

8 STEG TILL EN GÅNGBAR KOMMUN

En guide till dig som jobbar
strategiskt med gång i en
kommun



Innehåll

Om guiden 3

Steg 1: Bestäm er för att prioritera gång 4

Steg 2: Kartlägg befintlig gånginfrastruktur 9

Steg 3: Vad vill kommuninvånarna? 11

Steg 4: Undersök - hur planerar vi idag? 14

Steg 5: Ta fram en gångstrategi 19

Steg 6: Kampanja 26

Steg 7: Visa att det går! 29

Steg 8: Genomför och följ upp 31

Bilagor

- [Kommuners gångstrategier - en sammanställning](#)
- [Kommuners målsättningar](#)
- [Åtgärdslista](#)

Om guiden

Guiden du nu läser är en produkt av Klimatkommunernas projekt "Gångbara kommuner". Projektet kom till för att ge en rejäl knuff i svenska kommuners gångfrämjande arbete. I projektet, som finansieras av Trafikverket, har vi undersökt hur kommuner arbetar för att öka gångtrafiken och vilka glapp det finns mellan befintlig kunskap och genomförande i praktiken.

Guiden är ingen manual för att utforma gånginfrastruktur, utan ett inspirationsmaterial som kommuner kan plocka delar från. De åtta stegen beskriver viktiga delar att få på plats för att få igång det strategiska gångarbetet i en kommun.

Guiden är framtagen med hjälp av forskningsstudier, intervjuer med experter, genomgång av kommuners strategier och en enkätundersökning som genomfördes i projektet, där 32 av Klimatkommunernas medlemmar svarade på hur de arbetar med gångfrämjande insatser. Vi har hämtat inspiration till guiden från organisationen [Walk21](#).

Målgruppen för guiden är tjänstepersoner och politiker i kommuner som arbetar med och ansvarar för utformning och användning av transportsystemet. Vi hoppas att materialet kommer stötta ert arbete med att göra er kommun mer gångbar.



Steg 1: Bestäm er för att prioritera gång

Att gå eller cykla till olika målpunkter i vardagen är enligt forskningen en av de viktigaste formerna av vardagsrörelse.[1] En kommun som prioriterar gång i sin planering främjar inte bara invånarnas hälsa utan bidrar även till en trevligare och mer attraktiv kommun.

Bestäm er för att sätta gångtrafikanter högst upp i trafikplaneringen och låt det genomsyra kommunens utvecklingsarbete. Här nedan presenteras olika nyttor med gångtrafik, använd dem som utgångspunkt i ert arbete med att bli en gångbar kommun.

Gång gynnar cityhandeln

Det finns många studier som visar att handlare tenderar att överskatta bilens betydelse och att gående och cyklister i själva verket är en stark köpgrupp. Som exempel visar en studie från Nederländerna att gående och cyklister i genomsnitt handlar mer än dubbelt så mycket per vecka som bilister. En dansk studie visar att gående och cyklister står för mer än tre fjärdedelar av alla kundbesök i Fredriksberg. Liknande resultat finns att hämta från flera andra håll i världen såsom Bristol, Dublin, Graz, Portland, San Fransisco och Växjö.[2]

En av de förmodade anledningarna till större köpkraft hos gående och cyklister är att det är lättare för de som går att göra fler spontana stopp än vad det är för bilister.[3] I Dublin ledde en omvandling till mer gånvänlig stadsmiljö till en ökning av sysselsättningen med 300 procent[4]. När Melbourne omvandlade sitt centrum för att prioritera gående ökade gångflödet med 830 procent och staden blev utnämnd av The Economists som "världens mest levande stad" fem år i rad.[5]

Flertalet studier visar på att en plats som är levande, har mindre biltrafik och mer folk ute på gatorna, upplevs som mer attraktiv och trevligare[6].

[Läs mer om hur stadskärnor påverkas när biltrafiken minskar och tillgängligheten för gångtrafikanter ökar här.](#)

[1] [Varje rörelse räknas](#), Regeringskansliet

[2] Bent & Singa 2009, Clifton 2012, COWI 2019, HUI 2010, Mingardo 2009, Nederveen 1999, Sustrans 2006.

[3] Badger, 2012; Reid, 2018; Transport for London, 2018

[4] Arup 2016

[5] [Järfällas gångplan](#)

[6] Appleyard 1980, Gerike et al 2021, Hedin 2021

Gång ger säkrare skolvägar

De barn som går eller cyklar till skolan är i allmänhet mer fysiskt aktiva, i jämförelse med barn som istället åker bil eller kollektivt[7]. Att inleda dagen med rörelse har visat påverka skolresultaten positivt[8]. Barn som reser aktivt har också lättare att koppla av på kvällarna efter skolan[9], medan barn som skjutsas till skolan blir tröttare under hela skoldagen[10]. Dessutom har ökat bilresande, och därmed minskat aktivt resande, kopplats ihop med den ökning av psykisk ohälsa vi ser bland barn och unga idag[11].

Gång är mer socialt

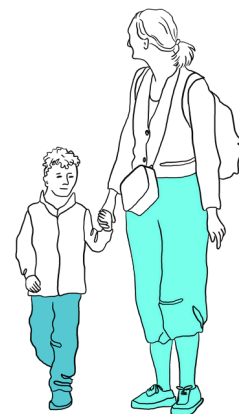
Människor som bor på gator med mer biltrafik har visat sig mindre benägna att känna sina grannar. Eftersom gåvänligen gator blir mer sociala, byggs också en känsla av grannskap upp enklare.[16]

På Irland fann en studie att personer i gångvänliga stadsdelar hade 80 procent mer "socialt kapital" än de som bodde i bilberoende områden[17]. Trafikinfrastuktur, som genomfartsleder eller vägar med få korsningar, kan fysiskt separera och segregera stadsdelar. Mer gåvänligen gator och korsningar gör hela staden mer tillgänglig för alla.

Gång ger bättre folkhälsa

När fysisk aktivitet ökar och biltrafik minskar förbättras folkhälsan. World Health Organization uppskattar att fysisk inaktivitet orsakar cirka en miljon dödsfall varje år, bara i Europa[12].

En daglig promenad på 29 minuter minskar dödligheten med 22 procent och en 30 minuters promenad fem dagar i veckan minskar korttidssjukfrånvaron med 15 procent.[13] Forskning visar även att aktiv pendling (cykel och gång) har en positiv effekt på arbetsprestationer och sjukfrånvaro[14].



[7] VTI, 2017a

[8] NTF, u.å.a, Trivector, 2020, Törnsten, 2020

[9] Trivector Traffic, 2017b

[10] Lagercrantz, 2018

[11] Karlstads universitet, 2018; Lagercrantz, 2018

[12] World Health Organization, 2009

[13] Gångbar stad, Trafikverket

[14] Ma och Ye, 2019; Hendriksen m.fl., 2010; Mytton, Panter och Ogilvie, 2015

London kallar sin trafikstrategi för [Healthy Streets](#). Den innehåller ett mål om att alla Londonbor ska gå minst 20 minuter per dag. Staden har räknat på de samhällsekonomiska effekterna av detta: Om alla Londonbor skulle gå eller cykla minst 20 minuter varje dag så skulle the National Health Service (vården) spara 1,7 miljarder pund under de kommande 25 åren, bland annat för att 85 000 höftfrakturer skulle undvikas och 19 200 färre skulle drabbas av demens.

Effekterna blev tydliga när Paris år 2015 hade en bilfri dag vilket medförde att smogen minskade med 40 procent. Och under Obamas besök i Stockholm 2013 minskade antalet bilar med en tredjedel. Det gjorde att kvävedioxidhalterna minskade med 30 procent.[15]



Bild på hälsoeffekterna av gång, översatt från Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2022. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

[15] [Järfällas gångplan](#)

[16] [Järfällas gångplan](#)

[17] Arup 2016

Gång ökar trygghet och säkerhet

Fler gående i stadsmiljön utgör en informell övervakning i stadsrummet. Människor upplever stadsrum som naturligt befolkas av många människor som tryggare[18]. Ökad gångtrafik kan även minska brottsligheten – när ett kvarter i Kansas City blev bilfritt under helgerna föll brottsligheten med 74 procent[19].

