållplatser och stationer för kollektivtrafik.

Övrig trafik

Tät trafik utgör definitivt ett avskräckande inslag och studier har visat att en sådan kan medföra att folk väljer att avstå från att förflytta sig till fots.

Zoner för gångtrafikanter är en attraktiv lösning. Här kan man röra sig fritt, stanna upp, titta i skyltfönster och mötas utan att oroas för förbipasserande bilar. Monheim (2003) beskriver staden Nuremberg i Tyskland. Den första gågatan öppnades 1966 och därefter har området växt till dagens 9 km av sammanhängande gågator. Staden är nu full av aktivitet och har dragit till sig affärer, restauranger, caféer, biografier och museum. Till att börja med var affärsägarna oroliga över att kommersen skulle avta men resultatet blev det motsatta, en ökning istället för en minskning. I en annan studie där 18 platser undersöktes för att se vilken effekt gågator fick på handeln fann man att effekten var positiv i 17 (Roberts, 1989, i Zuckerman, 1993). Icke desto mindre måste dessa zoner planeras med stor omsorg så att de inte förvandlas till isolerade öar i hav av bilar.

Säkerhet och trygghet

Fotgängare är vid sidan om cyklister de mest sårbara av alla trafikanter. Studier har visat att oro och otrygghet kan minska gåendet. Riskmoment för en fotgängare är annan trafik (Mitchell och Stokes, 1982), men även överfallsrisken spelar in (Wigan, 1995).

Utgången av en trafikolycka mellan bil och fotgängare beror i hög grad på fordonets hastighet. Studier har visat att andelen olyckor med dödlig utgång ökar dramatiskt från 30 km/tim till 70 km/tim, då det praktiskt taget är omöjligt att överleva om man blir påkörd. Utifrån detta är det inte svårt att förstå värdet av att introducera 30 zoner i områden där fotgängare uppehåller sig.

Föräldrars oro för sina barn har resulterat i att många barn inte har tillåtelse att gå till fots ens kortare sträckor. Ett växande antal föräldrar skjutsar sina barn till skolan med bil, vilket har gjort barnen mer beroende och mindre aktiva. Om vi sedan beaktar att fysisk aktivitet är något väldigt viktigt, eftersom det ju förbättrar barnets kondition, dess uppmärksamhet i skolan och i största allmänhet hjälper det att uppnå bättre studieresultat, är detta något väldigt illavarslande. Enligt Envall (2008) finns det exempel på städer som sänkt hastigheten för bilar till 5 km/h och därmed ökat barns rörelsefrihet. Enligt honom kan även lågfartsgaturum minska föräldrars oro.

En persons upplevelse av säkerhet kan hänföras till hans/hennes egen tolkning av denna, vilket i sin tur grundar sig på tidigare erfarenhet – både egen och andras. I vissa fall kan upplevelsen av fara vara större än den reella faran mätt med olycksstatistik. Det är dock upplevd säkerhet, snarare än faktisk statistik, som påverkar en persons val av transportsätt. T.ex. är de flesta gångtunnlar väldigt säkra för fotgängare, statistiskt sett, men det betyder inte nödvändigtvis att de upplevs som säkra i sig. Några fotgängare skulle hellre gå över en hårt trafikerad väg än att gå in i en gångtunnel, särskilt om det är sent på kvällen eller om tunneln är beläget på ett folktomt ställe.

En negativ konsekvens av en stad som planerats med bilen i fokus är att för få människor rör sig på gator och torg, speciellt efter mörkrets inbrott. I en studie av Lynch and Atkins (1988) fann man att detta drabbade kvinnor speciellt hårt. Något fler än hälften av kvinnorna i deras studie undvek att gå ut då det var mörkt p.g.a. rädsla. En god belysning är därför en viktig förutsättning för att fler människor skall vilja röra sig i området. Studier har visat att en god belysning kan öka antalet människor i området med över 50% (Painter, 1996). I en annan studie från Glasgow fann man att en förbättrad belysning på offentliga platser, i kombination med brottförebyggande, åtgärder resulterade i att man kände sig tryggare vilket i sin tur resulterade i att många var ute även då det blivit mörkt (Nair, 1994). Förutom belysning poängterade Envall (2008) att ett långt avstånd till hus och klotter och skräp kan öka vår känsla av otrygghet.

Goda exempel från Sveriges kommuner

Planeringsverktyg för gångtrafik

Det är viktigt att fotgängarfrågor kommer in tidigt i den långsiktiga och övergripande planeringen, exempelvis i översiktsplanen.

