

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 260 63**Till**
Trafiknämnden
2017-08-31

Gångplan för Huddinge kommun. Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Förslag till beslut:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCaroline Quistberg
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret har tagit del av "Gångplan för Huddinge kommun" genom remiss från kommunstyrelsen. Gångplanen är en av nio åtgärdsplaner med syfte att konkretisera arbetet med kommunens nya översiktsplan samt trafikstrategi. Enligt dessa pekas gång-, cykel- och kollektivtrafikens betydelse ut för såväl kommunens som regionens utveckling.

Stockholm tar gärna del av Huddinges lärdomar både vad gäller arbetssätt och effekter av konkreta åtgärder för ökad gångvänlighet. En genomlysning av kommunens egna arbetsprocesser för att tydliggöra arbetet med gående som eget trafikslag, liknande den som Huddinge initierar, är ett tänkvärt grepp, som skulle kunna vara intressant även för Stockholms stad. Samverkan kommunerna

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 63
Växel 08-508 272 00
stina.airijoki@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

emellan ger oss möjlighet att utveckla vårt eget arbete för ökad gångvänlighet och en ökad andel gående.

Där det övergripande gångnätet ligger på gränsen till Stockholms kommun finns särskilt anledning att samverka över kommungränsen. Där spårstationen ligger nära kommungränsen är det troligt att dess influensområde också sträcker sig in i grannkommunen.

Stockholm har under flera år arbetat aktivt för att utveckla metoder för bättre drift och underhåll ur fotgängares perspektiv och är intresserade av att samverka i frågan med Huddinge kommun.

Bakgrund

Trafiknämnden har fått ”Gångplan för Huddinge kommun” på remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 30 september 2017.

Remissmaterialet

En ny översiktsplan och trafikstrategi för Huddinge kommun har tagits fram som båda pekar ut gång-, cykel- och kollektivtrafikens betydelse för såväl kommunens som regionens utveckling. För att strategin ska få effekt måste den preciseras i en konkret åtgärdsplan, även kallad trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio olika åtgärdsplaner, varav gångplanen är en av dem.

I gångplanen preciseras mål och syfte med denna samt hur den bidrar till att uppfylla trafikstrategin. Vidare beskriver gångplanen inriktningar för att uppfylla målen samt vilka insatsområden kommunen ska jobba särskilt med för att öka resandet till fots. Det övergripande målet för Huddinge kommun är att år 2030 ska hälften av alla resor inom kommunen göras till fots. År 2011 var andelen resor till fots inom kommunen 36 % enligt en lokal resvaneundersökning (RVU).

För att uppnå målet om ökat resande till fots föreslås inriktningar och insatser i gångplanen, för att skapa bättre förutsättningar för medborgarna att gå mer och längre. Det handlar om att samhällsplanera utifrån fotgängarens behov, att skapa och upprätthålla gångvänliga miljöer samt att uppmuntra till ett beteende där det är naturligt och självklart att gå. För att kommunen ska arbeta systematiskt med dessa frågor behöver planen och åtgärderna kontinuerligt följas upp. Uppföljning görs med hjälp av ett antal mätbara indikatorer.

Ett övergripande gångnät, som utgör stommen i hela Huddinges gångnät, har pekats ut. Här kan större fotgängarflöden förväntas och därför ska gångtrafikantens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lite extra. Potentialen för ökat gångresande har bedömts som störst i de stationsnära områdena. Gångnätet inom Huddinge kommun har olika huvudmän. Samverkan behövs för att kvaliteten på gångytorna alltid bör vara densamma oavsett huvudman. I frågan om det övergripande gångnätet kan det även vara aktuellt att samverka över kommungränsen.

Gång är mer än ett transportsätt konstateras i Gångplan för Huddinge kommun. Förutom att transportera sig från punkt A till B, har gång eller promenader för många människor ett egenvärde i form av frisk luft, motion, njuta av omgivningen eller bara röra sig bland andra människor. Det är därför viktigt att jobba med gångmiljön även utifrån attraktivitet och trygghet.

Fotgängare är den trafikantgrupp som är mest utsatta för olyckor i trafiken. Detta gäller i Huddinge så väl som i Stockholm. Man har även konstaterat att det finns anledning att jobba aktivt med information och kommunikation för att öka kunskap och förståelse för gångkultur. Genom god information och kommunikation kan fördelarna med gång tydliggöras och därmed kan även en mer positiv attityd kring gång hos allmänheten skapas. Som en grund för detta behöver man kontinuerligt mäta gångtrafik, som underlag för ökad kunskap.

Fotgängaren bör synliggöras mer i kommunens egen planering och processer, enligt Huddinges gångplan. Syftet är att stärka gåendes roll som egen trafikantgrupp. Detta kan innebära översyn och förändring av arbetssätt, system och samverkansformer.

