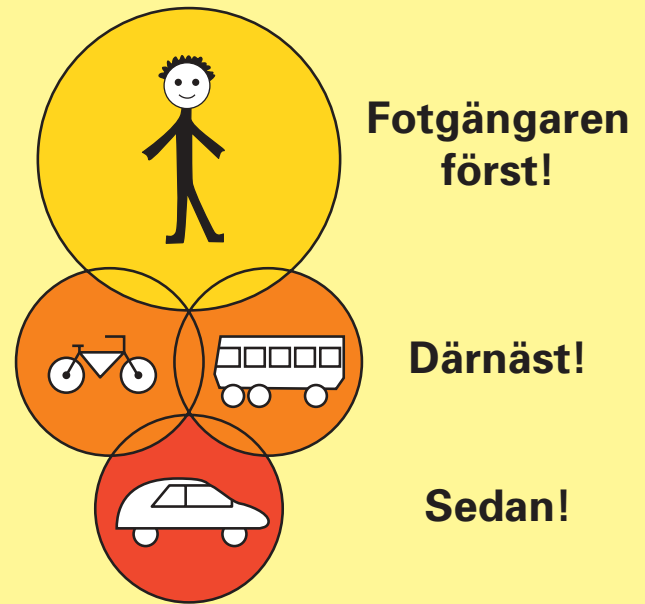


BASUN

Strategi för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad



**FOTGÄNGAREN ÄR
STADENS MÅTT**

Varför satsa på den gångvänliga staden?

- En gångvänlig stad utvecklar det lokala samhället och bidrar till hållbar utveckling!
- En gångvänlig stad är en mänsklig stad för alla att bo i, att arbeta i och att besöka!

Därtill:

- Att gå är det mest demokratiska förflyttningssättet!
- Att gå är det bästa sättet att förbättra hälsan och öka välbefinnandet!
- Det är fotgängarna som ger staden liv, inte bilisterna!

Visionen är en mänsklig stad där fotgängaren är stadens mått

- Bebyggelse och verksamheter präglas av närhet, mångfald och tillgänglighet för alla.
- Fotgängarna rör sig fritt och bekvämt i en trygg, vacker och upplevelserik stad!
- Effektiva och vänliga kollektiva trafikmedel är lätta att nå.
- Där fotgängare och bilar möts är bilarnas hastighet låg och fotgängarna har företräde – även gentemot cyklisterna.
- Inga fotgängare kommer till skada.

Målet är en stadspolitik och tillhörande stadsförnyelse som ger fotgängarna mer livsrum och prioritet:

- *först* rum för fotgängarna,
- *därefter* plats för cyklister och kollektiv trafik,
- *sedan* utrymme för biltrafik på vissa villkor.

Principer BASUN för att främja en gångvänlig stad

- *Bekvämlighet och framkomlighet* för gående mellan olika målpunkter.
- *Anpassning av miljön* med hänsyn till barn, äldre och funktionshindrade.
- *Säkerhet och trygghet* i olika gångpassager och i konfliktpunkter fotgängare–fordon.
- *Upplevelserik och vacker miljö* som stimulerar ökat gående, mellan olika stadsrum.
- *Närhet* till samhällets olika aktiviteter liksom människor emellan.

I det följande beskrivs olika steg för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad.

Utgångsläge för att skapa en gångvänlig stad

Det finns idag ökat intresse för att göra staden mer gångvänlig, t.ex.:

- Ordning av fler gågator och gårdsgator med prioritet för fotgängare.
- Estetisk upprustning av stadsmiljön, öppnande av vattenkontakter, trädplantering.
- Åtgärder för att öka tillgängligheten och bekvämligheten för funktionshindrade.
- Införande av väjningsplikt på obebakade övergångsställen.
- Säkerhetsåtgärder genom 30km-gator och upphöjda övergångsställen.
- Insatser för att göra gångmiljön tryggare.
- Ett fotgängarprogram har tagits fram för Göteborg (ref. 3).

Det återstår dock mycket för att förbättra fotgängarnas situation i en tid när biltrafiken fortsätter att öka och negativt inverkar på fotgängarnas livsrum, rörelsefrihet och säkerhet. Fotgängarnas Förening (FOT) har genomfört besiktning av gångmiljöer i några städer (ref. 1). Erfarenheterna från dessa besiktningar visar:

- 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.

Flera av dessa brister kan enkelt rättas till. Vad som krävs är ett helhetsinriktat program för att göra staden mer gångvänlig.

Jämförelse mellan satsning på cyklister respektive fotgängare

Mycket har gjorts för cyklister under de senaste åren:

- *Särskilda planer* för ett omfattande cykelvägnät – gångstråksplan saknas.
- *Särskild budget* för utbyggnad av cykelvägar – saknas för gångtrafiken.
- *Vägvisning* för cyklister – saknas ofta för fotgängare.
- *Samordning* mellan olika nämnder och kommunala organ genom t.ex. en särskild cykelgrupp – motsvarande saknas för fotgängare.

