

**Handläggare**  
Stina Airijoki  
08-508 26 063

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-02-20

## Planerade gångåtgärder 2020 och genomförda gångåtgärder 2019. Lägesrapport

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner lägesrapporten planerade gångåtgärder 2020 och genomförda gångåtgärder 2019.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

*Gångplanen* är en av flera tematiska fördjupningar av *Stockholms Framkomlighetsstrategi*. Den beskriver förutsättningarna för gående i staden och ger en målbild för ökad gångvänlighet.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden 500 mnkr för att genomföra satsningar på framkomlighetsåtgärder inom gång- och kollektivtrafik under åren 2019-2022.

Lägesrapporten beskriver kontorets aktiviteter som utförts under 2019 samt planeras under året 2020, för att nå målen i *Gångplanen*. Både investerings- och driftprojekt som genomförs med medel avsatta för genomförande av *Gångplan* omfattas. Dessutom

beskrivs översiktligt kontorets övriga åtgärder och aktiviteter, som genomförs med syfte att öka gångvänligheten i staden.

I arbetet för ett mer gångvänligt Stockholm vill kontoret öka andelen gående, men också ge bättre förutsättningar för alla de som redan går. Kontorets aktiviteter för ökad framkomlighet och attraktivitet för gående genomförs inom tre områden:

- sammanhängande gångstråk
- platsspecifika gångåtgärder och
- utvecklingsprojekt.

Som exempel på satsningar på sammanhängande gångstråk kan nämnas att Drottninggatans gågata förlängdes från Tegnérgatan till Kungstensgatan under 2019 samt att gångstråket mot Hagastaden längs Norrtullsgatan fick en tydlig entré söderifrån då gatan blev torgyta med nya träd och möbler på första kvarteret norr om Odenplan. Längs gångstråket mellan Hornstull och Telefonplan planeras sista etappen utföras 2020, genom att anlägga utökade gångytor och torg längs Svandammsvägen samt genom att gångtunneln mellan Liljeholmen och Marievik blir tryggare och mer attraktiv med utsmyckning framtagen av skolbarn i området.

Som exempel på satsningar på platsspecifika gångåtgärder som utförts under 2019 kan nämnas åtgärdande av mindre brister i form av saknade gångbanor och passager och bristfällig belysning i Enskede-Årsta-Vantör, Rinkeby-Kista samt Spånga-Tensta. Dessutom fick gångstråket utmed kajen i Norra Hammarbyhamnen ny jämn beläggning.

Som exempel på utvecklingsprojekt kan nämnas den gångflödeskarta för Södermalm som tagits fram under hösten 2019 eller det testprojekt med diagonalt övergångsställe som planeras utföras under 2020.

## **Bakgrund**

Stockholms gångplan antogs av kommunfullmäktige i april 2016. Gångplanen är en av flera tematiska fördjupningar av *Stockholms Framkomlighetsstrategi*. *Gångplanen* beskriver förutsättningarna för gående i staden, samt ger en målbild för ökad gångvänlighet. Till gångplanen hör en *handlingsplan* med genomförandetid 2016-2021.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att genomföra satsningar på framkomlighetsåtgärder. Av

dessa avser 500 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- och kollektivtrafik under åren 2019-2022.

### **Syfte**

Syftet med denna lägesrapport är att beskriva arbetssätt och aktiviteter som planeras under året 2020. Dessutom redovisas de åtgärder som genomfördes under 2019.

Lägesrapporten beskriver hur staden fokuserar och inriktar arbetet för att nå bästa effekt utifrån tillgängliga resurser för att nå målet i *Gångplan* och ge bättre förutsättningar för gående i staden.

Aktiviteterna för att nå gångplanens målsättning, följs upp och aktualiseras regelbundet.

### **Inriktning för arbetet för ökad gångvänlighet**

Kontoret har sedan gångplanen antogs, utvecklat metoder för arbetet för ökad gångvänlighet. Målet är att genomföra de aktiviteter som ger störst nytta för gående i staden och som bidrar till att öka andelen gående samt ge bättre förutsättningar för de som redan går. Kontorets aktiviteter för ökad framkomlighet och attraktivitet för gående genomförs inom tre områden:

- sammanhängande gångstråk
- platsspecifika gångåtgärder och
- utvecklingsprojekt.

För genomförande av åtgärder, används både investerings- och driftmedel.

