

Planering och utformning för ett ökat gående

– *fördjupade studier kring identifierade problem och hur de kan lösas*

Dokumentinformation

Titel: Planering och utformning för ett ökat gående -
fördjupade studier kring identifierade problem och hur de kan lösas

Serie nr: 2013:58

Projektnr: 10017

Författare: Annika Nilsson, Trivector Traffic
Lisa Sakshaug, Tyréns
Charlotta Johansson, Luleå Tekniska Universitet
Hanna Wennberg, Trivector

Beställare: Trafikverket

Förord

Denna rapport ingår som etapp 4 i projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots”. Projektet finansierades av Trafikverket och pågick 2010-2013. Kontaktpersoner vid Trafikverket har varit Anette Rehnberg och Mathias Wärnhjelm.

Rapporten beskriver metod och resultat för projektets sista etapper, etapp 4 och 5. Etapp 4 syftade till att genom fördjupade studier lösa problem för gående som identifierats under projektets tidigare etapper. I etapp 5 omvandlades resultaten från de olika etapperna till ett praktiskt planeringsunderlag genom framtagning av en vägledning för gångplanering, som presenteras i Trafikverket publikation 2013:057.

Projektledare för hela forskningsprojektet har varit Charlotta Johansson, LTU. I projektgruppen har SLU, Trivector Traffic, Tyréns och Vectura medverkat med ansvar för olika delar i projektet. Annika Nilsson och Hanna Wennberg, Trivector Traffic, svarar för upplägg av etapp 4.

Denna rapport har skrivits av Annika Nilsson (Trivector) tillsammans med Charlotta Johansson (LTU), Lisa Sakshaug (Tyréns) och Hanna Wennberg (Trivector). Ulla Berglund (SLU), Hanna Larsson och Ann Cederberg (Tyréns) samt Martin Ullberg och Charlotte Wahl (Vectura), utöver ovan nämnda i projektgruppen, har bidragit med den insamling av goda exempel som beskrivs i rapporten.

Följande personer var kontaktpersoner för workshopar i kommunerna under 2012:

Hanna Ahnlund, trafikingenjör	Luleå kommun
Malena Johansson, planarkitekt	Älmhults kommun

Juni 2013

Författarna

Sammanfattning

Denna rapport ingår i projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots” som finansierades av Trafikverket och pågick 2010-2013.

Projektet har varit uppdelat i fem etapper med olika metodval. Etapp 1 utgörs av litteraturstudier, expertseminarium på temat att färdas till fots, och trafik- och stadsplanerares syn på utemiljöns förutsättningar för gående. I etapp 2 genomfördes en kvalitativ studie i Luleå, Västerås och Älmhult av hur olika grupper gående – ungdomar, förvärvsarbetande, föräldralediga och seniorer – uppfattade förutsättningarna för att gå. I etapp 3 skickades en enkät till boende i fem orter med syftet att fånga gåendes förflyttningsvanor och åsikter om goda och mindre goda miljöer för gående.

Syftet med denna rapport är att sammanfatta projektet för de delar som utgör en röd tråd genom hela projektet samt att beskriva metod för etapp 4 och 5 och därtill resultat för etapp 4. Etapp 4 syftar till att genom fördjupade studier lösa problem för gående som identifierats under projektets tidigare etapper. Syftet med etapp 5 är att omvandla resultaten från de olika etapperna till praktiskt planeringsunderlag vilket presenteras i Trafikverket publikation 2013:057¹, Vägledning för gångplanering.

De problemområden som fördjupas i denna rapport är dels hur samspel mellan gående och cyklister (och mopedister) bör förbättras genom lämplig separeringsform, dels hur kommuner kan arbeta mera systematiskt med planering och utformning för gående. Ett ytterligare problemområde som sammanfattas är ”Förstå motiven till att gå”, vilket gått som en röd tråd genom hela projektet.

Samspel mellan gående och cyklister (och mopedister) fördjupades genom ett expertseminarium och en sammanställning av befintlig kunskap. Frågan om hur kommuner kan arbeta systematiskt med planering och utformning för gående fördjupades genom workshopar i två orter (Luleå och Älmhult). Därutöver skedde inom etapp 4 en insamling av goda exempel från framför allt svenska kommuner. Slutsatser från workshoparna och de goda exemplen inarbetades i vägledningen för gångplanering.

Förstå motiven till att gå

Projektet visade att det finns flera olika motiv till att gå; till arbete/skola och andra nyttomål, för motion och rekreation, av sociala skäl, samt till kollektivtrafik. En slutsats var att ett ökat gående troligtvis kräver att de olika motiven hålls isär då man analyserar och planerar för gående. För samtliga motiv är säkerhet, trygghet och vägunderhåll viktiga, medan framkomlighet, genhet, ytbehov och omgivningens spelar olika stor roll för olika motiv. Detta innebär inte att man ska planera

¹ Trafikverket publikation 2013:057: Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället.

separata nät för olika motiv, t ex har förvärvsarbetare med tidspress intresse för kombinerade motions- och nyttoresor, men att man ska beakta vilka motiv som behöver tillgodoses i olika delar av tätorten. De avstånd personer kan tänka sig att gå är 600 meter till kollektivtrafik, en kilometer till inköp och ca 2 kilometer till fritid/nöjen respektive arbete/skola. Miljö som stödjer möten, vackra omgivningar och hälsomedvetenhet lockar till gående. Brister i belysning är ett hinder för flera grupper kvällstid och bristande vinterväghållning och ojämna ytor ett hinder för framför allt äldre.

Samspel mellan gående och cyklister (och mopedister)

Expertseminariet visade att det finns mycket kunskap om hur olika separeringsformer mellan gående och cyklister fungerar, men att kunskapen inte används av kommunerna. Det beror delvis på en bristande kunskapsuppbyggnad och bristande respekt för kunskap, men också på svårigheter med implementering som i sin tur beror på brist på resurser och utrymme, att det är svårt att prioritera upp gång- och cykeltrafiken och att göra avvägningar mellan olika aspekter. Sammantaget förordade expertseminariet att existerande kunskap ställs samman och presenteras för planerare och beslutsfattare, snarare än att ytterligare studier görs när det gäller samspel mellan gående, cyklister och mopedister.

En jämförelse av vad som framkommit från de olika studerade orterna (Båstad, Luleå, Västerås, Älmhult och Östersund) genom etapp 1-3 visar att bilden från planerare och gående i stort samstämmer och att de kvantitativa studierna bekräftar vad som framkommit i de kvalitativa. Det tillfrågade ser mopedtrafik som ett större problem än cykeltrafiken. Det anses vara viktigare att hänvisa mopedtrafiken till andra ställen än vad som är fallet med cykeltrafiken. Däremot svarar de tillfrågade i enkäterna att det ska finnas en tydlig separering mellan gående och cyklister.

Befintlig kunskap ställdes samman i en struktur som beaktar "året runt"-perspektivet och olika delar av gångnätet, men som även tar hänsyn till olika grupper (barn, äldre, personer med funktionsnedsättningar) för gånggata med tillåten cykeltrafik, gångfartsområde, gc-bana och snabbcykelstråk. Sammanställningen visar att den lämpligaste separeringsformen för att åtskilja gående och cyklister tycks bestå av följande komponenter:

- vägmarkering med heldragen linje, som gjorts taktilt kännbar genom att vägmarkeringen kompletteras på olika sätt.
- markplattor för gående och asfalt för cyklister i miljöer där många gående och cyklister färdas, som t ex i innerstaden och i stadsdelscentrum. I mindre trafikerade områden asfalt för både gående och cyklister.
- vägmarkeringar i form av cykelsymboler och gångsymboler på banor med asfaltbeläggning.
- streckad mittlinje och utmarkerade körriktningsskyltar, där det är dubbelrik-tade cykelbanor.
- cykelbanan placeras närmast körbanan vid gång- och cykelbanor längs gata.
- utmärkning med vägmärke för påbjuden gångbana och cykel- och moped-bana.

Det är viktigt att underhålla den avskiljande linjen så att den behåller sin taktilitet, men även sin kontrast och det bör fastställas vad detta innebär i praktiken för drift

och underhåll. En skiljeremsa i 3-5 rader gatsten mellan gångbana och cykelbana är inte att rekommendera av driftsskäl. Även separering med pollare och trädplantering bör undvikas med tanke på snöröjning.

Den avskiljande linjen räcker inte för att se till att gående och cyklister färdas på sina respektive ytor, därav följer rekommendationerna om att använda markplattor för gående och asfalt för cyklister i miljöer där många gående och cyklister färdas, som t ex i innerstaden och i stadsdelscentrum. Av samma skäl rekommenderas att utnyttja andra faktorer som tydliggör såsom vägmarkeringar i form av cykelsymbol, streckad mittlinje och utmarkerade körriktningsspilar för dubbelriktade cykelbanor. Rekommendationerna om att cykelbanan placeras närmast körbanan och utmärkning med vägmärke för påbjuden gångbana och cykel- och mopedbana baseras på att det även ska vara tydligt även vid vinterväglag.

Det är en stor skillnad mellan vad som är godkänt enligt ALM² och vad som anses görbart för kommunerna. Om inte extra medel sätts in för kommunerna att åtgärda (och drifta) välfungerande separeringar så måste nya lösningar fram som även tar hänsyn till kommunernas realitet. Tills vidare kanske gemensam GC-bana bör tillåtas i ytterkanterna och motorfordonsflödena vara så låga att cyklister kan cykla i blandtrafik i centrum- och bostadsområden.

Systematiskt arbete med planering och utformning för gående

Projektets etapp 1 visade att det finns ett behov av att kommuner och regioner arbetar mer effektivt och systematiskt med planering och utformning för ökat gående. Den samlade slutsatsen från första etappen är att det är viktigt att visa på gåendets betydelse för förflyttning och dess olika ändamål. Ett av de viktigaste resultaten från litteraturen och expertseminariet var bristen på data som beskriver och kvantifierar gåendet som transportsätt. Etapp 1 visade att det är ett glapp mellan visionen om det goda och vad man faktiskt planerar för i samhället och hur samhället utvecklas.

En övergripande analys från intervjuerna med trafik- och stadsplanerare är att gåendet och gåendefrågorna ännu inte tydligt syns i planeringsprocessen, och att detaljkunskapen om gåendes anspråk ännu saknas. I kommunerna uppfattar man arbetet för gående som tämligen kontinuerligt även om gång ofta är ett bortglömt transportsätt. Traditionellt har bilen varit fokus i planeringen. Samhället behöver ge gåendefrågorna mer utrymme och skapa bilden av att gångtrafiken är grundläggande och därigenom ges högre status. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar är stora och viktiga grupper och gångnätet ska dimensioneras efter dem, eftersom dessa grupper oftare är beroende av gångnätet för sina transporter.

Med bakgrund i slutsatserna i etapp 1 inleddes ett arbete med att ta fram en vägledning för gångplanering som fokuserar på hur kommunernas arbetsprocess kan främjas.

Frågan om hur man i kommunerna kan arbeta systematiskt med planering och utformning för gående fördjupades genom workshopar i två av orterna (Luleå och Älmhult). I en första workshop samlades berörda kommunala politiker och

² BFS 2011:5 ALM 2 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader

tjänstemän för att diskutera mål och visioner respektive utmaningar i arbetet med gångfrågor i kommunen och behov av mer konkret vägledning i detta arbete samt om hur kommunen kan arbeta mer systematiskt och effektivt med gångfrågor. Vid en andra workshop diskuterades hur en god nulägesbeskrivning tas fram, hur inriktning väljs och därefter hur åtgärder väljs baserat på nuläge och mål. Därutöver skedde inom etapp 4 en insamling av goda exempel, eftersom sådana hade identifierats underlätta ett systematiskt arbete för gångplanering. Slutsatser från workshoparna och de insamlade goda exemplen inarbetades i vägledningen för gångplanering.

Kommunernas representanter upplevde det som positivt att samlas och diskutera gåendet, att ta ett samlat grepp om planering för gående. I båda kommunerna hade första workshopen medfört att deltagarna såg gåendet som ett särskilt transportslag och de insåg att gåendet inte prioriteras tillräckligt tydligt i organisationen. I Älmhult behandlade man gåendet inom gc-trafiken, medan man i Luleå hade lyft ut cykeltrafiken och börjat arbeta aktivt med cykeltrafiken separat.

Båda kommunerna ställdes inför flera utmaningar kopplade till bilen i arbetet med gående. För att uppnå målen ansåg man i båda kommunerna att man måste peka ut och behandla gående som ett eget transportslag och att någon borde ha ansvaret för att bevaka gåendefrågan. Bland det viktigaste i övrigt var att arbeta med attitydförändringar. En gemensam målbild för båda kommunerna är en minskning av bilanvändandet/-beroendet. För att gåendet inte ska glömmas bort i planeringen betonas det i båda orterna att gåendet måste komma in från början, och vara med i alla steg, och prioriteras ända till och med genomförandet.

Slutsatsen var att dokumentet vägledning för gångplanering bör passa för både små och större orter. Den bör ta upp hela processen från att forma och förankra målbild till att genomföra och kommunicera åtgärder, varför man gör dem och vad de har gett för resultat. Gåendet bör behandlas som ett eget transportslag och komma in i ett tidigt skede. Det behövs stöd för att prioritera gående/gåendet och se till att inte tappa bort frågan gående/gåendet i den ordinarie planeringsprocessen.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och avgränsningar	2
1.3	Disposition	3
2.	Identifierade problem eller mål att uppnå	4
2.1	Hur problem/mål för gåendeplanering identifierats	4
2.2	Problem och mål på olika nivåer	5
2.3	Identifierade problem och mål för gåendeplanering	6
2.4	Prioritering av problem att studera vidare och lösa	6
3.	Metod och genomförande	7
3.1	Expertseminarium	7
3.2	Kommunmedverkan	7
3.3	Insamling av goda exempel	8
3.4	Sammanställning av litteratur	9
3.5	Avstämning med Trafikverket m fl	9
3.6	Syntes	9
4.	Förstå motiven till att gå	10
4.1	Förstå motiven till att gå	10
4.2	Förstå hindren för att gå	13
5.	Samspel mellan gående och cyklister	15
5.1	Inledning	15
5.2	Expertseminarium	15
5.3	Samspel mellan gående och cyklister	24
5.4	Sammanställning av separeringsform	27
6.	Systematiskt arbete med planering och utformning för gående	35
6.1	Inledning	35
6.2	Systematiskt arbete med planering och utformning för gående	35
6.3	Resultat Workshop 1	41
6.4	Resultat Workshop 2	48
7.	Slutsatser	55
8.	Referenser	57
9.	Bilagor	59

Bilaga 1) Expertseminarium om samspel mellan gående, cyklister och mopedister

Bilaga 2) PM – Förslag på förändringar i TRAST och VGU

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Gående är en mycket heterogen grupp. Den gåendes ålder, kön och eventuella funktionsnedsättningar påverkar vilka behov och anspråk man har som gående. Syftet med resan som gående har också stor betydelse. Om man färdas till jobb och skola har man som gående ett anspråk på sin färdväg; genhet, snabbhet, säkerhet och trygghet. Om man i stället är ute för att promenera har man fortfarande samma krav på säkerhet och trygghet, men man kan ha helt andra anspråk på vad man vill se och uppleva under resan, och genhet kanske inte alls är viktigt. Färdsättet att gå är oavsett allt detta ett viktigt färd sätt i det totala personresandet, inte minst som en vanligt förekommande del av andra transportsätt. Syftet med projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående” är att beskriva och ge förslag på hur man kan förstärka möjligheten för resande till fots.

Det är redan känt att ett ökat gående inte bara leder till lägre miljöbelastning utan också påverkar människors hälsa, både den fysiska och mentala på ett positivt sätt. Många av de faktorer som gör en stad anpassad till fotgängare gynnar också cyklister. Gång är i regel en del av resan med flera transportsätt såsom cykel, kollektivtrafik och bil, och därför gynnas alla trafikslag av bättre förutsättningar för gång.

Trafikverket finansierar projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående – Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots”. I projektet arbetar LTU, SLU, Trivector, Tyréns och Vectura. I projektet studeras hur gående väljer väg, varför vissa företeelser blir hindrande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till gående. Gående studeras utifrån olika åldersgrupper och syftet med gåendet; rekreation eller förflyttning till arbete och skola. I projektet ingick att utföra en problemformulering av just planering och utformning för gående. Projektet har varit uppdelat i ett antal etapper med olika metodval. Varje etapp har resulterat i en rapport³.

³ Etapp 1: Johansson, C., et al. (2012). Planering och utformning för ett ökat gående. Etapp 1: Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerarens syn på utemiljöns förutsättningar för gående. Luleå tekniska universitet.

Etapp 2: Berglund U, Eriksson M, Ullberg M (2011). Här går man: Gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer. Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur. 3/2011.

Etapp 3: Ullberg, M., Eriksson, J., Johansson, C. (2013). Att främja gåendet -Resultat från en enkätstudie. Luleå tekniska universitet.

Etapp 4: Denna rapport

Etapp 5: Trafikverket publikation 2013:057: Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället

- Etapp 1– Vilken kunskap har vi att utgå från?

Första etappen i projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående, Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots” utgörs av litteraturstudier, expertseminarium på temat att färdas till fots, och trafik- och stadsplanerares syn på utemiljöns förutsättningar för gående.

- Etapp 2 – Kvalitativ studie om förutsättningarna för att gå

I etapp 2 genomfördes en kvalitativ studie i Luleå, Västerås och Älmhult av hur olika grupper gående – ungdomar, förvärvsarbetande, föräldralediga och seniorer – uppfattade förutsättningarna för att gå. Metoderna var fokusgrupper och deltagandekartering. Förutom de direkta fysiska förutsättningarna för att gå diskuterades här betydelsen av omgivningen i ett vidare perspektiv.

- Etapp 3 – Kvantitativ studie om förflyttningsvanor och goda/mindre goda miljöer

I etapp 3 skickades en enkät till boende i fem orter. Syftet med enkäten var att fånga gåendes förflyttningsvanor och åsikter om goda och mindre goda miljöer för gående. Detta gjordes genom frågeställningar kring hur ofta personer rör sig som gående, skälen till att personer förflyttar sig som gående, varför personer väljer att gå i vissa specifika miljöer samt nöjdhet kring planering för gående. Undersökningen riktade sig till boende i tätorterna Båstad, Luleå, Västerås, Älmhult och Östersund.

- Etapp 4 – Fördjupade studier av identifierade problem

Etapp 4 syftade till att genom fördjupade studier lösa problem för gående som identifierats under projektets tidigare etapper.

- Etapp 5 – Framtagning av en vägledning för gångplanering

Den sista etappen av projektet överförde den inhämtade kunskapen från etapp 1-4 till användbara resultat genom framtagning av en vägledning för gångplanering.

1.2 Syfte och avgränsningar

Syftet med denna rapport är att sammanfatta projektet för de delar som utgör en röd tråd genom hela projektet samt att beskriva metod för etapp 4 och 5 och därtill resultat för etapp 4. Etapp 4 syftar till att genom fördjupade studier lösa problem för gående som identifierats under projektets tidigare etapper. Syftet med etapp 5 är att omvandla resultaten från de olika etapperna till praktiskt planeringsunderlag vilket presenteras i Trafikverket publikation 2013:057⁴. Syftet med denna rapport är således även att beskriva arbetssättet för att studera ämnesområdet planering och utformning för ett ökat gående.

⁴ Trafikverket publikation 2013:057: Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället.

1.3 Disposition

I kapitel 2 beskrivs de problem för gående som identifierats.

I kapitel 3 beskrivs metoder som använts för att inom etapp 4 fördjupa kunskapen kring hur dessa problem ska kunna lösas.

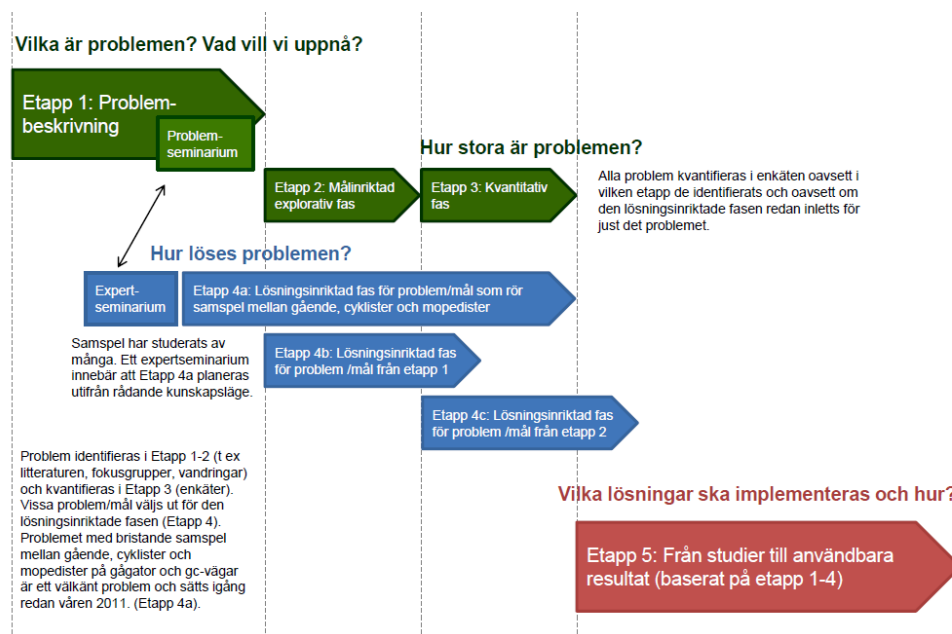
I kapitel 4-6 beskrivs kunskapsuppbyggnaden som skett under etapp 1-3 för de identifierade problemen. I kapitel 5 beskrivs även resultat från fördjupade studier kring samspel. I kapitel 6 beskrivs även resultat från fördjupade studier kring hur planering och utformning för gående kan bedrivas mera systematiskt i kommuner och vilket stöd som behövs för detta.

I kapitel 7 följer slutsatser. Som bilaga till denna rapport finns även PM med förslag på aspekter att beakta till kommande utgåvor av TRAST respektive VGU som föranleds av projektet som helhet.

2. Identifierade problem eller mål att uppnå

2.1 Hur problem/mål för gåendeplanering identifierats

Inom projektet har problem och mål för gåendeplanering identifierats under projektets olika etapper, se Figur 2-1. Etapp 1 gav en beskrivning över vilka problemen är och vad som är önskvärt att uppnå vad gäller planering för gående (Johansson et al, 2011)⁵. Etapp 2 utforskade vilka kvaliteter som är önskvärt att uppnå i gåendemiljön genom kvalitativa metoder (Berglund et al, 2011)⁶. I etapp 3 kvantifierades betydelsen av dessa kvaliteter/problem med hjälp av en enkätundersökning till invånare i ett antal tätorter (Ullberg et al, 2012)⁷. I etapp 4 har sedan dessa problem och mål studerats vidare med syfte att hitta lösningar. Resultaten från de olika etapperna omvandlas i etapp 5 till praktiskt planeringsunderlag (Trafikverket publikation 2013:057)⁸.



