

Hållbart resande

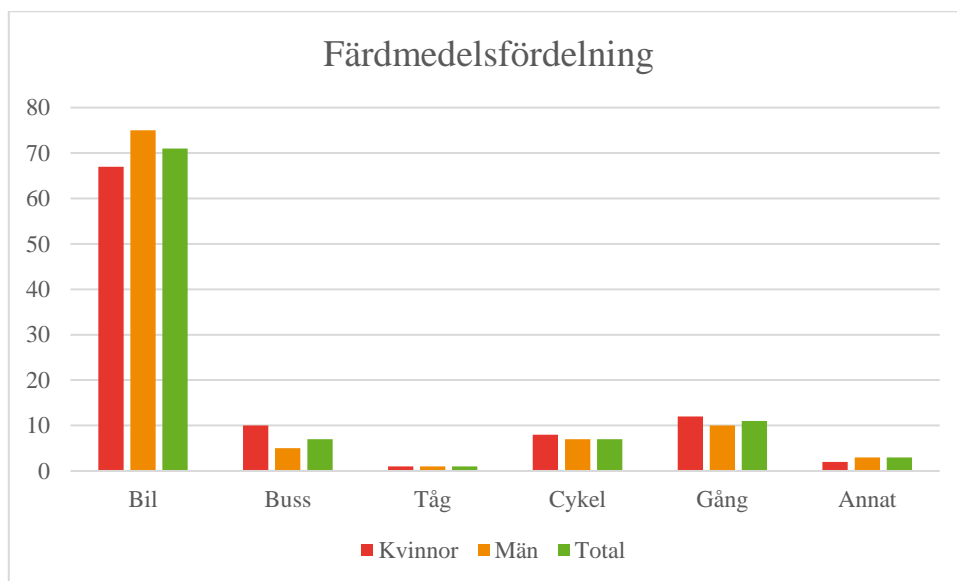
Senast uppdaterad: 2022-09-13

Bilen har sedan 1950-talet varit normen för samhälls- och trafikplaneringen vilket har medfört att bilen under lång tid har fått stort utrymme i trafikplaneringen medan andra trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik fått mindre utrymme. Under de senaste åren har ett skifte skett från att fokusera på bilen till att fokusera på de hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Att öka andelen hållbara resor är nödvändigt för att nå hållbarhetsmålen som finns både nationellt och internationellt.

