

Dir 123-787/2017  
R.VII

**Från:** Helena.Gerrby@huddinge.se  
**Skickat:** den 28 april 2017 13:13  
**Till:** brandforsvaret@sbff.se; hanningekommun@hanninge.se; info@fhi.se;  
kommun@tyreso.se; Funktion Kommunstyrelsen; kontaktcenter@botkyrka.se;  
landstinget@sll.se; registrator.stockholm@polisen.se; registrator.trf@sll.se;  
stockholm@lansstyrelsen.se; trafikverket@trafikverket.se; vti@vti.se;  
registrator.stockholm@polisen.se; trafikanalys@trafa.se  
**Ämne:** Extern remiss - Gångplan för Huddinge kommun  
**Bifogade filer:** Gångplan Huddinge kommun 170424 remissversion.docx; Remisslista,  
gångplan.docx; Remissmissiv, KS, Gångplan för Huddinge kommun.docx;  
Underlagsrapport gångplan 170424 remissversion.docx

Hej.

Översänder remiss av Huddinge kommuns gångplan med sista svarsdatum den 30 september 2017.

Med vänliga hälsningar

Helena Gerrby  
Huvudregistrator  
Kommunstyrelsens förvaltning  
Huddinge kommun

HANDLÄGGARE  
Helena Gerrby  
08-535 30173  
Helena.Gerrby@huddinge.se

**Remissinstanser**  
Se bifogad sändlista

## Gångplan för Huddinge kommun

En ny översiktsplan och trafikstrategi för kommunen har tagits fram som båda pekar ut gång-, cykel- och kollektivtrafikens betydelse för såväl kommunens som regionens utveckling. Trafikstrategin beskriver den riktning som Huddinge kommun vill nå genom sitt arbete med trafikfrågor de kommande åren. För att strategin ska få effekt måste den preciseras i en konkret åtgärdsplan, även kallad trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio olika åtgärdsplaner, varav gångplanen är en av dem.

I gångplanen preciseras mål och syfte med denna samt hur den bidrar till att uppfylla trafikstrategin. Vidare beskriver gångplanen inriktningar för att uppfylla målen samt vilka insatsområden kommunen ska jobba särskilt med för att öka resandet till fots.

### Remissyttranden

Syftet med remissen är att få in synpunkter från berörda.

Bifogade handlingar översänds till ovanstående remissinstanser för yttrande senast den **30 september 2017**.

Förslaget kan också laddas ned här: <http://huddinge.se/gangplan>

**Handläggare:** Jack Lu, samhällsbyggnadsavdelningen,  
kommunstyrelsens förvaltning

**Internt:** Skicka era svar genom **remissfunktionen i W3D3**.

**Externt:** Skicka era svar per e-post till [huddinge@huddinge.se](mailto:huddinge@huddinge.se) eller per post till:

Huddinge kommun  
141 85 Huddinge



HUDDINGE  
KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

**REMISSIV**

DATUM  
2017-04-28

DIARIENR  
KS-2016/137.359

SIDA  
2 (2)

Eva Assarsson  
Kanslichef

***Delges***

Kommunstyrelsen, delegationsbeslut C 7.8

## Gångplan för Huddinge kommun

### **Sändlista**

#### **Myndigheter**

Trafikverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen  
Polismyndigheten i Stockholms län/Södertörns polismästardistrikt  
Stockholms läns landsting; Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR)  
Södertörns Brandförsvarsförbund  
Statens folkhälsoinstitut  
Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI  
Trafikanalys

#### **Kommuner**

Stockholms stad  
Botkyrka kommun  
Haninge kommun  
Tyresö kommun

#### **Nämnder i Huddinge kommun**

Förskolenämnden  
Grundskolenämnden  
Gymnasienämnden  
Kultur- och fritidsnämnden  
Natur- och byggnadsnämnden  
Socialnämnden  
Tillsynsnämnden  
Äldreomsorgsnämnden

#### **Beredningar och råd i Huddinge kommun**

Demokratiberedningen  
Huddinge råd för funktionshinderfrågor  
Huddinge pensionärsråd  
Huddinge brottsförebyggande råd (HuBrå)

### **Föreningar och intresseorganisationer**

Arena Huddinge  
Fotgängarnas förening  
Friluftsförbundet i Huddinge  
Företagarna i Huddinge  
Handelskammaren Stockholm  
Huddinge hembygdsförening  
Huddinge naturskyddsförening  
Hyresgästföreningen i Huddinge  
NTF Stockholm-Gotland  
Rädda Barnen, Stockholm  
Riksförbundet för enskilda vägar  
Sveriges kommuner och landsting, SKL  
Fastighetsägare/samfälligheter/villaägareföreningar



Huddinge

# Gångplan för Huddinge kommun - remissversion

KS-2016/137

REMISSVERSION  
2017-04-24

R I S E S O

**Gångplan för Huddinge kommun - remissversion**

KS-2016/137

Remissversion april 2017

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

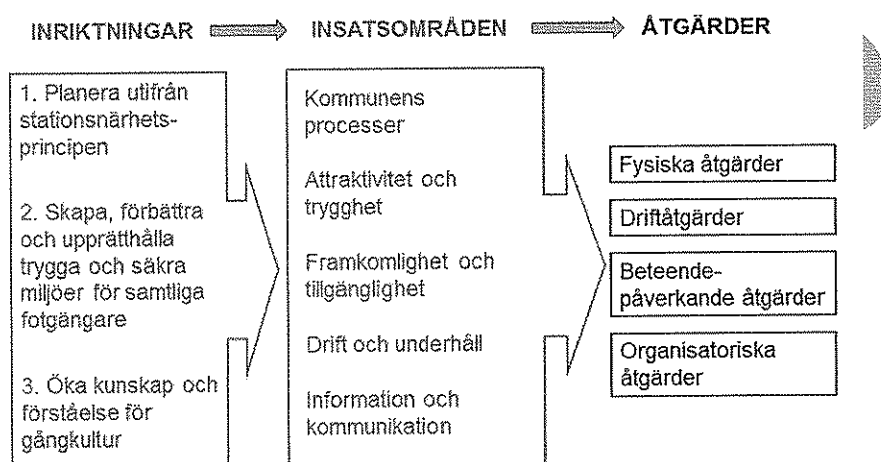
Arbetet med att ta fram förslag till gångplan har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av Jack Lu (projektledare), Katharina Staffund och Fanny Boberg. Konsultstöd har erhållits från Sara Malm, Trivector.

ISBN 91-85565-02-4  
[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)



# Sammanfattning

Huddinge kommuns befolkning ökar och Översiktsplan 2030 slår fast att kommunen ska växa i takt med länet. Kravet på ett tillgängligt och robust transportsystem ökar och kommunen arbetar för en utveckling mot ett hållbart samhälle. För att kunna planera och utforma framtidens transportsystem tog Huddinge kommun år 2013 fram en trafikstrategi. Gångplanen är en av de nio åtgärdsplaner som ska konkretisera arbetet med trafikstrategin och tydliggöra hur kommunen avser att arbeta med gångtrafik de kommande åren för att fler ska gå till och från skola, arbete, inköp eller på fritiden. Det övergripande målet för Huddinge kommun är att år 2030 ska hälften av alla resor inom kommunen göras till fots. Gångplanen är upplagd enligt följande figur:



Figur 1. Beskrivning av hur gångplanens tre inriktningar brutits ned i de fem prioriterade insatsområdena samt hur insatsområdena sedan leder till konkreta åtgärder som definieras i en kommande handlingsplan.

För att uppnå målet om ökat resande till fots föreslås inriktningar och insatser i gångplanen som främst ska leda till att skapa bättre förutsättningar för medborgarna att gå mer och längre. Det handlar om att samhällsplanera utifrån fotgängarens behov, att skapa och upprätthålla gångvänliga miljöer samt uppmuntra till ett beteende där det är naturligt och självklart att gå.

Planen pekar på ett antal insatsområden som är viktiga att arbeta med för att öka andelen resor till fots:

- Kommunens processer
- Attraktivitet och trygghet
- Framkomlighet och tillgänglighet
- Drift och underhåll
- Information och kommunikation

Med gångplanen som stöd ska fotgängaråtgärder prioriteras, beslutas och genomföras. För att kommunen ska arbeta systematiskt med dessa frågor behöver planen och åtgärderna kontinuerligt följas upp. Uppföljning görs med hjälp av ett antal mätbara indikatorer inom de insatsområden som kommunen har valt att prioritera.



# Begreppslista

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Aktiv transport</b>      | Att förflytta sig genom att gå, cykla eller genom annan fysisk aktivitet.  |
| <b>Delresa</b>              | Del av en huvudresa, till exempel mellan arbetsplatsen och en plats där resenären uträttar ett ärende, till exempel en affär.  |
| <b>Fotgängare/gående</b>    | Person som går, kör rullstol eller rullator, eller använder ett lefordon.  |
| <b>Fotgängargrupp</b>       | Grupp av individer med liknande förutsättningar och behov vid fotresor, till exempel barn eller äldre personer.  |
| <b>Gångbana</b>             | Avskild del av gata som är enbart avsedd för fotgängare.   |
| <b>Gångkultur</b>           | En attityd och inställning där gångtrafiken hanteras som ett eget trafikslag och att det finns en så pass god förståelse och kunskap om gångtrafik att fotgängares behov alltid beaktas i planering, byggande och drift. |
| <b>Gångmiljö</b>            | Gångytan och dess omgivning, sedd ur ett fotgängarperspektiv.  |
| <b>Gång- och cykelväg</b>   | Friliggande väg avsedd för fotgängare och cyklister, som antingen har en helt egen sträckning eller följer sträckningen hos en intilliggande bilväg.   |
| <b>Gångväg</b>              | Friliggande väg avsedd enbart för fotgängare, som antingen har en helt egen sträckning eller följer sträckningen hos en intilliggande bilväg.  |
| <b>Gångvänlighet</b>        | Utförning med utgångspunkt i gåendes förutsättningar, önskemål och behov.  |
| <b>Gångyta</b>              | Yta avsedd enbart för gående.  |
| <b>Huvudresa</b>            | Resa mellan så kallade huvudresmål, till exempel bostad och arbetsplats, skola eller annan sysselsättning.   |
| <b>Lokal resa</b>           | Resa med start och mål inom den egna kommunen.   |
| <b>Mobility management</b>  | Ett sätt att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.   |
| <b>Reseelement</b>          | Del av en resa eller delresa som sker med ett visst färdmedel.   |
| <b>Övergripande gångnät</b> | Kommunens viktigaste gångvägar som binder samman målpunkter och kollektivtrafikstationer med varandra.   |

# Innehållsförteckning

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sammanfattning</b>   | <b>2</b>  |
| <b>Begreppslista</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1. Inledning</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1. Syfte  | 6         |
| 1.2. Mål  | 6         |
| 1.3. Avgränsningar  | 6         |
| <b>2. Inriktning för gångtrafik</b>   | <b>7</b>  |
| 2.1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen   | 7         |
| 2.2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga fotgängare | 8         |
| 2.3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt                     | 9         |
| <b>3. Insatsområden</b>   | <b>11</b> |
| 3.1. Kommunens processer  | 11        |
| 3.2. Attraktivitet och trygghet   | 11        |
| 3.3. Framkomlighet och tillgänglighet   | 13        |
| 3.4. Drift och underhåll  | 14        |
| 3.5. Information och kommunikation  | 16        |
| <b>4. Genomförande</b>  | <b>18</b> |
| 4.1. Ekonomiska konsekvenser  | 18        |
| <b>Bilaga 1. Uppföljning</b>  | <b>19</b> |
| <b>Bilaga 2. Övergripande gångnät</b>   | <b>22</b> |
| <b>Bilaga 3. Åtgärdsplan</b>  | <b>27</b> |

# 1. Inledning

Stockholmsregionen växer. Befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering pekar på att länets befolkning kan öka från drygt 2 miljoner till närmare 3,2 miljoner år 2050. Ökningen beräknas bli störst fram till 2020, då Stockholms län årligen väntas öka med 35000 personer, vilket motsvarar två fullsatta busslaster varje dag.

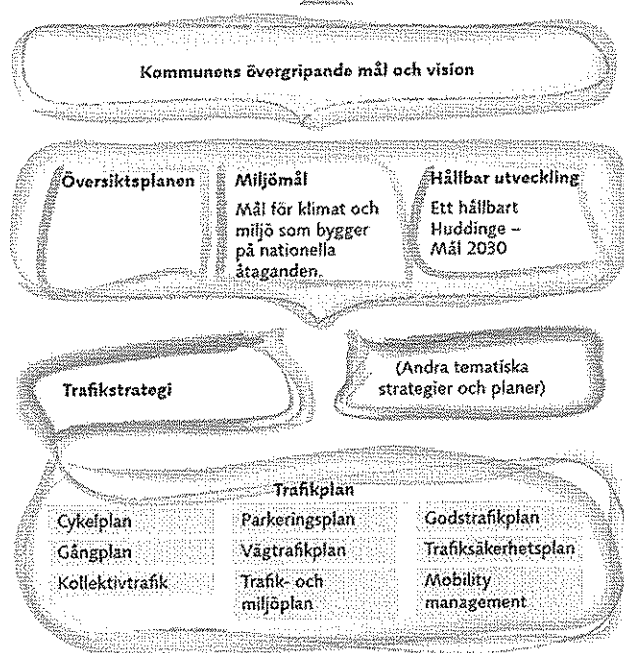
I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Fram till år 2020 är det framförallt målgrupperna 0-15 år och 70-80 år som väntas öka mest.

För att möta de ökade transporter som kommer med en växande befolkning, har Huddinge kommun tagit fram en trafikstrategi. Den innehåller en vision för trafiken som sträcker sig fram till 2030, mål som leder mot visionen och strategier för att nå målen.

Strategins huvudinriktning är att:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Trafikstrategin ska preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio åtgärdsplaner varav gångplanen är en av dem. Planerna ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls. I bilden nedan visas hur de olika dokumenten förhåller sig till varandra.



Figur 2. Schematisk bild över dokumenthierarkin från trafikstrategin.

## 1.1. Syfte

Syftet med gångplanen är att identifiera inriktningar för gångtrafik och åtgärder som kan bidra till att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande genom att mer trygga, säkra och tillgängliga gångtrafikmiljöer skapas. Gångplanen syftar också till att sätta fokus på fotgängarna i planeringen genom ökad förståelse samt identifiera förbättringsområden och prioritera åtgärder till efterföljande handlingsplan.

## 1.2. Mål

Enligt översiktsplanen och trafikstrategin fastslås att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras och att andelen resor med hållbara transportslag ska öka.

För gångplanen innebär det ett övergripande mål om att öka andelen gångresor, vilket under arbetet med gångplanen har specificerats till ett effektmål: **Andelen resor till fots inom kommunen ska öka från 36 procent (2012) till 50 procent år 2030.**

## 1.3. Avgränsningar

Med fotgängare eller gående avses en person som går, kör rullator eller rullstol, alternativt åker skateboard eller annat lefordon. Definition av gående framgår i Trafikförordningen<sup>3</sup>.

Det övergripande målet för Huddinge kommuns gångplan är att fler av resorna inom kommunen ska ske till fots. Gångplanens inriktningar och insatsområden omfattar dock alla gångresor, oavsett om de helt eller delvis sker inom kommunen och oavsett om hela resan sker till fots eller om den är en del i en längre resa, till exempel till och från kollektivtrafiken.

Gångplanen fokuserar i första hand på kommunens allmänna platsmark, men även frågor som rör mark som uppfattas som allmän plats, men som ägs av andra huvudmän, behandlas i planen.

Fotgängares trafiksäkerhet behandlas i kommunens trafiksäkerhetsplan.

Till gångplanen hör en underlagsrapport som beskriver bakgrunden till gångplanen, arbetsmetodiken för framtagandet av gångplanen samt utgångsläget för resvanor och dagens förutsättningar för fotgängarna i Huddinge kommun.

<sup>2</sup> Resvanor i Huddinge, Huddinge kommun, 2012

<sup>3</sup> Trafikförordning (1998:1276), 1 kap 4§

## 2. Inriktning för gångtrafik

För att nå det övergripande målet om att öka andelen gångresor inom kommunen, behöver arbetet med gångtrafik koncentreras och systematiseras. I detta kapitel beskrivs de tre inriktningar som föreslås för arbetet med gångtrafik inom Huddinge kommun. Inriktningarna baseras på de brister som identifierats under arbetet med nulägesanalysen, se separat underlagsrapport<sup>4</sup>.

