

# Gångstrategi för Örebro kommun

**PROGRAM**

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

**POLICY**

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

**STRATEGI**

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

**HANDLINGSPLAN**

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

**RIKTLINJER**

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av Programnämnd samhällsbyggnad den 3 december 2020, § 183

Dokumentansvarig på politisk nivå: Programnämnd samhällsbyggnad

Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Stadsmiljö- och Trafikenheten,  
Stadsbyggnadsförvaltningen

## Sammanfattning

Gång är ett trafikslag i staden som ska erkännas som ett transportsätt. Gång är hållbart, miljövänligt och positivt för folkhälsan. Fotgängare bidrar dessutom till liv och rörelse i staden.

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. Genom att betrakta gång som ett trafikslag synliggörs de särskilda behov som gångtrafikanten har. Att skapa en gångvänlig stad går hand i hand med de mål Örebro kommun slår fast i gångstrategin – i Örebro vågar, vill och kan alla gå.

Örebro kommun ska arbeta för gångvänlighet genom att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till måluppfyllelse.

## Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	<b>5</b>
1.1. Varför jobba med fotgångarfrågor?.....	5
1.2. Vad är en gångstrategi? .....	5
1.3. Fotgängares behov och förutsättningar.....	6
1.4. Termer och begrepp .....	6
<b>2. Nulägesbeskrivning</b> .....	<b>7</b>
2.1. Dagens gångflöden .....	7
2.2. Olyckor .....	7
2.3. Gångnätsanalys .....	8
2.4. Nuvarande mål och ställningstaganden .....	10
<b>3. Mål</b> .....	<b>11</b>
<b>4. Strategi för en gångvänlig planering</b> .....	<b>12</b>
4.1. Närhet.....	12
4.2. Tillgänglighet.....	12
4.3. Orienterbarhet.....	13
4.4. Trygghet .....	13
4.5. Jämställdhet och jämlikhet.....	14
4.6. Trafiksäkerhet .....	15
4.7. Framkomlighet.....	16
4.8. Attraktivitet.....	17
4.9. Hela resan perspektivet.....	18
<b>5. Åtgärdsområden</b> .....	<b>18</b>
5.1. Förtätning .....	18
5.2. Prioritera fotgångarna i stads kärnan .....	19
5.3. Inventering & investering.....	19
5.4. Information- och påverkansåtgärder.....	20
5.5. Drift och underhåll .....	21
5.6. Uppföljning.....	21
<b>Referenser</b> .....	<b>22</b>
Litteratur .....	22

# 1. Inledning

## 1.1. Varför jobba med fotgängarfrågor?

### Att gå ska betraktas som ett trafikslag

Att betrakta gång som ett eget transportsätt är det första steget att erkänna fotgängarens roll i staden. Likt andra transportslag har gångtrafikanten särskilda behov som måste synliggöras.

### Att gå är bra för miljön, folkhälsan, sparar pengar och skapar liv i staden

Fotgängare kräver inte något fordon för att röra sig vilket gör det till ett hållbart och miljövänligt transportslag. Färre bilar och fler gående bidrar till minskat buller, mindre trängsel och bättre luftkvalitet i staden.

En gångvänlig stad innebär fler möjligheter till ökad fysisk aktivitet vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa genom ett längre liv och minskad långtidssjukfrånvaro<sup>1</sup>. Gångvänliga stadsrum och gångstråk bidrar också till rörelsefrihet för människor med olika funktionaliteter och ålder vilket bidrar till jämlikhet och bättre tillgänglighet.

Stadsrummet blir mer socialt i en gångvänlig stad. Fotgängare möter varandra i en helt annan skala än andra trafikanter. Gångvänlighet i stadsrummet innebär mer attraktiva, detaljrika och växlande miljöer än för transportslag som transporterar sig i högre hastigheter.

Gång som transportsätt är yteffektivt och passar bra in i en växande stad. Att planera gångvänligt är att planera täta stadskärnor och med närhet mellan målpunkter.

## 1.2. Vad är en gångstrategi?

### Syfte

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. En mer utförlig beskrivning av utgångspunkter och nuläge finns i en separat underlagsrapport<sup>2</sup>.

### Avgränsningar

Gångstrategin inriktar sig på stråk där många människor rör sig eller där vi vill att många människor ska gå. Gångstrategin fokuserar på transportgående, där syftet är att ta sig till eller från en viss målpunkt, till skillnad från gång i rekreativt syfte.

Strategin innehåller inte detaljerade åtgärdsplaner för specifika stråk utan belyser viktiga principer för ökad gångvänlighet generellt, i hela kommunen.

---

<sup>1</sup> Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

<sup>2</sup> Gångstrategi för Örebro kommun- underlagsrapport. 2020. Örebro kommun.

