

# Uppföljning handlingsplan för gång 2016-2021

Bilaga 2

[start.stockholm](http://start.stockholm)

[Rubrik]  
[Månad år]

## Sammanfattning

Sammanställningen syftar till att göra en redovisning av hur arbetet med att göra Stockholm mer gångvänligt har utvecklats samt presentera en genomförandestatus av åtgärderna i handlingsplan 2016-2021.

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplan 2016-2021 omfattas av tio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord. Åtta av åtgärderna bedöms genomförda och två av åtgärderna är påbörjade och delvis genomförda. Ingen åtgärd kvarstår helt att genomföra.

Det finns två indikatorer utpekade i gångplanen. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.

Jämförelser med tidigare års siffror är inte helt okomplicerat då urvalet och frågeställningar skiljer sig åt mellan de olika undersökningarna. En grov bedömning är dock att andelen gående och upplevelsen av staden som attraktiv är relativt oförändrad sedan 2016. Om målet skall nås till 2030 krävs ytterligare satsningar på gång och ett fortsatt konsekvent arbete med genomförandet av åtgärderna.

# Innehåll

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Sammanfattning</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>Inledning</b> .....   | <b>5</b>  |
| <b>Gångplanens mål och indikatorer</b> .....   | <b>5</b>  |
| Indikator 1: Andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030..... | 5         |
| Indikator 2: Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030.....   | 6         |
| <b>Uppföljning av åtgärderna i handlingsplan 2016-2021</b> .....   | <b>9</b>  |
| ✓ 1. Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential  | 13        |
| ✓ 2.Förbättra rekreativstråk .....   | 15        |
| ✓ 3.Genomföra en kampanj för att åtgärda lokala gångproblem.....   | 15        |
| ○ 4.Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare .....  | 16        |
| ✓ 5.Skapa en "verktygslåda" för gånganalys .....   | 16        |
| ✓ 6. Arbeta med tillfälliga åtgärder.....  | 17        |
| ○ 7. Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov   | 18        |
| ✓ 8.Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor .....  | 19        |
| ✓ 9. Mäta gångtrafiken.....  | 20        |
| ✓ 10. Genomföra "Levande Stockholm" .....  | 20        |
| <b>Förändringar och nya tankesätt under arbetets gång</b> .....  | <b>21</b> |

## Inledning

Den här sammanställningen syftar till att göra en redovisning av hur arbetet med att göra Stockholm mer gångvänligt har utvecklats samt presentera en genomförandestatus av åtgärderna i handlingsplan 2016-2021.

## Gångplanens mål och indikatorer

Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå. Handlingsplan 2016-2021 omfattas av tio åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord.

Det finns två indikatorer utpekade i gångplanen. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.

### **Indikator 1: Andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030.**

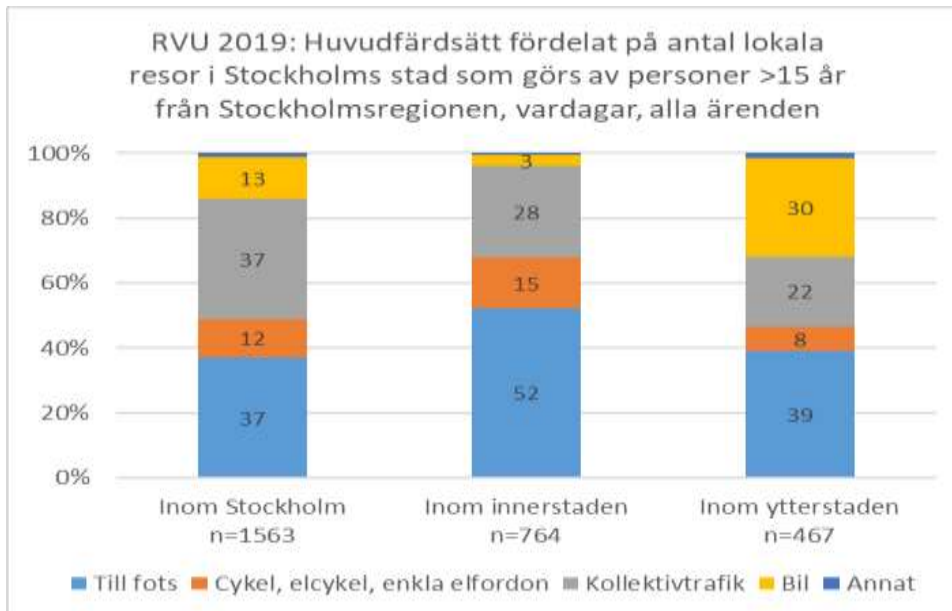
I den resvaneundersökning som genomfördes i Stockholmsregionen år 2019 av trafikförvaltningen i Region Stockholm tillsammans med bland andra Stockholms stad går det att göra olika uttag av data som ger vägledning för att bedöma måluppfyllelsen, med reservation för viss statistisk osäkerhet. Data till enkäten har samlats in kontinuerligt under hela året.

