

Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg

Version 1.1, antagen av KomFram Göteborgs ledningsgrupp 2016-06-01, rev 2022-04-14



”Gå igenom – säkert och tryggt”

Dokumenttitel: Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg

KomFram Göteborg rapport: 2016:01

Ansvarig: Västtrafik, Trafikverket och Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Kontaktpersoner på Trafikkontoret, Göteborgs Stad:

Projektledare gång, Stadsliv, Maria.olsson@trafikkontoret.goteborg.se

Trafiksamordning, avdelning Stadens användning, trafiksamordning@trafikkontoret.goteborg.se

SAMMANFATTNING RIKTLINJER FOTGÄNGARE

Omledningar/förbildningar/överledningar ska vara tillgängliga, orienterbara, trygga, trafiksäkra och attraktiva.

Omledningar ska innefatta ett "hela resan perspektiv", gångväg, korsningspunkter och entréer/hållplatser, ska beaktas.

Följande planeringsprinciper ska beaktas vid planering av gångvägars omledning.

- Skapa stabila och varaktiga lösningar.
- Skapa en enkel och tydlig trafiksituation för fotgängare – sikt, information och vägvisning.
- Skapa jämna och framkomliga ytskikt med god drift- och underhållsstandard
- Skapa tillgänglighetsanpassade omledningar för personer med funktionsnedsättning.
- Skapa trafiksäkra och trygga lösningar – minimera antalet konfliktpunkter
- Skapa och utforma tillfälliga omledningar beroende på varaktighet och permanenta omledningar utifrån framtidens krav.

| | Standard på tillfällig omledning / förbiledning / överledning (< 8 månader) | Standard på permanent omledning / förbiledning / överledning (> 8 månader) | Permanent slutlösningar |
|---|---|--|---------------------------------------|
| Generella standard- och funktionskrav för omledning / förbiledning / överledning | Minimikrav enligt gällande regelverk | Minst samma kvalitét som befintlig gångväg | I enlighet med samråd med väghållaren |

Tidiga samråd med väghållaren (exempelvis: standard, konfliktpunkter och parkering) ska genomföras.

Samråd ska hållas med både väghållaren och KomFram i frågor rörande lösningar utanför projektens geografiska område samt om omledningen/förbildningen/överledningens genhet kraftigt försämras.

Trafikföringsprinciper för gångtrafiken ska delges KomFram.

Samråd med KomFram ska ske då samverkan med kringliggande projekt ej fungerar.

Innehåll

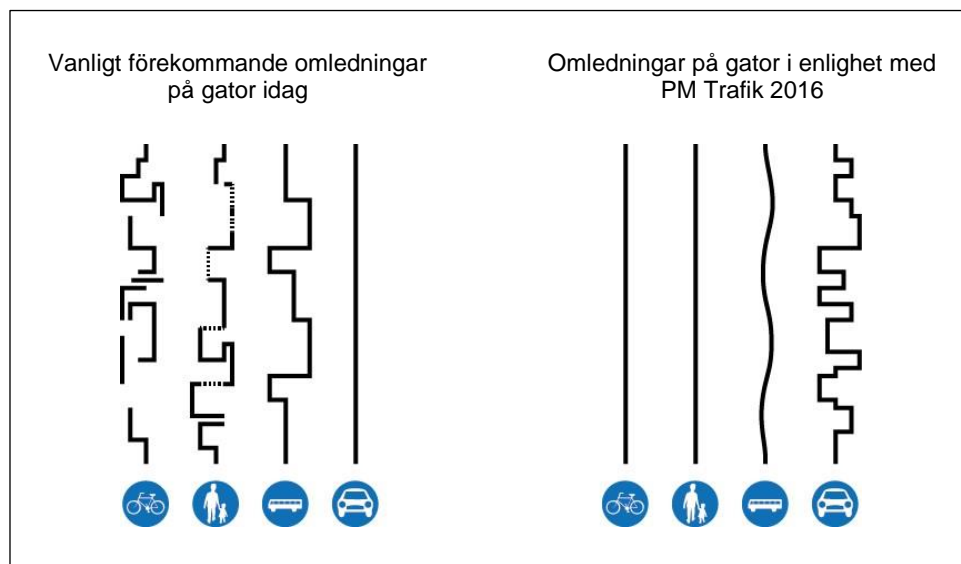
| | |
|--|----------|
| 1. INLEDNING | 1 |
| Riktlinjens målgrupp | 1 |
| Riktlinjen som stödjande dokument..... | 1 |
| Regelverk | 2 |
| Uppföljning och rapportering | 2 |
| Definitioner i riktlinjen | 2 |
| 2. FOTGÄNGARNAS OCH GÅNGTRAFIKENS FÖRUTSÄTTNINGAR | 3 |
| Fotgängare | 3 |
| Barnperspektivet..... | 3 |
| 3. OMLEDNINGAR OCH PLANERINGSPRINCIPER UNDER BYGGSKEDET | 4 |
| Typer av omledning och omledningens standard beroende av varaktighet... | 4 |
| Omledningens kvaliteter | 5 |
| Planeringsprinciper..... | 6 |
| 4. ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING | 7 |
| Checklista | 7 |
| Trafikföringsprinciper | 7 |
| Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram..... | 7 |
| Ansvarsuppdelning | 8 |
| Kontakt | 8 |
| Checklista – Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg..... | 8 |
| BILAGA 1 ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER | |
| BILAGA 2 OLIKA TYPER AV FOTGÄNGARE | |
| BILAGA 3 FEM KVALITETER INOM GÅNGPLANERING | |