Fotgängarprogram

Göteborg och Malmö är två kommuner som har tagit fram särskilda fotgängarprogram.

Under år 2004 tog Göteborgs Trafikkontor fram ett Fotgängarprogram vars målsättning var att analysera fotgängarens situation och ange på vilket sätt som gångtrafiken kan vara en del av den konkurrenskraftiga och bärkraftiga staden. Resultaten från en undersökning med syfte att undersöka göteborgarnas syn på sin stad ur ett fotgängarperspektiv identifierades följande sex problemområden:

1. Relationen till cyklister och mopedister (till exempel rädsla att bli påkörd)
2. Underhåll (t.ex. lagning av gropar, snöröjning, byte av trasiga lampor)
3. Underlag och utformning (t.ex. dålig avrinning på gång banan, smal trottoar)
4. Relationen till bilister, bussar och spårvagnar
5. Trygghet (t.ex. dålig belysning i gång tunnel, avsides belägna gångbanor)
6. Komfort (önskemål om papperskorgar, bänkar, toaletter, väderskydd)

I enlighet med detta sattes följandedt mål upp:

- Göteborg skall vara tillgänglig för alla
- Infrastrukturen skall utformas så att ingen begränsas i sin rörlighet av funktionshinder, rädsla eller fysiska barriärer
- Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken
- Andelen fotresor i Göteborg skall öka (Göteborgs stad, 2004).

Malmö stad har under 2011 tagit fram ett fotgängarprogram för åren 2011 – 2016 vars syfte är att sätta fokus på fotgängarna i planeringen genom att:

- Öka förståelsen hos planerare för olika fotgängargrupper
- Skapa ett hjälpmedel och riktlinjer för planerare vid planarbete, nybyggnad och ombyggnad
- Identifiera förbättringsområden i en åtgärdsplan.

Åtgärdernas syfte är att öka andelen som tar sig fram till fots genom att planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångytorna.

För att få kunskap om fotgängare har man använt sig av en resvaneundersökning från 2008 och en fotgängarenkät från 2009. Utifrån dessa så har man tagit fram bland annat följande viktiga åtgärdsområden:

- tillräcklig bredd på gångbanorna
- tydligare separering från cyklister
- utökad belysning
- sittmöjligheter och utsmyckning
- utökad skyltning och kartor
- kontinuerliga mätningar av fotgängarflöden

En gångstråksplan kommer att tas fram, vars syfte ska vara att göra det attraktivare att ta sig fram till fots i Malmö (Malmö stad, 2011a).

Översiktsplaner

Några kommuner har i sina översiktsplaner tagit upp gångtrafiken på ett tydligt sätt, bl.a. Stockholm, Malmö, Uppsala och Örebro.

Översiktsplanen i Stockholm stad har fått rubriken "Promenadstaden". I denna anges att en promenadstad är en stad som prioriterar gångtrafiken. En promenadstad som är trygg, tät och attraktiv gör att vardagslivet fungerar även utan bil och den fysiska aktiviteten tillåts bli en naturlig del av vardagen. Avståndet är det som påverkar allra mest om människor går eller inte, oavsett väder, fysiska nedsättningar, säkerhet eller upplevd trygghet.

Stockholms översiktsplan anger fyra stadsutvecklingsstrategier där en av dem är *Främja en levande stadsmiljö i hela staden*. Planen anger att människor ska kunna röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt. Tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning samt barns rörlighet är särskilt prioriterade. Promenadstaden ska möjliggöras genom att skapa trygga och mångsidiga mötesplatser och stråk i hela staden (Stockholm, 2010).

I Malmös översiktsplan från år 2000 behandlas gångtrafik separat. Följande mål och riktlinjer för gångtrafik pekades ut:

- Vistelseytorna för fotgängare ska ökas genom t ex nya gågator och breddning av gångbanor.
- Tillgängligheten skall öka och barriärerna ska minska.
- Fotgängarna ska erbjudas trevliga, upplevelserika och vackra gångstråk.
- Trafiksäkerheten och tryggheten ska förbättras för fotgängare (Malmö, 2000).

