



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Tjänsteutlåtande

Trafiknämnden
Sammanträdesdatum
2018-03-13

Specialist & Sakområden

Helena Karlsson Haner/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon 031- 368 25 26
E-post: helena.karlsson.haner@trafikkontoret.goteborg.se

Utfärdat
2018-01-31
Diarienummer 2874/15

Maria Olsson/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon 031-368 23 49
E-post: maria.olsson@trafikkontoret.goteborg.se

Remiss av Göteborgs Stads Fotgängarprogram 2018–2025

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden remitterar förslag till fotgängarprogram i enlighet med föreslagen sändlista.

Sammanfattning

Trafikkontoret fick under 2016 i uppdrag att ta fram ett fotgängarprogram som en fördjupning av trafikstrategin. Ett förslag till program har sedan dess arbetats fram i samarbete med stadsbyggnadskontoret, park och naturförvaltningen och fastighetsförvaltningen. Programmet presenterar en målbild och övergripande principer som ska vägleda stadens arbete för en gångvänligare stad.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden remitterar programförslaget enligt bifogad lista och att remissvar ska ha inkommit till förvaltningen senast 2018-06-30. Syftet med remissen är att få inspel till hur programmet kan förbättras och förtydligas inför beslut i trafiknämnden om ett färdigt program som planeras till slutet av 2018.

Förhållande till beslutade styrande dokument

Göteborgs Stads fotgängarprogram 2018–2025 är fördjupning av stadens trafikstrategi, *Trafikstrategi för en nära storstad*. Programmet tar vidare tre av trafikstrategins effektmål kring resor och stadsrum. Programförslaget har också en nära koppling till budgetmålet *det hållbara resandet ska öka* som trafikkontoret är processägare för. Att förbättra förutsättningarna för fler att gå, i synnerhet korta sträckor, är en central del av att öka det hållbara resandet. Grönstrategin och utbyggnadsplaneringen har också en tydlig koppling till hur staden ska upplevas till fots och anses påverkas positivt av att ett fotgängarprogram tas fram. Samtidigt finns beröringspunkter med många andra beslutade styrande dokument i staden. Exempelvis miljöprogrammet, Göteborgs stads program för en jämlik stad och program för full delaktighet. Måluppfyllelsen av dessa dokument anses påverkas positivt av ett utökat fokus på gångvänlighet i staden. Ansvariga

förvaltningar kan genom remissen vara del av att kvalitetssäkra att relevanta synergier lyfts fram.

Ekonomiska konsekvenser

Självaste remissen innebär inga ekonomiska konsekvenser. Däremot kan insatser enligt det föreslagna programmet innebära ekonomiska konsekvenser. Programmet innehåller dock ingen bedömning av vilka kostnader det handlar om då en handlingsplan först tas fram i nästa skede.

Barnperspektivet

Barnperspektivet är en utgångspunkt för programmets upplägg och principer. Ambitionen är att barn ska ses som en självklar del av arbetet för en gångvänligare stad. Detta är särskilt viktigt utifrån att barns möjlighet att succesivt kunna gå själva i staden är en central del av deras utveckling. Remissen kan genom att öppna upp för synpunkter hjälpa till att föreslå förbättringar eller inspel till vidare arbete som berör barn och fotgängare.

Jämställdhetsperspektivet

Jämställdhet har varit en del av analysarbetet bakom programmets upplägg och principer. En gångvänlig stad anses vara positiv ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor går i något större utsträckning än män. Kvinnor upplever även mer ofta otrygghet i gångmiljöer som kan förebyggas genom programmets principer. Satsningar på exempelvis förbättrad vinterväghållning kan också bidra positivt till kvinnors hälsa då majoriteten som drabbas av fallolyckor är just äldre kvinnor. Remissen kan genom att öppna upp för synpunkter hjälpa till att föreslå förbättringar eller inspel till vidare arbete som berör jämställdhet och fotgängare.

Mångfaldsperspektivet

Mångfald har varit en utgångspunkt för programmets upplägg och principer. Detta både genom att belysa mångfalden av fotgängare och att en gångvänlig stad behöver fungera för alla människor, oavsett såväl individuella förutsättningar och plats i staden. Ökad rörelsefrihet för fler är också en av de viktigaste nyttorna med en gångvänlig stad som motiverar varför staden behöver prioritera gående. Remissen kan genom att öppna upp för synpunkter hjälpa till att föreslå förbättringar eller inspel till vidare arbete som berör mångfald och fotgängare.

Miljöperspektivet

En gångvänlig stad innebär många nyttor ur ett miljöperspektiv. Fler som går istället för att resa med motoriserade fordon har en positiv inverkan på luftkvalitet och bullernivåer och bidrar på så vis till en utveckling mot att nå stadens miljömål. Gåendet nära koppling till kollektivtrafiken då människor går till och från hållplatser gör att det är möjligt att främja kollektivtrafikresor genom ökade satsningar på gående. Även satsningar på kollektivtrafik kräver fokus på fler gående till och från hållplatser.

En omdisponering av yta till fördel för fotgängare kan också medföra mer plats och prioritet till grönska i staden. Detta gynnar såväl människors hälsa som till ekosystemtjänster i staden. Remitteringen kan genom att öppna upp för synpunkter hjälpa till att föreslå förbättringar eller inspel till vidare arbete som berör miljö och fotgängare.

Omvärldsperspektivet

Lärdomar från andra städer och forskning har använts som utgångspunkt i programmet. Att prioritera gående och gångvänlighet i städer är en trend som syns runt om i världen såväl både inom den faktiska stadsplaneringen som inom forskning kring hållbara städer och livsmiljöer. På så vis anses fotgängarprogrammet ligga i linje med omvärldens utveckling.

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Marja-Leena Uitto Adolfsson
Tf avdelningschef Specialist och
sakområden

Bilagor

- 1 Remissversion: Göteborgs stads fotgängarprogram 2018-2025
- 2 Lista över remissinstanser
- 3 Följebrev remissinstanser Göteborgs stad
- 4 Följebrev övriga remissinstanser

Ärendet

Trafikkontoret fick 2016 uppdraget av trafiknämnden att ta fram ett fotgängarprogram. I Miljöprogram för Göteborgs Stad är en av åtgärderna ”Ta fram en fotgängarplan”. Arbetet har därför även koppling till miljöprogrammet.

Nämnden har att ta ställning till att remittera förslag till Göteborgs Stads fotgängarprogram 2018–2025 till remissinstanser föreslagna i bifogad lista.

Bakgrund

Ett förslag till program har arbetats fram i samarbete med stadsbyggnadskontoret, park och naturförvaltningen och fastighetsförvaltningen.

Fotgängarprogrammet beskriver varför det är så viktigt att staden prioriterar fotgängare och vad som bidrar till en bättre och mer attraktiv stad att gå i. Programmet innehåller en vision och målbild för ett gångvänligt Göteborg, beskrivning av nuläget samt presentation av principer som ska vara vägledande i planeringen och arbetet för fotgängare.

Då programmet är ett uppdrag från trafiknämnden och en fördjupning av stadens trafikstrategi, *Trafikstrategi för en nära storstad*, kommer programmet antas i trafiknämnden. Samtidigt finns viktiga samband till andra styrande dokument i staden och för förverkligande av programmet krävs en samsyn i staden och ett fortsatt samarbete med andra förvaltningar.

Remissförfarande

Syftet med remissen är att få inspel till hur fotgängarprogrammet kan kompletteras och förtydligas inför beslut om färdigt fotgängarprogram i trafiknämnden.

Nedanstående frågor ställs till remissversionen som stöd till den som lämnar svar.

- Är programmet strukturerat så att det är lätt att ta till sig och förstå? Om inte vad är det som behöver förändras?
- Ger mål och planeringsprinciper den ledning och stöd som behövs för att nå programmets vision om en gångvänlig stad? Om inte vad saknas?
- En utgångspunkt i programmet är att alla som rör sig i gångfart är fotgängare där planeringen ska utgå från barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Är det tillräckligt tydligt i programmet?

Remissinstanser inom Göteborgs Stad ombeds att nämnd-/styrelsebehandla yttrandet och även tydligt uttrycka om nämnden/styrelsen tillstyrker, avstyrker eller väljer att inte ta ställning till programmet.

Remisstiden sträcker sig till och med den sista juni 2018. Under remisstiden kommer tjänstemän från trafikkontoret att informera om innehållet i programförslaget i byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och park och naturnämnden. Trafikkontoret kommer även att hålla ett öppet seminarium för alla som vill lyssna på innehållet i programförslaget samt ge möjlighet för dialog och att ställa frågor.

Remissen sänds ut enligt bifogad lista. Programförslaget kommer även att finnas på Göteborgs Stads hemsida med möjligheter för vem som helst att lämna synpunkter.

Efter remiss kommer bearbetning av inkomna synpunkter och en slutgiltig version till program arbetas fram. Nuvarande tidsplan är att den slutgiltiga versionen ska kunna tas upp för beslut i trafiknämnden i slutet av 2018.

REMISS



GÖTEBORGS STADS
FOTGÄNGARPROGRAM
2018–2025

Förord

Människan har gått i alla tider. Att gå är både ett sätt att ta sig fram och ett sätt att uppleva och vistas i staden. Det är dessutom bra för hälsan, för miljön och skapar en levande och trygg stad där människor möts och verksamheter gynnas. Historiskt har fotgängare varit en självklar utgångspunkt för städers uppbyggnad. Idag ser vi att gångvänlighet återigen lyfts som allt mer väsentligt för hållbara och attraktiva städer och livsmiljöer, både i omvärlden och i Göteborg.

Tillsammans med sikte på att Göteborg ska utvecklas till en nära storstad behöver statusen och kunskapen om fotgängare höjas. Många behöver också bidra. Att skapa en attraktiv stad där många vill, kan och vågar gå berör såväl övergripande stadsbyggnadsfrågor, arkitekturen, våra parker och grönskan i staden och inte minst trafiklösningarna. Samarbete och helhetssyn behöver därför prägla fortsatt arbete.

På uppdrag av trafiknämnden har trafikkontoret i samverkan med park- och naturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och fastighetsförvaltningen tagit fram detta förslag till fotgängarprogram. Även många andra har också bidragit med värdefulla inspel till arbetet som pågått sedan 2016. Förslaget skickas nu ut på remiss för att få in många och breda synpunkter i processen att få till ett slutgiltigt program. Vi hoppas på ett stort engagemang och många förbättringsförslag. Efter remisstidens slut sammanställer vi era synpunkter och förslag och arbetar sedan in dessa i en slutlig version som kan godkännas av trafiknämnden.

Så hjälp oss i vårt arbete. Läs, begrunda och föreslå hur detta material kan bli ännu bättre.

Göteborg, februari 2018



Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Innehållsförteckning

Inledning	6
Fotgängare har en huvudroll i stadens vision för 2035	7
Programmets syfte och omfattning	7
Ansvar för programmet	7
Ett fotgängarprogram berör alla människor	8
Därför ska staden prioritera fotgängare	8
Om fotgängare i Trafikstrategin	10
Del 1 Målbild & förutsättningar	13
Målbild och utgångsläge	14
Vision	14
Mål för fler gångresor och upplevelsen av en attraktiv stad att gå i	15
Målområde: andelen gångresor	16
Barns aktiva resor till skolan behöver upp på agendan	17
Målområde: upplevelsen av närmiljön	18
Målområde: upplevelsen av stadens täta stadsmiljöer	20
Fotgängarprogrammets mål ska nås samtidigt som olyckorna blir färre	21
Göteborgs fysiska förutsättningar	22
En kuperad stad	22
Den gröna och blå strukturen	22
Stadens väderförhållanden ställer stora krav på utformning och drift	23
Kollektivtrafiken är en grundförutsättning för fotgängarna	23
Trafiklederna skapar en uppdelad stad	24
Stadens olika byggnadsstrukturer och lägen ger olika behov	25
Den fysiska planeringens betydelse för gående	
– vad säger forskningen?	26
Fotgängare har speciella, men också alldeles vanliga behov	26
Tillgång uppnås genom närhet	26
Ett gångvänligt gaturum erbjuder tillräcklig kapacitet och höga vistelsevärden	27
Fotgängare gör annorlunda vägval än andra trafikanter	27

Del 2 Principer för arbetet med ett gångvänligt Göteborg	29
Gångnät och gångmiljö	30
Principer för lokalisering	30
Principer för gångnätet	31
Principer för gångmiljöers form och innehåll	36
Principer för gångnät och gångmiljö under byggsleden	43
Drift och underhåll	45
Ett avgörande område för att prioritera fotgängare	45
Principer för drift och underhåll	45
Stöd och tjänster	48
Ett utvecklingsområde som kräver samarbete	48
Principer för stöd och tjänster	48
Kommunikation och beteendepåverkande arbete	50
Principer för kommunikation och beteendepåverkande arbete	50
Del 3 Genomförande och fortsatt arbete	55
Att ta programmet vidare	56
Att lyfta fotgängarfrågorna kräver nya tankesätt	56
Kunskapsspridning och fortsatt lärande behövs	56
Nästa steg – en handlingsplan i två delar	57
Ansvar och samverkan	58
Principer och prioriteringar för genomförande	59
Uppföljning och kvalitetssänkning	60
Uppföljning av programmets mål	60
Kvalitetssäkring av åtgärder	61
Slutnoter	62



Inledning

En stad där fler väljer att gå har många fördelar, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Som en fördjupning av Göteborg Stads trafikstrategi fokuserar fotgängarprogrammet på gående i staden och beskriver principer för stadens arbete för att fler ska kunna, vilja och våga gå i Göteborg.

Fotgängare har en huvudroll i stadens vision för 2035

Göteborg står inför sitt största utvecklingssprång i modern tid och ska växa med 150 000 nya invånare till en nära, grön och sammanhållen stad år 2035. Visionen berör på många sätt hur staden ska fungera och upplevas till fots. Fotgängarna befolkar platserna mellan husen och ger staden liv. Ska Göteborg bli den livfulla plats som beskrivs måste kunskapen om fotgängare höjas och få en mer framträdande roll i planeringen.

Programmets syfte och omfattning

Fotgängarprogrammet handlar om varför det är så viktigt att staden prioriterar fotgängare och vad som bidrar till en bättre och mer attraktiv stad att gå i. Syftet är att presentera en målbild, beskriva nuläget och presentera principer som ska vara vägledande i planeringen och arbetet för fotgängare. Principerna ska vara ett kunskapsstöd i plan-, investerings- och driftskeden för stadens medarbetare som arbetar med mobilitet och stadsutveckling. Programmet har en övergripande nivå och omfattar inte en geografiskt specifik prioritering eller detaljerade lösningar. Dessa tillsammans med en handlingsplan är arbete som ska följa på programmet.

Ansvaret för programmet

Ansvaret för programmet och dess uppföljning ligger på trafikkontoret. Ambitionen har varit att skapa en samsyn i stadens fackförvaltningar och programmet har därför tagits fram i en gemensam process. För att förverkliga programmets mål och principer krävs ett fortsatt samarbete.



Fotgängarprogrammet är en fördjupning av trafikstrategin och har samma position som till exempel cykelprogrammet. Samtidigt finns beröringspunkter med många andra styrande dokument i staden.

Ett fotgängarprogram berör alla människor

I princip är alla fotgängare dagligen. Man går till hållplatsen, till parkeringen, mellan ärenden, ut med hunden eller tar en promenad. Alla som rör sig i gångfart är fotgängare. Det är personer som rör sig till fots, med olika medel så som rullstol, rullator eller barnvagn, med olika fysisk kapacitet, med olika lätt att orientera sig och tolka information och inte minst både barn, äldre och alla däremellan. Utgångspunkten för en gångvänlig stad behöver därför vara att alla miljöer ska fungera för så många som möjligt.



Därför ska staden prioritera fotgängare

Allt för ofta underskattas gåendets många aspekter och vikt för en hållbar stad. Det finns många anledningar och nyttor med att prioritera fotgängare som behöver få ett högre värde i planeringen.

Att gå är ett eget transportsätt

Att se seriöst på fotgängares roll i staden innefattar att erkänna gång som ett eget trafikslag. Precis som andra trafikanter har fotgängare ett behov av att ta sig till sina målpunkter så smidigt som möjligt.

Fotgängare är stadslivet

Fotgängare gör mer än att transportera sig. De använder samtidigt stadens rum till att vistas genom att gå, flanera, sitta, leka, vila, vänta, umgås eller uppleva något. Fotgängarna befolkar gaturummen, gör dem trygga och intressanta, och är på så sätt grundläggande för en livfull stad.

Ökad rörlighet för fler

För många människor är möjligheten att ta sig fram till fots helt avgörande för deras rörelsefrihet. Genom planering som utgår från barns, äldre och människors olika funktionalitet, kan användbarheten av stadens rum öka betydligt.¹ Kopplingen till att realisera stadens mål om likvärdig tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning till stadens offentliga rum är därför stark.

Förbättrad folkhälsa

En gångvänlig stad stimulerar generellt till ökad fysisk aktivitet hos människor vilket ger stora hälsovinster. Så lite som 20–25 minuters promenad per dag minskar exempelvis dödligheten med cirka 11 procent.² Ökad utevistelse ger också hälsovinster även om man inte aktivt rör på sig, exempelvis om man använder permobil. Staden kan genom planering förebygga fotgängarrelaterade olyckor och på så vis medverka till förbättrad folkhälsa.