1. INLEDNING

Riktlinjer för fotgängare är framtagen av Trafikkontoret, Göteborgs Stad på uppdrag av KomFram Göteborg. Riktlinjen antogs av ledningsgruppen för KomFram Göteborg 2016-06-01 och gäller tills vidare. Trafikkontoret, Göteborgs Stad ansvarar för eventuella uppdateringar efter beslut av KomFram Göteborg.

Parterna inom KomFram Göteborg har antagit ett antal gemensamma mål och strategier. Riktlinjen är en konkretisering av PM Trafik 2016 strategi för hur projekten ska arbeta med fotgängare under byggskedet och bygger på principen ”Gå igenom – säkert och tryggt”. En strategi som i sin tur bygger på ett av målen i Västsvenska paketet. Utöver dessa mål och strategier finns ett antal övergripande mål och visioner som specifikt behandlar gångtrafik och fotgängarnas förutsättningar, se bilaga 1.

Symbolbild: Prioriterade trafikslag vid omledning på Göteborgs gator enligt ”PM Trafik 2016”



Figur 1. Exempel på prioriterad planering av cykel, gång och kollektivtrafik i centrala staden under byggtiden (källa: www.copenhagenize.com).

Riktlinjens målgrupp

Riktlinjen riktar sig till **projektledare** för investerings-, drift- och underhållsprojekt och är gemensam för Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västtrafik. Riktlinjen ska beaktas för samtliga trafikstörande projekt i Göteborg – oberoende av organisation och finansiering.

Riktlinjen som stödande dokument

Riktlinjen är ett stödande dokument som ger råd och hjälp till projekten. Riktlinjen fokuserar på hur **fotgängarnas framkomlighet och säkerhet** upprätthålls i samband med ombyggnationer. Gångtrafik är ett separat trafikslag och planeras därefter. Avsikten med riktlinjen är att planera för fotgängarna i ett tidigt skede och att undvika kortsiktiga lösningar. Riktlinjen knyter samman de gemensamma målen och strategierna med organisationernas regelverk. Riktlinjen skapar förståelse för vad prioritering innebär i praktiken och hjälper projektledaren med hur man bör tänka vid planering av en omledning.

Regelverk

Respektive organisations gällande regelverk reglerar hur projekten konkret projekterar, handskas med formella krav eller frågor som rör exempelvis bredder, lutningar och typ av ytmaterial.

Uppföljning och rapportering

Riktlinjen används **inte** vid avvikelsesrapportering gentemot respektive organisations linje. Riktlinjen kan dock komma att användas i uppföljningssyfte av KomFram i de fall ett projekt gör avsteg från PM Trafik 2016:s strategi för fotgängare och från Västsvenska paketets mål.

Definitioner i riktlinjen

Gångväg: En generell benämning för yta där fotgängare ”rör och transporterar sig”.

Termen innefattar både friliggande gångväg och gångväg längs fasad eller tomtgräns. Torg och platser där fotgängare ”uppehåller sig och vistas” behandlas inte i denna rapport. För stöd i dessa frågor hänvisas till Göteborgs stads arbete inom projektet ”Leva, vistas, verka”

Projekt: Investeringsprojekt, driftprojekt och underhållsprojekt på Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västtrafik.

Omledning: En förändring av gångvägen som exempelvis beror på ombyggnad av ett projekt. ”Omledning”, ”förbiledning” samt ”överledning” definieras alla som ”omledning” i riktlinjen. Namnet omledning ska inte tolkas som att KomFram Göteborgs strategi ”gå igenom” ska frångås. Grundförutsättningen ska vara att ”omledningen” i möjligaste mån **går igenom projektet**.

2. FOTGÅNGARNAS OCH GÅNGTRAFIKENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Fotgängare

Trafikantgruppen fotgängare innefattar ett spektra av olika typer av fotgängare, alla med olika förutsättning, anspråk och krav. Fotgängaren är inte bara en trafikant utan även en social aktör som ger staden liv. Även yt- och kapacitetsskäl talar för att gångtrafikens andel bör öka, inte minst under den tid då de stora projekten är i gång och ytorna är begränsade.

Fotgängare kan kategoriseras efter syftet med resan. Flanörer ”rårar” bara uppehålla sig i området, exempelvis turister eller fönstershoppare. De målriktade fotgängarna har en på förväg utsedd målpunkt. Fotgängare kan även kategoriseras efter fysiska behov eller förutsättningar. Särskilt viktigt att beakta är barn, äldre och personer med funktionsnedsättningsbehov och förutsättningar. För fördjupad information om de olika typerna av fotgängare, se bilaga 2.

