

GATUKONTORET 2012-04-10

Fotgängarprogram 2012-2018

MALMÖ - DEN GÅNGVÄNLIGA STADEN



Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	6
2.1	Bakgrund.....	7
2.2	Avgränsningar.....	7
2.3	Läsanvisningar	7
3	Vision, syfte och mål	8
3.1	Vision	9
3.2	Syfte	9
3.3	Mål	9
3.4	Fotgängarprogrammets koppling till kommunala och nationella mål	9
4	Fotgängare	10
4.1	Historik	11
4.2	Definition av olika fotgängare	11
4.3	Fotgängarnas förutsättningar	11
4.4	Fotgängarnas anspråk	12
5	Strategi för gångvänlig planering	14
6	Nulägesanalys	18
6.1	Så här reser Malmöborna till fots	19
6.2	Så här tycker Malmöborna.....	19
6.3	Vad gör vi för fotgängare idag?	20
7	Brister och åtgärder	24
7.1	Övergripande åtgärder	25
7.2	Stadsplanering	26
7.3	Trafiksäkerhet.....	27
7.4	Trygghet	28
7.5	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	28
7.6	Koppling till kollektivtrafik.....	28
7.7	Utformning och reglering av gångbanor	29
7.8	Attraktiv stadsmiljö för fotgängare	30
7.9	Drift och underhåll	31
7.10	Trafikräkningar.....	31
7.11	Beteende- och attitydpåverkan	32
7.12	Miljö	32
7.13	Ökad förståelse för gåendes behov och förutsättningar	32
7.14	Exempel på uppföljning av åtgärder	33
8	Genomförande och uppföljning	34
8.1	Genomförande.....	35
8.2	Uppföljning	35
9	Medverkande	36
10	Källor	39

1 Sammanfattning



En motion om att göra Malmö till en mer gångvänlig stad är bakgrunden till detta fotgängarprogram. Syftet är att sätta fokus på fotgängarna i planeringen. Detta bidrar till Malmö stads mål om en hållbar och attraktiv stad. Många kvaliteter i staden vinner på att fler går, förutom att gång är ett miljövänligt och billigt transportmedel så skapar fotgängare liv på gatorna och möjligheter till möten. Dessutom är det bra motion att gå, det håller människor friska. Fotgängare beaktas såklart i dagens arbete men ett samlat grepp för att höja fotgängarnas status saknas i Malmö. Målet med fotgängarprogrammets åtgärder är ett ökat antal gående.

Förflyttningar till fots är vanligtvis upp till två kilometer. Förutom långa avstånd kan bland annat otrygga miljöer, hårt trafikerade gator, nivåskillnader, dåligt väder och kulturella normer verka begränsande för människors vilja att ta sig fram till fots. Eftersom så gott som alla är fotgängare vid något tillfälle, är fotgängare en väldigt heterogen grupp med väldigt olika förmågor och förutsättningar.

För att det ska kunna finnas tillräckligt många relevanta målpunkter inom gångavstånd är en tät och blandad stad med ett finmaskigt gatunät en grundläggande förutsättning. För att staden verkligen ska kunna kallas för gångvänlig måste denna grundläggande struktur kunna kombineras med god trafiksäkerhet, inte minst för barn som rör sig på egen hand, och med grönområden för promenader. Även detaljutförande och skötsel är viktiga faktorer.

Efter en genomgång av det som redan görs för fotgängare i Malmö samt en enkätundersökning bland Malmöborna har ett antal brister pekats ut. Genomgången i sin helhet och resultatet av fotgängarenkäten och en resvaneundersökning finns i *Nulägesanalys - vad gör vi för fotgängare idag?* För att komma åt bristerna föreslås ett antal åtgärder. En viktig övergripande åtgärd är att ta fram en gångstråksplan. Detta fotgängarprogram utgör grunden för gångstråksplanen i vilken viktiga stråk för gående ska pekats ut. De utpekade stråken kan prioriteras gällande drift och underhåll, utsmyckning, trafiksäkerhet med mera. Ett antal mer specifika åtgärder har också pekats ut, som att minska konflikterna mellan gående och cyklister på gång- och cykelbanorna genom att göra de olika ytorna tydligare. Andra åtgärder är att se över kanalpromenaderna, ta fram strategier för nya målpunkters påverkan på de gåendes resmönster samt att regelbundet räkna fotgängare.

Då programmet antagits kommer en genomförandeorganisation att bildas med styrgrupp, projektledare och projektgrupp. Projektgruppen ska i god tid inför varje nytt verksamhetsår ta fram ett förslag till en plan för genomförande av åtgärder som styrgruppen sedan ska fastslå. Åtgärderna förankras politiskt i budgetprocessen och i de fall det krävs särskilt politiskt beslut om en åtgärd, kommer åtgärden att lyftas separat till politisk behandling.

2 Inledning

Det är dags att lyfta fram fotgängarna i planeringen så att deras behov och villkor blir en lika naturlig del i vårt arbete som övriga trafikslags.

2.1 Bakgrund

I september 2006 inkom en motion om att göra Malmö till en gångvänligare stad med ett fotgängarprogram och en gångstråksplan, något som inte gjorts tidigare. Kommunfullmäktige gav februari 2007 Tekniska nämnden i uppdrag att, i samråd med Stadsbyggnadsnämnden ta fram en gångstråksplan, som även ansågs kunna inkludera det som motionären vill se i ett fotgängarprogram.

Ett första steg till en kommande gångstråksplan är att samla kunskap om fotgängare och peka ut brister och åtgärdsområden. Det har gjorts utifrån en nulägesanalys, som redovisas i en separat rapport. Detta inledande arbete har fått benämningen fotgängarprogram och redovisas i denna rapport.

Varför ett fotgängarprogram?

Att gå är det mest naturliga sättet att ta sig fram. Vi börjar varje resa med att gå och vi är alla fotgängare någon gång under vår förflyttningsskedja, oavsett om vi kör bil, cyklar eller åker kollektivt. Vi håller oss friska av att promenera och gångtrafiken utgör en stor del av den svenska befolkningens fysiska aktivitet. Att gå är ett möjligt förflyttningssätt för de flesta, det är billigt och det skapar möjlighet till

sociala möten och en nära upplevelse av den omgivande miljön.

Många kvaliteter i staden vinner på att fler går. Vi får trivsammare städer med färre bilar och fler människor i gatumiljöerna. Ett ökat folkliv gör en plats mer attraktiv, vilket i sin tur kan locka ännu fler att ta sig fram till fots. Förbättringar för gångtrafiken bidrar dessutom till utvecklingen av ett hållbart trafiksystem, dels genom att gångtrafiken i sig inte orsakar några föroreningar, men också genom att ett välfungerande kollektivtrafiksystem är beroende av att människor kan gå till och från hållplatserna.

Fotgängare kan ta sig fram i stort sett överallt. Det kan bidra till att fotgängarna inte får tillräcklig uppmärksamhet i stadsplaneringen jämfört med bil-, cykel- och kollektivtrafik. Många kommuner har tagit fram trafiksäkerhetsprogram, cykelprogram och kollektivtrafikplaner men fotgängarprogram är ovanliga. Fotgängarna finns med i planeringen, men fokus ligger mestadels på enstaka åtgärder som att säkra övergångsställen, trygghetsåtgärder eller åtgärder för att undanröja enkelt avhjälpna hinder. Övergripande strategier för fotgängartrafiken saknas.

2.2 Avgränsningar

Fotgängarprogrammet omfattar alla typer av resor och förflyttningar till fots. Åtgärdsförslaget tar inte upp åtgärder som redan finns i trafiksäkerhetsprogrammet och tillgänglighets-

programmet. Här hänvisas läsaren till respektive program. Likaså föreslås inga ändringar i gatukontorets Teknisk handbok.

2.3 Läsanvisningar

Fotgängarprogram 2012 - 2018 innehåller olika fakta om fotgängare, en kortfattad nulägesanalys samt kort om resultatet av fotgängarenkäten från 2009 och resvaneundersökningen från 2008. Den innehåller också en övergripande strategi för gångvänlig planering samt förslag till åtgärder som är kopplade till ett antal brister som pekats ut. Bristerna har framkommit efter en genomgång av dagens arbete för fotgängare

samt i fotgängarenkäten. Till sist finns det en beskrivning av genomförande och uppföljning.

I Nulägesanalys - vad går vi för fotgängare idag? beskrivs det arbete där fotgängarna redan idag berörs, där finns även en mer utförlig redovisning av resvaneundersökningen och fotgängarenkäten.

3 Vision, syfte och mål

Fotgängarprogrammets vision lyder "Malmö - den gångvänliga staden".

3.1 Vision

Fotgängarprogrammets vision lyder ”Malmö - den gångvänliga staden”.

3.2 Syfte

Programmets syfte

- Sätta fokus på fotgängarna i planeringen

genom att:

- Öka förståelsen, hos planerare, för olika fotgängargrupper
- Skapa ett hjälpmedel och riktlinjer för planerare vid planarbete, nybyggnad och ombyggnad
- Identifiera förbättringsområden i en åtgärdsplan

Åtgärdernas syfte

- Öka andelen som tar sig fram till fots

genom att:

- Planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångytorna

3.3 Mål

Effektmål för fotgängarprogrammet

Att skapa:

- Ökad uppmärksamhet för fotgängarfrågor i planeringen
- Ökad förståelse, hos planerare, för fotgängarens olika behov och förutsättningar
- Ökad kunskap om Malmöbornas krav på fotgängarmiljöer
- Ökad kunskap om nuläget - styrkor och brister
- Ökat budgetutrymme för fotgängaråtgärder

Effektmål för genomförande åtgärder

- Ökat antal gående
- Fotgängarna prioriteras i större utsträckning i planeringen
- Förbättrad miljö och hälsa
- Förbättrad tillgänglighet och framkomlighet - minskade ”omvägar” och färre barriärer för fotgängarna

3.4 Fotgängarprogrammets koppling till kommunala och nationella mål

Fotgängarprogrammets vision om den gångvänliga staden går i linje med gatukontorets övergripande inriktning om en hållbar stadsutveckling. Likaså går det i linje med stadsbyggnadskontorets mål om att göra Malmö till en hållbar, attraktiv och framgångsrik stad.

Fotgängarprogrammet bidrar direkt eller indirekt till de flesta av kommunfullmäktiges sju målområden; arbete och tillväxt, barn och ungdomars livsvillkor, trygghet, delaktighet och demokrati, integration och minskade klyftor, ekologiskt hållbar stad, kultur och fritid och ett föredöme som arbetsgivare.