Uppsala stads översiktsplan från år 2002 anger att för trafikutvecklingen i staden är de övergripande målen:

- Tillgänglighet för alla
- God miljö
- Trafiksäkerhet
- Staden som god livsmiljö

I översiktsplanen anges också att prioriteringen mellan trafikslagen ska vara:

1. gående
2. cykeltrafik
3. kollektivtrafik
4. biltrafik

I Örebros översiktsplan 2010 (Örebro kommun, 2010a) anges att gång ger goda förutsättningar för upplevelser och möten med andra människor och anger följande ställningstagande för gångtrafiken:

- För att öka känslan av trygghet ska det finnas alternativa vägar till olika målpunkter.
- Gångvägarna ska upplevas säkra, trygga och trivsamma samt ge möjlighet att gå den kortaste vägen. Dit hör också andra miljöer som skapar förutsättningar för att gå, som parkeringsplatser och busshållplatser. Andra värden som skapar en attraktiv gångmiljö ska också vägas in. Utformningen ska kombinera funktion och estetik.
- Det ska finnas ett tillräckligt utbud av promenadvägar i staden, i de mindre tätorterna och på landsbygden.

I Örebro kommer även en gångstråksplan tas fram som en del av trafikplanen för kommunen (Örebro kommun, 2010b).

Gångtrafik i Trafikplanering och övriga handlingsplaner

Fotgängare har ofta varit bortglömda i trafikplaneringen. I de trafikplaner som tagits fram under senare år finns ofta gång, cykel och kollektivtrafik med som prioriterade områden. Men fortfarande är det många trafikplaner som inte specifikt tar upp gångtrafiken som eget trafikslag. Det finns några goda exempel från bl.a. Norrköping, Eskilstuna, Malmö, Örebro, Stockholm och Uppsala.

I Örebros trafikplan anges att för att förbättra villkoren för fotgängare bör ett heltäckande program/gångstråksplan tas fram för gångtrafikens villkor där hänsyn tas till såväl tillgänglighets-, trygghets, säkerhets- som estetiska aspekter. Vid utformning av miljön bör hänsyn tas till barns, äldres och funktionshindrades krav (Örebro kommun, 2009).

Norrköping kommun har som en del av översiktsplanen tagit fram Riktlinjer för trafik (Norrköpings kommun, 2011). Det övergripande syftet är att styra utvecklingen av det framtida trafiksystemet till förmån för ett hållbart, klimatsmartare och smidigare trafiksystem än dagens. Ett av de fyra övergripande målen berör gångtrafiken:

- Kraftigt öka andelen resor med de prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik och minska andelen resor med biltrafik. I innerstaden ska gång- och cykel utgöra det självklara transportmedlet.

Norrköpings strategi för gångtrafik är att en stor del av de lokala förflyttningarna kan göras till fots, på cykel och med kollektivtrafik. Inför utformningen av det framtida transportnätet behöver gångtrafikanternas behov uppmärksammas på samma sätt som för cykeln, kollektivtrafiken och bilen. Målsättningen är att ta fram en plan för ett sammanhängande gångnät. Särskilt viktigt är att prioritera och utveckla gångstråk inom intervallet 1,5–3 kilometer från centrum och i närhet av och till större kollektivtrafikpunkter.

Gångnätet ska vara sammanhängande och gent och det ska finnas möjlighet att nå fram till byggnader, stora köpcentra med mera. För trafikslaget gång är det viktigt att kunna identifiera var gående, äldre och funktionshindrade behöver passera bilnätet. Dessa passager måste utformas med extra stor omsorg för att vara attraktiva.

Eskilstunas trafikplan har utarbetats tillsammans med Översiktsplan och Klimatstrategi för Eskilstuna. Målsättningen är att ta ett helhetsgrepp för att miljömässiga, ekonomiska och sociala värden ska samspela i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikplanens huvudstrategi är att arbeta efter fyrstegsprincipen vilket innebär att val av åtgärder ska göras i följande ordning: ·

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet/ val av färdmedel ·
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur ·
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder ·
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Vidare föreslås i huvudstrategin följande prioritering mellan trafikslagen gälla i all planering och utformning av huvudnäten:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

I Trafikmiljöprogrammet för Malmö stad 2012 – 2017 tar man upp att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara utgångspunkten i planeringen av staden och dess trafik. Man poängterar hela resan perspektivet och att det ska finnas goda kopplingar mellan olika trafikslag. Det ska vara attraktivt för fotgängare och för detta krävs att det finns målpunkter inom gångavstånd (Malmö stad, 2011b)

Stockholm har tagit fram en Framkomlighetsstrategi. I remissversionen tas fyra strategiska inriktningar upp, där två berör gångtrafiken.

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel; d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden

Strategin tar upp vikten av ett fungerande, sammanhängande trafiksystem för fotgängare. Ett gångvänligt trafiksystem prioriterar gående genom att gångstråken ska vara gena, att målpunkter finns nära och knyts samman och det ska vara lätt att orientera sig. Gångtrafiken kan få ett ökat utrymme på gatan på bekostnad av andra trafikanter, exempelvis där många går, vid trafiksignaler med stora gångflöden. Man anger även att trafiksäkerheten för gångtrafikanter kan gynnas genom hastighetssänkningar.