Fler möten för en sammanhållen stad

En gångvänlig miljö är i hög grad ett socialt rum. Gemenskap och tillit främjas när människor möts och ser varandra genom att de rör sig i stadens rum.³ Plats för fotgängare kan därför ha en betydelse i att motverka segregation och uppnå stadens mål om ett jämlikt Göteborg.⁴

En mänskligare skala

Fotgängaren upplever sin omgivande miljö på ett helt annat sätt än exempelvis bilisten. Detaljerna spelar större roll. Gångvänlighet kan alltså vara en drivkraft för mer detaljrika, föränderliga och kontrastfyllda miljöer och arkitektur i en mänskligare skala än den som ska upplevas i höga hastigheter.

Mindre trängsel i trafiken

En person som går tar mindre plats än en bil eller andra transportmedel. När staden växer och resbehovet ökar är därför ytkapaciteten ett starkt argument för att främja fler resor till fots där avstånden inte är för stora.

En grönare och miljövänligare stad

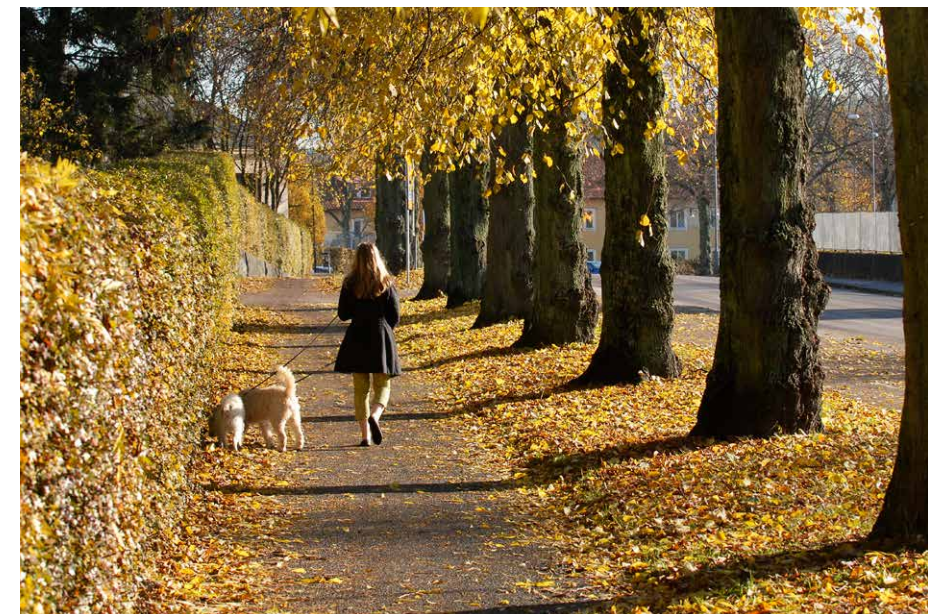
Grönska är centralt för att skapa miljöer där fler vill och mår bra av att gå.⁵ Genom att omdisponera gaturummet och ge mer yta till fotgängare skapas även mer plats för gröna kvaliteter, ekosystemtjänster och vistelse. Fler som går istället för att resa med motoriserade fordon har även en positiv påverkan på luftkvalitet och bullernivåer. På så vis är ett ökat gående ett sätt för staden att nå sina miljömål.⁶

Ökat besöksunderlag för verksamheter

Fler som går ger ett större besöksunderlag för verksamheter på platsen. Fotgängare kan oftare fångas in till spontanbesök än andra trafikanter vars resa bygger på mer planerade stopp. En gångvänlig stad ökar därför förutsättningarna för fler verksamheter att existera samtidigt som gående får ett brett utbud att besöka.

Ekonomiska samhällsvinster

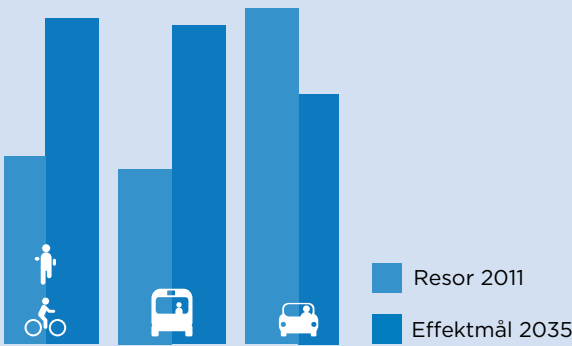
Gångresor genererar en ekonomisk samhällsvinst ur både miljö- och hälsoperspektiv. Beräkningar visar exempelvis att varje promenerad kilometer ger en samhällsvinst på ungefär 15 kr genom minskad långtidssjukfrånvaro och längre levnadslängd.⁷ Ur miljösynpunkt kräver gång inget fordon som ska tillverkas eller drivas. En överflyttning från motoriserade färdmedel minskar också kostnaderna för dålig luftkvalitet, buller och trängsel.



Om fotgängare i Trafikstrategin

Efter antagandet av Trafikstrategin i trafiknämnden har behovet av flera fördjupningar pekats ut, varav en fördjupning är detta program.

Trafikstrategin lyfter fram fotgängaren som prioriterat trafikslag när staden utvecklas och växer. Tillsammans med cykel och kollektivtrafik ses gång som kapacitetsstarka och hållbara färdssätt. Trafikstrategin fokuserar på tre områden: resor, stadsrum och godstransporter. Fotgängare beskrivs inte under egna rubriker men finns tydligt med i de två första områdena.



STRATEGI FÖR RESOR	
Strategier där fotgängare berörs	Sammanfattning av vad Trafikstrategin säger
Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.	- Närhet genom tillgång till vardagliga funktioner och målpunkter är avgörande för en gångvänlig stad. - Genom att öka de lokala gångstråkens kvalitet och attraktivitet så ökar potentialen att få fler att gå kortare resor (0-2 kilometer). - Trygga och gena gångvägar till kollektivtrafikhållplatser är betydelsefullt för att skapa tillgång till målpunkter längre bort.
Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter.	Fotgängares behov och förutsättningar vid längre resor (>2 kilometer) ska undersökas för att på sikt leda till åtgärder som gör att fler kan och vill gå till målpunkter längre bort.



STRATEGI FÖR STADSRUM	
Strategier där fotgängare berörs	Sammanfattning av vad Trafikstrategin säger
Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående.	- Att öka förutsättningarna för gång har ett egenvärde för en stad som önskar ett rikt stadsliv. Utformning av stråk och korsningspunkter behöver därför ge fotgängare förtur. - Mänsklig hastighet ska råda på fler gator där samspel mellan fotgängare och andra trafikslag sker. Syftet är att skapa säkra och attraktiva stadsmiljöer. - Fotgängare och cyklister är separata trafikslag och relationen dem emellan ska förbättras.
Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig.	- Omdisponering av gatuutrymmet med syfte att ge utrymme för vistelse och rörelse till fots ska eftersträvas när staden förtätas. - Genom att utformning av gator grundar sig i hastighetsseparering snarare än trafikslagsseparering blir miljön mer användarvänlig för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer.	- Gångnätet behöver vara finmaskigt, sammanhängande och lättorienterat för att öka flödet av människor vilket skapar potential för stadsliv. - Kvalitén på drift och underhåll är central för attraktiva gångmiljöer. Tillräckliga medel och resurser för drift och underhåll är en nyckelfaktor.

1

DEL 1 MÅL & FÖRUTSÄTTNINGAR

I del 1 presenteras programmets vision och mål. Utgångsläget och hur målen satts beskrivs för att sätta målen i ett sammanhang. Här finns även en del viktig grundkunskap kring vad vi vet om fotgängare i Göteborg kopplat till de olika målen. Ytterligare kapitel beskriver viktiga fysiska förutsättningar för Göteborg och lärdomar från forskning och erfarenhet.

Kapitel i del 1:

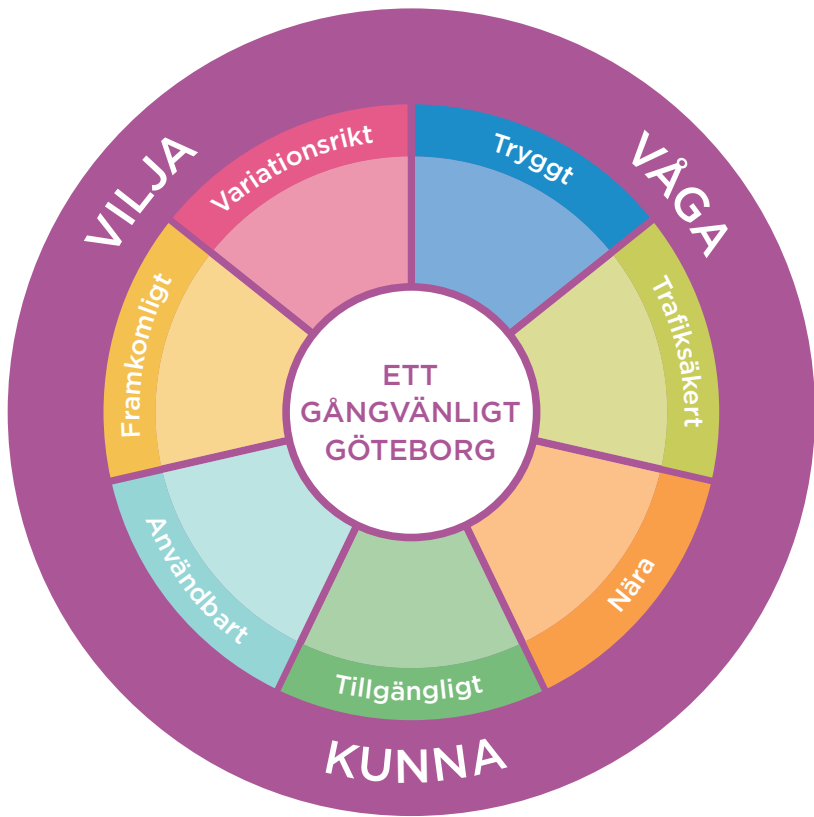
- Målbild och utgångsläge
- Göteborgs fysiska förutsättningar
- Den fysiska planeringens betydelse för gående – vad säger forskningen?

Målbild och utgångsläge

Med stöd i trafikstrategin formulerar fotgängarprogrammet en sammanfattande vision och ett antal mål som pekar ut riktningen för stadens arbete mot en gångvänlig stad. I kapitlet beskrivs även utgångsläget för de olika målen och hur de har satts.

Vision

Göteborg är en gångvänlig stad. Alla ska kunna, vilja och våga gå!
Att kunna gå i Göteborg är en självklarhet. Mycket finns inom gångavstånd och ett sammanhängande nät gör att det är lätt att ta sig fram och hitta. Alla människor, oberoende av förutsättningar, har möjlighet att vara fotgängare i ett gångvänligt Göteborg. Omvägar görs av lust snarare än av tvång.
Gångmiljöerna erbjuder attraktiva och variationsrika upplevelser och många vill gå där. Många stråk har både plats för rörelse och för att mötas, verka och vistas. Tillsammans med god framkomlighet skapas användbarhet för många människor med olika syften och behov av att röra sig i stadens rum.
Säkra och överblickbara miljöer där upplevelsen är att se och bli sedd skapar trygga stadsmiljöer. Väl omhändertagna gångmiljöer gör också att fler vågar gå oavsett väder och tidpunkt.



Mål för fler gångresor och upplevelsen av en attraktiv stad att gå i

Fotgängarprogrammets mål handlar både om att öka andelen gångresor och att öka göteborgarnas upplevelse av gångvänlighet. Mål och tidsramar är framtagna utifrån beräknad potential, tillgänglig kunskap från undersökningar och forskning samt med hänsyn till andra styrande dokument och program. Tre av målen har konkretiserats från trafikstrategin och tre har lagts till för att fånga upp relevanta områden. Målen förklaras vidare på kommande sidor.

Målområde	Mål 2035	Delmål 2025	Utgångsläge
Andelen gångresor	År 2035 görs minst 28 procent av alla delresor till, från och inom Göteborg till fots.	24 procent	22 procent
	År 2035 görs minst 70 procent av barns skolresor i Göteborg till fots eller med cykel.	65 procent	60 procent
Upplevelsen av närmiljön	År 2035 anser minst 90 procent av befolkningen i alla av stadens tio stadsdelar att deras närmiljö är gångvänlig. De med högre nöjdhet än 90 procent 2017 ska minst behålla sin nivå.	Minst 87 procent i alla stadsdelar.	Mellan 73 och 98 procent beroende på stadsdel.
	År 2035 anser minst xx procent av befolkningen i alla av stadens tio stadsdelar att deras närmiljö ger goda möjligheter för rekreation i form av promenader och motion.	Sätts då data finns.	Inga tillgängliga data.
Upplevelsen av de täta stadsmiljöerna	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram i jämförelse med övriga trafikslag.	Bibehållen nöjdhet, 81 procent	81 procent
	År 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.	Bibehållen nöjdhet, 75 procent	75 procent

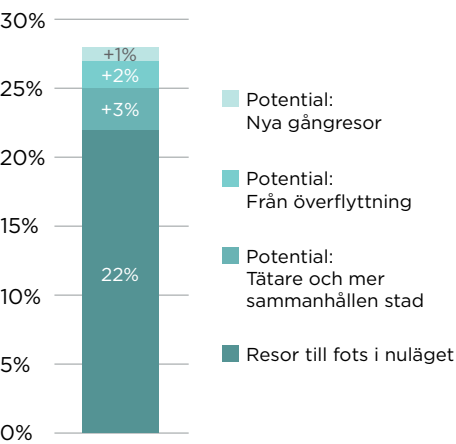
Målområde: andelen gångresor

Sedan 2011 har gångresor stått för 20–22 procent av det totala resandet i Göteborg. Målet är att nå 28 procent 2035. Målet utgår från begreppet "delresor", ett sätt att studera resande som används i stadens uppföljning av trafikutveckling. Det är viktigt att förstå att detta sätt att studera resor inte fångar alla gångresor. Varför förklaras vidare i fokusrutan på nästa sida. Fortsatt åsyftas delresor om inget annat anges.

Målet för andelen gångresor baseras på potential och förväntad utveckling

Med planerad förtätning och infrastruktursatsningar som binder samman nya delar av staden förväntas andelen gångresor öka. Även förbättringar i befinthlig miljö, fler kollektivtrafikresor och förändringar i attityder kring resande förväntas ge fler gångresor. Attitydförändringar innebär både att flytta över korta motoriserade resor som görs idag och att en del av de som flyttar till framtidens tätare Göteborg kommer ha andra preferenser när det gäller vardagsresande. Genom att bygga en gångvänlig stad blir gruppen som idag inte vågar eller kan röra sig till fots i stadsmiljön sannolikt mindre.

Förväntad ökning av andelen gångresor för att nå målet 2035

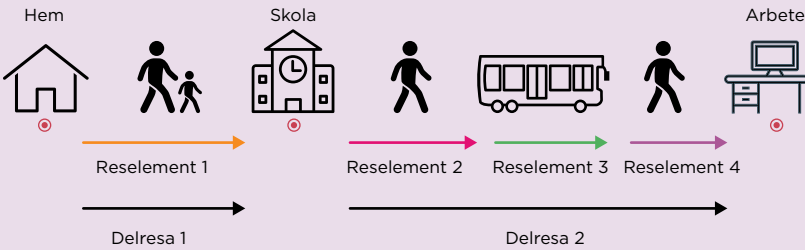


För gång och cykel gemensamt är potentialen högre än trafikstrategins mål

Trafikstrategins mål är att minst 35 procent av resorna i Göteborg görs till fots eller med cykel 2035. Utifrån cykelprogrammet ska andelen cykelresor öka från 6 till 12 procent till 2035.⁸ Tillsammans med fotgängarprogrammets mål kan därför trafikstrategins mål komma att överskridas något i en positiv riktning.

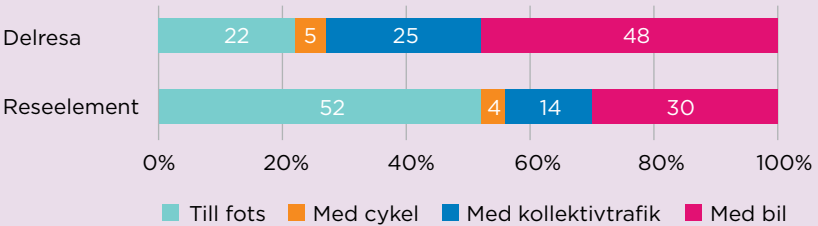


Skillnaden mellan delresor och reselement



När man följer upp och mäter resor brukar man dela in dem i reselement och delresor. En delresa är det huvudsakliga färdssättet i en reskedja. Vilket färdmedel delresan får styrs av reselementet med längst sträcka eller genom att färdmedlen ges en hierarki.

