

Remissutgåva
2011-03-04

GATUKONTORET 2011

Fotgängarprogram 2011-2016

MALMÖ - DEN GÅNGVÄNLIGA STADEN



Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	6
2.1	Bakgrund	7
2.2	Avgränsning	7
2.3	Läsanvisningar	7
3	Vision, syfte och mål	8
3.1	Vision	9
3.2	Syfte	9
3.3	Mål	9
4	Fotgängare	10
4.1	Historik	11
4.2	Definition av olika fotgängare	11
4.3	Fotgängarnas förutsättningar	11
4.4	Fotgängarnas anspråk	12
4.5	Gångvänligt och attraktivt	14
5	Nulägesanalys	16
5.1	Så här reser Malmöborna till fots	17
5.2	Så här tycker Malmöborna	17
5.3	Vad gör vi för fotgängare idag?	18
6	Brister och åtgärder	22
6.1	Övergripande åtgärder	23
6.2	Stadsplanering	24
6.3	Trafiksäkerhet	25
6.4	Trygghet	25
6.5	Tillgänglighet för funktionshindrade	26
6.6	Koppling till kollektivtrafik	26
6.7	Utformning och reglering av gångbanor	27
6.8	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare	28
6.9	Drift och underhåll	28
6.10	Trafikräkningar	29
6.11	Beteende- och attitydpåverkan	29
6.12	Miljö	30
6.13	Ökad förståelse för gåendes behov och förutsättningar	30
6.14	Exempel på uppföljning av åtgärder	30
7	Genomförande och uppföljning	32
7.1	Genomförande	33
8	Medverkande	34
9	Källor	37

1 Sammanfattning



En motion om att göra Malmö till en mer gångvänlig stad är bakgrunden till detta fotgängarprogram. Syftet är att sätta fokus på fotgängarna i planeringen. Det bidrar till Malmö stads mål om en hållbar och attraktiv stad. Fotgängare beaktas såklart i dagens arbete men ett samlat grepp för att höja fotgängarnas status saknas i Malmö. Fotgängare slås dessutom ofta samman med cyklister, som i många fall har liknande behov, men inte alltid.

I resvaneundersökningen som genomfördes 2008 framkom att 20 procent av alla resor som Malmöborna gör sker till fots. 2003 var andelen 14 procent. Det ger många positiva effekter i staden om fler går. Staden får en mänskligare skala med ökade möjligheter till möten, mer liv och rörelse, lugnare tempo och mindre biltrafik. Förbättringar för gångtrafiken kan också bidra till utvecklingen av ett hållbart trafiksystem. Att röra sig till fots ger motion och det är ett billigt sätt att förflytta sig. Det ger möjlighet till sociala möten och upplevelser av den omgivande miljön. Som fotgängare i staden tillhör man samtidigt en utsatt grupp. Fotgängarna är mycket olycksdrabbade och då främst i form av singelolyckor till följd av att man snubblat eller halkat. Fotgängarna utgör dessutom en mycket heterogen grupp där olika åldrar och förmågor ställer olika krav på planeringen och utformningen. Som gående är man också känslig för långa avstånd, väder och vind, mörker som kan ge otrygga miljöer, luftföroreningar som kan skapa luftrörsbesvär, allergier med mera. Efter en genomgång av det som redan görs för

fotgängare samt en enkätundersökning bland Malmöborna har ett antal brister pekats ut. Nulägesanalysen i sin helhet och resultatet av fotgängarenkäten och en resvaneundersökning finns i *Nulägesanalys - vad gör vi för fotgängare idag?* För att komma åt bristerna föreslås ett antal åtgärder. Syftet med åtgärderna är att öka andelen som tar sig fram till fots, genom att planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångytorna. En viktig övergripande åtgärd är att ta fram en gångstråksplan. Detta fotgängarprogram utgör grunden för gångstråksplanen i vilken viktiga stråk för gående pekas ut. På de utpekade stråken prioriteras till exempel drift och underhåll, utsmyckning, trafiksäkerhet med mera. Ett antal mer specifika åtgärder har också pekats ut, exempelvis att minska konflikterna mellan gående och cyklister på gång- och cykelbanorna genom att göra de olika ytorna tydligare. Andra exempel är att se över kanalpromenaderna, ta fram strategier för nya målpunkters påverkan på de gåendes resmönster samt regelbundet räkna fotgängare.

Då programmet antagits kommer en genomförandeorganisation att bildas med styrgrupp, projektledare och projektgrupp. Projektgruppen ska i god tid inför varje nytt verksamhetsår ta fram ett förslag till en plan för genomförande av åtgärder som styrgruppen sedan ska fastslå. Åtgärderna förankras politiskt i budgetprocessen och i de fall det krävs särskilt politiskt beslut om en åtgärd, kommer åtgärden att lyftas separat till politisk behandling.

2 Inledning

Det är dags att lyfta fram fotgängarna i planeringen så att deras behov och villkor blir en lika naturlig del i vårt arbete som övriga trafikslags.

2.1 Bakgrund

I september 2006 inkom en motion om att göra Malmö till en gångvänligare stad med ett fotgängarprogram och en gångstråksplan, något som inte gjorts tidigare. Kommunfullmäktige gav februari 2007 Tekniska Nämnden i uppdrag att, i samråd med Stadsbyggnadsnämnden ta fram en gångstråksplan, som även ansågs kunna inkludera det som motionären vill se i ett fotgängarprogram.

Ett första steg till en kommande gångstråksplan är att samla kunskap om fotgängare och peka ut brister och åtgärdsområden. Det har gjorts utifrån en nulägesanalys, som redovisas i en separat rapport. Detta inledande arbete har fått benämningen fotgängarprogram och redovisas i denna rapport.

Varför ett fotgängarprogram?

Att gå är det mest naturliga sättet att ta sig fram. Vi börjar varje resa med att gå och vi är alla fotgängare någon gång under vår förflyttningsskedja, oavsett om vi kör bil, cyklar eller åker kollektivt. Vi håller oss friska av att promenera och gångtrafiken utgör en stor del av den svenska befolkningens fysiska aktivitet. Att gå är ett möjligt förflyttningssätt för de flesta, det är billigt och det skapar möjlighet till

sociala möten och en nära upplevelse av den omgivande miljön.

Många kvaliteter i staden vinner på att fler går. Vi får trivsammare städer med färre bilar och fler människor i gatumiljöerna. Ett ökat folkliv gör en plats mer attraktiv, vilket i sin tur kan locka ännu fler att ta sig fram till fots. Förbättringar för gångtrafiken bidrar dessutom till utvecklingen av ett hållbart trafiksystem, dels genom att gångtrafiken i sig inte orsakar några föroreningar, men också genom att ett välfungerande kollektivtrafiksystem är beroende av att människor kan gå till och från hållplatserna.

Fotgängare kan ta sig fram i stort sett överallt. Det kan bidra till att fotgängarna inte får tillräcklig uppmärksamhet i stadsplaneringen jämfört med bil-, cykel- och kollektivtrafik. Många kommuner har tagit fram trafiksäkerhetsprogram, cykelprogram, kollektivtrafikplaner men fotgängarprogram är ovanliga. Fotgängarna finns med i planeringen, men fokus ligger mestadels på enstaka åtgärder som att säkra övergångsställen, trygghetsåtgärder eller åtgärder för att undanröja enkelt avhjälpbara hinder. Övergripande strategier för fotgängartrafiken saknas.

2.2 Avgränsningar

Fotgängarprogrammet omfattar alla typer av resor och förflyttningar till fots. Åtgärdsförslaget tar inte upp åtgärder som redan finns i trafiksäkerhetsprogrammet och tillgänglighets-

programmet. Här hänvisas läsaren till respektive program. Likaså föreslås inga ändringar i Teknisk handbok.

2.3 Läsanvisningar

Fotgängarprogrammet *Malmö - den gångvänliga* staden innehåller olika fakta om fotgängare, en kortfattad nulägesanalys samt kort om resultatet av fotgängarenkäten från 2009 och resvaneundersökningen från 2008. Den innehåller också förslag till åtgärder som är kopplade till ett antal brister som pekats ut. Bristerna har framkommit efter en genomgång av dagens arbete för fotgängare samt i fotgängarenkäten.

Till sist finns det en beskrivning av genomförande och uppföljning.

I *Nulägesanalys - vad går vi för fotgängare idag?* finns nulägesbeskrivningen (som beskriver det arbete där fotgängarna redan idag berörs) i sin helhet samt en mer utförlig redovisning av resvaneundersökningen och fotgängarenkäten.

3 Vision, syfte och mål

Fotgängarprogrammets vision lyder "Malmö - den gångvänliga staden".

3.1 Vision

Fotgångarprogrammets vision lyder ”Malmö - den gångvänliga staden”.

3.2 Syfte

Programmets syfte

- Sätta fokus på fotgängarna i planeringen genom att:
 - öka förståelsen, hos planerare, för olika fotgångargrupper
 - skapa ett hjälpmedel och riktlinjer för planerare vid planarbete, nybyggnad och ombyggnad
 - identifiera förbättringsområden i en åtgärdsplan

Åtgärdernas syfte

- Öka andelen som tar sig fram till fots genom att:
 - planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångytorna

3.3 Mål

Effektmål för fotgångarprogrammet

Att skapa:

- ökad uppmärksamhet för fotgångarfrågor i planeringen
- ökad förståelse, hos planerare, för fotgängarens olika behov och förutsättningar
- ökad kunskap om Malmöbornas krav på fotgångarmiljöer
- ökad kunskap om nuläget - styrkor och brister
- ökat budgetutrymme för fotgångaråtgärder

Effektmål för genomförande åtgärder

- ökat antal gående
- Fotgängarna prioriteras i större utsträckning i planeringen
- Förbättrad miljö och hälsa
- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet - minskade ”omvägar” och färre barriärer för fotgängarna

3.4 Fotgångarprogrammets koppling till kommunala och nationella mål

Fotgångarprogrammets vision om den gångvänliga staden går i linje med gatukontorets övergripande inriktning om en hållbar stadsutveckling. Likaså går det i linje med stadsbyggnadskontorets mål om att göra Malmö till en hållbar, attraktiv och framgångsrik stad.

Fotgångarprogrammet bidrar direkt eller indirekt till de flesta av kommunfullmäktiges sju målområden; arbete och tillväxt, barn och ungdomars livsvillkor, trygghet, delaktighet och demokrati, integration och minskade klyftor, ekologiskt hållbar stad, kultur och fritid och ett föredöme som arbetsgivare.

På nationell nivå, i infrastrukturproposition 2008, föreslås det övergripande målet för transportpolitiken vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det poängteras också: ”För personresor finns det särskilda skäl att genom transportpolitiska åtgärder skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa färdmedel ger många positiva effekter för samhället och för individen som mindre miljöpåverkan och ökad hälsa”. Fotgångarprogrammet bidrar till att skapa goda förutsättningar för gångtrafiken i Malmö.