Det finns ingen ensam ansvarig eller en enkel åtgärd för att öka andelen gångresor, utan frågan måste hanteras på flera plan och i flera skeden. Behov finns av att både bebyggelseplanera tätt och funktionsblandat för att skapa gena och levande gångstråk samt att förvalta våra befintliga gångmiljöer till trygga, säkra och användarvänliga stråk. Gångmiljön ska vara så pass inbjudande att gång utgör det naturliga transportvalet. Det handlar också om att öka kunskap och förståelse hos kommunens tjänstemän och politiker, men också hos den breda allmänheten, för olika fotgängargrupperns förutsättningar och behov för att kunna göra rätt avvägningar och beslut i planering, genomförande och drift. En gångkultur eftersträvas och har uppnåtts när det är självklart att gå, när fotgängarna prioriteras och får mer plats i både samhällsplaneringen och i den fysiska miljön.

INRIKTNINGAR → INSATZOMRÅDEN → ÅTGÄRDER

Följande inriktningar har identifierats för kommunens fortsatta arbete med gångtrafik:

1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen
2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra gångmiljöer för samtliga fotgängare
3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt

Dessa tre inriktningar har valts för att täcka in de viktigaste frågorna som berör gångtrafik som kommunen hanterar, och samtliga skeden från tidig planering till omhändertagandet av befintliga miljöer. Inriktningarna syftar till att både fler delresor och fler lokala resor ska ske till fots.

### 2.1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen

**För att skapa goda förutsättningar för resor till fots är det viktigt att planeringen av nya bostäder och verksamheter görs med aktiva transporter som prioritet, och med fokus på attraktiva gångmiljöer.**

En viktig förutsättning för gångvänlighet är närhet till de målpunkter som människor behöver nå i sin vardag. En genomsnittlig gångresa är 1,45 kms lång för Huddingeborna och det är framförallt när det gäller de lokala resorna som förutsättningarna för att öka gångresandet är som störst. I Huddinge kommuns trafikstrategi beskrivs stationsnärhetsprincipen som ett sätt att skapa

<sup>4</sup> Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

<sup>5</sup> Resvanor i Huddinge, Huddinge kommun, 2012

förutsättningar för en mer turtät kollektivtrafik, minskat transportbehov för invånarna och ökad möjlighet för att fler resor ska kunna ske till fots och med cykel.

Genom att planera täta och funktionsblandade miljöer blir gångresorna korta och gena. En tätare bebyggelsestruktur i anslutning till spårstationerna, som innehåller arbetsplatser, bostäder och service, innebär att en större andel invånare får möjlighet att klara sitt dagliga resande med aktiva transporter i kombination med kollektivtrafik.

För att uppnå målet om gångvänlig förtätning i anslutning till Huddinge kommuns spårstationer behöver kommunen förtydliga hur trafikmiljöerna ska utformas för att vara attraktiva och framkomliga för gångtrafikanter och tillämpa gångvänlighet som ett kriterium på ett mer genomgripande sätt i planeringsprocessen. Tydligare krav behöver också ställas på de byggherrar som är med och skapar de nya miljöerna.

## **2.2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga fotgängare**

**Kommunens befintliga gångnät ska förbättras, både genom att bygga nya länkar i gångnätet, förbättra framkomligheten och attraktiviteten på befintliga länkar samt upprätthålla det som redan är bra.**

För att gångmiljöer ska vara användbara för alla behöver de vara tillgängliga för grupperna äldre personer, personer med funktionsnedsättning och barn. Enligt SCBs befolkningsprognos kommer var fjärde invånare i Sverige att vara över 65 år 2060, vilket innebär att tillgängligheten och användbarheten i den offentliga miljön blir särskilt viktig. Att åtgärda kvarvarande hinder i den offentliga miljön är därför viktigt för att tillgodose gruppernas behov av självständighet och mobilitet.

Barns rörelsefrihet är viktig både ur ett folkhälsoperspektiv och för att minska skjutsning till aktiviteter och skolor. Det är därför viktigt att skapa trafikmiljöer som möjliggör för barn i skolåldern att på ett säkert sätt självständigt ta sig till målpunkter för barn, såsom skolor, idrottsanläggningar och kollektivtrafik.

Ett gent och sammanhängande gångnät är viktigt för att gångnätet ska vara attraktivt att använda i jämförelse med andra trafikslag. Ur ett trygghetsperspektiv är överblickbarhet och orienterbarhet viktiga egenskaper hos gångnätet, liksom möjligheten att välja alternativa vägar till en målpunkt.

### Övergripande gångnät

Då kommunens gångnät är mycket finmaskigt, har ett övergripande gångnät pekats ut, se *Bilaga 2*. Det övergripande gångnätet utgör stommen i hela kommunens gångnät, har en uppsamlande funktion och syftar till att erbjuda smidiga, trygga och säkra gångresor till kollektivtrafik, service och andra dagliga behov. Längs det övergripande gångnätet kan större fotgängarflöden förväntas och här ska gångtrafikantens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lite extra. Det övergripande gångnätet ska därför ha högre standard än övriga gångvägar och kan användas som planeringsunderlag vid prioritering av investeringar samt vid drift och underhåll av gångvägnätet.

Potentialen för ökat gångresande är som störst i de stationsnära områdena (se inriktning *Planera utifrån stationsnärhetsprincipen*) och ett övergripande gångnät har därför pekats ut inom 1 200 meter från en spårstation.

Tryggheten i utomhusmiljön är en viktig faktor för gångvänlighet, eftersom otrygghet kan innebära att individer begränsar sitt användande av utomhusmiljön i både tid och rum. Kommunen har idag ett omfattande arbete med trygghetsfrågor, som är inriktat på både sociala åtgärder och vissa typer av fysiska åtgärder, till exempel klottersanering. Att också arbeta med att åtgärda orsaker till otrygghet i den fysiska miljön, till exempel brister i belysning och överblickbarhet, samt underhåll av vegetation och skyltning, kan innebära bättre förutsättningar för ökad trygghet.

Pålitlig gatudrift, framför allt i form av halkbekämpning och snöröjning inom rimliga tidsperioder, är en viktig faktor för framkomlighet, trygghet och tillgänglighet. En förutsättning för fungerande gatudrift är i många fall väl utfört gatuunderhåll, eftersom gropiga gångbanor är svåra att snöröja. Gropar, sprickor och ojämnheter gör det också svårare att ta sig fram med barnvagn, rullator och rullstol. Som kommuninnevånare kan det vara svårt att hantera att flera huvudmän kan ha ansvar för samma typer av ytor. Därför behövs samverkan mellan de ansvariga så att kvaliteten på gångytorna alltid är densamma oavsett huvudman, och så att det går att felanmäla via en och samma instans.

### 2.3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt

**Fotgängarens status som eget trafikslag behöver beaktas från det tidiga planeringsskedet till drift- och underhållsskedet i den offentliga miljön. Ett sätt att säkerställa detta är att öka kunskapen om fotgängares behov samt kommunicera gångkulturen på ett effektivt sätt.**

För att säkerställa att gångtrafiken prioriteras i enlighet med kommunens trafikstrategi behövs åtgärder för att gående ska ses som ett eget trafikslag. Ett exempel på när detta inte sker är när gående och cyklister klumpas ihop trots att



de två trafikslagen har olika behov, färdas i olika hastigheter och att trafiksäkerhets- och trygghetsproblem ofta uppstår när de blandas. Det bör även beaktas att inom grupperna fotgängare och cyklister finns olika behov och förutsättningar. Nya typer av cyklar tillkommer, t ex lådcyklar och liggecyklar, och likaså blir andra redskap för fotgängare allt vanligare, t ex hoverboards, monowheels. Mobiltelefoners roll i gångkulturen bör också beaktas.

Ett annat sätt är att formalisera hur och när gåendes behov ska hanteras i kommunens olika processer, och att bedriva medborgardialog. För att säkerställa en god standard på gångvägnätet i hela kommunen behövs kommunikation med övriga huvudmän som ansvarar för gångmiljöer.

Genom att kontinuerligt mäta gångtrafik skapas ett kunskapsunderlag som gör det lättare att ta hänsyn till gåendes behov och rörelsemönster.

För att gångtrafiken ska kunna lyftas och prioriteras i den fysiska miljön och använda den på "rätt" sätt, behöver även allmänheten få ökad kunskap om och förståelse för olika fotgängargrupperns behov. Mycket av våra rese-mönster och val handlar om attityd och beteende. Även otrygghet och osäkerhet i trafiken kan härstamma från okunskap och förutfattade meningar. Därför behövs även insatser för att öka kunskap och förståelse för gångkultur externt.

Allmänhetens kunskap om gångmöjligheter i kommunen kan förbättras genom till exempel kampanjer och information om pågående projekt. Ett annat sätt, som framför allt tillgängliggör gångnätet för sällan-användare, är att skapa ett vägvisningssystem för gångtrafik.

## 3. Insatsområden

För att göra arbetet mer konkret och lättare att följa upp har de tre inriktningarna brutits ner i fem prioriterade insatsområden som alla har potential att påverka gångvänligheten i Huddinge kommun. Dessa rör kommunens processer, attraktivitet och trygghet, framkomlighet och tillgänglighet, drift och underhåll samt kommunikation och information.

INRIKTNINGAR  INSATSOMRÅDEN  ÅTGÄRDER

### 3.1. Kommunens processer

Under den inledande workshopen<sup>6</sup> med kommunens tjänstemän framkom att fotgängaren bör synliggöras mer i kommunens planering och processer för att stärka rollen som egen trafikantgrupp. Detta kan innebära översyn och förändring av arbetssätt, system och samverkansformer för att systematisera arbetet med gångtrafik i kommunen. Om fotgängarens status höjs i kommunens processer kan det på ett bättre sätt säkerställas att mer kostnadseffektiva och lämpliga åtgärderna genomförs i den fysiska miljön.

Inom kommunen behövs även kunskap för att fotgängares förutsättningar ska finnas med i kommunens relevanta processer och för att rätt avvägningar ska göras i projekt. Här ingår utbildning för att öka medvetenheten kring gångtrafik samt lyfta dess plats i planeringen och i samhället.

#### Riktlinjer för kommunens processer

Gångtrafiken ska synliggöras i kommunens processer och rutiner så att planering, byggande och drift sker med hänsyn till fotgängares behov och förutsättningar. Detta innebär att:

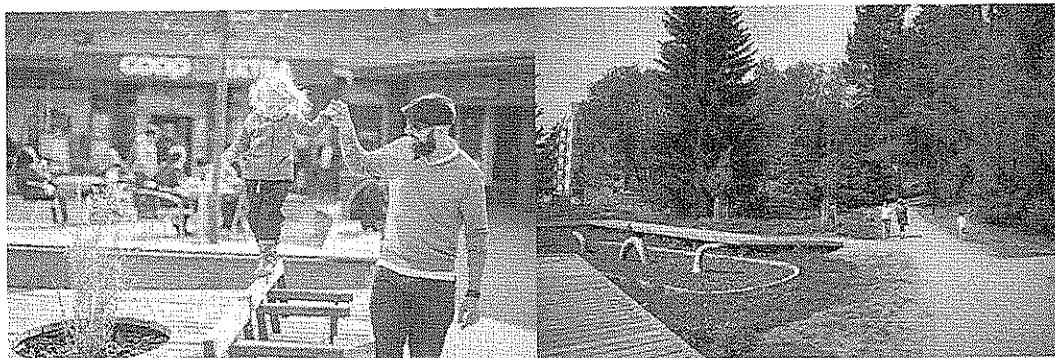
- Processer som rör samhällsbyggnad och fotgängares framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet ska ta hänsyn till och prioritera gångtrafikanter behov i enlighet med kommunens trafikstrategi.
- Kommunens tjänstemän ska ha kännedom om gångtrafikanter förutsättningar och behov och tillämpa kunskapen i det dagliga arbetet.

### 3.2. Attraktivitet och trygghet

Förutom att transportera sig från punkt A till B, har gång eller promenader för många människor ett egenvärde. Det är härligt att få frisk luft, motionera, njuta av omgivningen eller bara röra sig bland andra människor. En oattraktiv miljö lockar få människor. Gröna inslag i form av träd och blomsterplanteringar, platser för vila och interaktion, god belysning och inslag av kultur eller lek för barn och ungdomar är exempelvis uppskattade delar i gångmiljön för många. En tät blandstad är viktigt för attraktiviteten och väl utformade miljöer bidrar i sin tur till

<sup>6</sup> Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

ett rikare stadsliv som påverkar områdets identitet och hur de uppfattas av boende och besökare.



Figur 3. Exempel på attraktiva och trygga miljöer i Huddinge. Fotograf: Maja Brand.

Kommunens offentliga rum ska vara attraktiva, upplevas som trygga och vara tillgängliga för alla. Trygghet handlar om att förhålla sig till upplevda risker och ska inte sammanblandas med säkerhet som istället handlar om reella risker, alltså hur säkert någonting faktiskt är. Otrygghet begränsar vår rörelsefrihet i offentliga miljöer.

Från demokratidagarna framgick att trygghet och attraktiva miljöer var två av de tre viktigaste egenskaperna för en gångvänligare kommun. Bristande trygghet och attraktivitet har samtidigt identifierats som stora problemområden för Huddinge kommun (variationer förekommer mellan kommundelar). Attraktivitet och trygghet är dock subjektivt och svårt att mäta, vilket av den anledningen också kan innebära att det är svårt att följa upp och utvärdera.

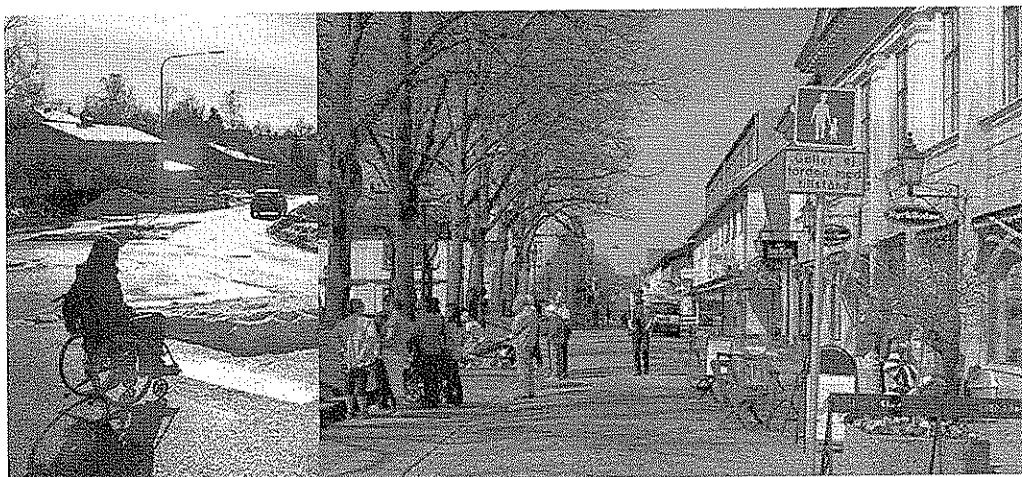
### Riktlinjer för attraktivitet och trygghet

Kommunens gångmiljöer ska vara trygga för alla, oavsett kön, ålder, funktionsvariation och tid på dygnet. Detta innebär att:

- Gångmiljöer ska utformas med god överblickbarhet och orienterbarhet samt som aktiva miljöer där människor känner tillhörighet. Huddinges offentliga utemiljöer utformas enligt riktlinjer som anges *Handbok för tryggare stadsmiljöer*.
- Gångnätet ska vara lätt att orientera sig i. En ökad orienterbarhet bidrar även till ökad trygghet.
- Kommunens gångmiljöer ska vara tillräckligt belysta för att ge god överblickbarhet och trygghet. Ljussättning och placering av armaturer och stolpar ske enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningprogram för belysning i Huddinges offentliga miljöer*. Riktlinjer för var belysning ska finnas bör tas fram.
- Det ska finnas tillräckligt med platser för vila på platser där behov finns. Utformning och placering av sittplatser sker enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningprogram för Huddinges offentliga miljöer* samt handboken för *Tillgänglig utemiljö*.

### 3.3. Framkomlighet och tillgänglighet

En förutsättning för att gång ska vara ett attraktivt trafikslag är att gångnätet är framkomligt och lättillgängligt för alla. Det befintliga gångnätet behöver vara sammanhängande och ansluta till kollektivtrafiken, skolor, vårdverksamheter, butiker, parker och andra viktiga målpunkter. Gångnätet bör vara tillräckligt gott och smidigt att gå i, utan att känna oro eller rädsla för att gå fel eller råka ut för en olycka.



Figur 4. Exempel på tillgängliga och framkomliga gångmiljöer. Tv fotograf Thomas Henrikson. Th källa: <http://24i.se/forsenad-gagata-antligen-har/>

Fotgängare är den trafikantgrupp som är mest utsatta för olyckor i trafiken. En säkrare gångmiljö innebär inte bara en mer attraktiv gångmiljö, utan även färre olyckor, vilket i sin tur innebär minskade samhällskostnader. Kommunen har en trafiksäkerhetsplan<sup>7</sup> som beskriver hur kommunen avser att arbeta med fotgängarens trafikolyckor.

