

**Handläggare**  
Elin Brattström  
Telefon: 08.50803379

**Till**  
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

## Svar på remiss om gångplan för Stockholm

### Förvaltningens förslag till beslut

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Christina Heglert  
Tf Stadsdelsdirektör

Anna Larsson  
Tf Avdelningschef

### Sammanfattning

Det har inkommit en remiss från trafikkontoret om Gångplan för Stockholm. Gångplanen utgör en av flera inriktningsplaner under stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin. Planen beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafiken och en handlingsplan för åren 2015-2020.

### Ärendet

Det har inkommit en remiss från trafikkontoret om gångplan för Stockholm. Gångplanen är en fördjupning av Stockholms trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som anger mål för trafiken i ett växande Stockholm. Gångplanen syftar till att beskriva förutsättningarna och dra upp riktlinjer för stadens arbete med gångtrafikfrågor för perioden 2015-2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen resor till fots öka från 54-60 procent, inom Söder- och Västerort ska resorna öka från 35-50 procent. Trafikkontoret ber remissinstanserna särskilt om synpunkter på handlingsplanen för de kommande fem åren.

En större andel fotgängare i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö. Både på individnivå och på samhällsnivå ger ett ökat gående hälsovinster. Att andelen gående ökar kan frigöra kapacitet i trafiksystemet eftersom en person som går tar mindre plats än en person som kör bil.

Stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin handlar till stor del om prioriteringar för att använda det tillgängliga gatuutrymmet så effektivt som möjligt. De tre kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik, gång och cykel har en nyckelroll i stadens transportsystem.

Det finns framtagna planer för ytvägnätets kollektivtrafik, pendlingscykling, parkering, leveranstrafik och trafiksäkerhet. tillsammans ska planerna utgöra prioriteringshjälp vid både genomförande av förändringar inom den befintliga staden och vid det fortsatta byggandet av ett attraktivt och växande Stockholm. Eftersom gatuutrymmet ofta är begränsat, både i den befintliga staden och vid byggandet av ny stad, blir den färdiga trafiklösningen en sammanvägning av olika trafikanters intressen och behov på den aktuella platsen. Kunskap måste därför finnas i alla trafikanters behov för att rätt avvägningar ska kunna göras i varje projekt.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplanen innehåller nio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa nyckelord. Till varje åtgärd finns en uppskattad kostnad.

#### **Åtgärd 1, Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential**

Åtgärden syftar till att förbättra ett antal strategiskt viktiga stråk. Stråken har potential att bli viktiga gångstråk i framtiden, eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Några av stråken förbinder nya delar av innerstaden med de äldre delarna. Andra möjliggör tvärflyttningar mellan olika kollektivtrafiklinjer, eller förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet.

Ett av dessa tre stråk (eller delar av) som ska vara pilotprojekt är Sträckan Spånga – Kista – Helenelund. Sträckan ger en tvärförbindelse mellan pendeltågsstationerna i Spånga, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och Helenelund (som ligger i Sollentuna). Förbindelsen går via Kista, som också är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen och har starka målpunkter längs med sträckan, till exempel Kistamässan och Kista Centrum.

#### **Åtgärd 2, Förbättra rekreativstråk**

Syftet är att inventera viktiga rekreativstråk för att få reda på deras brister. Exempel på brister kan vara att stråket är för smalt, terräng som gör delar av stråket otillgängligt, bristande belysning

eller andra faktorer som minskar stråkens attraktivitet och användbarhet. Inventeringen ska resultera i investeringsprojekt för att öka stråkens attraktivitet och användbarhet. Genom att ta ett samlat grepp om stråk som till exempel går på gatumark längs med delar av sin sträckning, och parkmark längs andra delar, kan en attraktivare miljö utan fotgängarmässiga glapp och barriärer skapas. Ambitionen är att fram till 2020 genomföra ett pilotprojekt på ett rekreativstråk.

#### **Åtgärd 3, Genomföra kampanjen "Klara – Färdiga – Gå!"**

Syftar till att åtgärda lokala, ofta korta, men avgörande länkar som till exempel leriga stigar, enkla broar över vattendrag och diken eller spänger över våtmark. Åtgärderna ska avhjälpa lokala problem som hindrar människor från att gå den kortaste, trevligaste vägen till en målpunkt och då medför att andra färdmedel väljs. De felande länkarna identifieras med hjälp av invånarna i staden genom en publik kampanj (Klara – Färdiga– Gå!) där medborgare uppmanas att anmäla platser de känner till. En pott gångpengar ska finnas avsatt för åtgärderna, som väljs ut gemensamt av Trafikkontoret och berörd stadsdelsförvaltning.

#### **Åtgärd 4, Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare**

Ett vägvisningssystem riktat till fotgängare kan ge bättre möjligheter att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd. Ett vägvisningssystem kan till exempel visa turister och tillfälliga besökare att avstånden i innerstaden är relativt korta, och därmed avlasta kollektivtrafiknätet på de sträckor där det behövs bäst. Det kan också göra genvägar och tvärförbindelser mellan stadsdelar mer kända och utnyttjade. Vägvisningssystemet kan antingen bestå av fristående kartor och hänvisningsskyltar eller integreras med cykelvägvisning eller reklamskyltar. De platser där behoven av ett vägvisningssystem är störst bör först förses med vägvisning, men systemet bör planeras och utformas för att kunna omfatta alla delar av staden.

#### **Åtgärd 5, skapa en "verktygslåda" för gånganalys**

Syftet är att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk.