Figur 2-1 Bild över hur problem identifierats

⁵ Johansson, C., et al. (2012). Planering och utformning för ett ökat gående. Etapp 1: Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerarens syn på utemiljöns förutsättningar för gående. Luleå tekniska universitet.

⁶ Berglund U, Eriksson M, Ullberg M (2011). Här går man: Gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer. Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur. 3/2011.

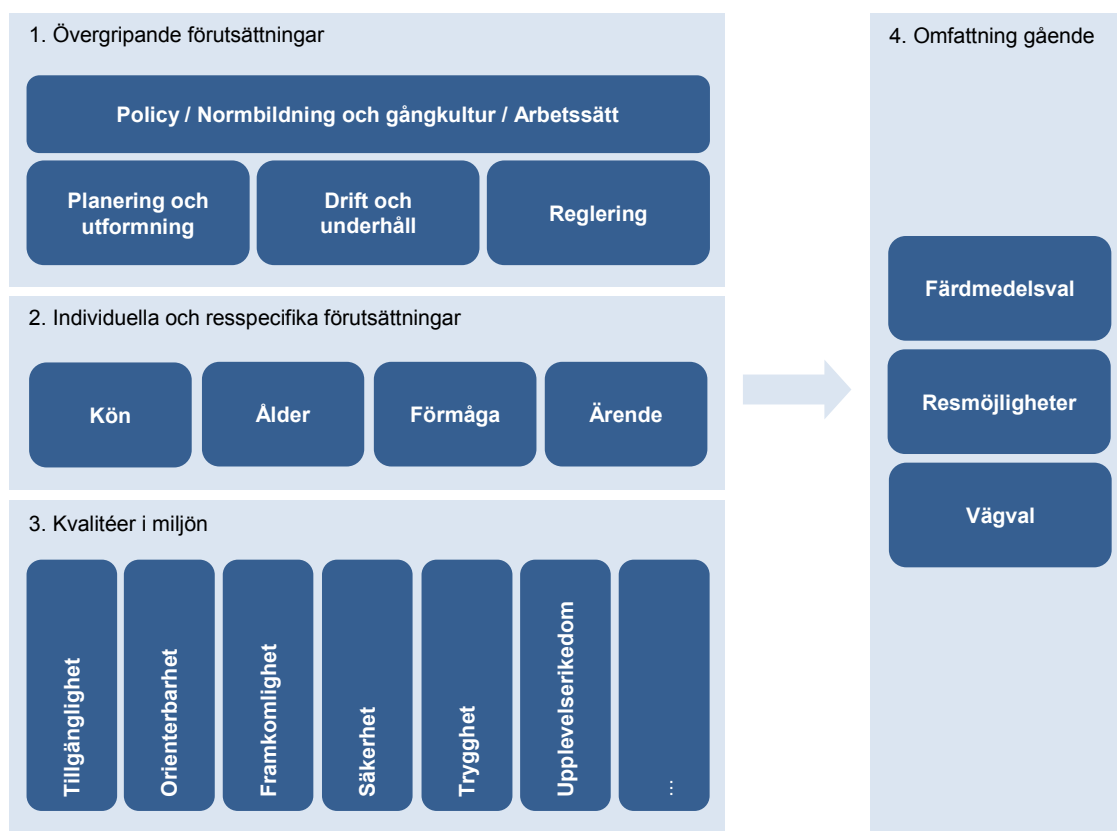
⁷ Ullberg, M., Eriksson, J., Johansson, C. (2013). Att främja gåendet -Resultat från en enkätstudie. Luleå tekniska universitet.

⁸ Trafikverket publikation 2013:057: Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället.

2.2 Problem och mål på olika nivåer

Problem kan sökas och lösas på olika nivåer, se Figur 2-2. De övergripande förutsättningarna (policy, normbildning, gångkultur, arbetssätt) är avgörande för att planering och utformning (liksom drift och underhåll samt reglering) ger önskvärda kvaliteter för de gående. För att göra rätt avvägningar mellan olika kvaliteter i olika delar i trafikmiljön bör hänsyn tas till skilda förutsättningar hos olika grupper av gående och typer av gångresor. Detta i sin tur påverkar färdmedelsval, vägval och resmöjligheter till fots, dvs omfattningen av att människor går.

I etapp 1 liksom i denna rapport omfattas samtliga dessa nivåer, medan etapp 2-3 huvudsakligen fokuserar på kvaliteter i gåendemiljön och deras koppling till olika individuella och resspecifika förutsättningar, men även hur detta påverkar omfattningen av gåendet, se Figur 2-2.



Figur 2-2 Översikt över olika begrepp som är relevanta för planering och utformning för ett ökat gående

2.3 Identifierade problem och mål för gåendeplanering

I projektansökan identifierades följande problem:

1. **Förstå motiven (behov/hinder) till att gå:** Vilka företeelser blir hinderande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till gående utifrån olika åldersgrupper och syfte med gående.
2. **Samspel mellan gående och cyklister och mopedister:** vilka former är lämpliga för att blanda eller separera gående, cyklister och mopedister på gång- och cykelbanor och gågator?

I etapp 1 som utgjorde en problemformulering identifierades ett flertal problem för planering för gående på nivån för policy, normbildning och arbetssätt, jämför Figur 2-2, vilket var oväntat och gjorde att projektet tog en delvis annan inriktning än den i ansökan angivna. Det identifierades ett nytt tema:

3. **Systematiskt arbete med planering och utformning för gående:** Hur kan gåendet bli ett normgivande inslag i planeringen? Hur ska man mäta och beskriva gåendet? Vilka effekter ger olika åtgärder inklusive hälsoaspekter?

I etapp 2 gjordes kvalitativa studier i syfte att förstå motiven/hindren till att gå och bidrog därför med fördjupad kunskap kring detta, men visade inte på några nya problemområden.

I etapp 3 gjordes kvantitativa studier i syfte att kvantifiera motiven/hindren till att gå och bidrog därför med kunskap om hur stora och viktiga olika motiv/hinder är, men visade inte på några nya problemområden.

2.4 Prioritering av problem att studera vidare och lösa

För samtliga identifierade tre problemområden görs en syntes av vad som framkommit i etapp 1-3, se kapitel 4-6.

1. Förstå motiven (behov/hinder) till att gå
2. Samspel mellan gående och cyklister (och mopedister)
3. Systematiskt arbete med planering och utformning för gående

Fördjupade studier har därutöver gjorts för problemområde 2-3. Dessa studier beskrivs i kapitel 5 respektive 6. Resultatet av problemområde 3 är en vägledning för gångplanering där samtliga identifierade problem/kvaliteter tas upp och goda exempel lagts in för att konkretisera olika åtgärder och arbetssätt.

3. Metod och genomförande

I detta kapitel beskrivs metoder för de fördjupade studierna inom etapp 4. Valet av metod har styrts av de identifierade problemens karaktär och vilken nivå de är på, se Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Översikt över metoder

Problem	Metoder
Förstå motiven (behov/hinder) till att gå	Syntes
Samspel mellan gående och cyklister (och mopedister)	Expertseminarium, sammanställning av litteratur, avstämning, syntes
Systematiskt arbete med planering och utformning för gående	Kommunmedverkan, insamling av goda exempel, sammanställning av litteratur, avstämning med Trafikverket m fl, syntes

3.1 Expertseminarium

Ett expertseminarium hölls om samspel mellan gående, cyklister och mopedister för att diskutera rådande kunskapsläge och definiera behov av fortsatt arbete. Seminariet hölls i maj 2011 under en heldag och samlade personer som studerat eller arbetat med frågan om separering eller samspel.

Deltagarna bestod dels av representanter för projektet, dels av externt inbjudna, som studerat eller arbetat med frågan med fokus på olika trafikantgrupper: fotgängare, cyklister, äldre personer, barn samt personer med synnedsättningar. De flesta företrädde ett trafiktekniskt utformningsperspektiv, men det förekom även de som hade planering, drift och underhåll och juridik som utgångspunkt.

3.2 Kommunmedverkan

För att vägledningen ska hantera de utmaningar som kommunerna ställs inför och möta de behov som finns när man arbetar med gångfrågor, involverades företrädare för två kommuner i framtagningen av vägledningen (Luleå, Älmhult).

Luleå och Älmhult valdes för att de representerade olika storlek och geografiskt läge och ingår som två av de fem kommunerna som gåendeprojektet arbetat med inom etapp 1-3. Älmhult och Luleå medverkade i framtagningen av vägledningen genom att politiker och tjänstemän från kommunerna deltog i workshopar där deras arbete med gångplanering och deras syn på vägledningen diskuterades.

Som ett första steg gjordes en fördjupning av kommunintervjuer: de intervjuer som genomförts inom etapp 1 fördjupades med ytterligare information om hur kommunen idag arbetar med gåendefrågor.

Två workshopar genomfördes i varje kommun:

Workshop 1 genomfördes med kommunala politiker och tjänstemän och behandlade mål och visioner i arbetet med gångfrågor i kommunen (tema 1) respektive utmaningar i arbetet med gångfrågor i kommunen och behov av mer konkret vägledning i detta arbete (tema 2) samt om hur kommunen kan arbeta mer systematiskt och effektivt med gångfrågor (tema 3).

Workshopen är därmed av öppen/explorativ karaktär för att ta ”tempen” på kommunen och få input till vilka delar som bör ingå i vägledningen.

Workshop 2 syftade till att prova och förbättra delar av vägledningen. Vid workshopen diskuterades hur en god nulägesbeskrivning tas fram, hur inriktning väljs och därefter hur åtgärder väljs baserat på nuläge och mål. Huvudsaklig målgrupp var kommunala tjänstemän som arbetar med gåendefrågor, dvs. potentiella användare av vägledningen.

Workshop 1 och 2 genomfördes i januari respektive maj 2012 i respektive kommun. Workshopen leddes av två personer från projektgruppen som också förde löpande anteckningar. Diskussionen spelades även in på band. En kontaktperson från kommunen skötte den interna organiseringen och kallade berörda politiker och tjänstemän. Workshop 1 tog en heldag medan workshop 2 tog en halvdag.

Under workshop 1 och 2 samt vid slutlig remiss gavs de medverkande kommunerna tillfälle att ge synpunkter på vägledningens upplägg och innehåll.

3.3 Insamling av goda exempel

Insamling av goda exempel från kommuner gjordes för att, i vägledningen, kunna ge konkretare motivation, inspiration och stöd till kommuner, med fristående exempel. Insamlingen genomfördes av projektpartners i ett antal steg:

- Genomgång av intervjumaterialet från intervjuer av kommunrepresentanter i de fem orterna i etapp 1 för att finna intressanta exempel.
- Utöver dessa fem kommuner samlades goda exempel in från andra intressanta kommuner. Dessa exempel valdes baserat på projektpartners tidigare erfarenheter.
- Urval av exempel baserat på fördelning mellan små och mellanstora orter med olika geografiskt läge och för att fylla identifierade behov av exempel i vägledningen.
- Kontakter för att få kompletterande information om exemplen.

Exemplen avser goda erfarenheter från kommuner, t ex vilka arbetsmetoder som används och erfarenheter från dessa. Även information om effekter av och erfarenheter från olika genomförda insatser (konkreta åtgärder, strategier osv.) efterfrågades.

3.4 Sammanställning av litteratur

Utöver den kunskap som samlats inom etapp 1-3 och genom metoderna ovan, gjordes det inom etapp 4 kompletterande litteratursammanställning. Litteratursammanställning gjordes dels för att kunna fördjupa och förmedla hur samspel mellan gående och cyklister (och mopedister) ska uppnås, dels för att ge vägledning för ett systematiskt arbete med planering och utformning för gående.

För samspelsfrågan framgår urvalet av litteratur och källor i kapitel 5. För vägledningen har litteratur valts av de personer i projektgruppen som arbetat med respektive del. I många fall har kunskapen generaliserats, kondenserats och omstrukturerats för att bli användbar/läsbar för målgruppen, vilket gör att en tydlig koppling till ursprungliga källor saknas. En del av de goda exemplen baseras på tryckta rapporter och i dessa fall anges källan i exempelrutan. Samtliga källor anges i vägledningens avsnitt med referenser.

3.5 Avstämning med Trafikverket m fl

Under arbetet inom etapp 4-5 har avstämningar gjorts med projektgruppen och Trafikverket. Inför framtagande av vägledningen kontaktades också Boverket och SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) för att identifiera om de hade relevant material att utgå ifrån och vad de önskade för slutprodukt.

Vägledningen skickades på remiss till Luleå och Älmhult, Trafikverket, Boverket och SKL under våren 2013.

3.6 Syntes

För att beskriva kunskapsutvecklingen inom projektet från projektansökan till etapp 5 gjordes en syntes för respektive problem. Detta gjordes genom att läsa och sammanfatta projektrapporterna och genom diskussioner i projektgruppen kring de tre problemen:

1. **Förstå motiven (behov/hinder) till att gå:** Vilka företeelser blir hinderande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till gående utifrån olika åldersgrupper och syfte med gående, hur viktiga/stora är de?
2. **Samspel mellan gående och cyklister och mopedister:** vilka former är lämpliga för att blanda eller separera gående, cyklister och mopedister på gång- och cykelbanor och gågator?

Systematiskt arbete med planering och utformning för gående: Hur kan gåendet bli ett normgivande inslag i planeringen? Hur ska man mäta och beskriva gåendet? Vilka effekter ger olika åtgärder inklusive hälsoaspekter?

4. Förstå motiven till att gå

I detta kapitel beskrivs kunskapsutvecklingen inom projektet i frågan ”Förstå motiven (behov/hinder) till att gå”, dvs kapitel ska besvara frågan:

- Vilka företeelser blir hindrande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till gående utifrån olika åldersgrupper och syfte med gående? Hur viktiga/stora är de?

Härmed ges kunskap för att systematiskt förbättra förutsättning för gående till fots och därmed öka gåendet.

4.1 Förstå motiven till att gå

Ettapp 1: Vilken kunskap har vi att utgå från?

Ettapp 1 visade att precis som för andra resor så har vi olika motiv med gåendet. Vi går till arbete, skola och butiker, så kallade nyttomål, men vi går också för gåendets skull som rekreation och motion. Däremellan finns de tillfällen då vi flanerar mellan butiker, caféer och andra besöksmål i rekreativt syfte, men vi ändå har ett antal olika mål. Ett sätt att komma vidare med begreppen färdmedelsval – vägval – målpunkter – byggd miljö (för gående) kan vara att närmare studera motivet till att gå, dvs. studera gåendes syfte med resan. Detta utvecklas nedan.

- **Arbete-skola:** När vi går till arbete och skola vill vi gärna kunna gå gent, inte bli fördröjda av biltrafik eller cyklister, och inte heller bli fördröjda av andra gående. Ofta vill vi kunna gå ganska fort.
- **Motion:** Miljön vi går i för en motionspromenad är en typ av område där man vill ha gott om yta och vill kunna färdas snabbt. Genhet antas vara underordnat när vi motionerar.
- **Flanera:** Om vi flanerar mellan affärer och caféer färdas vi i lägre hastighet. När vi flanerar har vi eventuellt även anspråk på genhet, men inte alltid, och flanerandet kan vara ytkrävande.
- **Kollektivtrafik:** Gåendet till kollektivtrafiken är en annan typ av motiv. Anspråket är att vägen dit ska vara gen, säker och trygg osv. Själva hållplatsen är viktig; den ska ha regn- och vindskydd, och vara säker, trygg och prydlig.

Gemensamt för alla dessa typer av motiv för att gå är ändå alltid att det ska vara säkert och tryggt, med bra vägunderhåll, samt att miljöerna ska vara estetiskt tilltalande.

Kortaste vägen eller genhet, samt i vilken hastighet man kan gå är tydliga exempel på kvalitet i nätet för gående. Att gå en omväg av tvång på grund av fördröjning av mängden gående är inte bra transportkvalitet. Sådana situationer kan inte identifieras med vanliga mätningar av tillgänglighet, eftersom den tillgängliga ytan inte tillgodoser det samlade behovet. Då får vi en otrivsamt miljö med trängsel och dålig framkomlighet. Den allmänna uppfattningen är att det ska vara tätt och mysigt, men det finns en punkt då det slutar vara mysigt. De olika funktionerna måste fungera för flanörerna – och de som faktiskt ska transportera sig.

Gåendet som transportsätt kan troligtvis påverkas på ett mer systematiskt sätt än vad som görs i dag om vi tydligare analyserar och planerar för de ovan beskrivna olika motiven till att gå. Om vi ska lyckas planera för ett ökat gående bör ansatsen vara att olika motiv för gående ska hållas isär teoretiskt och praktiskt. Hittills har litteraturen om planering för gående inte tydligt skilt på olika typer av motiv för gående.

Det kan vara olika svårt att påverka de olika typerna av gående. Om vi vill öka det rekreativa gåendet kan det finnas en chans att med olika medel påverka de icke aktiva personerna. Rekreativt gåendet kan vi kanske påverka mer, eftersom det mer beror på miljön. Nyttogåendet är mer beroende av målpunkterna och avstånd, och kan därför vara svårare att påverka.

Ettap 2 – Kvalitativ studie om förutsättningarna för att gå

De unga som tillfrågades i ettap 2 förefaller ha ett i huvudsak rationellt förhållande till att gå. Det gäller både i Västerås och i Älmhult. Man går för att det är praktiskt eller det är det enda alternativet – till skola, kollektivtrafik och till aktiviteter i närområdet. Man går också för att träffa kompisar och umgås i utemiljön. En anledning att inte gå är att det är bekvämare att cykla. För motion är det vanligare att man springer. Några uttalar att de tycker om att gå, en går så lite som möjligt men gillar att cykla. I trafikmiljön framstår genhet och framkomlighet som viktigt. Särskilt de unga uppfattar GC-vägar med få korsningar som positivt och precis som andra störs man av och undviker omvägar till gångtunnlar. Miljön i allmänt tycks betyda mindre för unga än för övriga. Det uttalades direkt av ungdomarna i Västerås och stöds av att de unga markerar relativt sett få ”trevliga platser”. I Älmhult uppskattar ungdomarna platser utmed sjön. För de socialt inriktade unga i Västerås är tillgång till sittplatser i centrala lägen viktig. Miljöer som stödjer möten – med andra unga – är viktigt, men också att kunna umgås med någon och samtidigt promenera.

De vuxna, förvärvsarbetande i såväl Luleå som Älmhult, uppger att de går av många olika anledningar: till jobb, service och andra mål och i mycket hög utsträckning för motion och rekreation. Behovet av att motionera för hälsans skull betonas. Både löpning och promenader förs fram liksom att medvetet välja att gå till nyttomål för att få motion, och man går långa sträckor. I båda orterna finns många attraktiva miljöer för rekreativa promenader som beskrivs med entusiasm av deltagarna. Det är framförallt gröna miljöer men också delar av stadskärnan och lugna villagator. Den uppvärmda gågatan i Luleå uppskattas. För rekreativa promenader uppskattas också grusade, mjukare ytor. Positivt i trafikmiljön är tillgången till gågator och GC-vägar.

De föräldralediga vuxna verkar röra sig mycket utomhus med barnvagn till olika mål. De promenerar för att motionera och få frisk luft, uppleva miljöer och människor och samtidigt för att uträtta ärenden. Något som skulle kunna få dem att gå ännu mer – vintertid – är belysning och plogning av fler attraktiva gångvägar. Kanske är de inte typiska, men även om de inte är det pekar de på en livsstil och ett förhållande till gående som är intressant och som borde kunna gynnas genom tekniska åtgärder.

Seniorerna i studien i etapp 2 hade ganska skiftande förutsättningar när det gällde ålder och hälsa men de går av många olika skäl: för att komma till service, aktiviteter och annat och för rekreation och motion. Hälsan är för några ett avgörande hinder för att gå mer än korta sträckor. De redovisar många promenadstråk och många trevliga platser och de uttalar också en i grunden positiv hållning till sina städer; stadsplanen med torget i Älmhult, kvarteren och gågatan samt tillgången till fina strövområden och platser utmed sjön. I Västerås uppfattas det som en stor fördel att det finns många vägar att välja på, mycket service och aktiviteter i närområdet. De fina planteringarna på gårdarna (gårdar som man kan gå igenom) lyfts särskilt fram liksom att det är lätt att orientera sig i området, att det är luftigt och att det finns en liten skog. I den studerade stadsdelen är det i stort sett plant viket innebär att det är många som går med rullator.

Etapp 3 – Kvantitativ studie om förflyttningsvanor och goda/mindre goda miljöer

Minst varannan av de tillfrågade i den kvantitativa studien i etapp 3 uppger att de går till fots för att motionera minst en gång i veckan under barmarksförhållanden, något mindre andelar gör det på vintern. Störst andel som ofta motionerar genom att gå finns i Båstad, där 69 % uppger att de är ute och går minst en gång per vecka för motion. I Västerås går drygt hälften av de tillfrågade, 52 % för att motionera. För barmark är följaktligen den vanligaste orsaken att de går av hälsoskäl och för att få motion, vilket cirka en tredjedel uppger att de gör. Andelsskillnaden mellan ofta-gående och sällan-gående är liten gällande hälsoskäl, 30 % av de som går ofta anger hälsoskäl till att man går, och 33 % av de som går sällan.

Av tätortstorsbor som någon gång tar sig till och från arbete/skola/utbildning är det mellan 24 % och 44 % i de undersökta orterna (lägsta respektive högsta andel för de undersökta orterna) som ofta, dvs. minst en gång per vecka, använder färd sättet till fots under barmarksförhållanden. När vinterförhållanden råder är det mellan 30 % och 47 % som går ofta till och från arbete/skola/utbildning. Under barmarksförhållanden är det mellan 42 % och 52 % av respondenterna som färdas till fots för att göra inköp av livsmedel minst en gång i veckan. Under vinterförhållanden är motsvarande andel mellan 39 % och 51 %.

Gemensamt för svaren om hur ofta respondenterna går är att det var en oväntat hög andel personer som går ofta (minst en gång per vecka), både till arbete/utbildning, för att handla livsmedel, annan typ av handel och nöjen. Personer som gillar att gå eller har goda möjligheter att gå mycket kan vara överrepresenterade bland dem som har svarat på enkäten. Den höga andelen ofta-gående kan även bero på hur man som respondent har tolkat frågan, t.ex. att man någon gång går för att köpa lunch under arbetsdagen, eller någon gång

per vecka går till kiosken eller liknande, vilket kan betyda att gå och köpa livsmedel. Men även med detta antagande är andelen ofta-gående stor, det är således förvånansvärt många som går ofta till de olika angivna målpunkterna eller ärendena.

