

# Fotgängarprogram för Umeå



## Fotgängarprogram för Umeå

Beslutad av kommunfullmäktige 2019-05-27.

### **Ansvarig nämnd**

Tekniska nämnden

### **Styrgrupp**

Gator och parkers ledningsgrupp

### **Arbetsgrupp**

*Gator och parker:*

Ida Lundström, trafikplanerare

Eva Maaherra Lövheim, trafikplanerare

Frida Bergström, trafikplanerare/civilingenjör

### **Expertstöd**

*Gator och parker:*

Christoffer Lindgren, gatuingenjör

Sara Olsson, trafikingenjör

Sari Lindvall-Östling, landskapsarkitekt

Hanna Malm, projektledare

*Övergripande planering:*

Daniel Lindström, planerare

Ann-Margrethe Iseklint, tillgänglighets- och folkhälsosstrateg

*Detaljplanering:*

Jonas Söderlind, planarkitekt

*Fastighet:*

Lars Karlsson, fastighetsförvaltare

*Fritid:*

Anders Linder, driftchef

*Miljö och hälsoskydd:*

Per Hänström, miljöplanerare

*Umeå kommunföretag:*

Jörgen Långström, kollektivtrafikplanerare

# Förord

Du går, jag går, tiden går.

Oavsett kön, ålder, bakgrund eller fysiska förutsättningar. Alla gör vi dagligen resor till fots, med eller utan med förflyttningshjälpmedel. Det kan vara resan till arbetet/skolan, ärendet till affären eller en skön promenad i naturen. En promenad till och från busshållplatsen eller parkeringen är också ett sätt att färdas till fots.

Gång är ett yteffektivt transportslag som inte ger några miljöfarliga utsläpp. Det finns många faktorer som motiverar människor att gå, det kan vara att man värnar om sin egen hälsa eller att det är ekonomiskt fördelaktigt. För att fler ska välja att färdas till fots behöver fotgängare prioriteras i ett tidigt skede och i planeringen behöver man tänka brett. I brådska väljs den genaste vägen, vid rekreationsresor är det ofta fina naturområden och utsikt som gäller. När det blir mörkt kan det vara trygghet som är det avgörande för att resan till fots blir av.

Umeå vill mer. När nya medborgare flyttar till Umeå ska staden och kommunen kännas inbjudande och attraktiv. Ett Umeå som känns tryggt att promenera i oavsett tid på dygnet, som är tillgängligt för alla och där samspelet mellan alla trafikanter fungerar utan olyckor.

Fotgängarprogrammet ska vara vägledande för hela den kommunala verksamheten och bidra till att skapa en ökad samsyn gällande fotgängarfrågor inom kommunen.



Hans Lindberg (S)  
kommunstyrelsens ordförande



Foto: Fredrik Larsson

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Begreppsförklaringar .....</b>	<b>6</b>
<b>Inledning.....</b>	<b>7</b>
<b>Utmaningar.....</b>	<b>11</b>
<b>Insatsområden.....</b>	<b>13</b>
Samverkan och samsyn.....	14
Framkomlighet och trafiksäkerhet .....	16
En gångvänlig kommun för alla .....	21
Trygghet och jämställdhet .....	21
Attraktiva gångmiljöer.....	25
<b>Åtgärder.....</b>	<b>27</b>
<b>Uppföljning .....</b>	<b>29</b>
<b>Källor .....</b>	<b>30</b>
<b>Bilaga – Kartor över gånginfrastruktur som vinterväghålls.....</b>	<b>31</b>

# Sammanfattning

Alla är vi någon gång fotgängare. Det finns flera olika varianter av fotgängare, olika typer av resor och situationer som Umeås invånare upplever dagligen. I detta program ligger fokus på åtgärder som behövs för att arbeta vidare med gångvägnätet, separering mellan fotgängare och cyklister samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Det är första gången som Umeå kommun tar fram ett program riktat enbart mot fotgängare. Tidigare har cyklister och fotgängare setts som en enhet då kommunen planerat för oskyddade trafikanter. Då trafikantgrupperna har olika behov är det viktigt att uppmärksamma detta och planera utifrån de två transportsättens respektive förutsättningar.

Fotgångsprogrammet beskriver hur Umeå kommun ska fortsätta planera och arbeta för att bli en gångvänlig kommun. Umeås tillväxt ska uppnås med utgångspunkten social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med en vision om att växa till 200 000 invånare till år 2050. Samtidigt ska fler välja att färdas på ett hållbart sätt. För att uppnå detta mål behöver de hållbara färdätten prioriteras i ett tidigt skede, både i planeringen och genomförandet.

Syftet med detta program är att sätta fokus på fotgängare i samhällsplaneringen. Programmet ska visa hur Umeå kommun ska arbeta för att öka andelen resor som görs till fots samt förbättra situationen för dagens fotgängare. Utgångspunkten är riktlinjerna i översiktsplanen. Programmets mål är att öka andelen fotgängare för att i förlängningen uppnå kommunfullmäktiges målsättning att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort till år 2022.

Programmet har fyra insatsområden med åtgärder kopplade till varje insatsområde:

**Samverkan och samsyn:** Ökad samverkan inom kommunen men även samverkan med externa aktörer och allmänheten för att genom samsyn nå uppsatta mål.

**Framkomlighet och trafiksäkerhet:** Hur infrastrukturen ska planeras, utformas och skötas för att med god trafiksäkerhet ge plats åt ett ökat antal fotgängare.

**En gångvänlig kommun för alla:** Det som behövs för att alla ska kunna, vilja och våga röra sig till fots oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller annat. Detta insatsområde handlar också om hur Umeå kommun ska arbeta med beteendeåtgärder för att fler ska välja hållbara färdätt.

**Attraktiva gångmiljöer:** Det fotgängare behöver på sin resa till fots när det gäller attraktivitet, komfort och orienterbarhet.

Fotgångsprogrammet ska följas upp årligen och redovisas i ett bokslut för de hållbara färdätten.



# Begreppsförklaringar

**Allmän platsmark:** Allmän plats är sådan mark som i kommunens detaljplan eller områdesbestämmelser i huvudsak anges som gator, vägar, torg och parker. I detta program behandlas endast utomhusmiljön.

**Delresa:** Del av en huvudresa, till exempel korta ärenden på väg mot huvudresmålet eller anslutningsresa med annat färd sätt.

**Fotgängare:** Alla som rör sig till fots, med eller utan förflyttningshjälpmedel i gångfart.

**Förflyttningshjälpmedel:** Olika sorters hjälpmedel för personer som har svårigheter att gå, till exempel kryckor, rollator och rullstol.

**Gen/Genhetskvote:** Den närmaste vägen mellan start- och målpunkt/En indikation på hur gert ett vägnät är. Avståndet i vägnätet jämförs med fågelvägen, ju närmare kvoten 1, desto genare är dragningen.

**Gångbana:** Väg avsedd för fotgängare. Den kan vara fristående, i anslutning till gata (trottoar) eller cykelbana.

**Gångpassage:** Den plats där de gående korsar körbanan i samma plan, antingen för att de finner det naturligt eller för att de styrs dit med fysiska medel.

**Huvudresa:** Den längsta delresan mellan två målpunkter, till exempel mellan bostaden och arbetsplatsen eller skolan.

**Mobility management (MM):** Ett sätt att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

**Ordnad gångpassage:** En gångpassage som utformats, utrustats eller utmärkts för att ge trafiksäkerhet, framkomlighet och tydlighet.

**Oskyddade trafikanter:** Hit räknas cyklist, fotgängare och mopedister.

**Otrygghet:** Den upplevda risken att utsättas för brott eller skada.

**Restidskvote:** Beskriver förhållandet av restiden mellan två transportslag för en viss sträcka.

**Stomstråk för kollektivtrafik:** Stråk i vägnätet där kollektivtrafikens framkomlighet är högt prioriterad samt där turtätheten och passagerarkapaciteten är hög.

**Säkerhet:** Den faktiska risken att utsättas för brott och skada.

**Till fots:** Resa som sker till fots, med eller utan förflyttningshjälpmedel i gångfart.

**Tillgänglighet:** Att en plats fungerar för människor oavsett funktionsförmåga.

**Övergångsställe:** En plats markerat med vägmärke och vanligtvis även med vita ränder målat i vägbanan. Där är det särskilt iordningställt för fotgängare att korsa gatan eller vägen. Bilister har väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället.



Foto: Fredrik Larsson

## Inledning

Umeå kommun har en vision om att växa till 200 000 invånare till år 2050. Samtidigt ska fler välja att färdas på ett hållbart sätt. Det finns många utmaningar när det gäller utrymme, tillgänglighet, trafik-säkerhet och koldioxidutsläpp, men även många möjligheter för både nya och befintliga invånare att ställa om till ett hållbart resande.

För att uppnå Umeå kommuns visioner och mål behöver de hållbara färdätten sättas högt upp i prioriteringslistan i ett tidigt skede, både i planeringen och genomförandet. Fotgängarprogrammet beskriver hur Umeå kommun ska fortsätta planera och arbeta för att bli en gångvänlig kommun för alla.

Detta är första gången Umeå kommun tar fram ett fotgängarprogram. Tidigare har cyklister och fotgängare setts som en enhet i trafikplaneringen. Då trafikantgrupperna har olika behov är det viktigt att uppmärksamma detta och planera utifrån de två transportsättens respektive förutsättningar.

Oavsett kön, ålder, bakgrund eller fysisk förutsättning är alla någon gång fotgängare. Det finns flera olika varianter av fotgängare och olika typer av resor som umeborna gör dagligen. I detta program ligger fokus på åtgärder som behövs för att förbättra gångvägnätet, separering mellan fotgängare och cyklister samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

## Varför ett fotgängarprogram?

Umeå kommuns invånarantal ökar, och det ställer krav på möjligheterna till transport av personer och gods, både i centralorten och i resten av kommunen. När människor rör sig i kommunen utan motorfordon skapas möjligheter till socialt samspel, särskilt om det även finns möjlighet att vistas stående eller sittande, utöver att färdas mot ett mål. Städer med hög andel gång- och cykeltrafik har ofta en levande stadskärna. När det är många människor i rörelse skapas ett folkliv och detta gör att platsen upplevs tryggare. Det finns flera fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och samhället. I Umeå satsar vi på fotgängare för att:

### Umeborna önskar det

Umeborna vill att kommunen ska satsa på fotgängare. I resvaneundersökningen från år 2014 fick umeborna svara på vilket trafikslag de tycker att kommunen ska prioritera högst i trafikplaneringen. Gång och cykel fick högsta prioritet, följt av buss och sist bil.

