

Gångplan för Stockholm

2014-10-20 Remisshandling

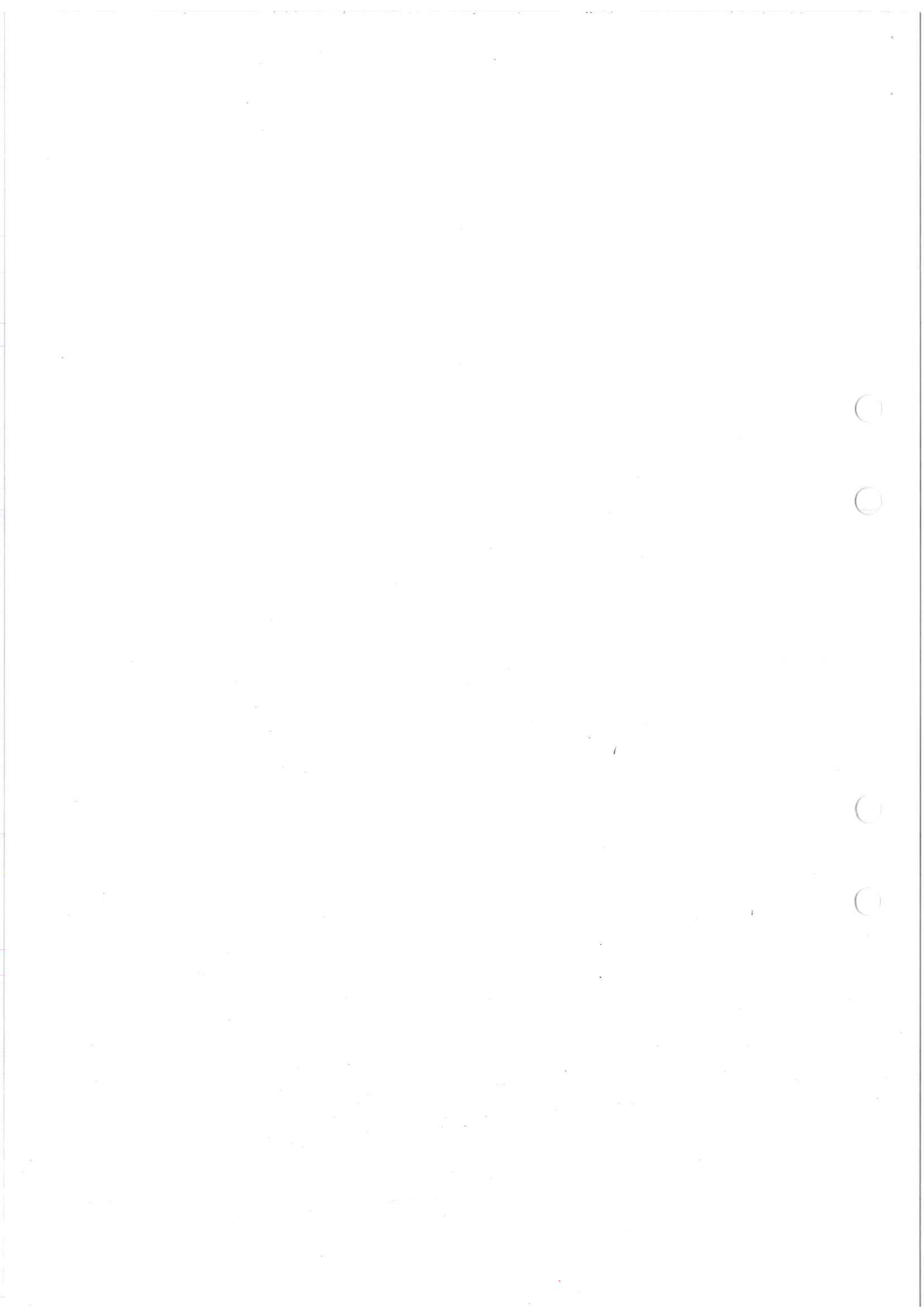


Plats för tryckinformation




Innehåll

Inledning	4
Stockholm idag – nulägesbeskrivning	8
Vad är ett gångvänligt Stockholm?	16
Handlingsplan	22




1 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 väljer att gå gör en stad 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.



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

Gångplanens sammanhang

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

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.

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 invånarna 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 2013.² Indikatorerna och målnivån för gångtrafiken ska fastställas under 2014.

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

Vision 2030

En övergripande bild av hur Stockholm ska vara år 2030

Översiktsplanen – Promenadstaden

En planeringsinriktning för att nå målen

Framkomlighetsstrategi

Stomnätstrategi

Trafiksäkerhet

Cykelplan

Parkering

Godstrafik

Gångplan

Trafik & Miljö

2

Stockholm idag - nulägesbeskrivning



Stockholm växer snabbare än någonsin. 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.