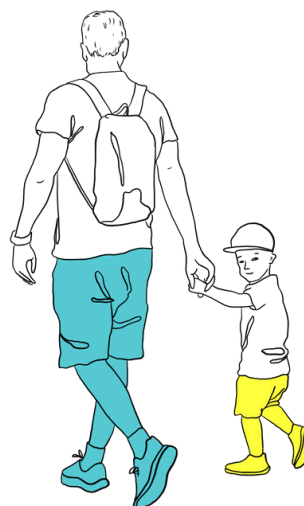
Forskning har även visat att transportsystem som är säkrare för aktiva färdssätt också är säkrare för alla transportanvändare, eftersom gator som designats utifrån ett gång- och cykelperspektiv ofta leder till lägre körhastigheter även för bilar[20].

Gång är ett ytbesparande transportslag

Uppskattningsvis en femtedel av utrymmet i europeiska städer avsätts till transporter och ungefär hälften av detta till bilar.[21] När utrymmesbehoven per transportsätt ställs mot varandra framgår det tydligt att bilar kräver mest utrymme och fotgängare minst. Faktum är att en gångbana på 3,5 meter kan transportera upp till tio gånger så många personer som en bilväg på 3,5 meter[22].

Gång är ett tillförlitligt transportslag

Ett argument som ibland lyfts fram mot aktiva transportsätt som gång är att det tar längre tid. Det är till viss del sant. Men en del av det som aktiva transportsätt saknar i reshastighet kan de kompensera för i tillförlitlig restid[23]. Eftersom gång inte påverkas av trängsel eller andra variabler som berör motor- eller spårbunden trafik behöver fotgängare inte räkna med extra tid på grund av restidsvariationer. Med andra ord kan man som fotgängare nästan alltid räkna med att ens resa på en femton minuter tar femton minuter, medan en bilresa eller kollektivtrafikresa kan variera stort på grund av köer och andra förseningar.



[18] Polismyndigheten i Stockholms län 2005

[19] Arup 2016

[20] Marshall och Ferenchak, 2019

[21] Gössling et al., 2016; TransportShaker, 2018).

[22] Passenger capacity of different transport modes

[23] Batley et al., 2019

Ett exempel på en gångbar stad

En stad som får uppleva alla dessa nyttor är Pontevedra i nordvästra Spanien. Staden Pontevedra med 80.000 invånare har omvandlats till en stadskärna för människor istället för för bilar. Luften har blivit friskare och stadskärnan mer levande.

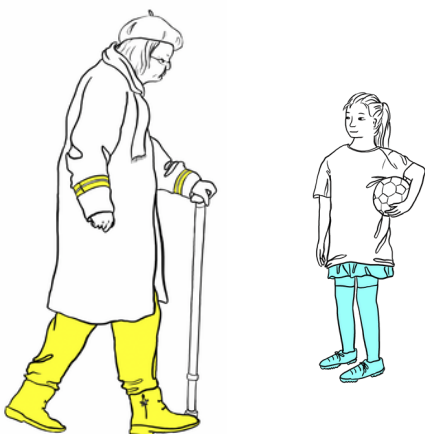
Så här beskriver borgmästaren framgångarna: "We decided to redesign the city for people instead of cars and we've been reaping the rewards ever since," said Pontevedra's mayor Miguel Anxo Fernández Lores. "Not only have we not had a single road-related death in over a decade, but air pollution has been reduced by 67 percent and our overall quality of life in the city has dramatically improved," he said. Some 15,000 people have moved to the city since it became car-free, he added.

"This city was basically a giant warehouse for cars, full of private vehicles that filled our public space, generated noise and emissions, and stopped our citizens — especially children and the elderly — from having true autonomy in the place in which they lived," said Fernández Lores, who won Pontevedra's 1999 mayoral campaign promising to reclaim the streets. Initial opposition disappeared once local shops saw business increase with pedestrianization. "Instead of driving out to malls on the periphery, people shop in the city center: The city is our mall." [24]

[Film för att visa hur det är i Pontevedra och vad invånare tycker.](#)

[Läs mer om Pontevedra.](#)

Och på sid 54 och framåt i boken [Vänd pyramiden](#).



[24] <https://www.politico.eu/article/pontevedra-city-pioneer-europe-car-free-future/>

Steg 2: Kartlägg befintlig gånginfrastruktur

Vad är det som gör att inte fler går i er kommun? Genom att kartlägga den befintliga gånginfrastrukturen får ni en uppfattning om brister och möjliga åtgärder. Innan ni börjar kartläggningen kan det vara bra att förstå vilka faktorer som påverkar vårt gångbeteende. Här är de tre viktigaste faktorerna[25]:

- **Fysiska faktorer:** Är gatan formad efter en fotgängares behov (tillräcklig bredd, tydlig markering för gångbana, osv)? Hur säkra är fotgängare från kollision med fordonstrafiken? Hur trevlig och stimulerande är miljön som man går i?
- **Sociala faktorer:** Är gångmiljön trygg? Upplevs den som trygg? Finns det möjlighet till interaktioner och umgänge? Finns det platser som har särskild betydelse för grupper och individer? Finns det höga kulturella värden?
- **Individuella faktorer:** Hur enkelt är det att ta sig till målet? Finns det gena vägar, bänkar, viloplatser, osv? Vilka är de personliga anledningarna att gå (t.ex. ta sig till arbete/skola, utföra ärenden eller motionera)?

Det är kombinationer av dessa tre faktorer som gör att vi väljer att gå.

En grupp som är extra känslig för brister i gångtrafiken är äldre. "Situationer och miljöer som undviks av äldre och som också utgör en faktisk trafiksäkerhetsrisk är: höga fordonshastigheter, mycket trafik på gatan, otillräckligt utrymme, signalreglerade korsningar med för korta gröntider, blandfas och utan refug, cyklister på gångytor och dåligt separerade gång- och cykelvägar samt fysiska hinder och oklara anvisningar i gångmiljön" ([Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder](#)).

Vad kan mätas och hur kan ni gå tillväga för att göra det?

Här listas mätmetoder och datakällor som bidrar till att skapa en bild av olika aspekter av er gånginfrastruktur.

- **Ta reda på kommunens potential i stort.** Hur uppfylls de grundläggande förutsättningarna för täthet, funktionsblandning och närhet till målpunkter? Ett sätt att mäta närhet och tillgänglighet till olika målpunkter är att använda tillgänglighetsmått. [Se hur Göteborgs stad gjort med Tillgänglighetsmått](#)

[25] Ewing, R. & Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. J. of Urban Design. 14(1), 67 och Mehta, V. (2008). Walkable streets: pedestrian behaviour, perceptions and attitudes. Journal of Urbanism. 1(3), 219.

- **Gångflöden på vissa stråk eller i vissa punkter.** Mäts med hjälp av sensorer eller kamera, det vill säga fasta mätstationer för automatisk räkning. Kan även mätas med manuella räkningar.
- **Enkelt avhjälpna hinder**, till exempel gångytors jämnhet, kantstenar, kontrastmarkeringar mm. [Se HIN 3 Boverkets föreskrifter om ändring i verkets föreskrifter och allmänna råd \(2011:13\) om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser, BFS 2013:9](#)
- **Trängsel.** Kolla in den manual för att mäta trängsel som Stockholm stad har tagit fram: [Varför mäta trängsel på Stockholms gångtor?](#)
- **Trafiksäkerhet längs viktiga gångstråk.** Titta exempelvis på utformning av passager och separeringsformer.
- **Olycksstatistik för gående.** Finns i [Strada](#) (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Resultat av kartläggning från kommuner

Järfälla kommun beskriver i sin gångplan några brister med den befintliga gånginfrastrukturen:

- Järfälla är till stora delar planerad utifrån en trafikseparering som lett till en gles och i vissa fall otrygg miljö för gående.
- Många trottoarer är generellt smala på ena sidan av gatan (ca 1 meter). Mindre välskött vegetation gör många trottoarer än smalare.
- Totalt består huvudgångnätet av 4 km gata med trottoar som är smalare än 2 meter.
- De flesta gång- och cykelbanor saknar separering mellan gående och cyklister och är för smala.

Huddinge kommun har i sin gångplan pekat ut ett [övergripande gångnät](#) inom kommunens primära utbyggnadsområden enligt översiktsplanen (i de flesta fall ett område på 1200 meter från en befintlig eller framtida spårstation). Detta för att potentialen till att öka resandet till fots är som störst här. Stråk som behöver utvecklas/förbättras har identifierats och ritats in på kartan.

Stockholms stad gjorde 2017 en [gångflödeskarta](#) som visar antalet fotgängare per dygn som passerar gator i centrala Stockholm. Data täcker Norrmalm och visar ett vardagsmedeldygn under år 2017. Data baseras på uppmätta och skattade värden för vissa tidsperioder över dygnet.