Det framgår av undersökningen att gång är huvudfärdsätt i 37 % av de lokala resorna inom Stockholms Stad<sup>1</sup>. Med drygt 1500 svarande är konfidensintervallet 2%, och andelen således varierar mellan 35-39 %. Tittar vi specifikt på innerstaden så görs 52 % av resorna inom innerstaden till fots och inom ytterstaden är motsvarande siffra 39%. Konfidensintervallet ligger i båda fallen på 4% vilket

---

<sup>1</sup> Urvalet är resor inom staden på vardagar som görs av personer mellan 16 och 84 år som bor i Stockholmsregionen (RVU 2019)

innebär en variation inom innerstaden på 48-56% och inom ytterstaden 35-43%.



Jämförelsen med tidigare års siffror är inte helt okomplicerat då urvalet skiljer sig åt mellan de olika undersökningarna. En grov bedömning är dock att andelen gående är relativt oförändrad sedan 2016. Om målet skall nås till 2030 krävs ytterligare satsningar på gång och ett fortsatt konsekvent arbete med genomförandet av åtgärderna.

## Indikator 2: Andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030

Indikatorn hänvisar till en undersökning som genomfördes år 2013 om att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska bibehållas på minst 85 procent. Sedan planens framtagande har den enkät som går ut till Stockholms medborgare förändrats och justerats.

Det är viktigt att ha kännedom om två saker vid jämförelser mellan resultat från den här typen av undersökningar över tid. Dels har det tidigare år varit två olika mätningar med olika respondenter som genomförts. Tidigare år har deltagarna inte fått alla de frågor som finns med i de senaste enkäterna utan antingen vissa av dem eller helt andra. Även urvalet de två senaste åren (2019 och 2021)<sup>2</sup> har gjorts i ett annat åldersintervall. Tidigare år har en maxålder satts

<sup>2</sup> Stockholms stad Medborgarundersökning 2021

till 79 år i urvalet. I de två senaste mätningarna har invånare upp till 100 års ålder tagits med.

Frågan om andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt är inte längre en fråga som finns med i enkäten. Däremot finns det en hel del andra nytillkomna frågor som har stor relevans för hur gående upplever staden. Ett urval av frågor från enkäten som har betydelse för upplevelsen av och möjligheten till att gå är:

- Jag upplever trafikmiljön som säker för gående i min stadsdel
- På det hela taget är det lätt att ta sig fram i min stadsdel till fots
- Jag känner mig trygg när jag går ensam hem på kvällen i den stadsdel där jag bor.
- Jag känner mig trygg i parker och grönområden
- På det hela taget är det lätt att ta sig fram i Stockholm till fots





Två nya frågor tillkom i 2019s enkät där respondenterna fick ange om de tycker att *det är lätt att ta sig fram till fots* i hela staden respektive i sin stadsdel. Det här måttet svarar väl mot två av gångplanens inriktningar att kunna och veta. De andra två inriktningarna om att vilja och våga gå representeras mer av de andra frågeställningarna, om hur respondenterna upplever trafiksäkerheten och känslan av trygghet på olika platser. Generellt kan konstateras att utifrån den här undersökningen får möjligheten till att kunna gå relativt högt betyg medan det finns mer att göra för upplevelsen av säkerhet och trygghet som är en del av hur attraktiv en stad upplevs.








## Uppföljning av åtgärderna i handlingsplan 2016-2021



Status på åtgärderna i handlingsplan 2016-2021 visas med hjälp av färgkoderna nedan, och beskrivs mer utförligt längre ner i rapporten. Åtta av åtgärderna bedöms genomförda och två av åtgärderna är påbörjade och delvis genomförda. Ingen åtgärd kvarstår helt att genomföra.