Hållbart resande i Sundsvall

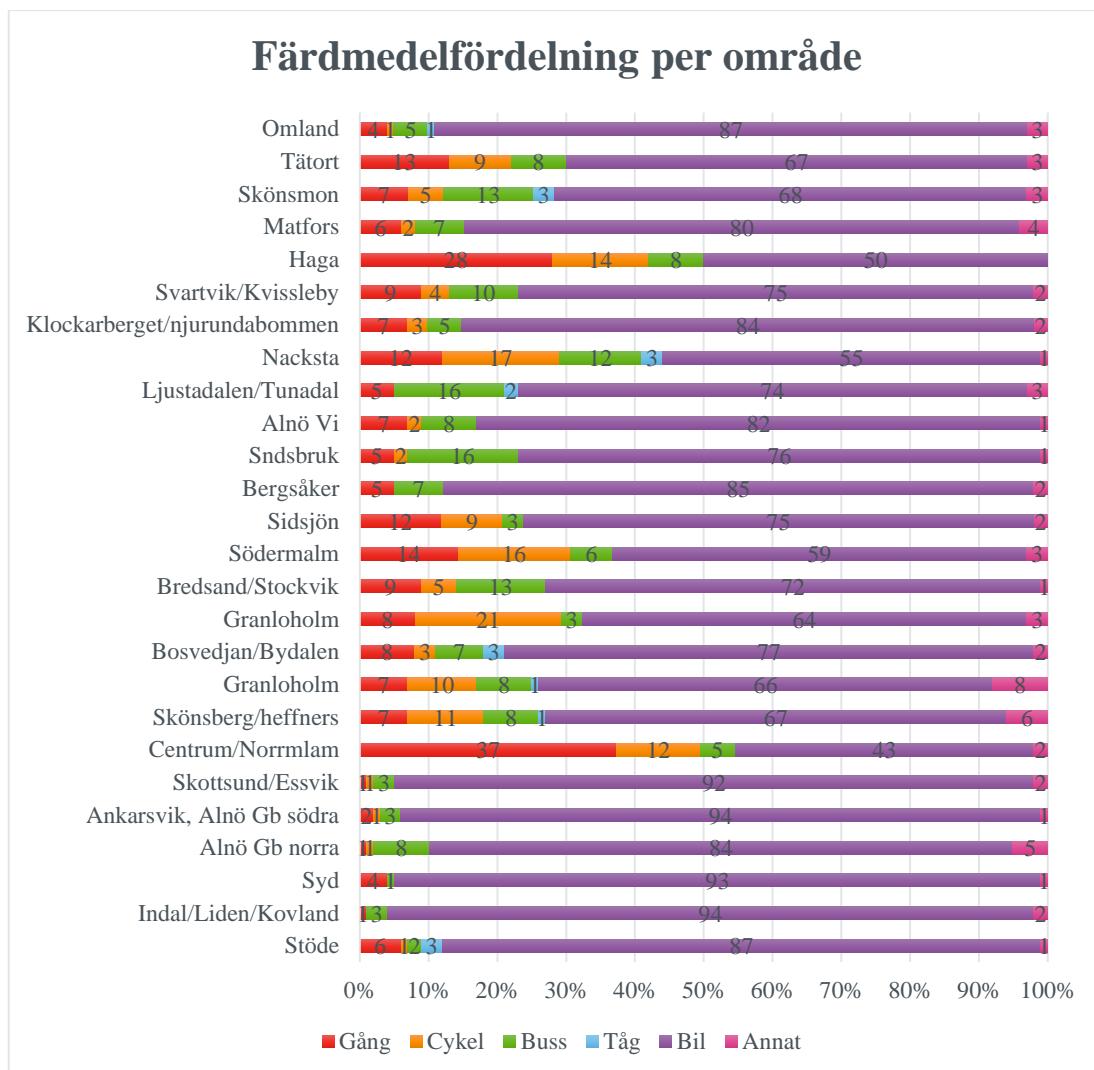
Resvaneundersökningen

Den senaste resvaneundersökningen i Sundsvall genomfördes 2016. Där såg färdmedelsfördelningen ut på följande sätt.

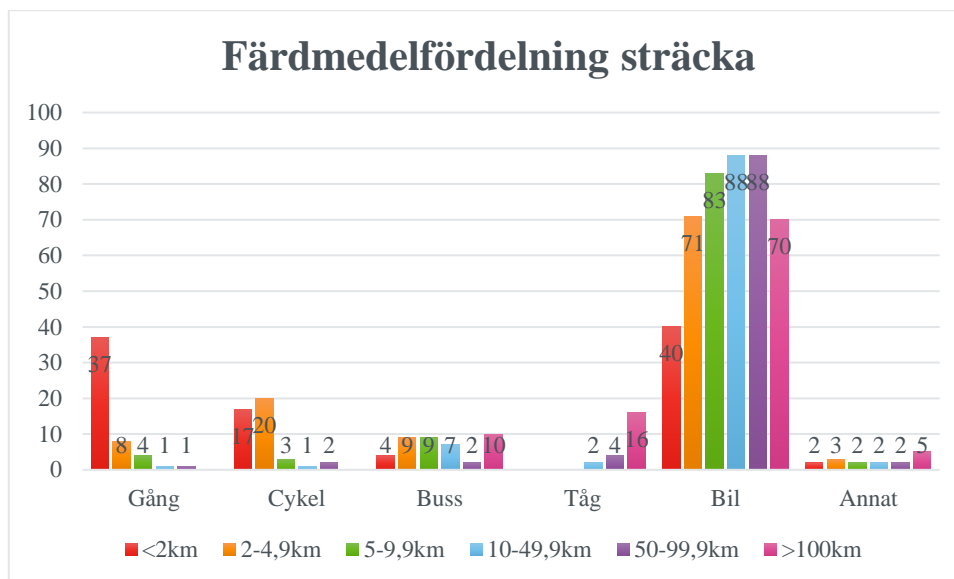


Vilket färdmedel människor väljer beror på olika faktorer bland annat vart de bor, bilen är mer dominant på landsbygden medan i de mer centrala områdena är det vanligare att gå och cykla även om bilen fortfarande är det vanligaste färdmedlet även i de mest centrala områdena. Även resans längd har betydelse för val av färdmedel. På resorna under två kilometer är bilen minst dominant, cirka 40 procent av alla resor sker med bil och 37 procent till fots.

Om resorna delas upp på område ser färdmedelsfördelningen ut på följande sätt.



Färdmedelfördelningen uppdelat på sträcka ser ut på följande sätt.



Respondenterna fick svara på varför de valde respektive färdmedel. De som körde bil till arbete och skola svarade bland annat att det är för att bilen är snabb, flexibel och bekväm. De som åkte bil som passagerare uppgav att de gjorde det främst för att möjlighet till samåkning finns och för att kollektivtrafiken upplevs som obefintlig eller begränsad. Bland bussresenärerna uppgavs främst brist på alternativ men också att bussen var snabb, flexibel och bekväm. Bland de som cyklar var även där motiven snabbt, flexibelt och bekvämt viktiga men också miljö- och hälsoaspekten. Bland gående var det främsta motivet resans längd.

En stor andel av de korta resorna sker med bil och skulle behöva flytta över till mer hållbara transportmedel. Under två kilometer är ett rimligt gångavstånd, under fem kilometer är ett rimligt cykelavstånd. Stora delar av Sundsvalls tätort har mindre än fem kilometer till centrum. Inom Sundsvalls tätort nås stora delar av staden med bussar i stomlinjetrafik. Det borde därför finnas goda möjligheter att flytta över stora delar av biltrafiken till hållbara transportmedel.

Gång

Kommunen har en fast mätare för gångtrafik på Storgatan. Den installerades under 2016. I tabell nedan redovisas genomsnittligt antal gångtrafikanter per vardagsdygn för de åren som mätaren funnits.