På nationell nivå, i infrastrukturproposition 2008, föreslås det övergripande målet för transportpolitiken vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det poängteras också: ”För personresor finns det särskilda skäl att genom transportpolitiska åtgärder skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa färdmedel ger många positiva effekter för samhället och för individen som mindre miljöpåverkan och ökad hälsa”. Fotgängarprogrammet bidrar till att skapa goda förutsättningar för gångtrafiken i Malmö.

4. Fotgängare

Eftersom nästan alla människor någon gång är fotgängare, så är det naturligt att olika fotgängare har olika behov och önskemål. En del föredrar liv och rörelse, andra uppskattar lugn och ro. För en del är det inte några problem att korsa en trafikerad gata, för andra är det ett oöverstigligt hinder.

4.1 Historik

Innan bilismen på 50-talet började erövra staden var gatan stadens allrum. Här ägde en rad aktiviteter rum, så som möten, arbete, lek, avkoppling och transporter. Den blandade trafiken anpassades till det långsammaste trafikslaget, exempelvis en kärra eller en gående. Under bilismens genombrott förändrades gatan. Gående och biltrafik skildes åt. De som bodde i städerna kunde inte längre röra sig fritt i gatuummet. Nu blev de betecknade fotgängare och blev utträngda mot gatuummets utkanter.

Om- och nybyggnationer förstärkte ytterligare den så kallade bilstaden. Gatorna dimensio-

nerades för framkomlighet och fart och varje trafikslag fick sitt eget trafiknät. De olika trafikslagen skulle korsa varandra planskilt. Bilfria områden omgavs av mer eller mindre barriärskapande trafikleder, i stället för ett kontinuerligt välförgrenat gatusystem. Gång- och cykeltrafiken skulle hålla till på det lokala gatunätet, detta kan man se exempel på i miljonprogramsområdena. Trafiksepareringen förbättrade trafiksäkerheten avsevärt. Även idag talas det om nät för bilar, cyklister och gående. Tanken är att skilja motortrafik från gång och cykel, men även att farddämpa där näten korsar varandra.

4.2 Definition av fotgängare

Alla som går räknas som fotgängare. Dessutom är man fotgängare om man använder ett hjälpmedel för att ta sig fram i gånghastighet till exempel en rullstol. De som åker inlines eller rullskridskor räknas som gående om de åker i samma takt som gående. Åker de däremot snabbare räknas de som cyklister.

Olika syfte med att förflytta sig till fots.

Det finns olika syften med att gå. Det kan vara att ta sig snabbaste vägen till arbetet, att gå en promenad i naturen eller att flanera i staden. Beroende på vilken typ av förflyttning som utförs ställer fotgängarna olika krav på trafikmiljön.

Då fotgängarna har ett specifikt mål, exempelvis arbetsplatsen, är de känsliga för avstånd.

De väljer ofta den närmsta vägen till sitt mål. Vägen till målpunkten ska således vara gen och fotgängaren vill dessutom gärna känna att den går i riktning mot målpunkten.

Fotgängare som är ute på en promenad eller flanerar ställer andra krav på omgivande miljö. Här handlar det i första hand om attraktivitet och upplevelse. Vad som är en attraktiv miljö för fotgängare är subjektivt men det kan exempelvis vara bilfria områden, gågator, parker eller utmed kusten. Naturupplevelser, tillgång till fredade ytor med sol och skugga, intressanta utblickar, möjlighet att pausa, ta en fika eller odla sociala kontakter är också viktigt. I detta avseende räcker det alltså inte med endast kommunikationsytor för gående så som gångbanor och gågator.

4.3 Fotgängarnas förutsättningar

Gångtrafikanter utgör en mycket heterogen grupp med olika förmågor. I stort sett alla går i staden, barn, äldre, funktionshindrade och så vidare.

Barn

Barn har både fysiska och psykiska begränsningar i trafiken. De saknar erfarenhet och omdöme, synfältet är snävare och hörseln är inte fullt utvecklad. Barn är spontana och livliga.

De har inte heller förmågan att förutse vad som kommer att hända. De krav som trafiksystemet ställer stämmer sällan överens med barnens förmågor. Först i 15-årsåldern har de flesta barn fullt utvecklad trafikförmåga, en förutsättning för detta är dock att barnen fått möjlighet att skaffa sig erfarenhet i trafiken. Antalet barn i Malmö under 10 år förväntas öka fram till år 2016.

Funktionshindrade

Ungefär tio procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionshinder som medför problem med tillgängligheten i trafiksystemet. Det kan exempelvis vara rörelsehinder, nedsatt syn eller hörsel och kognitiva hinder. Andelen personer med funktionsnedsättning och nedsättningens svårighetsgrad ökar med åldern. De olika funktionsnedsättningarna ställer olika krav på hur miljön ska vara utformad för att fungera bra. Det kan därför vara svårt att hitta åtgärder som fungerar bra för alla grupper. Det som är bra för några, fungerar sämre för andra. Det kan även gälla inom en viss kategori.

Tabellen visar en uppskattning över hur många i Sverige som är berörda inom respektive kategori. Av de 560 000 rörelsehindrade behöver 347 000 hjälpmedel för att förflytta sig, varav 100 000 behöver rullstol. Av 165 000 synskadade är 23 000 gravt synskadade/blinda. För mer information om olika funktionshinder och de begränsningar de medför, se Tillgänglighetsprogram för Malmö.

Uppskattat antal funktionshindrade i Sverige. (Malmö stad (2008), Tillgänglighetsprogram för Malmö)

Funktionshinder	Antal
Rörelsehindrade	560 000
Synskadade	165 000
Hörselskadade	980 000
Utvecklingsstörda	36 000

4.4 Fotgängarnas anspråk

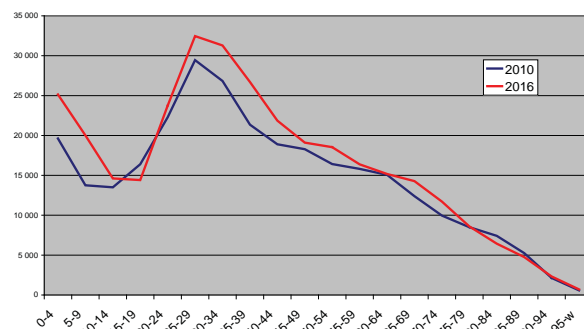
Vägval

Enligt RVU 2008 är över hälften av alla resor till fots i Malmö kortare än en kilometer och fem sjättedelar är kortare än två kilometer. Det är alltså vid relativt korta avstånd som det är attraktivt att gå.

Det är en ansträngning att gå och gående vill gärna ta en så gen väg som möjligt. Genhet kan mätas genom att det verkliga gångavståndet divideras med fågelvägen. Resultatet kallas genhetskvot och bör inte vara högre än 1,25 (vilket innebär en omväg på maximalt 25 procent). Fotgängare vill gärna känna att de rör sig i riktning mot målpunkten och att hitta rätt väg är givetvis viktigt. Platser med oklar orientering undviks ofta av fotgängare.

Äldre

Äldre personer, över 70 år, fortsätter i allt större utsträckning att vara aktiva trafikanter. Med stigande ålder minskar funktionsförmågan i olika avseenden. Det kan till exempel yttra sig i nedsatt rörelseförmåga samt försämrad syn och hörsel, vilket förutom svårigheten att förflytta sig även medför sämre möjligheter att tolka olika slags information i trafiken. Äldre är också skörare, vilket gör att de skadas oftare och att konsekvenserna blir större. En stor andel av fotgängarnas singelolyckor drabbar just äldre. I Malmö kommer gruppen 65 år och uppåt att öka konstant de närmaste åren.



Folkmängd efter ålder år 2010 och beräknad folkmängd år 2016. (Malmö stad (2010), Prognos för Malmös befolkning till 2016)

Höjdskillnader innebär extra ansträngningar och undviks helst av fotgängare. Om höjdskillnaderna inte går att undvika är ramper bekvämare än trappor. Ramper underlättar även för de som har rullator, rullstol eller barnvagn.

En förflyttning till fots blir vidare mer intressant och upplevelserik om det finns exempelvis skyltfönster, torg och platsbildningar att passera. Att det på sträckan finns andra fotgängare upplevs ofta som något positivt, likaså möjligheten att kunna gå genom parker och andra gröna områden.

Barriäreffekt

Med barriäreffekt avses svårigheten att ta sig förbi hinder av olika slag. I trafiksammanhang



Genhetskvoten mellan Gustav Adolfs torg och Värnhemstorget blir 1,10 för den som går utmed den röda linjen. Kvällar och nätter kan det dock kännas otryggt att gå genom parker, vilket kan undvikas genom att gå längs den streckade linjen. Det ger istället en genhetskvot på 1,14

kan det till exempel vara järnvägar eller kraftigt trafikerade vägar och gator. Framförallt är det trafikmängd, andel tung trafik, hastighet och gatubredd som avgör om en gata upplevs som en barriär. Även nivåskillnader kan vara barriärer för fotgängare.

Barriärens storlek avgörs av hur stort behovet att passera är. Vad som upplevs som en barriär beror på den enskildes förmåga. De vars rörelsefrihet påverkas mest är barn, äldre och människor med funktionsnedsättning. Barriäreffekterna kan leda till att barn skjutsas till skola och fritidsaktiviteter, vilket leder till mer biltrafik och att barnens fysiska aktivitet minskar.

Möjlighet att sitta och stå

Det är viktigt med sittmöjligheter för fotgängare. Det är först när det finns bra sittmöjligheter som folk uppehåller sig en längre tid på en plats. Sittmöjligheterna öppnar för aktiviteter som att läsa, vila, sola, titta på människor eller prata med grannen på bänken bredvid. Människor vill hellre sitta utmed en vägg eller fasad än mitt i själva rummet, man vill alltså sitta där ryggen är täckt och där det går att se vad som händer på platsen.

Barn och ungdomar ställer inte så höga krav på sittplatsen. Sittplatser av mindre bekväm karaktär, så kallade sekunda sittplatser, som trappor och räcken, är viktiga för att skapa liv i stadens rum. För många äldre däremot måste sittplatsen vara bekväm. Det måste också vara lätt att sätta sig och att komma upp igen. I Malmö placeras bänkar där många rör sig till fots, både i och utanför centrum. I Tillgänglighetsprogrammet finns det uppgifter om hur tätt bänkar ska placeras i olika typer av områden.

