



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret



# ***Fotgängaren – en del av staden***

FOTGÄNGARPROGRAM FÖR GÖTEBORG



# Förord

En viktig uppgift för Trafikkontoret är att ta fram program för alla färdssätt. Inget transportsätt är i dag så heltäckande att vi klarar oss med bara ett. Detta ställer krav på optimering av transportsystemet och då krävs att man känner respektive transportsätts fördelar och nackdelar.

Att tänka sig in i fotgängarens perspektiv vid stads- och trafikplanering ger kraft och kvalitet. I en fotgängarvänlig stad finns utrymme för små kvarterscaféer, hemtrevliga gränder och mysiga andningshål där man kan koppla av.

En trivsam stad innehåller platser där oförutsedda och spontana möten kan uppstå. Det kan vara ett torg där folk passerar förbi på väg till/från arbetet eller en park där man kan studera folklivet. Platser som inte omges med höga staket och bevakas med övervakningskamera.

Det är lätt att ta fotgängaren för given eftersom vi i alla tider har tagit oss fram till fots. En framtid där man måste använda ett fordon var gång man lämnar hemmet känns avlägsen. Samtidigt kan man vid trafikplanering göra det mer eller mindre säkert och framkomligt för olika transportslag. Vid varje nybyggnad eller ombyggnad är det alltid en diskussion om vilken trafikgrupp som skall prioriteras.

Att gå till fots är något som de flesta människor lär sig runt ett års ålder. Att ta sig fram till fots blir därmed en så fundamental del av ens liv att man inte tänker på det som ett transportsätt, och ordet ”fotresa” används inte men väl bilresa och bussresa. Begränsar man folks möjligheter att ta sig fram till fots är det ett stort ingrepp.

Att förflytta sig till fots bör motiveras och värderas ur ett folkhälsoperspektiv. Värdet av den ökade hälsan för individen och det välbefinnande det skapar är värt att arbeta för. Det görs bl.a. genom fortsatta ansträngningar att minska antalet olyckor.

Ansvarig projektledare för rapporten har varit Patrik Fridh

Göteborg 11 februari 2004

*Max Falk*

Chef för Avdelning Trafik  
Trafikkontoret Göteborgs Stad



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>10</b>
Fotresan – ett sätt att transportera sig .....	10
Fotresan – mer än en transport .....	11
Fotgängaren – viktig att planera för .....	12
Disposition av programmet .....	12
<b>2 Vem är fotgängare?</b> .....	<b>14</b>
Fyra fotgängare berättar .....	14
Statistik om fotgängare .....	19
Definition av fotgängare .....	20
<b>3 Så ska en gångbana se ut</b> .....	<b>22</b>
Lutningar och bredder .....	22
Underhåll .....	23
<b>4 Vad tycker fotgängare i Göteborg?</b> .....	<b>24</b>
Hur nöjd är göteborgaren allmänt sett? .....	24
När och var väljer göteborgaren att gå/inte gå? .....	25
Vilka problemområden finns? .....	25
Med ett annat synsätt .....	28
<b>5 Målbeskrivning</b> .....	<b>30</b>
Nationella mål för trafikplaneringen .....	30
Trafikkontorets mål för trafikplaneringen .....	31
Mål för fotgängartrafiken .....	31
<b>6 Rörlighet – rätten till Göteborgs gator</b> .....	<b>32</b>
Allmänt .....	32
Människors olika fysiska förutsättningar .....	33
Människors upplevda tillgänglighet .....	35
Vad anser göteborgaren? .....	36
Barriärer svåra att passera till fots .....	37
<b>7 Trafiksäkerhet – rätten att gå säker</b> .....	<b>40</b>
Allmänt .....	40
Olycksstatistik .....	41
Vad anser göteborgaren om trafiksäkerhet? .....	43
<b>8 Miljö – fotgängare i rätt miljö</b> .....	<b>46</b>
Allmänt .....	46
Vad anser göteborgaren om miljön? .....	48
<b>9 Hur går vi vidare?</b> .....	<b>50</b>
Rörlighet – funktionshinder .....	51
Rörlighet – trygghet .....	52
Rörlighet – barriärer .....	55
Trafiksäkerhetsmålet .....	57
Miljömålet .....	57
<b>Källor</b> .....	<b>59</b>

# Sammanfattning

## Bakgrund

Målsättningen med fotgängarprogrammet är att analysera hur fotgängarens situation ser ut i dag och på vilket sätt som resan till fots kan bidra och vara en del av den konkurrenskraftiga och bärkraftiga staden.

I stads- och trafikplanering finns det en kraft och kvalitet att tänka sig in i fotgängarens perspektiv. En fotgängarvänlig stad är en mänsklig stad med vackra platser där man rör sig fritt.

Att gå till fots är det allra vanligaste sättet att förflytta sig men långtifrån alla dessa förflyttningar klassificeras statistiskt som ”resa”. Av alla resor definieras 20 % till fots men i verkligheten börjar och slutar alla resor till fots.

”Att gå  
är vanligaste  
resan”



Trafikkontoret gjorde en undersökning för att få veta vad göteborgarna anser om sin stad sett ur ett fotgängarperspektiv. Av de som svarade ansåg 80 % att det var mycket trivsamt eller trivsamt att gå där man bor, medan 72 % svarade att det var mycket trivsamt eller trivsamt i centrala Göteborg. Dock framkom olika problem. Följande sex problemområde identifierades:

1. Relationen till cyklister och mopedister (till exempel rädsla att bli påkörd)
2. Underhåll (t.ex. lagning av gropar, snöröjning, byte av trasiga lampor)
3. Underlag och utformning (t.ex. dålig avrinning på gångbanan, smal trottoar)
4. Relationen till bilister, bussar och spårvagnar
5. Trygghet (t.ex. dålig belysning i gångtunnel, avsides belägna gångbanor)
6. Komfort (önskemål om papperskorgar, bänkar, toaletter, väderskydd)

## Mål

Trafikkontorets övergripande mål är att erbjuda trafikanterna säker och miljöanpassad rörlighet. Med detta som grund har följande mål tagits fram för fotgängartrafiken i Göteborg:

#### Rörlighetsmål

- Göteborg skall vara tillgänglig för alla
- Infrastrukturen skall utformas så att ingen begränsas i sin rörlighet av funktionshinder, rädsla eller fysiska barriärer

#### Säkerhetsmål

- Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken

#### Miljömål

- Andelen fotresor i Göteborg skall öka

## Förslag till förbättringar

Förslagen beskrivs här kortfattat. En matris som visar förslagen i mer strukturerad form inleder sista kapitlet, där de presenteras och analyseras mer i detalj.

#### Rörlighet – funktionshinder

- Inventera systematiskt de viktigaste gångstråken och genomföra justeringar som förbättrar tillgängligheten
- Informera tydligare om vart fotgängare kan vända sig med synpunkter på trafikmiljön

#### Rörlighet – trygghet

- Marknadsföra vilka kvaliteter som finns i att ta sig fram till fots
- Inventera vad som behöver göras vid de viktigaste hållplatserna, gångtunnlarna, gångvägarna, torgen, grönområdena och andra allmänna platser
- Utveckla förslag som minskar otryggheten när man åker kollektivt
- Se över gång- och cykelnätet för att minska antalet konflikter

#### Rörlighet – barriärer

- Utveckla metoder för att bygga upp en kunskapsbank över fotgängare
- Tydliggöra fotgängares barriärer i stadsmiljön
- Tydliggöra gångstråken genom att förhöja gångbanan
- Skapa sammanhållna gångstråk som knyter stadsdelar närmare varandra

#### Trafiksäkerhet

- Utreda bakgrunden till singelolyckor.
- Samla ansvaret för renhållning av alla gångbanor hos en förvaltning

#### Miljö

- Försöka att aktivt påverka resvanorna för att minska motorfordonstrafik.

#### Disposition av programmet

Kapitel 1 med syfte och motiv.

Kapitel 2, 3 och 4 presenterar ett kunskapsunderlag.

Kapitel 5 beskriver mål med fotgängartrafiken.

Kapitel 6,7 och 8 analyserar fotgängarens trafiksituation.

Kapitel 9 presenterar förslag på strategi för hur Trafikkontoret kan arbeta vidare med fotgängarfrågor







# 1 Inledning

## Varför behövs ett fotgängarprogram?

En viktig uppgift för Trafikkontoret är att ta fram program för alla färdssätt. Inget transportsätt är i dag så heltäckande att vi klarar oss med bara det. Det ställer krav på en optimering av transportsystemet. De olika transportslagen måste utnyttjas och samordnas så att negativa aspekter såsom luftföroreningar, risk för trafikolycka och trängsel minimeras medan positiva aspekten såsom god rörlighet maximeras.

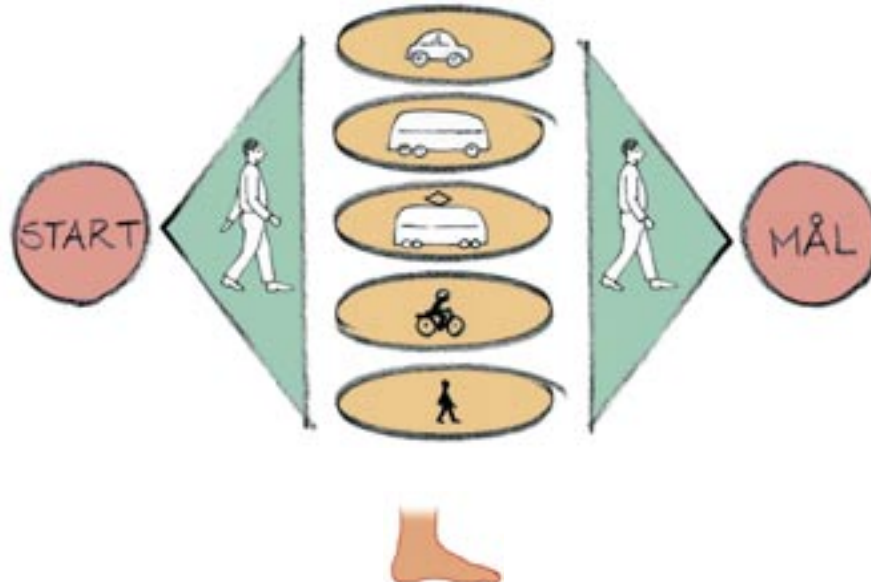
För att kunna göra det krävs att man känner respektive transportsätts fördelar och nackdelar. Målsättningen med fotgängarprogrammet är att analysera hur fotgängarens situation ser ut i dag och på vilket sätt resan till fots kan bidra och vara en del av att uppfylla målet om den konkurrenskraftiga och bärkraftiga staden. Ett Göteborg som har god framkomlighet samtidigt som trafiksäkerheten och miljöhänsynen är hög.

Det är lätt att ta fotgängaren för given eftersom vi i alla tider har tagit oss fram till fots. En framtid där man måste använda ett fordon var gång man lämnar hemmet känns avlägsen. Samtidigt kan man vid trafikplanering göra det mer eller mindre säkert och framkomligt för olika transportslag. Vid varje nybyggnad eller ombyggnad är det alltid en diskussion om vilken trafikgrupp som skall prioriteras.

## Fotresan – ett sätt att transportera sig

Att gå till fots är utan tvekan det allra vanligaste sättet att förflytta sig – en del i alla andra transportsätt. Men långtifrån alla dessa förflyttningar klassificeras statistiskt som ”resa”. Om man går till en busshållplats för att åka vidare till sitt arbete är förflyttningen till fots ingen resa, men statistiskt ett reselement. Resan klassificeras som en bussresa. Men om jag går till min närbutik som ligger vid busshållplatsen och handlar och sedan går hem till bostaden igen, klassificeras detta som en inköpsresa.

”Vi börjar  
varje resa  
med att gå”



Av detta resonemang följer att gåendet betraktat som färd sätt måste vara kraftigt underskattat i all statistik, som beskriver resor och förflyttningar. Därför läser man i offentlig statistik att förflyttningar till fots är den ”näst vanligaste färd sättet”. Av alla resor sker 20 % till fots men i verkligheten börjar och slutar alla resor till fots.

Den stadsbyggnadsinriktning, blandstaden, som Göteborgs kommun slagit in på kommer att öka behovet att kunna förflytta sig till fots. Idag vill man integrera boende, service, arbetsplatser, etc mer likt en traditionell kvarterstad. I en sådan struktur är gåendet många gånger överlägset andra transportsätt.

### **Fotresan – mer än en transport**

Varje transportsätt har sina för- och nackdelar. De är så att säga bra på olika saker. Gåendet är ett utmärkt transportmedel på korta avstånd. Men gåendet har också andra kvaliteter, andra mervärden, andra upplevelser, som tillsammans kan göra detta sätt att färdas än mer attraktivt.

I en engelsk skrift (Making It Happen av London Walking Forum) beskrivs gåendet utifrån fem funktioner: Fresh Air, Relax/Enjoy, Exercise, Social/Visual och Transport. En fri svensk anpassning skulle vara att lyfta fram faktorer som ren miljö, avkoppling/nöje, hälsa, trygghet/vacker miljö och transport som viktiga faktorer för de gående.

Detta är ett intresseväckande angreppssätt därför att det bättre fångar in de faktorer som kanske är mest avgörande för valet av transportsätt. Om man enbart betraktar gåendet som en ”transport” är det inte förvånande att man väljer bilen – det är bekvämt, man kommer fram snabbt, regnar det blir man inte blöt, man behöver inte bära varor m m.

Men betraktar man gåendet i ett vidare perspektiv där transporten till fots kan kompletteras med andra kvaliteter, andra värden kanske valet inte är lika givet. Åker man bil noterar man inte att det växer vackra blommor vid vägkanten, man får inte motion, man känner inte dofter och hör inte fågelsång. Vad som upplevs vara dåligt väder inifrån ett fordon upplevs ofta som ett mindre problem när man går.



Man skulle lätt kunna gå vidare och ge en lång rad exempel av detta slag. Vår hypotes är att analysera och diskutera åtgärder utanför trafikkontorets eget huvudansvarsområde (trafiken och transporter) för att få en bra bild av frågeställningarna i ett fotgängarprogram. Vi vill därför i detta fotgängarprogram anlägga ett brett angreppssätt. Den som skall ta sig hem sent en kväll väljer kanske bilen inte därför att det är för långt att gå utan för att det känns tryggare! Därför kommer programmet att ha en sådan inriktning att även andra nämnders och förvaltningars ansvarsområden blir berörda.

### Fotgängaren – viktig att planera för

Grunden för att skapa en stad för fotgängare är att det är fysiskt möjligt att röra sig till fots med trottoarer eller gångbanor utmed vägarna. Det måste även finnas intressanta målpunkter inom rimligt avstånd.

Många stadskärnor i världen är inte större än 1 km x 1 km. Studier på parkeringsplatser visar att 300-400 meter är maxgräns för hur långt bilister vill gå men det hänger också samman med gångvägens attraktivitet. Vad som är en målpunkt varierar kraftigt: alltifrån affärer till kyrkor via parker och spårvagnshållplatser. En del fotresor görs för att man måste, dvs man skall från en punkt till en annan. Sedan finns de fotresor man gör som avkoppling i en omgivning man trivs. Eller att man bara vistas på allmänna platser för det är trevligt.



Som fotgängare vill man uppleva något när man går gatan fram. Man vill möta andra människor, fönstershoppa, se på vackra byggnader, uppleva grönska etc. Som resenär i ett fordon är man betydligt mer tolerant när det gäller transportsträckor men som fotgängare vill man uppleva saker hela tiden. I stort och smått.

I stads- och trafikplanering finns det en kraft och kvalitet att tänka sig in i fotgängarens perspektiv. Om man planerar en stad för fotgängare kan man få en mänsklig stad med vackra platser och trevlig stad där man ser vänner vart än man rör sig. I en fotgängarvänlig stad finns utrymme för små kvarterscaféer, hemtrevliga gränder och mysiga andningshål där man kan koppla av. Frågan är om en stad utan fotgängare alls kan kallas stad?



## ***Disposition av programmet***

Efter kapitel 1 med motiv till programmet följer kapitlen 2, 3 och 4 som presenterar ett kunskapsunderlag. Där återfinns olika fotgängardata, resultatet av en enkätundersökning, intervjuer med fotgängare och Trafikkontorets normer. Något motsvarande fotgängarprogram har inte tidigare tagits fram i Sverige och det behövs en teorigenomgång av hur fotgängarens trafiksituation ser ut.

Med teorigenomgången som grund beskrivs i kapitel 5 vilka mål som trafiken i Göteborg skall uppfylla. Mål för fotgängartrafiken fastställs med utgångspunkt från de allmänna trafikmålen. I kapitel 6, 7 och 8 analyseras fotgängarens trafiksituation med utgångspunkt från målen. Det är ett gott underlag för att i kapitel 9 presentera ett förslag på strategi för hur Trafikkontoret kan arbeta vidare med fotgängarfrågorna.



## 2 Vem är fotgängare?

### *Fyra fotgängare berättar*

För att tydliggöra vem fotgängaren i Göteborg kan vara, beskrivs i kapitlet fyra exempel. Beskrivningarna bygger i huvudsak på intervjuer med fyra personer. Urvalet av intervjupersoner gjordes med hjälp av undersökningen som redovisas i kapitel 3.

Robin – bor centralt, går till arbetet och promenerar ibland på fritiden

Kim – bor i Angered, åker kollektivt eller bil till arbetet men går gärna långpromenader på fritiden

Inga-Lisa – bor i Västra Frölunda, går inte ut så ofta

Mehmet – bor i Björlanda, kör bil till arbetet och har sällan möjlighet att gå.