Barnperspektivet

Barnperspektivet ska beaktas i all trafikplanering. Projekten ska ta hänsyn till barns väg till och från skola samt till andra viktiga målpunkter exempelvis lek- och idrottsplatser.

Framför allt är det separerade gång- och cykelbanor och hastighetssäkrade korsningspunkter som skapar möjlighet för barn och unga att själva röra sig i trafiksystemet. Även god orienterbarhet i trafikmiljön underlättar för barn och unga. Principen ”*det ska vara lätt att göra rätt*” ska eftersträvas.

3. OMLEDNINGAR OCH PLANERINGSPRINCIPER UNDER BYGGSKEDET

För att underlätta prioritering av fotgängare under byggskedet ska omledningar planeras utifrån principen att **gena, attraktiva och trafiksäkra omledningar** ska anläggas. Vid omledning är det av stor vikt att se till att hela resan inkluderas, både på sträckan, vid anslutning till entréer och hållplatser samt vid korsningspunkter med andra trafikslag.

På och omkring Västrafiks knutpunkter är flödena av fotgängare ofta stora. Då kollektivtrafiken är ett av de prioriterade trafikslagen under byggtiden är det viktigt att tillgängligheten till dessa knutpunkter är säkrad.

Att tidigt, både tidsmässigt och geografisk, få en förvarning om vad som sker eller kommer att ske är av stor vikt. Projekten ska därför jobba aktivt med både kommunikation och information inför och under tiden en omledning sker.

Typer av omledning och omledningens standard beroende av varaktighet

- **Tillfällig omledning:** Omledning som varar upp till 8 månader. Standarden på de tillfälliga omledningar ska uppfylla de minimikrav som finns i gällande regelverk. Att erbjuda bättre funktionskrav än minimikravet är givetvis att föredra och eftersträva.
- **Permanent omledning:** Omledning som varar 8 månader eller längre. Projekten bör eftersträva att standarden på permanenta omledningar har samma kvalitéer och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet, som befintlig gångväg.
- **Permanent slutlösning:** Omledning som efter färdigställande av projektet kommer vara kvar som permanent gångväg. Samråd ska hållas med väghållaren om standard och gångvägens funktion då omledningen byggs som en ny permanent gångväg anpassad efter framtida behov.

| | Standard på tillfällig omledning (< 8 månader) | Standard på permanent omledning (> 8 månader) | Permanent slutlösningar |
|--|--|---|---------------------------------------|
| Generella standard- och funktionskrav för omledning | Minimikrav enligt gällande regelverk | Minst samma kvalitéer som befintlig gångväg | I enlighet med samråd med väghållaren |

Projektet bör sträva mot permanent omledning eller permanent slutlösning då varaktiga och stabila omledningar är att föredra.

Samråd med väghållaren ska alltid hållas för att lämplig standard ska uppnås. Projekten bör planera för framtida flöden av fotgängare, inte minst vid permanenta omledningar och slutlösningar. Även förändrade förutsättningar exempelvis nya kollektivtrafikhållplatser, skolor och förskolor eller verksamheter påverkar flödet av fotgängare.

Drift- och underhåll ska hålla minst samma standard på en omledning som på den ordinarie, befintliga gångvägen.

Omledningens kvaliteter

Ofta pekas fem kvaliteter ut inom gångplanering: **tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet**. Dessa kvaliteter är viktiga att försöka uppnå även under byggtiden. Fördjupad information om de fem kvaliteterna, se bilaga 3.

Omledningarna ska vara:

Tillgängliga

- Omledningar ska vara gena och lättorienterade. Långa omvägar och/eller skarpa riktningsförändringar är oacceptabla.
- Omledningar ska ha tillräcklig bredd med hänsyn till antalet gående, byggets varaktighet och platsens förutsättningar.
- Omledningar, passager och korsningspunkter ska vara tillgänglighetsanpassade gällande nivåskillnader, bredder och ytmaterial. Tillgänglighet för alla ska gälla vid alla tidpunkter under byggtiden.
- Entréer till verksamheter i anslutning till gångvägarna ska vara tillgängliga för alla, om inte separata avtal har fattats med berörda verksamheter. Det ska vara lätt att se entréerna från närmaste huvudgångstråk och det ska vara lätt att nå dessa.

