



Göteborgs
Stad



GÅNGVÄNLIGT GÖTEBORG

Ett stödjande kunskapsunderlag för
planering inom Göteborg Stad



December 2019

Trafikkontoret dnr 2874/15

ISSN 1103-1530

Projektledare: Maria Olsson, Helena Karlsson Haner, och Malin Sunnemar

Konsultstöd innehåll: Ramböll, Sweco

Textbearbetning, layout och produktion: Gullers Grupp

Foto: Göteborgs Stads bildbank, Lo Birgersson, Mathilda Ahlberg, Stina Olsson

Innehållsförteckning

Inledning	4
Om fotgängare i Trafikstrategin	8
Del 1 Målbild & förutsättningar	10
Målbild	12
Göteborg har specifika fysiska förutsättningar som påverkar	20
Lärdomar från forskning	23
Del 2 Principer för arbetet med ett gångvänligt Göteborg	26
Gångnät och gångmiljö	28
Drift och underhåll	42
Stöd och tjänster	45
Kommunikation och beteendepåverkande arbete	47
Del 3 utblick mot genomförande och fortsatt arbete	50
Prioriteringar i genomförande	52
Medskick till kommande arbete	53
Källor	56

Inledning

En stad där fler väljer att gå har många fördelar, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Detta är ett underlag för att höja kunskapen om fotgängare och vilka grundprinciper som kan stötta stadens planering för att fler ska kunna och vilja gå i Göteborg.

Fotgängare har alltid haft en nyckelroll i städer

Människan har gått i alla tider. Att gå är ett sätt att ta sig fram i, uppleva och vistas i staden. Det är dessutom bra för både hälsa och miljö. Fotgängare skapar en levande och trygg stad där människor möts och verksamheter gynnas. Historiskt har fotgängare varit en självklar utgångspunkt för staders uppbyggnad. Såväl forskning som faktisk planering lyfter idag gångvänlighet som allt mer väsentligt för hållbara och attraktiva städer.

Göteborg Stads vision att bli en nära, grön och sammanhållen stad med 150 000 nya invånare till 2035 berör på många sätt hur staden ska fungera och upplevas till fots. Ska staden bli den levande myllrande miljö som beskrivs behöver fotgängaren stå i centrum för utvecklingen. Men redan idag kan mycket förbättras för gående i stadens befintliga miljöer. Gångvänlighet sträcker sig från de minsta detaljerna i stadens miljöer till övergripande strategier för stadsstrukturens utformning.

Därför finns kunskapsunderlaget för en gångvänlig stad

Det här är ett stödande kunskapsunderlag om varför det är viktigt att staden prioriterar fotgängare och vad som bidrar till en bättre, mer attraktiv stad att gå i. Kunskapsunderlaget innehåller en möjlig målbild, nuläget och principer för vad som bidrar till en gångvänligare stad. Det ska ses som ett komplement till styrande dokument inom staden. Kunskapsunderlaget vänder sig till trafikkontorets medarbetare och andra inom staden som arbetar med mobilitet och stadsutveckling.

Kunskapsunderlaget har en övergripande nivå och omfattar inte detaljerade lösningar eller geografiska prioriteringar. Snarare handlar det om att skapa en gemensam utgångspunkt i vad som är viktigt.

Bakgrunden till kunskapsunderlaget var ett politiskt uppdrag att ta fram ett nytt styrande dokument för Göteborg Stad. Trafikkontoret tog fram ett förslag till fotgängarprogram i samverkan med park- och naturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och fastighetsförvaltningen. Förslaget gick ut på en omfattande remissrunda och fick många värdefulla inspel. Samtidigt ändrades stadens interna struktur för styrande dokument vilket innebar att remissversionens form behövde ses över. Den processen är inte klar. För att bevara kunskapen som kom fram av arbetet med fotgängarprogrammet har materialet omvandlats till detta kunskapsunderlag.

Ambition om samsyn mellan förvaltningar

Det tidigare arbetet med ett fotgängarprogram byggde på en gemensam process med en bred förvaltningsövergripande arbetsgrupp. Förhoppningen är fortsatt att skapa en samsyn om fotgängarfrågor inom staden och att materialet kommer till nytta för många. För att förverkliga en gångvänlig stad är det många som måste vara med och påverka, såväl inom Göteborg Stad som utanför.

Kopplar till många av stadens styrande dokument

Att skapa goda förutsättningar för fotgängare är att komma närmare målet om en hållbar stad. Kunskapsunderlaget har beröringspunkter med många styrande dokument inom staden. Det finns en direkt koppling till stadens trafikstrategi, som på flera sätt lyfter fram fotgängaren som prioriterat trafikslag när staden utvecklas och växer. Trafikstrategin i sin tur hänger tätt samman med styrdokumentet Strategi för utbyggnadsplanering, Grönstrategi och Vision Älvstaden. Att fler behöver gå mer samt ett aktivt och levande stadsliv är starkt närvarande genom alla dessa dokument. Hållbar mobilitet och minskad klimatpåverkan från mobilitet är bara några av målen i stadens miljöprogram som berör vikten av en gångvänlig stad.

Det finns också starka kopplingar till de ambitioner i Program för jämlik stad som visar vikten av att staden lyfter de ojämlika förutsättningar som finns i olika områden och pekar ut mobilitet, tillgång till attraktiva stadsrum och folkhälsa som några fokusområden. Av särskild betydelse är kopplingen till Program för full delaktighet som berör personer med funktionsnedsättnings rätt till likvärdig tillgång till stadens offentliga rum och goda förutsättningar för alla. Arkitekturpolicyn från 2018 betonar vikten av staden i ögonhöjd och med fotgängaren i centrum. Likaså är en gångvänlig stad viktigt för Göteborg som en kultur- och evenemangsstad som lyfts i Kulturprogrammet. Där finns mål om att öka tillgängligheten till kultur, skapa goda villkor för konsten och skapa en attraktiv livsmiljö i staden. Friluftsprogrammet lyfter fram aktivitet i stadens rum genom urbant friluftsliv, vilket hänger nära ihop med en attraktiv stad att gå i. Stadsdelsförvaltningarnas lokala utvecklingsplaner pekar ut många konkreta behov av förbättringar i stadsmiljön, där fotgängaråtgärder är en del av lösningarna.

Detta är bara några exempel – det finns många fler. Att det finns så många kopplingar visar att hanteringen av fotgängarfrågor kan bidra till att nå många förvaltningars mål och ambitioner, samt att många förvaltningar därmed har kunskap i frågan och är med och påverkar genom sina verksamhetsområden.

Alla som rör sig i gångfart är fotgängare

I princip alla är fotgängare dagligen. Människor går till hållplatsen, till parkeringen, mellan ärenden, ut med hunden eller tar en promenad. Fotgängare kan vara barn, äldre och alla däremellan. De rör sig till fots på olika sätt – med medel som rullstol, rullator eller barnvagn, med olika fysisk kapacitet eller med olika lätt att orientera sig och tolka information. Utgångspunkten för en gångvänlig stad måste därför vara att alla miljöer ska fungera för så många som möjligt. Med andra ord behöver grundinställningen vara att eftersträva universell utformning så att stadens gångmiljöer blir lika inkluderande som målgruppen.

Tio anledningar att prioritera fotgängare

Allt för ofta underskattas gåendets många aspekter och vikt för en hållbar stad. Här är tio anledningar i korthet till att staden vinner på att prioritera fotgängare.

Att gå är ett eget transportsätt

En seriös syn på fotgängares roll i staden börjar med att erkänna gång som ett eget transportsätt. Precis som andra trafikanter behöver fotgängare ta sig till sina mål så smidigt som möjligt.

Fotgängare är stadslivet

Fotgängare gör ofta mer än att ta sig från en punkt till en annan. De använder samtidigt stadens rum genom att strosa, sitta, leka, vila, vänta, umgås eller uppleva något. Fotgängare befolkar gaturummen, de gör dem trygga och intressanta. På så sätt är de helt grundläggande för en livfull stad.

Ökad rörlighet för fler

Möjligheten att ta sig fram som fotgängare är för många helt avgörande för rörelsefriheten. Genom att planera utifrån olika funktionalitet kan användbarheten av stadens rum öka betydligt.¹ Det kan bidra både till bättre miljöer för de som redan nyttjar dem och att fler vill, kan och vågar ta sig ut.

Förbättrad hälsa

Det finns en stor potential i att öka den fysiska aktiviteten hos människor genom att få fler att gå lite mer. Så lite som 20 minuters extra promenad per dag minskar dödligheten betydligt och bidrar till ett ökat välmående. Att vi rör oss för lite är en av samtidens största riskfaktorer för hälsa.² Ökad utevistelse ger också stora hälsovinster ur ett socialt perspektiv.

Fler möten för en sammanhållen stad

En gångvänlig miljö är i hög grad ett socialt rum. Att människor möts och ser varandra när de rör sig i staden främjar gemenskap och tillit.³ Plats för fotgängare bidrar därför till tillhörighet, trygghet och kan ha betydelse för att motverka segregation.⁴

Detaljrika och kontrastrika miljöer

Fotgängaren upplever sin omgivande miljö på ett helt annat sätt än exempelvis bilisten. Detaljerna spelar större roll och fler sinnen aktiveras. Gångvänlighet kan därför fungera som en drivkraft för detaljrika, föränderliga och kontrastfyllda miljöer. Gångvänliga miljöer stimulerar att konst, evenemang och samhällsengagemang kan ta plats och göras tillgängligt.

En grönare stad

Grönska är centralt för att skapa miljöer som fler vill och mår bra av att gå i.⁵ Genom att disponera om gaturummet och ge mer yta till fotgängare blir det mer plats för gröna kvaliteter, ekosystemtjänster och vistelse. Att fler går istället för att resa med motoriserade fordon påverkar dessutom positivt på luftkvaliteten och bullernivåerna.

Ökat besöksunderlag för verksamheter

Fler som går innebär 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.

Mindre trängsel i trafiken

En fotgängare tar mindre plats än en bil och andra transportmedel. När staden växer och behovet av resor ökar är därför ytkapaciteten ett starkt argument för att främja fler resor till fots där avstånden är korta.

