



Huddinge

Gångplan för Huddinge kommun - remissversion

KS-2016/137

REMISSVERSION
2017-04-24

REMISSVERSION

Gångplan för Huddinge kommun - remissversion

KS-2016/137

Remissversion april 2017

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

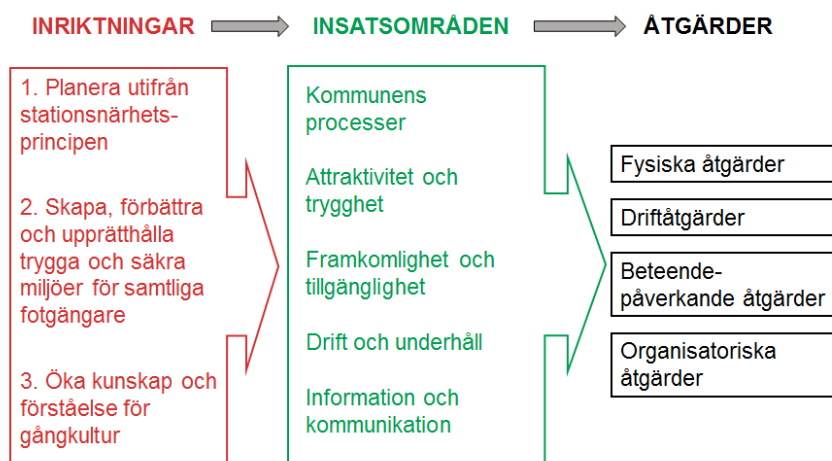
Arbetet med att ta fram förslag till gångplan har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av Jack Lu (projektledare), Katharina Staflund och Fanny Boberg. Konsultstöd har erhållits från Sara Malm, Trivector.

ISBN 91-85565-02-4

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

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Begreppslista	3
1. Inledning	5
1.1. Syfte	6
1.2. Mål	6
1.3. Avgränsningar	6
2. Inriktning för gångtrafik	7
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
3. Insatsområden	11
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
4. Genomförande	18
4.1. Ekonomiska konsekvenser	18
Bilaga 1. Uppföljning	19
Bilaga 2. Övergripande gångnät	22
Bilaga 3. Åtgärdsplan	27

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 dag¹.

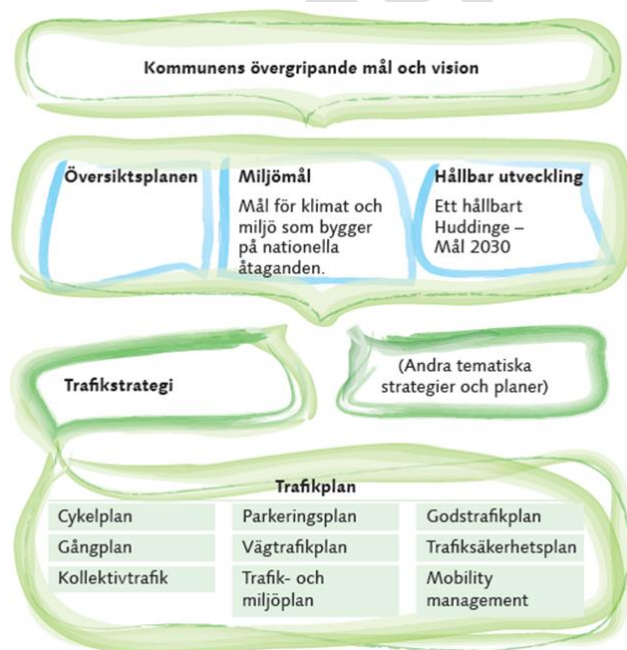
I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Fram till år 2020 är det framförallt målgrupperna 0-15 år och 70-80 år som väntas 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 TMR rapport 1:2012

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 (2011²) 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 lekfordon. Definition av gående framgår i Trafikförordningen³.

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.

² Resvanor i Huddinge, Huddinge kommun, 2012

³ 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 underlagsrapport⁴.