De tillfrågade är ganska nöjda med utbudet av trottoarer/gångvägar i sin ort, man ger betyget 6,9 - 7,8 på en tiogradig skala där 10 står för högsta graden av nöjdhet. De tillfrågade är även relativt nöjda med den plats/utrymme som finns för gående. Medelvärdena ligger mellan 6,3 och 7,5 för de undersökta orterna.

Omkring 40 % av de svarande anger att de alltid eller ofta väljer att gå på platser där de ser eller möter andra människor. Närmare två tredjedelar, 59 % av de sällangående och 63 % av ofta-gående väljer ofta vägar med vacker eller intressant omgivning. Gående väljer således aktivt vackrare omgivningar när det går, och det är tydligt att de svarande aktivt väljer vackrare, säkrare och tystare omgivningar när de går för motion eller rekreation, jämfört med vad de tycker om miljöerna där de färdas till fots för vardagsärenden. Miljön där man går är tydligt viktig när man går.

4.2 Förstå hindren för att gå

Ettapp 1: Vilken kunskap har vi att utgå från?

Det är viktigt att skapa möjligheter för att gå, för att man ska gå överhuvudtaget. Det kan ske i form av fysisk utformning och reglering, t.ex. rätt fart i staden. Det finns även potential i att förbättra drift och underhåll för: komfort, tillgänglighet, minskande av singelolyckor, samt förbättrad vägvisning och trygghetshöjande åtgärder för den personliga säkerheten. Hinder av den sorten att motorfordon och cyklister tränger in på ytan för gående finns också, eller att gående går på cykeldelen. Bristen på respekt för detta kan leda till otrygghet för eller till och med kränkning av gående, särskilt barn och äldre. Den typen av motsättning bör studeras närmare. Det finns även andra typer av hinder för att gå. Att som vuxen färdas med ett eller flera barn eller att behöva bära något kan vara ett hinder mot att gå.

Ettapp 2 – Kvalitativ studie om förutsättningarna för att gå

Det går inte att se något i miljön eller i de ungas situation som med någon säkerhet skulle få dem att gå mer för de unga som tillfrågades i ettapp 2. De går så mycket som de vill, bara lättjan påpekas som ett hinder av en deltagare.

De vuxna går inte för att storhandla, och den som har mer än ca en kilometer till jobbet verkar oftast välja andra färdssätt, men en del går ibland. Avstånd och behovet att transportera saker är alltså ett hinder för att gå för vardagsändamål. Halka på vintern och upplevd otrygghet, särskilt kvällar är hinder för att gå, men som man delvis har strategier (alternativa vägar) för att lösa.

När de vuxna tränar eller allmänt vill ta sig snabbt fram uttrycker några att effektiviteten är viktigare än omgivningen. Det kan tolkas som att direkta hinder, till exempel vägkorsningar och besvärligt underlag är särskilt negativt då. Klagomål på dåliga, dvs. ojämna och dåligt underhållna gångytor är tydliga när det gäller centrum i Älmhult och gångtunnlar vintertid i Luleå. Vuxna är en

grupp som kan förväntas vara och är kompetenta gångtrafikanter, och det bekräftades i denna studie. Det finns, naturligt nog, en förväntan om att det ska vara bekvämt för alla att gå i centrum. Negativt är den ibland dåliga kontinuiteten i gångvägnätet, felplacerade gångtunnlar och behovet att korsa intensiv – och i Älmhult rörig – trafik i stadscentrum och vid några skolor. I Luleå verkar okynneskörning med moped vara ett problem.

Kommentarer om vikten av effektivitet och närhet från de vuxna förvärvsarbetsande samt intresset för kombinerade motions- och nyttopromenader antyder att vuxnas upplevda tidspress kan vara en faktor att särskilt beakta i planeringen, för att förbättra deras möjligheter att färdas mer till fots till vardags.

Seniorerna i etapp 2 hade mycket synpunkter på bristande vinterväghållning och ojämna ytor vilket ökar risken att snubbla och halka. Smågatstenen i upplevs också negativt. I trafikmiljön klagar man på övergångsställen som saknas eller har dålig sikt och intensiv bil- och busstrafik att korsa. Allmänt rörig trafik, med cyklister som kör i fel riktning eller inkräktar på de gåendes utrymme är ett annat problem i. Samspelet med cyklister framstår som svårt för seniorerna. Det gäller både upplevd trängsel och osäkerhet i gångtunnlar och rent allmänt att man inte hör när cyklister kommer bakifrån och inte använde ringklockan, vilket de sällan anses göra. Social otrygghet kvällstid är en negativ faktor som påtalas tydligt i Västerås, mindre i Älmhult. Det verkar inte som om seniorerna generellt sett vill gå mer, men de som har svårt att gå menar att en jämnare beläggning skulle kunna få dem att färdas mer till fots. I Västerås tänker en att en vacker park skulle kunna locka honom att gå mer.

Ettapp 3 – Kvantitativ studie om förflyttningsvanor och goda/mindre goda miljöer

Anledningarna till att man avstår från att gå enligt den kvantitativa studien i etapp 3 är de förväntade, att frakta tunga saker gör att respondenterna avstår från att gå, dålig belysning och långa avstånd, men drygt 20 % anger även att det saknas gångytor eller trottoarer. De tillfrågade är inte heller nöjda med belysningen som finns när det är mörkt ute, männens nöjdhet med belysningen i medelvärde uppgår till 5,8 medan kvinnornas uppgår till 5,1 på en tiogradig skala där 10 står för högsta graden av nöjdhet.

Många gående i de aktuella tätorterna är relativt missnöjda med den bristande hänsyn som cyklister och mopedister visar (medelvärden per ort mellan 4,8 – 6,3 där 10 står för högsta graden av nöjdhet). En lösning på detta kan vara en tydligare separering mellan gående och cyklister/mopedister, vilket indikeras som ett önskemål genom de höga medelvärdena från 6,8 till 9,0 (per ort, skala 1-10 där 10 står för högsta graden av instämmande). Dessutom tycker många att mopedister ska hänvisas till andra ställen än där gående har tillträde.

Människor som går ofta kan tänka sig att gå ca 600 meter till kollektivtrafik, drygt 1 kilometer till inköp samt knappt 2 kilometer till nöje/fritid och drygt 2 kilometer till arbete/skola. Sällangående kan inte tänka sig att gå riktigt lika långt, några hundra meter kortare till samtliga mål utom kollektivtrafiken där de kan tänka sig att gå 100 meter längre.

Människor kan tänka sig att ta längst omvägar för att undvika risk för överfall, i medel 670-800 meter. Näst längst omvägar kan man tänka sig att ta för att få vackra omgivningar, i medel cirka 400-580 meter.

5. Samspel mellan gående och cyklister

5.1 Inledning

I projektansökan identifierades problem kring samspel mellan gående och cyklister och mopedister och frågan var vilka sätt som är lämpliga för att blanda eller separera gående, cyklister och mopedister på gång- och cykelbanor och gågator. Med detta som bakgrund anordnades ett expertseminarium, se kapitel 5.2. I kapitel 5.3 redovisas vad etapp 1-3 visat i frågan. I kapitel 5.4 görs en sammanställning av befintlig kunskap såsom expertseminariet förordat.

5.2 Expertseminarium

Ett expertseminarium hölls om samspel mellan gående, cyklister och mopedister för att diskutera rådande kunskapsläge och definiera behov av fortsatt arbete. Expertseminariet hölls i maj 2011 under en heldag och samlade personer som studerat eller arbetat med frågan om separering eller samspel, se program och deltagare i bilaga 1. Deltagarna bestod dels av representanter för projektet, dels av externt inbjudna, som studerat eller arbetat med frågan med fokus på olika trafikantgrupper: fotgängarnas, cyklisternas, de äldres, barnens och personer med synnedsättningar. De flesta företrädde ett trafiktekniskt utformningsperspektiv, men det förekom även de som hade planering, drift och underhåll och juridik som utgångspunkt.

Sammandrag av resultat

Tema 1: Vad vet vi redan?

Projektgruppen inledde mer ett antal inlägg om erfarenheter från tidigare studier om samspel mellan gående, cyklister och mopedister (gc-vägar/trottoarer/gågator) både vad gäller metoder och resultat.

Gåendes, särskilt äldres, trygghet kopplat till samspel med cyklister:

Hanna Wennberg berättade om gåendes, särskilt äldres, trygghet kopplat till samspel med cyklister baserat på ett antal studier (Wennberg, 2009⁹, Wennberg, 2011¹⁰). För många fotgängare är cyklister på gångytor och dåligt separerade gc-vägar förenade med otrygghet och obehagskänslor. Man brukar dock säga att cyklisterna inte utgör ett reellt hot mot de gående, då endast 1 % av kollisionsolyckorna sker mellan fotgängare och cyklister. Äldre fotgängare är

⁹ Wennberg, H. (2009). Walking in old age : A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effects of measures taken. Lunds universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Bulletin 247.

¹⁰ Wennberg, H. (2011). Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation. Trivector Rapport 2011:27. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

dock överrepresenterade i dessa olyckor – medan nästan var fjärde kollisionsolycka bland äldre är med en cyklist, är det endast var tjugonde bland yngre fotgängare. För äldre finns det således en överensstämmelse mellan otryggheten kopplat till cyklisters framfart och den objektiva säkerhetsbilden. 11 % av kollisionerna mellan fotgängare och cyklister sker på gångbana eller trottoar – platser där cyklister inte hör hemma, enligt en analys av sjukvårdsrapporterade skador i STRADA (2003-2006) som också visade att ungefär hälften av skadorna för gående och cyklister som skadats i kollisioner med varandra har inträffat på gång- och cykelbanor. Samtidigt är det singelolyckorna som orsakar den största delen av äldres skador som fotgängare (85-90 %). Olyckor mellan fotgängare och cyklister kan ses som ett relativt litet trafiksäkerhetsproblem i relation till antalet singelolyckor, men inte helt negligerbart i relation till antalet kollisionsolyckor med motorfordon, och definitivt inte om man talar i termer av trygghet, mobilitet eller säker mobilitet.

Definitioner kring trygghet och äldre diskuterades:

- Många studier har ofta en vid definition av trygghet där man inte riktigt vet vad som avses, det är ett problem. I denna studie så frågades efter rädslan att falla, rädslan för brott och rädslan för trafiken osv. specifikt.
- Personer över 65 år är den vanliga definitionen, men ibland kan det vara mer intressant att titta närmare på de över 75-80 år eftersom dessa är ”mer äldre” pga. åldrandet och funktionsnedsättningar.

Barnens val: att möta moppar eller långträdare

Ulla Berglund vid SLU berättade om barnens val: att möta moppar eller långträdare utifrån studier med barnkartor i GIS¹¹ och trafiksäkerhet. Det var många kommentarer kring samspel från barnen: osäkerhet om var man ska gå, vilken sorts väg man är på, skyltar saknas eller man kommer inte ihåg dem. Det är dålig kontinuitet, vilket gör att man ibland medvetet bryter mot regler. Följande frågor och kommentarer diskuterades:

- Lutning mot tunnel, trångt, högtrafik, personer i rullstol föredrar asfalt, pendlare till IKEA tränger undan lokalbefolkningen som cyklar i gatan, mindre problem med mopeder nu sedan EU-moppar blivit vanligare.
- Det är samma problem som för 30 år sedan, planerare/politiker agerar inte.
- Man förutsätter att gång- och cykeltrafikanter följer regler. Det är också en frihet att gång- och cykeltrafikanter kan utnyttja systemet flexibelt.
- Katten på råttan, osv bilar tränger ut cyklister som tränger ut ...

Utformning av gång- och cykelbanor

Lisa Sakshaug berättade om en beteendestudie vid olika utformning av gång- och cykelbanor från LTH (Jonsson & Hydén, 2005)¹² som syftade till att visa i vilken mån gående och cyklister håller sig på sina ytor. Studierna visade att plattor/asfalt fungerar bättre än asfalt med vit linje, ytterligare separering t ex

¹¹ Barnkartor i GIS - ett verktyg för barns inflytande i planeringen, hemsida. <http://barngis.slu.se>

¹² Jonsson, L., Hydén, C. (2005). Utformning av separering av gående och cyklande. Institutionen för teknik och samhälle. Lund, Lunds Universitet.

med 3-4 rader smågatsten eller nivåskillnad ger ändå mer korrekt beteende, Cykelsymboler har mycket stor inverkan på att gående och cyklande håller sig till sina respektive ytor, medan vägmärken inte påverkar beteendet. Gångytan bör ligga längst från vägen, bredder och flöden påverkar som väntat. Rullstolsburna väljer cykelytan, medan fotgängare med rollator eller barnvagn väljer gångytan. Följande frågor och kommentarer diskuterades:

- En sak att få folk att bete sig rätt, en annan att få dem nöjda, t ex mycket klagomål på smågatsten. Asfalt bekvämare, alternativt jämn och välskött plattbeläggning.
- I Umeå finns ett 7,5 meter brett stråk, med plattor längs sidor och asfalt i mitten. Då det blir möte vet folk vart de skulle ta vägen.
- Inte bara trygghetsproblem för gående, utan även för cyklister.
- Fotgängare på hjul. Vid starkare separering höll sig personer med rullatorer på gångsidan och de i rullstolar på cykelsidan.
- Då trafikanterna var nöjda var det utformningens förtjänst, då de var missnöjda var de cyklisternas fel.
- En central spärrlinje som delar gångbana från cykelbana kan uppfattas som mittlinje för en dubbelriktad cykelbana.

Utvärdering avseende trygghet och framkomlighet på gc-banor

Annika Nilsson berättade om en studie från Trivector om separering av gående från cyklister – utvärdering avseende trygghet och framkomlighet¹³ och en litteraturstudie/STRADA-analys som låg bakom den.¹⁴ Utifrån en sammanvägd bedömning av säkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet, drift och underhåll, utrymme, juridik och kostnad togs följande förslag till demonstrationsexempel fram:

1. Separering med dubbelriktad cykelbana (rader av gatsten, som kompletteras med en vit heldragen linje, gångdelen med plattor, cykelbanan som är dubbelriktad skall separeras med streckad linje, både gång- och cykelytan märks ut med symboler)
2. Separering i intensiv trafikmiljö (gångdel i plattor, cykeldel i asfalt, remsa av gatsten kompletterad med vit linje, säkerhetsremsa mellan cykelbana och körbana, både gång- och cykelbana märks ut med symboler)

Utvärdering av utformningen vid dubbelriktad cykelbana visade att utöver utformningen av separeringen är det viktigt med väldimensionerade bredder, tydlig utformning i sträckors början och slut samt en medveten strategi för hur mopeder ska hanteras (om möjligt ej tillåtas). För separering vid enkelriktad cykelbana i intensiv trafikmiljö visade studien att utöver utformningen på sträcka är det viktigt med god utformning vid eventuella busshållsplatser och väldimensionerade bredder. I övrigt fungerade utformningarna bra. En pilotstudie på en gågata visade på vikten av översyn av hur utrymmet utnyttjas med tanke på leveranser, möblering och reklamskyltar.

¹³ Nilsson, A., Söderström, L. (2010). Separering av gående och från varandra – utvärdering av goda lösningar. Vägverket. Publikation 2009:155

¹⁴ Gibrand, M., Nilsson, A., och Söderström L. (2009). Separering av fotgängare och cyklister - förstudie inom SNE-RPD. Vägverket. Publikation 2009:154.

Följande frågor och kommentarer diskuterades:

- Slät, jämn yta leder till ökad hastighet, jämfört med smågatsten. Hinder i gatan, gatupratare, uteserveringar påverkar. Håller inte med om att man ska undvika träd – var ska man då ha dem? De ger trivsel, skugga och lockar fler gående. Släng ut bilarna enda lösningen.
- Hur går kollisionerna mellan gående och cyklister till? Till exempel på gc-väg: är det fotgängare på cykeldelen eller cyklister på gångdelen?
- Det handlar om prioritet mellan trafikslag, både ekonomiskt i budgeten och utrymmesmässigt ”på gatan”...

Drift- och underhållsproblem vid trafiksäkerhets- och tillgänglighetsutformning

Oscar Grönvall berättade om drift- och underhållsproblem vid trafiksäkerhets- och tillgänglighetsutformning utifrån ett forskningsprojekt¹⁵ om de intressekonflikter som finns mellan drift- och underhållsarbetet och utformning för tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Projektet visade att 90 procent av kostnaderna för kommunerna går till att förvalta gator och endast nio procent till att bygga dem. Många problem för personer med synnedsättningar sker vid övergångsställen/passager. Ett allmänt problem är att förhöjningar på ledstråksplattor hyvlas bort vid snöröjning och att vintersandningen ger mycket grus på barmark så att det blir otillgängligt för rörelsehindrade.

Särskild utformning och detaljer i ytskikt, kantsten och förhöjningar försvårar snöröjning och rengöring. Det finns ett stort glapp mellan krav enligt ALM och praktiken vad gäller att gående och cyklister ska vara väl åtskilda vid nyanläggning av gc-banor. Orsaken är att det saknas en bra standardlösning som tar hänsyn till alla inverkande faktorer däribland drift.

Det görs naturliga prioriteringar i kommunerna – olika val i olika delar av staden. Mest satsar man i innerstaden, halvcentralt använder man kanske målad linje, minst satsar man längst ute (helt oseparatorerat) – man vill inte måla om linjer varje år. Olika beläggningmaterial ger skador i beläggningen pga fler skarvar. All användning av plattor och marksten ökar behovet av drift och underhåll eftersom det lätt blir ojämnheter och växer ogräs i skarvarna, se Figur 5-1.



Figur 5-1 Olika beläggningmaterial ger skador i beläggningen pga fler skarvar. All användning av plattor och marksten ökar behovet av drift och underhåll eftersom det lätt blir ojämnheter och växer ogräs i skarvarna.

¹⁵ Niska, A., Johansson, C. och Caesar, K. (2013). Drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort. För ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet året om. VTI rapport 776, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Följande frågor och kommentarer diskuterades:

- Tröghet att begränsa biltrafiken
- I vissa kommuner prioriterar man cykeldelen, men inte gångdelen och då blir det samspelsproblem.
- Baserat på erfarenheter från en studie i Piteå är det viktigt att göra utförarna (snöröjarna) medvetna om varför utformningen är som den är och vad det ställer för krav på snöröjning, det ger en ”aha-upplevelse”.
- Studie inom cykelområdet med djupintervjuer med cykelplanerare visar att det är viktigt att ha driftsfolket med sig, ”de har sina maskiner”.
- Inom investeringar räknar man samhällsekonomiskt på om satsningar är lönsamma, men för driften är det bara faktiska kostnader som räknas. Det är svårt att få fram samhällsekonomiska kostnader för drift och underhåll, eftersom det hanteras praktiskt, mätetal saknas.
- Upphandling spelar roll, lägsta pris väljs...

Allmän diskussion kring tema 1: Vad vet vi redan?

Diskussionen kan sammanfattas med att vi vet mycket, men ändå inte pga. avsaknad av kunskapsuppbyggnad.

- Det är viktigt att samla/bygga på kunskap så att vi inte börjar om från noll hela tiden.
- Det är problem att hitta kunskap, det finns många cykelentusiaster, som inte beaktar tillgänglighetsaspekter i HIN och ALM om att det ska vara en tydlig avskiljning mellan gång- och cykelbana. Plattor och asfalt är inte tillräckligt tydligt juridiskt sett.
- Det finns en tendens att prata med gc-folk, bättre att prata om gång och cykel som transportsätt i mer kvantitativa termer som yta per färdslag.
- Byggbranschen domineras av tekniker, som ej är intresserade av människor, utan mer om kantstenar och pengar än hur det fungerar. De saknar också respekt för akademisk forskning.
- En fråga som lyftes var vad som ändrar sig om en studie upprepas. Det finns mycket liknande studier, en bredare litteraturstudie vore värdefull (kunskapsbas), för att se om det ger samma resultat om igen.

Frågan om kunskapsuppbyggnad mynnade ut i en fråga om implementering:

- Det är flera nivåer: 1) vad vet vi, 2) var vet vi tillräckligt mycket för att gå vidare, 3) varför händer detta inte, 4) vad behöver vi veta mer. Det behöver satsas mer på frågorna, men det syns en utveckling, det är fler som arbetar med frågorna nu än för 30 år sedan

- EU-projektet SIZE om äldre (www.size-project.at) belyste varför inte saker händer, undersöks det kvantitativt är det brist på pengar som framkommer, undersöker man det kvalitativt finns det pengar, men någon annan tar dem.
- En fråga är hur man ska göra där det finns mycket plats – vilka inskränkningar görs pga. biltrafiken.
- Trängre områden planeras idag, blandade, långt ifrån ideal om separerade väl åtskilda ytor. Det är tryck på att bygga i innerstaden.
- En fråga är när det ska vara separering och när det ska vara andra modeller, vem ska få vara var? Blandtrafik för cyklister i bostadsområden borde vara ok.

Lagstiftning och tolkning av dem i Sverige och andra länder togs också upp:

- I Holland/Danmark där man separerar tydligare – är det samma problem där? Det är ett strukturellt problem att vi har dubbelriktade cykelbanor i Sverige. Det vi ser nu är att cyklister t ex i Stockholm börjar ta för sig, hävda sin rätt, konflikterna ökar.
- Trafiklagstiftningen härstammar från biltänk, det finns två sorters cyklister, snabbcyklister och långsamcyklister, snabbcyklister har inte rätt att cykla i körbana om det finns parallell cykelbana. Detta medges i England som valt att inte följa Wienkonventionen i samma grad.
- Vår lagstiftning är inom FN-konventionen. Inom ett projekt inom Shared Space är erfarenheten att andra länder inte tar hänsyn till FN-konvention i samma grad som man gör i Sverige.
- Supercyklister hörs inte av andra trafikanter när de kommer snabbt. Supercyklister vet inte om att det finns stråk och deras regelefterlevnad är låg, kanske eftersom att inget händer om man bryter mot regler.

Tema 2: Hur går vi vidare?