Stockholm stad menar att man måste börja se gång som ett eget trafikslag. ”En planering som slår samman gång- och cykeltrafik har ingen möjlighet att identifiera eller ta hänsyn till de respektive trafikslagets särskilda villkor och förutsättningar.” (Stockholm stad, 2011, sid 33).

I remissversionen för Framkomlighetsstrategi finns förslag till handlingsplan för år 2012-2016 och följande punkter berör gångtrafiken:

- *Gångtrafikplan som identifierar viktiga stråk:* Planer ska identifiera stråk och platser där gatunätets transportkapacitet och attraktivitet kan ökas genom att öka gångtrafikanternas prioritet. Möjligheten till helt skyddade gångstråk ska utredas.
- *Bättre förståelse för gångtrafikens behov:* En pilot med gångtrafikgranskningar (så kallade ’walkability audits’) har gjorts under hösten 2011. Metoden ska utvärderas och utvecklas med syfte att ta fram ett underlag till kvalitativa förbättringar för gångtrafikanter.

(Stockholm stad, 2011).

I Uppsala stads trafikplan för 2006 behandlas de gåendes villkor under en egen rubrik. I denna behandlar man även tre olika målgrupper; barnen, de äldre och personer med funktionsnedsättning. Man poängterar bland annat lägre hastighet på fordonstrafiken i konfliktpunkter med oskyddade trafikanter samt även vikten av god belysning och att barnperspektivet bör finnas med i planeringen. Även halkbekämpningen och goda bytespunkter tas upp (Uppsala stad, 2006).

Mål för gångtrafik

Många av kommunerna har mål uppsatta för trafiken och för de olika trafikslagen. Det är vanligare att det finns mål för cykeltrafik än för gångtrafik. Följande kommuner har satt upp en målsättning för gångtrafiken. I vissa kommuner har man preciserat hur stor andelen skall vara i andra anger man enbart att den skall öka:

- Stockholm: Andelen lokala resor (dvs. resor inom 5 kilometer) som sker med gång ska vara minst 70 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Andelen lokala resor med gång är i dag cirka 60–65 procent i innerstaden, och cirka 30–35 procent i ytterstaden (Stockholms stad, 2011).
- Örebro: Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik (GCK) utgöra 50 procent år 2010 och 60 procent år 2020. Ungefärlig andel av gångresor kan vara 17 procent (Örebro kommun, 2008).
- Helsingborg: År 2015 bör antalet fotgängare ha ökat med 7 procent jämfört med 2005 (Helsingborg, 2011).
- Lund: Gångtrafiken per invånare ska öka (Niska, m.fl., 2010).
- Göteborg: Andelen resor till fots ska öka från år 2005 till 2010 (Niska, m.fl., 2010).
- Umeå:
 - Resor med cykel och till fots ska tillsammans bli de mest använda färdstättet på vardagar för boende inom tätorten 2012.
 - Andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots utgör tillsammans minst 55 % av alla resor för boende inom tätorten till år 2012.
 - Andelen resor som görs med kollektivtrafik cykel eller till fots utgör tillsammans minst 65 % för boende inom tätorten till år 2020 (Niska, m.fl., 2010).
- Gävle: Antalet besökare till centrum och Stortorget ska öka från 2008 till år 2015 (Niska, m.fl., 2010).

Kunskapsinhämtning

Fler och fler inser vikten av att ta fram data som beskriver gångtrafiken mera ingående. Vanliga metoder är därför olika resvaneundersökningar, fokusgrupper och enkäter. Även flödesmätningar används men inte i lika stor utsträckning (Niska, m.fl., 2012).

I Norrköpings genomförde en resvaneundersökning 2010 som visade att mer än var femte resa som var en kilometer och kortare gjordes med bil.

Malmö mäter fotgängare manuellt vid enstaka tillfällen för att jämföra flöden före och efter en ombyggnad. I Malmö stad gjorde under 2009 en fotgängarenkät i form av 300 telefonintervjuer i åldern 15 år och uppåt. Resultaten visade att Malmöborna generellt är ganska nöjda med Malmö som promenadstad. 35 % av Malmöborna uppgav att de promenerar varje dag. Ytterligare 35 % promenerar flera gånger i veckan. Den vanligaste tiden på dygnet för promenader är på eftermiddagen och kvällen. Det man värdesatte mest var att det är vackert, trevligt, öppet och lugn. Man värdesatte även grönområden och att staden ligger nära vatten.