4. Fotgängare

Eftersom nästan alla människor någon gång är fotgängare, så är det naturligt att olika fotgängare har olika behov och önskemål. En del föredrar liv och rörelse, andra uppskattar lugn och ro. För en del är det inte några problem att korsa en trafikerad gata, för andra är det ett oöverstigligt hinder.

4.1 Historik

Innan bilismen på 50-talet började erövra staden var gatan stadens allrum. Här ägde en rad aktiviteter rum, så som möten, arbete, lek, avkoppling och transporter. Den blandade trafiken anpassades till det långsammaste trafikslaget, exempelvis en kärra eller en gående. Under bilismens genombrott förändrades gatan. Gående och biltrafik skildes åt. De som bodde i städerna kunde inte längre röra sig fritt i gaturummet. Nu blev de betecknade fotgängare och blev utträngda mot gaturummets utkanter.

I samband med högertrafikomläggningen 1967 skedde om- och nybyggnationer vilket ytterligare förstärkte den så kallade bilstaden. Gatorna dimensionerades för framkomlighet

och fart och varje trafikslag fick sitt eget trafiknät. De olika trafikslagen skulle korsa varandra planskilt. Bilfria områden omgavs av mer eller mindre barriärskapande trafikleder, i stället för ett kontinuerligt välförgrenat gatusystem. Gatorna delades upp i huvudnät och lokalnät. Genomfartstrafiken leddes till huvudgatorna och gång- och cykeltrafiken skulle hålla till på det lokala gatunätet. Detta kan man se exempel på i miljonprogramsområdena. Trafiksepareringen förbättrade trafiksäkerheten avsevärt. Även idag talas det om nät för bilar, cyklister och gående. Tanken är att skilja motortrafik från gång och cykel, men även att farddämpa där näten korsar varandra.

4.2 Definition av olika fotgängare

Alla som går räknas som fotgängare även om man leder sin cykel eller går med en barnvagn. Dessutom är man fotgängare om man använder ett hjälpmedel för att ta sig fram i gånghastighet till exempel en rullstol. De som åker inlines eller rullskridskor räknas som gående om de åker i samma takt som gående. Åker de däremot snabbare räknas de som cyklister.

Olika syfte med att förflytta sig till fots

Det finns olika syften med att gå. Det kan vara att ta sig snabbaste vägen till arbetet, att gå en promenad i naturen eller att flanera i staden. Beroende på vilken typ av förflyttning som utförs ställer fotgängarna olika krav på trafikmiljön.

Då fotgängarna har ett specifikt mål, exempelvis arbetsplatsen, är de känsliga för avstånd. De väljer ofta den närmsta vägen till sitt mål.

4.3 Fotgängarnas förutsättningar

Gångtrafikanter utgör en mycket heterogen grupp med olika förmågor. I stort sett alla går i staden, barn, äldre, funktionshindrade och så vidare.

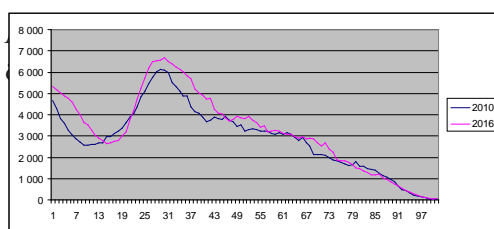
Barn har både fysiska och psykiska begräns-

Vägen till målpunkten ska således vara gen och fotgängaren vill dessutom gärna känna att man går i riktning mot målpunkten.

Fotgängare som är ute på en promenad eller flanerar ställer andra krav på omgivande miljö. Här handlar det till exempel om attraktivitet och upplevelse. Vad som är en attraktiv miljö för fotgängare är subjektivt men det finns en del miljöer som av många uppfattas som attraktiva. Det kan exempelvis vara bilfria områden, gågator, parker eller utmed kusten. Naturupplevelser, tillgång till fredade ytor med sol och skugga, intressanta utblickar, trevlig omgivning med möjlighet att pausa, ta en fika eller odla sociala kontakter är också viktigt. I detta avseende räcker det alltså inte med endast kommunikationsytor för gående så som gångvägar, gångbanor och gågator.

ningar i trafiken. De saknar erfarenhet och ömdöme, synfältet är snävare och hörseln är inte fullt utvecklad. Barn är spontana och livliga. De har inte heller förmågan att förutse vad som kommer att hända. De krav som trafiksystemet ställer stämmer sällan överens med barnens

förmågor. Dessutom har barnens rörelsefrihet begränsats, delvis på grund av biltrafiken. Barn Vid nio års ålder klarar ett barn att ta sig över en måttligt trafikerad gata. Inom några få år har deras ”revir” utökats och omfattar i 12-års-åldern stora delar av bostadsorten. Före 12-14 års ålder är barnens förmåga att registrera och tolka trafikhandlingar inte fullt utvecklad liksom deras förmåga att läsa och tolka olika slag av trafikinformation. Först i 15-årsåldern har de flesta barn fullt utvecklad trafikförmåga. En förutsättning för detta är dock att barnen fått möjlighet att skaffa sig erfarenhet i trafiken.



Folkmängd efter ålder år 2010 och beräknad folkmängd år 2016. (Malmö stad 2010, Prognos för Malmös befolkning till 2016)

Funktionshindrade

Ungefär tio procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionshinder som medför problem med tillgängligheten i trafiksystemet. Det kan exempelvis vara rörelsehinder, nedsatt syn eller hörsel och kognitiva hinder. Andelen personer med funktionsnedsättning och nedsättningens svårighetsgrad ökar med åldern. De olika funktionsnedsättningarna ställer olika krav på hur miljön ska vara utformad för att fungera bra. Det kan därför vara svårt att hitta åtgärder som fungerar bra för alla grupper. Det som är bra för några, fungerar sämre för andra. Det kan även gälla inom en viss kategori.

Exakt antal personer inom de olika katego-

4.4 Fotgängarnas anspråk

Vägval

Enligt RVU 2008 är över hälften av alla resor till fots i Malmö kortare än en kilometer och fem sjättedelar är kortare än två kilometer. Det är alltså vid relativt korta sträckor som det är attraktivt att gå.

Det är en ansträngning att gå och gående vill

Funktionshinder	Antal
Rörelsehindrade	560 000
Synskadade	165 000
Hörselskadade	980 000
Utvecklingsstörda	36 000

Uppskattat antal funktionshindrade i Sverige. (Malmö stad (2008), Tillgänglighetsprogram för Malmö)

rierna funktionshinder är inte känt. Många är dessutom drabbade av flera olika typer av nedsättningar. Det är också svårt att uppskatta hur många som verkligen har problem med brister i den offentliga miljön, eftersom vissa funktionshindrade har olika svårigheter dag för dag. Tabellen visar en uppskattning över hur många i Sverige som är berörda inom respektive kategori. Av de 560 000 rörelsehindrade behöver 347 000 hjälpmedel för att förflytta sig, varav 100 000 behöver rullstol. Av 165 000 synskadade är 23 000 gravt synskadade/blinda. För mer information om olika funktionshinder och de begränsningar de medför, se *Tillgänglighetsprogram för Malmö*.

Äldre

Äldre personer, över 70 år, fortsätter i allt större utsträckning att vara aktiva trafikanter. Med stigande ålder minskar funktionsförmågan i olika avseenden och äldre får med åldern vissa funktionshinder. Det kan till exempel yttra sig i nedsatt rörelseförmåga samt försämrad syn och hörsel, vilket förutom svårigheten att förflytta sig även medför sämre möjligheter att tolka olika slags information i trafiken. Äldre är också skörare, vilket gör att de skadas oftare och att konsekvenserna blir större. En stor andel av fotgängarnas singelolyckor drabbar just äldre. I Malmö kommer gruppen 65 år och uppåt att öka konstant de närmaste åren.

gärna ta den närmsta vägen. De flesta vill även gå i riktning mot målpunkten, även om det innebär genvägar över ytor som inte är avsedda för fotgängare. Därför är det viktigt att gångvägar dras den kortaste vägen mellan målpunkter. Det är också att föredra att gångvägarna dras via torg och platsbildningar. Resan till fots blir på så vis mer intressant och upplevs som kor-

tare eftersom det skapas etapper och hållpunkter längs vägen. Att kunna gå igenom parker och andra gröna områden upplevs också som positivt.

Höjdskillnader så som backar eller trappor innebär ökad ansträngning för fotgängare. Något gående undviker om det är möjligt. I de fall då höjdskillnader inte går att undvika är ramper bekvämare än trappor. Ramper underlättar även för de som har rullator, rullstol eller barnvagn.

Stråk

Fotgängare rör sig ofta utmed vissa bestämda stråk. Ett gångstråk kan omfatta allt från gångbana eller trottoar till gågata eller en markerad promenadlinga. Två viktiga faktorer för att skapa attraktiva gångstråk är gatunätets struktur och tillgången till starka målpunkter. Populära gångstråk finns ofta i områden med rutnätsstad och mer sällan i trafikseparerade områden.

Att starka målpunkter är viktiga kan man se på Malmös populäraste gångstråk, gågatan på Södergatan och Södra Förstadsgatan, som har Triangelns köpcentrum i ena änden och Stortorget och Malmö centralstation i den andra. I och med att nya starka målpunkter tillkommer skapas alltså möjligheter att skapa nya attraktiva gångstråk. En ny målpunkt i Malmö är köpcentrumet Stadens Entré, som kan öka attraktiviteten för stråket mellan Värnhemstorget och Kungsparken, även kallat Malmös äldsta stråk. Moderna museets öppnande i Rooseum kan på samma sätt göra Stora Nygatan attraktivare för fotgängare.

Ett sätt att ranka olika stråk, ur ett fotgängarperspektiv, är att göra en Space Syntax-analys, se nulägesanalysen.

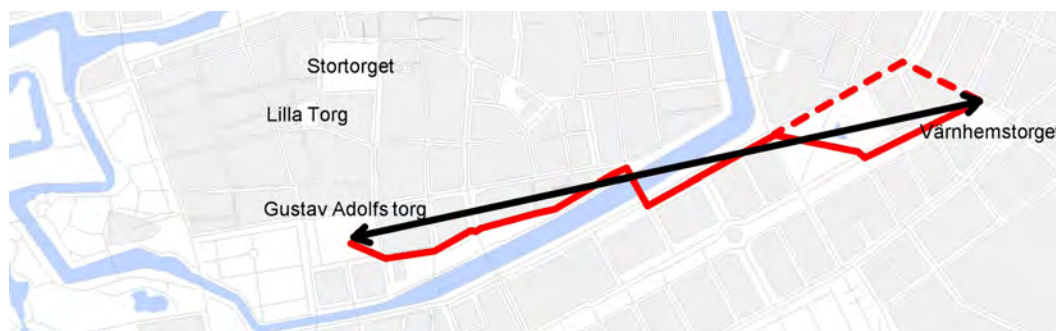
Barriäreffekter

Med barriäreffekt avses svårigheten att ta sig förbi hinder av olika slag. I trafiksammanhang kan det till exempel vara järnvägar eller kraftigt trafikerade vägar och gator. Framförallt är det trafikmängd, andel tung trafik, hastighet och gatubredd som avgör om en gata upplevs som en barriär. Även nivåskillnader kan vara barriärer för fotgängare.

