

Planering och utformning för ett ökat gående

**- Systematisk förbättring av
förutsättning i utemiljö för att färdas
till fots**

Charlotta Johansson

Luleå Tekniska Universitet

Charlotta.M.Johansson@ltu.se

<http://cee.project.ltu.se/~gaende>

Syfte med projektet

Långsiktigt syfte:

Få fler personer att välja att transportera sig som gående, och kunna gå säkert och tryggt året runt

Kartlägga vad som påverkar människors val gående

- valet att gå
- vilka aspekter i miljön som påverkar vårt gående positivt
- aspekter som gör att vi inte törs gå

Blanda gående med cyklister och mopedister studeras även, både från gåendes och cyklisters perspektiv

Målet är systematisk förbättring av förutsättningarna för gåendes förflyttningar

GÅENDE

Pengar, tid och deltagare

Pågår år 2010-1012, finansierat av Trafikverket

Totalt 3600 tkr, 1200 tkr per år

LTU projektledare

Deltagare:

Charlotta Johansson, LTU

Oscar Grönvall, Tyréns

Hanna Larsson, Tyréns

Lisa Saukshag, Tyréns

Ulla Berglund, SLU

Malin Eriksson, SLU

Hanna Wennberg, Trivector

Annika Nilsson, Trivector

Martin Ullberg, Vectura

Jenny Eriksson, Vectura

Helena Svensson, Vectura

Etapp 1: Problembeskrivning (LTU och SLU)

- a) litteratursökning om gåendes förutsättningar i utemiljön
- b) översiktlig beskrivning gåendets olika användningsområden och målgrupper
- c) kommunkontakter om kommunernas syn på gåendes förutsättning i utemiljön
- d) expertseminarium
- e) kunskapssammanställning.

Etapp 2: Målinriktad explorativ fas (SLU och Vectura)

- a) samtal med fokusgrupper med gående på olika teman baserat på etapp 1
- b) vandringar med olika gåendekategorier baserat på etapp1. En gåendekategori avser en specifik åldersgrupp, gående med ett visst ärende eller gående på en särskild typ av plats som identifierats tidigare i projektet
- c) kunskapssammanställning.

Etapp 3: Kvantitativ fas (Vectura och LTU)

- a) bredare enkät riktad till personer boende i hela landet på temat varför vissa företeelser blir hindrande/upplevs som riskfyllda eller, tvärtom, lockar till gående. Enkätens innehåll i detalj baseras på resultaten från etapp 1 och 2
- b) kunskapssammanställning.

Etapp 4: Lösningssinriktad fas (Trivector)

- a) fördjupade studier, t.ex. beteendestudier, kring problem/lösningar som identifieras, preliminärt är samspel mellan gående och cyklister på gågator ett sådant men flera kan tillkomma
- b) analys och syntes av genomförda studier
- c) Kunskapssammanställning.

Etapp 5: Från studier till användbara resultat (Tyréns)