### **Ansvar för genomförande**

Strategin berör främst Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden. Den ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering i berörda nämnder. För att genomföra åtgärderna som föreslås i strategin krävs brett samarbete över förvaltningsgränser.

### **Förankring**

Strategin har utarbetats vid enheten Stadsmiljö & trafik på Stadsbyggnadskontoret, i samråd med framför allt Tekniska förvaltningen men också med Vård- och omsorgsförvaltningen, Social välfärd och säkerhetsavdelningen på Kommunstyrelseförvaltningen. Strategin beslutades av Programnämnd samhällsbyggnad den 3 december 2020.

## **1.3. Fotgängares behov och förutsättningar**

Som gående används oftast muskelkraft för att ta sig fram och fotgängare är därför känsliga för längre avstånd och nivåskillnader. Ett tillgängligt och gent gånät utan störande barriärer är därför viktigt.

Fotgängare tar liten plats, är oskyddade och syns dåligt jämfört med andra trafikslag. En säker och trygg trafikmiljö präglas av låga fordonshastigheter, god exponering och belysning samt närhet till byggnader och närvaro av andra människor.

Den förhållandevis låga hastigheten medför att gående har betydligt större krav på attraktiva miljöer än andra trafikslag.

Tre grupper kräver särskild omtanke och bör vara dimensionerande vid utformning av gånätet: barn<sup>3</sup>, äldre och personer med funktionsnedsättning.

## **1.4. Termer och begrepp**

Begreppet *gångstråk* syftar på bestämda stråk där fotgängare rör sig mellan målpunkter. Det gäller främst stråk för att ta sig till målpunkter, inte rekreativa stråk där syftet med rörelsen är promenaden i sig. Ett gångstråk kan vara utformat på olika sätt, men vanligtvis är det en trottoar eller gångbana.

*Gångvänlighet* innebär hög standard och goda kvaliteter för gångtrafikanter. Det kan handla om släta och jämna asfalterade ytor, god belysning, finmaskighet i gånätet, upplevelserikt och gröna kvaliteter.

*Fotgängare* avser människor som transporterar sig främst genom att gå, men det kan också vara människor som rör sig framåt med ett hjälpmedel.

---

<sup>3</sup> Det är alltid viktigt att ta hänsyn till barnperspektivet i all planering, inte minst sedan FN:s Barnkonvention blev lag i Sverige 1 januari 2020. Barnkonventionen innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. En av flera kopplingar till gångstrategin är att det i barnkonventionen står att barns bästa ska beaktas vid beslut som rör barnet och att barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

*Kön:* Alla, oavsett kön, påverkas av de strukturella skillnader som finns i samhället mellan kvinnor och män. I gångstrategin återkommer formuleringen “män”, “kvinnor”, ”kvinnor och män” och “flickor och pojkar” för att utmaningarna kring jämställdhet ska bli tydliga, men insatserna ska alltid bedrivas med kunskap om att inte alla identifierar sig inom de juridiska könen.

## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1. Dagens gångflöden

Det är svårt att mäta gåendets omfattning i staden, landsbygden och de mindre tätorterna. Det finns sedan några år tillbaka kontinuerlig mätning av antalet passerande fotgängare vid några fasta punkter i centrala Örebro, men det är ännu svårt att dra några slutsatser om trender i gångflödet från detta underlag. I parker och naturområden finns det också besöksräknare för gång men där är det främst det rekreativa gåendet som räknas.

Enligt resvaneundersökningen 2017 står gång för 13 procent av antalet resor i Örebro kommun. Det kan vara en ökning sedan undersökningen 2011 då andelen uppgick till 11 procent, men metodskillnader och statistisk osäkerhet kan också förklara skillnaden.

Att andelen gång är ganska liten är en sanning som kräver viss modifikation. Det som redovisas är huvudresor. I princip alla färdstätt inkluderar ju en gångsträcka vid start och målpunkt, men gående till och från de övriga färdstättarna räknas inte med. När det gäller cykel och bil är gångsträckan i regel så kort att det knappast kan räknas som en resa, men när det gäller kollektivtrafik kan gångsträckan till hållplats vara upp till 400 meter, ibland mer. Om vi räknar med att varje resa i kollektivtrafiken innebär en gångresa till och från hållplats är drygt var fjärde resa en gångresa.

Det bör noteras att nya sätt att göra resvaneundersökningar med hjälp av en app i mobilen visar att antalet resor underskattas i de traditionella resvaneundersökningarna. Framför allt är det gångresor som registreras i för liten utsträckning.

Hur invånarna förflyttar sig varierar mellan stadsdelarna. Boende i city gör 30 procent av resorna till fots, medan andelen i Mosås bara är 2 procent. Generellt är gångresorna korta.