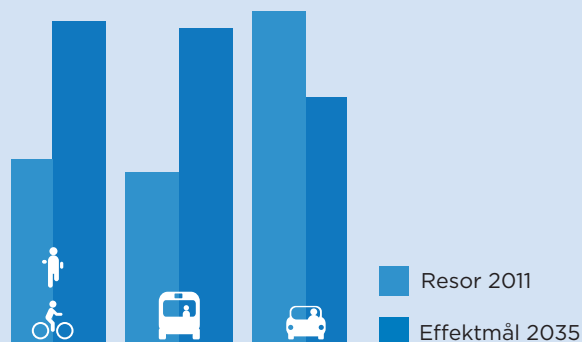
Ekonomiska samhällsvinster

Gångresor genererar ekonomiska samhällsvinster ur många perspektiv. Till exempel ger varje promenerad kilometer en samhällsvinst på ungefär 15 kronor i minskad långtidssjukfrånvaro och längre levnadslängd.⁶ Ur miljösynpunkt kräver gång inget fordon som ska tillverkas eller drivas. Med färre motoriserade färdmedel minskar också kostnaderna för dålig luftkvalitet, buller och trängsel.



Om fotgängare i Trafikstrategin

Trafikstrategin lyfter fram fotgängaren som prioriterat trafikslag när staden utvecklas och växer. Tillsammans med cykel och kollektivtrafik ses gång som ett kapacitetsstarkt och hållbart 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. Detta är en sammanfattning av vad som står i trafikstrategin om fotgängare.



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 kollektivtrafiks-hållplatser 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.



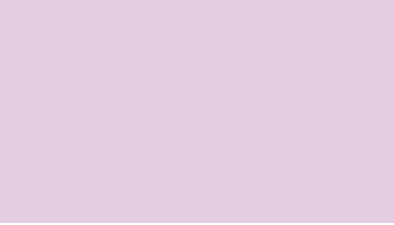


STRATEGI FÖR STADSRUM

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. • Kvaliteten på drift och underhåll är central för attraktiva gångmiljöer. Tillräckliga medel och resurser för drift och underhåll är en nyckelfaktor.



1



MÅLBILD & FÖRUTSÄTTNINGAR

I denna del presenteras en målbild med fyra utvecklingsområden för en gångvänlig stad. Under respektive utvecklingsområde beskrivs kort utgångsläget, varför det är viktigt och vad målet är. I denna del finns också kapitel som beskriver viktiga fysiska förutsättningar för Göteborg och lärdomar från forskning och erfarenhet.

Kapitel:

- Målbild
- Göteborg har specifika fysiska förutsättningar som påverkar
- Lärdomar från forskning

Målbild

Det övergripande målet är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla att vara fotgängare i Göteborg. För att nå dit behövs en bred bild av fotgängarfrågan, tydliga områden för utveckling och möjlighet att följa upp utvecklingsområdena inom ramen för trafikkontorets verksamhet.

Hur ser visionen om ett gångvänligt Göteborg ut?

Att 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 vill och vågar gå oavsett väder och tidpunkt.

Fyra områden för mål och uppföljning

Fyra större områden kan pekas ut för mål och uppföljning; fler gångresor, gångvänlig närmiljö, attraktiva täta stadsmiljöer och trafiksäkra gångmiljöer. Varje område har två mål som går att mäta, utvärdera eller på annat sätt följa upp. Målen bygger på trafikstrategin och har kompletterats med ytterligare några delar för att skapa en bredare helhetsbild som kan sätta riktning framåt. Mycket följer trafikkontoret redan upp idag, men här är de samlade i samma målbild. Utvecklingsområdena ger också en bild av nuläget utifrån dagens kunskap.

Varje områdes mål och ambitioner behöver också nyanseras och följas upp utifrån olika målgruppers perspektiv och behov för att leva upp till att skapa en bättre stad att gå i för alla.

Utvecklingsområde: fler gångresor!

Fler gångresor bidrar till att nå globala och lokala klimat- och miljömål. Det har också stor effekt på upplevelsen av stads- och närmiljöer såväl som på människors hälsa. Utvecklingsområdet har sin bakgrund i trafikstrategins mål för färdmedelsfördelning. Särskilt viktigt är också barns behov av att röra på sig och lära känna sin närmiljö. Då barns skolresor traditionellt inte fångas inom ramen för den allmänna färdmedelsfördelningen lyfts det som ett eget område.

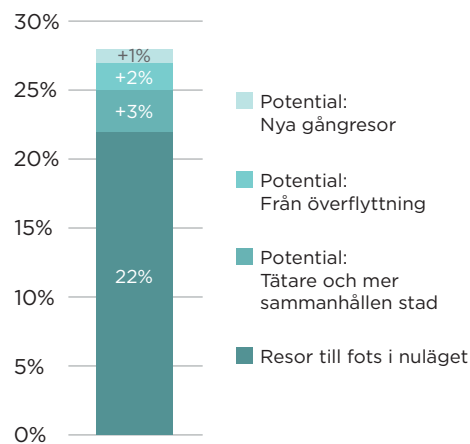
Andelen gångresor ska öka

Gångresor har stått för 20–22 procent av det totala resandet i Göteborg sedan 2011.⁷ Antalet fotgängare och gångresor förväntas öka i takt med att Göteborgs befolkning växer. En del av dem som flyttar till framtidens tätare stad kommer också sannolikt att ha andra preferenser när det gäller vardagsresande.

Samtidigt håller staden på att utvecklas, bland annat med infrastrukturesatsningar som binder samman staden och ökar tätheten. Detta förväntas öka andelen gångresor. Förbättringar i befintlig miljö, kollektivtrafikresor och förändrade attityder om resande förväntas också ge en ökning. En del korta resor som idag är motoriserade kan bli gångresor istället, och de som idag inte vågar eller kan röra sig till fots i stadsmiljön kan bli färre.

Sammantaget är målbilden att det är möjligt att nå en andel på 28 procent till 2035.

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. Tillsammans med fotgängarprogrammets mål kan därför trafikstrategins mål komma att överskridas något i en positiv riktning.

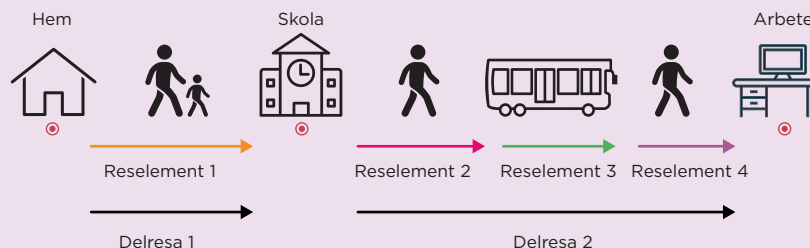
Barns aktiva resor till skolan kan bli fler

Genom att gå eller cykla till skolan kan barn på egen hand upptäcka närmiljön, sitt område och staden, vilket i sin tur är viktigt för den fysiska, mentala och sociala utvecklingen.⁹ Samhällsutvecklingen idag är dock att barns aktiva resor blir allt färre och att barn och unga rör på sig mindre och mindre.

En undersökning från 2013 visar att hälften av de barn som skjutsas till grundskolan i Göteborg hade mindre än en kilometer till skolan.¹⁰ 32 procent av föräldrarna som skjutsar sina barn svarade att det inte är ålder, trafiksäkerhet eller avstånd som är orsaken, utan att det handlar om bekvämlighet. Det finns därför stor potential att flytta över resor från bil till gång och cykel. En vana att gå i barndomen gör det troligare att barnet fortsätter vara fotgängare i vuxen ålder. På sikt kan alltså satsningar på att få fler barn att gå till skolan bidra till en stad där fler går.

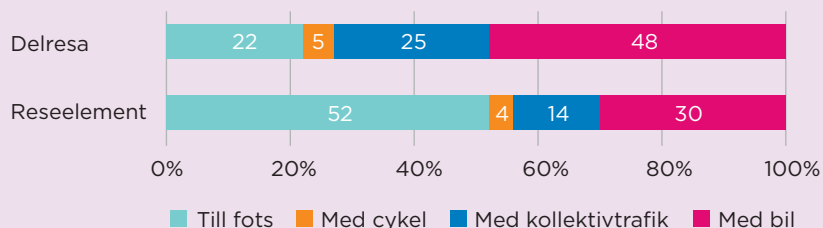
Målbilden är att andelen barn som går eller cyklar till skolan kan öka från dagens cirka 60 procent till 70 procent 2035. På detta område behövs dock förbättrad kunskap om nuläget och nya satsningar på att följa utvecklingen.

Hur vi mäter fotgängare spelar roll



När man följer upp och mäter resor brukar man dela in dem i reselement och delresor. En delresa är det huvudsakliga färd sättet 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.

Hur vi mäter fotgängare spelar därmed stor roll för vilken vikt fotgängare får i relation till andra trafikslag. Ytterligare en faktor som kan få oss att underskatta antalet fotgängare är att både mål och hur vi visar färdmedelsfördelningen baseras på resor till från och inom Göteborg. För gångresor är inte resor över kommungränserna så aktuellt av avståndsskäl. Skulle vi tittat bara på resor inom Göteborg skulle vi se än högre andelar för resor till fots.

Utvecklingsområde: upplevelsen av gångvänlighet i närmiljön!

För att människor ska vilja gå i sin närmiljö måste de uppleva den som trygg, säker och på andra sätt gångvänlig. Det är just göteborgarnas upplevelse av gångvänlighet som spelar roll och det är den staden ska fokusera på.

Gångmiljöerna i hela staden spelar roll

Gångvänlighet spelar roll i hela staden. Staden behöver fokusera på gångvänliga närmiljöer i alla delar av staden för att komplettera trafikstrategins mål om den täta stadsmiljön. Genom att titta på befintliga nyckeltal som kan påverka upplevelsen kan vi få en helhetsbild av nöjdheten. Nyckeltalen handlar bland annat om ifall det är tryggt att gå på kvällen, om det är en trevlig miljö att vistas i och om många andra rör sig ute.