För vissa fotgängargrupper är tillgänglighetsanpassning en förutsättning för att gångnätet ska gå att nyttja. En tillgänglig miljö underlättar samtidigt för samtliga fotgängargrupper.

<sup>7</sup> Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun, remissversion (2016)

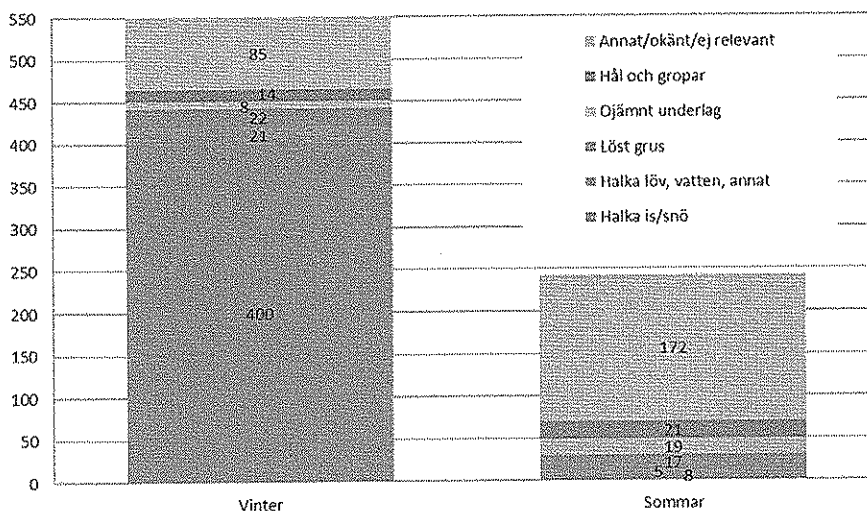
### Riktlinjer för framkomlighet och tillgänglighet

Gångnätet ska vara sammanhängande och utformas så att samtliga fotgängare kan nyttja gångnätet på ett säkert och smidigt sätt. Detta innebär att:

- Gångbanor, gångvägar eller andra fotgängarprioriterade ytor ska finnas på samtliga gator där hastighetsbegränsningen överstiger 30 km/h, intill skolor eller där flödet överstiger 100 fordon per timme.
- Gångbanor och gångvägar ska vara tillräckligt breda för att rymma barnvagn och rullstol. Minsta rekommenderat mått är 2 m för nybyggnation och 1,75 m i bebyggd miljö, enligt *GCM-handboken*. Längs det övergripande gångnätet i stationsnära lägen bör större utrymmen för gångtrafik eftersträvas.
- Gång- och cykelbanor ska vara separerade längs det övergripande cykelvägnätet, enligt *Cykelplan för Huddinge kommun*. På platser där många fotgängare rör sig, t ex längs det övergripande gångnätet, eller där många barn och äldre rör sig, bör separering eftersträvas.
- Gångytor ska vara plana och halkfria. Val av beläggning sker enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningssprogram för Huddinges offentliga miljöer* och *Gatu- och trafiksektionens handbok*.
- Gångmiljöer ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Utformning av tillgängliga gångmiljöer sker enligt riktlinjer som anges i handboken *Tillgänglig utemiljö* och i HIN 3 och ALM 2.
- Gångmiljöer ska vara trafiksäkra, både längs sträckor och i korsningspunkter. Arbetet med trafiksäkra gångmiljöer sker enligt *Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun*.

### 3.4. Drift och underhåll

För att kommunen ska vara gångvänlig över tid, är det väsentligt att de attraktiva och trygga samt framkomliga och tillgängliga gångmiljöerna upprätthålls. Under stora delar av året är många fotgängare beroende av fungerande gatudrift för att kunna använda gångnätet. Väl fungerande gatudrift är också viktigt för att reducera antalet fotgängare som skadas i singelolyckor. Även gatuunderhållet spelar stor roll för framkomligheten eftersom det bland annat påverkar kvaliteten på snöröjning och halkbekämpning. Driftåtgärder som påverkar överblickbarheten och renhållningen, påverkar även tryggheten hos den enskilde.



Figur 5. Vägomständigheter vid fotgängares singelolyckor i Huddinge kommun, år 2011-2015, fördelat på sommar och vinter. Statistiken visar att singelolyckor är betydligt mer förekommande under vintermånaderna, varav majoriteten av olyckor har skett på is- eller snöhalka. Källa: STRADA

Under demokratidagarnas framgick det att god kvalitet på drift och underhåll var en av de tre viktigaste egenskaperna för ett gångvänligare Huddinge kommun samt att förbättrad belysning och förbättrad vinterväghållning på gångbanor var vanligt förekommande önskemål. För att förbättra standarden i kommunens gångmiljöer, behöver först och främst tydligare organisation, samverkansformer och gränser kring ansvarsområden. Därefter behöver rutiner kring drift och underhåll ses över samt högre krav ställas på standarden vid vinterväghållning och barmarksunderhåll utifrån fotgängarens behov.

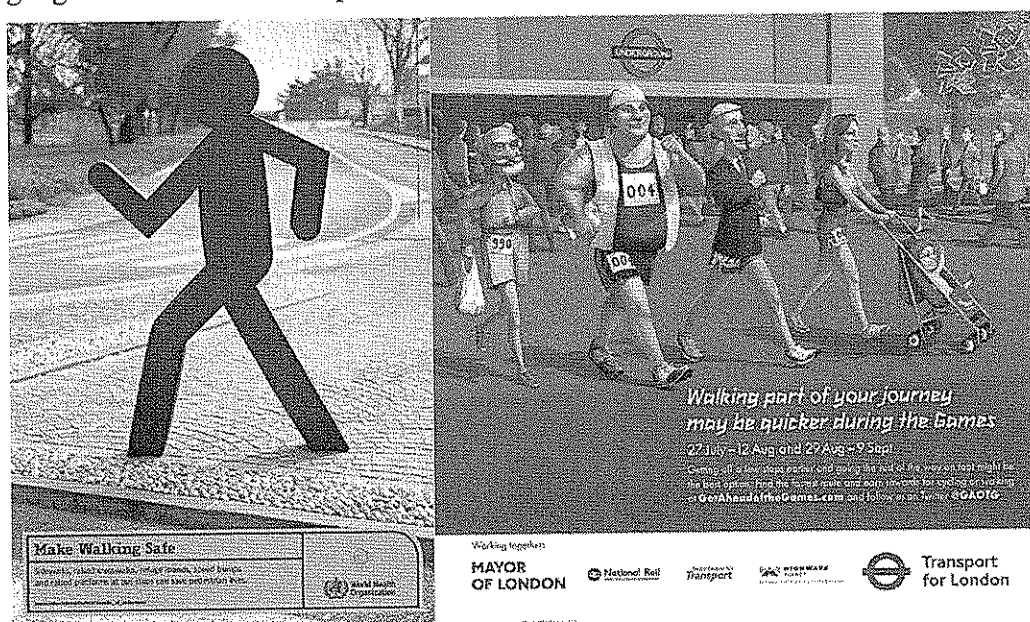
### Riktlinjer för drift och underhåll

Kommunens gångmiljöer ska vara väl omhändertagna året runt. Detta innebär att:

- Framkomligheten och trafiksäkerheten ska vara god för gångtrafiken genom att prioritera fotgängare vid vinterväghållning och barmarksunderhåll i enlighet med *Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun*.
- Nya gångmiljöer ska utformas så att de är möjliga att drifva och underhålla på ett rationellt sätt.
- Ansvarsfördelningen för snöröjning och gatudrift mellan huvudmän ska vara tydlig. Även kommuninvånarna ska känna till vad de kan förvänta sig av kommunen och vilka krav som ställs.
- Kommunens belysning och dess anläggningar ska vara funktionella och uppfylla de kvaliteter som anges i *Gestalttningsprogram för belysning i Huddinges offentliga miljöer*.
- Kvaliteten på kommunens drift och underhållsarbetet ska vara god och kommunen ska ha tillräckligt med resurser för att kunna säkerställa det.

### 3.5. Information och kommunikation

Beteendepåverkan är ett viktigt verktyg för att påverka människors val av färdssätt. Huddinge kommun har en Mobility managementplan<sup>9</sup> som anger på vilket sätt detta arbete bör ske. Information både inom den kommunala organisationen, och riktad ut mot exempelvis fastighetsägare och kommunens invånare, är viktiga insatser i arbetet med gångtrafik. Genom god information och kommunikation kan fördelarna med gång tydliggöras och därmed kan även en mer positiv attityd kring gång hos allmänheten skapas.



Figur 6. Exempel på information och kommunikation till allmänheten för att öka kunskapen och medvetenheten kring gångtrafik. Källa: <http://osocio.org/message/the-first-global-pedestrian-safety-campaign-make-walking-safe/> (t v) & <https://urbanlifeinlondon.wordpress.com/tag/transport-for-london/> (t h)

Trots att de flesta av oss är fotgängare någon gång under en resa, är fotgängares vanor inte så kända. Diverse undersökningar och intervjuer görs emellanåt för att mäta nöjdhet och trygghet hos medborgarna, men det finns stor potential i att utveckla och utöka insamlingen av data kring gångtrafik. Medborgarna har oftast bäst kännedom om sitt närområde och deras synpunkter och förslag behöver därför tas till vara på ett bättre sätt.



### **Riktlinjer för information och kommunikation**

Huddinge kommun och allmänheten ska få ökad kunskap och förståelse för gångtrafikens behov, förutsättningar och nyttor. Detta innebär att:

- Information om gångtrafik inom kommunen ska samlas in och utgöra underlag för beslut.
- Förståelse och acceptans för gångkultur ska öka genom att sprida information och kunskap inom kommun och till allmänheten, organisationer och företag.

EMSSVRIIN

## 4. Genomförande

Inom varje insatsområde har ett antal mer konkreta åtgärder identifierats, se *Bilaga 3*. Åtgärdernas aktualitet utvärderas i samband med uppföljningen av gångplanen och kan därmed utvecklas efter behov. Föreslagna åtgärder prioriteras enligt principerna som anges i *Bilaga 3*. Utifrån prioriteringsprinciperna och föreslagna åtgärder, ska en mer detaljerad handlingsplan tas fram som konkretiserar vilka åtgärder som ska vidtas samt var och när de ska genomföras och till vilken kostnad. För att få största effekt av arbetet, behöver effekter och kostnader av olika åtgärder kartläggas så att en noggrannare prioritering kan göras. Handlingsplanen aktualiseras med jämna mellanrum, t ex vart femte år, men följs upp oftare än så, se *Bilaga 1*. Vid uppföljningen uppdateras statistiken och vidtagna åtgärder följs upp och stäms av mot målen. Beroende på hur utvecklingen ser ut tas beslut om åtgärdstakten är tillräcklig och/eller om planen behöver kompletteras med fler åtgärder.

Huvudansvaret för att genomföra, förankra, följa upp och uppdatera gångplanen bör förslagsvis ligga på trafik- och landskapssektionen, men det är fördelaktigt om fler kompetenser från olika avdelningar involveras. Arbetsinsatsen är som störst i början av processen i förankringsarbetet. Därefter kan behovet minska och arbetet kan drivas enbart av trafik- och landskapssektionen. Dialog förs med andra aktörer vid behov.

Genom förankring av gångplanen höjs kunskapsnivån och acceptansen för gångkultur hos tjänstemän, politiker och allmänhet. Förankringen sker primärt via insatsområdet *Kommunens processer*. Då insatsområdena även berör ett flertal andra förvaltningar och sektioner inom kommunen, behöver dessa involveras för att kunna genomföra gångplanen. Förutom Samhällsbyggnadsavdelningen (SBA) på Kommunstyrelsens förvaltning (KSF), gäller detta särskilt natur- och gatudriftsavdelningen på Natur- och byggnadsförvaltningen (NBF) som har ett budget- och genomförandeansvar i gångplanen. Även Trygghets- och säkerhetssektionen på KSF har en viktig roll i att genomföra gångplanen. Externa aktörer såsom Trafikförvaltningen, Hüge och Trafikverket är viktiga att involvera. Ett gemensamt arbete behövs för att tydliggöra ansvarsområdena inom kommunen men även mellan kommun och andra huvudmäns anläggningar samt ta fram rutiner för hur framtida samarbeten bör ske.

### 4.1. Ekonomiska konsekvenser

För att genomföra gångplanen och uppnå målet om fler resor till fots, behöver kommunen öka ambitionen och åtgärdstakten för arbetet med gångtrafik. Således ökar även investerings- och driftkostnaderna för gångrelaterade åtgärder.

Baserat på åtgärdslistan i *Bilaga 3*, bedöms totalsumman för alla åtgärder tillhörande gångplanen bli minst 230 mkr, varav 60 mkr hamnar på KSF och minst 170 mkr (kostnad för sopsaltning ej bedömt) på NBF. Samtliga siffror är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg.

## Bilaga 1. Uppföljning

Med gångplanen som stöd ska åtgärder prioriteras, beslutas och genomföras. För att kommunen ska arbeta systematiskt med dessa frågor behöver planen och åtgärderna kontinuerligt följas upp.

Det övergripande målet för Huddinge kommun är att år 2030 ska hälften av alla resor inom kommunen ske till fots. Detta mäts via den nationella resevaneundersökningen som beställs vart femte år. Startår för mätningen är 2011.

| Övergripande mål   | Mätmetod | Uppföljning                 |
|--|----------|-----------------------------|
| 50 % av alla resor inom kommunen ska ske till fots år 2030 | RVU      | Vart femte år, startår 2011 |

Att endast följa upp arbetet med gångtrafik genom resevaneundersökning är dock otillräckligt. Uppföljningen sker endast på resor inom kommunen och mätningen omfattar endast det huvudsakliga färd sättet för delresorna, vilket innebär att till exempel transporter till fots till och från kollektivtrafiken inte finns med. Dessutom kan förändringen i resandet till fots bero på slumpmässiga variationer eller förändringar som inte kommunen kan påverka och det kan ta flera år innan effekter av åtgärder märks.

I stället för att enbart förlita sig på resevaneundersökningen kan också ett antal mätbara indikatorer följas upp som beskriver olika aspekter av gångvänlighet inom respektive insatsområde. Varje enskild indikator bedöms bidra till bättre förutsättningar för ett ökat resande till fots.

### Indikatorer

För att underlätta uppföljningen av arbetet med insatsområdena har ett antal indikatorer tagits fram. Dessa indikatorer följs upp tillsammans med det övergripande målet om ökat resande till fots. Indikatorerna kan dock behöva utvecklas och då indikatorerna kräver olika mycket resurser att mäta, kan uppföljningen av respektive indikator ske med olika års mellanrum. Gångplanen följs upp i sin helhet årligen, tillsammans med den gemensamma uppföljningen<sup>10</sup> av trafikstrategin.

#### Kommunens processer

| Indikator   | Mål   | Mätmetod   | Uppföljning   |
|---|-------|--|---------------|
| Andel av kommunens rutiner och processer i samhällsbyggnadsprocessen ska följa intentionerna i gångplanen | 100 % | Testrutin: slumpmässigt urval av planer, rutiner och avtal för kontroll. Rutin saknas i dagsläget. | Varje år, KSF |

<sup>10</sup> Varje år sker en uppföljning av trafikstrategin, där även uppföljningen av gångplanen och de övriga åtgärdsplanerna ingår.