I stadens resvaneundersökning för 2017 används exempelvis en hierarki där gångresan alltid antas vara kortast, vilket är praxis inom trafikuppföljning. Resultatet blir att delresa 2 i bildexemplet kategoriseras som en kollektivtrafikresa och att de två reselementen till fots osynliggörs i statistiken. Konsekvensen vid fokus på bara delresor innebär därför att antalet resor till fots framstår som färre och även längre än vad de i praktiken är.



Som exempel visar Göteborgs färdmedelsfördelning alla resor oavsett längd. Gångresornas andel 2011, trafikstrategins basår, var 22 procent om delresor används och över 50 procent sett till reselement. Av detta kan vi utläsa att det görs väldigt många korta gångresor i samband med andra trafikslag.

Barns aktiva resor till skolan behöver upp på agendan

Barns behov av rörelse och utomhusvistelse tillgodoses inte bara på lekplatsen, skolgården eller bostadsgården. Även att på egen hand succesivt upptäcka närmiljön, sitt område och staden har betydelse för barns fysiska, mentala och sociala utveckling. Att gå och cykla till skolan är därför viktigt för barns hälsa och utveckling.⁹ Idag ser vi dock en samhällsutveckling där dessa resor blir allt färre.

En undersökning från 2013 visar att hälften av de barn som skjutsas till skolan i Göteborg har gångavstånd, det vill säga mindre än en kilometer, till skolan.¹⁰ Samtidigt svarade 32 procent av de föräldrar som skjutsar sina barn att det inte är ålder, trafiksäkerhet eller avstånd som är orsaken utan att det snarare handlar om att det är bekvämt. Potentialen att flytta över resor från bil till gång och cykel är därför goda. Målet är att andelen barn som går och cyklar till skolan ska öka från dagens cirka 60 procent till 70 procent 2035. Andelen för nuläge och mål kan komma att justeras efter en ny referensmätning.

Målområde: upplevelsen av närmiljön

Att prata om upplevelse är ett sätt att fokusera på vad göteborgarna själva tycker. Alla göteborgares närmiljö spelar roll.

Målet om gångvänlighet är en utmaning i att skapa jämlikhet över staden

Målet är att minst 90 procent av befolkningen i alla av stadens tio stadsdelar ska vara nöjda med närmiljön till 2035. De med högre utgångsläge ska behålla sin nivå. Idag ser vi att nöjdheten varierar ganska mycket. I olika områden är det också olika åtgärder som behövs för att påverka nöjdheten. Stadens attitydundersökning ger en indikation på vilka aspekter det handlar om men mer underlag och kunskap behövs.¹¹

Närmiljöns gångvänlighet ur olika aspekter

	Totalt Göteborg	Askim-Fröl-Högsbo	Angered	Centrum	Majorna-Linné	Norra Hisingen	Västra Göteborg	Västra Hisingen	Örgryte-Härlanda	Östra Göteborg	
Närmiljön är gångvänlig	87	-14	-4	+6	-1	0	+1	+11	-1	+2	0
Tryggt att gå på kvällen	65	-31	+1	+6	-3	+11	+4	+1	+1	+17	-8
Tryggt att gå på dagen	92	-14	+2	+7	0	+4	+7	+5	-2	+4	-4
Trevlig miljö att vistas i	86	-21	+4	+5	-2	+6	+4	-3	+3	+5	-8
Trafiksäkert att gå	84	-1	-5	-6	0	-8	+10	+9	0	+7	-3
Många andra som rör sig ute	70	-3	+2	+9	+3	+1	+4	-3	+4	-10	+1
Lämplig miljö för barn	70	+5	0	-23	-2	-8	+16	+5	+4	+6	0
Sammanhängande gångbanor/trottoarer	74	-11	-5	-2	+7	+6	+7	+2	+2	-2	-2
Sittmöjligheter	49	+1	-9	+1	+12	-7	-3	-9	+15	-5	+3

Avvikelse +8 eller merAvvikelse +7 till -7Avvikelse -8 eller mer

Resultatet i tabellen visar andelen i procent som svarat att olika aspekter stämmer ”mycket bra” plus ”ganska bra” överens med sin upplevelse. Resultaten kan utläsas för Göteborg som helhet och hur stadsdelarna avviker från snittet för hela Göteborg.

KÖN OCH ÅLDER SPELAR ROLL

Kvinnor och män upplever staden i stort sett lika gångvänlig. Inom några aspekter kan man i attitydundersökningen dock se skillnader. Kvinnor upplever exempelvis staden mindre trygg på kvällen och bland de äldre, 65 +, är fyra av tio missnöjda med tillgången på sittmöjligheter.

Målet om rekreation i närmiljön är ett nytt mål

Möjligheten till rekreation i närmiljön spelar stor roll för hälsa och välbefinnande. En stor del av människorna som går i staden är ute och tar en promenad, motionerar eller går ut med hunden. Dessa resor fångas inte helt i statistiken idag. Därför har ett mål även för detta område formulerats. Kunskap om utgångsläget saknas dock och kommer att tas fram under 2018. Då kan också målvärde sättas.



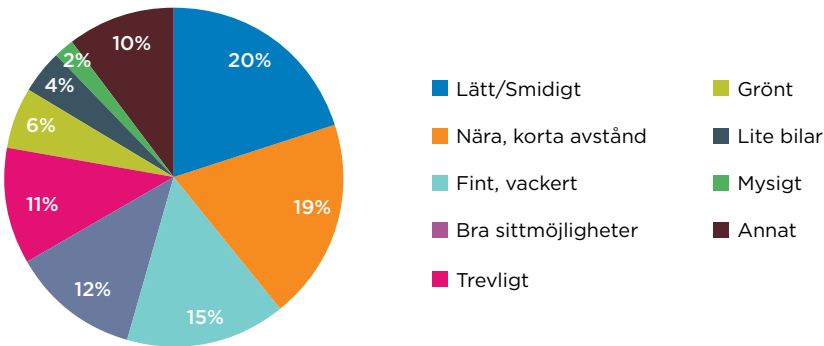
Målområde: upplevelsen av stadens täta stadsmiljöer

De täta stadsmiljöerna anses ha en extra potential för gångvänlighet och vistelsekvalitéer. Täta stadsmiljöer finns idag i centrala Göteborg enligt stadens utbyggnadsplanering men när staden förtätas kommer täta miljöer skapas på fler platser.¹² Målen för upplevelsen av stadens täta stadsmiljöer kommer från trafikstrategin. När trafikstrategin antogs var inte målnivåerna klara och specificeras därför i fotgängarprogrammet.

Målen om attraktivitet i de täta stadsmiljöerna är en utmaning under intensiva byggår

De allra flesta tycker att det är attraktivt att gå i stadens täta stadsmiljöer. Nöjdheten är 81 procent och är betydligt högre än nöjdheten med andra trafikslag. Målet är 85 procents nöjdhet 2035. Många nya stadsmiljöer planeras stå färdiga då och förväntas bidra till ökad attraktivitet. Även i befintliga miljöer kan attraktiviteten ökas. För vistelse är dagens nöjdhet 75 procent, målet är 85 procent. Målen kring de täta stadsmiljöerna förväntas påverkas av kommande intensiva byggnationstakt. Till 2025 är därför målet att behålla dagens nivå.

Anledningar till att det är attraktivt att gå i centrala Göteborg



Idag är det framför allt smidigheten i att ta sig fram till fots och de korta avstånden som göteborgarna tycker gör det attraktivt att gå, men även att det är fint och vackert.
Källa: Attitydundersökning för fotgängare 2017, Göteborgs Stad trafikkontoret

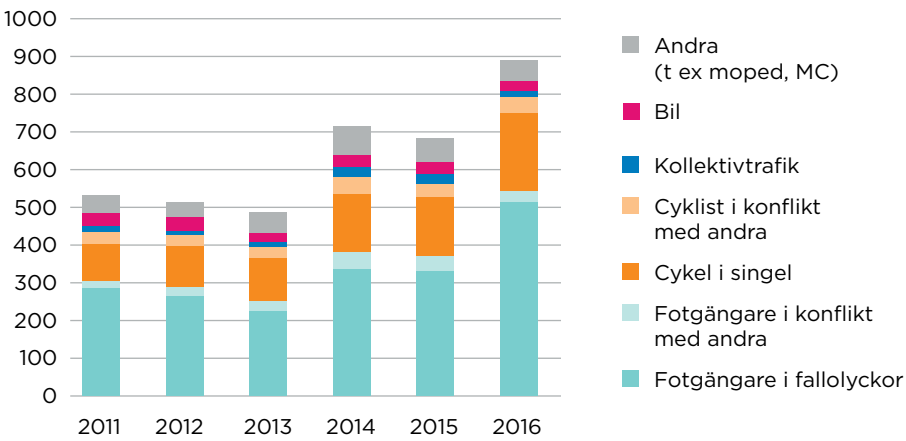


Fotgängarprogrammets mål ska nås samtidigt som olyckorna blir färre

Trafiksäkerhet är en grundförutsättning för att en stad ska vara gångvänlig. Stadens mål för trafiksäkerhet samlas i trafiksäkerhetsprogrammet.¹³ Fotgängarprogrammet har därför inga egna mål men uppmärksammar fallolyckor då de inte berörs i trafiksäkerhetsprogrammet.

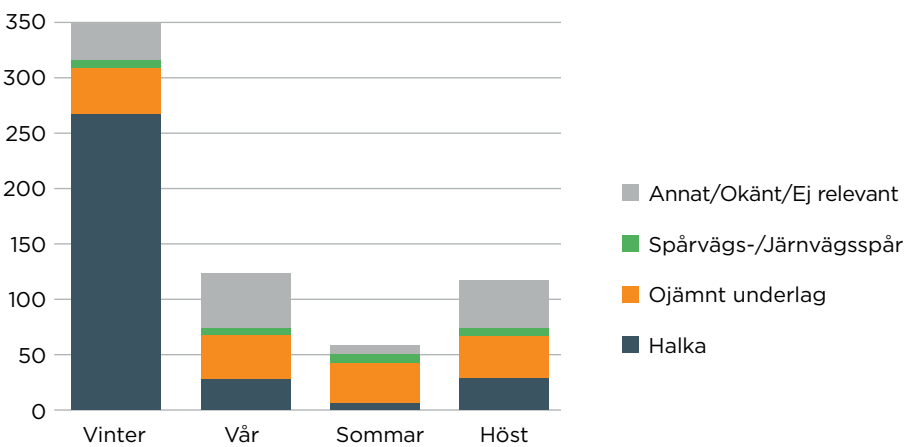
Fallolyckorna är specifikt relevanta att arbeta mot då de står för över hälften av alla som skadas i Göteborgs trafik. Det är framförallt äldre kvinnor som drabbas. Vi vet att kvinnor gör fler resor till fots än män, men de relativt stora skillnader man ser förklaras inte helt av detta. Skadestatistiken visar tydligt att driftinsatser, materialval och byggnadssätt är av största vikt.

Antal skadade i trafiken 2011 – 2016



Fallolyckor har de senaste fem åren stått för över 50 procent av alla skadade i Göteborgs trafik som uppsökt akutsjukvård. Källa: Skadestatistik från STRADA

Fördelning av orsaker till fallolyckor uppdelade per årstid



Av fallolyckorna sker 48 procent på vintern, och av dessa beror hela 76 procent på halt underlag. Ojämnt underlag är en orsak året runt. Källa: Analys av skadestatistik i Göteborg, trafikkontoret

Göteborgs fysiska förutsättningar

Läge, natur och hur staden har byggts genom tiderna har gett Göteborgs fysiska förutsättningar som påverkar hur staden är att gå i.

En kuperad stad

Fotgängare känner generellt ett motstånd mot att gå i uppförsbackar och för personer med fysisk funktionsnedsättning kan backarna vara ett direkt hinder. Göteborg är en relativt kuperad stad och det påverkar hur man rör sig i staden. Det gör också att det finns många trappor i gångnätet.



Den gröna och blå strukturen

Göteborg har många parker och stora områden av natur och grönska. Det är en tillgång med lugna, rekreativa miljöer men också en utmaning när det gäller att skapa gångstråk som är trygga både på dagen och när det är mörkt. Grönområden kan också skapa omvägar om inte goda kopplingar finns. Vatten, i form av både hav, sjöar, kanaler och mindre vattendrag är generellt positiva för upplevelsen av att gå. När det saknas kopplingar utgör de dock en barriär som skapar avstånd både fysiskt och mentalt. I synnerhet är Göta Älv en sådan barriär i dagens Göteborg.

Stadens väderförhållanden ställer stora krav på utformning och drift

Göteborg är utsatt för vind, regn, snö, is och tö. Ska Göteborg bli en attraktiv stad att gå i är vattenavrinning från gångtor, snöröjning, lövupptagning, halkbekämpning, ytskiktsval med låg halkrisk och väderskydd exempel på aspekter som

är centrala. Stadens inriktning mot att bli världens bästa stad när det regnar pekar också ut åtgärder som vattenträdgårdar och konst som blir levande när det regnar. Staden behöver också planera för att skapa ett behagligt lokalklimat genom utformning, bebyggelse och grönska som bidrar till lä, svalka och både skuggiga och soliga lägen.

Kollektivtrafiken är en grundförutsättning för fotgängarna

Kollektivtrafikresenärer är fotgängare före och efter sin resa. Att gångnätet är väl integrerat med kollektivtrafiken är därför en förutsättning för att den ska vara attraktiv. Att enkelt kunna gå på och av kan dessutom underlätta för resenärer att gå delar av resan. Det kan både vara en avlastning för kollektivtrafiken och stimulera till mer gående.

Stadens högsta gångflöden hittar vi vid de stora bytespunkterna. Där finns för fotgängare viktiga anspråk på trygghet, hög användbarhet och skydd från olika väderförhållanden men också att kunna gå smidigt igenom platsen då de många gånger ligger längs viktiga gångstråk.

Att kollektivtrafiken går helt i markplan i nuläget gör att det finns en målkonflikt på vissa platser mellan kollektivtrafikens anspråk på framkomlighet och korta restider, och fotgängarnas anspråk på vistelse och stadsliv. Samtidigt tillför kollektivtrafiken liv och en urban puls till stadsrummet. På många platser behöver gående avgöra när det är tryggt att passera ett kollektivtrafikstråk. Det kräver en tolkning av miljön som kan vara svår eller olämplig, särskilt för mindre barn och personer som har svårt att tolka information.



Brunnsparken är en stor bytespunkt för kollektivtrafiken med flera målpunkter i närheten. Det är troligtvis den plats där det rör sig flest fotgängare i staden. I 2017 års manuella mätning av gångflöden uppmättes i korsningen mellan Norra Hamngatan och Östra Hamngatan 13 500 gående per timme som mest, vilket motsvarar fler än 200 i minuten.¹⁴

Trafiklederna skapar en uppdelad stad

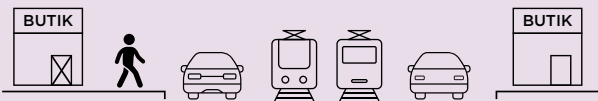
Stadens trafikleder i centrala såväl som perifera lägen utgör ofta barriärer för gående. Områdena kring lederna är dessutom särskilt utsatta för buller- och utsläppsnivåer vilket skapar otrevliga vistelse- och gångmiljöer. Om passagera över trafikerade leder är för få, för komplicerade eller felpplacerade leder det till omvägar och tidsförluster för gående. En led som löper mellan två områden kan även skapa en känsla av distans och på så vis ha en stark negativ inverkan på segregation mellan områden. Att skapa sätt att överbrygga olika barriärer är en central del i att förbättra gångmöjligheterna i hela staden.

Barriärers påverkan

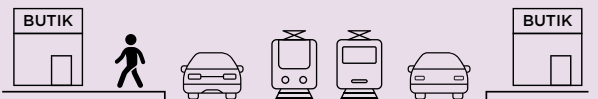
Barriärer har en inverkan på om en person upplever att hon kan, vill och har en anledning till att ta sig till en plats.

Barriäreffekter kan delas upp i flera skalnivåer som på olika sätt påverkar rörelsefriheten negativt: Primäreffekter som tidsförluster, omvägar, stress, obehag och ansträngning ger sekundäreffekter i form av förändrat beteende, till exempel ändrat val av målpunkt eller färd sätt och besöksfrekvens. Dessa ger i sin tur tertiäreffekter i form av följder för omgivningen, till exempel sociala samband, kundunderlag, social segregation och stadsutveckling.

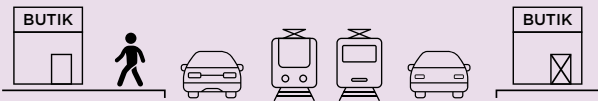
Primära effekter - Kan inte



Sekundära effekter - Vill inte



Tertiära effekter - Finns ingen anledning



Stadens olika byggnadsstrukturer och lägen ger olika behov

Trots att Göteborg växer består staden främst av befintlig bebyggelsestruktur som har vuxit fram under lång tid. Olika stadsbyggnadsideal har gett olika konsekvenser och förutsättningar för rörelse till fots. Ett sätt att beskriva en stads struktur är att göra en uppdelning mellan kontinuerlig struktur och trädstruktur.