Orienterbara

- Fotgängaren ska uppfatta omledningen som stabil och varaktig.
- Utmärkning ska vara tydlig och lätt att förstå, oberoende av tid på dygnet.
- Fotgängaren ska inte känna sig osäker på hur och var man förväntas gå. En omledning ska vara sammanhängande och utan ologiska avbrott. Särskilt för barn är det viktigt att omledningar är enkla, tydliga och orienterbara.
- Vägvisning för omledningen (skyltning och/eller information) ska vara tydlig från alla riktningar, oavsett siktförhållande, och ska finnas vid varje vägval. Det är av stor vikt att projektet samråder med andra projekt i sitt närområde så att vägvisningen hänger ihop. **Trygga**
- Omledningarna ska upplevas som säkra och trygga dygnet runt. Viktigt att säkerställa att belysningen är tillräcklig.
- Då känsla av otrygghet ökar när trafikantgrupper blandas ska det alltid eftersträvas att ge de olika trafikantgrupperna egna utrymmen i stadsrummet.
- Fotgängare och cyklister ska i möjligaste mån separeras. Separeringen ska vara tydlig. På de ställen gående och cyklister tvingas att samsas om utrymmet är det av stor vikt att det är tydligt markerat.
- Fotgängare ska inte känna att de trängs ut bland bilarna. Ordentlig avspärning mellan bilar och fotgängare ska alltid eftersträvas.

Trafiksäkra

- Risken för fallolyckor ska minimeras. Det får inte finnas några risker att exempelvis falla ner i gropar eller trampa ner i potthåll.
- Ytor ska vara jämna och det ska inte finnas hinder på eller nära invid gångvägen. Stenar, grus, sand, bortfräst asfalt eller annat skräp från bygget gör det svårare att passera. Det är även viktigt att omledningen har god friktion – detta gäller även vid regn och frost.
- Antalet korsningspunkter minimeras och trafiksäkras. Med trafiksäkra passager och korsningspunkter menas bland annat att dessa hastighetsäkras för motorfordon. Det är viktigt att samråda med väghållaren för att en bra balans mellan konfliktpunkter, trafiksäkerhet och genhet ska hittas. Om konsekvensen av en ny

konfliktpunkt blir en försämrad trafiksäkerhet ska det planeras för och genomföras trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

- I de fall nya korsningspunkter tillkommer måste dessa utmärkas extra tydliga så att fotgängarna uppmärksammar dem. Det ska inte råda några oklarheter om var man förväntas passera.
- Om det inte går att skapa en tillräckligt trafiksäker miljö ska projektet undersöka möjligheten till omledning på annan väg i närområdet. Dessa typer av omledningar måste dock samrådats med vägghållaren, KomFram samt med eventuellt närliggande projekt innan beslut tas.
- Arbetsfordon ska inte parkeras på gångvägar (gäller både på permanenta, befintliga gångvägar och på omledningar)

Attraktiva

- Då byggarbetsplatser kan skapa miljöproblem så som damm, buller och vibrationer är det viktigt att i möjligaste mån förhindra detta. Väl valda plank, lokaliserade så att de inte skapar otrygga miljöer, kan vara en lösning.
- För att uppmärksamma fotgängare på störningar och ge möjlighet att välja annan väg bör det finnas en upplysning om att exempelvis damm och buller kan förekomma på platsen.
- Ytskiktets beskaffenhet har även koppling till attraktiviteten på en omledning. Det är viktigt att tänka på att fotgängarna ska kunna gå hela och rena genom byggplatsen.
- Förståelsen och respekten för omledningar och avspärrningar ökar om avspärrningarna tas bort när inget arbete pågår. Det är viktigt att återställa platsen skyndsamt och ta bort avspärrnings- eller omledningsmaterial efter slutfört arbete.

Planeringsprinciper

För att säkra omledningens kvaliteter ska följande planeringsprinciper beaktas vid planering av gångvägars omledning:

- Skapa stabila och varaktiga lösningar.
- Skapa en enkel och tydlig trafiksituation för fotgängare – sikt, information och vägvisning.
- Skapa jämna och framkomliga ytskikt med god drift- och underhållsstandard.
- Skapa tillgänglighetsanpassade omledningar för personer med funktionsnedsättning.
- Skapa trafiksäkra och trygga lösningar – minimera antalet konfliktpunkter
- Skapa och utforma tillfälliga omledningar beroende på varaktighet och permanenta omledningar utifrån framtidens krav.

4. ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING

Checklista

En checklista har tagits fram för att stödja och underlätta tidigt i projektplaneringen. Checklistan används internt av projektet så att inga delar glöms bort.

Trafikföringsprinciper

För att trygga tillgängligheten för fotgängare genom byggområden ska trafikföringsprinciper för gångtrafik tas fram. Detta görs genom att projektet följer det av KomFram Göteborg framtagna dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper”. Det ska anges tydligt var fotgängare blandas med andra trafikslag.

Dokumentet ”Instruktion Trafikföringsprinciper” finns att hämta digitalt på:

- [TH kap 12CE1.11](#)

Teknisk handbok (TH) finns att läsa digitalt på www.goteborg.se

Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram

Fotgängare ska kunna gå igenom – säkert och tryggt. Samråd mellan projekten och väghållaren ska ske på ett tidigt stadie, innan upphandling av konsult/entreprenör. Om det av platsspecifika förutsättningar inte går att leda fotgängare genom byggområdet eller inte går att anlägga tillgänglighetsanpassade omledningar ska samråd hållas med väghållaren.