### **Planerade gångåtgärder 2020**

I verksamhetsplan för 2020 finns medel avsatta för åtgärder som ger ökad gångvänlighet i staden. Planerade investeringsprojekt har redan beslutats i trafiknämnden eller kommer att tas upp som egna genomförandebeslut under året.

Nedan redovisas de åtgärder som är pågående, men ej färdigställda, samt de som planeras starta under 2020.

### **Sammanhängande gångstråk**

Aktiviteter för att ge gående god framkomlighet längs viktiga gångstråk i staden genomförs på flera sätt. Stockholmarna går relativt långt när resan görs till fort hela vägen, medan gångresan är kortare om den till exempel ansluter till kollektivtrafikens hållplatser. Fokus för satsningar på gångstråk är att underlätta vardagsresande till fots. Förutom framkomlighet för gående ska åtgärder längs

stråken skapa kvaliteter för vistelse, vilket bidrar till att staden fortsätter upplevas som attraktiv för gående.

Att arbeta för **fler sammanhängande gångstråk**, som skapar ökade vistelsevärden och gör det enklare att promenera, är ett uppdrag ur kommunfullmäktiges budget för kontoret. I många fall sammanfaller de viktiga stråken för gående med stadens huvudgator. Kontoret planerar att under 2020 starta arbetet med att förbättra framkomlighet och komfort för gående längs huvudgator, genom att planera för att anlägga fler **genomgående gångbanor** längs dessa. Eftersom kontoret tagit fram en gångflödeskarta för Södermalm under 2019, kommer fokus för arbetet under 2020 ligga här. Kontorets kunskaper om gångflöden längs dessa huvudgator kan då användas som underlag för planering av åtgärder. Efter utvärdering av effekten kan åtgärden bli del av kontorets ordinarie verksamhet för ökad framkomlighet för gående, genom att åtgärden medvetet övervägs som en del i kontorets samtliga investeringsprojekt.

Trafikkontoret vill öka andelen resor till fots i ytterstaden, vilket är en av indikatorerna i gångplanen. Idag är många stadsdelar dåligt sammanlänkade för fotgängare med barriärer i form av exempelvis större gator och grönområden utan belysning anpassad för fotgängare. Samtidigt har serviceutbud, skolor m.m. ofta koncentreras till några få stadsdelscentrum vilket har ökat behovet att röra sig mellan stadsdelarna. Syftet med detta projekt är att under 2020 utarbeta en metod för hur trafikkontoret ska arbeta med **sammanhängande gångstråk mellan stadsdelar** för att sedan kunna välja ut lämpliga fysiska åtgärder för genomförande under de kommande åren. Det kan till exempel handla om nya eller breddade gångbanor, hastighetssäkrade passager och trygghetsskapande åtgärder som ny belysning och slyröjning. Arbetet kommer att genomföras i dialog med berörda stadsdelsförvaltningar.

Trafikkontoret genomför utredning och projektering av åtgärder för bättre **framkomlighet för gående mellan Vanadisplan (vid Citybanans entré) och Hagastaden**. Genomförande av åtgärder på detta gångstråk planeras från 2021.

Under 2020 startar arbetet med renovering av växtbäddar och plantering av nya träd längs Norrtullsgatan från Surbrunnsgatan och vidare norrut. I samband med detta genomförs **breddning av gångbanor längs Norrtullsgatan**. Under 2020 pågår utredning och planering av projektet. Genomförandet startar 2021 och utförs etappvis, med något kvarter per år, från söder till norr.

Längs **Gångstråk Drottningatan** har kontoret genomfört åtgärder under flera år för att ge gående bättre förutsättningar. Under 2020 genomförs åtgärder för att ge gående bättre framkomlighet på norra Drottninggatan vid Observatorielunden.

Längs **Gångstråk Hornstull-Telefonplan** har kontoret genomfört åtgärder för gående sedan 2017. Under 2020 utförs den sista planerade etappen av åtgärder för ökad framkomlighet och attraktivitet för gående. Gångytor breddas och nya vistelsekvaliteter tillkommer på utökade torg i Midsommarkransen, se figur 1 nedan. Gångtunneln mellan Marievik och Liljeholmen blir tryggare och mer attraktiv med en belyst och utsmyckad vägg. Gångytan i tunneln breddas.



*Figur 1. Utökade torgytor vid Svandammsvägens korsning med Tegelbruksvägen, med nya träd, sittmöbler och cykelparkeringar.*

Under året 2020 pågår en utvärdering av tidigare genomförda sommargångator inom ramen för Levande Stockholm. Efter utvärdering kan delar av dessa komma att omvandlas till **permanenta åtgärder för gående**. Genomförande av detta väntas pågå även under 2021. Åtgärden har koppling till kommunfullmäktiges uppdrag till kontoret att utveckla arbetet med gångator med hög kvalitet.