Kontinuerlig struktur finns i dagsläget i centrala staden, mellanstaden och i ett antal småhusområden. Dessa miljöer är i regel gena med möjlighet till varierande vägval. Samtidigt finns ofta konkurrens om utrymme och komplexa blandtrafikmiljöer som ställer krav på fotgängaren att vara uppmärksam.



Exempel på områden där kontinuerlig struktur finns. Till vänster: Vasastan och till höger Källtorp.

Områden med trädstruktur utmärks av en hierarkisk uppdelning av gatunätet och blev attraktiva lösningar när bilens framkomlighet fick en central roll i stadsplaneringen under 1900 talet. Den har färre kopplingar till andra områden vilket ger sämre förutsättningar för längre resor till fots. Gång- och cykeltrafikanter är ofta separerade från motorfordon genom gångbroar, tunnlar och staket vilket gör att områdena ofta upplevs trafiksäkra och barnvänliga. Samtidigt skapas omvägar och gångmiljöerna beskrivs ofta som ödsliga och det saknas närhet till både stadsliv och målpunkter.



Exempel på områden där trädstrukturer finns. Till vänster: Biskopsgården och till höger Högsbo.

Den fysiska planeringens betydelse för gående – vad säger forskningen?

För att förstå vad som utmärker gångvänliga städer och miljöer bör man kombinera kunskaper och metoder från så väl transportforskning som arkitektur och stadsplanering. Detta avsnitt belyser kort vad forskningen säger om hur den fysiska planeringen inverkar på möjligheten och viljan att resa och röra sig till fots. Det handlar i grunden om människans relation till den fysiska miljön – hur den upplevs, hur den känns och hur den stödjer och påverkar beteendet.

Fotgängare har speciella, men också alldeles vanliga behov

Fotgängare gynnas av stadsmiljöer med hög säkerhet, attraktivitet och trygghet, och att behoven hos personer med olika funktionsnedsättningar är uppfyllda. Men ibland glömmar man bort att gångtrafiken har samma grundläggande behov som andra trafikslag, om än på en annan skala. Gående behöver också vara prioriterade och komma fram snabbt och smidigt till sina målpunkter. Dock gör deras begränsade hastighet att den fysiska planeringen särskilt måste ta hänsyn till deras räckvidd och behov.¹⁵



Tillgång uppnås genom närhet

Fotgängare har naturligt begränsade möjligheter att öka sin hastighet, vilket gör att närhet är av stor betydelse vid planering på övergripande stadsnivå ner till utformningen av ett gaturum eller en korsning. De senaste årens stora intresse för gångvänliga städer, ofta benämnt walkability, har syftat till att beskriva vad gångvänlig planering och utformning innebär. Forskningen har framför allt framhållit funktionsblandning, täthet, design, avstånd till kollektivtrafik och tillgänglighet till destinationen. Dessa faktorer är viktiga för fler färdmedel men måste hanteras på en mycket mindre skala när det handlar om gång. Ingen av dessa är i sig själv en lösning, snarare är de beroende av varandra.¹⁶

Ett gångvänligt gaturum erbjuder tillräcklig kapacitet och höga vistelsevärden

Ett gångvänligt gaturum är ett viktigt stråk för flera typer av gångresor och en populär målpunkt i sig. Vid utformning av gaturum är kapacitet ett av de viktigaste och mest använda måtten. Den vanliga definitionen av kapacitet förordar jämnt fördelade hastigheter, få handlingsalternativ, låg grad av komplexitet och en homogen sammansättning av trafikanter. För fotgängare är frågor som komfort och kvalitet av större vikt. Fotgängarmiljöer innehåller naturligt olika hastigheter med användare som barn, äldre, flanörer, personer med olika funktionsnedsättningar, pendlare och motionärer. Detta tillsammans med människor som väntar, står stilla eller stannar upp och rör sig i olika riktningar. Kapacitet för gångtrafik ska därmed inte bara säkerställa ett jämnt och friktionsfritt flöde utan också tillåta olika typer av beteenden och aktiviteter. Oftast är därför enbart flödesberäkningar och kapacitet inte ensamt ett tillräckligt bra mått för att kunna avgöra vilken bredd och vilket utrymme gångytorna behöver ha.¹⁷



Fotgängare gör annorlunda vägval än andra trafikanter

Fotgängares vägval baseras ofta på uppfattningen om den kortaste vägen och inte det faktiska avståndet. Mönstret är att fortsätta rakt fram när alla andra förutsättningar är oförändrade. För att byta riktning räcker det inte med att den nya rutten är lika bra, den måste vara bättre.¹⁸ Detta får följden att gående ofta tar olika vägar till och från målpunkter. Då flera ärenden görs på en sträcka, finns också en ovilja att vända tillbaka. Istället skapar man hellre en runda.

2

DEL 2 PRINCIPER FÖR ARBETET MED ETT GÅNGVÄNLIGT GÖTEBORG

Del 2 av programmet innehåller principer för att skapa en attraktiv stad att gå i. Principerna ska vara en vägledning för hur staden ska planera och arbeta för gående. De är indelade i fyra områden där staden måste ha ett medvetet arbete för en mera gångvänlig stad. För att det ska vara möjligt att läsa de olika delarna fristående, överlappar en del av informationen de olika kapitlen.

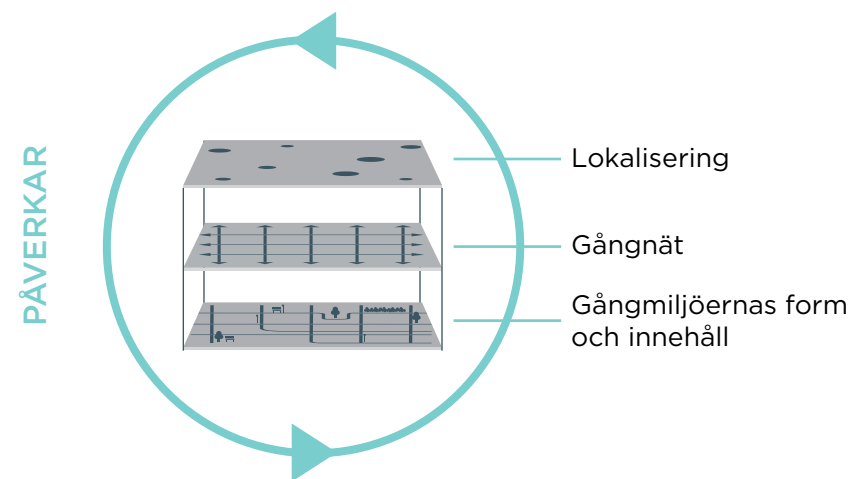
Kapitel i del 2:

- Gångnät och gångmiljö
- Drift och underhåll
- Stöd och tjänster
- Kommunikation och beteendepåverkan

Principerna adderar ofta på varandra och skapar tillsammans gångvänlighet. De ska därför ses som delar i en helhet. De får också olika betydelse när de vävs samman med andra trafikslag och intressen i olika delar av staden och på olika platser. Detta gäller i synnerhet kapitlet om gångnätet och gångmiljön. Vissa principer löses mer naturligt på grund av den existerande bebyggelsen och strukturen, medan de är svårare att uppnå på andra platser. I vissa fall går det inte att lösa alla aspekter. Då ska de som arbetar med planeringen vara medvetna om varför. När det händer ska projektet dessutom arbeta mer med uppfyllelsen av andra principer.

Gångnät och gångmiljö

Den fysiska miljön för fotgängare kan beskrivas utifrån hur funktioner är lokaliserade i staden, nätet av gångstråk och gångmiljöns utformning och innehåll. Gränsen mellan dessa aspekter är inte alltid tydlig och de har stor påverkan på varandra. I planeringen finns det därför en poäng att både lyfta fram den systemnivå som krävs för att skapa ett fungerande gångnät samtidigt som man succesivt zoomar in allt mer på detaljerna i gångmiljön.



Principer för lokalisering

Avstånd är det som mer än något annat påverkar om människor går eller inte. Hur funktioner och verksamheter planeras in och kopplas till gångnätet är därför avgörande för att Göteborg ska upplevas som en nära och gångvänlig stad.

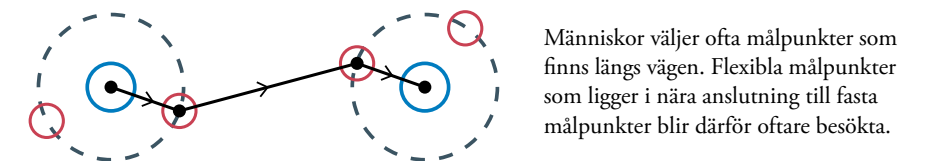
Planera för gångavstånd

Staden ska bidra till en nära och mer gångvänlig stad genom att skapa förutsättningar för att olika verksamheter och funktioner kan etableras på bra gångavstånd. Vissa verksamheter och funktioner har staden stor rådighet över och kan även många gånger möjliggöra var målpunkter uppstår genom upplåtelse av mark, hur byggnader placeras och att verka för aktiva bottenplan där verksamheter kan finnas. Fastighetsägares och hyresgästers prioriteringar gällande exempelvis utbud, öppettider och lokalisering har dock också en avgörande påverkan.

Vad som är gångavstånd upplevs olika beroende på vilken typ av målpunkt som avses. Funktioner man rör sig mellan dagligen, till exempel jobb, skola och bostad definieras som fasta målpunkter. Mellan dessa kan längre avstånd, upp till 2 kilometer, uppfattas som gångavstånd. Andra mer flexibla målpunkter så som kollektivtrafikhållplatser, närbutiker, lekparker och gym är däremot mindre låsta i tid och rum och användningen varierar. De är därför känsligare för avstånd och ska ligga inom 200–400 meter via gångnätet för att maximera gångvänligheten.¹⁹ Målpunkter behöver också placeras så att kedjeresor möjliggörs genom

att lokalisera både byggnader och målpunkter som binder samman många fasta målpunkter.

Det är viktigt att vara medveten om att dessa gångavstånd inte är möjliga för alla, till exempel för en del med nedsatt rörelseförmåga. Över 3 kilometer bör generellt inte ses som gångavstånd i vardagen, oavsett förmåga.



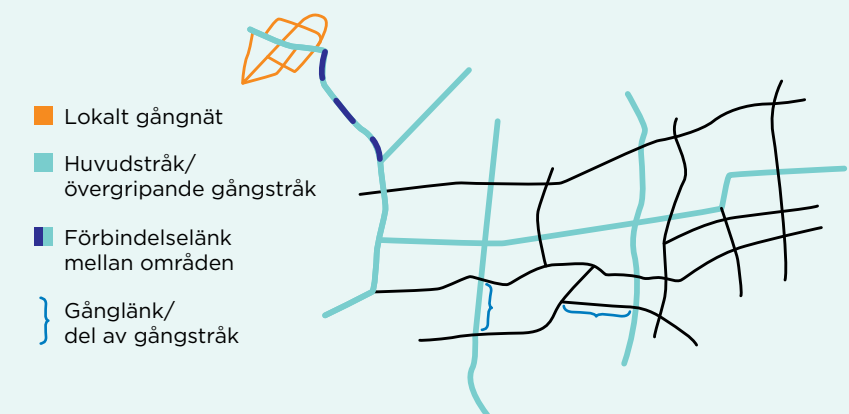
Lokalisera bostadsnära parker och skolor så att vägen dit är utan större barriärer

Bostadsnära parker ska finnas inom 300 meter i enlighet med grönstrategin. Detta är speciellt viktigt för att barn och äldre ska kunna röra sig fritt nära bostaden. Lite större stadsdelsparker ska finnas inom 1 kilometer.²⁰ För att ta sig dit ska man inte behöva korsa stora trafikleder, större vattendrag eller stora nivåskillnader. För att möjliggöra att fler barn på egen hand kan gå eller cykla till skolan ska liknande resonemang eftersträvas vid placering av skolor.

Principer för gångnätet

Gångnätet är grunden för en gångvänlig stad och består av alla gångkopplingar i en stad eller ett område. Nätet ska stödja både den enskilda användarens behov och stadens sammankoppling som helhet.

Ett sätt att beskriva olika delar i gångnätet



Gångnätet består av både större övergripande gångstråk och lokala gångstråk. Lokala gångstråk binder samman ett mindre avgränsat område medan övergripande stråk är längre och tydligare binder samman olika stadsdelar. Sträckan mellan två punkter i ett gångnät kallas ofta för gånglänk. I perifera eller avskilda områden kan det finnas lokala gångnät som kopplas ihop med övrigt nät via en förbindelselänk.

Prioritera stråk som har förutsättningar för högt användande

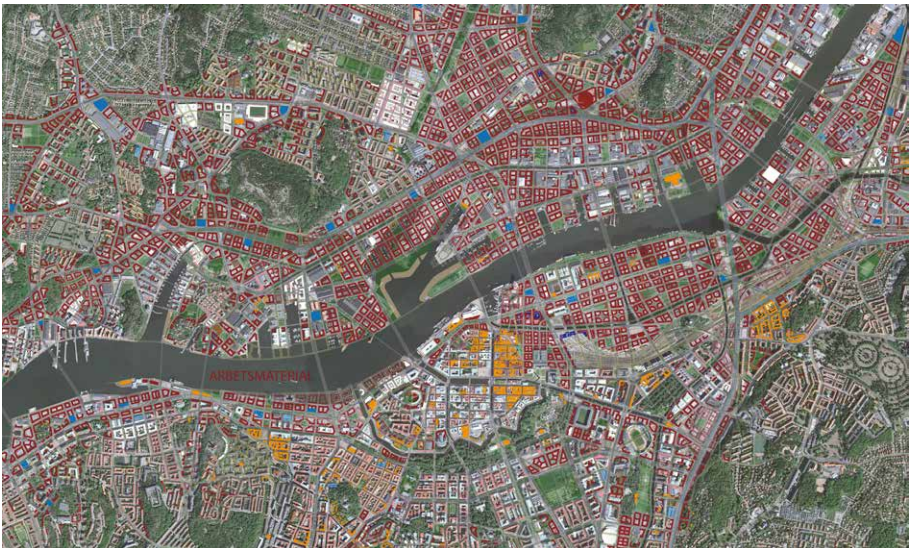
För att både identifiera nuvarande viktiga stråk och de med potential så behövs en förståelse för att stråk har olika förutsättningar beroende på sin plats i nätet. För att skapa ett välbefolkat stråk räcker det sällan med ett ändamålsenligt innehåll i gaturummet utan stadslivet på en plats beror till stor del på vilken roll just det stråket har i nätet. När ett stråk fyller både en lokal funktion i ett område och samtidigt är ett viktigt övergripande stråk finns goda förutsättningar för att det kommer att användas av många.

För att skapa förutsättningar för stadsliv och befolkade stråk ska man i planeringsskedet för både ny och befintlig stad se till att lokala och övergripande stråk överlappar varandra. Detta handlar också om att värna om ett områdes koppling till övriga staden. När stråk i befintlig miljö pekas ut och ska förbättras ska också denna förståelse finnas och kopplas till vilken miljö som skapas på det stråket.

Skapa ett sammanhängande gångnät utan avbrott

Gångnätet ska vara kontinuerligt. Det innebär att det ska hänga samman inom ett område samtidigt som det kopplar samman omkringliggande bebyggelse- och grönstruktur. Hela områden behöver ibland byggas ihop och kopplas samman där kopplingar inte finns. Återvändsgator ska undvikas och gångbanor med plötsliga avbrott ska inte finnas. Även svaga kopplingar kan skapa bristande sammankoppling. Det kan vara avsnitt där gående är väldigt lågt prioriterade, till exempel stråk som klyvs av högt trafikerade gator.

För att fånga behoven av kopplingar ska olika skalor i nätet beaktas, exempelvis inom ett projektområde, inom stadsdelen och mellan intilliggande stadsdelar. I befintliga områden handlar det ofta om att förbättra genom att koppla samman områden som i vissa riktningar saknar koppling eller att stärka prioriteten i svaga kopplingar. Alla områden ska kunna nås av personer med nedsatt rörelseförmåga men i vissa fall behövs trappor för att logiskt binda samman kuperade områden. I de fallen ska alltid en tillgänglig och så kort alternativ väg som möjligt erbjudas.

