

En del av Framkomlighetsstrategin

Gångplan



Stockholms
stad

stockholm.se/gang

ÖVERSIKTSPLANEN

Hur staden ska växa

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Planering av stadens vägar och gator

Cykelplan

Gångplan

Leveranstrafik
Strategisk inriktning

Parkeringsplan

Stomnätplan

Trafiksäkerhetsprogram

Eventuellt fler planer

Projekt för genomförande

Översikt av Framkomlighetsstrategin och dess inriktningsplaner, som visar hur dessa relaterar till översiktsplanen.



Innehåll

Inledning	3
Stockholm idag – nulägesbeskrivning	6
Vad är ett gångvänligt Stockholm?	16
Handlingsplan	22

Inledning

Det finns många fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Gångplanen är en fördjupning av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi och beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad.

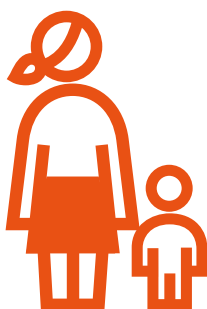
Bra på många sätt

Att många människor går i en stad gör den attraktiv. Den som går blir en del av stadslivet och bidrar genom sin närvaro till möten och till att göra utemiljön trygg och intressant för andra gående. En större andel fotgängare i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö. Både på individnivå och på samhällsnivå ger ett ökat gående också hälsovinster. Att andelen gående ökar kan frigöra kapacitet i trafiksystemet, eftersom en person som går tar mindre plats än exempelvis en person som kör bil.

En del av Framkomlighetsstrategin

Gångplanen utgår från Stockholms trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som anger mål för trafiken i ett växande Stockholm. 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.

Planer för ytvägnätets kollektivtrafik och för pendlingscyklning är framtagna, liksom planer och strategier för bland annat parkering, leveranstrafik och



Framkomlighetsstrategin beskriver hur de kapacitetsstarka färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens gatunät

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.

Framkomlighetsstrategin är baserad på Stockholms översiktsplan, där utgångspunkten är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. Detta ska åstadkommas genom att fortsätta stärka och utvidga stadens centrala delar, satsa på förtätning i nio attraktiva tyngdpunkter som redan har god kollektivtrafiktillgång, koppla samman stadens delar med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik, och främja en levande stadsmiljö i hela staden.

En del av arbetet med en hållbar stad

Att skapa goda förutsättningar för gång för samtliga invånare i Stockholm är ett sätt att komma närmare målet om en hållbar stad. I Stockholms miljöprogram finns mål om att gång- och cykelresandet i staden ska öka och att klimatpåverkan från resorna i staden ska minska. Enligt Stockholms stads idrottspolitiska program ska staden arbeta för att alla invånare i Stockholm ska vara och förbli fysiskt aktiva.

Stadens program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning har som det första av sju mål att alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö. Detta är en princip som trafikkontoret alltid ska följa i sitt arbete, alltså även inom arbetet som bedrivs utifrån gångplanen

Syfte och mål

Syftet med gångplanen är att beskriva vad vi vet om den nuvarande situationen för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplanen innehåller nio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord.

Två av målen i Framkomlighetsstrategin är viktiga ur ett gångperspektiv och används som indikatorer för arbetet med gångfrågor i Stockholm. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Idag är andelarna 54 respektive 35 procent.¹ Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.

Minst

85%

upplever stadens gaturum som attraktivt

Minst

50%

av de lokala resorna i ytterstaden

och minst

60%

av de lokala resorna i innerstaden sker till fots år 2030

Stockholm idag

Stockholm växer snabbare än någonsin i modern tid. Det ställer höga krav på hur staden utvecklas. En gångvänlig stad kan locka människor som åker bil eller kollektivt att gå istället. Stockholmare går redan idag mycket och långt men staden har goda förutsättningar för att ytterligare öka andelen gående.

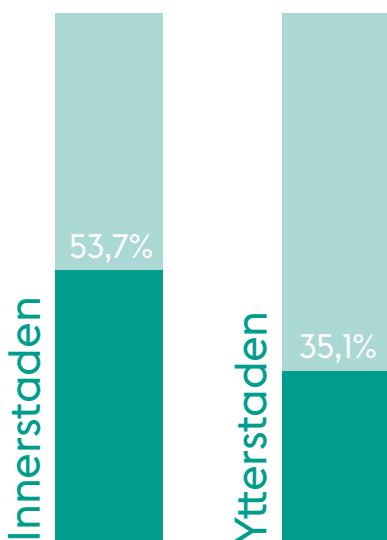
Gåendet påverkas av den fysiska miljön

Stockholm har goda förutsättningar för gång. 38 procent av alla resor inom Stockholms stad görs till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden. I innerstaden är andelen nästan 54 procent, medan den i ytterstaden är 35 procent.¹ Skälet till den ojämna fördelningen kan vara att innerstaden i Stockholm oftast är tätare bebyggd och mer funktionsblandad än ytterstaden. Eftersom det är närmare till de målpunkter man vill nå i innerstaden är sannolikheten större att man går där än i ytterstaden.

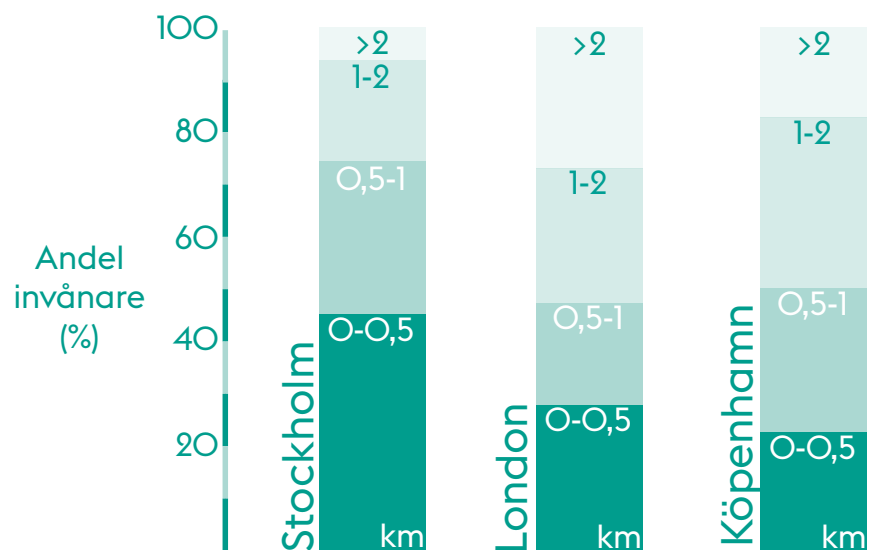
Att egenskaperna hos närområdet påverkar hur fysiskt aktiva de boende är har visats i en doktorsavhandling. Enligt avhandlingen har personer som bor i områden i Stockholm med goda möjligheter till gång en högre grad av fysisk aktivitet, med mer gående till vardags, än personer som bor i områden med sämre möjligheter till gång. Detta gäller oavsett individernas inkomst, kön, ålder och bilnehav. Två faktorer i närområdets utformning – bebyggelsestäthet och funktionsblandning – visade sig spela roll för dess gångvänlighet. Detta gällde oavsett var i staden området låg.²

38%

av alla resor inom Stockholms stad görs till fots.



Andel resor som sker till fots i innerstaden respektive ytterstaden



Avstånd från bostad till spårbunden kollektivtrafikstation/hållplats³

Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa med två procents befolkningstillväxt per år.⁴ För att behålla en god framkomlighet måste gångandelen vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatuutrymmet ska räcka till när befolkningen ökar.

Olika grupper har olika förutsättningar och behov

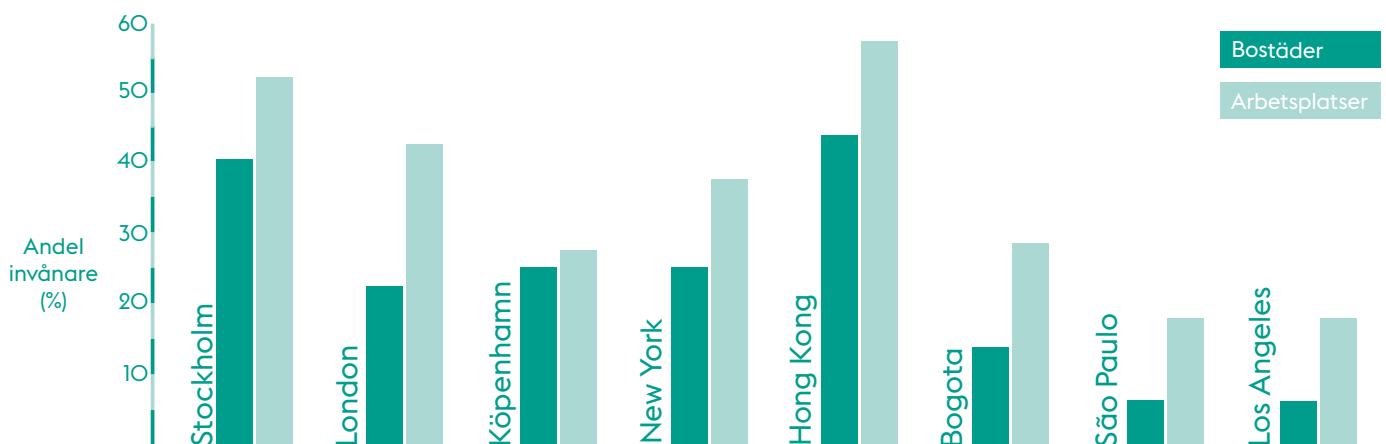
För stora delar av befolkningen är det fler faktorer än bebyggelsestäthet och funktionsblandning som avgör hur användbar den fysiska miljön är. Detta påverkar den fysiska aktiviteten. Personer med funktionsnedsättning är som grupp mindre fysiskt aktiva än genomsnittsbefolkningen. Forskningen om detta är bristfällig, men enligt en rapport från Folkhälsinstitutet går det att dra slutsatsen att brister i den fysiska miljön bidrar till lägre fysisk aktivitet hos gruppen personer med funktionsnedsättning. Omfattningen av betydelsen beror både på utformningen av den fysiska miljön och på funktionsnedsättningens art och omfattning.⁵ Än så länge finns inga Stockholmsspecifika undersökningar om hur den fysiska miljöns utformning påverkar hur den används av personer med funktionsnedsättning.



I dagens svenska samhälle har barns rörelsefrihet försämrats, dels på grund av att avståndet till målpunkter har ökat, till exempel på grund av att det fria skolvalet gör att man inte alltid går i sin närmaste skola, och dels för att biltrafiken har ökat. Eftersom många föräldrar upplever trafikmiljön som osäker för barn ökar också skjutsandet av barn i bil. Detta leder sammantaget till att barns fysiska aktivitet minskar. I början av 1980-talet gick 94 procent av barnen i åldrarna 7–9 år ensamma till skolan. År 2000 hade siffran sjunkit till 77 procent. År 2007 var samma siffra nere på 30 procent.

Stockholm växer näst snabbast i Västeuropa med en befolkningstillväxt på

2%



Bostäder och arbetsplatser inom 500m från kollektivtrafikstation/hållplats³



Gångresornas längd

Stockholm är byggt så att invånarna har närmare till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Det gäller både avstånd från arbetsplats och från bostad.³ Det innebär att många reser kollektivt till och från arbetet. Därmed går de korta sträckor mellan kollektivtrafiken och målpunkten.

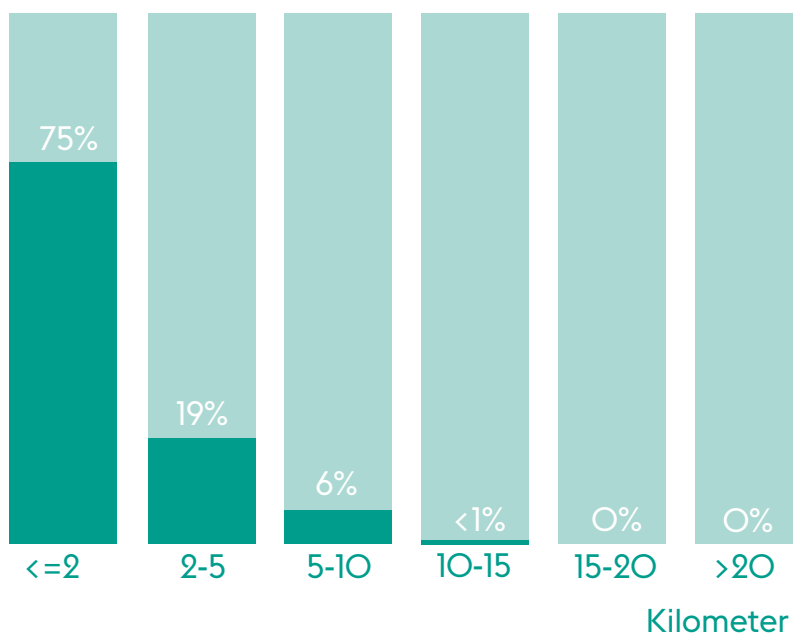
I genomsnitt går en stockholmare cirka 300 meter till eller från kollektivtrafiken. Den höga kollektivtrafikandelen i Stockholm, andelen är 34 procent av vardagsresorna inom Stockholms stad, för alltså med sig mer gående än om invånarna till exempel hade kört bil.¹

När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. 19 procent av alla vardagsresor i Stockholm under 2 km sker med kollektivtrafik och bil. För korta resor kan det alltså finnas en viss potential att öka andelen gångresor. Andelen minskar dock kraftigt för reslängder över 2–2,5 km.¹

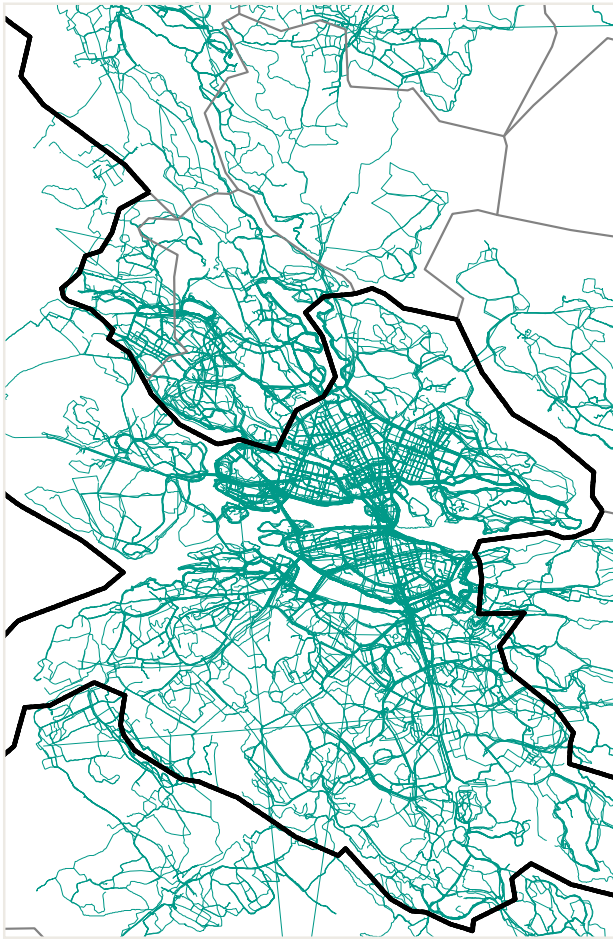
Mycket av statistiken ovan är hämtad från RVU Sverige, som är en resvanundersökning som omfattar slumpmässigt utvalda individer som bor i Sverige och är mellan 6 och 84 år gamla. RVU:n är ett komplext verktyg men fångar inte alla resor som görs till fots. Fokus ligger på resor mellan hemmet och studier eller arbete. Till exempel saknas utländska besökares resande i statistiken.