Barriärens storlek avgörs av hur stort behovet att passera är. Vad som upplevs som barriär beror på den enskildes förmåga. De grupper vars rörelsefrihet påverkas mest är barn, äldre och funktionshindrade. Barriäreffekterna kan leda till att barn skjutsas i bil till skola och fritidsaktiviteter, vilket leder till mer biltrafik och att barnens fysiska aktivitet minskar.

Genhetsknot

Genhetsknoten är skillnaden mellan fågelvägen och det verkliga avståndet, där det verkliga avståndet förutsätter ett säkert och tryggt gångstråk. Gångstråk genom grönområden kan exempelvis inte betraktas som ett tryggt gångstråk på kvälls- och nattetid. Genhetsknoten kan användas för att bedöma ett stråks genhet mellan start- och målpunkt. En lämplig genhetsknot är max 1,25 vilket innebär en omväg på 25 procent. Generellt sett bör gångnätet, särskilt för lite längre sträckor, erbjuda en genhet (maskvidd) som är tätare än cykelnätets, som i sin tur är tätare än bussens och bilens.



Exempel på beräkning av genhetsknot.

Figuren ovan visar hur genhetsknoten kan beräknas, i detta fall mellan Gustav Adolfs torg och Värnhemstorget. Den svarta pilen visar fågelvägen (1 465 meter) och den röda linjen visar verkligt gångavstånd (1 614 meter). Genhetsknoten blir i detta fall $(1614/1465) 1,10$. Nattetid kan det dock kännas otryggt att gå genom parkliknande områden. Den röda streckade linjen visar en alternativ väg. Med denna sträckning blir genhetsknoten i stället 1,14

Möjlighet att sitta och stå

Det är viktigt med sittmöjligheter i stadens gemensamma rum. Det är först när det finns bra sittmöjligheter som folk uppehåller sig en längre tid på platsen. Sittmöjligheterna öppnar för aktiviteter som att läsa, vila, sola, se på människor eller prata med grannen på bänken bredvid. Vi vill gärna sitta utmed en vägg eller fasad hellre än att sitta mitt i själva rummet. Vi vill alltså gärna sitta där ryggen är täckt och där vi kan se vad som händer på platsen, folk som går förbi och så vidare.

Barn och ungdomar ställer inte så höga krav på sittplatsen. Sittplatser av mindre bekväm karaktär, så kallade sekundära sittplatser, exempelvis trappor och räcken är viktiga för att skapa liv i stadens rum. För många äldre däremot ska sittplatsen vara bekväm för att de ska slå sig ner. Det ska vara lätt att sätta sig och att komma upp igen, och det ska vara bekvämt att sitta en längre stund. Längs stråk bör det finnas bänkar så att man kan vila med jämna mellanrum. I Malmö placeras bänkar där många rör sig till fots, både i och utanför centrum. I Tillgänglighetsprogrammet finns det uppgifter om hur tätt bänkar ska placeras i olika typer av områden.

4.5 Gångvänligt och attraktivt

När det kommer till begreppen gångvänlig och attraktiv stad är det svårt att säga vad som kommer först, hönan eller ägget? En stad anses attraktiv om många människor rör sig till fots i den. För att man ska kunna röra sig till fots ska staden dessutom vara gångvänlig. Det räcker dock inte att en stad är gångvänlig för att man

Den största delen av alla ”ståaktiviteter” sker vid rött ljus eller för att titta på något, vänta på någon eller prata med någon. Många står gärna utmed en fasad eller längs kanterna på exempelvis ett torg. Det är även populärt att uppehålla sig vid fysiska stöttepelare som stolpar, hörnor, portöppningar med mera. Vid dåligt väder är det många som vill sitta och stå under tak, arkader eller väderskydd.

Årstider och klimat

Vi har olika livsstil beroende på om det är sommar eller vinter. På sommaren är det trevligare att vistas utomhus vilket gör att folklivet ökar, vilket i sin tur genererar en mer intensiv gångtrafik. På sommaren finns det uteserveringar och andra utomhusaktiviteter och det är fler turister i rörelse. På vintern rör sig fotgängarna i centrum mest för att de måste utträtta något och de stannar till om det är nödvändigt. I centrala Köpenhamn är det dubbelt så många som går på sommaren jämfört med på vintern och det är åtta gånger så många som uppehåller sig, det vill säga sitter eller står, på sommaren. Dessutom uppehåller sig fotgängarna i genomsnitt fyra gånger så lång tid i centrum på sommaren (Gehl, Gemzøe 1999).

Det är inte lätt att som planerare påverka klimatets inverkan på gångtrafiken. Det finns dock ett antal faktorer att ha i åtanke. När det gäller kalla vindar kan det vara en fördel att bryta av gator då och då för att det inte ska bildas kanaler med starka vindar. Byggnader och vegetation kan fungera som avskärmare och barriärer mot vinden. I Malmö blåser det ofta från syd eller sydväst, något som man bör ta hänsyn till när man planerar vindskydd. Arkader kan skydda fotgängarna mot regn och sol. Regn- och vindskydd kan locka fotgängarna att i större utsträckning röra sig ute.

ska välja att röra sig i den till fots, den ska dessutom vara attraktiv.

Antalet fotgängare kan alltså ses som ett mått på om en stad är attraktiv. Inbjudande platser och torg kan exempelvis hjälpa till att öka folklivet i staden, och närvaron av andra människor

gör i sig att platsen upplevs som attraktiv. Möjligheter att stanna upp eller att sitta och vila är alltså viktiga faktorer. För att skapa trevliga och upplevelserika gångmöjligheter i staden är även husfasadernas utformning viktig. Fönster och dörrar skapar liv och ger fotgängarna något att titta på. Tomma och kala väggar ger en känsla av att befinna sig på en bakgata. Något som dessutom kan skapa otrygghet. Tillgång till gröna ytor är också en viktig faktor i den attraktiva staden.

Det är ofta avståndet som avgör om folk väljer att gå eller väljer ett annat transportsätt; i RVU 2008 framkom att över hälften av alla resor till fots i Malmö är kortare än en kilometer och att fem sjättedelar är kortare än två kilometer. I en tät stad med blandade verksamheter blir avstånden kortare jämfört med i en gles stad. Andra faktorer som påverkar valet av att gå eller att välja ett annat transportsätt är exempelvis; möjligheten att dela upp sträckan i etapper, separeringsgraden mellan fotgängare och cyklister, vägens utformning, gångytornas jämnhet, standard på vinterväghållningen, belysning samt övergångsställets utformning och säkerhet. Ytterligare en faktor som påverkar om vi väljer att förflytta oss till fots eller inte kan vara kulturella och sociala normer. Det vi tar för givet i våra resvanor förmedlas i avgränsade lokala och sociala sammanhang. Vi skapar helt enkelt våra vanor i ett samspel med varandra och vår materiella omgivning.

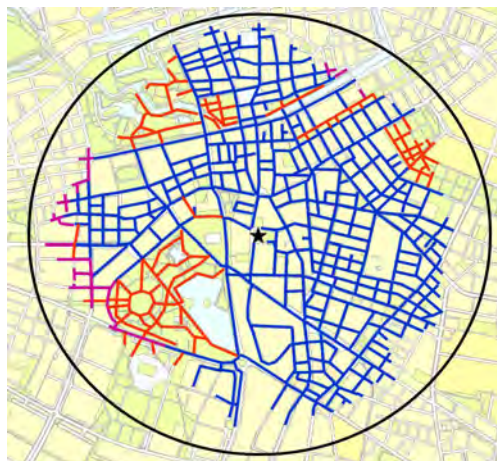
Att mäta gångvänlighet

Det kan vara svårt att på ett objektivt sätt beräkna om ett område är gångvänligt och attraktivt. Ett par metoder finns dock till exempel walkability index, walk score, space syntax-analys.

Tillgänglighetsanalys kopplat till trygghet

Genom att se hur långt (fågelvägen) från en bestämd plats en fotgängare kommer i olika

riktningar genom att promenera en viss sträcka, till exempel 1,5 kilometer, går det att få fram ett mått på hur tillgänglig platsen är för fotgängare. Ju mindre omvägar fotgängaren behöver ta, desto större område täcks in. Alla möjliga gångvägar är dock inte trygga under hela dygnet, till exempel äldre gångtunnlar och gångvägar genom grönområden. Det medför att det tillgängliga området kan bli mindre på kvällstid om det inte finns någon alternativ väg att gå. Stora parker är ofta attraktivt under dagtid, men kan bilda barriärer kvällstid.



1,5 km gångavstånd från station Triangelns norra uppgång (svart stjärna).

I figuren ovan har tillgänglighet (kopplat till trygghet) till station Triangelns norra uppgång analyserats. Blått är trygg väg, rött är väg som är otrygg kvällstid och lila nås via otrygg väg. Den svarta ringen visar 1,5 km fågelvägen från station Triangeln. Dagtid nås hela det markerade området på ett tryggt sätt. Kvällstid har dock grönområden, som Pildammsparken, ansetts otrygga (röd markering). Det innebär att fotgängare från det grönmärkade området måste gå en del av sträckan på otrygga länkar (röd markering) för att fortfarande ha under 1,5 kilometer till stationen. Givetvis finns det fler områden och gator som är otrygga kvällstid, denna analys tar endast hänsyn till grönområden och parker.

5. Nulägesanalys

Detta kapitel är en kortfattad sammanfattning av *Nulägesanalys - vad gör vi för fotgängare idag?* som innehåller resultat från en resvaneundersökning från 2008, en fotgängarenkät från 2009 samt en beskrivning av det arbete som idag sker för fotgängare i Malmö stad.

5.1 Så här reser Malmöborna till fots

2008 genomfördes en resvaneundersökning där Malmöbor i åldern 15-84 år fick föra resedagbok och svara på frågor om sitt resande.

Malmöborna mellan 15 och 84 år gör i genomsnitt 2,6 resor per person och dygn. Av dessa sker 20 procent, det vill säga drygt 0,5 resor per person och dag, till fots. 2003 var andelen 14 procent.