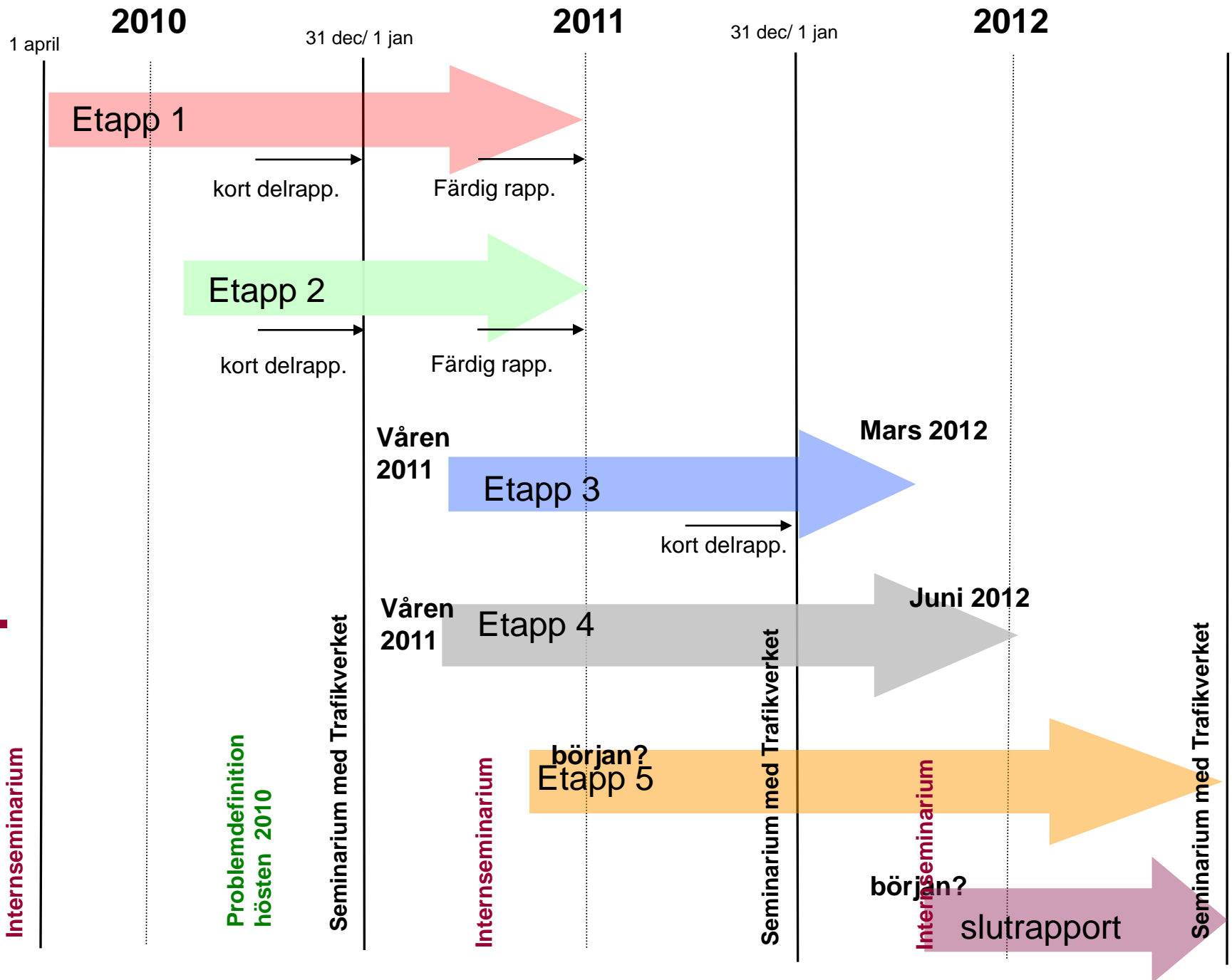
- a) diskussion om slutsatser med trafikplanerare
- b) fokusgrupper med brukargrupper och trafikplanerare
- c) ev kompletterande studier
- d) avrapportering med handfasta råd.

Vår geografiska spridning gör det möjligt för parallella studier på olika orter

Varje delresultat remissas inom gruppen

GÅENDE

Tidplan GÅENDE



Arbetet baseras på följande termer:



Litteraturstudie

Southworth (2005)

Ökat gående skall kunna uppnås genom ett väl anpassat system för fotgängare, sex kriterier:

1. Omfattningen av infrastruktur för fotgängare, både lokalt och i staden som helhet
2. Koppling till andra transportslag; buss, spårvagn, tunnelbana, tåg etc.
3. Täthet i gåendenätet
4. Säkerhet, både i trafik- och personperspektiv
5. Kvaliteten på vägen, i form av bredd, beläggning, belysning, lutning etc.
6. Vägens och omgivningens estetik.

Litteraturstudie...