År	Storgatan
2017	80
2018	174

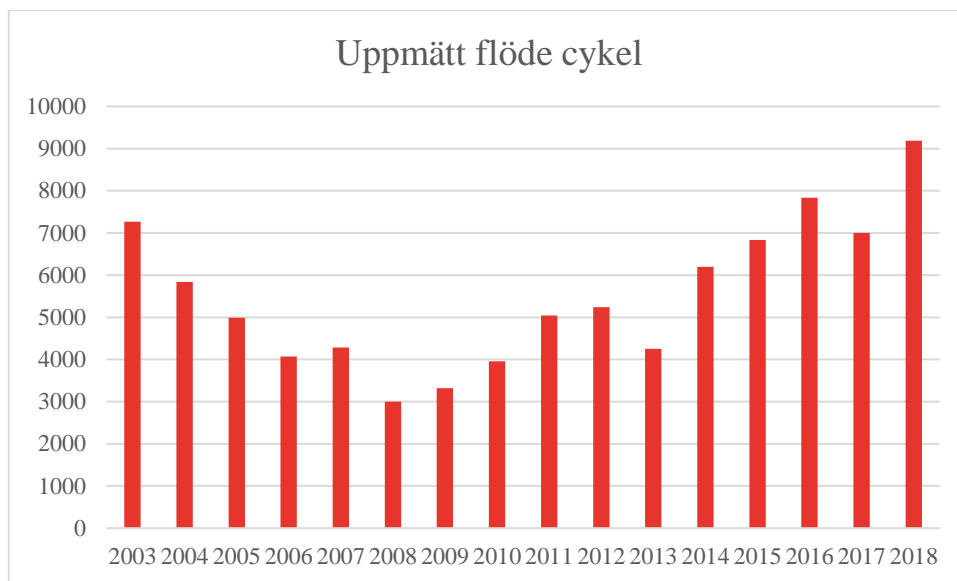
En faktor som påverkar invånarnas val av transportmedel är om människor känner sig trygga. Om en person känner sig otrygg kan det göra att personen till exempel väljer att åka bil istället för att gå. För att ta reda på hur invånarna upplever tryggheten på olika platser genomför Sundsvalls kommun trygghetsvandringar i olika delar av kommunen. En kort sammanställning visar att det ofta är platser med dålig belysning eller avsaknad av belysning, klotter, höga buskage, dåligt vägunderhåll, smala och mörka gångtunnlar, dålig sikt, platser som upplevs som tillhåll eller nedsmutsning som gör platser otrygga att passera eller vistas i.

Cykel

I Sundsvall finns tre stycken fasta mätare som mäter cykeltrafiken året om. Dessa fasta mätare är placerade på Hamngatan, Storgatan och Universitetsallén. Mätaren på Hamngatan har dessvärre varit ur funktion stora delar av 2017 och 2018 vilket gör att det inte går att uttala sig om antalet cyklister som passerat där under ett år. Under 2018 passerade 82 785 cyklister mätaren på Universitetsallén och på Storgatan passerade 70 796 cyklister. Tabellen nedan visar hur många cyklister som passerade per vardagsdygn.

År	Unversitetsallén	Hamngatan	Storgatan
2013	260	103	-
2014	273	121	-
2015	272	128	-
2016	272	117	-
2017	252	-	201
2018	280	-	234

Sedan 2003 har kommunen haft slangmätningar på flera olika platser i staden. Resultatet för dessa ses i diagrammet nedan.



Kollektivtrafik

Till kollektivtrafiken räknas här buss och tåg. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv behöver den vara gen, ha hög turtäthet och vara tillförlitlig.

Buss

I Sundsvalls tätort finns ett väl sammanhängande linjenät för kollektivtrafiken och cirka 85% av de boende i tätorten har tillgång till en kollektivtrafikhållplats inom 400 meter från sin bostad. Vilket enligt TRAST (trafik i den attraktiva staden) anses vara god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Busshållplatserna i kommunen är i varierande storlek och kommunens största busshållplats ligger i Stenstan och heter Navet. Alla bussar går förbi där och sedan ut till hela kommunen. Navet är en viktig bytespunkt för många resenärer och ombyggnation kommer börja inom kort. Hållplatserna runt om i kommunen har olika utformning, en del har busskurer medan andra består av en stolpe. De största hållplatserna i kommunen visas i tabellen nedan.

Hållplatsnamn	Påstigande/vecka
Navet	78582
Birsta City	4508
Sjukhuset Sundsvall	4158
Västhagen	3073
Vi centrum	2940