Boende i de centrala stadsdelarna gör fler resor till fots än de som bor i mer perifera stadsdelar.

Över hälften av alla resor till fots är kortare än en kilometer, fem sjätte-delar är kortare än två kilometer. Att resorna till fots är så pass korta innebär att de enbart står för två procent av den totala reslängden.

De klart vanligaste ärendena för resor till fots är nöje/fritid och inköp av livsmedel. Tänkbara målpunkter för resor till fots finns utspridda över hela Malmö, även om koncentrationen av målpunkter är störst i de centrala delarna.

5.2 Så här tycker Malmöborna

En fotgängarenkät i form av 300 telefonintervjuer genomfördes under perioden 21 september – 16 oktober 2009. Malmöbor i åldern 15 år och uppåt intervjuades. De 300 intervjuerna fördelades jämnt på de tio stadsdelarna, det vill säga 30 per stadsdel.

Promenad

Med promenad menas en tur till fots där inget speciellt ärende uträttas, utan där det handlar om fritid och nöje.

Malmöborna är generellt sett ganska nöjda med Malmö som promenadstad. Malmö får betyget 4,1 av 5 möjliga. 35 procent av Malmöborna uppger att de promenerar varje dag. Ytterligare 35 procent promenerar flera gånger i veckan. Den vanligaste tiden på dygnet för promenader är på eftermiddagen och kvällen.

Mer än hälften av promenaderna utförs i den egna stadsdelen. Den största andelen av promenaderna utgår från hemmet. 12 procent tar sig dock till promenadområdet med bil. När det gäller favoritsträcka har flest angett stadsdelen där de bor följt av Pildammsparken, längs kanalen eller utmed kusten till exempel Ribersborg, Västra Hamnen och Limhamnsfältet. På frågan varför sträckan är en favorit var de vanligaste svaren; för att det är vackert, trevligt, öppet och lugnt. Andra kriterier som man värdesätter är grönt och natur, att det lig-

ger nära hemmet, hav och vatten samt att det finns mycket att titta på.

Resor till fots

Fotresa är en tur till fots till en speciell målpunkt till exempel skola, jobb eller mataffär.

Det vanligaste syftet med en fotresa är inköp av livsmedel, vilket överensstämmer med resvaneundersökningen från 2008. Därefter kommer andra inköp och nöje/fritidsaktiviteter. Det är ganska få som går till arbete, skola och för att hämta sina barn.

Cirka 20 procent av Malmöborna uppger att de gör en fotresa varje dag. Ytterligare 40 procent gör det flera gånger i veckan. I de tre mest centrala stadsdelarna samt Limhamn-Bunkeflo gör man flest fotresor och i Oxie gör man minst fotresor.

På frågan varför man väljer att gå till en viss målpunkt var det vanligaste svaret för att få motion. Därefter kom roligt, trevligt och för att det är snabbast. De som svarat att de mycket sällan gör en fotresa har bland annat angett följande skäl; för långt avstånd, cyklar hellre och sjukdom eller handkapp.

Koppling till kollektivtrafik

21 procent har angett att de åker buss regelbundet, det vill säga flera gånger per vecka. 9 av 10

tar sig till bussen till fots. De som regelbundet åker buss fick bedöma vägen till hållplatsen utifrån fem givna aspekter. Det som fick bäst betyg var att det är bekvämt (lutning, bredd och underhåll) på vägen till busshållplatsen samt att vägen dit är gen. Därefter kom att det känns tryggt, det är trafiksäkert och sist god belysning.



Gång- och cykelbanor

Kombinerade gång- och cykelbanor, det vill säga där gående och cyklister delar på samma yta, får sämre betyg än separerade gång- och cykelbanor både när det handlar om upplevd säkerhet och banornas bredd. De separerade gång- och cykelbanorna får dock inte toppbetyg när det gäller säkerhet och bredd och det är dessutom många som upplever att det är otydligt vilken sida de ska gå på.

Gångbanor i egna stadsdelen

På frågor angående gångbanor i den egna stadsdelen framkom att man totalt sett är mest nöjd i Rosengård och minst nöjd i Fosie. Sämst värden får påståendena om tillräckligt många bänkar och papperskorgar. Bäst värden får genhet och den stadsdel som har allra högst värden angående genhet är Västra Innerstaden.

5.3 Vad gör vi för fotgängare idag?

Stadsplanering

Det är viktigt att fotgängarfrågorna kommer in tidigt i den långsiktiga och övergripande planeringen, exempelvis i översiktsplanen. Detta fungerar som vägledning vid detaljplanearbetet. I Malmö pågår det ett arbete med en ny översiktsplan för staden.

I detaljplanearbetet är det viktigt att tillgodose fotgängarnas behov. Det kan vara genom att se till att gångnätet blir sammanhängande och rent. Vid stora områden/kvarter på kvartersmark är det viktigt att beakta gångavstånden och eventuella behov av att korsa kvarteren. Områden på kvartersmark i detaljplan kan markeras med x eller z, vilket innebär en nyttjandebegränsning i markägarens rätt att disponera marken. Finns det ett utbrett behov för

Platser man undviker

På frågan om det finns någon plats i närområdet som man undviker att gå på utmärker sig Fosie, Rosengård, Husie och Oxie negativt medan Limhamn-Bunkeflo utmärker sig positivt. De platser som flest har angett som otrygga är Oxie centrum och Rosengård/Herrgården. De öppna svaren visar att den klart övervägande anledningen är att man inte går för att man känner sig otrygg på grund av bland annat dålig belysning, kriminella gäng och rån- och överfallsrisk.

Övriga kommentarer om gångbanor

Övriga kommentarer handlade övervägande om ojämna plattor och gatstenar på gångbanorna. Det kom även många åsikter om att cyklister och mopedister inte tar hänsyn och följer reglerna samt att gång- och cykelbanor borde separeras tydligare från varandra. Övriga synpunkter handlade om bättre belysning, fler övergångsställen, bättre och bredare gångbanor samt fler papperskorgar och bättre renhållning. Det var även en del som gav gatukontoret beröm för arbetet med gång- och cykelbanor.

allmän gång- och cykeltrafik att korsa ett kvarter bör man dock sträva efter att göra marken allmän. Avvägningen om gångbanan ska vara allmän eller på kvartersmark kan ibland vara svår.

Trafiksäkerhet

Fotgängarna är en utsatt grupp i trafiken, vilket man kan se i olycksstatistiken. Under åren 2004-2008 var över 40 procent av de som skadades i Malmötrafiken fotgängare. 73 procent av dessa skadades i en singelolycka ofta orsakad av att den gående fallit på grund av ojämnheter eller halka. Det är framför allt äldre kvinnor som råkar ut för singelolyckor av detta slag. Singelolyckorna är utspridda över hela Malmö medan kollisionolyckorna mellan fotgänga-

re och motorfordon främst är koncentrerade kring huvudgatunätet. Malmö stads trafiksäkerhetsprogram är ett styrdokument för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen.

Trygghet

Otrygghet i våra städer handlar ofta om rädsla för andra människor, att råka ut för en olycka eller om rädsla för vissa gaturum. Malmöborna känner sig generellt betydligt otryggare än riket i genomsnitt. 30 procent av Malmöborna uppger att de känner sig otrygga eller helt undviker att gå ut när det är mörkt jämfört med 17 procent för hela Sverige. Motsvarande siffror för Stockholm och Göteborg är 21 respektive 20 procent. Inom Malmö är det boende i stadsdelarna Södra Innerstaden, Rosengård, Centrum och Fosie som känner sig mest otrygga. Sett till bostadstyp känner boende i flerfamiljhus betydligt större otrygghet än boende i småhus.

Under de senaste åren har trygghetsfrågorna kommit att hamna i fokus i arbetet med det offentliga rummet. Exempel på insatser som gjorts har i det strategiska arbetet handlat om Valfärd för allas trygghetsprojekt där Malmö stad och Polisområde Malmö lagt fast en gemensam handlingsplan för att minska ungdomskriminaliteten och ungdomsvåldet. Ett trygghetsprogram har också tagits fram.

Tillgänglighet för funktionshindrade

En stads offentliga rum – parker och torg, gator och platser är till för alla. Man ska på ett tryggt sätt kunna använda det offentliga rummet och njuta av dess attraktioner. Målsättningen är att alla allmänna platser i Malmö på sikt ska vara tillgängliga för alla. För att uppnå detta mål i Malmö har ett tillgänglighetsprogram och en åtgärdsplan för undanröjande av enkelt avhjälpna hinder tagits fram. Dessutom görs en tillgänglighetsinventering för hela Malmö.

Koppling till kollektivtrafik

Många tar sig till och från kollektivtrafiken till fots. Hållplatser och bytespunkter är viktiga platser som många är beroende av, för att tillgodose sitt transportbehov. Grundläggande för att skapa en trygg miljö är god gestaltning, god belysning samt frånvaro av skymda vrår. Detta

gäller även för tillfartsvägar till hållplatser och bytespunkter.

Citytunneln invigdes i december 2010. Ett ökat tågresande innebär ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken. De nya stationerna innebär att fler får en tågstation inom gångavstånd. Malmö behöver en kollektivtrafik som klarar av att växa även i framtiden och därför startade Malmö stad våren 2007 en omfattande utredning om framtidens kollektivtrafik. *Koll 2015* är ett samlingsnamn för Malmö stads och Skånetrafikens gemensamma satsningar på kollektivtrafik.

Utformning och reglering av gångvägar

Som fotgängare kan man ta sig fram på många olika ställen. Det kan handla om gångbanor, stigar, gång- och cykelbanor, gågator med mera. När fotgängarna ska korsa bilnätet kan det ske på olika sätt till exempel på obebakade eller signalreglerade övergångsställen. Det finns också gångpassager och planskildheter. Ibland kan det finnas motsättningar mellan vad som är säkert, tryggt, rent och vad invånarna vill ha. Detta kan man se exempel på i diskussionen om övergångsställen ska tas bort eller inte.

Gångbanors utformning, mått med mera styrs av gatukontorets Tekniska handbok.

Attraktiv stadsmiljö för fotgängare

En attraktiv stadsmiljö uppmanar till och gör det enkelt att röra sig till fots. Det ska till exempel vara lätt att orientera sig och staden ska upplevas som enhetlig och väl sammanhållen med avseende på exempelvis stadens golv och markmaterial, utsmyckning, ljussättning och möblering. Till hjälp i detta arbete har vi ett antal planer och program som vi använder som utgångspunkt i gestaltningen av staden.

Platser i staden där många fotgängare både rör sig och vistas är exempelvis parker, torg, utmed kusten eller kanalen. Här är just utsmyckning, belysning och sittplatser viktiga faktorer för att fotgängarna ska vilja vistas en längre tid på platsen.