Idag varierar nöjdheten mellan stadsdelar. Detaljerad statistik per stadsdel finns tillgänglig på trafikkontoret. Olika stadsdelar kräver olika åtgärder för att höja nöjdheten. Attitydundersökningen ger en viss indikation på vad som är viktigt, men för att nå målet behöver staden ha en djupare förståelse för varje stadsdel och stadsdelsområde.

Närmiljöns gångvänlighet ur olika aspekter

	Totalt Göteborg	Askim-Fröl.-Högsbo	Angered	Centrum	Lundby	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 mer ■ Avvikelse +7 till -7 ■ Avvikelse -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.

Källa: Attitydundersökning för fotgängare 2017, Göteborgs Stad trafikkontoret

Målbilden är att minst 90 procent av göteborgare i alla stadsdelar bör vara nöjda med helhetsintrycket av gångvänligheten i sin närmiljö till 2035. De med högre utgångsläge ska behålla sin nivå. Jämlikheten mellan områden ska därmed förbättras.

Gångmiljöerna i staden ska ge goda möjligheter till rekreation

Möjligheter till rekreation i människors närmiljö spelar stor roll för hälsa och välbefinnande och är central del av livet i staden. En stor del av människorna som går i staden är ute och tar en promenad, motionerar eller går ut med hunden. Tillgängliga, trygga och användbara miljöer för aktivitet nära bostäder och arbetsplatser bidrar till jämlika förutsättningar för ett aktivt liv för fler och får ut människor i våra stadsmiljöer. Det är viktigt att närmiljön erbjuder en variation i upplevelse och tillgänglighetsgrad.

Mätningar från 2018 och 2019 visar att göteborgarna i stort är nöjda med möjligheterna till rekreation i staden – 83 procent.¹¹ Siffran är dock betydligt lägre för de som bor i centrum och något lägre i andra täta stadsmiljöer. Utgångsläget är mellan 64 och 91 procent beroende på stadsdel. Detaljerad statistik per stadsdel finns tillgängligt på trafikkontoret.

Målbilden är att alla stadsdelar bör nå upp till 90 procent nöjdhet och att de med högre utgångsläge ska behålla sin nivå.



Utvecklingsområde: upplevelsen av de täta stadsmiljöerna!

De täta stadsmiljöerna har extra potential för både attraktiva gångytor och vistelsekvaliteter och har pekats ut som målområde med två effektmål i trafikstrategin. När trafikstrategin antogs var inte målnivåerna klara och har därför specificeras i arbetet med detta kunskapsunderlag.

Det ska vara attraktivt att gå i stadens täta stadsmiljöer

I stadens tätaste områden bör gång kunna konkurrera extra med andra trafikslag. Många bör tycka det är attraktivt att gå.

Hur nöjda göteborgarna är med att röra sig till fots i stadens täta miljöer varierar. I attitydundersökningen 2015 var nöjdheten 83 procent. Under 2018 och 2019 har göteborgarnas syn på att gå i den täta staden blivit något mindre positiv – 68 respektive 65 procent.¹² Här finns en stor utmaning att inte bara få nöjdheten att återgå till tidigare nivåer, utan också öka. Det ställer höga krav på hur vi hanterar de intensiva byggåren i innerstadsområdena och andra områden där staden ska förtätas.

Målet är att 85 procent ska uppleva att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i staden till 2035. Attraktiviteten ska också vara högre än för andra trafikslag.

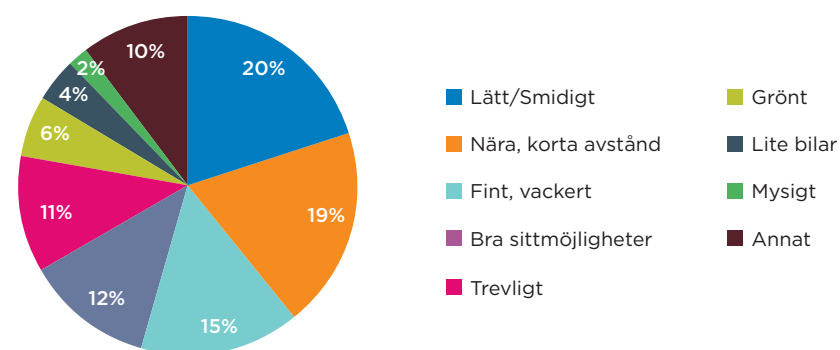
Det ska vara attraktivt att vistas i stadens täta stadsmiljöer

Platser som bjuder in till att stanna, sitta eller mötas skapar en attraktiv stad. Attraktiva vistelsemiljöer kan göra att fler väljer att gå, och att fler väljer att gå befolkas stadens offentliga platser. De bidrar också till att skapa bättre livsmiljöer i staden och många gånger till att stadsrummens potential kan utnyttjas i större utsträckning.

De allra flesta tycker att Göteborgs täta stadsmiljöer är attraktiva att vistas i. Mellan åren 2015 och 2018 varierade nöjdheten mellan 68 och 75 procent. Mätningen 2019 visar dock på en nedgång, med en nöjdhet på 64 procent.¹³ Centrala Göteborg är inne i en intensiv byggperiod som kan påverka nöjdheten. Det är dock viktigt att komma ihåg att en stor del av staden är den redan byggda. Även här behöver staden arbeta för att öka kvalitén på stadens offentliga rum. Än mer när det byggs runt omkring.

Målet är att 85 procent ska tycka att de täta stadsmiljöerna är attraktiva att vistas i till 2035.

Anledningar till att det är attraktivt att gå i centrala Göteborg



Källa: Attitydundersökning för fotgängare 2017, Göteborgs Stad trafikkontoret

Utvecklingsområde: trafiksäkra gångmiljöer!

Trafiksäkerhet är en grundförutsättning för en gångvänlig stad. Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är nyckelfaktorer för upplevelsen av staden. Mänsklig hastighet i områden där fotgängare och cyklister rör sig, vistas och samspelar med annan trafik är nyckeln till en säker och attraktiv stadsmiljö utan barriärer. Trafiksäkerheten ska vara hög, men ska inte innebära att fotgängare inte upplever sig prioriterade.

Fler gångresor men färre olyckor

Fler ska kunna gå i Göteborg utan att trafikolyckorna ökar. En stor del av dagens olyckor sker på grund av bristande samspel, otydlighet eller att trafikanterna utmanar trafikutformningen. Ofta beror det för fotgängare på att själva trafikutformningen inte stödjer fotgängares naturliga beteende. Långa omvägar och ogena korsningar gör att fotgängare skapar egna genvägar, vilket i sin tur skapar en osäker trafikmiljö.

Under 2018 rapporterades 357 måttligt skadade, 72 allvarligt skadade och 3 dödade i trafiken totalt sett, fallolyckor exkluderat.¹⁴

Målet är att såväl antalet dödade som antalet allvarligt och måttligt skadade ska minska med 75 procent till 2020 jämfört med 2010.¹⁵ Det är en minskning från cirka 300 till 75 skadade i trafiken. Målet kommer från Göteborgs stads trafiksäkerhetsprogram och ny målnivå framåt behöver sättas.

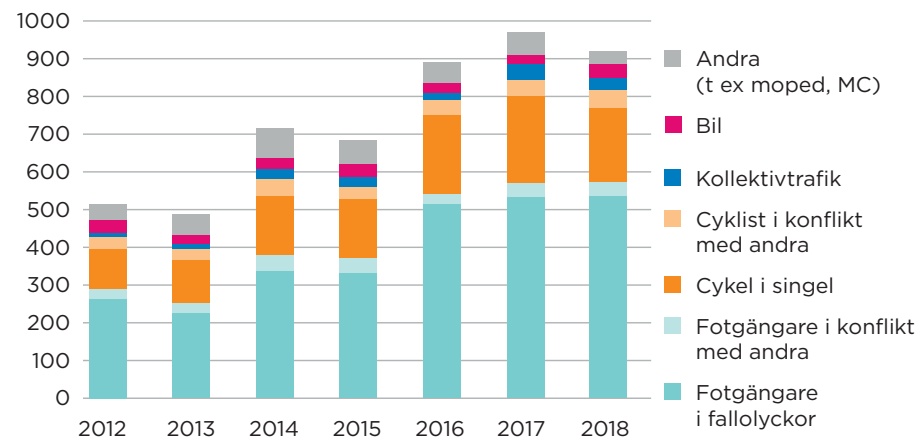
Minskat antal fallolyckor

Över hälften av alla som skadas i Göteborgs trafik skadas i fallolyckor.¹⁶ Framför allt drabbas äldre kvinnor, en skillnad som inte helt kan förklaras med att kvinnor gör fler resor till fots än män. Personer med nedsatt rörelseförmåga eller synnedsättning löper också större risk för fall när underlaget är halt eller ojämnt.

Vården ändrade 2013 sin rapportering av olyckor, vilket medförde en ökning i statistiken. Sedan 2016 har antalet fallolyckor ökat, vilket inte helt kan förklaras av bättre rapportering. Skadestatistiken visar att driftinsatser, materialval och byggnadssätt är allra viktigast för att skapa en stad där det är tryggt och säkert för alla att gå.

Även om fallolyckorna huvudsakligen sker i miljöer som ingår i trafikkontorets ansvarsområden definieras fallolyckor inte som en trafikolycka. Därför ingår de inte i den sammantagna bilden av antalet skadade som trafikkontoret satt mål för. Ambitionen är självklart att antalet fallolyckor ska minska och en målnivå behöver sättas.