### En ökande befolkning behöver yteffektiva lösningar

När allt fler ska röra sig i Umeå ökar både konkurrensen om utrymmet och trycket på infrastrukturen. Till fots är det färd sätt som tar upp minst yta, kräver ingen plats för parkerat fordon och är dessutom något som alla någon gång gör. Att fler går hela eller delar av resan istället för att köra bil, är därför ett sätt att ge utrymme för fler umebor. Om bilanvändandet inte ökar i samma takt som befolkningen kan vi undvika krav på utbyggnad av gator och vägar vilket ger dubbel nytta för fotgängare: Nya barriärer undviks och avstånd mellan målpunkter hålls korta.

### Förbättra luftkvaliteten och minska miljöpåverkan

I de centrala delarna av Umeå är det problem med luftkvaliteten vilket ger negativa konsekvenser för människors hälsa. Föroreningarna kommer främst från motorfordonstrafiken. I Umeå är över hälften av alla bilresor inom Umeå kortare än 3–4 kilometer<sup>1</sup>. Om fler rör sig till fots istället för att ta bil för dessa korta resor kan vi komma tillrätta med den förorenade luften<sup>2</sup>. Även globalt behöver utsläppen från trafiken minska. I det perspektivet är det främst koldioxidutsläppen som behöver minska för att minimera vårt bidrag till klimatförändringarna.

### Öka jämställdheten och jämlikheten

Till fots med eller utan förflyttningshjälpmedel är det transportsätt som alla umebor använder sig av i sin vardag och som alltid är en del av hela resan. Resor med bil, kollektivtrafik eller cykel börjar och slutar med en kortare eller längre sträcka till fots till och från fordonet. Till skillnad från bilkörning utestängs inte vissa grupper på grund av ålder, kön, ekonomi eller avsaknad av körkort från att promenera. Umeå kommuns resvaneundersökning visar att kvinnor reser mer hållbart än män och män kör mer bil än kvinnor<sup>3</sup>. För vissa grupper är till fots det enda färd sättet, exempelvis för barn och många äldre<sup>4</sup>. En säker och trygg trafikmiljö är en förutsättning för att föräldrar ska våga låta sina barn färdas på egen hand eller i sällskap med vuxen till skola och fritidsaktiviteter.

Sedan mitten av 1900-talet har bilen prioriterats i stadsplaneringen, detta syns fortfarande i planeringen eftersom den infrastruktur som byggs finns kvar i många år. När samhället har anpassats till bilisters framkomlighet har det lett till längre avstånd mellan målpunkter, rumslig uppdelning av funktioner och högre hastigheter på de oskyddade trafikanternas bekostnad<sup>5</sup>. Att fotgängare får ta utrymme både i budgeten och i den fysiska miljön är därför en satsning på ökad jämställdhet.

1 Umeå kommun (2015) Resvanor i Umeå, så reste kommuninvånarna hösten 2014

2 Umeå kommun, Renare luft i Umeå – Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsmål för kvävedioxid (Umeå kommun 2015)

3 Umeå kommun (2015) Resvanor i Umeå, så reste kommuninvånarna hösten 2014

4 Wennberg H (2011) Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation

5 Trafikverket (2013) Vägledning för gångplanering



## Förbättra folkhälsan

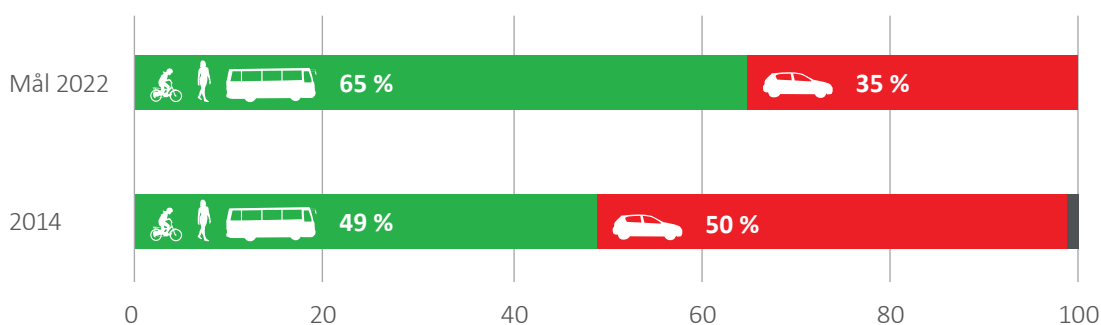
Umeå har som mål att ha Sveriges bästa folkhälsa år 2020. Stillasittande och fysisk inaktivitet har blivit allt mer vanligt, detta orsakar en ökning av olika folksjukdomar. Regelbunden fysisk aktivitet är bra för hälsan och fler fotgängare ger i förlängningen en friskare befolkning.

## Syfte och avgränsningar

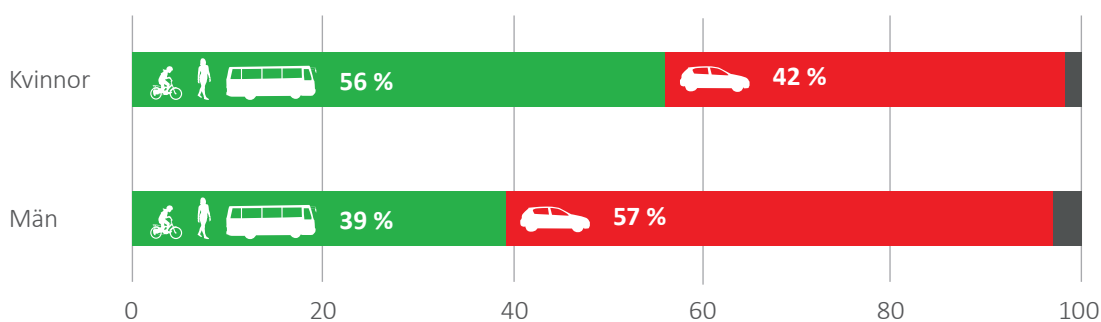
Syftet med detta program är att sätta fokus på fotgängare i samhällsplaneringen. Programmet ska visa hur Umeå kommun ska arbeta för att öka andelen resor som görs till fots samt förbättra situationen för dagens fotgängare. Fotgängarprogrammet omfattar hela Umeå kommun, men kommunen har inte rådighet över statliga och enskilda väghållares gångbanor. Den långsiktiga ambitionen är att inkludera samtliga väghållare i visionen att göra Umeå kommun gångvänligare, men i detta första fotgängarprogram ligger fokus på de gator som kommunen har rådighet över, det vill säga de kommunala. Programmet behandlar alla resor som görs till fots; rekreationsresor, enskilda resor eller resor i kombination med andra färdmedel. I många fall delar fotgängare infrastruktur med cyklister, detta program handlar specifikt om fotgängarnas behov. Cyklisternas behov behandlas i kommunens cykeltrafikprogram.

## Mål

Kommunfullmäktige har antagit en målsättning att andelen resor<sup>6</sup> som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots tillsammans ska utgöra minst 65 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort till år 2022<sup>7</sup>.



Figur 1: Färdmedelsfördelning i tätorten år 2014 samt målet för 2022.



Figur 2: Färdmedelsfördelning i tätorten år 2014 uppdelat på kvinnor respektive män.

Ytterligare ett mål för fotgängarprogrammet är att trafiksäkerheten för fotgängare ska förbättras. På lång sikt ska ingen fotgängare dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken<sup>8</sup>.

För att uppnå målen utgår Umeå kommun från riktlinjerna i översiktsplanen<sup>9</sup>, till exempel att *huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar samt att lokalnätet för biltrafik utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet.*

6 Huvudresor

7 Umeå kommun (2008) Umeå kommuns lokala miljömål

8 Trafiksäkerhetsprogram – Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå (2014)

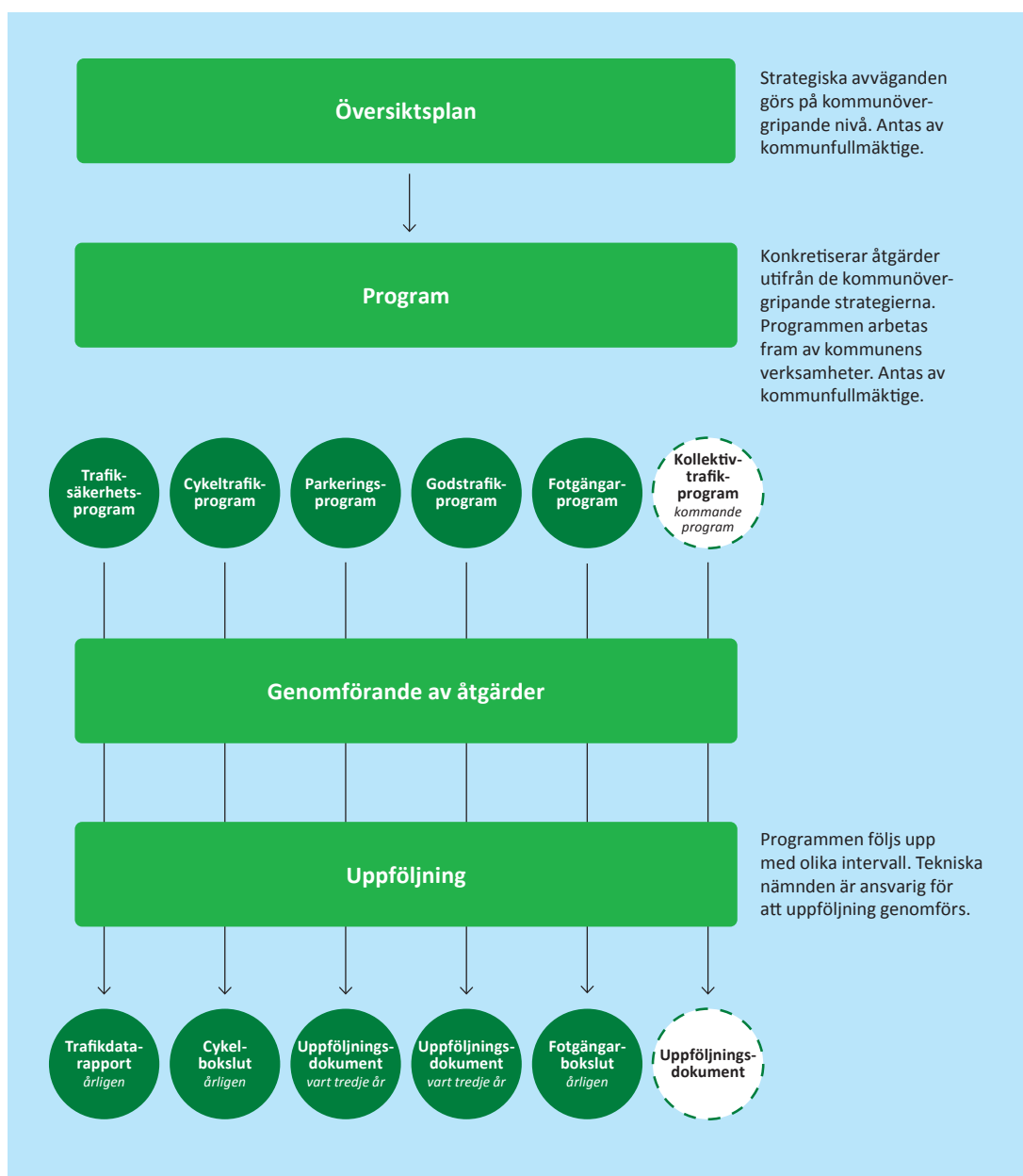
9 Umeå kommuns översiktsplan (2018)

## Från översiktsplan till fotgängarprogram – så hänger det ihop

Översiktsplanen beskriver de långsiktiga grunddragen för hur den fysiska miljön i kommunen ska utvecklas och bevaras. Kommunens översiktsplan består av ett stort antal delar, fördjupningar och tematiska tillägg.