Utvärderingen kan ge underlag till åtgärder för att förbättra för fotgängare, eller omprioriteringar inom existerande projekt. Tanken är att bättre möta behoven hos samtliga trafikanter utifrån deras prioritet i den aktuella situationen. Verktygslådan kan användas både som en del av investeringsprojekt för att se till att fotgängarna får sina behov uppfyllda, och på egen hand för att ta fram gångåtgärder för ett område eller en plats.

### Åtgärd 6, Arbeta med tillfälliga åtgärder

Åtgärden baseras på Riktlinjer för idéburen stadsutveckling, som antagits av kommunstyrelsen. Syftet är att klarlägga förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder, både internt inom staden och gentemot externa intressenter. Åtgärden ska också resultera i information riktad till stadens invånare, som beskriver vilka möjligheter det finns att påverka närmiljön, hur man ansöker och vilka krav som måste uppfyllas för att få tillstånd. Att tillfälligt omfördela gatuutrymmet kan vara ett sätt att testa en gatas potential som gågata eller gångfartsområde. Genom att till exempel enbart skylta om gatan blir åtgärden enkel att genomföra, och olika typer av utrymmesfördelning kan testas och utvärderas innan utformningen eventuellt permanentas. En tillfällig omfördelning av gatuutrymmet kan också göras på platser där biltrafiken minskar under en avgränsad period, till exempel platser som sommartid inte är lika trafikerade eller där trafikflöden försvinner eller minskar i anslutning till ombyggnader.

Ett annat syfte med att tillåta tillfälliga åtgärder i gatumiljön kan vara att öka medborgarnas inflytande över hur deras närmiljö används, genom att överlåta ansvaret för delar av gatumiljön, till exempel parkeringsytor, impediment eller tillfälligt oanvända ytor till organisationer, verksamheter eller individer som förbinder sig att ta hand om platsen under en period.

### Åtgärd 7, Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov

Syftet med åtgärden är att minska antalet och allvarlighetsgraden i singelolyckor för fotgängare, genom att se över metoder och prioriteringar inom gatudrift och gatuunderhåll. Genom mer kunskap om var fotgängares singelolyckor sker och vilka stråk och platser som används mest av fotgängare blir det lättare att göra prioriteringar av gatuunderhåll och vinterväghållning. Åtgärden bör involvera alla aktörer inom staden som beställer gatudrift och gatuunderhåll, för att skapa gemensamma riktlinjer för arbetet. Även tester av nya metoder för snöröjning av gångbanor bör inkluderas i arbetet.

### Åtgärd 8, Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor

Gångstråk som används av många människor är en tillgång för staden och upplevs ofta som trygga och attraktiva. Det finns dock en gräns när fotgängarflödet är så stort att trängsel uppstår. Trängsel minskar attraktiviteten på platser och stråk och kan i värsta fall leda till bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet. I dagsläget saknas en stockholmsanpassad metod för att värdera trängsel i form av

minskad framkomlighet, bekvämlighet och trivsel för fotgängare. Gångbanans utformning och bredd, liksom mängden fotgängare och dessa fotgängares preferenser, påverkar tillsammans framkomligheten. Åtgärden bör omfatta en inventering av existerande metoder för att mäta trängsel, en studie av hur Stockholms fotgängare upplever trängsel, samt framtagande av en metod anpassad efter Stockholms förhållanden. Arbetet ska resultera i en metod som kan användas vid alla stadens projekt som innebär omfördelning av gatuutrymme, för att säkerställa att fotgängare får önskad framkomlighet.

### **Åtgärd 9, Mäta gångtrafiken**

Syftet är att börja samla in data om antal och andel gående på olika platser i Stockholm. Vilka mätmetoder som är lämpliga behöver utredas, och på vilka platser som mätningar bör göras. Data ska kunna användas som kunskapsunderlag för beslut som rör gångtrafik, men även för att undersöka förändringar i gåendet på utvalda platser över både längre och kortare tidsperioder. Data kan också utgöra underlag för analyser av gångnätet och fungera som referensmaterial för att förutsäga variationer över tid och vid olika väderförhållanden.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts vid strategiska staben.

### **Förvaltningens synpunkter**

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till den föreslagna remissen.

Förvaltningen anser att handlingsplanen med de nio föreslagna åtgärderna är väl genomarbetade och borde kunna ge goda effekter för en ökad gångtrafik i staden. Förvaltningen ser särskilt positivt på att stadsdelen kommer att ingå som en del av ett pilotprojekt under åtgärd 1 och därigenom få till bättre tvärförbindelser i stadsdelen.

Då åtgärd 4 delvis riktar sig mot turister utgår förvaltningen från att personer oavsett förkunskaper inom det svenska språket kan ta till sig informationen. Om vägvisningssystemet även ska innefatta kartor eller annan tryckt information vill förvaltningen lyfta fram vikten av att materialet även finns på språk som talas av boende i staden med utländsk härkomst.

Kostnaderna för de olika åtgärderna finns med i förslaget. Dock saknas det en specificering för vilken förvaltning som ska stå för kostnaderna. Om förslaget innebär att stadsdelarna delvis eller helt ska vara med och finansiera bör det framgå då det påverkar

prioriteringar i drift- och investeringsbudgetar.

Stadsdelsförvaltningen ser gärna att förvaltningen på ett tidigt stadium är med planeringen för de åtgärder som rör stadsdelen.

### **Bilagor**

1. Gångplan för Stockholm, 2014-10-20 Remisshandling