



GÅNGBARA KOMMUNER

Nulägesbeskrivning av arbetet med att öka gångtrafik i Sveriges kommuner

Om kartläggningen

- Enkät skickats ut till Klimatkommunernas 52 medlemskommuner inom projektet ”Gångbara kommuner”
- 32 svar

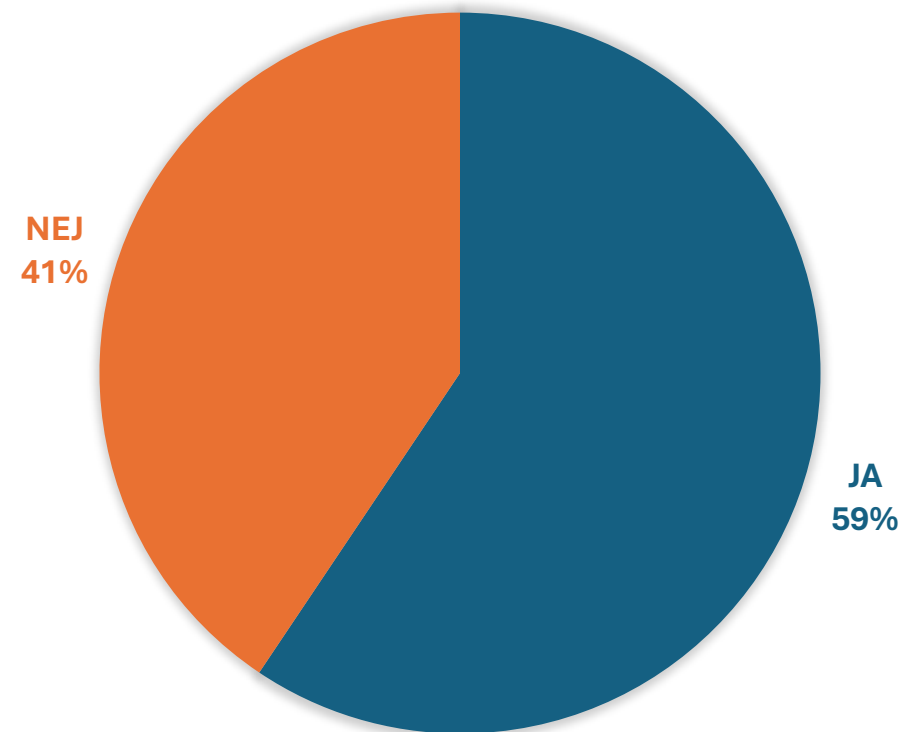
Gångtrafiken är på samma gång det mest prioriterade trafikslaget i stadsmiljön samtidigt som det är det trafikslag som vi jobbar minst med och har minst styrdokument kring.

Anledningen till att det blivit så är att gångtrafiken behöver finnas med överallt, på varenda gata och länk som vi bygger men samtidigt så är det inget trafikslag som kräver särskilda framkomlighetsåtgärder eller dimensionering utifrån trafikflöden.

Vi har några standardmått på trottoarer och gångbanor som vi utgår ifrån, punkt slut. Dessutom upplever vi att det finns mycket lagstiftning och nationella riktlinjer att hålla sig till vilket gör att kommunen inte behöver fundera så mycket på det själva eller ta fram egna riktlinjer. T.ex. finns det regelverk kring bl.a. övergångsställen och gågator och minsta breddmått på trottoarer.