En gångresa är ungefär

1,6 km



Gångandel för olika långa resor¹



Kartor över offentliga data från promenader och löprundor gjorda med appen Runkeeper med startpunkt inom Stockholm. Till vänster promenader och till höger löprundor. De data som kartorna baserar sig på är inte ett representativt urval av hur befolkningen i Stockholm använder utemiljön för rekreation. Kartorna ska därför endast ses som en illustration. Två observationer är att kajer och stränder verkar vara attraktiva miljöer för löpning och promenader, men att nästan hela gatunätet används för löpning och promenader i någon utsträckning.⁶

Om det tar mer än

5 min

att gå sjunker andelen som väljer att gå¹

Rekreativ gång

Resor med samma start- och målpunkt räknas inte som huvudresor i RVU:n och försvinner därmed från en del av statistiken. Exempel på en typ av förflyttning som ofta har samma start- och målpunkt är löprundor och promenader. Ur ett gångperspektiv kan det vara intressant att ta reda på var människor väljer att springa eller promenera, eftersom det är vanligt att välja natursköna vägar eller vägar som är attraktiva på något annat sätt.

Gångflöden. Exemplet Drottninggatan



45 000

promenerar på Drottninggatan
en vardag (mån–tors)

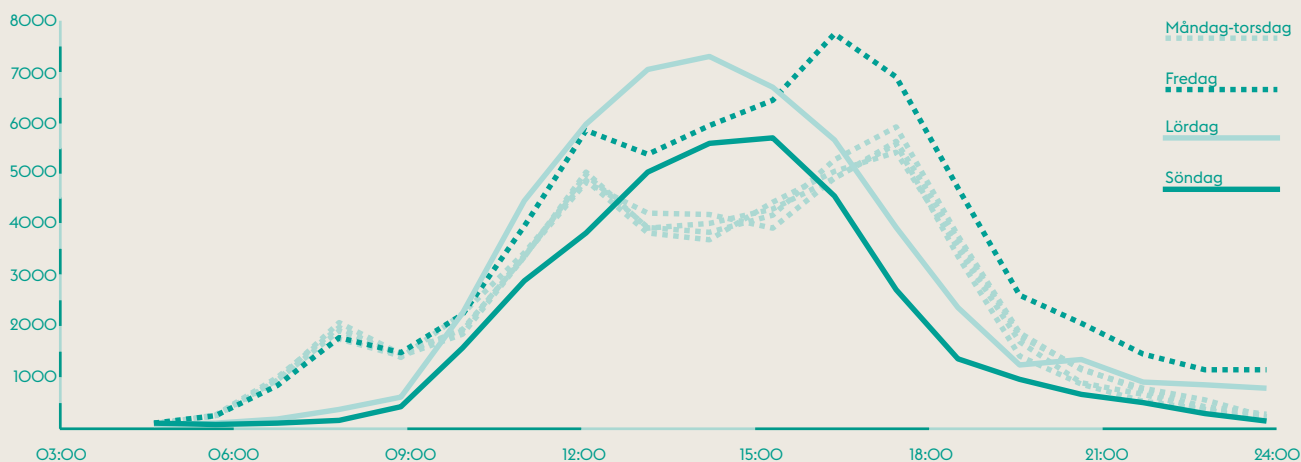
På helgen (lördag) är de

50 000

För att undersöka gångflödet på ett specifikt stråk behövs platsspecifika mätningar av gångtrafiken. Kontinuerlig mätning av gångtrafiken finns idag endast på en plats i Stockholm, Drottninggatan.

Drottninggatan (mätt i ett snitt i höjd med Bryggargatan) trafikeras av i genomsnitt 45 000 personer en vardag (måndag–torsdag), 60 000 personer en fredag, 50 000 personer en lördag och 35 000 personer en söndag. Som jämförelse trafikeras Sveavägen av cirka 26 000 motorfordon en vanlig vardag.

Maxtimmen på Drottninggatan infaller på fredag eftermiddag mellan 16 och 17, med cirka 7 700 personer. På helgen infaller maxtimmen på lördagen mellan 14 och 15, med 7 200 personer.⁶ Kurvan är ett exempel på en gata som används av människor som shoppar och som trafikeras mest under de tider på dygnet då butiker och caféer har öppet. Antalet fotgängare sjunker brant när butikerna har stängt. Topparna på vardagarna under morgon, lunch och kväll visar att gatan även används av människor på väg till och från arbetet.



Variation i gångflöde på Drottninggatan i centrala Stockholm⁷



Gångvanor

2012 gjordes en undersökning bland boende i Stockholm inklusive grannkommuner. Där ställdes frågan varför man inte gick några längre sträckor till fots. De vanligaste svaren (39 respektive 36 procent) var att restiden eller sträckan var för lång för att gå. Det tredje vanligaste svaret var dåligt väder (12 procent), och det fjärde vanligaste var att det inte var tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute (11 procent).⁸

Stockholms stads trygghetsenkät, som görs vart tredje år, visar att den upplevda tryggheten har ökat i Stockholm under de senaste åren. År 2008 var det 10 procent som var mycket oroliga för brott eller som inte gick ut på grund av oro för brott. 2011 hade siffran minskat till 8 procent. Stockholmare är också ganska nöjda med tillgången på gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik i sin stadsdel. 68 procent av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö.⁹

Enligt en attitydundersökning utförd av trafikkontoret upplever 64 procent av kvinnorna och 59 procent av männen otrygghet i trafiken. Många fotgängare upplever att särskilt cyklister visar dem mindre hänsyn i trafiken än vad de får av fotgängaren. Cyklister upplever i sin tur att både bilister, fotgängare och andra cyklister visar dem mindre hänsyn än vad de får.¹⁰

2011 genomfördes en intervjuundersökning om gångvanor i Liljeholmen. I undersökningen framkom önskemål och förslag för att förbättra för gående, bland annat:¹¹

- fler, genare och bredare gångförbindelser
- separering av gång- och cykeltrafik
- bättre belysning
- säkra, tydliga och fler övergångsställen
- fler sittplatser
- vägvisning
- mötesplatser och uteserveringar
- gågator och minskning av ytor för biltrafik
- tydliggöra vilka ytor som är för gående
- uppsnygning av stadsmiljöerna och beskärning av buskage
- underhåll, renhållning och snöröjning av skolvägar.

68%

av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö

64%

av kvinnorna och

59%

av männen upplever otrygghet i trafiken.





57%

av alla kollisionsolyckor sker i innerstaden jämfört med

35%

i ytterstaden

8%

har okänd position

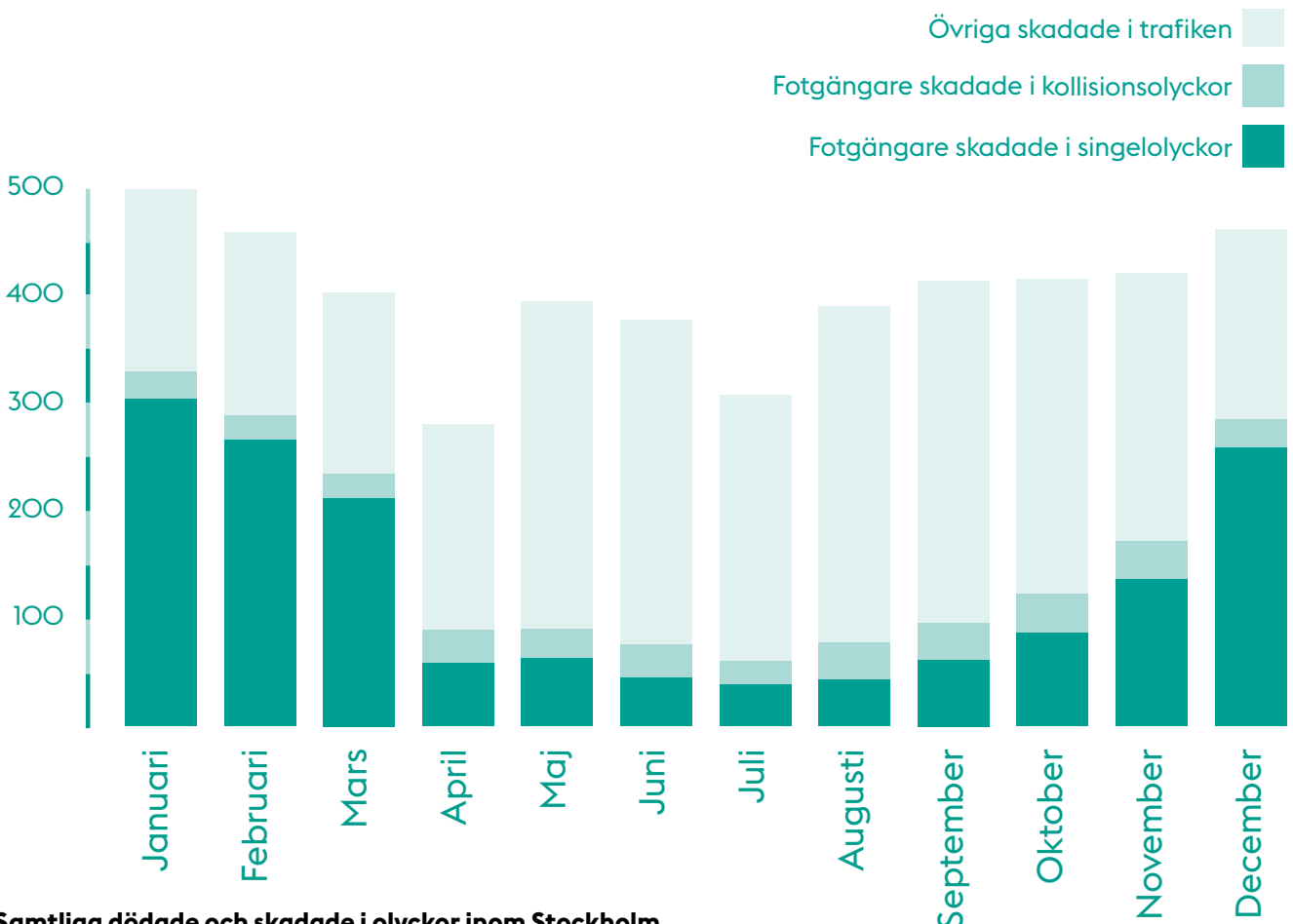
Olyckor

2013 var det 358 fotgängare i Stockholm som skadades i kollision med någon typ av fordon. Tre av dessa personer dog på grund av kollisionen. De flesta olyckor av denna typ sker i innerstaden, på grund av att det finns en större andel fotgängare där. Oftast sker denna typ av olycka på gator med stora flöden av fordon och människor.

Antalet gående som skadades i singelolyckor samma år, alltså utan inblandning av andra trafikanter, var 1482 personer. 66 av dessa blev allvarligt skadade. Singelolyckorna sker i lika stor utsträckning i ytterstaden som i innerstaden.¹²

Under åren 2009–2013 orsakades knappt 60 procent av fotgängares singelolyckor av halka, snö eller is.¹³ Två tredjedelar av de fotgängare som skadas i singelolyckor är kvinnor. Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså gående, cyklister, mopedister och motorcyklister, får svårare skador än de som åker i bil.¹²

För gruppen äldre kan en singelolycka som fotgängare ge allvarliga konsekvenser. Speciellt de äldre kvinnorna behöver ofta långa vårdtider för sina skador. De singelolyckor som fotgängare i Stockholm råkar ut för kostar samhället en halv miljard kronor årligen.¹⁴



Samtliga dödade och skadade i olyckor inom Stockholm.
Redovisat i medelvärde för åren 2010-2013 uppdelade per månad.



Invånarna ska

**kunna
vilja
veta
våga
gå!**

Vad är ett gångvänligt Stockholm?

I ett gångvänligt Stockholm finns ett finmaskigt gångnät. Fler väljer att gå istället för att ta bilen. Det är lätt att hitta och medborgarna känner sig trygga. Platser och mötespunkter är väl omhändertagna och inbjuder till möten och vistelse. Stadens offentliga rum ger förutsättningar för att alla invånare och besökare ska kunna, vilja, veta och våga gå. Flera projekt i linje med gångplanens målbild har genomförts eller pågår idag inom staden. Det finns också arbetsområden som behöver utvecklas mer för att målbilden ska kunna uppnås i hela staden.

Syfte och funktion

I detta kapitel presenteras en målbild för ett gångvänligt Stockholm, bestående av fyra nyckelord. Målbilden har flera syften:

- Sammanfatta Stockholms vision om den gångvänliga staden
- Utgöra en utgångspunkt för att inventera gångvänligheten på en befintlig plats jämfört med idealtillståndet
- Vara ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för gång inom stadens stadsutvecklingsprojekt

Målbildens nyckelord: **kunna**, **vilja**, **veta** och **våga** beskrivs nedan. Samtliga egenskaper hos varje nyckelord kommer sällan att kunna uppfyllas på en och samma plats. Målsättningen är att uppfylla så många egenskaper som möjligt. Är det få egenskaper som går att uppfylla måste dessa få extra god kvalitet. Som exempel kan ett gångstråk med dålig överblickbarhet från omgivningen behöva få extra god belysning för att människor ska våga gå där, särskilt under de tider på dygnet då gångflödet är litet.



kunna vilja veta våga gå!



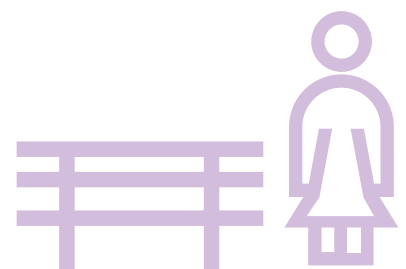
Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.

Pågående arbete

- Stadens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har pågått under mer än 15 år. Varje förvaltning har idag ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom sitt verksamhetsområde. Inom trafikkontoret har arbetet i den befintliga gatumiljön till stor del handlat om att ta bort så kallade enkelt avhjälpta hinder, till exempel hindrande kanter, bristande kontrastmarkeringar och ojämna beläggingsmaterial, och att bevaka att nya hinder inte tillkommer. Stadens handbok för god tillgänglighet används i stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa att resultatet blir tillgängliga och användbara offentliga rum.
- Trafikkontoret arbetar på flera sätt med att öka kvaliteten på vinterväghållningen i staden. Entreprenörer utbildas för att öka kunskapen om behoven hos de oskyddade trafikanterna, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Nya upphandlingar har också gjorts med mer specificerade krav och en ökad kontroll av hur uppdragen utförs. Det pågår också ett arbete med jämställd snöröjning där behoven hos gående och cyklister ska få ökad prioritet.

Utvecklingspotential

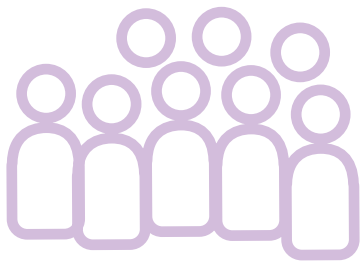
- Genom att ta reda på mer om var vi har många fotgängare i staden kan vi lägga mer resurser på de viktigaste stråken, till exempel på gatudrift och gatuunderhåll, samt kontroll av upplåtelse och annat som kan påverka fotgängares framkomlighet.
- När staden växer och nya invånare flyttar in blir trängsel på gångbanor vanligare nära viktiga målpunkter och i de centrala delarna av staden. Vi behöver ta reda på mer om var trängseln är värst och hur vi undviker en ohållbar trafiksituation för fotgängarna.
- I ytterstaden är det ofta svårt att som fotgängare ta sig till närliggande stadsdelar på grund av barriärer, till exempel spår, större vägar, otrygga grönområden eller vattendrag. Vi behöver arbeta med att minska eller överbrygga isolerande barriärer för att skapa en mer integrerad stad.



kunna
vilja
veta
våga
gå!



Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.