Vad man kan lägga märke till för de fyra exemplen är

- \* att deras mål med fotresan är olika (samtliga)
- \* hur det kan skilja mellan centrum och förort, stad och land (samtliga)
- \* att i viss mån påverkar ålder och livssituation (samtliga)
- \* att fotresan ofta är en del av en längre resa (Robin, Kim, Inga-Lisa)
- \* att fotgängaren ofta är angelägen om att det finns möjlighet att gå (Robin, Kim, Inga-Lisa)
- \* att kön kan vara en faktor som påverkar (Inga-Lisa, Mehmet)



## Robin

Robin bor i Masthugget och har bosatt sig där dels för att det är nära in till centrum dels för att många vänner bor i kvarteren runt omkring. Robin arbetar som försäljare i en klädesaffär i Nordstan men vill öppna en egen butik så snart en lämplig lokal blir ledig i Linnéstaden eller Masthugget. Robin går varje dag till arbetet. Det började som en åtgärd för att dra ner på utgifterna när lägenheten var nyinköpt och räntorna höga. Bilen ställdes av en vinter och månadskortet till bussen var för dyrt. Sen blev det en vana att gå. Som bonus ger det motion och det tar de facto lika lång tid att gå som att åka kollektivt dvs ca 20 minuter. ”Man slipper passa avgångstider, får luft och man rör på sig”, resonerar Robin, ”och det fungerar på det hela taget bra att gå i Göteborg.”

När Robin kommer hem blir det då och då en tur i Slottsskogen också. ”Jag byter om till gymnastikskor och ringer ibland någon granne för att få sällskap. Det är mer som motion medan det till och från arbetet känns mer som... typ transport”, säger Robin. Robin tar också gärna bilen till Delsjöområdet eller till Amundöarna. Nu var det ett tag sedan för Robin har köpt ett terminskort till ett gym och tiden läggs där istället.

Robin har nära till en matbutik dit det blir ett och annat besök i veckan. Till fots såklart, liksom när Robin går till bion eller till något av Göteborgs inneställen. Om Robin inte går så blir det lika ofta bil som kollektivt. ”Det beror på vart man ska, om man har bagage eller andra saker som väderlek”, resonerar Robin.

En sak som Robin funderat mycket på är detta med samspelet med andra trafikanter. Robin har medvetet valt ut gångsträckor där det är lätt att ta sig fram. Om Robin måste korsa gator med biltrafik så sker det helst på platser med förhöjningar. ”Då vet jag att bilisten kör sakta och föraren är medveten om att en fotgängare kan dyka upp. I övrigt så är det lätt att man hamnar på cykelbanan om man som fotgängare inte är koncentrerad”, tycker Robin, ”men cyklisterna kör väl fort ibland”. Tydlig avgränsning mellan gång- och cykelytor tror Robin skulle hjälpa.

Om Robin skulle avstå från att gå så skulle det vara p.g.a. skada eller sjukdom eller om arbetsplatsen låg längre bort från bostaden. ”Som det är nu upplever jag knappt att jag gör några resor överhuvudtaget”, anser Robin, ”jag går mest”.



## Kim

Kim bor ute i Angered och har bosatt sig där för närheten till naturen och den rena luften. Kim är deltidspensionär och är med sina egna ord ”ledig två dagar i veckan och håller helg ytterligare två”.

Kim är utbildad lantmästare och arbetar som redovisningskonsult åt företag och privatpersoner. På arbetsdagarna brukar Kim oftast köra bil eftersom Kim gör många kundbesök men när det är möjligt blir det buss istället.



Bilen är uppställd på en gemensamhetsparkering och hållplatsen ligger 200 meter från huset. På arbetsdagarna blir det bara korta promenader utöver när Kim rastar hunden. Vid kundbesök blir det också några steg från parkeringen.

På lediga dagar är Kim ute och går med sin strävhåriga tax åtminstone 3 gånger per dag. Morgon och kväll blir det korta 20-minuterspromenader, och efter lunch en lång promenad på upp mot två timmar.

För Kim är det naturligt att gå och har aldrig funderat så mycket mer på det. Kim bodde länge centralt i Göteborg och upplevde Göteborg som en bra fotgängarstad men har – som sagt – inte reflekterat över detta att man rör sig till fots i stan. Man går ibland och tar bilen ibland, eller cykel, eller bussen. Så är det bara. Nu bor Kim nära naturen och det är – som Kim ser det – främst då man går.

”Att gå ger motion och är ett nöje samtidigt som det är en frihet”, tycker Kim. Naturupplevelsen är viktig och årstidernas skiftningar vill Kim inte missa. Klara höstdagar när löven skiftar i alla de färger, att på vintern stiga i nyfallen snö och att på våren känna när alla dofter kommer tillbaka, det upplever Kim gärna år efter år.

Om Kim skulle avstå från promenaden så är det p.g.a. av sjukdom. Kim brukar säga att bara dårar och hundägare är ute i busväder. Nu börjar Kims hund bli gammal och om den går bort så tror Kim att det blir en ny hund efter något år: ”Det är alltid trevligt med sällskap, och så kommer man ju ut också.”





## Inga-Lisa

Inga-Lisa har passerat de första åttio åren och bor sedan 50-talet i Frölunda. ”Det är fint här ute men väldigt annorlunda mot när vi flyttade hit”, säger Inga-Lisa.

Inga-Lisa hade en rad olika arbeten under de yrkesverksamma åren bl.a. hembiträde, kokerska i skolkök och sekreterare på försäkringskassan. En del forna arbetskamrater brukar hon träffa någon gång i månaden. Sist gick hon till busshållplatsen vid Radiotorget och åkte till Marklandsgatan. Dit kom Majken med 7:an och tillsammans åkte de med 3:an till Majorna där Alf bor. ”I Göteborg går det ofta att ta sig dit man vill bara man planerar”, anser Inga-Lisa.

Sedan Inga-Lisa sålde sin bil så har hon lärt sig en hel del om hur man läser tidtabeller och att hitta till hållplatser. Inga-Lisa har kärlekskramp och den gör att hon helst ser att gångavstånden är korta. ”Visserligen har jag min medicin som hjälper men när krampen kommer gör det så ont att jag inte kan ta ett steg. Därför undviker jag att gå längre sträckor. I så fall tar jag hellre cykeln eller vagnen.” En tid efter en besvärlig operation använde Inga-Lisa stödkäpp men det vill hon inte prata om.

Inga-Lisa går från bostaden till det lokala centrum vid Radiotorget 2-3 gånger i veckan. Ungefär en gång var fjortonde dag tar hon sig till Frölunda Torg och ibland in till centrum. Väl där passar hon på att göra så många ärenden det bara hinns med. Att handla kläder, gå på café eller gå till frisören.

Många av Inga-Lisas väninnor undviker att gå ut när det blivit mörkt. Under vinterhalvåret kan det vara svårt att bjuda hem folk av det skälet. Inga-Lisa låter inte mörkret begränsa sina möjligheter att röra sig i staden fast det är klart att efter halv elva så vill hon ha sällskap. När det är mörkt ute går Inga-Lisa inte genom parker. Hon vill att gatorna skall vara väl upplysta så man ser vem man möter.



## Mehmet

Mehmet bor i Björlanda med fru och småbarn. I Björlanda hittade de drömhuset: nära till stan men ändå landet. Visserligen var byggnaden i dåligt skick men efter år av renoveringar börjar villan bli mer ett hem än en arbetsplats.

Varje vardagsmorgon följer väl inövade rutiner. Hela familjen åker först bil tillsammans till barnens daghem och sedan till Hjalmar Brantingsplatsen där frun byter till spårvagn. Mehmet kör sedan till Kortedala där han arbetar som konsult i SKF:s gamla lokaler. Går gör han mellan parkeringsplatsen och arbetsplatsen, och några steg över gårdsplanen på morgonen.

På helgerna skall det hinnas med som inte gjordes i veckan. Det finns åtskilliga saker som är ständigt återkommande som till exempel att städa, handla och skjutsa sexåringen till en kompis som bor en kilometer bort. Att promenera räknas som lyx.

De få tillfällen som Mehmet går i Göteborgs centrala delar tycker han att det fungerar bra. Det finns fina, breda trottoarer och man kan ta sig fram på ett smidigt sätt. ”Om man åker in och vill köpa något speciellt, så är det enkelt att parkera bilen och man får snabbt tag på det man vill.”

Vad som kännetecknar Mehmet's liv är tidsbrist. Ett ständigt pusslande sker för att det skall finnas tid för arbetet och barnen samtidigt som hemmet – med allt vad det innebär – måste skötas. ”Om barnen är med är en sträcka på 500 meter för lång att gå. Det går helt enkelt fortare att köra bil än att promenera”, påpekar Mehmet.

Avståndet, vädret och att man ofta har saker att bära gör att bilen ständigt vinner på andra färdmedels bekostnad. ”När bilen var på verkstad i förra veckan var det kaos. Mot slutet av veckan så turades vi om att arbeta hemma för vi insåg att det var enda möjligheten att få det att fungera”, berättar Mehmet.

Han menar att man i olika perioder av livet är mer eller mindre beroende av bilen. Om några år kan han kanske välja transportmedel mer fritt.



## Statistik om fotgängare

I ett levande och pulserande Göteborg sker en hel del transporter. Vi reser till arbetet, skolan, vänner, fritidsaktiviteter och nöjesattraktioner. Behovet av transporter har en koppling till vår välmående, attraktiva och moderna stad. Totalantalet transporter ökar i högkonjunktur och minskar i lågkonjunktur.

Ungefär 20 % av transporterna sker statistiskt sett till fots om man ser till antalet transporter (Resvaneundersökning i Göteborg från 1989). Det gör fotresan till det näst vanligaste transportsättet i Göteborg. Om man ser till reslängd (summan av alla resors längd) så blir bilden en annan eftersom vi inte tar oss så långt när vi går till fots jämfört med t.ex. bilresor.

	<i>Antal resor</i>	<i>Reslängd</i>	<i>Medelreslängd</i>
	%	%	%
Till fots	20	3	1,3
Cykel	10	2	1,7
Bilförare	43	62	11,1
Bilpassagerare	7	11	10,7
Spårvagn	8	7	6,2
Buss	11	14	6,2
Moped	1	1	3,9
Samtliga	100	100	

Illustration 2.1 Transportarbete i Göteborgsregionen efter färdstätt, 1989

Medelreslängden för fotgängare i Göteborgsregionen är 1,3 km, se illustration 2.1. När reslängden passerar 3 km är det inte så vanligt att vi går, vilket man kan utläsa i illustrationen 2.2.

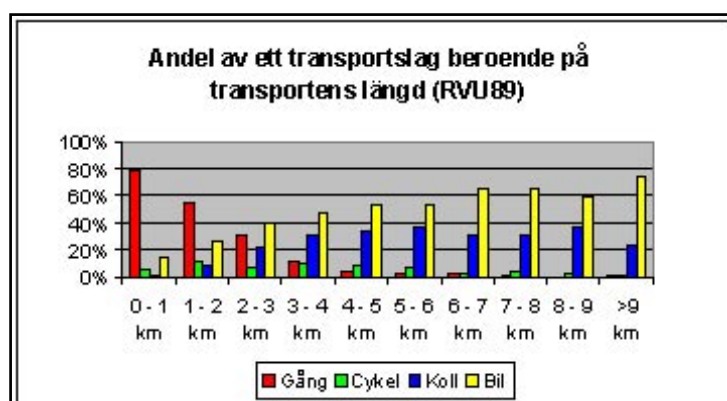


Illustration 2.2 Andelen av transportslag beroende på transportens längd



<b>Färdsätt</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Till fots	2,1	1,9	1,9	1,9	2,3
Cykel	2,0	2,1	1,9	2,1	1,8
Moped/MC	0,5	0,7	0,4	0,6	0,3
Bil	73,3	73,1	74,6	74,0	73,0
Tåg	3,9	4,8	4,3	5,2	3,8
Spårvagn/T-bana/Pendeltåg	2,3	2,4	2,5	2,6	3,1
Buss	8,1	7,9	8,1	7,4	8,2
Flyg	4,7	4,6	2,4	3,6	4,4
Sjöfart	0,7	0,3	0,4	0,4	0,2
Övrigt	2,4	2,1	3,5	2,3	2,9
Samtliga	100	100	100	100	100

Illustration 2.3 Statistik från SIKA (%)

Enligt statistik från SIKA har andelen fotgängare i trafiken varit stabil mellan åren 1994-1998. Förändringarna i tabellen nedan ryms inom den statistiska felmarginalen för alla transportslag. Undersökningen gäller hela Sverige och procenttalen är därför något annorlunda jämfört med Göteborgsregionens i illustration 2.1.

### **Defintion av fotgängare**

Grunddefinitionen av fotgängaren är när man går till fots. Dessutom är man fotgängare om man använder ett hjälpmedel för att ta sig fram med i gånghastighet till exempel rullstol. Rullskridskoåkare och liknande transportsätt räknas som fotgängare om de åker i gånghastighet.

När man resonerar om huruvida en promenad kan jämföras med en resa med buss eller cykel känns det orimligt att klassificera söndagspromenaden som en resa. Bilresan till Slottskogen är just en resa men att gå runt i Slottskogen är inte en resa. Ordet fotresa är inte bara nytt det känns dessutom främmande att överhuvudtaget tänka sig en transport till fots som en resa. Om man betänker att alla rörelser med buss och bil i infrastrukturen är resa så blir det däremot svårare att motivera varför just transporter till fots skulle definieras på annat sätt. Speciellt om det leder till att fotresan nerklassas, och betraktas som mindre värd och mindre samhällsnyttig.

Istället för att försöka vaska fram en definition utifrån syfte eller längd så är i denna rapport alla transporter till fots och i gånghastighet en fotresa.





## 3 Så ska en gångbana se ut

Trafikkontoret har utarbetat standarder för gångbanor. Ett urval av viktiga mått redovisas här. Kontinuerliga översyner görs av standarder och denna typ av uppgift kan åldras snabbt. Nya upphandlingar görs, nya rön kommer hur man skall anpassa för olika samhällsgrupper, nya förslag tas fram över vad som är skälig standard etc.

Drift- och underhåll upphandlas inte samtidigt för hela Göteborgs kommun utan delas upp för att få hanterbara arbetsvolymen för Trafikkontoret och för entreprenören. Underhållet är dels uppdelat i olika funktionsdelar (belysning, beläggning, trafikordningar etc), dels i olika distrikt.

Som exempel kan nämnas att gatuunderhåll är uppdelat i fyra områden (Hisingen, Väster, Öster och Centrum). Trafikkontoret strävar efter att upphandla ett gatuunderhållsdistrikt per år.

Många gångbanor som går genom parker och grönområden ingår inte i Trafikkontorets ansvarsområden. Sådana gångbanor sköter förvaltningen Park och Natur som gör egna upphandlingar. Trafikkontoret ansvarar för, generaliserat, gångbanor/trottoarer utmed gator samt större gång- och cykelstråk, det s k cykelhuvudnätet.

”Ring  
15 00 17”

Om allmänheten upptäcker skada på gångbanan eller att belysningen inte fungerar kan man ringa 031-15 00 17 och göra en anmälan. Anmälan vidarebefordras sedan till den ansvarige underhållsentreprenören.

### ***Lutningar och bredder***

På kombinerad gång- och cykelväg är gångdelen normalt 1,7 meter bred (kortare sträckor 1,2 meter) och cykeldelen 2,3 meter bred (kortare sträckor 2,0 meter). Till dessa mått kommer en kantremsa mot körbana på ca 0,5 m. Kantremsans mått ökas till ca 0,8 m där parkering eller angöring förekommer.

Samma mått på gångbanan gäller oavsett om cykelbanan är enkelriktad eller dubbelriktad.

Om gångbanan inte ligger i anslutning till cykelbana anläggs den normalt 2,1 m bred men ner till 1,2 m accepteras kortare sträckor.

Tvårlutningen skall av avrinningskäl vara minst 2,5 %. Med en sådan lutning är det dock arbetsamt att köra rullstol.



Skall standarden vara god ur handikappsynpunkt bör lutningen vara mindre än 1 %. Vid sådan anläggning kan sättningar få den konsekvensen att vatten rinner in mot fastigheten eller står kvar på gångytan. Avvägningar får göras beroende på vilket projekt det handlar om.

Vad gäller längslutning är god standard max 5 % och låg standard 8 %. Självklart har topografin en inverkan på vilken standard som kan erbjudas.

### ***Drift och underhåll***

Skador på gångbana som innebär trafikfara skall åtgärdas inom ett dygn. Övriga skador skall åtgärdas inom några veckor. Trafikkontoret eftersträvar att samordna med andra ombyggnadsprojekt om sådana planeras i närheten.

Vid översyn två gånger per år byts trasiga lampor ut. Däremellan byts lampor vid särskilda behov. Entreprenören skall utföra bytena inom fyra veckor. Gångtunnlar ska kännas trygga att använda. Lampor byts efter behov beroende på tunnelns längd.

Halkbekämpning skall göras inom tolv timmar på kombinerade gång- och cykelbanor. Fastighetsägare är skyldig att snöröja gångbanan/trottoaren utanför sin fastighet. Om någon skadar sig på gångbanan/trottoaren kan fastighetsägaren bli skadeståndsskyldig.



## 4 Vad tycker fotgängare i Göteborg?

Vad tycker göteborgarna om trafikmiljön när de rör sig till fots? Vilka frågor tycker de är viktiga? Vilka problem har de? Med dessa frågor som grund lät Trafikkontoret undersöka vad göteborgarna anser om att promenera i sin stad. Totalt distribuerades 1000 formulär och svarsfrekvensen var 38 %. Svarsfrekvensen i en undersökning av denna art ligger vanligtvis mellan 30 % och 55 %, vilket innebär att den här undersökningens svarsfrekvens på 38 % är fullt godkänd.

Undersökningen bestod av två delar. I den första delen fick man frågor kring hur man allmänt ser på fotgängarens situation i Göteborg, och varför man i ibland väljer att gå och ibland inte. Den andra delen innebar att man fick värdera hur stort problem 106 påstående var för en själv. Utdrag av undersökningens resultat redovisas i detta kapitel.