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 → **INSATSSOMRÅDEN** → **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 km⁵ 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

⁴ Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

⁵ 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 gatunderhåll, 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 trafiksäkerhet- 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 liggcyklar, och likaså blir andra redskap för fotgängare allt vanligare, t ex hoverboards, monowheels. Mobiltelefoneras 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 sällananvändare, 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 → **INSATSONOMRÅDEN** → ATGÄRDER

3.1. Kommunens processer

Under den inledande workshopen⁶ 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:

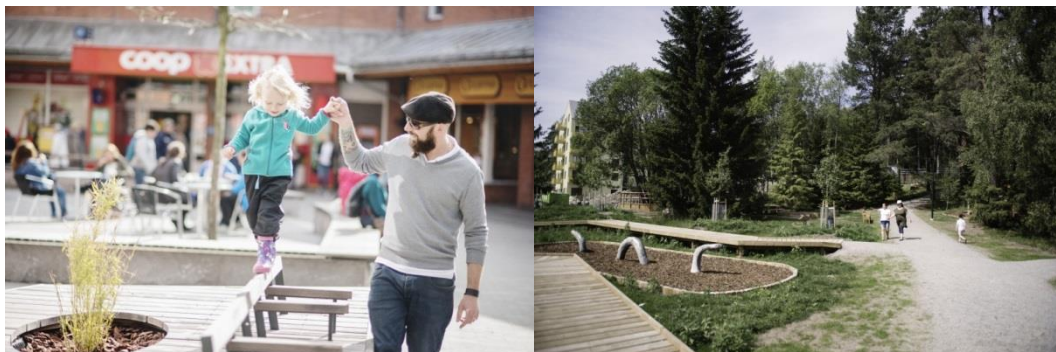
- Processer som rör samhällsbyggnad och fotgängares framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet ska ta hänsyn till och prioritera gångtrafikanter behov i enlighet med kommunens trafikstrategi.
- Kommunens tjänstemän ska ha kännedom om gångtrafikanter förutsättningar och behov och tillämpa kunskapen i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

⁶ 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 ska enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningssprogram 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 *Gestaltningssprogram 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 gent 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. T v fotograf Thomas Henrikson. T h 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 trafiksäkerhetsplan⁷ 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.

⁷ Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun, remissversion (2016)

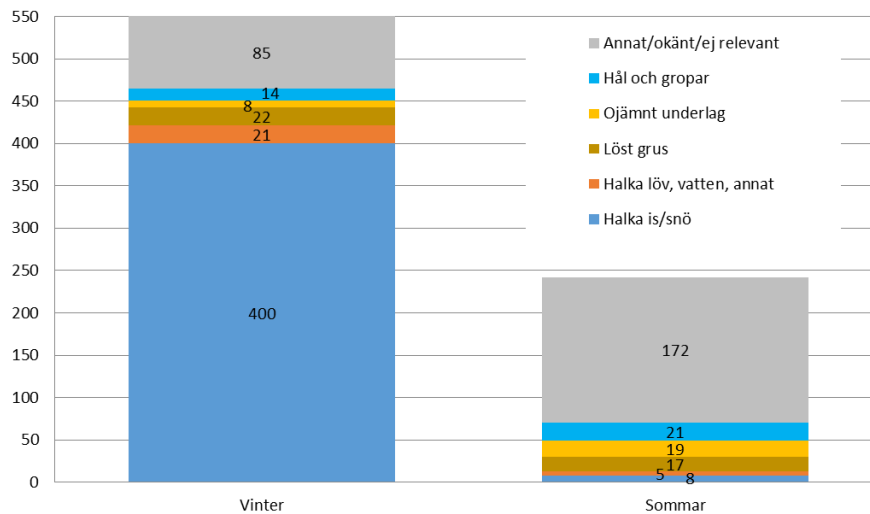
Riktlinjer för framkomlighet och tillgänglighet

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 demokratidagarna⁸ 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 *Gestaltningprogram 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.

⁸ Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

3.5. Information och kommunikation

Beteendepåverkan är ett viktigt verktyg för att påverka människors val av färdssätt. Huddinge kommun har en Mobility managementplan⁹ 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.

⁹ Mobility managementplan för Huddinge kommun, 2016

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.