Det vanligaste syftet för att gå var inköp av livsmedel, därefter andra inköp och nöje/fritidsaktiviteter. Anledning till att man gick var för att få motion, för att det var roligt, trevligt och för att det var det snabbast sättet att ta sig fram.

I denna enkät gav man kombinationen gång och cykelbanor ett lägre betyg jämfört med separerade gång – och cykelbanor. Andra kommentar i enkäten var ojämna plattor och gatstenar på gångbanorna, att man önskade bättre belysning, fler övergångsställen, bättre och bredare gångbanor samt fler papperskorgar och bättre renhållning (Malmö stad, 2011a).

I samband med att Stockholms trafikkontor skall ta fram en gångtrafikplan har man studerat vad medborgarna anser om gångtrafiken i Stockholm. Några olika metoder för medborgardialog har prövats:

- Intervjuer av gångtrafikanter vid en större kollektivtrafikknutpunkt under rusningstid har genomförts. Samtidigt som intervjuer genomfördes vid fyra olika punkter genomfördes trafikräkningar av antalet gångtrafikanter. Totalt genomfördes ca 160 intervjuer.
- Gåtturer tillsammans med gymnasieungdom från två olika gymnasieskolor har genomförts.
- Smarta transporter som tema i ordinarie undervisning vid en gymnasieskola har prövats. Årets tema var gångtrafik och ungdomarna har tagit fram förslag och idéer om gångtrafik.
- En webb baserad enkät om Stockholmstrafiken har genomförts i samband med remissen av Framkomlighetsstrategin.

Resultaten visade att några av de vanligaste synpunkter för att få en bättre gångmiljö var:

- *Trevliga gångvägar*: Fler, genare och bredare gångvägar och trottoarer
- *Separering*: Gång- och cykelvägarna ska vara separerade.
- *En mera levande miljö*: Flera aktiviteter, mötesplatser, mindre biltrafik och fler gågator
- *Belysning*: Mer belysning rent allmänt men speciellt i tunnlar, på gångvägar och i träd
- *Bänkar*: flera bänkar och bord med tak och lampor
- *Skyltar/vägvissning*: fler skyltar och förnya skyltarna
- *Ökad säkerhet*: säkra, tydliga och fler övergångsställen med fasade trottoarkanter

Kristianstad kommun fick år 2006 års GuldTriangeln för projektet "Kom så går vi", som är ett bra exempel på hur man gör staden tillgänglig och säker för de äldre medborgarna.

Syftet med projektet var att få en ökad kunskap kring vilka förbättringar som krävs för att äldre ska kunna bo kvar i sitt bostadsområde med så god hälsa och livskvalitet som möjligt (Kristianstads kommun, 2007). Projektet var ett samarbete mellan Vägverket Region Skåne, Lunds tekniska högskola, Lunds universitet och Kristianstads kommuns. Även Skånetrafiken, fastighetsägare föreningar och organisationer deltog i projektet. Projektet inleddes med postenkät till samtliga äldre, totalt 550 personer, som bodde i utvalda bostadsområdet. De äldre var aktiva i projektet med både kartläggning av problem och brister samt åtgärdsprogram.

Konkreta åtgärder i utemiljön har genomförts. Några exempel ur åtgärdsprogrammet för två utpekade stråk:

- I gatukorsningar sänks kantstenen så att personer med förflyttningshjälpmedel lätt kan ta sig fram.
- Gångbanor breddas
- Trafiksignaler byggs om så att "grön gubbe" blir längre tid.
- Handikappvänliga bänkar placeras ut.

Hemsidor med Gång

Det är inte många kommuner som på sina hemsidor anger Gång under "Trafik". De flesta anger cykel, kollektivtrafik och bil. Ibland anges hållbart resande och då ingår gång tillsammans med cykel och kollektivtrafik. Nynäshamns kommun (se www.nynashamn.se) och Botkyrka kommun (se www.botkyrka.se) har dock en egen rubrik med Gång.

Fysiska förbättringar för gångtrafik

Inventering av gångstråk

Örebro har identifierat och inventerat *Typstråk* under år 2009. Med typstråk menas stråk som används mycket av vissa grupper och/eller vissa ärenden. Exempel på typstråk är bland annat vardagsstråk till arbetsplatser och skolor, äldres vägar till service, rekreations- och motionsstråk, turiststråk, stråk till kyrka/moské, shoppingstråk och nöjesstråk.