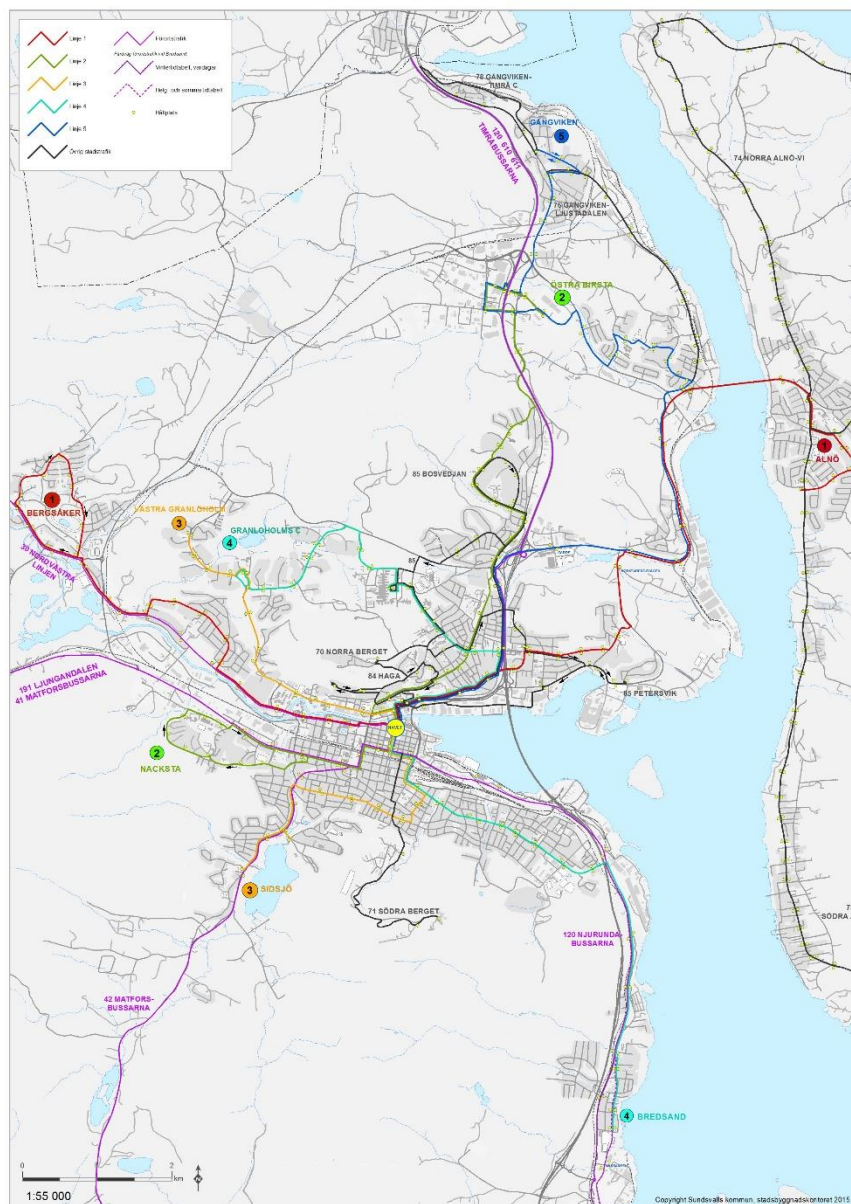
Strandvägen	2842
Trädgårdsgatan	2807
Granloholm centrum	2758
Gillebergsgatan	2569
Bragegatan	2457

I Sundsvalls tätort finns väl fem stomlinjer för stadstrafiken.

Linje	Sträcka	Försörjer
1	Alnö-Bergsåker	Johannedal, Tunadal, Korsta, Skönsberg, Stenstan, Västermalm och Granlo
2	Östra Birsta-Nacksta	Bosvedjan, Haga, Stenstan, väst på stan och Sallyhill
3	Västra Granloholm-Sidsjö	Västermalm, Stenstan, Sallyhill
4	Granloholms C-Bredsand	Östra Granloholm, Sjukhuset, Haga, Skönsberg, Stenstan, Östermalm, Skönsmon
5	Gångviken-Navet	Birsta, Ljustadalen, Gärde och Haga

Utöver det finns flertalet linjer inom tätorten med varierande turtäthet.

Kartan nedan visar stadstrafiken i sin nuvarande sträckning. Detta kan komma att ändras då linjenätsanalysen pågår nu där kollektivtrafikens sträckning utreds.



Till kommundelscentrum och mindre tätorter finns också kollektivtrafik men med längre turtäthet. Där har människor också generellt sett längre till busshållplatsen än i staden. Som komplement till de längre avstånden på landsbygden finns pendelparkeringar i Birsta, Indal, Kvissleby, Matfors, Stöde och Vi.

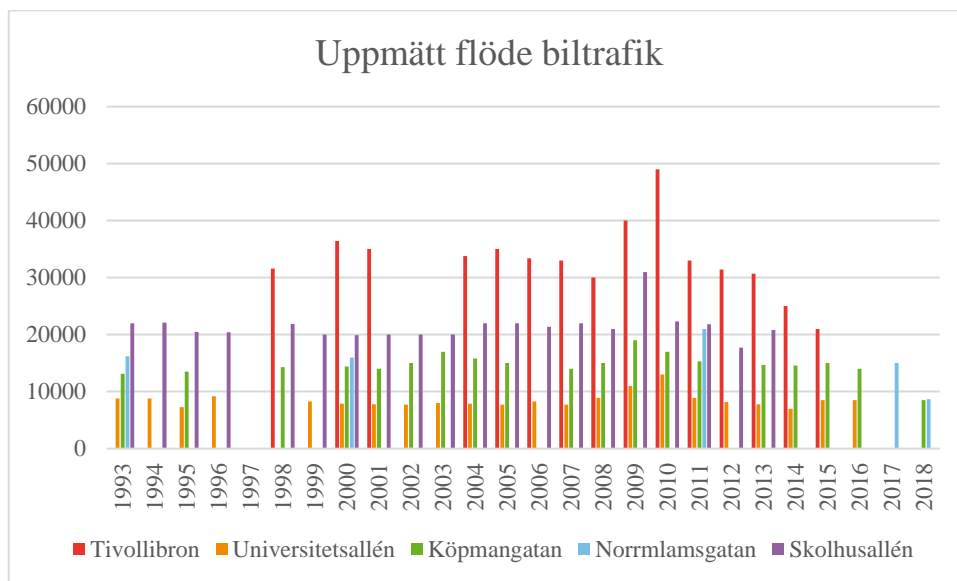
Tåg

I Sundsvall kommun går det att kliva på persontågen på tre platser. Sundsvall centralstation, Sundsvall Västra och Stöde. Från Sundsvalls centralstation går det att resa både norr och söder ut med SJ. Söder ut finns också alternativet att resa med X trafik till Gävle och norr och öster ut går det att resa med Norrtåg. Från Sundsvall

Västra går det att åka söder ut med X trafik och norr och öster ut med Norrtåg. Från Stöde går det att åka med Norrtåg i östvästlig riktning.