Olika sätt att beskriva Gående grupper

*gångshastigheter på plan mark
(Finnis och Walton, 2008)*

	n	m/min	SD m/min
Totalt plan yta	1071	88.08	14.04
Man	527	90.18	14.58
Kvinna	544	85.98	13.20
Barn (under 15 år)	12	82.70	14.53
Unga (15 till 30 år)	330	87.72	13.38
Vuxen (30 till 55 år)	635	89.22	13.74
Äldre (över 55 år)	94	82.44	16.68
Inget bagage	234	85.61	15.17
Har bagage	659	90.79	13.16
Talar med andra personer	63	78.78	14.48
Bagage o talar med andra	115	82.60	11.42
Typ av sko; flip-flop	77	78.72	13.68
Typ av sko; platt sko	532	91.26	12.84
Typ av sko; med klack	121	89.22	10.44
Synliga hörlurar	22	93.36	10.74
Använder mobiltelefon	9	90.80	16.04
Ser sig omkring	85	77.94	17.70

Målpunkter

Traditionella beskrivningen

- Skolan
- Matbutiken och lokala centrum
- Stadscentrum
- Noderna
- Parken – rekreatiionsplatsen

För förenklad fråga; målpunkten kan vara underordnad

Trafiknätets struktur, avstånd och maskvidden påverkar

Färdmedelsval

För förenklad fråga; färdmedelsval kan vara underordnad

Man väljer först oftast målpunkt, sedan påverkar:

Avstånd

Om man reser ensam eller ej, om man som vuxen reser med ett eller flera barn

Hur många eller vilka saker man tar med sig

Om och var man ska vidare efter målpunkten

.....

..Frågan är underordnad en mängd olika val och påverkande orsaker

GÅENDE

Expertseminarium

Inbjudna:

Christer Ljungberg

Lars Ekman

Anette Rehnberg

Anna Jägemalm

Lukas Lindgren

David Lindelöw

Trivector

Trafikverket

Trafikverket

Tyréns

Malmö stad

FOT/LTH

I projektet:

Ulla Berglund

Oscar Grönvall

Hanna Larsson

Hanna Wennberg

Annika Nilsson

Charlotta Johansson

Martin Ullberg

Jenny Eriksson

Helena Svensson

SLU

Tyréns

Tyréns

Trivector

Trivector

LTU

Vectura

Vectura

Vectura

Expertseminarium...

Vilka brister och problem finns idag för planering och utformning för gående?

Planering saknas för gående i dag

Bör vara normativt inslag i planeringen, och en politisk fråga

Dokument saknas för planering för gående

Drift och underhåll behandlas idag separat

Få ägnar gång en tanke som färdmedel; hållbarhet

Grunddata, exponering etc saknas

Singel (Snubbelolyckor) är ett stort problem

GÅENDE

Expertseminarium...