Man kan fråga sig varför man inte politiskt ägnat mer intresse åt fotgängarna när man gjort omfattande investeringar i biltrafik och kollektivtrafik och för cyklisterna. Fotgängarnas säkerhet har uppmärksamrats, dock lite kring frågor om framkomlighet, hälsa och miljö, om fotgängarnas roll i en hållbar utveckling.

Att skapa en gångvänlig stad är mer än tekniska åtgärder: det handlar också om att minska bilberoendet, om att återföra närhet och mångfald i bebyggelse och verksamheter, om att skapa stadsrum, om att ordna sammanhängande, trygga och upplevelserika gångstråk. Detta ställer krav på samordnade åtgärder på både kommunal och lokal nivå.

Goda exempel och förebilder

Det finns några svenska exempel på åtgärder som genomförts för att ge mer rum för fotgängarna, t.ex.

- Upprustning av torg och öppna platser, t.ex. i Malmö.
- Öppnande av gångkontakter mot vatten, t.ex. i Eskilstuna.
- Gångstråk (4 km) med konstnärlig utsmyckning i Örebro (ref. 9).

Utomlands finns flera intressanta förebilder:

- Stadspolitik, exempel London som skall bli världens gångvänligaste stad år 2015 enligt borgmästare Ken Livingstone (ref. 7).
- Gångstråksplan för Genève med instruktiv hänvisning och beskrivning.
- Trafikreducerande åtgärder genom bilavgifter i centrala London.
- 30 km/tim som bas-hastighet inom staden Graz, Österrike.
- Gångprioriterad stadsmiljö i t.ex. Chambéry, Frankrike.



Örebro, Lilla Å-promenaden. Exempel på upplevelsestråk (4 km) med tio skulpturer.

- Förnyelse av stadsrum i Köpenhamn, Århus, Lyon, Barcelona m.fl. (ref. 4).
- Gångstråk med planteringar i Paris (Promenade Plantée).

Det finns dock få svenska kommuner – kanske ingen – som formulerat och antagit ett politiskt program för att göra staden mer gångvänlig. Stadsmiljørådet har i ”Agenda för staden” påpekat behov av en ny stadspolitik och gett vissa punkter för att förbättrade villkoren för fotgängarna (ref. 10). Boverket, Vägverket och Kommunförbundet har publicerat underlag för samordnad stads- och trafikplanering och åtgärder för att göra staden mer attraktiv (ref. 8, 11, 12).

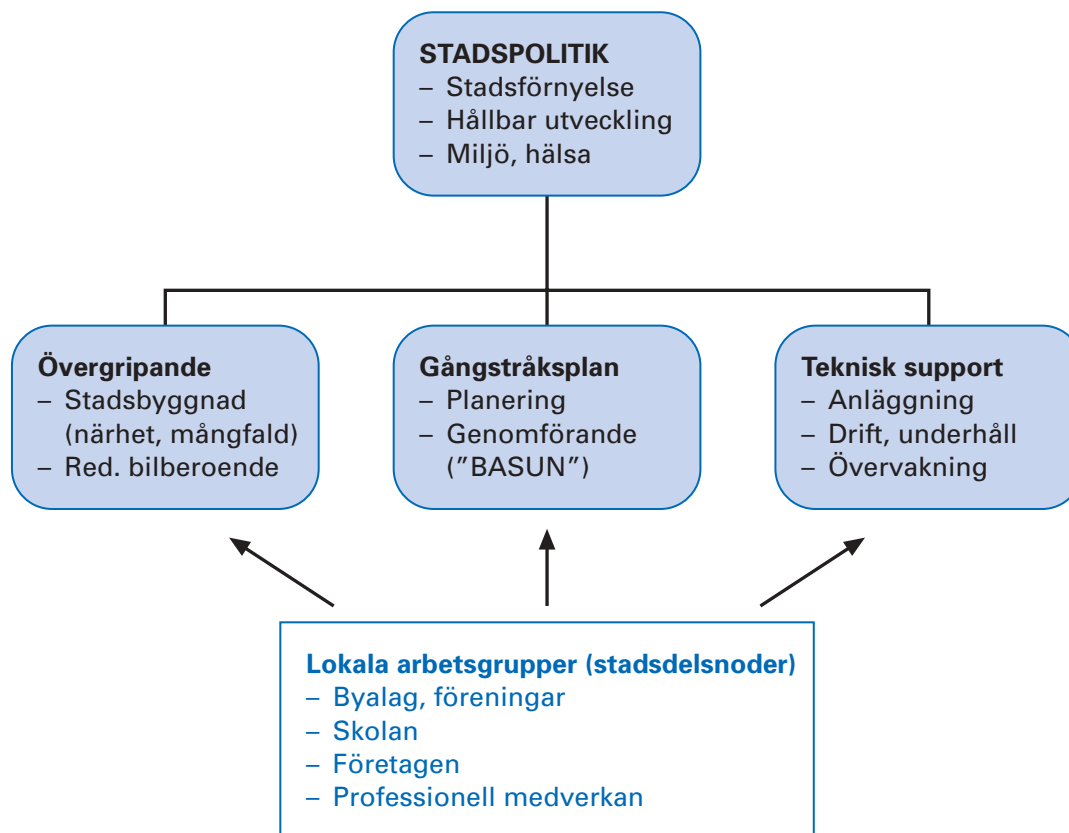


Ljubljana, exempel på stadsrum (överst). Amsterdam, exempel på bred trottoar som ger plats för både gående resp. sittande på kafé (nederst).