Längs sträckor där flera projekt ligger i anslutning till varandra eller på annat sätt påverkar varandra måste projekten samordna sig och gemensamt utreda omledning. Det är av stor vikt för fotgängarna att framkomligheten mellan projektens geografiska gränser fungerar och håller jämn standard.

Planering av omledningar är ett arbete som ligger i ordinarie linjes verksamhet och tas på inget sätt över av KomFram Göteborg. Dock krävs samråd och samverkan med KomFram rörande trafikföringsprinciper. KomFram har en roll som samordnande och koordinerande och projekten kan ta dem till hjälp vid behov. Särskilt längs stråk där flera projekt ligger i anslutning bör KomFram involveras. I frågor gällande omledningar utanför projektens byggområden ska samråd ske med både väghållaren och med KomFram.

| | Samråd/samverkan mellan projekt, väghållare och KomFram |
|--------------------------|--|
| Väghållaren | ”Vanliga samråd” – standard, konfliktpunkter, parkering, osv. |
| KomFram | Då samverkan med kringliggande projekt ej fungerar. Trafikföringsprinciper för cykel. |
| Väghållaren samt KomFram | Vid omledningar utanför byggområdet. |

Ansvarsuppdelning

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

- Trafikkontoret ansvarar för att riktlinjen är uppdaterad. Eventuell uppdatering sker efter beslut i KomFram Göteborgs beredningsgrupp. Ny riktlinjens beslutas därefter i KomFram Göteborgs ledningsgrupp.

Projektet

- Projektet ansvarar för att de framtagna strategierna inom PM Trafik 2016 följs.
- Projektet ansvarar för att ta fram trafikföringsprinciper och att dessa delges KomFram Göteborg.
- Projektet ansvarar för att samverka med projekt i närområdet sker.
- Projektet ansvarar för att egna linjens regelverk följs.

KomFram Göteborg

- KomFram identifierar trafikpåverkande händelser och kravställer att trafikföringsprinciper lämnas in.
- KomFram skapar en gemensam bild och initierar vid behov dialog mellan berörda projekt och parter för att göra förändringar i tid eller rum.

Kontakt

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Vid frågor om tidiga skeden (planeringskedet) samt vid övergripande frågor om fotgängare kontaktas: *Projektledare gång, Stadsliv, maria.olsson@trafikkontoret.goteborg.se*

Vid projektspecifika frågor om byggskedet kontaktas: *Trafikingenjör, enhet Trafikhantering, goteborg@goteborg.se*

Vid frågor om Trafikkontoret Göteborg stads regelverk kontaktas: *Specialist reglering arbete på gata, Trafikhantering, apg@trafikkontoret.goteborg.se*

Trafikverket

Vid frågor om tidiga skeden (planeringskedet) kontaktas: *Planering under byggskedet, trafikkoordinering.vast@trafikverket.se*

Västtrafik

Vid projektspecifika frågor om byggskedet kontaktas: *Projektledare tillfälliga omläggningar*

Checklista – Riktlinjer för hantering av fotgängare under byggskedet i Göteborg

Nedanstående checklista har tagits fram för att stödja projektledare som arbetar med trafikpåverkande projekt i Göteborg. Checklistan ska ej skickas in till någon part inom KomFram Göteborg och är tänkt som ett stöd för projektet i den tidiga planeringen. Listan kan användas internt av projektet för att se till att inga viktiga delar glöms bort.

Förutsättningar

- Finns mätningar på antalet fotgängare längs sträckan? Hur stora flöden? Finns det behov av att genomföra mätningar?

- Finns mätningar på antalet cyklister längs sträckan? Hur stora flöden?
Finns det behov av att genomföra mätningar?
- Finns mätningar på antalet motorfordon längs sträckan? Hur stora flöden?
Finns det behov av att genomföra mätningar? Andel tung trafik?
- Viktiga målpunkter inom byggområdet?
- Finns skola eller barnomsorg i byggområdets närhet?
- Finns buss- eller spårvagnshållplats inom byggområdet?
- Bredder på dagens gångväg?
- Finns belysning på ordinarie gångväg?
- Finns vilomöjligheter (bänkar och dyl.) på dagens gångväg?
- Dagens korsningspunkter/konfliktpunkter längs sträckan?
(antal, ev. trafiksäkerhetsåtgärder, konflikt mellan vilka trafikslag, osv).

Omledning

- Tidpunkt för omledningen? Ev. etapptider?
- Kommer det alltid att finnas möjlighet att ta sig igenom byggområdet?
- Om det finns buss- eller spårvagnshållplats inom byggområdet kommer ytbehoven för väntande resenärer kunna uppfyllas?
- Kommer arbete nära genomledningen vara störande m.a.p. buller, vibrationer och/eller smuts?
- Är det möjlighet att separera de gående från andra trafikslag?
- Vilka entréer bör tillgänglighetsanpassas?
- Korsningspunkter/konfliktpunkter på omledningen?
(antal, ev. trafiksäkerhetsåtgärder, konflikt mellan vilka trafikslag, osv).