Kommentar i enkäten från en kommun

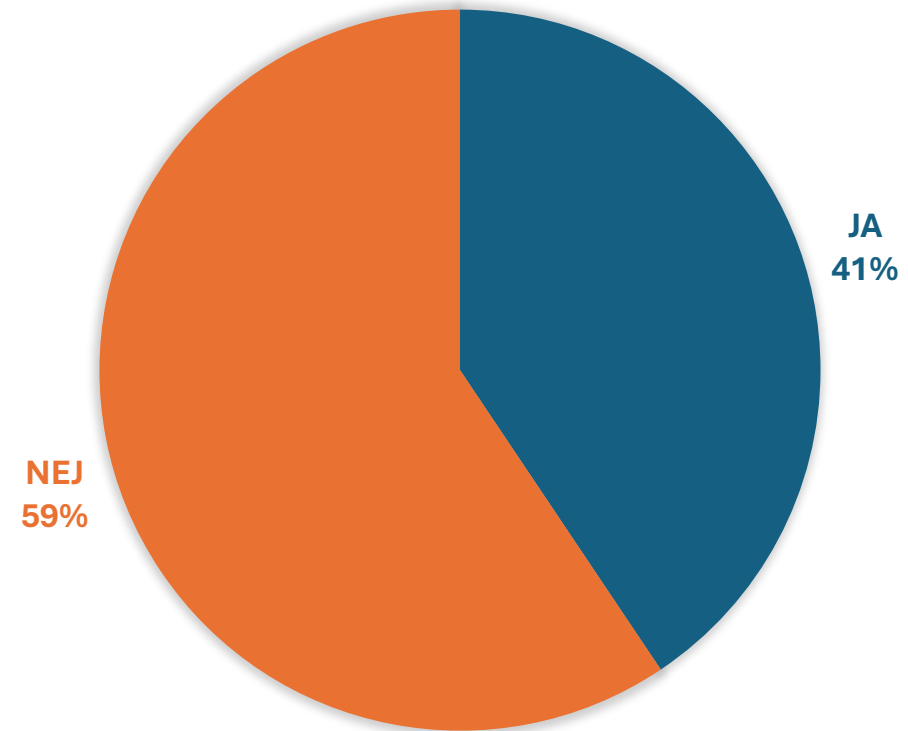
HAR KOMMUNEN MÅLSÄTTNING/AR OM ATT GÅNGTRAFIKEN SKA ÖKA?



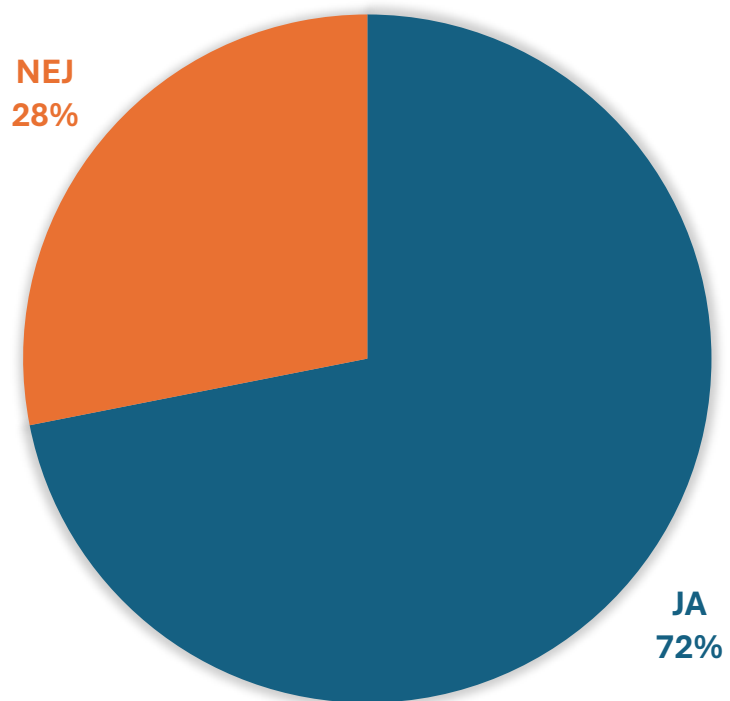
Exempel på målformuleringar

- 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% 2030 jämför med 17% 2015. (Järfälla)

HAR KOMMUNEN EN SÄRSKILD STRATEGI/ANNAT STYRDOKUMENT FÖR ATT ÖKA JUST GÅNGTRAFIK?