- ✓ Åtgärd genomförd
- Åtgärden påbörjad/utvecklingsmöjligheter
- Åtagandet kvarstår

| Åtgärd  | Ambition   | Vad har gjorts  | Status                |
|---|--|---|-----------------------|
| <b>1. Förbättra gång-vänligheten på ett antal stråk med hög potential</b> | Genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de utpekade stråken.  | Flera projekt har genomförts på stråken Hagastaden-Söderstaden & Hornstull – Telefonplan  | ✓<br>Åtgärd genomförd |
| <b>2. Förbättra rekreativ-stråk</b>                                       | Ett pilotprojekt på ett rekreativ-stråk.   | Rekreativ-stråket mellan Fagersjö och Farsta strand längs med Magelungen har rustats upp och förnyats.                                | ✓<br>Åtgärd genomförd |
| <b>3. Genomföra en kampanj för att åtgärda lokala gångproblem</b>         | Att få in information från medborgarna om var det finns avvikelser, hinder och olämpligheter i gångnätet för att kunna göra snabba åtgärder. | Kampanj med uppmaning om att <i>Tycka till</i> om olika utvalda gångstråk/platser och kampanj på Cykla o gå för att få in synpunkter. | ✓<br>Åtgärd genomförd |

| Åtgärd   | Ambition   | Vad har gjorts   | Status   |
|--|--|--|--|
| <p><b>4. Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare</b></p> | <p>Ge möjlighet att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd och upplysa om att avstånden mellan målpunkter är korta (inom gångavstånd).</p>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Test och utvärdering av vägvisningsskyltar genomförd.</li> <li>- Projekteringsstöd för vägvisning framtagen</li> <li>- Målpunktsanalys framtagen</li> <li>- Du är här skyltar uppsatta m. avståndsinfo</li> <li>- Storskaligt vägvisningssystem i hela staden är ej infört. Lokala skyltprogram har genomförts på vissa platser.</li> <li>- Turistvägvisning i city har satts upp.</li> </ul> | <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">Åtgärd påbörjad</p>    |
| <p><b>5. Skapa en ”verktygslåda” för gånganalys</b></p>        | <p>Att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk.</p> <p>En del av verktygslådan obligatorisk i investeringsprojekt.</p> | <p>Stöddokument som tagits fram är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Guide för Vistelseobservation</li> <li>- Planeringsstöd för gågata &amp; gångfartsområde</li> <li>- Planera för gående</li> <li>- Checklista gångvänlighet</li> <li>- Gator för gående – att välja gatutyp.</li> <li>- Praktisk guide för mätning av gångflöden</li> </ul>  | <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">Åtgärd genomförd</p> |

| Åtgärd   | Ambition  | Vad har gjorts   | Status  |
|--|---|--|---|
| <b>6.Arbeta med tillfälliga åtgärder</b>                                 | Att klargöra förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder, både internt inom staden och gentemot externa intressenter.                       | Har till viss del gjorts inom ramen för Levande Stockholm.   | <br>Åtgärd genomförd                             |
|  | Införa en mängd tillfälliga åtgärder för att förbättra för gående när så behövs eller för att testa en ev. permanent framtida lösning.                    | Levande Stockholm<br>Framtidsgator<br>Diagonala övergångsställen<br>Safe Light   | <br>Åtgärd genomförd                             |
| <b>7.Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov</b> | Att minska antalet och allvarlighetsgraden i singelolyckor för fotgängare, genom att se över metoder och prioriteringar inom gatudrift och gatuunderhåll. | Stor satsning på metodutveckling<br>Sopsaltningen har potential men anpassningar behöver göras för varje gata (ingen trottoar/gångbana är den andra lik).<br>Utmanande att hitta en metod som fungerar som en slags universell lösning som kan bli standard.<br>Olycksstatistik mäts över tid och metoden behöver utvecklas för att kunna se något resultat i siffror. | <br>Åtgärd påbörjad<br>Utvecklingsmöjlig heter |