Pågående arbete

- Stockholms översiktsplan tydliggör vikten av funktionsblandning vid planering av ny bebyggelse, för att skapa befolkade och innehållsrika offentliga rum med levande bottenvåningar. Planen beskriver en trafikhierarki där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är viktigast. Ambitionen att bygga tätt i stråk som kopplar samman stadens delar ger också förutsättningar för en befolkad och innehållsrik stadsmiljö.
- Handboken Gata Stockholm ska skapa goda förutsättningar för en enhetlig standard för indelningen av gator i ytor avsedda för olika trafikslag, trädplantering med mera, och utgöra ett stöd vid prioritering mellan olika funktioner. Handboken Kaj och Strand Stockholm är en vägledning för vattennära miljöer i centrala staden, som ofta utgör viktiga promenad- och vistelsestråk.
- Under sommaren 2015 har delar av Swedenborgsgatan och Skånegatan omvandlats till gågator på försök, för att bli mer attraktiva för gångtrafikanter och ge utrymme för mer vistelse och aktiviteter.

Utvecklingspotential

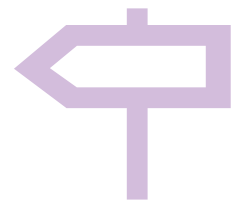
- Platser och stråk som har potential att kunna bli gågator eller gångfartsområden behöver identifieras. Hur gatan regleras är ett oerhört potent verktyg för att skapa levande gaturum. Omfördelning av gatuutrymmet kan vara antingen en tillfällig åtgärd, till exempel under sommarmånaderna, eller en permanent förändring som också kan följas av en gatuombyggnad för att ytterligare öka attraktiviteten.

kunna
vilja
veta
våga
gå!

Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.

Pågående arbete

- Stockholms gatu- och parkmiljöer har ett sammanhängande formspråk där samma beläggningsmaterial återkommer på gångytor i hela staden. Detta gör det enkelt att förstå vilka ytor som är till för gående. Det finns typritningar för till exempel övergångsställen, gångpassager och genomgående gångbanor som säkerställer att utformningen blir likadan i hela staden. Det hjälper invånarna att känna igen sig och förstå vilket beteende som förväntas av dem och övriga trafikanter.
- Ett arbete med ett skyltprogram för Stockholms parker pågår inom trafikkontoret i samarbete med stadsdelsförvaltningarna.
- Sedan några år tillbaka arbetar trafikkontoret med att åtgärda bristen på ledstråk på öppna ytor och torg i staden. Ledstråk omfattas av lagkraven på tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning.



Utvecklingspotential

- Ibland går den genaste vägen för fotgängare över fastighetsmark eller till och med inomhus, till exempel över en tomt med flerfamiljshus eller via en galleria. Genvägar som skulle kunna användas av flera bör synliggöras, till exempel genom vägvisning. Detta arbete måste ske i samarbete med fastighetsägare och andra berörda aktörer, till exempel Trafikförvaltningen.
- Det digitaliserade gångvägnätet bör göras tillgängligt för utvecklare via stadens satsning på öppna data. Syftet är att få fram vägvisningstjänster och andra tjänster som kan vara till nytta för allmänheten.

kunna vilja veta våga gå!



Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

Pågående arbete

- Staden ordnar lokala trygghetsvandringar med fokus på gång- och parkmiljöer. Syftet är att tillsammans med boende i ett område identifiera otrygga platser och förbättra dem, till exempel genom mer belysning och underhåll av vegetation.
- Trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad anger mål och inriktning för stadens trafiksäkerhetsarbete. Behoven hos dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister, ska särskilt beaktas. De mål som har direkt koppling till gångtrafikanternas säkerhet är att anpassa hastigheten hos fordonstrafiken, säkra huvudgator, samt god standard på drift och underhåll.
- Att trafiksäkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordons- trafik är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. En översyn av övergångsställen där det finns två eller flera körfält i samma riktning har genomförts. Ett antal av platserna åtgärdas varje år för att skapa en säkrare trafikmiljö.
- Staden arbetar aktivt med att förbättra trafiksäkerheten runt skolor. Åtgärderna innefattar både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. De fysiska åtgärderna utgörs av säkring av gångpassager, hastighetsdämpande åtgärder, förbättringar av gång- och cykelnätet samt förbättrad belysning. Genom att skapa goda förutsättningar för barn att gå och cykla till och från skolan får barnen tidigt med sig ett beteende och en syn på transporter där gång och cykel är viktiga beståndsdelar.
- Förskolor och skolor som har behov av att passera särskilt trafikerade gator kan ansöka hos trafikkontoret om att få en utrustning i signalanläggningen som ger förlängd gröntid, med syfte att öka trafiksäkerheten
- I cykelplanen betonas att det är viktigt att separera fotgängare och cyklister och att ge mer utrymme till båda trafikslagen för att minska mängden otrygghet och konflikter. Just nu pågår ett forskningsprojekt som ska ta fram utformningsprinciper för platser där gång- och cykelströmmen korsar varandra. Ett arbete med att hitta metoder och utformningar för att minska konflikter mellan gående och cyklister har inletts.

Utvecklingspotential

- Kopplingen mellan hur många fotgängare som råkar ut för singelolyckor och gångytornas status och prioritet när det gäller drift och underhåll behöver undersökas.
- Arbetet med att skapa utomhusmiljöer som upplevs som trygga av fotgängare behöver stärkas.



Handlingsplan



Denna handlingsplan innehåller åtgärder för att förbättra Stockholms gångvänlighet fram till år 2020. Genom åtgärderna kommer gångvägnätet att förbättras. Staden får tillgång till bättre verktyg och metoder för att prioritera gångtrafikanernas behov, och en ökad kunskap om var, när och hur gående rör sig. Åtgärderna bidrar till att invånare och besökare i Stockholm kommer att kunna, vilja, veta och våga – Gå!

Syfte med handlingsplanens åtgärder

Åtgärderna som är föreslagna i handlingsplanen är tänkta att råda bot på problem för fotgängare i stadens utformning, och att prioritera fotgängare 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.

I den växande staden ska de nya och gamla delarna länkas samman med goda gångmiljöer. Stadens nya och förtätade delar behöver goda gångförbindelser, både till kollektivtrafiken och till omgivande stadsdelar. I den befintliga staden finns platser och stråk där gatunätets kapacitet och attraktivitet kan ökas genom att gångytorna utökas och görs mer attraktiva.

Inom redan existerande projekt och verksamheter i staden behövs utvecklingsarbete och nya rutiner och verktyg för att ge gångtrafiken rätt prioritet. Kunskapen om stadens fotgängare behöver öka, för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan behoven hos olika trafikslag, och för att det ska finnas underlag som leder till genomtänkta investeringar.

Kostnader

Vid varje åtgärd i handlingsplanen finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna har en årlig kostnad, medan kostnaden för andra åtgärder kommer att variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i. Totalsumman för alla åtgärder blir 180 miljoner, varav 60 miljoner kronor är investeringskostnader. Samtliga siffror är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg.





Åtgärder

Åtgärd

1

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret, i de fall där förtätningar är planerade längs med samma stråk, tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret

Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad

26 miljoner kronor för tre pilotprojekt

Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential

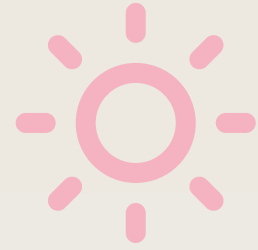
Åtgärden syftar till att förbättra ett antal strategiskt viktiga stråk. Stråken har potential att bli viktiga gångstråk i framtiden, eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Några av stråken förbinder nya delar av innerstaden med de äldre delarna. Andra möjliggör tvärförflyttningar mellan olika kollektivtrafiklinjer, eller förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet. De centralt belägna delarna av stråken ger äldre delar av staden bättre förutsättningar för gång på längre sträckor och därmed bättre orienterbarhet och framkomlighet för fotgängare. De kan också ge en möjlighet till avlastning av kollektivtrafiken på de sträckor där den är högst belastad.

Stråken är generellt betydligt längre än vad en normal gångresa är i Stockholm. Syftet är att underlätta gångresor längs med hela sträckningen, oavsett om stråket utnyttjas i några hundra meter eller i flera kilometer.

Förbättringarna av stråken kommer att ske etappvis, med fokus i första hand på de etapper som bäst behöver åtgärder, till exempel passager över tullsnittet eller förbi barriärer av olika slag. I andra hand ligger fokus på de platser där andra projekt planeras som kan inkludera förbättringar för fotgängare.

Ambitionen är att till 2020 genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de stråk som beskrivs nedan.

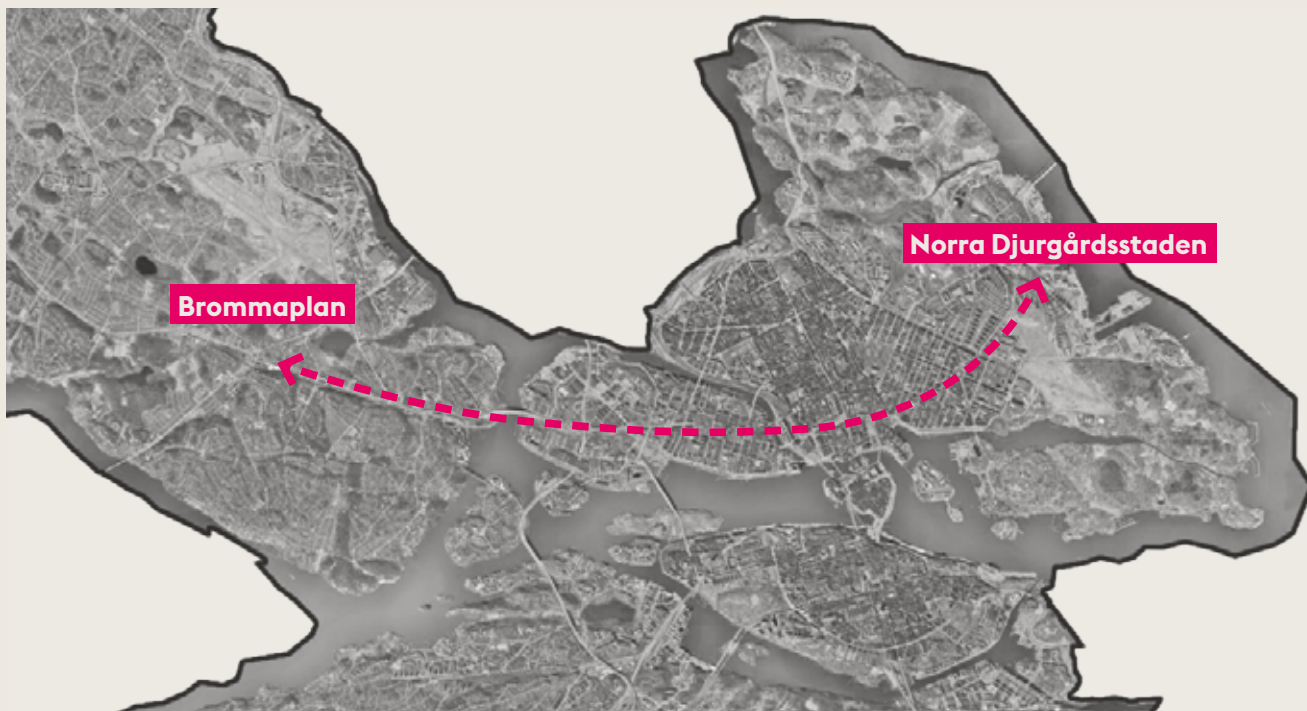




Sträckan Spånga – Kista – Helenelund

Sträckan Spånga – Kista – Helenelund ger en tvärförbindelse mellan pendeltågsstationerna i Spånga, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och Helenelund (som ligger i Sollentuna). Förbindelsen

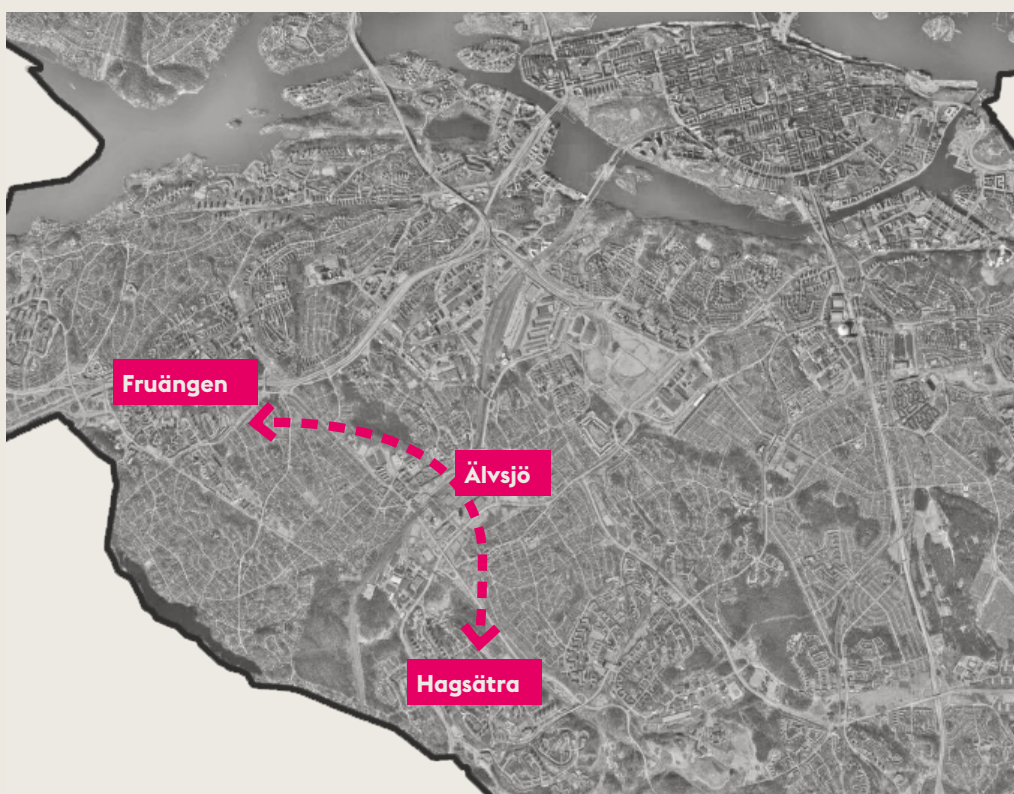
går via Kista, som också är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen och har starka målpunkter längs med sträckan, till exempel Kistamässan och Kista Centrum.



Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan

Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan är tänkt att utgöra en öst-västlig förbindelse för

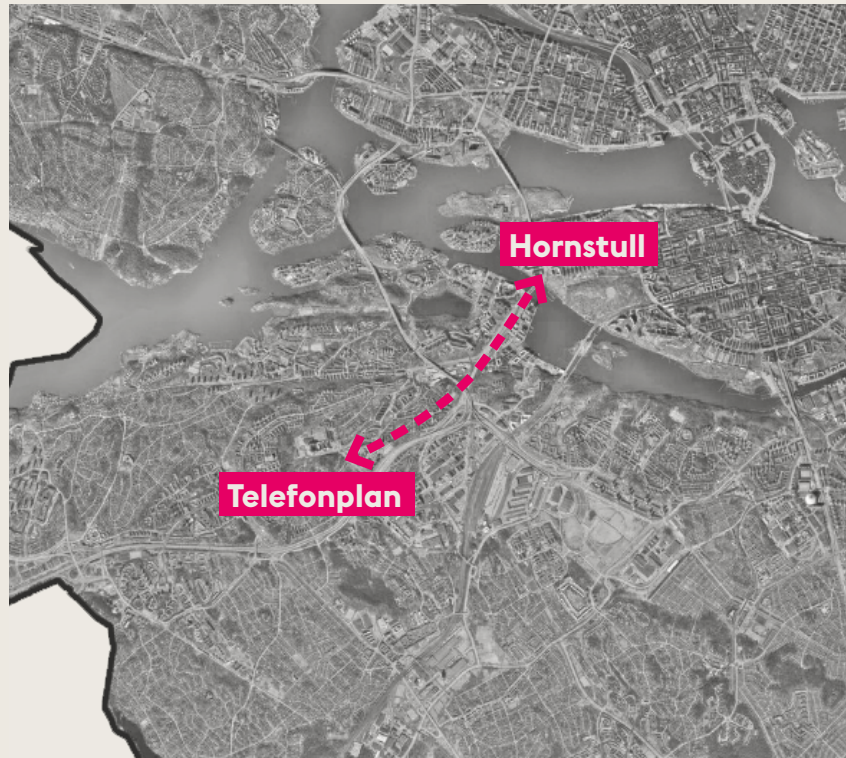
gångtrafikanter genom innerstaden, som förbinder de stora stadsutvecklingsområdena i Brommaplan, Alvik och Nordvästra Kungsholmen med city och Norra Djurgårdsstaden.



Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra

Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra ger en tvärförbindelse som kan öka omlandet till pendeltågsstationen i Älvsjö, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och förbinda Älvsjö med

tunnelbanestationerna i Fruängen (som också är en tyngdpunkt) och Hagsätra (vars kollektivtrafik är i behov av avlastning). Älvsjö har också en stark publik målpunkt genom Stockholmsmässan.



Hornstull – Telefonplan

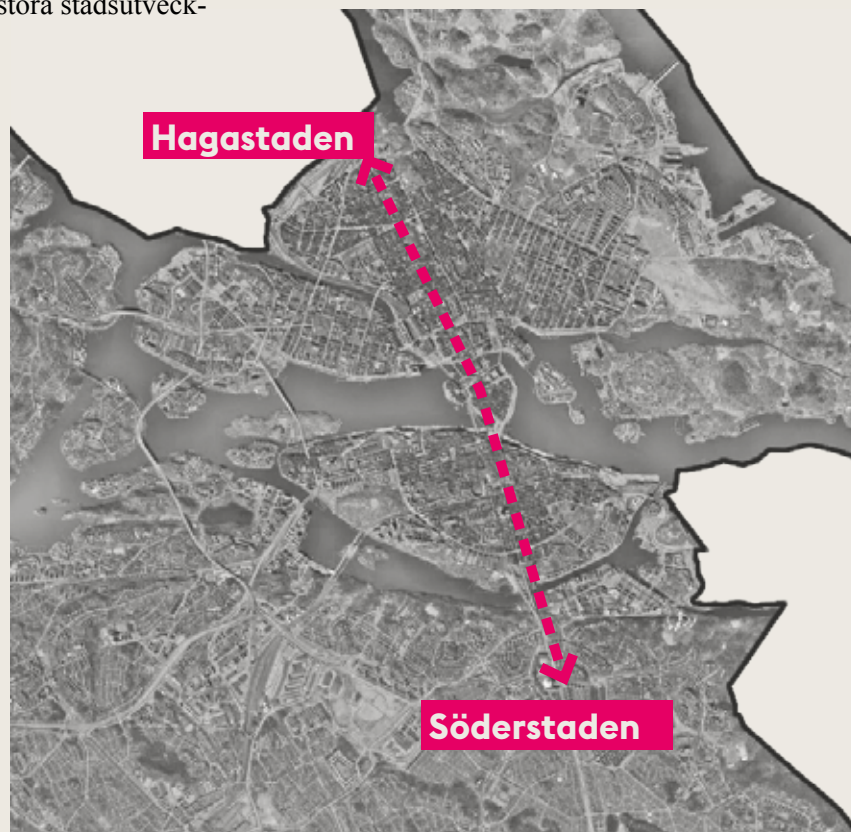
Sträckan Hornstull – Telefonplan förbinder nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm, samt ökar tvärbanans omland i nord-sydlig riktning.

Sträckan har hög potential eftersom avstånden är korta, bebyggelsen redan relativt tät och starka målpunkter finns redan idag.

Sträckan Hagastaden – Söderstaden

Sträckan Hagastaden – Söderstaden förstärker och förlänger en existerande nord-sydlig förbindelse för fotgängare i innerstaden. Stråket går via gågatorna på Drottninggatan, Västerlånggatan och Götgatsbacken, och kopplar samman de stora stadsutveck-

lingsområdena Hagastaden och Söderstaden med innerstaden. Stråket är också tänkt att ge bättre gångförbindelser till Odenplans kommande pendeltågsstation.





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 gatumark längs med delar av sin sträckning, och parkmark längs andra delar, kan en attraktivare miljö utan glapp och barriärer skapas.

Ambitionen är att fram till 2020 genomföra ett pilotprojekt på ett rekreationsstråk.

Åtgärd

2

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret i samarbete med stadsdelsförvaltningarna, eventuellt i samverkan med berörda grannkommuner om stråken passerar kommungränser

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad

11 miljoner kronor

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 barriärer i form av fallna träd eller ojämnt underlag. 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 anmäla platser de känner till. En pott gångpengar ska finnas avsatt för åtgärderna, som väljs ut gemensamt av Trafikkontoret och berörd stadsdelsförvaltning.

Åtgärd

3

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad

16 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

Åtgärd

4

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad
7 miljoner kronor

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.



Skapa en "verktyglåda" 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.

Verktyglådan 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. En liten del av verktyglådan föreslås bli obligatorisk i investeringsprojekt för att ge förutsättningar för rätt prioriteringar.

Gångvänligheten kan utvärderas på flera sätt:

- Inventering av faktorer i miljön som påverkar gångvänlighet, till exempel barriärer, beläggning, målpunkter, upplevelsetäthet, sittplatstäthet, saknade eller ogena länkar, träd och andra gröna inslag, bullriga stråk och platser, alternativa vägar och platser med trafik-säkerhetsproblem.
- Mätning av fotgängarflödet på en eller flera platser för att till exempel få reda på var det finns utrymmesbrist eller underutnyttjade länkar.
- Intervjuer med fotgängare om hur de upplever ett område, för att till exempel få reda på vilka platser som upplevs som otrygga eller trevliga att vistas på, om vissa grupper av fotgängare uppskattar eller ogillar någon särskild plats, vilka "mentala barriärer" som existerar, eller om någon länk saknas eller upplevs som ogen.
- Användande av olika analysmetoder på det existerande gångvägnätet, som till exempel kan visa hur integrerade eller överblickbara olika stråk och platser är.

Åtgärderna kan vara av flera olika slag:

- Förändringar av förutsättningarna för andra trafikanter (trafikreglering eller hastighetsgränser, hastighetssäkring, mm)
- Ökad prioritet för gående i trafiksignaler
- Utökning eller förändringar av gångutrymmet
- Skapande av nya länkar för gångtrafiken
- Ökning av gångytans attraktivitet genom förändring av beläggning, belysning, möblering, grönska, med mera.

Inom verktyglådan kan det också finnas andra hjälpmedel: en manual för dimensionering av upplåtelser eller avstängningar som påverkar gångutrymmet på ett stråk eller en plats, rekommendationer för sittplatstäthet på olika typer av stråk med avseende på till exempel stråkets gångtrafikmängder, antal målpunkter och områdets bebyggelsestäthet och befolkningsstruktur.

Åtgärd

5

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret i samverkan med stadsbyggnadskontoret, och exploateringskontoret

**Uppfyller nyckelorden
kunna vilja veta våga**

Uppskattad kostnad

1 miljon kronor



Åtgärd 6

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad
24 miljoner kronor
(uppdelat på sex år)

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 exempel på denna typ av åtgärd är när Swedenborgsgatan och delar av Skånegatan gjordes om till gågator på försök under sommaren 2015.

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. Ytterligare en möjlig användning av tillfälliga åtgärder är att göra avstängningar under kortare tidsperioder, till exempel under en eller flera helger, när behovet av transportutrymme för bilar är mindre och antalet fotgängare är stort.

Åtgärd 7

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad
90 miljoner kronor
(uppdelat på sex år)

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. Denna åtgärd bör drivas tillsammans med det redan påbörjade arbetet med jämställd snöröjning.

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.

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.



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.

Åtgärd 8

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad
2 miljoner kronor



Åtgärd 9

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad
24 miljoner kronor
(uppdelat på sex år)

Noter



- 1 Trafikanalys, RVU Sverige 2011 och 2012
- 2 Ulf Eriksson: Neighborhood environment and physical activity, 2013
- 3 LSECities, "Stockholm - Green Economy Leader Report. A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science", 2013
- 4 Stockholms Handelskammare rapport 2013:3, ISSN 1654-1758, "Stockholm attraherar arbetskraften, Västeuropas snabbast växande storstadsregion till 2030"
- 5 Funktionsnedsättning, fysisk aktivitet och byggd miljö, Statens folkhälsoinstitut, 2011
- 6 Runkeeper, Hugo Ahlenius, Nordpil AB
- 7 City i samverkan
- 8 Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken, Trivector 2012:26
- 9 Trygg i Stockholm? En stadsövergripande trygghetsmätning, Socialförvaltningen Stockholms stad, 2011
- 10 Attitydundersökning "Hänsyn i Stockholmstrafiken", Trafikkontoret, 2014
- 11 Intervjuundersökning om gångvanor och mätning av fotgängarflöden i Liljeholmen, Trafikkontoret, 2011
- 12 Olyckor som rör Stockholms stad inrapporterade av polis och akutsjukvård, 2013
- 13 Fotgängares singelolyckor i Stockholm, sammanställning av Monica Berntman, Lunds Universitet, 2015
- 14 De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de egentligen? Hur mycket kostar deras skador? Rapport Trafikkontoret 2008



SKAPNOVA

3

Mölnskogatan
W-22



Handläggare
Sara Malm
08-508 276 49

Gångplan för Stockholm – redovisning av remiss



Inledning

Den 20 november 2014 godkände trafiknämnden förslaget till gångplan och gav kontoret i uppdrag att skicka förslaget på remiss. Gångplanen är en av flera inriktningsplaner inom ramen för Framkomlighetsstrategin.

Nedan presenteras de 60 instanser som svarat på remissen.

Stadens förvaltningar och bolag	Övriga myndigheter och kommuner i Stockholms län
<p>Familjebostäder <i>Rådet till skydd för Stockholms skönhet</i> Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Miljö- och Hälsoskyddsnämnden Skärholmens stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Älvsjö stadsdelsnämnd Farsta stadsdelsnämnd Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd Fastighetskontoret Stadsbyggnadskontoret Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd Exploateringskontoret Södermalms stadsdelsnämnd Bromma stadsdelsnämnd Idrottsförvaltningen Norrmalms stadsdelsnämnd Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd <i>Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor</i> Skarpnäcks stadsdelsnämnd Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd Stockholm Hamnar</p>	<p>Polismyndigheten i Stockholms län Vaxholms stad Södertälje kommun Tyresö kommun Upplands-Bro Ekerö Kommun Upplands Väsby kommun Lidingö Stad Storstockholms Brandförsvar Nynäshamns kommun SLL Trafikförvaltningen Järfälla Kommun Huddinge Kommun Nacka Kommun Sundbybergs stad</p>
<p>Intresseorganisationer och samarbetsorgan Sveriges kommuner och landsting (SKL) Företagsgrupperna Stockholm <i>Lunda Företagsgrupp</i> Synskadades Riksförbund Stockholm stad <i>Föreningen Mariehäll</i> Sveriges Åkeriföretag ABC Kollektivtrafikant Stockholm Företagarna DHR Stockholmsavdelningen Motormännens Riksförbund Fastighetsägarna Stockholm NTF Stockholm-Gotland HSO Stockholms stad Fotgängarnas förening</p>	<p>Fastighetsägare och medborgare <i>Medborgare, Hammarbyhöjden</i> <i>Medborgare, Tensta</i> Svenska Bostäder Stockholmshem Jernhusen <i>Medborgare, Enskededalen</i></p>

Remissinstanser som svarat på remissen. Instanser skrivna med fet stil fanns med på den ursprungliga listan med remissinstanser. De kursiverade remissinstanserna fanns inte med på den ursprungliga listan av remissinstanser och remissinstanser skrivna i neutralstil har valt att inte kommentera remissen.

Sammanställning av synpunkter

Nedan sammanställs och besvaras de remissynpunkter som inkommit. Dispositionen följer rubrikerna i gångplanen.

Allmänna kommentarer och inledning

Instans	Yttrande	Svar
Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholmshem, Skärholmens stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Tyresö kommun, Stockholm Hamnar	Det är positivt och värdefullt att en gångplan för Stockholm tas fram. Planen har ett bra upplägg, dokumentet är lättillgängligt, lättläst, tydligt och kortfattat.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
DHR Stockholmsavdelningen	Dokumentet är svårläst då diagrammen är otydliga och eventuella kommentarer inte går att hitta.	Trafikkontoret uppdaterar planen enligt förslag.
Stadsbyggnadskontoret	För att tydliggöra planen ytterligare anser kontoret att planen skulle vinna på att använda begrepp som används i översiktsplanen, så som "gröna promenader", "Stockholmsstråk" och promenadstad.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och ser fram emot att vidareutveckla "gröna promenader" och "Stockholmsstråk" tillsammans med stadsbyggnadskontoret.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Enligt rådets mening är handlingsplanen för översiktligt presenterad för att bli ett tydligt verktyg.	Trafikkontoret ser planen som ett levande dokument och kommer att konkretisera handlingsplanens åtgärder under arbetets gång.
Exploateringskontoret	Kontoret önskar att gångplanen vidareutvecklas och blir mer konkret beträffande vilka fysiska åtgärder som behöver göras på olika platser.	
Familjebostäder	Positivt med ett fokus på ytterstaden och att minska eller överbrygga isolerande barriärer för att skapa en mer integrerad stad.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Rådet anser att det material som presenteras allt för mycket fokuserar på innerstaden.	Gångplanen gäller för hela staden. Trafikkontoret gör en översyn av planen för att se till att hela staden är representerad.
Idrottsförvaltningen	Folkhälsoperspektivet som lyfts fram ligger i linje med intentionerna i stadens idrottspolitiska program. Kopplingen mellan det idrottspolitiska programmet och gångplanen skulle kunna skrivas fram för att sammanlänka stadens olika planer och program och visa på en samsyn.	Trafikkontoret tackar för informationen och uppdaterar planen enligt förvaltningens förslag.



Skarpnäcks stadsdelsnämnd	På individnivå ger ett ökat gående hälsovinster vilket är positivt. Detta skulle kunna lyftas fram mer, i t.ex. olika kampanjer.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och undersöker möjligheterna att lyfta fram hälsoaspekterna i det fortsatta arbetet.
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	För att Stockholm ska utvecklas för att bli en ännu mer gångvänlig stad vill vi särskilt betona vikten av bra gångvägar till och från arbetet.	Trafikkontoret håller med om att gångvägar till och från arbetet är viktiga.
Stadsbyggnadskontoret	Det vore önskvärt med förtydliganden om förhållningssätt vid intressekonflikter med andra prioriterade transportmedel.	Trafikkontoret håller med och ett arbete har påbörjats för att utveckla vägledning för hur sådana intressekonflikter ska hanteras.
Storstockholms Brandförsvär	Storstockholms Brandförsvär önskar att framkomligheten för brandförsvärets fordon uppmärksammas. Detta gäller vid eventuellt byggande av planskilda överfarter med begränsningar i höjded. Om det blir aktuellt att exempelvis bredda trottoarer utanför fasad till byggnader där brandförsvärets maskinstege är en förutsättning för nödutrymning, måste framkomlighet och tillgänglighet för brandförsvärets fordon beaktas.	Utryckningsfordons behov av framkomlighet tas upp i Framkomlighetsstrategin och trafikkontoret håller med om att utryckningsfordonens framkomlighetsbehov måste tas med i alla projekt.
Sveriges Åkeriföretag ABC	Det är viktigt att gångplanen inte inkräktar på godstransporternas möjlighet att leverera och hämta på alla olika adresser.	Godstransporternas tillgänglighet är en viktig prioritering. Trafikkontoret vill dock vara tydligt med att gångplanens åtgärder kan innebära att gods-transporternas tillgänglighet begränsas på vissa platser under vissa tider, men att dessas framkomlighet kommer att beaktas i enighet med inriktningsplanen "Strategisk inriktning för bättre leveranstrafik".
Fastighetskontoret	Förslag till åtgärder är bra. I den mån Fastighetskontoret äger fastigheter och lokaler utmed de planerade gångstråken är det viktigt med samverkan mellan förvaltningarna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och ser fram emot ett samarbete med fastighetskontoret och andra fastighetsägare i staden.
Järfälla Kommun, Nacka kommun	Det är positivt om samarbete sker i kommunövergripande frågor såsom t.ex. vägvisning.	Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att samarbeta i dessa frågor och ser fram emot att utveckla formerna för detta tillsammans med berörda kommuner.
Sundbybergs stad	Sundbybergs stad och Stockholms stad behöver gemensamt arbeta fram hur kopplingar mellan Mariehäll/Annedal och Sundbybergs centrum, Solvalla och Rissne samt den framtida kopplingen mellan Rinkeby och Stora Ursvik kan utvecklas på bästa sätt enligt gångplanens principer.	