Bil

På de större vägarna inne i centrala Sundsvall har mängden biltrafik varit ganska oförändrad med en liten ökning på alla vägar. Se diagrammet nedan.



Just nu pågår en hastighetsöversyn där många vägar får en ny hastighet. De hastigheterna som kommer användas mest på vägar inom tätorterna är 30km/h, 40km/h och 60km/h.

Mobility Management

Kommunen jobbar sedan flera år tillbaka med mjuka åtgärder så kallad Mobility Management. Mobility Management går ut på att med hjälp av beteendepåverkande åtgärder påverka människors val av färdmedel. Kommunen arbetar på olika sätt med beteendepåverkande åtgärder.

Påverkansåtgärder har visat sig vara mest effektiva när de utförs i samband med om- eller nybyggnationer. Därför är varje byggprojekt ett utmärkt tillfälle att utöver information om projektet även informera om hållbart resande. För att få fler att resa hållbart är det viktigt att gående och cyklister prioriteras vid omledning. Gatuavdelningen arbetar utifrån en kommunikationsplan som är framtagen tillsammans med förvaltningens informatörer.

Vintercyklisten är en kampanj för att öka cyklandet vintertid och vände sig 2018/19 till erfarna vintercyklister. Detta var sjätte året i rad som kommunen arrangerade kampanjen. Under kampanjtiden, som pågick mellan första november och 30 april var deltagarna i tät kontakt med kommunens ansvariga för vinterväghållningen.

Deltagarna träffade också andra vintercyklister och driftledningen vid ett par tillfällen under perioden. Deltagarna i vintercyklisten fick ett presentkort till ett värde av 1500 kronor av kommunen.

För att få fler att använda cykeln mer som transportmedel har kommunen sedan hösten 2016 lånat ut elcyklar och en lådcykel. Till elcykeln finns det möjlighet att låna en cykelvagn. Under två veckor får då invånarna låna elcykeln för att testa på. Det här har varit en uppskattad möjlighet och cyklarna har varit utlånade stora delar av tiden.

Drakstaden cyklar arrangeras varje år en lördag i maj. Dagen är ett samarrangemang mellan kommunen och Stadsparaden. Syftet med dagen är att visa upp kommunens arbete och att vara synliga för barnfamiljer. Under dagen arrangeras olika aktiviteter som är kopplade till cykling, exempelvis barnens cykelbana, pimp my bike och alla årets drakar i Stadsparaden kommer finnas samlade.

Kommunen jobbar med gröna resplaner vid nybyggnation. Där kan fastighetsägaren genom olika åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik minska antalet bilparkeringar. Hur det ska göras beskrivs i kommunens parkeringsnorm. Under 2019 kommer kommunen utveckla gröna resplaner till att även innefatta befintliga verksamheter för att hjälpa dem att öka andelen hållbara resor. Detta sker bland annat genom att kolla igenom företagens resepolicy och utse cykelvänlig arbetsplats. Grunden till cykelvänlig arbetsplats finns och har testats på några företag.

I projektet Trygga skolvägar väljer kommunen ut skolor att arbeta med för att skapa en trafiksäker miljö runt skolorna och uppmuntra barn och föräldrar att gå, cykla och åka kollektivt. Det sker genom både fysiska åtgärder och beteendeförändrande insatser. Utöver det finns det möjlighet att beställa trafiklådan som innehåller stöd till lärare som vill få in trafiken på ett enkelt och roligt sätt i undervisningen.

Lagar, regler och normer

Cykel

Under de senaste åren har ny lagstiftning kommit som ska underlätta för cyklister bland annat lagen om cykelöverfarer och att cyklister får cykla i körbanan även om det finns en cykelväg. Idag sker utvecklingen snabbare än lagstiftningen hänger med. Vissa kommuner testar därför olika lösningar utan att vara säkra på att det finns ett juridiskt stöd för dem exempelvis att cykla mot enkelriktat. I Sundsvall byggdes de första cykelöverfarerna 2018.

Kollektivtrafik

Den allmänna kollektivtrafiken regleras framförallt via lag (2010:1065) om kollektivtrafik. I den anges bland annat att det i varje region ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som har i uppdrag att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Av programmet ska framgå vilken trafik som anses vara samhällsekonomiskt motiverad och som därför kan upphandlas. Innan beslut fattas ska kollektivtrafikföretag kunna anmäla om de istället skulle vilja köra någon trafik på kommersiell basis. Efter en sådan avstämning beslutar RKM om trafikplikt.

I Västernorrlands län heter den regionala kollektivtrafikmyndigheten; Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län eller Din Tur. Det är de som har trafikavtalen med bussoperatörerna och som är ansvariga för den upphandlade kollektivtrafiken. Kommunen är medlem i kommunalförbundet och anmäler behov av förändringar till Din Tur. För att kunna ändra en linje, eller lägga om trafik behövs lång framförhållning. Bäst är att anpassa till tidtabellskiftet och då behöver förslag tas 6 månader eller mer innan trafiken införs. Det är både för att kunna informera resenärer och invånare i god tid som för att kunna lägga tidtabeller, arbetsscheman och hinna med arbetsrättsliga krav hos entreprenören. Motsvarande gäller när trafiken behöver förändras på grund av till exempel vägombyggnader. Det är därför viktigt att ha kontakt med den regionala kollektivtrafikmyndigheten tidigt om ett projekt kan påverka kollektivtrafiken.