Obs! Denna bild har för låg upplösning – borde helst vara dubbelt så hög.

Förslag till strategi för att skapa en gångvänlig stad

En gångvänlig stad måste baseras på en stadspolitik som ger fotgängarna prioritet som ett led i den långsiktiga omställningen mot ett mer hållbart samhälle liksom att förbättra invånarnas hälsa och miljö. I arbetet måste ingå olika former av medborgarsamverkan genom lokala arbetsgrupper som byalag, föreningar, skolan, föräldrar, företag (figur 1).



Figur 1. Översikt av aktiviteter för att göra staden mer gångvänlig och mänsklig.

Ett viktigt första steg för att förbättra fotgängarnas situation är att planera och genomföra en gångstråksplan med tillhörande tekniska åtgärder.

Strategi för att göra staden mer gångvänlig och mänsklig

Aktivitet 1:

Initiera och etablera samarbetsgrupper

På kommunal nivå måste initiativ till en satsning på en gångvänlig stad tas av kommunledningen genom att bilda en arbetsgrupp för den gångvänliga staden. Satsning på fotgängare och en gångvänlig stad berör i stort sett hela kommunförvaltningen liksom landstinget, kollektivtrafiken, skolorna, näringslivet, olika intresseorganisationer och allmänheten. Behov finns här av samordning liknande den som gjorts för Agenda 21-arbetet och för tillgänglighetsprogram för funktionshindrade.

På lokal nivå (t.ex. stadsdel, bostadsområde kring en genomfartsled) bör samarbetsgrupper etableras med bl.a. boende, representanter för skola, byalag, föreningar och företag som vill delta i arbetet för ett gångvänligt samhälle. Hit hör även arkitekter, ingenjörer, konstnärer m.fl. Kontakter bör även tas med motor- och cykelorganisationer (för att öka förståelsen för fotgängarnas problem).

Aktivitet 2:

Sammanställ och analysera planerade och hittills genomförda beslut, program och åtgärder

för att främja fotgängarnas framkomlighet, säkerhet och trygghet. Hit hör analys av politiska program och beslut kring stadsbyggandet, trafiken, miljön (Agenda 21) etc. Genomgången kommer säkerligen visa att det finns goda förutsättningar – mer eller mindre uttalade – för att satsa på en gångvänlig stad.

Aktivitet 3:

Klarlägg dagens problem för fotgängarna (ref. 1, 2)

- a) *Besiktiga trafikmiljön*, bl.a. med avseende på säkerhet och trygghet och klarlägg problemen för fotgängare i den befintliga stads- och trafikmiljön – men även goda exempel på åtgärder – enligt en checklista (se bilaga 1).
- b) *Intervjua* boende och besökande om hur de upplever stads- och trafikmiljön.
- c) *Analysera* olycks- och trafikdata och dagens trafiknätsstandard.
- d) *Sammanställ* problemen och ge förslag till omedelbara åtgärder.

Aktivitet 4:

Organisera stadsrummet med prioritet för fotgängare och utarbeta en gångstråksplan

Arbetet baseras de erfarenheter som man fått från aktiviteter 2 och 3. Målsättningen är att få fram *sammanhängande gångstråk* som täcker hela tätortsområdet med gena, trygga och attraktiva gångförbindelser för hela tätortsområdet

enligt principer BASUN. Arbetsgången för att ta fram en gångstråksplan beskrivs i Bilaga 2. Viktigt är här att man inte bara ägnar uppmärksamhet åt centrum utan även åt olika stadsdelars miljöer. Gångstråksplanen bör baseras på *en analys av stads- och trafikrummets användning* för olika funktioner, däribland rum för fotgängare resp. transporter enligt den s.k. livsrumsmodellen (se Bilaga 2).

Aktivitet 5:

Samordna gångstråksplanen med stadsförnyelsen och miljöåtgärderna

Gångstråksplanen bör samordnas med övergripande program för stadsförnyelse, miljöarbete (Agenda 21) och åtgärder för att främja hållbar utveckling.

- a) *Plan- och byggärenden* bör granskas i vilken grad de främjar resp. motverkar fotgängarnas intressen
- b) *Lokal utveckling* bör stimuleras för att få närhet, mångfald och gemenskap på stadsdelsnivå. Detta kan ske genom stöd för entreprenörskap och initiativ som ger fler arbetsmöjligheter och service inom närområdet.
- c) *Åtgärder för att minska bilberoendet* och reducera biltrafiken bör påskyndas genom att främja och belöna miljövänliga lokaliserings- och transportalternativ.