## Attraktivitet och trygghet

| Indikator   | Mål                    | Mätmetod                              | Uppföljning       |
|---|------------------------|---------------------------------------|-------------------|
| Andel som är nöjda med belysning på trottoarer  | Öka<br>(nuläge 45 %)   | Gatuenkäten                           | Vartannat år, KSF |
| ... på torg   | Öka<br>(nuläge 56 %)   | Gatuenkäten                           | Vartannat år, KSF |
| ... i parker och lekplatser   | Öka<br>(nuläge 35 %)   | Gatuenkäten                           | Vartannat år, KSF |
| Andel som känner sig trygga i sitt bostadsområde på kvällen   | Öka<br>(nuläge 65 %)   | Befolkningsundersökning               | Vartannat år, KSF |
| Andel som är nöjda med utformningen av de gångvägar som personen vanligast använder i Huddinge kommun | Öka<br>(nuläge saknas) | Gatuenkäten (lägga till som ny fråga) | Vartannat år, KSF |

## Framkomlighet och tillgänglighet

| Indikator  | Mål                    | Mätmetod  | Uppföljning                 |
|--|------------------------|---|-----------------------------|
| Andel boenden och arbetande inom 600 meter respektive 1200 meter från en spårstation | Öka                    | GIS-analys  | Vart tredje år, KSF         |
| Antal km regionala cykelstråk där gång- och cykeltrafik är separerade                | Öka<br>(nuläge saknas) | Följs upp i cykelplan   | Fastställs i cykelplan, KSF |
| Antal km huvudcykelstråk som är separerat från gångtrafik                            | Öka<br>(nuläge saknas) | Följs upp i cykelplan   | Fastställs i cykelplan, KSF |
| Andel tillgänglighetsanpassade GC-passager   | Öka<br>(nuläge 44 %)   | Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget | Varje år, KSF               |
| Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser                                       | Öka<br>(nuläge 74 %)   | Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget | Varje år, KSF               |
| Andel tillgänglighetsanpassade trappor   | Öka<br>(nuläge 55 %)   | Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget | Varje år, KSF               |

## Drift och underhåll

| Indikator   | Mål   | Mätmetod   | Uppföljning   |
|---|-------|--|---------------|
| Andel rutiner/processer/ avtal som följer intentionerna i gångplan (ett första steg är att identifiera vilka rutiner, processer och avtal som ska | 100 % | Testrutin: slumpmässigt urval av planer, rutiner och avtal för kontroll. Rutin saknas i dagsläget. | Varje år, NBF |

|  |                                       |  |                               |
|--|---------------------------------------|--|-------------------------------|
| uppdateras/ändras)   |                                       |  |                               |
| Antal singelolyckor hos fotgängare   | Minska<br>(nuläge: 436 gående singel) | STRADA (följs upp i trafiksäkerhetsplan) | Var femte år, start 2017, KSF |
| Andel nöjda med vinterväghållning på trottoarer  | Öka<br>(nuläge 36 %)                  | Gatuenkäten                              | Vartannat år, NBF             |
| ... i parker   | Öka<br>(nuläge 31 %)                  | Gatuenkäten                              | Vartannat år, NBF             |
| Andel nöjda med renhållning på trottoarer  | Öka<br>(nuläge 52 %)                  | Gatuenkäten                              | Vartannat år, NBF             |
| ... av parker och lekplatser   | Öka<br>(nuläge 50 %)                  | Gatuenkäten                              | Vartannat år, NBF             |
| Andel som upplever att möjligheterna att ta sig fram som cyklist/fotgängare vid vägarbeten är goda | Öka<br>(nuläge 31 %)                  | Gatuenkäten                              | Vartannat år, NBF             |

#### Information och kommunikation

| Indikator  | Mål                   | Mätmetod                            | Uppföljning       |
|--|-----------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Antal genomförda informations- och kommunikationsinsatser kopplat till gångtrafik  | Minst två per år      | Följs upp i mobility managementplan | Varje år, KSF     |
| Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i Huddinge kommun som handlar om gångtrafik | Öka<br>(nuläge: 15 %) | Gatuenkäten                         | Vartannat år, KSF |

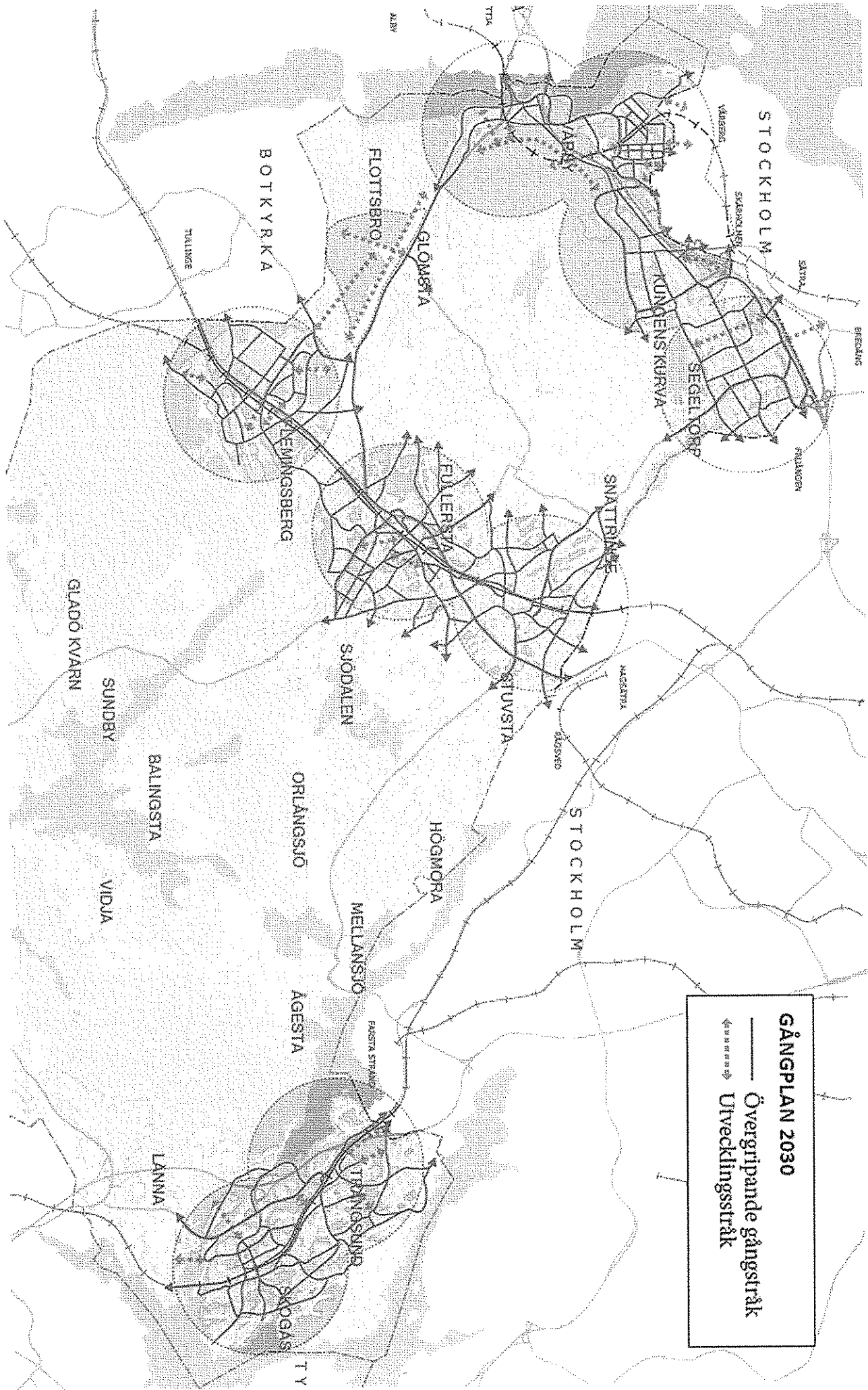
## Bilaga 2. Övergripande gångnät

Det övergripande gångnätet utgör stommen i hela kommunens gångnät, har en uppsamlande funktion och syftar till att erbjuda smidiga, trygga och säkra gångresor till kollektivtrafik, service och andra dagliga behov. Ett övergripande gångnät har pekats ut inom 1200 meter från en spårstation, detta för att potentialen till att öka resandet till fots är som störst här.

Längs det övergripande gångnätet kan större fotgängarflöden förväntas och här ska gångtrafikantens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lite extra. Det övergripande gångnätet ska därför ha högre standard än övriga gångvägar och kan användas som planeringsunderlag vid prioritering av investeringar samt vid drift och underhåll av gångvägnätet.

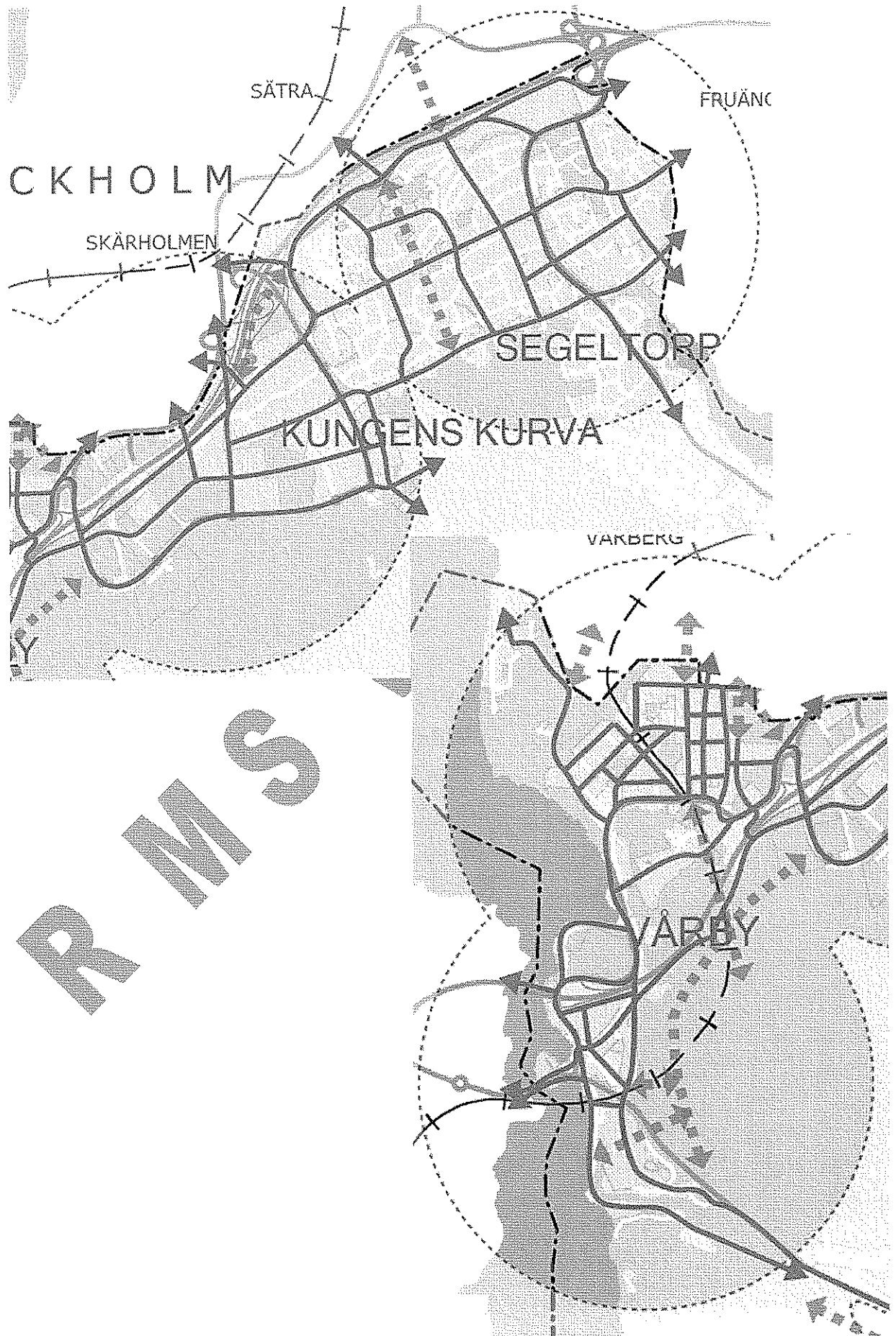
Det övergripande gångnätet är föränderlig, på samma sätt som förutsättningar förändras över tid. Ju längre Huddinge kommun kommer i sina planer och program kring utvecklingsområdena och spårväg syd, kan det övergripande gångnätet behöva ses över. Förslagsvis uppdateras det övergripande gångnätet i samband med aktualisering av handlingsplanen.

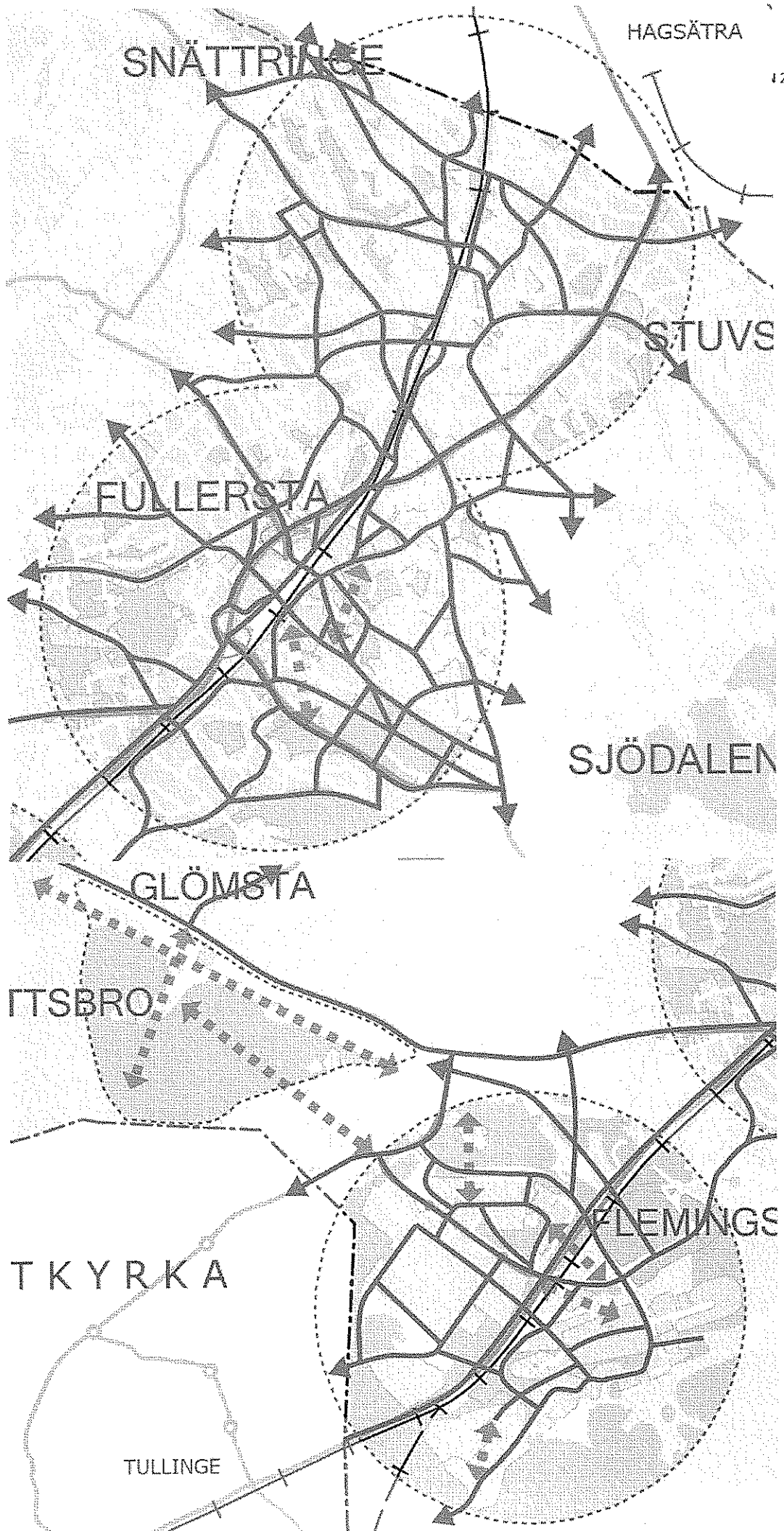
REMISS

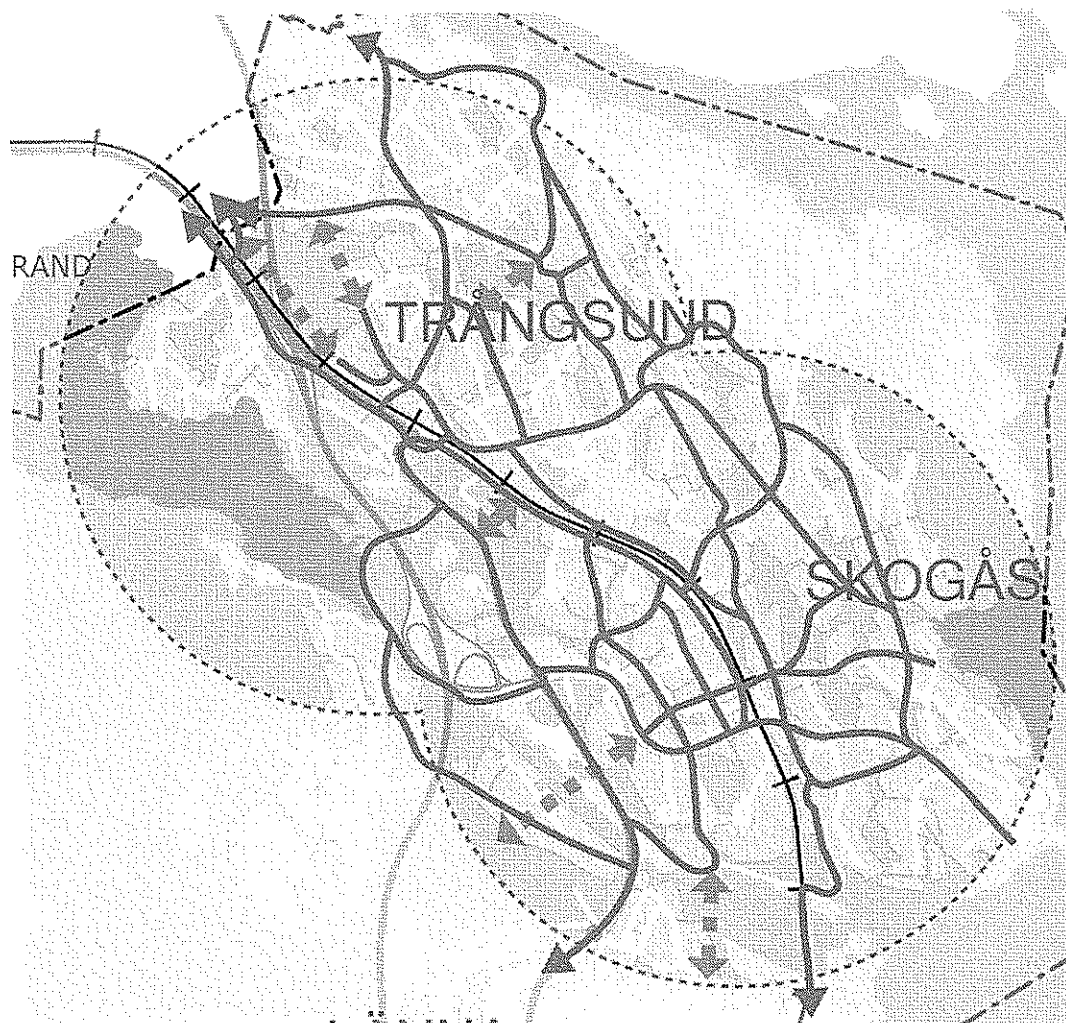


**GÅNGPLAN 2030**  
 — Övergripande gångstråk  
 — Utvecklingsstråk









RMS

## Bilaga 3. Åtgärdsplan

Nedan beskrivs de åtgärder som kommunen bör vidta för att arbeta mot målet med ökat andel gångresor år 2030. Detta är ett förslag på åtgärder som i dagsläget anses bör genomföras inom planperioden 2018-2030. Dock kan förutsättningar och behov förändras. För att bedöma vilka ytterligare åtgärder som eventuellt behövs senare bör åtgärdernas aktualitet och effektivitet utvärderas. Detta görs i samband med uppföljning av indikatorerna, se *Bilaga 1*.