I Bibliotekstan rör sig många gående. Under 2015 genomfördes en rad åtgärder för att förbättra för dessa. Bland annat infördes nya gångator och upphöjda passager, vilket skapade en mer fredad trafikmiljö och en kraftig minskning av genomfartstrafiken. Under 2020 utreder kontoret, i samarbete med fastighetsägarna, möjligheten att **stärka kvaliteterna för gående ytterligare i Bibliotekstan** och skapa en mer attraktiv miljö på Biblioteksgatans smala tvärgator

Mäster Samuelsgatan, Jakobsbergsgatan och Lästmakargatan, vilka reglerades som gågator 2015. Genomförande av detta kan starta under 2021, förutsatt att en överenskommelse om medfinansiering från fastighetsägare sluts.

I samarbetet med fastighetsägaren utreds möjligheten att rusta **ytor för gående på Regeringsgatans östra** sida mellan Hamngatan och Jakobsgatan så att kvaliteterna för fotgängare i området stärks samt att gestaltningen av gatan blir mer inbjudande och trivsamt. Genomförande av detta kan starta under 2021, förutsatt att en överenskommelse om medfinansiering från fastighetsägare sluts.

### Platsspecifika gångåtgärder

Aktiviteter för att öka gångvänligheten i staden genomförs på flera sätt. Vilken åtgärd som ger störst nytta för gående ser olika ut på olika platser. Detta beror på hur platsen används och vilka brister i gångvänlighet som finns på den aktuella platsen. Olika grupper har också olika förutsättningar och behov.

En viktig typ av målpunkt för gående i staden är kollektivtrafikens hållplatser. En satsning på **ökad gångvänlighet** i anslutning till **kollektivtrafikknutpunkter** med flest resande gör därför stor nytta både för gående och för kollektivtrafikens attraktivitet. Under 2020 planeras för fysiska åtgärder vid minst tre av dessa. Fokus ligger på knutpunkter i ytterstaden. Dessutom fortsätter arbetet att inventera brister för gående vid ytterligare knutpunkter och föreslå åtgärder för dessa. Arbetet med att förbättra gångvänlighet samt tillgänglighet och attraktivitet för gående på dessa platser är en aktivitet som kontoret avser fortsätta med under 2021.

På platser där många gående vill passera en gata, kan bredden på övergångsstället påverka gåendes framkomlighet. Gående väljer att korsa gatan vid sidan av övergångsstället när det skapas trängsel i passagen. Att **bredda övergångsställen** på dessa platser är redan en vanlig åtgärd när staden bygger om gatan. Kontoret kommer fortsätta med detta även under 2020. Den största insatsen för att bredda övergångsställen på platser med höga gångflöden sker som del av stadens samtliga gatuombyggnadsprojekt. Som exempel på åtgärder under 2020 kan nämnas flera övergångsställen över Vasagatan och vid Nybroplan samt inom en rad cykelprojekt. Sedan 2018 har kontoret också genomfört ett antal breddningar av övergångsställen som separata projekt och planerar utvärdera effekten av detta. Uppdraget nämns även i kommunfullmäktiges budget för kontoret.

Kontoret deltar också i samverkansprojekt inom kollektivtrafik och gångtrafik. När andra aktörer, som Trafikverket och Trafikförvaltningen, genomför stora infrastrukturprojekt uppstår ofta behov av följdinvesteringar för staden, för att göra infrastrukturen lätt att nå för gångtrafik. Ett exempel på detta är **gångtunnel under Odengatan vid Odenplan**. Staden har identifierat ett behov av att öka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. En lösning på detta är en gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen. Under slutet av 2019 bytte fastigheten som gångtunneln mynnar ut i ägare. Kontoret har en dialog med nya ägaren, för att gå igenom projektets förutsättningar. Ett annat exempel är planerad **gångtunnel under Ulvsundavägen** mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan. Projektet har koppling utbyggnaden av tvärbanans Kistagren. Projektering av projektet pågår och upphandling av entreprenad planeras under 2020.

### Utvecklingsprojekt

Utvecklingsprojekt genomförs för att testa metoder för att öka gångvänlighet på stadens gator, samt för att öka kontorets kunskaper inom området gångtrafik. Med stöd av aktuell forskning såväl som genom egna piloter och tester, bygger kontoret upp en kunskapsbank för området gång.