Samverkan

- Finns angränsande projekt i närområdet?
- Har kontakt med de ev. angränsande projekten gällande cykeltrafik?

Drift och underhåll

- Har kunskap om drift- och underhållsstandard inhämtats från väghållaren?

BILAGA 1 ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER

Gemensamma mål

Västsvenska paketets mål

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

För att konkretisera målbilden och fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen har åtta effektmål formulerats. Effektmålen gäller såväl i byggskedet som efter åtgärdens färdigställande. Ett av effektmålen handlar om gång- och cykelresor.

”Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Gångtrafiken ska öka. Liksom för cykeltrafiken är goda förutsättningar för att ta sig fram till fots är viktigt för att uppnå målen. Dels för att uppnå en god stadsmiljö men också för att gångtrafiken ofta är en del i kollektivresan. Många av resorna i bil- och kollektivtrafiken är korta, så korta att gång bör vara ett alternativ om trafikmiljön är attraktivt utformad. Exempelvis måste gångbanor och andra miljöer för gångtrafikanter utformas och dimensioneras så att man upplever det som snabbt, tryggt, enkelt och säkert att gå. Det är viktigt att i detta sammanhang sträva efter tydlig separering av gående och cyklister inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Störningar under byggskedet ska minimeras för gående.”

Avtalsskrivningar Västsvenska paketet block 2

Avtalet som undertecknats av Västsvenska paketets parter innehåller följande skrivning (§2 3.3):

”Utförande Part ska vid planering och genomförande av Projekt ta vederbörlig hänsyn till alla trafikslags framkomlighet under byggnadstiden med fokus på gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och näringslivets transporter.”

Gemensamma formuleringar

De i Västsvenska paketet antagna gemensamma formuleringarna fastslår att;

”Projektet ska, som en naturlig del i sitt arbete med Mobility management, följa de åtgärdsstrategier som Ledningsgruppen beslutar med anledning av Trafik 2016”

Vision och målbild för arbetet i KomFram Göteborg (utdrag från Trafik 2016 PM)

■
Målbilden för KomFram Göteborgs arbete bygger på att *"Det skall vara enkelt, trafiksäkert och pålitligt att nå sin destination under byggtiden"*. För att konkretisera och bryta ner denna målbild har ett antal trafikslag prioriterats – gångtrafik är ett av dem.

Strategin för hur projekten ska förhålla sig till fotgängare bygger på principen *"Gå igenom – säkert och tryggt"*. Detta ska ske genom att projekten "säkrar kvalitet och tillgänglighet för fotgängare."

Mål och strategier specifika för Trafikkontoret

Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad

Stadens trafikstrategi utgår från att Göteborg kommer gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad. För att kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad, på ett hållbart sätt, behöver trafiksystemet förändras. Strategin fastslår att göteborgarna ska kunna och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina basfärdmedel.

Trafikstrategin är tydlig med att de övergripande prioriteringarna även ska gälla under byggtiden för bland annat Västsvenska paketet. Detta för att stödja den långsiktiga omdaning av transportsystemet och grundläggandet av nya resmönster.

Ett mål i strategin är att göra det lätt för resenärer att nå viktiga målpunkter i Göteborg. Staden vill exempelvis förbättra möjligheterna för att kunna utträta vardagsärenden i närmiljön. Detta uppnås genom att öka närheten till exempelvis handel, service och mötesplatser. På detta sätt skapas en levande närmiljö där fler går eller cyklar. För att detta ska åstadkommas krävs en ökad prioritering av cyklister och fotgängare samt en förbättring av gång- och cykelvägarnas kvalitet och attraktivitet.

Göteborgs Trafiksäkerhetsprogram

Göteborgs trafiksäkerhetsprogram innebär ett övergripande mål om en halvering av antalet skadade och dödade mellan år 2010 och 2015 och ytterligare en halvering till 2020. Programmet poängterar bland annat att gatumiljön skall rymma en väsentligt utökad kollektivtrafik och fler människor som cyklar och går – samtidigt som den skall vara både säker och attraktiv för trafikanterna. Trafiksituationen blir dessutom mer komplex när allt fler går och cyklar i framtiden. Det innebär större krav på hur staden utformar och underhåller gatumiljön, framför allt i centrala Göteborg.

Säkerheten i gatumiljön är också en viktig kvalitet för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Staden måste arbeta med en större helhetssyn utifrån resenärernas behov under hela resan från dörr till dörr, då kollektivtrafikresenärerna även är gående och cyklister.

Mål och strategier specifika för Trafikverket

De nationella transportpolitiska målen antogs av riksdagen år 2009. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

▪

För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet har bland annat följande konkretisering gjorts:

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

BILAGA 2 OLIKA TYPER AV FOTGÄNGARE

Flanörer

Att flanera definieras ofta som att promenera omkring utan något direkt mål – att vandra omkring och strosa. Själva upplevelsen av gången är en viktig drivkraft och flanerandet kan innefatta allt från att motionsgå för träningens skull till att rekreativt gå för nöjes skull. Andra typer av flanörer är exempelvis fönstershoppare eller turister.