Läs mer om hur ett sammanhängande gångnät planeras i [Gångbar stad](#).

Steg 3: Vad vill kommuninvånarna?

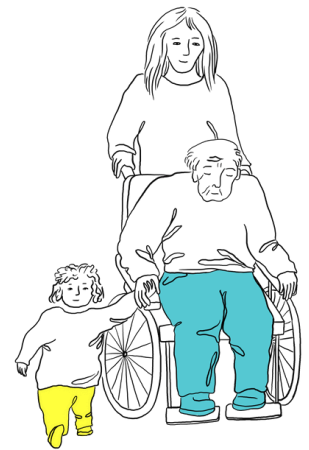
Detta steg handlar om att förstå vad som får människor att välja att gå i er kommun och vilka platser de helst inte går på och varför. Det finns flera metoder för att samla in hur kommuninvånare ser på gånginfrastrukturen. Metoderna har lite olika syften och kan varieras beroende på vad det är man vill få fram.

Metoder

Medborgarundersökning – enkät

Metoden kan användas för kartläggning både vid uppstart och senare vid uppföljning. Se till att ni får ett representativt urval. Exempel på frågor att ställa:

- Bakgrundsfrågor (ålder, kön...)
- Resvanor
- Vad som motiverar respondenten till att gå
- Hur respondenten upplever det att gå (tillgänglighet)



Gångintervjuer med fokus på olika grupper

Genom att gå tillsammans med olika målgrupper kan ni samla in mycket information om gångmiljön. Välj områden som målgruppen känner väl, exempelvis kan ni gå med en grupp barn på deras väg till skolan, eller med en grupp pensionärer i samma bostadsområde på deras väg till mataffären eller busshållplatsen.

- Öppet samtal om att gå medan man går tillsammans i miljön
- Hur upplever en bestämd målgrupp den lokala miljön?
- Vilka möjligheter och hinder lyfts?
- För ett samtal om upplevelser, känslor, attityder, minnen...

Gångruttsutvärdering

Gångruttsutvärdering är en användbar metod för att få mer specifik information om en gångsträcka. Tänk på att det tar tid och kan vara svårare att få folk att engagera sig, särskilt sårbara grupper. Därför är det viktigt med tydliga instruktioner.

- Medborgaren går valfri rutt och utvärderar. Det finns möjlighet att ta bilder och skriva egna kommentarer.
- Mobil används (och GIS).
- Frågorna lägger den som vill utvärdera in och designar själv.
- Tips på verktyg: [KoBoToolbox](#)

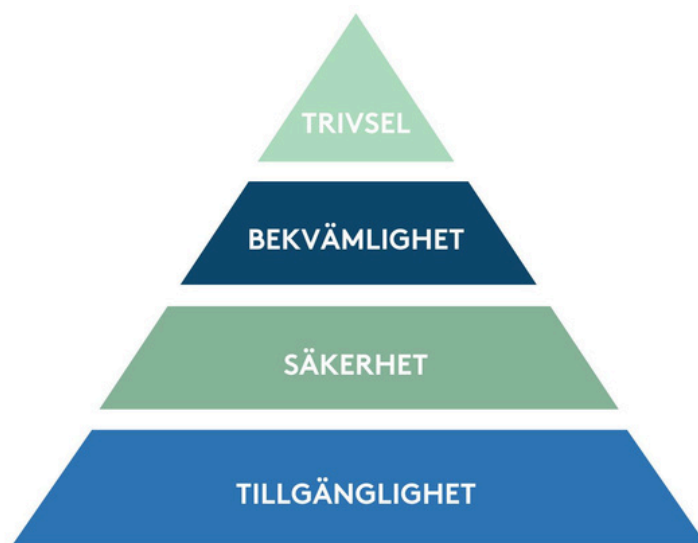
Vilka miljöer lockar till gående?

Forskaren Dan Andersson visar i sin avhandling att skönhet och grönska är de viktigaste faktorerna för att välja att gå. Buller från biltrafik är den mest bromsande faktorn. [27] Studien visar också att upplevelsen av skönhet är positivt relaterad till trygghet. Slutsatsen är att om vi vill skapa miljöer som lockar fler att gå ska vi sträva efter att skapa vackra, gröna miljöer och att minska buller från motorfordon.

Metoden som användes i studien var ACRES (Active Commuting Route Environment Scale). Det är en enkät som kan användas för att utvärdera hur de som går eller cyklar till jobbet upplever sin färdmedelsmiljö. Den består av 13 frågor för gångtrafikanter och svaren görs på skalor mellan 1-15. Frågorna handlar bland annat om buller, avgaser, mängd fordon, trängsel, trygghet, grönska, skönhet mm.

Vilka behov ska tillgodoses för gångtrafikanter?

Den här gångpyramiden, baserad på forskning från Mariela Alfonzo[28] och Jan Gehl[29], beskriver vilka behov som behöver tillgodoses för att skapa en gångvänlig kommun.



Tillgänglighet är den mest grundläggande delen - att det finns trottoarer och gångvägar att gå på, att dessa är väl sammanslutna i ett gångnätverk som täcker hela kommunen och att avstånden mellan platser är inom gångavstånd. Gånginfrastrukturen bör också vara tillgänglighetsanpassad, så att alla kan röra sig i gångnätet oavsett förutsättningar. Det kan i sig innebära att trottoarer och gångvägar är väl underhållna och fria från exempelvis snö, överväxt vegetation och andra potentiella hinder, att trottoarkanter är sänkta vid övergångsställen (alternativt att hela övergångsstället är upphöjt i trottoarhöjd), och att det är skyltat och lättnavigerbart att ta sig till vanliga besöksmål.

[27] Exploring Perceptions of Route Environments in Relation to Walking, Dan Andersson, GIH

[28] Alfonzo, M (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environmental and Behaviour* 37(6), 820

[29] Gehl, J (2019), *Städer för människor*

Nästa del rör **säkerhet** – att det finns skydd mot den motoriserade trafiken genom fysiska barriärer, att det finns gott om övergångsställen. Skydd från cyklister och andra icke motoriserade fordon genom tydlig separering av gång- och cykelbana. Skydd mot väderförhållanden som vind, nederbörd och sol. Skydd mot föroreningar och buller, till exempel genom vegetation och avstånd från biltrafik, men också genom sänkta hastigheter och minskad biltrafik. Det är också viktigt att gångmiljön upplevs som trygg. Se till att gångbanor är belysta, att det finns alternativa vägar att ta, och att gångstråk mellan viktiga punkter ligger i anslutning till bostäder eller annan befolkad verksamhet där det finns gott om bostadsfönster och god ljussättning. Genomför trygghetsvandringar för att bättre förstå den upplevda tryggheten.

Efter säkerhet kommer **bekvämlighet**. Om gångmiljön är bekväm blir den plötsligt mer än platsen mellan punkt A och punkt B. Finns det tillräckligt med utrymme för gångtrafikanter i stadsrummet, så att man exempelvis kan gå med sina vänner i bredd utan att behöva akta sig för bilar eller cyklar? Har övergångsställen designats så att bilarna saktar ner och fotgängare är väl synliga och finns det mittrefuger för fotgängare vid de breda övergångsställena? Finns det möjlighet att stanna upp en stund och kanske sätta sig på en bänk eller annan gatumöbel, titta på och ta in omgivningen och kunna ha en konversation i en rimlig ljudnivå?

Den översta delen i pyramiden – **trivsel** – är det som kan få gångtrafikanten att uppskatta sin promenad på en djupare nivå. Det som kan skapa en behaglig och trivsam miljö är saker som estetiska värden, en varierad bebyggelse i mänsklig skala, men också en mångfald och livlighet i stadsmiljön. Detta är saker som berör flera delar av kommunens stadsplanering och är något som kan ta tid att skapa. Därför är det viktigt att gångvänlighet som koncept genomsyrar kommunens samtliga styr- och planeringsdokument som påverkar stadsmiljön och stadsutvecklingen. Det involverar dock inte bara kommunen, utan påverkas av det lokala näringslivet, den lokala kulturscenen och även civilsamhället.

En av de viktigaste faktorerna för att skapa trivsamma gångvänliga miljöer som lyfts av forskningen är grönska, alltså buskar, träd, växter och grönytor i allmänhet. Utöver de miljömässiga fördelar som kommer med grönska i stadsmiljöer, såsom biologisk mångfald, värme- och skyfallsreglering, samt reducering av ljud- och luftföroreningar, så mår människor bra av grönska, särskilt om den är varierande i sort och blomningstid. Se till att populära gångstråk är omgivna av mycket grönt.