Resvaneundersökningen 2017 redovisar inte kommunsiffror uppdelade på män och kvinnor, men enligt undersökningen 2011 har kvinnor en högre andel förflyttningar till fots än män: 12 respektive 9 procent.

### 2.2. Olyckor

Flertalet av de olyckor som sker i Örebro med fotgängare sker i de centrala delarna av tätorten. Majoriteten av olyckorna är singelolyckor som oftast

innefattas av att personen i fråga halkar eller snubblar. Singelolyckorna resulterar vanligen i måttliga eller lindriga olyckor, i värsta fall benbrott. År 2017 och 2018 skedde enligt officiell statistik två dödsolyckor mellan fotgängare och motorfordon. För 2019 finns ingen inrapporterad dödsolycka.

### 2.3. Gångnätsanalys

Eftersom vi inte vet hur människor faktiskt förflyttar sig till fots i staden har vi genom en gångnätsanalys skapat en bild av vilka stråk som bör vara de mest använda. Utgångspunkten är viktiga målpunkter såsom hållplatser, grund- och gymnasieskolor, arbetsplatser, bostäder och samlingslokaler. Dessa antas representera ett urval av de samhällsfunktioner som stadens invånare behöver ta sig till vardags.

Gångnätsanalysen pekar ut fyra starka stråk som binder samman centrum med tätortens yttre delar:

- Rudbecksgatan från centrum mot Universitetsområdet,
- Hagagatan från centrum mot stadsdelen Haga,
- Västra och Östra Nobelgatan mot Ekersvägen och stadsdelen Varberga,
- Storgatan och Hovstavägen mot Norr.

I centrala Örebro finns ett antal starka stråk där ett stort antal människor rör sig dagligen, se karta i underlagsrapporten. Det är bland annat Slottsgatan som binder samman Olaigatan med Järnvägsgatan samt Fredsgatan och Drottninggatan mot Storgatan. Även Olaigatan mot Kilsgatan pekas ut ihop med Södra Strandgatan via Engelbrektsgatan och området runt Slottet med Kansligatan.

Av gångnätsanalysen framgår att det finns ett antal barriärer som innebär att fotgängare får en längre väg mellan målpunkter än fågelvägen. Dessa består bland annat av järnväg, motorväg och Svartån. Vissa stadsdelar är dessutom isolerade från varandra, vilket innebär långa avstånd och mindre attraktivt att gå. Områden med glesare befolkning och färre antal målpunkter kan i analysen tolkats att ha svagare gångstråk, men det betyder inte att de inte används och är av prioritet för den lokala befolkningen.

Hela gångnätsanalysen finns som bilaga i gångstrategins underlagsrapport.

#### **Barnperspektiv i gångnätsanalysen**

För barn är gångnätet en viktig del av den dagliga rörelsen. De flesta målpunkter för barn finns i närområdet runt bostaden där deras rörelsefrihet antingen möjliggörs eller begränsas utifrån dess nätverk för gång. Även om Örebro tätort till stor del har goda kopplingar för gång så präglas stadsstrukturen av storskaliga trafik- och järnvägsstråk som skapar barriäreffekter och skiljer stadsdelar från varandra. För ett barn blir betydelsen av de bristfälliga kopplingarna mellan stadsdelar extra stor då



rörelsefriheten, att på ett enkelt och orienterbart sätt ha möjlighet att röra sig mellan stadsdelar i staden till fots, hämmas.

Många stadsdelar i Örebro tätort präglas av trafikseparering, som till stor del infördes i trafikplaneringen under 1970- och 80 talet, vilket innebär både för- och nackdelar för såväl barn som vuxna. Även om trafiksepareringen har goda effekter på trafiksäkerhet innebär det negativa konsekvenser för orienterbarhet och trygghet. Exempel på stadsdelar med många barn där trafiken är separerad är Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken.

God orienterbarhet och trygghet är i synnerhet viktigt för barn som rör sig långsammare än vuxna och har en annan ögonhöjd vilket påverkar hur de förstår sin omgivning som försvåras då det är mörkt. Den upplevda tryggheten i en trafikseparerad miljö försvåras också av bristen på social närvaro, platser som tunnlar, broar och stora grönytor där det kan kännas ensamt. Exempelvis sträcker sig ett gångstråk genom ett stort skogsparti via en gångtunnel mellan Vivalla och Varberga som kan upplevas som otryggt.

Det finns även stora skillnader i risken för att utsättas för trafikolyckor mellan kön och socioekonomisk status. Till exempel löper 6–9 åringar i åldersgruppen 0–14 störst risk att drabbas och pojkar är mer utsatta än flickor i statistiken. Socioekonomiskt utsatta barn löper 20–30 procent högre risk att utsättas för en trafikolycka jämfört med barn i hushåll med hög socioekonomisk status. Barn som bor i flerfamiljshus har 5,5 gånger större risk att råka ut för en trafikolycka som fotgängare än barn som bor i villa.