Aktivitet 6:

Öka gåendet med tanke på hälsa och miljö, hållbar utveckling, marknadsför och tala för fotgängarnas sak

Här handlar det om att ”gå åstad” genom att

- framhäva gåendets betydelse för staden (”det är fotgängarna som ger staden liv”);
- öka gåendet genom att framhålla de positiva effekterna (för hälsa, miljö);
- gå istället och minska bilberoendet (för miljö, ekonomi);
- initiera ”vandrande skolbuss”, dvs föräldrar (eller andra) går med barn till dagis, skola liksom ”vandrande sällskap”, dvs. grupper som gör regelbundna promenader, även för att upptäcka stadens historia (s.k. stadsvandring).

Vidare handlar det om att:

- uppehålla kontakter med olika myndigheter, med näringslivet, ideella organisationer;
- medverka med information och sprida budskap i olika sammanhang;
- informationsblad om pågående aktiviteter, bl.a. stadspromenader, vandrande skolbuss;
- information till massmedia, i lokalradion om gångmiljön, spec. då halka råder (jämför trafikradion för bilister);

- ordnandet av *Fotgängarens dag* (t.ex. i samband med den årliga europeiska Trafikantveckan i sept.).

Aktivitet 7:

Ge förslag till ett stadspolitiskt program

"Fotgängaren är stadens mått"

Målet bör vara att få fram beslut om en mer gångvänlig stadspolitik:

- 1) som tar större hänsyn till fotgängarna genom en stadsförnyelse som är inriktad på hållbar utveckling, närhet och mångfald, vackra stadsrum,
- 2) som främjar *gångstråk* över för hela staden i kombination med *trafiktämjande åtgärder* så att fotgängarnas säkerhet, trygghet och framkomlighet tillgodoses,
- 3) som säkerställer *underhållet* av gångpassager under olika tider på året och dygnet,
- 4) som främjar en vänlig *kollektivtrafik* med säkra och trygga hållplatser och terminaler.

Aktivitet 8:

Erfarenhetsutbyte

Viktigt är att kontinuerligt återföra och sammanställa erfarenheter. Detta kan ske genom informationsutbyte på internet, ordnandet av seminarier etc.

Förslag till pilotprojekt BASUN

Pilotprojekt för att få fram en gångvänlig stad bör genomföras för ett antal städer och tätorter men stadsdelar eller bostadsområden med genomfartstrafik, t.ex.:

- *Större stad*. Exempel Örebro som arbetar med en gångstråksplan och har genomfört flera gångstråk
- *Medelstor stad*. Exempel Halmstad som har tagit fram flera program för stadsförnyelse, trafiksäkerhetsförbättringar och för ökad tillgänglighet för handikappade
- *Mindre stad*. Exempel Ronneby som arbetar på att förbättra stadsmiljön i centrum och dämpa hastigheten på infartsgatorna.
- *Bostadsområde*. Exempel Tussmötesvägen, Enskede där genomför 30km-begränsning behöver följas upp genom dialog mellan de boende och ansvarig myndighet.

Pilotprojekt initieras under år 2005 och erfarenheter sammanställs och publiceras.

Referenser

- 1) Bäckström, K. (2003) *Rådbok. Trafikmiljöbesiktningar/trafikinspektioner som metod för att åstadkomma bättre trafikmiljö för fotgängare och cyklisterna i tätort.* FOT-Noter 2003:2.
- 2) Cruse-Sondén, G., Holm, E. (2003) *Så här gör man en Trygghetsvandring.* Tryggare och Mänskligare Göteborg.
- 3) Fridh, P. (2004) *Fotgängaren – en del av staden. Fotgängarprogram för Göteborg.* Trafikkontoret, Göteborg.
- 4) Gehl, J., Gemzøe, L. (2000) *Nye byrum.* Arkitektens Forlag.
- 5) Gunnarsson, S.O. (2003) *Fotgängaren är stadens mått. Strategi för hållbar och mänsklig stadsförnyelse.* FOT-Noter, Fotgängarnas Förening.
- 6) Gunnarsson, S.O. (2003) *Fotgängaren är stadens mått. Strategi för hållbar och mänsklig stadsförnyelse. Sammanfattning.* FOT-Noter, Fotgängarnas Förening.
- 7) Livingstone, K. (2004) *Making London a walkable city. The Walking Plan for London.*
- 8) Brandberg, V. m.fl. (1998) *Lugna gatan! En planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator.* Sv. Kommunförbundet.
- 9) *Lilla Å-promenaden.* Informationsblad Örebro Stadsbyggnad.
- 10) Uusmann, I., Nyström, L. (2003) *Agenda för staden.* Stadsmiljörådet.
- 11) Berndtsson, V. (2002) *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera.* Boverket.
- 12) Wallberg, S., Wärnhjelm, M. (2004) *Trafik för en Attraktiv Stad.* Boverket, Vägverket m.fl.