”Ståaktiviteter” sker bland annat vid rött ljus, eller för att titta på något, vänta på någon eller

prata med någon. Många står gärna utmed en fasad eller längs kanterna på en öppen yta som ett torg. Det är även populärt att uppehålla sig vid fysiska stöttepelare som stolpar, hörnor och portöppningar. Vid dåligt väder är det många som vill sitta och stå under tak och arkader.

Årstider och klimat

Människor har olika livsstil beroende på om det är sommar eller vinter. På sommaren är det trevligare att vistas utomhus, det finns uteserveringar och andra utomhusaktiviteter och det är fler turister i rörelse. På vintern rör sig människor till fots mest för att uträtta bestämda ärenden och de stannar bara till om det är nödvändigt. I centrala Köpenhamn är det exempelvis dubbelt så många som går på sommaren jämfört med på vintern och det är åtta gånger så många som uppehåller sig, det vill säga sitter eller står, på sommaren. (Gehl, Gemzøe 1999)

Säkerhet och trygghet

Fotgängare är mer utsatta för olyckor än andra trafikslag. Olycksrisken i sig gör att vissa människor undviker att ta sig fram till fots på vissa platser eller vid vissa tidpunkter. Många äldre stannar inne när det är halt ute för att undvika olyckor.

Den upplevda otryggheten, som inte alltid är direkt kopplad till någon reell risk, kan också göra så att människor undviker att röra sig till fots i vissa situationer. Otrygghet kan bero på rädsla för att råka ut för trafikolyckor, men vanligare är att det beror på en rädsla för rån och överfall. Till exempel parker, som är trevliga att vistas i på dagtid, kan i vissa fall upplevas som otrygga efter mörkrets inbrott och undviks då av fotgängare. En del människor undviker helt att gå ut när det är mörkt ute.

5. Strategi för gångvänlig planering

Stadens övergripande struktur är väldigt avgörande för huruvida människor väljer att ta sig fram till fots eller inte. En tät, blandad stad med ett finmaskigt gatunät ger underlag för en tillräcklig mängd målpunkter inom gångavstånd, en god genhet och bra orienterbarhet. Andra faktorer för att skapa den gångvänliga staden är trafiksäkerhet, att det finns attraktiva miljöer att promenera i samt att de allmänna ytorna är välskötta och tillgängliga för alla.

En god eller ond cirkel

Förutom stadens struktur och gatornas utformning så är också människors vanor av stor betydelse. Huruvida någon väljer att ta sig fram till fots eller inte beror alltså delvis på kulturella och sociala normer, något som kan ta tid att förändra.

När många människor i ett område har för vana att röra sig till fots framstår området som attraktivt. Det gör att ytterligare människor lockas att röra sig till fots i området och en god cirkel har uppstått. Motsatt kan ödsliga områden bli stämplade som trista och otrygga, vilket gör att människor undviker dem; en ond cirkel har uppstått. På det sättet skiljer sig fotgängare till viss del från andra trafikslag, en bilist föredrar exempelvis oftast en väg med få andra bilar framför en väg med mycket trafik.

Stadens övergripande struktur

Avståndet är en kritisk faktor till om människor väljer att ta sig fram till fots eller inte. På avstånd upp till ungefär två kilometer är det för de flesta acceptabelt att gå, på längre sträckor än så går det för det mesta klart snabbare att ta sig fram med något annat färdmedel. För att människor ska välja att gå krävs alltså ett rikt utbud av tänkbara målpunkter inom ett avstånd på cirka två kilometer. En tät och blandad stad ger bäst förutsättningar för det. För att få en bra genhet (genhetsknot på max 1,25, se sida 12) och tillgodose en god orientering är ett finmaskigt gatunät att föredra; alltför stora kvarter och system av säckgator skapar omvägar och oklara situationer. Ett finmaskigt gatunät innebär också att fotgängaren har möjlighet att välja mellan flera olika rutter. Därmed kan en variation uppnås och fotgängaren kan till exempel välja att gå genom parken mitt på dagen och på den upplysta gatan sent på kvällen.

Om inte de grundläggande förutsättningarna i stadens struktur finns så är det mycket svårt att kompensera för detta på detaljnivå.

Den täta blandade staden av traditionellt snitt, med sitt finmaskiga gatunät ger alltså goda grundförutsättningar för att människor ska välja att ta sig fram till fots. De funktionsuppdelade och trafikseparerade så kallade Scaftområdena från miljonprogramsåren ger, med sina

barriärskapande huvudleder för motortrafik, sämre förutsättningar. Problemet med trafikseparerade områden ur ett fotgängarperspektiv är att de ”skyddade” bilfria zonerna rent geografiskt är för små för att kunna innehålla tillräckligt många målpunkter. Att dessa områden dessutom är relativt glest bebyggda och väldigt funktionsuppdelade bidrar ytterligare till bristen på relevanta målpunkter. Att till fots ta sig emellan olika bilfria zoner i trafikseparerade områden innebär ofta omvägar och även att fotgängaren är hänvisad till otrygga gångvägar genom grönområden och tunnlar. Även gångvägarna inom de bilfria zonerna kan upplevas som ödsliga och otrygga efter mörkrets inbrott.

Trafiksäkert och barnvänligt

Men är det så enkelt att rutnätstad är bra och trafikseparering är dåligt? Tyvärr inte. Framtagandet av Scaftprinciperna, som bygger på en så hög grad av separering mellan olika trafikslag som möjligt, skedde i ett Sverige med mer än tio gånger så många trafikdödade barn per år än vad som är fallet nu. Även vuxna fotgängares dödsolyckor var mångfaldigt fler än de är idag och ingen vill naturligtvis gå tillbaka till olycksnivåerna på 1960- och 70-talen. För barnens möjlighet att röra sig på egen hand kan trafikseparerade områden ha fördelar, förutsatt att barnet inte behöver röra sig utanför sin egen bilfria zon.

Utmaningen ligger således i att skapa en stad som har den grundläggande strukturen som krävs för att gång ska vara det självklara färdmedelsvalet, samtidigt som säkerheten, inte minst för barn, inte äventyras. En stad där föräldrar inte vågar släppa ut sina barn på egen hand kan aldrig kallas för gångvänlig.

Scaft

”Scaft - Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet” togs fram på 1960-talet och fick stort genomslag. Trafikseparering är ledordet för Scaft, gående och cyklister ska endast behöva korsa bilvägar planskilt. För att undvika biltrafik nära bostäder och skolor tillåts inte genomgående gator, utan bostadsområdena försörjs av återvändsgator. Scaftområden i Malmö är bland annat Rosengård, Lindängen, Lindborg och Holma/Kroksbäck.



Jämförelse mellan kvartersstad och trafikseparerat område

Den yttre cirkeln är 1,5 km från startpunkten (stjärnan). De färgade länkarna visar de som en fotgängare når genom att gå maximalt 1,5 km. Om de färgade länkarna når utanför den inre cirkeln är genheten god (max 1,25), om de inte når till den inre cirkeln är genheten dålig. De röda länkarna kan uppfattas som otrygga under vissa tider, då de utgörs av planskildheter eller större grönområden. De lila länkarna är i sig "trygga", men för att nå dem måste fotgängaren passera en röd länk. De blå länkarna är de som fotgängaren kan nå "tryggt" alla tider på dygnet.

Den vänstra figuren visar tillgängligheten för en fotgängare runt Triangeln i centrala Malmö, ett område som utgörs av traditionell rutnätsstad. Den högra figuren visar området kring bostadsområdet Söderkulla, ett trafikseparerat område, de större huvudlederna är markerade.



Skillnaderna mellan figurerna är tydliga:

- I rutnätsstaden har fotgängaren betydligt fler länkar att välja mellan, i det trafikseparerade området är kvarteren större och en del gator är inte avsedda att gå längs.
- I rutnätsstaden når fotgängaren utanför den inre cirkeln i nästan alla riktningar - genheten är god, i det trafikseparerade området är genheten sämre.
- I rutnätsstaden saknas otrygga planskildheter och där det ändå finns områden som kan uppfattas som otrygga kvällstid finns det också alternativa "trygga" länkar att välja. I det trafikseparerade området måste fotgängaren gå genom tunnlar för att komma söderut eller västerut.

Intressant och trygg miljö

För en fotgängare är inte alltid syftet med förflyttningen att så effektivt som möjligt ta sig till målpunkten. Upplevelsen på vägen dit kan vara lika viktig och många förflyttningar till fots är rena promenader, det vill säga förflyttningar helt utan någon bestämd målpunkt eller ärende. En intressant miljö är alltså mycket viktigt för fotgängare. Likaså är en trygg miljö viktigare för fotgängare än vad det är för andra trafikslag.

För att skapa en intressant och trygg miljö har den täta, blandade staden vissa grundläggande fördelar. Dels så rör det sig många till fots där, dels bidrar stadens variation till att göra den intressant och skapar ljus och liv även kvällstid, vilket bidrar till tryggheten. Även om inte alla gator kan kantas av butiker och restauranger så kan också andra verksamheter, som träningslokaler eller tvättstugor, bidra till att skapa liv på en plats.

Utformningen av de allmänna ytorna är givetvis också av stor betydelse. En blandning mellan lite trängre gatussektioner i mänsklig skala och öppna torg och platsbildningar bidrar till att skapa en intressant och trygg miljö. De mellanrum i staden som utgörs av parker, torg och mindre platser ger utrymme för viktiga pauser för fotgängarna. Därför är det viktigt att det även i den täta staden finns plats för parker. Vidare är det viktigt med välskötta allmänna ytor, skräpiga miljöer bidrar i sig till otrygghet.

Väl tilltagna ytor för promenerande i rekreativt syfte är ett viktigt inslag i den gångvänliga staden. Det människor efterfrågar för sina promenader är främst grönska. Att gå utmed kusten är också populärt.

Populära stråk

Vissa stråk blir populära bland fotgängare. I och med att fotgängare i sig är något som lockar fler fotgängare kan det populära stråk

ket förstärkas och på en plats som passeras av många fotgängare startar det upp butiker och restauranger, vilket bidrar ytterligare till att locka fotgängare till stråket.