Hastighetsbegränsning för biltrafiken är ett effektivt sätt att reducera olyckor. Av de fyra viktiga stråken som i analysen pekats ut som sammanbindande mellan centrum och Örebro tätorts yttre områden går tre utmed gator med hastighetsbegränsningen 50 km/h.

### **Gång i mindre tätorter**

En gånganalys för de mindre tätorterna i Örebro kommun visar dels var kommunen är väghållare, samt var större målpunkter finns. Gånganalysen, tillsammans med denna gångstrategi, ska fungera som underlag vid planering av åtgärder för att förbättra gångmöjligheterna i de mindre tätorterna, i linje med målen i Översiktsplanen som beskrivs nedan.

De mindre tätorterna Vintrosa, Odensbacken, Glanshammar och Garphyttan har ett mindre utbrett gångvägnät med en del gång i blandtrafik, men i gengäld korta avstånd mellan målpunkterna.

I Vintrosa är kommunen väghållare för huvuddelen av vägnätet, medan övriga mindre mestadels har enskilt eller statligt väghållarskap. I de fall där kommunen inte är ensam väghållare krävs samarbete och dialog med de andra väghållarna för att genomföra åtgärder.

Gånganalysen för de mindre tätorterna finns som bilaga i gångstrategins underlagsrapport.

## 2.4. Nuvarande mål och ställningstaganden

I Örebro kommuns **trafikprogram**<sup>4</sup> finns mål, utgångspunkter och principer för trafiken i kommunen. Ett målen är att gång, cykel och kollektivtrafik ska stå för 60 procent av antalet resor 2020. Färdmedelsmålet och trafikprogrammets innehåll visar en tydlig inriktning mot att fler resor måste ske till fots och att en målinriktad planering där bebyggelsens lokalisering och sammansättning är en viktig förutsättning för att få en struktur där man vill, kan och vågar gå.

**Kommunens översiktsplan**<sup>5</sup> innehåller ställningstaganden för att göra det mer attraktivt att gå:

- Fotgängare ses som ett eget transportslag som ska ha en god tillgänglighet i hela staden, i tätorterna och på landsbygden.
- Det ska finnas ett väl utbyggt gångvägnät i staden och i de mindre tätorterna som ger möjlighet att gå den kortaste vägen.
- Gångvägarna ska upplevas säkra, trygga och trivsamma för alla, oavsett ålder, kön och fysisk förmåga.
- Fotgängare ska kunna röra sig längs huvudnätet för cykel. En separering mellan gående och cyklister ska eftersträvas.
- Vid planering, nybyggnad och ombyggnad av gator, allmän plats och nya områden ska gåendes perspektiv vara en viktig utgångspunkt.
- Särskilt fokus ska läggas på att tillhandhålla säkra gångvägar till och från skolor och fritidsaktiviteter.
- För att skapa trygghet under såväl dag som kväll ska det finnas alternativa vägar till olika målpunkter.
- I stora stadskvarter (längre än cirka 200 meter) bör man vid detaljplanering skapa möjlighet för fotgängare att passera genom kvarteret.
- Drift och underhåll av gångvägar och gångytor ska hålla hög kvalitet året runt.

Mycket viktigt för kommunens gångvänlighet är även översiktsplanens tydliga fokus på funktionsblandning, satsning på utpekade lokala kärnor och fortsatt förtätning, som sammantaget bidrar till korta avstånd mellan målpunkterna.

Även kommunens **hållbarhetsprogram**<sup>6</sup> behandlar hållbar resande. Gång som färdmedel bidrar positivt till flera av de 17 målen i Agenda 2030, bl.a. ökad jämställdhet, minskad ojämlikhet, bekämpa klimatförändringarna och hållbara städer.

---

<sup>4</sup> Trafikprogram för Örebro kommun. Antaget av kommunfullmäktige 2014 (Sam 37/2008).

<sup>5</sup> Översiktsplan för Örebro kommun, 2018.

<sup>6</sup> Vårt hållbara Örebro. Antaget av kommunfullmäktige 2020 (Ks 1401/2017).

### 3. Mål

Örebro ska vara en gångvänlig kommun där gång betraktas som ett eget trafikslag. Gångstrategins mål är att alla i Örebro vågar, vill och kan gå. Alla ska ha möjlighet att gå i ett sammanhängande gångnät som är enkelt att orientera sig i. Gångstråken ska ha god framkomlighet, upplevas som trygga och säkra. Gångmiljöerna ska också vara trevliga och attraktiva att vistas i. Kommunens mål ska vara att gångvänligheten i stadens gångstråk ska öka och att andelen gång ska bidra till att nå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor.