| Åtgärd  | Ambition  | Vad har gjorts   | Status   |
|---|---|--|--|
|   | Gemensamt arbete för att hitta en prioriteringsordning av gångstråken.            | Just nu prioriteras gator med högt gångflöde och de som passar bäst för att kunna utvärdera sopsaltningsmetoden.   | <br>Åtgärd påbörjad<br>Utvecklingsmöjligheter |
|   | Testa nya metoder och driva utvecklingen åt bättre vinterväghållning på gångytor. | Se ovan! Olika tester görs på flera gator i Stockholm. Testerna följs av en utvärdering och uppföljning för att få en bättre förståelse för vad som kan förbättras och vad som redan görs bra. | <br>Åtgärd påbörjad<br>Utvecklingsmöjligheter |
| <b>8. Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor</b> | Inventering av existerande metoder för att mäta trängsel.                         | En kartläggning av använda mått och metoder i forskning och praktik, utifrån en litteraturstudie har genomförts.   | <br>Åtgärd genomförd                        |
|   | Genomföra en studie av hur Stockholms fotgängare upplever trängsel.               | En fältstudie genomfördes där bl.a. observationer av fotgängares beteende vid olika typer av sektioner, hinder och avsmalningar noterades.   | <br>Åtgärd genomförd                        |
|   | Ta fram en stockholmsanpassad metod för att värdera trängsel.                     | En guideline för mätning av trängsel på gångytor är framtagen.   | <br>Åtgärd genomförd                        |

| Åtgärd                                   | Ambition  | Vad har gjorts  | Status  |
|--|---|---|---|
| <b>9. Mäta gångtrafiken</b>              | Att samla in data om antal och andel gående på olika platser i Stockholm.   | - Mätserier sedan 2015 finns på ett antal platser.<br>- En ny mätplan har tagits fram.                | <br>Åtgärd genomförd |
|  | Utreda lämpliga mätmetoder.   | Olika metoder har testats och utretts   | <br>Åtgärd genomförd |
| <b>10. Genomföra "Levande Stockholm"</b> | Konceptet innebär tillfälliga åtgärder på platser och gator för att förstärka vistelsekvaliteter tex genom gånggator, möblering, sittplatser och underhållning. | Levande Stockholm har utvecklats genom åren och utförts med återkommande och nya satsningar varje år. | <br>Åtgärd genomförd |



## 1. Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential

I handlingsplanen finns 5 längre stråk/kopplingar utpekade som är av betydelse för gångtrafiken. Det är Spånga – Kista – Helenelund, Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan, Hornstull – Telefonplan, Fruängen – Älvsjö – Hagsätra samt Hagastaden – Söderstaden. Åtgärden avser att genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de utpekade stråken. Större projekt har genomförts på stråket Hornstull-Telefonplan och på Hagastaden – Söderstaden.

### Hornstull-Telefonplan:

Projektet har genomförts etappvis under flera år. En rad enklare åtgärder såsom komplettering av möblering, förstärkt belysning, målning och belysning i gångtunnlar, genomgående gångbanor i korsningspunkter och breddade gångytor har utförts mellan Liljeholmen och Midsommarkransen.

Större åtgärder har varit utökade torgytor med ny möblering, nya träd och belysning längs Svandammsvägen i Midsommarkransen. Dessa har utförts efter att först ha testats inom ramen för Levande Stockholm. De utökade torgytorna anlades under 2020 och är helt klara 2021. Utöver det genomfördes också en upprustning av

gångtunneln mellan Liljeholmen och Marievik, med utsmyckning framtagen av skolbarn i området. Längs stråket testades och utvärderades också ny vägvisning för gående. Resultatet av detta kan utvecklas vidare och användas på flera platser och stråk i staden.

### **Hagastaden- Söderstaden:**

Projektet har genomförts etappvis under flera år för att öka framkomligheten och komforten för fotgängare, men också tillföra nya vistelsekvaliteter i form av möblering och växtlighet. Försök med ny reglering och gatuutformning har utförts inom ramen för Levande Stockholm på flera platser längs stråket för att sedan permanentas. De tillfälliga åtgärderna gav möjlighet att samla in synpunkter och utvärdera innan åtgärderna genomfördes permanent. Längs hela Norrtullsgatan och Drottninggatan har nya sittplatser tillkommit där behov identifierats.