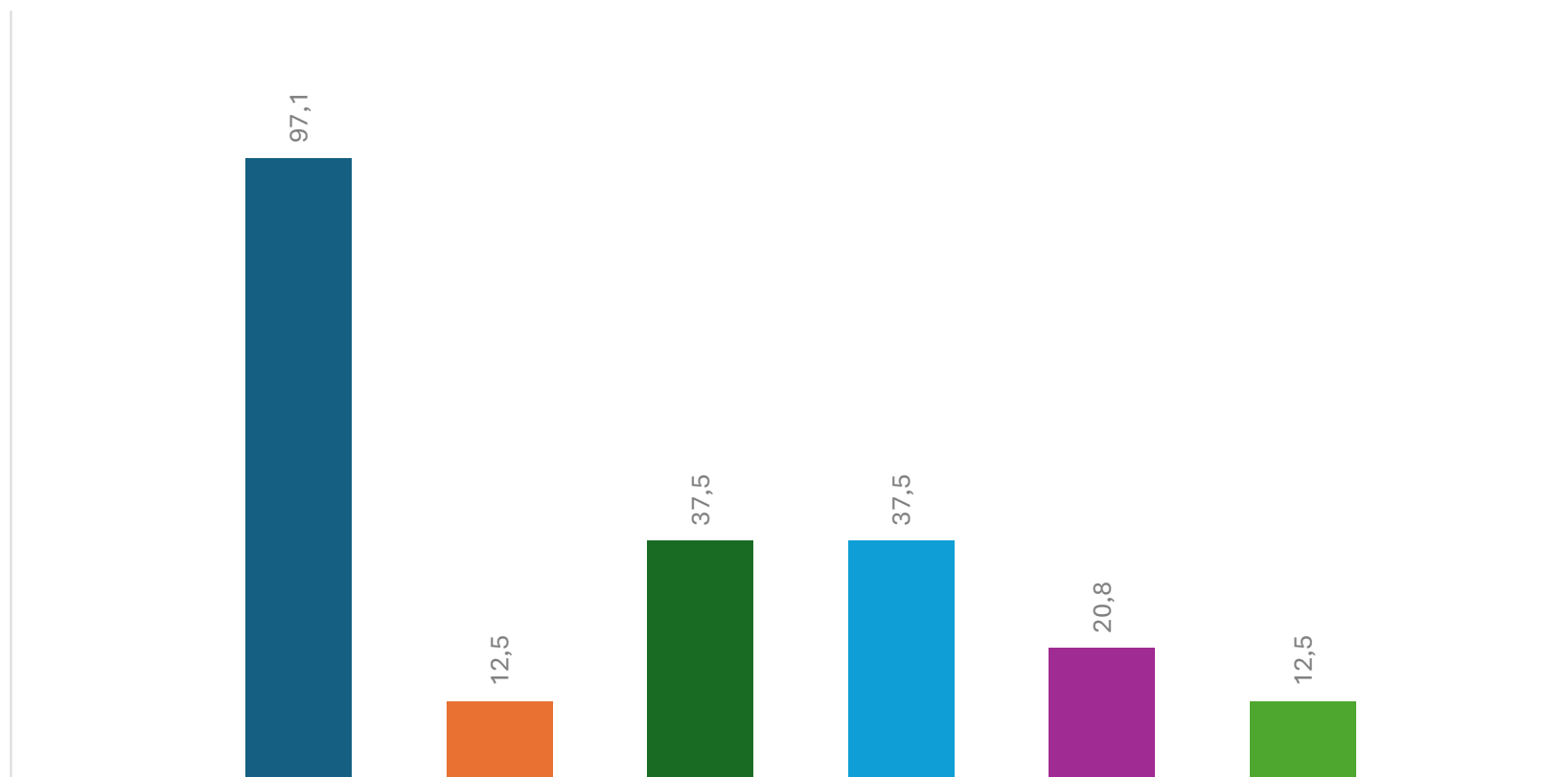


FÖLJER DIN KOMMUN UPP GÅNGTRAFIK?