Bilaga 1

CHECKLISTA FÖR BESIKTNING AV FOTGÅNGARNAS SITUATION

Anvisning

- Denna checklista är uppställd för att allmänt granska fotgängarnas miljö enligt principer BASUN. 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. Observera att situationen är annorlunda under spec. vintertid med snö och halka, under dagtid resp. kvällstid.
 - c) en viss *stadsdel*.
- Problemen identifieras och exempel på förbättringar föreslås. Det är viktigt att notera även bra lösningar – inte bara sådana som skapar problem för fotgängare!

Bekvämlighet och framkomlighet

- Var finns viktiga start- resp. målpunkter? Var finns gångflödena idag?
- Är gångvägar sammanhängande, dvs utan avbrott mellan olika platser? Var saknas gångförbindelser? Finns det spontana gångförbindelser som borde permanentas? Hur kan en gångstråksplan förverkligas?
- Blir det onödiga omvägar (t.ex. för att passera trafikleder, järnväg, vatten) och långa väntetider för fotgängare? Går det att ordna genare passager?
- Kan bilfria områden resp. gårdsgator (med prioritet för fotgängare) ordnas?
- Saknas övergångsställen resp. behöver övergångsställen flyttas? Finns det behov av signalreglering?
- Är gångtunnlar/gångbroar obekväma resp. svåra att nå? Kan andra lättillgängliga lösningar ordnas (t.ex. i markplanet, övertäckt vindskyddad gångbro)?
- Finns det utrymme att gå fritt och kunna mötas?
- Är gångbanan fri från hinder (parkerade bilar, vägmärken, elskåp etc. men även buskar och trädgrenar)?
- Finns det oklarheter (i skyltning eller markering) var fotgängarna resp. cyklister eller bilister skall röra sig på delade gång- och cykelbanor?
- Används trottoaren för cykel- resp. mopedåkning? Om så är fallet, hur är skyltningen ordnad? Kan man ändra på situationen? Kan trottoaren uppdelas i gångyta resp. cykelyta?
- Finns det väderskydd? Kan fler ordnas?
- Finns det sittplatser? Finns det kaféer och uteserveringar som är lättillgängliga?

- Hur är informationen ordnad om målpunkter och avstånd? Även historiska data?
- Finns det offentliga toaletter i anslutning till gångförbindelser?

Anpassning till barn, äldre, funktionshindrade

- Hur är tillgängligheten till olika lokaler och verksamheter?
- Hur är barnens skolvägar ordnade? Kan lekplatser nås på ett säker sätt?
- Är trottoarer och gångvägar fria från snubbelrisker (gropar, ojämn yta, uppstickande föremål)? Är trottoarer fria från reklamskyltar?
- Är trappor lätta att gå i, försedda med ledstänger?
- Finns ramper som är bekväma – istället för trappor?
- Finns det vil- och sittmöjligheter?
- Finns det vil- och sittmöjligheter i anslutning till gångvägar? Avstånd?
- Är kantstenar vid gångpassager avfasade?
- Är information t.ex. på hållplatser lättläst och förståelig?
- För spec. synskadade: Finns det ledstråk resp. anvisningar på gångbanan?
- För spec. rullstolsbundna (inkl. barnvagnskörare): Är t.ex. kantstenar avfasade? Är gångutrymmet tillräckligt?

Säkerhet och trygghet

- Kan biltrafiken dämpas? Kan någon gata göras om till gågata resp. gårdsgata (gata med prioritet för fotgängare)?
- Är hastigheterna för höga i de områden där fotgängare rör sig? bl.a. kring skolor, centrum, serviceställen. Förslag till hastighets- och trafikdämpande åtgärder (gupp, avsmalning)?
- Kan fler gårdsgator (med prioritet för fotgängare), fler 30-områden införas?
- Är gångpassagerna säkra med hänsyn till övergångsställenas utformning? (hastighet max. 50 km/tim, helst lägre, endast max ett körfält att passera)
- Behövs det fler övergångsställen? Behöver signalreglering införas?
- Kan busshållplatser och bytespunkter nås på ett enkelt och säkert sätt? Är hållplatsen säker för av- och påstigning? Kan hållplatsen göras säkrare (t.ex. utformas som timglas resp. utgör som ett övergångsställe)?
- Kan man säkert ta sig fram till/från P-platser och inom dessa?
- Kan man röra sig tryggt (överblick, belysning, närhet till bebyggelse etc.)?
- Konflikter med cyklister och mopeder?
- Finns det skymmande buskage som kan ge otrygghet?
- Hur är gångtunnlars utformning och belysning? Otrivsamma och skräpiga?
- Hur är underhållet ordnat (sommartid som vintertid)? Finns det snubbelrisker (gropar, uppstickande brunnslöck etc.)
- Hur övervakar polisen säkerhet och trygghet?

Upplevelse och vacker miljö

- Kan gångförbindelsernas skönhets- och trivselvärden, rum-till-rum-upplevelse förbättras? Kan enformiga och tråkiga passager omformas?
- Kan de offentliga rummen göras mer estetiskt tilltalande, t.ex. genom konstnärlig utsmyckning?
- Finns det eller går det att ordna fler mötesplatser med kaféer, uteserveringar etc.
- Kan gaturummet förbättras genom trädplantering, blomster?
- Kan mer utblickar tillskapas mot vatten och andra naturområden, mot landmärken?
- Är det skräpigt och ostädat kring torg, parker och gångvägar?
- Finns det störande buller, avgaser?