Steg 4: Undersök - hur planerar vi idag?

Nu är det dags att förankra arbetet med gång internt. Starta den interna processen med att kartlägga var gångtrafik kommer in i era befintliga strategier.

Gånggrupp

För att sätta igång behöver vi veta nuläget. En bra start är att bjuda in olika funktioner i kommunen som på olika sätt jobbar med trafikanter. På ett första möte kartläggs hur gång hanteras i era befintliga styrdokument. Deltagarna på mötet kan därefter utgöra grunden i en gånggrupp som ansvar att driva kommunens gångfrämjande arbete.

Flera kommuner har en intern arbetsgrupp för gångfrågor. Där deltar exempelvis trafikplanerare, landskapsarkitekt, representanter från drift och underhåll samt kommunikation. Med fördel involveras även kommunala bolag i gruppen. Håll möten regelbundet, exempelvis en gång i månaden, för att stämma av vilka åtgärder som genomförs och planeras. En sammankallande projektledare för gruppen bör utses.

Exempel: I Göteborg Stad finns två grupper som jobbar med gångtrafik. Den ena har övergripande ansvar för investeringar och jobbar med att fånga behov, strukturera upp arbetet med vilka förstudier som bör prioriteras och i vilken ordning. Gruppen gör en bedömning av behovet och nominerar årligen in prioriteringar. Gruppen har också funktionen av att kvalitetssäkra utredningar över platser innan de går vidare till att bli en faktisk investering eller reinvestering. Gruppen ses var tredje vecka och innefattar både gång och cykelperspektiv och har ambitionen att ha en helhetsbild för åtgärder på området. I gruppen ingår trafikplanerare från stadsmiljöförvaltning, trafikplanerare från stadsbyggnadsförvaltning, utformare/landskapsarkitekt, trygghetssamordnare, två reglerare och cykelstrateg samt fotgängarstrateg.

Den andra gruppen jobbar med fotgängaranalyser och är ett nätverk kring analyser som berör fotgängare. Både analyser i form av stadsformsanalyser (gis-baserade kartanalyser), trafikanalyser (mikro och makro), trafikprognoser, trafikmätningar och marknadsundersökningar kopplat till gång. Gruppen ses varannan månad och består av analytiker från analysenhet, personer med GIS-ansvar, ansvariga för tekniska handboken samt fotgängarstrateg.

Andra styrdokument

I Klimatkommunernas enkät om gångtrafik (2024) svarade 25 av 32 kommuner att gångtrafiken behandlas i översiktsplanen, 13 svarade att gång ingår i klimatstrategin eller motsvarande styrdokument, och ett fåtal nämnde energiplan, folkhälsoplan och budget.

Örebro kommun beskriver hur deras styrdokument hör ihop:

“Hela kedjan från ÖP till detaljplanering och åtgärder i bygglovsskedet behöver hänga ihop. I bygglovsskedet anmärker vi om det saknas tydliga kopplingar för gångtrafikanter på fastigheten till exempel, oskyddade trafikanter ska prioriteras och kunna ta sig till entréer utan konflikt med motorfordon.”

Tips för kommunen övergripande planering:

- Tydliggör att gång är ett eget trafikslag.
- Beskriv syftet med att fler ska gå.
- Planera centrumbildningar och viktiga målpunkter som torg, stationer och parker inom gångavstånd.

Nedan följer exempel på hur gång behandlas i andra styrdokument än gångplan.

Översiktsplan

Stockholms stad beskriver i sin gångplan hur arbetet tar avstamp i översiktsplanen:

- “Stockholms översiktsplan tydliggör vikten av funktionsblandning vid planering av ny bebyggelse, för att skapa befolkade och innehållsrika offentliga rum med levande bottenvåningar. Planen beskriver en trafikhierarki där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är viktigast. Ambitionen att bygga tätt i stråk som kopplar samman stadens delar ger också förutsättningar för en befolkad och innehållsrik stadsmiljö.”

Trafikstrategi/motsvarande

I Sollentuna kommuns [trafikpolicy](#) står det att:

- “När nya gator anläggs eller när befintliga byggs om ska utrymmet prioriteras mellan trafiklagen. Att gående får tillräckligt utrymme och infrastruktur med god detaljutformning ska prioriteras högst, därefter cyklister, kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.”
- “Sollentuna ska arbeta för att stimulera aktiv transport. Att gå och cykla till vardags är en betydelsefull källa till hälsofrämjande fysisk aktivitet och är viktigt ur ett folkhälsoperspektiv. Aktiv transport uppmuntras dels genom kvalitativ infrastruktur, men även genom att planera attraktiva och trivsamma miljöer att vistas i och röra sig igenom, samt genom ett beteendepåverkande arbete.”

Klimatstrategi

Så här tar Östersunds kommun upp gång i sin [klimatstrategi](#):

- "En övergripande målbild bör antas om en förändrad färdmedelsfördelning i Östersunds tätort. Målsättningen till 2030 bör vara en fördelning där andel bil är 40 procent, cykel och gång 40 procent och kollektivtrafik är 20 procent. Enligt en HEAT-studie utförd av Trivector kan det bli en samhällsekonomisk vinst på 95 – 137 miljoner kronor årligen. Och 497 ton koldioxidekvivalenter sparas om andelen kollektivtrafik, gång och cykel ökar från dagens cirka 37 procent till 60 procent. Även jämställdhetsaspekter och trafiksäkerhet skulle främjas."
- "Östersunds kommun ska förbättra och utveckla drift och underhåll på gång- och cykelvägar, både sommar och vintertid. Detta främjar även jämställdhet."
- "Skolor och förskolor ska lokaliseras i mindre enheter med närhet till bostäder, för att möjliggöra aktiva transporter med gång och cykling."

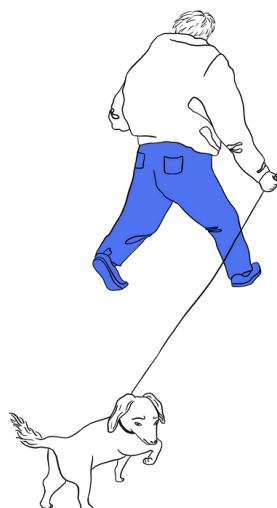
Linköpings kommun skriver i sitt [klimat- och energiprogram](#):

- "Inriktningen att genom fysisk planering gynna trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och mikromobilitet skapar förutsättningar för vardagsmotion. Minskad vägtrafik ger positiva hälsoeffekter genom minskade bullerproblem och bättre luftkvalitet."

Folkhälsoplan/plan för social hållbarhet

Lunds kommun nämner aktiva transporter i sitt [program för social hållbarhet](#):

- "Lunds kommun ska i sin fysiska planering säkerställa mer jämlik och jämställd tillgång till grön- och friluftsområden, gång- och cykelvägar, rekreation och spontanidrottsplatser, skolgårdar och idrottsanläggningar."
- "Lunds kommun ska i stadsutvecklingen skapa jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafik, aktiva transporter och service."



Budget

I Uppsala kommuns [budget 2025 med plan för 2026-2027](#) nämns vikten av att främja gång:

- "Uppsala ska präglas av attraktiva natur- och kulturmiljöer. Natur- och kulturresevat samt parker fyller viktiga funktioner för såväl människor som biologisk mångfald. Aktiviteter, funktioner och andra värden ska koncentreras till platser som många människor kan nå med gång, cykel och kollektivtrafik."
- "Det ska vara lätt för människor att göra smarta och hållbara val när det kommer till resor och transporter i hela kommunen. Bland annat ska fler gator på centrala platser kunna omvandlas till gång- och cykelgator där vistelse prioriteras, alternativt regleras för att minimera onödig genomfartstrafik med motorfordon. När Uppsala växer och förtätas ska framkomligheten för yteffektiva trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras i stadsplaneringen. Arbetet ska ske i nära samverkan med Regionen och andra berörda externa parter."

Utvecklingsstrategi

Skellefteå kommun har i sin [strategi för hållbar samhällsomvandling](#) ett mål om stadigt ökande gång- och cykeltrafik, och motiverar det såhär:

- "När lösningar för såväl kollektivtrafik som gång och cykeltrafik är rätt utformade blir det dessutom lätt för alla människor att ta eget ansvar för klimat, miljö och hälsa."
- "Gång och cykeltrafiken är i grunden hållbar, men här finns också fördelar inom jämställdhet och inkludering som är viktig för Skellefteås fortsatta utveckling."