Vid inventeringen granskades följande kvaliteter:

- Hur väl stråkets syfte och funktion tillgodoses
- Tillgänglighet, framkomlighet och orienterbarhet
- Gestaltning och estetiska värden
- Trafiksäkerhet
- Trygghet
- Miljö- och hälsopåverkan
- Drift och underhåll

Inventeringen visade vilka kvaliteter som var bra, respektive sämre tillgodosedda vid gångstråk. Betydande brister fanns främst beträffande tillgänglighet, framkomlighet och orienterbarhet (Örebro kommun, 2010b).

Fotgängarnas förening (FOT) genomför besiktningar i enlighet med de riktlinjer man tidigare tagit fram (se BASUN - www.fot.se). Dessa riktlinjer är uppställda för att mera allmänt granska fotgängarnas miljö. Besiktningen kan vara inriktad på hela tätorten men även för:

- a) en viss *grupp* t.ex. skolbarn, äldre eller funktionshindrade.
- b) en viss *faktor* t.ex. säkerhet och trygghet, upplevelse.
- c) en viss *stadsdel*.

Erfarenheterna från dessa besiktningar visar på en rad olika brister:

- Bristande kontinuitet hos gångförbindelser ("felande länkar").
- Barriärer som delar upp staden medför riskfyllda och obekväma gångpassager över starkt trafikerade gator, hinder för sociala kontakter och barns rörelsefrihet.
- Breda gator som inbjuder till höga hastigheter och därmed risker för fotgängare.
- Dåligt anpassade miljöer för funktionshindrade, t.ex. avsaknad av ledstråk, ej avfasade kantstenar, branta trappor, få sittmöjligheter.
- Hinder på trottoarer och gångvägar, t.ex. av parkerade bilar, skyltar.
- Avsaknad av information om målpunkter och säkra gångpassager.
- Hållplatser som är svåra och riskfyllda att nå.
- Mörka och trånga gångtunnlar, dålig belysning, skymmande buskage etc. som skapar otrygghet.
- Oklarheter om ytors användning för gående resp. cyklister.
- Bristfälligt underhåll (gropar, uppstickande brunnslock etc.) vilket medför halkrisker och fallskador under vintertid, även under barmarksförhållanden.

Slutsatsen från dessa besiktningar är att man på ett relativt enkelt sätt kan rätta till dessa brister men att det krävs ett helhetstänkande och ett program för att göra staden mer gångvänlig.

Specifika åtgärder i den fysiska miljön

I litteraturen finns en rad olika handböcker som beskriver tekniska lösningar, i detta avsnitt kommer därför åtgärderna belysas på ett mera övergripande sätt.

Belysning

Bra belysning på gång- och cykelvägar ger ökad säkerhet och trygghet och är något som ofta efterfrågas av fotgängare.

Nynäshamns kommun har under 2009 och 2010 infört en ny typ av belysning vid övergångsställen. Extra belysning har placerats ut på 27 platser runt om i kommunen vilket ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. De blir mer synliga och risken för kollisioner med fordon minskar. Belysningspunkterna består av blå stolpar med 150 W metallhalogenlampor vilka ger ett vitt starkt ljus (Nynäshamns kommun, 2011).

Skyltning/Vägvisning

Skyltning av gågnet bör vara lika självskrivet som skyltningen för biltrafik. Med vägvisning ökar orienterbarheten för fotgängaren och det kan även ses som marknadsföring av gång.

I Malmös dokument Trafikstrategier med människan i fokus, betonar man att det måste finnas en genomtänkt vägvisning till viktiga målpunkter, till exempel till stadens stationer och större hållplatser (Malmö stad, 2011c).

I Nynäshamn har man tagit fram vägvisning för gångtrafik. Då kommunen ofta har gemensamma gång- och cykelstråk har man tagit fram en gemensam vägvisning för både fotgängare och cyklister på gemensamma stråk. Skyltningen visar på avstånd till målpunkten med en decimal. Vägvisning för gående och cyklister ska visa kommunens rekommenderade väg till viktiga målpunkter. 2010 färdigställs den första etappen av vägvisning för gående och cyklister i Nynäshamns tätort (Nynäshamns kommun, 2012).

Separerade gång- och cykelvägar

Många kommuner har gemensamma gång- och cykelbanor. Fotgängarna upplever ofta detta som besvärande och farlig. I Vägverkets publikation 2009:154 "Separering av fotgängare och cyklister – förstudie inom SNE-RPD", belyser man hur olika separering av fotgängare och cyklister kan ske (Vägverket, 2009).