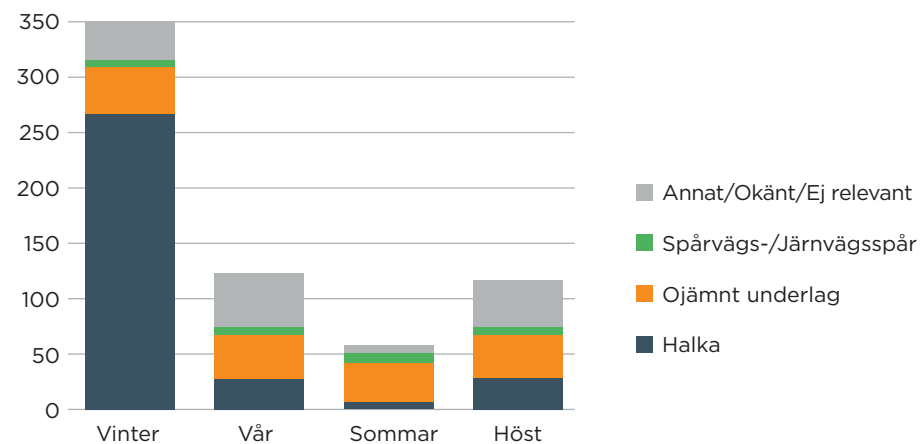
Antal skadade i trafiken 2011 – 2018



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

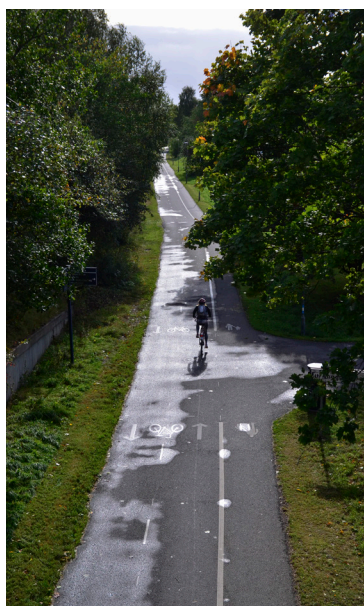
Göteborg har specifika fysiska förutsättningar som påverkar

Läge, natur och hur staden har byggts genom tiderna har gett Göteborg fysiska förutsättningar som påverkar hur staden är att gå i. Det är viktigt att ha med sig dessa för att förstå just Göteborgs möjligheter och utmaningar.

Den blå och gröna strukturen kräver fokus på goda kopplingar

Vatten i form av havet, kanaler och mindre vattendrag är generellt positiva för upplevelsen av att gå. När det saknas kopplingar skapar vattnen dock avstånd både fysiskt och mentalt. I synnerhet är Göta Älv en sådan barriär idag. Att få till fler kopplingar för gång och cykel över älven är en nyckelfråga för att binda ihop staden. Det är också en brist att det inte finns fler tydliga och väl tilltagna promenadstråk med vistelsekvaliteter nära vattnet, trots stadens vattennära läge.

Höjder och utsikter över vatten, berg och naturområden kännetecknar Göteborg. Parker och grönska ger lugna, rekreativa gångmiljöer. De kan också innebära en utmaning när det gäller att skapa fysiskt tillgängliga gångstråk, som är trygga dygnet och året runt. Extra viktigt är det att beakta att goda kopplingar finns när grönområden delar upp bebyggda områden och skapar en upplevd distans i gångnätet. Det faktum att Göteborg är en kuperad stad med lutningar och höjdskillnader påverkar också viljan att gå och upplevelsen av gångavstånd. Att beakta höjdskillnader är därför oerhört viktigt för att förstå gångnätet i Göteborg och hur det används.



Trafikledernas barriärverkan behöver minska

Trafikleder som skär genom staden är ofta barriärer för gående. Områdena runt lederna är dessutom särskilt utsatta för buller- och utsläppsnivåer vilket skapar otrevliga vistelse- och gångmiljöer. Om passagerna över trafikerade leder är för få, för komplicerade eller felplacerade leder det till omvägar och tidsförluster för gående. En led som ligger mellan två områden kan skapa en känsla av distans och på så vis ha en stark negativ inverkan på integration mellan områden. Fysisk och social sammanhållning hänger därmed tätt ihop. Att skapa sätt att överbygga olika barriärer är en central del i att förbättra gångmöjligheterna i hela staden.

Väderförhållanden ställer stora krav på utformning och drift

Göteborg är utsatt för vind, regn, snö, is och tö. Ska Göteborg bli en mer attraktiv stad att gå i är dagvattenhantering, snöröjning, lövupptagning, halkbekämpning, ytskiktsval med låg halkrisk och väderskydd exempel på avgörande aspekter. För personer med nedsatt rörelseförmåga eller syn kan drift och underhållsaspekter vara direkta hinder för framkomlighet.

Stadens vilja att bli världens bästa stad när det regnar pekar ut åtgärder som vattenträdgårdar och konst som blir levande när det regnar. Regnet kan därmed ses som en resurs och en förutsättning. Staden behöver samtidigt planera för att skapa ett behagligt lokalklimat genom utformning, bebyggelse och grönska som bidrar till lä, svalka och både skuggiga och soliga lägen för fotgängare.

Kollektivtrafiken påverkar mycket

Göteborgs kollektivtrafik går till största del i markplan. Det gör att det ofta finns en målkonflikt mellan kollektivtrafikens anspråk på framkomlighet och korta resor, och fotgängarnas anspråk på vistelse och stadsliv på platsen. I centrala lägen i Göteborg är detta en av de stora utmaningarna i stadsmiljön. På många platser påverkas den upplevda möjligheten att korsa gatan, exempelvis behöver gående ofta själva 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 eller har nedsatt synförmåga.

Samtidigt är kollektivtrafiken en självklar del av hållbar mobilitet. Den tillför ett liv och en urban puls till stadsrummet och stadens största gångflöden finns i direkt anslutning till kollektivtrafikens knypunkter, bland annat eftersom kollektivtrafikresenärer är fotgängare före och efter sin resa. Ett ökat kollektivtrafikresande innebär därför fler gående i staden. Kollektivtrafik och gående är alltså beroende av varandra. Gångvänliga miljöer kan också avlasta kollektivtrafiken om det är attraktivt att istället gå sträckan.

Stadens olika byggnadsstrukturer och lägen ger olika behov

Trots att Göteborg är inne i en tid då mycket byggs består staden främst av befintlig bebyggelsestruktur som har vuxit fram under lång tid. Olika stadsbyggnadsideal har gett olika konsekvenser och förutsättningar för att röra sig till fots. Det finns många sätt att belysa bebyggelsestrukturer och det finns fler än nedan exempel. Men för att kortfattat beskriva förutsättningarna i den befintliga staden är det intressant att belysa kontrasterna mellan den täta och den glesa staden i förhållande till gångvänlighet.

I innerstaden och de mest tätbebyggda delarna av Göteborg är gångnätet till stor del en kontinuerlig rutnätsstruktur som gör att det i regel är lätt att gå den genaste vägen och att det finns många olika vägval. Samtidigt finns ofta konkurrens om utrymme både i gaturummet som helhet och på gångytan där många funktioner ska få plats. Inte sällan är det komplexa blandtrafikmiljöer med höga flöden som ställer krav på fotgängaren att vara uppmärksam. I de tätbebyggda områdena finns potential att skapa mer yta för både gång och vistelse, att öka och förbättra separeringen från cykeltrafiken, att jobba med förbättrad fysisk tillgänglighet och inte minst att öka den upplevda säkerheten.



Utanför den mest tätbebyggda staden är det sällan konkurrensen om yta som är avgörande, istället är det viktigt att minska omvägar, skapa fler kopplingar och att motverka att gångmiljöerna känns ödsliga och otrygga. Samtidigt behövs aktiva åtgärder för att öka närheten till målpunkter, platser för vistelse och stråk med stadsliv som uppmuntrar att gå. Detta handlar ofta om områden med en hierarkisk uppdelning av gatunätet, som blev en attraktiv lösning när bilens framkomlighet fick en central roll i stadsplaneringen under 1900 talet. Dessa områden har färre kopplingar till andra områden vilket försämrar förutsättningarna för längre resor till fots medan det upplevs gångvänligt inom området i sig. Gång- och cykeltrafikanter är ofta separerade från motorfordon genom gångbroar, tunnlar och staket vilket gör att områdena upplevs trafiksäkra och barnvänliga men samtidigt otrygga och ödsliga. Några exempel på denna struktur finns i Angered, Biskopsgården, Frölunda, Högsbo och Guldheden.

Lärdomar från forskning

För att förstå vad som utmärker gångvänliga städer och miljöer bör kunskaper från transportforskning, stadsplanering och arkitektur kombineras. 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 mindre 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.¹⁷



Närhet är helt avgörande

Fotgängare har naturligt begränsade möjligheter att öka sin hastighet, vilket gör närhet avgörande vid planering – från den övergripande stadsnivån till utformningen av ett gaturum eller en korsning. De senaste åren har det funnits ett stort forskningsintresse för gångvänliga städer, ofta benämnt walkability. I och med detta finns det nu beskrivningar av vad gångvänlig planering och utformning innebär. Forskningen har framför allt framhållit funktionsblandning, täthet, design, avstånd till kollektivtrafik och tillgänglighet till målpunkter. 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.¹⁸ Återkommande är dock att närhet och avstånd genomgående skapar grundförutsättningar för att människor ska vilja och välja att gå.

Fokus behöver vara på mer än flödeskapacitet

Historiskt har ofta bredden på gångytor planerats utifrån samma standardmått för flödeskapacitet. För fotgängares ytor är det dock sällan intressant att bara få igenom så många gående som möjligt. Det kan till exempel istället handla om behov att gå i olika hastigheter, i olika riktningar och kunna stanna till utan att vara i vägen. Användarna kan vara barn, äldre, personer med svårt att röra sig, personer med svårt att höra eller se och många fler. Det är inte ovanligt att fotgängare på en plats eller i ett stråk stannar upp, står still, väntar, stannar upp eller springer. På många platser rör sig folk i olika riktningar samtidigt.