Vilka stråk som kan hamna i den positiva cirkeln som lockar både nya fotgängare och nya attraktioner till stråket är dock inte någon slump. Fotgängare med bestämda målpunkter undviker omvägar om det går, så ett stråk som ska locka många fotgängare måste vara det rationella valet för fotgängarna att använda sig av. För att så ska ske krävs att stråket är någorlunda rakt och långt, att det korsar många andra gator, samt att det finns starka målpunkter i båda ändar. Populära stråk finns ofta i områden med rutnätsstad och mindre ofta i trafikseparerade områden.

Malmös populäraste gångstråk, gågatan på Södergatan och Södra Förstadsgatan uppfyller ovanstående kriterier. Det är tillräckligt långt och rakt, det korsas av runt 15 gator på 1400 meter och det har starka målpunkter i ändarna, Centralstationen och Stortorget i norr och Triangeln i söder. Tillkomsten av nya starka målpunkter kan alltså ge möjligheten att skapa nya populära gångstråk.

Med en så kallad Space Syntax-analys kan man ranka ett stråk utifrån ett geometriskt perspektiv, se nulägesanalysen.

Utformning och skötsel

För att staden ska vara tillgänglig för alla, även äldre och personer med funktionsnedsättning, är gångytornas detaljutformning och skötsel väldigt viktig. En kantsten på fel ställe kan innebära en stor begränsning i rörelsefriheten för människor som använder sig av rullstol eller andra hjälpmedel för att ta sig fram. Generellt sett så gynnas även människor med full rörlighet av sådana åtgärder som underlättar för människor med funktionsnedsättning. Det handlar om tillräcklig gångbaneläggning, jämnt underlag och undvikande av höga kanter.

Detaljformningen av gångytorna och även skötseln av dem är också en fråga om trafiksäkerhet. De flesta fotgängare som behöver söka

upp sjukvård efter trafikolyckor har skadats i singelolyckor. De har då exempelvis snubblat på en kant eller halkat på en isfläck. Med en bra detaljutformning och skötsel kan många sådana olyckor undvikas.

Relation till andra trafikslag

Gångtrafiken påverkar och påverkas av andra trafikslag, både på gott och på ont. Gångtrafiken och kollektivtrafiken kan exempelvis samverka. För att kollektivtrafiken ska fungera måste resenärerna kunna ta sig till stationerna på ett bra sätt och det sker oftast till fots. Dessutom utgör kollektivtrafikens knutpunkter ofta starka målpunkter för gångtrafiken och starka målpunkter är en förutsättning för att kunna skapa populära gångstråk.

Samtidigt utgör trafikleder och spårstråk barriärer för gångtrafiken. För att ge fotgängare rörelsefrihet är det nödvändigt att minska barriäreffekten från gator så mycket som möjligt. Det kan ske genom smala eller få körfält och möjlighet för fotgängare att korsa gatan i flera etapper, men viktigast för att kunna skapa ett samspel i trafiken är att få ner tempot på motortrafiken till en nivå närmare fotgängarnas tempo. Gatans utformning och sektion är viktig. En bra utformad gata kan ha ganska stora mängder biltrafik utan att upplevas som en barriär för fotgängare, medan en gata utformad som en landsväg kan vara barriärskapande trots en ringa trafikmängd.

Även om huvudgator kan utgöra barriärer för fotgängare så kan ett visst biltrafikflöde på en gata bidra till en ökad trygghet för fotgängare, särskilt kvällstid.

Fotgängare kan uppleva att cyklister som rör sig snabbt och tyst på samma yta som fotgängarna skapar en otrygg miljö. En tydlig separering mellan fotgängare och cyklister är ofta att föredra.

Sammantaget kan det krävas inskränkningar i övriga trafikslags utrymmen och hastigheter för att skapa den gångvänliga staden.

6. Nulägesanalys

Detta kapitel är en kortfattad sammanfattning av *Nulägesanalys - vad gör vi för fotgängare idag?* som innehåller resultat från en resvaneundersökning från 2008, en fotgängarenkät från 2009 samt en beskrivning av det arbete som idag sker för fotgängare i Malmö stad.

6.1 Så här reser Malmöborna till fots

2008 genomfördes en resvaneundersökning där Malmöbor i åldern 15-84 år fick föra resedagbok och svara på frågor om sitt resande.

Malmöborna mellan 15 och 84 år gör i genomsnitt 2,6 resor per person och dygn. Av dessa sker 20 procent, det vill säga drygt 0,5 resor per person och dag, till fots. 2003 var andelen 14 procent.

Boende i de centrala stadsdelarna gör fler resor till fots än de som bor i mer perifera stadsdelar.

Över hälften av alla resor till fots är kortare än en kilometer, fem sjättedelar är kortare än två kilometer. Att resorna till fots är så pass korta innebär att de enbart står för två procent av den totala reslängden.

De klart vanligaste ärendena för resor till fots är nöje/fritid och inköp av livsmedel. Tänkbara målpunkter för resor till fots finns utspridda över hela Malmö, även om koncentrationen av målpunkter är störst i de centrala delarna.

6.2 Så här tycker Malmöborna

En fotgängarenkät i form av 300 telefonintervjuer genomfördes under perioden 21 september – 16 oktober 2009. Malmöbor i åldern 15 år och uppåt intervjuades. De 300 intervjuerna fördelades jämnt på de tio stadsdelarna, det vill säga 30 per stadsdel.

Promenad

Med promenad menas en tur till fots där inget speciellt ärende utträttas, utan där det handlar om fritid och nöje.

Malmöborna är generellt sett ganska nöjda med Malmö som promenadstad. Malmö får betyget 4,1 av 5 möjliga. 35 procent av Malmöborna uppger att de promenerar varje dag. Ytterligare 35 procent promenerar flera gånger i veckan. Den vanligaste tiden på dygnet för promenader är på eftermiddagen och kvällen.

Mer än hälften av promenaderna utförs i den egna stadsdelen. Den största andelen av promenaderna utgår från hemmet. 12 procent tar sig dock till promenadområdet med bil. När det gäller favoritsträcka har flest angett stadsdelen där de bor följt av Pildammsparken, längs kanalen eller utmed kusten till exempel Ribersborg, Västra Hamnen och Limhamnsfältet. På frågan varför sträckan är en favorit var de vanligaste svaren; för att det är vackert, trevligt, öppet och lugnt. Andra kriterier som man värdesätter är grönska och natur, att det ligger

nära hemmet, hav och vatten samt att det finns mycket att titta på.

Resor till fots

Fotresa är en tur till fots till en speciell målpunkt till exempel skola, jobb eller mataffär.

Det vanligaste syftet med en fotresa är inköp av livsmedel, vilket överensstämmer med resvaneundersökningen från 2008. Därefter kommer andra inköp och nöje/fritidsaktiviteter. Det är ganska få som går till arbete, skola och för att hämta sina barn.

Cirka 20 procent av Malmöborna uppger att de gör en fotresa varje dag. Ytterligare 40 procent gör det flera gånger i veckan. I de tre mest centrala stadsdelarna samt Limhamn-Bunkeflo gör man flest fotresor och i Oxie gör man minst fotresor.

På frågan varför man väljer att gå till en viss målpunkt var det vanligaste svaret för att få motion. Därefter kom roligt, trevligt och för att det är snabbast. De som svarat att de mycket sällan gör en fotresa har bland annat angett följande skäl; för långa avstånd, att de hellre cyklar samt sjukdom eller handkapp.

Koppling till kollektivtrafik

21 procent har angett att de åker buss regelbundet, det vill säga flera gånger per vecka. 9 av 10

tar sig till bussen till fots. De som regelbundet åker buss fick bedöma vägen till hållplatsen utifrån fem givna aspekter. Det som fick bäst betyg var att det är bekvämt (lutning, bredd och underhåll) på vägen till busshållplatsen samt att vägen dit är gen. Därefter kom att det känns tryggt, det är trafiksäkert och sist god belysning.



Gång- och cykelbanor

Kombinerade gång- och cykelbanor, det vill säga där gående och cyklister delar på samma yta, får sämre betyg än separerade gång- och cykelbanor både när det handlar om upplevd säkerhet och banornas bredd. De separerade gång- och cykelbanorna får dock inte heller toppbetyg när det gäller säkerhet och bredd och det är dessutom många som upplever att det är ottydligt vilken sida de ska gå på.

Gångbanor i egna stadsdelen

På frågor angående gångbanor i den egna stadsdelen framkom att man totalt sett är mest nöjd i Rosengård och minst nöjd i Fosie. Sämst värden får påståendena om tillräckligt många bänkar och papperskorgar. Bäst värden får genhet och den stadsdel som har allra högst värden angående genhet är Västra Innerstaden.

Platser man undviker

På frågan om det finns någon plats i närområdet som man undviker att gå på utmärker sig Fosie, Rosengård, Husie och Oxie negativt medan Limhamn-Bunkeflo utmärker sig positivt. De platser som flest har angett som otrygga är Oxie centrum och Rosengård/Herrgården. De öppna svaren visar att den klart övervägande anledningen är att man inte går för att man känner sig otrygg på grund av bland annat dålig belysning, kriminella gäng och rån- och överfallsrisk.

Övriga kommentarer om gångbanor

Övriga kommentarer handlade övervägande om ojämna plattor och gatstenar på gångbanorna. Det kom även många åsikter om att cyklister och mopedister inte tar hänsyn och följer reglerna samt att gång- och cykelbanor borde separeras tydligare från varandra. Övriga synpunkter handlade om bättre belysning, fler övergångsställen, bättre och bredare gångbanor samt fler papperskorgar och bättre renhållning. Det var även en del som gav gatukontoret beröm för arbetet med gång- och cykelbanor.

6.3 Vad gör vi för fotgängare idag?

Stadsplanering

Det är viktigt att fotgängarfrågorna kommer in tidigt i den långsiktiga och övergripande planeringen, exempelvis i översiktsplanen. Detta fungerar som vägledning vid detaljplanearbetet. I Malmö pågår det ett arbete med en ny översiktsplan för staden.

I detaljplanearbetet är det viktigt att tillgodose fotgängarnas behov. Det kan vara genom att se till att gångnätet blir sammanhängande och gent. Vid stora områden på kvartersmark är det viktigt att beakta gångavstånden och eventuella behov av att korsa kvarteren. Områden på kvartersmark i detaljplan kan markeras med x eller z, vilket innebär en nyttjandebegränsning i markägarens rätt att disponera marken. Finns det ett utbredd behov för allmän gång-

och cykeltrafik att korsa ett kvarter bör man dock sträva efter att göra marken allmän. Avvägningen om gångbanan ska vara allmän eller på kvartersmark kan ibland vara svår.