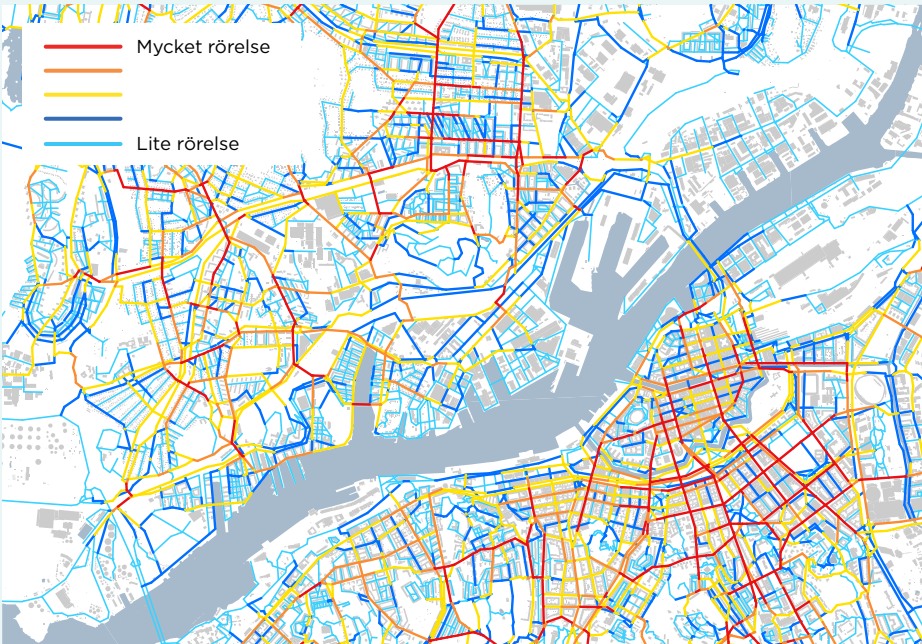


Inom arbetet med historisk stadsplaneanalys har alla gator, stråk och gångstigar inventerats för att gent och logiskt kunna kopplas ihop. Bilden visar resultatet av det arbetet och är ett exempel på övergripande planering av nätet som skapar en mera sammanhängande struktur. Kartbild: Lukas Memborn.

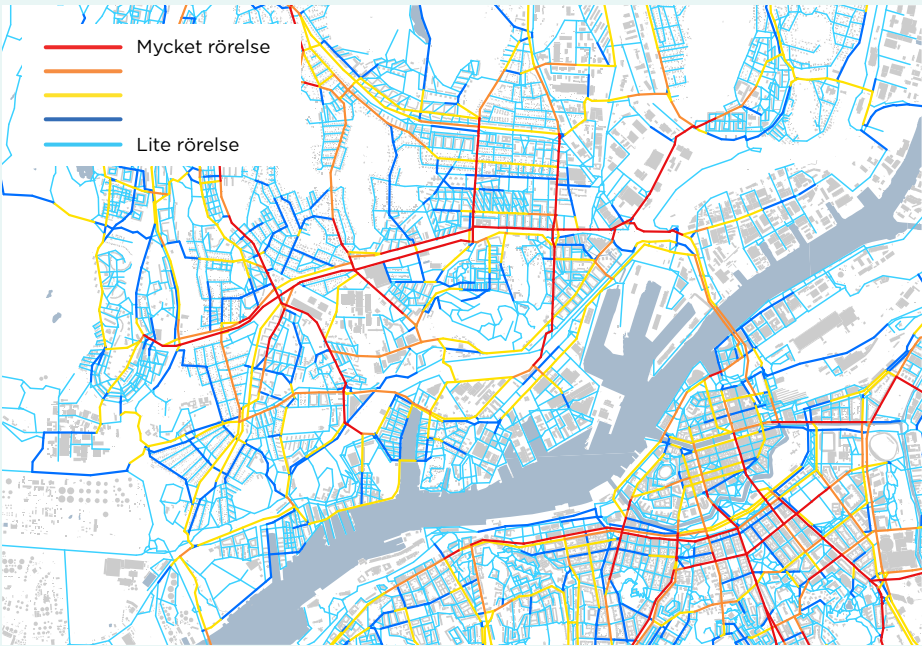
Space Syntax som stöd för att bedöma stråks förutsättningar

Space Syntax eller annan nätverksanalys kan med fördel användas för att bedöma vilken uppgift stråken fyller i närområdet och i staden. Analysen beskriver rumsliga samband i gatunätet och förutsättningar för att människor ska röra sig längs en viss gata eller ett stråk.

Kartorna visualiserar en Space Syntax-analys och visar hur ofta en länk teoretiskt används.



Kartan visar stråk för rörelser inom en räckvidd via gångnätet på 1,2 kilometer. Med den räckvidden lyfts stråk inom stadsdelar ut och visar därmed viktiga lokala gångstråk.

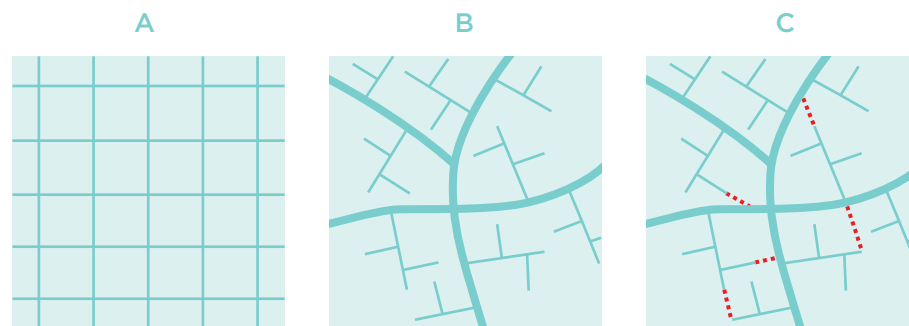


Kartan visar stråk för rörelser inom en räckvidd via gångnätet på 3 kilometer. Med den räckvidden lyfts stråk mellan stadsdelar ut och visar därmed viktiga övergripande gångstråk.

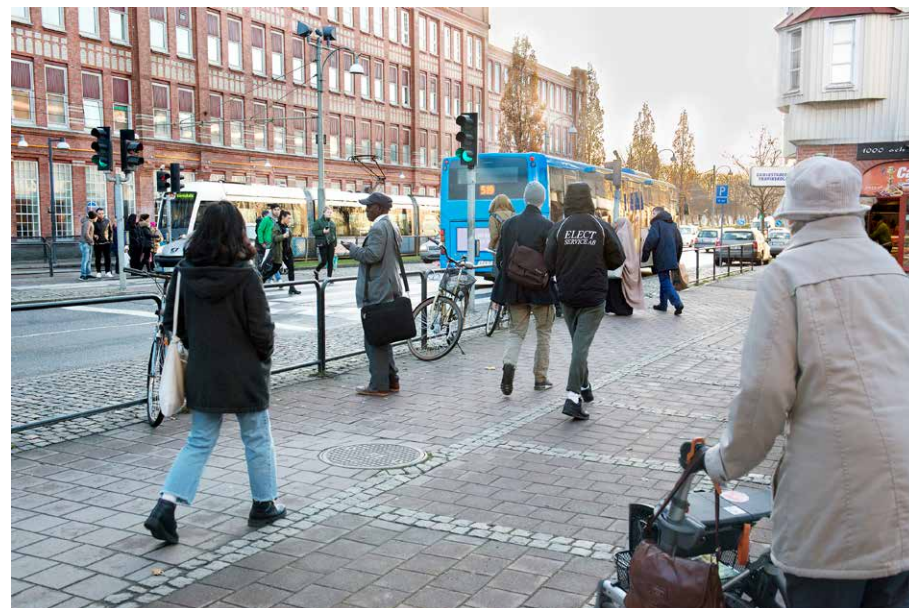
Skapa finmaskighet

Tillsammans med ett sammanhängande nät skapar hög korsningstäthet fler vägval för gående och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen mot ett mål. Det möjliggör också att människor lättare kan skapa rundor och inte behöver gå tillbaka samma väg. Att kunna välja olika vägar är extra viktig för tryggheten på mindre befolkade platser, parker och stråk som kan upplevas otrygga under mörka timmar. Finmaskighet är även ett sätt att skapa en mänskligare skala i gatuummet då hastigheten ofta sänks när det är korta sträckor mellan korsningar.

Staden ska sträva efter att öka finmaskigheten både där det byggs nytt och i den redan befintliga strukturen. Ett riktmärke för korsningstäthet är minst 150 korsningar per km², vilket motsvarar max 100 meter mellan korsningarna.²¹ Detta ger mindre kvarterstorlekar och kan användas för att analysera behov av kompletterande länkar för gångvänligheten i ett område.



Antalet korsningar är lika många i både struktur A och B. I A skapas valfrihet att gå olika vägar mellan många punkter. Korsningstätheten i B skapar inte den valfriheten eftersom sammankopplingen brister. Genom att komplettera struktur B med ytterligare länkar ökar finmaskigheten, illustrerat i struktur C.



Möjliggör gena rörelsemöjligheter

Genhet handlar om att kunna gå utan självvalda omvägar. Den mäts ofta med måttet genhetskvote, kvoten mellan fågelvägen och det faktiska gångavståndet via nätet. I ett gångvänligt nät ska genhetsknoten inte överstiga 1,25.²² För att gång ska vara ett attraktivt alternativ ska genhetsknoten vara lika bra eller bättre än för andra trafikslag.

Genhet ska även skapas på mikronivå för att förbättra för fotgängare. Ologiskt placerade passager, otrygga gångtunnlar, skarpa svängar i grönområden och övergångställen som bara finns på en sida om en hållplats är typiska situationer där gående kommer att röra sig utanför det planerade nätet för att gena. Detta kan vara direkt farligt. Att gena på vissa platser är också lättare för vissa fotgängare än andra och skapar därför en ojämlikhet mellan olika fotgängares rörelsemöjligheter.



Krav på ett gent nät för gående finns även på mikronivå. I gröna miljöer syns det ofta när det inte är nog gent genom att stigarna bildats.

Kartor som visar genhet i gångnätet kan användas som verktyg. Bilden visar genhet i nätet vid Brunnsbo. Kartans varmare färger visar högre genhet.

Planera ett lättförståeligt nät

Orienterbarhet handlar om hur logisk hela bebyggelse- och grönsstrukturen upplevs för den som går. Det ska inte krävas att man på förhand vet hur man ska gå. Ett överblickbart och lättförståeligt gatunät uppfattas som tryggare eftersom det bidrar till kontroll och är särskilt viktigt för barn och för personer som har svårt att orientera sig, tolka information eller har synnedsättning. Principerna om ett sammanhängande, finmaskigt och gent nät ger bra grundförutsättningar.

Fotgängaren följer generellt inte skyltar i den utsträckning andra trafikslag gör utan hela rummet behöver vara självförklarande. Visuellt information, siktlinjer och möjliga vägval ska därför beaktas noga så att de samspelar med utgångspunkten att användaren vill röra sig rakaste vägen mot ett mål. En generell regel är att antalet riktningsförändringar spelar roll, få vinklar på en sträcka uppfattas av fotgängaren som en smart och enkel väg.

Öka separeringen från cykelnätet

Fotgängare och cyklister bör inte dela yta eftersom de oftast har helt olika hastighetsanspråk. Det skapar ofta otrygghet och osäkerhet för båda trafikslagen. När ny- och ombyggnation sker ska gång- och cykelnät separeras. Där de två färd-sätten ändå delar yta är det viktigt att utformningen tillåter utrymme för cykel och gång att tryggt mötas. Näten kan i viss mån överlappa men ska hanteras som olika nät.

Principer för gångmiljöers form och innehåll

När vi zoomar in till stadens gångmiljöer närmar vi oss dels övergripande hur dessa samspelar med omgivningen och hur de upplevs som platser och dels vad gångmiljöerna mer praktiskt består och påverkas av, som bredd/utrymme, möblering, belysning med mera.

Planera för olika karaktärer på gångstråk

Staden ska aktivt planera för stråk med olika karaktär och funktion. Stråk med fokus på pendling, stadsliv, handel och service behöver kompletteras med stråk för såväl rekreation och återhämtning som utevistelse, vila, spontanaktivitet, lek och motion. Dessa olika karaktärer och funktioner kan finnas inom ett stråk men kan också med fördel spridas ut på olika stråk med tydliga karaktärer över längre sträckor. Finns det både ett lugnare stråk parallellt med ett mera aktivt stråk skapas motivation att gå sträckan för människor med olika preferenser beroende på sinnessämning, syfte och fysiska förutsättningar. Staden bör satsa speciellt på nya stråk för upplevelse och rumsbildande längs vatten.



Exempel på gångstråk längs Eriksbergs kaj.



Exempel på gångstråk i Haga.

Skapa samspel mellan omgivningen och gåendes miljöer

Utformning ska alltid baseras på vad som finns på sträckan eller platsen, hur den upplevs och vilka som använder den. En väldigt bred trottoar kan verka omotiverad om gatan har kala fasader och upplevs som en transportsträcka. På motsvarande sätt kan ett stråk med aktiva bottenplan och platser för vistelse upplevas oattraktivt att gå snabbt igenom om bredden för rörelse är så liten att man hela tiden måste se upp för hinder och anpassa sig till andra fotgängare.

Utforma utifrån fotgängarens hastighet

Gångvänliga miljöer ska fokusera på omsorg om detaljer, skala, variationsrikedom och lokalklimat utifrån att miljöer upplevs på marknivå i 1–5 kilometer i timmen. Detta spelar roll för hela gaturummens utformning.

Där fotgängare och stadsliv prioriteras högt ska fler gator utformas för en mänskligare hastighet. Hastigheterna påverkar upplevelsen av stadsmiljön, markanvändningen, risken för en olycka, buller- och utsläppsnivåer, men även gång-

trafikens möjlighet att konkurrera om tid och utrymme i gatumiljön. Hastighetsdämpande åtgärder för motortrafiken ska ses som ett viktigt redskap för att skapa prioritet för fotgängare. Lägre hastigheter på motortrafiken är också avgörande för att fortsätta Göteborgs framgångsrika arbete med trafiksäkerhet.



Exempel på småskalig gångmiljö i Viktoriapassagen.

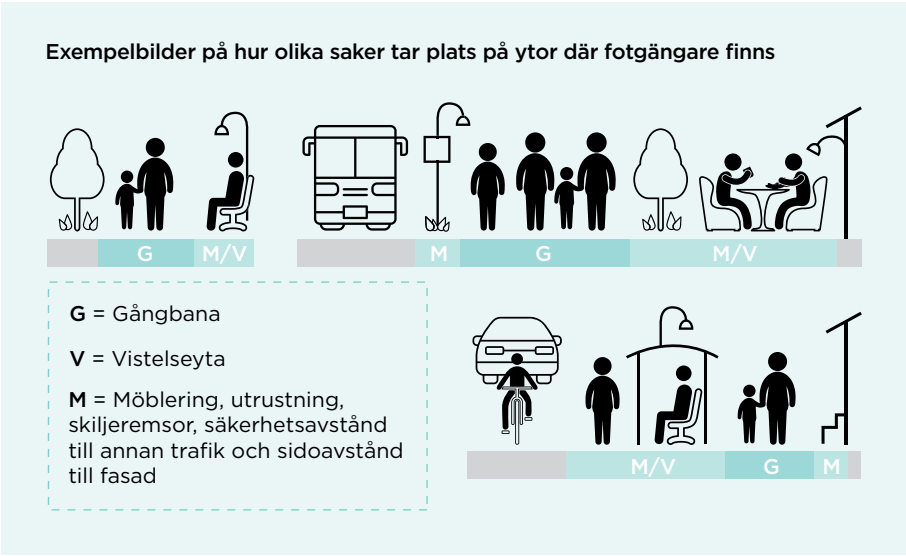


Exempel en storskalig gångmiljö på Lindholmen.

Skilj på gångbana och yta för möblering

Fotgängare ska kunna röra sig snabbt och hinderfritt och använda ytor där olika form av möblering finns. Många gånger får gångbanan "bjuda" på utrymme åt gaturummets möbler. Vid utrymmesplanering ska möblering och utrustning därför ses som en egen kategori och inte som en del av gångbanan. Det innebär att till exempel cykelställ, bänkar, hållplatskurer, papperskorgar och stolpar placeras så att de inte blir hinder. Detta gäller även för uteserveringar, gatupratrare, blomlådor och annat tillkommande.

På platser där möblering, vistelseytor och ibland även andra trafikslag samsas om en större yta är det viktigt att göra det tydligt för fotgängaren hur man rör sig över eller förbi platsen på enklast sätt. För personer med nedsatt syn, nedsatt kognitiv förmåga eller de som skyndar är det viktigt att tydliggöra flödet och orienterbarheten med goda siktlinjer och riktmärken samt att det finns tydlig och lättförståelig ledning längs gångstråket.



Ge gångmiljöerna bredder för ett varierat användande

I en gångvänlig stad behöver fotgängarna ta plats. Det är väldigt sällan fotgängarens yta som gör att en gatumiljö upplevs överdimensionerad utan den samlade ytan för alla trafikslag. Fotgängare tar också generellt liten plats i relation till flödena som finns. Hantering av parkering är exempel på hur gators yta kan om-disponeras för att frigöra utrymme.

Gångbanans bredd ska dimensioneras för variationer i flödet, dels inom gaturummet och dels över tid samt vilka funktioner som efterfrågas. Rör sig användarna i grupp eller ensamma? Hur ser riktningsfördelningen ut? Hur rör man sig till målpunkter och entréer längs stråket? För att öka gångvänligheten behöver gångbanor på många ställen möjliggöra att flera kan gå i bredd och kan gå om varandra i olika tempo. För passager och refuger är däremot utrymmet ofta begränsat och måste tydligt relateras till flödet för att tillgodose gåendes utrymme.