TIPS: Karlskrona kommun har tagit fram [Strategi Karlskrona](#) för utvecklingen av den centrala staden. Den första versionen beslutades 2007 och den nuvarande är från 2022. Strategin är indelad i 4 fokusområden som handlar om identitet, rörelse, stadsrum och aktiviteter. Inom varje fokusområde finns strategier som presenteras med utmaningar, rekommendationer, visionskarta, diagram och referensexempel.

Vilka nationella målsättningar finns?

Utöver de transportpolitiska målen, som ligger till grund för utvecklingen på området har Folkhälsomyndigheten [rekommendationer för fysiska aktivitet](#) som säger att: "Vuxna bör varje vecka vara fysiskt aktiva på måttlig intensitet i minst 150–300 minuter eller minst 75–150 minuter av fysisk aktivitet på hög intensitet, eller en likvärdig kombination av måttlig och hög intensitet. Fysisk aktivitet på måttlig intensitet ger en ökad puls och andning, medan hög intensitet ger en markant ökning av puls och andning."

Vilka i kommunen jobbar med gångtrafik och när?

I denna tabell beskrivs i vilka skeden som gångfrågor kommer in i kommuners processer och vilka funktioner som bör vara inblandade. Har ni rutiner på plats för att samarbeta mellan olika funktioner i er kommun?

KVALITET	TID	ÖP/FÖP/TÖP	DP & PROGRAM	GENOMFÖRANDE	DRIFT
1.1 Blandad miljö	✓		✓		
1.2 Variation och rytm	✓		✓		
1.3 Tätt på rätt sätt	✓		✓		
1.4 Fria ytor och rymlighet	✓		✓		
1.5 Optimal lokalisering	✓		✓		
1.6 Nära vardag			✓		✓
1.7 Nyttänkande parkering			✓		✓
2.1 Hög konnektivitet	✓		✓		
2.2 Maskvidd			✓		
2.3 Genhet	✓		✓		
2.4 Tydlig gatuhierarki	✓		✓		✓
2.5 Prioritering i gaturummet			✓		✓
2.6 Jämnt flöde	✓		✓		✓
2.7 Vit- och vattenplan	✓		✓		✓
3.1 Urban natur - grönstruktur	✓		✓		✓
3.2 Rofyllt och skyddat	✓		✓		
3.3 Trygga lustgårdar/gaturum			✓		✓
3.4 Hastighet och trafikmängd			✓		
3.5 Attraktiva färdvägsmiljöer			✓		✓
3.6 Komfortabelt			✓		✓
3.7 Kontaktytor insida-utsida			✓		
4.1 För alla - inkluderande	✓		✓		✓
4.2 Social kantzon			✓		
4.3 Överlappande program			✓		
4.4 Performativa rum			✓		✓
4.5 Tillåtande frizoner					✓
4.6 Fysisk sömlöshet			✓		
4.7 Digitala gränssnitt				✓	✓

KOMPETENSER

Klimatexpert
 Stadsbyggare
 Landskapsarkitekt
 Ekolog
 Kulturgeograf
 Mobilitet/Trafik
 Näringsliv
 Folkhälsovetare
 Drift & underhåll

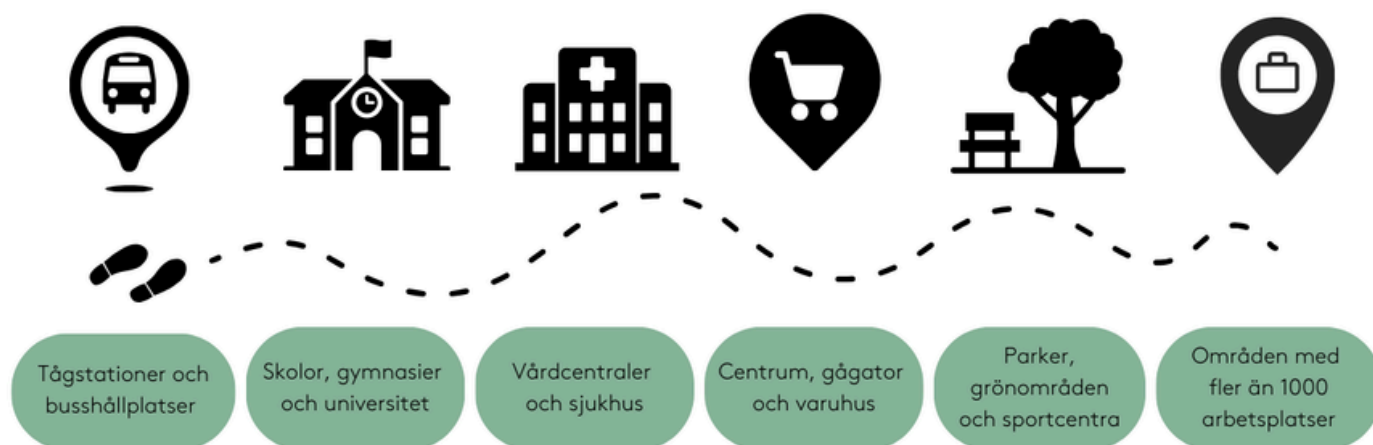
Källa: [Planeringsverktyg - stödjande fysiska livsmiljöer Rörelserikt vardagsliv genom hållbar stadsplanering](#), Trivector.

För mer info om utformning och infrastruktur kolla in [GCM-handboken](#).

Steg 5: Ta fram en gångstrategi

En gångstrategi beskriver nuläget, ert önskade framtida läge och hur ni ska komma dit. Vilka mål och åtgärder som bör ingå i en strategi varierar från kommun till kommun. En bra utgångspunkt är att förbättra för gående där de går mest, och koppla ihop bostadsområden med målpunkter (förskola, skola, vårdcentral, mataffär, parker, tåg- och busstation osv) [30].

Tillgodosse behoven hos de som går där människor går som mest.
Sammanlänka bostadsområden med målpunkter.



En av de viktigaste faktorerna för att göra en kommun gångvänlig är närhet. Tillgänglighetsmått är ett sätt att mäta närhet och tillgänglighet för olika målpunkter (skola, arbetsplats, vård, rekreation mm). Göteborgs stad: [Tillgänglighetsmått \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/tillganglighetsmatt).

Närhet och tillgänglighet kan dock innebära olika avstånd på olika platser. Ha i åtanke att gång inte bara betyder korta resor - gångpendlare kan gå långt. Medianavståndet för vuxna gåendependlare i Stockholm är 2,5 km och mediantiden knappt 30 min – ungefär samma för kvinnor och män. Detta innebär att hälften av gåendependlarna går längre sträckor än så. [31]

Som inspiration finns [här en lista med kommuners gångstrategier](#).

[30] Meeting The Needs of People Walking

[31] Källa: Schantz P, Stigell E, Dang P, Salier-Eriksson J, Rosdahl H (2006). Kan fysiskt aktiv arbetspendling bli en "folkrörelse"? Gymnastik- och idrottshögskolan, GIH, Institutionen för idrotts- och hälsovetenskap.

Rekommendationer att utgå från i gångplaneringen

Både målet med resan och hur behaglig platsen är att gå på är avgörande för val av färdmedel. Följande rekommendationer utgår från hur gående upplever sin gångväg och är framtagna efter gångintervjuer som forskare Thomas Højemo gjort i Varberg. Rekommendationerna är en bra utgångspunkt i er stadsplanering i stort och i ert arbete med att ta fram en gångstrategi.

1. Ge stimulans under promenader via variation och skiftningar:

- Understryk årstidsvariationer i utemiljön. Exempelvis genom att plantera växter och träd som har färger som växlar markant under årstiden eller liva upp med utomhuskonst med starka färger vintertid.
- Mixa in grönt i den byggda stadsmiljön. På stadsgator kan små och stora gröna inslag göra det attraktivare att gå, som plantor, blomsterbäddar och träd.
- Utöka gångmöjligheterna för att skapa en mångfald av promenadval. Genom att skapa genvägar i naturområden kan fler kombinationsmöjligheter erbjudas. Att binda samman gångvägarna inuti grönområden på ett bra sätt med omkringliggande trottoarer och gångbanor gör det lättare att kombinera promenader i natur- och stadsmiljöer.