En verktygslåda för analys av gångvänlighet är en aktivitet utpekad i *handlingsplanen*. Denna underlättar i arbetet både med nya platser och stråk för gående och för att ta hand om alla de som redan går. Under de senaste åren har kontoret utvecklat interna kunskapsunderlag för gångtrafik i form av **nya metoder och planeringsstöd**. Som exempel kan nämnas bedömning av trängsel på gångytor, utformning av gågator och gångfartsområden samt anläggning av övergångsställen. Dessa lanseras i början av 2020 med utbildningsinsatser för medarbetare inom kontoret.

Kontoret kommer under 2020 genomföra ett testprojekt med **diagonalt övergångsställe med allgrönt**. Effekten av åtgärden och dess påverkan på övriga trafikslag kommer att följas upp och utvärderas. Uppdraget kommer ur kommunfullmäktiges budget för kontoret.

Trafikkontoret kommer under 2020 **utreda förutsättningarna för att införa låghastighetszoner (20 km/h)** kring torg och andra platser där det passar. Uppdraget har sitt ursprung ur kommunfullmäktiges budget för kontoret.

Arbetet med att identifiera ett **prioriterat gångnät** i staden fortgår under 2020. Det prioriterade gångnätet kan sedan ligga till grund för kontorets framtida investeringar i ökad gångvänlighet men också för hur kontoret riktar resurser för gatudrift och underhåll för gående. Kontoret fortsätter också att **mäta gångtrafik**, med målsättningen att ta fram gångflödeskartor stadsdelsvis.

Att **förbättra vinterväghållningen utifrån gåendes** behov är en aktivitet i *handlingsplanen* likväl som ett uppdrag ur kommunfullmäktiges budget för kontoret. Sopsaltning ger barmark året runt och genom att undvika grus och sand minskar halkolyckorna på höst och vår. Kontoret planerar att genomföra utökade försök med sopsaltade gångbanor och trottoarer på platser med höga gångflöden. Under 2020 testas denna metod i delar av Vasastaden, Gullmarsplan och Årsta.

### Övriga gångåtgärder

Att arbeta för ökad gångvänlighet är viktigt i trafikkontorets verksamhet och ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det innebär att många aktiviteter för ökad gångvänlighet i staden utförs inom ramen för kontorets ordinarie verksamhet utan att vara särskilt utpekade gångprojekt. Som exempel på detta kan nämnas:

- trafikantförbättrande åtgärder, mindre fysiska åtgärder för att förbättra för stadens gång- och cykeltrafikanter,
- tillgänglighetsåtgärder och
- trygghetsåtgärder, vilka genomförs i samverkan med stadsdelsnämnderna.

Det senare nämns också i kommunfullmäktiges budget för kontoret som:

- ljusförbättrande och underhållsförenklande åtgärder i gångtunnlar som upplevs otrygga samt
- genomföra lokala åtgärder som exempelvis förbättrad belysning, siktförbättrande åtgärder med fokus på de mest otrygga platserna i staden.

I kommunfullmäktiges budget för kontoret nämns flera aktiviteter med stor påverkan på gångvänligheten i staden. Ett ytterligare exempel på detta är uppdraget att:

- genom trädvård och slyröjning bidra till ökad trygghet och trafiksäkerhet samt ökad framkomlighet på gångbanor.

Förutom detta genomför kontoret en rad åtgärder som förbättrar också för gående i samband med investeringar för förbättrad cykeltrafik. I många fall får även intilliggande gångbana ny beläggning



vid upprustning. När tidigare gemensamma gång- och cykelbanor byggs om och trafikslagen separeras får gående en egen yta att röra sig på. Genomgående gångbanor längs pendlingstråk för cykel ger bättre framkomlighet både för gående och cyklister längs stråket.

Parallellt med arbetet inom gångplanen arbetar kontoret för att stärka de offentliga rummen tillfälligt samt utveckla offentliga rum med nya flexibla lösningar inom ramen för Levande Stockholm. Projektet är en del av *Strategi för offentliga rum* i vilken handlingsplanen med aktiviteter syftar till att öka vistelsekvaliteten i stadens offentliga rum.

## **Genomförda gångåtgärder 2019**

### **Sammanhängande gångstråk**

**Gångstråk Drottningatan** är ett gångprojekt som genomförts över flera år och som slutfördes under 2019. Den förlängda gågatan från Tegnérgatan till Kungstensgatan byggdes om och fick ny möblering, se figur 2 nedan. Gågatan Drottninggatan gjordes genomgående i ytterligare tre korsningar söder om Klarabergsgatan. Dessutom ses skyltningen över längs hela Drottninggatans gågata för att göra den tydligare.