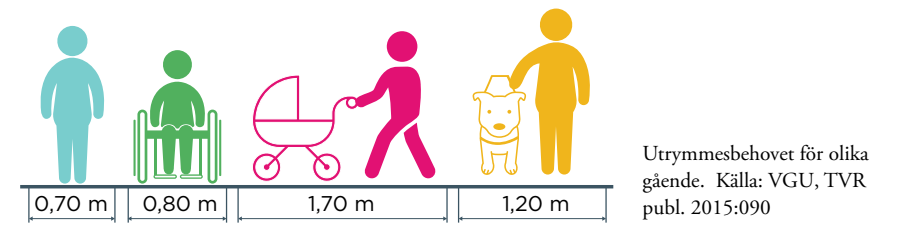
Exempel på hur staden kan resonera kring gångbanebredder

Bredd	Beskrivning av hur fotgängare kan röra sig på gångbanan	Utifrån fotgängares behov, när borde bredderna användas
<2 m	Fotgängare kan inte fritt mötas utan måste anpassa sig till varandra. Det är inte möjligt att gå bredvid varandra och en person blir lätt i vägen om den stannar upp. Vid möten mellan en barnvagn och rullstol blir det mycket trångt.	I absoluta undantagsfall där det inte går att göra bredare, små passager i staket eller liknande.
2 m	Fotgängare kan mötas en och en, alternativt gå två i bredd. Detta fungerar med barnvagn och rullstol men innebär liten marginal som kräver uppmärksamhet. Man går på led när mötande personer passerar och det är svårt att gå om varann i olika hastighet.	I undantagsfall
3 m	När gångbanebredden är 3 m kan fotgängare lättare ha olika riktningar och hastigheter samtidigt. Möjligheten att gå om någon upplevs lättare och två personer kan gå bredvid varandra och möta en tredje utan att behöva gå på led. Nu kan man också ofta stanna utan att vara lika tydligt i vägen.	Förslag till nytt standardmått i staden.
>4 m	Fotgängare behöver inte längre anpassa sig märkbart till varandra så länge flödet är lågt/måttligt. Det går att gå två och två i bredd utan att tänka på att flytta sig. Ytan blir mer tillåtande för höga flöden, olika hastigheter och gångriktningar.	Prioriterade gångstråk och på platser med stora vistelsekvaliteter.

Gäller vid låga/måttliga flöden.

Ytterligare att tänka på kring utrymmesbehovet av yta för fotgängare i planeringen:

- Man behöver räkna med ett sidoavstånd till annan trafik som ökar med hastigheten.
- Om gångytan ligger kloss an en fasad uppstår ofta en ”döyta” – ett sidoavstånd som inte kan nyttjas fullt ut som gångbana men däremot som möblerings- eller vistelseyta.
- Behovet av att lossa och lasta gods sker många gånger på gångtor idag. Planera in plats för lastning/lossning där det kan ske utan att nämnvärt hindra gångtrafiken eller skapa otrygghet.
- Hög bebyggelse skapar ett visuellt behov av extra bredd i gaturummet.



Erbjud platser för vistelse och vila längs gångstråken

Ytor för vistelse kan handla om att från början planera in bredder som tillåter uteserveringar eller annan möblering i gaturummet som inte begränsar ytan för hinderfri rörelse. Det kan också handla om platsbildning och bredder för att göra det möjligt att stanna upp i gaturummet utan att vara i vägen. Grönska, platser vid vatten, plats för vila, inslag för lek, konst, väderskyddade platser och pratvänlig ljudnivå är exempel på aspekter som höjer vistelsekvalitén på en gångsträcka och gör den till mer än en plats att skynda förbi. Att inte precis alla platser har förutbestämda funktioner utan att det finns plats för spontanaktiviteter är också viktigt. Konstnärlig gestaltning av möbler bidrar också till ökad trivsel och kan

skapa intressanta och identitetsskapande stadsrum som upplevs omhändertagna. Staden ska se till att det finns sittmöjligheter som är tillgängliga och användbara i anslutning till allmänna gångtor. Sittplatser är av specifik vikt för fotgängare. Att kunna vila längs vägen är ett måste för att tillgängliggöra gångytorna i staden för många äldre, barn och personer med nedsatt rörelseförmåga. Vid backar och trappor är detta extra viktigt. Även informella sittplatser på till exempel murar, socklar och trappor är ett viktigt inslag i stadsmiljön som vidare kan utformas för att skapa både tilltalande och funktionella platser. Läs mer i *policy för stadens möbler*.²³



Exempel på "parklet" – tillfälliga vistelseplatser som provas på bilparkeringsplatser.



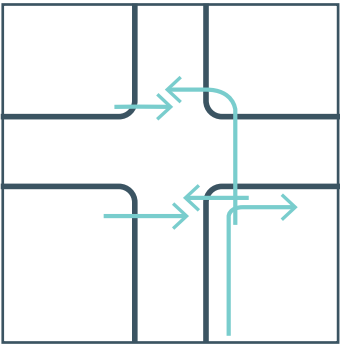
Sittplats vid Drottningstorget. Armstöd för att lättare kunna resa sig hade varit ännu bättre.

Minimera fotgängares tidsförluster i korsningar

Låg framkomlighet och fördröjningar beror ofta på att fotgängare inte prioriteras framför andra transportslag i tillräcklig utsträckning. På vissa platser behöver frågan ställas om andra trafikslag kan prioriteras ner där gående har höga korsningsanspråk och är prioriterade. I andra fall kan prioriteringen för gångtrafiken vara betydligt högre med liten påverkan på övrig trafik. Exempelvis kan det vid signalreglering vara grönt om ingen bil kommer, inte tvärtom. Detektering och allgrönt som teknik är också åtgärder som kan övervägas.

Fotgängare behöver generellt korta omloppstider på signalreglering för att de inte ska gå mot rött. Samtidigt behöver gröntiden vara tillåtande för personer med rörelsenedsättning att de ska hinna ta sig över på ett tryggt och säkert sätt. Vid signalreglering i fyrvägs-korsningar finns det särskild anledning att prioritera gående då diagonalt korsande måste hantera två signalfaser.

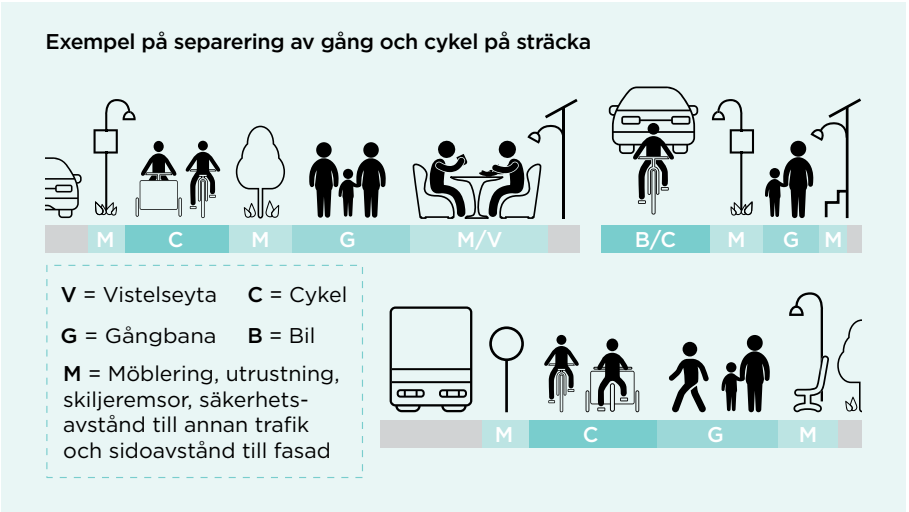
Övergångsställen generellt är i jämförelse med gångpassager tydligt kopplade till fotgängares upplevelse av framkomlighet och trygghet, speciellt när det kommer till barn. Hänsyn till säkerhetsaspekterna innebär dock att det inte alltid är lämpligt med ett övergångsställe eller att hastighetsdämpande åtgärder för motortrafik måste till.



Nätet för gående är mer finkapillärt än för ex. biltrafik. De behöver också korsa två gånger för att ta sig diagonalt i en fyrvägs-korsning.

Tydliggör separeringen och samspelet mellan fotgängare och cyklister

Det är vanligt att separeringen av fotgängare och cyklister görs med en målad linje, vilket ofta upplevs som otillräckligt och otydligt. Tydligare separering behöver därför fortsätta utvecklas och vara både taktil och visuellt synlig. Avvikande material eller en grönremsa är exempel på lösningar. Utgångspunkten för separeringen ska vara att där gång- och cykelbana ligger intill varandra placeras cykelbanan närmast motorfordon. Eventuell trädrad ska placeras mellan gående och cyklister. På pendlingscykelnätet och platser där cyklister har höga hastighetskrav eller har svårt att stanna, exempelvis i nedförs- och uppförsbackar, är det viktigt att separeringen är extra tydlig.



I korsningspunkter där gång- och cykelbanor korsar varandra finns ett stort behov av tydlighet så att både cyklister och fotgängare vet hur de förväntas agera. Här krävs att utformningen inte lämnar det upp till trafikanterna att samspe-la slumpartat utan att en hierarki skapas. Undantagen kan vara på platser där flödena av både cyklister och fotgängare är mycket få och siktlinjerna är goda. Utgångspunkten för att öka tydligheten behöver dock vara att samspelet alltid ska fungera även för exempelvis barn och någon som har svårt att se. För att samspelet mellan fotgängare och cyklister ska förbättras krävs också att inte olika lösningar används överallt utan att det finns återkommande lösningar. Detta för att skapa en förutsägbarhet.



Exempel från Vasagatan. Utifrån både cyklister och fotgängares siktlinjer upplevs samma punkt helt olika. Utformningen gör att båda upplever sig ha fritt fram att gå.

Planera för jämna och släta ytskikt

Ytskiktet är en av de viktigaste aspekterna för att möta fotgängares krav på användbarhet, framkomlighet, säkerhet och fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det ska ge visuell och taktill ledning och är ett betydelsefullt redskap för att signalera prioritet, hastighet och hur man förväntas agera på platsen. Ytskiktet bidrar också till den estetiska upplevelsen och har ofta en kulturhistorisk betydelse i centrala staden. Läs mer om ytskikt i centrala staden i *Policy för stadens golv*.²⁴

Gångbanans ytskikt ska vara jämnt och slätt utan att vara halt. Det ska vara möjligt för gående att undvika kanter utan att behöva ta omvägar. Detta är nödvändighet för personer som använder rullstol eller permobil, men gynnar också många fler. Har man barnvagn, en rullväska eller svårt att gå är kanter ett hinder. De är också en riskfaktor för fallolyckor. För personer med synnedsättning fyller kanter en viktig funktion för framkomligheten. I övrigt bör kanter som inte fyller någon funktion eller är svåra att se undvikas.

Detta innebär att man behöver ställa höga krav på kvalitet i en gångstråksanläggnings planering, konstruktion, material, utförande samt drift och underhåll för att dess ytskikt ska vara jämnt, slätt och hållbart över tid. Ytskikten ska klara de fordonspassager som krävs för exempelvis snöröjning och varutransporter. Att gräva upp nyrenoverade gångtytor ska också undvikas. Återställda gångtytor blir sällan lika jämna, släta och hållbara som de var före arbetena startade.



Exempel på slätt gångstråk i kombination med gatsten.



Exempel på asfalterad jämn gångyta i Kungsparken.

Satsa på belysning

Belysningen är viktig för upplevelsen av gaturummet och har en extra viktig roll för fotgängare eftersom de sällan har egen utrustning med sig som ger ljus. Fotgängarens behov av att se gångbanan och dess omgivning för att känna sig trygga är större än för andra trafikanter. Belysning är en förutsättning för att människor ska vilja och våga gå i så stor utsträckning som möjligt, oavsett årstid och tid på dygnet och ska finnas på alla ställen där fotgängare rör sig. Den ska i första hand vara avsedd för och anpassad till gångytan och inte bara vara "ljusspill" från eventuellt intilliggande bilkörfält.

Utöka vägvisningssystemet

Den fysiska vägvisningen i staden med kartor och vägvisningsskyltar ska användas för att ge bättre möjligheter att hitta till olika områden och målpunkter. Det kan även vara ett beteendepåverkande inslag genom att komplettera med exempelvis

avståndsangivelser eller minutangivelse för en genomsnittlig gångfart. Detta kan upplysa om att avståndet ofta är relativt korta och visa på mindre kända genvägar och länkar mellan områden. Vägvisningen bör utökas och inte bara finnas i centrala staden som idag utan behovet ska undersökas utifrån ett helhetsgrepp i olika delar av staden.



Vägvissningssystemet ska också utvecklas för att upplysa om exempelvis vägar som innehåller lutningar och trappor. När trappor finns i vägnätet ska hänvisning finnas till hur man lättast tar sig runt om man inte kan nyttja trappan. Som helhet ska vägvissning ses som ett viktigt funktionellt verktyg men också som en signal om att fotgängaren har en naturlig plats i stadens rum.

Principer för gångnät och gångmiljö under byggsleden

Då Göteborg växer snabbare än på länge kommer ombyggnationer vara en del av vardagen. Under byggtid behöver staden i sin relation till byggaktörer och entreprenörer ställa höga krav. Fotgängare ska alltid beaktas både vid byggen där fotgängare leds om på tillfälliga vägar och på platser där fotgängare påverkas av omledningar av andra trafikslag. Fler aktuella riktlinjer finns i *Kom Fram*.²⁵

Omledningar ska utgå från kraven på permanenta gångbanor

Fotgängare ska erbjudas tillfälliga gångbanor i anslutning till byggområden när gångnätet påverkas. Kraven på funktionerna ska så långt som möjligt utgå från de krav vi ställer på permanenta gångbanor. Detta kan innebära att i de fall det finns stora brister i den befintliga miljön så blir standarden på omledningen bättre än på tidigare gångbana. Alla lösningar måste ta hänsyn till de flöden och aktiviteter som normalt råder på platsen.



Säkerställ släta och hinderfria omledningar

Byggskeden innebär kompromisser gällande standard på ytskikt, olika material längs den tänkta sträckan och att flertalet kanter kan behöva hanteras. Det är också vanligt att byggstaket har utstickande kanter, stolpar och annat som blir hinder och ökar risken för fallolyckor. För att fotgängare ska kunna, vilja och våga gå under byggtid krävs ett genomgående ytskikt som är slätt och hinderfritt. Detta är också en förutsättning för att drift- och underhållsstandarden ska kunna hållas hög.

Säkerställ gena, tydliga och lättorienterade stråk

Alla fotgängare ska utan förkunskap förstå hur de ska ta sig igenom en omledning. Detta ställer höga krav på orienterbarhet och överblickbarhet. Ur det perspektivet är det också viktigt att omledningen görs så kort och gen som möjligt. Barn och rullstolsburnas siktlinjer ska tas hänsyn till och skyltning och information ska vara tydlig genom att vi använder symboler och enkel text. Utifrån ett helhetstänk för fotgängare är det viktigt att byggen som ligger i varandras närhet samarbetar med ambitionen att skapa en sammanhängande stad även under byggtid. För att säkerställa att omledningen under hela byggtiden är lättorienterad är det viktigt att någon ansvarig regelbundet går sträckan.

Säkerställ upplevelsen av trygghet

Byggarbetsplatser upplevs ofta som ödsliga och otrygga. Byggplank och omledningar genom containers skapar trånga och obehagliga passager. Med god belysning, tillräckliga bredder och valmöjligheter för att motverka instängdhet höjs trygghetskänslan. Omhändertagna platser där staden, byggaktörer och entreprenörer själva arbetar med platsskapande åtgärder ska också vara en fortsatt del av det trygghetsskapande arbetet i byggskedet.



Drift och underhåll

Utan drift och underhåll går det inte att leva upp till visionen om en gångvänlig stad. Gångmiljöer måste hela tiden tas om hand.

Ett avgörande område för att prioritera fotgängare

För att fotgängare ska känna sig prioriterade krävs det att vinterväghållning, renhållning och reparationer av gångytan sker snabbt och att arbetet håller hög kvalitet. Detta är också ett måste för att minska antalet fallolyckor. Väl omhändertagna miljöer och belysning är också avgörande aspekter för att skapa miljöer där människor känner sig trygga och vågar gå.

Principer för drift och underhåll

Staden behöver ställa högre krav på satsningar i befintlig miljö och samtidigt ska nya miljöer som byggs tas om hand. Det handlar både om att bygga rätt från början och se till att kunskap och tillräckliga resurser finns. Fastighetsägare ansvarar samtidigt för driften av stora delar av fotgängares ytor vilket innebär att staden aktivt behöver arbeta gentemot dessa.



God vinterväghållning

Idag är brister i vinterväghållningen den i särklass största orsaken till fallolyckor. På flera av stadens kombinerade gång- och cykelbanor används en metod där snön först sopas bort från banan som sedan besprutas med saltlake. Övriga gångbanor som tillhör staden plogas samt saltas eller flisas. Vid snöfall ska gång-, cykelbanor och kollektivtrafikhållplatser med tillhörande gångstråk prioriteras först. På vissa gator i centrala staden finns värmeslingor vilket gör att snöröjning inte behövs. Möjligheten att använda värmeslingor på fler platser i staden ska undersökas, särskilt för fuktiga miljöer som kollektivtrafikhållplatser vid älven och på gångstråk med höga gångflöden. Snöröjning och halkbekämpning i trappor är extra viktigt eftersom fall i trappor kan ge allvarliga skador.