Skärholmens stadsdelsnämnd	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.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
HSO Stockholms stad	Vi anser att staden i undersökningar ska ha bakrundsvariabeln funktionsnedsättning, detta för att kunna ha möjlighet att göra specifika analyser. Exempelvis för att kunna se hur stor andel av personer med funktionsnedsättning som upplever sin utemiljö som bra och trygg.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och vidarebefordrar den till stadens funktionshinderombudsman.
DHR Stockholmsavdelningen HSO Stockholms stad	När man hänvisar till olika undersökningar som visar hur mycket människor går så tar man inte med människor med olika funktionsnedsättningar eller att staden inte är fullt tillgänglig för de personer som har olika funktionsnedsättningar.	Tyvärr saknas uppgifter om funktionsnedsättning i så gott som alla undersökningar som uppgifterna i gångplanen baserar sig på. Trafikkontoret håller med om att detta är en brist och tar med sig synpunkten i uppdateringen av planen i den mån det går att uppfylla önskemålet.
Fotgängarnas förening	Det råder stor obalans mellan infrastruktursatsningar för olika transportslag. I gångplanen sätts exempelvis endast 37 miljoner på gånginfrastruktur.	Eftersom gång är en del av de allra flesta av stadens projekt kommer det att göras fler investeringar i gånginfrastruktur än de som finns med i gångplanen. Flera av handlingsplanens åtgärder syftar till att ge gångtrafiken rätt prioritet i stadens samtliga projekt, genom att skapa verktyg för bedömning av fotgängares förutsättningar, och metoder för förbättringar.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Framkomlighetsstrategin är baserad på Stockholms översiktsplan där utgångspunkten är att det ska vara möjligt, ändrad skrivning: genom att stadsmiljön är tillgänglig, användbar och trygg att kunna röra sig i staden till fots eller med cykel och för personer med nedsatt rörelse och orienteringsförmåga.	Texten är hämtad direkt från översiktsplanen och kan därför inte ändras. Trafikkontoret vidarebefordrar synpunkten till stadsbyggnadskontoret, som har i uppdrag att uppdatera översiktsplanen.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Begreppet tillgänglighet bör finnas med som egen rubrik i likhet med de 7 rubriker som redan finns med ex. Trafiksäkerhet.	Planen uppdateras för att tydliggöra tillgänglighetsaspekten.



Lidingö Stad	Gångplanen nämner flera utvecklingsmöjligheter men nämner samtidigt att dessa gator och områden måste identifieras. Gångplanen får på detta sätt mer en karaktär av en strategi snarare än en plan. Planen bör peka ut exempelvis vilka områden och gator som på sikt kan bli gågator eller gångfartsområden.	Trafikkontoret håller med om att planen inte är detaljerad men ser planen som ett levande dokument och kommer att konkretisera handlingsplanens åtgärder under arbetets gång.
--------------	---	---

Stockholm idag – nulägesbeskrivning

Instans	Yttrande	Svar
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Vad planen inte inkluderar är problem i den befintliga trafiksituationen som barriäreffekter och otrygghet som buller och trafik skapar i gatuutrymmet, i synnerhet kring de större motorvägarna och lederna i ytterstaden.	Frågan om buller och barriäreffekter är aktuell i ett antal projekt, och kommer delvis att hanteras i en kommande revidering av översiktsplanen.
SLL Trafikförvaltningen	Om kollektivtrafiken ges goda förutsättningar i gaturummet gynnar detta även de gående, vilket leder till ökad andel gångtrafikanter. På motsvarande sätt ger goda förutsättningar för gångtrafikanterna att fler bereds möjlighet att resa med kollektivtrafiken.	Trafikkontoret delar förvaltningens synpunkter.
SLL Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen planerar att under 2015 genomföra en resvaneundersökning bland invånarna i Stockholms län, vilket bör kunna bidra med relevant kunskap i det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen rekommenderar även Trafikkontoret att ta del av den nyligen sammanställda "Fakta om SL och länet 2013".	Trafikkontoret är med som en av parterna i undersökningen och räknar med att kunna dra stor nytta av resultaten.
SLL Trafikförvaltningen	I nulägesbeskrivningen berörs de olyckor som sker bland fotgängare. Trafikförvaltningen skulle vilja se en redovisning av var olyckorna sker, för att därigenom kunna få en bild av var åtgärder med koppling till kollektivtrafiken kan behöva genomföras.	Trafikkontoret delar gärna information om olyckor med Trafikförvaltningen.
Medborgare, Enskededalen	Vart är de flesta gående på väg? Enligt de resvaneundersökningar som med jämna mellanrum görs i Malmö är de vanligaste resorna till fots dem från hemmet till affären. Diskussion om denna kategori saknas.	Just nu finns inte ett tillförlitligt statistiskt underlag för att kunna svara på frågan. Under hösten 2015 kommer en mer omfattande RVU att göras i Stockholm. Det är dock rimligt att anta att inköpsresor kommer att bli den vanligaste fotresan även i Stockholm.



Medborgare, Enskededalen	Var finns kategorin barnfamiljer i planen? Resor från hemmet till dagis till jobbet och åter. Alternativt jobbet till dagis till affären till hemmet.	Tyvärr finns barnfamiljer inte särredovisade i någon av de undersökningar som gångplanen baserar sig på. Trafikkontoret håller med om att detta är en brist.
Medborgare, Enskededalen	Varför saknas uppdelning mellan kvinnor och män? Från andra källor vet vi att det är skillnad på kvinnor och mäns resvanor.	Enligt de siffror som gångplanen baserar sig på (RVU2011/2012) skiljer sig inte kvinnor och mäns gångvanor åt i någon större utsträckning. De största skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande gäller andelen bil- respektive kollektivtrafikresor. En förklaringsfaktor för dessa skillnader är att män som grupp har längre resväg än kvinnor som grupp.
HSO Stockholms stad	Det finns skäl att specifikt undersöka personer med funktionsnedsättning och gångvanor – inte minst för att identifiera hinder som annars inte skulle uppmärksammas, men också för att få en bredare kunskap om personer med funktionsnedsättningar och deras möjligheter att gå samt förflytta sig i staden.	Trafikkontoret håller med och hoppas att detta kan göras i framtiden.
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	För gångtrafikanter är det idag inte bilarna som är farligast, det är cyklisterna. Cykelbanorna är smala och ibland svåra att se, och inte alltid ljusreglerade. Många cyklistar uppträder dessutom i trafiken som om de alltid har förkörsrätt. Detta problem måste lösas för att vi ska få en säkrare gångtrafik.	Enligt olycksstatistiken är det bilister som är farligast för fotgängare i Stockholm. Brister i infrastruktur för gående och cyklistar gör dock ofta att fotgängare känner sig otrygga, vilket Trafikkontoret arbetar med. Flera av cykelplanens åtgärder har till syfte att separera och bredda ytorna för gång- och cykeltrafik, vilket är ett sätt att förbättra situationen för alla trafikslag.

Vad är ett gångvänligt Stockholm?

Instans	Yttrande	Svar
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden	I en storstad som Stockholm, där gång- och cykelstråk ska delas av många olika människor med många olika behov, är det viktigt med så breda gång- och cykelstråk som möjligt och om möjligt att dessa separeras från varandra för att minska konflikterna i trafiken.	Trafikkontoret håller med.



Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	För att personer med synnedsättning ska kunna orientera sig och känna sig trygga bör cykel och gångbanor avgränsas och helst separeras, både taktilt och visuellt.	Trafikkontoret håller med.
Synskadades Riksförbund Stockholms stad	Gångstråken bör vara tydligt separerade från övrig gatumiljö genom tydliga ljuskontrasterande och taktila markeringar. De ska vara enkla att se och känna med vit käpp, även vintertid.	Trafikkontorets målsättning är att gångytor ska vara tydligt separerade och orienterbara för personer med synnedsättning.
Synskadades Riksförbund Stockholms stad	Vi förutsätter att gångstråken alltid är tydligt separerade från cykel- och biltrafik.	
Kollektivtrafikant Stockholm Motormännens Riksförbund Farsta stadsdelsnämnd Bromma stadsdelsnämnd DHR Stockholmsavdelningen Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Olika färdmedel bör så långt som möjligt separeras från varandra, detta gäller även separeringen mellan gående och cyklister. Separering bör prioriteras på platser där problemen med konflikter är påtagliga.	Trafikkontoret håller med.
Lidingö Stad	Gångplanen nämner barriärer som måste överbyggas, särskilt i ytterstaden. Detta är en viktig komponent för att öka gåendet.	Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att överbygga eller minska barriärer på olika sätt för att skapa bättre gångvänlighet. Detta är också en av strategierna i översiktsplanen.
Farsta stadsdelsnämnd	I Farsta stadsdelsområde finns många mycket fina promenadstråk, men det finns också stora barriärer som försvårar användandet av gångstråken. Nynäsvägen, Magelungsvägen och järnvägen för att nämna några. Lösningar för att minska barriärerna skulle öka stadsdelsområdets attraktivitet.	
Föreningen Mariehäll	Mariehäll med de nya bostadsområdena Annedal och nu Linaberg m.fl. präglas av kraftiga barriärer för gående, den kraftigt trafikerade Bällstavägen delar stadsdelen i två halvor. Tvärbanespåret utmed Karlsbodavägen stänger in de boende även om det finns en bra gångväg till Bällsta bro.	
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	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. Exempel är 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.	



Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Många områden i Stockholm är bristfälligt integrerade med sin omgivning. De fysiska barriärerna försvårar stockholmarnas möjligheter att mötas och ta sig till arbete, utbildning och aktiviteter.	Trafikkontoret håller med om att det är viktigt att överbygga eller minska barriärer på olika sätt för att skapa bättre gångvänlighet. Detta är också en av strategierna i översiktsplanen.
Bromma stadsdelsnämnd	Det är viktigt att söka motverka de barriäreffekter som orsakas av trafikleder och tunnelbana. Exempelvis genom överdäckningar.	
Bromma stadsdelsnämnd	Det är viktigt att minska språnget över vatten och anlägga fler gångbroar som kan binda ihop staden.	Trafikkontoret håller med. Broar blir dock barriärer för sjöfarten, och innebär stora kostnader, vilket betyder att de platser där en bro gör störst nytta måste väljas.
Kollektivtrafikant Stockholm	Den bästa vägen mellan två punkter går ofta genom en tunnelbanestation. Åtgärder bör vidtas som underlättar för gående att utnyttja sådana passager, utan att hindras av exempelvis stängda spärrar.	Detta ligger utanför trafikkontorets verksamhetsområde.
Bromma stadsdelsnämnd	Över livligt trafikerade vägar bör gångbroar, som är trivsammare än gångtunnlar anläggas för gående.	Trafikkontoret håller med, förutsatt att en gångbro som alla kan använda går att anlägga. Broar innebär stora kostnader vilket innebär att trafikkontoret måste välja ut de platser där de skulle göra störst nytta. I vissa fall kan det vara lämpligt att minska barriären på annat sätt, till exempel genom att omvandla trafikleder till stadsgator.
SLL Trafikförvaltningen	Det finns säkerhetsmässiga aspekter på hur gångstråk planeras i förhållande till spåranläggningar. Trafikförvaltningen har inte rådighet över alla faktorer som påverkar säkerheten, utan behöver arbeta tillsammans med kommunerna för att minska personolyckorna vid spåranläggningar. För nya områden/utvecklingsprojekt i närheten av spåranläggningar måste gångvägar planeras så att fotgängare inte lockas att gena över spåren. Av samma skäl behöver befintliga gångvägar ses över så att de till exempel håller en god standard beträffande snöröjning och belysning.	Trafikkontoret håller med om att gångvägar ska vara säkra. Alla berörda aktörer behöver samarbeta kring riktlinjer för säkerhet kring spåranläggningar.
DHR Stockholmsavdelningen	Det är viktigt att det inte står hinder på gångbanan så som skyltar, cyklar, konstverk, uteserveringar mm.	Gångbanan ska innehålla mängder av funktioner, som ska utformas så att den är tillgänglig och användbar för alla.



Svenska Bostäder	Om vägar över tomtmark görs mer synliga och publika kan det leda till ökat slitage och därmed ökat underhållsbehov för fastighetsägarna. Det kan finnas skäl att överväga om kommunen ska ta över skötselansvaret från fastighetsägarna när det gäller flitigt nyttjade gångstråk. Omvänt kan det finnas kommunal mark i anslutning till tomtmark där skötselansvaret med fördel skulle kunna gå över till fastighetsägare. Dessa gränsdragnings-frågor bör behandlas i samband med åtgärd 1 i handlingsplanen.	Denna fråga är viktig och kommer att behandlas från fall till fall.
Fastighetsägarna Stockholm	Synliggörandet av genvägar är en mycket god idé när det handlar om kommersiella stråk där butiker, caféer, restauranger etc. är lokaliserade. Det är däremot inte önskvärt om det handlar om gårdar i områden av mer bostadskaraktär, då det snarare aktualiserar problematiken med semioffentliga/privata rum i stadsbilden och skapar otrygghet. Denna punkt i texten behöver förtydligas.	Detta är ett arbete som kommer att bedrivas tillsammans med berörda fastighetsägare och kommer att behandlas från fall till fall.
Medborgare, Enskededalen	Mycket bra i planen. Att analysera möjligheterna till att gå gent t.ex. Ett tips är att använda servitutsmöjligheterna.	Trafikkontoret tackar för informationen.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	Ur ett barnperspektiv är sammanhängande, trevliga och trygga gång- och cykelstråk en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet. Genom att behålla, förstärka och skapa sammanhängande gångstråk mellan områden, funktioner och bebyggelse stärks möjligheterna att på egen hand ta sig till skola eller arbete, vänner och fritidsaktiviteter.	Gångplanen kompletteras med text om barnperspektivet. Frågan behandlas även utförligare i ett kommande dokument från trafikkontoret som handlar om säkra skolvägar.
Stadsbyggnadskontoret Södermalms stadsdelsnämnd Idrottsförvaltningen Medborgare i Enskededalen	Barnperspektivet bör lyftas fram i planen, bland annat med en beskrivning om hur barn kan ta sig tryggt till sina målpunkter.	
Farsta stadsdelsnämnd	I förslaget nämns bland annat lokala trygghetsvandringar som ett sätt att få fler att våga gå i gång- och parkmiljöer genom att otrygga platser identifieras. Det kan i många fall vara så, men till trygghetsmöten kommer sällan unga personer som rör sig ute på kvällar och helger. Formen för trygghetsmöten bör förändras och ett förslag är att de istället kan ske via digitala medier.	Det är en viktig aspekt och hur staden involverar ungdomar behöver utvecklas på flera områden.