Närhet och gångavstånd

- Var ligger målpunkterna (lekplatser, parker, skola, butiker, service, arbetsplatser, hållplatser, fritidsområden etc.)
- Ligger skola, serviceställen och inom nära gångavstånd?
- Ligger hållplatser inom nära gångavstånd?
- Finns det bra och tydlig vägvisning till olika besökspunkter?
- Finns det bra och tydlig vägvisning till hållplatser?
- Finns det ny- eller ombyggnadsplaner som främjar resp. motverkar närhet och fotgängarnas tillgänglighet och miljöintressen?
- Hur fungerar informationen om stads- och trafikplaner som berör fotgängarnas intressen?

Bilaga 2

GÅNGSTRÅKSPLAN – EXEMPEL PÅ ARBETSGÅNG

Gångstråksplanen skall anvisa gena, trygga och attraktiva gångförbindelser för *hela* tätortsområdet och ordna upplevelserika uppehålls- och mötesplatser enligt principer BASUN. Viktigt är här att man inte bara ägnar uppmärksamhet åt centrum utan även åt olika stadsdelars miljöer. *Arbetsgången* bör innehålla följande moment:

Inventering

- Platser som genererar resp. attraherar gångtrafik, t.ex. bostadsområden, daghem, skolor, arbetsplatser, serviceområden, fritidsanläggningar, hållplatser och terminaler, P-platser.
- Korsningspunkter och platser som innebär konflikter med fordon eller utgör hinder för passage inkl. felande länkar och passager som upplevs som otrygga resp. monotona (enligt besiktning, ref. 1 och 2, Checklista bilaga 1).
- Platser som är eller kan bli mötesplatser, ge utblickar, ge stads- resp. naturupplevelser.

Organisation av stadsrummet med hänsyn till fotgängare och fordonstrafik

Gångstråksplanen bör baseras på en analys av hur stadsrummet skall organiseras och utformas med beaktande av (1) Vilket eller vilka trafikslag skall prioriteras?, (2) På vilka villkor? Organisationen kan ske enligt ”livsrummodellen” (figur 2:1):

Frirum, rum för enbart för fotgängare och cyklister:

- Helt bilfria områden ex torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata gång- och cykelvägar.

Integrerat frirum, rum för fotgängare och cyklister men med möjlighet till begränsad inkörning av (lätta) motorfordon under förutsättning av mycket låg hastighet (max 5 km/tim) och absolut prioritet för fotgängare/cyklister:

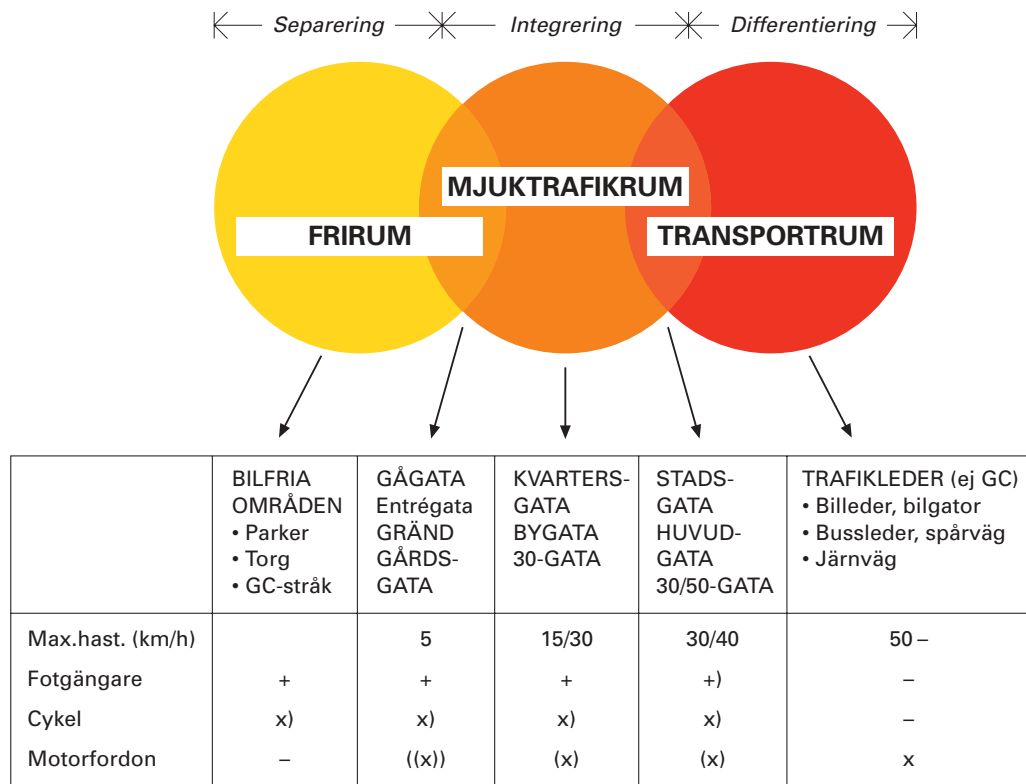
- Vissa gågator där biltrafik normalt är förbjuden men motorfordon får köra in för leveranser med låg hastighet under vissa tider.
- Entrégator där endast behöriga får köra in motorfordon till fastigheter.
- Gårdsgator där motorfordon får köra in till fastigheter längs gatan.