Ytan för gångtrafik ska därmed inte bara säkerställa ett jämt flöde utan tillåta olika typer av beteenden och aktiviteter för många människor. Att anpassa bredden efter typ av stråk och användning är avgörande, likaså förståelsen för att flödeskapaciteten är olika viktig för olika typer av gångstråk och var i staden platsen finns. Tillräcklig kapacitet är avgörande i korsningar, vid stationsområden och hållplatslägen med höga flöden där det finns stor konkurrens om plats och tid. Men oftast är enbart flödesberäkningar och kapacitet inte ensamt ett tillräckligt bra mått för att avgöra vilken bredd och vilket utrymme gångytorna behöver ha.¹⁹ Däremot finns en tendens att underskatta fotgängarflöden. Information om flöden är därför centrala för att förstå hur många människor rör sig på en viss plats och hur relationen till mängden andra trafikanter ser ut. Flöden är också en nyckel för att följa utvecklingen av antalet gående.



Detaljrikedom och upplevelsen av rummet spelar roll

Inte nog med att bredd-behovet är komplext ur flödesperspektiv – målpunkter och arkitektoniska kvaliteter spelar också en avgörande roll. Gåendes låga hastighet ger en nära kommunikation med närmiljön som gör att de är känsligare för monotona och storskaliga miljöer som inte upplevs intressanta. Gaturummens form när det gäller beläggningen, dess innehåll och omgivande fasader, måste därmed möta upp fotgängares krav på omsorg om detaljer, skala och lokalklimat. Attraktiviteten hör också ihop med stadslivet och vad som händer längs sträckan i form av mänsklig aktivitet. Ofta är gränsen flytande mellan när någon är fotgängare med avsikt att bara transportera sig från ett ställe till ett annat och när syftet är att vistas på en plats, dröja kvar och kanske stanna till. Därför är det helt avgörande att en stor del av gångnätet stödjer både vistelse och rörelse. Ur ett fotgängarperspektiv hänger dessa tätt samman och är beroende av varandra.



Fotgängare gör annorlunda vägval än andra trafikanter

Valet av gångväg baseras ofta på uppfattningen om vilken som är den kortaste och enklaste 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.²⁰ 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 gående ofta hellre en runda. När fotgängare rör sig i syfte av motion eller rekreation är viljan att skapa rundor ännu större. Att tänka slingor i gångnätet kan därmed vara ett värdefullt sätt att se på gångnätet och en utgångspunkt för var insatser kan behövas.

2



PRINCIPER FÖR ARBETET MED ETT GÅNGVÄNLIGT GÖTEBORG

Denna del innehåller principer för hur Göteborgs Stad ska planera och arbeta för fotgängare med mål att bli en attraktiv stad att gå i. Principerna är indelade i fyra områden där staden behöver arbeta medvetet för en gångvänligare stad.

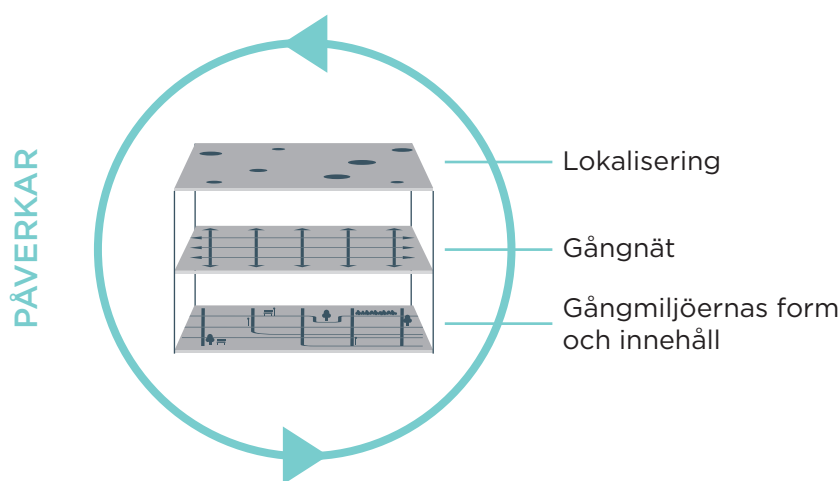
Kapitel:

- 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 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. På en del platser går det att lösa vissa principer mer naturligt på grund av existerande bebyggelse och struktur, 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.

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 aspekterna har stor påverkan på varandra. I planeringen finns det därför en poäng att lyfta fram den systemnivå som krävs för att skapa ett fungerande gångnät samtidigt som man successivt zoomar in på detaljerna i gångmiljön.



Principer för lokalisering

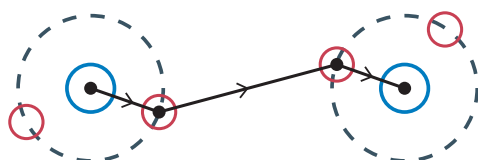
Avstånd påverkar mer än något annat om människor går eller inte. Hur funktioner och verksamheter planeras in och kopplas till gångnätet är därför avgörande för att Göteborg ska upplevas som en nära och gångvänlig stad.

Planera för gångavstånd

Staden ska bidra till en nära och mer gångvänlig stad genom att skapa förutsättningar för att etablera olika verksamheter och funktioner på bra gångavstånd. Vissa verksamheter och funktioner har staden stor rådighet över. Staden kan många gånger påverka var målpunkter uppstår genom upplåtelse av mark, ha inflytande på hur byggnader placeras och verka för aktiva bottenplan med plats för verksamheter. Fastighetsägares och hyresgästers prioriteringar när det gäller exempelvis utbud, öppettider och lokalisering har 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, såsom kollektivtrafikhållplatser, närbutiker, lekparker och gym är däremot mindre låsta i tid och rum och användningen varierar. De är känsligare för avstånd och bör ligga inom 200–400 meter via gångnätet för att maximera gångvänligheten.²¹

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



Människor väljer ofta målpunkter som finns längs vägen. Flexibla målpunkter som ligger i nära anslutning till fasta målpunkter blir därför oftare besökta.

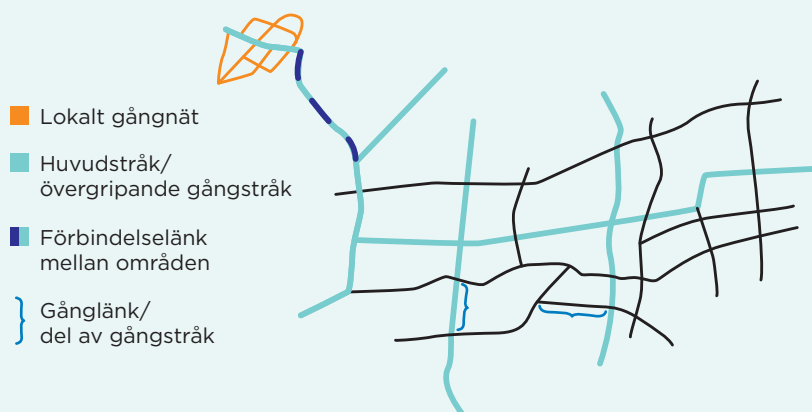
Möjliggör att vägen till parker och skolor är utan större barriärer

Bostadsnära parker ska finnas inom 300 meter i enlighet med grönstrategin.²² Detta är speciellt viktigt för att barn och äldre ska kunna röra sig fritt nära bostaden. Lite större stadsdelsparker ska finnas inom 1 kilometer. För att ta sig dit ska barn inte behöva korsa stora trafikleder, större vattendrag eller stora nivåskillnader. För att göra det möjligt för fler barn att på egen hand gå eller cykla till skolan ska liknande resonemang eftersträvas vid placering av skolor och planering av vägar dit.

Principer för gångnätet

Gångnätet består av alla gångkopplingar i en stad eller ett område och är grunden för en gångvänlig stad. 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 relativt sin omgivning

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. Det räcker sällan med ett ändamålsenligt innehåll i gaturummet för att skapa ett välbefolkat stråk, utan stadslivet på en plats beror till stor del på vilken roll just det stråket har i nätet. När ett stråk fyller 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. Även när stråk i befintlig miljö pekas ut och ska förbättras, ska denna förståelse finnas och kopplas till den miljö som skapas på det stråket.

Skapa ett sammanhängande gångnät utan avbrott

Gångnätet ska vara kontinuerligt. Det innebär att det ska hänga ihop 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 brister i gångnätet. 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 till 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. Personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna nå alla områden, men i vissa fall behövs trappor för att logiskt binda samman kuperade områden. I de fallen bör alltid en tillgänglig och så kort alternativ väg som möjligt också finnas.



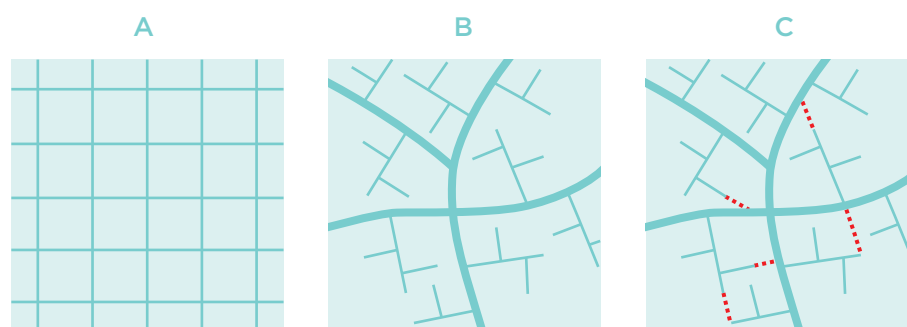
Inom arbetet med historisk stadsplaneanalys har alla gator, stråk och gångstigar inventerats för att gent och logiskt kunna kopplas ihop. Bilden visar resultatet av det arbetet och är ett exempel på övergripande planering av nätet som skapar en mera sammanhängande struktur. Kartbild: Lukas Memborn.

Skapa finmaskighet som ger fler vägval

Tillsammans med ett sammanhängande nät skapar hög korsningstäthet fler vägval för gående och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen till ett mål. Det gör det också möjligt för människor att lättare skapa rundor och inte behöva gå tillbaka samma väg. Att kunna välja olika vägar är extra viktigt för tryggheten på mindre befolkade platser, i parker och på stråk som kan upplevas otrygga under mörka timmar. Finmaskighet är även ett sätt att skapa en mänskligare skala i gatunätet då hastigheten ofta sänks när det är korta sträckor mellan korsningar. Staden bör 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 kvadratkilometer.²³ Det motsvarar ungefär 100 meter mellan korsningarna. Detta ger mindre kvarterstorlekar och kan användas för att analysera behov av kompletterande länkar för gångvänligheten i ett område.