Trafiksäkerhet

Fotgängarna är en utsatt grupp i trafiken, vilket man kan se i olycksstatistiken. Under åren 2004-2008 var över 40 procent av de som skadades i Malmötrafiken fotgängare. 73 procent av dessa skadades i en singelolycka ofta orsakad av att den gående fallit på grund av ojämnheter eller halka. Det är framför allt äldre kvinnor som råkar ut för singelolyckor av detta slag. Singelolyckorna är utspridda över hela Malmö medan kollisionsoolyckorna mellan fotgängare och motorfordon främst är koncentrerade

kring huvudgatunätet. Malmö stads trafiksäkerhetsprogram är ett styrdokument för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen.

Trygghet

Otrygghet i våra städer handlar ofta om rädsla för andra människor, att råka ut för en olycka eller om rädsla för vissa gaturum. Malmöborna känner sig generellt betydligt otryggare än riket i genomsnitt. 30 procent av Malmöborna uppger att de känner sig otrygga eller helt undviker att gå ut när det är mörkt jämfört med 17 procent för hela Sverige. Motsvarande siffror för Stockholm och Göteborg är 21 respektive 20 procent. Inom Malmö är det boende i stadsdelarna Södra Innerstaden, Rosengård, Centrum och Fosie som känner sig mest otrygga. Sett till bostadstyp känner boende i flerfamiljhus betydligt större otrygghet än boende i småhus.

Under de senaste åren har trygghetsfrågorna kommit att hamna i fokus i arbetet med det offentliga rummet. Exempel på insatser som gjorts har i det strategiska arbetet handlat om Valfärd för allas trygghetsprojekt där Malmö stad och Polisområde Malmö lagt fast en gemensam handlingsplan för att minska ungdomskriminaliteten och ungdomsvåldet. Ett trygghetsprogram har också tagits fram.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En stads offentliga rum – parker och torg, gator och platser är till för alla. Man ska på ett tryggt sätt kunna använda det offentliga rummet och njuta av dess attraktioner. Målsättningen är att alla allmänna platser i Malmö på sikt ska vara tillgängliga för alla. För att uppnå detta mål i Malmö har ett tillgänglighetsprogram och en åtgärdsplan för undanröjande av enkelt avhjälpna hinder tagits fram. Dessutom görs en tillgänglighetsinventering för hela Malmö.

Koppling till kollektivtrafik

De flesta tar sig till och från kollektivtrafiken till fots. Hållplatser och bytespunkter är viktiga platser som många är beroende av, för att tillgodose sitt transportbehov. Grundläggande för att skapa en trygg miljö är god gestaltning, god belysning samt frånvaro av skymda vrår. Detta

gäller även för tillfartsvägar till hållplatser och bytespunkter.

Citytunneln invigdes i december 2010. Ett ökat tågresande innebär ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken. De nya stationerna innebär att fler får en tågstation inom gångavstånd. Malmö behöver en kollektivtrafik som klarar av att växa även i framtiden och därför startade Malmö stad våren 2007 en omfattande utredning om framtidens kollektivtrafik. *Koll 2015* är ett samlingsnamn för Malmö stads och Skånetrafikens gemensamma satsningar på kollektivtrafik.

Utformning och reglering av gångvägar

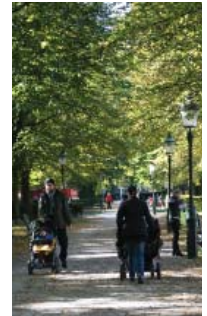
Som fotgängare kan man ta sig fram på många olika ställen. Det kan handla om gångbanor, stigar, gång- och cykelbanor, gågator med mera. När fotgängarna ska korsas bilnätet kan det ske på olika sätt till exempel på obehövade eller signalreglerade övergångsställen. Det finns också gångpassager och planskildheter. Ibland kan det finnas motsättningar mellan vad som är säkert, tryggt, rent och vad invånarna vill ha. Detta kan man se exempel på i diskussionen om övergångsställen ska tas bort eller inte.

Gångbanors utformning, mått med mera styrs av gatukontorets Tekniska handbok.

Attraktiv stadsmiljö för fotgängare

En attraktiv stadsmiljö uppmanar till och gör det enkelt att röra sig till fots. Det ska till exempel vara lätt att orientera sig och staden ska upplevas som enhetlig och väl sammanhållen med avseende på exempelvis stadens golv och markmaterial, utsmyckning, ljussättning och möblering. Till hjälp i detta arbete finns ett antal planer och program som används som utgångspunkt i gestaltningen av staden.

Platser i staden där många fotgängare både rör sig och vistas är exempelvis parker, torg, utmed kusten eller kanalen. Här är just utsmyckning, belysning och sittplatser viktiga faktorer för att fotgängarna ska vilja vistas en längre tid på platsen.



Drift och underhåll

För en fotgängare är standard och kontinuerlig skötsel av gång- och promenadvägar av stor betydelse. För att promenaden ska vara trygg, säker och upplevas som inbjudande bör beläggningen var jämn, snygg och halkfri. Omgivande miljö ska också vara välskött exempelvis genom beskärning av växtlighet samt renhållning. Akuta åtgärder på bland annat gångbanor genomförs som regel alltid efter anmälan från allmänheten via gatukontorets kundservice.

Gatukontorets förvaltar all allmän platsmark inom planlagt område, men ansvaret för renhållning och snöröjning av gångbanor ligger på fastighetsägaren enligt renhållningsstadgan. Skötsel av övriga gångbanor längs gator och gångstråk genom parker utförs av upphandlade entreprenörer.

Trafikräkningar

Enbart enstaka räkningar av fotgängartrafiken görs för att exempelvis jämföra flöden före och efter en ombyggnad. Mätning av fotgängarflöden sker då manuellt till skillnad från bilflöden som kan mätas automatiskt.

Beteende- och attitydpåverkan

I Malmö har gatukontoret sedan många år tillbaka arbetat med kampanjer och åtgärder för att påverka människors resvanor. Ofta ligger fokus på att välja kollektivtrafik och cykel i stället för bil. Gång finns alltid med som ett alternativ när miljövänliga resätt marknadsförs, men lyfts sällan fram för sig självt.

I projektet *Vänlig väg till skolan* har man bland annat lanserat konceptet "Vandrande skolbuss" där föräldrarna turas om att gå eller cykla med barnen till skolan i stället för att köra dem i bil.

Miljö

Fotgängare och cyklister som rör sig i staden är en utsatt grupp eftersom trafikens luftföroreningar kan orsaka luftrörsbesvär, cancer, allergier med mera. I Malmö finns det gator där miljö kvalitetsnormen inte uppfylls och det arbetas därför med åtgärder för att komma åt problemet. Styrdokument för Malmö stads miljöarbete är till exempel Miljöprogrammet och Trafikmiljöprogrammet.

Citytunneln invigdes i december 2010. Ett ökat tågresa innebär ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken. De nya stationerna innebär att fler får en tågstation inom gångavstånd.



7. Brister och åtgärder

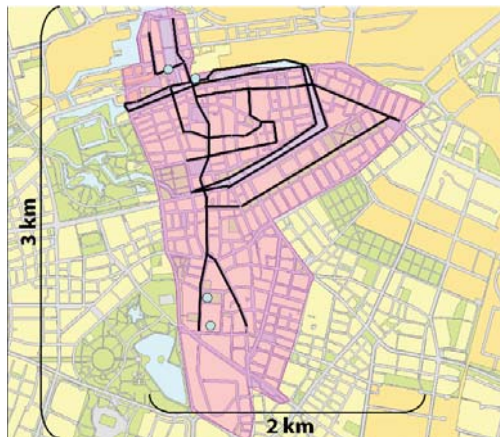
I detta kapitel presenteras de brister som framkommit i genomgången av det som görs för fotgängare idag och i enkätundersökningen bland Malmöbor. Utifrån bristerna har åtgärdsförslag tagits fram.

7.1 Övergripande åtgärder

Gångstråksplan

Hela gångnätet ska ha en väl fungerande standard. Vissa områden och stråk, där till exempel extra många människor rör sig, kan dock pekas ut som prioriterade. Dessa ska beröra ett stort antal Malmöbor och besökare så att åtgärderna längs stråken gagnar många. De prioriterade stråken och områdena ligger sannolikt främst i Malmös centrala delar men gångstråksplanen kan även omfatta andra delar av staden (till exempel stadsdelscentra). Prioriteringen ska även ta hänsyn till framtida resmönster för fotgängare.

I exemplen nedan har starka målpunkter så som torg, parker och stationer kopplats



Gångstråksplanens syfte

- Göra det attraktivare att ta sig fram till fots i Malmö

Gångstråksplanens effektmål

- Ökat antal gående
- En attraktiv och gångvänlig stad
- Trygga, säkra och tillgängliga stråk för gående
- Förbättrad miljö och hälsa
- Riktlinjer för hur och var gångtrafiken ska prioriteras i förhållande till andra trafikslag

ihop. Det kan också handla om att knyta samman staden och minska de mentala avstånden. Förutom centrum kan exempelvis starka stadsdelscentra ingå. Det kan handla om kopplingar mellan stadsdelscentrum och stationer eller andra viktiga målpunkter. Omfattning samt val av områden och stråk görs i det kommande arbetet med gångstråksplanen.

Gångstråksplanen ska utöver ett antal prioriterade stråk och områden innehålla åtgärder som kan utföras för att höja fotgängarnas status och göra det attraktivare att röra sig till fots på de utpekade stråken och områdena. Åtgärderna i gångstråksplanen ska vara kostnadsberäknade.



Exempel på utpekade stråk och områden.

Exempel på viktiga åtgärdsområden på de föreslagna stråken och områdena:

- Sträva efter tillräcklig bredd på gångbanorna
- Utökade tillgänglighets-, säkerhets- och trygghetsåtgärder
- Prioritering av underhållsinsatser
- Tydligare separering från cyklister
- Fler radardetektorer vid övergångsställen för förlängd gröntid
- Utökad belysning, sittmöjligheter och utsmyckning
- Utökad skyltning/kartor
- Kontinuerliga mätningar av fotgängarflöden

Demonstrationsgångstråk – framtidens gångbana

Ett led i att skapa attraktiva och bekväma gångbanor och stråk för gående kan vara att testa nya åtgärder och idéer på utvalda sträckor med olika karaktär. Ett liknande projekt för cykeltrafik, demonstrationscykelstråk, har genomförts i Malmö. Syftet med ett demonstrationsgångstråk är alltså att få fram bra förslag på nya lösningar för fotgängarna. Det kan exempelvis handla om kartor, väderskydd, belysning, beläggning, skyltning, symboler på

plattor, bänkar, angivna avstånd och förbrukade kalorier, räcken vid övergångsställen/mittrefuger, platser utomhus i staden där man kan surfa gratis på internet med mera.