Synskadades Riksförbund Stockholms stad HSO Stockholms stad	Gångplanen bör innehålla ett särskilt avsnitt om tillgänglighet för att visa på vikten av ett Stockholm för alla.	Planen kompletteras för att tydligare lyfta vikten av en tillgänglig utomhusmiljö.
Södermalms stadsdelsnämnd Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Tillgänglighetsaspekterna med avseende på personer med funktionsnedsättningar bör tydligare lyftas in i Gångplanen.	
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Normmalms stadsdelsnämnd	Tillgängliga och trygga gångvägar är avgörande för äldre och personer med funktionsnedsättning. Förvaltningen ser att nyckelordet <i>Kunna</i> innefattar stadens tillgänglighetsarbete genom målbilden om att gångstråk ska vara fysiskt möjliga att använda för alla. Trots detta anser förvaltningen att Gångplanen bör uppmärksamma framkomligheten för funktionsnedsatta på ett tydligare sätt.	
Stadsbyggnadskontoret	Kontoret anser att det vore bra att identifiera och kartlägga ett sammanhängande gångnät ur olika funktioner t.ex. funktionella, rekreativa och kopplingar till kollektivtrafiken efter som detta saknas idag.	Trafikkontoret håller med om att det bör göras, men har inte resurser att göra det för hela staden. Frågan bör arbetas in i stora projekt och även beröras i de mindre projekten.
Bromma stadsdelsnämnd	Större uppmärksamhet och analys bör ägnas åt den försämrade framkomligheten som snö- och isbeläggning på gångbanorna utgör för gångtrafikanterna vintertid.	Trafikkontoret håller med och kommer att arbeta vidare med detta inom bland annat arbetet med jämställd snöröjning.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	En förutsättning för att stimulera gåendet är att snöröjningen och halkbekämpningen på gångvägar förbättras.	
HSO Stockholms stad	Det är bra med fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning vid snöröjningen. Det finns skäl att fördjupa detta arbete. Snöröjning är för många en avgörande faktor för att kunna ta sig runt vintertid.	
Farsta stadsdelsnämnd	Andelen gående i ytterstaden skulle öka betydligt om det fanns fler tydliga och trevliga stråk både in mot staden och på tvären i söderort. För att få en större andel gående i ytterstaden är det viktigt att göra det mer lockande att gå längre sträckor och skapa målpunkter längs vägen.	Syftet med åtgärd 1, "Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential", är att förbättra gångvänligheten på långa stråk som kopplar ihop målpunkter och kollektivtrafik-hållplatser i flera stadsdelar. Trafikkontoret välkomnar en diskussion med stadsdelsförvaltningarna i söderort om ytterligare intressanta stråk.
Bromma stadsdelsnämnd	En förutsättning för att nå målet om en ökad andel resor till fots är att den fysiska miljön utformas utifrån de gåendes behov och att gångperspektivet finns med hela vägen.	Trafikkontoret håller med.



Fotgängarnas förening	Den viktigaste faktorn som påverkar vår benägenhet att gå, är om den byggda miljön är tät och gångvänlig. Stockholms stad bör därför inom all fysisk planering redovisa om projektet stimulerar till ökat gående eller inte.	Trafikkontoret håller med.
Fastighetsägarna Stockholm	Fastighetsägarna vill särskilt understryka betydelsen av förtätning och funktionsblandning för människors lust att ta en promenad istället för ett alternativt färdmedel.	
Stadsbyggnadskontoret	En viktig utvecklingspotential är att skapa "gröna promenader" - gröna och promenadvänliga stråk som knyter samman viktiga platser. Detta är ett bra sätt att öka attraktiviteten och locka fler att gå i innerstaden mellan vardagens platser. Även i ytterstaden behövs det utvecklas gröna promenader som knyter samman stadsdelar med varandra.	Trafikkontoret håller med om att det är viktigt med gångvänliga stråk.
Fastighetsägarna Stockholm	Det är viktigt att arbeta med kopplingar mellan områden i ytterstaden för att skapa mer attraktion utanför innerstaden. Här efterlyses konkreta förslag för hur detta ska implementeras.	Tanken är att investeringar inom arbetet med stadsutvecklingsområden ska kombineras med åtgärder från trafikkontoret för att skapa kopplingar mellan områden.
Fotgängarnas förening	Att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna borde vara en självklarhet. Hastighetssänkande upphöjning av fotgängarpassager borde tillämpas i större utsträckning.	Trafikkontoret håller med om att hastighetsåkring är viktigt för att öka trafiksäkerheten och arbetar bland annat med frågan genom att ta fram hastighetsplaner.
Fotgängarnas förening	Om Stockholm stad vill skapa en trafiksäkrare miljö, i synnerhet för stadens barn, måste 30km/h införas som maxhastighet i staden.	
Bromma stadsdelsnämnd	Den mest effektiva åtgärden för att skapa goda miljöer för fotgängare i gaturummet är sänkta hastigheter. Platser där gående korsar bilvägar eller på annat sätt kommer i kontakt med annan trafik bör uppmärksammas genom skyltning eller annan markering.	
Stadsbyggnadskontoret	Det är viktigt att identifiera stråk som har potential att bli viktiga promenadstråk i framtiden så att nya förbättrade stråk kan skapas i rätt lägen.	Trafikkontoret ser fram emot att samverka med Stadsbyggnadskontoret i detta arbete.
Fastighetsägarna Stockholm	Dokumentet omfattar endast stadsutvecklingsprojekt i den befintliga staden. Det vore önskvärt att också täcka in målbilden även vid nyexploatering.	Målet är att samverka över förvaltningsgränserna för att gemensamt skapa en gångvänlig miljö vid nybyggnad.
Fastighetsägarna	När det gäller platser där "inbyggda"	Målet är att samverka över

Stockholm	trygghetsskapande kvaliteter som funktionsblandning brister efterlyses åtgärdsförslag för att också involvera detta arbete vid nyexploatering.	förvaltningsgränserna för att gemensamt skapa en gångvänlig miljö vid nybyggnad.
Lidingö Stad	Det forskningsprojekt som pågår där utformningsprinciper för platser där gång och cykelflödet korsar varandra välkomnas och skulle även kunna användas av Lidingö stad.	Trafikkontoret delar gärna med sig av resultatet när det är färdigt.
Medborgare, Enskededalen	Var finns hänvisning till den utredning som Gehls arkitekter gjorde för ett antal år sedan om hur attraktiviteten för gående skulle kunna öka i Stockholms City? Har den använts? Den finns inte med i notapparaten	Rapporten som sådan har inte använts, men de principer den (versionen från 2005) bygger på är mycket lika Framkomlighetsstrategins principer.
Motormännens Riksförbund	Det är viktigt med en bra framkomlighet för bilen i staden, men bilen måste inte nödvändigtvis ha tillgänglighet på varje gata. Därför skulle det vara intressant att på vissa gator genomföra försöksverksamhet med omvandling till gånggata som sedan utvärderas innan försöket eventuellt permanentas.	Under sommaren 2015 kommer ett pilotförsök med gånggata på Swedenborgsgatan på Södermalm att genomföras.
Motormännens Riksförbund	Om möjligheterna att äga och använda bil i Stockholm kraftigt försämras kommer också stadens attraktivitet minska radikalt.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Handlingsplan

Allmänt om handlingsplanen och åtgärder som saknas

Instans	Yttrande	Svar
Medborgare, Tensta	En översyn av belysningen bör göras i stadsdelen, då den på flertalet ställen är bristfällig och/eller trasig. På Tensta Allé finns två övergångsställen men då det inte finns belysning är det svårt att bli sedd som fotgängare.	Synpunkten har lämnats till ansvarig områdesplanerare.
Medborgare, Enskededalen	Belysning skall riktas in på marken där fötterna sätts för att gynna gående.	Belysningen fyller flera funktioner men trafikkontoret håller med om att det är viktigt att man ser var man sätter fötterna.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	För att uppnå en säkrare och tryggare stadsmiljö måste belysning med bländfria armaturer ingå i planen.	Bländfria armaturer ingår i stadens arbete.
Företagsgrupperna Stockholm	Det är viktigt att gångbanor i företagsområden görs så korta som möjligt och är trevliga och säkra.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.



Företagsgrupperna Stockholm	Utgångarna från tåg- och T-banestationer skall planeras så att de förkortar gångvägarna.	
Medborgare, Hammarbyhöjden	Kopplingarna mellan Hammarbyhöjden och Hammarby Sjöstad är mycket bristfälliga. Även kopplingen mellan Hammarbyhöjden och tyngdpunkten Gullmarsplan behöver förbättras avsevärt. Handlingsplanen bör kompletteras med en åtgärd om att förbättra kopplingen mellan stadsdelarna.	I arbetet med program för Hammarbyhöjden-Björkhagen ingår att förbättra kopplingar mellan stadsdelarna.
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	Det är viktigt att ta reda på vilka vägar som är eller skulle vara bra för personalen i våra företagsområden. Här kan Företagsgrupperna, som finns i de flesta företagsområden hjälpa till, genom att fråga vår personal via mail.	Trafikkontoret tar gärna en diskussion om detta längre fram.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	En förändrad gatumaktordning borde enligt rådet också ifrågasätta normen för ytfördelningen av gatumåtten och signalsystemens tidsintervaller för att prioritera upp gåendet.	Frågor om avvägningar mellan olika trafikslag tas upp i framkomlighetsstrategin och måste behandlas från plats till plats. Detta gäller både fördelningen av gatuutrymmet och av gröntiden i trafiksignalerna.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Gångbanorna är underordnade i status där uteserveringar tar allmänna ytor i anspråk, bristande skötsel av ytorna invid gångstråken där tillfälliga upplag, uppställningar eller kvistar och grenar inkräktar på de gåendes utrymme. Här föreslår rådet en översyn av tillsynsmöjligheterna, parkeringsvakternas befogenheter att ta tillvara de gåendes intressen borde undersökas.	Trafikkontoret håller med om att det vore intressant att se över tillsynsmöjligheterna. Parkeringsvakternas tid ska dock inte användas för detta.
Farsta stadsdelsnämnd	Ett stort hinder för tillgänglighet och framkomlighet är florans av gatumöblering och markupplåtelse på gångbanor. Särskilt dåligt avgränsade uteserveringar gör att gångtrafiken får problem. Inte minst för personer med olika former av funktionsnedsättning. Tillsynen av upplåtelse måste bli bättre.	Trafikkontoret hanterar varje ansökan om upplåtelse utifrån platsens förutsättningar, med fokus på tillgänglighets- och framkomlighetsaspekter. Kontoret arbetar strukturerat med uppföljning av givna upplåtelse.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Gångplanen har inga specifika lösningar som gäller bredden på de befintliga gångytorna som på många ställen i ytterstaden är bristfällig genom obefintliga eller smala trottoarer.	Gångplanens åtgärder fokuserar på de stråk där flest människor går, vilket innebär att lokalgator oftast inte berörs.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Planen tar inte upp de konkreta åtgärder som krävs för att höja gångtrafikanternas status rent generellt.	Syftet med planen är att öka kunskapsnivån kring fotgängares behov och att skapa verktyg för att ge gående rätt prioritet i alla



		projekt. Förslag till konkreta åtgärder tas gärna emot.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Kostnaderna för de olika åtgärderna finns i förslaget. Dock saknas en specificering för vilken förvaltning som ska stå för kostnaderna.	De kostnader som anges i planen är medel från trafikkontoret.
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Förvaltningen förutsätter att extra medel tilldelas i de projekt där åtgärdsförslagen inkluderar stadsdelsnämndens medverkan och som innebär kostnader utöver ordinarie verksamhet.	
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Medborgare, Enskededalen	Handlingsplanen bör kompletteras med information om när de olika åtgärderna ska genomföras.	Samtliga åtgärder kommer att genomföras under åren 2015-2020.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Rådet anser att projekten bör förankras i den lokala miljön så att fler studier av gällande förutsättningar och problem föregår markplaneringen.	Trafikkontoret håller med om att detta är viktigt.
Medborgare, Enskededalen	Var flitig med att göra konsekvensanalyser. Vilka konsekvenser har denna åtgärd för barnen i området, för bilister, för kvinnor, för män...	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Jernhusen	En viktig punkt som saknas i handlingsplanen är att gångflödesprognoser på kort och lång sikt bör tas fram, så att staden och stadens övriga aktörer kan arbeta förebyggande med att utveckla gaturummen i samarbete. Även handelsanalyser bör utföras tillsammans med stadens aktörer för att utreda var gång- och handelsstråk bäst bör utvecklas och prioriteras.	Trafikkontoret håller med om att gångflödesprognoser vore intressant och tar med det i arbetet med åtgärd 5 i handlingsplanen.
Bromma stadsdelsnämnd	Förvaltningen vill framhålla vikten av att lokalisera stråk, som sammanbinder stadsdelarnas viktiga start och målpunkter, och att det ska vara lätt att ta sig fram för personer med olika funktionsnedsättningar.	Trafikkontoret håller med.
Synskadades Riksförbund Stockholms stad Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Det är viktigt att övergångsställen vid korsande gator följer den så kallade stockholmmodellen, som omnämns i programmet Stockholm, en stad för alla.	
Synskadades Riksförbund Stockholms stad Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Det är viktigt att gångpassager med avsaknad av tydliga kanter som avskiljer gångbanorna från bil- och cykelväg inte används. Taktila varningsplattor som ett sätt att markera bil- eller cykelväg är ett	Trafikkontoret bygger dessa så kallade genomgående gångbanor för att prioritera gående och underlätta för personer med rörelse-



	alltför osäkert alternativ ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt.	nedsättning. Bilister har väjningsplikt mot gående vid genomgående gångbanor.
Synskadades Riksförbund Stockholms stad	Det är viktigt att övergångsställen så långt som möjligt är bevakade.	Framkomligheten för alla trafikantgrupper, även gående, begränsas om alla övergångsställen signalregleras.
Synskadades Riksförbund Stockholms stad Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Det är bra om den nya typen av ljud- och vibreringssignal som testades av Stockholms stad i projektform 2012 används genomgående.	Trafikkontoret kommer att använda dessa i samtliga nya anläggningar.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Över torg och öppna ytor ska det finnas ledstråk som är gemensamt utformade över staden och därigenom lätt att känna igen var man befinner sig.	Ledstråk ska finnas över öppna ytor enligt gällande lagstiftning. Arbeta pågår med att ta fram principer för ledstråk. Ett antal ledstråk över torgytor har byggts de senaste åren.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Götgatans utformning idag är ett exempel på osorterade trafikflöden som inte är bra med följden att ingen trafikant är säker. En lösning vore att lägga cykelfilen i mitten av gatan och ha en kontrastrik visuell och taktill separering.	Trafikkontoret håller med om att Götgatans nuvarande utformning inte är tillgänglig för alla och en ombyggnad av gatan är planerad.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	Nivåskillnader vid trappor, avsatser mm. Måste märkas ut både taktill och visuellt.	Detta ingår i trafikkontorets arbete.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Motormännens Riksförbund	Satsningar på gångbanor bör ske i samverkan och parallellt med utvecklingen av cykelvägnätet, för att underlätta samordningen mellan trafiklagen och förtydliga målkonflikter och prioriteringsordningar. Även samverkan med Trafikverket är angeläget eftersom de råder över de statliga vägarna och järnvägarna som också påverkas av Gångplanens intentioner.	Trafikkontoret håller med.
Älvsjö stadsdelsnämnd	En viktig fråga som saknas i gångplanen är behovet av att förbättra för skolbarn som ofta går till sin skola. Trafikkontoret arbetar med trafiksäkerhet runt skolor på ett bra sätt, det arbetet skulle kunna utökas och även lyftas fram i gångplanen.	Trafikkontoret hänvisar till kommande plan för säkra skolvägar.
Föreningen Mariehäll	Mariehällsskolan i Annedalsområdet har ökat behovet av säker skolväg. Många skolbarn kommer gående och måste passera Bällstavägen och Tappvägen. De signalerade övergångställena skulle behöva förlängd gröntid.	Synpunkten har lämnats till ansvarig områdesplanerare.
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden	Barnens trafikmiljö bör lyftas ytterligare genom att lägga till en åtgärd om detta i handlingsplanen	Trafikkontoret hänvisar till kommande plan för säkra skolvägar.
Kungsholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser fram emot att arbeta tillsammans med bland annat	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och ser fram emot

Östermalms statsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	trafikkontoret för att skapa attraktiva gångstråk i det offentliga rummet, genom både park och gatumiljöer. Förvaltningen ser gärna att gångstråken går genom parker och förbinder dem med varandra i stadsväven.	samverkan.
Exploateringskontoret	Kontoret ställer gärna upp med kompetens för att hjälpa till med åtgärderna som listas i planen.	
Fastighetskontoret	Genom samverkan kring de övergripande stråken kan vi hjälpa till med att göra platser befolkade och innehållsrika, trygga och tillgängliga.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Insatser i ytterstaden ska prioriteras, eftersom utmaningen att öka gångresorna där är störst.	Trafikkontoret håller med om att insatser i ytterstaden är viktiga.
Föreningen Mariehäll	Föreningen Mariehäll föreslår ett antal åtgärder för att förbättra gångvänligheten och tillgängligheten till kollektivtrafik och närservice. Exempelvis föreslås fler öppningar i bullerplanket vid Ulvsundavägen för att tillgängliggöra både busshållplatser och gångväg till Bromma Blocks.	Synpunkterna har skickats vidare till ansvarig områdesplanerare.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	Den sedan tidigare planerade gångbron över Nynäsvägen – mellan Tele2 Arena och Blåsut bör byggas snarast. Denna gångbros förverkligande kan inte vänta på att Slakthusområdet bebyggs utan den behövs redan idag.	
Nacka kommun	Ett exempel på en sträcka där konflikter uppstår på grund av att det är trångt, är längs det regionala cykelstråket mellan Henriksdal och Slussen, längs Stadsgårdsleden. Genom att bredda stråket förbättras förutsättningarna både för fotgängare och cyklister som även kan leda till att fler använder stråket.	Synpunkten har skickats vidare till ansvarig områdesplanerare.
Medborgare, Enskededalen	Särredovisa män och kvinnor i alla frågor.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.