Mer detaljerat resultat finns i bilagan, t.ex. vilka påståenden som låg till grund vid val av problemområden.

### ***Hur nöjd är göteborgaren allmänt sett?***

”Göteborgaren är nöjd!”

Majoriteten (80 %) av dem som svarade anser att det är mycket eller ganska trivsamt att gå där man bor. Bäst betyg ger de som bor i Örgryte/Härlanda medan de som bor i Backa/Biskopsgården/Lundby ger sämst betyg.





De flesta (72 %) tycker att det är mycket eller ganska trivsamt att gå i centrala Göteborg. Resultatet skiljer inte i någon större utsträckning mellan olika grupper. Vi finner dock att de som är lite äldre är mer nöjda än de yngre.

### **När och var väljer göteborgaren att gå/inte gå?**

Nästan åtta av tio (79 %) göteborgare uppger att ett av de främsta skälen till att gå är för motionens skull. Hälften (50 %) anger att naturupplevelsen är ett viktigt skäl och nästan fyra av tio menar att en anledning till att de väljer att gå är att det är roligt. Ytterligare ett skäl som drygt en tredjedel (34 %) uppger är att man slipper köa och att passa tidtabeller. Den som svarade fick välja hur många alternativ han/hon ville fylla i.

För göteborgaren är det egna bostadsområdet och centrala Göteborg de vanligaste platserna man promenerade i. Oftast är det till/från mataffären samt andra ärenden och till allmänna kommunikationer. Därefter är det vanligt att man går bara för att få motion eller för att det är ett trevligt tidsfördriv.

Om vi istället studerar skälen att avstå från att gå finner vi att dåligt väder är den främsta anledningen (64 %). Ett annat viktigt skäl som många (56 %) anger är att avståndet är för långt (jämför illustraton 2.1). Intressant att notera är dessutom att nästan en fjärdedel (24 %) uppger att de avstår från att gå p g a att de är rädda för att bli överfallna eller rånade. Vi finner också att kvinnor och respondenter som är yngre än 30 år i större utsträckning än andra anser att oron för att bli överfallen eller rånad är ett viktigt skäl till att man väljer att inte gå.

### **Vilka problemområden finns?**

Samtliga områden handlar på ett eller annat sätt om rörlighet och framkomlighet. Fotgängaren upplever att olika saker inskränker hur fort och smidigt det går att ta sig fram till fots.

Respondenterna fick bedöma 106 konkreta och detaljerade påståenden om fotgängarnas trafiksituation i Göteborgs kommun. De fick gradera på en skala från noll till tre. En rankinglista har tagits fram genom att varje enskilt problempåståendes medelvärde beräknades. Det påstående som fick högst medelvärde rankas som nr 1, det påstående som fick näst högst medelvärde rankas som nr 2 osv, se bilaga 1.



Sex övergripande problemområden har identifierats genom denna metod:

1. Relationen till cyklister och mopedister
2. Underhåll
3. Underlag och utformning
4. Relationen till bilister, bussar och spårvagnar
5. Trygghet
6. Komfort

Resultaten visar att problemområde 1 är klart dominerande eftersom detta område omfattar ett stort antal påståenden med hög rank.

Problemrankingen skiljer till viss del mellan olika grupper men de flesta respondenterna har en ganska samstämmig syn på fotgängarnas trafiksituation. Den största skillnaden gäller område 5. ”Trygghet” som ges betydligt högre prioritet av kvinnor än av män.



### **Problemområde 1: Relationen till cyklister och mopedister**

Problemområdet ”Relationen till cyklister och mopedister” handlar framför allt om att cyklister, mopedister och fotgängare måste samsas om samma utrymmen men också om att fotgängare anser att cyklister är oförsiktiga och inte visar tillräcklig hänsyn. Inom området återfinns 14 av de 50 högst rankade påståendena, varav sex bland de tio högst rankade.

Tre av fyra (77 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt ”att cykel- och gångbana hålls åtskilda”. Nästan nio av tio (88 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt ”att andra trafikanter respekterar trafikreglerna och tar hänsyn till fotgängarna”.

Vid motsvarande studie hos cyklister var det låga hänsynstagande från fotgängare det största problemet. Trafikantgrupperna fotgängare och cyklister utgör helt enkelt ett stort irritationsmoment för varandra. Noterbart är också att fotgängaren störs mer av mopeder än av cyklister.

### **Problemområde 2: drift och underhåll**

Problemområdet ”Underhåll” omfattar påståenden om drift- och underhåll. T ex. halkbekämpning, lagning av potthål, ostädade gångytor, dålig



vinterrenhållning, trasiga lampor, och att det tar lång tid innan ojämnheter och sprickor åtgärdas. Området består av nio av de 50 högst rankade påståendena, varav tre återfinns bland de tio högst rankade.

Antalet påståenden och deras höga rank medför att området har nästan lika hög dignitet som föregående område ("Relationen till cyklister och mopedister"). Betydelsen av "Underhåll" förstärks dessutom av att nästan nio av tio (85 %) respondenter anser att det är ganska eller mycket viktigt "att gångbanor och trottoarer underhålls på ett bra sätt", vilket endast drygt en av tio (12 %) menar överensstämmer med verkligheten.

### **Problemområde 3: Underlag och utformning**

Problemområdet "Underlag och utformning" omfattar framför allt påståenden som gäller gångbanornas och trottoarens ytskikt och bredd. Sex av de 50 högst rankade påståendena återfinns inom området, varav två finns med bland de tio högst rankade.

### **Problemområde 4: Relationen till bilister, bussar och spårvagnar**

Problemområdet ("Relationen till bilister, bussar och spårvagnar") omfattar trafiksäkerhetsfrågor som gäller kontakten mellan fotgängare och bilister, bussar och spårvagnar. Inom området hittar vi 12 av de 50 högst rankade påståendena, varav fyra återfinns bland de 20 högst rankade.

### **Problemområde 5: Trygghet**

Problemområdet "Trygghet" handlar om att man inte känner sig riktigt trygg när man är ute och går. De största orsakerna till detta förefaller antingen vara att den plats man går på ligger långt från bebyggelse eller att belysningen är bristfällig. Området består av sex av de 50 högst rankade påståendena, varav ett återfinns bland de 20 högst rankade.

När vi studerar olika respondentgrupper finner vi att kvinnor ger vissa påståenden inom området högre prioritet än män. Kvinnor uppger också i större utsträckning än män att oron för att bli överfallen, rånad etc är ett viktigt skäl till att man ibland avstår från att gå.



## **Problemområde 6: Komfort**

Problemområdet ”Komfort” omfattar avsaknaden av bekvämligheter såsom papperskorgar, bänkar, toaletter och skydd mot dåligt väder i anslutning till de platser där man går. Inom området finner vi fyra av de 50 högst rankade påståendena, varav ett finns med bland de 20 högst rankade.

### ***Med ett annat synsätt***

För att studera ett annat segment av målgruppen än de tidigare så redovisas en gruppanalys, vars syfte är att identifiera respondenter med likartade värderingar.

Analysmetoden är användbar för att urskilja segment med avvikande problem- och behovsbild eller en tydligare kravprofil än hos andra segment. Vi har identifierat två grupper i undersökningen: de som går på fritiden och de som går till arbetet.

Grupperna skiljer sig till viss del från varandra, men inom respektive grupp tycker man ungefär likadant. Med hjälp av bakgrundsfrågorna har vi kartlagt vilka egenskaper som karaktäriserar de respondenter som ingår i respektive grupp.

#### **Grupp 1: ”De som går på fritiden”**

Gruppen består av drygt en av tre (36 %) respondenter. En stor andel av dem brukar promenera i friluftsområden och skäl att promenera som är viktigare för denna grupp än för andra är motionen och naturupplevelsen men också att det är roligt att promenera. Varken gruppens egenskaper eller problemranking avviker särskilt mycket från genomsnittet.

#### **Grupp 2 ”De som går till arbetet”**

Relativt många, 56 % jämfört med 30 % totalt sett, av ”De som går till arbetet” är i åldern 20-39 år och har barn i åldern 0-6 år. En förhållandevis hög andel bor i Centrum, Linnéstaden, Majorna, Högsbo, Frölunda etc (37 % jämfört med 27 % totalt sett) och promenerar i större utsträckning än andra i centrala Göteborg (77 % jämfört med 70 % totalt sett).





Relativt många går till och från mataffären eller för att uträtta andra ärenden men också till och från allmänna kommunikationer, arbetet eller skolan. Skäl till att gå som är viktigare för den här gruppen än för andra är att man slipper stå i kö eller passa tidtabeller. De ekonomiska skälen är också betydelsefulla. Följaktligen kan vi konstatera att denna grupp snarare går för att transportera sig än för nöjes skull.

Gruppens problemranking avviker till viss del från den genomsnittliga rankingen. Majoriteten störs i högre omfattning av bilar än av cyklister och mopeder.



## 5 Målbeskrivning

I kapitlet beskrivs regeringens övergripande mål för trafikplanering samt Trafikkontorets mål för Göteborgs kommun.

Med utgångspunkt från dessa ställs mål upp för hur Trafikkontoret skall arbeta med fotgängartrafiken.

### ***Nationella mål för trafikplaneringen***

Fotgängarens betydelse i dagens samhälle framgår i regeringens proposition 2001/02:20. Propositionen omfattar såväl ekologiska, sociala, kulturella som ekonomiska aspekter. I den står att ett väl fungerande transportsystem är mer än bara en fråga om vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur, nämligen:

- En viktig rättvise- och jämlikhetsfråga. Ett väl fungerande transportsystem underlättar människors vardag och ger ökade möjligheter att själva välja boende, arbete och fritid.
- En viktig välfärdsfråga. Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö. Därmed ökar tillväxten och ger oss resurser till den gemensamma välfärden och möjlighet till ökad rättvisa.
- En viktig sysselsättningsfråga. Väl fungerande transporter och infrastruktur vidgar människors arbetsmarknad.
- En viktig fråga för en regional utveckling och livskraft. Olika delar av Sverige har olika behov på infrastrukturområdet – men en väl fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för regional utveckling och livskraft.
- En viktig miljö- och hälsofråga. Ett långsiktigt ekologiskt hållbart Sverige är inte möjligt att uppnå utan en hållbar transportpolitik. En omställning av transportsystemet är också en förutsättning för att de av riksdagen beslutade nationella miljömålen skall nås. Ett säkert transportsystem är viktigt också ur folkhälsosynpunkt.

**”Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken”**

I propositionen tas sällan specifika fotgängarfrågor upp men vikten av att samhället erbjuder flexibla transportlösningar framgår tydligt. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken, den s.k. nollvisionen. Målet är taget av riksdagen och gäller i hela Sverige.



## **Trafikkontorets mål för trafikplaneringen**

Trafikkontoret arbetar utifrån tre mål: rörlighet, säkerhet och miljö. Med framkomlighet avses att Trafikkontoret skall tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov. Rörlighet är själva grunden för trafiksektorn. En modern trafikföring skall dessutom ske säkert och miljövänligt. Trafikkontorets etappmål är att antalet skadade och dödade i trafiken skall minska med 60 % fram till år 2005 från ett medelvärde för åren 1985-89. Eftersom trafiksektorn står för den största miljöpåverkan i samhället är det viktigt att utsläppen minskar.

Analysen av fotgängarens trafiksituation görs i kapitel 6-8 utifrån dessa tre begrepp.

## **Mål för fotgängartrafiken**

För att skapa god rörlighet i samhället är det viktigt att de gåendes situation analyseras och uppmärksammas. När fotgängarfrågor hittills har behandlats, nationellt och i Göteborg, så är det framförallt ur ett olycks-perspektiv eftersom det är ett folkhälsoproblem när oskyddade trafikanter skadas i trafiken. I programmet beskrivs fotgängarens roll i transportnätet på ett sådant sätt att nyttan tydliggörs.

Mål för fotgängargrafiken har tagits fram med utgångspunkt från de nationella och kommunala målen.

### **Rörlighet**

- Göteborg skall vara tillgänglig för alla
- Infrastrukturen skall utformas så att ingen begränsas i sin rörlighet av funktionshinder, rädsla eller fysiska barriärer

### **Säkerhet**

- Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken

### **Miljö**

- Andelen fotresor i Göteborg skall öka



## 6 Rörlighet – rätten till Göteborgs gator

Begreppen tillgänglighet, framkomlighet och rörlighet används ofta och har definierats i andra rapporter. I många sammanhang innebär tillgänglighet först och främst handikappades möjligheter att ta sig fram i samhället. Framkomlighet å sin sida förknippas ofta med kapacitetsproblem i biltrafiknätet medan rörlighet kan leda tankarna till huruvida man är vig och smidig. Samtidigt finns det en gemensam innebörd i de tre orden: möjligheten till förflyttning. Fotgångsprogrammet handlar om vilken möjlighet fotgängaren har att förflytta sig och nå dit hon eller han vill.

### **Allmänt**

Som boende i Göteborg skall man känna stor frihet att röra sig i sin stad. Att det verkligen blir ens egen stad hänger samman med om staden är tillgänglig för en själv och att man på så sätt fått tillfälle att lära känna den.

Vikten av rörlighet betonas i ”Översiktsplan för Göteborg, detaljerad för City – del 1” som Stadsbyggnadskontoret har tagit fram:

”Vi tror att en av de viktigaste egenskaper en stad skall ha är att till invånarna förmedla en känsla av identitet, av hembygd. Man skall vara stolt över att bo i Göteborg. Men känslan av hembygd ligger inte i bostaden utan i att man tar i anspråk gatan och platsen.”

Det man upplever vara tillgängligt är något som man kan ta del av och utnyttja. Ibland kan det räcka med vetskapen att man kan ta sig dit, om man vill, för att platsen skall bli en del av ens liv.

Ett köpcentrum är exempel på något som vi alla vill nå mer än för att bara handla mat eller kläder. Det skapar en tillhörighet att veta att man har tillträde. Ett café, en gata, en god väns lägenhet, spårvagnen, Göteborgsoperan och en simhall är kommunala eller privata platser som vi upplever det vara självklart att man skall kunna ta sig till och använda.

”Spontana möten i trivsamt stad”

Götaplatsen känner göteborgaren starkt för även om man inte går på stadsteatern eller konstmuseet. En trivsamt stad innehåller platser där oförutsedda och spontana möten kan uppstå. Det kan vara ett torg där folk passerar förbi på väg till/från arbetet eller en park där man kan studera folklivet. Platser som inte omges med höga staket och bevakas med övervakningskamera.





Den som inte kan ta sig till den plats man vill kan uppleva ett utanförskap. Att inte räknas som en av dem som platsen behöver vara framkomlig för. Att inte räknas till ”allmänheten” eller ”alla”.

Att gå till fots är något som de flesta människor lär sig runt ett års ålder. Att ta sig fram till fots blir därmed en så fundamental del av ens liv att man inte tänker på det som ett transportsätt, och ordet ”fotresa” används inte men väl bilresa och bussresa. Man saknar minne från tiden innan man lärde sig gå men många kommer ihåg friheten när man lärde sig cykla. Man går omkring i sin bostad, går till bilen, går ett ärende i centrum, går till skolan etc. Begränsar man folks möjligheter att ta sig fram till fots är det ett stort ingrepp.

I fotgängarprogrammet vill vi lyfta fram tre företeelser som inverkar på rörligheten. Gränsen mellan dem är inte knivskarp men vissa särdrag går att urskilja.

- Handikappfrågor – människors fysiska förutsättning att ta sig fram
- Trygghetsfrågor – hur man upplever rörligheten
- Barriäreffekter – barriärer som är svåra att passera till fots

## ***Handikappfrågor – Människors olika fysiska förutsättningar***

Olika personer har olika fysiska förutsättningar att ta sig fram och därför är en del miljöer mindre tillgängliga för människor med funktionshinder. Den som är rullstolsburen eller blind ställer speciella krav på kantstenshöjder och ledstråk. Även reumatism och närsynthet kan vara begränsande. En tung dörr kan vara svårforcerad för någon med försvagade händer och en ojämn beläggning svår att hantera för någon med nedsatt syn eller balansproblem.

Tillgängligheten till olika miljöer kan vara tillfälligt nedsatt för människor som normalt inte har något funktionshinder. En person som bär på tungt bagage, skjuter på en barnvagn eller har en stukad fot kan uppleva tillgängligheten annorlunda mot när han/hon rör sig fritt. Lägg därtill en gata som lutar kraftigt eller har påtaglig skevning, och vi är många som påverkas.



Beroende på hur vi utformar miljön underlättar vi för personer med olika funktionshinder. Kan alla med rullstol ta sig fram självständigt i samhället så är det inte längre ett handikapp på stan. Att ha ett funktionshinder skall inte vara detsamma som lägre tillgänglighet till samhället. Eller som det nationella målet beskrivs i regeringens proposition 1999/2000:79

”Att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet.”

Regeringen har vidare beslutat att år 2010 skall kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade. I PBL finns inskrivet att enkelt avhjälpna hinder på allmänna platser skall tas bort. Trafikkontoret har tillsammans med bl.a. Vägverket gjort ett pilotprojekt i Högsbo där tillgängligheten till ett sjukhus har utvärderats. Grundtanken är att hela trafikmiljön skall ha en sådan standard att alla kan ta sig fram. Det räcker inte att 90 % av sträckan är framkomlig om 10 % hindras i sin resa. Ett sammanhängande nät för fotgängare är viktigt.



I Högsboutredningen har gångbanors längslutning, tvärlutning, bredd etc. utvärderats utifrån en tregradig skala: god standard, mindre god standard och låg standard. Slutsatsen var att om tillgängligheten skall vara av god standard till Högsbo sjukhus krävs en investering på drygt 1 Mkr. Motsvarande analyser kan göras för fler områden, t.ex hållplatser eller lokala centra.