Genomgående gångbanor har byggts längs Norrtullsgatans korsningar med Ynglingagatan, Idungatan och Tre Liljor, för att prioritera gående. För att öka framkomligheten och komforten för fotgängare planeras åtgärder på Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan för genomförande under 2022 och 2023. Förutsättningarna för gatuträden förbättras samtidigt som ytor för gående breddas. Mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan har gatan stängts för motorfordon och istället byggts om till yta för gående med ny möblering och nya träd och belysning. En ny cykelbana har också anlagts på platsen.

Åtgärder för ökad gångvänlighet planeras också längs Gävlegatan och Vanadisvägen i kopplingen mellan Vanadisplan (Citybanans entré) och Hagastaden. Åtgärdsförslaget ger breddade gångbanor med plats för ny möblering, genomgående gångbanor längs stråken samt nya träd och förbättrad belysning. Dessutom gena gångvägar genom Vanadisplans rondell med koppling till pendeltågsstationen vid Vanadisvägen. Genomförande kan starta 2023.

Genom att bredda gångbanan på Drottninggatans östra sida mot Observatorielunden, mellan Kungstensgatan och Observatoriegatan, förbättrades förutsättningarna för fotgängare på den nordligaste delen av Drottninggatan. Framkomligheten och komforten för fotgängare ökar med en flexibel yta för vistelse och upplåtelse. Planering och projektering skedde under 2020 och genomförande planeras under 2021. Sedan tidigare har den angränsande parken rustats upp och fått nya möbler och en ny entréplats med plats för vistelse mot Drottninggatan.

Längs med Drottninggatans gågata har sex korsningar (Vattugatan, Herkulesgatan, Jakobsgratan, Fredsgatan, Tegnérgratan och Olof Palmes gata) byggts om så att gågatan passerar obruten genom korsningarna och tydligare prioriterar gående. Gågatan har också förlängts med 2 kvarter mellan Tegnérgratan och Kungstengatan och har även fått ny utformning på sträckan.

Längs med Götgratan genomförs även åtgärder för gående inom ramen för det planerade cykelprojektet.



## **2.Förbättra rekreatiönsstråk**

Målet för denna åtgärd är att genomföra ett projekt på ett rekreatiönsstråk. Det har gjorts genom en upprustning av strandpromenaden efter Magelungens strand mellan Fagersjö och Farsta strand. Projektet pågick 2017-2020. Det är ett 5 km långt stråk som nu erbjuder både upplevelser och avkoppling. Åtgärder på sträckan avsåg bl.a. två trögångbroar/spänger, en stor solbrygga, en liten lekplats, kojbyggarland, ett ungdomshäng, en ny sittyta vid 'Muren' nedanför Gräsmarksgränd, en ny sittyta med blomsteräng och en ny brygga med plats för fem rullstolar nedanför Edö serviceboende samt vägvisning för gående.

Projektet la stor vikt vid medborgardialog och att de som använde platsen skulle få var med och påverka åtgärder och utformning.



## **3.Genomföra en kampanj för att åtgärda lokala gångproblem**

Det genomfördes olika kampanjer mellan 2015-2019 med syftet att åtgärda lokala gångproblem. För att få in synpunkter och förslag till platser som behövde åtgärdas användes den redan etablerade kanalen för synpunkter "Tyck till". En del av kampanjen var anpassade budskap för gående som visades både på stadsinformationstavlor och i annonser i lokalpress.

Under kampanjperioden inkom inte så mycket synpunkter som önskat men lokala gångproblem fångas upp genom bl.a. trygghetsvandringar, medborgardialog i olika sammanhang, dialog med stadsdelsförvaltningarna, inkomna ärenden och genom de synpunkter som kommer in till "tyck till" som registreras och följs upp i trafikkontorets ordinarie verksamhet.

Inom pågående projekt för att koppla samman gångstråk mellan stadsdelar i ytterstaden har stadens "Medborgarpanel" samt stadens Facebook sida "Cykla och gå" använts för att fånga upp synpunkter och förbättringsförslag från invånarna. "Medborgarpanelen" används också för att följa upp och utvärdera de tillfälliga åtgärderna inom ramen för Levande Stockholm.