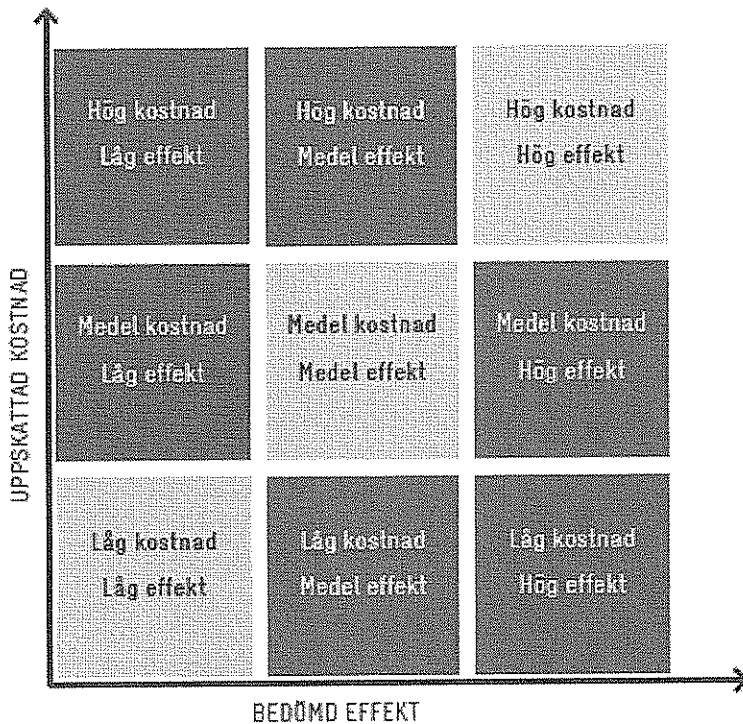
INRIKTNINGAR  $\Longrightarrow$  INSATSOMRÅDEN  $\Longrightarrow$  ÅTGÄRDER

### Prioriteringsprinciper

Åtgärderna inom respektive insatsområde har prioriterats efter när åtgärderna bör genomföras samt åtgärdernas uppskattade kostnadseffektivitet.

Kostnadseffektiviteten bedöms efter nedanstående figur, där effekten bedöms efter åtgärdens uppfyllnad gentemot det övergripande målet om ökande andel gångresor. Kostnaden är uppskattad efter följande principer:

- Låg kostnad: under 200 000 kr, t ex inventeringar och utredningar eller mindre resurskrävande åtgärder
- Medelhög kostnad: 0,2-1 mkr, t ex större utredningar, planer och program, förändringar eller större resurskrävande åtgärder
- Hög kostnad: över 1 mkr, t ex stora investeringsåtgärder



Figur 7. Figur över prioriteringsprinciper av åtgärder. Åtgärder som kan genomföras med låg uppskattad kostnad och har hög bedömd effekt bör t ex prioriteras högst.

Ju mindre kostnad och ju högre effekt, desto högre kostnadseffektivitet och därmed högre prioritet. Högsta prioritet (1) har åtgärder som hamnar inom de gröna områdena enligt figuren ovan. Således har åtgärderna inom gula områdena medelhög prioritet (2) och inom röda områdena lägst prioritet (3). Dock beskriver inte prioriteringsordningen nödvändigtvis i vilken ordning åtgärderna kommer att kunna genomföras. Vissa åtgärder kan vara enkla att utföra med ett minimum av förberedelser i form av till exempel planering och projektering, vilket innebär att de snabbare kan bli gjorda. Andra åtgärder kan vara beroende av andra aktörers planer eller behöva föregås av utredningar och detaljerad projektering. Ibland kan det också vara lämpligt att genomföra vissa åtgärder i samband med andra närliggande åtgärder för att effektivisera resursanvändningen

Därför kategoriseras åtgärderna även efter när i tid de bör genomföras. Tid för genomförande bedöms utefter behovet eller när i tid möjligheten finns. Åtgärden genomförs antingen på kort sikt (< 3år), medellång sikt (3-5 år) eller lång sikt (> 5 år). Med detta så menas när åtgärden bedöms vara klar. Åtgärder som bör genomföras i närtid samt är kostnadseffektiva prioriteras således högst.

## Åtgärder

För varje åtgärd finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna är av engångskaraktär medan andra är kontinuerliga över en längre tid. Dessa åtgärder kan då antingen ha en årlig kostnad eller variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i.

Många av de föreslagna åtgärderna är dock redan pågående projekt eller har en egen budget, vilket framförallt gäller de mer kostsamma åtgärderna inom insatsområdena *Framkomlighet och tillgänglighet* samt *Drift och underhåll*. Övriga åtgärder som är mindre kostsamma att genomföra, t ex informations- och kommunikationsinsatser, processöversyner, utredningar och genomförandeplaner, mindre fysiska åtgärder samt upprustningar, föreslås finansieras via en budget som öronmärks för gångrelaterade projekt i mål och budget för KSF. Totalsumman för dessa åtgärder uppskattas till ca 60 mkr och fördelas fördelaktigen mellan åren 2018 till 2030. Kostnaderna mellan åren kan dock variera eftersom planeringsåtgärder vanligtvis kräver mindre kostnader än investeringsåtgärder. Budgeten kan därför antas öka efter tid.

Åtgärder som innebär ökade kostnader för drift och underhåll äskas separat i mål och budget för NBF. Totalsumman för dessa åtgärder uppskattas till minst 170 mkr (i kostnaden ingår inte sopsättning, kostnad tas fram senare) och fördelas fördelaktigen mellan åren 2018 till 2030. Här är kostnaderna som störst i början på en större underhållsskuld att betala tillbaka, högre krav och standard på underhållet samt att mer resurser krävs. Kostnaderna kan dock minska därefter på ökad kvalitet och längre livslängd på gångytorna och anläggningarna.

### Kommunens processer

Genom att justera kommunens existerande processer kan de övergripande förutsättningarna för gångtrafiken förändras både i existerande och kommande delar av kommunen. Nedan följer förslag på åtgärder med syfte att gående ska ges rätt prioritet i alla skeden av planering, byggande och driftsskede för kommunala

anläggningar. Flertal av åtgärderna är beroende av varandra för att uppnå så god effekt som möjligt och bör därför genomföras tillsammans.

Många av åtgärderna inom detta insatsområde kräver främst personaltimmar för att genomföras samt involvering av många kompetenser, varför det kan vara kostnadskrävande. De mest resurskrävande insatserna behöver genomföras på kort sikt, men nödvändiga att genomföra för att underlätta framtida planering, genomförande och drift. Liten kostnad behövs även på längre sikt för att upprätthålla och ständigt förbättra processerna och rutinerna. En grupp med en bred kompetens inom ett flertal olika områden krävs troligtvis för att genomföra flertalet av åtgärderna. Gångplanens projektgrupp skulle kunna ansvara för detta arbete.

Tabell 1. Förslag på åtgärder inom kommunens processer.

| Förslag på åtgärd  | Ansvariga                        | Prio | Kostnad                      |
|--|----------------------------------|------|------------------------------|
| <b>Kort sikt &lt; 3 år</b>   |                                  |      |                              |
| 1a Översyn av befintliga processer i kommunen för att säkerställa att fotgängarens behov finns med | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 1    | 0,5 mkr (fördelat på två år) |
| 1b Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med fotgängare                         | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 1    | 0,5 mkr (fördelat på två år) |
| 1c Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder  | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 1    | 0,5 mkr (fördelat på två år) |
| 1d Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder  | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 1    | 0,5 mkr (fördelat på två år) |
| 1e Digitalisera gångnätet  | Lantmäteriafdelningen, NBF       | 3    | 0,3 mkr                      |
| <b>Medellång sikt 3-5 år</b>   |                                  |      |                              |
| <b>Lång sikt &gt; 5 år</b>   |                                  |      |                              |
| <b>TOTALT</b>  |                                  |      | <b>2,3 mkr</b>               |

#### 1a. Översyn av kommunala processer för att säkerställa att fotgängarens behov finns med

En rad processer och rutiner finns inom Huddinge kommun för att underlätta och kvalitetssäkra arbetet med planering, genomförande och drift. De processer och rutiner som berör gångtrafik behöver identifieras via inventering, samt få fotgängaraspekten inarbetad om den saknas. Det behöver säkerställas att fotgängares behov finns med under hela samhällsbyggnadsprocessen, från planering till drift, och att de nya offentliga miljöerna får goda lokala förutsättningar för fotgängare och väl utformade anslutningar till det övergripande gångnätet. I ju tidigare skede gångtrafiken beaktas, desto bättre förutsättningar blir det för att planera goda fotgängarmiljöer utifrån stationsnärhetsprincipen. Detta arbete kan bl a handla om att planera målpunkter så att de ska kunna nås till fots

<sup>11</sup> Ansvar för att driva eller ta fram beslutsunderlag för åtgärden i fråga.



från en spårstation, att ställa krav på exploatörer att prioritera gångtrafik i sina projekt, att säkerställa tillräckliga gångbanebredder i planprocessen eller ta fram tydligare riktlinjer för trafikordningsplaner. För att underlätta översynen krävs enklare utbildning av processansvariga för att säkerställa att fotgängarens behov finns med, se åtgärd 1c.

#### *1b. Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med fotgängare*

I många områden saknas idag tydliga rutiner och riktlinjer för att kunna systematisera arbetet med gångtrafik. I förankringsarbetet identifieras därför behovet av nya rutiner, t ex genom workshop. Utbildningsinsatser kan krävas för att förstå vilka behov som finns, se åtgärd 1c. Exempel på rutiner som saknas idag är rutiner för felanmälan för att underlätta för kommunens invånare att nå rätt instans på ett enkelt sätt, rutiner för trygghets- och tillgänglighetsvandringar för att dessa ska bli enklare att genomföra i flera projekt eller rutiner för hur gångmätningar ska genomföras i projekt o s v.

Särskilt behov har lyfts kring medborgardialoger. Då kommunens medborgare och verksamma oftast har störst kunskap och kännedom om behov och brister i sin närmiljö, kan kommunen involvera medborgarna mer för att samla in underlag kring hur den offentliga miljön upplevs och används. Särskilt intressant är barns syn på gångvänlighet. För att få in bättre planerings- och beslutsunderlag, bör därför en rutin tas fram för hur allmänheten ska involveras i planering och genomförande av gångrelaterade åtgärder. Detta är dessutom ett effektivt verktyg för att skapa acceptans och förtroende för kommunens verksamhet.

#### *1c. Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder*

För att kunna göra rätt avvägningar och ta rätt beslut för fotgängare, krävs ökad kunskap och förståelse kring gångtrafik inom de verksamheter som har ansvar för frågor som påverkar fotgängare. Inom ovanstående förankringsarbete, åtgärd 1a och 1b, krävs därför kompetenshöjande åtgärder. Insiktsutbildningar för anställda inom SBA är exempel på sådan utbildning. Ett introduktionspaket för nyanställda på SBA, där den viktigaste informationen om gångtrafik finns med, är ett sätt att upprätthålla kunskapen. Ett sådant arbete tas förslagsvis fram tillsammans med övriga åtgärdsplaner och ingår i en del att förankra trafikstrategin.

#### *1d. Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder*

Exploatörer och entreprenörer behöver också utbildas i kommunens framtagna rutiner och processer. Detta görs bl a genom ett informationspaket som beskriver krav och riktlinjer i Huddinge kommun och kompletteras med information på webben samt fysiska informationsmöten.

#### *1e. Digitalisering av gångnätet*

För att underlätta planering och genomförande av projekt digitaliseras gångnätet. Rutin för hur data hålls uppdaterad behövs. Med ett sammanhängande gångnät i digital form, underlättas även orienterbarheten vid nyttjande av kartor och reseplanerare.



## Attraktivitet och trygghet

För att skapa attraktiva och trygga miljöer krävs i ett första steg resurser för utredningar och genomförandeplaner. Kostnaden för att ta fram en plan eller ett program kostar inte så mycket, några hundratusen beroende på ambition och omfattning. Den största kostnaden hamnar på genomförandet av själva åtgärderna. En bänk eller en skylt kostar inte så mycket, men att bygga om en tunnel, ett stråk eller ett torg med belysning, möblering och plantering kan innebära stora kostnader. Vilka kostnader som åtgärderna medför studeras närmare vid framtagande av respektive genomförandeplan.

Nedan följer exempel på åtgärder med syfte att skapa attraktiva och trygga fotgängarmiljöer för att utomhusmiljön ska bli mer lockande att vistas i.

Tabell 2. Förslag på åtgärder för att förbättra attraktiviteten och tryggheten för fotgängare.

| Förslag på åtgärd  | Ansvarig                         | Prio | Kostnad                          |
|--|----------------------------------|------|----------------------------------|
| <b>Kort sikt &lt; 3 år</b>   |                                  |      |                                  |
| 2a Tillräckligt med platser för vila                               | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 2    | 1,2 mkr (fördelat på tolv år)    |
| 2b Vägvisning för fotgängare                                       | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 3    | 1,5 mkr                          |
| <b>Medellång sikt 3-5 år</b>                                       |                                  |      |                                  |
| 2c Skapa attraktiva stråk  | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 3    | 8 mkr (för 3-4 pilotprojekt)     |
| <b>Lång sikt &gt; 5 år</b>   |                                  |      |                                  |
| 2d Ljusdesign i offentlig miljö                                    | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 1    | Pågående projekt med egen budget |
| 2e Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 2    | Pågående projekt med egen budget |
| 2f Tunnelstrategi  | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF | 2    | Pågående projekt med egen budget |
| <b>TOTALT</b>  |                                  |      | <b>10,7 mkr</b>                  |

### 2a. Tillräckligt med platser för vila

Många har ett stort behov av att kunna sätta sig ned och vila ibland. Därför är det särskilt viktigt att det finns sittplatser i anslutning till branta lutningar, vilplan och vid mötespunkter. Lokalisering och standard av kommunens sittplatser bör ses över för att sedan utreda behovet av nya sittplatser samt upprustning av gamla. Sittplatser med bristande tillgänglighet för funktionsnedsatta bör kontinuerligt bytas ut.