Få nivåskillnader, ett bra underhåll och ett väl utbyggt gångnät är frågor som engagerar oss med stigande ålder då vi alltmer värderar hög komfort som fotgängare (se kap 4). Oavsett ålder har vi emellertid ungefär samma problem, men äldre och synskadade upplever dem starkare.

Invånarna i Göteborg skall kunna tillgodogöra sig de hälsovinster och andra livskvaliteter som det innebär att kunna ta en daglig promenad på ca 30 minuter. Om man anpassar infrastrukturen för dem med funktionshinder så bör det fungera för alla. Äldre är därför en viktig samrådsgrupp för Trafikkontoret.

En gravt synskadad måste kunna sin stad, fallbeskrivning, bilaga 1

### ***Trygghetsfrågor – människors upplevda tillgänglighet***

Olika människor kan uppleva tillgängligheten till samma platser på väldigt olika sätt trots att de har samma fysiska förutsättning att ta sig dit. En del avstår helt från att ge sig ut när det blivit mörkt eftersom de känner sig otrygga när de vistas på allmänna platser. Andra väljer färdmedel med hänsyn till vilket som känns tryggast utifrån risken att bli överfallen. Man kanske väljer bilen för att undvika att stå och vänta vid en busshållplats. Fotgängare kan ibland acceptera att gå en omväg eller gå på en hårt trafikerad väg, istället för inne i en park, om det alternativet känns tryggare. Avsaknad av trygghet begränsar vår tillgänglighet.

Göteborgsregionen är ett attraktivt område att bo i med stor inflyttning och höga bostadskostnader. Det finns ett rikt kulturliv, gott om arbetsplatser, trevliga bostadsområden och rika möjligheter till naturliv i skärgården samt omkringliggande skogar. En stor stad ger möjlighet till att leva ett självständigt liv där den sociala kontrollen inte är så stor. Samtidigt medför det att folk kan uppleva obehag när de t.ex. efter mörkrets inbrott befinner sig på platser där det dagtid är mycket folk men som på kvällstid ligger öde.

”Trygghet – olika upplevelser”



Blandstaden har blivit ett honnørsord vid dagens stadsplanering. Bostäder och arbetsplatser integreras i samma område i syfte att skapa en mer levande stad dygnet runt. I dag står många bostadsområden tomma på dagtid medan industriområden och kontorsområde är tomma på nätterna.

VTI har studerat upplevd attraktivitet, otrygghet och olika typer av upplevda risker med olika transportmedel (VTI-meddelande 941, C. Alm och E. Lindberg, 2003). Resultaten pekar på att upplevd oro för att bli utsatt för besvärande situationer, hot och våld vid resor har större inverkan vid val av transportmedel än upplevd risk och oro för trafikolyckor. Företeelser som ökade risken för otrygghet på väg till/vid hållplats var att gå genom gångtunnel eller genom park/skogsparti.

Genom att långsiktigt arbeta för en tryggare stad kan göteborgaren ta gatorna och torgen åter. Genom att ta tillvara det positiva med storstadslivet och minimera det negativa är mycket vunnet.

### Vad anser göteborgaren?

”Staden  
tillgänglig  
för alla!”

I den allmänna delen av PDS-undersökningen svarar 24 % att de ibland inte går för att de är rädda för överfall/rån. För männen är det 9 % och kvinnorna 32 %. Framför allt yngre kvinnor (yngre än 30 år) avstår. Efter Dåligt väder (63 %) och För långt avstånd (56 %) är trygghet det vanligaste skälet att avstå. Till exempel svarar endast 8 % att de ibland avstår från att gå pga. av cyklister och 5 % pga. av bilister. Man fick kryssa för så många alternativ som man kände var relevant.

Kvinnor avstår oftare från en fotresa eftersom de känner sig otrygga vilket innebär att kvinnor har lägre tillgänglighet än män till samhället. Samtidigt är kvinnor inte lika ofta som män utsatta för överfall eller rån på allmänna platser. Kanske är det självreglerande genom att kvinnor är mer medvetna om riskerna och därför undviker farliga situationer. Kanske borde männen vara mer försiktiga?

Trygghetsfrågorna kommer efter frågor om Irritation över cyklister/mopedister (gäller både kvinnor och män). Ett påstående som ”Jag oroar mig ibland för att någon skall stå gömd bakom buskar, träd etc. nära gångbanor och trottoarer” är t.ex. något som få känns vid oavsett bostadsområde i Göteborg.



Sammantaget tyder det på att rädslan för överfall är något som påverkar hur vi väljer att resa långt mer än oro att skadas i trafiken. Men om man som fotgängare tillfrågas vad man har problem med så är det att samsas med cyklister och mopeder på gång- och cykelbanan.

Trafikkontoret har hittills inte lyckats med att ta fram en lösning som på ett bra sätt avskiljer fotgängaren från cyklisten. En kant gör att folk snubblar och skadar sig. Vi fortsätter att prova med bl. a olika linjemarkeringar, täta påminnelser om gång- resp. cykeldel och separata gångbanor. Tillsvidare arbetar vi utifrån att bredden på gång- och cykelbanan är viktig; att utrymme finns för båda trafikgrupperna.

### **Barriärer svåra att passera till fots**

Det finns barriärer som är så kraftiga att de är svåra för alla att passera till fots. De kan vara av rent naturgeografisk art som Göta Älv eller en trafik-anläggning som Västerleden. Gemensamt är att även om de går att passera till fots så måste det ske på vissa punkter vid en bro eller tunnel. Om leden är upphöjd eller nedsänkt minskar barriäreffekten. Om passagera ligger ensligt och belysningen är dålig förstärks barriäreffekten.

Utmed större trafikerade gator som t.ex. Lundbyleden, Oscarsleden, Parkgatan/Nya Allén eller Skånegatan kan en delvis annan typ av barriäreffekt uppstå. Trots att det finns gångpassager kan det ta tid att passera till fots eftersom det finns signalreglerade korsningar. Rent visuellt behöver det inte finnas en barriär men tidsmässigt kan den vara betydande.

I en stad av Göteborgs storlek är det naturligt att det finns stora trafikströmmar av bilar, bussar, spårvagnar, cyklar och fotgängare. Om man prioriterar en trafikantgrupp uppstår lätt en barriäreffekt för en annan. På olika platser är det naturligt att det prioriteras olika.

Till fotgängarnas nackdel vid prioriteringar kan vara att de inte tar så stort utrymme på gatan. En grupp av 10 fotgängare vid ett trafikljus ser betydligt mindre ut än en kö med 8-9 personbilar som innehåller lika många människor. För det totala flödet, å andra sidan, är vissa prioriteringar nödvändiga – bilköer kan blockera en annan korsning.



Frågan är komplex. Mer eller mindre utrymme skapas för för olika trafikgrupper beroende på hur trafikplaneringen bedrivs. Det blir mer eller mindre attraktivt att välja ett visst transportsätt.

En grupp i samhället som på ett speciellt sätt är drabbad av trafikbarriärer är barn. En större trafikerad väg ofta innebär att de inte får passera utan att en förälder eller annan vuxen är med. Sverige har skrivit på FN:s barnkonvention där barns rättighet i samhället behandlas. Dokumentet har flera beröringspunkter med hur vi planerar trafiken. Allmänt sett skall barns bästa alltid prioriteras när olika intressen står mot varandra. Barn skall ha rätt uttrycka sin åsikt i frågor som berör dem och samhället skall säkerställa att barn överlever och utvecklas.



På senare år har barns färdssätt till skolan genomgått en förändring. Allt oftare skjutsas barn i bil till skolan. Samtidigt berövas barnen möjlighet till motion och alla bilskjutsar orsakar trafiksäkerhetsproblem vid skolan. Det är lätt att utvecklingen kommer in i en ond cirkel där allt fler kör sina barn till skolan eftersom trafikmiljön blir allt stökigare.

Alternativ kan vara att man följer barnet till fots, att man cyklar tillsammans eller att man inte kör ända fram till skolan utan barnet kan få gå den sista biten på egen hand. Föräldrar kan turas om att gå med en grupp barn till skolan. Allt beror på förutsättningarna. Klart är att barnets självkänsla stärks av att klara sig på egen hand.



Utvecklingen i samhället gör också att behovet av transporter ökar för barnen. Det fria skolvalet gör att allt fler barn går i skola långt ifrån där de bor. Föräldrar vill kanske att barnen skall gå i en skola med en viss pedagogik eller skolan som ligger nära anses ha stökiga klasser. Samtidigt blir fritiden alltmer uppstyrd för barnen när man inte spelar boll på gården utan det sker på organiserad träningstid någon annanstans.

Behovet ökar att ha med barnperspektiv vid trafikplanering. Det är viktigt att man vid planering av skolverksamhet även tänker på hur barnen skall ta sig till skolan så att inte barnen tvingas passera i trafikintensiv miljö.



## 7 Trafiksäkerhet – rätten att gå säker

I kapitlet beskrivs hur Trafikkontoret arbetar med säkerhetsfrågor och hur fotgängarna berörs. Statistik om Göteborg är hämtad ur Trafikkontorets rapport Personskador i Göteborgstrafiken 1990-1999, rapport 17:2001.

### **Allmänt**

Trafikkontoret har de senaste tio åren bedrivit ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete som successivt har minskat antalet allvarliga olyckor på det kommunala vägnätet. Genom att bland annat anlägga farthinder och samarbeta med skolor har antalet olyckor minskat. Olycksutvecklingen har noga följts upp där alla olyckor registrerats och markerats på digitala kartor.

Trafiksäkerhetsarbetet har haft som inriktning att få ner hastigheten i konfliktpunkter. Hastigheten har nämligen dubbel betydelse vid en olycka. Dels ökar den risken för att en olycka händer i och med att den ger de inblandade parterna kortare tid att väja för varandra. Dels riskerar olyckan att få allvarigare konsekvenser ju högre hastigheten har varit. Om bilen framförs med 50 km/h är risken statistiskt sett ca 80 % för den gående att dödas vid påkörning. Körs bilen istället i 30 km/h sjunker risken att dödas till ca 10 %.

Sedan oktober 1997 då riksdagen antog Nollvisionen är den grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vägar, gator och fordon skall utformas så att eventuella misstag inte leder till att någon avlider eller till allvarliga personskador.

Ett av Trafiknämndens viktiga mål är att minska antalet olyckor. I ett snävt trafiksäkerhetsperspektiv är det svårt att motivera att man skall röra sig i trafiken som fotgängare eftersom det är säkrare att köra bil än att promenera.

Att förflytta sig till fots bör emellertid motiveras och värderas ur ett folkhälsoperspektiv. Värdet av den ökade hälsan för individen och det välbefinnande det skapar är värt att arbeta för. Det görs bl.a. genom fortsatta ansträngningar att minska antalet olyckor.





## Olycksstatistik

Gåendes risk, uttryckt som antalet polisrapporterade personskadeolyckor per km, är genomsnittligt ca 8 gånger större än bilisters i Göteborg. I landet som helhet är risken ca 10 gånger större som fotgängare än som bilist (VTI-meddelande 822). Om man tar med alla olyckor på gångytorna dvs. även fallolyckor ökar skillnaden avsevärt enligt samma rapport. Då är risken, enligt samma rapport, ca 50 gånger större att man förolyckas som fotgängare än som bilist. Gående är alltså allmänt sett en mycket utsatt grupp.

Problemen ökar med åldern. Cirka 2 av 3 fotgängare som förolyckas i tätorter är äldre än 65 år. En äldre gåendes risk att skadas är flera gånger större än den genomsnittlige fotgängarens. Särskilt problematisk är passager över väg/gata då risken är ca 30 gånger större att förolyckas för en äldre än 65 år jämfört med åldersgruppen 15-44 (VTI-meddelande 886).

”Större  
problem för  
de äldre”

Ser man till alla fotgängarolyckor skadas ungefär 20 % på trottoarer och gångbanor och 20-25 % på torg, parkeringsplatser och busshållplatser. Endast ca 20 % skadas på körbanor när de korsar en gata. Andelen fotgängare som skadas i centrala stadskärnor är 30 % och 70 % skadas utanför.

Vad händer med oss när vi blir äldre, fallbeskrivning, bilaga 2.

### Hur har olycksutvecklingen varit?

Om man ser på antalet döda och svårt skadade fotgängare visar tabellen nedan att antalet olyckor har minskat de senaste åren. Göteborg blir en allt trafiksäkrare stad att vistas i. Antalet skadade fotgängare har minskat dra-

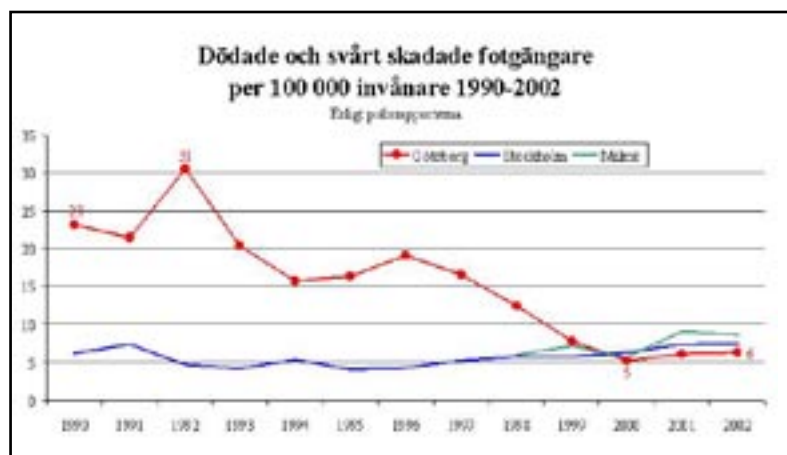


Diagram 6.1 Fotgängarolyckor, per år och skadekonsekvens



matiskt och speciellt är det de svårt skadade som blivit färre under 1990-talet. Medelvärdet för de senaste fem åren är under 50 % av medelvärdet 1985-89. De hastighetsdämpande åtgärder som vidtagits bör ha haft kraftig inverkan på utvecklingen eftersom de allvarligaste fotgängarolyckorna i dag sker där bilflödet är stort och intensivt.

### Vem är det som råkar ut för olyckor?

Av diagram 6.2 framgår att fotgängarolyckor i stor utsträckning drabbar äldre kvinnor. Antalet olyckor ökar markant efter 70 års ålder från redan höga nivåer. I åldersgruppen 75-80 är det närmare 40 olyckor i Göteborg.

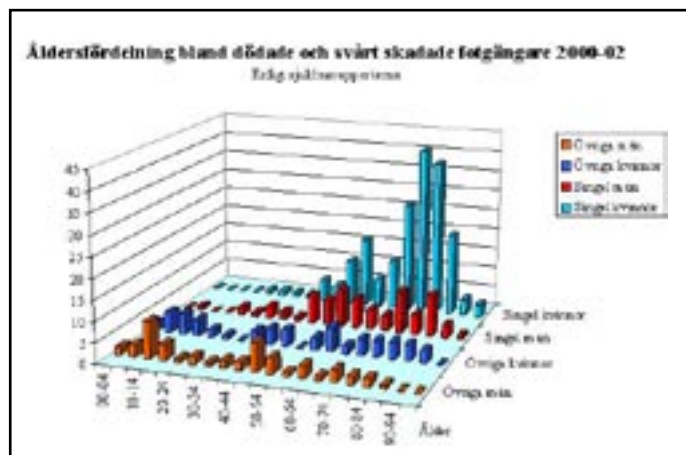


Diagram 6.2 Fotgängarolyckor, per ålder och kön

### Vilka fordon kör på fotgängare?

När det gäller konflikter med andra trafikantgrupper dominerar olyckor där personbilar kör på fotgängare, men totalt sett är det singelolyckor som skördar

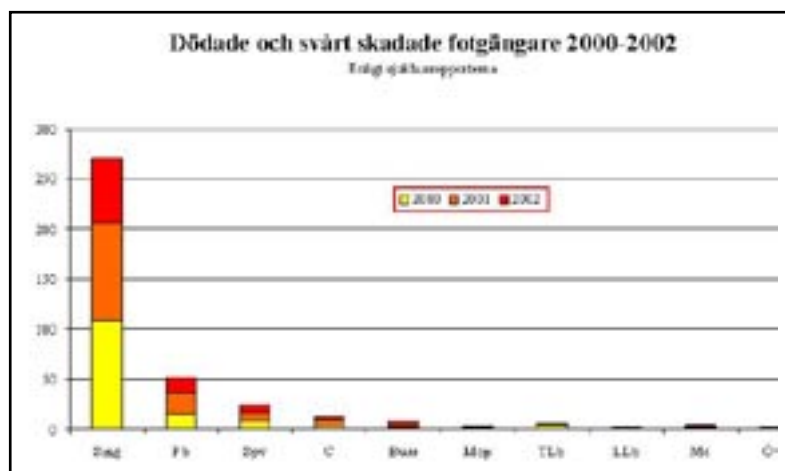


Diagram 6.3 Fotgängarolyckor, per olyckstyp



flest offer. Dessa olyckor är många och får ofta allvarliga konsekvenser. Antalet personbils- och spårvagnsolyckor är färre, men ofta mycket svåra. Däremot är personskadeolyckorna med cyklar och mopeder inblandade få. Den oro många barnföräldrar och äldre känner för dessa fordon får inget stöd i reell olycksstatistik.

Om man studerar singelolyckorna mer noggrant ser man att de varierar över året. Under december-februari ökar antalet olyckor markant. Det indikerar ett samband mellan olyckor och vinterväglag. Genom ännu effektivare halkbekämpning borde antalet olyckor minska.