Inför tema 2 gjordes en uppsamlingsrunda utifrån det som framkommit under tema 1. Följande kunskapsbas och brister i denna lyftes fram:

- Kompromisser i planeringen – hur görs dessa? Det ”ideala fallet” finns sällan.
- Tillfredsställelsen med planeringen/utformningen (de subjektiva värdena) och barriärerna vid implementering av gc-planering.
- Veta mer om omständigheterna kring kollisionssolyckorna mellan gående och cyklist; nu vet vi mest om hur många det är och var de inträffar.
- Föreliggande kunskap är något vi bör ta avstamp i så att vi med detta projekt tar ett steg framåt. Vi behöver implementeringskunskap.
- Det behövs ett tvärsektoriellt material som kan påverka arbetssättet, dvs beskrivningar som är intressanta för olika målgrupper (konsulter, kommunerna, Trafikverket och regionerna samt beslutsfattare) och ser gång som ett färdssätt och beakta ”året runt”.
- Tillgänglighet bör man titta vidare på när man talar om samspel. Hur ska vi lösa det för personer med synnedsättning och kognitiva funktionsnedsättningar? I lagstiftningen gäller att det ska vara tillgängligt överallt och alltid, men hur implementerar vi detta i verkligheten? [syftar på avvägningar och prioriteringar i praktiken]
- Även när man planerar och utformar för ökat gående, måste man vara medveten om cyklandet och cyklisten. Ingen suboptimering!
- Viktigare med ”tidiga skeden” när man är många sektorer – att alla är med på tankarna, visionen, målen etc. från början!
- Frågan är ”vad passar var?”; t ex att hitta lösningar som passar i olika delar av nätet.

Annika Nilsson berättade om en första idéskiss från projektgruppen och några tankar från ansökan. Lösningar av problemen kan sökas på olika nivåer och beroende på val av nivå blir det olika studier som kommer i fråga.

- Policy/norm/arbetssätt – kunskap finns men används inte (t ex ej prioritering av resurser/utrymme)
- Planering – lokalisering, nätuppbyggnad etc.
- Utformning/reglering/drift och underhåll
- Övervakning, information, utbildning, kommunikation
- Hjälpmedel, utrustning.

I ansökan lyftes följande kunskapsbehov – råd riktat till kommuner om:

- Implementering av ALM och HIN om separering i olika delar av nätet
- Hantering av mopeder i olika delar av nätet
- Gångator – hur utforma och reglera?

Följande frågor och kommentarer diskuterades:

Rekommendationer för olika delar av nätet

- Ett lämpligt arbetssätt för det här projektet är att fokusera på gc-vägarna inne i centrum och sedan arbeta sig längre ut. Enligt ALM ska det vara bästa standard överallt, men man måste hitta en ”miniminivå” för olika delar av staden/nätet.
- Behövs egentligen fler studier om utformning? Kan inte existerande kunskap struktureras om för att dra slutsatser och ge rekommendationer?
- För äldre är det 80% av 85+ på landsort där gång är enda färdmedlet. Det måste vara möjligt att gå överallt. Man kan välja bort i forskningen, men inte i trafikpolitiken.
- Vem ska ta tag i denna fråga? Kommunerna vill ha stöd och beställer stöd. SKL ska ge stöd och beställer stöd från Trafikverket. Ska Trafikverket ge stöd?

Best practice och lokala lösningar:

- Det har varit mycket reaktioner på GCM-handboken. Malmö t ex har jobbat länge med frågorna och använder lösningar som fungerar där, men ingen annanstans. Ett ”Best practice approach” kan visa vad som fungerar på olika platser och varför det fungerar där.
- Varje kommun har sitt system och sin handbok för hur gator ska se ut (tillgänglighet för funktionshindrade, skyltar med kommunvapen osv) för gc-trafiken och inte för biltrafiken. Det visar på att det är mer ”lekstuga” för gc-trafiken.

Gångator och dylikt

- Gångator är intressanta att studera eftersom där händer så mycket, de sprider sig också i landet.
- Torggator och gångfartgator där allt är förvirrat är intressanta. Sen kan man tänka på att för vissa resor (rekreationsresor) är omgivningen mer intressant än den vita skiljelinjen på gångbanan
- Välj bort gångator; det är antagligen för resurskrävande att göra en fördjupad studie kring.

Enskilda kvaliteter

- Olyckornas omständigheter är intressanta att titta närmare på – varför sker de?
- Färdmedelsvalet (att gå) påverkas av att det är lustfyllt att gå och även vägvalet har visat sig styras av att det är trevligt och tryggt att gå.

Utredningen om cykelregler

Karin Månsson från Näringsdepartementet redogjorde för utredningen om cykelregler. Regeringen har tillsatt en utredning om trafikregler för cykeltrafik – hur inverkar den på samspelsfrågan? Parallellt med regeringens utredning bedriver även Trafikverket en utredning som belyser hur man på strategisk nivå kan öka cyklandet. Följande frågor och kommentarer diskuterades:

- Funktionsmålet pekar på att barn ska kunna cykla och äldre gå. Häsynsmålet pekar på att äldre inte ska skadas vid samspel. Viktigt att beakta kommunalt självstyre och internationella konventioner. Vad gäller samspelsfrågor påverkar alla förändringar för en grupp andra grupper.
- Det gäller att få ut regler till cyklister. I utredningen diskuterades både hur man ska få ut dem till cyklisterna och till dem som arbetar med frågorna.

Summering/slutsatser

Sammantaget förordade experterna att existerande kunskap ställs samman och presenteras för planerare och beslutsfattare, snarare än att ytterligare studier görs när det gäller samspel mellan gående, cyklister och mopedister. Följande frågor är särskilt intressanta att belysa när det gäller samspel mellan gående, cyklister och mopedister:

- Sammanställa studier kring samspel mellan gående, cyklister och mopedister utifrån en struktur som även beaktar ”året runt”-perspektivet. Ett förslag på tankestruktur för att samla och strukturera kunskap var att särskilja kunskap/studier för förhållanden under barmark (sommar) respektive snö/is (vinter) för följande utformningar:
 - Torg
 - Gågata
 - Gågata med tillåten cykeltrafik
 - Shared space
 - Gc-bana
 - Supercykelväg
- Komplettera denna översikt med exempel på ”best practice” och de erfarenheter man dragit från införandet av olika lösningar (framgångsfaktorer).
- Ge rekommendationer för tillämpningen av olika separeringslösningar i olika delar av nätet, dvs. praktisk vägledning för implementeringen av forskrifterna i ALM.

Ytterligare önskemål var:

- Fördjupad analys av kollisionsoflyckornas omständigheter på trottoarer/gångbanor, gc-vägar osv. sommar och vinter (G-C, G-moped)
- Fördjupad studie kring gågators utformning där komplexiteten i dessa miljöer beaktas, t ex funktionsnedsattas behov, handelns synpunkter osv. Här nämndes även fördjupad studie om ”de nya stadsrummen” såsom shared space.

5.3 Samspel mellan gående och cyklister

Ettapp 1: Vilken kunskap har vi att utgå från?

Litteraturstudien

Inom ettapp 1 (Johansson et al, 2011)¹⁶ gjordes en litteratursökning på temat separering gående och cyklister, som tillförde ytterligare kunskap till problem-bilden. Eftersom arbetet skedde parallellt med expertseminariet har det redan redovisats i avsnitt 5.2. Detta gäller också de utgångspunkter som angavs i projektansökan till detta projekt.

Intervjuer med trafik- och samhällsplanerare

I ettapp 1 genomfördes också intervjuer med trafik- och samhällsplanerare i kommuner Luleå, Östersund, Västerås, Älmhult och Båstad som bland annat berörde samspel mellan gående och andra trafikanter. Planerarna fick bland annat svara på om de anser att bristande samspel mellan gående och andra trafikanter (cyklister och mopedister) är ett problem i kommunen, samt i så fall ange:

- Hur arbetar ni med att hantera samspelet mellan gående och cyklister/mopedister?
- Har kommunen studerat olika förslag på fysisk utformning eller reglering för att hantera samspelet mellan gående och cyklister/mopedister? Vad då för utformning/reglering?
- Har kommunen genomfört fysisk utformning eller reglering för detta? Vad då för utformning/reglering? Har detta utvärderats?

Svaren från de intervjuade personerna om samspel, eller brist på samspel, för gående gentemot cyklister och mopedister har väldigt stor spridning alltifrån att man anser att det inte är något egentligt problem till ett ganska stort problem. Likaså är det med synen på fysiska åtgärder eller markeringar för att särskilja ytor för de olika trafikanterna, en del tycker att det är bra lösningar medan andra säger att den typen av lösningar inte fungerar så bra.

Det kan vara oklart var man ska cykla allmänt. Gående och cyklister använder ofta samma yta men skiljs åt på en del GC-vägar med en vit linje. GC-vägen kan skiljas från körbanan med en trädremsa. Det nämns att i vissa kommuner har man aktivt bestämt politiskt att man inte ska använda markeringar för att separera G från C och M, förutom i centrala staden med högt flöde av alla trafikanter. Det förekommer en del klagomål på t.ex. mopedister men bilisters bristande respekt anses vara ett större problem då de kör på och parkerar på GC-vägar. I en kommun har det fungerat dåligt med olika varianter för att separera olika trafikanter och därför blandas dessa numera istället; och nya länkar är gemensamma GC-vägar.

¹⁶ Johansson, C., et al. (2012). Planering och utformning för ett ökat gående. Ettapp 1: Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerarens syn på utemiljöns förutsättningar för gående. Luleå tekniska universitet.

Då frågan beskrivs som ett problem handlar det om mopeder på gång- och cykelbanor, men även cyklister nämns som problem för gående. Gående har klagat på detta. I villaområden har det satts upp tilläggsskylt ”gäller ej mopeder” under skylten för gång- och cykelbana. På vissa ställen har man anlagt fysiska hinder i form av betongelement och fällor för att hindra mopedisterna. Vid en plats där en gånggata korsar en central gata har extrema gupp anlagts för att dämpa biltrafiken och även mopedisterna. Guppen har mycket kraftig lutning på rampen. Det kom in mycket klagomål i början på dessa gupp, men förarna har anpassat sin hastighet och det anses nu vara en lyckad lösning.

Ettapp 2 – Kvalitativ studie om förutsättningarna för att gå

I ettapp 2 (Berglund et al, 2011)¹⁷ genomfördes fokusgrupper och kartering med ungdomar, seniorer, förvärvsarbetare och föräldralediga i Västerås, Älmhult och Luleå som bland annat tog upp samspelet med andra trafikanter. Ungdomarna tycker att samspelet mellan cyklister och gående fungerar bra eller åtminstone helt okej. De cyklar också ofta själva. Seniorerna och även de förvärvsarbetande i Älmhult är dock av annan uppfattning där de enkelriktade cykelbanorna är ett bekymmer. Cyklister cyklar i fel riktning och bilister parkerar på cykelbanorna i centrum. I Västerås menar seniorerna att cyklisterna inte hörs utan plötsligt dyker upp. I Luleå uppger både förvärvsarbetare och föräldralediga att mopederna är ett problem eftersom de kör på cykelbanorna och att de kör väldigt fort. Några kör utan ljuddämpare och skrämmer barnen. Någon uppger att cyklisterna på gånggatan i Luleå är ett problem. På kartorna markerades flera farliga platser med rörig biltrafik (Älmhult), korsningar med tung trafik (Luleå) och tunnlar med kollisionsrisk med cyklister (Älmhult).

Ettapp 3 – Kvantitativ studie om förflyttningsvanor och goda/mindre goda miljöer

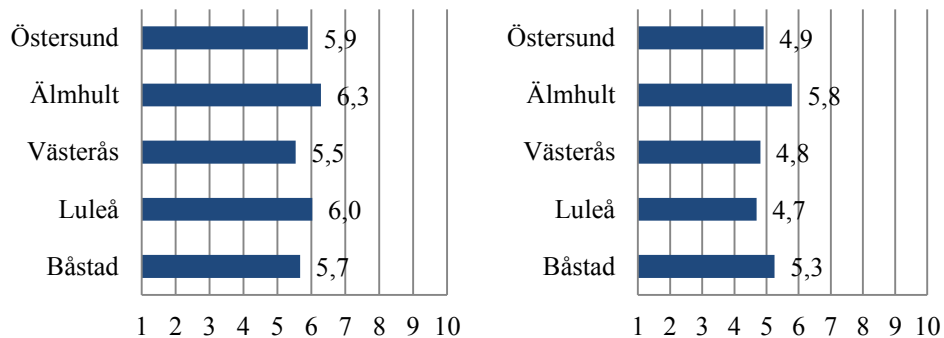
I ettapp 3 (Ullberg et al, 2012)¹⁸ genomfördes en enkätundersökning med invånare i åldern 16-84 år i Luleå, Östersund, Västerås, Älmhult och Båstad tätort. I enkäten ställdes frågor som berörde samspel med cyklister och mopedister. Bland dem som går till fots var det en tredjedel som i vissa fall avstår från att gå pga cyklister på g/c-banor.

De tillfrågade fick även uppge hur nöjda de är med den hänsyn som cyklisterna respektive mopedisterna visar de gående. Många av de tillfrågade hade ganska låg grad av nöjdhet med den hänsyn som cyklister visar. Medelvärdet om hur nöjda respondenterna är ligger mellan 5,5 och 6,3 (på en tiogradig skala, där 10 är högst nöjdhet). De tillfrågade Västeråsborna är minst nöjda, 5,5, medan de tillfrågade Älmhultsborna är de som är mest nöjda, 6,3, Figur 5-2 (till vänster). De som går ofta är mer nöjda, 5,9, än de som går sällan, 5,7. Vid en jämförelse mellan könen visar det sig att männen är mer nöjda, 6,0, med gåendes syn på den hänsyn som cyklisterna visar än kvinnorna, 5,8.

¹⁷ Berglund U, Eriksson M, Ullberg M (2011). Här går man: Gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer. Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur. 3/2011.

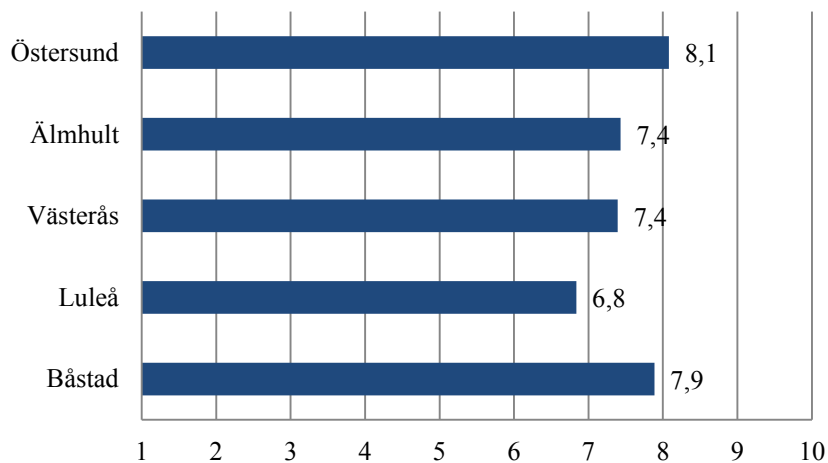
¹⁸ Ullberg, M., Eriksson, J., Johansson, C. (2013). Att främja gåendet -Resultat från en enkätstudie. Luleå tekniska universitet.

Många gående verkar uppleva att mopedisterna inte visar tillräckligt hänsyn. Dock finns det ganska stora skillnader mellan de olika tätorterna. Generellt är synen på cyklisters hänsyn bättre.



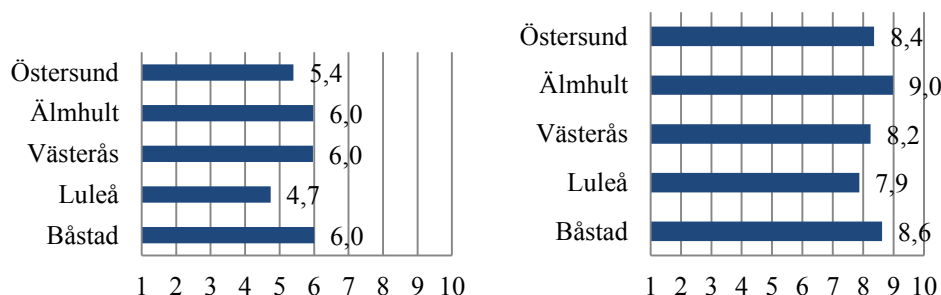
Figur 5-2 Nöjdhet med hänsynen som cyklister (till vänster) respektive mopedister (till höger) visar när man färdas till fots på gång- och cykelvägar i tätorten (på en tiogradig skala, där 10 är högst nöjdhet)

De tillfrågade fick även hålla med om påståendet ”Jag tycker alltid att det ska finnas en tydlig separering mellan gående och cyklister.” De flesta tätortsbor instämmer i påstående och ett medelvärde av svaren ligger mellan 6,8 och 8,1 där de tillfrågade Luleåborna stämmer in i minst grad och för Östersundsborna i högst grad, se Figur 5-3.



Figur 5-3 Det ska alltid finnas en tydlig separering mellan gående och cyklister (på en tiogradig skala, där 10 är högst grad av instämmande)

Förutom påståendet om tydlig separering fick de tillfrågade även instämma i frågan om ”Cyklister respektive mopedister ska hänvisas till andra ställen än där de gående har tillträde”, se Figur 5-4. I Luleå verkar de tillfrågade gående tycka att det är okej med att gående och cyklister samspelar, medan de tillfrågade i Älmhult, Västerås och Båstad inte är lika villigt inställda till samspel. Medelvärdet på påståendet är 4,7 bland de tillfrågade Luleåborna och 6,0 i Älmhult, Västerås och Båstad. Många vill att mopedisterna ska hänvisas till andra ställen än där gående har tillträde. Man anser det i högre grad för mopedister än för cyklister.



Figur 5-4 Cyklister ska hänvisas till andra ställen än där gående har tillträde (till vänster). Mopedister ska hänvisas till andra ställen än där gående har tillträde (till höger) (på en tiogradig skala, där 10 är högst grad av instämmande)

Hänsynen från andra trafikanter var det man var minst nöjd med om man jämför med utbud av trottoarer, utrymme för gående och möjligheten att korsas gatan. Nöjdheten med belysningen var i ungefär samma nivå.

Slutsats och syntes om samspel utifrån etapp 1-3

En jämförelse av vad som framkommit från de olika orterna visar att bilden från planerare och gående i stort samstämmer och att de kvantitativa studierna bekräftar vad som framkommit i de kvalitativa. Mopeder ses som ett större problem som är viktigare att hänvisa till andra ställen, medan det ska finnas en tydlig separering mellan gående och cyklister, enligt enkäterna. Av intervjuerna framkom inte att någon kommun gjort några särskilda studier eller utvärderingar, utan synpunkterna baseras på klagomål och (troligtvis) osystematiska studier av hur olika lösningar fungerar. I en kommun har det fungerat dåligt med olika varianter för att separera olika trafikanter och därför blandas dessa numera istället; och nya länkar är gemensamma GC-vägar. I just denna ort (Luleå) tyckte de gående att samspelet med cyklister fungerade ok och de efterfrågade separering i lägre grad, fast även här var det klart efterfrågat.

I ansökan/litteraturstudien lyftes att separering är ett krav i Boverkets föreskrifter ALM 2¹⁹. Orternas syn och agerande visar dock att ALM2 inte alltid tillämpas. Med ALM2 som stöd skulle gemensamma ytor inte accepteras vid nybyggnation, vilket en ort praktiserar.

5.4 Sammanställning av separeringsform

I detta avsnitt har existerande kunskap ställts samman i en struktur som beaktar ”året runt”-perspektivet och även olika delar av gångnätet. Detta efterfrågades vid expertseminariet, se Kapitel 5.2. GCM-handbokens struktur för olika principlösningars användningsområden har använts som grund, se Tabell 5-1.

¹⁹ BFS 2011:5 ALM 2 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader

Tabell 5-1 Översikt över olika principlösningars användningsområden

Principlösningar	Placering	Trafikanter
"Gågata" med tillåten cykeltrafik	Stadskärnan	GC(MF)
Gångfartsområde (torg)	Stadskärnan, bostadsområden	GCM+MF
GC-bana	Stadskärnan, i eller mellan stadsdelar	GCM2
Snabbcykelstråk	Mellan tätorter	(G)CM

G=Fotgängare, C=cyklist, M(1/2)=moped (klass I/II), MF=motorfordon, MF= Varuleveranser, boende

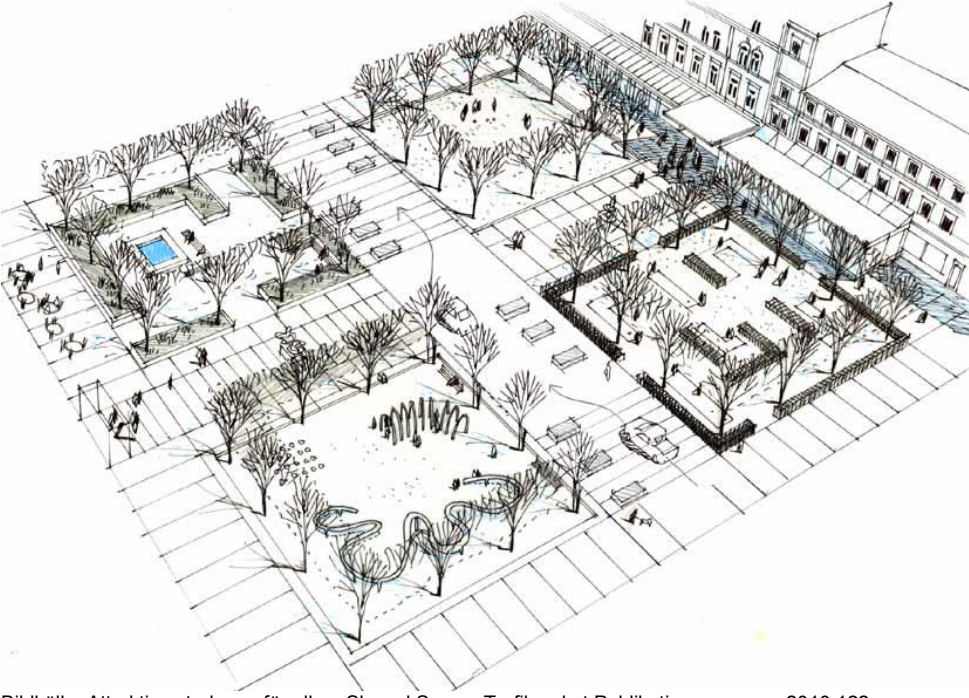
I nedanstående Tabell 5-2 redovisas studier och utredningar som gjorts kopplade till dessa principlösningar och deras olika placering, men som även tar hänsyn till olika grupper som diskuterades vid expertseminariet (barn, äldre, personer med funktionsnedsättningar) samt ett året-runt-perspektiv. För sammanställningar/litteraturstudier redovisas inte de källor/studier som sammanställningarna baseras på om relevanta delar redan beaktats.