Möjliggör gena rörelsemöjligheter

Genhet handlar om att kunna gå utan självvalda omvägar. Den mäts ofta med måttet genhetskvot – kvoten mellan fågelvägen och det faktiska gångavståndet via nätet. I ett gångvänligt nät ska genhetskvoten inte vara högre än 1,25.²⁴ För att gång ska vara ett attraktivt alternativ ska genhetskvoten 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 övergångsställen 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.



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.

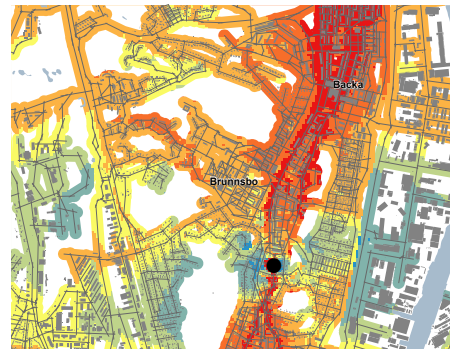
Planera ett lättförståeligt nät

Orienterbarhet handlar om hur den gående upplever logiken i bebyggelse- och grönstrukturen. Det ska inte krävas förkunskaper för att förstå hur det är tänkt att en 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. Prin-

ciperna om ett sammanhängande, finmaskigt och gent nät ger bra grundförutsättningar. Fotgängaren följer generellt inte skyltar i samma utsträckning som andra trafikslag 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 den rakaste vägen mot ett mål. En generell regel är att antalet riktningsförändringar spelar roll. Fotgängaren uppfattar en sträcka med få vinklar som en smart och enkel väg.



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 stigar bildats.



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

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. Vid ny- och ombyggnation ska gång- och cykelnät separeras i så stor mån som möjligt. Där de två färdslagen ändå delar yta är det viktigt att utformningen har tillräckligt med utrymme för trygga möten mellan cykel och gång. Hastigheten behöver också vara med fotgängaren som utgångspunkt. 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 praktiskt består och påverkas av, såsom bredd/utrymme, möblering och belysning.

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 ett lugnare stråk parallellt med ett mer aktivt stråk kan människor med olika preferenser beroende på sinnesstämning, syfte och fysiska förutsättningar gå sträckan. 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 enbart 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 en till fem 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 gångtrafikens 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 avgörande för att fortsätta Göteborgs framgångsrika arbete med trafiksäkerhet.

Skilj på gångbana och yta för möblering

Fotgängare ska kunna röra sig hinderfritt och använda ytor där olika form av möblering finns. Många gånger får gångbanor idag "bjuda" på utrymme åt gaturummets möbler. Vid utrymmesplanering ska möblering och utrustning därför ses som en egen kategori för att säkra att det finns både en fri rörelseyta och plats för den möblering som behövs. Det innebär att till exempel cykelställ, bänkar, hållplatskurer, papperskorgar och stolpar tas i beaktande och placeras så att de inte blir hinder. Detta gäller även för uteserveringar, gatupratrare, blomlådor och annat som staden vill möjliggöra samtidigt som det finns en bra framkomlighet som gående.

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 genom goda siktlinjer och riktmärken samt att det finns tydlig och lättförståelig ledning längs gångstråket.



Exempel på småskalig gångmiljö i Viktoriapassagen.



Exempel en storskalig gångmiljö på Lindholmen.

Ge gångmiljöerna bredd 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 generellt liten plats i relation till flödena som finns. Hantering av parkering är exempel på hur gators yta kan omdispone-ras för att frigöra utrymme. Gångbanans bredd ska dimensioneras för variationer i flödet – dels inom gaturummet och dels över tid – och för vilka funktioner som efterfrågas. Rör sig användarna i grupp eller ensamma? Hur ser riktnings-fördelningen ut? Hur rör sig människor till målpunkter och entréer längs stråket? För att öka gångvänligheten behöver gångbanor på många ställen göra det möjligt för flera att gå i bredd och gå om varandra i olika tempo. Detta utöver att yta för möblering och vistelse behöver finnas. För passager och refuger är däremot utrym-met ofta begränsat och måste tydligt relateras till flödet för att tillgodose gåendes utrymme.

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

- Det behövs ett sidoavstånd till annan trafik – ett avstånd som ökar med hastigheten på den angränsande trafiken.
- Om gångytan ligger kloss an en fasad uppstår ofta en oanvänd yta längs fasaden – ett sidoavstånd som inte kan nyttjas fullt ut som gångbana men däremot som möblerings- eller vistelseyta.
- Lossning och lastning av gods sker många gånger på gångytor 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.

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 passeras 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.

Skapa 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 och som samtidigt 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 vistelsekvaliteten på en gångsträcka och gör den till mer än en plats att skynda förbi. Konstnärlig gestaltning av möbler bidrar till ökad trivsel och kan skapa intressanta och identitetsskapande stadsrum som upplevs omhändertagna. Att inte alla platser har förutbestämda funktioner utan att det finns rum för spontanaktiviteter är också viktigt för en levande stad. Platser och behov av vistelse kan också förändras över tid. Ytan för fotgängare är ofta med och påverkar vilket slags stadsliv som växer ut i gatumiljön över tid.

Ett av människors mest konkreta behov som påverkar vistelsekvaliteten i stadens gångmiljöer är behovet av att kunna sitta. För vila, väntan, upplevelse och umgänge. Att kunna vila längs vägen är ett måste för att göra gångytorna i staden tillgängliga för många äldre, barn och personer med nedsatt rörelseförmåga. Vid backar och trappor är detta extra viktigt. Sittplatser för umgänge och upplevelse har en bredare social funktion och fyller våra offentliga rum med mänsklig närvaro och ett lugnare tempo. Sittplatser är därför viktigt för alla i en stad. Även informella sittplatser på till exempel murar, socklar och trappor är ett viktigt inslag i stadsmiljön som kan utformas för att skapa både tilltalande och funktionella platser som ger liv till stadsmiljöerna. Läs mer i policy för stadens möbler.²⁵



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 där gående har höga korsningsanspråk och är prioriterade, behöver frågan ställas om andra trafikslag kan prioriteras ner. I andra fall kan en hög prioritering av gångtrafiken ha liten påverkan på övrig trafik. Exempelvis kan det vid signalreglering vara grönt om ingen bil kommer, inte tvärtom. Detektering och allgrönt som teknik är åtgärder som kan göra stor skillnad och därför 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. I jämförelse med gångpassager är övergångsställen generellt tydligt kopplade till fotgängares upplevelse av framkomlighet och trygghet, speciellt när det kommer till barn. Övergångsställen ger en tydlig signal i gaturummet om att gående är prioriterade. Hän-syn till säkerhetsaspekterna innebär dock att det inte alltid är lämpligt med ett övergångsställe utan att hastighetsdämpande åtgärder för motortrafik måste till.

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 cykelbanan placeras närmast motorfordon där gång- och cykelbana ligger intill varandra. Eventuell trädrad ska placeras mellan gående och cyklister om det finns utrymme. 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 mellan gång- och cykelbanor finns ett stort behov av tydlighet så att både cyklister och fotgängare vet hur de förväntas agera. Här krävs att utformningen skapar en hierarki och inte lämnar det upp till trafikanterna att samspela slumpartat. Exempelvis bör lämpligheten att använda övergångsställen över cykelbanor undersökas där behovet finns ur ett fotgängarperspektiv. Undantagen kan vara på platser där flödena av både cyklister och fotgängare är mycket låga och siktlinjerna är goda. För att öka tydligheten behöver dock utgångspunkten vara att samspelet alltid ska fungera även för exempelvis barn eller någon som har svårt att se. För att förbättra samspelet mellan fotgängare och cyklister krävs också att det finns återkommande lösningar och att inte olika lösningar används överallt. 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. Särskilt viktigt är det för personer med funktionsnedsättning. Det ska ge visuell och taktil ledning och är ett betydelsefullt redskap för att signalera prioritet, hastighet och hur fotgängare förväntas agera på platsen. Ytskiktet bidrar också till den estetiska upplevelsen och har ofta en kulturhistorisk betydelse i centrala staden.

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 en nödvändighet för personer som använder rullstol eller permobil, men gynnar 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 dock kanter en viktig funktion för framkomligheten. Kanter som inte fyller någon funktion eller är svåra att se bör undvikas. Detta innebär att staden behöver ställa höga krav på kvalitet i en gångstråksanläggnings planering, konstruktion, material, utförande samt drift och underhåll för att ytskiktet ska vara jämnt, slätt och hållbart över tid. Ytskikten ska klara de fordonspassager som krävs för exempelvis snöröjning och varutransporter. Att gräva upp nyrenoverade gångytor ska undvikas. Återställda gångytor blir sällan lika jämna, släta och hållbara som de var före arbetena startade.



Satsa på belysning

Belysningen är viktig för upplevelsen av gaturummet. Den har en extra viktig roll för fotgängare eftersom de sällan har egen utrustning som ger ljus med sig. Fotgängarens behov av att se gångbanan och dess omgivning för att känna sig trygg 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. På alla ställen där fotgängare rör sig ska det finnas belysning. Den ska i första hand vara avsedd för och anpassad till gångytan och inte bara vara "ljusspill" från eventuellt intilliggande bilkörfält. Belysning som tar hänsyn till behoven hos personer med synnedsättning kan vara avgörande för dennes möjlighet att röra sig vid mörka tidpunkter. Belysning är ett av stadens viktigaste redskap för att förstärka upplevelsen av stadens estetik och förändra känslan på en plats.

Utöka vägvisningssystemet

Stadens fysiska vägvisning med kartor och vägvisningsskyltar ska användas för att göra det lättare att hitta till områden och målpunkter. Det kan även vara ett beteendepåverkande inslag genom att komplettera med exempelvis avståndsangivelser eller minutangivelser för en genomsnittlig gångfart. Detta kan upplysa om att avstånden är relativt korta och visa på mindre kända länkar mellan områden. Vägvisningen bör utökas och inte bara finnas i centrala staden som idag. Behovet bör undersökas utifrån ett helhetsgrepp i olika delar av staden.