REMISSVERSION

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, Huce 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 uppföljningen¹⁰ 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

¹⁰ 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 (nuläge 45 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, KSF
... på torg	Öka (nuläge 56 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, KSF
... i parker och lekplatser	Öka (nuläge 35 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, KSF
Andel som känner sig trygga i sitt bostadsområde på kvällen	Öka (nuläge 65 %)	Befolkningsundersökning	Vartannat år, KSF
Andel som är nöjda med utformningen av de gångvägar som personen vanligast använder i Huddinge kommun	Öka (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 (nuläge saknas)	Följs upp i cykelplan	Fastställs i cykelplan, KSF
Antal km huvudcykelstråk som är separerat från gångtrafik	Öka (nuläge saknas)	Följs upp i cykelplan	Fastställs i cykelplan, KSF
Andel tillgänglighetsanpassade GC-passager	Öka (nuläge 44 %)	Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget	Varje år, KSF
Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser	Öka (nuläge 74 %)	Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget	Varje år, KSF
Andel tillgänglighetsanpassade trappor	Öka (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 (nuläge: 436 gående singel)	STRADA (följs upp i trafiksäkerhetsplan)	Var femte år, start 2017, KSF
Andel nöjda med vinterväghållning på trottoarer	Öka (nuläge 36 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
... i parker	Öka (nuläge 31 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel nöjda med renhållning på trottoarer	Öka (nuläge 52 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
... av parker och lekplatser	Öka (nuläge 50 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel som upplever att möjligheterna att ta sig fram som cyklist/fotgängare vid vägarbeten är goda	Öka (nuläge 31 %)	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF

Information och kommunikation

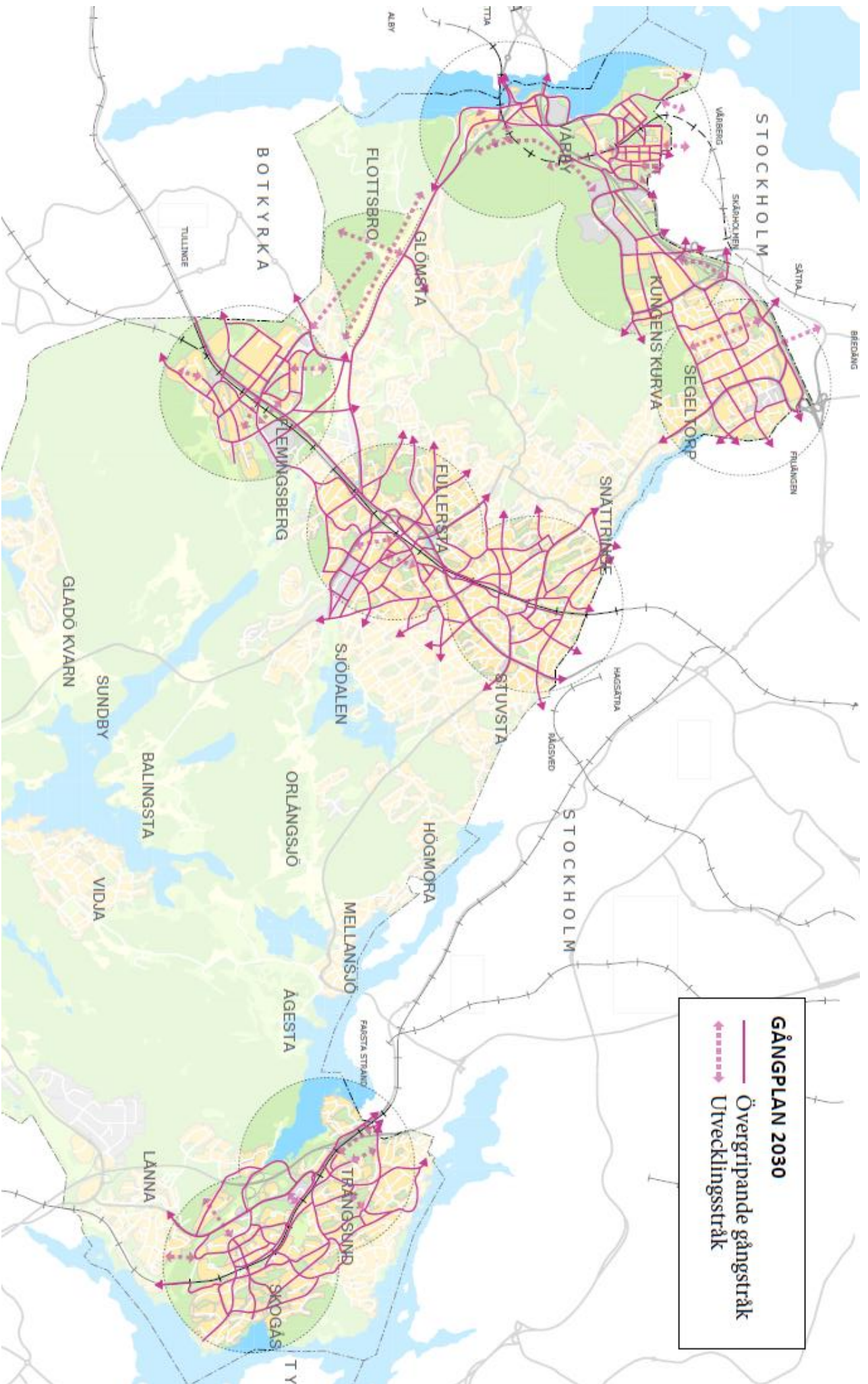
Indikator	Mål	Mätmetod	Uppföljning
Antal genomförda informations- och kommunikationsinsatser kopplat till gångtrafik	Minst två per år	Följs upp i mobility managementplan	Varje år, KSF
Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i Huddinge kommun som handlar om gångtrafik	Öka (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.