Flanören kan vara allt från en äldre person till en yngre person med funktionsnedsättning, eller varför inte en fotgängare med barnvagn.

Målriktade

Fler och fler ”arbetspendlar” till fots, antingen hela resan eller en del av resan. Detta är en grupp som ofta klarar både hinder och komplicerade trafiksituationer. De målriktade går ofta ensamma och har en tid att passa. Detta innebär krav på effektivitet i form av möjlighet till snabb transport. De målinriktade har även behov av att komma fram i tid oavsett väderlek, något som exempelvis ställer krav på effektiv vinterväghållning.

Barn

Barn definieras enligt FN:s barnkonvention som personer 0–18 år. De yngsta barnen körs i barnvagn, bärs eller ledsagas ofta av andra. Barn i yngre skolålder, ca 7–12 år, förväntas kunna röra sig i trafikerade miljöer, men har inte den fulla kapaciteten att tolka komplicerade trafiksituationer. Äldre barn, ca 12–18 år, har i princip samma förmåga att ta sig fram och att tolka olika situationer som vuxna. De saknar dock de vuxnas erfarenhet av trafiken runt omkring sig, något som kan leda till ett trafikosäkert beteende.

Generellt gäller att barnperspektivet ska beaktas i all trafikplanering. Det innebär bland annat att projekten måste ta hänsyn till barns vägar till skola och andra viktiga målpunkter såsom lek- och idrottsplatser.

Äldre

Äldre definieras oftast som personer 65 år och äldre. Ibland förekommer en subgruppering, t.ex. i grupperna ”yngre äldre”(65–75 år) och ”medeläldre” (över 75–85 år). Ibland talas om ”den fjärde åldern” för personer över 80 år. Detta räknas ofta som en brytpunkt då äldre går in i en livsfas med ökat beroende av andra människor. Dock är det inte åldern i sig som är styrande för när en person går in i fjärde åldern. Det är personens fysiska och mentala status som påverkar när detta sker. Den fjärde åldern medför bland annat en ökad känslighet för gångytornas kvalitet och svårigheter att klara olika hinder och komplicerade trafiksituationer. Detta ställer även höga krav på drift och underhåll. En tillförlitlig och hög standard på vinterväghållning är extra viktigt. Det är dock en stor variation på fysisk och psykisk kapacitet både mellan subgrupperna och mellan personer med samma ålder. Generellt kan dock fastslås att med stigande ålder blir funktionsnedsättningar vanligare och allt fler blir beroende av hjälpmedel som rollator, käpp eller rullstol. Även psykiska funktionsnedsättningar blir vanligare med stigande ålder, det samma gäller syn- och hörselnedsättningar.

Personer med funktionsnedsättningar

En person med funktionsnedsättning är en person med nedsättning av antingen **fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga**. Med andra ord - olika funktionsnedsättning skapar olika behov och förutsättningar.

För en person med funktionsnedsättning har ofta detaljer i trafikmiljöns utformning avgörande betydelse för personens möjlighet att röra sig fritt. Exempelvis kan gångytans jämnhet, lutning, kontrast, utformning på höjdskillnader och kanter m.m. avgöra om en person med funktionsnedsättning själv, eller med hjälp, kan nyttja ytor avsedda för gående. Även buller, damm och vibrationer kan påverka personer med funktionsnedsättnings möjligheter att rör sig fritt i samhället.

Fysisk funktionsnedsättning, som t.ex. ett rörelsehinder, innebär oftast att man går med gånghjälpmedel eller använder rullstol/permobil. Synnedsättning innefattar allt från blindhet till olika former av synsvaghet och skapar därför olika behov och förutsättningar för de drabbade. Synnedsättningen kan innebära att man använder käpp att orientera sig med, men kan också innebära att man är extra beroende av kontraster i omgivningen eller god belysning för att kunna röra sig utomhus på kvällen eller vintern. Hörselnedsättning medför att man inte kan eller har svårt att uppfatta olika ljud inklusive varningssignaler.

Definitionen på en psykisk funktionsnedsättning är att en person har väsentliga svårigheter med att utföra aktiviteter på viktiga livsområden. Dessa begränsningar ska ha funnits eller kan antas komma att bestå under en längre tid. Exempel på psykisk funktionsnedsättning depressioner, psykos och bipolära sjukdomar.

Intellektuell funktionsnedsättning innebär svårigheter att ta emot, bearbeta och förmedla information, vilket kan betyda att det krävs längre tid för att förstå och lära sig saker.

För personer med psykiska och intellektuella funktionsnedsättningar kan det vara extra viktigt med överblickbarhet, att det går lätt att hitta genom bygget, att skyltningen är tydlig och att det sker få riktningssändringar. Det kan även vara av extra vikt för dessa personer med långsiktiga, stabila omledningar.