Vägvisningssystemet kan också utvecklas för att till exempel upplysa om vägar som innehåller lutningar och trappor. När det finns trappor i vägnätet bör det också finnas en hänvisning till en tillgänglig väg för den som inte kan nyttja trappan. Som helhet ska vägvisning ses som ett viktigt funktionellt verktyg men också som en signal för att fotgängaren har en naturlig plats i stadens rum.



Principer för gångnät och gångmiljö under byggskenen

Livet i staden måste fortsätta fungera även i byggskenen. 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. Alla lösningar måste ta hänsyn till de flöden, aktiviteter och vistelsekvaliteter som normalt råder på platsen.



Gång och cykelstråken ska i mesta möjliga mån separeras

Fotgängare och cyklister är olika trafikslag med olika anspråk på de flesta platser. För att skapa trygga och funktionella platser även i byggtid behöver därför gång- och cykelstråk ofta separeras, speciellt på platser där det tidigare funnits separering eller där det finns höga flöden av gående eller fotgängare.

Gångstråken ska vara gena, tydliga och lättorienterade

Fotgängare ska utan förkunskap förstå hur de ska ta sig igenom en omledning. Detta ställer höga krav på orienterbarhet, överblickbarhet och att platsen inte uppfattas som allt för rörig. Ur det perspektivet är det också viktigt att omledningen görs så kort och gen som möjligt. Hänsyn ska tas till barn och rullstolsburnas siktlinjer. Skyltning och information ska vara tydlig genom symboler och enkel text. Utifrån ett helhetstänk för fotgängare är det viktigt att byggen som ligger nära varandra samarbetar för att skapa en sammanhängande stad även under byggtiden. För att säkerställa att omledningen är lättorienterad under hela byggtiden och för att förstå hur den upplevs är det viktigt att någon ansvarig regelbundet går sträckan.

Platsskapande åtgärder för att ersätta och skapa nya vistelsekvaliteter

För att höja tryggheten och attraktiviteten både i direkt anslutning till och i byggplatsens närområde, kan staden, byggaktörer och entreprenörer arbeta med plats-skapande åtgärder. Detta är speciellt viktigt vid byggnation på platser med stora vistelsekvaliteter som påverkas av bygget, där människor gör mer än att passera i vanliga fall eller som har höga kulturvärden.

Platsen ska upplevas som trygg

Byggarbetsplatser upplevs ofta som ödsliga och otrygga. Byggplank och omledningar genom containers skapar generellt trånga och obehagliga passager. Med generösa bredder i passager, valmöjligheter för att motverka instängdhet samt god belysning som både vägleder och ger god sikt går det att höja trygghetskänslan.

Rent, snyggt och hinderfritt

För att minska risken för fallolyckor under byggtiden är det viktigt att omledningen för fotgängare snygg, slät och ren. Kanter, håligheter och annat som ökar risken för att snubbla ska undvikas eller, när det inte går, märkas upp tydligt med kontrastmarkering. Det ska vara enkelt att gå genom området med rullstol, barnvagn och rullator.



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. Hur de tas om hand dag för dag och förvaltas över tid spelar roll för både funktion och attraktivitet. Drift och underhåll sänder också signaler om fotgängare och gångmiljöer är prioriterade i staden eller inte.

Principer för drift och underhåll

Staden måste förbättra befintliga miljöer och samtidigt ska de miljöer som byggs tas om hand. Det handlar både om att bygga rätt från början och se till att det finns kunskap och tillräckliga resurser. Fastighetsägare ansvarar för driften av stora delar av fotgängares ytor, vilket innebär att staden aktivt behöver arbeta gentemot och med dem.



God vinterväghållning

Idag är brister i vinterväghållningen den i särklass största orsaken till fallolyckor. Brister i vinterväghållningen kan också helt stänga inne personer med rörelsened-sättning som på grund av snö inte kan ta sig fram med sin rullstol eller rullator. En god vinterväghållning kan därmed på ett väldigt konkret sätt direkt öka tryggheten och rörelsefriheten för fotgängare.

Vid snöröjning ska gångbanor, cykelbanor och kollektivtrafikhållplatser med tillhörande gångstråk prioriteras tidigt. På vissa gator i centrala staden finns värmeslingor som gör att snöröjning inte behövs. Möjligheten att använda värmeslingor på fler platser i staden bör undersökas, särskilt vid 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.

När gång- och cykelbanor ligger intill varandra ska vinterväghållningen hålla samma höga standard. Idag är en vanlig syn i Göteborg att gångbanan är sämre driftad än cykelbanan, vilket leder till att fotgängare går i cykelbanan. Om driften är lika bra på båda banor minskar risken att trafikslagen använder varandras utrymme vilket ökar säkerheten och tryggheten för båda.

Regelbunden sopning och sandupptagning

Grus och blöta löv ökar risken för fallolyckor. För fotgängare är det viktigt att gångmiljön upplevs som omhändertagen, vilket bland annat innebär att den behöver vara ren och snygg. Sopning ska därför ske regelbundet och grus som använts i vinterväghållningen ska tas bort 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. Idag släpar underhållet av ytskiktet på våra gångtytor efter. Ska en acceptabel jämnhet nås måste det årliga underhållet öka. Samtidigt behöver staden säkerställa att hållbarhet över tid beaktas 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.



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 de uppnår sin funktion och 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 stor andel av Göteborgs trottoarer och har därför en avgörande roll för att minska fallolyckor och bidra till en gångvänlig stad. Enligt de lokala trafikföreskrifterna är fastighetsägare 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 sina skyldigheter 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 för underhåll. Idag inventeras gångmiljöerna från en bil på körbanan, vilket gör 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. 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 de 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 ta tillvara innovation.

Ett utvecklingsområde som kräver samarbete

Runt om i världen arbetas det med innovativa tekniklösningar för stöd och tjänster till fotgängare. Göteborgs Stad kan utveckla sitt arbete med stöd och tjänster, i många fall genom samarbete med olika aktörer. Många gånger är det inte staden som bäst utvecklar tjänster, utan det finns andra aktörer med kunskap, redan existerande tjänster och vilja att utveckla dem. Staden bör öppna upp tillgången till data och samarbeta med andra aktörer för att upplysa om behov som finns.

Principer för stöd och tjänster

Arbetet med stöd och tjänster kan antingen utgå från efterfrågan hos gående i staden, eller vara ett beteendepåverkande medel för att öka attraktiviteten i att gå. Huvudprincipen är att stötta fotgängaren 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, om det finns alternativa vägar eller hur tillgänglig sträckan är utifrån ett visst behov, exempelvis om det finns trappor på sträckan. Det kan också handla om att fotgängaren behöver 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 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 kulturhistoriska platser eller liknande, exempelvis i kombination med rastplatser, lekplatser och toaletter längs ett stråk.

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 vara eller om det går att gå en viss del av kollektivtrafikresan. Anvisningen för gångresan behöver fungera och vara tydlig utifrån personers olika förutsättningar, till exempel om en inte klarar av att gå snabbt eller använda trappor.

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 staden gör det enkelt att tycka till under eller efter resan kan fler bli 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.

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 DLR
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.⁷



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.



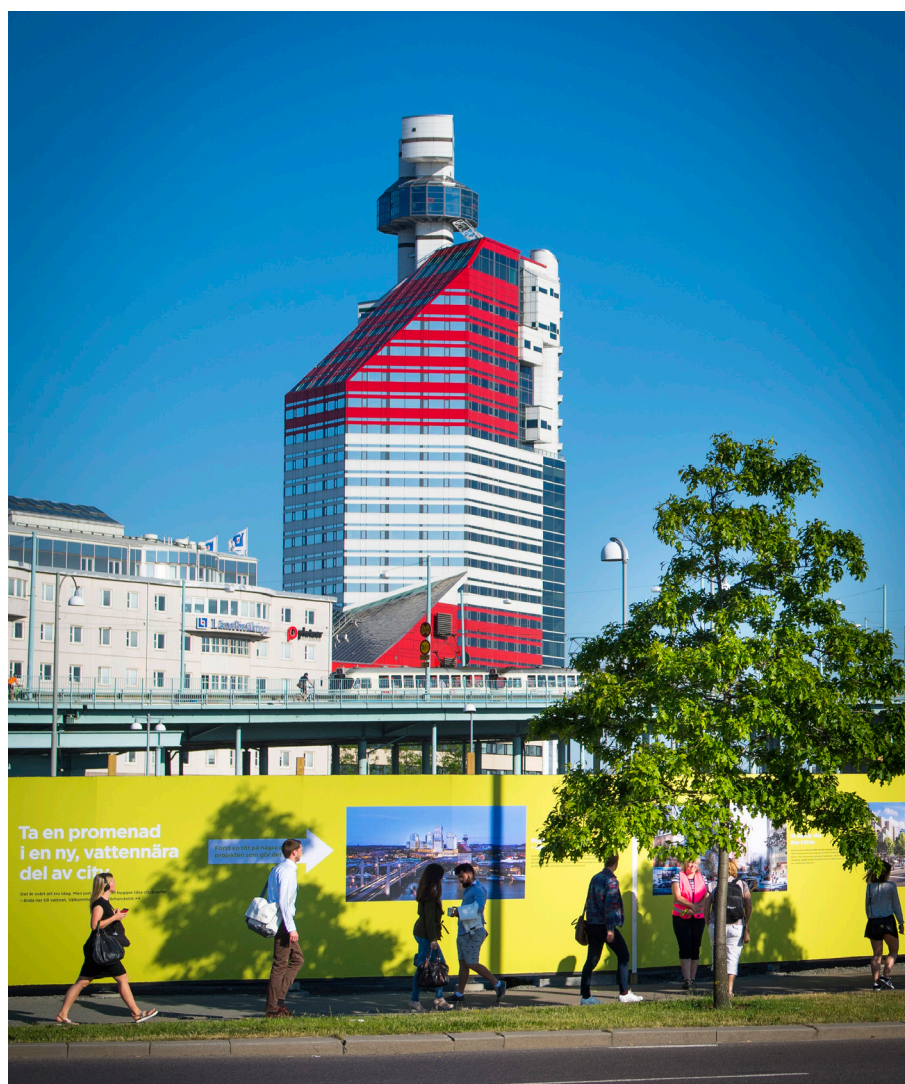
Exempel från Stockholm. Kampanj för att fånga in synpunkter.