Enligt översiktsplanen ska Umeås centrala delar främst växa inom en femkilometersradie från stadskärnan och universitets- och sjukhusområdet. Genom att anlägga nya tätbebyggda kvarter intill äldre kvarter ska Umeå växa samman till ett mer sammanhängande stadslandskap. Korta avstånd gör det mer attraktivt att röra sig till fots och en sammanhängande stad skapar trygghet. Bebyggelse utanför femkilometersradierna koncentreras till kollektivtrafikens stomstråk. I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. All planering i kommunen ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet.

Översiktsplanen innehåller även en trafikstrategi och en parkeringsstrategi. Översiktsplanens strategier konkretiseras i ett antal olika program varav fotgängarprogrammet är ett av dem. Andra program har också beröringspunkter med kommunens planering för fotgängare. Figuren nedan visar hur översiktsplanens strategier konkretiseras i programmen. Trafikprogrammen samordnas med varandra för att insatserna ska leda mot att målen i översiktsplanen uppnås.



Figur 3: Översikt över Umeå kommuns program kopplade till trafik.

Det finns även andra kommunala politiska dokument som på olika sätt berör planeringen för fotgängare, exempelvis *parkprogram*, *grönstrukturprogram*, *friluftsprogram* och *tillgänglighetsprogram*.

# Utmaningar

## Umeås utveckling

I takt med att Umeås befolkning ökar från år till år blir även fotgängarna fler i Umeå. Samtidigt arbetar Umeå kommun för att invånarna ska göra en större andel av sina resor till fots, vilket innebär ett ökat tryck på infrastrukturen för fotgängare och högre krav på bland annat drift och underhåll.

## Olika trafikanter, olika behov

På de flesta platser i Umeå delar fotgängare infrastruktur med cyklister. Dessa oskyddade trafikanter är dock två olika trafikslag med olika behov. Infrastrukturen är därför inte utformad enbart utifrån fotgängarens behov utan kompromisser har gjorts för att även ta hänsyn till cyklisternas behov. Exempelvis påverkas fotgängares trygghet negativt av cyklister som färdas i en högre hastighet än fotgängaren och upplevs dyka upp ljudlöst medan cyklister upplever att deras framkomlighet hindras av fotgängare.

Även inom gruppen fotgängare är behoven olika eftersom det är en heterogen grupp med olika förutsättningar. En fotgängare kan vara allt ifrån det lilla barnet som rör sig i sitt bostadsområde till en person som går till och från arbetet. Fysisk förmåga, kunskap om trafikregler samt förmåga att göra riskbedömningar och andra avvägningar skiljer sig åt mellan olika fotgängare. Därför varierar kraven på infrastrukturen för fotgängare.

### *Fotgängare med olika behov*

**Yrkesverksamma/arbetsresor till fots:** Om personen inte har någon funktionsnedsättning förväntas gående i denna grupp klara både hinder och komplexa trafiksituationer.

**Rekreation/motion:** De flesta invånarna använder någon gång gångvägnätet för promenader, till exempel med barn och barnvagn, med hund, för att det är fint väder eller för motion och träning.

**Barn (personer 0–18 år):** De yngsta ledsagas av vuxen, barn i yngre skolålder (7–12 år) ska kunna röra sig i trafikerade miljöer, men har svårt att tolka komplicerade trafiksituationer. Äldre barn har vanligtvis god förmåga att tolka olika situationer, men saknar vuxnas erfarenhet.

**Äldre (personer 65 år och äldre):** Det är en stor variation i fysisk och psykisk kapacitet inom gruppen. Äldre gångtrafikanter drabbas av många olyckor i trafiken och konsekvenserna blir ofta allvarigare än för yngre.

**Personer med funktionsnedsättning:** Detta är den mest heterogena gruppen. Rörelsehinder, synnedsättning, hörselnedsättning, kognitiva funktionsnedsättningar med mera. En person kan tillhöra en eller flera av dessa grupper under hela eller delar av livet.

**Andra begränsningar:** Ibland begränsas fotgängare av tungt bagage eller barnvagn och även detta ställer krav på miljöns utformning.

**Ovana fotgängare:** Exempelvis nyinflyttade, vanebilister eller besökare som inte har kännedom om hur man färdas till fots i Umeå.

## Olika syften med att gå

**Transport:** Att gå för att flytta sig till, från eller mellan målpunkter. Ofta startar eller slutar resan i hemmet och målpunkten kan exempelvis vara skola, arbete, service eller kollektivtrafik. Ofta sker resan i högtrafik under pendlingsid. Det är denna typ av gående som vanligen registreras i resvaneundersökningar.

**Flanera, shoppa:** Promenera utan direkt mål. Sker oftast i urbana miljöer som strandpromenader eller butiksstråk.

**Motionera:** Syftet är företrädesvis träning och kan även ske med stavar eller joggandes, ofta startar turen i hemmet.

**Rekreation:** Fokus är mer på upplevelse än på träning, även om hälsa kan vara en drivkraft. En vanlig önskan är att uppleva miljön samt träffa människor. Rekreativpromenader görs ofta längs andra stråk än transportvägarna.

## Olyckor

Fotgängare är den trafikantgrupp som skadas mest i trafiken i Umeå tätort. Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige har varit positiv under lång tid men antalet olyckor bland fotgängare har inte minskat på samma sätt som olyckor där endast motorfordon är inblandade. De flesta olyckor är singelolyckor där fotgängaren har ramlat på ojämnt underlag eller på grund av halka<sup>10</sup>.



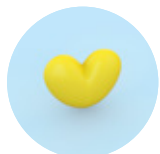
Foto: Fredrik Larsson

<sup>10</sup> Trafikdatarapport, Umeå kommun 2017

# Insatsområden

För att fler umebor ska välja att röra sig till fots behövs fler insatser på olika nivåer; från den övergripande samhällsplaneringen, via infrastrukturens utformning till beteendepåverkande åtgärder. Detsamma gäller för att öka trafiksäkerheten.

Med utgångspunkt i målen samt de utmaningar Umeå står inför har fyra insatsområden formulerats. De olika insatsområdena är inte kopplade till olika mål, utan alla samverkar för att målen ska uppnås. Varje insatsområde har åtgärder kopplade till sig.



**Samverkan och samsyn:** Ökad samverkan inom kommunen men även samverkan med externa aktörer och allmänheten för att genom samsyn nå uppsatta mål.



**Framkomlighet och trafiksäkerhet:** Hur infrastrukturen ska planeras, utformas och skötas för att med god trafiksäkerhet ge plats åt ett ökat antal fotgängare.



**En gångvänlig kommun för alla:** Det som behövs för att alla ska kunna, vilja och våga röra sig till fots oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller annat. Detta insatsområde handlar också om hur Umeå kommun ska arbeta med beteendeåtgärder för att fler ska välja hållbara färd sätt.



**Attraktiva gångmiljöer:** Det fotgängare behöver på sin resa till fots när det gäller attraktivitet, komfort och orienterbarhet.





## Samverkan och samsyn

### Samsyn inom kommunen

Kontinuerlig dialog inom Gator och parker och hela kommunorganisationen är en viktig förutsättning för att åstadkomma en planering som gynnar gångtrafiken. Fotgängarfrågorna måste lyftas tidigt och finnas med i hela planeringsprocessen – från översiktsplanering till detaljutformning. En brist i denna kedja kan till exempel medföra långa omvägar som inte används eller att fotgängarna skapar egna genvägar.

I detaljplanearbetet är det viktigt att se helheten och skapa tillgängliga rum för olika trafikslag. Rummets utformning är tillsammans med geografiska avstånd avgörande för hur vi rör oss i staden. Planen ska skapa förutsättningar för ett gångvägnät som är konsekvent, gent, säkert, tryggt och attraktivt att vistas i.

Planering innebär avvägningar mellan olika intressen. Därför är det viktigt att kommunen har tydliga mål och intentioner där gångvägnätets förutsättningar utgör en viktig del. Kunskap om hur trafikantgrupper (transportslag, ålder, kön osv.) främjas i det offentliga rummet är en förutsättning för att politiker och tjänstemän ska kunna fatta beslut som på bästa sätt gynnar hållbart resande. En väl förankrad dialog och ett samarbete mellan de verksamheter som har stor påverkan på infrastrukturen för fotgängare och andra trafikanter är viktigt för att nå de gemensamma målen om hållbart resande.

För att vi tillsammans ska planera en kommun där gång är ett självklart transportsätt på korta avstånd bör antingen en ny samverkansgrupp med tjänstemän från berörda verksamheter tillskapas, eller om det är möjligt lyfta dessa frågor i befintliga forum. Ett annat förslag är att gemensamt med övriga berörda verksamheter ta fram en checklista för hur vi skapar förutsättningar för ett ökat gående inom arbetet med detaljplaner och bygglov. Ett exempel på vad som kan ingå i denna checklista är att se till att gångvägnätet i tätbebyggda bostadsområden är tillräckligt finmaskigt och inte leds runt stora kvarter.



Foto: Hanna Liljekvist

## Samverkan med andra väghållare

Den största delen av Sveriges vägnät sköts av enskilda väghållare, men de mest trafikerade vägarna är vanligen kommunala eller statliga. På det statliga vägnätet är det Trafikverket som ansvarar för vägarna. Trafikverket respektive Region Västerbotten beslutar om finansiering av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet.

De flesta vägar som går genom kommunens mindre tätorter och byar används både av långväga biltrafik och oskyddade trafikanter på väg till närbelägna målpunkter. Det är därför viktigt att dessa vägar är anpassade till alla trafikanter där behovet finns. När det gäller statliga vägar där Trafikverket är väghållare krävs en gemensam planering för gångåtgärder längs de vägar där det finns ett kommunalt intresse.