Tabell 5-2 Sammanställning av existerande kunskap

Principlösningar	Placering	Trafikanter
"Gågata" med tillåten cykeltrafik	Stadskärnan	GC(M)
1) Befintlig kunskap och underlag för avvägningar finns sammanställt i GCM-handboken. Här beaktas drift och underhåll generellt och möblering med tanke på personer med funktionsnedsättningar. Cykel- och mopedtrafik på gator diskuteras baserat på flöden och tillgänglig bredd. 2) I Vägverket 2009:154 redovisas en litteraturstudie som omfattade studier över gågator i stadskärnan med tillåten cykling. I rapporten sammanställs också då gällande råd och riktlinjer från VGU och TRAST, handböcker från Norge, Danmark och Nederländerna samt den svenska lagstiftningen. De refererade studierna av anläggandet av cykelbanor på gågator fokuserade på tydlighet och trafiksäkerhet, men belyste inte närmare de gåendes trygghet och tillgänglighet eller drift och underhåll. I en analys som beaktade säkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet, drift och underhåll, utrymme, juridik och kostnad gjordes bedömningen att god tillgänglighet kan uppnås och att cykelbanan inte borde medföra större problem för drift och underhåll men att detta beror på utformningen. Cyklisterna medför dock otrygghet för många fotgängare. Det kräver också ett visst utrymme för att det ska fungera. I rapporten föreslogs fortsatta studier av en cykelbana på gågata utformad enligt: • Anlägg en central cykelbana om det finns butiker på båda sidan • Märk ut cykelbanan med cykelsymboler och streckad mittlinje som separerar cyklister i olika riktningar • Anlägg skiljeremsa med gatsten och vit heldragen linje på båda sidan om cykelbanan • Ha olika beläggning på gångytor och cykelbana. Gångyta med plattor, marksten eller asfalt. Cykelbana i röd asfalt. • Undvik att skapa trånga sektioner med möbleringen. <i>Den föreslagna lösningen testades inte, men då den presenterades vid expertseminariet kritiserades den eftersom jämn yta för cyklister ger höga cykelhastigheter.</i> 3) I Vägverket 2009:155 redovisas en intervju- och observationsstudie på gågata i Lund. Studien visade på vikten av översyn av hur utrymmet utnyttjas med tanke på leveranser, möblering och reklamskyltning samt att man kommunicerar att det är cykling på gåendes villkor. 4) Betänkande av Cyklingsutredningen förordar inte någon ändring avseende cykling på gågator		

Källor för Gågator:

- 1) Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010): GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus
- 2) Vägverket 2009:154 Nilsson, A, Söderström, L. (2010). Separering av gående och från varandra – utvärdering av goda lösningar. Vägverket. Publikation 2009:155
- 3) Gibrand, M., Nilsson, A., och Söderström L. (2009). Separering av fotgängare och cyklister - förstudie inom SNE-RPD. Vägverket. Publikation 2009:154.
- 4) SOU 2012:70: Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv Betänkande av Cyklingsutredningen. Stockholm 2012

Principlösningar	Placering	Trafikanter
Gångfartsområde (torg)	Stadskärnan, bostadsområden	GCM+MF
1) Befintlig kunskap och underlag för avvägningar finns sammanställt i GCM-handboken. Här beaktas personer med synnedsättningar, men det ges inga specifika utformningsråd kring detta. 2) Rapporten Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space innehåller behov och förutsättningar för olika trafikanter på ytor som delas av flera trafikantslag. Rapporten beaktar tillgänglighet för barn, äldre och funktionshindrade samt trafiklagstiftning. Den tar även upp drift och underhåll och tillfälliga hinder. I rapporten ges också exempel från andra länder. Olika förutsättningar för stadskärnan och bostadsområden tas upp och större önskemål om parkering i bostadsområden lyfts fram. Skriften beskriver principer och resonemang och ger skisser som en del i en arbetsprocess, men utan att visa detaljutformningar. I rapporten ges ett utformningsexempel som utgår ifrån "trygga ytor" och "säkra ytor" där trygga ytor är ytor utan fordonstrafik, tydligt avgränsade med exempelvis pollare eller möbleringszoner från de säkra ytorna som är blandtrafikutor utformade för låga hastigheter. Principerna i Attraktiva stadsrum för alla bör kunna appliceras på cykeltrafik likväl som motorfordonstrafik. I nedanstående skissexempel från framttagandet av gångfartsområde med trygga ytor och säkra ytor är sidoförskjutningen till för att säkra låga hastigheter. Cyklisterna bör ledas till mittdelen liksom motorfordonen för att fotgängarna ska kunna röra sig längs parkkanterna. Skissen är avsedd att beskriva ett steg i arbetet och ska ses som ett koncept, inte som detaljutformning.  Bildkälla: Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space. Trafikverket Publikationsnummer: 2010:122 3) Betänkande av Cyklingsutredningen förordar inte någon ändring avseende gångfartsområden.		

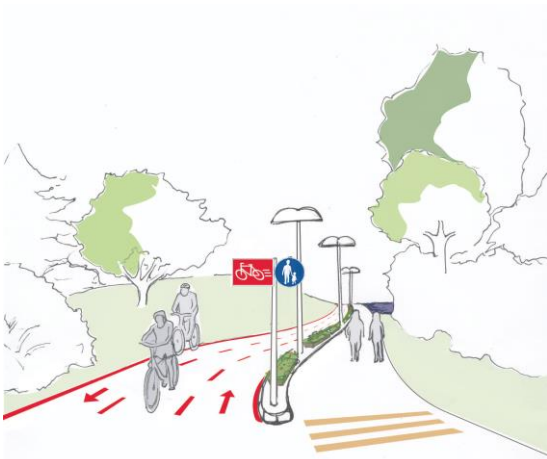
Källor för Gångfartsområden:

- 1) Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010): GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus
- 2) Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space. Trafikverket Publikationsnummer: 2010:122
- 3) SOU 2012:70: Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv Betänkande av Cyklingsutredningen. Stockholm 2012

Principlösningar	Placering	Trafikanter
GC-bana	Stadskärnan, i eller mellan stadsdelar	GCM2
1) Befintlig kunskap (2010) och underlag för avvägningar finns sammanställt i GCM-handboken. Här beaktas drift och underhåll generellt och personer med funktionsnedsättningar. 2) I Vägverket 2009:154 redovisas en litteraturstudie som omfattar studier av gc-banor i stadskärnan och i stadsdelar över olika typer av separeringsformer: ingen, vägmarkering, skiljeremsa, olika material/färgval, nivåskillnad/kantsten, räcke/pollare. I rapporten sammanställs också då gällande råd och riktlinjer från VGU och TRAST, handböcker från Norge, Danmark och Nederländerna samt den svenska lagstiftningen. De refererade studierna täcker aspekter som tydlighet, trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet, tillgänglighet och drift och underhåll. I en analys som beaktar säkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet, drift och underhåll, utrymme, juridik och kostnad görs bedömningen att endast ett fåtal former skapar god tillgänglighet för alla grupper. Ofta är det visuellt och taktiskt vägledning för personer med synnedsättningar som brister. Det är också enbart ett par separeringsformer som har juridisk förankring: vägmarkering (heldragen linje) och nivåskillnad/kantsten. I rapporten föreslås fortsatta studier av två lösningar som uppfyller tillgänglighetskraven genom att kombinera olika separeringsformer (vit linje och skiljeremsa i gatsten/vitmålad skiljeremsa av gatsten, plattbeläggning för gående respektive asfalt med symboler för cyklister) i stadskärna/stadsdelar och enbart vägmärken och vägmarkering mellan stadsdelar. 3) I litteraturstudien ovan ingick bl a ett examensarbete (Viklund, 2003) som tog hänsyn till hur olika utformningar fungerade på vintern. Den rekommenderade cykelbana närmast körbanan, vägmärke för påbjuden gångbana och cykel- och mopedbana samt att undvika separering med gatumöblering, pollare och trädplantering med tanke på snöröjning. 4) Jonsson, L., Hydén, C. (2005) studerade i vilken mån trafikanterna håller sig på rätt sida av en separerad gång- och cykelbana. Studien beaktade tillgänglighet, drift och underhåll, juridik mm. Studierna gjordes inom en radie om 5 kilometer från centrum, dvs i och mellan stadsdelar. Studien visade att vägmarkeringar i form av cykelsymbol har mycket stor inverkan på att gående och cyklande håller sig till sina respektive ytor. De separeringsformer som fungerade bäst var plattor på gångytan/asfalt på cykelytan separerat med 3-4 rader smågatsten eller nivåskillnad när man ser till användande av rätt yta. Rapporten tog också upp ett alternativ till separering av gående och cyklister, nämligen att låta cyklister cykla i blandtrafik eller cykelfält. Vid inventering kontrollerades ljushetskontrasten mellan gång- och cykelbanorna. Endast asfaltytor med spärllinje hade tillräcklig ljushetskontrast, men då asfalten var blek eller våt så var kontrasten för liten även på dessa ytor. Även planerare i sex kommuner intervjuades om hur de separerade gående från cyklister. I större kommuner var utrymmet ofta ett problem, medan de mindre kommunerna styrdes mera av ekonomi. 5) I en studie i Stockholm (Malm et al, 2007) utvärderades olika utformningar av separering mellan gående och cyklister utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med synnedsättningar. Även drift och underhåll, tillgänglighet för personer med rörelsenedsättningar, cyklister, yrkestrafikens perspektiv vägdes in, medan juridiska aspekter inte beaktades i så tydlig grad. Studien gjordes i innerstaden, förortscentra och i bostadsområden, dvs i stadskärna och i stadsdelar. Studien rekommenderade plattor på gångytan/asfalt på cykelytan i innerstadsmiljöer och områden med centrumfunktioner, medan asfalt på både gång- och cykelytan rekommenderades i boende- och parkmiljöer. För att lösningen med plattor på gångytan/asfalt på cykelytan ska fungera taktiskt får banan inte vara för bred. Som separering mellan ytorna ansågs en målad linje vara en bättre lösning än rader av smågatsten pga bättre kontrast och märkbar höjdskillnad av en nymålad linje, som dock inte är bestående utan slits ner ganska fort. 6) Intervju och observationsstudie av lösningar på gc-bana föreslagna i Vägverket 2009:154, dvs för <i>separering vid dubbelriktad cykelbana</i>: (separering med rad av gatsten kompletterad med vit heldragen linje, plattor för gående och asfalt för cyklister, streckad mittlinje och utmarkerade körriktningsspår samt cykelsymboler på cykelbanan, visade att utöver utformningen är det viktigt med väldimensionerade bredder, tydlig utformning i sträckors början och slut samt en medveten strategi för hur mopeder ska hanteras (om möjligt ej tillåtas). För <i>separering vid enkelriktad cykelbana i intensiv trafikmiljö</i>: skiljeremsa med gatsten/rännad kompletterad vit heldragen linje, gångdel med plattor och cykeldel med asfalt, skiljeremsa till körbana, vägmarkering, visade studien att utöver utformningen på sträcka är det viktigt med god utformning vid ev busshållsplatser och väldimensionerade bredder. Studien gjordes vid barmark och tog inte hänsyn till drift och underhåll. 7) VTI rapport 776 har studerat drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort för ökad tillgänglighet och säkerhet året om. Projektet har omfattat litteraturstudier, intervjuer och medföljandestudier med kommunal drifts- och planeringspersonal, expertseminarier samt en enkätundersökning bland landets alla kommuner. Utifrån dessa studier kan konstateras att användning av plattor och marksten ökar behovet av drift och underhåll eftersom det lätt blir ojämnheter och växer ogräs i skarvarna. Lösa plattor och höjdskillnader mellan olika beläggningar orsakar många fallolyckor bland fotgängare. Tre rader smågatsten som skiljelinje mellan gångbana och cykelbana får inte acceptans bland driftsansvariga, som ser problemet med ojämna ytor, ogräs och svårigheter att snöröja. 8) Betänkande av Cyklingsutredningen föreslår att cyklar med fler än två hjul eller sidvagn/cykelkärra under vissa förutsättningar får föras på körbanan även om det finns cykelbana (i övrigt fortsatt förbud).		

Källor för gång- och cykelbanor:

- 1) Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010): GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus
- 2) Gibrand, M., Nilsson, A., och Söderström L. (2009). Separering av fotgängare och cyklister - förstudie inom SNE-RPD. Vägverket. Publikation 2009:154.
- 3) Viklund L., 2003, Utformning av separering mellan fotgängare och cyklister på gång- och cykelstråk, Luleå Tekniska Universitet, Luleå
- 4) Jonsson, L., Hydén, C. (2005). Utformning av separering av gående och cyklande. Institutionen för teknik och samhälle. Lund, Lunds Universitet. Källor:
- 5) Malm Sara et al, 2007, Utvärdering av olika utformningar av separering mellan gående och cyklister, Trafikkontoret, Stockholms Stad, Stockholm
- 6) Vägverket 2009:154 Nilsson, A, Söderström, L. (2010). Separering av gående och från varandra – utvärdering av goda lösningar. Vägverket. Publikation 2009:155
- 7) Niska, A., Johansson, C. och Caesar, K. (2013). Drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort. För ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet året om. VTI rapport 776, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping
- 8) SOU 2012:70: Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv Betänkande av Cyklingsutredningen. Stockholm 2012

Principlösningar	Placering	Trafikanter
Snabbcykelstråk	Mellan tätorter (i tätort)	(G)CM
1) I rapporten Cykelexpressrutter – en kunskapsöversikt och förslag till definition visas utformningsrekommendationer för separering av gående och cyklister i tätort, i park och längs landsväg. Längs landsväg rekommenderas att inte hänvisa gående till cykelbanan varför separering från gående ej blir aktuell. Rekommendationerna nämner inte personer med funktionsnedsättningar eller drift och underhåll specifikt. Separering från gående hanteras främst utifrån perspektivet cyklisters framkomlighet och säkerhet. Rapporten ger exempel på andra länders riktlinjer för separering från gående. I tätort rekommenderas en nivåskillnad samt eventuellt andra avskiljare mellan trottoar/gångbana och cykelbanan för att separera dem samt tydliga markeringar med linjer och symboler längs hela cykelexpressrutten. Det nämns också att cyklister bör uppmärksammas på korsande fotgängare med skyltning och vägmarkering vid överfarter som saknar trafikljus och att det bör ordnas utrymme för fotgängare i närheten av övergångsställen så att inte cykelbanan används av väntande fotgängare.  Illustrationen visar ett exempel på en tätortsmiljö med enkelriktad cykeltrafik och två körfält åt varje håll. Bildkälla: Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition (2012). För snabbcykelstråk genom park anges det vara extra viktigt att gående och cyklister tydligt separeras. En kombination av skyltning, linjemarkering samt fysiska avgränsningar som trädplantering eller refug rekommenderas. För att förhindra att cyklister kommer in på ytan avsedd för gångtrafikanter rekommenderas åtgärder som stenläggning eller räfflade varningslinjer, som placeras i gångbanans inledande parti och ska kännas när de körs över med cykel men inte påverka fotgängare.  Illustrationen visar ett exempel genom park där cykelbanan och gångbanan är uppdelade med en refug samt blomsterplanteringar samt linjer i gångbanan ska varnat cyklister om de börjar cykla på "fel" sida om refugen. Bildkälla: Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition (2012). 2) Betänkande av Cyklingsutredningen nämner supercykelvägar som en utformningsvariant av vad som juridiskt är en cykelbana och förordar inget någon förändring av trafikförordning.		

Källor för snabbcykelstråk:

1) Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition (2012). Löwing, K. Koucky, M. & Kleberg, J. Koucky & Partners AB på uppdrag av projektet Öresund som cykelregion

2) SOU 2012:70: Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv Betänkande av Cyklingsutredningen. Stockholm 2012

Diskussion och slutsatser

Separering på gc-vägar

Sammanställningen visar att den lämpligaste separeringsformen för att åtskilja gående och cyklister (som är godkänd enligt ALM2) tycks vara vägmarkering med heldragen linje, som gjorts taktilt kännbar genom att vägmarkeringen kompletteras på olika sätt t.ex. att lägga den vita markeringsmassan i flera lager.²⁰ Det är viktigt att underhålla linjen så att den behåller sin taktilitet, men även sin kontrast. Vad detta innebär i praktiken är inte klargjort. Andra juridiskt godkända separeringsformer är kantstöd/nivåskillnad (t.ex. trottoarkant) eller skiljeremsa (t.ex. gräsremsa eller annan plantering). En skiljeremsa i 3-5 rader gatsten mellan gångbana och cykelbana är inte att rekommendera av driftsskäl pga problem ojämna ytor, ogräs och svårigheter att snöröja. Även separering med pollare och trädplantering bör undvikas med tanke på snöröjning.

För att se till att gående och cyklister håller sig på sina ytor, utöver den avskiljande linjen, kan det rekommenderas att använda markplattor för gående och asfalt för cyklister i miljöer där många gående och cyklister färdas, som t.ex. i innerstaden och i stadsdelscentrum. För att lösningen med plattor på gångytan/asfalt på cykelytan ska fungera taktilt får banan inte vara för bred. I mindre trafikerade områden är asfalt för både gående och cyklister det bästa.

Andra faktorer som tydliggör och kan rekommenderas är vägmarkeringar i form av cykelsymbol som har stor inverkan på att gående och cyklande håller sig till sina respektive ytor. För dubbelriktade cykelbanor kan streckad mittlinje och utmarkerade körriktningsspilar tydliggöra ytterligare. Man bör undvika att gång- och cykelbanan är lika breda eftersom det kan missuppfattas som en dubbelriktad cykelbana. Det är särskilt viktigt med tydlig utformning i sträckors början och slut och förbi eventuella busshållsplatser. För att det ska vara tydligt även vid vinterväglag rekommenderas cykelbana närmast körbanan och vägmärke för påbjuden gångbana och cykel- och mopedbana.

Det är en stor skillnad mellan vad som är godkänt enligt ALM och vad som anses görbart för kommunerna. Som det är idag kompromissas det med att måla vit heldragen linje och de som målas är sällan taktilt kännbara. Att åtskilja gående och cyklister med nivåskillnad är mindre utrymmesflexibelt och kan leda till fler singelolyckor och skulle kräva tillräckligt med bredd över ett längre stråk för att detta skulle kunna rekommenderas.

Separering genom cykling i blandtrafik

Om inte extra medel sätts in för kommunerna att åtgärda (och drifta) detta (vilket skulle gynna såväl gående som cyklande) så måste nya lösningar fram som även tar hänsyn till kommunernas realitet. Tills vidare kanske gemensam GC-bana bör tillåtas i ytterkanterna och motorfordonsflödena vara så låga att cyklister kan cykla i blandtrafik i centrum- och bostadsområden. Å andra sidan är det i ytterområdena cyklisterna färdas med hög hastighet och enligt cyklingsutredningen får inte snabba cyklister välja körbana om cykelbana finns så de snabba cyklisterna kommer fortsätta blandas med gående. Cyklingsutredningen föreslår att barn vid färd med cykel till och med det år de fyller åtta år, om cykelbana saknas, får använda gångbanan.

²⁰ Som i exempelstråk 15 i rapporten: Ståhl, A., Almén, M., Wemme, M., Att orientera med hjälp av ledytor – Blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur. Vägverket, Publikation 2004:158

Mopeder på GCM-vägar

Trafikverket har under 2013 låtit Trivector²¹ undersöka trafiksäkerhets- och tillgänglighetseffekter av att tillåta moped klass 1 på GCM- vägar samt att fastställa vilka kriterier som utgör en förutsättning för ett sådant beslut. Förslaget från utredningen är att detta ska kunna tillåtas utanför tätort om gcm-vägen är tillräckligt bred och inte har en viktig funktion för skolbarn, personer med funktionsnedsättningar eller utgör ett rekreativt/tyst stråk. I samma utredning föreslås, utan att detta utreds vidare, att moped klass II generellt inte ska få använda gcm-banor inom tätbebyggt område. Detta motiveras med att hastighetsskillnaden mellan moped och motorfordon inte är särdeles stor i tätort. Detta skulle innebära en ökad trygghet och trivsel för GC-trafikanter och därmed tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar på GC-vägar. Det skulle också underlätta övervakningen för polisen och underlätta för trafikanterna att veta vad som gäller.

²¹ Mopeder klass I på GCM-vägar – utredning av kriterier för tillåtande, Trivector Rapport 2013:21.

6. Systematiskt arbete med planering och utformning för gående

6.1 Inledning

I projektets etapp 1 visades att det finns ett behov av att kommuner och regioner arbetar mer effektivt och systematiskt med planering och utformning för ökat gående och gör gåendet till ett mera normgivande inslag i planeringen. I 6.2 redovisas slutsatserna från etapp 1 om systematiskt arbete med planering och utformning för gående. Med detta som bakgrund inleddes ett arbete med att ta fram en vägledning för gångplanering som snarare fokuserar på hur arbetsprocessen kan främjas, än på konkreta planerings- och utformningsprinciper. I framtagandet av vägledningen involverades företrädare för två kommuner (Luleå, Älmhult). I kapitel 6.3-4 redovisas resultat från ett par workshopar som genomförts i de båda kommunerna och hur de påverkat vägledningen. Vägledningen presenteras i Trafikverket publikation 2013:057.

6.2 Systematiskt arbete med planering och utformning för gående

Ettapp 1: Vilken kunskap har vi att utgå från?

Den samlade slutsatsen från första etappen är att det är viktigt att visa på gåendets betydelse för förflyttning och dess olika ändamål, och att gåendet därför borde vara ett normgivande inslag i planeringen genom att ta fram en *policy för gående* där inom vilka grupper det går att vinna flest gående lyfts fram samt att definiera de aktörer som är relevanta när det gäller gåendefrågor. Hälsoaspekten är en viktig fråga som också kan väcka intresse för planering för gående hos politiker, tjänstemän och allmänhet.

Planering för och analys av gående innebär att bättre kunna kvantifiera gåendet för att bättre kunna förstå och planera för dess behov. Kvantifiering av gåendet ger även underlag för kostnadsmodeller som underlag för samhällsekonomiska kalkyler. För transportsättet gående är delresorna viktiga vilket bättre bör framgå i statistiken.

Ett sätt att komma vidare är även att närmare studera *motivet till att gå*. När vi går till arbete och skola vill vi gärna kunna gå gent, inte bli fördröjda av biltrafik eller cyklister, och inte heller bli fördröjda av andra gående. Miljön vi går i för en motionspromenad är en typ av område där man vill ha gott om yta och vill kunna färdas snabbt. Om vi flanerar mellan affärer och caféer färdas vi i lägre hastighet och flanerandet kan vara ytkrävande. Gåendet till kollektivtrafiken är en annan typ av motiv. Anspråket är att vägen dit ska vara gen, säker

och trygg osv. Det är även viktigt *minska hindren för att gå*, genom att förbättra drift och underhåll för komfort, tillgänglighet och minskande av singelolyckor, samt förbättrad vägvisning och trygghetshöjande åtgärder för den personliga säkerheten. Hinder av den sorten att motorfordon och cyklister tränger in på ytan för gående finns också, eller att gående går på cykeldelen.