HUR FÖLJER DIN KOMMUN UPP GÅNGTRAFIK?

- Resvaneundersökning
- Radar- eller kamerateknik
- Fasta mätstationer för automatisk räkning
- Manuella räkningar vid specifika tillfällen
- Medborgarundersökning
- Mobildata



Övriga svar (med 1 kommun/svar): Drönarfilmning, olyckor och skador för gående, ...

Åtgärder: Trafiksäkerhet och trygghet

De vanligaste åtgärderna för att öka trafiksäkerheten är:

1. Hastighetsdämpande åtgärder (100 %)
2. Sänkt hastighet (81 %)
3. Tar hänsyn till gåendes behov vid trafikstörande arbeten (81 %)
4. Trygghetsskapande åtgärder vid övergångsställen (78 %)
5. Separering gångbana cykelbana (78 %)
6. Trygghetsskapande belysning (75 %)
7. Rutin för beskärning av växtlighet (75 %)

Åtgärder: En gångvänlig stad för alla

De vanligaste åtgärderna för att öka tillgängligheten för olika målgrupper är:

1. Öka tillgängligheten för personer med funktionshinder (91 %)
2. Säkra skolvägar (81 %)
3. Gångfartsgata/område (78 %)
4. Skapa attraktiva gångstråk, förbättra rekreationsstråk (78 %)
5. Skapa fler platser för vila längs gångstråk (69 %)
6. Skapa sammanhängande gångnät (59 %)
7. Sommargågata (53 %)
8. Platser för uppställning och parkering av elsparkcyklar (41 %)

Åtgärder: drift och underhåll

De vanligaste åtgärderna för drift och underhåll är:

1. Medborgare kan anmäla brister i gånginfrastrukturen (97 %)
2. Inventera och förbättra beläggning på gångbanor (78 %)
3. Förbättrad vinterväghållning (59 %)
4. Vinterväghållningskartor tillgängliga för allmänheten (41 %)

Åtgärder: kommunikation och information

De vanligaste åtgärderna inom kommunikation och information är:

1. Vägvisningsskyltar för gångtrafikanter till olika platser i kommunen (56 %)
2. Information till föräldrar om att gå till skola/ fritidsaktiviteter (47 %)
3. Gå till skolan-tävling (41 %)
4. Karta över gångstråk finna på kommunens hemsida (28 %)

Åtgärder: rutiner och kompetenshöjande

De vanligaste åtgärderna för att skapa rutiner och kompetens är:

1. Omvärldsbevakning och trendspaning om gångtrafik (50 %)
2. Studiebesök i fotgängarvänliga kommuner (31 %)
3. Vi har en projektgrupp för gångstrategins genomförande (28 %)
4. Utbildningar och kompetenshöjande åtgärder (28 %)
5. Digitalisera gångnätet (22 %)

25 % har inte genomfört åtgärder på området

Vilka åtgärder ger enligt din erfarenhet störst effekt?

Med olika åtgärder bidra till ett mer finmaskigt gångvägnät. Att vi bygger en tät och sammanhållen stad med närhet till målpunkter.

