

**Handläggare**  
Anna Björklund/  
Sara Heppling Trygg  
Telefon: 08- 508 24 016**Till**  
Skärholmens stadsdelsnämnd

## Remiss av Gångplan för Stockholm

- svar på remiss från trafikkontoret DNR: T2014-00917

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Att nämnden godkänner förvaltningens förslag till svar på remissen.
2. Att svaret skickas till trafikkontoret

Kerstin Sandström  
StadsdelsdirektörSusanne Leinsköld  
Avdelningschef

### Sammanfattning

”Gångplan för Stockholm” är en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin som beslutades av Kommunfullmäktige år 2013. Planen består av tre delar. En nulägesbeskrivning över invånarnas gångvanor. En del som redogör för målbilden för ett gångvänligt Stockholm. Här presenteras det pågående arbetet och gångnätets utvecklingspotential. Den tredje delen redovisar en handlingsplan där nio åtgärder för att förbättra gångvägnätet presenteras. Åtgärderna som föreslås i handlingsplanen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten där det finns brister idag men också för att möta den framtida ökningen av fotgängare.

Förvaltningen anser att förslaget till ”Gångplan för Stockholm” är mycket bra och att viktiga utmaningar för Skärholmen finns med. En förutsättning för att stärka sammanhållningen i Stockholm och Skärholmen är att koppla samman stadens delar samt att barriärer undanröjs.

### Bakgrund

År 2013 beslutade Kommunfullmäktige om en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad som till stor del handlar om prioriteringar för att använda det tillgängliga

gatuutrymmet så effektivt som möjligt. Strategin beskriver hur fler människor och mer gods ska kunna transporteras inom vårt existerande väg- och gatunät, genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel. Kunskap måste finnas om alla trafikanters behov för att rätt avvägningar ska kunna göras när staden växer och utvecklas.

Gångplanen utgör en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin. Utgångspunkten är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. Att fler människor förflyttar sig till fots bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet. Det kan också ge hälsovinster att fler människor använder så kallade aktiva transportsätt, till exempel gång och cykel. Goda förutsättningar för gångtrafiken är vitalt för att kollektivtrafiken ska fungera, eftersom dessa resor ofta inleds och avslutas med förflyttning till fots.

Trafikkontoret har begärt yttrande från bland annat Skärholmens stadsdelsnämnd med anledning av förslag till Gångplan för Stockholm. Trafikkontoret ser gärna att remissinstanserna kommer med synpunkter på hela planens innehåll, men framför allt på handlingsplanen för de kommande fem åren.

### **Ärendet**

Gångplanen beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafiken, samt en handlingsplan för åren 2015-2020 där olika åtgärder för att förbättra gångvägnätet presenteras. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. I Söder- respektive Västerort ska andelen resor till fots öka från 35 till 50 procent. 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 fyra nyckelord.

### **Stockholm idag – nulägesbeskrivning**

Gångplanen syftar till att göra staden mer gångvänlig för att locka människor som åker bil eller kollektivt att gå istället.

Stockholmarna går redan idag mycket och långt men staden har goda förutsättningar för att ytterligare öka andelen gående.

Fördelningen av de goda förutsättningarna är också ojämn framförallt mellan inner- och ytterstad. Det är närmre till de målpunkter man vill nå i innerstaden och då är sannolikheten större

att välja att gå där, än i ytterstaden. Egenskaperna hos närområdet påverkar hur fysiskt aktiva de boende är. Bebyggelsetäthet och funktionsblandning spelar roll för dess gångvänlighet.

Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa. För att behålla en god framkomlighet måste andelen gående vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatuutrymmet ska räckas när befolkningen ökar. Stockholm är byggt så att invånarna har närmre till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Den höga kollektivtrafikandelen i Stockholm för med sig en stor andel gående. För korta resor med kollektivtrafik kan det finnas en viss potential att öka andelen gångresor.

Det vanligaste ärendet för gångresor i Stockholm är att ta sig till arbetet eller skolan. Det näst vanligaste ärendet är att ta sig till handels- och centrumområden för att handla. 2011 genomfördes en intervjuundersökning om gångvanor i Liljeholmen. Då framkom önskemål och förslag för att förbättra för gående, bland annat:

- Separering av gång- och cykeltrafik
- Bättre belysning
- Fler sittplatser
- Vägvisning
- Säkra, tydliga och fler övergångsställen
- Tydliggöra vilka ytor som är för gående

Olycksstatistiken visar att de flesta fotgängare skadas i singelolyckor, det vill säga utan andra trafikanters inblandning. En tredjedel av de skadade hade halkat på grund av is och snö. Singelolyckorna sker i lika stor utsträckning i ytterstaden som i innerstaden. Fotgängares singelolyckor i Stockholm kostar samhället en halv miljard kronor årligen.