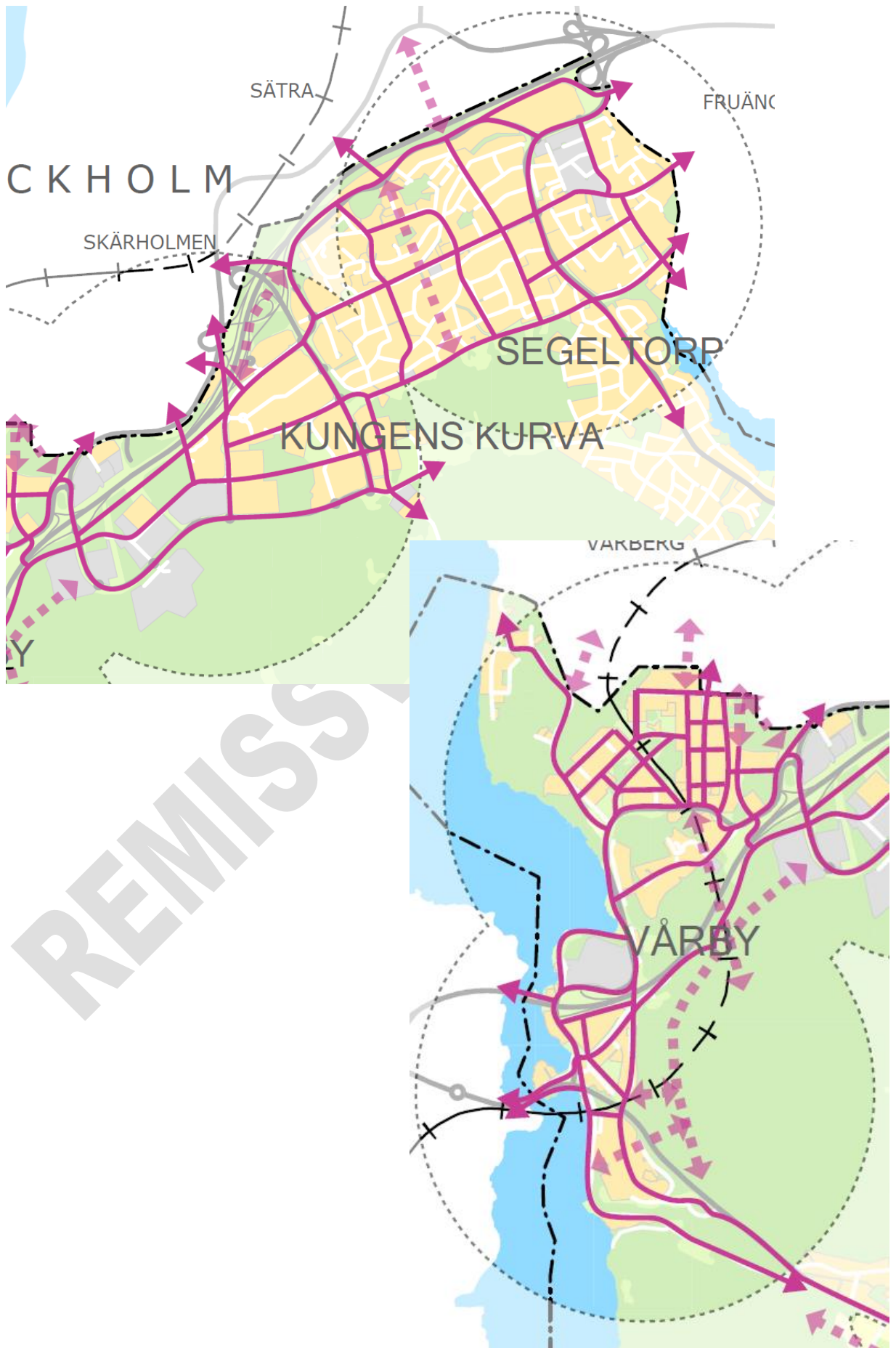
Längs det övergripande gångnätet kan större fotgängarflöden förväntas och här ska gångtrafikantens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lite extra. Det övergripande gångnätet ska därför ha högre standard än övriga gångvägar och kan användas som planeringsunderlag vid prioritering av investeringar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