Anslutningsresor viktiga

Resedefinitioner gör att gående ser oviktigt ut, sett till personkilometer

Bred grupp; största spridningen även i ärenden

Fotgängare har högre tidskostnad, vill inte ta omvägar utan genar

Gående är svaga, har låg status

Ha fotgängarvänlig stadsplanering, låt ej byggare driva byggutvecklingen

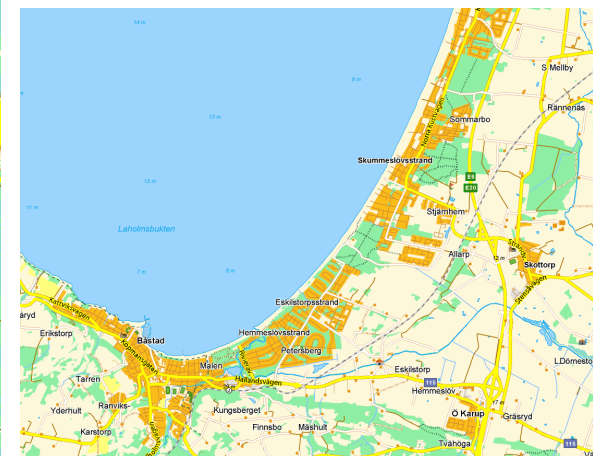
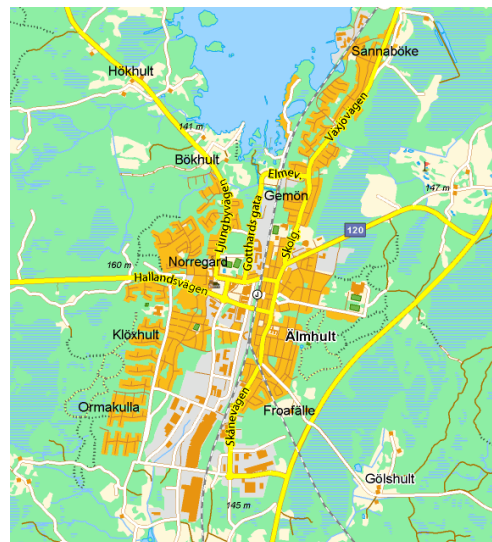
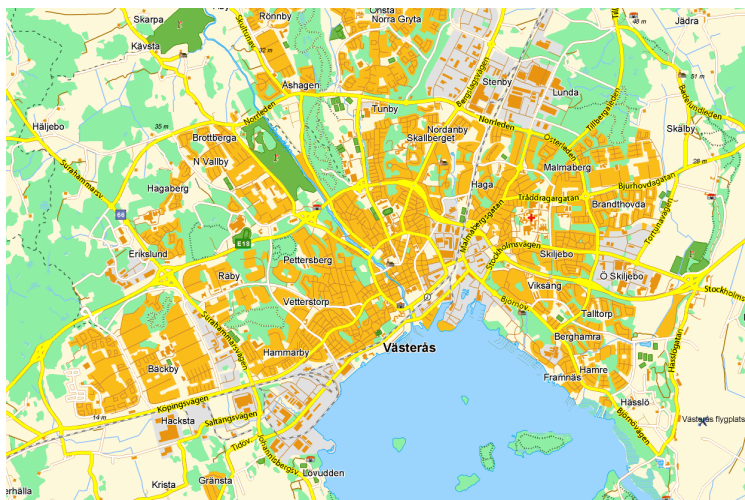
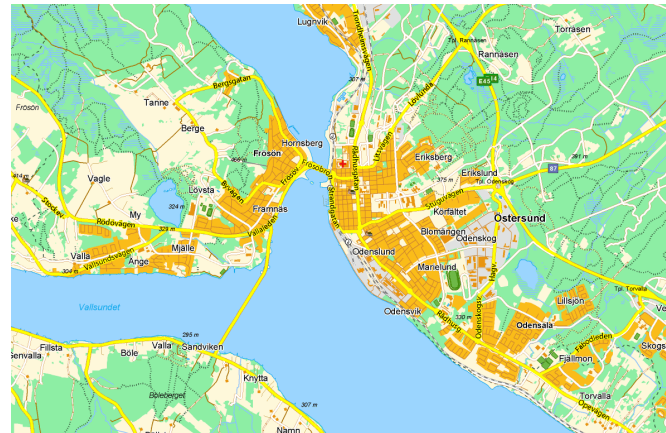
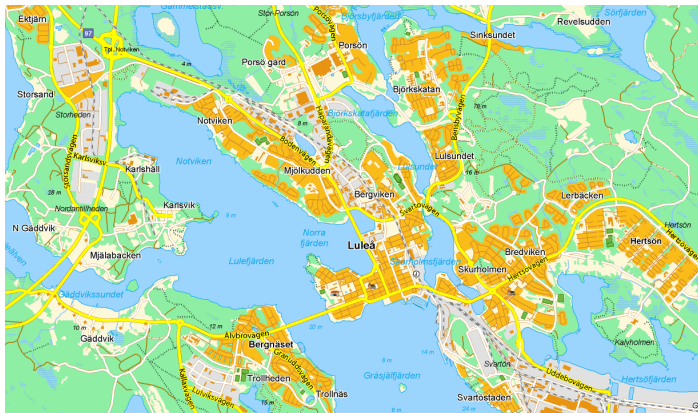
Vägvisning för gående stor brist

GÅENDE

Kommunkontakter

Luleå, Östersund, Västerås, Älmhult och Båstad

trafikingenjör och planarkitekt



Kommunkontakter

Resultat

Hur gående som transportsätt kommer in i planerarbetet är inte tydligt och varierar

Gåendet planeras som en egen grupp, inte tydligt som del av hela transportsystemet

Gåendets särskilda behov beaktas inte, får utgöra en del av "gång och cykel"

Gåendets koppling till kollektivtrafiken följas inte upp

Politikerna i de beslutande nämnderna har inte tydligt kunskap och prioriterar inte gåendet

GÅENDE

Kommunkontakter...