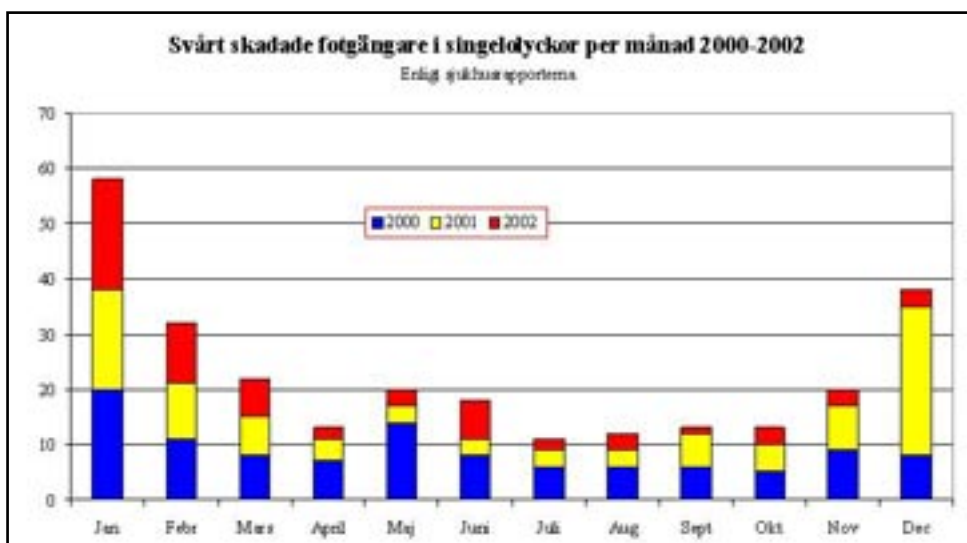


Diagram 6.4 Fotgängarolyckor, per singelolycka

### **Vad anser göteborgaren om trafiksäkerhet?**

Enligt undersökningen (se bilaga) anser göteborgaren allmänt sett att trafiksäkerhet är mycket viktigt. Att trafiknätet är säkert och att andra trafikanter tar hänsyn till fotgängaren är det som fotgängare anser vara det viktigaste.

När det gäller trafiksäkerhet anser man att det fungerar relativt sett bra men att det visas för lite hänsyn till fotgängare.

När man i undersökningen ser mer i detalj på var trafiksäkerhetsproblemen – enligt göteborgaren – finns är det cyklisterna och mopedisterna som utgör otryggheten eller irritationsmomentet. Samtidigt visar statistiken att faran finns vid konflikter med bilar.



Man tenderar att överskatta risken eller i vart fall vara medveten om risker när det gäller cyklister och mopedister. Vad gäller bilister underskattar man riskerna och det är sannolikt därför som det sker olyckor.

När det gäller ranking av problem borde påståendet ”Det känns ibland otryggt att korsa gatan vid buss- och spårvagnshållplatser” rankas betydligt högre än som 42. Statistiskt sätt sker de flesta olyckorna vid just hållplatserna. (Trafikkontoret rapport 8:1999).

Man kan också se att de som går till och från arbetet eller motsvarande ser andra problem än de som går för att motionera eller dylikt. Cyklister och mopeder är ett problem framförallt för dem som går på fritiden medan de som är på väg till arbetet i betydligt högre omfattning har problem med bilisterna.

Påkörd vid övergångsställe, fallbeskrivning, se bilaga 3.





## 8 Miljö – fotgängaren i rätt miljö

Detta kapitel belyser hur Trafikkontoret arbetar med miljöfrågor och vad fotgängarfrågor har med miljöfrågor att göra.

### Allmänt

Enligt Näringsdepartementets proposition 2001/02:20 skall det framtida transportsystemet skapa resmöjligheter som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än individuellt resande med personbil, genom att bland annat:

- Effektivisera användningen av transportsystemet t.ex. genom transportslagsövergripande samordning och flexibla arbetstider.
- Minska efterfrågan på transporter, t.ex. genom att utveckla samhälls- och bebyggelseplanering.
- Minska det individuella resandet med personbil till förmån för mer miljöanpassade transportsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Trafikkontoret har i många år arbetat för att förbättra miljön genom att minska utsläppen från trafiksektorn. Miljömålen kan för den enskilde individen upplevas som abstrakta; att minska utsläpp av koldioxid och skadliga ämnen i naturen eller få ner den ekvivalente bullernivån. Speciellt om man färdas inne i ett fordon är man avskärmd från trafikens emissioner.

Som fotgängare är det däremot enklare att känna av miljöer som är hårt belastade och förstå vikten av minskade utsläpp. Det känns naturligt att promenera i Slottsskogen, vid Slätta damm, i Haga eller på Avenyn. Att gå utmed Ullevigatan i rusningstrafik är en helt annan upplevelse.

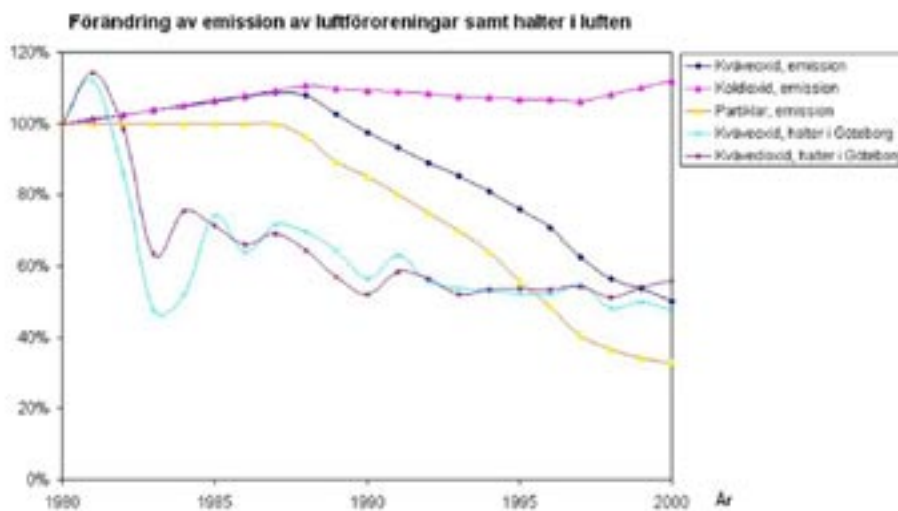
Att gå eller cykla kan inte ersätta långväga transporter. Det har SIKA konstaterat i rapporten ”Storstaden och dess transporter”. Samtidigt finns det inte någon anledning att få dem som idag går till fots att åka kollektivt, köra bil eller cykla.

Genom att skapa utrymme för att flanera och promenera kan fotgängarna förbli en del av staden. Vill man skapa ett samhälle som är resurssnålt och som hushållar med de ej förnybara naturtillgångarna är det viktigt att fotgängarna betonas i stadsmiljön.



Det långsiktiga målet är att trafikens störningar minskas till en nivå som människor och natur tål. Den 1 januari 1999 infördes miljökvalitetsnormer i Sverige för att uppfylla EG-direktiven för utsläpp av svaveldioxid, kvävedioxid och bly. Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta miljökvalitet. Dessutom har regeringen beslutat om nationella utsläppsmål indelade i mål för luftkvalitet, minskade utsläpp av skadliga ämnen och växthusgaser samt minskning av bullerstörningar.

Under ett antal år har utsläppen av luftföroreningar i Göteborg minskat bortsett från koldioxidemissionerna som ökar i takt med att trafiken ökar (se diagram 6.5. De positiva resultaten har uppnåtts bland annat med hjälp av miljözoner samt att arbetsfordon i högre omfattning körs med miljövänligare drivmedel (mer information finns att läsa i Trafikkontorets årsrapport 2002).



”Miljö för både människorna och naturen”

Diagram 6.5 Förändring av emission av luftföroreningar samt halter i luften

I dag jämfört med för cirka 30 år sedan reser vi ungefär lika lång tid (ca 1 timme). Skillnaden är att fler personer reser allt längre sträckor. Bostaden hamnar allt längre bort från arbetsplatsen och fritidsaktiviteterna sprids över större område. Det är inget problem i sig om det inte vore för att bland annat miljöbelastningen och riskexponeringen ständigt ökar. Av alla luftföroreningar står transportsektorn för en stor del.



Naturligtvis kan inte alla de transporter som görs med lastbil och bil ersättas med transporter till fots. Snarare handlar det om att skapa en flexibel stad där man inte tvingas ta bil så snart man skall förflytta sig.

Biltrafiken i Göteborg ökade under år 2002 i genomsnitt med 1,3 % vilket är lägre än de två föregående åren (2 % respektive 2,2 %). En målsättning kan vara att plana ut ökningen av biltrafik och överföra den till transporter till fots, kollektivt eller med cykel.

En tät, grön och blandad stad kan vara ett mål. En stad där ytorna är effektivt utnyttjade och där olika funktioner som park, industri, parkering och boende blandas. En stad som består av en mängd utspridda start- och målpunkter, och däremellan långa transportsträckor är inget eftersträvärt.

### **Vad anser Göteborgaren om miljön?**

Enligt en undersökning från 1996, som Trafikkontoret har gjort, anser 85 % av dem som bor i Göteborg att det finns trafikproblem i kommunen. 45 % av dem som anser att det finns trafikproblem pekar på avgaserna som det största problemet och cirka 30 % på bilköerna. Sedan 1996 har trafikintensiteten ökat i Göteborg samtidigt som olika åtgärder har gjorts för att förbättra luftmiljön.

I fotgängarundersökningen fanns frågan varför man promenerade. 79 % svarade att de gör det för att motionera och 50 % för naturupplevelsens skull. Endast 16 % svarade att de gör det av miljöskäl. Om man vill öka antalet fotgängare kan man nog göra det genom att skapa eller upplysa om trevliga områden att promenera i.

Samma undersökning innehöll frågan om när man brukade gå. Då svarade 71 % att de går till mataffärer eller när de gör annat ärende, 59 % av göteborgare svarade att de går till allmänna kommunikationer och 57 % att de gick bara för motions skull.

Undersökningen visade också att få har problem med att de måste avstå från att gå på grund av eventuella luftföroreningar eller bullernivåer.





Sammantaget visar det att promenaden är förknippad med att man gör något hälsosamt. Man avstår från att använda ett fordon för att det ger motion att gå. Ju trevligare och vackrare stad Göteborg desto fler fotgängare ser vi på gatorna. Samtidigt måste det finnas intressanta målpunkter nära hemmet eller nära hållplatser. Då blir det attraktivt att ta sig fram till fots.

Det pågår redan en rad olika projekt på Trafikkontoret med syftet att att trafikanterna skall ha god framkomlighet med hög miljö kvalitet och trafiksäkert. Det som binder projekten samman är Aktivt Trafikantstöd. Aktivt Trafikantstöd syftar till att skapa medvetna medborgare som känner till vilka olika möjligheter det finns till kommunikation.



## 9 Hur går vi vidare?

Kapitlet innehåller förslag på åtgärder som skulle förbättra trafiksituationen för de gående med utgångspunkt från målen angivna i kapitel 5. Förslagen är uppdelade utifrån rörlighet, trafiksäkerhet och miljö. Matrisen nedan ger en sammanfattning och sedan följer en mer noggrann genomgång.

### Sammanfattning av förslag

Rörlighet – funktionshinder	1	Inventera de viktigaste gångstråken och genomför justeringar som förbättrar tillgängligheten.
	2	Informera om vart fotgängare kan vända sig med synpunkter på trafikmiljön.
Rörlighet – trygghet	1	Marknadsföra kvaliteter med att ta sig fram till fots.
	2	Inventera viktiga hållplatser, gångtunnlar, gångvägar, torg etc.
	3	Utveckla förslag som minskar otryggheten när man reser kollektivt.
	4	Se över gång- och cykelnätet för att minska antalet konflikter
Rörlighet – barriäreffekter	1	Utveckla metoder för att bygga upp en kunskapsbank över var fotgängare går.
	2	Belysa fotgängares barriärer i stadsmiljön.
	3	Skapa gångstråk som knyter stadsdelar närmare varandra.
Trafiksäkerhet	1	Utreda bakgrunden till singelolyckor
	2	Samla ansvaret för renhållning av gångbanor till en förvaltning.
Miljö	1	Aktivt påverka resvanor för att minska motorfordonstrafiken.



## **Rörlighet – funktionshinder**

På vilket sätt arbetar Trafikkontoret med att förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet? Handikappanpassning är ett så stort ämne att det hanteras utanför fotgängarprogrammet genom att Handikappprogrammet gick ut på remiss under 2003 och tillsvidare ges här förslag på instser. Planen är en utgångspunkt i arbetet med att kartlägga och åtgärda fysiska hinder i trafik- och gatumiljön.

### **Förslag 1**

Att inventera rännalar tvärs över gångbanor, beläggning på gångbanor, höga kanter etc för att möta kravet i Plan- och bygglagen på att alla enkla hinder för handikappade skall tas bort. Regeringen har fastlagt vad som är "enkelt avhjälpt hinder". Det kan vara nivåskillnader, bristande skyltning och bländande belysning. Om hindren bedöms vara enkla att avhjälpa och om de ekonomiska konsekvenserna inte blir orimliga ska de åtgärdas. Exempel på sådana åtgärder är att installera ramper, dörröppnare och kontrastmarkeirngar. En systematisk genomgång med förslag till justeringar som förbättrar tillgängligheten.

Tillvidare gäller att vid varje utformningsförslag granskas alla detaljer så att det även fungerar för dem som har nedsatt rörlighet.



### **Förslag 2**

Att Trafikkontoret tydligare informerar om vart man kan vända sig och vilka upphandlingar av drift och underhåll som är gjorda i den stadsdel man bor. Det är viktigt att veta att man kan anmäla skador på gångbanor genom att ringa 031 – 15 00 17. I undersökningen framkom synpunkter på att underhållet ibland inte var tillfyllest.



## **Rörlighet – trygghet**

Göteborgs kommun arbetar aktivt för att skapa ett tryggare Göteborg. En samordnande funktion har det nyskapade Brottsförebyggande rådet där kunskap om olika regionala och nationella projekt skall samlas.

Trafikkontoret arbetar med att ta fram ett Belysningsprogram som bedöms vara klart under 2004. Projektet har såväl estetiska som trygghetsskapande mål; där vackra upplysta platser skapas, skapas också trygga platser.

Trafikkontoret arbetar också tillsammans med andra förvaltningar med projektet "Trygg, vacker stad". Genom samordning av till exempel klottersanering, städning av gator och parker, design och formgivning av papperskorgar samt utveckling av stadsmiljön skall ett renare, vackrare och tryggare Göteborg skapas. Med hjälp av information och aktiviteter skall göteborg vara en attraktiv och inbjudande stad att leva i och besöka.

Med hjälp av fysiska åtgärder såsom klottersanering, bra belysning och överblickbara gångmiljöer skapar man tryggare miljöer. Men det handlar inte bara om tekniska lösningar. Ju fler som rör sig i staden desto tryggare upplevs den. För att skapa incitament för att fler skall våga sig ut har fyra förslag tagits fram.

Förslagen skall ses som en del av en systematisk kommunövergripande satsning på att förbättra tryggheten och därmed tillgängligheten för invånarna.



## Förslag 1

Att genom kampanjer marknadsföra fotresan så att allt fler göteborgare inser vilka kvaliter som finns med att ta sig fram till fots. Grundtanken är att man tar reda på vilka hushåll som är intresserade av att ändra sina resbeteenden. Sedan får de som är intresserade erbjudande och information som stimulerar till nya resvanor. Det handlar inte bara om arbetsresor utan även nöjes- och fritidsresor.

Ett erbjudande kan vara guidade visningar, till förmånligt pris, innanför Vallgraven, i Lorensberg och Vasastan eller varför inte i Göteborgs katakomber vid Rosenlund. Ett annat att ta fram kartor – på nätet eller i pappersform – med gångvägar markerade förbi historiskt intressanta bostäder i Örgryte. Kartorna kan informera om hur man reser kollektivt eller cyklar till naturslingor i Angered, Askim och Västra Frölunda.

Trafikkontoret har utvecklat en interaktiv trafikportal – [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) – där man kan söka information om hur nära intressanta målpunkter ligger när man går till fots. Små, enkla saker som gör att man upptäcker nya delar i Göteborg samtidigt som man motionerar, blir en del av stadslivet och följden blir att man går allt oftare. Evenemanget ”I stan utan bil” är ett utmärkt tillfälle att kommunicera vid.

## Förslag 2

Att göra en inventering av hållplatser, gångtunnlar, torg, gångvägar, grönområden eller andra allmänna platser där tryggheten kan förbättras. Arbetet skall ske i samarbete med organisationer och föreningar där intresset av fotgångarfrågor är stort.

Bostadsrättsföreningar, sjukhus, hyresvärdar, studieförbund, pensionärsorganisationer, skolor, affärer, restauranger och företagarföreningar är exempel på tänkbara intressenter. Sjukhus bedriver rehabiliteringsverksamhet där lågintensiv motion är en viktig del, pensionärsorganisationer organiserar tipspromenader, BVC anordnar träffar med nyblivna mödrar, socialtjänsten anordnar ”Vuxna på stan”-vandringar, olika bostadsrätt- och hyresföreningar är intresserade av att skapa tryggare miljöer, företag är intresserade av att anställda motionerar osv.



### Förslag 3

Att Trafikkontoret utvecklar idéer som kan leda till att minska otryggheten när man reser kollektivt. Kollektivtrafikresan kräver att man går till och från hållplatsen så många fotresor tar sin början/slutar där. Några exempel på åtgärder återges kortfattat här. För att gå vidare krävs förutom finansiella resurser utredning av olika frågor. Till exempel kan föraren lämna fordonet medan passagerarna sitter kvar.

1. Att man på natten får stanna bussen varsomhelst utmed linjen om man därmed får närmare hem.
2. Ett mellanting mellan taxi och bussar för 4-8 personer där föraren följer resenären till dörren. Resan måste bokas senast dagen innan och man får räkna med att dela fordonet med andra.
3. Vid större resecentra (Frölunda Torg, Hjalmar Brantingsplatsen, Hammarkulletorget) erbjuds trafikvärdar som följer dem som vill till dörren/nästa anslutning.