Åtgärd 1 – Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential

Instans	Yttrande	Svar
Skärholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser att det bör utredas om det prioriterade stråket Fruängen-Älvsjö-Hagsätra bör kompletteras med Bredäng. Fruängen växer snabbt och intresset för	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med planen.



	bostadsbyggnation i det intilliggande Bredäng växer. Möjligheten att gå eller cykla till pendeltåg kan förväntas vara en viktig tillgänglighetsfråga för skärholmsborna i framtiden.	
Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till att Älvsjö finns med i ett av de strategiskt viktiga stråken, men har ett förslag på en förändring. Gångplanen föreslår Fruängen-Älvsjö-Hagsätra. Förvaltningen föreslår i stället stråket Telefonplan-Älvsjö-Hagsätra. Med det föreslagna stråket finns goda möjligheter för resenärer att själva ta sig till fots till två alternativa tunnelbanestationer när det inträffar trafikstörningar inom pendeltågstrafiken vid Älvsjö station.	
Huddinge Kommun	Huddinge kommun ser fram emot ett gott samarbete med Stockholm för att förbättra kopplingarna mellan kommunerna i pilotprojektet Fruängen-Älvsjö-Hagsätra samt i kopplingar som pekats ut i Huddinge Kommuns översiktsplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med planen.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Gångvägen mellan Skärholmen Centrum och Kungens kurva bör göras till ett prioriterat stråk. Den ska vara trygg, trevlig och enkel att använda som ett alternativ till kollektivtrafik.	
Föreningen Mariehäll	Föreningen föreslår ett stråk mellan Mariehäll-Duvbo-Rissne-Ursvik.	
Lidingö Stad	Utvecklingsstråket Norra Djurgårdsstaden-Brommaplan välkomnas då det även kommer Lidingöborna till gagn.	
Kungsholmens stadsdelsnämnd	För Kungsholmens del är det viktigt att värna och utveckla de fantastiska gröna stråk som finns i och med strandpromenaderna runt hela Kungsholmen och Essingeöarna. Även Kungsholmens inre parkstråk Rålambhovsparken-Fredhällsparken-Kristinebergs strandpark är en viktig koppling att värna.	Trafikkontoret håller med.
Kungsholmens stadsdelsnämnd	Kungsholmen har flera stora barriärer i och med Essingeleden och Drottningholmsvägen, som begränsar tillgängligheten och gångbarheten mellan stadsdelar. Exempel-vis behöver kopplingarna mellan södra och norra Kungsholmen förbättras och dagens gång-	Synpunkten har skickats till ansvarig områdesplanerare.



	och cykelväg mellan Essingeöarna behöver bli mer tillgänglig och trafiksäker.	
Östermalms stadsdelsnämnd	För Östermalms del är det viktigt att värna och utveckla de fantastiska gröna gångstråk som finns i och med esplanaderna Karlavägen, Valhallavägen, Narvavägen och Strandvägen. När det gäller Norra Djurgårdsstaden är det enligt förvaltningen viktigt att såväl utvecklingsområdet, som det äldre området Hjorthagen, får goda gångförbindelser till varandra och in mot övriga staden.	Synpunkterna har skickats vidare till projektet Norra Djurgårdsstaden samt ansvarig områdesplanerare.
Norrmalms stadsdelsnämnd	För Norrmalms del är det viktigt att förbinda parkerna med gröna stråk i gatumiljö för att på så sätt skapa fler gröna attraktiva gångförbindelser. När det gäller Hagastaden är kopplingen mot Vasastaden och Solna av stor vikt samt gångbarheten till Bellevue, Hagaparken och Albano.	Synpunkten har skickats till ansvarig områdesplanerare.
Fastighetskontoret	Genom samverkan kring de övergripande stråken kan vi hjälpa till med att göra platser befolkade och innehållsrika, trygga och tillgängliga.	Trafikkontoret håller med och tackar för synpunkten.
Stadsbyggnadskontoret	Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget och deltar gärna i arbetet.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och ser fram emot samverkan framöver.
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden	Flera av de utpekade stråken är utsatta för höga trafikbullernivåer och höga halter av luftföroreningar. Dessa aspekter bör beaktas så långt som möjligt i den fortsatta utformningen av stråken som pekas ut i gångplanen. Möjligheten att skärma av gångstråken från trafikbuller och luftföroreningar bör undersökas och om detta inte är möjligt bör alternativa sträckor utredas. Vid utvecklingen av stråken deltar gärna Miljöförvaltningen med sin kompetens inom trafikbuller- och luftföroreningsområdet.	Trafikkontoret håller med men anser även att det är viktigt att tackla buller vid källan.
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	Gångstråket Hornstull-Telefonplan löper till stora delar längs E4an. Trafiken skapar otrevliga miljöer i den närliggande omgivningen längs sträckan med mycket buller och avgaser. Vidare är stadsdelsområdet relativt kuperat samt att många planprojekt för närvarande	Sträckningen i kartan är illustrativ och det är inte tänkt att gångstråket ska följa E4an. Tanken är inte heller att åtgärda hela stråken fram till 2020 utan att förbättringar skall ske i tre

	planeras i området Västberga och Midsommarkransen. För att göra sträckan Liljeholmen-Midsommarkransen gångvänlig krävs stora åtgärder och förändringar i stadsbilden, något som inte är möjligt att uppnå till år 2020.	pilotprojekt som omfattar delar av de stråk som beskrivs i planen.
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser positivt på att Spånga-Kista-Helenelund kan komma att ingå i pilotprojektet. Förvaltningen framhåller vikten av att sträckan blir trygg, tillgänglig för alla och förses med tillgänglighetsanpassade bänkar för återhämtning.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
HSO Stockholm	Gångtillgängligheten mellan den ena och andra sidan av järnvägsspåren mitt i centrala Stockholm är inte bra, särskilt inte för personer med funktionsnedsättning. Den delar på ett oacceptabelt sätt den viktiga centrala delen av Stockholm i två avskilda delar. En åtgärd vore att en gång under spåren byggs västerut mynnande åt Kungsholms hållet så att tunnelbane- och pendeltågsresenärer, utan hinder kan gå till Kungsholmen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	En åtgärd för att göra stråk mer attraktiva är att plantera träd och buskar som vindskydd på utsatta sträckor.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Motormännens Riksförbund	Det är viktigt att det finns nivåfria passager på lämpliga ställen för synskadade och rörelsehindrade.	Trafikkontoret håller med.

Åtgärd 2 – Förbättra rekreativstråk

Instans	Yttrande	Svar
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	Rådet ser en fara i att planen blir för generell och önskar att den tydligt ska medge plats specifika lösningar för att inte rekreativstråk ska bli allt för enhetligt utformade.	Trafikkontoret håller med om att lösningar ska vara platsspecifika.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Sträckan längs Mälaren, från Vårberg i Skärholmen via Mälärhöjden, Aspudden – Gröndal bör stärkas. Skärholmens stadsdelsnämnd har det senaste åren fattat beslut om att förlänga belysningen längs sträckan i Skärholmens stadsdelsnämndsområde, för att genom	Trafikkontoret kommer att beakta synpunkten i det fortsatta arbetet med rekreativstråk.



	<p>belysning knyta ihop Bredäng med Mälärhöjden. 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 förväntas höja attraktiviteten. Förvaltningen föreslår denna sträcka som pilotprojekt eftersom det här finns både fysiska och sociala barriärer att överbygga, samt ett vackert och populärt stråk att förvalta. Möjligheten att samarbeta med Huddinge kommun som tar vid efter Vårberg bör i så fall utredas.</p>	
Skärholmens stadsdelsnämnd	<p>Vid förbättring av rekreativstråket Vårberg-Gröndal bör riktade insatser göras längs Petterbergsvägen. Denna sträcka utgör en barriär för fotgängare och cyklister och skär av strandpromenaden i Sättra naturreservat från strandpromenaden vidare in mot Vinterviken och Gröndal.</p>	
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	<p>I arbetet med rekreativstråken har, enligt förvaltningen, de lokala parkplanerna en viktig roll att klargöra sammanhängande parkstråk och visa på hur de kan stärkas.</p>	Trafikkontoret håller med.
Stadsbyggnadskontoret	<p>Stadsbyggnadskontoret deltar gärna i diskussionen kring vilka stråk som väljs ut.</p>	Trafikkontoret ser fram emot samverkan i frågan.
Miljö- och Hälsoskydds nämnden	<p>Trafikbuller är en viktig hälsoaspekt att ta hänsyn till, särskilt i de så kallade "tysta områdena". Flera rekreativstråk i Stockholm är idag trafikstörda som exempelvis stråket runt Kungsholmen som är trafikstört från ett flertal anslutande broar. Stråkets rekreativvärde skulle exempelvis kunna öka betydligt genom att bullerdämpa räcken på anslutande broar. Vid utvecklingen av stråken deltar gärna Miljöförvaltningen med sin kompetens inom trafikbuller- och luftföroreningsområdet.</p>	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	<p>Kajer och strandplatser i vatten nära miljöer måste byggas tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar.</p>	Trafikkontoret håller med.

Åtgärd 3 – Genomföra kampanjen "Klara – Färdiga – Gå!"

Instans	Yttrande	Svar
Skärholmens stadsdelsnämnd	<p>Kampanjen är mycket spännande och förvaltningen ser fram emot att samarbeta om synpunkter inkommer inom vårt stadsdelsnämndsområde.</p>	Trafikkontoret tackar för synpunkten.



Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till åtgärden men efterfrågar tydliga instruktioner för hur och när kampanjen ska genomföras.	Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet.
Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser att möjligheten att lämna in synpunkter inte ska begränsas till en viss tid. Medborgarna kan självklart alltid skicka synpunkter, men kan behöva uppmuntras att göra det vid fler tillfällen.	
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	Det är viktigt att påpeka att den kortaste vägen inte alltid är den lättaste. Förvaltningen anser att hänsyn även måste tas till områdets fysiska struktur och förutsättningar, så att fler aspekter spelar in än enbart underlättandet av framkomst på de kortaste vägarna när beslut tas om vart åtgärder ska genomföras.	
Idrottsförvaltningen	Åtgärden skulle kunna kompletteras med en informationskampanj om de hälsovinster som finns med att välja gång som transportmedel. Idrottsförvaltningen bidrar gärna med kunskap och kompetens vid en sådan kampanj.	
Fastighetsägarna Stockholm	Det är positivt att medborgare med lokalkännedom involveras, men det är viktigt att även involvera lokala fastighetsägare i arbetet.	

Åtgärd 4 – Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare

Instans	Yttrande	Svar
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	Skyllning på stationerna är idag undermålig för besökare till företagsområden. Dessa kan med enkla och pedagogiska medel göras tydligare.	Synpunkten har skickats till Trafikförvaltningen.
SLL Trafikförvaltningen Älvsjö stadsdelsnämnd Kollektivtrafikant Stockholm	Det finns behov av bra vägvisning till kollektivtrafiken.	Trafikkontoret håller med. Kollektivtrafiken kommer att ingå som målpunkter i vägvisningssystemet.
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	MTR har en app som tar fram lokalkartor för områdena runt sina hållplatser. Dessa bör utvidgas till att omfatta närliggande företagsområden. Appen borde också utvecklas så att en gångväg prickas in på kartan till den adress man skall besöka.	Trafikkontoret föreslår att Företagsgrupperna skickar synpunkten till MTR.
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	En konkret åtgärd i vägvisnings-systemet skulle vara att också ange tidsåtgång som komplement till km-mått för promenader.	Trafikkontoret tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.
Stadsbyggnadskontoret	Stadsbyggnadskontoret bör vara del i diskussionerna kring viktiga målpunkter och sträckor. Arbetet har även koppling till hur vi utvecklar staden, vilka stråk som blir	Trafikkontoret håller med och ser fram emot samverkan med stadsbyggnadskontoret i dessa frågor.



	prioriterade i områdesplaneringen.	
Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor	För att underlätta för fotgängare med kognitiva begränsningar genom att ha skyltar som utöver text ger vägvisning genom olika symboler eller färgsättningar.	Trafikkontoret tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.
HSO Stockholm	Det bör framkomma att ett vägvisningssystem ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, exempelvis med synnedsättning.	Trafikkontoret håller med och tar med i frågan i det fortsatta arbetet.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	En förutsättning bör vara att personer oavsett förkunskaper i det svenska språket kan ta till sig informationen. Om vägvisningssystemet även ska innefatta tryckt information är det viktigt att materialet även finns på språk som talas av boende i staden med utländsk härkomst.	Trafikkontoret tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.
Skärholmens stadsdelsnämnd	I Skärholmen har skyltning tagits fram under 2014 till särskilt utpekade målpunkter i området. Förvaltningen sätter nu upp 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. När cykelskyltar sattes upp 2014 fanns inget sådant samarbete vilket förvaltningen anser vara en brist i hanteringen.	Trafikkontoret tar gärna del av förvaltningens arbete och håller med om att det är viktigt med samverkan.
Kungsholmens stadsdelsnämnd	I samband med förvaltningens upprustning av Stora Essingens strandstråk kommer under 2015 ett nytt vägvisningssystem tas fram utifrån stadens nya skyltpolicy.	Trafikkontoret tar gärna del av förvaltningens arbete.
Skärholmens stadsdelsnämnd	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.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Skärholmens stadsdelsnämnd	I samband med att skyltningen ses över bör de cykelskyltar som satts upp gås igenom eftersom flera av dessa skyltar har felaktiga vägvisningar som leder cyklister och gångtrafikanter på villovägar.	
Älvsjö stadsdelsnämnd	Det hade varit bra om skyltningen för gående och cyklister hade samordnats från början, eftersom det ofta handlar om kombinerade eller intelligande gång och cykelbanor. Förvaltningen utgår från att det inte blir dubbla skyltar med samma vägvisningar, utan att det skyltas för gående endast där hänvisningen är en	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

	annan än den för cyklister.	
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen är tveksam till att vägvisningssystemet ska integreras med reklamskyltar.	