Trafikplanering för gående genom lokalisering i orten, och nätet och maskvidden av gåendenätet ingår även i det fortsatta arbetet för gående och fotgängare. En god trafikplanering ur ett gåendeperspektiv innehåller kontinuerliga och gena gångstråk i en småskalig miljö som inte är enformig. Man ska oftast se andra människor när man går. Kopplingen till kollektivtrafiken bör bättre lyftas fram och hur gående ska separeras från cykeltrafiken. Det finns viktiga problem för gående på detaljerad nivå, till exempel ytjämnhet mm. ur ett tillgänglighetsperspektiv allmänt, och utformningen av korsningspunkter med motorfordonstrafik avseende säkerhet, trygghet och framkomlighet.

Gående i litteraturen

Det finns i dag en god åtkomst till litteratur i ämnet gående, svårigheten är snarare tidsåtgången för att genomföra en litteraturstudie och sammanställa allt material. Svårigheten med litteratursammanställningar är även att göra avgränsningar mot vad som redan är känt och ta fram sådan som är mindre känt i (svensk) trafikplanering för gående. En övergripande slutsats av litteraturstudierna är dock att litteratur om just planering för gående fortfarande är av övergripande natur, samt den kunskap som finns i dag generellt inte är strukturerad utifrån olika hierarkier i trafikplaneringen från detaljnivå till övergripande planering.

Begreppen färdmedelsval – vägval – målpunkter – byggd miljö (för gående) har visat sig vara centrala inom ämnesområdet planering för gående, de överlappar dessutom, och det är svårt att hitta handfasta råd som går att omsätta i planeringen direkt i dag. Även främja gående är centralt där de positiva hälsoeffekterna av gåendet är viktiga. Gruppen gående är en mycket heterogen grupp, men ett sätt att komma vidare i beskrivningen av fotgängare kan vara att beskriva dem utifrån färdhastighet. Tillgänglighet och framkomlighet är också centrala begrepp.

Ett av de viktigaste resultaten från litteraturen får ändå vara bristen på data som beskriver och kvantifierar gåendet som transportsätt. Även den fortfarande övergripande kunskapen av stadsplaneringens och därmed finmaskighetens och täthetens betydelse för planering av gående är ett viktigt resultat.

Intervjuerna med trafik- och stadsplanerare

En övergripande analys från intervjuerna med trafik- och stadsplanerare är att gåendet och gåendefrågorna inte ännu tydligt syns i planeringsprocessen, och detaljkunskapen om gåendes anspråk ännu saknas, beskrivet som:

- Hur gående som transportsätt kommer in i planerarbetet är inte tydligt och varierar
- Gåendet planeras ibland som en egen grupp efter det att motorfordonstrafiken och cykeltrafikens behov har tillgodosetts, inte tydligt som del av hela transportsystemet
- Gåendets särskilda behov beaktas inte alltid, utan får utgöra en del av ”gång och cykel”
- Gåendets koppling till kollektivtrafiken anses inte följas upp
- Politikerna i de beslutande nämnderna har inte tydligt kunskap om och anses inte prioritera gåendet
- Det finns inga politiska beslut om att prioritera gåendet, och därför lyfts gåendet heller inte fram i den kommunala planeringen, det finns t.ex. inga program för gåendeplaneringen
- Det utförs få eller inga räkningar av gående som transportsätt, och kunskapen om flöden och kvantifierbara beskrivningar av gående saknas därför
- Stadsbyggandet som sådant anses vara ett problem då strukturerna i orten och lokaliseringen i orten inte gynnar gåendet mellan olika stadsdelar
- Korsningspunkterna mellan gående och motorfordonstrafik är inte alltid trafiksäkerhets- eller hastighetssäkrade.

Även positiva aspekter lyfts fram i intervjuerna med trafik- och stadsplanerarna. Till exempel finns i alla kommuner en medvetenhet om att planera för särskilda grupper av gående; barn, äldre och funktionshindrade. Man anser sig ha goda kunskaper om eller vet hur man tar reda på vad som är god planering för gående. Gåendes anspråk som nämns är:

- Tydligt markerade och säkra övergångsställen med bra sikt
- Kontinuitet i gångstråken och närmsta vägen utan att gå några omvägar
- Bra underhållna gångbanor
- Trevlig väg att gå längs och inte vara enformigt
- Det ska kännas och vara tryggt
- Inte för branta vägar
- Ytans jämnhet är viktig
- Småskalighet anses vara positivt
- Det ska vara framkomligt på vintern
- Man ska se andra människor när man går.

Expertseminarium

Experterna betonade vikten av att etablera en gemensam problemsyn som utgångspunkt för hur vi ska arbeta vidare med planering för gående och fotgängare. Diskurser och begreppsbildning om gående och fotgängare behöver utvecklas för att förmedla till dem som ingår i införandet av planering för gående; politiker och tjänstemän i kommuner och statliga verk.

Experterna lyfte fram att de positiva hälsoeffekterna av gåendet bör testas som aspekt att lyfta fram till politiker och andra beslutsfattare för att visa på vikten av planering för gående. En av de viktigaste gemensamma åsikterna var även

bristen på data som beskriver och kvantifierar gåendet, och till det hör bristen på metoder för att mäta gåendet. Även den fortfarande övergripande kunskapen av stadsplaneringens och därmed betydelsen av finmaskigheten och tätheten i gåendenätet lyftes fram.

Det av EU finansierade COST-projektet "Pedestrian Quality Needs"²² är ett projekt som slutförts under senhösten 2010. I projektet visas svårigheten att beskriva gåendet med. Dessa punkter har mycket gemensamt med resultatet från denna studie:

- Brist på lyhördhet och politisk vilja att samla in uppgifter om gående
- Data samlas på ett splittrat och inkonsekvent sätt
- Indikatorer och/eller metoder i trafikmätningar är inte lämpliga för mätning av gående
- Begränsad finansiering av studier och datainsamling om gående
- Personal saknar kunskap och tid att analysera och använda data
- Information finns där, men används inte
- Förekomsten av data är inte känd, eller svårt att få tillgång till data.

Den samlade slutsatsen från etapp 1 att det är viktigt att visa på gåendets betydelse för förflyttning m.fl. ändamål, och att gåendet därför borde vara ett normgivande inslag i planeringen.

Policy för gående

Det är ett glapp mellan visionen om det goda och vad man faktiskt planerar för i samhället och hur samhället utvecklas. I kommunerna uppfattar man arbetet för gående som tämligen kontinuerligt även om gång ofta är ett bortglömt transportsätt, vilket i sig är en tydlig motsättning. Traditionellt har bilen varit fokus i planeringen, men det är på väg att förändras anser många. Ingen av kommunerna har särskilda program för gående. Det som eventuellt kan ses som kontinuerligt arbete för gåendet och de gående är trygghetsvandringar och trafiknätsanalyser för att hävda de oskyddade trafikanternas behov, hastighetsöversyn i tätorterna, sittbänkar, och värmeslingor på gångator och promenadstråk. Utgångspunkten är oftast tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Inventering av barns skolvägar görs eller har också gjorts. Intervjuerna i kommunerna indikerar att gåendet inte har en tydlig roll i den kommunala planeringen.

Samhället behöver ge gåendefrågorna mer utrymme och skapa bilden av att gångtrafiken är en norm och därigenom ges högre status. Barn, äldre och funktionshindrade är inga försumbara grupper utan har också rätt till sin andel av insatserna. Det är även intressant att bedöma inom vilka grupper det går att vinna flest gående. I det arbetet ingår att definiera de aktörer som är relevanta när det gäller gåendefrågor:

²² Pedestrians' Quality Needs: Measuring Walking. Final Report - Part B4: Documentation, 2010. <http://www.walkeurope.org/uploads/File/publications/PQN%20Final%20Report%20part%20B4.pdf>. Information hämtad 22 februari 2011.

- Vem har kunskap?
- Vem är med och planerar?
- Vem beslutar? Vem bestämmer?
- Vem initierar?
- Inte glömma andra relevanta aktörer, kommunen: politiker, tjänstemän och allmänhet.

För att komma fram till en policy för gåendeplanering lyfts följande frågor fram som viktiga: använda den kunskap som faktiskt finns om gående, påverka den politiska viljan, ge underlag för planer där gåendet lyfts fram, de positiva hälsoeffekterna av gåendet, och där så är aktuellt Trafikverkets roll i planeringen för gående.

Olika nivåer i trafikplanering för gående

Stadsbyggandet styrs av många olika aspekter vilka kan leda till en struktur som inte gynnar eller bjuder in till gående. Exempel är lokalisering av externhandel och annat som direkt missgynnar dem som inte har bil. Lokaliserings- och strukturfrågor bör således bättre analyseras utifrån ett gåendeperspektiv. Att fortsätta arbeta utifrån en frågeställning om målpunkter är därför inte givande. Fokus bör ändras till att det är stadsstrukturen i form av lokaliseringar, och nätet och maskvidden som är det intressanta i det fortsatta arbetet för gående och fotgängare.

Den täta staden är viktig för gåendet, men en viktig fråga är på vilket sätt staden ska vara tät. Det konstateras att det är viktigt att det finns (gott om) plats för gående och att denna yta inte inkräktas av cyklister och tvärt om. Dessa problem ökar med ökande flöde av gående och cyklister. Det kan finnas en motsättning mellan önskan om att få både gott om plats och den täta stadens fördelar, gångytan konkurrerar med andra ytor: park, gemensam yta, och kvartersmark. Det kan även vara en skenbar motsättning mellan den täta staden och behoven av ytor att gå på.

Man kan även anmärka på mätningar som säger att det är i de täta centrala områdena man går mest och drar slutsatsen att det är den täta stadsbebyggelsen med sin karaktär, som attraherar. Om man skapar en liknande miljö någon annanstans, kommer den då ha lika mycket gående, vara lika populär, då den ändå inte är i centrum?

En god trafikplanering ur ett gåendeperspektiv innehåller kontinuerliga och gena gångstråk i en småskalig miljö som inte är enformig, och väl underhållna gångytor även på vintern. Man ska oftast se andra människor när man går. Kopplingen till kollektivtrafiken bör bättre lyftas fram. Det är inte tydligt hur eller när gående ska separeras från cykeltrafiken.

Det finns viktiga problem för gående på detaljerad nivå, som redan är kända, men som vi baserat på denna studie ser att man måste arbeta vidare med. Det är till exempel ytjämnhet m.m. ur ett tillgänglighetsperspektiv allmänt, och utformningen av korsningspunkter med motorfordonstrafik avseende säkerhet, trygghet och framkomlighet.

”Effektsamband inkl hälsoaspekter

Finansiering och planering av gåendeprojekt är en komplex och svårstuderad fråga eftersom det i dag inte finns tydliga underlag från flödesmätningar och liknande för att kunna beskriva effekten av åtgärderna. Det är alltså viktigt att bättre kunna kvantifiera gåendet för att bättre kunna förstå och planera för dess behov. Trafikräkningar av fotgängare är alltså något som måste utvecklas, gärna med enkla maskinella metoder, för att kunna beskriva och bevisa hur vanligt gång är som transportsätt.

Gångnätet behöver ges samma status som bilnätet eftersom gång aldrig kan vara ett särintresse, och ett sätt för att uppnå detta skulle kunna vara att föra in gång- och cykelstråk i NVDB (nationella vägdatabasen). Fotgängaren behöver således vara en norm med samma status och transportkvalitet som för biltrafiken. Biltrafiken får följaktligen anpassa sig.

Trafikräkningarna är även viktiga för att visa på effekterna om man gör förändringar för gående, och kvantifiering av fotgängarna utgör sedan ett planeringsunderlag. Kvantifiering av gåendet ger även underlag för kostnadsmodeller som underlag för samhällsekonomiska kalkyler. För transportsättet gående är delresorna viktiga vilket bättre bör framgå i statistiken.

Hälsoaspekten är en viktig fråga som också kan väcka intresse för planering för gående hos politiker, tjänstemän och allmänhet. Värderingen av hälsovinster av gående är troligtvis större än värderingen av restidsvinster och miljövinster av gående enligt gängse samhällsekonomiska kalkyler. Ett ökat intresse för hälsa kommer också fram i intervjuerna med de vuxna förvärvsarbetande som en fråga värd att undersöka vidare som en potentiellt allt viktigare drivkraft för att gå eller springa i framförallt bostadens närområde. Problemen med gångtunnlar, som accentueras vid vinterväglag och vintermörker, kan för nordliga städer ha en särskild dignitet.

Ettapp 3 – Kvantitativ studie om förflyttningsvanor och goda/mindre goda miljöer

Gemensamt för svaren till de inledande frågorna i den kvantitativa studien i ettapp 3 om hur ofta respondenterna går är att det var en oväntat hög andel personer som går ofta, både till arbete/utbildning, för att handla livsmedel annan typ av handel och nöjen. De naturliga följdfrågorna är således: Kan det vara så att de som har svarat är de som gillar att gå eller har goda möjligheter att gå mycket? Är det en överrepresentation av ofta-gående bland de svarande? Så är det troligtvis. Den höga andelen ofta-gående kan även bero på hur man som respondent har tolkat frågan, t.ex. att man någon gång går för att köpa lunch under arbetsdagen, eller någon gång per vecka går till kiosken eller liknande, vilket kan betyda att gå och köpa livsmedel. Men även med detta antagande är andelen ofta-gående stor, det är således förvånansvärt många som går ofta till de olika angivna målpunkterna eller ärendena, en fråga som också kan väcka intresse för planering för gående hos politiker, tjänstemän och allmänhet.

6.3 Resultat Workshop 1

För att vägledningen ska hantera de utmaningar som kommunerna ställs inför och möta de behov som finns när man arbetar med gångfrågor, involverades företrädare för två kommuner i framtagningen av vägledningen (Luleå, Älmhult).

Workshop 1 hade temat: Från utmaningar och behov av stöd till avstamp för bättre arbete med gåendefrågor. Den genomfördes med kommunala politiker och tjänstemän och behandlade mål och visioner i arbetet med gångfrågor i kommunen (tema 1) respektive utmaningar i arbetet med gångfrågor i kommunen och behov av mer konkret vägledning i detta arbete (tema 2) samt om hur kommunen kan arbeta mer systematiskt och effektivt med gångfrågor (tema 3).

Workshopen är av öppen/explorativ karaktär för att ta ”tempen” på kommunen och få input till vilka delar som bör ingå i vägledningen.

Workshop 1 genomfördes i januari 2012 i respektive kommun och tog en heldag.

Sammandrag av workshop 1 i Älmhult

Vid workshopen deltog drygt 10 politiker och tjänstemän.

Tema 1 – Vad vill vi uppnå i planeringen? Mål och visioner.

Politikerna och tjänstemännen som deltog har inte tänkt så mycket på gående som ett transportslag i sig. Därför finns det inte heller några tydliga mål och visioner med gångtrafikplaneringen. Under diskussionerna framkommer dock att det finns en hel del mål och ambitioner som berör delar av gångtrafiken. Till exempel finns det en ambition om att alla barn i tätorten ska kunna ta sig till och från skolan till fots eller cyklande. Samtidigt uppmanar skolan att barn under 11 år inte ska gå eller cykla själva i trafiken. Det finns också ett mål att den yttre miljön ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionshinder. I centrumplaneringen finns ambitionen att man ska kunna komma till centrums yttre ring med bil och sedan gå in. Bättre gångstråk i öst-västlig riktning, över/under stambanan, är en av de saker som behövs för att förverkliga den ambitionen.

Utöver ovan nämnda ambitioner och mål nämndes en hel del önskemål och projekt som diskuterats i olika sammanhang, bland annat sammanhängande gångstråk och att man ska kunna känna sig trygg och säker under dygnets alla timmar.

Tema 2 – Vilka utmaningar ställs vi inför?

Inverkan på centrumhandeln:

Esplanaden – gågatan i centrum – diskuteras en hel del. Förslaget att göra om Esplanaden till gågata har varit uppe tidigare men handlarna är negativa. Förslaget att begränsa antalet parkeringsplatser i centrum kommer upp men då är man rädd att livsmedelsaffärerna försvinner ut vilket leder till att även de som bor i centrum blir bilberoende. Därför efterfrågas fakta eller andra kommuners erfarenheter om hur handlarna påverkas av olika åtgärder för att gynna gående respektive för att begränsa biltrafiken.

Biltäthet och attityder:

Kommunen är mycket biltät med en bil per arbetande invånare. Dessutom är det många som bor i ytterområdena eller på landet långt utanför tätorten. Det är svårt att få kollektivtrafiken att bli tät nog och mentaliteten är väldigt bilvänlig. Det hör till småstaden och bilburenheten upplevs av många som en del av charmen, berättar man. Att få dem som bor i tätorten att ställa bilen ses däremot som möjligt att förändra. Att de som kör till tätorten inte tar bilen mellan varje affär är också en utmaning som upplevs möjlig att påverka. Slutsatsen blir att attityder kanske är den allra viktigaste frågan.

Parkeringsfrågan:

Älmhult har ingen parkeringsvakt och regelefterlevnaden upplevs problematisk. Parkeringstider ignoreras och därmed krävs det många fler parkeringsplatser centralt än om reglerna följts.

Utgå från gående i planeringen:

Älmhult har en stor inpendling med tåg till IKEA. De går vart de än ska och när de ska till/från stationen genar de över vägen istället för att använda gångtunneln. De stoppar då tillfälligt upp biltrafiken och orsakar mycket diskussioner i Älmhult. Man har mätt upp att de sparar 1 minut på att gåna över vägen och pendlarna själva säger att ”den minuten är viktig”. Det visar hur viktigt det är att ta utgångspunkt i gångtrafikanterna när man planerar för dem.

Enhetlig och estetisk tillgänglighet:

En annan utmaning är att behålla enhetlighet och estetik när man tillgänglighetssanpassar centrum.

Vad används för stöd idag?

En gång- och cykelutredning som gjorts tidigare används som stöd i arbetet. Man känner till handböckerna men använder dem inte så mycket eftersom man upplever att de är skrivna för större städer. Erfarenhet och bollande med konsulter användes i större utsträckning. Man saknar ett nätverk för tjänstemän i små kommuner för samarbete kring policys, rutiner och checklistor samt ett bollplank vad gäller lagtext.

Tema 3 – Hur uppnår vi det vi vill?

Det viktigast är att arbeta med attitydförändringar. Folk måste vilja gå och om de inte testat att gå så kommer de inte att upptäcka att de tycker om det. Gåendetävlingar, kulturvandringar, stavgång, gående skolbuss, premiering av de som ställer bilen och av dem som går till arbetet kommer upp som förslag på åtgärder. Information till allmänheten om hälso- och miljöeffekter anses också vara viktigt. Att rusta upp gångstråk och satsa på inbjudande miljöer och god belysning samtidigt som man arbetar med attitydfrågan tror man skulle ge bäst effekt.

Kostnaderna för upprustning av gåendenätet borde sättas i perspektiv till satsningar på motionsanläggningar för hundra miljoner kronor, säger någon. Man skulle kunna anlägga fler trevliga rundor, till exempel en kärleksstig utmed sjön, gångstråk med upplevelser, kulturstråk och träningsstationer utmed gångstråken.

Det kommer också upp förslag på att arbeta fram en vision om gåendefrågan och hur man ska arbeta med den i Översiktsplanen. Arbetet med gående borde

finnas med genom hela processen mer systematiskt och någon borde ha ansvaret för att bevaka frågan. Gång- och cykel bör behandlas separat redan från början, anser man. Trygghet är en viktig fråga för att folk ska kunna gå även under vinterhalvåret, man kan till exempel fundera redan tidigt på vilket det reella gåendenätet blir på kvällstid samt utgå från gående när man väljer och placerar ut belysningen.

Det är viktigt att börja väldigt konkret och att börja med en gång säger någon. Vad kan jag göra redan idag? Vad kan jag göra imorgon? Vad kan jag göra nästa vecka? Annars är det lätt att frågan skjuts på framtiden och glöms bort.

Sammandrag av workshop 1 i Luleå

Vid workshopen deltog 14 politiker och tjänstemän.

Tema 1 – Vad vill vi uppnå i planeringen? Mål och visioner.

Man började med att berätta att det i dag är 30 km/h hastighetsgräns i centrum, stadskärnan, vilket man är nöjd med eftersom det gagnar de gående. Man har börjat ta fram ett trafikprogram, som går ut på att öka GCK på bekostnad av bil, av miljöskäl och attraktiv stad-anledning.

Man arbetar nu i kommunen med att ta fram program A-F för kommunen, (en sorts vision eller målprogram) som är förvaltningsövergripande:

- Program A: Barn, unga, demokrati
- Program B: Upplevelser och rekreation
- Program C: Stadskärna, centrum och skärgård
- Program D: Stad och land
- Program E: Entreprenörskap och lärande
- Program F: Resor och Transporter

Att prata om gående på workshopen anses som bra eftersom det ingår i många av punkterna.

Man har som mål i kommunen att öka gåendet. Målet med planeringen i kommunen är att skapa attraktiva mötesplatser och attraktiva målpunkter, vilket ger möjlighet för rörelse och trygghet, att utveckla promenadstråk för folknöjet att promenera och förbättra upplevelser på transportstråken. Det saknas dock struktur för bra gående. Ett urval av övriga punkter som nämndes var:

- | | |
|---|--|
| - Attraktiva stråk | - Attraktiva stadsdelscentrum (upplevd trygghet) |
| - Struktur saknas | - Barn i fokus för att forma vanor |
| - ”Bilfri” upplevelse, ej buller | - Låt barn gå själva till skolan |
| - Få bort barriärer i fysisk miljö | - Påverka föräldrars skjutsning |
| - Attraktiv stad – ej bakgator, trivsamt | - Möjligt att gå på landsbygden (ekonomi) +byar |
| - Fysiska åtgärder i stadscentrum för att prioritera gående | - Endast landsvägar plogas = bekymmer |
| - Tillgänglighet i centrum | - Kommungemensam policy mot Trafikverket |
| - Prioritera gående i centrum | |

- Året-runt-aspekter, DoU
- Utbredd stad – buss till stan, möjlighet att gå i stan
- Öde stadsdelar, otryggt kvällstid (tunnlar) även vid koppling mellan stadsdelar
- Uppmuntra till utevistelse
- Närhet till rekreatiionsstråk för alla
- Påverka mentala föreställningar
- Samla förvaltningar, bilden

Man anser att det vore bra med ett mål beskrivet som andel GCK av resandet, det vore tydligt och handfast för att få genomslag, samt att ta utrymme från bilarna.