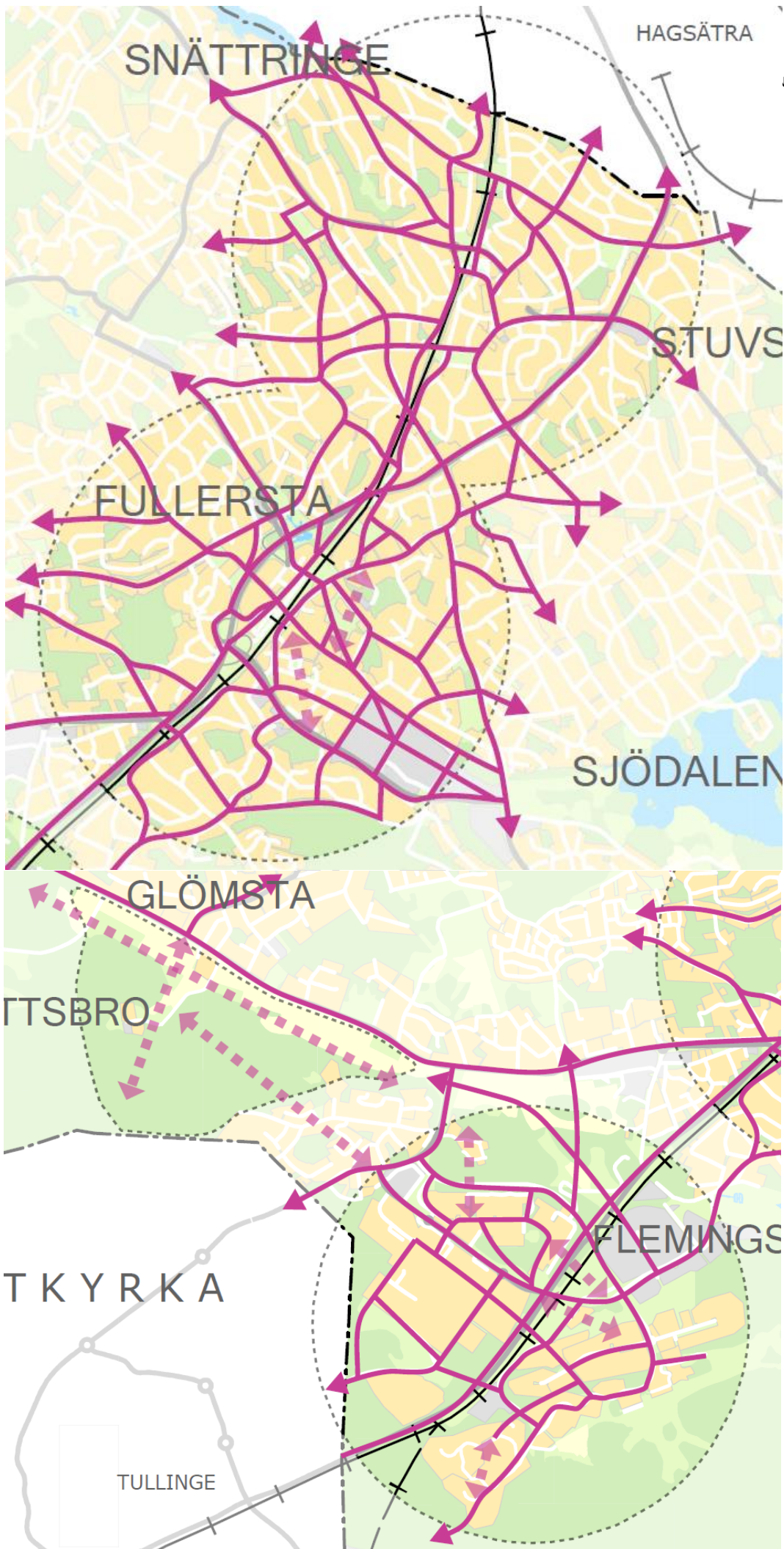
Det övergripande gångnätet är föränderlig, på samma sätt som förutsättningar förändras över tid. Ju längre Huddinge kommun kommer i sina planer och program kring utvecklingsområdena och spårväg syd, kan det övergripande gångnätet behöva ses över. Förslagsvis uppdateras det övergripande gångnätet i samband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



GÅNGPLAN 2030

- Övergripande gångstråk
- ⋯ Utvecklingsstråk







REMISS

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*.