### Förslag 4

Många fotgängare anser att cyklister inte visar tillräcklig hänsyn i trafiken. Ett grundproblem är att cyklister och fotgängare ofta tvingas dela samma yta. Tydliga avgränsningar mellan fotgängare och cyklister är därför viktigt, både vad gäller en avskiljande linje och att repetera med symboler för respektive trafikslag.

VTI har undersökt hur man kan anlägga en gång- och cykelbana som minskar antalet konflikter. (VTI meddelande 905, 2001). Slutsatsen är att en tydlig avgränsning mellan cykelbana och gångbana minskar antalet konflikter. När både fotgängare och cyklister förfogade över hela ytan uppstod fler situationer där cyklister fick göra någon form av kursändring, undanmanöver eller inbromsning.

Förslaget är att Trafikkontoret skall se över gång- och cykelnätet för att se vad som kan göras för att tydligare avgränsa trafikantslagen.



## **Rörlighet – barriärer**

Trafikkontoret har goda kunskaper om hur stora trafikströmmarna är av olika transportslag med ett undantag: fotgängare. För att målet om ökad andel fotgängare skall kunna uppfyllas krävs ökad kunskap om hur stora trafikströmmarna är i dag.

### **Förslag 1**

Trafikkontoret kan utveckla metoder för att räkna fotgängare och långsiktigt bygga upp en kunskapsbank över hur många de är och hur det varierar. I t.ex. centralt belägna snitt som mellan Centralstationen och Drottningtorget eller i korsningen mellan Parkgatan och Kungsportsavenyn är det intressant att veta mer om fotgångarströmmarna för att kunna jämföra den med andra trafikströmmar.

Ett problem är att det är kostsamt att räkna fotgängare hela dygn. Genom att studera hur andra trafikantströmmar varierar under dygnet kan man kontrollera om fotgångarantalet tycks variera på samma sätt.

### **Förslag 2**

Götatunneln byggs så att kontakten mellan centrum och älven förbättras. Göteborgaren och besökaren skall lockas ner till hamnen på båda sidorna av älven. Att belysa vilka andra barriärer som finns för fotgängare i Göteborg kan vara intressant av olika skäl. Det kanske finns platser med stort behov att passera där barriären är för kraftig.

Andra exempel på områden med barriärer är Olskroken – Marieholm, Lundbyleden/Hamnbanan, Majorna – Röda Sten och Slottsskogen – Botaniska trädgården. Slottsskogen och Kungsparken utgör nattetid en barriär för en del. Utredningar kan göras för att minska barriärerna genom att bygga tunnel, bro, sätta upp belysning eller genom annan lösning.



### **Förslag 3**

Gångstråk kan göras tydligare genom att förhöja gångbanan en längre sträcka så att olika delar av staden knyts närmare varandra för dem som går. Fotgängaren uppgraderas på så sätt i stadsmiljön och i trafikmiljön. Redan i dag är Östra och Västra Hamngatan prioriterade för fotgängare genom förhöjda gångpassager. Exempel på nya avsnitt i Göteborg där liknande åtgärder kan diskuteras är mellan Avenyn och Östra Hamngatan, och mellan Drottningtorget och Centralstationen.

Att skapa längre gångstråk kan också vara intressant för att knyta stadsdelar närmare varandra. Många kan i dag kan upplevas som att de ligger långt ifrån varandra, som från Kungsgatan till Järntorget eller från Götaplatsen till Korsvägen.

### **Trafiksäkerhetsmålet**

Visionen är att inga människor skall dödas i Göteborgstrafiken. De oskyddade trafikanterna löper fortfarande, trots många insatser, större risk att komma till skada jämfört med andra trafikslag. Fortfarande kan ett enkelt misstag i trafiken straffas med en hård påföljd: att man blir påkörd av bil eller spårvagn eller halkar på en isfläck.

Trafikkontoret har goda kunskaper om just trafiksäkerhet i konflikt mellan trafikanter och hur man kan förbättra den. Trafiksäkerhet har genomsyrat det senaste decenniernas åtgärder och arbetet fortsätter med samma målsättning som tidigare. Nu har olyckorna sjunkit så mycket att det är dags för nästa utmaning: att minska antalet singelolyckor på grund av vinterväglag.

### **Förslag 1**

Det återstår mycket utredningsarbete för att kartlägga singelolyckorna. Är vissa platser mer utsatta än andra, t ex Brunnsparken eller Korsvägen? Vilken typ av plats är olycksdrabbad, t ex över spårvagnsspår eller gångbanor nära vårdcentraler. Beror olyckorna på bristande underhåll eller är fotgångarstråkets utformning dålig? Dessa frågor och liknande bör utredas mer.





## Förslag 2

Idag är renhållning av gångbanor uppdelat utifrån vem som ansvarar för gångbanan. Det får till följd att olika kommunala förvaltningar, kommunala bolag, privata hyresvärdar, privata fastighetsägare med flera ansvarar för snöröjningen. I många kommuner – till exempel Stockholm – har en förvaltning ansvar för all renhållning. Ur ett kundperspektiv är det fördelaktigt eftersom man som invånare ofta inte vet vem som har skötsel av en viss yta.

Förslaget är alltså att kommunen samlar ansvaret för renhållning av alla gångbanor till en förvaltning. Ett mindre omfattande alternativ kan vara att t.ex. ta vissa delar av innerstan samt lokala centra i stadsdelarna som anses vara extra viktiga för allmänheten att nå.

## Miljömålet

För att nå internationellt uppställda mål vad gäller minskade utsläpp så krävs att mer åtgärder görs än de redan utförda. Framförallt koldioxidhalterna är svåra att komma åt om det inte sker förändringar vid val av transportsätt. Trafikkontoret avser därför att komplettera redan utförda åtgärder med att aktivt försöka påverka resvanorna. Grundtanken är att finna transportlösningar som innebär en förbättring för resenären samtidigt som de ger miljövinster.

Under 2004 avser Trafikkontoret att presentera ett nytt miljöprogram med olika framgångsfaktorer för Göteborgs kommun. Trafikkontoret arbetar med ett nytt strategiskt viktigt projekt kallat Vision Lundby.

Vision Lundby startades år 2000. Med Vision Lundby skall nya transportlösningar lyftas fram där resenären står i centrum. Syftet är att användandet av bil på Norra Älvstranden inte skall bli lika stort som i övriga Göteborg. Bärande delar i projektet är grönt reskort, effektiv kollektivtrafik, bilpooler och cykelpooler.

Det handlar i första hand om att ett antal resor i månaden byts från att man kör ensam i bil till ett miljövänligare alternativ, t.ex. samåkning eller kollektivresande. Grunden är att det skall vara vinna - vinnasystem. Både den enskilde och samhället skall vinna på förändringen.

Förslaget är att följa upp effekter för fotgängare av Projekt Lundby. Om några år vet vi om Projekt Lundby gav högre andel fotgängare och mer miljövänliga transporter.





# Källor

A. Bolling, Demonstrationsstråk för cykel. För- och eftermätningar avseende trafikgruppers beteende, VTI-meddelande 905, VTI

H. Thulin och H. Kronborg, Gående och cyklister – exponering och skaderisk i olika trafikmiljöer för olika åldersgrupper, VTI-meddelande 886, VTI, 2000

H. Thulin och H. Kronborg, Exponering, skaderisk och skadekonsekvens i vägtrafiken för olika trafikgrupper, VTI-meddelande 822, VTI

Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, Proposition 2001/02: 20, Näringsdepartementet

Storstaden och dess transporter, Rapport 1999:2, SIKÅ, 1999

Personskador i Göteborgstrafiken 1990-1999, rapport nr 17:2001, Trafikkontoret, 2001

Fotgängarolyckor vid hållplatser åren 1994-1998, rapport nr 8:1999, Trafikkontoret, 1999

Årsrapport 2000, Trafikkontoret, 2001

Biltrafikflöden på trafikledsnätet inom Göteborg t o m 2000, rapport nr 12: 2001, Trafikkontoret, 2001

Farthinder som används i Göteborgs kommun, rapport 6:2000, Trafikkontoret, 2000

Översiktsplan för Göteborg, detaljerad för city, Stadsbyggnadskontoret, 1997

Walking - Making it happen, London Walking Forum, 2000

Intervjuer med Liselotte Larsson, Bertil Steen och Gun Wesström, Tord Melander

Kollektivtrafik i storstad – undviker människor att resa på grund av otrygghet? VTI-meddelande 941, C. Alm och E. Lindberg, 2003

Tillgänglighet i gatumiljön – pilotprojekt vid Högsbo Sjukhus, Vägverket, Västtrafik, Färdtjänsten och Trafikkontoret, 2001



# Undersökning av göteborgarnas attityder

Trafikkontoret lät under 2001 undersöka vad göteborgarna anser om att promenera i sin stad. Totalt distribuerades 1000 formulär och svarsfrekvensen var 38 %. Svarsfrekvensen i en undersökning av denna art ligger vanligtvis mellan 30 % och 55 %, vilket innebär att den här undersökningens svarsfrekvens på 38 % är fullt godkänd.

Bilagan är en sammanfattning av en rapport på 48 sidor + 7 bilagor som marknadsundersökningsföretaget KPMG har skrivit. För ytterligare information om undersökningens resultat skriv till [trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se), alt Trafikkontoret, Box 2403, 403 16 Göteborg.

## **Hur nöjd är göteborgaren allmänt sett?**

Majoriteten (80 %) av respondenterna anser att det är mycket eller ganska trivsamt att gå där man bor. Medelvärdet för frågan uppgår till 4,06 av 5,0 möjliga. Bäst betyg ger de respondenter som bor i sydost (4,48) medan de respondenter som bor på södra och östra Hisingen ger sämst betyg (3,67).

De flesta (72 %) tycker att det är mycket eller ganska trivsamt att gå i centrala Göteborg. Medelvärdet för frågan uppgår till 3,73 av 5,0 möjliga, vilket visar att man inte tycker att det är lika trivsamt att gå i centrala Göteborg som där man bor. Resultatet skiljer inte i någon större utsträckning mellan olika respondentgrupper utan man förefaller ha en samstämmig syn på hur trivsamt det är att gå i centrala Göteborg.

Hela 67 % av respondenterna upplever generellt fotgängarnas trafiksituation som mycket eller ganska bra. Knappt en av tio (8 %) anser att den är dålig. Medelvärdet för frågan uppgår till 3,68 av 5,0 möjliga. Det kan vara intressant att jämföra denna ”temperatursiffra” med motsvarande värden från den cykelundersökning som genomfördes i Göteborg 1997/1998. I denna studie låg medelvärdet på den femgradiga skalan på 3,70. När vi studerar olika respondentgrupper finner vi att de som är lite äldre anser att fotgängarnas trafiksituation ser bättre ut än vad de som är lite yngre tycker.

## **När och var väljer göteborgaren att gå**

Nästan åtta av tio (79 %) respondenter uppger att ett av de främsta skälen till att man brukar gå är för motionens skull. Hälften (50 %) anger att naturupplevelsen är ett viktigt skäl och nästan fyra av tio menar att en anledning till att de väljer att gå är att det är roligt. Ytterligare ett skäl som drygt en tredjedel (34 %) uppger är att man slipper köa och att passa tidtabeller. Respondenten fick välja hur många alternativ han/hon ville fylla i.

**Tabell 1 Vilka är de främsta skälen till att göteborgare brukar gå?**

För motionens skull	79 %
Naturupplevelsen	50 %
Roligt	38 %
Inga köer, ingen tidtabell att passa etc.	34 %
Miljöhänsyn	16 %
Ekonomiska skäl	14 %
Annat skäl	12 %
Brukar inte gå	2 %
Ej svar	1 %

För göteborgaren är det egna bostadsområdet och centrala Göteborg de vanligaste platserna man promenerade i.

**Tabell 2 Var brukar göteborgaren huvudsakligen gå?**

I bostadsområdet	83 %
I centrala Göteborg (innanför Vallgraven, Avenyn)	70 %
I friluftsområde	47 %
I det lokala centrumet (ej centrala Göteborg)	36%
I parkområde	33%
På annan plats	11%
Brukar inte gå	1%

Till vilka platser är det göteborgaren brukar gå till? Ofta är det till/från mataffären eller andra ärende samt till allmänna kommunikationer.

**Tabell 3 När brukar göteborgaren huvudsakligen gå?**

Till/från mataffär, ärenden etc	71 %
Till/från allmänna kommunikationer	59 %
Promenerar för motionens skull	57 %
Promenerar för att det är ett trevligt tidsfördriv	48 %
Till/från fritidsaktiviteter/kvällsnöjen	43 %
Till/från arbetet/skolan	28 %
Vid annat tillfälle	7 %
Brukar inte gå	1 %
Ej svar	1 %

Andelen som har någon form av funktionshinder i undersökningen är 10 %.

**Tabell 4 Har man någon form av funktionshinder?**

Nej	90 %
Ja, rullstolsbunden	1 %
Ja, använder rollator, krycka	2 %
Ja, synsvag	2 %
Ja, blind	0 %
Ja, annat funktionshinder	5 %
Ej svar	1 %

Om vi istället studerar vilka skäl som finns till att man avstår från att gå finner vi att dåligt väder är den främsta anledningen (64 %). Ett annat viktigt skäl som många (56 %) anger är att avståndet är för långt. Intressant att notera är dessutom att nästan en fjärdedel (24 %) av respondenterna uppger att de avstår från att gå p g a att de är rädda för att bli överfallna, rånade etc. När vi studerar olika grupper av respondenter finner vi att kvinnor och respondenter som är yngre än 30 år i större utsträckning än andra anser att oron för att bli överfallen, rånad etc är ett viktigt skäl till att man väljer att inte gå.

**Tabell 5 Vilka är de främsta skälen till att man ibland väljer att inte gå trots att det skulle vara ett alternativ?**

Dåligt väder	63 %
För långt avstånd	56 %
Jag är rädd för att överfallen, rånad etc	24 %
Det är jobbigt med backarna	11 %
Det känns otryggt p g a cyklisterna	8 %
Gångbanorna är inte bra	7 %
Det känns otryggt p g a biltrafiken	5 %
Jag blir svettig och måste duscha/byta om	4 %
Annat skäl	10 %
Ej svar	2 %

Hur graderade göteborgaren problempåståendena?

Respondenterna fick bedöma 106 konkreta och detaljerade påståenden som gäller fotgängarnas trafiksituation i Göteborgs kommun. De fick gradera på en skala från noll till tre enligt den övergripande frågan ”Hur stort är problemet för dig”?

0 = Inget problem

1 = Litet problem

2 = Ganska stort problem

3 = Stort problem).

Respondenterna gavs även möjlighet att markera svarsalternativet x = Ej relevant

En rankinglista har tagits fram genom att varje enskilt problempåståendes medelvärde beräknades. Detta gjordes genom att de värden som respondenterna hade ringat in för varje påstående summerades och därefter dividerades med antalet respondenter. Det påstående som fick högst medelvärde rankas som nr 1, det påstående som fick näst högst medelvärde rankas som nr 2 o s v. Tabellen nedan visar de tio högst rankade påståendena totalt sett i undersökningen.

En fokusgrupp bestående av synskadade studerades också. Detta för att jämföra om synskadades problem är desamma som övriga göteborgares. Det finns även en del skillnader i ranking mellan övriga respondentgrupper. Dessa variationer beskrivs under respektive problemområde.

Medelvärdet för det totalt högst rankade påståendet i undersökningen är 2,29 vilket kan sättas i relation till det genomsnittliga medelvärdet på 1,71 för det högst rankade problemet i de 100 senaste motsvarande undersökningarna. Ett högt medelvärde indikerar att respondenterna dels har en stark problemupplevelse, dels känner ett starkt engagemang för ämnet, medan ett lågt medelvärde pekar på det motsatta. De relativt höga medelvärdena i denna undersökning tyder således på att respondenternas problemupplevelse och engagemang är högre än i genomsnitt.

Medelvärdet för det högst rankade problemet i den här studien kan också sättas i relation till det medelvärde på 2,34 som erhöles i den studie som genomfördes under 1997/1998 på uppdrag av Trafikkontoret i syfte att identifiera de problem och önskemål om förbättringar som finns när det gäller cykelsituationen i Göteborgsområdet.

### **Vilka problemområden finns?**

Undersökningens tio högst rankade påståenden kan inte samlas under en rubrik utan berör flera olika problemområden. Det är bättre att i resultatanalysen arbeta utifrån olika problem- eller åtgärdsområden än att fästa alltför stor uppmärksamhet vid enskilda påståenden. För att få en struktur på hur ett uppföljnings- och åtgärdsarbete bör läggas upp har vi därför valt att utgå ifrån undersökningens totalt 50 högst rankade påståenden och samla de som är likartade i problem- eller åtgärdsområden.

För att öka träffsäkerheten i grupperingen har vi förutom vår egen bedömning använt oss av en s.k. faktoranalys. Faktoranalysen är användbar när det gäller att förklara hur enskilda problem ”hänger ihop”. Den ger oss en naturlig gruppering av problem utifrån hur respondenterna ser på dem



men säger inte något om styrkan i problemområdena. Prioritetsordningen mellan områdena baseras därför enbart på vår bedömning. De områden som har givits högst prioritet är de som innehåller ett stort antal problem med hög ranking. Sex övergripande problemområden har identifierats enligt nedan. Inom parentes anges vilken prioritetsordning tillhörande problempåstående har getts.

1. Relationen till cyklister och mopedister (2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 15b, 18, 19, 28, 34a, 37, 45)
2. Underhåll (1, 9, 10, 24, 26, 32, 36, 39, 40)
3. Underlag och utformning (7, 9, 27, 30, 41, 46b)
4. Relationen till bilister, bussar och spårvagnar (11, 14, 15a, 20, 21a, 23, 34b, 42, 43, 44, 49, 50)
5. Trygghet (13, 21b, 25, 31, 38, 48)
6. Komfort (17, 29, 33, 46a)

Resultaten visar att problemområde 1. ”Relationen till cyklister och mopedister” är klart dominerande när det gäller fotgängarnas trafiksituation eftersom detta område omfattar ett stort antal påståenden med hög rank. Även 2. ”Underhåll”, 3. ”Underlag och utformning” samt 4. ”Relationen till bilister, bussar och spårvagnar” är emellertid mycket viktiga ur ett åtgärdsmissigt perspektiv medan 5. ”Trygghet” och 6. ”Komfort” kan ges lite mindre vikt.