Eftersom kollektivtrafiken planeras för att vara tillgänglig för alla så gäller höga krav på anpassning till funktionsnedsattas behov och förmåga att orientera sig och/eller förflytta sig.

Mål – EU, nationella och regionala

Nationella mål

Det finns ett nationellt mål om att 25 procent av alla resor räknat i personkilometer ska bestå av gång, cykel och kollektivtrafik fram till 2025. För fler mål rörande transportsektorn se transportnät och gods.

Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0

Trafikverket har i samarbetet med ett stort antal organisationer tagit fram ”Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0”. Den är framtagen för att skapa en plan för hur gångtrafiken ska kunna bidra till Nollvisionen. Där beskrivs att det är viktigt att gång ses som ett eget transportslag och inte som en del av gång- och cykeltrafik som ofta är fallet. Fem prioriterade områden har tagits fram för att genomföra detta:

1. Säker utformning av gåendes infrastruktur.
2. Drift och underhåll.
3. Säkra skor och utrustning.
4. Säkra beteenden som till exempel reflexanvändning.
5. Fordonsutveckling för utveckling av säkrare fordon i samspel med gående.

Nationell strategi för ökad och säker cykling

2017 kom en nationell strategi för ökad och säker cykling. Strategins syfte är att minska resornas miljöpåverkan, minska trängseln i tätorter och förbättra folkhälsan. I strategin lyfts fem insatsområden som ska tas hänsyn till i samhällsplaneringen.

1. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
2. Öka fokus på grupper av cyklister (exempelvis barn och unga).
3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
4. Främja en säker cykeltrafik.
5. Forskning och innovationer.

Regionala mål

I ”Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030” står det vilka mål som finns för kollektivtrafiken i Västernorrlands län.

- För området resenär målet om en kollektivtrafik som är attraktiv och modern och utgår från resenärens behov. Målet ska uppnås genom att på olika sätt arbeta för att på ett resurseffektivt sätt öka det totala kollektiva resandet och få fler nöjda kunder.
- För området hållbarhet målet om en behovsanpassad kollektivtrafik som bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle. Målet ska nås genom aktivt arbete för en kollektivtrafik som bidrar till social inkludering, ger ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, ger en minskad miljöpåverkan och bedrivs på ett resurseffektivt sätt.
- För området tillväxt målet om en kollektivtrafik som bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Målet nås genom aktivt arbete för att på ett resurseffektivt sätt öka resandet i prioriterade stråk och genom samverkan och innovation öka antalet resmöjligheter.
- För området medarbetare målet om att medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång. Målet nås genom att kommunalförbundets mål ska vara väl kända för medarbetarna och medarbetarna ska ha rätt förutsättningar för att möta de krav som ställs på vår verksamhet.

Kommunala beslut

Trafikstrategi

Som ett underlag till översiktsplanen har stadsbyggnadsnämnden fattat beslut om en trafikstrategi. Den innehåller mål och riktlinjer för trafiken i Sundsvall.

Åtgärdsprogram för friskare luft

Åtgärdsprogrammet för friskare luft i Sundsvall antogs 2014. Syftet med programmet är att miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid inte ska överskridas. Där beskrivs olika åtgärder för hur luftkvaliteten i centrala Sundsvall ska förbättras. Flera av dessa åtgärder berör hållbart resande bussar med låga utsläpp, pendelparkeringar, beteendepåverkande åtgärder, bussprioritering åtgärder för gående och cyklister och gång- och cykelvägar till busshållplatser. Se vidare under avsnittet ”Luftföroreningar”.

Parkering

Se Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun - riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i detaljplaner och bygglov.

Hållbart resande – trender och jämförelser

Tillgänglighet kollektivtrafik

Enligt den nationella planeringsguiden TRAST anges att god tillgänglighet till hållplatser bör vara högst 400 meter från bostadsområden. I Sundsvalls tätort uppfylls detta mål för drygt 85 % av befolkningen. I övriga kommundelar är dock denna andel lägre.

Restiden är i hög grad avgörande för valet av färdmedel. Bedömningen av huruvida restiden är lång eller inte bedöms i relation till andra färdmedel. Detta förhållande kallas för restidskvot. Restidskvoten anger skillnaden i restid mellan två olika färdmedel. Enligt TRAST bör restidskvoten kollektivtrafik/bil ligga mellan 1,5-2 för att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig mot bilen. I Sundsvall finns det en variation i restidskvot beroende på var i kommunen människor bor. Lägst restidskvot har Granloholm, Kovland, Liden, Stöde och Korsta medan den högsta restidskvoten har Sundsbruk, Matfors och Sidsjön. I tabellen nedan visas restidskvoten från ett urval av områden i Sundsvalls kommun.