Figur 2. Förlängda gågatan Drottninggatans norra entré från Kungstensgatan.

**Gångstråk Norrtullsgatan** har fått en tydlig entré söderifrån vid Odenplan. Norrtullsgatans första kvarter norr om Karlbergsvägen ger gående och cyklister prioritet genom ny gestaltning och reglering av trafiken. Nya vistelsekvaliteter har tillskapas med möblering, träd och belysning. Gående har fått mer utrymme och bättre framkomlighet. Övergångstället över Karlbergsvägen har breddats. Förutsättningar för ytterligare åtgärder för gående och cyklister,

längs hela stråket norr om Odenplan, har undersökts samordnat med angränsande projekt.

Längs **gångstråk Hornstull-Telefonplan** har kontoret utfört en rad större och mindre åtgärder för ökad framkomlighet och attraktivitet för gående. Gångytor har breddats och nya genomgående gångbanor har anlagt längs huvudgator i Midsommarkransen. En översyn av belysning längs gångvägar och i samtliga gångtunnlar längs stråket har bidragit till ökad trygghet för gående, se figur 3 nedan.



*Figur 3. Nya sittmöbler och belysning längs gångstråk Hornstull-Telefonplan.*

I samband med återställandet efter upprustning av Östermalms saluhall har kontoret byggt om delar av **Humlegårdsgatan som en gågata**. Gatan har 2016, i samband med saluhallens renovering, reglerats som gågata och med ny gestaltning ges bättre förutsättningar för gående att röra sig och vistas på platsen. Gågatans gestaltning hänger samman med utformningen av nya Östermalmstorg.

#### Platsspecifika gångåtgärder

**Lokala gångåtgärder** har genomförts för att åtgärda mindre brister i framkomlighet och attraktivitet för fotgängare i **Enskede-Årsta-Vantör, Rinkeby-Kista samt Spånga-Tensta**, utifrån synpunkter från medborgare och stadsdelsförvaltningar. Exempel på åtgärder är nya gångbanor och passager samt förbättrad belysning för gående. Arbetet slutförs under 2020.

I **Norra Hammarbyhamnen** har **gångstråket längs kajen** fått ökad komfort och tillgänglighet för gående. Fler gående väntas an-

vända gångytan i stället för den parallella cykelbanan sedan gångbanan fått jämn beläggning, se figur 4 nedan. Som komplettering till åtgärder längs gångstråk Norra Hammarbyhamnen har bättre gångförbindelse skapats mellan buss och båt vid Barnängsbryggan, samt säkrare passager för gående och cyklister förbi Tegelviksgatan och Tullgårdsgatan.



*Figur 4. Gångstråket längs Norra Hammarbyhamnen med ny jämn beläggning för gående.*

### Utvecklingsprojekt

En **metod för inventering och analys av gångvänlighet** har börjat tas fram. En första inventering har genomförts vid sju av de största kollektivtrafikknutpunkterna i ytterstaden. Arbetet med att ta fram åtgärdsförslag samordnat med angränsande projekt genomförs under 2020.

Att **bredda övergångställen** på platser med höga flöden av gående är en vanlig åtgärd när staden bygger om en gata. Under 2019 har kontoret genomfört breddning av övergångstället över Sveavägen på södra sidan Kungsgatan samt vid Vanadisvägen 44 invid Vanadisplan som separata projekt och utvärderar effekten av detta. Den största insatsen för att bredda övergångställen på platser med höga gångflöden sker dock som del av stadens övriga gatuombyggnadsprojekt. Som exempel på när övergångställen breddats i samband med genomförda investeringsprojekt kan nämnas flera övergångställen över Vasagatan, övergångstället över Karlbergsvägen vid Norrtullsgatan samt övergångstället över Kungsträdgårdsgatan vid Arsenalsgatan, se figur 5 nedan.





Figur 5. Övergångsstället över Karlbergsvägen vid Norrtullsgatan breddades i samband med ombyggnation av Norrtullsgatans första kvarter norr om Odenplan till gata för gående.

Gångmätningar genomfördes under hösten 2019, med särskild fokus på Södermalm. Syftet var att börja ta fram gångflödeskartor stadsdelsvis. **Gångflödeskartan** för Södermalm har färdigställts innan årsskiftet och publiceras i början av 2020.