Drift och underhåll

För en fotgängare är standard och kontinuerlig skötsel av gång- och promenadvägar av stor betydelse. För att promenaden ska vara trygg, säker och upplevas som inbjudande bör beläggningen var jämn, snygg och halkfri. Omgivande miljö ska också vara välskött exempelvis genom beskärning av växtlighet samt renhållning. Akuta åtgärder på bland annat gångbanor genomförs som regel alltid efter anmälan från allmänheten via gatukontorets kundservice.

Gatukontorets förvaltar all allmän platsmark inom planlagt område, men ansvaret för renhållning och snöröjning av gångbanor ligger på fastighetsägaren enligt renhållningsstadgan. Skötsel av övriga gångbanor längs gator och gångstråk genom parker utförs av upphandlade entreprenörer.

Trafikräkningar

Enbart enstaka räkningar av fotgängartrafiken görs för att exempelvis jämföra flöden före och efter en ombyggnad. Mätning av fotgängarflöden sker då manuellt till skillnad från bilflöden som kan mätas automatiskt.

Beteende- och attitydpåverkan

I Malmö har gatukontoret sedan många år tillbaka arbetat med kampanjer och åtgärder för att påverka människors resvanor. Ofta ligger fokus på att välja kollektivtrafik och cykel i stället för bil. Gång finns alltid med som ett alternativ när vi marknadsför miljövänliga resätt, men lyfts sällan fram för sig självt.

I projektet *Vänlig väg till skolan* har man bland annat lanserat konceptet "Vandrande skolbuss" där föräldrarna turas om att gå eller cykla med barnen till skolan i stället för att köra dem i bil.

Miljö

Fotgängare och cyklister som rör sig i staden är en utsatt grupp eftersom trafikens luftföroreningar kan orsaka luftrörsbesvär, cancer, allergier med mera. I Malmö finns det gator där miljö kvalitetsnormen inte uppfylls och det arbetas därför med åtgärder för att komma åt problemet. Styrdokument för Malmö stads miljöarbete är till exempel Miljöprogrammet och Trafikmiljöprogrammet.

Citytunneln invigdes i december 2010. Ett ökat tågresa innebär ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken. De nya stationerna innebär att fler får en tågstation inom gångavstånd.



6. Brister och åtgärder

I detta kapitel presenteras de brister som framkommit i genomgången av det som görs för fotgängare idag och i enkätundersökningen bland Malmöbor. Utifrån bristerna har åtgärdsförslag tagits fram.

6.1 Övergripande åtgärder

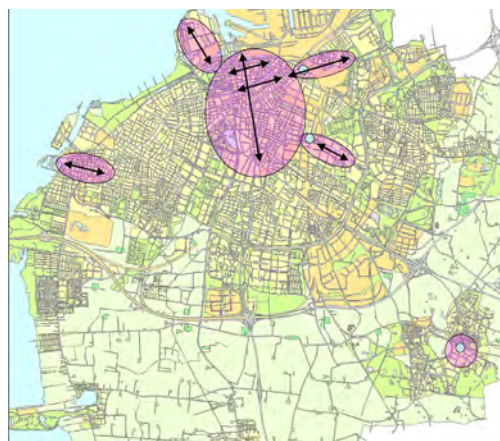
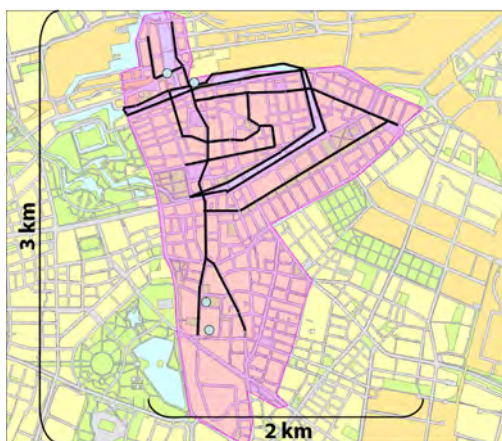
Gångstråksplan

Hela gångnätet ska ha en väl fungerande standard. Vissa stråk, där till exempel extra många människor rör sig, kan dock pekas ut som prioriterade. Stråken ska beröra många Malmöbor och besökare och åtgärderna längs stråken gagnar därmed många människor. De prioriterade stråken ligger sannolikt främst i Malmö centrala delar men gångstråksplanen kan även omfatta stråk i andra delar av staden (till exempel stadsdelscentra). Prioriteringen ska även ta hänsyn till framtida resmönster för fotgängare.

I exemplen nedan har starka målpunkter så som torg, parker och stationer kopplats

ihop. Det kan också handla om att knyta samman staden och minska de mentala avstånden. Förutom centrum kan exempelvis starka stadsdelscentra ingå. Det kan handla om kopplingar mellan stadsdelscentrum och stationer eller andra viktiga målpunkter. Omfattning samt val av stråk görs i det kommande arbetet med gångstråksplanen.

Gångstråksplanen ska utöver ett antal prioriterade stråk innehålla åtgärder som kan utföras på de utpekade stråken för att höja fotgängarnas status och göra det attraktivare att röra sig till fots. Åtgärder i gångstråksplanen ska vara kostnadsberäknade.



Exempel på utpekade stråk och områden.

Exempel på viktiga åtgärdsområden på de föreslagna stråken:

- Sträva efter tillräcklig bredd på gångbanorna
- Utökade tillgänglighets-, säkerhets- och trygghetsåtgärder
- Prioritering av underhållsinsatser
- Tydligare separering från cyklister
- Fler radardetektorer vid övergångsställen för förlängd gröntid
- Utökad belysning, sittmöjligheter och utsmyckning
- Utökad skyltning/kartor
- Kontinuerliga mätningar av fotgängarflöden

Gångstråksplanens syfte

- Göra det attraktivare att ta sig fram till fots i Malmö

Gångstråksplanens effektmål

- Ökat antal gående
- En attraktiv och gångvänlig stad
- Trygga, säkra och tillgängliga stråk för gående
- Förbättrad miljö och hälsa
- Riktlinjer för hur och var gångtrafiken ska prioriteras i förhållande till andra trafikslag

Demonstrationsgångstråk – framtidens gångbana

Ett led i att skapa attraktiva och bekväma gångbanor och stråk för gående kan vara att testa nya åtgärder och idéer på utvalda sträckor med olika karaktär. Ett liknande projekt för cykeltrafik, demonstrationscykelstråk, har genomförts i Malmö. Syftet med ett demonstrationsgångstråk är alltså att få fram bra förslag på nya lösningar för fotgängarna. Det kan exempelvis handla om kartor, väderskydd, belysning, beläggning, skyltning, symboler på

plattor, bänkar, angivna avstånd och förbrukade kalorier, räcken vid övergångsställen/mittrefuger, platser utomhus i staden där man kan surfa gratis på internet med mera.

Exempel på uppföljning

Utvärdering av åtgärderna kan ske genom enkätfrågor till gående på aktuella gångbanor samt genom en inspektion av åtgärdernas hållbarhet och slitage ur drift- och underhållssynpunkt.

6.2 Stadsplanering

Brist – fotgängare i översiktsplanen

I befintlig Översiktsplan 2000 finns mål och riktlinjer för gångtrafiken. Vissa av dessa mål och riktlinjer arbetas det i dagsläget mycket med, såsom tillgänglighet, stråk och mötesplatser. Däremot har inte tillräckligt gjorts för att öka fotgängarnas tillgänglighet till omgivande landskap, förbättra kopplingarna inom stadsdelscentrum och för att förbättra tillgången till attraktiva kuststråk. Det har inte heller gjorts några analyser av förändrade förutsättningar för fotgängarna som nya större målpunkter ger, såsom Citytunnelstationerna.

I strävandet av förtätning finns det vidare en uppenbar risk att det både i nya och befintliga områden blir en brist på parker och grönområden. Även om den täta staden är gynnsam för fotgängare ur ett transportperspektiv så måste översiktsplanen vara tydlig med att parker och grönområden, som är de populäraste promenadområdena, ska finnas tillgängligt.

Åtgärd – fotgängare i översiktsplanen

Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Malmö inleddes under slutet av 2009. Människan och möten mellan människor är viktiga frågor i översiktsplanen, något som gynnar fotgängarna som rör sig i staden.

Brist – hantering av allmänna ytor

I PBL-utredningen 2005 (SOU 2005:77) konstateras det att kommunerna idag inte följer PBL som säger att alla allmänna ytor ska utgöra allmän plats i detaljplanen. Det sker ofta att

kommunen istället lägger ut allmänna ytor på kvartersmark så att till exempel allmän gång- och cykeltrafik får tillträde (så kallat x-område). Det får konsekvenser för kostnadsansvar och skadeståndsansvar. Orsaken är ofta brist på kommunala ekonomiska resurser.

Åtgärd - riktlinjer för hantering av gångstråk

Det är viktigt för stadens rörelsemönster att man som fotgängare kan röra sig i en finmaskig struktur via lokala och informella stråk som ibland behöver gå genom och mellan kvarter. Dessa stråk bör utgöra ett komplement till den mer storskaliga strukturen med gångbanor längs det allmänna gatunätet. Syftet är att ta fram riktlinjer för att underlätta hanteringen av gångstråk i detaljplaneprocessen gällande frågorna om marken ska utgöra allmän platsmark alternativt kvartersmark.

Brist – fotgängare i detaljplaner

Det saknas tydliga riktlinjer för hur man ska ta hänsyn till fotgängarna i stadsplaneringen, hur och var fotgängarna bör prioriteras, riktlinjer för sikt och hörnavskärningar, gångpassager, separering, förgårdsmark med mera. Dessa frågor är mycket viktiga att hantera i alla planärenden. Det är dock svårt att ta fram enhetliga och tydliga riktlinjer då planering hela tiden innebär en sammanvägning mellan en mängd olika intressen. För varje nytt kvarter eller område som står inför en förändring är förutsättningarna olika.



Brist - det kan saknas levande fasader

En död fasad gör en gata både tråkig och otrygg. Butiker i bottenplanet är ett bra sätt att få levande fasader, men även där det inte finns förutsättningar för butiker kan fasaderna göras mer levande med bland annat låga sockelhöjder, många entréer samt verksamhetslokaler.

Åtgärd - exempelsamling

Syftet med exempelsamlingen är att få inspiration men också underlag till beslut om riktlinjer, planeringsprinciper med mera. Exempelsamlingen ska innehålla texter och bilder som beskriver gator med varierande mängd fotgängartrafik. Bra och dåliga exempel beskrivs ur olika synvinklar till exempel trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och estetik.