Delar av Umeås gånginfrastruktur finns på fastighetsmark vilket innebär att det är fastighetsägaren som ansvarar för denna. Särskilt inom universitets- och sjukhusområdet finns många gångvägar på fastighetsmark som hänger ihop med det kommunala nätet. Fotgängare har behov att ta sig fram på ett bra sätt oavsett vem som äger gångvägen. Kommunen behöver därför samverka med fastighetsägarna för att skapa ett bra och sammanhängande gångvägnät.

## Samverkan med andra aktörer

Universiteten, olika föreningar och allmänheten utgör viktiga samarbetspartners i planeringen för fotgängare i hela kommunen. För att fler ska gå till fots till och inom centrumkärnan är det viktigt med samverkan med det lokala näringslivet.

## Medborgardialog

Planering av stadens gemensamma infrastruktur påverkar alla människor i samhället. Invånarna har rätt att vara med och påverka sin egen omgivning, när många människor varit en del av en process är det större chans att resultatet respekteras och uppskattas. Det finns flera olika sätt för enskilda medborgare att framföra synpunkter på Umeå kommuns planering av infrastruktur, exempelvis Umeå kommuns felanmälan via app eller Umeå kommuns webbsida samt återkommande kundnöjdhetenkäter. Det anordnas också publika evenemang då möjlighet till dialog med politiker och tjänstemän finns, till exempel aktiviteter kopplade till mobility management-åtgärder.

### Åtgärder

- Skapa en samverkansgrupp mellan verksamheter och bolag inom kommunen med fokus på de hållbara transportslagen.
- Skapa en checklista för fotgängarinfrastruktur i arbetet med detaljplaner och bygglov.
- Samverka med fastighetsägare i frågor där den kommunala och privata gånginfrastrukturen har beröringspunkter.

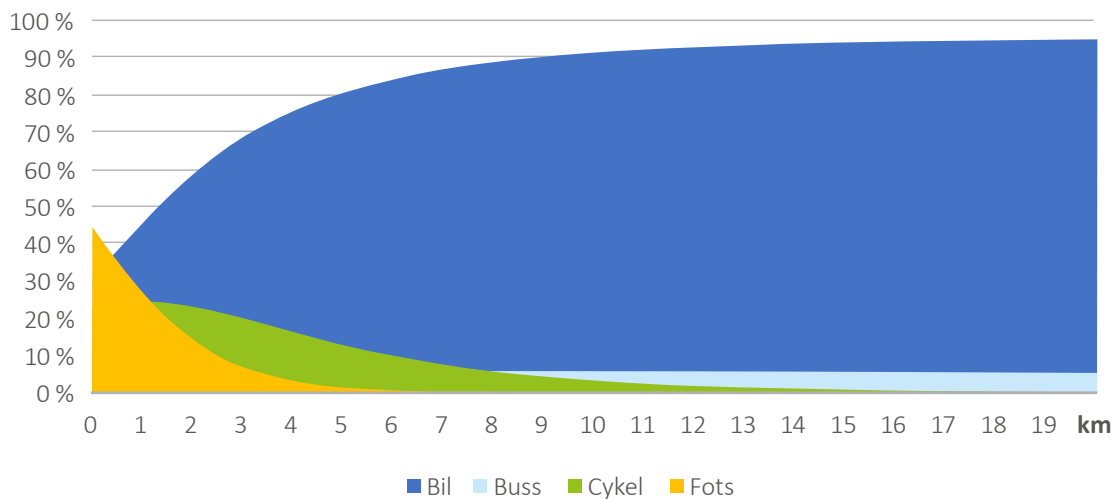


## Framkomlighet och trafiksäkerhet

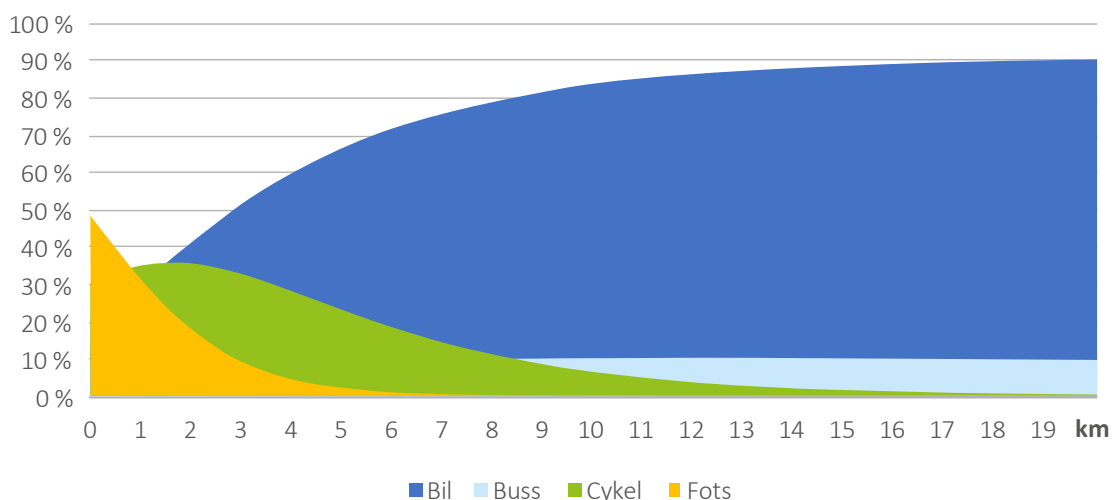
För att fler ska välja att gå till fots behöver infrastrukturen för fotgängare prioriteras. Planering, utformning samt drift och underhåll som bidrar till en högre trafiksäkerhet är viktiga faktorer för att fler ska välja att röra sig till fots. Även restidskvoten gentemot bil måste vara rimlig. En fotgängare färdas vanligtvis betydligt långsammare än ett motorfordon, men i stadsmiljö kan en gångresa ändå vara nästan lika snabb eller snabbare än en bilresa, då fotgängaren kan röra sig smidigt direkt från dörr till dörr, medan bilisten måste börja med att gå till sitt fordon, efter körd sträcka måste en parkeringsplats hittas och därefter kan bilisten promenera till sin målpunkt.

Sedan många år finns regelbundna trafikmätningar gällande cyklister och bilister, men när det gäller fotgängarflöden är kunskapen mer fragmentarisk. Umeå kommun behöver ta ett mer samlat grepp när det gäller mätning av fotgängarflöden. Vilken teknik, vilken plats, hur ofta, tidpunkt och typ av resa. Delresor och rekreationsresor syns inte i Umeå kommuns resvaneundersökning och behöver därför kartläggas på annat sätt.

Upp till 400 meters avstånd är gång det vanligaste färd sättet för både kvinnor och män i Umeå. Även vid längre sträckor än 400 meter är gång ett vanligt transportslag, men redan vid detta avstånd blir bil det vanligaste färd sättet för män. För kvinnor är gång det vanligaste färd sättet upp till 800 meter, från 800 meters avstånd till 1,5 kilometer är det vanligaste färd sättet cykel. Först vid 1,5 kilometer blir bil det vanligaste färd sättet för kvinnor i Umeå.



Figur 4: Färdmedelsval för män i Umeå kommun baserat på avstånd.



Figur 5: Färdmedelsval för kvinnor i Umeå kommun baserat på avstånd.

## Gångvägnätets uppbyggnad

Umeås gångvägnät består dels av trottoarer längs med gator och dels av gemensamma gång- och cykelbanor. Enligt Umeå kommuns tekniska handbok ska nya trottoarer av tillgänglighetsskäl vara minst två meter breda, äldre trottoarer kan vara smalare än så. På trottoarerna får förutom fotgängare även cyklister upp till och med åtta år färdas. De gemensamma gång- och cykelbanorna är uppdelade i huvudvägnät och lokalnät.

Huvudvägnätet utgör stommen och binder samman olika stadsdelar och viktiga målpunkter. Detta vägnät har en högre standard på både utformning samt drift och underhåll. Varje stadsdel ska ha minst ett huvudvägnät som leder till stadens stora målpunkter, det vill säga centrum samt universitets- och sjukhusområdet. Det ska även ha en sträckning som går i närheten av skolor och förskolor. Lokalnätet är ett mer finmaskigt nät som används för att färdas inom en stadsdel samt för att ta sig till och från huvudvägnätet.

Transportsättet *till fots* är vanligast på korta sträckor, men det betyder dock inte att alla gångresor sker i lokalnätet, ett väl utbyggt huvudvägnät krävs för sträckor där många fotgängare och cyklister vill färdas samtidigt. Till skillnad från cykelvägnätet som behöver vara anpassat för längre resor behöver vi tänka kortare sträckor och kluster nära målpunkter för fotgängare.

I centrum väljer många att gå till fots, där är också gatumiljön utformad för fotgängare. I Umeå finns flera områden där fotgängare är sällsynta, så som industriområden och externhandelsområden. Även ute i kommundelarna väljer många trafikanter bil vid korta avstånd.

## Separering mellan fotgängare och cyklister

Gångtrafik och cykeltrafik är två olika trafikslag som har olika behov och de färdas i olika hastighet. Idag är 92 procent av huvudvägnätet för gemensamma gång- och cykelbanor separerat från biltrafik, varav 3,6 procent är separerat mellan fotgängare och cyklister.

Gående och cyklister upplever att de har för liten yta att dela på, och att det leder till obehag<sup>11</sup>. Trots att de samsas om ytan på större delen av nätet är det ovanligt med kollisioner mellan dessa trafikslag. Separering är främst en trygghetsåtgärd för gångtrafikanter och en framkomlighetsåtgärd för cyklister på platser där det färdas många cyklister och fotgängare.

För att öka både framkomligheten och trygghetskänslan bör andelen separerade gångbanor öka. Separeringen behöver genomföras med en utformning som gör det tydligt för trafikanterna vilken bana som hör till vilket trafikslag. Där fotgängare och cyklister ska ha skilda banor är det viktigt att respektive bana är tillräckligt bred. För fotgängarnas framkomlighet är det viktigt att det går att gå om långsammare fotgängare och två personer ska kunna gå bredvid varandra utan problem, en promenad tillsammans med ett barn, en vän eller hunden ska vara möjlig. Det behöver även vara möjligt att ta sig fram med rullstol eller annat förflyttningshjälpmedel.

När en befintlig gång- och cykelväg ska byggas om för separering är det sällan tillräckligt att dela upp befintligt utrymme mellan de olika trafikslagen. Oftast krävs att det totala utrymmet breddas för att båda trafikslagen ska rymmas.

Förutsättningarna för att skapa separata banor ser olika ut på olika platser i staden, särskilt i befintlig miljö finns en begränsning i hur brett gaturum som finns. Ett exempel på hur gaturummet kan om-disponeras för att skapa god framkomlighet för cyklister och trygghet för fotgängare är Nygatan (Öst på stan). Där har biltrafiken enkelriktats och den yta som tidigare användes till körbanan i andra riktningen har använts för att få plats med separat cykel- respektive gångbana. Fler gator i Umeå kan få liknande utformning i framtiden. Det finns dock även många platser där det inte går att göra en sådan lösning, till exempel i befintliga trånga gaturum där kollektivtrafiken har behov att ta sig fram i båda riktningar.