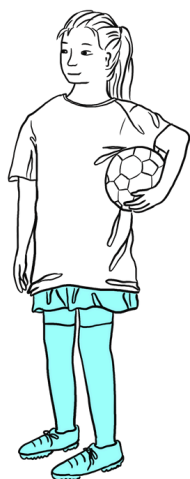
2. Underlätta att nå olika mål med att gå via närhet, tillgänglighet och finmaskiga kopplingar:

- Koppla samman grönområden och den byggda miljön för att erbjuda valmöjligheter. Det är en fördel om stadsplaneringen kan tillgodose flera slags naturområden, som park, hav och skog, nära så att promenader i olika naturområden och själva staden kan kombineras på flera sätt.
- Planera i en finmaskig skala för närhet och tillgänglighet till gångområden och destinationer.



3. Visa tydlig information om vägvisning och tillgänglighet:

- Implementera ett vägvisningssystem för fotgängare. Genom att skapa ett vägvisningssystem speciellt anpassat för gående som täcker hela staden, inklusive gatumiljöer såväl som gröna områden, blir det lättare att orientera sig.
- Skapa informationskanaler gällande universell tillgänglighet till det offentliga rummet. För att göra stadsmiljön tillgänglig för alla behövs information om vilka gator och lokaler som är tillgänglighetsanpassade. Informationen kan finnas dels på plats i vägvisningssystemet (se föregående punkt) och dels digitalt, där den kan uppdateras. Användare skulle exempelvis kunna meddela kommunen om brister på ett enkelt sätt via en mobilapp.



4. Anpassa offentliga miljöer för universell tillgänglighet:

- Fasa av trottoarkanter regelbundet i gätunätet, speciellt vid övergångsställen.
- Konstruera trottoarer som är tillräckligt breda och jämna.
- Använd lämpliga gatumaterial för att åstadkomma jämnhet.
- Lägg resurser på snabbt underhåll av trottoarer och gångvägar. Snö, is och ojämnheter kan göra det obehagligt eller farligt att röra sig.

5. Främja den byggda miljöns sammanhang och dess kulturarv

- Främja kulturarvet i den byggda miljön. Underhåll och bevara gamla byggnader för att bibehålla en känsla för och anknytning till stadens platser hos de som bor i staden.
- Ta hänsyn till den befintliga byggda miljöns skala och höjd vid nybyggnation. Alltför abrupta förtättningsinslag med höga hus kan skapa att väven av en enhetlig stadsbebyggelse blir skadad.
- Integrera nya byggnader för att skapa en mix av något gammalt och något nytt. Staden behöver inte vara frusen i tiden när äldre byggnader bevaras. Nya byggnader kan läggas till som är utformade i ett nutida formspråk, men det är önskvärt att de nya byggnaderna medvetet förhåller sig till den omgivande äldre bebyggelsen, snarare än att fungera som utropstecken utan sammanhang.

6. Gör det tryggare och säkrare att röra sig till fots

- Öka den upplevda tryggheten genom bättre visuell översikt. Buskar bör hållas korta eller ersättas med annan växtlighet som inte blockerar den visuella översikten för att öka den upplevda tryggheten gentemot brott. Fokusgrupper kan med fördel användas så att kommuner kan få reda på vilka platser som upplevs som otrygga.
- Förbättra belysningen i offentliga miljöer. Belysningen bör vara jämn, enhetlig och ej bländande. Den bör finnas i alla de miljöer som gående rör sig i. Det är en fördel om invånare kan involveras i arbetet med att skapa en belysningsplan.
- Reservera tillräckligt med utrymme enbart för fotgängare, utan inkräktande cyklister. Därmed är det en fördel om gångområdet är tydligt markerat med åtminstone en linje eller kanske en nivåskillnad.
- Lugna ned och begränsa biltrafiken. Gator kan med fördel stöpas om med mer utrymme till fotgängare och lägre hastighet för bilar. Farthinder för bilar som gupp och upphöjda övergångsställen gör det tryggare att röra sig till fots. En ytterligare idé är att utöka nätet av gånggator och gångfartsområden.



7. Gör det lättare att pausa för vila eller social kontakt:

- Tillhandahåll sittmöjligheter för vila och social kontakt. Det finns två kategorier av sittplatser: privata (t ex café-stolar) och offentliga (t ex sittbänkar). För privata sittplatser kan kommunen underlätta genom att ta fram en policy för var det är lämpligt att ha sittplatser (t ex caféplatser utomhus). För offentliga sittplatser bör placeringen av sittplatser och dess antal noggrant beaktas. Sittplatser ska göra det enkelt att stanna till för att vila samt för att ta sociala kontakter under promenader. Därför bör de vara placerade vid och nära platser där fotgängare normalt rör sig. För att skapa attraktiva sittplatser föreslås att a) ha sittplatser som går att flytta på för att själv välja hur man sitter (t ex i relation till andra eller till solljuset), b) sätta sittplatser runt bord, c) ha sittplatser som är vinklade i förhållande till varandra för att möjliggöra naturliga samtal samt d) gruppera sittplatser i stället för att ha enskilda sittplatser eller bänkar långt ifrån varandra. Bra sittmöjligheter behövs både i naturmiljö och i urban miljö.

- Möblera det offentliga rummet så att social samvaro underlättas. Att gå kan fylla en social funktion. Olika slags "utemöbler", som exempelvis sittplatser, utegym eller lekplatser, kan göra det lättare för sociala kontakter att äga rum. I gröna rum som parker kan en "kritisk massa" av olika aktiviteter göra det lättare för människor att prata med varandra, exempelvis genom att sätta ett utegym ihop med sittmöjligheter och en lekplats på ett ställe dit många gångvägar leder. Andra exempel på sådana sociala artefakter är grillplatser, dekorativa blompartier och utekonst. Att gå och dröja sig kvar är två sidor av samma mynt – genom att stärka möjligheten till att dröja sig kvar på ett ställe kan det bli mer attraktivt att gå dit. För att nå en sådan ömsesidig förstärkning behöver "utemöblerna" designas på rätt sätt och placeras på rätt ställe i en utemiljö för att skapa en enhetlig upplevelse där både att gå och stanna till ingår.[32]

Sätta mål

För att kunna styra transportsystemet mot ett mer aktivt resande behöver mål brytas ned till varje transportslag. Målen behöver tydligt definiera vilka trafikslag som ska öka och vilka som ska minska.

Vi rekommenderar att följande målsättningar beslutas politiskt i kommunen i exempelvis trafikstrategin. Förslag på uppföljningsmetod inom parentes:

- Utsläpp av växthusgaser från transporter inom kommunen som geografiskt område (ton CO₂-ekv/inv) ska årligen minska med x % (Kolada)
- Gångtrafik per invånare ska årligen öka med x % alternativt Gångtrafiken ska öka med x % till år x (RVU)
- Cykeltrafik per invånare ska årligen öka med x % alternativt Cykeltrafiken ska öka med x % till år x (RVU)
- Kollektivtrafikresandet per invånare ska årligen öka med x % alternativt kollektivtrafikresandet ska öka med x % till år x (RVU)
- Motorfordonstrafiken per invånare ska årligen minska med x % (Kolada)
- Motorfordonstrafiken på det kommunala vägnätet ska årligen minska med x % (mätningar)



[32] By foot at ease: environmental affordances for wellbeing in walking, Thomas Höjemo, 2020 och Varberg till fots, sammanfattning.

Målet om att andelen gångtrafik ska öka bör alltså kombineras med målsättningar för samtliga trafikslag, beslutade i en trafikstrategi eller motsvarande. Utgångspunkten i gångstrategin blir då ett tydligt, mätbart mål. Några exempel på hur kommuner formulerar sina mål:

- Andelen resor till fots inom kommunen ska öka från 32 procent år 2016 till 50 procent år 2030. (Helsingborg)
- Gångresande per invånare ska årligen öka. (Lund)
- Andelen gångtrafik ska vara 34 procent 2030 jämför med 17 procent 2015. (Järfälla)

Det övergripande målet om att andelen gångtrafik ska öka kan kombineras med delmål för olika parametrar, till exempel trygghet och tillgänglighet. I [den här bilagan](#) har vi samlat exempel på kommuners mål om:

- Andel gångtrafik
- Attraktivitet och trygghet
- Säkerhet och underhåll
- Kommunens egna processer och information
- Tillgänglighet

Bestämma åtgärder

Kommuner kan jobba med olika typer av åtgärder som förbättrar för gående – fysiska förbättringar som kompletteras med mjuka/kommunikativa insatser. I [den här bilagan](#) har vi samlat exempel på hur kommuner jobbar med åtgärder inom:

- Trafiksäkerhet och trygghet (sänka hastigheter, prioritera gående, separera trafikslag m.m.)
- En gångvänlig stad för alla (jobba med attraktivitet och tillgänglighet och att skapa sammanhängande gångstråk med möjlighet till rekreation och vila.)
- Drift och underhåll (åtgärda lokala problem, förbättra vinterväghållning m.m.).
- Kommunikation och information (kartor, vägvisning, kampanjer, dialog och tävlingar samt interna kompetenshöjande åtgärder).