Tema 2 – Vilka utmaningar ställs vi inför?

Bilägandet är ”stort” och viktigt i Luleå. Biltrafiken ökar med 0,5% per år i Luleå, och Luleå har ett samhälle som är byggt kring bilen. Handelsområdet Storheden genererar trafik, och en del handlare på Storheden är inte intresserad av G-trafik. Gåendet hamnar i konflikt med andra trafikslag och det som blir bättre för vissa blir sämre för andra. Därför bör man lyfta frågan om fördelarna med gåendet och minskat bilåkande, mot allmänheten. Det finns inga direkt stöd för att lösa konflikterna. Det är ingen enskild förvaltning som samordnar frågan Gående i kommunen. Men man anser att politiken borde göra det.

Utrymmesbehovet är ett problem, att öka ytorna för gångtrafiken tar mer yta i det ibland trånga gaturummet. GC-vägarna är i dag är 3 m, men man försöker öka till 3,5 m men bör vara 4 m. Säkerheten, singel G-olyckor är ett kostsamt problem för samhället.

Politiken säger att man förs ta frågan, men det behövs delaktighet från invånarna i processen. Vägledningen bör därför innehålla hur man skapar delaktighet med medborgare att ta fram målet. Man behöver stöd för att förändra den egna mentala inställningen till bilen. Tidsbrist, den egna tiden alltså, är ett problem. Tekniska nämndens ordförande säger att det är inga, kommer inga, utmanande önskemål från förvaltningar, dvs inga provocerande önskemål från förvaltningarna för att planera för gående(t). Frågan är också: Vem har mandat? Det är ett glapp mellan politik och tjänstemän, eller det är glapp mellan olika förvaltningar, det är stuprör.

Det som behövs stöd för i kommunen är:

- Parkeringsplatsernas betydelse, eller brist på betydelse för handeln, underlag för det
- Attraktiva miljöer för G och C, vilket bidrag det ger till handel. Skulle användas för argument för mer attraktiva miljöer.
- Kommunen/vi gör bra saker men lyckas inte alltid förklara det
- Exempel genomförda ombyggnationen av Storgatan i centrum, ger puls i centrum, ger möjlighet till upplevelsearrangemang och uteserveringar.
- Förankrade processer ger mandat.

Det som är utmaningar för kommunen är:

- Att genomföra stadsmiljöprogram (inte en utmaning att ta fram dem)
- Lättare att få pengar till en sporthall men svårare att få pengar till mjukare frågor t ex. fritidsliv
- Att våga ta konsekvensen att ta från bil till små (enkla) insatser för gåendet
- Att vi tar bilen till ”allt” och nära resor, det är alltså en utmaning att ändra beteendet
- Ingen jobbar med frågan hållbara resor.

Tema 3 – Hur uppnår vi det vi vill?

De mål eller delar som anses vara lättast att börja arbeta med var att peka ut gående som färdssätt i kommunprogrammet F: *Resor och Transporter*. Man bör också utvidga arbetet med trygghetsvandringar, eftersom det finns en utarbetad systematik för dessa och för att de är uppskattade. Man kan även identifiera en intressant slinga i varje stadsdel och identifiera stråk och binda ihop dem.

Syftet med gåendet påverkar vilka kvaliteter stråket ska ha, gör bristanalys baserat på syftet, t ex. är stråket tillräckligt intressant? Inom Program B: *Upplevelser och rekreation* kartläggs förutsättningar för motion och rekreation i varje stadsdel – detta inkluderar ”slingor” enligt ovan.

Det beskrivs som viktigt att identifiera och saluföra promenadstråk och hitta parter för detta t ex. någon intresseförening. Om samarbete med andra aktörer startas blir det förpliktigande (i positiv bemärkelse).

De mål eller delar som anses vara svårast att förbättra är arbetet med fyrstegsprincipen, att få resurser till infrastruktur, dyrare transporter sen, bygg när man har pengar – gäller Tekniska förvaltningen. Om man bygger måste det underhållas. Förtätning kostar och var ska pengarna tas, man kan inte både förtäta och låta staden växa ut. Det gäller att tro på en strategi och hålla fast vid den, och stå emot exploatörer som vill bygga.

Attitydfrågan är även svår och det tar lång tid att ändra inställningar från bilberoendet, det måste ske tvärssektoriellt. Vem håller i taktipinnen för attityd-förändringsfrågan? Det är enklare att främja kollektivtrafik och cykel, gåendet är svårare att främja. Kvällspromenader och helgpromenader är ok, men gångpendling svårt.

Fortfarande och nu byggs bilberoende bostadssatteliter. I stället borde man förtäta eller skapa förutsättningar för att arbeta där man bor. Det är svårt att bygga GC-anslutningar i efterhand i/till bostadssatteliter.

Avslutningsvis fick deltagarna komma med önskemål på innehåll i vägledning- en utifrån sina utmaningar. Goda exempel är viktigast, och skilja det som är obligatoriskt för kommuner från övrigt, så att kommuner känner sig hemma, t ex ÖP och vad som är viktigt inom dessa. Långsiktighet är viktigt – planering tar tid och ska fungera i kanske 50 år. Det går ej att ändra synsätt hela tiden, det måste vara hållbart. Det är även viktigt att få med hur man går från planering till genomförande. Hur man kan snabba på det. Tar 100 gånger längre tid att genomföra pga olika genomförandehinder.

Deltagarna lyfte fram följande goda exempel från Luleå som kunde användas i vägledningen:

- Nyttja årstiderna – gå på vatten.
- Bra samarbete Park & Fritid och Gata. Park & Fritid var tidigare inte med i planeringsprocessen. Fritidsförvaltningen är ej lagstyrda.
- Folk går till centrum och på promenadstråk. Knökfullt.

Deltagarna tog upp följande saker som de var intresserade av att testa:

- Kul att testa att mäta gående, Fritidsförvaltningen har utrustning för isarna.

Syntes och slutsatser

Likheter mellan kommunerna

I båda kommunerna upplevdes det som positivt att samlas och diskutera gåendet. Det finns en hel del mål och ambitioner och idéer som berör (delar av) gångtrafiken, men ingen av kommunerna har hittills tagit ett samlat grepp om planering för gående.

Båda kommunerna ställdes inför flera utmaningar kopplade till bilen i arbetet med gående, dels motstånd mot åtgärder för att gynna gående t ex i centrum om det sker på bekostnad av bilparkering, dels att bilanvändningen är så utbredd och att det krävs ändrade attityder för att få invånarna att inte använda bilen ”i onödan”.

För att uppnå målet ansåg man i båda kommunerna att man måste peka ut och behandla gående som ett eget färdslag och att någon borde ha ansvaret för att bevaka gåendefrågan. Bland det viktigaste i övrigt var att arbeta med attitydförändringar. Båda kommunerna ville identifiera stråk och slingor och göra dem trevliga och intressanta. Trygghet ansågs viktigt för att folk ska kunna gå året och dygnet om.

Skillnader mellan kommunerna

I Luleå har man ett tydligare mål om att öka gåendet än i Älmhult och målbilden kring gåendet är mera välutvecklad, vilket bl a skett genom arbetet med olika förvaltningsöverskridande program.

Älmhult såg utmaningar i vissa enstaka frågor: med parkeringssituationen i centrala delar (p-vakt saknas), arbetspendlare till IKEA som genar över vägen (brist på hänsyn till gående i planeringen) och enhetlig och estetisk tillgänglighetsanpassning i centrala delar.

I Luleå såg man flera utmaningar kring förankring, organisation och genomförande, t ex att det behövs delaktighet från invånarna i processen och att man behöver förklara för invånarna om fördelen med att förbättra för gående (även om det sker på bekostnad av annat). I attitydfrågan angavs att någon behöver få ett mandat att arbeta med hållbara resor och att detta arbete bör ske tvärssektoriellt. I Luleå var frågor kring att minska bilberoendet också mera framträdande än i Älmhult. Det handlade om arbetet med fyrstegsprincipen och att förtäta staden och undvika att bygga bilberoende bostadssatteliter. Singelolyckor med gående nämndes också.

Det var få skillnader i vad kommunerna tog upp om hur man uppnår målet. Älmhult betonade mera att man behöver en vision om gåendefrågan och hur man ska arbeta med den i översiktsplanen samt att arbetet med gående borde finnas med genom hela processen mer systematiskt. I Luleå var det mera fokus kring förankring bland befolkning, utpekat ansvar för hållbara resor och att gå från planering till genomförandet, vilket handlade om att tro på en strategi och hålla fast vid den, från både tjänstemännen och politiken.

Vad bör beaktas i vägledningen?

Vägledningen bör passa för både små och större städer. Den bör ta upp hela processen från att forma och förankra målbild till att genomföra och kommunicera åtgärder, varför man gör dem och vad de har gett för resultat.

Det är viktigt att skilja ut det som är obligatoriskt för kommuner, t ex i översiktsplaner och vad som är viktigt inom dessa. För att få stöd i arbetet med de utmaningar man har efterfrågas goda exempel t ex vad gäller:

- fakta eller andra kommuners erfarenheter om hur handlarna påverkas av olika åtgärder för att gynna gående respektive begränsa biltrafiken (bilverkade)
- hur man skapar delaktighet med medborgare i att ta fram målet och hur man förklarar för invånarna vad man gör och varför och att det hjälper
- hur man arbetar med attitydförändringar
- hur man går från planering till genomförande

För att uppnå målet ansåg man i båda kommunerna att man måste peka ut och behandla gående som ett eget färdslag och att någon borde ha ansvaret för att bevaka gåendefrågan. Bland det viktigaste i övrigt var att arbeta med attitydförändringar. Båda kommunerna ville identifiera stråk och slingor och göra dem trevliga och intressanta. Trygghet ansågs viktigt för att folk ska kunna gå året och dygnet om. Genomförandenaspekter togs upp i båda kommunerna, att det gäller att gå från planering till genomförande.

6.4 Resultat Workshop 2

Under maj 2012 genomfördes två kommunworkshops, i Älmhult 14 maj, och i Luleå 23 maj. Träffarna hade temat Prova och förbättra vägledningen. Vägledningen skickades i förväg med ett antal frågor som stöd för kommunerna. Vid workshopen diskuterades hur en god nulägesbeskrivning tas fram, hur inriktning väljs och därefter hur åtgärder väljs baserat på nuläge och mål. Huvudsaklig målgrupp var kommunala tjänstemän som arbetar med gåendefrågor, dvs. potentiella användare av vägledningen.

Workshop 2 tog en halvdag i anspråk.

Sammandrag av workshop 2 i Älmhult

Inledning

Vid workshopen deltog totalt 10 politiker och tjänstemän.

- **Vad har ni tagit med er från förra workshopen?**

Flera, både politiker och tjänstemän, berättade att de fått upp ögonen för att gång och cykel är två separata trafikslag. De konstaterar att det ofta är problem med plats och pengar och en tjänsteman säger "... Man kan prata om gång men när det kommer till kostnadsbiten hamnar vi lätt i det gamla tänkandet."

En av tjänstemännen kommenterar också att det var väldigt nyttigt att prata tillsammans om frågorna och få en gemensam bas att stå på.

- **Om vägledningen och dagens workshop**

De flesta hade läst hela eller delar av vägledningen. Allmänna kommentarer som kom upp var att de hade önskat en lättläst kortversion. De tror att detta delvis kan lösas genom layout med bilder, ingresser, färger som leder en vidare etc. Detta för att det finns så mycket kunskap som en liten kommun inte har möjlighet att använda.

- **Kommunens utgångspunkt – Var befinner sig Älmhult?**

Alla placerade Älmhult som en liten nybörjarkommun. Kommentarer som kom upp var att allt idag utgår ifrån bilen och att det krävs god kommunikation för att ändra det. De tror också att det är viktigt att ändra på attityder hos kommuninvånarna.

Kommunens utgångspunkt		
Stor	Stor kommun som hittills arbetat lite med gångplanering	Stor kommun som redan arbetat mycket med gångplanering
Liten	Liten kommun som hittills arbetat lite med gångplanering	Liten kommun som redan arbetat mycket med gångplanering
	Nybörjare	Avancerad

- **Vad passar Älmhult bäst – ta samlat grepp om gående eller lyfta gående i den ordinarie processen?**

Deltagarna var överens om att det var bäst att arbeta med gående i den ordinarie processen. Någon kommenterar att det krävs att politiker och tjänstemän är övertygade och har en gemensam målbild, helst uppföljningsbar.

Hur tar vi fram en god nulägesbeskrivning för arbetet med gående?

- **För vilka delar av gåendet är nuläget känt?**

Det finns en gc-plan för tätorten men det är mest cykel som varit i fokus. GC-banor har anlagts vid nybyggen sedan 1960-talet men sys inte ihop till en helhet. Det finns en gc-utredning om skolungdomar och säkerhet. Skolvägarna är inventerade och trygghetsvandringar är genomförda. Det mesta som kom upp har dessutom åtgärdats. En trafiksäkerhetsanalys (enligt lugna gatan) har genomförts.

Annars är Älmhult ett litet samhälle och deltagarna tycker att de får mycket signaler direkt från allmänhet och även polis om hur det fungerar - ”vi känner Älmhultsborna”. Deltagarna konstaterar också att de hade kunnat göra mer kring genhet, konnektivitet och närhet. En av deltagarna poängterar att människor är olika och att det därför är viktigt med impulser från olika invånare som tex i trygghetsvandringarna som genomfördes med SFI-studenter (Svenska För Invandrare).

Deltagarna nämner flera gånger att frågan om gångmiljön är attraktiv och hur man skapar en attraktiv gångmiljö. Man konstaterar också att de fem passager som finns under järnvägen styr flödena i stor utsträckning.

- **Vilka förvaltningar var inblandade i arbetet med nuvarande nulägesbeskrivningar?**

Någon deltagare tycker att de samarbetar mycket mellan de olika förvaltningarna – tekniska, kommunstyrelsen, miljö, bygg, skola och fritid – och att det är väldigt viktigt att göra det. En annan tycker att de flesta frågor hanteras i ”stuprör”

- **För vilka gåendegrupper och aspekter/delar av kommunen är det önskvärt att förbättra bilden av nuläget? Vad önskar ni att nulägesbeskrivningen ska användas till?**

Det blir en diskussion om huruvida man känner till vad invånarna tycker. Deltagarna påpekar också att de inte kan arbeta med en allmän nulägesbeskrivning – det är för arbetskrävande. Målbilden måste komma först och sedan nuläget.

Hur väljer vi inriktning för arbetet med gående?

- **Vad skulle en gemensam målbild för Älmhult innehålla?**

Flera nämnde trygga och säkra skolvägar samt attitydförändringar som viktiga målbilder. Attraktivitet i form av utsmyckningar, lek- och motionsredskap nämndes likväl som bänkar som är nödvändigt för en tillgänglig gångmiljö. En av deltagarna tyckte att de borde ta fram tidsavstånd för gång mellan olika platser, en annan tyckte att regelefterlevnad är ett viktigt mål. ”Attraktivare

Älmhult”, ”Närhet genom gång”, ”Trygg och säker kommun” och ”minskat bilberoende” var ytterligare förslag på målbilder för Älmhult.

- **Var formas målbilden först, i ordinarie verksamhet eller i ett eget spår/dokument?**

Deltagarna säger att en så liten kommun inte kan ha så många separata spår. En workshop för att sätta riktlinjerna och sedan in i ordinarie verksamhet tror man fungerar bäst. Någon påpekar att målbilden bör ha två nivåer, en långsiktig och en kortare – helst med delmål på vägen. Ett förslag är att ha ett policydokument och sedan arbeta ned det på andra nivåer.

- **Hur ser man till att det inte glöms bort?**

Man borde börja med gåendet, säger en av deltagarna. En annan svarar att ”när ekonomin och det praktiska kommer in så släpper vi det även om vi hade med det från början”. En annan påpekar att de aldrig ifrågasätter kostnaderna för bilvägarna – de ska ju byggas ändå medan gång- (och cykel)vägen kanske inte finansieras fullt ut. De konstaterar att gång- och cykel är hopslaget i dagens ÖP och att det är en brist.

- **Vad är det för typ av målbild som behövs? Avvägningar inom gåendet eller mot andra trafikslag?**

Avvägningar mot andra trafikslag är viktigast – framförallt vad gäller kostnadsfördelningen. Det kanske t ex är billigare att bygga bostäder i centrum på nuvarande parkeringsplatser om det ökar attraktiviteten genom att man får mer människor i centrum, säger någon. De konstaterar också att de behöver ha målbilden klar för sig.

Hur väljer vi åtgärder baserat på nuläge och målbild?

- **Utifrån kommunens nuläge och målbild, vad skulle vara lämpliga åtgärder i ett åtgärdsprogram?**

Utifrån målbilden att prioritera gåendet framför andra trafikslag skulle åtgärden kunna vara att bebygga hållrum i centrum, förtäta med förnuft, prioritera bostäder istället för parkering. Hälsans stig borde utvecklas utifrån befintliga gångvägar. Någon tyckte att man borde aktivera barn genom mer målpunkter t ex lekplatser. Utgå från gång- och cykel och låt bilarna sakta in istället för att som idag planera utifrån att två lastbilar ska kunna mötas överallt. En deltagare kommenterade att det finns en del hinder för sådana åtgärder: det får inte bli för trångt och besvärligt för utryckningsfordonen, att snöröjningsbudget minskar vilket gör att man måste ha billigare anläggningar i drift.

En av deltagarna tyckte att det finns åtgärder de kan börja med på en gång, t ex påverkansåtgärder med morötter, broschyrer om promenadstråk både till jobb och för motion till nyinflyttade etc.

När en deltagare ville göra det krångligt för bilförarna protesterar många som istället vill göra det bättre för de gående.

- **Hur sker prioriteringen idag?**

Ekonomin styr mycket men vi utgår också från stråk, t ex handelsstråk och skolvägar.

Sammandrag av workshop 2 i Luleå

Inledning

Vid workshopen deltog totalt 4 tjänstemän. Ytterligare en tjänsteman bidrog med skriftliga synpunkter.

- **Vad har ni tagit med er från förra workshopen?**

Det man i Luleå tog med sig från förra workshopen var att man inser att organisationen ännu inte ser gåendet som ett trafikslag, det behövs pondus i en kommunal organisation för att föra fram frågor, och det behövs därmed en person med pondus som för fram frågan gåendet.

- **Om vägledningen och dagens workshop**

En fråga ställdes varför man ska planera för gående särskilt. Ett resonemang fördes sedan av workshopsledningen och deltagarna om att gåendet inte har ett samhällsekonomiskt värde traditionellt, men är samhällsekonomiskt viktigt ändå. Synen på gåendet som ett transportsätt är relativt nytt, och trafikplaneringen har därför inte beaktat gåendet på samma sätt som andra transportslag traditionellt.

Två av deltagarna hade läst vägledningen översiktligt, de två andra hade inte läst texten. Vägledningen behövs och skall vara riktad till ingenjörer, planerare och andra inom kommuner anser workshopdeltagarna. Vägledningen ska innehålla bra exempel, ge kontaktmöjlighet och vara konkret, både gällande det som är bra och det som är dåligt. Mycket av det som skrivs om gåendet i vägledningen anses vara självklart, men även bra, och det är bra att få det samlat i en skrift.

På frågan om vägledningen ska vara kort och koncis eller innehållsrik med belägg blev svaret att det är svårt eftersom trafikplanering inte är någon tydlig vetenskap. Det är bättre att istället motivera förslag på lösningar. Det beror även på syftet till att man läser en vägledning. Om det är bestämt att det ska genomföras en gåendeplan kan den vara mera omfattande. Att texten omfattar 80 sidor är således inte ett problem, förutsatt att det är bra struktur med bra information som är lätt att hitta. Man önskar bilder på gångvänlighet, rutor, färger etc. så att det blir roligare för ögat och lättare att hitta.

Om texten bara publiceras på webben blir det mera en färskvara, och inte lika trovärdigt som om den trycks i pappersformat. En bok är mer värt. Då ser man även bättre det man läser.

- **Kommunens utgångspunkt – Var befinner sig Luleå?**

Luleå bedöms vara en stor stad som är nybörjare inom gåendeplaneringen. Bilen har traditionellt varit viktigast i trafikplaneringen.

- **Vad passar Luleå bäst – ta samlat grepp om gående eller lyfta gående i den ordinarie processen?**

Deltagarna säger att första steget i förbättrad planering för gåendet är att få in frågan i den ordinarie processen, men där anser man sig ännu inte vara. Sedan kan gåendet bli en särskild fråga. Man kanske inte alltid vill välja mellan G och C, men ”det är ingen dum tanke att börja tänka på de gående”. Rekreativt gåendet anses vara viktigt.

Hur tar vi fram en god nulägesbeskrivning för arbetet med gående?

- **För vilka delar av gåendet är nuläget känt?**

Tjänstemännen anser sig ha god kunskap om sitt vägnät i Luleå. Det har genomförts en resvaneundersökning i Luleå, där gåendet beskrevs lika grundligt som övrig trafik. Luleå är dock en bilstad, men i resvaneundersökningen ställdes frågan om vad Luleåborna vill satsa på, och svaret blev att man vill att det satsas på gång, cykel och kollektivtrafik i stället för biltrafiken.

- **Vilka förvaltningar var inblandade i arbetet med nuvarande nulägesbeskrivningar?**

I de Förvaltningsövergripande programmen som beskrivs närmare under workshop 1 i Luleå har alla förvaltningar varit inblandade. Man ser dessa program som en målbild.

- **För vilka gåendegrupper och aspekter/delar av kommunen är det önskvärt att förbättra bilden av nuläget? Vad önskar ni att nulägesbeskrivningen ska användas till?**

Frågan diskuterades inte tydligt men resonemang fördes om att beställaren inte alltid har hunnit tänka färdigt på gåendet och hinner därför inte ta med det i projekteringen. Förstudier görs heller inte alltid så noga på grund av tidsbrist, och gåendefrågan kan då tappas bort.

Hur väljer vi inriktning för arbetet med gående?

- **Vad skulle en gemensam målbild för Luleå innehålla?**

Ett politiskt inriktningsbeslut om att kraftigt öka gåendet gentemot andra trafikslag anses vara viktigt för att kunna arbeta för att öka gåendet. Luleå kommun har som mål att kraftigt öka Gång, Cykel och Koll. Ett mål är dessutom att bilåkandet ska ligga under 50 % år 2020, vilket innebär en minskning av bilresandet med 16.000 resor per dag.

- **Var formas målbilden först, i ordinarie verksamhet eller i ett eget spår/dokument?**

Frågan diskuterades inte explicit, men de resonemang som fördes gick ut på att det ska synas redan i de politiska inriktningsbesluten.