### 2b. Vägvisning för fotgängare

I Huddinge kommun saknas idag ett enhetligt vägvisningssystem för gångtrafik. För att öka orienterbarheten och tryggheten bör vägvisningsskyltar för gångtrafikanter införas på platser där behov finns. I dagsläget pågår uppsättning av orienteringskartor i Kungens kurva och namnsättning av gångvägar i Vårby gård. Dessa följs upp och utifrån erfarenheter tas en vägvisningsplan fram för gångtrafik som anger riktlinjer och principer för vägvisning. Vägvisning införs

förslagsvis vid och runtom samtliga spårstationer samt på platser där orienterbarheten är låg och där tryggheten påverkas av detta.

#### *2c. Skapa attraktiva stråk*

3-5 strategiska stråk identifieras i gångnätet och prioriteras och upprustas avseende attraktivitet och trygghet. Stråken och åtgärderna samordnas förslagsvis med åtgärder i befintliga program och strategier, se åtgärd 2d-f.

#### *2d. Ljusdesign i offentlig miljö*

Belysning påverkar våra möjligheter att använda och röra oss i våra offentliga miljöer även efter mörkrets inbrott. Belysning ska utformas för att stärka överblickbarhet och orienterbarhet samtidigt som miljöns kvaliteter synliggörs. Ett pilotprojekt för Skogås och Trångsund har genomförts gällande ljusdesign i offentliga miljöer där otrygga områden och förslag på belysningsåtgärder identifieras. Identifierade åtgärder bör genomföras och programmet bör utökas till att omfatta samtliga kommundelar.

#### *2e. Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö*

Huddinge kommun har ett antal planer och program för offentlig miljö, där vissa är antagna medan andra är pågående arbete. Huddinge kommun bör fortsätta arbetet med att skapa en varierad, trygg och upplevelserik offentlig miljö, som parker, torg och aktivitetsytor, som tilltalar människor i olika åldrar. De som prioriteras att genomföras är park- och lekplatsprogrammet samt programmen för offentlig miljö i Kungens kurva och Flemingsberg. I arbetet bevakas gångfrågorna och omfattningen utökas till att även resan till parken/lekplatsen tas med i åtgärderna.

#### *2f. Tunnelstrategi*

Tunnlar kan upplevas som svåra att överblicka, hotfulla, instängda och otrygga, varför det finns ett behov av att åtgärda dessa platser. Framtagandet av en tunnelstrategi för Vårby gård har påbörjats och bör slutföras med syfte att prioritera och föreslå åtgärder som ökar tryggheten i gång- och cykeltunnlar. Identifierade åtgärder bör genomföras och strategin bör utökas till att omfatta samtliga kommundelar.

#### **Framkomlighet och tillgänglighet**

I gångplanen föreslås åtgärder som innebär förbättrad framkomlighet och ökad tillgänglighet för samtliga fotgängare. I ett första steg krävs resurser för utredningar och genomförandeplaner. Varje enskild genomförandeplan kan kosta några hundratusen, beroende på ambition och omfattning. Den största kostnaden hamnar dock på genomförandet av själva åtgärderna. En enskild tillgänglighetsåtgärd eller ommöblering av gaturummet kostar inte så mycket, men att bygga nya gångbanor med tillräcklig bredd kan innebära stora kostnader. Vilka kostnader som åtgärderna medför studeras närmre vid framtagande av respektive genomförandeplan.

Tabell 3. Exempel på åtgärder för att förbättra framkomligheten och öka tillgängligheten för fotgängare.

| Förslag på åtgärd            |  | Ansvarig                              | Prio | Kostnad   |
|------------------------------|--|---------------------------------------|------|---|
| <b>Kort sikt &lt; 3 år</b>   |  |                                       |      |   |
| 3a                           | Trafiksäkra gångmiljöer                                  | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 3    | Pågående projekt med egen budget  |
| 3b                           | Tillgänglighetsplan och åtgärder                         | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 1    | 36 mkr (fördelat på tolv år)  |
| 3c                           | Tillfälliga lösningar för fotgängarprioriterade utrymmen | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 1    | 1 mkr (för ett pilotprojekt)  |
| 3d                           | Fotgängarprioriterade trafiksignaler                     | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 1    | 0,2 mkr   |
| 3e                           | Beläggningsinventering                                   | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF | 3    | Pågående projekt med egen budget  |
| <b>Medellång sikt 3-5 år</b> |  |                                       |      |   |
| <b>Lång sikt &gt; 5 år</b>   |  |                                       |      |   |
| 3f                           | Sammanhängande gångnät                                   | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 2    | Hanteras i andra projekt, t ex detaljplaner eller nyinvestering   |
| 3g                           | Bredda och/eller separera gång- och cykeltrafik          | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 2    | Hanteras delvis i andra projekt, t ex cykelplanen eller detaljplaner. Åtgärdsplan för breddning: 0,2 mkr. |
| <b>TOTALT</b>                |  |                                       |      | <b>37,2 mkr</b>   |

### 3a. Trafiksäkra gångmiljöer

Arbetet med att öka trafiksäkerheten för fotgängare ska ske i enlighet med Huddinge kommuns förslag till trafiksäkerhetsplanen, där cyklister och fotgängare tillsammans med barn och äldres säkerhet är prioriterade insatsområden. I planen föreslås trafiksäkerhetsåtgärder i form av hastighetsdämpande åtgärder och ombyggnad av gång- och cykelpassager, drift- och underhållsåtgärder samt beteendepåverkande åtgärder.

### 3b. Tillgänglighetsplan och åtgärder

Huddinge kommun jobbar redan idag med tillgänglighetsåtgärder för att underlätta framkomlighet för personer med funktionsnedsättning. I budget finns idag avsatt 3 mkr årligen för att genomföra åtgärderna. Detta arbete bör systematiseras i en tillgänglighetsplan med tydligare prioriteringar för att kunna

göra rätt avvägningar vid satsningar på tillgänglighet. Samarbete med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet kan vara ett stöd i det arbetet.

### *3c. Tillfälliga lösningar för fotgängarprioriterade utrymmen*

Bilfria ytor eller gator och utrymmen där gångtrafiken är prioriterade är viktiga inslag i en gångvänlig kommun. Sådana platser skapar goda förutsättningar för liv och rörelse och andra inslag som gör det mer attraktivt att vilja vistas ute. Kommunen bör därför se över möjligheterna att skapa fler ytor för fotgängare som är bilfria eller där gångtrafiken är prioriterade. Underlag och process för hur Huddinge kommun ska jobba med tillfälliga lösningar som ger fotgängare mer prioritet i gatumiljön bör tas fram. Det kan även handla om tillfälliga installationer eller evenemang som ökar attraktionen och vilja att vistas i miljön. Därefter görs ett pilotprojekt där några utrymmen temporärt byggs om.

### *3d. Fotgängarprioriterade trafiksignaler*

Kommunens trafiksignaler ses över för att säkerställa att tidsfördelningen för olika trafikslag stämmer med kommunens trafikstrategi. Detta kan innebära att optimera signaltider och faser efter fotgängarens behov på platser där behov anses finnas. Det kan handla om förlängda gröntider där många barn, äldre eller funktionsnedsatta rör sig eller grön våg för fotgängare längs stråk där gångtrafikens framkomlighet bör prioriteras.

### *3e. Beläggningsinventering*

Natur- och gatudriftsavdelningen ska genomföra en beläggningsinventering av alla gång- och cykelvägar. Inventeringen ska utgöra ett underlag för att prioritera åtgärder i en beläggningsplan.

### *3f. Sammanhängande gångnät*

Det befintliga gångnätet behöver förbättras och kompletteras för att skapa ett mer sammanhängande gångnät med god kvalitet i hela kommunen. Parker och rekreationsområden behöver exempelvis tillgängliggöras på ett bättre sätt men i övrigt bör utbyggnad och förbättringsåtgärder förslagvis ske med start på platser där många rör sig eller där behovet anses som störst. En nätanalys eller motsvarande genomförs för att se om det finns saknade länkar eller åtgärder i gångnätet som kan öka genheten och skapa ett mer sammanhängande nät. Detta arbete kan underlättas ifall gångnätet är digitaliserat, se åtgärd 1e.

### *3g. Bredda och/eller separera gång- och cykeltrafik*

Idag består gång- och cykelvägnätet i kommunen till stora delar av gemensamma gång- och cykelvägar. Då fotgängare och cyklister färdas i olika hastigheter och har helt olika behov och förutsättningar behöver gång- och cykeltrafiken separeras längs det övergripande cykelvägnätet (regionala cykelvägar och huvudcykelvägar) enligt Huddinge kommuns cykelplan. På övriga sträckor där det rör sig många fotgängare och cyklister, och där fotgängares framkomlighet bör prioriteras, t ex längs det övergripande gångnätet, kan separering också vara aktuell.

För att säkerställa tillräckligt god framkomlighet bör även gångbanans bredd uppnå de riktlinjer som anges under insatsområdet *Framkomlighet och*

*tillgänglighet*. Kostnaden för att bredda befintliga gångbanor kan delvis göras i samband med ombyggnationer, ledningsarbeten och detaljplanerarbeten. En inventering av gångbanors bredder behövs för att identifiera åtgärdsbehov. Budget för breddning äskas därefter. Schablonkostnad för att bredda befintliga gångbanor är 3500 kr/kvm<sup>12</sup>.

#### Drift och underhåll

I kommunens cykelplan och trafiksäkerhetsplan ställs krav på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Samtliga åtgärder innebär ökade kostnader som behöver äskas i mål och budget för natur- och gatudriftsavdelningen. Åtgärd 4a och 4f, är inte rent gångrelaterade och behöver genomföras oavsett. Budget för detta bör därför avsättas på annat håll. Åtgärd 4h och 4i är mycket kostsamma åtgärder som delvis har finansiering men ej i dagsläget tillräckliga för att uppnå de kvaliteter och krav som ställs på vinterväghållning och belysning. Gångplanen ska därför utgöra ett underlag i framtagandet av budget för drift och underhåll.

Följande åtgärder har identifierats som nödvändiga för att kunna upprätthålla god kvalitet på de befintliga samt framtida miljöerna för fotgängarna.

Tabell 4. Exempel på åtgärder för att förbättra drift och underhåll av gångytor.

| Förslag på åtgärd            | Ansvarig   | Prio   | Kostnad |                                    |
|------------------------------|--|--|---------|------------------------------------|
| <b>Kort sikt &lt; 3 år</b>   |  |  |         |                                    |
| 4a                           | Processbeskrivning och databas för belysning               | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        | 1       | Pågående arbete med separat budget |
| 4b                           | Riktlinjer och åtgärdsplan för saknad belysning            | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF                             | 1       | 0,5 mkr                            |
| 4c                           | Handbok/checklista för teknikytor                          | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF och Gatusektionen, KSF | 1       | 0,2 mkr                            |
| 4d                           | Införa ny resurs för belysningsunderhåll                   | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        |         | 6 mkr (fördelat på tolv år)        |
| 4e                           | Ökad kvalitet på vinterväghållning                         | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        | 1       | 1,2 mkr (fördelat på tolv år)      |
| 4f                           | Tydliggöra ansvarsgränser mellan kommun och andra huvudmän | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        | 1       | Pågående arbete med separat budget |
| 4g                           | Nya rutiner och krav för siktröjning                       | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        | 1       | 0,4 mkr (fördelat på tolv år)      |
| 4h                           | Starta organisation för sopsaltning                        | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF                        | 2       | Schablon...                        |
| <b>Medellång sikt 3-5 år</b> |  |  |         |                                    |
| <b>Lång sikt &gt; 5 år</b>   |  |  |         |                                    |

<sup>12</sup> Utifrån erfarenhet med breddning av Solfagravägen

|               |                                  |                                       |     |                               |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------------|-----|-------------------------------|
| 4i            | Reinvesteringsplan för belysning | Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF | 1/2 | 160 mkr (fördelat på tolv år) |
| <b>TOTALT</b> |                                  |                                       |     | <b>&gt;168,3 mkr</b>          |

#### 4a. Processbeskrivning och databas för belysning

Mer och förbättrad belysning har under demokratidagarna framkommit som den allra viktigaste åtgärden för att folk ska göra fler resor till fots. Även vid trygghetsundersökningar har det framförts att belysningen är bristande i Huddinge kommun och en bidragande orsak till den höga otryggheten inom kommunen. Just nu pågår ett arbete där en beskrivning av processen för arbetet med belysning tas fram för att hitta och åtgärda bristerna i nuvarande arbetssätt. Bland annat handlar det om att det ska finnas tillräckligt med resurser för att kunna kontrollera entreprenörers arbete och få fel åtgärdade inom rätt tidsintervall. Behovet av en heltidsresurs för belysningsfrågor har identifierats, se åtgärd 4d.

I arbetet ingår även framtagande av en databas som håller reda på kommunens belysningsstolpar och armaturer, samt ett system som kan indikera trasig belysning. Detta syftar till att underlätta planering och underhåll av belysning samt reda ut ansvar och huvudmannaskap, se åtgärd 4f.

#### 4b. Riktlinjer och åtgärdsplan för saknad belysning

Idag saknas riktlinjer om vilka vägtypen i Huddinge kommun som ska vara försedda med belysning, vilket gör att beslut om ny belysning kan bli inkonsekventa. Riktlinjer och en åtgärdsplan för vägar som bör få belysning enligt riktlinjerna bör därför tas fram. För de åtgärder som identifieras i planen behöver särskilda medel äskas. Schablonkostnad för ny belysning för gång- och cykelvägar är 1 000 kr/meter.

#### 4c. Handbok/checklista för teknikytor

Vid planeringen av ny bebyggelse i Huddinge kommun finns idag inga fastställda krav på plats för snöupplag eller andra teknikytor. Detta behöver tas fram, i form av till exempel en checklista eller en handbok, för att säkerställa att framtida stadsdelar ska kunna drivas och underhållas på ett rationellt sätt.

#### 4d. Införa ny resurs för belysningsunderhåll

Idag finns en heltidsresurs på kommunen som ansvarar för belysningsfrågorna. För att säkerställa kvaliteten på kommunens belysning och entreprenörens arbete krävs en ytterligare heltidsresurs.

#### 4e. Ökad kvalitet på vinterväghållning

Även förbättrad vinterväghållning har framkommit som en viktig åtgärd för att öka gångvänligheten. Hala gångtytor är en av de främsta orsakerna till singelolyckor bland fotgängare, och det är framförallt äldre som råkar ut för denna typ av olycka.<sup>13</sup> Därför behöver rutiner och krav gällande åtgärdstider, kvalitetskontroll samt prioriteringarna för vinterväghållning ses över i syfte att

öka framkomligheten och säkerheten för fotgängare. GPS-kontroller av entreprenörer kan genomföras för att öka kvaliteten i arbetet. Även tider för sandupptagning ska ses över i arbetet.

#### *4f. Tydliggöra ansvarsgränser mellan kommun och andra huvudmän*

Kommunens drift och underhåll sker oftast i samverkan med andra huvudmän, t ex Trafikverket, grannkommuner, samfälligheter och olika fastighets- och markägare. I dagsläget finns en otydlighet kring samverkansformer och ansvar. Fastighetsgränser och ansvar för drift och underhåll av trafikytor behöver därför tydliggöras genom att träffa de olika huvudmännen och reda ut otydliga platser samt förstå och koordinera mellan varandras rutiner. I arbetet ingår även att ta fram principer för ansvarsfördelning och utifrån det teckna avtal mellan huvudmännen. Behovet finns för att drift- och underhållsarbetet ska underlättas och bli mer konsekvent rent allmänt, och inte bara gällande gångmiljöer.

#### *4g. Nya rutiner och krav för siktröjning*

Kommunen har ett ansvar att hålla kommunala ytor fria från växtlighet som kan utgöra ett hinder för sikten eller framkomligheten. På privat mark är det fastighetsägare som innehar det ansvaret. Rutiner och krav för siktröjning behöver ses över. Ur trygghets- och framkomlighetsperspektiv kan kommunen behöva gå ut med tydligare information till fastighetsägare om deras ansvar kring siktröjning av sly, buskar och häckar och andra siktskymmande hinder samt vara tydlig kring konsekvenser av misskötsel. I tidigt skede, t ex under byggsamråden, kan kommunen också vara tydligare mot fastighetsägare att inte plantera på fastighetsgränsen.

#### *4h. Sopsaltning*

Huddinge kommun ska enligt cykelplanen börja sopsalta de regionala cykelstråken, vilket innebär fördelar även för fotgängare. Uppdraget kan framöver tänka sig utökas till att även innefatta huvudcykelnätet. När sopsaltning används bör intilliggande gångytor alltid omfattas, och på sikt bör även det övergripande gångnätet sopsaltas där det är möjligt.

#### *4i. Reinvesteringsplan för belysning*

Många belysningsanläggningar inom Huddinge kommun är gamla och resurser går åt till att lappa och laga i system som uppnått sin tekniska livslängd. Informationen om belysningsanläggningarna är samtidigt bristfällig i flera fall. Det finns därför behov av att ta fram en reinvesteringsplan som beskriver i vilken ordning som belysningsanläggningarna bör åtgärdas och vilka behov av reinvesteringar som finns. Detta innebär en stor investeringskostnad men kan på lång sikt ge energibesparingar, bättre kvalitet på armaturer och stolpar och därmed minskad årlig driftkostnad för kommunen.