Problemrankingen skiljer till viss del mellan olika grupper av respondenter. Framför allt avviker rankingen hos fokusgruppen synskadade från det övriga resultatet. Bortsett från de synskadade förefaller dock de flesta respondenter ha en ganska samstämmig syn på fotgängarnas trafiksituation. Den största skillnaden mellan olika respondentgrupper ser vi när det gäller område 5. ”Trygghet” som ges betydligt högre prioritet av kvinnor än av män. Det förekommer också vissa skillnader mellan olika åldersgrupper samt beroende på var i kommunen man bor. De skillnader som finns mellan olika respondentgrupper beskrivs under respektive problemområde i kapitlet nedan.

## Problemområde 1: Relationen till cyklister och mopedister

### Tabell 6 Påstående tillhörande problemområde 1

- 2) Det känns farligt att många mopeder kör i så hög fart på kombinerade cykel- och gångbanor. 3) Det känns farligt att det ofta kör mopeder på gångbanor/kombinerade cykel- och gångbanor.
- 4) Vissa cyklister respekterar inte trafikreglerna, vilket medför att man som fotgängare lätt kan bli påkörd om man inte är uppmärksam.
- 5) Det känns farligt att många cyklister kör i så hög fart på kombinerade cykel- och gångbanor.
- 6) Vissa cyklister verkar ignorera eller inte riktigt förstå att de har skyldighet att lämna företräde till fotgängare vid övergångsställen som inte är signalreglerade.
- 8) Vissa cyklister är dåliga på att signalera hur de ska köra (genom att sträcka ut armen, ringa i ringklockan etc), så att jag tidigt kan se vart de är på väg och planera mitt agerande därefter.
- 12) Vissa kombinerade cykel- och gångbanor är så smala att det är svårt för cyklister och fotgängare att samsas om platsen.
- 15b) Det är irriterande att cyklister i så stor utsträckning cyklar på gångbanor och promenadstråk som endast är till för fotgängare.
- 18) Det är irriterande att vissa kombinerade cykel- och gångbanor inte delas av genom en skiljelinje i mitten (d v s halva vägen för cyklister och halva fotgängare), utan att man istället måste samsas om hela utrymmet.
- 19) Det är irriterande att cyklister i så stor utsträckning cyklar på trottoarer.
- 28) Det känns farligt att personer som åker rollerblades, kick board etc i så stor utsträckning kör på gångbanor och trottoarer.
- 34a) Det känns obehagligt när den gångbana man går på korsar en cykelbana eftersom det är lätt hänt att bli påkörd.
- 37) Den markering i gatan som separerar cykel- och gångbana är ibland alltför otydlig, vilket medför att det kan vara svårt för cyklister och fotgängare att hålla sig på rätt sida.
- 45) Det är ofta otydligt markerat vilken sida av en kombinerad cykel- och gångbana som är till för cyklister respektive fotgängare, vilket medför att det är svårt att veta på vilken sida man ska hålla sig som fotgängare.

Problemområdet ”Relationen till cyklister och mopedister” handlar framför allt om att cyklister, mopedister och fotgängare måste samsas om samma utrymmen men också om att fotgängare anser att cyklister är oförsiktiga och inte visar tillräcklig hänsyn. Inom området återfinns 14 av de 50 högst rankade påståendena, varav sex återfinns bland de tio högst rankade.

Den stora mängden påståenden samt dess höga rank medför att ”Relationen till cyklister och mopedister” har högst prioritet för fotgängarna av de sex områden som identifierats. Betydelsen av området förstärks dessutom av att tre av fyra (77 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt ”att cykel- och gångbana hålls åtskilda”, vilket endast drygt en av tio (12 %) menar överensstämmer med verkligheten. Dessutom uppger nästan nio av tio (88 %) respondenter att det är ganska eller mycket viktigt ”att andra trafikanter respekterar trafikreglerna och tar hänsyn till fotgängarna”, vilket endast drygt en av tio (12 %) anser överensstämma med verkligheten.

Att dessa områden utgör svagheter illustreras dessutom i matrisen på sida 76, där vi finner de två faktorerna i den övre vänstra kvadranten. När vi studerar rankingen hos olika respondentgrupper finner vi att framför allt fokusgruppen synskadade samt de som är äldre än 70 år ger vissa påståenden inom området högre prioritet än övriga respondenter gör. I nedanstående tabell återges dessa påståenden och inom parentes anges den totala rangordningen

**Tabell 7 Den förhöjda prioritet äldre än 70 år har gett problemområde 1**

- 4) Det är irriterande att cyklister i så stor utsträckning cyklar på gångbanor och promenadstråk som endast är till för fotgängare. (15b)
- 6) Det är irriterande att cyklister i så stor utsträckning cyklar på trottoarer. (19)
- 7) Det känns farligt att personer som åker rollerblades, kick board etc i så stor utsträckning kör på gångbanor och trottoarer. (28)

Vi finner också att de som bor på norra och västra Hisingen placerar rank 34a (”Det känns obehagligt när den gångbana man går på korsar en cykelbana eftersom det är lätt hänt att bli påkörd”) på 9:e plats. Bortsett från nämnda avvikelser förefaller respondenterna ha en ganska samstämmig syn på problemområdet.

- 10) Snö från bilvägarna hamnar vid plogning i stor utsträckning på trottoarerna, vilket gör det svårt att ta sig fram utan att gå ut i bilvägen.
- 24) Gångbanor och trottoarer underhålls alltför dåligt under vintern (genom plogning, sandning etc), vilket medför att det kan vara halt och besvärligt att gå.
- 26) Gångbanor, trottoarer och dess kringmiljö städas alltför dåligt från skräp, glassplitter etc.

## Problemområde 2: Underhåll

### Tabell 8 Påstående för problemområde 2

- 1) Det är irriterande att folk som rastar sina hundar inte alltid plockar upp hundbajs utan istället låter detta ligga kvar på marken.
- 9) Det är irriterande att det ofta tar så lång tid innan ojämnheter, gropar, sprickor etc i beläggningen på gångbanor och trottoarer åtgärdas medför att det ofta är halt och besvärligt att gå.
- 40) Sand och grus från vinterns halkbekämpning ligger ofta kvar alltför länge på gångbanor och trottoarer efter att vintern är över.

Problemområdet ”Underhåll” omfattar påståenden som handlar om att gångytorna inte städas ordentligt, att de inte underhålls tillräckligt under vintern, att lampor inte byts ut snabbt nog och att det tar lång tid innan ojämnheter och sprickor åtgärdas. Området består av nio av de 50 högst rankade påståendena, varav tre återfinns bland de tio högst rankade.

Antalet påståenden och dess höga rank medför att området har nästan lika hög dignitet som föregående område (”Relationen till cyklister och mopedister”). Betydelsen av ”Underhåll” förstärks dessutom av att nästan nio av tio (85%) anser att det är ganska eller mycket viktigt ”att gångbanor och trottoarer underhålls på ett bra sätt”, vilket endast drygt en av tio (12%) menar överensstämmer med verkligheten. Att detta område utgör en svaghet illustreras i matrisen på 12 där faktorn finns placerad i den övre vänstra kvadranten.

När vi studerar olika respondentgrupper finner vi att framför allt de som tillhör fokusgruppen synskadade ger vissa påståenden inom området högre prioritet än andra men också att respondenter äldre än 70 rankar några av påståendena högre än övriga respondenter. Inom parentes anges totalrankingen, vad alla invånarna i Göteborg tyckte.

### Tabell 9 Den förhöjda prioritet synskadade har gett problemområde 2

- 9) Gångbanor och trottoarer underhålls alltför dåligt under vintern (genom plogning, sandning etc), vilket medför att det kan vara halt och besvärligt att gå. (24)
- 14) Det tar ofta lång tid innan trasiga lampor vid gångbanor och trottoarer byts ut. (32)

**Tabell 10 Den förhöjda prioritet äldre än 70 år har gett problemområde**

217a) Häckar, träd etc beskärs inte tillräckligt noggrant, vilket medför att de på Vidare kan vi konstatera att de som bor i nordost (Gunnared, Lärjedalen, Bergsjön, Kortedala etc) placerar rank 32 ("Det tar ofta lång tid innan trasiga lampor vid gångbanor och trottoarer byts ut") på 8:e plats och att de som har barn i åldern 0-3 år placerar rank 10 ("Snö från bilvägarna hamnar vid plogning i stor utsträckning på trottoarerna, vilket gör det svårt att ta sig fram utan att gå ut i bilvägen") på 2:a plats. De som kör barnvagn påverkas i hög omfattning när snöröjningen inte fungerar på gångbanan.

## Problemområde 3: Underlag och utformning

**Tabell 11 Påstående till problemområde 3**

7) Det bildas ofta vattenpölar längs bilvägarna när det är blött och/eller slaskigt ute, vilket kan medföra att bilar och cyklister stänker upp vatten på fotgängare.

9) Det är irriterande att det ofta tar så lång tid innan ojämnheter, gropar, sprickor etc i beläggningen på gångbanor och trottoarer åtgärdas.

27) Alltför många gångbanor, trottoarer och övergångsställen är så dåligt upplysta att det finns risk för att man som fotgängare inte syns av bilister och cyklister.

30) Beläggningen på många gångbanor och trottoarer är så ojämn och gropig att det bildas vattenpölar när det är blött och/eller slaskigt ute.

41) Beläggningen på gångbanor och trottoarer är ofta sprucken, ojämn och gropig, vilket kan utgöra en fara genom att man lätt snubblar.

46b) Vissa trottoarer är alltför smala, vilket känns otryggt eftersom man kommer så nära trafiken.

Problemområdet "Underlag och utformning" omfattar framför allt påståenden som gäller gångbanornas och trottoarernas ytskikt samt dess bredd. Sex av de 50 högst rankade påståendena återfinns inom området, varav två finns med bland de tio högst rankade. Antalet påståenden och dess rank indikerar att även "Underlag och utformning" är ett viktigt område, om än inte riktigt lika viktigt som de två föregående ("Relationen till cyklister och mopedister" och "Underhåll").

Betydelsen av den del av problemområdet som gäller bredden på gångbanor och trottoarer förstärks av att nästan sju av tio (69 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt "att det finns gott om utrymme på gångbanor och trottoarer", något som knappt en av fem (16 %) anser överensstämma med verkligheten.

Ingen större skillnad mellan olika respondentgrupper utan man förefaller ha en relativt samstämmig syn på problemområdet.

#### Problemområde 4: Relationen till bilister, bussar och spårvagnar

##### Tabell 12 Påstående till problemområde 4

- 11) Vissa bilister är dåliga på att tydligt visa hur de ska köra, vilket gör det svårt för mig som fotgängare att veta hur jag ska rätta mig efter dem (blinkar inte, bromsar sent etc).
- 14) Det är ibland svårt att vara uppmärksam på all trafik och veta åt vilket håll man ska titta på platser där det både finns spårvagnar, bussar, cyklister och bilar.
- 15a) Vuxna människor är i för liten utsträckning goda föredömen för barn när det gäller hur man ska bete sig som fotgängare (går mot rött ljus, går över gatan utan att se sig för etc).
- 20) Vissa bilister verkar ignorera eller inte riktigt förstå att de har skyldighet att lämna företräde till fotgängare vid övergångsställen som inte är signalreglerade.
- 21a) Det verkar som om vissa bilister ignorerar eller inte förstår att det är fotgängarna som har företräde när både fotgängare och högersvägande bilar har grönt ljus.
- 23) Det känns obehagligt att passera ej signalreglerade övergångsställen som sträcker sig över hårt trafikerade vägar.
- 34b) Vissa busschaufförer är dåliga på att ta hänsyn till fotgängare (lämnar ej företräde, visar ej tydligt hur de ska köra etc).
- 42) Det känns ibland otryggt att korsa gatan vid buss- och spårvagnshållplatser.
- 43) Det är irriterande att man många gånger måste stanna vid flera trafikljus när man som fotgängare ska passera en korsning med mer än en körbana.
- 44) Det görs för lite för att på ett trafiksäkert sätt leda fotgängare runt vägarbeten eller andra tillfälliga hinder (byggställningar, containrar etc) när sådana blockerar gångbanor och trottoarer.
- 49) Det görs för lite för att begränsa trafikens hastighet vid övergångsställen som inte är signalreglerade.
- 50) Myndigheterna gör för lite för att förbättra trafiksituationen för fotgängare.

Problemområdet ("Relationen till bilister, bussar och spårvagnar") omfattar trafiksäkerhetsfrågor som gäller kontakten mellan fotgängare och bilister, bussar samt spårvagnar. Inom området hittar vi 12 av de 50 högst rankade påståendena, varav fyra återfinns bland de 20 högst rankade. Antalet påståenden och dess rank indikerar att "Relationen till bilister, bussar och spårvagnar" har ungefär lika hög åtgärdsmissig dignitet som föregående område ("Underlag och utformning").

Betydelsen av området förstärks av att nästan nio av tio (88 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt ”att andra trafikanter respekterar trafikreglerna och tar hänsyn till fotgängarna”, vilket endast drygt en av tio (12 %) anser överensstämma med verkligheten. Att detta område utgör en svaghet illustreras dessutom i matrisen på 12, där vi finner faktorn i den övre vänstra kvadranten.

Genom att studera olika respondentgrupper kan vi konstatera att de som är yngre än 30 år samt de som bor på norra och västra Hisingen (Torslanda, Tuve-Säve, Kärra-Rödby etc) konsekvent rankar påståendena inom området högre än vad övriga respondenter gör (se nedanstående tabeller).

**Tabell 13 Den förhöjda prioritet de yngre än 30 har gett problemområde 4**

- 4a) Vissa bilister är dåliga på att tydligt visa hur de ska köra, vilket gör det svårt för mig som fotgängare att veta hur jag ska rätta mig efter dem (blinkar inte, bromsar sent etc). (11)
- 4b) Vissa bilister verkar ignorera eller inte riktigt förstå att de har skyldighet att lämna företräde till fotgängare vid övergångsställen som inte är signalreglerade. (20)
- 6) Vissa busschaufförer är dåliga på att ta hänsyn till fotgängare (lämnar ej företräde, visar ej tydligt hur de ska köra etc). (34b)
- 7) Det verkar som om vissa bilister ignorerar eller inte förstår att det är fotgängarna som har företräde när både fotgängare och högersvägande bilar har grönt ljus. (21a)

**Tabell 14 Den förhöjda prioritet boende på norra/västra Hisingen har gett problemområde 4**

- 3) Det är ibland svårt att vara uppmärksam på all trafik och veta åt vilket håll man ska titta på platser där det både kör spårvagnar, bussar, cyklister och bilar. (14)
- 10a) Det känns obehagligt att passera ej signalreglerade övergångsställen som sträcker sig över hårt trafikerade vägar. (23)
- 10b) Det är irriterande att man många gånger måste stanna vid flera trafikljus när man som fotgängare ska passera en korsning med fler än en körbana. (43)
- 15) Det känns ibland otryggt att korsa gatan vid buss- och spårvagnshållplatser. (42)

Vidare kan vi konstatera att de som har barn i åldern 4-10 år placerar rank 14 cyklister och bilar”) på 5:e plats och att fokusgruppen synskadade placerar rank 23 (”Det känns obehagligt att passera ej signalreglerade övergångsställen som sträcker sig över hårt trafikerade vägar”) på 4:e plats.

#### Problemområde 5: Trygghet

##### Tabell 15 Påstående till problemområde 5

- 13) Belysningen i gångtunnlar är ofta bristfällig, vilket medför att det känns otryggt att gå genom dem.
- 21b) Gångtunnlar ligger ofta avskilt och långt från bebyggelse, vilket medför att det känns otryggt att gå genom dem.
- 25) Det känns otryggt att gå på gångbanor och trottoarer som ligger avsides och går genom folktomma områden.
- 31) Jag upplever att det ibland känns obehagligt att gå i närheten av hundägare som inte riktigt håller ordning på sina hundar.
- 38) Det finns alltför många gångbanor som saknar bra belysning.
- 48) Det känns otryggt att belysningen vid gångbanor ofta är så fokuserad på att belysa just själva gångbanan istället för att även belysa området runt omkring.

Problemområdet ”Trygghet” omfattar påståenden som handlar om att man inte känner sig riktigt trygg när man är ute och går. De största orsakerna till detta förefaller antingen vara att den plats man går på ligger långt från bebyggelse eller att belysningen är bristfällig. Området består av sex av de 50 högst rankade påståendena, varav ett återfinns bland de 20 högst rankade. Rankingen av påståendena inom området indikerar att området är av något mindre vikt än de som tidigare redovisats.

Betydelsen av ”Trygghet” förstärks av att åtta av tio (80 %) respondenter uppger att det är ganska eller mycket viktigt ”att belysningen vid gångbanor och trottoarer är bra”. Endast drygt en av tio (13 %) menar att det överensstämmer med verkligheten. Att detta område utgör en svaghet illustreras även i matrisen på sidan 12.

När vi studerar olika respondentgrupper finner vi att kvinnor ger vissa påståenden inom området högre prioritet än män. Kvinnor uppger också i större utsträckning än män att oron för att bli överfallen, rånad etc är ett viktigt skäl till att man ibland avstår från att gå.