6.3 Trafiksäkerhet

Fotgängarna är en utsatt grupp i trafiken. Med ett ökat antal fotgängare finns risken att bland annat singelolyckorna ökar. Därför är det extra viktigt att arbeta med förebyggande åtgärder. Inom trafiksäkerhetsprogrammet genomförs åtgärder för att minska antalet olyckor. Ett samarbete mellan trafikavdelningen och drift- och

underhållsavdelningen har dessutom startats upp där rutinerna för snöröjning och arbetet med beläggningar ska förbättras. Inga renodlade trafiksäkerhetsåtgärder föreslås därför i detta program även om en del åtgärder inom andra områden påverkar trafiksäkerheten positivt.

6.4 Trygghet

Trygghet är en central fråga när det gäller fotgängare. Många fotgängare känner otrygghet kvällstid, en del undviker helt att gå ut på kvällarna. Ödsliga platser upplevs ofta som otrygga, därför kan ökad fotgängartrafik i sig bidra till ökad trygghet.

Belysning

I fotgängarenkäten framkom att belysningen, som är en viktig trygghetsfaktor, var bristfällig på vissa platser. Då stadens belysning behandlas i flera olika dokument, förutom i trygghetsprogrammet också i *Stadens ljus*, *Ljusplan för Malmös befintliga belysning* och *Trygg stadsmiljö* föreslås i fotgängarprogrammet inte några åtgärder som är kopplade till belysning.

Brist – otrygga planskildheter

Planskildheter i form av till exempel tunnlar kan ha negativ inverkan på tryggheten, speciellt under kvälls- och nattetid. Dålig belysning, mörka färger samt skymmande buskage gör att det känns otryggt att passera dessa.

Åtgärd - trygghetsåtgärder i och kring gång- och cykeltunnlar

Ett arbete pågår med att byta ut broarnas stänkskydd så att de blir genomsiktliga samt att måla tunnlar i ljusa färger och belysa dem. För att skapa en ännu tryggare miljö vid gång- och cykeltunnlar föreslås ytterligare åtgärder:

- Skylt med gatunamn på tunneln – ökad orientering

- Belysning – även på dagen i vissa tunnlar som är mörka
- Alternativ väg för fotgängare

För att öka tryggheten för fotgängare på kvälls- och nattetid kan eventuellt en alternativ väg anläggas så att fotgängarna inte behöver gå ner

i mörka tunnlar under dessa timmar. Detta är dock inte en lätt ekvation att lösa eftersom man inte vill att fotgängarna tar den alternativa vägen under dagtid. Varje plats kräver därför sin egen utredning efter sina förutsättningar och behov.

6.5 Tillgänglighet för funktionshindrade

En åsikt som framkom i fotgängarenkäten var att det finns ojämnheter på gångbanorna. Uppstickande och ojämna plattor är särskilt besvärande för funktionshindrade och äldre. Denna

fråga behandlas inom tillgänglighetsprojektet inom vilket åtgärder utförs på gångtytor för att göra dem jämnare. Ofta är det åtgärder på gångbanor som är i mycket dåligt skick.

6.6 Koppling till kollektivtrafik

Brist – fotgängarnas nya resmönster

Det finns inga utpekade strategier och åtgärder för att tillmötesgå fotgängartrafikens nya resmönster och resbehov. När exempelvis Citytunneln öppnar beräknas 37 000 människor dagligen passera station Triangeln. Detta betyder ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken.

Åtgärd – tillmötesgå fotgängarnas nya resmönster

Strategier och åtgärder för att tillmötesgå fotgängartrafikens nya resmönster och resbehov bör fastställas. Det kan handla om att skapa trygga sammanhängande gångförbindelser till stationerna så att fotgängarna kan ta sig dit utan större omvägar. Även en uppföljning efter ett antal år är av intresse.

Exempel på uppföljning

Eftersom det förväntas vara ett stort antal resenärer som tar sig till och från Citytunnelstationerna, kan det bli trångt kring stationerna. Det är positivt om många vill gå till stationerna och färdmedelsfördelningen kan mätas vid olika tillfällen för att se om fotgängaråtgärderna ger resultat.

Brist – hållplatser

Befintliga busshållplatser i Malmö tillgänglighetsanpassas och görs attraktiva, men vägen dit bör också ses över. I fotgängarenkäten fick belysning sämst betyg när ett antal faktorer skulle

betygsättas på vägen till närmsta hållplats.

En del busshållplatser är placerade nära gång- och cykelbanor, vilket kan innebära att de bussresenärer som hoppar av bussen hamnar på cykelbanan. Ibland är inte heller gångpassagens läge optimalt placerat i förhållande till hållplatsens läge. Detta innebär att bussresenärerna ibland korsar gatan utanför gångpassagen.

Det kan upplevas som otryggt att stå och vänta vid busshållplatser då det är mörkt ute och därför bör åtgärdsförslag för att komma åt problemet diskuteras.

Åtgärd - hållplatser

Vägen till hållplatsen

Se över gångmöjligheterna till busshållplatser, med tyngdpunkt på busstomlinjerna (huvudlinjer) och framtida spårvägsstråk.

Tydliggöra cykelbanan

Se över möjligheterna att tydliggöra cykelbanan vid hållplatser. Då bussresenärerna går av bussen på avstigningsytan kliver de sedan ibland rakt ut i cykelbanan om de inte ser sig för.

Gångpassager

Även gångpassagera vid de större busshållplatserna bör ses över eftersom dessa passager (till exempel övergångsställen och planskilda korsningar) inte alltid ligger optimalt placerade.

Karta och gångavstånd till nästa hållplats

För att undvika långa väntetider vid bushållplatser skulle man kunna sätta upp kartor som tydligt visar lämpliga gångvägar till föregående eller nästa hållplats (med avstånd, restid osv.). På så vis kan de som vill röra på sig gå en sträcka i stället för att stå stilla och vänta. Då kan även otryggheten som en del känner vid hållplatser minska. Åtgärden underlättas om det finns realtidsinformation som visar när nästa buss kommer.

Brist – fågelvägen anges i reseplaneraren

I reseplaneraren på Skånetrafikens hemsida är

det fågelvägen som anges och inte det verkliga gångavståndet till hållplatsen.

Åtgärd - utveckla reseplaneraren, NVDB

Önskvärt vore att ange det verkliga avståndet för gående i Skånetrafikens reseplanerare. Med hjälp av en karta med alla gångvägar skulle detta kunna vara möjligt. Att Malmös gångvägnät läggs in i NVDB (Nationell vägdatatabas) skulle underlätta denna typ av kartfunktioner. Underlaget skulle även ge en bättre helhetsbild av Malmös gångvägnät samt möjlighet att analysera och utreda stråk

6.7 Utformning och reglering av gångbanor

Brist – gångbanor som saknas

På en del platser saknas det gångbanor, så kallade "missing links", vilket innebär att gångnätet inte hänger ihop. Detta försämrar framkomligheten och tillgängligheten för fotgängarna. Upptrampade stigar kan vara tecken på att en gångbana saknas.

Åtgärd – se över var det saknas gångbanor

Se över om det saknas gångbanor där det finns behov för att skapa sammanhängande stråk till viktiga målpunkter. I detta arbete bör man också se över om det finns gångbanor som inte används och därför kan tas bort. Upptrampade stigar kan göras permanenta vid behov.

Brist – otydlighet på separerade gång- och cykelbanor

Enligt fotgängarenkäten tycker en stor del av Malmöborna att ytan för gående inte är tillräckligt bred på separerade gång- och cykelbanor. De tycker även att det inte är tillräckligt tydligt vilken del som är avsedd för gående.

Åtgärd – ökad tydlighet på separerade gång- och cykelbanor

Ökad tydlighet

Arbeta med åtgärder som ökar tydligheten och medvetandet när det gäller separeringen mellan

gående och cyklister. Övrigt kring gångbaneläggning tas om hand i Teknisk handbok.

Poliskontroll

Samarbeta med polisen för att minska problemet med cykling på trottoarer.

Brist – utformning av gångfartsområden

Gångfartsområden ska utformas så att fordon kör i gångfart och att det tydligt framgår att hela ytan är till för fotgängare. Gångfartsområdena i Malmö lever inte upp till dessa utformningskrav. De är ofta utformade på ett sådant vis att de olika trafikslagen håller till på olika ytor vilket ofta leder till att bilisterna kör för fort.

Åtgärd – exempelsamling om gångfartsområden

För att öka förståelsen och skapa bättre gångfartsområden kan en exempelsamling med information i form av texter och bilder om olika gångfartsområden och eventuellt gågator i Malmö tas fram. Gångfartsområdena utvärderas för att kunna peka på vilka som fungerar bra och mindre bra. Exempel från andra städer och länder kan också tas med.



6.8 Attraktiv stadsmiljö för fotgängare

Brist – bristfälliga promenadstråk

Promenadstråken längs kanalerna i innerstaden är bristfälliga och en samordnad strategi med prioriteringar för utvecklingen av kanalpromenaderna saknas.

Åtgärd – se över kanalpromenaderna

En samordnad strategi med prioriteringar för utvecklingen av sammanhängande gång- och cykelstråk längs våra kanaler i innerstaden vore önskvärt. Det vore även positivt om man på fler ställen kunde ta sig ner till vattnet på olika sätt.

Brist – dålig tillgänglighet till landsbygden

Landsbygden utanför staden utgörs i Malmö till största delen av åkermark vilket inte är allemansrättsligt tillgängligt. Det är svårt att ta sig ut och promenera på landsbygden mellan åkarna. Tillgängligheten till naturområden som exempelvis Klagshamnssudden, Kalkbrottet och Bunkeflo strandängar är mer eller mindre bristfälliga.

Åtgärd – se över gångmöjligheterna på landsbygden

Längs med åar i landskapet kan man på vissa ställen promenera men det vore en bra idé att se över om man kan skapa fler promenadstråk ut i åkerlandskapet till exempel i gamla ägo gränser som kan förstärkas genom plantering av busk- och trädridåer. Man bör också utreda möjligheten att införa beträdor i åkerlandskapet för att skapa länkar mellan olika målpunkter.

Åtgärd – tillgänglighet till naturområden mm.

Se över gångmöjligheterna till/i rekreativsområden, naturområden med mera.

Brist – för få utpekade promenadstråk

I fotgängarenkäten framkom önskemål om fler utpekade promenadstråk kopplade till kartor. Dessutom svarade 36 procent ja på frågan om de skulle ha nytta av fler kartor uppsatta i staden.

Åtgärd – kartor med turer till fots

Ta fram kartor med utpekade turer till fots. För att öka antalet promenader kan man ha olika teman på turerna så att det finns något för alla. Det är även bra om turerna är geografiskt spridda så att så många som möjligt får glädje av dem. Exempel på olika teman är stadstur, motion, kust, konst och kyrkor.