---

11 Vägverket (2010) Separering av gående och cyklister från varandra.

Eftersom det är svårt att uppnå separering på vissa platser behöver kommunen definiera hur och när separering mellan fotgängare och cyklister ska användas, till exempel bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum. För mer information om separering av fotgängare och cyklister, se Umeå kommuns cykeltrafikprogram.

## Genhet och saknade länkar

*Genhet* är ett begrepp som inte ska blandas ihop med *närhet*. Eftersom fotgängare rör sig relativt långsamt är de särskilt känsliga för omvägar. Ett sätt att mäta genheten är att mäta genhetskvoten; hur lång gångvägen är jämfört med fågelvägen och om det saknas någon länk som skulle kunna ge en kortare väg. Avsaknad av gena vägar och länkar märks ofta på grasmattor, i form av upptrampade stigar. En kartläggning av sådana gensmitvägar kan utgöra underlag för eventuella åtgärder för att förbättra gångförbindelserna/gångvägnätet.

Något som i allmänhet skiljer fotgängare och cyklister åt, är att fotgängare uppskattar många korsningspunkter och alternativa vägval, medan cyklister i stället föredrar en sträcka med få anslutningar. Cykelpendlare vill färdas snabbt mot sitt mål och undvika inbromsningar.

Gångtrafikförbindelser ska inte avgränsas till lokala områden, en fotgängare ska kunna gå obehindrat i hela staden. Det är viktigt med sammanhängande nät med rimlig maskvidd för gående.

Vid nivåskillnader kan en trappa för fotgängare vara ett komplement för att skapa ett gent stråk. På dessa platser behöver cyklister och personer med förflyttningshjälpmedel eller barnvagnar ett alternativ med flackare lutning.



Foto: Fredrik Larsson



## Utformning i korsningspunkter

En fotgängare kan i princip korsa en gata var som helst, men det finns även av kommunen anordnade passager, till exempel övergångsställen (med eller utan hastighetssäkring), gångpassager, tunnlar och broar. Kommunen gör flera avvägningar baserade på till exempel trafikflöden och olycksstatistik när det gäller val av utformning i korsningspunkt. Övergångsställen handlar i första hand om en framkomlighetsåtgärd för fotgängare. Nya övergångsställen utförs vanligtvis med hastighetssäkring, exempelvis med farthinder eller avsmalning.

Umeå kommun arbetar för att åtgärda hinder i trafiken, till exempel kantstenar i korsningspunkter. I korsningar ska det finnas avfasningar så att personer med gånghjälpmedel enkelt ska kunna ta sig ner från gångbanan och sedan upp igen på andra sidan körbanan. I Teknisk handbok finns riktlinjer för dessa, exempelvis vid markerade övergångsställen.

## Drift och underhåll

För fotgängare är standard och skötsel av gång- och promenadvägar en av de viktigaste faktorerna för att skapa god framkomlighet. Beläggningen bör vara jämn och halkfri för att promenaden ska vara trygg, säker och kännas inbjudande. Särskilt vintertid kan det vara helt avgörande för att det ska vara möjligt att ta sig fram som fotgängare. Även om drift och underhåll är en stor utgift för väghållaren, är samhällets kostnader för skadade fotgängare för fall vid halka betydligt större än vinterväghållningskostnaden<sup>12</sup>.

En förutsättning för att uppnå god drift är att staden planeras så att det finns tillräckligt med lämpliga ytor för att lägga snö. I en förtätad stad är det svårare att hitta dessa ytor. Det är därför viktigt att ta med detta behov i planeringen samt att vara medveten om de ökade kostnader som bortforsling av snö innebär om dessa ytor prioriteras bort.

Det kan vara svårt att hitta platser att vila på längs vägen, till exempel om de är översnöade eller täckta av en plogvall. Även vägmarkeringar, som skiljelinjer mellan gång- och cykelbanor eller mellan trottoar och körbanor kan försvinna under snön. Många trottoarer försvinner också helt på vintern då de används som snöupplag, och fotgängarna delar då trafikutrymmet med övriga trafikanter.

Känslan av trygghet, att våga färdas till fots på vintern, är också en viktig fråga. Dessutom tycker umeborna, enligt medborgardialogen, att drift och underhåll är den enskilt viktigaste faktorn för att göra Umeå till en bättre stad för fotgängare. Eftersom en stor del av gångytorna i Umeå underhålls av fastighetsägare är det viktigt med en aktiv kontakt med dessa.

Kommunen ansvarar för körbanor, gång- och cykelbanor samt övrig allmän platsmark hela året, medan fastighetsägarna ansvarar för gångbanan utanför sina fastigheter. Det är exempelvis fastighetsägarens ansvar att barmarkstida sopor och ta bort sand och skräp. Vintertid är det fastighetsägarens ansvar för att se till att gångbanan utanför fastigheten är säker och halkfri. Detta ansvar gäller tills kommunen börjar använda dem som snöupplag. Då övergår ansvaret till kommunen. De trottoarer som kommunen snöröjer eller halkbekämpar är kommunens ansvar.

På Umeå kommuns webbsida finns aktuella kartor över vilka allmänna ytor som plogas och vilken prioritet de har. Uppdatering av dessa kartor sker kontinuerligt. Där finns även mer information om Umeå kommuns arbete med drift och underhåll av allmän platsmark. Kartorna i bilagan visar aktuella vinterväghållningskartor från mars 2019.

---

12 Öberg, G., Arvidsson, A (2012) *Skadade fotgängare – kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader*

## Tillfälliga trafikanordningar

Tillfälliga trafikanordningar som vägarbeten, byggarbeten eller tillfälliga uteserveringar placeras ofta i stråk som fotgängare använder. Det ska eftersträvas att fotgängare ska kunna passera alla områden på ett smidigt, säkert och attraktivt sätt, och det ska krävas synnerliga skäl för att en gångbana ska stängas av. Om avstängning ändå inte går att undvika ska omdirigeringen vara så gen som möjligt och vägvisning ska finnas så att annan väg kan väljas i god tid.

## Hela resan

De flesta kollektivtrafikresenärer tar sig till och från hållplatsen eller stationen till fots. Närhet till buss eller tåg kan vara avgörande för att gång- och kollektivtrafikresan blir av. En stor del av befolkningen i Umeå tätort har en busshållplats i kollektivtrafikens stornät inom 300 meter från sin bostad. Detsamma gäller i Holmsund, Obbola och Sävar. I Hörnefors finns både buss och tåg som resealternativ. Fotgängare ska på ett säkert och tryggt sätt ta sig till hållplatser och stationer utan några svårigheter och omvägar. Gångvägnätet i anslutning till kollektivtrafik måste underhållas året om samt ha en god belysning.

Även trafikanter som färdas med bil eller cykel behöver gå till och från sitt fordon till målpunkten och är således fotgängare del av resan. I fördjupningen för de centrala stadsdelarna anges ett maximalt gångavstånd för bilparkering. För bostäder ska bilparkering finnas inom 500 meter från bostaden. För arbetsplatser kan promenadavståndet vara upp till 600 meter från bilparkeringen.

För trafikanter som färdas på cykel gäller betydligt kortare gångavstånd. Avståndet bör inte vara mer än 25 meter från cykelparkering till huvudcykelstråk eller attraktiva målpunkter.

### Åtgärder

- Utredda hur Umeå kommun ska mäta gångflöden (vilken teknik, vilken plats, hur ofta, tidpunkt, typ av resa).
- Arbeta fram principer för hur och när separering mellan fotgängare och cyklister ska användas, t.ex. bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum.
- Utredda hur delresor och rekreationsresor kan kartläggas.
- Lägga in gångbanor (trottoarer) i gatukartan på Umeå kommuns webbsida.
- Kartlägga restidskvot för fotgängare jämfört med andra färdmedel för olika delar i tätorten.
- Kartlägga genhetskvt i gångvägnätet.
- Genomföra en översyn av rutiner och checklistor avseende tillfälliga trafikanordningar som påverkar framkomligheten för fotgängare.
- Arbeta för att minska återställningstiden för grävschakt på gångbanor och kombinerade gång- och cykelbanor.
- Utredda hur problem med till exempel sättningar och trädrötter som skapar ojämn beläggning på gångvägar kan undvikas och ta fram åtgärdsplan.
- Utredda vilka gångbanor (trottoarer) som ska vinterväghållas.



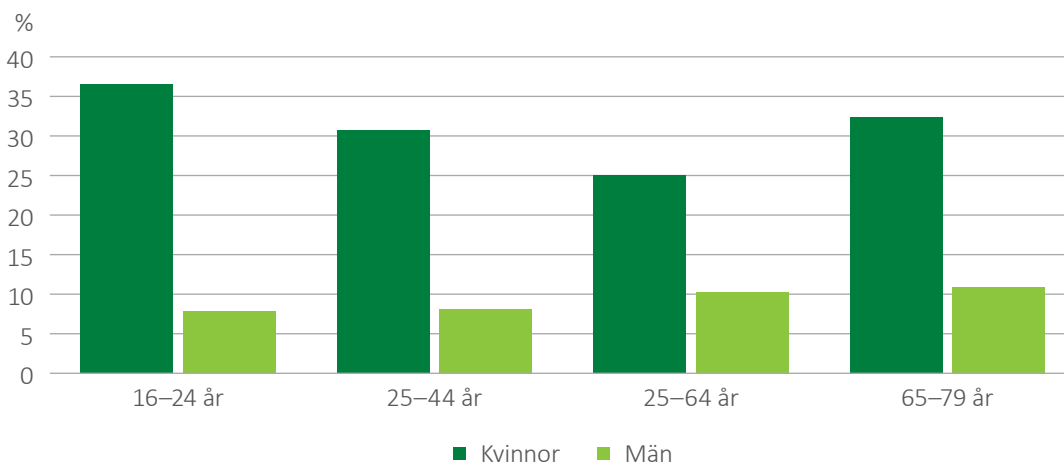
## En gångvänlig kommun för alla

Många trafikslag ska samsas på samma ytor och oavsett kön, ålder, bakgrund eller fysisk förutsättning ska det kännas lätt, roligt och tryggt att röra sig till fots i Umeå.