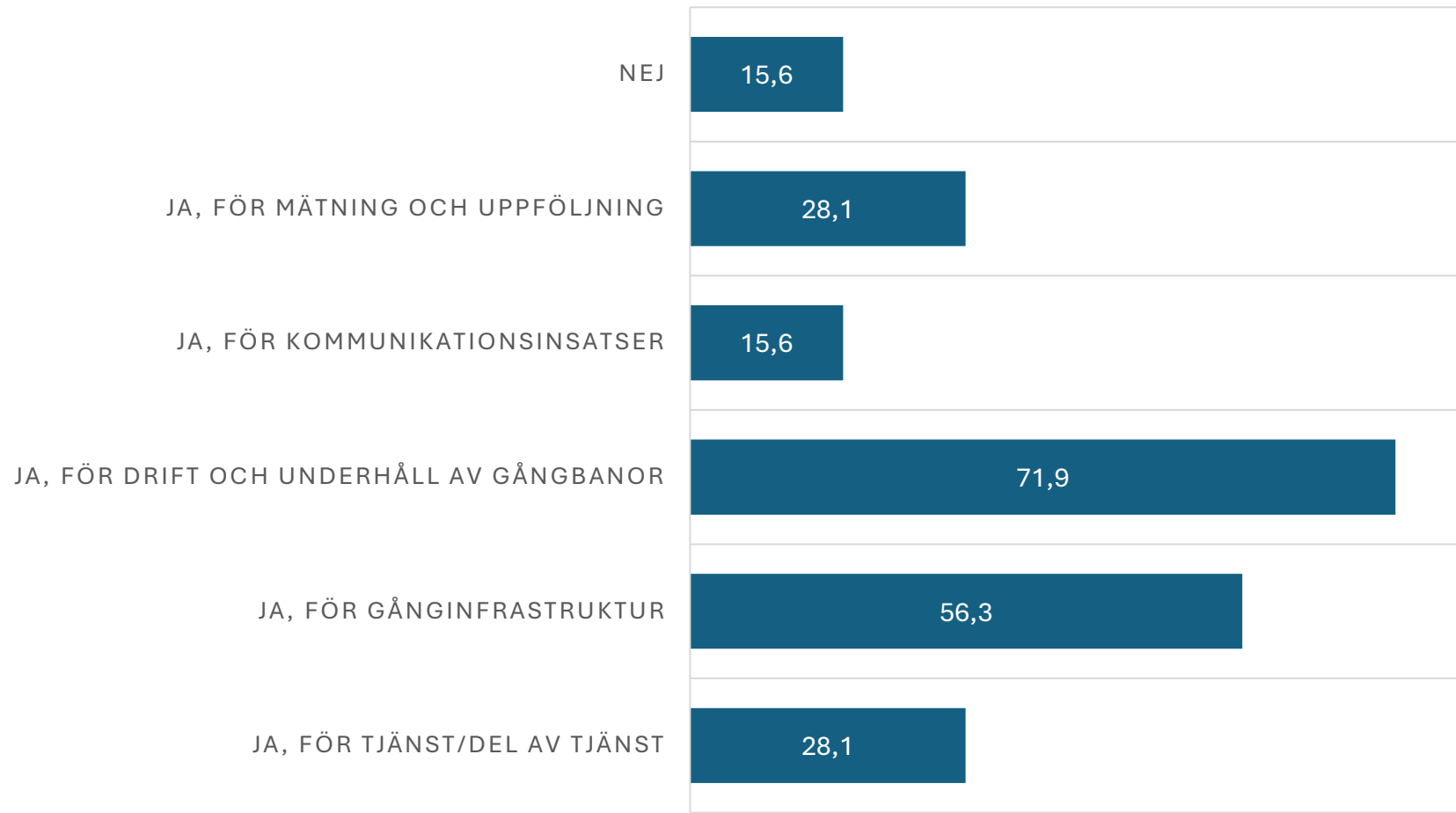
Om vi vill öka andelen barn som går är åtgärder runt skolorna viktiga. Om vi vill öka andelen äldre som går är driften viktig. Och om vi vill öka gående generellt är det viktigt att staden byggs tät och funktionsblandad samt att vi har en väl fungerande kollektivtrafik.