#### 4. Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare

I handlingsplanen under åtgärd 4 står; Ge möjlighet att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd och upplysa om att avstånden mellan målpunkter är korta (inom gångavstånd). Detta har gjorts på olika sätt under de senaste åren. Dels har åtgärder som syftar till att utveckla ett vägvisningssystem genomförts men också kampanjer och information för att informera om avstånd till olika målpunkter.

En utredning kring skyltutformning och en typ av målpunktsanalys har genomförts under perioden. Tre typer av skyltar togs fram och testades på sträckan Hornstull – Telefonplan. Parametrar som skilde sig åt på skyltarna var längdangivelse i m eller km, tid, närmsta t-bana, med eller utan pictogram och färgpreferens. Gångstråket markerades även med rosa folier så att det skulle vara lätt att följa. "Du är här kartor" sattes upp längs stråket, och olika evenemang utfördes för att uppmärksamma vägvisningen. En utvärdering har gjorts av de olika skyltarna. Bland annat genom en enkätstudie till de gående. Testet ledde till ett förslag till hur gångvägvisningsskylten ska se ut. Beslut har däremot inte tagits gällande införandet av ett vägvisningssystem i större skala.

"Du är här kartor" sattes också upp på sammanlagt 42 platser runt om i Stockholms innerstad, västerförorterna och söderförorterna, för att underlätta gåendes möjligheter till att orientera sig i staden. Kartornas syfte är att ge en god överblick över närområdet där kartorna är placerade. De lyfter särskilt fram trafikslaget gång med angivelser om hur långt man kan gå inom cirkelns radie på mellan 10-15 minuter.



#### 5. Skapa en "verktygslåda" för gånganalys

Åtgärden syftar till att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk.



Sedan gångplanens antagande har en mängd stöddokument tagits fram:

- Planera för gående
- Guide för Vistelseobservation
- Planeringsstöd för gågata & gångfartsområde
- Checklista gångvänlighet
- Gator för gående – att välja gatutyp.

Det är också relevant för gånganalyser att mäta gångflödet och gåendes beteende på olika ytor. Detta görs kontinuerligt i olika projekt genom mätningar och beteendeobservationer. En praktisk guide för hur gångflöden ska mätas är framtagen för att underlätta och likrikta arbetet.



## 6. Arbeta med tillfälliga åtgärder

Inom ramen för Levande Stockholm görs en mängd åtgärder som tillfälligt förbättrar för gående tex genom att stänga av gator för biltrafik under en viss period, möblera och inreda gatorna och genom aktiviteter som bidrar till stadslivet. Projektet har också fokuserat på att klargöra förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder gentemot externa intressenter genom att stärka arbetet med samarbeten och kommunikation med syfte att möjliggöra och förenkla för olika initiativ. Se åtgärd 10 för mer information om Levande Stockholm som är en egen åtgärd.

### Framtidsgator

Ytterligare ett koncept som utarbetats med tillfällig ombyggnad av gata är så kallade framtidsgator. Trafikkontoret involverades under hösten 2019 i forskningsprojektet Smarta gator som drivs av KTH i samarbete med bland andra Transportstyrelsen och Vinnova. Under våren 2020 startades Pilotprojektet Stockholms Framtidsgator. Tre gator valdes ut som pilot för att testa tillfälliga koncept som skulle stärka det offentliga rummet. Aktuella gator var Hälsingegatan, Tjärhovsgatan och Parmmätargatan och testet pågick till sommaren 2021.

Hälsingegatan var indelad i två delar med olika innehåll. Den övre delen, mellan Hälsingehöjden och Frejgatan innehöll en cykellekbanda och reglerades som gångfartsområde. Den nedre delen, mellan Frejgatan och Karlbergsvägen reglerades som gågata och var utrustad med möbler som dansbana, med studs matta, klättervägg och sandstrand.

Tjärhovsgatan sträckan mellan Södermannagatan och Nytorgsgatan, framför Katarina Norra skola reglerades i samband med Framtidsgator om till gångfartsområde och möblerades med utrustning som uteklassrum, hammock, dansgolv och aktivitetsyta m.m.

Parmmätargatan mellan Hantverkargatan och Garvargatan blev gågata och möblerades med bänkar, en klättervägg och uteklassrum m.m.