Från	Till	Restidskvot
------	------	-------------

Ljustadalen	Sundsvall	1,66
Sundsbruk	Sundsvall	2,75
Vi	Sundsvall	1,64
Kovland	Sundsvall	1,19
Indal	Sundsvall	1,29
Liden	Sundsvall	1,41
Matfors	Sundsvall	1,82
Stöde	Sundsvall	1,46
Kvissleby	Sundsvall	1,87
Njurundabommen	Sundsvall	2
Bredsand	Sundsvall	1,5
Skönsmon	Sundsvall	1,33
Sidsjön	Sundsvall	1,22
Nacksta	Sundsvall	1,33
Granloholm	Sundsvall	1
Bosvedjan	Sundsvall	1,6
Korsta	Sundsvall	1,5
Bergsåker	Sundsvall	1,69

Trender cykel

Det händer mycket inom området cykel de senaste åren. Något som slagit igenom stort de senaste åren är elcykeln. Mellan september 2015 och augusti 2016 såldes 45 000 elcyklar i Sverige och under samma period ett år senare såldes 67 500 elcyklar. Under 2018 såldes det 103 000 elcyklar i Sverige. Elcykelns framfart gör det lättare att välja cykel som färdmedel i Sundsvall eftersom den hjälper till vid kuperad terräng och blåst. Det finns en trend att längden på cykelresorna ökar vilket kan bero på att allt fler köper elcykel. Det kan leda till ett ökat antal cyklister på sträckor där människor tidigare inte valt att cykla.

Det är inte bara elcykeln som är på framfart. Idag finns det flera typer av cyklar som kan göra det lättare för individer och familjer att välja cyklar som passar deras behov. Några av dessa cykeltyper är lådcykel, vikcykel, cykelvagn och elcykel. Dessutom kommer andra fordon som också ska få plats på cykelbanorna som till exempel sparkcyklar och segway. Det här kan leda till ett ökat antal fordon på vägarna eftersom fler kan hitta en typ av cykel som passar deras behov och vissa av dessa ställer andra krav på infrastrukturen. Till exempel behöver lådcyklar bredare cykelbanor och andra typer av parkeringsmöjligheter.

Separering av gående och cyklister

Gångtrafik buntas ofta ihop med cykeltrafik och ”gång- och cykeltrafik” behandlas som ett trafikslag. Det finns dock stora skillnader mellan gående och cyklister och det blir därför allt vanligare att separera dessa trafikslag. Gående är exempelvis mer känsliga för omvägar än vad cyklister är men å andra sidan inte lika känsliga för lutningar. Gående klarar snö bättre än cyklister men är mer beroende av bra halkbekämpning. Bland gående finns också en större andel personer med olika funktionsnedsättningar, vilket medför särskilda krav på utformningen av gångförbindelser. I Sundsvall är fortfarande de flesta gång- och cykelvägarna inte separerade och de som är separerade är oftast separerade med målning.

Tågstationer

Flera kommuner runt om i Sverige som bygger om sina tågstationer och samma sak sker i Sundsvall. I kommuner som Uppsala och Västerås är det inte bara själva tågstationen som berörs utan också hur marken runt omkring ska nyttjas eftersom marken runt tågstationen blir väldigt attraktiv både för företag som behöver rekrytera i ett större omland och för bostäder som får nära till kollektivtrafiken.

Det är någonting som även Sundsvalls kommun skulle kunna titta på eftersom ombyggnationen av Sundsvalls centralstation startade under 2019. Sundsvalls Centralstation som ska bli ett samlat resecentrum. Det kommer byggas en ny bussterminal, bredare plattformar, en planskild plattformsförbindelse och en ny angoring söderifrån. Kopplingen mot stadskärnan stärks genom att skapa nya och förbättrade gång- och cykelvägar. Syftet med upprustningen är att förenkla det kollektiva resandet genom exempelvis lättare byten mellan tåg och buss.

Aktuella anspråk och konflikter

Olika transportslag

Alla transportslag har utrymmesbehov för att de ska ha en god framkomlighet. Ofta saknas det utrymme som krävs för att alla transportslag ska få det utrymme de behöver. Det handlar inte bara om hur breda utrymmen olika trafikslag har utan

också om vem som har väjningsplikt i korsningspunkter mellan olika trafikslag. Därför måste ibland vissa trafikslag prioriteras ner. Nedan listas några olika exempel på behovs som olika trafikslag har.

Eftersom kollektivtrafiken måste samsas om utrymmet med bilarna innebär en ökad biltrafik att även bussarna hamnar i bilköer och blir försenade. En viktig faktor för att locka och behålla resenärer i kollektivtrafiken är att den kan hålla sina körtider. Det positiva alternativet för kollektivtrafiken, som också kan spara pengar är att öka bussens framkomlighet. Ibland kan det ske på bilens bekostnad. Bussen får företräde i trafikljusen, särskilda busskörfält och bussgator. Det sämre alternativet är att förlänga körtiderna. Det är både dyrt och dåligt för resenärerna eftersom restiden förlängs.

Även bilar utan utsläpp tar plats i stadskärnan i form av parkeringsplatser. Om kommunen vill bygga hållbart och förtäta så behöver det ske på ett sätt som bidrar till att minska behovet av att använda bil för resor till och från centrum. Det betyder att fler resor till och från centrum behöver ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Stimulerande faktorer och trygghet

En faktor som påverkar människors val av färdmedel är hur stimulerande respektive motverkande färdvägen är. Stimulerande faktorer kan vara grönska och skönhet medan motverkande faktorer kan vara avgaser, trängsel av alla sorters fordon i icke separerade trafikmiljöer och färdväg som innehåller många riktningssändringar och omvägar. Andra faktorer som påverkar människors val av färdmedel är trygghet och otrygghet. En plats upplevs ofta som trygg om den är ljus och det är mycket rörelse på platsen. Otrygga platser är ofta mörka, ödsliga platser. En plats kan upplevas som trevlig att cykla i på dagen till exempel en park medan den på natten när det är mörkt upplevs den som otrygg. Stimulerande faktorer och trygghet sammanfaller ibland men de kan också vara motsättningar.