- Andelen gångresor ska bidra till att uppnå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor
- Den positiva upplevelsen av gångvänligheten i närmiljön och i de olika stadsdelarna ska öka.

Målen är i linje med trafikprogrammet. Uppföljning ska ske genom resvaneundersökning och regelbundna attitydundersökningar.

## 4. Strategi för en gångvänlig planering

För att göra staden attraktiv för gående måste ett flertal aspekter beaktas. De är här grupperade under nio rubriker, som måste beaktas i allt löpande arbete. De beskrivs mer utförligt i gångstrategins underlagsrapport.

### 4.1. Närhet

Den enskilt viktigaste faktorn för en hög andel gående i en stad är närhet mellan målpunkterna. Placering av ny bebyggelse har en direkt påverkan på färdmedelsval och gångvänlighet. Här är det viktigt att följa översiktsplanens intentioner och fortsätta bygga en tät och funktionsblandad stad. Det finns en stor potential för förtätning av staden som inte inkräktar på grönområden med sociala kvaliteter och denna fråga bör belysas mer i detalj.

Gångnätet ska bidra till att knyta samman staden och minska de upplevda avstånden. Ett mer finmaskigt och sammanhängande gångnät skapar valmöjligheter, men också närhet till målpunkter, såsom till kollektivtrafik och omgivande stadsdelar. Genheten i gångnätet skapar variation av gångförbindelser och gör det lättare att förflytta sig.

### 4.2. Tillgänglighet

God tillgänghet är en förutsättning för att skapa gångvänliga miljöer. Genom att fortsätta arbetet med att bygga bort enkelt avhjälpta hinder blir det lättare för alla att ta sig fram på trottoarer, gångvägar, övergångsställen, parker och torg och därefter ta sig in i byggnader för att använda lokaler.



Figur 1. Exempel på en otillgänglig bänk som inte kan nås med ex. rullstol längs en gång- och cykelstråk.

Att göra rätt från början är inte bara kostnadseffektivt utan också ett sätt att tillgängliggöra staden på ett systematiskt sätt, främst vid nybyggnation. Det innebär exempelvis att tillgodose god belysning och en jämn markbeläggning samt använda markmaterial som ger god visuell och tydlig kontrast såsom taktila plattor och ledstråk, åtgärder som minskar risken för att snubbla och skapar enklare framkomlighet.



Figur 2. Gång-och cykelbana med taktil avgränsning på Karlsdalsallén

### 4.3. Orienterbarhet

En god orienterbarhet understöds av ett finmaskigt gångvägnät bestående av större parallella gator och mindre gator som sammankopplar dessa i ett översiktligt nätverk. På vissa platser i staden kan det behövas fler kopplingar och en omprioritering mellan trafikslagen för att gångnätet ska förbättras. En rutnätsstruktur ger god orienterbarhet och trygghet.

För gångtrafikanten är det viktigt att gångnätet är kontinuerligt. Genom att åtgärda svaga kopplingar där gångtrafikanten inte är prioriterad över andra trafikslag eller där gångnätet leder till en återvändsgata, uppnås ett mer sammanhängande gångvägnät. Kontinuerliga stråk är även viktigt för tillgängligheten.

God vägvisning kan öka gåendet. Vid ombyggnationer är det särskilt viktigt att genom vägvisning informera om eventuell omledning av gångtrafiken. Särskild skyltning för personer med nedsatt syn eller kognitiv funktionsnedsättning kan vara aktuell vid större målpunkter.

### 4.4. Trygghet

För en gångtrafikant är trygghet en särskilt viktig aspekt i rörelsen genom staden. Att förebygga känslan av otrygghet handlar till stor del om reella insatser i miljön.

Kvinnor upplever i högre grad rädsla för att vistas i det offentliga rummet än män, kopplat till att bli utsatt för sexuellt våld. Det är viktigt att förstå vilka aspekter som gör att en plats uppfattas som otrygg för att sedan implementera åtgärder. Dialog med flickor och kvinnor för att få deras perspektiv kan ge underlag för trygghetsinsatser på specifika platser.

Trygghet handlar till stor del om överblickbarhet och att som gångtrafikanter ha ett brett, överskådligt och öppet synfält. För att skapa en trygg stad och i synnerhet trygga gångstråk är god belysning grundläggande. Platser med undermålig belysning skapar brist på överblickbarhet vilket i sin tur skapar otrygghet.

Många upplever en känsla av trygghet där det finns liv, rörelse och mycket människor. Således ökar tryggheten när vi skapar en god funktionsvariation med social närvaro de flesta tider på dygnet. Även gångstråk utmed bilvägar är att föredra i detta perspektiv. Flera valmöjligheter och gena kopplingar mellan målpunkter skapar också trygghet för gångtrafikanterna.

Snabb sanering av klotter och åtgärder för att minska skadegörelse och nedskräpning kan också ha en god effekt på trygghetskänslan.