Mjuktrafikrum, rum för fotgängare och cyklister blandat med (lätta) motorfordon med lokal destination:

- Kvartersgator eller bygator, där fotgängare fritt kan korsa gatan och bilars hastighet är låg (max 15 resp. 30 km/tim).

ORGANISATION AV STADSRUMMET
(enligt "Livsrumsmodellen")

- 1) Typ av rum?
- 2) Vems prioritet?
- 3) Villkor för utnyttjandet?



S O Gunnarsson 05-01

- + Absolut prioritet för fotgängare
- +) Fotgängare har företräde på övergångsställen
- x) Prioritet för cyklister med företräde för fotgängare
- (x) Motorfordonsförare har låg fart (max. 15 alt. 30 km/h), lämnar företräde för fotgängare och cyklister i passager
- ((x)) Motorfordonsförare har låg fart (max. 5 km/h) och ger absolut prioritet för fotgängare och cyklister

Figur 2:1. Organisation av stadsrummet för fotgängare och trafik enligt "livsrumsmodellen".

Integrerat trafikrum, rum med blandning av olika trafikslag – med förekomst av motorfordon i såväl lokaltrafik som genomgångstrafik:

- Stadsgator eller huvudgator där olika trafikslag blandas under förutsättning att fordonen har låg hastighet (max 30, 40 eller 50 km/tim) och fotgängare har viss prioritet på oreglerade övergångsställen.

Transportrum, rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade:

- Huvudleder, stadsmotorvägar för enbart biltrafik
- Banvallar för spårtrafik eller för snabbusstrafik

I detta sammanhang bör *övergripande* trafiktämjande åtgärder genomföras för att reducera biltrafikmängder och hastigheter inom de platser och områden där fotgängare och cyklister förekommer.

Utformning och detaljprojektering (enligt principer BASUN)

Bekvämlighet och framkomlighet

- Gångförbindelserna lokaliseras och utformas så att fotgängaren kan förflytta sig säkert och tryggt från rum till rum och samtidigt får variation i upplevelser. Hit hör passager förutom över torg och genom även att gå bland verksamheter av olika slag – i stadsrum med bostäder, affärer, kaféer, restauranger, kontor, hantverk etc.
- Stränder, vatten- och naturområden som idag i många fall är blockerade bör öppnas för promenader.
- Varje punkt i gångstråksplanen skall ha hög standard vad gäller framkomlighet och komfort under alla årstider. Utrymmen för gångtrafiken skall vara klart anvisade och utmärkta (gäller t.ex. där gång- och cykeltrafiken är separerade resp. blandade). Trottoarer som ingår i gångstråken skall ha en minsta bredd på 2,5 m för ge plats för möten mellan t.ex. två barnvagnar.

Anpassning till bl.a. funktionshinderades krav

- Gångstråk och gångbanor skall vara fria från hinder i form av parkerade bilar, reklamskyltar etc. och utan branta stigningar eller trappor.
- Vid utformningen av gångmiljön skall särskild hänsyn tas till synskadade och till rörelsehindrade personer, bl.a. genom speciella markeringar i gångbanan, avfasade trottoarkanter, likaså att husfasader hålls rena från föremål, t.ex. skyltar, och reklam.
- Bilparkering skall endast tillåtas på markerade områden och så att denna inte inkräktar på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för fotgängare. Angöring eller parkering på trottoarer och gångvägar skall ej tillåtas.

- Cykelparkering skall ej heller inkräkta på tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för fotgängare. Så långt möjligt bör separata, avgränsade utrymmen för cykelparkering ordnas i anslutning till olika besökspunkter och terminaler.
- Tillfällig avspärrning i samband med husbyggen och underhåll bör ordnas så att fotgängarna får tillräckligt utrymme för säker passage.

Säkerhet och trygghet

- Gångtunnlar skall utformas så att dessa naturligt anpassas till terrängen och så att fotgängare inte behöver få branta stigningar eller lutningar.
- Övergångsställen (där så erfordras) bör utformas upphöjda och så att endast omfatta passage av två körfält. I andra fall måste signalreglering införas. Passagetiden skall anpassas till personer med rörelsehinder.
- Gångtunnlar skall utformas – genom öppenhet, belysning, färgsättning – så att dessa upplevs som trygga att gå i.
- Tydlig åtskillnad skall göras mellan ytor för fotgängare resp. cyklande på gång- och cykelvägar och trottoarer med cykeltrafik. På gågator och gångytor bör cykeltrafik vara förbjuden.
- Där kollektivfordon framförs inom gångprioriterade områden skall hastigheter och tidtabeller anpassas för att reducera risker.
- Stor omsorg skall ägnas åt att stråken, punkter och platser blir trygga, bl.a. genom buskröjning, väl avvägd belysning.
- Informationstavlor, vägvisare etc. skall finnas för att ange aktuell position, underlätta orientering och vägval. Landmärken (t.ex. kyrktorn och speciella byggnader) bör helst vara synliga från flera håll.