Exempel på uppföljning

Utvärdering av åtgärderna kan ske genom enkätfrågor till gående på aktuella gångbanor samt genom en inspektion av åtgärdernas hållbarhet och slitage ur drift- och underhållsynpunkt.

7.2 Stadsplanering

Brist –fotgängare i översiktsplanen och trafikstrategin

I befintlig Översiktsplan 2000 finns mål och riktlinjer för gångtrafiken. Vissa av dessa mål och riktlinjer arbetas det med. Däremot har inte tillräckligt gjorts för att öka fotgängarnas tillgänglighet till omgivande landskap och attraktiva kuststråk eller för att förbättra kopplingarna inom stadsdelscentrum. Det har inte heller gjorts några analyser av förändrade förutsättningar som nya större målpunkter, som Citytunnelstationerna, ger.

I strävandet av förtätning finns det vidare en risk att det blir en brist på parker och grönområden. Även om den täta staden är gynnsam för fotgängare ur ett transportperspektiv så måste översiktsplanen vara tydlig med att parker och grönområden, som är de populäraste promenadområdena, ska finnas tillgängligt.

I trafikstrategin finns åtgärder som inkluderar fotgängare, men främst inom områden som trygghet. Gångtrafiken förtjänar att behandlas med större allvar i trafikstrategin.

Åtgärd – fotgängare i översiktsplanen

Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Malmö inleddes under slutet av 2009. Denna ersätter även trafikstrategin från 2004. Syftet med denna åtgärd är att bevaka så att översiktsplanen blir inriktad på en gångvänlig planering och att gångtrafikens betydelse som trafikslag framgår.

Brist – hantering av allmänna ytor

I PBL-utredningen 2005 (SOU 2005:77) konstateras det att kommunerna idag inte följer PBL som säger att alla allmänna ytor ska utgöra allmän plats i detaljplanen. Det sker ofta att kommunen istället lägger ut allmänna ytor på kvartersmark så att till exempel allmän gång- och cykeltrafik får tillträde (så kallat x-område). Det får konsekvenser för kostnadsansvar och skadeståndsansvar. Orsaken är ofta brist på kommunala ekonomiska resurser.

Åtgärd - riktlinjer för hantering av gångstråk

Det är viktigt för stadens rörelsemönster att man som fotgängare kan röra sig i en finmaskig struktur via lokala och informella stråk som ibland behöver gå genom och mellan kvarter. Dessa stråk bör utgöra ett komplement till den mer storskaliga strukturen med gångbanor längs det allmänna gatunätet. Syftet är att ta fram riktlinjer för att underlätta hanteringen av gångstråk i detaljplaneprocessen gällande frågorna om marken ska utgöra allmän platsmark alternativt kvartersmark.

Brist – fotgängare i detaljplaner

Det saknas tydliga riktlinjer för hur man ska ta hänsyn till fotgängarna i stadsplaneringen, hur och var fotgängarna bör prioriteras, riktlinjer för sikt och hörnavskärningar, gångpassager, separering, förgårdsmark med mera. Dessa frågor är mycket viktiga att hantera i alla planeringen. Det är dock svårt att ta fram enhetliga och tydliga riktlinjer då planering hela tiden innebär en sammanvägning mellan en mängd



olika intressen. För varje nytt kvarter eller område som står inför en förändring är förutsättningarna olika.

Brist - det kan saknas levande fasader

En död fasad gör en gata både tråkig och otrygg. Butiker i bottenplanet är ett bra sätt att få levande fasader, men även där det inte finns förutsättningar för butiker kan fasaderna göras mer levande med bland annat låga sockelhöjder, många entréer samt verksamhetslokaler.

7.3 Trafiksäkerhet

Brist - fotgängare är olycksdrabbade

Fotgängarna är en utsatt grupp i trafiken. Med ett ökat antal fotgängare finns risken att bland annat singelolyckorna ökar. Därför är det extra viktigt att arbeta med förebyggande åtgärder.

Åtgärd - bevaka trafiksäkerhetsarbetet

Inom trafiksäkerhetsprogrammet (TSP) genomförs åtgärder för att minska antalet olyckor. De åtgärdsområden som främst berör fotgängares olyckor är Trafiksäkra huvudgator, Singelolyckor bland oskyddade trafikanter samt Barns och ungdomars trafiksäkerhet kring skolor. För att skapa trafiksäkra huvudgator föreslår TSP åtgärder som upphöjda korsningar och minskat antal eller bredd på körfält. För att hindra fotgängares singelolyckor föreslås åtgärder för förbättrad vinterväghållning och jämnare un-

Åtgärd - exempelsamling

Syftet med exempelsamlingen är att få inspiration men också underlag till beslut om riktlinjer, planeringsprinciper med mera. Exempelsamlingen ska innehålla texter och bilder som beskriver gator med varierande mängd fotgängartrafik. Bra och dåliga exempel beskrivs ur olika synvinklar till exempel trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och estetik.

derlag. Ett samarbetsprojekt mellan trafikavdelningen och drift- och underhållsavdelningen på gatukontoret har också startats för att skapa bättre rutiner för detta. För att förbättra trafiksäkerheten vid skolor föreslås i TSP bland annat att det säkerställs att trafikens hastighet inte överstiger 30 km/h på gator kring skolor. Åtgärden i TSP bedöms även få andra positiva effekter för fotgängare än strikt trafiksäkerhetsmässigt; de kan bidra till en trevligare gatumiljö, ge ökad tillgänglighet för äldre och barn, med mera.

För att undvika dubbelarbete föreslås därför inga renodlade trafiksäkerhetsåtgärder i detta program annat än att bevaka och delta i det arbete som sker inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

7.4 Trygghet

Trygghet är en central fråga när det gäller fotgängare. Många fotgängare känner otrygghet kvällstid, en del undviker helt att gå ut på kvällarna. Ödliga platser upplevs ofta som otrygga, därför kan ökad fotgängartrafik i sig bidra till ökad trygghet.

Belysning

I fotgängarenkäten framkom att belysningen, som är en viktig trygghetsfaktor, var bristfällig på vissa platser. Då stadens belysning behandlas i flera olika dokument, förutom i trygghetsprogrammet också i *Stadens ljus*, *Ljusplan för Malmös befintliga belysning* och *Trygg stadsmiljö* föreslås i fotgängarprogrammet inte några åtgärder som är kopplade till belysning.

Brist – otrygga planskildheter

Planskildheter i form av till exempel tunnlar kan ha negativ inverkan på tryggheten, speciellt under kvälls- och nattetid. Dålig belysning, mörka färger samt skymmande buskage gör att det känns otryggt att passera dessa.

Åtgärd - trygghetsåtgärder i och kring gång- och cykeltunnlar

Ett arbete pågår med att byta ut broarnas stänkskydd så att de blir genomsiktliga samt att måla tunnlar i ljusa färger och belysa dem. För att skapa en ännu tryggare miljö vid gång- och cykeltunnlar föreslås ytterligare åtgärder:

- Skylt med gatunamn på tunneln – ökad orienterbarhet
- Belysning – även på dagen i vissa tunnlar som är mörka
- Alternativ väg för fotgängare

För att öka tryggheten för fotgängare på kvälls- och nattetid kan eventuellt en alternativ väg anläggas så att fotgängarna inte behöver gå ner i mörka tunnlar under dessa timmar. Detta är dock inte en lätt ekvation att lösa eftersom man inte vill att fotgängarna tar den alternativa vägen under dagtid. Varje plats kräver därför sin egen utredning efter sina förutsättningar och behov.

7.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En åsikt som framkom i fotgängarenkäten var att det finns ojämnheter på gångbanorna. Uppstickande och ojämna plattor är särskilt besvärande för personer med funktionsnedsättning och äldre. Denna fråga behandlas inom

tillgänglighetsprojektet inom vilket åtgärder utförs på gångytor för att göra dem jämnare. Ofta är det åtgärder på gångbanor som är i mycket dåligt skick.

7.6 Koppling till kollektivtrafik

Brist – fotgängarnas nya resmönster

Det finns inga utpekade strategier och åtgärder för att tillmötesgå fotgängartrafikens nya och kommande resmönster och resbehov. I och med Citytunnelns öppnande beräknas 37 000 människor dagligen passera station Triangeln. Detta betyder ändrade resmönster i staden, inte minst för fotgängartrafiken. Framtida stationer och eventuellt spårvagnar kan också skapa nya rörelsemönster.

Åtgärd – tillmötesgå fotgängarnas nya resmönster

Strategier och åtgärder för att tillmötesgå fotgängartrafikens nya resmönster och resbehov

bör fastställas. Det kan handla om att skapa trygga sammanhängande gångförbindelser till stationerna så att fotgängarna kan ta sig dit utan större omvägar. Även en uppföljning efter ett antal år är av intresse.

Exempel på uppföljning

Det är positivt om många vill gå till stationerna och färdmedelsfördelningen kan mätas vid olika tillfällen för att se om fotgängaråtgärderna ger resultat.

Brist – hållplatser

Befintliga busshållplatser i Malmö tillgänglighetsanpassas och görs attraktiva, men vägen dit

bör också ses över. I fotgängarenkäten fick belysning sämst betyg när ett antal faktorer skulle betygsättas på vägen till närmsta hållplats.

En del busshållplatser är placerade nära cykelbanor, vilket kan innebära att de bussresenärer som hoppar av bussen hamnar på cykelbanan. Ibland är inte heller gångpassagens läge optimalt placerat i förhållande till hållplatsens läge. Detta innebär att bussresenärerna ibland korsar gatan utanför gångpassagen. Det kan även upplevas som otryggt att stå och vänta vid busshållplatser då det är mörkt ute.

Åtgärd - hållplatser

Vägen till hållplatsen

Se över gångmöjligheterna till busshållplatser, med tyngdpunkt på busstomlinjerna (huvudlinjer) och framtida spårvägsstråk.

Tydliggöra cykelbanan

Se över möjligheterna att tydliggöra cykelbanan vid hållplatser. Då bussresenärerna går av bussen på avstigningsytan kliver de sedan ibland rakt ut i cykelbanan om de inte ser sig för.