### **Diagonala övergångsställen**

Diagonala övergångsställen testades under oktober 2020 – augusti 2021 i två signalreglerade korsningar i Stockholm, Mäster Samuelsgatan – Regeringsgatan och Telefonvägen - Mikrofonvägen. Syftet var att öka framkomligheten för gående. De uppfördes med tillfällig lösning på försök och efter en utvärdering har beslut tagits om att permanenta lösningen.

### **Safe Light**

Ett annat koncept som testas på Odenplan vid Nortullsgatan – är Safe Light vilket innebär att det röda ljuset projekterar ner i marken så att det blir påtagligt rött på marken runt den signalreglerade korsningen. Syftet är att minska antalet gående mot rött och således minska antalet olyckor på platsen. Projektet ska följas upp under en längre period för att om möjligt se någon skillnad i olycksstatistiken.

## **7. Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov**

Tester av olika metoder har genomförts för att förbättra möjligheten att gå och cykla under vintersäsongen. Trottoarer och gångbanor i Stockholms stad ser ut på många olika sätt. De är olika breda, har olika underlag och är ofta möblerade med sittmöbler, papperskorgar, stolpar och träd. Dessutom är de ofta kantade av hus eller bilar. På grund av ovanstående är det viktigt att hitta rätt metoder för att snöröja och halkbekämpa trottoarer och gångbanor med olika förutsättningar.

Ett flertal trottoarer och gångbanor på Norrmalm, Södermalm och Johanneshov ingår i ett pilotprojekt. Trottoarerna och gångbanorna har valts ut för att de har olika utformning och förutsättningar. På några sträckor står det parkerade bilar intill, på andra finns träd längs gatan etc. Genom att de trottoarer som testats är geografiskt samlade underlättas uppföljningen och kontrollerna blir effektivare

och jämförbara, samtidigt kan också sträckor med olika intensiv trafiksituation mätas.

De gator som ingått i projektet är Odengatan, Norrtullsgatan, Torsgatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan, Gävlegatan, Vanadisvägen, Hälsingegatan, Norra Stationsgatan, Dalagatan, Sveavägen, Sankt Eriksgatan, Karlbergsvägen, Långholmsgatan, Hornsgatan, Rosenlundsgatan, Gullmarsplan, Gullmarsvägen, Arenavägen och Palmfeltsvägen.

På dessa gator görs bland annat:

- Tester med flera olika maskiner för sopning, plogning, sandning och saltning på utvalda trottoarer och gångbanor.
- Tester där vi sprider ut flera olika material för att bekämpa halka på de utvalda trottoarerna och gångbanorna.
- Tester för att anpassa metoder och material efter olika faktorer, såsom väderlek, gatans utformning och mängden trafik på gatan.
- Mätningar av metodernas effekt för att minska halka, vilket sedan jämförs med liknande gator med traditionell snöröjning.
- Uppföljning av åtgärderna för att bekämpa halka på utvalda trottoarer och gångbanor, med syftet att kartlägga hur gatans skick, utformning och trafikmängd påverkar resultatet.

Tillsammans med VTI testas också olika strån på borstar; hårda, mjuka, plast, stål osv samt mängd saltlake som är mest optimalt ur olika aspekter.



## **8. Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor**

En metod för bedömning av trängsel på gångbanor har arbetats fram. En förenklad guideline med måttskala och tillhörande arbetsordning för att mäta och bedöma trängsel och framkomlighet på stadens gångytor har också tagits fram. Måttet och arbetsordningen är tänkt att kunna användas för:

- Dimensionering av ytor vid nyproduktion
- Underlag för att motivera breddning av befintliga ytor
- Underlag för att motivera gåendes ytanspråk vid omvandling av gator
- Upplåtelse och TA-planer



## 9. Mäta gångtrafiken

Mätning av gångflöden har genomförts årligen inom staden sedan 2012. Mätplatserna har varit i stort sätt samma som för cykelräkningarna.

Parallellt har ett arbete pågått med att ta fram en ny mätplan för att följa gångutvecklingen över tid. Den nya planen avser ca 100 mätplatser fördelade på innerstaden, västerort och söderort. Gångmätningarna kommer fortsatt genomföras manuellt, då det är den bästa och mest lovvärda metoden som idag finns att tillgå för flödesmätning för gång. Kontoret tittar alltid på olika metoder för mätning och viktiga parametrar är att kvaliteten på data är så bra som möjligt och att kostnaderna är rimliga.