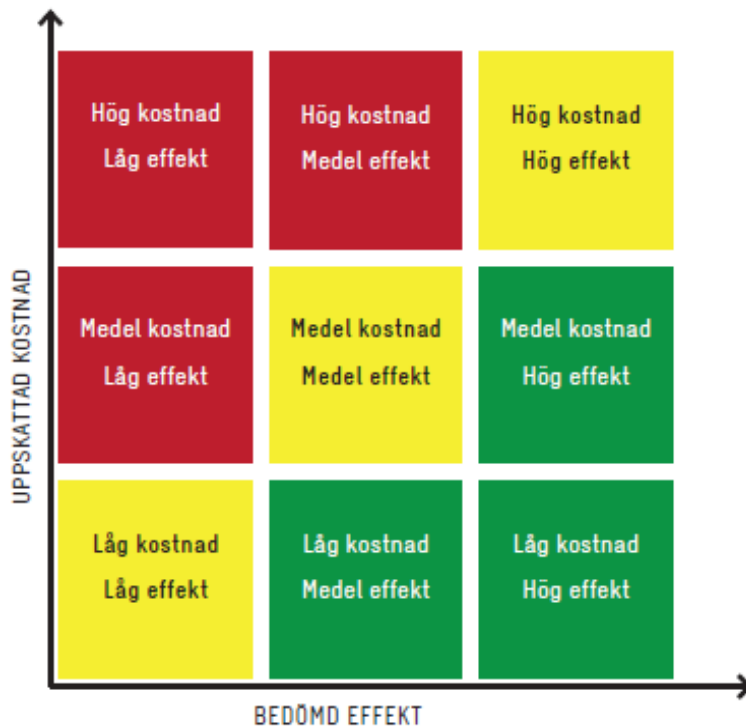
INRIKTNINGAR → INSATSOMRÅDEN → ÅTGÄRDER

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 utrustningar, 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 sopsaltning, kostnad tas fram senare)** och fördelas fördelaktigen mellan åren 2018 till 2030. Här är kostnaderna som störst i början på grund av en större underhållsskuld att betala tillbaka, högre krav och standard på underhållet samt att mer resurser krävs. Kostnaderna kan dock minska därefter på grund av 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	Ansvarig ¹¹	Prio	Kostnad
Kort sikt < 3 år			
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	Lantmäteriaavdelningen, NBF	3	0,3 mkr
Medellång sikt 3-5 år			
Lång sikt > 5 år			
TOTALT			2,3 mkr

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

¹¹ 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
Kort sikt < 3 år				
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
Medellång sikt 3-5 år				
2c	Skapa attraktiva stråk	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	3	8 mkr (för 3-4 pilotprojekt)
Lång sikt > 5 år				
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
TOTALT				10,7 mkr

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 utrustning 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 runt om 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
Kort sikt < 3 år				
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
Medellång sikt 3-5 år				
Lång sikt > 5 år				
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.
TOTALT				37,2 mkr

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 aktuellt.

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/kvm¹².

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 gånggator.

Förslag på åtgärd		Ansvarig	Prio	Kostnad
Kort sikt < 3 år				
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 tekniktor	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...
Medellång sikt 3-5 år				
Lång sikt > 5 år				

¹² Utifrån erfarenhet med breddning av Solfagravägen

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

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 vägtyper 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 drifvas 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.¹³ Därför behöver rutiner och krav gällande åtgärdstider, kvalitetskontroll samt prioriteringarna för vinterväghållning ses över i syfte att

¹³ Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun, remissversion (2016)

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
Kort sikt < 3 år			
5a Utveckling av metoder för att följa upp gångplanen	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	0,1 mkr
Medellång sikt 3-5 år			
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)
Lång sikt > 5 år			
TOTALT			8 mkr

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, gånggata 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.