Åtgärd – uppsatta kartor

Se över om det finns ett behov av att sätta upp fler kartor i staden för att underlätta för gående.

Brist – svårt att orientera sig

Flertalet gång- och cykelbanor har inga namn, för att lättare kunna orientera sig på gång- och cykelbanorna kan det vara bra att namnge dessa. Ett arbete med att namnge gång- och cykelbanor har startats upp på stadsbyggnadskontoret.

Åtgärd – utökad skyltning för fotgängare

Fortsätta det påbörjade arbetet med vägvisningsskytning för fotgängare i centrum. I samband med en gångstråksplan med utpekade stråk kan skyltningen utökas.

6.9 Drift och underhåll

Ur fotgängarperspektiv kan det i samband med snö och halka under vintertid vara problem med dåligt åtgärdade gångbanor. Ansvaret ligger på fastighetsägarna vilket innebär att vinterväghållningen kan vara kvalitetsmässigt ojämn och inte minst uppstår problemet med att olika delar på en gångbana kan bli åtgärdade vid olika tidpunkter. En broschyr om fastighetsägarnas ansvar när det gäller bland annat snöröjning skickas ut till samtliga fastighetsägare, men detta är ändå ett svårt problem att komma åt.

Brist – otydligt var fotgängarna ska prioriteras

Det är inte klart hur åtgärder riktade mot fotgängare ska kunna prioriteras gentemot övriga verksamhetsdelar. För att åtgärder riktade till fotgängare ska få bra genomslag och göra bäst nytta, krävs det utpekade prioriterade gångstråk, något som inte finns idag.

Åtgärd – se gångstråksplan

I gångstråksplanen kommer prioriterade stråk att pekas ut. Se åtgärd Gångstråksplan.

6.10 Trafikräkningar

Brist – inga kontinuerliga räkningar av fotgängare

Även om det parallellt med framtagandet av detta program har genomförts räkningar av både fotgängarflöden och vistelsegraden på vissa platser så görs det inga kontinuerliga räkningar. Därför har vi ingen bild av hur många fotgängare som rör sig i staden, vilket gör att det inte går att peka ut stråk där insatser ger mest nytta.

Inte heller vistelsegraden mäts regelbundet, det vill säga antalet personer som sitter, står, leker eller liknande på olika platser i staden. Detta kan ge en bild av vilka platser i staden som är populära att uppehålla sig på. Det kan även användas för att skapa fler mötesplatser.

Åtgärd – kontinuerliga trafikräkningar

Regelbundet räkna fotgängare samt mäta vistelsegraden. Även antalet fordon som lämnar företräde vid övergångsställen kan mätas, för att få en bild av trafiksituationen för fotgängare.

6.11 Beteende- och attitydpåverkan

Brist – gång lyfts sällan fram för sig självt i marknadsföring och kampanjer

Gång finns alltid med som ett alternativ när miljövänliga resätt marknadsförs, men lyfts sällan fram för sig självt.

Åtgärd – beteendepåverkansåtgärder för ökat gående

I nuläget genomför gatukontoret en rad kampanjer vars syfte är att överföra bilresor till cykelresor. En möjlig åtgärd kan vara att arbeta mer med beteendepåverkan i form av exempelvis kampanjer för ökat gående. Hur lockar vi fler att gå i stället för att köra bil?

- Kampanj riktad mot de stadsdelar (Limhamn och Oxie) där körning med bil på sträckor under 1 km är vanligt.
- Kampanj riktad till de som reser med Citytunneln. De som har gångavstånd kan gå istället för att cykla. Då avlastas cykelparkeringarna.

I åtgärden ingår att identifiera de viktigaste mätpunkterna i staden.

Regelbundna räkningar skulle vara positivt ur olika synvinklar:

- Visar var en åtgärd gynnar flest människor
- Visar om utförda åtgärder gett ökat antal gående
- Ger underlag för gångbanelängder
- Ger underlag till prioriterade, attraktiva gångstråk
- Visar om centrum är förskjutet åt något håll, eller växer/krymper
- Visar eventuella platser med få människor, där miljön bör förbättras
- Visar var fotgängarnas korsningsbehov är stort
- Ger underlag till handlare som vill etablera sig
- Ger underlag till prioriteringar av fotgängare vid avstängningar/vägarbeten

- Fortsatt/utökat arbete med att bearbeta föräldrar att inte köra sina barn i bil till skola och dagis.
- Livsstilskampanj med fokus på gångtrafikanter.
- En webbapplikation (reseplanerare) med möjlighet att söka på olika sträckor i Malmö t.ex. snabbaste vägen från A-B, vackraste vägen från A-B, minst trafikerade vägen från A-B etc. och/eller möjlighet att söka på olika promenadsträckor i Malmö t.ex. den upplevelserika, den spännande, den vackra, den historiska etc.
- Vid större arrangemang i Malmö kan man i samband med information kring arrangemanget ge förslag på och uppmuntra till att gå eller cykla i stället för att köra bil.
- Reflexkampanj riktad till gående.
- Kampanj för att få färre cyklister att cykla på gångbanorna/trottoarerna. Samarbeta med polisen.

6.12 Miljö

Brist – ej uppfylld miljö kvalitetsnorm mm.

Bilismen orsakar problem i form av försämrad luftkvalitet, buller och trängsel, vilket har negativa effekter på miljön och på människors hälsa. Fotgängare och cyklister som rör sig i staden är en utsatt grupp. Trafikens luftföroreningar kan orsaka luftrörsbesvär, cancer, allergier med mera. Malmö uppfyller heller inte miljö kvalitetsnormen på ett antal gator.

Åtgärd – samtliga åtgärder

Samtliga åtgärder som föreslås i fotgängarprogrammet bidrar till en mer fotgängarvänlig stad vilket i sin tur kan påverka miljön positivt. Om fler väljer att gå (och cykla) blir staden tystare, renare och attraktivare. För att klara av miljö kvalitetsnormerna pågår ett arbete med olika åtgärder. Arbetet är främst inriktat på att främja kollektivtrafiken och begränsa biltrafikens tillväxt vilket också ger de gående en bättre trafikmiljö.

6.13 Ökad förståelse för gåendes behov och förutsättningar

Brist – fotgängarna ses ofta inte som ett eget trafikslag

Fotgängarna lyfts sällan fram som ett eget trafikslag utan slås ofta samman med cyklister. Ett samlat grepp kring fotgängarfrågorna har hittills saknats.

Åtgärd – intern information

För att öka förståelsen för fotgängare och sam-

tidigt informera om fotgängarprogrammet bör information ske på till exempel avdelningsmöten.

Åtgärd – workshops

Information om fotgängarprogrammet samt workshops på gatukontoret och på stadsbyggnadskontoret om frågor som kan vara av intresse i arbetet med en kommande gångstråksplan.

6.14 Exempel på uppföljning av åtgärder

Resvaneundersökning 2013

Vart femte år görs det en resvaneundersökning som visar på Malmöbornas resvanor. Kommande resvaneundersökning 2013 kan kompletteras med fler frågor om fotgängares resvanor, till exempel hur ofta man promenerar och hur länge (i resedagboken).

Enkätundersökning bland fotgängare i Malmö

Genom enkätundersökningar fås ett mått på vad fotgängarna tycker om sin situation i Malmö. Enkäten som utfördes inom detta projekt kan upprepas för att kunna jämföra situationen från år till år.



7. Genomförande och uppföljning

Fotgångarprogrammet ska bli ett levande dokument som används i det dagliga arbetet. Det krävs därför en förankring i verksamheten och en kommunikationsplan. En förutsättning för genomförandet av en del av åtgärderna är att det avsätts medel.

7.1 Genomförande

En genomförandeorganisation bildas som består av en styrgrupp, en projektledare och en projektgrupp. I styrgruppen och projektgruppen ingår representanter från gatukontoret och stadsbyggnadskontoret. Projektledaren tillsätts av gatukontoret.

Projektgruppen ska ta fram ett förslag till en åtgärdsplan. Åtgärdsförslagen, som tagits fram

under arbetet med fotgängarprogrammet, utgör bas för detta arbete. Styrgruppen ska godkänna åtgärdsplanen och ansvarar för att åtgärdsplanen behandlas i den ordinarie budgetprocessen. Åtgärdena förankras sedan politiskt i budgetprocessen och i de fall det krävs särskilt politiskt beslut om en åtgärd, kommer åtgärden att lyftas separat till politisk behandling.

7.2 Uppföljning

Ett antal mätbara indikatorer tas fram av genomförandeorganisationen så att utvecklingen av en gångvänlig stad kan följas upp. Projektgruppen ansvarar för att följa upp och samman-

ställa indikatorerna årligen samt avrapportera till styrgruppen, som i sin tur avrapporterar till Tekniska nämnden.

Åtgärd	Ansvarig	Eget/annat projekt	Ämnesområde
Övergripande åtgärder			
Gångstråksplan	Gk	Eget projekt	Övergripande
Demonstrationsgångstråk	Gk	Eget projekt	Övergripande
Åtgärder inom specifika områden			
Översiktsplan för Malmö	Sbk	Annat projekt	Stadsplanering
Riktlinjer för hantering av gångstråk	Sbk	Eget projekt	Stadsplanering
Exempelsamling	Sbk	Eget projekt	Stadsplanering
Trygghetsåtgärder i och kring g/c-tunnlar	Gk	Eget projekt	Trygghet
Citytunnel ger nya resmönster - strategier	Gk/Sbk	Annat projekt	Stadsplanering/Koppling t. kollektivtrafik
Åtgärder vid hållplatser	Gk	Eget projekt	Koppling till kollektivtrafik
Utveckla reseplaneraren, NVDB	Gk	Annat projekt	Koppling till kollektivtrafik
Saknas det gångbanor?	Gk	Eget projekt	Utformning och reglering av gångbanor
Konflikt mellan gående och cyklister	Gk	Eget projekt	Utformning och reglering av gångbanor
Exempelsamling om gångfartsområden	Gk	Eget projekt	Utformning och reglering av gångbanor
Se över kanalpromenaderna	Gk	Eget projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Att gå på landbygden	Gk	Eget projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Tillgänglighet till naturområden	Gk	Eget projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Kartor med turer till fots	Gk	Eget projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Uppsatta kartor	Gk	Eget projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Orienterbarhet – skyltning för fotgängare	Gk	Annat projekt	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare
Trafikräkningar – fotgängare	Gk	Eget projekt	Trafikräkningar
Beteendepåverkansåtgärder för ökat gående	Gk	Eget projekt	Beteende- och attitydpåverkan
Intern information	Gk	Eget projekt	Ökad förståelse för fotgängare
Workshops	Gk	Eget projekt	Ökad förståelse för fotgängare
Uppföljning			
Resvaneundersökning 2013	Gk	Annat projekt	Exempel på uppföljning
Enkät bland fotgängare i Malmö	Gk	Eget projekt	Exempel på uppföljning

8. Medverkande

Fotgängarprogrammet, Malmö - den gångvänliga staden, har tagits fram av tjänstemän på gatukontoret och stadsbyggnadskontoret.