Bebyggelse längs med befintliga kollektivtrafikstråk

Kollektivtrafiken blir allt dyrare och det är dyrt att lägga nya, förlänga kollektivtrafikens linjer och bygga nya hållplatser. Därför bör den fysiska planeringen arbeta för att bebyggelse sker i anslutning till kollektivtrafikstråk med frekvent trafik. I staden har de flesta stomlinjerna god tillgänglighet men det är få serviceorter som har god tillgänglighet sett till turtätheten. Om bebyggelsen ökar i frekventa stråk ökar förutsättningarna för att utöka trafiken i de stråken. Om bebyggelse sprids utanför kollektivtrafikstråken är det inte säkert att det finns finansiering för trafiken där. I sämsta fall kan trafiken i andra områden försämrats för att få till kollektivtrafik i det nya området. Därför är det viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv att bygga i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk.

Olika typer av gående

Det finns flera olika anledningar till att människor går. En del går för att de behöver ta sig någonstans till exempel affären, arbetet eller skolan. Det finns också de som går i sitt arbete. Dessa grupper har ofta ont om tid och behöver därför gena vägnätet. Det finns också de som motionsgår eller springer, dessa personer vill gärna gå på platser som är trevliga att gå i eller i friliggande elljusspår. Människor kan också rekreationsgå som innebär att gå för att exempelvis rensa huvudet eller för att det är trevligt, träningen är då inte målet med att gå. Då är miljöerna som de gående passerar också viktigt. Personer som är föräldralediga vill gärna att det ska finnas en lekpark längs med vägen som de promenerar men även platser för vila.

Utöver att gå för olika syften finns det också olika grupper med människor som har olika behov. En av dessa grupper är barn kan röra sig själva som gående i ganska tidig ålder. Det är inte ovanligt att barnen tar sig fram genom att exempelvis springa eller åka skateboard. En annan grupp är äldre som ofta får någon form av funktionsvariation. De vanligaste funktionsvariationerna bland äldre är någon form av rörelsehinder eller hörselnedsättning. Det gör dem mer känsliga för gångytans kvalitet och gör det svårare att klara olika hinder eller komplicerade trafiksituationer. Ytterligare en grupp är personer med funktionsvariationer som exempelvis rörelsenedsättning, nedsatt syn, nedsatt hörsel eller kognitiv funktionsnedsättning. Både äldre och personer med funktionsvariationer kan behöva någon form av hjälpmedel för att förflytta sig som till exempel en rullator eller en rullstol. Personer med synnedsättning använder ibland käpp för att orientera sig men vissa är beroende av kontraster för att kunna orientera sig. Det finns en mängd olika faktorer som påverkar hur enkelt det är att röra sig i trafikmiljön som exempelvis buller, kanter, lutningar, kontraster med mera.

Det finns med andra ord en mängd olika faktorer att ta hänsyn till bland de gående som ibland kommer i konflikt med varandra. Exempelvis kan den som vill gå till arbetet vilja gå den kortaste vägen medan någon som rekreationsgår vill att vägen ska gå en längre väg för att gå genom ett trevligt område.

Läs mer

Mobilitetsnorm för Sundsvalls kommun - riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i detaljplaner och bygglov

<https://sundsvall.se/bygga-bo-och-miljo/bygga-nytt-andra-eller-riva/bygglov/mobilitetsnorm-for-sundsvalls-kommun>

Handlingsprogram för friskare luft

<https://sundsvall.se/samhallsplanering-och-trafik/trafik-och-gator/resande/halsa-och-miljo/frisk-luft-i-sundsvall>

En nationell strategi för ökad och säker cykling

https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/26961/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_102_gemensam_inriktning_for_saker_gangtrafik.pdf

Trafikstrategi

<https://sundsvall.se/samhallsplanering-och-trafik/strategier-och-strategiska-dokument/trafikstrategi-for-sundsvall>

Källor

<https://www.regeringen.se/4a53cb/contentassets/b533b726f11a45b1939047ecddb78de8/uppdrag-att-folja-upp-etappmalet-om-okad-gang.pdf>

<https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=7201338>

<https://www.unt.se/nyheter/uppsala/uppsala-resecentrum-ska-byggas-ut-5270527.aspx>

<https://www.uppsala.se/contentassets/ab73812cd01540a18363a015e1cf71a6/19.-projektdirektiv-for-uppsala-central-och-uppsala-sodra.pdf>

<https://www.uppsala.se/contentassets/076159e1265b41e1b8ed04afa0eb2f12/6-gemensam-avsiktsforklaring-for-den-langsiktiga-utvecklingen-kring-uppsala-resecentrum.pdf>

https://www.vasteras.se/download/18.14a5360a165f7be014e3e05/1554824365092/kortversion_dp_1811_resecentrum.pdf

http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001801_001900/Publikation_001867/2013_057_V%C3%A4gledning_g%C3%A5ende.pdf