#### 4.5. Jämställdhet och jämlikhet

Att urskilja och prioritera gång som ett trafikslag är positivt för jämställdhet och jämlikhet. Eftersom kvinnor till större del än män reser hållbart bidrar ett ökat fokus på gångtrafik till ett mer jämställt samhälle.

Det finns grupper i samhället som av olika anledningar inte kan eller får äga och/eller köra bil, till exempel barn, människor med funktionsnedsättning av olika slag och grupper med en låg socioekonomisk status. Att skapa gångvänliga miljöer med gena och framkomliga gångstråk är positivt för alla.



Figur 3. Barn är ett exempel på en grupp i samhället som gynnas av god gångvänlighet.

För att skapa ett mer jämställt och jämlikt samhälle är det viktigt med riktade dialoger för att nå marginaliserade grupper i samhället<sup>7</sup>. En könskonsekvensanalys är ett användbart verktyg för att analysera hur en investering påverkar könen. En genderbudgetanalys kan användas för att i efterhand analysera hur resurserna har tilldelats könen vid en genomförd investering.

#### 4.6. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet kopplat till gångtrafik handlar till stor del om drift och underhåll, men också om utformning av gångbanor. Ytskikt med sprickor, sättningar, dåliga lagningar och andra ojämnheter bidrar till en sämre gångvänlighet. Det är viktigt att gångytorna i staden håller en hög standard, i synnerhet vid prioriterade gångstråk. Växtlighet ska hållas efter för god sikt och reparationer av gångytor ska helst ske snabbt. Det ska finnas god belysning längs gångbanor med höga flöden och längs prioriterade stråk. Särskilt viktigt är god belysning vid korsningar, passager och hållplatser.

Vinterväghållning, inklusive sopning, sandupptagning och snöröjning, är centralt. Om en gångbana har god framkomlighet och underhålls regelbundet vågar fler gå, vilket resulterar i att även tryggheten höjs när säkerheten blir bättre. Det är viktigt att informera och påminna fastighetsägare om deras ansvar att renhålla och plöja utanför deras fastigheter.



Figur 4. Sopsaltning gör det enklare för oskyddade trafikanter att både gå och cykla under vintern.

Vid huvudcykelstråk ska gångtrafikanter och cykeltrafikanter separeras från varandra. Det ska även eftersträvas att gångtrafikanter och cykeltrafikanter separeras från varandra vid övriga gång- och cykelbanor. Gångbanan ska underhållas likvärdigt med cykelbanan för att minska konflikter mellan trafikslagen. Separeringslinjerna i marken ska hållas i gott skick och regleringen ska vara enkel att förstå i form av skyltning och märken i marken.

<sup>7</sup> Med marginaliserade grupper menas grupper som i vanliga fall inte får lika stort utrymme i debatter och vars åsikter generellt inte hörs eller tillgodoses. Till de marginaliserade grupperna hör bland annat kvinnor, barn, äldre, människor med funktionsnedsättning m.fl.

Tekniska lösningar kan förbättra trafiksäkerheten för gående, främst genom smart belysning och bättre signaler vid övergångar. Information på kommunens hemsida, sociala medier eller en applikation kan vara till hjälp för att fler medborgare ska hitta och anmäla problem i det fysiska gångnätet.

## 4.7. Framkomlighet

Framkomligheten för gående påverkas negativt av olika typer av barriärer. I Örebro tätort utgör bland annat motorvägen E18/E20, järnvägen och Svartån stora barriärer. Framkomligheten kan även begränsas av stora trafikmängder, höga hastigheter och tung trafik. Det finns även mindre barriärer som är lättare att avhjälpa, till exempel saknade länkar i gångstråk eller kantstenar som kan sänkas.

Utrymmet som krävs för gående kan variera beroende på flöden, men ska vara tillräckligt för människor med funktionsnedsättning.

I stadskärnan ska fotgängare prioriteras före andra transportslag. På viktiga gångstråk, främst i centrala delar av staden samt längs barns skolvägar ska hastighetssäkrade övergångsställen förordas framför gångpassager. Övergångsställen har en högre väjningsandel av bilar än gångpassager, särskilt de gångpassager som inte är upphöjda. Även en upphöjd gångpassage ger ofta upphov till förvirring och osäkerhet där det inte finns en samstämmighet mellan fordonsförare och gående. Väjningsandelen tenderar också att öka med lägre hastighet.<sup>8</sup>

Genom att prioritera gående i trafiksignaler kan de få en högre status gentemot andra trafikslag, framförallt biltrafiken. I stråk med höga flöden av gående kan detektorer känna av och ges prioritet, vilket ökar bekvämligheten. Vid övergångsställen med höga flöden är det fördelaktigt att ha ljud- och ljussignaler, främst för tillgänglighetens skull så personer med olika funktionsnedsättningar antingen hör eller ser när de ska gå över gatan.