- **Hur ser man till att det inte glöms bort?**

Planeringen för gåendet behöver vara med i alla steg från stadsmiljöprogram (som innehåller intentioner), till detaljplan, till byggskedet, och den som bygger ska även hela tiden beakta frågan. Man anser att i dag är gåendefrågan inte med i alla dessa steg. Det behövs bättre förstudier, och projektledarna behöver vara med i diskussion om gåendefrågorna, även i förprojektering.

- **Vad är det för typ av målbild som behövs? Avvägningar inom gåendet eller mot andra trafikslag?**

Ett politiskt inriktningsbeslut om att kraftigt öka gåendet gentemot andra trafikslag anses vara viktigt för att kunna arbeta för att öka gåendet, vilket i dag finns för Luleå.

Hur väljer vi åtgärder baserat på nuläge och målbild?

- **Utifrån kommunens nuläge och målbild, vad skulle vara lämpliga åtgärder i ett åtgärdsprogram?**

Diskussionen landade aldrig i vad som skulle vara ett lämpligt åtgärdsprogram för Luleå, men resonemang fördes om att det som prioriteras i dag är att Luleå centrum ska ha gångvägar till, i och runt centrum. Mjölkuddsbrinken är ett exempel på en sträcka som behöver åtgärdas.

- **Hur sker prioriteringen idag?**

Prioriteringar av åtgärder allmänt baseras på faktainsamling om fordons hastigheter, flöden, kostnad för eventuell åtgärd, erfarenheter om platsen allmänt, och antalet olyckor. Även yttre krafter påverkar så som politik och exploatörer, och då kan det vara både negativa och positiva aspekter för planering för gåendet.

Syntes och slutsatser

Likheter mellan kommunerna

I båda kommunerna hade workshop 1 medfört att deltagarna såg gåendet som ett särskilt transportslag och de insåg att gåendet inte prioriteras tillräckligt tydligt i organisationen.

Både Älmhult och Luleå placerade sig som nybörjare när det gällde gångplanering och menade att planeringen utgår från bilen. Deltagarna i båda orterna menade att gåendet borde behandlas i den ordinarie planeringsprocessen, snarare än behandlas separat, men att det krävdes en del innan man kom dit.

I båda kommunerna anser man sig ha en god bild av nuläget, särskilt avseende vägnätet. Man har samarbetat över förvaltningsgränserna vid framtagandet av – åtminstone delar av – nulägesbilden.

En gemensam målbild för båda kommunerna är en minskning av bilanvändandet/-beroendet. För att gåendet inte ska glömmas bort i planeringen betonas det i båda kommunerna att gåendet måste komma in från början, och vara med i alla steg, och prioriteras ända till genomförandet. Kostnader för gåendeåtgärder gjorde att gåendet prioriterades bort när det kom till kritan, på ett sätt som inte skedde för bilåtgärder.

I båda kommunerna diskuterades åtgärder i och till/från centrum på temat hur åtgärder väljs baserat på nuläge och inriktning.

Enligt deltagare i både Älmhult och Luleå skulle vägledningen kunna förbättras med hjälp av layout, bilder, ingresser, färger, rutor etc som lättar upp och gör det lättare att hitta.

Skillnader mellan kommunerna

Det framkom vissa skillnader mellan orternas workshopar. I Älmhult var det fler deltagare och även politiker deltog, vilket kan vara en anledning till att synpunkterna hade en annan karaktär. Nedan beskrivs de som inte enbart är enstaka synpunkter utan det som verkligen särskiljer orterna.

Älmhult identifierade sig som ett litet samhälle och Luleå som ett stort. I Älmhult var ortens storlek ett återkommande argument för ett flertal synpunkter som särskilde dem från Luleå.

I Älmhult efterfrågades en kortversion av vägledningen, och de hänvisade då till att Älmhult var en så liten kommun. I Luleå sågs längden inte som ett problem förutsatt att det är en bra struktur och ett bra innehåll i vägledningen.

I Älmhult menade vissa att eftersom det var ett litet samhälle så visste man vad invånare tyckte och att det inte var meningsfullt att göra en allmän nulägesbeskrivning utan att målbilden måste komma först. Luleå hade genomfört en resvaneundersökning (RVU) och kände därmed till invånarnas resvanor. I Älmhult hade man kännedom om nuläget vad gäller trafiknäten och invånarnas åsikter.

I Älmhult behandlade man gåendet inom gc-trafiken, medan man i Luleå hade lyft ut cykeltrafiken och börjat arbeta aktivt med cykeltrafiken separat.

I Luleå lyftes tidsbrist fram som en viktigare faktor, bland annat att det inte fanns tid för att tänka färdigt kring gående i tidiga skeden, vilket gjorde att frågan om gående tappades bort och inte kom med i projekteringen.

Vad bör beaktas i vägledningen?

Workshop 2 bekräftade slutsatserna av workshop 1 när det gäller:

- vägledningen bör passa för både små och större orter
- gåendet bör behandlas som ett eget färdslag
- gåendet bör komma in i ett tidigt skede.

I workshop 2 framkom också att:

- Strukturen behöver vara ännu tydligare.
- Vägledningen bör förbättras med hjälp av layout, bilder, ingresser, färger, rutor etc som lättar upp och gör det lättare att hitta.
- Det behövs stöd för att prioritera gående/gåendet och tips på hur man ska göra för att inte tappa bort frågan gående/gåendet i den ordinarie planeringsprocessen.

7. Slutsatser

Förstå motiven till att gå

Projektet visade att det finns flera olika motiv till att man går; till arbete/skola och andra nyttomål, för motion och rekreation, av sociala skäl, samt till kollektivtrafik. En slutsats var att ett ökat gående troligtvis kräver att de olika motiven hålls isär då man analyserar och planerar för gående. För samtliga motiv är säkerhet, trygghet och vägunderhåll viktiga, medan framkomlighet, genhet, ytbehov och omgivningen spelar olika stor roll för olika motiv. Detta innebär inte att man ska planera separata nät för olika motiv, t ex har förvärvsarbetare med tidspress intresse av kombinerade motions- och nyttoresor, men att man ska beakta vilka motiv som behöver tillgodoses i olika delar av tätorten.

De avstånd personer kan tänka sig att gå är 600 meter till kollektivtrafik, en kilometer till inköp och ca 2 kilometer till fritid/nöjen respektive arbete/skola. Dessa avstånd bör beaktas i planeringen och inom dessa bör det finnas sammanhängande gångnät till nyttomålen. Miljö som stödjer möten, vackra omgivningar och hälsomedvetenhet lockar till gående. Brister i belysning är ett hinder för flera grupper kvällstid och bristande vinterväghållning och ojämna ytor ett hinder för framför allt äldre. Både gående till nyttomål och för motion och rekreation är mycket vanliga företeelser och det är viktigt att dessa möjligheter och kvaliteten för dessa bibehålls, så att inte gåendet minskar. Upplevd bristande kvalitet gäller framför allt belysning och samspelet med cyklister och mopedister.

Samspel mellan gående och cyklister (och mopedister)

Expertseminariet visade att det finns mycket kunskap om hur olika separeringsformer mellan gående och cyklister fungerar, men att kunskapen inte används av kommunerna. Det beror delvis på en bristande kunskapsuppbyggnad och bristande respekt för kunskap, men också på svårigheter med implementering som i sin tur beror på brist på resurser och utrymme, att det är svårt att prioritera upp gång- och cykeltrafiken och att göra avvägningar mellan olika aspekter.

När befintlig kunskap ställdes samman i en struktur som beaktar ”året runt”-perspektivet och olika delar av gångnätet framstod den lämpligaste separeringsformen för att åtskilja gående och cyklister på gc-bana vara vägmarkering med heldragen linje, som gjorts taktilt kännbar genom att vägmarkeringen kompletteras på olika sätt, detta kombinerat med olika material och vägmarkeringar på gående respektive cyklisters yta (markplattor för gående och asfalt för cyklister i miljöer där många gående och cyklister färdas, i mindre trafikerade områden asfalt för både gående och cyklister; vägmarkeringar i form av cykelsymbol, streckad mittlinje och utmarkerade körriktningsspilar för dubbelriktade cykelbanor på cykelbanan) samt vägmärke för påbjuden gångbana och cykel- och mopedbana för att det ska vara tydligt även vid vinterväglag.

Den ovanstående lösningen borde granskas ytterligare, framförallt avseende drift och underhåll men även med tanke på gåendes och cyklisters singelolyckor, innan den föreslås som en standardlösning vid nyanläggning. För att den ska fungera året runt behöver linjen målas om så att den behåller sin taktilitet, men även sin kontrast och det bör fastställas vad detta innebär i praktiken för drift och underhåll och därmed kostnad.

Det är en stor diskrepans mellan vad som är godkänt enligt ALM²³ och vad som anses görbart för kommunerna. Om inte extra medel sätts in för kommunerna att åtgärda (och drifta) detta så måste nya lösningar fram som även tar hänsyn till kommunernas realitet. Tills vidare kanske gemensam GC-bana bör tillåtas i ytterkanterna och motorfordonsflödena vara så låga att cyklister kan cykla i blandtrafik i centrum- och bostadsområden.

Systematiskt arbete med planering och utformning för gående

I projektets etapp 1 visades att det finns ett behov av att kommuner och regioner arbetar mer effektivt och systematiskt med planering och utformning för ökat gående. Den samlade slutsatsen från första etappen är att det är viktigt att visa på gåendets betydelse för förflyttning och dess olika ändamål. Ett av de viktigaste resultaten från litteraturen var bristen på data som beskriver och kvantifierar gåendet som transportsätt.

Det är ett glapp mellan visionen om det goda och vad man faktiskt planerar för i samhället och hur samhället utvecklas. Samhället behöver ge gåendefrågorna mer utrymme och skapa bilden av att gångtrafiken är grundläggande och därigenom ges högre status. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar är stora och viktiga grupper och gångnätet ska dimensioneras efter dem, eftersom dessa grupper oftare är beroende av gångnätet för sina transporter.

Workshoparna med kommuner bekräftade bilden från etapp 1. Metoden i sig upplevdes som givande. Kommunrepresentanterna upplevde det som positivt att samlas och diskutera gåendet, att ta ett samlat grepp om planering för gående. I båda kommunerna hade workshoparna medfört att deltagarna såg gåendet som ett särskilt transportslag och de insåg att gåendet inte prioriteras tillräckligt tydligt i organisationen.

I Älmhult behandlade man gåendet inom gc-trafiken, medan man i Luleå hade lyft ut cykeltrafiken och börjat arbeta aktivt med cykeltrafiken separat. I större städer där man börjat bryta ut cykeltrafiken är det risk att det sker på gångtrafikens bekostnad. Exempelvis visade expertseminariet om samspel att vinterväghållning av cykelbanan skedde före parallell gångbana.

Diskussionerna visade att kommunerna behöver vägledning genom hela processen från att forma och förankra målbild till att genomföra och kommunicera åtgärder, varför man gör dem och vad de har gett för resultat. Vägledningen bör passa för både små och större orter och se till att gåendet behandlas som ett eget färdslag och kommer in i ett tidigt skede. Det behövs stöd för att prioritera gående/gåendet och se till att frågan inte tappas bort i den ordinarie planeringsprocessen.

²³ BFS 2011:5 ALM 2 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader

8. Referenser

Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space. Trafikverket Publikationsnummer: 2010:122

Barnkartor i GIS - ett verktyg för barns inflytande i planeringen, hemsida. <http://barngis.slu.se>

Berglund U, Eriksson M, Ullberg M (2011). Här går man: Gångtrafikanter erfarenheter av gåendemiljön i tre städer. Sveriges Lantbruksuniversitet, Landskapsarkitektur. 3/2011.

BFS 2011:5 ALM 2 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader

Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition (2012). Löwing, K. Koucky, M. & Kleberg, J: Koucky & Partners AB på uppdrag av projektet Öresund som cykelregion

Gibbrand, M., Nilsson, A., och Söderström L. (2009). Separering av fotgängare och cyklister - förstudie inom SNE-RPD. Vägverket. Publikation 2009:154.

Johansson, C., et al. (2012). Planering och utformning för ett ökat gående. Etapp 1: Litteraturstudie, expertseminarium och trafik- och stadsplanerares syn på utemiljöns förutsättningar för gående. Luleå tekniska universitet.

Jonsson, L., Hydén, C. (2005). Utformning av separering av gående och cyklande. Institutionen för teknik och samhälle. Lund, Lunds Universitet.

Malm, S et al, 2007, Utvärdering av olika utformningar av separering mellan gående och cyklister, Trafikkontoret, Stockholms Stad, Stockholm

Mopeders klass I på GCM-vägar – utredning av kriterier för tillåtande, Trivector Rapport 2013:21

Nilsson, A, Söderström, L. (2010). Separering av gående och från varandra – utvärdering av goda lösningar. Vägverket. Publikation 2009:155

Niska, A., Johansson, C. och Caesar, K. (2013). Drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort. För ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet året om. VTI rapport 776, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

SOU 2012:70: Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv Betänkande av Cyklingsutredningen. Stockholm 2012

Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010): GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus

Trafikverket publikation 2013:057: Vägledning för gångplanering. Så skapas det gångvänliga samhället.

Ullberg, M., Eriksson, J., Johansson, C. (2013). Att främja gåendet -Resultat från en enkätstudie. Luleå tekniska universitet.

Viklund L., 2003, Utformning av separering mellan fotgängare och cyklister på gång- och cykelstråk, Luleå Tekniska Universitet, Luleå

Wennberg, H. (2009). Walking in old age : A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effects of measures taken. Lunds universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Bulletin 247.

Wennberg, H. (2011). Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation. Trivector Rapport 2011:27. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

9. Bilagor

Bilaga 1) Expertseminarium om samspel mellan gående, cyklister och mopedister

Expertseminarium om samspel mellan gående, cyklister och mopedister inom projektet "Planering och utformning för ett ökat gående" - minnesanteckningar

Onsdagen den 4 maj kl. 10.00–15.00 på Trivectors kontor på Åldermansgatan 13 i Lund.

Program

Kaffe (från 09.45)		
Introduktion		
10.00	Projektgruppen hälsar deltagarna välkomna och ger en introduktion till projektet och seminariet. • RPD/SNE-projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående” – syfte, upplägg och hittills uppnådda resultat (Charlotta Johansson, LTU) • Introduktion till samspelsfrågan och detta seminarium (Annika Nilsson och Hanna Wennberg, Trivector)	
TEMA 1: Vad vet vi redan?		
10.30	<i>Diskussionspunkter:</i> Vad har vi redan kommit fram till när det gäller samspel mellan gående, cyklister och mopedister? Vad vet vi och vad vet vi inte? • på gc-vägar • på trottoarer • på gånggator På vilket sätt och med vilka metoder har samspel hittills studerats? (för- och nackdelar, goda och dåliga erfarenheter)	<i>Inlägg:</i> • Gåendes, särskilt äldres, trygghet kopplat till samspel med cyklister (Hanna Wennberg, Trivector) • Barnens val: att möta moppar eller långtradare (Ulla Berglund, SLU) • Beteendestudie vid olika utformning av gång- och cykelbanor (Lisa Sakshaug, Tyréns) • Separering av gående från cyklister - utvärdering avseende trygghet och framkomlighet (Annika Nilsson, Trivector) • Drift- och underhållsproblem vid trafiksäkerhets- och tillgänglighetsutformning (Oscar Grönvall, Tyréns och Charlotta Johansson, LTU)
Lunch (12.00)		
TEMA 2: Hur går vi vidare?		
13.00	<i>Diskussionspunkter:</i> Vilka återstående problem är viktigast att lösa? Var och för vilka grupper av gående? Hur lägger vi upp studie om samspel?	<i>Inlägg:</i> • Några idéer på fortsatta studier om samspel mellan gående och cyklister (Annika Nilsson och Hanna Wenn-

	Och med vilka målgrupper för resultaten?	berg, Trivector)
14.10	<i>Diskussionspunkter:</i> Regeringen har tillsatt en utredning om trafikregler för cykeltrafik – hur inverkar den på samspelsfrågan?	<i>Planerade inlägg:</i> • Regeringens utredning av regler för cykel (Karin Månsson, Näringsdepartementet)
Avslutning		
14.40	Projektgruppen summerar seminariet.	
Kaffe - slut för dagen (15.00)		

Deltagare

Namn	Organisation
Charlotta Johansson	LTU
Annika Nilsson	Trivector
Hanna Wennberg	Trivector
Lisa Sakshaug	Tyréns
Oscar Grönvall	Tyréns
Ulla Berglund	SLU
Malin Eriksson	SLU
Åse Svensson	LTH
Ralf Risser	Factum
Anette Rehnberg	Trafikverket
Mathias Wærnhjelm	Trafikverket
Karin Månsson	Näringsdepartementet
Pär Envall	TUB Trafikutredningsbyrå
Christer Ljungberg	Trivector

Bilaga 2) PM – Förslag på förändringar i TRAST och VGU

I detta PM ges förslag på aspekter att beakta i kommande versioner av TRAST och VGU som föranleds av projektet ”Planering och utformning för ett ökat gående - Systematisk förbättring av förutsättning i utemiljö för att färdas till fots”.

TRAST

Gång som transportsätt i planeringen

Det är ett glapp mellan visionen om det goda och vad man faktiskt planerar för i samhället och hur samhället utvecklas. Traditionellt har bilen varit fokus i planeringen, men det är på väg att förändras anser många. Samhället behöver ge gåendefrågorna mer utrymme och skapa bilden av att gångtrafiken är en norm och därigenom ges högre status. Barn, äldre och funktionshindrade är inga försumbara grupper utan har också rätt till sin andel av insatserna. Det är även intressant att bedöma inom vilka grupper det går att vinna flest gående. I det arbetet ingår att definiera de aktörer som är relevanta när det gäller gåendefrågor:

- Vem har kunskap i kommunen?
- Vem är med och planerar?
- Vem beslutar? Vem bestämmer?
- Vem initierar?
- Inte glömma andra relevanta aktörer i kommunen: politiker, tjänstemän och allmänhet.

För att komma fram till en policy för gångplanering är följande frågor viktiga: använda den kunskap som faktiskt finns om gående, påverka den politiska viljan, ge underlag för planer där gåendet lyfts fram, de positiva hälsoeffekterna av gåendet, och där så är aktuellt Trafikverkets roll i planeringen för gående.

Olika nivåer i trafikplanering för gående

Stadsbyggandet styrs av många olika aspekter vilka kan leda till en struktur som inte gynnar eller bjuder in till gående. Exempel är lokalisering av externhandel och annat som direkt missgynnar dem som inte har bil. Lokaliserings- och strukturfrågor bör således bättre analyseras utifrån ett gåendeperspektiv i den kommunala planeringen.

En god trafikplanering ur ett gåendeperspektiv innehåller kontinuerliga och gena gångstråk i en småskalig miljö som inte är enformig, och väl underhållna gångytor även på vintern. Man ska ha möjlighet att se andra människor när man går. Kopplingen till kollektivtrafiken bör även lyftas fram i planeringen för gåendet

Det finns flera viktiga problem för gående på detaljerad nivå som man måste arbeta med. Det är till exempel ytjämnhet m.m. ur ett tillgänglighetsperspektiv allmänt, och utformningen av korsningspunkter med motorfordonstrafik och cykeltrafik avseende säkerhet, trygghet och framkomlighet.

Effektsamband inklusive hälsoaspekter

Finansiering och planering av gåendeprojekt är en komplex fråga eftersom det ofta inte finns tydliga underlag från flödesmätningar och liknande för att kunna beskriva effekten av åtgärderna. Data som beskriver och kvantifierar gåendet som transportsätt är därför viktigt för att kunna planera för gåendet. Systematiska mätningar av gångtrafik, på samma sätt som genomförs för motorfordonstrafik är därför viktigt, för att kunna metodiskt planera för gåendet, och föra fram gåendets betydelse i den kommunala planeringen. Då kan man ta fram en gemensam problemsyn som utgångspunkt för att förmedla till dem som ingår i införandet av planering för gående; politiker och tjänstemän i kommuner och statliga verk. Kvantifiering av gåendet ger även underlag för kostnadsmodeller som underlag för samhällsekonomiska kalkyler. För transportsättet gående är delresorna viktiga.

Hälsoaspekten är en viktig fråga som också kan väcka intresse för planering för gående hos politiker, tjänstemän och allmänhet. Värderingen av hälsovinster av gående är troligtvis större än värderingen av restidsvinster och miljövinster av gående enligt gängse samhällsekonomiska kalkyler. Hälsoaspekten är en allt viktigare drivkraft för att gå eller springa i framförallt bostadens närområde.

En god nulägesbeskrivning för arbetet med gående

I forskningsprojektet "Planering och utformning för ökat gående" finansierat av Trafikverket skickades en enkät ut till boende i Båstad, Luleå, Västerås, Älmhult och Östersund hösten 2011. Syftet med enkäten var att fånga gåendes resvanor och uppfattningen av gångmiljöerna i sin ort. Deltagarna fick uppge i vilken utsträckning olika orsaker är anledning till att de inte går. Av de som någon gång tar sig till och från arbete/skola/utbildning är det mellan 24 % och 44 % i de undersökta orterna som ofta, dvs. minst en gång per vecka, använder färd sättet till fots under barmarksförhållanden. När vinterförhållanden råder är det mellan 30 % och 47 % som går ofta till och från arbete/skola/utbildning. Under barmarksförhållanden är det mellan 42 % och 52 % av respondenterna som färdas till fots för att göra inköp av livsmedel minst en gång i veckan. Under vinterförhållanden är motsvarande andel mellan 39 % och 51 %.

Gemensamt för svaren om hur ofta man går är att det var en oväntat hög andel personer som går ofta, både till arbete/utbildning, för att handla livsmedel, annan typ av handel och nöjen. De som har svarat kan vara personer som gillar att gå eller har goda möjligheter att gå mycket. Den höga andelen ofta-gående kan även bero på hur man som respondent har tolkat frågan, t.ex. att man någon gång går för att köpa lunch under arbetsdagen, eller någon gång per vecka går till kiosken eller liknande, vilket kan betyda att gå och köpa livsmedel. Men även med detta antagande är andelen ofta-gående stor, det är således förvånansvärt många som går ofta till de olika angivna målpunkterna eller ärendena. Detta är ett resultat som också kan väcka intresse för planering för gående hos politiker, tjänstemän och allmänhet.

VGU

VGU har nyligen omarbetats och bakgrunden till förändringarna är inte helt känd. När avsnitt 5.4 kring separering har granskats kan text därifrån arbetas in om hur och när man ska separera gående från cyklister om det ligger i linje med intentionerna med nya VGU.