Förtätning av stadskärnan

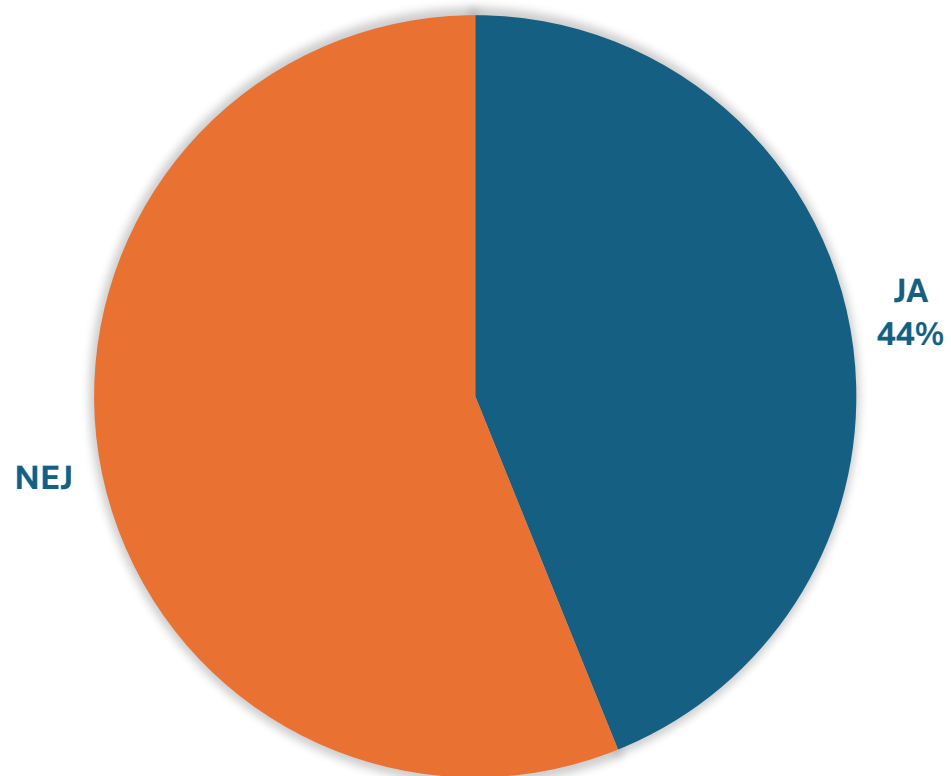
Hela kedjan från ÖP till detaljplanering och åtgärder i bygglovsskedet behöver hänga ihop. I bygglovsskedet anmärker vi om det saknas tydliga kopplingar för gångtrafikanter på fastigheten till exempel, oskyddade trafikanter ska prioriteras och kunna ta sig till entréer utan konflikt med motorfordon.

EKONOMI

■ Finns ekonomiska medel avsatta för att årligen stärka gångtrafiken?



FÖR NI DIALOG MED KOMMUNINVÅNARE OM GÅNGTRAFIK?



Hur sker dialogen?

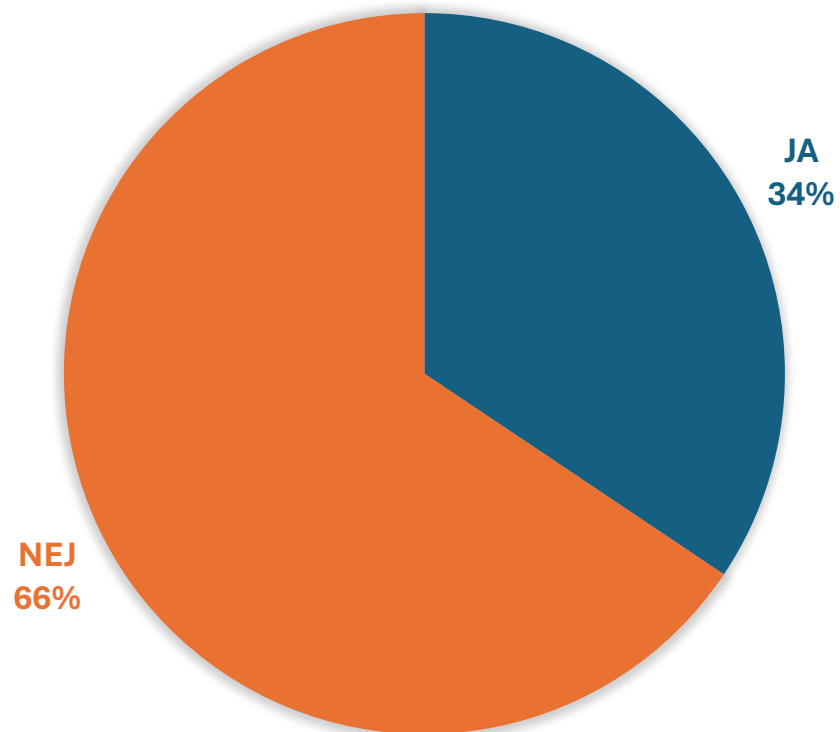
- Projekt
- Detaljplaner
- Barnkonsekvensanalys
- Inför gångstrategi
- I områden där det finns brister
- Mobilitetsveckan
- Säkra skolvägar
- Trygghetsvandringar
- Facebookgrupp

