

Handläggare
Christoffer Lindh
Telefon: 08-50814050

Till
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsnämnd

Gångplan för Stockholm – remissvar

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till trafikkontoret.

Lena Lundström Stoltz
Stadsdelsdirektör

Ulrika Klemets
Ekonomichef

Sammanfattning

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. Trafikkontoret ber remissinstanserna särskilt om synpunkter på handlingsplanen för de kommande fem åren.

Förvaltningen anser att gångplanens föreslagna åtgärder är bra och relevanta. Det är utmärkt att en gångplan tas fram som ett underlag för arbetet att göra Stockholm till en mer gångvänlig stad. I Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde är det av stor vikt att åtgärder vidtas för att minska barriäreffekter av de stora trafiklederna.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer i snabb takt. 2013 beslutade kommunfullmäktige om en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad som beskriver hur fler människor och mer gods ska kunna transporteras inom vårt existerande väg- och gatunät. Detta ska ske genom att fler använder kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel,

gång-, cykel-, och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning.

Gångplanen utgör en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin. Den beskriver dagens situation för fotgängare i Stockholm, en målbild för arbetet med gångtrafiken, samt en handlingsplan för åren 2015-2020. Målsättningen är att öka andelen lokala resor som sker till fots i staden. Inom innerstaden ska andelen öka från 54 till 60 procent och inom Söder- och Västerort från 35 till 50 procent.

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.

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 om 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 stråk är Hagastaden - Söderstaden som ska förstärka och förlänga den existerande nord-sydliga förbindelsen i innerstaden ut till de nya stadsutvecklingsområdena norr och söder om den gamla stenstaden. Ett annat stråk är Fruängen – Älvsjö – Hagsätra som också berör ett stort utvecklingsområde – Älvsjö-Örby där upp till tiotusen nya bostäder planeras.

Åtgärd 2, Förbättra rekreationsstråk

Syftet är att inventera viktiga rekreationsstråk 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 gatemark 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 rekreationsstråk.

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 av lokal- och stadsmiljöenheten.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till förslaget till Gångplan för Stockholm. Det är bra att viktiga utmaningar för våra stadsdelar betonas och belyses. Förvaltningen anser att det är av särskild vikt att belysa de barriäreffekter som stora vägar och järnvägar innebär för de boende i många av Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelar. Som exempel på sådana barriärer som försvårar rörelser mellan stadsdelarna kan nämnas Örbyleden, Magelungsvägen med pendeltågsspåret, Nynäsvägen och Huddingevägen. Att ta fram strategier för att motverka dessa negativa effekter är viktigt för stadsdelen och för hela staden.

I arbetet med att ta fram en verktygslåda för gånganalys (Åtgärd 5) vill förvaltningen påpeka att det redan finns ett underlag i form av den medborgarundersökning som görs årligen inom stadsmiljötemat. Förvaltningen använder bland annat resultatet från denna undersökning för att bilda sig en uppfattning om medborgarnas åsikter, synpunkter och förslag och för att svara på mål från både kommunfullmäktige och stadsdelsnämnd. Undersökningen görs i samtliga stadsdelsområden, men urvalet är mycket begränsat. Endast 300 personer tillfrågas i varje stadsdelsområde och svarsfrekvensen når sällan över 50 %. Här är ett utmärkt tillfälle att göra denna undersökning ännu bättre och samtidigt dra ännu större nytta av de resultat som kommer in genom att utöka urvalet rejält och kanske anpassa frågorna så att de kan tjäna som bakgrundsinformation till den tänkta verktygslådan.

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter.

Bilagor

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