### Vad är ett gångvänligt Stockholm?

Målbilden för ett gångvänligt Stockholm består av nyckelorden Kunna, Vilja, Veta och Våga. Målbilden har till syfte att sammanfatta Stockholms vision om den gångvänliga staden. Den ska utgöra en utgångspunkt för att inventera gångvänligheten på en befintlig plats jämfört med idealtillståndet. Slutligen ska den vara ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för gång inom stadens stadsutvecklingsprojekt.

Samtliga egenskaper hos varje nyckelord förväntas sällan kunna uppfyllas på en och samma plats. Målsättningen är att uppfylla så många egenskaper som möjligt.

Det pågår arbete på olika nivåer med att förbättra gångnätet genom att tillgänglighetsanpassa gatumiljön, öka kvaliteten på vinterväghållning, ta fram en enhetlig skyltning i staden, anordna lokala trygghetsvandringar och att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Open street är ett sätt att under en period göra en bilgata till en gågata, och ge utrymme för aktiviteter som vanligtvis inte ryms på gatan. Det finns flera områden som har en stark utvecklingspotential. Det behövs mer information kring vart fotgängarna finns, vart trängseln är som värst och hur en ohållbar trafiksituation undviks för fotgängarna. I ytterstaden är det viktigt att de isolerande barriärerna minskar eller överbryggas. Genvägar behöver synliggöras och utomhusmiljöer som upplevs som trygga för fotgängare bör skapas.

### Handlingsplan till år 2020

Handlingsplanen innehåller nio åtgärder för att förbättra Stockholms gångvänlighet och gångvägnät fram till år 2020. Åtgärderna är tänkta att råda bot på problem för fotgängare i stadens utformning, och att fotgängare ska prioriteras högre i stadens befintliga verksamhet och projekt. Detta ska ske genom ökad kunskap om Stockholms fotgängare och deras behov, nya verktyg och metoder, samt kunskap om vad som skapar en attraktiv gångmiljö. De nio områdena är:

1. Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential
2. Förbättra rekreationsstråk
3. Genomföra kampanjen "Klara-Färdiga-Gå!"
4. Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare
5. Skapa en "verktygslåda" för gånganalys
6. Arbeta med tillfälliga åtgärder
7. Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov
8. Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor
9. Mäta gångtrafiken

Fokus i planen är att skapa ett bättre gångvägnät för fotgängare över hela staden. Åtgärder på gångstråken innebär att möjliggöra tvärförflyttningar, förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet och att åtgärda lokala, ofta korta, men avgörande länkar i gångvägnätet. För att fler fotgängare ska utnyttja gångstråken behöver lokala problem avhjälpas som hindrar människor från att gå den kortaste, trevligaste vägen till en

målpunkt. Skyltningen i staden behöver bli bättre så att det blir lättare att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd. Det är även ett sätt att avlasta kollektivtrafiken. Singelolyckorna behöver minska längs med gångvägnätet och gemensamma riktlinjer bör tas fram. En stockholmsanpassad metod för att säkerställa framkomligheten för fotgängare ska bli slutresultatet efter att existerande metoder har inventerats.

Åtgärderna som föreslås i handlingsplanen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten där det finns brister idag men också för att möta den framtida ökningen av fotgängare. Totalsumman för alla åtgärder beräknas till 180 miljoner, varav 60 miljoner är investeringskostnader.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom avdelningen för Stadsutveckling.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen anser att förslaget till Gångplan för Stockholm är mycket bra och att viktiga utmaningar för Skärholmen finns med. En förutsättning för att stärka sammanhållningen i Stockholm och koppla samman stadens delar är att barriärer undanröjs. Trafikslaget gång är det viktigaste trafikslaget för att främja möten mellan människor. Därför är det glädjande att det kommer ett planeringsunderlag som tydliggör denna prioritering.