**Tabell 16 Den prioritet kvinnor/män har gett problemområde 5**

7/29) Belysningen i gångtunnlar är ofta bristfällig, vilket medför att det känns otryggt att gå genom dem. (13)

11/39) Gångtunnlar ligger ofta avskilt och långt från bebyggelse, vilket medför att det känns otryggt att gå genom dem. (21 b)

13/46) Det känns otryggt att gå på gångbanor och trottoarer som ligger avsides och går genom folktomma områden. (25)

29/81) Det känns otryggt att belysningen vid gångbanor ofta är så fokuserad på att belysa just själva gångbanan istället för att även belysa området runt omkring. (48)

## Problemområde 6: Komfort

## Tabell 17 Påstående till problemområde 6

17) Det finns för få papperskorgar längs gångbanor och trottoarer.

29) Det finns för få bänkar i parker, vid planteringar, i grönområden etc, där man kan sätta sig ner och njuta av den trevliga miljön.

33) Det saknas alltför ofta offentliga toaletter i närheten av gångbanor och trottoarer.

46a) Det saknas alltför ofta möjlighet att söka skydd mot dåligt väder i anslutning till gångbanor och trottoarer.

Problemområdet ”Komfort” omfattar påståenden som gäller avsaknaden av bekvämligheter såsom papperskorgar, bänkar, toaletter och skydd mot dåligt väder i anslutning till de platser där man går. Inom området finner vi fyra av de 50 högst rankade påståendena, varav ett finns med bland de 20 högst rankade. Antalet påståenden och dess rank tyder på att ”Komfort” är minst betydelsefullt av de sex problemområden som har identifierats. När vi studerar olika respondentgrupper finner vi att rankingen hos respondenter som är yngre än 30 år avviker i viss mån från den genomsnittliga rankingen (se nedanstående tabell).

**Tabell 18 Den förhöjda prioritet de yngre än 30 har gett problemområde 6**

3) Det finns för få papperskorgar längs gångbanor och trottoarer. (17)

17) Det finns för få bänkar i parker, vid planteringar, i grönområden etc, där man kan sätta sig ner och njuta av den trevliga miljön (29)

### Styrkor och svagheter

Respondenterna ombads i frågeformuläret att med hjälp av en femgradig skala bedöma hur viktiga ett antal faktorer är för dem som fotgängare i Göteborgs kommun (5 = Mycket viktigt och 1 = Inte alls viktigt), samt hur de upplever att faktorerna överensstämmer med verkligheten (5 = Stämmer helt och 1 = Stämmer inte alls).

På följande sida åskådliggörs sambanden från föregående tabell i en matris. Diagrammet är indelat i fyra kvadranter och innehållet i de olika kvadranterna tolkar vi enligt följande:

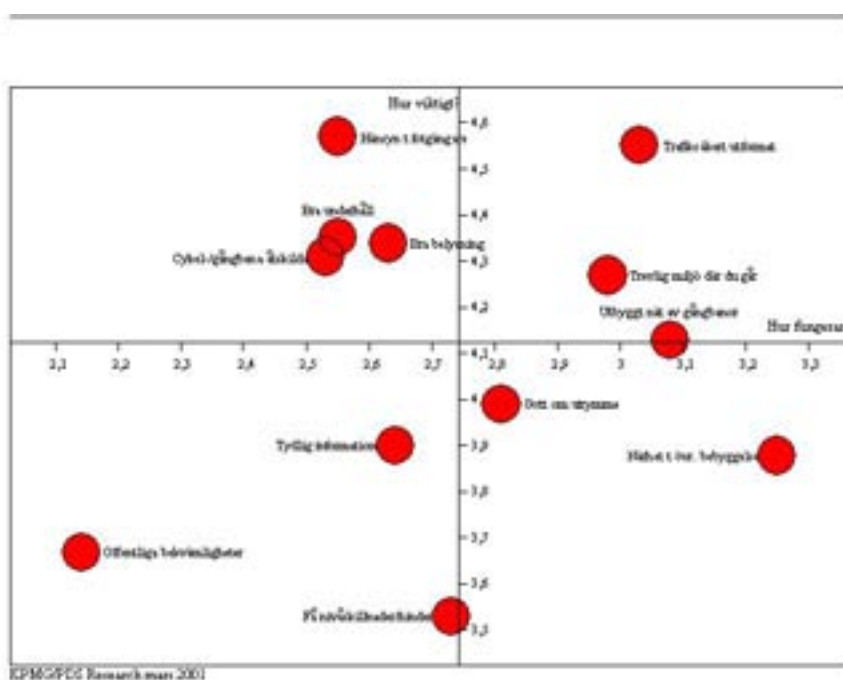
Övre vänstra kvadranten: Här finner vi faktorer som inte överensstämmer så väl med verkligheten, men som bedöms vara viktiga för att fotgängarnas situation ska uppfattas som positiv. Faktorer som återfinns inom detta område är ”att andra trafikanter respekterar trafikreglerna och tar hänsyn till fotgängarna”, ”att gångbanor och trottoarer underhålls på ett bra sätt”, ”att belysningen vid gångbanor och trottoarer är bra” samt att ”cykel- och gångbanor är åtskilda”.

Nedre vänstra kvadranten: Här finner vi faktorer som inte överensstämmer så väl med verkligheten, men som inte heller är speciellt viktiga för att fotgängarnas situation ska uppfattas som positiv. Kvalitetsbrister av mindre betydelse. Här hittar vi t ex ”att det finns tydlig information och skyltning om hur man ska gå för att ta sig till olika platser” och ”att det finns bekvämligheter såsom offentliga toaletter, bänkar, skydd mot dåligt väder etc att tillgå”.

Övre högra kvadranten: Faktorer som bedöms vara viktiga för att fotgängarnas situation ska uppfattas som positiv och som samtidigt överensstämmer med verkligheten. Styrkeområden som bör bibehållas. Inom detta område återfinns ”att gångbanor, trottoarer och övergångsställen är utformade på ett trafiksäkert sätt” och ”att miljön där man går är trevlig”.

Nedre högra kvadranten: Faktorer som överensstämmer med verkligheten, men som inte bedöms vara särskilt viktiga för att fotgängarnas situation ska uppfattas som positiv. Här finner vi ”att det finns gott om utrymme på gångbanor och trottoarer” och ”att gångbanor och trottoarer ligger i närheten av övrig trafik och bebyggelse”.

Det är viktigt att vara medveten om att matrisen är baserad på svaren från det totala antalet respondenter (exklusive fokusgrupperna). Matrisens utseende kan därför skilja mellan olika respondentgrupper. Vidare bör noteras att faktorerna/punkterna i matrisen är fördelade mellan de fyra kvadranterna så att största möjliga spridning ska erhållas. Matrisen är medvetet utformad på detta sätt eftersom det gör det lättare att se hur ett åtgärdsarbete kopplat till de olika faktorerna kan läggas upp. Om axlarna istället hade korsats vid värdena tre (mitten av den femgradiga skalan) hade de flesta punkterna hamnat i matrisens övre vänstra kvadrant, d v s alla faktorer förutom ett fåtal hade betraktats som svagheter.



### Gå på fritiden eller till arbetet?

För att studera mer komplexa segment av målgruppen än de tidigare redovisade respondentgrupperna har gjordes en klusteranalys, vars syfte är att identifiera respondenter med likartade värderingar.

Analysmetoden är användbar för att urskilja segment med avvikande problem- och behovsbild eller som relativt andra segment har en tydligare kravprofil. Två kluster identifierades i undersökningen: de som går på fritiden och de som går till arbetet eller dylikt. Klustren skiljer sig till viss del från

varandra men inom respektive kluster tycker man ungefär likadant. Med hjälp av bakgrundsfrågorna kartlades vilka egenskaper som karaktäriserar de respondenter som ingår i respektive kluster.

#### Kluster 1: ”De som går på fritiden”

Gruppen består av drygt en av tre (36 %) respondenter. En stor andel av dem brukar promenera i friluftsområden och skäl att promenera som är viktigare för denna grupp än för andra är motionen och naturupplevelsen men också att det är roligt att promenera.

Varken klustrets egenskaper eller problemranking avviker särskilt mycket från genomsnittet. Nedanstående tabell visar det fåtal problem som klustret ger lite högre prioritet än övriga respondenter.

#### **Tabell 19 Den förhöjda prioritet de som går på fritiden ger olika problempåstående**

6) Det är irriterande att cyklisterna i så stor utsträckning cyklar på gångbanor och promenadstråk som endast är till för fotgängare. (15b)

8) Det är irriterande att cyklisterna i så stor utsträckning cyklar på trottoarer. (19)

#### Kluster 2 ”De som går till arbetet”

Relativt många, 56 % jämfört med 30 % totalt sett, av ”De som går till arbetet” är i åldern 20-39 år och har barn i åldern 0-6 år. En förhållandevis hög andel bor i Centrum, Linnéstaden, Majorna, Högsbo, Frölunda etc (37 % jämfört med 27 % totalt sett) och promenerar i större utsträckning än andra i centrala Göteborg (77 % jämfört med 70 % totalt sett).

Relativt många går till och från mataffären eller för att uträtta andra ärenden men också till och från allmänna kommunikationer, arbetet eller skolan. Skäl till att gå som är viktigare för det här klustret än för andra är att man slipper stå i kö eller passa tidtabeller. De ekonomiska skälen är också betydelsefulla. Följaktligen kan konstateras att detta kluster snarare går för att transportera sig än för nöjes skull.

Klustrets problemranking avviker till viss del från den genomsnittliga rankingen. Framför allt kan vi se att majoriteten ger högre prioritet än andra åt påståenden som gäller relationen till bilisterna (se tabell nästa sida).

**Tabell 20 Den förhöjda prioritet "de som går till arbetet" ger olika problempåståenden**

- 1) Vissa bilister är dåliga på att tydligt visa hur de ska köra, vilket gör det svårt för mig som fotgängare att veta hur jag ska rätta mig efter dem (blinkar inte, bromsar sent etc). (11)
- 3) Vissa bilister verkar ignorera eller inte riktigt förstå att de har skyldighet att lämna företräde till fotgängare vid övergångsställen som inte är signalreglerade. (20)
- 4) Det är ibland svårt att vara uppmärksam på all trafik och veta åt vilket håll man skall titta på platser där det finns både spårvagnar, bussar, cyklister och bilar. (14)
- 5) Det finns för få papperskorgar längs gångbanor och trottoarer. (17)
- 11 a) Det verkar som om vissa bilister ignorerar eller inte förstår att det är fotgängarna som har företräde när både fotgängare och högersvängande bilar har grönt ljus. (21a)
- 11 b) Det känns obehagligt att passera ej signalreglerade övergångsställen som sträcker sig över hårt trafikerade vägar (23)
- 27) Det görs för låte för att begränsa trafikens hastighet vid övergångsställen som inte är signalreglerade. (49)
- 35) Vissa gångbanor och trottoarer är så smala att man inte riktigt får plats att mötas, passera någon eller gå flera stycken i bredd (63b)



## En gravt synskadad måste kunna sin stad

Gun Wesstrum, 57, är gravt synskadad sedan många år. Numera har hon enbart s. k vinkelsyn och måste ha både ledarhund och vit käpp för att kunna röra sig i stadsdelen och trakterna kring sin bostad i Angered. Hon föredrar att bo där eftersom det är nära till vatten och skog, som hon tycker om att vistas i.

- I centrum är värre att ta sig fram för en gravt synskadad som jag, förklarar Gun. Visserligen kan jag min stad Göteborg sedan gammalt, men det sker ju förändringar hela tiden. Då stämmer inte kartan i mitt minne med allt det nya. Jag blir osäker och får det svårare att orientera och ta mig fram.

### Ingen kverulant

Gun Wesstrum har många synpunkter men är absolut ingen kverulant. Hon jobbar på frivillig basis i Gunnareds handikappråd och får där tillfälle att diskutera de problem synskadade kan råka ut för i olika sammanhang. Gun värdesätter den kanal rådet har till den ansvarige för handikappfrågor på Trafikkontoret.

### Torg inga bra miljöer

- Öppna platser som torg är inte riktigt bra även om man skulle kunna tro det. Som blind eller synskadad tappar man orienteringen, man vet inte var man befinner sig. Gustav Adolfs torg och Brunnsparken är oerhört svåra. En stor öppen plats med ett virrvarr av spår och olika sorters trafik, som kommer från alla möjliga håll, säger Gun och fortsätter i samma andetag: - Då är det bättre med tydliga hinder och trottoarkanter. Dem kan man känna med käppen. En annan sak som det kan vara lätt att glömma bort vid gatuplanering... Ledarhundar är dresserade att reagera på trottoarkanter. Men ofta tas dessa bort numera för att underlätta för rullstolsburna och andra rörelsehindrade att ta sig fram – men samtidigt blir det sämre för synskadade med ledarhund. Därför ransonerar jag mina besök i centrala staden – fast det är trevligt uppe på Avenyn. Men det är föralldel inte riskfritt i Angered heller. En gång slog jag mig rejält när jag tappade bort mig.

Gun Wesstrum är göteborgare men har även bott i Lund i tio år. Där fick hon bl a hjälp på AMI att använda sin s k restsyn.

- Lund är en mindre stad men var inte bättre för min del. Jag kan inte stan och har inga synintryck så det var väldigt svårt. Jag upprepar: Man måste kunna sin stad. Där har jag haft tur som blivit synskadad först i vuxen ålder.

## Vad händer med oss när vi blir äldre?

I fotgängarprogrammet återkommer vi regelbundet till begreppet äldre. Vad menas egentligen med att bli äldre?

### En ofrånkomlig process

En person som ägnat praktiskt taget hela sitt yrkesliv åt frågan vad som händer med oss när vi blir äldre är professor Bertil Steen vid geriatrika kliniken på Vasa sjukhus. Geriatrik är läran om just åldrandet.

- Vi vet inte allt förstås men ändå oerhört mycket om förändringarna i den mänskliga organismen med stigande ålder, berättar Bertil Steen. Åldrandet är en normal men ofrånkomlig process, som sätter ned kroppens olika funktioner. Fram till 25-årsåldern utvecklar vi dem, men sedan försämras de successivt. Om man bara är medveten om detta kan man också göra oerhört mycket för kompensera för åldrandet. Att förhindra processen är fåfängt att tro. Men, och det är viktigt: genom att vara aktiv är det möjligt att senarelägga åldrandet och därmed få högre livskvalitet. Principen är densamma både för den fysiska och den mentala statusen.

- De som planerar och bygger offentliga miljöer med trafiksystem har mycket att hämta i vår forskning, det vågar jag påstå. Stadsmiljöerna har blivit oändligt mycket bättre i modern tid, men helt bra och riskfria kan de självklart aldrig bli.

### Sämre synkronisering tanke-handling

- Något som är uppenbart men helt naturligt med stigande ålder är sämre rörelseförmåga. Det blir svårare och svårare att koordinera hjärnfunktioner och muskelrörelser. Signalerna går långsammare och samspelet blir sämre. Som fotgängare behöver man mer tid på sig. 1971 mätte vi hur fort 1.000 70-åringar förflyttade sig till fots. Det visade sig att de på mätstället måste gå med en hastighet av 1,3 m/sek för att hinna över innan det slog om till rött, vilket endast en tredjedel av 70-åringarna visade sig klara av. Denna kunskap har alltså stor betydelse för den som programmerar intervallerna vid ljussignalering. Men idag har 70-åringar bättre kondition och allmäntillstånd och är därför förmodligen lite snabbare i steget.

- Ett bra bevis för att det är nödvändigt att anstränga sig fysiskt är den kondition astronauter befinner sig i när de återvänder till jorden. Under sin tid i rymden utvecklar de p g av tyngdlösheten tydlig atrofi (muskelförtvining). De är närmast dödssjuka av brist på fysisk aktivitet och därför brukar det ta upp till ett år för dem att återhämta sig. Så därför brukar jag säga till min patienter: Sitt inte still. Gå. Gör saker. Engagera dig.



## **Påkörd vid övergångsställe - smärtfri först efter två år**

Sjuksköterskan Liselotte Larsson, 30, hade tur i oturen. 1998 blev hon påkörd av en bil på ett övergångsställe i centrala Malmö men tre år senare är hon återställd och kan arbeta normalt.

- Jag hade ärligt talat änglavakt som inte blev mer skadad, säger Liselotte. Som sjuksköterska vet hon naturligtvis vad hon talar om.

### **Olyckan**

När Liselotte skulle passera ett övergångsställe hörde hon en bil komma snett till vänster bakom sig. Bilen träffade Liselotte men hon hamnade dessbättre inte under bilen utan åkte med på motorhuven och kastades av efter ca 15 meter. Liselotte fick en extension/reflektionsskada, som knäckte två kotor i bröstryggen. I övrigt klarade hon sig undan frakturer.

- Det hade varit mycket värre om jag fått skadorna längre ned, berättar Liselotte.

När olyckan inträffade var Liselotte vältränad. Hon joggade regelbundet och deltog i motionsgymnastik på Friskis & Svettis. Tre år senare kan hon ge sig ut på långpromenader och ibland cyklar hon till arbetet utan att känna av sina skador.

### **Sjukskriven två månader**

De skador Liselotte fick krävde inga ingrepp utan kunde alla självläka. Efter olyckan var Liselotte sjukskriven i två månader och halvtidssjukskriven i en. Efter sjukhusvården har hon prövat på akupunktur, sjukgymnastik, massage, naprapati och t o m alternativ medicinering för att bli av med smärtorna i ryggen. Det tog två år.

### **Hur beter sig Liselotte i trafiken i dag?**

- Jag har järnkoll på allting och faller aldrig för frestelsen att chansa. Jag litar inte på några bilister och föredrar nästan att korsa gatorna där det inte finns några övergångsställen för då kan jag själv avgöra. Vid övergångsställen vet jag aldrig om bilisten tänker stanna och släppa över mig eller inte. Jag ser ofta människor som tyvärr bara går rakt ut i gatan.



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret

Box 2403, 403 16 Göteborg. Besöksadress: Köpmansgatan 20  
Telefon vx 031613700. Telefax 031-7114681  
e-post: [trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se)  
[www.trafikkontoret.goteborg.se](http://www.trafikkontoret.goteborg.se)