Stockholm har goda förutsättningar för gång

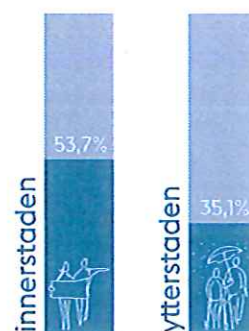
38 procent av alla resor inom Stockholms stad görs till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden. I innerstaden är andelen nästan 54 procent, medan den i ytterstaden är 35 procent.¹ Skälet till den ojämna fördelningen 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 av Ulf Eriksson. 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 bilinnehav. Två faktorer i närområdets utformning – bebyggelsestäthet och funktionsblandning – visade sig spela roll för dess gångvänlighet. Detta gällde oavsett var i staden området låg.²

Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa med 2 procentens befolkningstillväxt.³ För att behålla en god framkomlighet måste gångandelen vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatuutrymmet ska räcka till när befolkningen ökar.

Stockholm växer näst snabbast i Västeuropa med en befolkningstillväxt på

2%



Andel resor som sker till fots i innerstaden respektive ytterstaden

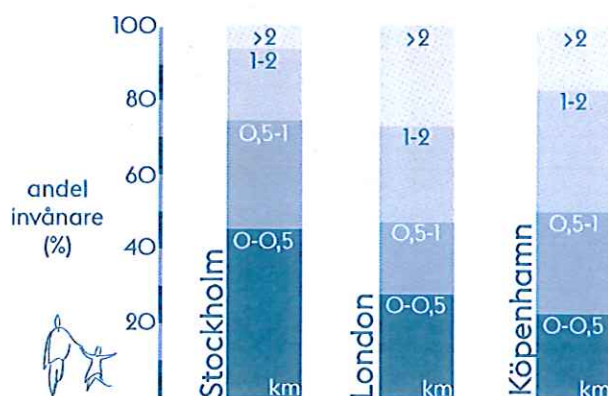
Gångresornas längd

Stockholm är byggt så att invånarna har närmare till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Det gäller både avstånd från arbetsplats och från bostad.⁴ Det innebär att många reser kollektivt till och från arbetet. Därmed går de korta sträckor mellan kollektivtrafiken och målpunkten.

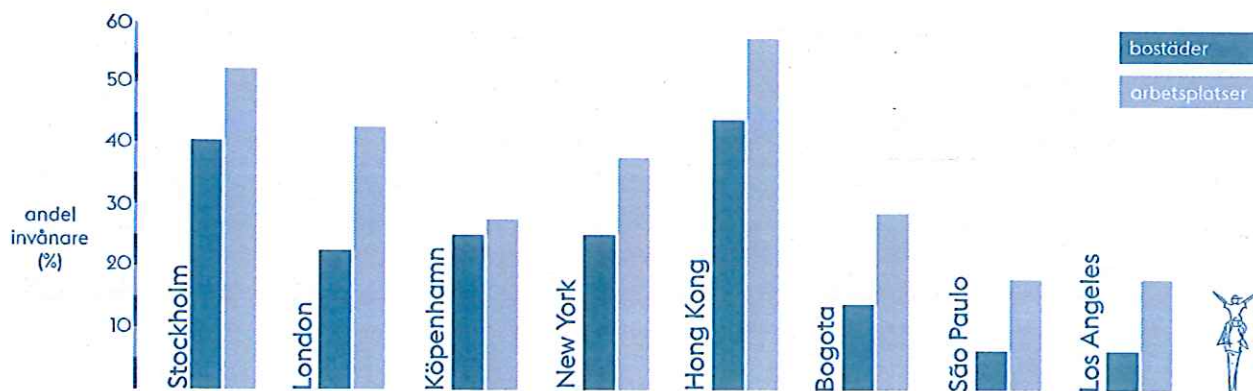
en gångresa är ungefär

1,6 km

I genomsnitt går en stockholmare 0,3 km 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



Avstånd från bostad till spårbunden kollektivtrafikstation/hållplats⁴

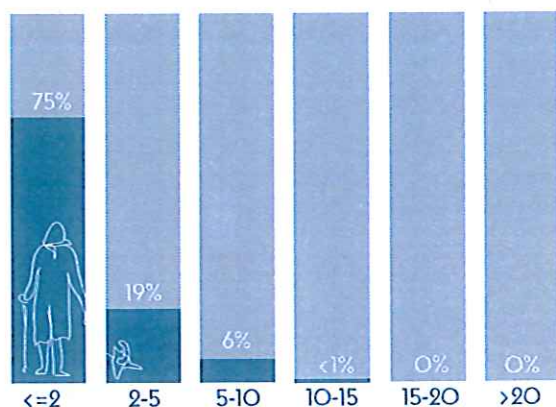


Bostäder och arbetsplatser inom 500m från kollektivtrafikstation/hållplats⁴

När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. Kvinnor står för något större andel av gångresorna än männen, samtidigt som männens resor är något längre.¹

Om det tar mer än
5 min
att gå sjunker andelen
som väljer att gå¹

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



Gångandel för olika långa resor¹

Mycket av statistiken ovan är hämtad från RVU Sverige, som är en resvaneundersökning 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.