Resultat

Det finns inga politiska beslut om att prioritera gåendet, det finns tex. inga program för gåendeplaneringen

Det utförs få eller inga räkningar av gående som transportsätt

Strukturerna och lokaliseringen i orten inte gynnar gåendet mellan olika stadsdelar

Korsningspunkterna mellan gående och motorfordonstrafik är inte alltid trafiksäkerhets- eller hastighetssäkrade

Kommunkontakter...

Positivt

Tydlig medvetenhet om att planera för särskilda grupper av gående; barn, äldre och funktionshindrade

Har goda kunskaper om eller vet hur man tar reda på vad som är god planering för gående

Etapp 2: Fokusgrupper och GIS-kartering

På tre platser:

vardagsbruk (tilljobbet, skolan, butiken etc)

motion, rekreation, nöje, till vänner och bekanta etc

Luleå

Yrkesarbetande

Föräldralediga

Västerås och Älmhult

ungdomar (ca 15 år) och äldre

GIS-kartering 4 personer per grupp

yrkesarbete och äldre var det fler än 4 som deltog i

fokusgruppsintervjun

Fokusgrupper och GIS-kartering...

Allmänt

Långa promenader för motion/rekreation

Över två km långa turer regelbundet

Promenader för motion

Nyttopromenaderna var mindre framträdande, de flesta hade korta och enkla vägar

Åsikter

Älmhults stadskärna var del i många promenader (småskalig men stadsmässig)

Västerås stadskärna relativt ointressant (storskalig och inte särskilt vital)

Luleås stadskärna en plats man uppsökte för nyttans skull

Fokusgrupper och GIS-kartering...

Åsikter...

Luleås många strandpromenader används flitigt

Älmhults rundor vid sjön var särskilt attraktiva

Västerås lilla skog med slinga populär men uppfattades inte som säker

Mycket klagomål på felplacerade gångtunnlar i Västerås och Luleå

Äldre i Älmhult och Västerås hade klagomål på beläggningsen

Fokusgrupper och GIS-kartering...

Åsikter...

Äldre klagade på vallarna vid övergångsställen och infarter

Cyklister och mopedister kör fort på GC-banor

Otryggheten kvällstid framstår som en självklarhet, man mer eller mindre accepterat och anpassat sig till

Preliminära resultat, att arbeta vidare med

Trafikteknik - trafikplanering - samhällsplanering

Det verkar vara ett riktigt problem bristen på planering för gående och det finns kunskapsluckor

Bristen på data som beskriver och kvantifierar gåendet, och till det hör bristen på metoder för att mäta gåendet

Åretruntgåendet

Stadsplaneringens och därmed finmaskighetens och täthetens betydelse för planering av gående

Preliminära resultat, att arbeta vidare med

Trafikteknik - trafikplanering – samhällsplanering, forts

Den täta staden är viktig för gåendet, men en viktig fråga är på vilket sätt ska staden vara tät

Färdmedelsval – vägval – målpunkter – byggd miljö (för gående)

Gåendet och kollektivtrafik, allmänt gåendets betydelse för ”hela resan”

Trygghet

Preliminära resultat, att arbeta vidare med

Politik - påverkan - samhällsfråga

Påverka den politiska viljan, ge underlag för planer där gåendet lyfts fram

Främja gående kopplat till de positiva hälsoeffekterna

Samhällsbyggnadsfråga att kommunerna håller på att lämna bort planmonopolet. Kan det vara därför gåendet inte kommer med i planeringen bättre?

Policy och planer för planering för gående