Gångpassager

Även gångpassagera vid de större busshållplatserna bör ses över eftersom dessa passager (till

exempel övergångsställen och planskilda korsningar) inte alltid ligger optimalt placerade.

Karta och gångavstånd till nästa hållplats

För att undvika långa väntetider vid busshållplatser kan kartor som tydligt visar lämpliga gångvägar till föregående eller nästa hållplats (med avstånd och restid) sättas upp. På så vis kan de som vill röra på sig gå en sträcka i stället för att stå stilla och vänta. Då kan även otryggheten som en del känner vid hållplatser minska. Åtgärden underlättas om det finns realtidsinformation som visar när nästa buss kommer.

Brist – fågelvägen anges i reseplaneraren

I reseplaneraren på Skånetrafikens hemsida är det fågelvägen som anges och inte det verkliga gångavståndet till hållplatsen.

Åtgärd - utveckla reseplaneraren, NVDB

Önskvärt vore att ange det verkliga avståndet för gående i Skånetrafikens reseplanerare. Med hjälp av en karta med alla gångvägar skulle detta kunna vara möjligt. Att Malmös gångvägnät läggs in i NVDB (Nationell vägdatabas) skulle underlätta denna typ av kartfunktioner. Underlaget skulle även ge en bättre helhetsbild av Malmös gångvägnät samt möjlighet att analysera och utreda stråk.



7.7 Utformning och reglering av gångbanor

Brist – gångbanor som saknas

På en del platser saknas det gångbanor, så kallade ”missing links”, vilket innebär att gångnätet inte hänger ihop. Detta försämrar framkomligheten och tillgängligheten för fotgängarna. Upptrampade stigar kan vara tecken på att en gångbana saknas.

Åtgärd – se över var det saknas gångbanor

Se över om det saknas gångbanor där det finns behov för att skapa sammanhängande stråk till viktiga målpunkter. I detta arbete bör man också se över om det finns gångbanor som inte används och därför kan tas bort. Upptrampade stigar kan göras permanenta vid behov.

Brist – otydlighet på separerade gång- och cykelbanor

Enligt fotgängarenkäten tycker en stor del av Malmöborna att ytan för gående inte är tillräckligt bred på separerade gång- och cykelbanor. De tycker även att det inte är tillräckligt tydligt vilken del som är avsedd för gående.

Åtgärd – ökad tydlighet på separerade gång- och cykelbanor

Arbeta med åtgärder som ökar tydligheten och medvetandet när det gäller separeringen mellan gående och cyklister. Övrigt kring gångbaneläggning tas om hand i Teknisk handbok.

Brist – utformning av gångfartsområden

Gångfartsområden ska utformas så att fordon kör i gångfart och att det tydligt framgår att hela ytan är till för fotgängare. Gångfartsområdena i Malmö lever inte upp till dessa utformningskrav. De är ofta utformade på ett sådant vis att de olika trafikslagen håller till på olika ytor vilket ofta leder till att bilisterna kör för fort.

Åtgärd – exempelsamling om gångfartsområden

För att öka förståelsen och skapa bättre gångfartsområden kan en exempelsamling med information i form av texter och bilder om olika gångfartsområden och eventuellt gågator i Malmö tas fram. Gångfartsområdena utvärderas för att kunna peka på vilka som fungerar bra och mindre bra. Exempel från andra städer och länder kan också tas med.

7.8 Attraktiv stadsmiljö för fotgängare

Brist – bristfälliga promenadstråk

Promenadstråken längs kanalerna i innerstaden är bristfälliga och en samordnad strategi med prioriteringar för utvecklingen av kanalpromenaderna saknas.

Åtgärd – se över kanalpromenaderna

En samordnad strategi med prioriteringar för utvecklingen av sammanhängande gång- och cykelstråk längs våra kanaler i innerstaden vore önskvärt. Det vore även positivt om man på fler ställen kunde ta sig ner till vattnet på olika sätt.

Brist – dålig tillgänglighet till landsbygden

Landsbygden utanför staden utgörs i Malmö till största delen av åkermark vilket inte är allmansrättsligt tillgängligt. Det är svårt att ta sig ut och promenera på landsbygden mellan åkernarna. Tillgängligheten till naturområden som exempelvis Klagshamnssudden, Kalkbrottet och Bunkeflo strandängar är mer eller mindre bristfällig.

Åtgärd – se över gångmöjligheterna på landsbygden

Längs med åar i landskapet kan man på vissa ställen promenera men det vore en bra idé att se över om man kan skapa fler promenadstråk ut i åkerlandskapet till exempel i gamla ägo gränser som kan förstärkas genom plantering av busk- och trädridåer. Man bör också utreda möjligheten att införa beträdor i åkerlandskapet för att skapa länkar mellan olika målpunkter.

Åtgärd – tillgänglighet till naturområden mm.

Se över gångmöjligheterna till/i rekreativområden, naturområden med mera.

Brist – för få utpekade promenadstråk

I fotgängarenkäten framkom önskemål om fler utpekade promenadstråk kopplade till kartor. Dessutom svarade 36 procent ja på frågan om de skulle ha nytta av fler kartor uppsatta.

Åtgärd – kartor med turer till fots

Ta fram kartor med utpekade turer till fots. För att öka antalet promenader kan man ha olika teman på turerna så att det finns något för alla. Det är även bra om turerna är geografiskt spridda så att så många som möjligt får glädje av dem. Exempel på olika teman är stadstur, motion, kust, konst och kyrkor. Även motions-slingor kan märkas ut.

Åtgärd – uppsatta kartor

Se över om det finns ett behov av att sätta upp fler kartor i staden för att underlätta för gående.

Brist – svårt att orientera sig

Flertalet gång- och cykelbanor har inga namn, för att lättare kunna orientera sig på gång- och cykelbanorna kan det vara bra att namnge dessa. Ett arbete med att namnge gång- och cykelbanor har startats upp på stadsbyggnadskontoret.

Åtgärd – utökad skyltning för fotgängare

Fortsätta det påbörjade arbetet med vägvisningsskytning för fotgängare i centrum. I samband med en gångstråksplan med utpekade stråk kan skyltningen utökas.

7.9 Drift och underhåll

Ur fotgängarperspektiv kan det i samband med snö och halka under vintertid vara problem med dåligt åtgärdade gångbanor. Ansvaret ligger på fastighetsägarna vilket innebär att vinterväghållningen kan vara kvalitetsmässigt ojämn och inte minst uppstår problemet med att olika delar på en gångbana kan bli åtgärdade vid olika tidpunkter. En broschyr om fastighetsägarnas ansvar när det gäller bland annat snöröjning skickas ut till samtliga fastighetsägare, men detta är ändå ett svårt problem att komma åt.

7.10 Trafikräkningar

Brist – inga kontinuerliga räkningar av fotgängare

Även om det parallellt med framtagandet av detta program har genomförts räkningar av både fotgängarflöden och vistelsegraden på vissa platser så görs det inga kontinuerliga räkningar. Därför har vi ingen bild av hur många fotgängare som rör sig i staden, vilket gör att det inte går att peka ut stråk där insatser ger mest nytta.

Inte heller vistelsegraden mäts regelbundet, det vill säga antalet personer som sitter, står, leker eller liknande på olika platser i staden. Detta kan ge en bild av vilka platser i staden som är populära att uppehålla sig på. Det kan även användas för att skapa fler mötesplatser.

Åtgärd – kontinuerliga trafikräkningar

Regelbundet räkna fotgängare samt mäta vistelsegraden. I åtgärden ingår att identifiera de viktigaste mätpunkterna i staden.

Brist – otydligt var fotgängarna ska prioriteras

Det är inte klart hur åtgärder riktade mot fotgängare ska kunna prioriteras gentemot övriga verksamhetsdelar. För att åtgärder riktade till fotgängare ska få bra genomslag och göra bäst nytta, krävs det utpekade prioriterade gångstråk, något som inte finns idag.

Åtgärd – se gångstråksplan

I gångstråksplanen kommer prioriterade stråk att pekas ut. Se åtgärd Gångstråksplan.

Regelbundna räkningar skulle vara positivt ur olika synvinklar:

- Visar var en åtgärd gynnar flest människor
- Visar om utförda åtgärder gett ökat antal gående
- Ger underlag för gångbanebredder
- Ger underlag till prioriterade, attraktiva gångstråk
- Visar om centrum är förskjutet åt något håll, eller växer/krymper
- Visar eventuella platser med få människor, där miljön bör förbättras
- Visar var fotgängarnas korsningsbehov är stort
- Ger underlag till handlare som vill etablera sig
- Ger underlag till prioriteringar av fotgängare vid avstängningar/vägarbeten

7.11 Beteende- och attitydpåverkan

Brist – gång lyfts sällan fram för sig självt i marknadsföring och kampanjer

Gång finns alltid med som ett alternativ när miljövänliga resätt marknadsförs, men lyfts sällan fram för sig självt.

Åtgärd – beteendepåverkansåtgärder för ökat gående

I nuläget genomför gatukontoret en rad kampanjer vars syfte är att överföra bilresor till cykelresor. En möjlig åtgärd kan vara att arbeta mer med beteendepåverkan i form av exempelvis kampanjer för ökat gående. Hur lockar vi fler att gå i stället för att köra bil?

- Kampanj riktad mot de stadsdelar (Limhamn och Oxie) där körning med bil på sträckor under 1 km är vanligt.
- Kampanj riktad till de som reser med Citytunneln. De som har gångavstånd kan gå istället för att cykla. Då avlastas cykelparkeringarna.

- Fortsatt/utökat arbete med att bearbeta föräldrar att inte köra sina barn i bil till skola och förskola.
- Livsstilskampanj med fokus på gångtrafikanter.
- En webbapplikation (reseplanerare) med möjlighet att söka på olika sträckor i Malmö som den snabbaste eller vackraste vägen mellan A och B eller en upplevelserik eller historisk promenadsträcka.
- Vid större arrangemang i Malmö kan man i samband med information kring arrangemanget ge förslag på och uppmuntra till att gå eller cykla i stället för att köra bil.
- Reflexkampanj riktad till gående.
- Kampanj för att få färre cyklister att cykla på gångbanorna/trottoarerna. Samarbeta med polisen.

7.12 Miljö

Brist – ej uppfyllt miljö kvalitetsnorm mm.