### **Stråk med hög potential**

Förvaltningen anser att det bör utredas om det prioriterade stråket Fruängen – Älvsjö – Hagsätra bör kompletteras med Bredäng. Fruängen utvecklas snabbt och intresset för bostadsbyggnation i det intilliggande Bredäng växer. Möjligheten att cykla eller gå till pendeltåg kan förväntas vara en viktig tillgänglighetsfråga för skärholmsborna i framtiden.

### **Förbättrade rekreativstråk**

När det gäller förbättring av rekreativstråk anser förvaltningen att sträckan längs Mälaren, från Vårberg i Skärholmen via Mälarhöjden Aspudden – Gröndal bör stärkas. Skärholmens stadsdelsnämnd har de senaste åren fattat beslut om att förlänga belysningen längs sträckan i Skärholmens stadsdelsnämndsområde, för att genom belysning knyta ihop Bredäng med Mälarhöjden. Det vore positivt med satsningar längs andra delar av sträckan för att göra stråket tydligt, tryggt och vackert och som det står, utan fotgängarmässiga glapp och barriärer. En gemensam satsning på just skyltning av

stråket kan förväntas höja attraktiviteten. Förvaltningen föreslår denna sträcka som pilotprojekt eftersom det här finns både fysiska och sociala barriärer att överbygga, samt ett vacker och populärt stråk att förvalta. Möjligheten att samarbeta med Huddinge kommun, som tar vid efter Vårberg, bör i så fall utredas.

### **”Klara-Färdiga-Gå”**

Kampanjen ”Klara-Färdiga-Gå” som presenteras är mycket spännande och förvaltningen ser fram emot att samarbeta om synpunkter inkommer på skärholmens stadsdelsnämndsområde.

### **Vägvisningssystem**

Strategin lyfter fram att god skyltning är en viktig förutsättning för att främja gång. I Skärholmen har skyltning tagits fram under 2014 till särskilt utpekade målpunkter i området. Förvaltningen sätter nu upp totalt 150 hänvisningsskyltar på parkmark. Stolparna kan framöver kompletteras med nya målpunkter eller till exempel med avstånd mellan målpunkter i staden. Det är i det här sammanhanget viktigt med samarbete mellan trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna - som förvaltar och sköter stora delar av gångnätet. De cykelskyltar som sattes upp av trafikkontoret under 2014 föregicks inte av någon som helst dialog med stadsdelsförvaltningarna, vilket förvaltningen anser vara en brist i hanteringen. För att undvika fler skyltar än nödvändigt bör trafikkontoret, när de planerar åtgärder på parkmark, rimligen ta kontakt med respektive stadsdelsförvaltning för dialog och samarbete.

### **Gånganalys**

Verktyg för analys och åtgärder utifrån kunskap och resultat är en förutsättning för att planera väl. Förvaltningen ser fram emot nya verktyg för att förbättra för fotgängare i befintliga miljöer och i planeringen.

### **Tillfälliga åtgärder**

Förvaltningen håller med om att arbetet för att skapa utomhusmiljöer som upplevs som trygga av fotgängare behöver stärkas och att särskilt fokus bör ligga på platser där ”inbyggda” trygghetsskapande kvaliteter som funktionsblandning och levande bottenvåningar saknas eller brister. I ytterstaden är det kanske inte just open street som är det mest lämpade verktyget för att få fler att välja att gå, eller för att skapa trygga miljöer. Däremot är det oerhört viktigt att de parkstråk och parker som finns i ytterstaden är tillgängliga, väl omhändertagna, trygga och vackra eftersom de får

anses vara motsvarigheten till innerstadens ”levande bottenvåningar”. Även för förnyelse och god förvaltning av parkmark är idéburen stadsutveckling ett lämpligt verktyg.

### **Förbättrad drift och underhåll**

Förvaltningen är intresserad av att vara med i arbetet för ökad kunskap gällande drift och underhåll. Ny kunskap bör sedan presenteras på ett samlat och enkelt sätt, så att goda idéer kan förverkligas i alla delar av staden.

### **Mätning av trängsel och gångtrafik**

I Skärholmen är det inte aktuellt med mätning av trängsel bland fotgängare, däremot bör en eventuell standard som tas fram även gälla Skärholmen. Det är dock av intresse att mäta till exempel förändring i gångflöden i utvecklingsområden. Före ett stadsomvandlingsprojekt och efter. På sås sätt ges kunskap om hur byggnation kan påverka antalet gående och upplevelsen av att gå. Är det till exempel fler som går än vad som kan förväntas av de nyinflyttade, det vill säga kan upplevelsen av trygghet ha ökat?