Enligt VGU bör fotgängare och cyklister separeras vid ett flöde över 200 fotgängare och 200 cyklister per timme eller 300 cyklister och 50 fotgängare per timme. Separering av fotgängare och cyklister kan ske på olika sätt. Målad linje eller med plattor på gångbana och asfalt på cykelbana.

Som tidigare nämnts visade resultaten från Malmös fotgängarenkät att kombinationen gång och cykelbanor fick sämre betyg än separerade gång – och cykelbanor.

Trafiksäkerhet

Tyresö har under flera år arbetat systematiskt med trafiksäkerhet. Man har infört 30 zoner och gjort en hastighetsöversyn enligt metoden Rätt fart i staden. Kommunen arbetar med att separera gång – och cykelvägar från biltrafik. Vid flera skolor har man anlagt skyddade avlämningsplatser för barnen. Farthinder vid de mest trafikerade övergångsställena har anlagts och korsningar på kommunens huvudvägar har byggts om till cirkulationsplatser. Gångfartsområden finns på tre olika platser i kommunen (Tyresö kommun, 2011).

Rekommendationer

Policy

- Behandla gång som ett eget trafikslag i den fysiska miljön vilket ska genomsyra strategiska dokument, planer, resvaneundersökningar och andra planeringsunderlag. Ansvaret för gångtrafiken bör tydliggöras organisatoriskt, liksom budget och andra resurser.
- Arbeta för att gångtrafik blir politiskt intressant så att fotgängare prioriteras.
- Planera bebyggelse och annan miljö så att viktiga, dagliga målpunkter kan nås till fots.
- Ta fram en gångtrafikplan där viktiga kvaliteter för fotgängarna prioriteras som trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet, attraktivitet och bekvämlighet. Ta särskild hänsyn till barn, äldre och funktionshindrade.
- Planera kollektivtrafik i ett hela-resan perspektiv. Fotgängare ska kunna ta sig till hållplatser och stationer säkert, tryggt och smidigt. Utrymmena för omstigning och väntan ska vara komfortabla och attraktiva.
- Lyft fram hälsoytan, att ökad gångtrafik främjar en god folkhälsa.
- Sätt upp engagerande och mätbara målsättningar, som följs upp kontinuerligt och dokumenteras.
- Stimulera en kontinuerlig och offentlig diskussion om fotgängartrafiken. Skapa dialog med medborgarna och öka samarbetet med olika aktörer i arbetet för goda fotgängarmiljöer.

Åtgärder

- Förbättra tillgängligheten för gångtrafikanter. Det innebär korta avstånd och gena gångstråk. Eliminera barriärer och minska nivåskillnaderna.
- Sänk motortrafikens hastighet till max 30 km/tim där oskyddade trafikanter rör sig. Effektuera detta med hastighetsreducerande åtgärder, särskilt vid korsningar och övergångsställen.
- Bygg gånggator och gångfartsområden.
- Separera gående och cyklister, särskilt i trafiktäta centrumområden. Använd gemensam bana endast i glestrafikerade områden utanför tätbebyggelse.
- Öka tryggheten med belysning och aktiviteter längs gångstråken.
- Skapa en varierad och estetiskt tilltalande miljö med gröna oaser, utsmyckningar och andra attraktioner. Förbättra sittmöjligheterna för vila och avkoppling.
- Säkerställ att allmänna platser är väl underhållna, välstädade och fria från klotter.
- Prioritera drift och underhållsåtgärder för fotgängare, särskilt vinterväghållning och halkbekämpning. Se över markbeläggningens jämnhet för att minska risken för fallskador.
- Skapa vägvisning för fotgängare med avståndsinformation för att underlätta orientering och vägval. Ta fram reseplanerare för fotgängare.

(Dessa rekommendationer har tagits fram i samarbete med Fotgängarnas förening (FOT)).