Då gång- och cykelbanor ligger intill varandra ska de hålla samma höga standard av vinterväghållning. Idag är en vanlig syn i Göteborg att gångbanan är sämre driftad än cykelbanan, vilket gör att fotgängare går i cykelbanan. Om driften är lika bra så minskar risken att de använder varandras utrymme vilket leder ökad säkerhet och trygghet för båda trafikslagen.

Regelbunden sopning och sandupptagning

Grus och blöta löv ökar risken för fallolyckor. För fotgängare är det också viktigt att gångmiljön upplevs som omhändertagen vilket bland annat innebär att den behöver vara ren och snygg. Sopning ska därför ske regelbundet och upptagning av grus som använts i vinterväghållningen genomförs under våren.

Jämna ytskikt

Ett jämnt ytskikt utan sprickor, sättningar, dåliga lagningar och andra ojämnheter ökar komforten och minskar risken för att snubbla. För fotgängare med rullstol, rullator eller barnvagn är detta ett måste för att kunna ta sig fram obehindrat. Det finns idag en eftersläpning i underhållet av ytskiktet på våra gångytor och ska en acceptabel jämnhet nås måste det årliga underhållet öka. Samtidigt behöver staden säkerställa att man planerar rätt från början vid ny- och ombyggnation. Med rätt materialval, rätt konstruerad grundläggning och korrekt utförande minskar behovet av underhåll och standarden kan lättare hållas hög över tid.



Regelbundet underhåll av växtlighet

Regelbundet underhåll av växtlighet är en förutsättning för att säkra god sikt, överblickbarhet och framkomlighet. Buskar och häckar som skymmer sikten är en direkt trafikfara för fotgängare, särskilt för barn som kan skymmas helt och hållet. Växtlighet som inte sköts tar även plats från gångytan vilket leder till sämre komfort och framkomlighet för de gående.



Underhåll av skyltar och markeringar

Cykel- och gångbanor märks ofta ut i Göteborg genom vägmarkering i gatan. Markeringarna ska hållas i sådant skick att funktionen alltid uppnås och att de ser omhändertagna ut. Detta är extra viktigt där cyklister och fotgängare separeras med hjälp av vägmarkeringar. Vad gäller vägmärkesskyltar är det viktigt att de är hela och rena och att tillsyn genomförs regelbundet.



Upplys fastighetsägare om deras ansvar

Fastighetsägare ansvarar för driften på 95 procent av Göteborgs trottoarer och har därför en avgörande roll för att minska fallolyckor och bidra till en gångvänlig stad. Enligt de lokala trafikföreskrifterna är de skyldiga att skotta, sanda eller grusa vid snöfall, sopa upp grus och löv under vår och höst samt klippa buskar och häckar som sträcker sig över gångbanan.²⁶ Genom att hitta fler metoder och kanaler för att sprida information kan staden bli ännu bättre på att upplysa och motivera fastighetsägare att leva upp till de skyldigheter de har och tillsammans bidra till en säkrare och tryggare stad att gå i.

Tillsyn och uppföljning av stadens ytor

För de gångbanor som trafikkontoret ansvarar för finns riktlinjer som definierar kraven för underhåll. Idag besiktigas gångmiljöerna genom att man kör med bil och inventerar från körbanan. Detta medför att många brister inte noteras. Metodik och rutin bör därför utvecklas. Tillsynen gäller exempelvis ytskikt, vägmarkeringar, skyltar och hinder.

Rent, snyggt och hinderfritt under byggtid

För att öka tryggheten och minska risken för fallolyckor under byggtid är det viktigt att omledningen för fotgängare är snygg, slät och ren. Om ett arbete pågår i mer än ett dygn ska ett slätt ytskikt läggas, exempelvis asfalt. Kanter, håligheter och annat som ökar risken för att snubbla ska undvikas eller när det inte går märkas upp tydligt med kontrastmarkering.

Ställ höga krav på återställande efter byggtid

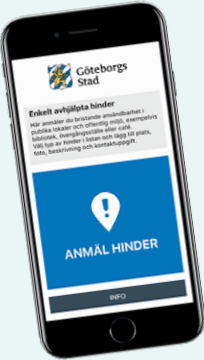
Regelverket för iordningställande av gata efter byggtid behöver ses över och skärpas eftersom återställandet ofta är bristfälligt. Något som både blir kostsamt för staden och försämrar för dem som går.

Stöd och tjänster

Göteborgs Stad har idag få stöd och tjänster riktade specifikt mot fotgängare. Här finns genom teknikutveckling möjligheter att vara lyhörda för behov och även ta till vara på innovation.

Ett utvecklingsområde som kräver samarbete

Göteborgs Stad har idag få stöd och tjänster riktade specifikt mot fotgängare. Det finns idag dock innovativa lösningar genom teknik som arbetas med runt om i världen. Staden kan utveckla arbetet med stöd och tjänster och i många fall krävs samarbete med olika aktörer. Många gånger är det heller inte staden som bäst utvecklar tjänster utan det finns andra aktörer med redan existerande tjänster, kunskap och vilja att utveckla dem. Staden kan på olika sätt öppna upp för tillgången till data och också samarbeta med andra aktörer för att upplysa om behov som finns.



Exempel på nuvarande tjänster som gående i Göteborg kan använda:

Trafiken.nu

En tjänst för reseplanering. Fotgängare är dock inte huvudfokus i de funktioner som finns i dagsläget.

Anmäl hinder

En tjänst för att anmäla hinder i den offentliga miljön. Alla göteborgare kan med appen hjälpa staden att identifiera bristande fysisk tillgänglighet.

Principer för stöd och tjänster

Arbetet med stöd och tjänster kan utgå från efterfrågan hos gående i staden eller vara ett beteendepåverkande medel för en viljestyrd utveckling som ökar attraktiviteten i att gå. Huvudprincipen är att stötta fotgängaren både innan, under och efter en gångresa.

Underlätta planeringen av gångvägen

Före en gångresa kan det finnas behov av att planera sin gångväg. Det kan handla om att ta reda på hur lång sträckan är, alternativa vägar eller hur tillgänglig den är utifrån en viss typ av behov, exempelvis om trappor finns på sträckan. Det kan också handla om behov av att passa en tid och därför veta om störningar, omledningar eller annat kan finnas på sträckan. Även driftstatusen på en gångväg kan vara relevant, till exempel om gångvägen är grusad eller plogad.

Tillgodose information under gångresan

Under resan kan det finnas behov av stöd i att hitta rätt eller få information om eventuella störningar. Som exempel kan realtidsinformation i byggskedet vara ett utvecklingsområde. Information under gångresan kan också kopplas till upplevelsen av kulturhistoriska platser eller liknande exempelvis i kombination med var rastplatser, lekplatser och toaletter finns längs ett stråk.

Great Portland Street Circle Hammersmith & City Metropolitan	12 minutes 1,200 steps	Oxford Circus Bakerloo Central Victoria
Hackney Central London Overground	10 minutes 1,000 steps	London Fields London Overground
Hampstead Heath London Overground	8 minutes 800 steps	Belsize Park Northern
Holborn Central Piccadilly	11 minutes 1,100 steps	Temple Circle District
Kentish Town West London Overground	8 minutes 800 steps	Chalk Farm Northern
Kentish Town West London Overground	12 minutes 1,200 steps	Camden Town Northern
Lambeth North Bakerloo	10 minutes 1,000 steps	Southwark Jubilee
Latimer Road Circle Hammersmith & City	14 minutes 1,400 steps	Shepherd's Bush (Central line) Central
New Cross London Overground	8 minutes 800 steps	Deptford Bridge DL
Queensway Central	12 minutes 1,200 steps	Royal Oak Circle Hammersmith & City
Rectory Road London Overground	11 minutes 1,100 steps	Clapton London Overground
Regent's Park Bakerloo	7 minutes 700 steps	Warren Street Northern Victoria
Royal Oak Circle Hammersmith & City	10 minutes 1,000 steps	Warwick Avenue Bakerloo
Shepherd's Bush (Central line) Central	10 minutes 1,000 steps	Wood Lane Circle Hammersmith & City

I London visar man hur lång tid det tar att gå en sträcka jämfört med att åka kollektivt. Syftet är att avlasta kollektivtrafiken.²⁷

Underlätta för fotgängarna att tycka till och ge information

Det ska vara enkelt att rapportera brister i gångmiljön eller ge feedback på hur en plats eller sträcka fungerar. Genom att göra det enkelt att tycka till under eller efter resan kan staden skapa möjlighet för att fler blir hörda.

Var öppen för nya lösningar

Vi vet inte vilka innovationer som kommer att ge stöd i gångmiljöerna. Därför är det viktigt att vara öppen och våga prova och utvärdera nya lösningar.

Skapa goda förutsättningar under kollektivtrafikresan

En del av att utveckla tjänster för fotgängare kan vara att komplettera kollektivtrafikresans information. Det kan handla om hur snabbt ett byte förväntas ta och om det finns alternativ att istället gå en viss del av kollektivtrafikresan. Klarar man inte av att gå snabbt eller exempelvis använda trappor så behöver anvisningen för gångsträckan fortfarande fungera och vara tydlig utifrån personers olika förutsättningar.



Hur är det att promenera här på Hägerstensvägen?

I Tyck till-appen kan du lämna dina synpunkter och idéer kring trafik- och utemiljön i Stockholm.



Exempel från Stockholm. Kampanj för att fånga in synpunkter.

Kommunikation och beteendepåverkande arbete

Kommunikation och beteendepåverkande arbete ska bidra till att fler vill gå. Dessa verktyg kan lyfta gående som en prioriterad fråga för staden, förstärka värdet av satsningar på en gångvänlig stad och bidra till en ökad medvetenhet. Kommunikation kring vad vi i staden gör och varför kan också bidra till ökad delaktighet för göteborgarna.

Principer för kommunikation och beteendepåverkande arbete

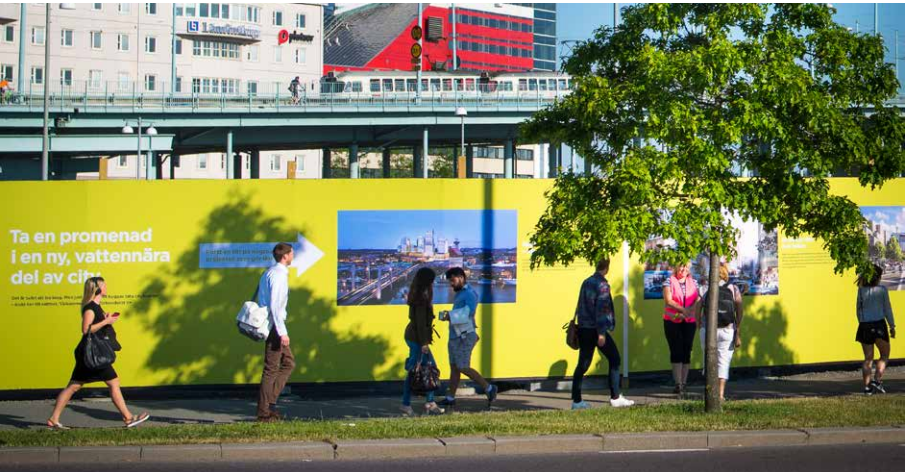
Långsiktighet och kontinuitet är viktigt i arbetet med kommunikation och beteendepåverkan för ett gångvänligt Göteborg. Samtidigt behöver åtgärder och insatser vara öppna, flexibla och utvecklas över tid. Gång ska både ses som ett eget område att kommunicera och synliggöras när vi generellt kommunicerar trafik.

Kommunicera och synliggör mångfalden av fotgängare

När vi kommunicerar om och för fotgängare är det viktigt att mångfalden av fotgängare och deras olika behov synliggörs. Bilder och annat kommunikationsmaterial ska ha en normkritisk utgångspunkt för att synliggöra gångplaneringen som ett sätt att förbättra rörligheten för alla som rör sig i staden.

Förstärk bilden av att Göteborg är en gångvänlig stad genom imagekommunikation

Imagekommunikation ska skapa ett samband mellan fotgängare och staden. Budskapet är att Göteborg prioriterar fotgängare och ser gång som ett transportsätt och ett sätt att vistas i staden. Göteborg som en gångvänlig stad ska spridas tillsammans med stadens vision om en nära storstad där det bland annat är nära till vattnet, där de blågröna stråken förstärks och där tillgången till gröna rekreationsområden är en del av stadens gångvänlighet. Gång- och cykelkommunikation kan kombineras för att lyfta två transportsätt som ger fysisk aktivitet.



Tala om vad vi gör och varför med produktkommunikation

Trovärdigheten i bilden av Göteborg som en gångvänlig stad vilar i slutändan på att staden levererar goda förutsättningar. Gångnätet och gångmiljön måste leva upp till förväntningarna hos dem som rör sig till fots i staden.

Samtidigt är det inte alltid uppenbart att de förändringar som görs i stadsmiljön leder till ökat värde för just fotgängare.

Oftast lägger människor märke till något först när det inte fungerar som förväntat. Därför ska staden informera och berätta om vad som görs, hur det kommer att bli och varför. Både återkommande och nya åtgärder kan vara värda att kommunicera. Ibland kan målgruppsspecifik kommunikation bidra med ökad förståelse och intresse.



Få fler att gå genom beteendepåverkande arbete och kommunikation

Beteendepåverkande arbete och kommunikation syftar till att påverka människors attityd och resvanor till ett mer hållbart resande. Arbetet inriktas på varför det är positivt att gå. Beteendepåverkande arbete som sker på ett inkluderande och dialogbaserat sätt kombinerat med kommunikation och konkreta åtgärder har visat sig framgångsrikt. Beteendepåverkande arbete kopplat till gång, gärna i kombination med cykel och kollektivtrafik, är något som ska fortsätta utvecklas. Exempel på målgrupper som är relevanta att arbeta med är skola, arbetsplatser och exploatörer, där gångvänlighet kan vara en potentiell profil när ett område säljs in.



Idag arbetar staden med beteendepåverkande arbete mot skolor. Låt Gå är en sådan satsning med syftet att öka medvetenheten hos både elever och föräldrar.²⁸



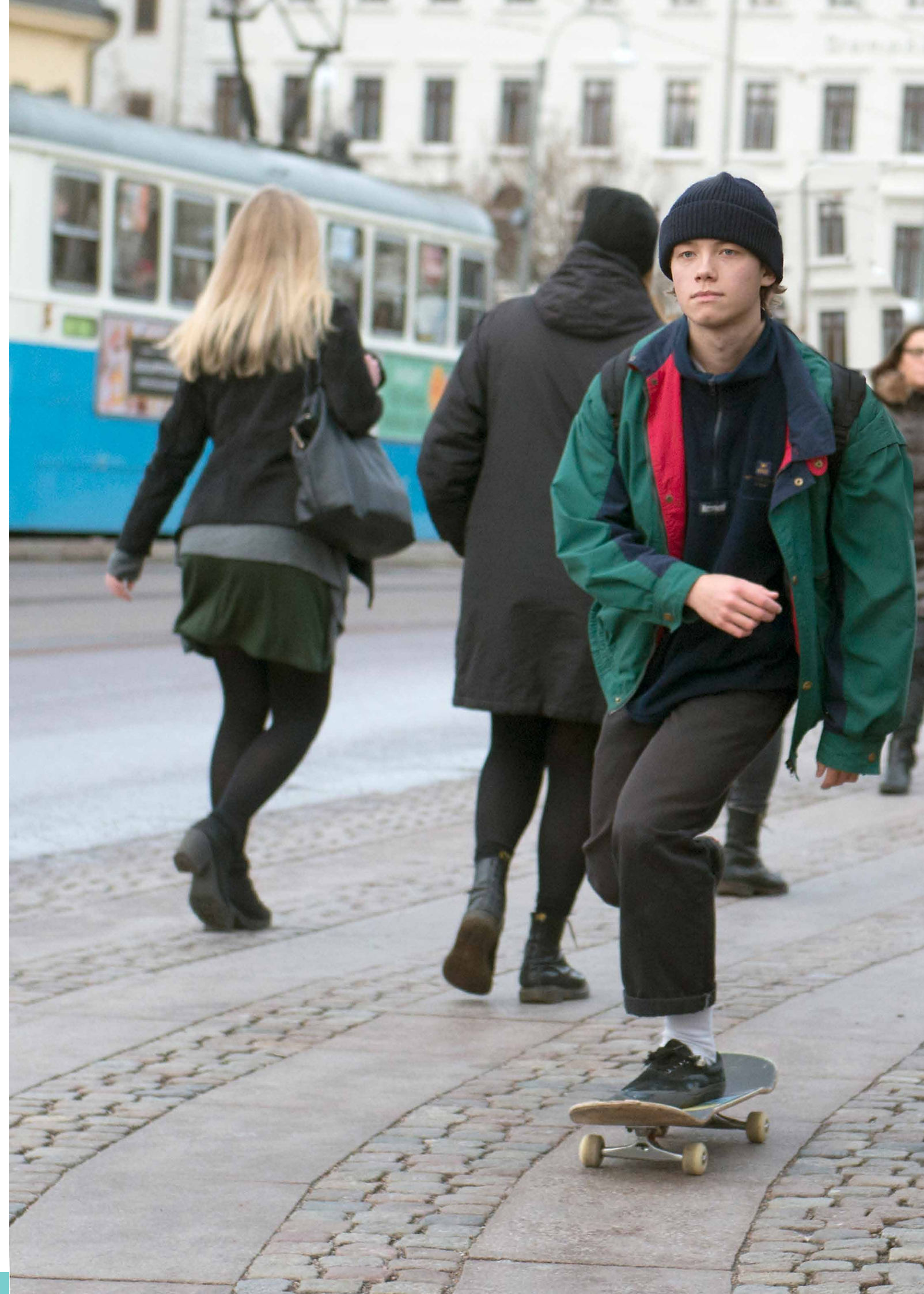
Exempel från Stockholm. Kartan visar hur långt du kommer på en 10-15 minuters promenad.