Kontoret har tagit fram en rad interna planeringsstöd för att samla kunskap om förutsättningar för planering av en gångvänlig stad. Som exempel kan nämnas **planeringsstöd för gångtrafik**. Som en del av detta ingår en metod för att **bedöma trängsel på gångytor**. Utifrån aktuell forskning har en Stockholmsanpassad metod för bedömning av trängsel på gångytor har färdigställts och testas i några pågående projekt på kontoret. Kontoret har även utvecklat **planeringsstöd för gågator** under året. Denna innehåller stöd för beslut om nya gågaturegleringar, samt utformning av gågator. Uppdraget har koppling till *strategi för offentliga rum*.

**En metod för att identifiera ett prioriterat gångnät i GIS** testades under 2019, genom analys av olika målpunkter för gångresor. Arbetet kan ligga till grund för kontorets framtida investeringar i ökad gångvänlighet samt för kontorets insatser i drift och underhåll utifrån gåendes behov. Utvecklingen fortsätter under 2020.

**Förbättrad vinterväghållning utifrån gåendes behov** är ett utvecklingsprojekt som pågått sedan vintern 2018 genom att sopsalta även gångbanor som inte ligger längs med prioriterade cykelstråk som sopsaltas. Vintern 2018/2019 prövades metoden på trottoarerna på 10 gator på Norrmalm och Kungsholmen. Resultaten

var inte lika goda som för cykelbanor, bland annat för att gångbanornas snö är svårare att sopa bort och dess beläggning mer ojämn.

Kontoret har tagit emot studiebesök och haft dialog med trafikplanerare och studenter från flera olika länder. Kontoret deltog också i den internationella gångkonferensen Walk 21 i Rotterdam och fick mycket uppmärksamhet för en film om hur Stockholm utvecklar det offentliga rummet för gående.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### **Analys och konsekvenser**

Stockholmare går relativt mycket och långt, också jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden.

Stockholm är redan idag i stora delar en attraktiv stad för gående. En gångvänlig stad kan locka människor som åker bil eller kollektivt att gå i stället. När staden växer, blir det fler som använder stadens offentliga rum och kravet på hur staden utformas ökar.

Planerade åtgärder under 2020 kommer att höja gångvänligheten, framkomligheten och attraktiviteten ytterligare för invånare och besökare i Stockholm. Kunskapsuppbyggnad inom området gång underlättar för kontorets projektledare att prioritera gång i både investerings- och driftprojekt.

De åtgärder som planeras under 2020 ger generellt liten och mycket lokal påverkan på biltrafiken. Där gående ges företräden längs prioriterade stråk leder detta till att korsande trafik förmås väja för gående, men också till att övrig trafik som rör sig längs med prioriterade gångstråk också ges ökad framkomlighet. I de fall gatumark omvandlas till ytor för gående, som vid Norrtullsgatans entré från Odenplan eller vid utökad torgyta vid tunnelbanans entré längs Svandammsvägen, tvingas biltrafiken ta andra vägar. Som längst leder det till omvägar på ett eller ett par kvarter. Då biltrafikflödet på dessa platser är mycket lågt, ger det låg påverkan på biltrafik. Cykeltrafik kan fortsatt ta den genaste vägen på dessa platser. Där gator omvandlats till gågator, som längs Drottningatan och Humlegårdsgatan, tas parkering på gatan bort, men å andra sidan ökar möjligheten till angöring och varuleveranser längs de gator där bilparkering minskar.

Där gående ges en framkomlig och tillräckligt bred yta vid sidan av cykelbanor, som längs Norra Hammarbyhamnen eller i gångtunneln mellan Liljeholmen och Marievik, ger detta samtidigt ökad framkomlighet för cyklister, då färre gående nyttjar cykelbanan. I flera fall har utökade ytor för gående också givit möjlighet till fler cykelparkering.

### **Jämställdhetsanalys**

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget är det är något fler kvinnor än män som reser till fots. Kvinnor reser också något mer med kollektivtrafik. En kollektiv resa börjar och slutar ofta med en gångresa. Därför kan en satsning på ökad gångvänlighet upplevas som att den i något högre grad kommer till nytta för kvinnor. Samtidigt är ökad gångvänlighet i de offentliga rummen gynnsamt för alla grupper i samhället.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner lägesrapporten planerade gångåtgärder 2020 och genomförda gångåtgärder 2019. Budget för genomförande har preciserats i verksamhetsplan för 2020. För investeringsprojekt tas genomförandebeslut upp separat.

### **Slut**