Styrgrupp

Agneta Sallhed Canneroth – Gatukontoret

Det bästa sättet att börja en dag är att ta en promenad med hunden i Limhamns småbåtshamn. Där möts vi av sol, vind och regn, men framför allt av havets krafter. Har vi tur stöter vi på några av våra tvåbenta och fyrbenta vänner. Efter det är jag redo för en dag på gatukontoret.

Cecilia Hansson – Stadsbyggnadskontoret

De bästa promenaderna är de utmed havet, i stan på Ribersborgsstranden eller vid sommarhuset utmed stranden i Borrby. Det gör inget om det är lite dåligt väder, blåser gör det ju i princip alltid, eftersom det viktigaste med promenaderna är att koppla av, rensa tankarna och ge utrymme för både efter-, och nytanke.

Inger Blomqvist – Gatukontoret (ordförande)

Jag har förmånen att bo vid Håckeberga naturvårdsområde med fantastiska vandringsleder.

Vid ett av de tillfällen då vi lockade bekanta ”från stan” med ut i skogen råkade vi gå vilse och tappa orienteringen. Oron och paniken spred sig i sällskapet i takt med att mörkret sänkte sig över skogen. Efter flera timmar kom vi fram till en väg som vi kände igen och lyckades ta oss hem. Gissa om maten smakade bra efter den uppfriskande promenaden.

Richard Jönsson – Gatukontoret

En lite ljusskygg typ som jag startar min dagliga promenad efter mörkrets inbrott ungefär vid 22-tiden. Ensam blir det en halvtimmes tur som oftast blir utmed havet i Lomma. Dessa kvällspromenader är till för att få lite motion men framför allt för att rensa hjärnan från dagens vedermödor om det inte till äventyrs varit en bra dag för då kan man ju gå omkring med ett litet fänigt leende på läpparna - det är ju inte så många som ser mig.

Projektledare

Emma Kvistberg - Gatukontoret

Promenerar gärna i mina gamla hemtrakter i Kullabygden. Kullaberg med sin spännande natur är en favorit samt de tidiga vårprome-

naderna i Krapperups slottspark där det finns vitsippor i mängder. I Malmö är det Ribersborg och Västra Hamnen som är favoriter.

Projektgrupp

Heléne Nilsson – Gatukontoret

Min favoritpromenad går en ljum sommarkväll, just när solen är på väg ner. De tunna molnen på himlen bildar vackra rosa landskap med sjöar omgivna av skog och berg. Mitt i vardagens stress är detta ett perfekt sätt att bara stanna upp och njuta av nuet.

Jessica Jaremo - Stadsbyggnadskontoret

För promenad och äventyr med familjen älskar jag Bokskogen kring Torups slott. På våren är en promenad här rena vitamininjektionen, med solen som lyser igenom de skira boklöven och böljande hav av vitsippor har tagit makten över de bruna fjolårslöven på marken. Om jag promenerar ensam för motion och uppladdning väljer jag helst de backiga grusvägarna mellan

hagar och åkrar i Aggarp inte långt från mitt hem i Svedala.

Karin Sjölin - Gatukontoret

Naturälskande landskapsarkitekt som gärna tar en tur till Prästaskogen i Torna Hällestad med barnen och alltid spanar efter god matsvamp. Har arbetat med upprustningen av Malmös äldsta stadspark, Kungsparken som är fantastisk att vandra i om våren när alla snödroppar och krokus slagit ut.

Linda Medberg - Gatukontoret

Linda saknade en gång i sin ungdom taxipengar och tvingades promenera en tidig morgon från Gare d’Austerlitz till Gare du Nord i Paris. Promenaden sträckte sig genom

hela Paris och tog några timmar. En fantastisk upplevelse att i gryningsljus få se Paris vakna till liv. Åker numer aldrig taxi.

Lukas Lindgren - Gatukontoret

Som utsocknes boendes består största delen av mitt gående i Malmö i att förflytta mig själv och min inte särskilt stadsanpassade hund mellan regionbusshållplatsen, hunddagiset och Stadshuset. Detta är inte så enahanda som man skulle kunna frukta då hunddagiset lyckligtvis byter lokal med viss regelbundenhet; Triangeln, Köpenhamnsvägen och nu Citadellsvägen, vilket ger mig chansen att gåendes upptäcka olika delar av staden.

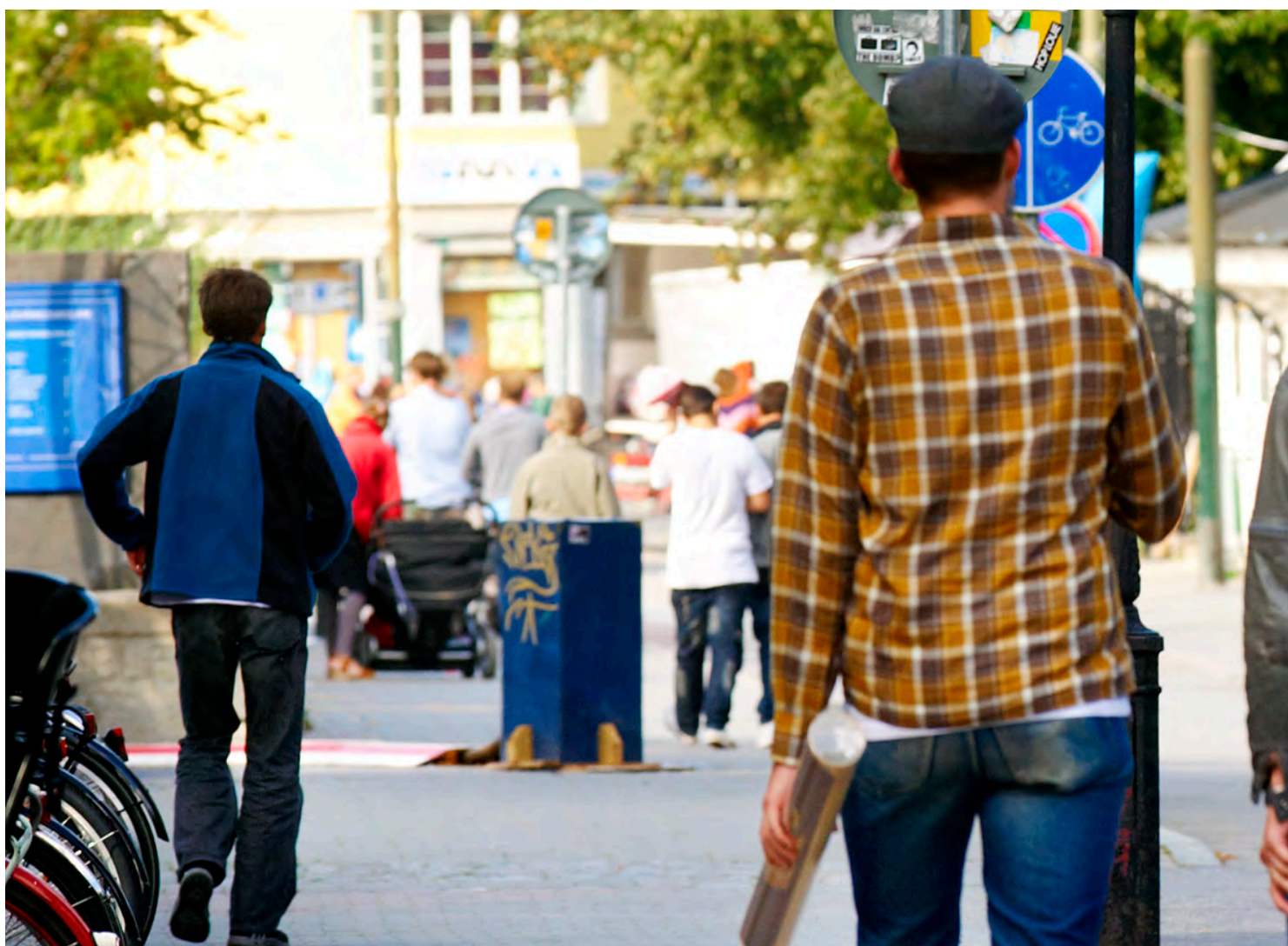
Olle Thor - Gatukontoret

Som hundägare vistas man mycket ute i alla väder och får möjlighet att utforska de flesta

gångstråken i centrum. Favoritrundan är runt kanalen och in genom Kungsparken. En händelse som jag minns var när min hund Sixten slet sig för att jaga kaniner på Limhamnsfältet, han var borta i timmar och hundskallen hördes från alla håll.

Susanne Jörlöv - Gatukontoret

Promenerar helst i norrländsk tallskog, liknande den där jag är uppvuxen. Förekomst av vilda bär, vilda djur och även risk att gå vilse ger extra spänning. Promenerar numera mest i trygg bokskog runt Torup... och väldigt gärna längs en bra shoppinggata!



9. Källor

- Gehl Jan (2003): Livet mellem husene – Udeaktiviteter og udemiljøer, 6. udgave, Arkitektens Forlag, København
- Gehl Jan, Gemzøe Lars (1999): Public spaces public life, 2. edition, Bogtrykkeriet, Skive
- Gunnarsson S. Olof (2005): BASUN Strategi för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad
- Malmö stad (2008): Tillgänglighetsprogram för Malmö. Krav och riktlinjer för funktionshindrade vid ny- och ombyggnad av allmän plats
- Malmö stad (2009): Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 –samt jämförelse med 2003, RVU
- Malmö stad (2010): Prognos för Malmös befolkning fram till 2016, Stadskontoret
- Spolander Krister (1999): Staden Bilen Farten, NTF:s Förlag och Service AB, Malmö, ISBN 91-87198-23-1
- Statens offentliga utredningar (2005): Får jag lov? Om planering och byggande, SOU 2005:77, Tryck Elanders Gotab AB, Stockholm 2005, ISBN 91-38-22424-0
- Sveriges Kommuner och Landsting (2007): TRAST Utgåva 2
- Vägverket (2006): Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands
- Bilder tagna av: Mats Persson, Jens Lennartsson och Johannes Degirmenci



GATUKONTORET spänner över ett brett fält - allt ifrån att vårda, utveckla och förnya stadsmiljön för att den ska vara attraktiv och trygg, till att stimulera folklivet i staden med arrangemang året runt. Ett viktigt ansvar ligger i att utveckla en trafiksäker och trafikmiljövänlig stad med ett tillgängligt transportsystem.