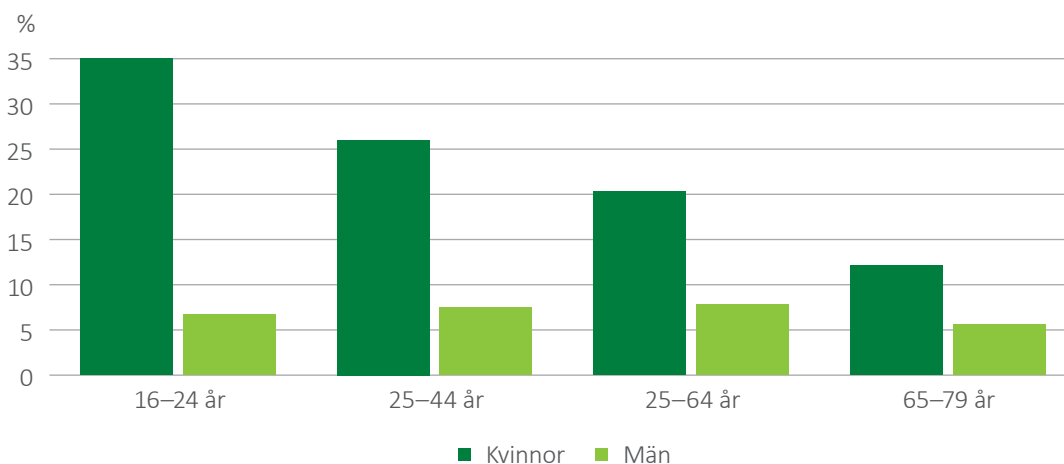
### Trygghet och jämställdhet

Umeå kommuns övergripande jämställdhetsmål, som överensstämmer med det nationella jämställdhetspolitiska målet, är att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det förutsätter samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter på livets alla områden. Umeå kommuns resvaneundersökning visar att kvinnor och män gör lika många resor och lägger ungefär lika mycket tid på resor, men män reser längre och använder bilen i högre utsträckning. Kvinnor väljer oftare de hållbara färdssätten, just därför är prioritering av dessa trafikslag en viktig fråga för ökad jämställdhet.

Platser som kan upplevas som otrygga är främst platser där få människor vistas kvällstid, skogspartier, tunnlar, broar och platser som inte är tillräckligt belysta. Den nationella trygghetsundersökningen (NTU)<sup>13</sup> visar tydligt att kvinnor känner sig otrygga vid utevistelse sena kvällar i större utsträckning än vad män gör, oavsett ålder. Denna otrygghet leder till att en stor andel kvinnor ofta väljer en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oron att utsättas för brott.



Figur 6: Personer som känner sig otrygga vid utevistelse sen kväll efter ålder 2017. Andel (%) av alla i respektive grupp. Källa: SCB, På tal om kvinnor och män.



Figur 7: Personer som mycket eller ganska ofta väljer en annan väg eller färdssätt på grund av oro att utsättas för brott efter ålder 2017. Andel (%) av alla i respektive grupp. Källa: SCB, På tal om kvinnor och män.

13 På tal om kvinnor och män 2018 (SCB)

Umeå kommun behöver ta hänsyn till otrygghet i planeringen. Tunnlar och broar behövs för att överbygga barriärer. De ska utformas på ett sådant sätt att de upplevs trygga. Särskilt på platser där det inte finns någon alternativ trygg väg är utformningen viktig. Tunnlarna ska vara breda och vid behov ha ljusinsläpp. Omgivningen i direkt anslutning till tunnlnarna behöver utformas och belysas så att inga "dolda hörn" finns. I många befintliga tunnlar finns det brister gällande tryggheten varför åtgärder behövs även i dessa tunnlar.

I detaljplaner som angränsar till trafikstråken kan utformningskrav, såsom att entréer ska finnas mot gaturummet och/eller trapphus och utformas transparent, medverka till ökad insyn och utsikt vilket kan bidra till en ökad känsla av trygghet. Kommunen ska arbeta för att skapa en trygg väg hem till alla bostadsområden och till och från besöksmålen i kommunen. Ett sätt är att erbjuda möjligheten att samla fotgängare, cyklister och bilister i samma gaturum för att skapa trygghet under dygnets mörka timmar. Samtidigt är det viktigt att även kunna erbjuda gröna parkstråk eftersom de har andra kvaliteter som är värdefulla vid andra tidpunkter på dygnet.

Kvinnor går i större utsträckning än män, känner sig otryggare än män vid utevistelse under kvällstid och byter färdsväg/väg i större utsträckning än män. Det är viktigt att ingen ska känna sig begränsad och en satsning på fotgängaråtgärder, till exempel attraktiva och gena gångvägar med bättre belysning, bidrar till både Umeå kommuns mål om hållbara färdsväg och jämställdhetsmålet.

## Barn och unga

Umeå kommun ska arbeta för ett väl utbyggt nätverk av gångvägar som tillgodoser barns behov av att transportera sig självständigt. Att själv kunna gå eller cykla till skola och fritidsaktiviteter ger barn och unga en ökad rörelsefrihet och självkänsla samt lägger grunden för hållbara resvanor.

Vid skolor upplevs ofta problem med föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Detta leder till försämrade trafiksäkerhet i området samt en minskad trygghet hos både barn och föräldrar. De två vanligaste anledningarna till varför föräldrar väljer att skjutsa sina barn är att det upplevs mest praktiskt för familjen samt att föräldrarna anser att skolvägen är farlig.

Kommunen arbetar särskilt med att förbättra trafiksäkerheten och höja tryggheten till och från skolor genom att inventera skolvägar, och därefter vid behov genomföra ombyggnationer. Vidare ska kommunen fortsätta arbeta med att förbättra trafikunskapen hos barn och unga så de ska känna sig säkrare i trafiken.



Foto: Fredrik Larsson



Foto: Fredrik Larsson

## Äldre och personer med funktionsnedsättning

Gång är det färdssätt som alla använder, från cirka ett års ålder och i bästa fall går vi livet ut, med eller utan förflyttningshjälpmedel. Nedsatt rörelseförmåga kan innebära att personen har nedsatt funktion i armar, händer, bål, ben eller har dålig balans. Nedsatt orienteringsförmåga kan innebära nedsatt syn, hörsel eller kognitiv förmåga<sup>14</sup>.

Alla ska på lika villkor ha tillgång till den fysiska miljön som vi rör oss i dagligen. I Plan- och Bygglagen finns en paragraf om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder för personer med rörelse- och orienteringssvårigheter. Umeå kommun följer de råd och riktlinjer från Boverket i ALM<sup>15</sup> och HIN<sup>16</sup> på allmänna platser, till exempel lekplatser, parker, gator och torg. Det är kommunens ansvar att se till att fastighetsägare och lokalhållare vidtar de åtgärder som bedöms att vara en enkel åtgärd för att undanröja hinder för tillgänglighet.

Kommunen har rutiner för att regelbundet inventera miljöer utifrån tillgänglighet och åtgärda de hinder som framkommer vid inventering. Enkelt avhjälpna hinder, enligt Boverkets definition, är åtgärdade inom allmän platsmark utomhus. Kommunen fortsätter att arbeta med en översyn av vilka ytterligare hinder som finns i stadsmiljön. Ett olämpligt placerat vägmärke eller ojämn yta är besvärande för alla trafikanter, men kan vara avgörande för om en person med gånghjälpmedel, balansproblem eller nedsatt syn tar sig fram överhuvudtaget.

Umeå kommun arbetar för att kommunens gaturum, torg och parker ska vara till för alla, vilket hela tiden medför en avvägning både mellan olika funktionsnedsättningar, men även mellan övriga trafikantgrupper i olika åldrar och skeden i livet. Det finns många aspekter och åtgärder inom begreppet tillgänglighet som kommunen arbetar med, till exempel utökad snöröjning och sandning, lutningar, trappor/ramper/backar, kantstenar, belysning, bänkar, ledstråk, separering mellan fotgängare och cyklister, med mera.

14 Boverket (2013) BFS 2013:9 – HIN 3

15 Boverket (2011) BFS 2011:5 – ALM 2

16 Boverket (2013) BFS 2013:9 – HIN 3



Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder i anslutning till centrala Umeå ska finnas utspridda i centrum så att viktiga målpunkter kan nås med endast en kort promenad. På gångbanor är det viktigt att beläggning, lutning, höjdskillnader och kanter är anpassade så att alla kan färdas där, till exempel ska en person i rullstol ledigt kunna passera och personer med synnedsättning ska inte riskera att gå in i oväntade hinder.

På platser där många olika trafikantgrupper rör sig krävs ett bra samspel och att möbleringen inte skapar barriärer som försämrar framkomligheten. För personer med synnedsättning behövs ledstråk (naturliga eller konstgjorda) som kan följas med exempelvis teknikkäpp.

Möblering ska både fylla funktionen att stödja och utveckla mötesplatser samt ska erbjuda vila på strategiska platser för den som inte orkar gå så långt åt gången. Bänkar där det finns möjlighet att vila ger ett mervärde till alla fotgängare. För en del trafikantgrupper är möjlighet till vila längs med sträckan dessutom en nödvändighet för att färdmedlet gång ska väljas eller till och med för att resan ska bli av överhuvudtaget. Bänkar är särskilt viktiga vid branta lutningar och andra fysiskt ansträngande sträckor men även på attraktiva platser, till exempel på torg eller platser i vackra naturmiljöer.

## Mobility management i planeringen

Umeå kommun har sedan många år tillbaka arbetat med kampanjer och åtgärder för att påverka umebornas resvanor. Ofta ligger fokus på cykel och kollektivtrafik istället för bil. Gång finns alltid med som ett hållbart resalternativ men lyfts sällan som huvudalternativet.

För att kunna påverka människors resebeteenden krävs att det finns en väl fungerande infrastruktur. Att länka ihop de åtgärder som görs i trafikmiljön med mobility management gör att effekten blir större. Att samordna mobility management med den fysiska planeringen ger goda möjligheter att påverka både val av färdmedel och själva behovet av transporter innan resan har börjat.

### Åtgärder

- Inventera gångytorna i och mellan olika bostadsområden med fokus på framkomlighet och trygghet för fotgängare.
- Inventera olika typer av hinder på gångbanor (till exempel olämpligt placerade vägmärken).
- Kartlägga viktiga målpunkter för barn och unga och om dessa kan nås till fots.
- Arbeta med beteendeförändring för att få fler att gå/ändra till hållbara färdmedel till exempel i samarbete med andra myndigheter.
- Arbeta med beteendeförändringar i samband med ny- och ombyggnationer för att uppmuntra till ett ökat gående.
- Arbeta med beteendeförändring för att uppnå ökad trafiksäkerhet och ökat samspel i trafiken, till exempel aktiviteter med inriktning mot synbarhet och att visa hänsyn.
- Med hjälp av resvaneundersökningen och restidskvoter (kopplat till fotgängare) kartlägga vilka målgrupper och vilka stadsdelsområden som kommunen bör fokusera på i arbetet med mobility management.
- Hitta lösningar för hur verksamheterna inom Umeå kommun tillsammans kan stötta trafikundervisningen i skolorna.