Huddinge kommun genomför kontinuerlig uppföljning av arbetet med gångplanen, för att säkerställa att nedlagda insatser ger önskat resultat. Inom varje insatsområde har ett antal mer konkreta åtgärder identifierats. Åtgärderna inom respektive insatsområde har prioriterats efter när de bör genomföras samt utifrån uppskattade kostnadseffektivitet. Åtgärdernas aktualitet utvärderas regelbundet, i samband med uppföljningen av gångplanen och kan därmed utvecklas efter behov.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret anser att Huddinge kommun har en väl genomarbetad strategi för att nå målet om ökad gångvänlighet och en ökad andel gående inom kommunen. Kontoret ser också förutsättningar för samarbete inom en rad områden, för att utbyta kunskap och där det finns behov av gemensam planering, inte minst längs vår ömsesidiga kommungräns.

Andelen lokala gångresor i Huddinge kommun visar på liknande siffror som Stockholm ser för de lokala resorna i ytterstaden (i dagsläget är andelen lokala gångresor i Stockholms ytterstad 35 % att jämföra med Huddinges 36 %). En slutsats blir att förutsättningarna för gående i Stockholms ytterstad sannolikt liknar de i Huddinge kommun. Som en följd av att Stockholm har ambitionen att öka andelen gående i ytterstaden till 50 %, har vi en stor utmaning framför oss. De faktorer som påverkar människors vilja och förutsättningar för att gå är lika i Huddinge och i Stockholm. Vi har därför mycket att lära av varandra, när det gäller planering för ökat gående. I Stockholms innerstad är andelen gångresor redan idag 54 %, vilket är högt med internationella mått mätt.

Det är särskilt intressant att Huddinge valt att göra extra urval för en lokal resvaneundersökning (RVU). Här kan finnas ett intresse för Stockholm och Huddinge att samarbeta i framtiden. I den nationella RVU:n ligger inte fokus på gångresor, uppföljning sker på det huvudsakliga färdslättet för delresor, varför förflyttning till fots till och från kollektivtrafiken inte finns med. Resor med samma start- och målpunkt räknas inte som huvudresor, vilket också bidrar till att många förflyttningar till fots faller bort. I Stockholm har vi pekat ut behovet av att utveckla även rekreativa stråk för gång.

Även i Stockholm har vi konstaterat ett behov av ökad kunskap om gående och genomför därför insatser för att öka den kontinuerliga mätningen av gångtrafik på fler platser och under olika tider. Mätning utförs både genom fasta mätstationer och genom manuell räkning. Genom samverkan och utbyte av data med Huddinge kommun kan vi lära oss mer om gående som trafikslag.

Där det övergripande gångnätet ligger på gränsen till Stockholms kommun finns anledning att samverka över kommungränsen. Där spårstationen, som ofta utgör centrum för det övergripande gångnätet, ligger nära kommungränsen är det troligt att dess influensområde också sträcker sig in i grannkommunen. Även då det gäller rekreativ stråk för gående är det troligt att dessa inte

begränsas av kommungränsen. Stockholm har identifierat ett behov av att utveckla stråk för rekreativ gång. En rad stråk har inventerats och ett pilotprojekt för genomförande har valts ut i Fagersjö-Farsta, vilket gränsar till Huddinge kommun.

Synen att gång är mer än ett transportsätt samt att det är viktigt att jobba med gångmiljön, både utifrån flödet av gående och plats för vistelse, för att uppnå attraktivitet och trygghet i gångnätet, delas av Stockholm. Frågan är komplex och ansvaret för genomförande delas av många aktörer, både offentliga och privata.

Trafikkontoret konstaterar vidare, likväl som Huddinge kommun, att en säkrare gångmiljö inte bara innebär en mer attraktiv gångmiljö, utan även färre olyckor, vilket i sin tur innebär minskade samhällskostnader. Satsningar på trafiksäkerhet samt drift och underhåll ur gåendes perspektiv är därför ofta väl investerade medel. Stockholm har under flera år arbetat aktivt för att utveckla metoder för bättre drift och underhåll ur fotgängares perspektiv och är intresserade av att samverka i frågan.

Huddinge kommun har en väl genomtänkt interaktiv arbetsprocess, för att säkerställa att nedlagda insatser ger önskat resultat. Angreppssättet är tänkvärt och något som även Stockholms kommun kan överväga. Stockholm tar gärna del av Huddinges lärdomar för att ge oss möjlighet att utveckla vårt eget arbete för ökad gångvänlighet och en ökad andel gående.

Kontorets förslag

Trafiknämnden godkänner föreliggande tjänsteutlåtande som svar på remiss om Gångplan för Huddinge kommun.

Slut

Bilaga

1. Gångplan för Huddinge kommun - remissversion