Målgrupper

(”Vilka målgrupper arbetar ni med för att öka gångtrafiken?”)

- Skolelever (72 %)
- Föräldrar (44 %)
- Arbetsplatser/näringsliv (28 %)
- Pensionärer/äldre (22 %)
- Jobbpendlare (19 %)

HAR KOMMUNEN GENOMFÖRT NÅGON KAMPANJ FÖR ATT ÖKA GÅNGTRAFIKEN?



Beskriv kampanjen:

- På egna ben/Låt gå/andra kampanjer riktade till skolelever
- Riktade till pendlare
- I samband med europeiska mobilitetsveckan
- Cykla och gå i Stockholm en årlig kampanj som gick ut på att tacka gående en gång om året. En gåva delades ut vid tillfället.

Största utmaningarna i arbetet

1. Bilen som norm

2. Uppföljning

3. Kunskap

4. Resurser

5. Kommunikation

6. Planering/infrastruktur

- *Enklavstruktur i kommunen samt god tillgång till bilparkering.*
- *Överbrygga avstånd, skapa attraktiva stadsdelscentrum och minskat bilskjutsandet av barn till/från skola och fritidsaktiviteter*
- *Att från ett översiktligt perspektiv bygga en tät och nära stad istället för en med långa avstånd för att underlätta att fler ska välja att gå istället för bilen. Också en utmaning i att erövra ytor som historiskt sett tillhört bilen länge eftersom vi byggt mycket infrastruktur med bilen som kärna.*
- *Att synsätt och antaganden om ytanspråk behöver utmanas samt att det är svårt att tillföra kvaliteter för fotgängare utan att ta bort något annat, och däri målkonflikter med exempelvis parkering.*
- *Lathet/bekvämlighet hos invånarna*
- *Gångtrafiken sker främst vid korta resor som har svårt att konkurrera med bil/kollektivtrafik vid längre sträckor. Livspusslet för stressade föräldrar/pendlare.*

Största utmaningarna i arbetet

1. **Bilen som norm**

2. **Uppföljning**

3. **Kunskap**

4. **Resurser**

5. **Kommunikation**

6. **Planering/infrastruktur**

- *Gångtrafikanter är en heterogen grupp med olika behov.*
- *Det finns många olika resor till fots som är svårt att följa upp. RVU följer till exempel bara upp huvudresor. Många kortare resor, promenader och rekreation faller bort.*
- *Svårt att mäta, vi vill öka samtliga hållbara resor och att det är bilresorna framförallt som ersätts av gångresor.*

Största utmaningarna i arbetet

1. **Bilen som norm**

2. **Uppföljning**

3. **Kunskap**

4. **Resurser**

5. **Kommunikation**

6. **Planering/infrastruktur**

- *Att forskning, kunskap, empiri, goda exempel fortfarande är få.*
- *Kanske att gång är så naturligt att man inte ens tänker på det. Alla går, varje dag, överallt, och det är så självklart att man lätt glömmer bort att se på gång och dess förutsättningar separat. Mycket viktig fråga dock och bra att ni hjälper till att uppmärksamma och lyfta den!*
- *Behöver mer kunskap kring hur gång kan prioriteras*
- *Finns inget styrdokument eller tydligt mål för gångtrafik. Det saknas kunskap om gångtrafik i kommunen.*