Den kartläggning som gjorts inom ramen för Klimatkommunernas projekt Gångbara Kommuner visar att de vanligaste åtgärderna är (andel svarande inom parentes):

- Hastighetsdämpande åtgärder (100 %)
- Medborgare kan anmäla brister i gånginfrastrukturen (97 %)
- Öka tillgängligheten för personer med funktionshinder (91 %)
- Säkra skolvägar (81 %)
- Sänkt hastighet (81 %)
- Tar hänsyn till gåendes behov vid trafikstörande arbeten (81 %)
- Inventera och förbättra beläggning på gångbanor (78 %)
- Trygghetsskapande åtgärder vid övergångsställen (78 %)
- Separering gångbana cykelbana (78 %)
- Gångfartsgata/område (78 %)
- Skapa attraktiva gångstråk, förbättra rekreationsstråk (78 %)

Kolla in [Planeringsstöd för gågator](#) som Stockholm stad har tagit fram. Här finns bland annat checklista förutsättningar gågata och tips för utformning.

Framgångsfaktorer

Framgångsfaktorer som kommuner lyfter är bland annat att orter byggs täta och funktionsblandade så att det blir nära till målpunkter och med gott utbud av kollektivtrafik. Samtidigt som ytan för parkeringar och vägar minskas och hastigheter för motordriven trafik sänks, finns ett väl utbyggt och finmaskigt nät för gående med tydlig skyltning.

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

”**Mölndals kommun** har gjort ett stort arbete med att omvandla innerstaden för att få ett attraktivt centrum. Biltrafiken har flyttat ut från de mest centrala delarna för att ge plats åt gågator och torg. Detta har bland annat gjorts genom att begränsa tiderna för varutransporter för att ge plats åt gångtrafikanterna, samla parkering i p-hus och bara ha korttidsparkering med avgift längs med några få gator. Mölndals kommun har också gjort en generell förtätning med fler bostäder, verksamhetslokaler, restauranger och butiker. Det är hög nivå på materialval och gestaltning, konst och grön utsmyckning.”

Steg 6: Kampanja

Ett viktigt steg för att få fler att gå är att genomföra kampanjer som lyfter gång som trafikslag, gärna i samband med fysiska förändringar. Fokusera på budskap som att hållbart resande är den självklara normen[33]. Många gånger kan mindre, målgruppsanpassade, kampanjer få bättre effekt än masskommunikation. Försök att nå olika målgrupper på ett personligt sätt.

[TIPS: Läs K2s guide om resebeteenden.](#)

Klimatkommunerna har tagit fram ett flexibelt och skalbart kommunikationskoncept som är gratis för alla att använda, "Promenera mera". Konceptet är ett informations- och kampanjmaterial som handlar om att ta det första steget, att upptäcka glädjen i en enkel promenad. Det är en verktygslåda som vi hoppas ska hjälpa Sveriges kommuner att inspirera fler att ta sig fram till fots. Bland annat ingår alla figurer i den här guiden!

Konceptet innehåller kommunikationsmaterial som kan anpassas efter de unika förutsättningar och resurser som finns i just er kommun. Använd enheterna direkt som de är eller anpassa efter er grafiska profil. Genom att komplettera med foton från er egen kommun blir materialet dessutom lokalt anpassat.

[Spana in materialet här!](#)



[33] [Förändrade resvanor och mobilitetstjänster. K2](#)

#engångföralla är **Luleå Kommuns** gångutmaning som genomfördes i syfte att öka andelen resor till fots och sätta fokus på att byta ut de onödigt korta bilresorna till att istället gå. Tävlingen lockade närmare 3000 Lulebor som tävlade för sin by/stadsdel.

[Läs mer om #engångföralla här.](#)

Stockholms stad har en egen Facebook-sida för gång och cykel. Här berättar de om nya satsningar och tipsar om nyheter som rör stadens arbete för ett gångvänligare Stockholm.

[Cykla och gå i Stockholms stad \(Facebooks webbplats\).](#)

Skyltning

Sedan maj 2018 finns gångvägvisningsskyltar uppsatta på flera platser i Stockholm. Dessa visar gångavståndet mellan viktiga målpunkter och syftar till att visa på möjligheterna att gå i staden. Skyltarna kan även avlasta kollektivtrafiken genom att visa att avståndet mellan olika platser är kort, samt uppmärksamma genvägar och tvärförbindelser mellan olika stadsdelar. Målpunkterna som pekas ut är olika typer av platser och kan även vara mer lokala, som t.ex. toaletter och hissar. Gångvägvisningen är både tänkt att hjälpa gångtrafikanter att orientera sig på platser där det är svårt att få överblick samt att uppmuntra till ökat gående i staden.

[Test av nya skyltar som visar vägen för gående | Stockholms stad](#)

[Projekteringsstöd gångvägvisning](#)



Fotograf: Sam Victorin

Gångkarta

Använd kartor för att visa gångtid - Linköping har tagit fram en utskriftsvänlig karta som visar hur lång tid det tar att gå mellan olika områden i staden. På kartan står det:

“Upptäck Linköping till fots! Prova det mest klimatsmarta sättet att för~ytta sig, samtidigt som du gör din egen hälsa en stor tjänst. Dagliga promenader till jobb, skola, shopping eller aktiviteter är den perfekta vardagsmotionen. Med 30 minuters rask promenad fem dagar per vecka har du dessutom nått rekommendationen för fysisk aktivitet.”

[Spana in kartan “Gångtider i Linköping” här.](#)

I London finns kartor som visar hur långt man kommer på 15 minuters promenad uppsatta runt om i staden. På kartorna syns det tydligt var man själv är och var det finns tunnelbanestationer.



Steg 7: Visa att det går

Kommuner spelar en viktig roll för att visa att ökad gångtrafik är möjligt. Ett steg för att rent praktiskt göra detta är att genomföra pilotprojekt som kan öka den lokala kunskapen om vad gångbarhet kan innebära och även fungera som underlag för ytterligare gångfrämjande åtgärder.[34]

Nedan listas några exempel från olika kommuner som framgångsrikt genomfört insatser för ökad gångtrafik. Hur skulle ett flaggskepp för gångtrafik se ut i er kommun?

Malmö

I Malmö testas det bilfria konceptet "Skolgata" vid Gullviksskolan och Sorgenfriskolan mellan augusti 2024 och juni 2025. Under perioden skapas gång- och cykelzoner i skolnära miljöer för att öka tryggheten både för elever och andra barn som bor eller vistas kring skolan. Vid Gullviksskolan förväntas bilförbud vid skolans entré minska trafikträngseln som uppstår främst kring hämtning och lämning. Vid Sorgenfriskolan blir vägen utanför entrén delvis bilfri och delvis enkelriktad, vilket görs för att öka säkerheten för elever som vill korsa gatan till en närliggande park. I den bilfria zonen bygger kommunen också en möblerad vistelseyta med både sittytor och grönska vilket länkar ihop skolgården och parken och gör området mer tryggt och gångvänligt för eleverna.

[Läs mer om skolgator på Malmö Stads hemsida.](#)



[34] [walking-charter-document-2020.pdf](#)

Jönköping

I Jönköping gjordes en del av Trädgårdsgatan om till sommargångata under fem år och har nu blivit permanent gångata. Utvärderingen visade att omvandlingen till sommargångata gjorde stadsdelen mer attraktiv för besökare och även gynnade både restauranger och andra näringar och verksamheter i området. Den bilfria miljön möjliggjorde bland annat bättre förutsättningar för uteserveringar och ökad trivsel i området. Allmänheten visade uppskattning för sommargångatan och efter att Stadsbyggnadskontoret undersökt förutsättningarna för att göra om gatan till permanent gångata beslutade man 2022 att en ombyggnation skulle göras.

[Läs mer om Trädgårdsgatan på Jönköpings kommuns hemsida.](#)

Göteborg

Under två somrar har Göteborg stad testat att göra om Grönsakstorget från parkering till sommartorg. Torget är 1600 kvadratmeter stort och består i vanliga fall av en tvåtimmarsparkering.