Vid vägarbeten och byggnation ska det finnas en tydlig och god omledning. Framkomligheten vid omledning är i synnerhet viktigt för grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det är fördelaktigt om gångtrafikanter inte behöver ta omvägar under byggtid och höga krav ska ställas på återställande efter byggtid.

---

<sup>8</sup> Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2015.





Figur 5. Barriärbryggande passage genom gång- och cykelbana under Hedgatan, Örebro.

#### 4.8. Attraktivitet

Den som går rör sig långsammare än övriga trafikslag och uppfattar därmed mer av den omgivande miljön under en längre tid. En innehållsrik omgivning är därför viktig för gångtrafikanten, till exempel varierande fasader, konst, parker och andra målpunkter längs sträckan. Möblering i gaturummet och längs gångstråk, till exempel sittmöjligheter, kan också ha betydelse för människors vilja att gå utifrån om man orkar att gå en hel sträcka utan att ta en paus eller inte.



Figur 6. Gångstråk i centrala Örebro med attraktiv omgivning som ger mervärde

## 4.9. Hela resan perspektivet

När vi reser vill vi vanligtvis komma från start- till målpunkt så snabbt och smidigt som möjligt. På avstånd upp till 1–2 kilometer är det ofta rationellt att gå hela vägen, särskilt om man beaktar den vardagsmotion som fås på köpet. Med bättre förutsättningar att gå till stationer och hållplatser gynnas kollektivtrafiken eftersom upptagningsområdet ökar. Goda och trygga gångstråk mellan hållplatser och målpunkter är viktigt, särskilt till och från skolor och fritidsaktiviteter där många barn rör sig.



Figur 7. För fotgängare är genhet och framkomlighet till kollektivtrafikpunkter viktigt.

## 5. Åtgärdsområden

### 5.1. Förtätning

*Ansvarig nämnd:* Programnämnd samhällsbyggnad

Placering av ny bebyggelse har en direkt påverkan på färdmedelsval och gångvänlighet. Andelen gående avtar snabbt vid avstånd över 1–2 km. Det enskilt viktigaste sättet att gynna gång som transportmedel är därför att bygga en tät och funktionsblandad stad, med korta avstånd mellan målpunkterna.

Översiktsplanen ger starkt stöd för detta och av utvecklingsstrategin för staden framgår bland annat:

- Örebro ska vara en tätt växande stad i alla väderstreck.
- Örebro ska vara en stad med boendemiljöer med stor närhet till natur, parker, fritid, service och till stadskärnan.
- Örebro ska vara en sammanhållen stad med stadsdelar som kompletterar varandra och stadsområden som sitter ihop.
- Mötesplatser och fungerande vardagsliv i stadsdelarna skapas genom att tillkommande dagligvaruhandel, offentlig service, kultur- och fritidsaktiviteter etc. i stor utsträckning lokaliseras till vissa stråk och befintliga eller nya lokala centrum.
- Det område som uppfattas som innerstad kommer att växa genom förtätning och omgestaltning av huvudgator.

Inriktningen i översiktsplanen är även att förtäta landsbygden, genom att prioritera bebyggelseutveckling i tätorter, de småorter som är viktiga i sin bygd och de områden som förbinder dem med staden.

Det finns en stor potential för förtätning av staden som inte inkräktar på grönområden med sociala kvaliteter och denna fråga bör belysas mer i detalj, för att lyfta vinsterna för gångvänlighet och hållbar stadsplanering i stort.

## 5.2. Prioritera fotgängarna i stadskärnan

*Ansvarig nämnd:* Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden

I stadskärnan ska alla kunna vistas i en trygg, trafiksäker och attraktiv miljö. Det betyder att kommunen ska verka för fler bilfria zoner, minskat antal markparkeringar för bil i för stadsmiljön attraktiva lägen, lägre hastighet för fordonstrafik och företräde för gående i alla konfliktpunkter med andra transportslag.

## 5.3. Inventering & investering

*Ansvarig nämnd:* Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden

Prioritering av investeringar i gångnätet ska baseras på stråkanalys, som kompletteras med olycksstatistik, synpunkter från riktade dialoger och attitydundersökningar.

Gångstråksanalysen för Örebro tätort pekar ut flera starka stråk som binder samman centrum med tätortens yttre områden. Åtgärder för att gynna gångtrafik utmed dessa ska utredas mer i detalj. Längs stråk där färre människor rör sig kan det vara angeläget att investera i trygghetsskapande åtgärder. Gångstråken bör även inventeras ur ett barnperspektiv.

Möjligheten att överbrygga barriärer mellan stadsdelar för att förenkla fotgängares resa mellan målpunkter behöver också utredas vidare.