Kommunikation och beteendepåverkande arbete

Kommunikation och beteendepåverkande arbete kan göra att fler vill gå, men också lyfta fotgängare som en prioriterad fråga för staden, förstärka värdet av satsningar på en gångvänlig stad och öka medvetenheten. Kommunikation om vad staden gör och varför kan också bidra till ökad delaktighet för göteborgarna.

Principer för kommunikation och beteendepåverkande arbete

I arbetet med kommunikation och beteendepåverkan för ett gångvänligt Göteborg är det viktigt med långsiktighet och kontinuitet. Samtidigt behöver åtgärder och insatser vara öppna, flexibla och möjliga att utveckla. 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 till fotgängare är det viktigt att synliggöra mångfalden av fotgängare och deras olika behov. Bilder och annat kommunikationsmaterial ska ha en normkritisk utgångspunkt för att lyfta fram 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 såväl som ett sätt att vistas i staden. Göteborg som en gångvänlig stad ska spridas tillsammans med stadens vision om en nära storstad där det 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 staden gör 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 berätta vad som görs, varför det görs och hur det kommer att bli. Både återkommande och nya åtgärder kan vara värda att kommunicera. Ibland kan målgruppsspecifik kommunikation bidra till 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.



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 att cyklister och fotgängare inte tar hänsyn till varandra. Synpunkterna handlar ofta 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 kan det därför också vara viktigt att arbeta beteendepåverkande för att 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





UTBLICK MOT GENOMFÖRANDE OCH FORTSATT ARBETE

Denna del innehåller två avslutande kapitel med utblick mot prioriteringar när principerna ska tas till verklighet och medskick till fortsatt arbete utifrån de lärdomar som gjorts och kommit upp under arbetet med detta kunskapsunderlag.

Kapitel:

- Prioriteringar i genomförande
- Medskick till kommande arbete

Prioriteringar i genomförande

Det är självfallet så att olika principer är olika aktuella på olika platser och att alla typer av önskade åtgärder kring gångvänlighet inte kan genomföras på en gång eller överallt. Arbete behöver prioriteras dels utifrån var behoven är som störst och dels utifrån vilka åtgärder som bedöms ge störst måluppfyllelse. Här följer utgångspunkter för hur staden kan resonera om prioriteringar och planering av fysiska åtgärder. Utgångspunkterna har kommit fram under arbetet med kunskapsunderlaget och bör jobbas vidare med.

Övergripande principer som behöver säkras

- Prioritera åtgärder som bidrar till en jämlik fördelning av gångvänlighet i staden, både när det gäller standard och upplevelse av den fysiska miljön.
- Säkerställ att behov och förutsättningar hos barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar ses som en självklar del av planeringen.
- Säkerställ att staden utvecklar plats för både rörelse och vistelse.
- 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 idag eller som kan uppstå i framtiden.
- Prioritera stråk som är viktiga för längre gångresor och som fyller en lokal funktion, för att skapa förutsättningar för eller utveckla stadsliv och vistelskvaliteter.
- Prioritera fotgängares behov av framkomlighet, trygghet och närhet under byggskedet.

Prioriteringar av åtgärder i befintlig miljö

- Prioritera stråk med potential för höga flöden av gående relativt sitt område samt stråk som binder samman såväl stadens olika delar som platser där länkar i dagsläget saknas.
- Utveckla vistelskvaliteter på fler platser i staden och längs stråk.
- Prioritera utveckling av platser där samspelet mellan fotgängare och cyklister brister.
- Fokusera på barns resor till skolan och prioritera gångnätet i anslutning till skolor.

Medskick till kommande arbete

Arbetet med detta kunskapsunderlag har format många lärdomar och tankar framåt. Detta är några korta medskick att ha i åtanke till kommande arbete.

Att lyfta fotgängarfrågorna kräver nya tankesätt

För att få driv i frågorna om fotgängare, höja gångresornas status och börja prioritera gångvägar krävs att många medarbetare gör frågan levande. Att förändra synen på fotgängarens roll i stadsbyggnad och trafiksystemet innebär att förvaltningar och medarbetare behöver vara öppna för att ändra tankesätt och göra andra prioriteringar än vad vi ibland gör i dagsläget. Att ifrågasätta etablerade arbetssätt och gamla sanningar kräver mod, engagemang och tid.

Fortsatt lärande behövs

En förbättring av stadens gångvänlighet kräver kunskap om fotgängarfrågor hos tjänstemän, politiker och externa aktörer. Detta underlag kan fungera som startpunkten för dialog och kunskapshöjning. Kunskapen behöver ständigt utvecklas och erfarenheter måste kontinuerligt återföras till organisationen. Vi som stad lär oss mer och mer och det händer mycket som vi behöver ta fasta på inom såväl forskning som i andra städer.

Våga prova mera

Ur ett gång- och stadsmiljöperspektiv finns en styrka i att det går att omvandla miljöer med relativt enkla medel. Det går att testa ny trafikutformning, möblera annorlunda och på andra sätt snabbt förändra en plats. På så sätt kan potential undersökas, tillfälliga värden förstärkas eller en lösning modifieras ett par gånger tills upplevelsen är att rätt lösning är utkristalliserad. Många andra städer använder sig av inställningen att våga prova mer i allt större utsträckning och kan ge inspiration till arbetssätt i Göteborg. Det är även en fråga om inställning att inse att detta kan vara ett både effektivt och värdefullt sätt att arbeta. Det kan också vara ett sätt att skapa förändring utan att det behöver ta lång tid och innebära att staden snabbare kan svara på behov av förändring.

En handlingsplan behövs

Behovet av en handlingsplan är stort. En handlingsplan kan konkretisera åtgärder i fysisk miljö, utvecklingsarbeten i form av ytterligare utformningsprinciper och stöd för att hantera specifika principer. Den kan också konkretisera kommunika-

tionsåtgärder och satsningar för att öka kunskapen som finns i detta underlag och hur vi kan samverka med andra för att öka handlingskraften. En handlingsplan blir också ett sätt att arbeta fram en samsyn med politiken och beakta budgetförutsättningar.

Handlingsplanen bör även innehålla trafikkontorets arbete framåt och ge höjd för förvaltningsövergripande behov av åtgärder. Detta för att ha en fortsatt ansats om samsyn, utökat utbyte av kunskap och att staden gemensamt får framdrift i frågorna.

Utveckling blir bäst i samverkan med andra

Att jobba för en gångvänlig stad kräver samverkan såväl inom trafikkontoret som mellan olika förvaltningar. Det är också viktigt att förstå att andra aktörer och medborgare har kunskap och en roll att spela i genomförande av åtgärder.

Inom trafikkontoret

Ansaret för detta material ligger på trafikkontoret. Trafikkontoret följer upp mål och ambitioner kring andelen gångresor och upplevelsen av gångvänlighet i Göteborg. För en ökad samsyn och handlingskraft framåt behöver trafikkontoret öka sin kunskap om fotgängarfrågor internt.

Samverkan mellan stadens fackförvaltningar

Förvaltningar som berörs av fotgängarfrågor behöver ta fram samverkansformer. Arbetet att ta fram det här kunskapsunderlagets har varit ett sätt att påbörja en 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

Samverkan med stadens stadsdelsförvaltningar är en källa till lokal kunskap och en nödvändighet för att se var åtgärder behövs. Skolor och lokalförvaltningen är viktiga 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 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 staden har om likvärdiga livsvillkor och rättigheter.

Samverkan med medborgare

Stadens utveckling ska utgå ifrån och finnas till för göteborgarna och personer som besöker och verkar i Göteborg. Hur synpunkter och behov fångas in, och hur dessa hanteras är därför helt centralt. Väger framåt för mer dialog och medborgarinflytande kring idéer och behov bör fortsätta utvecklas.

Källor

- 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 Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute
 - ⁷ Analys av data från resvaneundersökningar för Göteborg från 2011, 2014 och 2017, Göteborg Stad, trafikkontoret.
 - 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 2018 och 2019. Göteborgs Stad, trafikkontoret
 - ¹² Attitydundersökning för fotgängare 2017, 2018 och 2019. Göteborgs Stad, trafikkontoret
 - ¹³ Attitydundersökning för fotgängare 2015, 2018 och 2019. Göteborgs Stad, trafikkontoret
 - ¹⁴ Trafik och Resandeutveckling 2018. 2019. Göteborg Stad, trafikkontoret
 - ¹⁵ Trafiksäkerhetsprogram 2010–2020. 2009. Göteborgs Stad, trafikkontoret
 - ¹⁶ Analys av data från STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, mellan 2011 och 2018. Göteborgs Stad, trafikkontoret
 - ¹⁷ 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

- ¹⁸ 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
- ¹⁹ Pedestrian Comfort Guidance for London – Guidance Document. 2010. Transport for London
- ²⁰ Peponis. 1990. Finding the building in wayfinding.
- ²¹ Analys av data kring gångresor och dess längder från resvaneundersökningar 2011 och 2014. 2017. Göteborgs Stad, trafikkontoret
- ²² Grönstrategi för en tät och grön stad. 2014. Göteborgs Stad
- ²³ Planning sustainable cities – practices and perspectives. 2010. United Nations Human Settlements Programme
- ²⁴ Gångbar stad – Att skapa nät för gående. 2013. Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting
- ²⁵ Stadens möbler: Policy för markutrustning i Göteborg. 2014. Göteborgs stad
- ²⁶ Lokala föreskrifter för gaturenhållning 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/>