Foto: Göteborg stad

För att undersöka hur ytan skulle kunna användas testades åtgärder under 2023. Först var bara delar av torget omgjort till sommartorg, sedan hela torget under en treveckorsperiod. Delar av asfalten målades och torget möblerades med sittplatser och planteringar med popcorngräs, som är enkelt och snabbväxande. För att locka dit folk huserade torget utomhusbio, Streetfoodfestival och en slöjd- och dialogdag. Besökare kunde kommunicera både muntligt och via en QR-kod hur man upplevde torget och vad man önskade av platsen.

När omvandlingen till sommartorg skulle ske en andra gång sommaren 2024 var kommunen rustade med underlag om hur platsen skulle utformas. 30 träd fyllde torget med grönska tillsammans med blommor och buskar. På platsen fanns också gott om sittplatser samt lekmöbler för barn, gatukritor och pingisbord. Genom samverkan med andra aktörer fick man till ett sommarprogram med bland annat musik, kurser och AW-evenemang på torget. När sommartorget utvärderades genom en enkätundersökning kom många positiva svar, och genom besöksmätningar via Wi-Fi gick det att se att platsen använts av många.

[Hör mer om sommartorgen i vårt första webinarie inom Gångbara kommuner.](#)

Steg 8: Genomför och följ upp

Nu är det dags att knyta ihop steg 1-7, se till att kommunen blir gångbar och fira framgångarna.

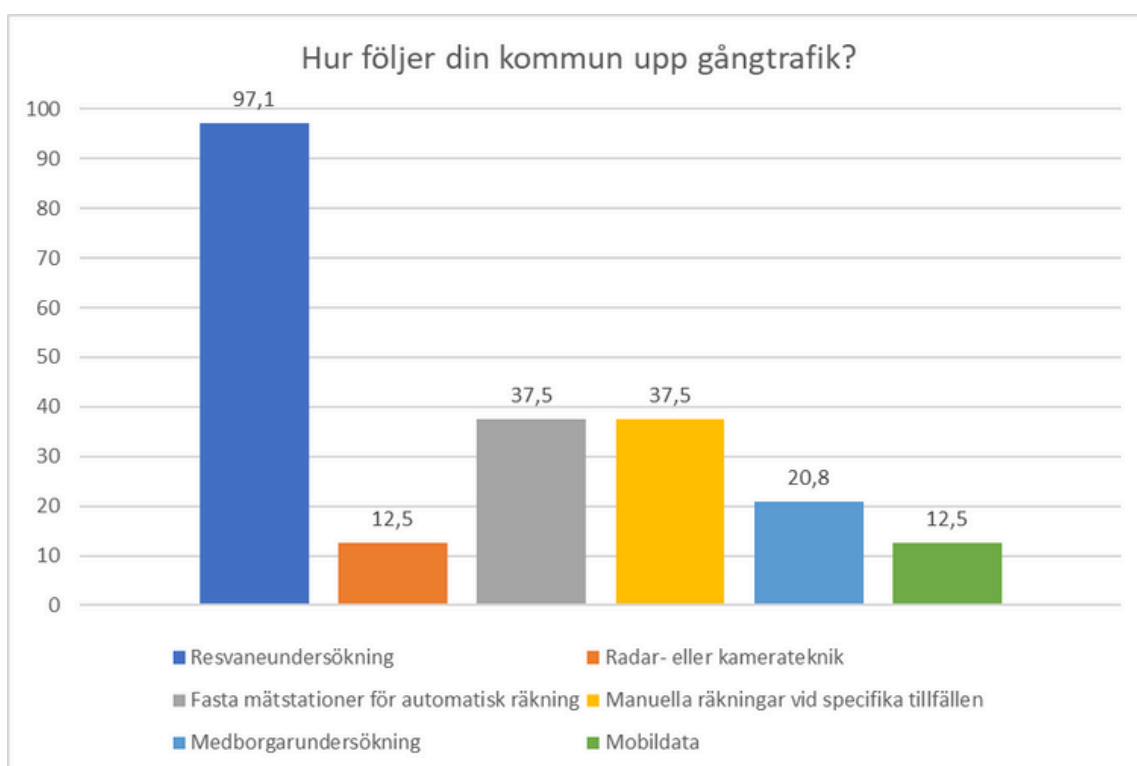
Det interna arbetet

Det är flera olika funktioner och verksamheter i kommunen som behöver vara med och jobba med att genomföra åtgärder för att gång ska fortsätta prioriteras på sikt. Kanske behöver gånggruppen (se Steg 4) utvidgas med fler än i det inledande arbetet?

För att det interna arbetet ska flyta på behöver ansvarsfördelning och tidsplanering vara tydligt. Håll regelbundna avstämningar och följ upp ert arbete.

Uppföljning

För att kunna veta om ni är på rätt väg är uppföljningen a och o. Kartläggningen av kommuners arbete som är gjord inom ramen för projektet Gångbara kommuner visar att det vanligaste sättet att följa upp gångtrafik är resvaneundersökning. En resvaneundersökning ger en bra bild av färdmedelsfördelningen och används med fördel för att följa upp målsättningarna om de olika trafikslagen.



För att få en regelbundenhet och för att följa upp åtgärder är metoder som mätningar med fasta mätstationer eller mobildata ett bra komplement till resvaneundersökningen.

För att göra en strukturerad uppföljning av gångplanen – utgå från kartläggningarna som ni gjorde i steg 2 och 3. Det är viktigt att få med flera perspektiv och att inkludera både vilka fysiska åtgärder som genomförts för att förbättra gånginfrastrukturen och medborgarnas användning av och nöjdhet med gångförutsättningarna.

Samla gärna er uppföljning i ett årligt bokslut – det är ett bra sätt både att redovisa gångplanens genomförande för politiken och för att berätta om ert arbete för medborgarna.

Exempel: **Huddinge kommun** har en tydlig struktur på sin uppföljning och har indikatorer för varje insatsområde som de jobbar med enligt planen. Några exempel på indikatorer som Huddinge kommun följer är:

- Insatsområde "Kommunens processer" följs upp med hjälp av indikatorn "Andel av kommunens rutiner och processer i samhällsbyggnadsprocessen ska följa intentionerna i gångplanen"
- Insatsområde "Attraktivitet och trygghet" följs bland annat upp av indikatorerna: "Andel som är nöjda med belysning på trottoarer (följs även upp på kommundel)", "Andel som är nöjda med belysning i parker och lekplatser (följs även upp på kommundel)", "Andel som är nöjda med utformningen av de gångvägar som personen vanligast använder i Huddinge kommun (följs även upp på kommundel)"
- Insatsområde "Framkomlighet och tillgänglighet" följs bland annat upp genom: "Andel boenden och arbetande inom 600 meter från en spårstation", "Andel boenden och arbetande inom 1200 meter från en spårstation"
- Insatsområde "Drift och underhåll" följs bland annat upp genom: "Andel rutiner/processer/avtal som följer intentionerna i gångplan (ett första steg är att identifiera vilka rutiner, processer och avtal som ska uppdateras/ändras)", "Antal skadade i singelolyckor hos gående på kommunalt vägnät", "Andel nöjda med vinterväghållning på trottoarer (följs även upp på kommundel)"
- Insatsområde "Information och kommunikation" följs upp med: "Antal genomförda informations- och kommunikationsinsatser kopplat till gångtrafik", "Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i Huddinge kommun som
- handlar om gångtrafik (följs även upp på kön, ålder och kommundel)

Läs mer i [Gångplan för Huddinge kommun](#).

I SKR:s databas Kolada finns följande nyckeltal:

- Säkerheten på gång- och cykelvägar är bra, andel (%)
- Skötsel av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen, andel (%)
- Utbudet av gång- och cykelvägar är bra, andel (%)
- Snöröjning av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen, andel (%)
- Nöjd-medborgar-index för gång- och cykelvägar (index 0-100).

Fira framgångar!

Slutligen – kanske det viktigaste av allt – se till att fira era framgångar. Kanske delar ni årligen ut en tårta till den person eller den enhet i kommunen som har bidragit lite extra till att göra er kommun gångbar. Eller bjuder kommuninvånare på fika på en av era mest gångbara platser. Glöm inte att berätta om era framsteg på sociala medier och för media – och för andra kommuner.

Tillsammans kan vi göra alla Sveriges kommuner gångbara!



KLIMAT



KOMMUNERNA

KlimatkommunerNA.se