Det finns även sju fasta stationer för att mäta gång där videoteknik används. De ger möjlighet till att se års-, månads- och dygnsvariationer i gångflödet samt flöde relaterat till väder. Manuella mätningar kan också indexerats efter de fasta stationerna. Men de fasta stationerna är relativt kostsamma och mindre driftsäkra vilket gör dem mindre attraktiva i stor skala.

I centrala delen av staden utför även City i samverkan (Stockholm Citys organisation för offentlig-privat samverkan) årliga räkningar av gångtrafikanter. Medlemmarna är Stockholms stad, fastighetsägare, handeln, samt enskilda företag och organisationer.



## 10. Genomföra "Levande Stockholm"

Konceptet Levande Stockholm har på fem år (2015-2020) gått från att omfatta två sommargånggator på Södermalm till att omfatta drygt tjugo platser i hela staden. Syftet har gått från att levandegöra stadens offentliga rum och från att handla om attraktivitet och trivsamma miljöer till att även innefatta trygghet i stor utsträckning. Konceptet har utvecklats till gator och torg både i innerstaden och ytterstaden och genomförs både på sommaren och på vintern. Fler samarbeten med bland annat stadsdelsförvaltningar, kulturförvaltningen och näringsliv har etablerats och dialogen med medborgare, verksamheter, fastighetsägare och andra förvaltningar i staden har utvecklats.

Platserna har utvecklats med nya möbler, nya koncept och annan utrustning. Kulturinnehållet på platserna har dubblats i omfattning och kontoret har stärkt kommunikationen utvecklat metoder och arbetssätt.

Med tiden har konceptet också fått ökad betydelse som testplattform inför permanent ombyggnation. Tillfälliga lösningar kan testas och utvärderas, vilket sker både på gator och torg. Utöver Drottninggatan och Norrtullsgatan kan även Nockeby torg nämnas, vilket byggs om under 2021.

## **Förändringar och nya tankesätt under arbetets gång**

Prioriteringarna för investeringsåtgärder har övergått från de utpekade stråken i den gamla handlingsplanen till andra stråk och platser där behovet av åtgärder har bedömts mer fördelaktiga för fler. T ex har åtgärderna riktats mer mot huvudgångstråk i innerstaden, där gående kan ges ökad framkomlighet och komfort, samtidigt som kollektivtrafiken kan avlastas på samma stråk. I ytterstaden har fokus riktats mot gångstråk, som kopplar samman stadsdelar och som bl a bidrar till ett ökat serviceutbud för boende i de yttre delarna av staden.

Ett behov för arbetet med gång framöver som har visat sig under arbetet med gamla handlingsplanen är insatser på kortare stråk, nära knutpunkter, som kollektivtrafikknutpunkter med många resande. De största vinsterna för gående kan göras genom att det i alla stadsutvecklingsprojekt medvetet görs överväganden som gynnar gång och att åtgärder för ökad gångvänlighet genomförs. Genom ökad medvetenhet om gående som trafikslag kan vi få ut större nytta och ökad gångvänlighet på många platser och stråk.

För fortsatt arbete bör tonvikten ligga på åtgärder som ökar vardagsresandet till fots för att nå målet om ökad andel gående i staden, då gång är ett hållbart trafikslag vilket gynnar både staden och den enskilda personen. Gång är också en del i kombinationsresan gång och kollektivtrafik, ett annat prioriterat färdmedel. Vi behöver satsa på resursstarka färdmedel och gång är ett sådant. Arbetet med att skapa stråk som människor vill och vågar vistas på är fortsatt viktigt. Våra tillfälliga åtgärder och att öka vistelsekvaliteter på stråken blir viktigt för fortsatt gångarbete men att rusta upp rekreativstråk bör inte ha högsta prioritet i kommande plan då det inte är här flest går.

Fortsatt och kanske ännu viktigare framöver blir att testa nytt och jobba mer med tillfälliga åtgärder som ett led i att utveckla staden och utvärdera permanenta åtgärder innan de utförs.

Det är också viktigt att ta med oss det vi lärt oss i arbetet och i framtagandet av olika planeringsstöd och guider, för att sprida kunskapen vidare inom kontoret och inom staden.