Trygghetsåtgärder är aktuellt i stadsdelar där det bor många barn, eller går många barn i skola, och där det finns starka gångstråk. Trygghetsinsatser är

också aktuella i stråk där det finns behov av belysning eller andra former av fysiska åtgärder för att öka tryggheten, i synnerhet vid tunnlar/broar. Könskonsekvensanalys är ett användbart verktyg inför en investering för att säkerställa att den gagnar båda könen.

Stadsdelar där trafiken är separerad kan vara problematiska för trygghet, genhet och orienterbarhet, i synnerhet för barn. Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken är exempel på sådana stadsdelar.

Inventering av gångnätet intill skolor, förskolor och fritidsaktiviteter där många barn rör sig kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner där man med fördel kan samarbeta med skolor genom dialog. Även dialog med aktörer inom Kultur- och fritidssektorn samt föreningar kan vara aktuellt.

Även inventering av gångnätet intill vård- och omsorgsbostäder och andra bostäder riktade till äldre, kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner då äldre ofta råkar ut för olyckor.

Förbättringspotential för gående finns även i de mindre tätorterna, men behöver utredas närmare för att formulera åtgärder. Potentiella åtgärder försvaras av att kommunen ibland inte är väghållare, exempelvis i Odensbacken.

## 5.4. Information- och påverkansåtgärder

*Ansvarig nämnd:* Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden

Information- och påverkansåtgärder kan öka andelen fotgängare. Störst effekt fås genom att kombinera information med fysiska förändringar. Exempel på aktiviteter för att öka gåendet kan vara:

- Information om möjligheter till gång till nyinflyttade.
- Kommunikation vid ny- och ombyggnation kopplat till gång, t.ex. en ny gång- och cykelbana eller omprioritering av gaturum.
- Kampanj för att uppmärksamma trafikslaget gång och uppmuntra till att fler går.
- Kommunikation med fastighetsägare om drift av trottoarer och gångbanor.
- Information om hur medborgare gör en felanmälan i den fysiska miljön

## 5.5. Drift och underhåll

*Ansvarig nämnd:* Tekniska nämnden

Drift och underhåll av gångbanor, trottoarer och andra gångytor är en av de viktigaste åtgärderna för att gångvänligheten främst kopplat till trygghet och säkerhet i Örebro kommun ska öka. Särskilt viktiga frågor är:

- Vinterunderhåll av gångbanor vintertid
- God belysning, i synnerhet längs gångstråk med höga flöden, i centrum och vid broar/tunnlar/passager
- Jämn beläggning
- Rökning av sly och annan växtlighet för ökad trygghet och trafiksäkerhet
- Tillgänglighet längs gångstråk med ledstråk och taktila avgränsningar samt målade trappnosar
- God omledning vid gatuarbeten och att felanmälningar åtgärdas
- Fortsätta förbättra tillgängligheten i den fysiska miljön på allmän plats genom att undanröja enkelt avhjälpna hinder
- Påminna fastighetsägare om sitt ansvar för underhåll av trottoarer och tillhandahålla avtal med fastighetsägare för snörökning
- Vara öppna för att testa innovationer inom gång

## 5.6. Uppföljning

*Ansvarig nämnd:* Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden

Uppföljning via indikator	Hur ofta?
<b>Gångtrafikens omfattning</b>	
Resvaneundersökning	Var fjärde år
Årliga fotgängarräkningar <sup>9</sup>	Varje år
Trafiksäkerhet via STRADA	Varje år
<b>Trygghet</b>	
Ta del av nationella trygghetsundersökningen (NTU)	Varje år
Ta del av information från trygghetsvandringar (BRÅ)	Varje år
<b>Insatser</b>	
Dialog med medborgare för riktade åtgärder	Varje år
Attitydundersökning genom medborgarenkät	Vart fjärde år
Genderbudgetanalys på investeringar	Vart fjärde år

<sup>9</sup> Potential finns att utveckla mätmetod för fotgängarräkningar och utreda hur vi kan komma fram till slutsatser som stämmer överens med det verkliga gångflödet över tid.

## Referenser

### Litteratur

Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

Gånganalys Örebro. ÅF. 2019

Gångstrategi för Örebro kommun – underlagsrapport.

Resvaneundersökning i Mälardalen hösten 2011. En gemensam undersökning av tågresandet mellan sju län, Markör och ÅF, mars 2012.

Resvaneundersökningen 2011

Resvaneundersökningen 2017.

Trafikverket och SKL 2013. *Gångbar stad. Att skapa nät för gående*, Stockholm och Borlänge: Trafikverket och SKL.

Trafikprogram för Örebro kommun, 2014

Vägar och gators utformning. Trafikverket, 2015.

Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2019.

Översiktsplan för Örebro kommun, 2018