#### *Information och kommunikation*

Nedanstående åtgärder är förslag på mjuka åtgärder som syftar till att öka resandet till fots genom förändrat beteende samt ökad förståelse och kunskap för gångtrafik. Många av dessa åtgärder kräver främst personaltimmar och är inte

alltför kostsamma för att genomföra för varje enskild åtgärd. Vissa åtgärder bör dock genomföras kontinuerligt varför det i sin tur kan innebära högre kostnader. En kampanj eller informationsinsats bedöms kosta några tiotals tusen kronor beroende på ambition och omfattning. Kampanjer och informationsinsatser genomförs förslagsvis i samband med andra projekt, där kostnaderna kan ingå.

Tabell 5. Exempel på informations- och kommunikationsåtgärder.

| Förslag på åtgärd                                     | Ansvarig                              | Prio | Kostnad                          |
|---|---------------------------------------|------|----------------------------------|
| <b>Kort sikt &lt; 3 år</b>                            |                                       |      |                                  |
| 5a Utveckling av metoder för att följa upp gångplanen | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 2    | 0,1 mkr                          |
| <b>Medellång sikt 3-5 år</b>                          |                                       |      |                                  |
| 5b Utveckla arbetet med säkra skolvägar               | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 1    | Pågående projekt med egen budget |
| 5c Kampanjer för gångtrafik                           | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 1    | 1,5 mkr (fördelat på tolv år)    |
| 5d Temavandringar                                     | Olika förvaltningar beroende på temat | 1    | 0,4 mkr (för sex temavandringar) |
| 5e Information med fokus på aktiva transporter        | Kommunikationsavdelningen, KSF        | 2    | 0,05 mkr                         |
| 5f Utveckla mätning av fotgängare                     | Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF      | 3    | 6 mkr (för 15 mätpunkter)        |
| <b>Lång sikt &gt; 5 år</b>                            |                                       |      |                                  |
| <b>TOTALT</b>   |                                       |      | <b>8 mkr</b>                     |

#### 5a. Utveckling av metoder för att följa upp gångplanen

För att följa upp gångplanen finns ett antal förslag på indikatorer, se *Bilaga 1*. Mätmetoder bör utvecklas för de indikatorer som idag saknar metod. Åtgärden bedöms ge bättre underlag för framtida planering av gångåtgärder.

#### 5b. Utveckla arbetet med säkra skolvägar

Huddinge kommun har sedan länge jobbat aktivt med kommunens skolor för att minska andelen barn som skjutsas ända fram till skolan. Konceptet bör utökas till att omfatta även till exempel fritidsgårdar, idrottsklubbar eller andra verksamheter för barn och ungdomar. I Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan anges åtgärder för att utveckla arbetet med säkra skolvägar till att involvera idrottsföreningar för att säkra och öka andelen gångresor till, från och inom idrottsverksamheterna.

#### 5c. Kampanjer för gångtrafik

Kampanjer och informationsinsatser som riktar sig till fotgängare behövs för att öka medvetenheten kring gång och uppmuntra till ökat resande till fots. Förslagsvis genomförs kampanjerna i samband med fysiska åtgärder för fotgängare för att uppnå större effekt, t ex vid byggande av en gångpassage, gågata eller park. Dessa insatser syftar till att öka förståelse och acceptans för förändringen samt förstärka de fördelar som åtgärderna medför.



#### *5d. Temavandringar*

Temavandringar är en metod att öka kunskapen och medvetenheten kring kommunens miljöer och ett sätt att lättare tillgängliggöra vissa områden och platser. T ex kan naturvandringar genomföras för att uppmärksamma och tillgängliggöra kommunens rekreationsområden. Vandringarna kan även ha annat fokus, t ex kultur, trygghet och tillgänglighet.

#### *5e. Information med fokus på aktiva transporter*

För besökare och sällananvändare behöver möjligheterna med att resa med aktiva transporter synliggöras bättre. Detta kan t ex göras genom att se över informationen på kommunens hemsida och i kommunens kanaler för att se till att aktiva transporter finns med som färdvalsalternativ till besöksmål och målpunkter.

#### *5f. Utveckla mätning av fotgängare*

För att få bättre planeringsunderlag samt lyfta fotgängarens roll som eget trafikslag, bör gångtrafiken inkluderas i kommunens återkommande trafikmätningar. Detta kan t ex göras genom att införa fasta mätpunkter för fotgängare. Andra verktyg för att mäta gångtrafik bör undersökas för att få ett bredare och mer tillförlitligt planeringsunderlag.

# Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

– KS-2016/137

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

ELSESERIO

**REMISSO**

**Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun**

KS-2016/137

Remissversion april 2017

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

Arbetet med att ta fram förslag till gångplan har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av Jack Lu (projektledare), Katharina Stafund och Fanny Boberg. Konsultstöd har erhållits från Sara Malm, Trivector.

ISBN 91-85565-02-4

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

## Förord

Detta dokument utgör ett underlag till Huddinge kommuns gångplan. Dokumentet beskriver bakgrunden till varför vi tar fram en gångplan, gångtrafikanterns olika förutsättningar samt arbetsmetodiken för framtagandet av gångplanen. Dokumentet redovisar vidare utgångsläget för resvanor och dagens förutsättningar för fotgängarna i Huddinge kommun, genom en sammanställning av diverse inventeringar som genomförts inför arbetet med gångplanen.

RAMSS ESO

# Innehåll

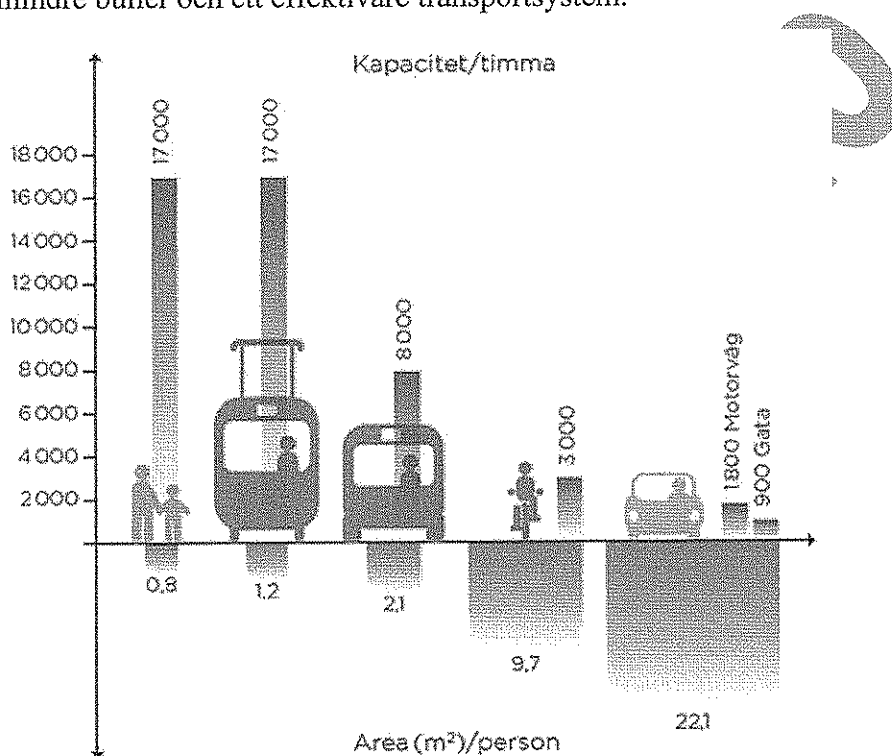
|  |   |
|--|---|
| Förord   | 3 |
| 1. Bakgrund  | 5 |
| 1.1. Olika typer av fotgängare                         | 6 |
| 1.2. Metod   | 7 |
| 2. Nulägesanalys                                       | 8 |
| 2.1. Resvanor i Huddinge kommun                        | 8 |
| 2.2. Dagens förutsättningar för gång i Huddinge kommun | 9 |

RMSV  
SSO

# 1. Bakgrund

Gångtrafik är en del av i stort sett alla resor, antingen som enda färdssätt eller som anslutning till och från cykel, kollektivtrafik eller bil. De flesta av oss går helt eller delvis till skolan, arbetet, affären eller tar en promenad som motion eller för nöjes skull.

Gångtrafiken kan bidra med stora värden vad gäller ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Gångtrafiken är det mest yteffektiva trafikslaget och kan förflytta många människor utan att ta så mycket mark i anspråk. Det är relativt billigt att bygga kapacitetsstark och attraktiv infrastruktur för gångtrafik. Resor som görs till fots bidrar till minskade koldioxidutsläpp, minskade partikelnivåer, mindre buller och ett effektivare transportsystem.



Figur 1. Gångtrafik är det mest yteffektiva och bland det mest kapacitetstarka trafikslaget. Källa: Yimby, 2013

Stadsmiljöer som möjliggör och stödjer gångtrafik ökar tillgängligheten och skapar möten mellan människor. Det bidrar till ökad trygghet och en attraktiv stadsmiljö för fler. Ökat gående bidrar också till förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet och minskade nivåer av hälsovådliga luftföroreningar och buller. För låga nivåer av fysisk aktivitet bidrar till 12 procent av alla dödsfall i Sverige<sup>1</sup>. Rekommendationen för fysisk aktivitet är 150 minuter måttligt ansträngande fysisk aktivitet per vecka, exempelvis 30 minuter rask promenad fem dagar i veckan. Om rekommendationen nås, minskar risken att insjukna i hjärtkärlsjukdom med 20-35 procent, tjocktarmscancer med 30-50 procent och

<sup>1</sup> Global Observatory for Physical Activity, 2016. Physical activity country card, Sweden

Alzheimers med omkring 40 procent. Stadsmiljöer som är gynnsamma för gångtrafiken kan bidra till att fler når rekommendationen om fysisk aktivitet och därmed minska personligt lidande och skapa ekonomiska vinster för samhället. Åtgärder för ökad gångtrafik kan generera betydande samhällsvinster.

Trafiksäkerhet är en annan viktig orsak till att systematiskt arbeta med förutsättningarna för gångtrafiken. Fotgängarna är den grupp som är mest utsatt för skador i trafiken. Fotgängarna står för omkring en tredjedel av alla som skadas och de flesta av skadorna inträffar i stadsmiljö. Detta innebär förutom personligt lidande, även stora kostnader för samhället.

Gångtrafikens förutsättningar är en demokrati- och jämlikhetsfråga då kvinnor går i större utsträckning än män och låginkomsttagare i större utsträckning än höginkomsttagare. Gång är också ett av de färdmedel som barn och ungdomar självständigt kan ha tillgång till.

## 1.1. Olika typer av fotgängare

Fotgängarna är en bred, dynamisk och komplex grupp med varierande intressen och behov beroende på t ex social sammansättning, destination eller tid på dygnet. Gång som rekreativ promenad och gång i transportsyfte har t ex olika behov och förutsättningar. Gångnätet ska vara anpassat för alla som nyttjar det, oavsett om fotgängaren är med eller utan barnvagn, rullator, rullstol eller liknande. Nedan beskrivs grundläggande förutsättningar och behov hos de vanligaste fotgängargrupperna.



Figur 2. Olika typer av fotgängare. Källa: Achieving Multimodal Networks, US DoT (2016)

### Barn

Barn är begränsade såväl fysiskt som psykiskt i trafiken. Deras synfält är snävare, hörseln mindre utvecklad än hos en vuxen och de saknar erfarenhet och omdöme att bedöma faror. De krav som trafiksystemet ställer stämmer sällan överens med barnens förmågor. Först i 15-årsåldern har barn en fullt utvecklad trafikförmåga, förutsatt att barnet har fått öva på hur hen beter sig i trafiken. Här är föräldrarnas beteende och inställning en viktig faktor att hantera.

### Personer med funktionsnedsättning

Ungefär 10 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning som påverkar möjligheten att använda trafiksystemet<sup>4</sup>. Det kan röra sig om till exempel rörelsenedsättning, synnedsättning, hörselnedsättning eller kognitiv funktionsnedsättning. Behovet av en anpassad utemiljö beror på typen och graden av funktionsnedsättning, men gemensamt för gruppen är att små

<sup>2</sup> Transport for London. Improving the health of Londoners – Transport action plan

<sup>3</sup> Falloolyckor bland gångtrafikanter. Slutrapport TRV 2013/71828.

<sup>4</sup> <http://www.funka.com/design-for-alla/tillganglighet/statistik/>

detaljer i trafikmiljön kan bli till stora hinder för möjligheten att våga och kunna göra gångresor.

#### Äldre personer

Äldre personer, över 70 år, fortsätter att vara aktiva trafikanter i allt större utsträckning. Med åldern avtar dock rörelseförmågan och syn och hörsel försämras. Detta påverkar förmågan att tolka informationen i trafiken. Äldre personer är också mer ömtåliga och tenderar att skadas svårare vid olyckor. En stor andel av fotgängarnas singelolyckor drabbar äldre.

## 1.2. Metod

En nulägesanalys av gångtrafiken i Huddinge kommun har genomförts under våren och sommaren 2016 för att få en samlad bild av hur gångmiljön ser ut idag och hur Huddinge kommun jobbar med gångtrafik. Nulägesanalysen har bestått av inventeringar samt kartläggning av befintliga rapporter, undersökningar och litteratur och finns sammanställd i nästa kapitel.

Under hösten 2016 har en inledande workshop genomförts med tjänstemän från olika avdelningar och förvaltningar på kommunen för att samla in kunskap om gångrelaterade frågor. Workshopen landade i ett antal egenskaper som ansågs vara viktiga för att uppnå ett gångvänligt Huddinge samt ett flertal åtgärder som syftar till att uppfylla målet om ökat resande till fots.

Därefter fick allmänheten möjlighet att tycka till om egenskaperna under en vecka i oktober 2016 på Demokratidagarna. Allmänheten fick då möjligheten att antingen träffa projektgruppen, eller via en webbenkät tycka till om vilka egenskaper som är viktigast för ett gångvänligare Huddinge samt ge förslag på åtgärder för att nå dit.

En andra workshop genomfördes sedan med tjänstemän från gatu- och parkdriftsavdelningen på Natur- och byggnadsförvaltningen (NBF) och Trygghets- och säkerhetssektionen på Kommunstyrelsens förvaltning (KSF), för att fokusera mer på drift- och underhållsrelaterade frågor samt dess koppling till trygghetsaspekten. Denna workshop följdes sedan upp med ett antal separata diskussioner om belysning samt drift- och underhållsfrågor för att få fram och förankra fler åtgärder.

Nulägesanalysen samt de synpunkter och förslag på åtgärder som framkom på workshopparna och demokratidagarna har utgjort underlag för framtagande av inriktningar och insatsområdena i denna gångplan. Projektgruppen har sedan arbetat fram detta förslag till gångplan i workshopliknande former.



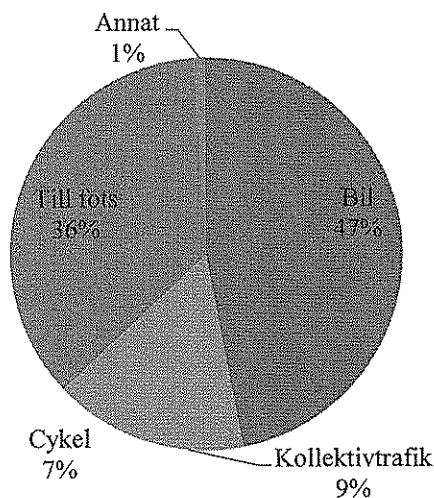
## 2. Nulägesanalys

För att få en bild av dagens situation för gångtrafiken i Huddinge kommun har en nulägesanalys genomförts. Olika inventeringar, undersökningar och kartläggningar har sammanställts för att få en bredare och djupare bild av fotgängarnas vanor och behov, samt förutsättningar och brister i gångnätet och gångvänlighet i Huddinge kommun.

### 2.1. Resvanor i Huddinge kommun

2011 genomfördes en undersökning av Huddingebornas resvanor. I undersökningen kartlades alla förflyttningar, oavsett längd, som urvalspersonerna gjorde utanför den egna arbetsplatsen och den egna bostaden/tomten under mättdagen.

Enligt undersökningen skedde 36 procent av alla resor inom Huddinge kommun till fots, d v s de resor som hade både start och mål inom kommunen, se *Figur 3*. Sett till *alla* resor, oavsett om start- eller målpunkt var i Huddinge kommun, skedde 13 procent av resorna till fots.



Figur 3. Färdmedelsfördelning för alla resor som börjar och slutar inom Huddinge kommun.