Största utmaningarna i arbetet

1. Bilen som norm

2. Uppföljning

3. Kunskap

4. Resurser

5. Kommunikation

6. Planering/infrastruktur

- *Brist på resurser, både personella och monetära*
- *Kostnaderna för anläggande och drift/underhåll. Markåtkomst om kommunen inte äger marken.*
- *Ingen tydligt uppdrag eller tillsedd ansvarig tjänsteperson för målet om ökad gångtrafik. Utmaning: att få gångtrafiken mer prioriterad.*
- *Budget och resurser, särskilt till vinterväghållning*
- *Det krävs både politiskt mod för att prioritera ner andra trafikanter och vilja att lägga resurser(pengar) på att prioritera gående.*
- *En nationell samverkan och forum för kunskapsutbyte samt kompetenshöjning saknas enligt vår upplevelse.*

Största utmaningarna i arbetet

1. **Bilen som norm**

2. **Uppföljning**

3. **Kunskap**

4. **Resurser**

5. **Kommunikation**

6. **Planering/infrastruktur**

- *Svår målgrupp att nå ut till*
- *Att få till en beteendeförändring hos trafikanterna.*
- *Gångtrafikanter har varierade behov.*
- *Gångtrafik blir ofta en fråga om motion, d v s det anläggs och underhålls motions slingor och stråk, där du kan gå. Gångtrafik i vardagen ses i samhällsplaneringen inte som motion.*

Största utmaningarna i arbetet

1. Bilen som norm

2. Uppföljning

3. Kunskap

4. Resurser

5. Kommunikation

6. Planering/infrastruktur

- Konflikter mellan gående och cyklister i stadsrummet.
- Gång ses sällan som ett eget trafikslag
- Att i samhällsplaneringen se gångtrafik som lika viktig eller t o m viktigare än fordonstrafik. Att investera i hälsoaspekten och klimat.
- Att överhuvudtaget betrakta gång som ett riktigt färdssätt på samma nivå som t.ex. bil eller cykel.
- Att göra det så attraktivt att gå att folk väljer att gå i större utsträckning.
- Gångtrafiken är på samma gång det mest prioriterade trafikslaget i stadsmiljön samtidigt som det är det trafikslag som vi jobbar minst med och har minst styrdokument kring. Anledningen till att det blivit så är att gångtrafiken behöver finnas med överallt, på varenda gata och länk som vi bygger men samtidigt så är det inget trafikslag som kräver särskilda framkomlighetsåtgärder eller dimensionering utifrån trafikflöden. Vi har några standardmått på trottoarer och gångbanor som vi utgår ifrån, punkt slut. Dessutom upplever vi att det finns mycket lagstiftning och nationella riktlinjer att hålla sig till vilket gör att kommunen inte behöver fundera så mycket på det själva eller ta fram egna riktlinjer. T.ex. finns det regelverk kring bl.a. övergångsställen och gågator och minsta breddmått på trottoarer.
- Det är en stor utmaning att förstärka och effektivisera arbetet med semipermanenta lösningar som kan vara mer snabbfotade och av enklare karaktär utan att gräva i gatan för mycket. Reglering och tolkning av lagstiftning blir ofta svåra avväganden där vi har svårt att få framdrift och få ut åtgärder som snabbt kan ge effekt.
- Att knyta ihop missade länkat till sammanhängande stråk.
- Att dedikera tillräckligt med yta för gångtrafikanter där vi har stora flöden och att prioritera gående med funktionsnedsättningar på platser där det finns ont om utrymme, främst vid trafikavstängning/-omledning.

KLIMAT
KIK
KOMMUNERNA