Bilismen orsakar problem i form av försämrad luftkvalitet, buller och trängsel, vilket har negativa effekter på miljön och på människors hälsa. Fotgängare och cyklister som rör sig i staden är en utsatt grupp. Trafikens luftföroreningar kan orsaka luftrörsbesvär, cancer, allergier med mera. Malmö uppfyller heller inte miljö kvalitetsnormen på ett antal gator.

Åtgärd – samtliga åtgärder

Samtliga åtgärder som föreslås i fotgängarprogrammet bidrar till en mer fotgängarvänlig stad vilket i sin tur kan påverka miljön positivt. Om fler väljer att gå (och cykla) blir staden tystare, renare och attraktivare. För att klara av miljö kvalitetsnormerna pågår ett arbete med olika åtgärder. Arbetet är främst inriktat på att främja kollektivtrafiken och begränsa biltrafikens tillväxt vilket också ger de gående en bättre trafikmiljö.

7.13 Ökad förståelse för gåendes behov och förutsättningar

Brist – fotgängarna ses ofta inte som ett eget trafikslag

Fotgängarna lyfts sällan fram som ett eget trafikslag utan slås ofta samman med cyklister. Ett samlat grepp kring fotgängarfrågorna har hittills saknats.

Åtgärd – intern information

För att öka förståelsen för fotgängare och sam-

tidigt informera om fotgängarprogrammet bör information ske på till exempel avdelningsmöten.

Åtgärd – workshops

Information om fotgängarprogrammet samt workshops på gatukontoret och på stadsbyggnadskontoret om frågor som kan vara av intresse i arbetet med en kommande gångstråksplan.

7.14 Exempel på uppföljning av åtgärder

Resvaneundersökning 2013

Vart femte år görs det en resvaneundersökning som visar på Malmöbornas resvanor. Kommande resvaneundersökning 2013 kan kompletteras med fler frågor om fotgängares resvanor, till exempel hur ofta man promenerar och hur länge (i resedagboken).

Enkätundersökning bland fotgängare i Malmö

Genom enkätundersökningar fås ett mått på vad fotgängarna tycker om sin situation i Malmö. Enkäten som utfördes inom detta projekt kan upprepas för att kunna jämföra situationen från år till år.



8. Genomförande och uppföljning

Fotgängarprogrammet ska bli ett levande dokument som används i det dagliga arbetet. Det krävs därför en förankring i verksamheten och en kommunikationsplan. En förutsättning för genomförandet av en del av åtgärderna är att det avsätts medel.

8.1 Genomförande

En genomförandeorganisation bildas som består av en styrgrupp, en projektledare och en projektgrupp. I styrgruppen och projektgruppen ingår representanter från gatukontoret och stadsbyggnadskontoret. Projektledaren tillsätts av gatukontoret.

Projektgruppen ska ta fram ett förslag till en åtgärdsplan. Åtgärdsförslagen, som tagits fram

under arbetet med fotgängarprogrammet, utgör bas för detta arbete. Styrgruppen ska godkänna åtgärdsplanen och ansvarar för att åtgärdsplanen behandlas i den ordinarie budgetprocessen. Åtgärder förankras sedan politiskt i budgetprocessen och i de fall det krävs särskilt politiskt beslut om en åtgärd, kommer åtgärden att lyftas separat till politisk behandling.

8.2 Uppföljning

Ett antal mätbara indikatorer tas fram av genomförandeorganisationen så att utvecklingen av en gångvänlig stad kan följas upp. Projektgruppen ansvarar för att följa upp och samman-

ställa indikatorerna årligen samt avrapportera till styrgruppen, som i sin tur avrapporterar till Tekniska nämnden.

9. Medverkande

Fotgängarprogram 2011-2016 har tagits fram av tjänstemän på gatukontoret och stadsbyggnadskontoret.

Styrgrupp

Agneta Sallhed Canneroth – Gatukontoret

Det bästa sättet att börja en dag är att ta en promenad med hunden i Limhamns småbåtshamn. Där möts vi av sol, vind och regn, men framför allt av havets krafter. Har vi tur stöter vi på några av våra tvåbenta och fyrbenta vänner. Efter det är jag redo för en dag på gatukontoret.

Cecilia Hansson – Stadsbyggnadskontoret

De bästa promenaderna är de utmed havet, i stan på Ribersborgsstranden eller vid sommarhuset utmed stranden i Borrby. Det gör inget om det är lite dåligt väder, blåser gör det ju i princip alltid, eftersom det viktigaste med promenaderna är att koppla av, rensa tankarna och ge utrymme för både efter-, och nytanke.

Inger Blomqvist – Gatukontoret (ordförande)

Jag har förmånen att bo vid Häckeberga naturvårdsområde med fantastiska vandringsleder.

Vid ett av de tillfällen då vi lockade bekanta ”från stan” med ut i skogen råkade vi gå vilse och tappa orienteringen. Oron och paniken spred sig i sällskapet i takt med att mörkret sänkte sig över skogen. Efter flera timmar kom vi fram till en väg som vi kände igen och lyckades ta oss hem. Gissa om maten smakade bra efter den uppfriskande promenaden.

Richard Jönsson – Gatukontoret

En lite ljusskygg typ som jag startar min dagliga promenad efter mörkrets inbrott ungefär vid 22-tiden. Ensam blir det en halvtimmes tur som oftast blir utmed havet i Lomma. Dessa kvällspromenader är till för att få lite motion men framför allt för att rensa hjärnan från dagens vedermödor om det inte till äventyrs varit en bra dag för då kan man ju gå omkring med ett litet fänigt leende på läpparna - det är ju inte så många som ser mig.

Projektledare

Emma Kvistberg Ljungblad - Gatukontoret (2009-2010)

Promenerar gärna i mina gamla hemtrakter i Kullabygden. Kullaberg med sin spännande natur är en favorit samt de tidiga vårpromenaderna i Krapperups slottspark där det finns vitsippor i mängder. I Malmö är det Ribersborg och Västra Hamnen som är favoriter.

Lukas Lindgren - Gatukontoret (2010-2011)

Som utsocknes boendes består största delen av mitt gående i Malmö i att förflytta mig själv och min inte särskilt stadsanpassade hund mellan regionbusshållplatsen, hunddagiset och Stadshuset. Detta är inte så enahanda som man skulle kunna frukta då hunddagiset lyckligtvis byter lokal med viss regelbundenhet; Triangeln, Köpenhamnsvägen och nu Citadellsvägen, vilket ger mig chansen att gåendes upptäcka olika delar av staden.

Projektgrupp

Heléne Nilsson – Gatukontoret

Min favoritpromenad går en ljum sommarkväll, just när solen är på väg ner. De tunna molnen på himlen bildar vackra rosa landskap med sjöar omgivna av skog och berg. Mitt i vardagens stress är detta ett perfekt sätt att bara stanna upp och njuta av nuet.

Jessica Jaremo - Stadsbyggnadskontoret

För promenad och äventyr med familjen älskar jag Bokskogen kring Torups slott. På våren är

en promenad här rena vitamininjektionen, med solen som lyser igenom de skira boklöven och böljande hav av vitsippor har tagit makten över de bruna fjolårslöven på marken. Om jag promenerar ensam för motion och uppladdning väljer jag helst de backiga grusvägarna mellan hagar och åkrar i Aggarp inte långt från mitt hem i Svedala.

Karin Sjölin - Gatukontoret

Naturälskande landskapsarkitekt som gärna tar en tur till Prästaskogen i Torna Hällestad med barnen och alltid spanar efter god matsvamp. Har arbetat med upprustningen av Malmös äldsta stadspark, Kungsparken som är fantastisk att vandra i om våren när alla snödroppar och krokus slagit ut.

Linda Medberg - Gatukontoret

Linda saknade en gång i sin ungdom taxipengar och tvingades promenera en tidig morgon från Gare d'Austerlitz till Gare du Nord i Paris. Promenaden sträckte sig genom hela Paris och tog några timmar. En fantastisk upplevelse att i gryningsljus få se Paris vakna till liv. Åker numer aldrig taxi.

Olle Thor - Gatukontoret

Som hundägare vistas man mycket ute i alla väder och får möjlighet att utforska de flesta gångstråken i centrum. Favoritrundan är runt kanalen och in genom Kungsparken. En händelse som jag minns var när min hund Sixten slet sig för att jaga kaniner på Limhamnsfältet, han var borta i timmar och hundskallen hördes från alla håll.

Susanne Jörlöv - Gatukontoret

Promenerar helst i norrländsk tallskog, liknande den där jag är uppvuxen. Förekomst av vilda bär, vilda djur och även risk att gå vilse ger extra spänning. Promenerar numera mest i trygg bokskog runt Torup... och väldigt gärna längs en bra shoppinggata!



10. Källor

Gehl Jan (2003): Livet mellem husene – Udeaktiviteter og udemiljøer, 6. udgave, Arkitektens Forlag, København

Gehl Jan, Gemzøe Lars (1999): Public spaces public life, 2. edition, Bogtrykkeriet, Skive

Gunnarsson S. Olof (2005): BASUN Strategi för att skapa en gångvänlig och mänsklig stad

Malmö stad (2008): Tillgänglighetsprogram för Malmö. Krav och riktlinjer för funktionshindrade vid ny- och ombyggnad av allmän plats

Malmö stad (2009): Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 –samt jämförelse med 2003, RVU

Malmö stad (2010): Prognos för Malmös befolkning fram till 2016, Stadskontoret

Spolander Krister (1999): Staden Bilen Farten, NTF:s Förlag och Service AB, Malmö, ISBN 91-87198-23-1

Statens offentliga utredningar (2005): Får jag lov? Om planering och byggande, SOU 2005:77, Tryck Elanders Gotab AB, Stockholm 2005, ISBN 91-38-22424-0

Sveriges Kommuner och Landsting (2007): TRAST Utgåva 2

Vägverket (2006): Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands

Bilder tagna av: Mats Persson, Jens Lennartsson och Johannes Degirmenci

GATUKONTORET spänner över ett brett fält - allt ifrån att vårda, utveckla och förnya stadsmiljön för att den ska vara attraktiv och trygg, till att stimulera folklivet i staden med arrangemang året runt. Ett viktigt ansvar ligger i att utveckla en trafiksäker och trafikmiljövänlig stad med ett tillgängligt transportsystem.



Malmö stad

GATUKONTORET
205 80 Malmö, Telefon 040-34 10 00
E-post gatukontoret@malm.se
www.malm.se