## Attraktiva gångmiljöer

Fotgängare väljer oftast, medvetet eller omedvetet, att gå sträckor som upplevs attraktiva och bekväma. Under vintern väljer vi plogade vägytor, sommartid väljer vi kanske den sida av gatan där det erbjuds skugga/sol. Dessa trafikanter färdas relativt långsamt och exponeras därför länge för varje ny vy.

En promenad blir mer intressant och upplevelserik om det finns saker att upptäcka på vägen. Att passera andra fotgängare upplevs också som något positivt. Gåendehastigheten tillåter fotgängaren att ta in detaljer och ger möjlighet att pausa för att till exempel studera ett konstverk eller en blomplantering.

### Fotgångarplanering för olika årstider

Förutsättningarna för gående i vår del av världen är starkt säsongsbetonade. Vid planering för fotgängare är det därför viktigt att ta hänsyn till årstidsaspekter, både vad gäller säsongsspecifika kvaliteter samt risker och begränsningar.

**Vår:** Tidiga vårblommor syns längs vägen. När solen kommer fram efter den mörka årstiden fylls de populära gångstråken av flanörer som vill njuta av vårsolen. Många tar fram löparskorna och använder alla framkomliga gångstråk för motion. Samtidigt finns fortfarande risk för halka både på is och rullgrus, vilket ställer krav på drift och underhåll av gångbanorna. Vattensamlingar kan finnas där smältvatten inte hunnit sjunka undan.

**Sommar:** Sommaren är av förklarliga skäl den årstid då flest umebor rör sig utomhus till fots. Vädret är behagligt och det finns mycket att se och göra, vilket gör att utevistelserna generellt blir längre. Stråk som är i stort sett obefolkade vid samma tid på dygnet under vintern kan vara fulla av människor som går, leker, springer eller uppehåller sig på torg och i parker.

**Höst:** Med sjunkande temperaturer minskar antalet människor som rör sig ute, särskilt kvällar och nätter. Med frosten kommer risk för halka, men även ansamlingar av löv på gångbanan kan orsaka fallolyckor. Innan snön kommer och hjälper till att reflektera ljuset kan en del platser upplevas som mörka under en stor del av dygnet. Människan förlitar sig till stor del på visuella intryck för att tolka omgivningen, vilket leder till att mörker skapar en känsla av otrygghet. Detta gäller särskilt för vissa särskilt utsatta grupper, som äldre och personer med synnedsättning. Till skillnad från cyklister och bilister saknar fotgängare oftast egna ljuskällor för att kunna se vägen framför sig, vilket gör det ännu viktigare med belysning längs gångstråk. Belysning blir även mer effektiv i mörker. Vid belysningsgestaltning är det viktigt att skilja på funktions- respektive stämnings- eller effektbelysning. Funktionsbelysning ska i första hand vara avsedd för och anpassad till gångytan och inte bara vara "ljusspill" från eventuellt intilliggande bilkörfält.

**Vinter:** Vid stabilt vinterföre, det vill säga under kalla perioder då det inte pendlar mellan plusgrader och minusgrader, är spark ett utmärkt alternativ att ta sig fram med i tätorternas bostadsområden och på landsväg. Med dagens halkbekämpningsmetoder finns det en konflikt mellan väghållarens ambition att bekämpa halkan och sparkåkarnas önskemål om bra sparkföre. Om det är risk för halka sandas kommunens gång- och cykelvägar och i vissa fall även gatorna, och då blir det mycket besvärligt att färdas med spark. Umeå kommun prioriterar dock en halkfri vägbana för fotgängare och cyklister för att minimera antalet halkolyckor. Förutsättningarna för att åka spark är bäst på lokalnätet, det vill säga lågtrafikerade villagator. Dessa sandas endast vid mycket besvärlig halka.



Foto: Robert Rösth

Under vintern tillkommer även en annan typ av fotgängare, nämligen skidåkare. Dessa rör sig främst i skogsområdena men även längs gånginfrastrukturen inne i staden. Kyla är kanske den mest framträdande årstidsaspekten och medför att både promenader och utevistelser blir kortare, vilket i sin tur påverkar folkhälsan negativt. År med mycket snö blir gatuutrymmena smala tills utlastning av snö sker. Antalet målpunkter längs promenaden blir också färre på vintern. Genom att tillföra platser där särskilt fokus har lagts på vinteranpassning, till exempel i form av en varm bänk, skyddande väggar eller ett soligt läge kan miljön hjälpa till att understödja gång som aktivitet även under vinterhalvåret.

## Vägvisning

Vägvisning är särskilt viktig för personer som inte brukar transportera sig till fots, eller för fotgängare på besök i annan stad eller stadsdel. Eftersom gator är markerade med gatunamn på kartor orienterar sig många efter dessa. Gång- och cykelbanorna har vanligen inte egennamn och därför är det svårare att orientera sig i detta vägnät. För att underlätta för trafikanterna har Umeå kommun markerat tunnlar med namn på den stadsdel som ansluter på andra sidan. Det finns även vägvisning i form av skyltar som visar avstånd till stadsdelar och större målpunkter på huvudvägnätet för gång och cykel för att underlätta för trafikanterna att orientera sig i staden.

## Åtgärder

- Utredda möjlighet till året runt-användning av bänkar.
- Utredda behov av bänkar vid ombyggnation och nybyggnation.
- Utredda var belysning längs gångvägnätet behöver kompletteras.
- Kartlägga befintliga och möjliga framtida rekreativgångstråk.
- Förbättra vägvisning för fotgängare, till exempel genom att ta fram en karta för fotgängare där avståndet illustreras både i avstånd och tid.



Foto: Umeå kommun

# Åtgärder

I tabellen nedan finns en sammanställning av programmets samtliga åtgärder. Den visar även vem som är ansvarig för respektive åtgärd. I det årliga budgetarbetet görs avvägningar mellan de olika åtgärderna. Observera att åtgärderna i programmet inte är finansierade utan måste hanteras i ordinarie budgetprocess.

Åtgärder	Ansvarig/-a
<b>Samverkan och samspel</b>	
Skapa en samverkansgrupp mellan verksamheter och bolag inom kommunen med fokus på de hållbara transportslagen	<b>TN</b> , BN, KSPLU, FN, MHN (GoP, Fastighet, DP, BL, Mex, ÖPI, MoH), Upab, UKF kollektivtrafik
Skapa en checklista för fotgängarinfrastruktur i arbetet med detaljplaner och bygglov	<b>TN</b> , BN (GoP, DP, BL)
Samverka med fastighetsägare i frågor där den kommunala och privata gånginfrastrukturen har beröringspunkter	<b>TN</b> (GoP)
<b>Framkomlighet och trafiksäkerhet</b>	
Utreda hur Umeå kommun ska mäta gångflöden (vilken teknik, vilken plats, hur ofta, tidpunkt, typ av resa).	<b>TN</b> (GoP)
Arbeta fram principer för hur och när separering mellan fotgängare och cyklister ska användas, t.ex. bredder och flöden, samt hur detta kan appliceras på olika gaturum.	<b>TN</b> (GoP)
Utreda hur delresor och rekreationsresor kan kartläggas.	<b>TN</b> , FN (GoP, Fritid)
Lägga in gångbanor (trottoarer) i gatukartan på Umeå kommuns webbsida.	<b>TN</b> (GoP)
Kartlägga restidskvot för fotgängare jämfört med andra färdmedel för olika delar i tätorten.	<b>KSPLU</b> , <b>TN</b> (ÖPI, GoP)
Kartlägga genhetsknot i gångvägnätet.	<b>TN</b> (GoP)
Genomföra en översyn av rutiner och checklistor avseende tillfälliga trafikanordningar som påverkar framkomligheten för fotgängare.	<b>TN</b> (GoP)
Arbeta för att minska återställningstiden för grävschakt på gångbanor och kombinerade gång- och cykelbanor.	<b>TN</b> (GoP)
Utreda hur problem med till exempel sättningar och trädrötter som skapar ojämn beläggning på gångvägar kan undvikas och ta fram åtgärdsplan.	<b>TN</b> (GoP)
Utreda vilka gångbanor (trottoarer) som ska vinterväghållas.	<b>TN</b> (GoP)
<b>En gångvänlig kommun för alla</b>	
Inventera gångytor i och mellan olika bostadsområden med fokus på framkomlighet och trygghet för fotgängare.	<b>TN</b> (GoP)
Inventera olika typer av hinder på gångbanor (till exempel olämpligt placerade vägmärken)	<b>TN</b> (GoP)
Kartlägga viktiga målpunkter för barn och unga och om dessa kan nås till fots.	<b>TN</b> , FN (GoP, Fritid)
Arbeta med beteendeförändring för att få fler att gå/ändra till hållbara färdmedel, till exempel i samarbete med andra myndigheter.	<b>TN</b> (GoP)
Arbeta med beteendeförändringar i samband med ny- och ombyggnationer för att uppmuntra till ett ökat gående.	<b>TN</b> (GoP)
Arbeta med beteendeförändring för att uppnå ökad trafiksäkerhet och ökat samspel i trafiken, till exempel aktiviteter med inriktning mot synbarhet och att visa hänsyn.	<b>TN</b> (GoP)
Med hjälp av resvaneundersökningen och restidskvoter (kopplat till fotgängare) kartlägga vilka målgrupper och vilka stadsdelsområden som kommunen bör fokusera på i arbetet med mobility management.	<b>TN</b> , KSPLU (GoP, ÖPI)
Hitta lösningar för hur verksamheterna inom Umeå kommun tillsammans kan stötta trafikundervisningen i skolorna.	<b>TN</b> , FoG (GoP, Utbildningsförvaltningen)

Åtgärder	Ansvarig/-a
<i>Attraktiva gångmiljöer</i>	
Utreda möjlighet till året runt-användning av bänkar.	<b>TN</b> (GoP)
Utreda behov av bänkar vid ombyggnation och nybyggnation.	<b>TN</b> (GoP)
Utreda var belysning längs gångvägnätet behöver kompletteras.	<b>TN</b> (GoP)
Kartlägga befintliga och möjliga framtida rekreationsgångvägar.	<b>TN, FN</b> (Fritid, GoP)
Förbättra vägvisning för fotgängare, till exempel genom att ta fram en karta där avståndet illustreras både i avstånd och tid.	<b>TN</b> (GoP)



# Uppföljning

I detta fotgängarprogram finns ett antal åtgärder som Umeå kommun ska genomföra för att uppmuntra fler att färdas till fots.

För att på ett enkelt sätt kunna följa hur arbetet går har följande indikatorer identifierats:

- Andel huvudresor som görs till fots i tätorten.
- Andel av de skadade fotgängarna i trafiken som skadats allvarligt.
- Andel av gångvägarna i huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik som är separerade från cyklister.
- Andel av passager och övergångsställen i huvudvägnätet för gång- och cykel som är hastighets-säkrade där de korsar huvudvägnätet för bil och/eller stomstråk för kollektivtrafiken.
- Andel av huvudvägnätet för gång och cykel som har belysning.
- Andel av det kommunala gång- och cykelvägnätet i tätorterna som har belysning.
- Medborgarnas nöjdhet med gång- och cykelvägnätet enligt Statistiska centralbyråns årliga medborgarundersökning.