Åtgärd 5 – Skapa en "verktygslåda" för gånganalys

Instans	Yttrande	Svar
Lidingö Stad	Verktygslådan för gångvänlighet förefaller vara ett bra sätt att få in gåendet i den vardagliga planeringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser fram emot nya verktyg för att förbättra för fotgängare i befintliga miljöer och i planeringen.	
Stockholmshem	Stockholmshem välkomnar åtgärden och anser att verktygslådan kan bidra till att förbättra planeringsprocessen samt förutsättningarna för att skapa bra boende miljöer vid nyproduktion.	
Fastighetsägarna Stockholm	Fastighetsägarna efterlyser liknande verktygslåda också vid nyexploatering. Gångvänligheten behöver byggas in genom att bygga stad, man behöver få in verksamheter i bottenplan, för levande trygga stadsdelar.	Tanken är att verktygslådan även ska kunna användas vid nyexploatering.
Stadsbyggnadskontoret	Det är viktigt att ha bra redskap som kan användas i en planeringsprocess för att analysera förslag och pröva deras påverkan på stadens gångvänlighet – från strukturell nivå till utformning.	Trafikkontoret samarbetar gärna med Stadsbyggnadskontoret.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	Förvaltningen vill påpeka att det redan finns ett underlag i form av den medborgarundersökning som görs årligen inom stadsmiljötemat.	Trafikkontoret tackar för informationen.
SLL Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen önskar peka på vikten av att kollektivtrafikens behov vägs in vid bedömningen av åtgärder, så att den inte missgynnas. Det är även angeläget att trafiklösningar utformas utifrån ett regionalt perspektiv, så att inte lokala suboptimeringar görs.	Trafikkontoret håller med.
HSO Stockholm	Här vill vi tillägga att analysen givetvis också måste utgå från personer med funktionsnedsättningar och deras förutsättningar.	Trafikkontoret håller med.
NTF Stockholm-Gotland	Genom att involvera intresseorganisationer t.ex. fotgängarnas förening och NTF så kan framtagandet av en "verktygslåda" för gånganalys bli mer framgångsrikt.	Trafikkontoret tar med sig detta i det fortsatta arbetet.

Åtgärd 6 – Arbeta med tillfälliga åtgärder

Instans	Yttrande	Svar
Familjebostäder	Det är viktigt med en helhetssyn och förståelse för samtliga berörda. Det ska vara tryggt, säkert och trivsamt att bo i Familjebostädernas bostadsområden varför tillfälliga omledningar i gaturummet inte alltid passar verkligheten. Det är viktigt att berörda fastighetsägare har möjlighet att vara med och påverka Trafikkontorets arbete med tillfälliga åtgärder. Det är även viktigt att hyresgäster kan känna sig trygga och kunna förlita sig på att viktiga samhällsfunktioner kan ta sig fram.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Fastighetsägarna Stockholm	Fastighetsägarna vänder sig emot skrivningen att "genom att till exempel enbart skylta om gatan blir åtgärden enkel att genomföra", tyvärr är det inte så enkelt. Utan en mer genomtänkt utformning riskerar en avstängning endast göra det marginellt bättre för några (gång och cykeltrafikanter) på bekostnad av t.ex. framkomlighet för bilar, utan att ge det lyft för de förstnämnda som vore möjligt.	
NTF Stockholm-Gotland	Det krävs mycket information till medborgarna för att testerna ska bli framgångsrika.	
Lidingö Stad	Stockholm stad genomför så kallat Open street, bland annat på Götgatan. I Gångplanen hade Trafikkontoret kunnat peka ut fler gator där detta kunde vara aktuellt.	Under sommaren 2015 kommer ett pilotförsök med gågata på Swedenborgsgatan på Södermalm att genomföras.
Kollektivtrafikant Stockholm	Open streets bör inte uppmuntras om de hindrar kollektivtrafiken. Open streets events bör även utvärderas bättre än vad som hittills har skett.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Skärholmens stadsdelsnämnd	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 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.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.

Fastighetsägarna Stockholm	Så kallade parklets är ett utmärkt exempel på hur en liten yta med enkla medel kan tillföra närmiljön mycket. Denna typ av initiativ bör uppmuntras genom att exempelvis ta fram en handbok för detta riktad till organisationer, verksamheter eller individer.	
-------------------------------	---	--

Åtgärd 7 – Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängarnas behov

Instans	Yttrande	Svar
Svenska Bostäder	Åtgärden är mycket angelägen då den syftar till att förebygga olyckor mm. Det är även den kostnadsmässigt mest omfattande åtgärden och borde därför lyftas fram som nr 1 i åtgärds katalogen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden	Det är positivt att trafikkontoret strävar efter att öka kvaliteten på vinterväghållningen av gång och cykelvägar i staden. Det måste vara attraktivt att promenera året runt och för detta krävs en bra vinterväghållning av gångbanor.	Trafikkontoret håller med.
Fastighetsägarna Stockholm	När vi för några år sedan undersökte allmänhetens syn på tillgänglighet och framkomlighet tillhörde problematik kring snöröjning de vanligaste synpunkterna.	Trafikkontoret tackar för informationen.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Det är viktigt att snöröjning och sandning fungerar. Det är även viktigt att underhåll av gångvägar har hög prioritet då stenar, trottoarkanter och andra hinder utgör säkerhetsrisker.	Trafikkontoret håller med.
Kollektivtrafikant Stockholm	Underhåll måste prioriteras på ett sätt så att de med olika funktionshinder kan ta sig fram.	Trafikkontoret håller med.
Medborgare, Tensta	Snöiga gångvägar i Tensta sandas inte trots att det ligger is under snön, detta leder till många halkolyckor.	Synpunkterna har skickats vidare till ansvarig områdesplanerare.
Skärholmens stadsdelsnämnd	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.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	Det behövs inte enbart en förbättring av gatudrift och gatuunderhåll utan också en samordning med parkdrift och parkunderhåll då många prioriterade stråk sannolikt kommer gå såväl på gatumark som på parkmark.	



Södermalms stadsdelsnämnd	Då många viktiga gångstråk berör parkerna är det önskvärt att planen tydligare beskriver hur stadsdelsnämnderna kan bidra till planens målsättningar i samband med drift och underhåll av parkvägar och vid genomförande av parkinvesteringar.	
Företagsgrupperna Stockholm Lunda Företagsgrupp	För att gångvägarna skall vara ett alternativ till andra färdssätt måste vägarna vara trevliga och välskötta. Grenar som hänger ner, trasig belysning, risk för halka gör att man inte väljer att gå och åka kommunalt utan tar bilen istället.	
Älvsjö stadsdelsnämnd	En angelägen fråga i villaområden är oklippta häckar. Dessa skapar stora problem eftersom de hänger ut över villagatornas smala trottoarer, skymmer sikten och tvingar ut de gående i gatan. För att minska problemen behöver staden agera tydligare mot de berörda fastighetsägarna.	
Stockholmshem	En förbättrad gatudrift, och särskilt en förbättrad vinterväghållning, anses direkt öka boendekvaliteten för våra hyresgäster.	
Älvsjö stadsdelsnämnd	En viktig fråga när det gäller gatudriften är var snövallarna läggs upp. För att informera om på vilken sida av gatan snövallen placeras och på vilken sida trottoaren ska plogas skulle trafikkontoret kunna lägga ut plogplanerna på webben.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Kollektivtrafikant Stockholm	Markeringen av cykel- respektive gångbana är ofta otydlig, särskilt när marken är snötäckt. Detta skapar farliga situationer inte minst i anslutning till busshållplatser. Snöröjning bör prioriteras på sådana platser.	
SLL Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen önskar särskilt peka på behovet av underhåll och vinterväghållning i anslutning till kollektivtrafikens stationer och hållplatser, så att dessa kan hållas tillgängliga för alla.	
Motormännens Riksförbund	Snöröjning och vinterväghållning för gående och cyklister är även beteendepåverkande, varför det är viktigt att förbättra vinterväghållningen för gående och cyklister utan att för den delen försämra vinterhållningen för bilister.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Älvsjö stadsdelsnämnd	Medborgarnas möjligheter att anmäla fel behöver förbättras. Det finns stora förbättringsmöjligheter för stadens webbformulär och den app som tagits fram för felanmälningar gällande stadens utemiljö, där båda behöver förenklas för	



	användaren. Felanmälningar är ett viktigt kunskapsunderlag för förbättringar.	
NTF Stockholm-Gotland	Hur kommer åtgärden att följas upp så att det säkerställs att gatudriften och – underhåll sker utifrån fotgängarnas behov? Stockholm bör söka samarbeten med kranskommuner för att skapa ett nätverk för kunskapsöverföring.	
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Med information om var fotgängare rör sig och på vilka platser singelolyckor för gående sker blir det lättare att göra prioriteringar av gatuunderhåll och vinterväghållning.	

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

Instans	Yttrande	Svar
Skärholmens stadsdelsnämnd	I Skärholmen är det inte aktuellt med mätning av trängsel bland fotgängare, däremot bör en eventuell standard som tas fram även gälla Skärholmen.	Trafikkontoret håller med.
SLL Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen har initierat ett liknande arbete som syftar till att bättre beskriva trängseln i kollektivtrafiken, hur den ser ut i olika delar av systemet och vid olika tidpunkter. Arbetet har också som syfte att förutse vad som kan förväntas de närmaste åren samt utveckla kunskapen om hur man skulle kunna förbättra situationen för resenärerna med flera typer av åtgärder.	Trafikkontoret samarbetar gärna kring frågan.

Åtgärd 9 – Mäta gångtrafiken

Instans	Yttrande	Svar
Lidingö Stad	I gångplanen saknas en tydlig strategi för hur, var och när mätning av gåendet bör göras. Mätning bör göras kontinuerligt på utvalda platser i staden.	En sådan strategi kommer att tas fram i arbetet med åtgärden.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Det är av intresse att mäta exempelvis förändring i gångflöden i utvecklingsområden. Före ett stadsomvandlingsprojekt och efter. På så sätt ges kunskap om hur byggnation kan påverka antalet gående och upplevelsen av att gå.	Trafikkontoret tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.
Bromma stadsdelsnämnd	Vid inventering av gångtrafiknätet är det angeläget att stockholmarnas inflytande stärks i samhällsplaneringen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten.
SLL Trafikförvaltningen	Mätningarna är ett bra komplement till	Trafikkontoret ser fram emot



	resvaneundersökningar. Data kring gångtrafiken kan utgöra användbar kunskap vid planeringen av kollektivtrafiken, varför trafikförvaltningen gärna tar del av insamlade data.	samarbete framöver.
Medborgare, Enskededalen	För att få likvärdig behandling av olika resande i en stad måste kunskap presenteras på likvärdigt sätt. För bilresande mäts flöde, kapacitet, fördröjning och samhällsekonomiska konsekvenser, så ska även gåendes resor behandlas.	Trafikkontoret tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet.
Fotgängarnas förening	Det räcker inte att bara mäta gångtrafikens flöde och kapacitet. Man måste även beräkna de samhällsekonomiska förlusterna i form av tidsförluster för fotgängare, exempelvis vid trafikljus och barriärer förorsakade av motortrafiken i staden.	

Övriga kommentarer

Trafikkontoret tackar för synpunkterna nedan.

Motormännens Riksförbund

För att fler ska byta bilen mot andra transportsätt är det viktigt att använda morötter istället för piskor. Exempel på åtgärder att som bör ses över är:

- Möjliggöra smidiga byten till kollektivtrafik och cykel genom att skapa fler infartsparkeringar
- Stötta utvecklingen av bilpooler. Parkeringsplatsutrymme frigörs genom att möjliggöra tillgång till bil utan att behöva äga den.
- Trafikmyndigheterna uppskattar att en majoritet av biltrafiken i Stockholms innerstad är nyttotrafik. Öka andelen nattleveranser med tysta fordon för att frigöra mer plats dagtid.
- Skapa alternativa parkeringsplatser. Det behövs parkeringsplatser för att minska trafiken som genereras av förare som letar parkering, men inte nödvändigtvis i gatuplan. Bergrum eller pråmar på vatten skulle kunna vara möjliga lösningar.

(

(

(

(

Handläggare
Sara Malm
08-508 276 49

Till
Trafiknämnden
2015-09-24

Bilaga 3: Sändlista för remiss av Gångplan för Stockholm

Stadens förvaltningar och bolag:

1. Exploateringskontoret
2. Fastighetskontoret
3. Miljöförvaltningen
4. Stadsbyggnadskontoret
5. Idrottsförvaltningen
6. Miljöförvaltningen

7. Bromma Stadsdelsförvaltning
8. Enskede-Årsta-Vantör Stadsdelsförvaltning
9. Farsta Stadsdelsförvaltning
10. Hägersten-Liljeholmen Stadsdelsförvaltning
11. Hässelby-Vällingby Stadsdelsförvaltning
12. Kungsholmen Stadsdelsförvaltning
13. Norrmalm Stadsdelsförvaltning
14. Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning
15. Skarpnäck Stadsdelsförvaltning
16. Skärholmen Stadsdelsförvaltning
17. Spånga-Tensta Stadsdelsförvaltning
18. Södermalm Stadsdelsförvaltning
19. Älvsjö Stadsdelsförvaltning
20. Östermalm Stadsdelsförvaltning

21. Stockholm Business Region
22. Stockholms Hamnar

Övriga myndigheter i Stockholms län:

23. Kungliga Djurgårdsförvaltningen
24. Länsstyrelsen i Stockholms län
25. Polisen i Stockholms län
26. Trafikförvaltningen
27. Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö & regionplanering (TMR)
28. Storstockholms Brandförsvär
29. Trafikverket Region Stockholm
30. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL)

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 276 49
Växel 08-508 272 00
sara.malm@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Intresseorganisationer och samarbetsorgan:

31. City i Samverkan
32. Cykelfrämjandet
33. Fastighetsägarna
34. FOT
35. Företagarna
36. Handelskammaren
37. Kollektivtrafikanter Stockholm
38. Motormännens Riksförbund
39. NTF Stockholms län
40. Naturskyddsföreningen
41. Nyttotrafikkommittén
42. PRO
43. SPF
44. HSO Stockholms stad
45. DHR Stockholmsavdelningen
46. SRF Stockholms stad
47. FöretagsGrupperna Stockholm
48. Svenska Taxiförbundet
49. Sveriges Kommuner och Landsting
50. Sveriges MotorCyklister
51. Svenska Åkeriförbundet
52. Svensk Handel
53. Sveriges Åkeriföretag ABC
54. Transportgruppen
55. TTF – Forum för Logistik
56. Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)

Fastighetsägare:

57. AMF Fastigheter
58. Atrium Ljungberg
59. AxFast
60. Diligentia
61. Fabege
62. Familjebostäder
63. Hufvudstaden
64. Humlegården
65. Jernhusen
66. Pembroke Real Estate
67. Ramsbury
68. Skanska Fastigheter
69. Stockholmshem
70. Svenska Bostäder
71. Vasakronan

Övriga kommuner i Stockholms län

72. Botkyrka kommun
73. Danderyd kommun
74. Ekerö kommun
75. Haninge kommun
76. Huddinge kommun
77. Järfälla kommun
78. Lidingö kommun
79. Nacka kommun
80. Norrtälje kommun
81. Nykvarn kommun
82. Nynäshamn kommun
83. Salem kommun
84. Sigtuna kommun
85. Sollentuna kommun
86. Solna kommun
87. Sundbyberg kommun
88. Södertälje kommun
89. Tyresö kommun
90. Täby kommun
91. Upplands-Bro kommun
92. Upplands Väsby kommun
93. Vallentuna kommun
94. Vaxholm kommun
95. Värmdö kommun
96. Österåker kommun

(

(

(

(