BILAGA 3 FEM KVALITETER INOM GÅNGPLANERING

Ofta pekas fem kvaliteter ut inom gångplanering: **tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet**. Dessa kvaliteter är viktiga att försöka uppnå även under byggskedet.

Tillgänglighet

Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken olika målpunkter kan nås. Utgångspunkten ska alltid vara att gångnätet ska vara tillgängligt för alla. Tillgänglighet kan delas in i;

- **Framkomlighet** är en grundläggande del av kvaliteten tillgänglighet. Framkomlighet är ofta förknippat med en tidsaspekt. En sämre framkomlighet kan bland annat uppstå pga. fördröjningar vid gångpassager eller på sträckor där ytbeläggning är ojämn eller dålig.
- **Genhet** är en annan viktig faktor för fotgängarna. Fotgängare vill och går ofta i direkt riktning mot sitt mål. Möts man av hinder letar fotgängarna efter andra möjligheter att ta sig fram och stigar eller genvägar uppstår.

Orienterbarhet

Med orienterbarhet menas en **lättförståelig och självförklarande** struktur som gör det lätt att orientera sig och hitta. Orienterbarhet innefattas inte bara av skyltning och vägvisning, utan även av en logisk och självförklarande struktur av gångvägarna. Fria siktlinjer och en överblickbarhet skapar god orienterbarhet. En stad med hög orienterbarhet inger en högre känsla av trygghet.

Trygghet

Trygghet innebär att känna sig säker och vara fri från; rädsla, oro, osäkerhet och obehagskänslor och är den **subjektiva eller upplevda säkerhetssituation**.

Generellt bidrar mänsklig närvaro till en ökad trygghetskänsla, därmed bidrar ett ökat antal fotgängare till upplevelsen av en trygg stad. Vad som uppfattas som tryggt för en individ kan dock upplevas som otryggt för en annan. Äldre, personer med funktionsnedsättningar och barn är oftare otryggare än andra grupper. Kvinnor känner sig oftare än män otrygga i den offentliga miljön, särskilt under kvälls- och nattetid. Oron för att utsättas för våld eller någon annan typ av brott kan bero på utformning av fotgängarnas miljöer. En medveten belysning av gångstråken är väsentlig för att dessa ska upplevas som trygga. Hur platser och stråk belyses är lika viktigt som att de belyses. Att belysa gångvägens omgivning istället för själva gångvägen är ett exempel på hur man kan använda belysning på ett sätt så att fotgängare inte känner sig exponerade och hotade av det omgivande mörkret.

Otrygghet kopplat till den upplevda olycksrisken kan bero på brister i den fysiska utformningen, brister i samspelet med andra trafikanter eller den egna fysiska förmågan. På gemensamma gång- och cykelvägar upplever ofta fotgängare en känsla av otrygghet. För att förbättra för både fotgängare och för cyklister bör gång- och cykelbanor separeras så tydligt som möjligt.

Äldre är ofta rädda för att falla på grund av dåligt underhållna gångvägar, håligheter, lutningar eller höga trottoarkanter. Personer med funktionsnedsättningar kan känna otrygghet inför att ge sig ut p.g.a. risken för hinder i vägen som gör att man inte kommer fram.

Trafiksäkerhet

▪
Trafiksäkerhet är den **objektiva säkerhetssituationen**. Generellt kan sägas att fotgängares skador och olyckor är underrapporterade, särskilt i polisrapporterad olycksstatistik. De sjukhusregistrerade olyckorna pekar ut singelolyckan som den vanligaste olyckstypen.

Uppemot 85 % av alla rapporterade olyckor är singelolyckor. Ofta anses underlaget, i form av halka, höga trottoarkanter, ojämn beläggning eller lösa plattor, vara orsaken till olyckor. Även snö, is och dålig belysning är faktorer som påverkar olycksrisken.

Attraktivitet

Upplevelsen av omgivningen spelar en avgörande roll för fotgängare. Fotgängare ställer generellt sett högre estetiska krav på sin omgivning än andra trafikanter. Detta beroende på att de gående förflyttar sig långsammare och hinner uppfatta mycket mer av sin omgivning. Flera faktorer spelar in då fotgängarna bedömer attraktiviteten av ett gångstråk. Det kan vara estetiska faktorer som grönska och bra skötsel. Närvaron av andra människor är en viktig faktor för en attraktiv gångmiljö, något som troligtvis hänger ihop med känslan av trygghet.

Något som ofta anses påverka attraktiviteten negativt är trängsel och intrång av andra trafikanter på gångytor. Andra faktorer som påverkar gångmiljöns attraktivitet kan vara miljöfaktorer som buller och vind. Omgivande trafik påverkar fotgängarnas upplevelse av den fysiska miljön. Områden där biltrafiken dominerar karakteriseras ofta av höga bullernivåer och sämre luftkvalitet, något som får de gående att välja andra vägar eller helt avstå från att förflytta sig till fots. Samtidigt kan biltrafiken på vissa tomma och öde platser bidra till en ökad trygghetskänsla.