Den första indikatorn, andel resor i tätorten som sker till fots, följs upp i nästa resvaneundersökning.

Resvaneundersökningar har hittills gjorts var åttonde år, vilket innebär att nästa görs år 2022.

Övriga indikatorer ska följas upp årligen och redovisas i ett bokslut för de hållbara färdätten.

# Källor

## Material utgivet av Umeå kommun

Bestämmelser för grävning på allmän plats (2015)

Cykeltrafikprogram för Umeå (2018)

Ditt ansvar som fastighetsägare Säkert och trevligt – vårt gemensamma ansvar

Medborgardialog inför Cykeltrafikprogram och Fotgängarprogram (Umeå kommun, 2017)

Program för tillgänglighet i Umeå kommun 2018–2030

Program för hållbar landsbygdsutveckling i Umeå kommun (Antagandeverision augusti 2018)

Renare luft i Umeå – Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsmål för kvävedioxid (Umeå kommun 2015)

Resvanor i Umeå, så reste kommuninvånarna hösten 2014 (Umeå kommun, 2015)

Strategi för jämställdhetsarbete i Umeå kommun (2017)

Trafikdatabeskrivning (Umeå kommun, 2017)

Trafiksäkerhetsprogram – Vägen mot ett trafiksäkrare Umeå (Umeå kommun, 2014)

Teknisk handbok (Gator och parker). Revideras en gång per år.

Umeå kommun (2008) Umeå kommuns lokala miljömål

Översiktsplan Umeå kommun, samrådshandling (Umeå kommun, 2017)

Översiktsplan för Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna (Umeå kommun, 2011)

## Övriga källor

Boverket (2011) *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader* BFS 2011:5 – ALM 2

Boverket (2013) *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpan av enkelt avhjälpta hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser* BFS 2013:9 – HIN 3

På tal om kvinnor och män 2018 (SCB)

Trafikverket (2013) *Vägledning för gångplanering*

Vägverket (2010) *Separering av gående och cyklister från varandra*

Wennberg H, (2011). *Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation*. Trivector Rapport 2011:27. Lund: Trivector Traffic AB

Öberg, G., Arvidsson, A (2012) *Skadade fotgängare – kostnad för fotgängarskador jämfört med vinterväghållningskostnader*. VTI rapport 735.

# Bilaga

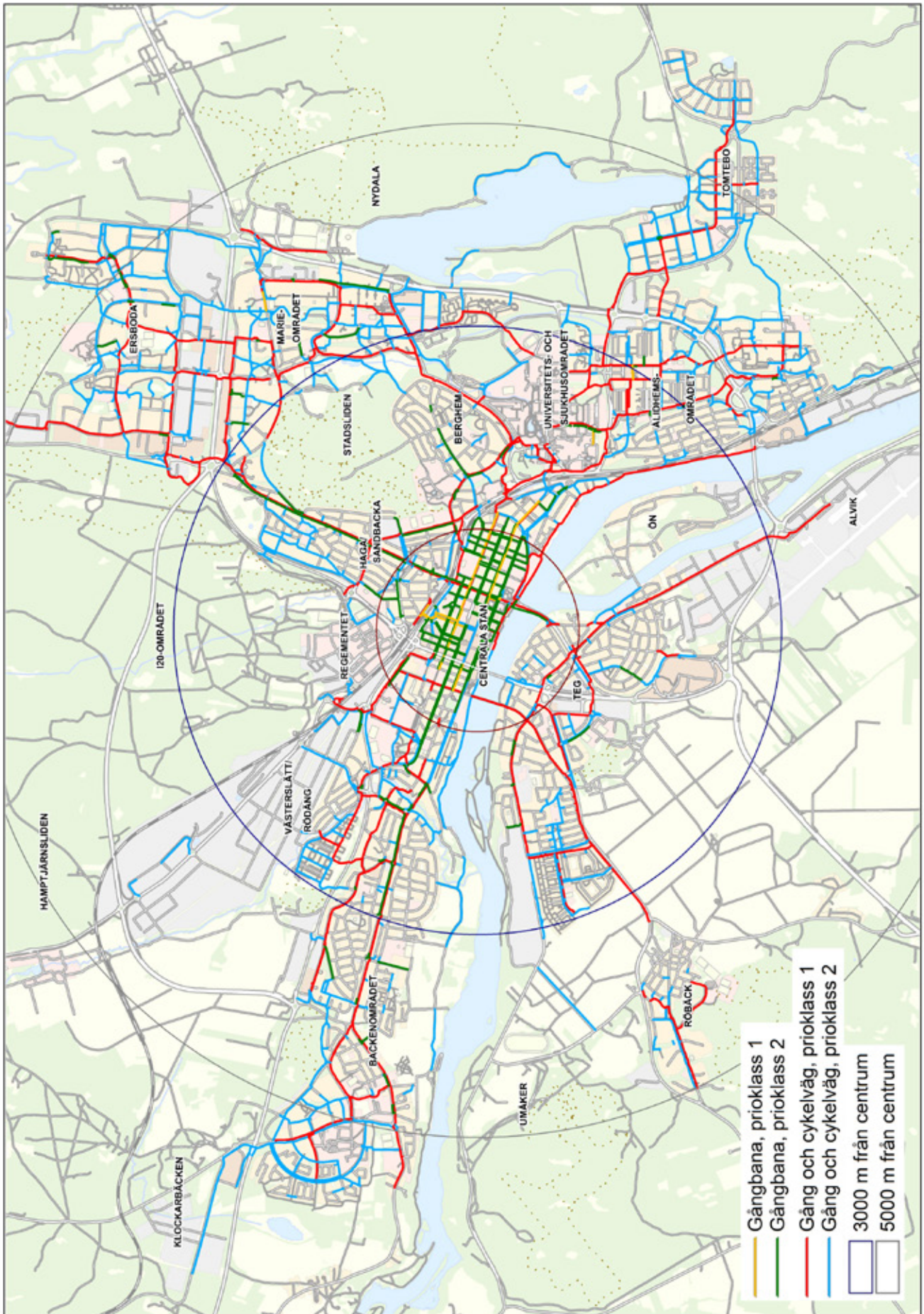
Kartor över gångbanor och kombinerade gång- och cykelvägar som vinterväghålls i Umeå, Holmsund, Obbola, Sävar och Hörnefors. De bifogade kartorna är uppdaterade i mars 2019. Uppdatering av dessa kartor sker kontinuerligt. För senaste versionerna, se Umeå kommuns webbsida.

## Umeå centrum



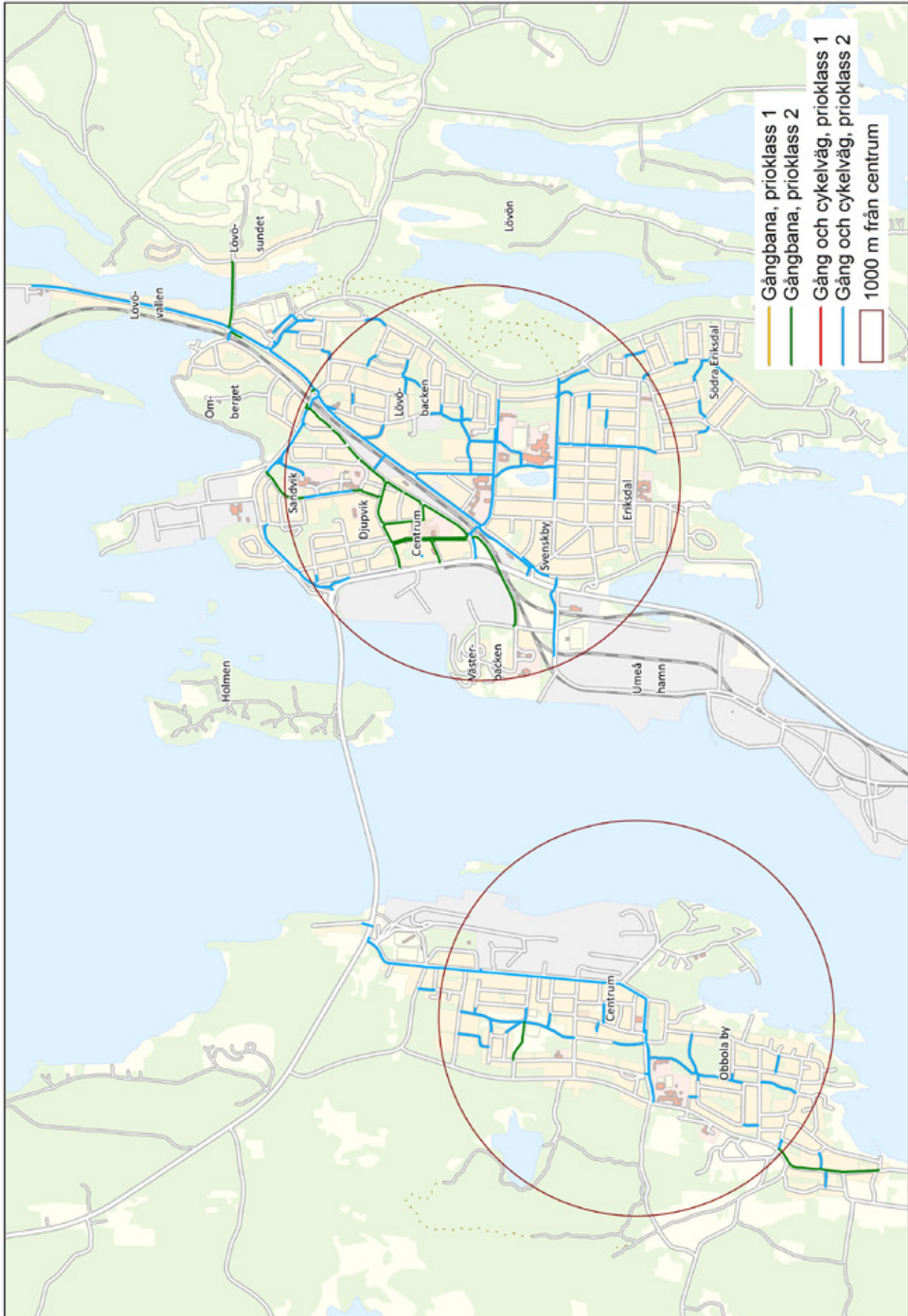


# Umeå tätort





# Holmsund/Obbola







# Hörnefors



**Gator och parker**

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

[umea.kommun@umea.se](mailto:umea.kommun@umea.se)

[www.umea.se/kommun](http://www.umea.se/kommun)