Siffrorna ovan omfattar bara det huvudsakliga färdmedlet för resorna, vilket innebär att till exempel transporter till och från kollektivtrafiken inte finns med. Det faktiska resandet till fots är alltså större än siffrorna ovan visar.

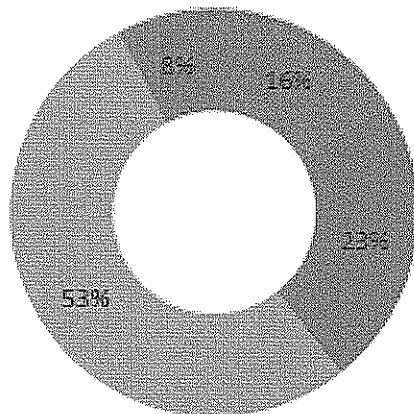
En genomsnittlig resa som sker bara till fots är enligt undersökningen i snitt 1,45 km lång. Av de resor som sker till fots är till 53 procent kopplade till fritidsaktiviteter<sup>6</sup>, 23 procent är resor för service och inköp<sup>7</sup> och 16 procent är på väg till arbete eller skola. Övriga har ett annat ärende.

<sup>5</sup> Resvanor i Huddinge, Huddinge kommun, 2012

<sup>6</sup> T ex besöka släkt och vänner, restaurang, underhållning, motion och friluftsliv eller semesterresa

<sup>7</sup> T ex hämta/lämna barn, inköp av dagligvaror, hälso- och sjukvård eller post- eller bankärende

■ Arbete / Skola   ■ Service och inköp   ■ Fritid   ■ Annat ärende



Figur 4. Fördelning av resor till fots per ärende.

## 2.2. Dagens förutsättningar för gång i Huddinge kommun

### Gångnätets kvaliteter

Som underlag till gångplanen har ett särskilt utpekat gångnät för Huddinge kommun inventerats. Det inventerade gångnätet har initialt utgjorts av viktiga gångstråk med uppsamlande funktion, som fotgängare använder för att ta sig till kollektivtrafiken och mellan större målpunkter i kommunen, t ex centrum, sjukhus, utbildningsplatser, tågstationer m m. Detta gångnät har inventerats under sommaren 2016, dels via kart- och litteraturstudier, dels ute på plats. Gångnätet har sedan bearbetats och reviderats till det som idag kallas för det övergripande gångnätet, se *Bilaga 2* i Gångplanen.

### Trafikseparering, bredder och beläggning

Trafiksystemets utformning ser olika ut i Huddinges olika kommundelars. De stora skillnaderna finns mellan de kommundelar som planerats utifrån principer om trafikseparering och de som planerats tidigare eller senare, där större andel av trafikrummen bygger på interaktion mellan olika trafikslag.

Gångnätet i kommunen är till största delen gemensamt med cyklister men separerat från biltrafiken. I Skogås och Vårby gård dominerar det övergripande gångnätet av gång- och cykelvägar som är totalt avskilda från biltrafik. I Flemingsberg, Kungens kurva, Huddinge C och Masmö gård går oftast den gemensamma gång- och cykelbanan parallellt med bilvägnätet. I Stuvsta och Trångsund är det desto vanligare med stråk för enbart gångtrafik.



Figur 5. Olika typer av separering, bredder för gångtrafikanter och beläggning i Huddinge kommun. T v fotograf Thomas Henrikson, t h Huddinge kommun

Gångnätets bredder har inte inventerats på plats, men en övergripande bedömning är att kommunens gång- och cykelvägar är mellan 3 och 4,5 meter breda. Om gångtrafiken är separerad från cykeltrafiken varierar gångbanans bredd mellan 0,7 och 1,5 meter.

Beläggningen på gångytor i kommunen är asfalt i de flesta fallen. I naturområden, på torg och i centrumområden förekommer ibland andra beläggningar, till exempel stenhjul, smågatsten och betongplattor.

#### *Topografi, lutningar och trappor*

Vid inventeringen av det gångnätet gjordes stickprov på lutningar inom respektive kommundel. Flera av kommundelarna kan beskrivas som relativt flacka, men har ändå kraftiga lutningar i anslutning till gångtunnlar och -broar, till exempel Skogås, Stuvsta, Segeltorp och Kungens kurva. Branta gångvägar på grund av områdets topografi återfinns i Flemingsberg, Trångsund, Vårby gård och Vårby Haga/Masmo. Huddinge C är den enda kommundel som beskrivs som relativt fri från branta lutningar.

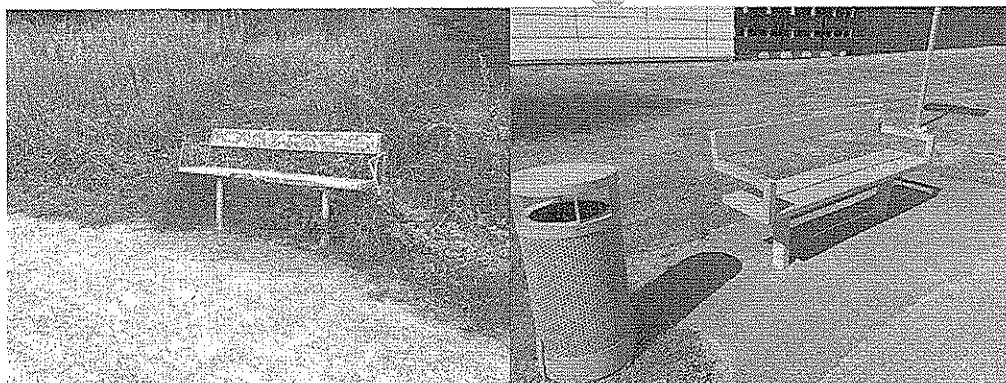
Femtio trappor i anslutning till det inventerade gångnätet har inventerats. Inga av dessa nådde upp till samtliga krav i Tillgänglighetshandboken<sup>9</sup>. Trappornas brister gäller bland annat belysning och ledstänger som ska vara genomgående förbi vilplan och som ska sticka ut ovanför och nedanför vilplanen. De flesta trapporna är dock kontrastmarkerade. Gångstigar där en trappförbindelse skulle behövas hittades också på några platser.



Figur 6. Exempel på en otillgänglig och en tillgänglighetsanpassad trappa i Huddinge-kommun.

### Sittplatser

Sittplatser i anslutning till det inventerade vägnätet har också inventerats. De flesta finns i anslutning till regionala stadskärnor och lokala centrum, vilket är rimligt eftersom där finns flest fotgängare. Frekvensen varierar dock mycket mellan olika kommundelar. Många sittplatser är slitna, vandaliserade eller nedklottrade, och bara sju procent av knappt 200 inventerade sittplatser uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. De vanligaste felen är att en hårdgjord yta för rullstol saknas intill sittplatsen, eller att armstöd saknas.



Figur 7. Exempel på en otillgänglig och en tillgänglighetsanpassad sittplats i Huddinge kommun.

Frekvensen av sittplatser i kombination med gångvägars lutning har också inventerats, och de har visat sig inte överensstämja med varandra. I flera kommundelar, bland annat Trångsund, Flemingsberg och Vårby gård, förekommer sträckor med kraftig lutning utan sittplatser eller handledare.

### Belysning

Belysning är inte inventerad på det övergripande gångnätet. Kommunens digitala information om kvaliteten på belysningen för gångbanor är just nu begränsad.

## Gångvänlighet

### *Vägvisning och gångnätets tillgänglighet*

Vägvisning särskild riktad mot fotgängare saknas i merparten av kommunen och plan för detta saknas. Endast i en kommundel, Vårby gård, finns vägvisning för gångtrafik i någon utsträckning. Cykelvägvisning finns på många platser, men är ibland dåligt anpassad efter fotgängares behov.



Figur 8. Olika typer av vägvisning för fotgängare i Huddinge kommun.

Tillgänglighet i gångnätet, definierad som antalet riktningsförändringar som en fotgängare behöver göra mellan två punkter, har analyserats. Det maximala integrationsvärdet var relativt lika i samtliga kommundelar, men Vårby gård och Segeltorp hade något högre värden, och Masmö och Trångsund något lägre. Låga integrationsvärden indikerar att gångnätet är mer fragmenterat och därmed mindre användbart och lättorienterat.<sup>10</sup>

### *Funktionstäthet*

Funktionstätheten, vilket är ett kombinationsmått som beskriver täthet i kombination med funktionsblandning, har undersökts i Huddinge kommuns olika stadsdelscentra. Måttet kan sägas vara en indikation på ett områdes hållbarhet och attraktivitet, eftersom en blandning av bostäder och arbetsplatser minskar behovet av resande och är en förutsättning för trygghet. Måttet tas fram genom att multiplicera antalet boende inom ett område med antalet arbetande. De två kommundelar som har högst funktionstäthet är Huddinge C följt av Flemingsberg. Lägst funktionstäthet har Trångsund.<sup>11</sup>

### *Trafiksäkerhet*

I Huddinge kommun blev 492 fotgängare skadade eller dödade i kollision- eller singelolyckor under åren 2009-2011, vilket utgör 44 procent av alla skadade och dödade personer under tidsperioden. Av dessa personer blev 436 stycken, alltså 89

<sup>10</sup> Stadsbyggnadsanalyser och förtätningsstrategier, Spacescape, 2013

<sup>11</sup> Stadsbyggnadsanalyser och förtätningsstrategier, Spacescape, 2013

procent, skadade i singelolyckor. I den näst vanligaste olyckstypen, kollisionsoolyckor, skadades 56 fotgängare.

Kommunen arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhetsåtgärder. Oftast handlar det om hastighetsdämpande åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad hos motorfordon, men även om att minska risken för kollisioner mellan skyddade och oskyddade trafikanter. Kommunen jobbar även med trafiksignaler och bygger om ett par övergångsställen per år för att öka trafiksäkerheten i korsningspunkter.

### *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*

Åtgärder för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning utförs årligen av trafik- och landskapssektionen, i form av ombyggnader av busshållplatser, övergångsställen, trappor och utplacering av sittplatser. Även andra åtgärder som kan kategoriseras som enkelt avhjälpna hinder utförs efter önskemål från allmänheten, till exempel utplacering av handledare vid branta gångvägar. Åtgärderna utförs enligt Boverkets föreskrift HIN 3 (enkelt avhjälpna hinder, befintliga miljö) samt ALM (tillgänglighet på allmänna platser, nybyggda miljöer), som är den föreskrift som anger hur allmänna platser ska vara utformade med avseende på god tillgänglighet.

I dagsläget är 74 procent av kommunens busshållplatser och 44 procent av övergångsställena tillgänglighetsanpassade.

### *Drift och underhåll*

Kommunens natur- och gatudriftsavdelning ansvarar för drift och underhåll av den allmänna platsmarken. Detta innefattar vinterväghållning, barmarksunderhåll, städning och renhållning av gator, förg och parker.

Snöröjning sker efter en prioritering där gångbanor och gång- och cykelvägar prioriteras högst, vilket innebär att de ska snöröjas och halkbekämpas inom fyra timmar. Av dessa prioriteras anslutningsvägar till busshållplatser samt till skolor och förskolor först av gång- och cykelvägarna. Övriga vägar ska åtgärdas inom 14 timmar. På dessa vägar kan gångtrafik förekomma, dock i blandtrafik med biltrafik. Snöröjning påbörjas när snödjupet är 4-5 cm. Enligt en enkät gjord av Trafikverket 2015 är Huddinge kommuns drift och underhåll av cykelvägar av "mindre god kvalitet", beroende på att det finns förbättringspotential inom kraven gällande upptagning av grus samt möjligheterna att kvalitetssäkra, styra och leda driftarbetet.<sup>12</sup>

### *Ansvarsfördelning mellan kommunen och andra huvudmän*

I dagsläget upplevs att samverkan i drift och underhåll av gångytor fungerar dåligt. Flera huvudmän delar ansvaret för gång- och cykelvägnätet i Huddinge kommun. Längs med Trafikverkets vägar ansvarar kommunen för delar av gång- och cykelvägnätet, och Trafikverket för andra delar. Trafikförvaltningen har ansvar för vissa ytor vid kollektivtrafiknoder. Trafikverket ansvarar för trafiksignalerna på deras vägar.

Även fastighetsägare, till exempel Hüge, och samfälligheter inom kommunen är huvudmän för delar av gång- och cykelstråk i anslutning till sina fastigheter och

<sup>12</sup> Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan, remissversion (2016)

på deras mark. Det delade ansvaret omfattar inte bara gång- och cykelytorna, utan även till exempel trappor och belysning. Detta innebär svårigheter i både arbetet med drift och underhåll av ytorna, och i kommunikationen med medborgarna vid felanmälning.

### *Trygghet*

Huddinge kommun gör med några års mellanrum en enkätundersökning<sup>13</sup> gällande trygghet. I undersökningen ställs frågor om utsatthet för brott. Den senaste undersökningen är från 2014 och innehåller inga försämringar sedan den tidigare undersökningen år 2012. Dock betonas det i rapporten att det inte innebär att trygghetsbilden är bra i kommunen. Den upplevda otryggheten skiljer sig åt mellan olika delar av kommunen. I Vårby och Flemingsberg är otryggheten störst, på en allvarlig nivå enligt undersökningen, Sjäodalen/Fullersta, Skogås och Trångsund utgör en mittengrupp, medan Segeltorp och Stuvsta/Snättringe har lägst otrygghet i kommunen.

De tre källor till otrygghet som återkommer i alla delar av kommunen är nedskräpning, skadegörelse i utomhusmiljön och trafikproblem i form av bilister som kör för fort eller inte respekterar trafikregler.

Liksom i de flesta andra kommuner skiljer sig svaren mellan gruppen män och gruppen kvinnor när det gäller trygghet utomhus ensam sent på kvällen i sitt bostadsområde, samt oro för överfall eller misshandel, där kvinnor rapporterar en högre otrygghet än män.

Kommunen driver ett pågående trygghetsarbete både på övergripande nivå och på kommundelnivå. Det finns också en handbok för tryggare stadsmiljöer. I handboken betonas vikten av att gång- och cykelstråk utformas så att de upplevs som trygga att använda av alla.

### *Nöjdhet*

Huddinge kommun genomför en nöjdhetsundersökning<sup>14</sup> vartannat år där medborgare får yttra sig om upplevelsen av utomhusmiljön. Undersökningen innehåller också frågor om hur mycket invånarna använder olika delar av utomhusmiljön.

2016 års undersökning visar på en totalt sett ökad nöjdhet jämfört med tidigare undersökningar. Den stadsdel som får högst betyg när det gäller nöjdhet är Flemingsberg, medan Segeltorp har lägst nöjdhet.

- 52 procent upplever att trafiksäkerheten för fotgängare i kommunen är bra eller mycket bra.
- Möjligheten att som fotgängare eller cyklist ta sig fram vid vägarbeten upplevs som bra eller mycket bra av endast 31 procent.
- Möjligheten att ta sig till och från närmaste busshållplats anses vara bra eller mycket bra av 83 procent av invånarna. Boende i villa eller radhus upplever denna möjlighet som mindre bra än personer som bor i bostads- eller hyresrätt.

<sup>13</sup> Trygghetsmätning i Huddinge kommun, Tryggare Sverige, 2014

<sup>14</sup> Nöjd kund index hos invånarna i Huddinge kommun, Markör, 2016



- 36 procent anger att de nyttjar parker i sitt närområde en gång i veckan eller oftare. 52 procent är nöjda med utformningen av parker i sitt närområde.
- 46 procent anger att de nyttjar torg i sitt närområde en gång i veckan eller oftare. 40 procent är nöjda med utformningen av torgen. Boende i Segeltorp både nyttjar torgen minst och är minst nöjda med dem, medan boende i Sjödalen/Fullersta är de som nyttjar torgen oftast, och är nöjdast.
- 41 procent anger att de är nöjda med tillgången på parkbänkar i sitt närområde. Boende i hyresrätt är mer nöjda än boende i andra boendeformer. Minst nöjda är boende i villa eller radhus.
- 49 procent är nöjda med beläggningen på trottoarer i kommunen.

Samtliga frågor ovan har en skillnad i nöjdhet mellan gruppen med hemmavarande barn och gruppen utan hemmavarande barn, där de med hemmavarande barn har en lägre nöjdhet än de utan hemmavarande barn.

- Nöjdheten med vinterunderhållet av trottoarer är 36 procent i kommunen. Åldersgruppen 24 år eller yngre är mest nöjda, medan gruppen 45-64 år är minst nöjda.
- 46 procent är nöjda med belysningen på trottoarer, och 35 procent är nöjda med belysningen i parker och på lekplatser. Män är mer nöjda med belysningen än kvinnor, och personer utan hemmavarande barn är mer nöjda än personer med hemmavarande barn.

RMSV