Referenser

- Eriksson, L., & Forward, S. E. (2009). *Resvanor och inställning till färdmedel i Falu kommun*. VTI rapport 678, Linköping.
- Envall, P. (2008). *Hur skapar vi en attraktiv promenad- och cykelstad? – idéskrift för Lund NE/Brunnshög och andra stadsdelar*. Trafikantutredningsbyrån.
- Forward, S. E. (1998). *Val av transportmedel för kortare resor: Göteborgarnas resvanor och attityder*. Statens väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Gunnarson, O. (1999). *Cost C6: Town and infrastructure for safety and urban quality for pedestrians. Strategies for creating a walking-friendly city*. Report 1999:2: Chalmers Tekniska Universitet, avdelningen för väg- och trafikplanering.
- Gunnarson, O. (2005). BASUN Strategi för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad. www.fot.se
- Monheim, R. (2003). *The role of pedestrian precincts in adapting city centres to new lifestyles*. In Tolley, R. (Ed.) *Sustaining sustainable transport Planning for walking and cycling in urban environments*. Woodhead-publishing, UK.
- Niska, A., Nilsson, A., Wiklund, M., Ahlström, P., Björketun, U., Söderström, L & Robertson, K. (2010). *Metoder för skattning av gång- och cykeltrafik: kartläggning och kvalitetsbedömning*. VTI Rapport 686. Statens väg och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Niska, A., Nilsson, A., Varedian, M., Eriksson, J. & Söderström, L. (2012). *Uppföljning av gång- och cykeltrafik. Utveckling av en harmoniserad metod för kommunal uppföljning av gång- respektive cykeltrafik med hjälp av RVU och cykelräkningar*. VTI rapport 743, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.
- Nair, G. (1994). In the dark, a taper better than nothing. A one year follow-up of a successful street lighting and crime prevention experiment. *Lighting Journal*, 59, 25-27.
- Painter, K. (1996). The influence of street lighting improvements on crime, fear and pedestrian street use, after dark. *Landscape and urban planning*, 193-201.
- Stradling, S. G., Anable, J. och Carreno M. (2004). *Measuring satisfaction with travel modes*. Paper presenterat vid den Internationella Trafikpsykologi konferensen i Nottingham, September 2004.
- Wigan, M. (1995). Treatment of walking as a mode of transportation. *Transportation Research Record* 1487, 7-13.
- Zuckermann, W. (1993). *End of the road – From world car crisis to sustainable transportation*. Chelsea Green Pub. Vermont, USA.

Kommunernas referenser

Botkyrka kommun. (<http://www.botkyrka.se/boochbygga/gatorochresande/gang>, Hämtad 9 mars 2012.

Eskilstuna kommun. Trafikplan för Eskilstuna kommun. Från <http://www.eskilstuna.se/trafikplan.pdf>. Hämtad 9 mars 2012.

Göteborgs stad. (2004). Fotgängarprogram för Göteborg - Fotgängaren - en del av staden.

Helsingborgs stad. (2011). Helsingborgs miljöprogram 2006-2010. <http://miljobarometern.helsingborg.se/mainall.asp?mp=MP&md=3>. Hämtad 9 mars 2012

Kristianstads kommun. (2007). <http://www.kristianstad.se/sv/Kristianstads-kommun/Halsa/Aldres-halsa/Projekt--Kom-sa-gar-vi/Kom-sa-gar-vi/>. Hämtad 9 mars 2012.

Malmö stad. (2000). Översiktsplan för Malmö.

Malmö stad. (2011a). Fotgängarprogram 2011-2016, Malmö - den gångvänliga staden.

Malmö stad. (2011b). Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2012-2017.

Malmö stad. (2011c). Trafikstrategier med människan i centrum. <http://wp03.malmo.se/wp-content/uploads/2011/05/trafik.pdf>. Hämtad 9 mars 2012.

Norrköpings kommun. (2011). Riktlinjer för trafik i Norrköpings kommun, Antagandehandling.

Nynäshamns kommun. <http://www.nynashamn.se/Kommunen/Ekokommun/Hallbart-resande/Ga.html>). Hämtad 9 mars 2012.

Nynäshamns kommun. (2012). <http://www.nynashamn.se/Bygga--bo/Trafik-och-vagar/Hallbart-resande/Cykla.html>. Hämtad 9 mars 2012

Nynäshamns kommun.(2011). Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun.

Stockholms stad. (2011). Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 - En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass, Remissversion.

Stockholms stad. (2010). Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm.

Tyresö kommun. (2011). http://www.tyreso.se/Boende_miljo/Nyheter/Tyreso-kvar-pa-trafiksakerhetstoppen-/?id=43656. Hämtad 9 mars 2012.

Uppsala stad. (2006). Trafikplan för Uppsala stad .

Örebro kommun. (2010a). Översiktsplan Vårt framtida Örebro.

Örebro kommun. (2010b). Gångstråk i Örebro - nuläge och förbättringspotential.

Örebro kommun. (2009). Trafikplan för Örebro kommun.

Örebro kommun. (2008). Transportplan för Örebro.

Vägverket. (2009). Separering av fotgängare och cyklister. Förstudie inom SNE-RPD. Publikation 2009:154.