Arbeta för att förbättra samspelet mellan fotgängare och cyklister

Staden får idag in en del synpunkter om cyklister och fotgängare som inte tar hänsyn till varandra. Det handlar om fotgängare som går på cykelbanor och cyklister som rör sig i hög hastighet. Detta skapar otrygghet. När staden satsar för att få fler att cykla och gå krävs en statsning på beteendepåverkande arbete förbättra samspelet mellan trafikantgrupperna.

Kommunicera tydligt hur fotgängare tar sig fram i byggsleden

Kommunikation är avgörande för att det ska vara smidigt att ta sig fram till fots även när det byggs i staden. Det är viktigt att informationen kommer ut i god tid innan omledningen sker och att det är tydligt på plats. Det ska vara lätt att göra rätt på platsen även för barn och personer som har svårt att orientera sig eller tolka information. Alla som berörs ska veta vad som är på gång och förstå hur de ska röra sig på platsen. I byggskedet är produktkommunikation på plats ute i gaturummet också ett viktigt inslag, speciellt i projekt där många påverkas och som håller på under lång tid.





3

DEL 3 GENOMFÖRANDE OCH FORTSATT ARBETE

Den sista delen av programmet beskriver hur fotgängarprogrammet ska tas vidare, dels genom en handlingsplan och samverkan, dels genom övergripande prioriteringar för genomförande. Här beskrivs även behovet av kvalitetssäkring och hur målen i programmet kommer att följas upp.

Kapitel i del 3:

- Att ta dokumentet vidare
- Principer och prioriteringar för genomförande
- Uppföljning och kvalitetssäkring

Att ta programmet vidare

Fotgängarprogrammet ska fungera som ett underlag för planering av budget och verksamheter. Det är också en grund för samarbete och kunskapshöjning. Nästa steg är att på olika sätt ta programmet vidare mot handling.

Att lyfta fotgängarfrågorna kräver nya tankesätt

För att staden ska få driv i frågorna om fotgängare och på olika sätt höja statusen och prioriteringen av gångåtgärder krävs att alla medarbetare gör frågan levande. Att förändra synen på fotgängarens roll i stadsbyggnad och trafiksystemet innebär att vi som förvaltningar och medarbetare behöver vara öppna för att ändra tankesätt och göra andra prioriteringar.

Kunskapsspridning och fortsatt lärande behövs

Fotgängarprogrammet är ett sätt att flytta fram positionerna i staden utifrån den kunskap som staden har idag. För att skapa en förbättring av stadens gångvänlighet är just kunskap om fotgängarfrågor en förutsättning hos såväl tjänstemän, politiker och externa aktörer. Med detta program har en gemensam plattform skapats som kan vara startpunkten för dialog och kunskapshöjning. Programmet behöver spridas inom staden, ständigt utvecklas och kunskap och erfarenheter måste kontinuerligt återföras till organisationen. Vi som stad lär oss mer och mer och det händer mycket inom såväl forskning som i andra städer som vi behöver ta fasta på.



Nästa steg – en handlingsplan i två delar

Utifrån programmet ska en handlingsplan för trafikkontorets verksamhet tas fram. Handlingsplanen ska konkretisera åtgärder i såväl fysisk miljö som utvecklingsarbete i form av ytterligare utformningsprinciper eller stöd för att hantera specifika principer. Handlingsplanen ska även innefatta kommunikationsåtgärder såväl externt som internt med syftet att sprida fotgängarprogrammets innehåll och betydelse.

Förslaget är att handlingsplanen för trafikkontorets verksamhet kompletteras med en utökad handlingsplan för staden för att i samverkan diskutera hur park- och naturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret kan arbeta med frågorna i sina verksamheter. Detta kan både bidra till samsyn, utökat utbyte av kunskap och att staden får framdrift i frågorna. Åtgärderna i planerna kan också behöva överlappa då exempelvis ansvaret för vissa frågor i staden delas mellan park- och naturförvaltningen och trafikkontoret.

Arbetet behöver synkas med andra pågående arbeten i staden

När handlingsplanen tas fram och fotgängarprogrammet generellt lanseras behöver frågan om hur fotgängarprogrammet lyfts in i andra viktiga pågående arbeten kontinuerligt tas upp. Ny översiktsplan, arkitekturprogrammet, kommande trafiknätsplan och arbetet med jämlikt Göteborg är exempel på viktiga arbeten som behöver ta stöd i fotgängarprogrammets principer och samtidigt ska vara källor till inspel på åtgärder.

Kontinuerlig uppdatering av teknisk handbok

Teknisk handbok spelar en nyckelroll för anvisningar för trafikkontorets verksamhet och ska kontinuerligt uppdateras för att ligga i linje med programmet. I en del fall krävs fortsatt arbete för att konkretisera planeringsprinciperna så att de når den nivå som ibland behövs för teknisk handbok. I andra fall kan principer för programmet arbetas in direkt i teknisk handbok.

Ansvar och samverkan

För att ta programmet vidare krävs en fungerande samverkan inom trafikkontoret, samt med andra förvaltningar och aktörer.

Inom trafikkontoret

Ansaret för fotgängarprogrammet ligger i huvudsak på trafikkontoret, på uppdrag från Trafiknämnden. Trafikkontoret ansvarar för programmet som helhet och dess uppföljning. Detta innebär också att trafikkontoret ansvarar för att en handlingsplan tas fram. Man har även ansvaret för att samordna framtagandet av en utökad handlingsplan för staden. Det ska finnas en intern grupp för samverkan där avdelningar och viktiga funktioner finns representerade.

Samverkan mellan stadens fackförvaltningar

Samverkansformer mellan förvaltningarna som berörs av fotgängarfrågorna behöver formas och en gruppering som kan driva arbetet med en utökad handlingsplan för staden bör finnas. Fotgängarprogrammets framtagande har varit ett sätt att påbörja en sådan dialog och ett samarbete. Detta bör nyttjas för att fortsätta skapa ett gemensamt ansvar och utbyte i planering och åtgärder.

Samverkan med andra av stadens förvaltningar och andra offentliga aktörer

Samverkan med stadens stadsdelsförvaltningar är en källa till lokal kunskap och är en nödvändighet för att se var åtgärder behövs. Även skolor och exempelvis lokalförvaltningen är viktiga offentliga aktörer som det finns behov av att samarbeta med. Särskilt i frågor om hur trygga och säkra skolvägar kan utvecklas.

Samverkan med externa aktörer

Göteborgs Stad kan inte på egen hand skapa en gångvänlig stad. Samarbete med näringsliv, fastighetsägare, byggaktörer och aktörer från civilsamhället kommer behövas och på olika sätt inriktas på hur vi gemensamt skapar en stad som är attraktiv att gå i. En mångfald av aktörer behövs för att fånga upp olika intressen och synvinklar. Exempelvis är samarbete med organisationer som kan och bevakar fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar centralt för att fortsätta utveckla bra miljöer för alla och leva upp till de åtaganden vi som stad har om likvärdiga livsvillkor och rättigheter.

Samverkan med medborgarna

Göteborgarna och personer som besöker och verkar i Göteborg är stadens kunder. Hur synpunkter och behov fångas in, och hur dessa hanteras är därför helt centralt. Dialog på olika sätt är därför viktigt och ska vara en del av handlingsplanen för att skapa ett högt medborgarinflytande.

Programmets giltighetstid

År 2025 förväntas det finnas ett behov av översyn av programmet och eventuell revidering för att sedan fortsätta arbetet mot målen fram till 2035. Det är även så långt som cykelprogrammet sträcker sig. Vid översyn och revidering av både cykelprogrammet och fotgängarprogrammet bör en nära samverkan ske för att kraftsamla och skapa framdrift för att nå målen till 2035.

Principer och prioriteringar för genomförande

Alla de åtgärder som är möjliga för att öka gångvänligheten kan inte genomföras på en gång och inte överallt. Prioriteringen ska göras dels utifrån var behovet är som störst (geografiskt och för olika grupper), dels utifrån bedömningar av vilka åtgärder som skapar störst effekt utifrån måluppfyllelse. Åtgärder kommer att behöva göras både i befintlig miljö och i nybyggnation.

Följande punkter är utgångspunkter till kommande handlingsplans prioriteringar och planering av hur och var staden ska göra fysiska åtgärder.

Övergripande principer som behöver säkras i genomförandet

- Prioritera åtgärder som bidrar till en jämlik fördelning av gångvänlighet i staden. Både i form av standard och upplevelse av den fysiska miljön.
- Säkerställ att barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättnings behov och förutsättningar beaktas som en självklar del av planeringen.
- Säkerställ att drift- och underhållsaspekter beaktas i ett tidigt skede.

Prioriteringar när staden bygger nytt

- Prioritera byggnation som bidrar till att koppla samman stråk i den övergripande strukturen och inte blockerar viktiga stråk som finns eller som kan komma att uppstå i framtiden.
- Prioritera fotgängares behov av framkomlighet, orienterbarhet och närhet under byggskedet.

Prioriteringar av åtgärder i befintlig miljö

- Prioritera stråk med potential för höga flöden av gående, stråk som binder samman stadens olika delar och platser där länkar i dagsläget saknas.
- Utveckla vistelsekvaliteter på utvalda stråk.
- Prioritera platser där samspelet mellan fotgängare och cyklister brister.
- Fokusera på barns resor till skolan och prioritera gångnätet i anslutning till skolor.

Uppföljning och kvalitetsäkring

För att följa utvecklingen och ge oss kunskap att basera prioriteringar på ska programmets mål följas upp och redovisas. Dessutom behövs en metodik för kvalitetsäkring arbetas fram.

Uppföljning av programmets mål

Målen ska följas upp systematiskt av trafikkontoret genom en rad olika mätmetoder. Varje mått kan behöva undersökas genom flera frågor eller aspekter. Speciellt viktigt är att målen kring upplevelsen av närmiljön och de centrala stadsmiljöerna undersöks genom en rad frågeställningar för att ge oss en bra bild av utvecklingen.

Förslag på mått för uppföljning av programmets mål

Mått	Mätmetod
Antal gångresor	Resvaneundersökning i kombination med flödesmätningar
Andelen gångresor av det totala resandet	
Antal gångpassager på olika platser	
Hur fotgängare rör sig över en specifik plats	
Andelen göteborgare som anser att närmiljön är gångvänlig	Attitydundersökning
Andelen göteborgare som anser att närmiljön är rekreativ	
Andelen göteborgare som anser att gång är ett attraktivt färdssätt i stadens täta stadsmiljöer	
Andelen göteborgarna som anser att gaturummen i stadens täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i	
Antalet måttligt och allvarligt skadade fotgängare i konflikt med andra	Statistik från STRADA
Antalet omkomna fotgängare i konflikt med andra	
Antalet skadade eller omkomna fotgängare i fallolyckor	

Mätningar av gångtrafik kan ge oss mer kunskap

Idag finns ingen kontinuerlig mätning av gångtrafik i Göteborg, men pågående arbete finns för att börja mäta och olika mättekniker har kartlagts. En manuell mätning görs sedan 2015 årligen för att ge en ögonblicksbild på utvalda platser. Gångtrafiken behöver dock kunna leverera data löpande för att avvägningar med andra trafikslag ska kunna göras. Staden behöver också kunna följa upp projekt och veta mer om hur gående utvecklas över tid.

Metod för att mäta barns resor behöver utvecklas

Målet för barns aktiva resor utgår från undersökningar som trafikkontoret genomförde 2008, 2012 och 2013. En kontinuerlig mätning genomförs inte idag utan en metod för hur vi följer upp och vilka mått som ska användas behöver tas fram.

Attitydundersökningen bör utökas

Attitydundersökningen bör utökas med fler respondenter för att ge ett bättre underlag för att följa utvecklingen, och för att möjliggöra att se skillnader inom stadens tio stadsdelar. Undersökningens omfattning idag gör att mindre enheter än stadsdelar inte är möjligt att titta på. Men även på stadsdelnivå är underlaget relativt litet vilket gör att resultaten är ungefärliga.

Synliggöra jämlikhetsperspektivet

I uppföljningen ska vi hela tiden sträva mot att bli bättre på att synliggöra olika jämlikhetsperspektiv. Olika bakgrundsfaktorer som kön, sexuell identitet, ålder och socioekonomisk bakgrund inkluderas när det är möjligt och relevant. Utgångspunkten är stadsledningskontorets riktlinjer. Hur vi bäst undersöker olika grupper med funktionsnedsättnings behov och nuläge behöver vidareutvecklas. Uppföljningen bör fokuseras både på dem som redan går och på dem som av olika anledningar inte går alls.

Kvalitetssäkring av åtgärder

Åtgärderna ska bidra till att Göteborg ska bli en gångvänligare stad. Det är därför viktigt att vi dels kvalitetssäkrar gentemot programmets principer och dels följer upp utvalda åtgärder för att säkerställa att staden arbetar i rätt riktning och att de ger de effekter som förväntas. Här är den övergripande uppföljningen av målen som listats ovan ett sätt. Andra sätt kan vara projektspecifika uppföljningar. Projektspecifik uppföljning ska anses speciellt viktigt när nya lösningar och utformningsalternativ provas. En plan för hur kvalitetssäkring i planer och andra åtgärder görs behöver tas fram som en del av handlingsplanen.

Slutnoter

- ¹ Planera för rörelse – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen. 2013. Boverket
- ² GC-kalk, Manual och bakomliggande formler, version 1.4. Trafikverket.
Health economic assessment tool (HEAT) for walking and cycling. Method and user guide. 2014. World Health Organization
- ³ Legeby, Berghauser Pont & Marcus. Delad stad: stadsbyggande och segregation. 1 perspektiv och utgångspunkter. 2015. Kungliga Tekniska Högskolan
- ⁴ Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026. 2018. Göteborgs Stad
- ⁵ Grönområden för fler: en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa. 2012. Statens folkhälsoinstitut
- ⁶ Göteborg Stads miljöprogram. 2013. Göteborg Stad
- ⁷ Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute
- ⁸ Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025. 2014. Göteborgs Stad
- ⁹ Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. 2007. Faskunger
- ¹⁰ Undersökning barns resvanor Göteborg. 2013. Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ¹¹ Attitydundersökning för fotgängare 2017, Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ¹² Strategi för utbyggnadsplanering. 2014. Göteborgs stad
- ¹³ Trafiksäkerhetsprogram 2010-2020. 2009. Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ¹⁴ Inventering av fotgängare och cyklister. 2017. Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ¹⁵ Alfonzo. 2005. To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. Environment and Behavior 37: 808-836

Lindelöw. 2016. Walking as a transport mode: Examining the role of preconditions, planning aspects and personal traits for the urban pedestrian. Doctoral dissertation. Lunds Universitet

Gångbar stad: att skapa nät för gående. 2013. Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting
- ¹⁶ Naess. 2012. Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. Journal of Transport and Land Use 5: 21-45

Eriksson. 2013. Neighborhood environment and physical activity. Lund University, Faculty of Medicine Doctoral Dissertation Series, 2013(1)

Larsson, Elldér, & Vilhelmson. 2014. Tillgänglighet, mobilitet och IT-baserade tillgänglighetsverktyg för kollektivtrafikplanering. Working Papers in Human Geography 2014:3. Göteborgs Universitet
- ¹⁷ Pedestrian Comfort Guidance for London – Guidance Document. 2010. Transport for London
- ¹⁸ Peponis. 1990. Finding the building in wayfinding.
- ¹⁹ Analys av data kring gångresor och dess längder från resvaneundersökningar 2011 och 2014. 2017. Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ²⁰ Grönstrategi för en tät och grön stad. 2014. Göteborgs Stad
- ²¹ Planning sustainable cities – practices and perspectives. 2010. United Nations Human Settlements Programme
- ²² Gångbar stad – Att skapa nät för gående. 2013. Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting
- ²³ Stadens möbler: Policy för markutrustning i Göteborg. 2014. Göteborgs stad
- ²⁴ Stadens golv: Policy för markutrustning i Göteborg. 2014. Göteborgs stad
- ²⁵ Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg. 2016. Göteborgs stad, ledningsgruppen för KomFram
- ²⁶ Lokala föreskrifter för gatuhållning i Göteborgs kommun. Version 3. Göteborgs Stad.
- ²⁷ Central London journeys that could be quicker to walk. Transport for London. Länk: tfl.gov.uk/walking.
- ²⁸ Projektet Låt Gå. Länk: <http://paegnaben.se/>



Göteborgs
Stad