Upplevelse och vacker miljö

- Enformiga miljöer, t.ex. av hus och fasader, bör undvikas eller omgestaltas, likaså mörka och trånga tunnlar. Naturliga utblickar ordnas t.ex. genom siktröjning.
- Konstnärlig utsmyckning gör gångstråken intressanta och attraktiva. (Exempel Lilla Å-promenaden i Örebro)
- ”Naturliga” mötesplatser ordnas med möjlighet att träffa folk liksom kaféer och andra platser där man i lugn och ro kan sitta ner och vila och koppla av.

Närhet

- Varje plan- och byggärende bör granskas så med hänsyn till fotgängarnas behov (enligt BASUN) att närhet och mångfald eftersträvas i bebyggelsen.
- Satsning på en kundvänlig och pålitlig kollektivtrafik är en viktig del i ett program för stadsförnyelse och minskat bilberoende. Utformning av kollektivtrafiknätet bör ske med utgångspunkt även från passagerarnas, dvs fotgängarnas, tillgänglighet till hållplatser och stationer. Detta förutsätter att säkra, trygga och bekväma gångvägar ordnas till hållplatser liksom trygga och bekväma väntrum. Lokalisering och utformning av hållplatser skall anknytas till och ingå i gångstråksplanen.
- Gångförbindelser till/från större parkeringsplatser skall inordnas i gångstråksplanen.

Riktlinjer för teknisk standard och underhåll

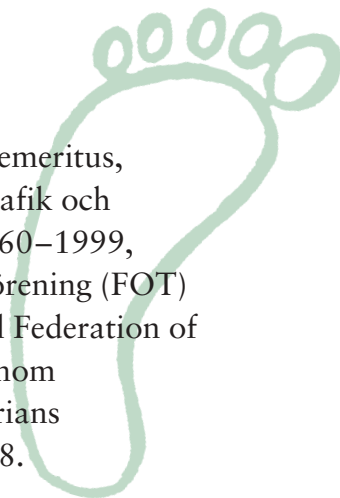
- Riktlinjer och teknisk standard bör specificeras för design och anläggning av gångstråken och tillhörande sidoanläggningar. Riktlinjerna bör baseras på internationell och nationell forskning och erfarenhet.
- Riktlinjer för underhåll av gångstråken bör utformas för såväl sommartid som vintertid.

Samordning och finansiering

- En särskild arbetsgrupp bör bildas med representanter för bl.a. stadsbyggnad, trafik- och gatuplanering, kollektivtrafik, miljö och hälsa, turism. Arbetet bör samordnas med övriga samrådsgrupper på kommunal och lokal nivå.
- Medel för genomförande av gångstråksplanen bör anvisas genom årliga anslag i särskild budget.

FÖRFATTARE

S. Olof Gunnarsson, professor emeritus, forskare inom stadsbyggnad, trafik och trafiksäkerhet på Chalmers, 1960–1999, verksam inom Fotgängarnas Förening (FOT) sedan 1982, inom International Federation of Pedestrians (IFP) sedan 1972, inom Federation of European Pedestrians Associations (FEPA) sedan 1988.



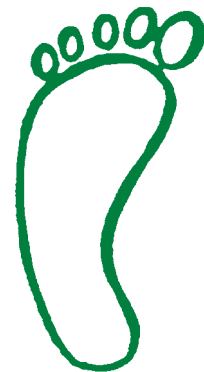
Fotgängarnas Förening (FOT)

är en politiskt oberoende förening som vill tillvarata fotgängarnas intressen och främja ett gångvänligare samhälle.

Adress: Jonservedsvägen 109, 443 51 Lerum

e-post: infot@fot.se

Hemsida: www.fot.se



Styrelse år 2005

Ordförande: S. Olof Gunnarsson, Lerum, e-post: olof@fot.se

Vice ordförande: Sonja Forward, Linköping,
e-post: sonja.forward@vti.se

Sekreterare: Birgitta Malmberg, Skogås,
e-post: Birgitta.Malmberg@naturvardsverket.se

Kassör: Hans Westberg, Göteborg, e-post: hans@fot.se

Övriga ledamöter: Jan-Olof Larsson, Enskede, Bengt-Åke Ljungblom,
Ronneby, Rolf Mellqvist, Västerås, Per Wramborg, Linköping

Suppleant: Inger Sundström, Örebro

Gå med i FOT!

Medlemsavgift 100 kr/år. Postgiro 8 33 67-3