

En del av framkomlighetsstrategin

Gångplan



Innehåll

Inledning2

Stockholm idag – nulägesbeskrivning4

Vad är ett gångvänligt Stockholm? 14

Handlingsplan20

Inledning

Det finns många fördelar med att fler människor väljer att gå, både för den enskilda personen och för samhället i stort. Gångplanen är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och beskriver hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad.

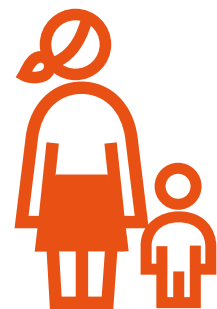
Bra på många sätt

Att många människor går i en stad gör den attraktiv. Den som går blir en del av stadslivet och bidrar genom sin närvaro till möten och till att göra utemiljön trygg och intressant för andra gående. En större andel fotgängare i trafiksystemet ger mindre påverkan på klimat och miljö. Både på individnivå och på samhällsnivå ger ett ökat gående också hälsovinster. Att andelen gående ökar kan frigöra kapacitet i trafiksystemet, eftersom en person som går tar mindre plats än exempelvis en person som kör bil.

En del av framkomlighetsstrategin

Gångplanen utgår från Stockholms trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som anger mål för trafiken i ett växande Stockholm. Framkomlighetsstrategin handlar till stor del om prioriteringar för att använda det tillgängliga gatuutrymmet så effektivt som möjligt. De tre kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik, gång och cykel har en nyckelroll i stadens transportsystem.

Planer för ytvägnätets kollektivtrafik och för pendlingscykling är framtagna, liksom planer och strategier för bland annat parkering, leveranstrafik och



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

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

Framkomlighetsstrategin är baserad på Stockholms översiktsplan, där utgångspunkten är att det ska vara möjligt att på ett tryggt sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. Detta ska åstadkommas genom att fortsätta stärka och utvidga stadens centrala delar, satsa på förtätning i nio attraktiva tyngdpunkter som redan har god kollektivtrafiktillgång, koppla samman stadens delar med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik, och främja en levande stadsmiljö i hela staden.

En del av arbetet med en hållbar stad

Att skapa goda förutsättningar för gång för samtliga invånare i Stockholm är ett sätt att komma närmare målet om en hållbar stad. I Stockholms miljöprogram finns mål om att gång- och cykelresandet i staden ska öka och att klimatpåverkan från resorna i staden ska minska. Enligt Stockholms stads idrottspolitiska program ska staden arbeta för att alla invånare i Stockholm ska vara och förbli fysiskt aktiva.

Stadens program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning har som det första av sju mål att alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö. Detta är en princip som trafikkontoret alltid ska följa i sitt arbete, alltså även inom arbetet som bedrivs utifrån gångplanen

Syfte och mål

Syftet med gångplanen är att beskriva vad vi vet om den nuvarande situationen för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020.

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

Två av målen i framkomlighetsstrategin är viktiga ur ett gångperspektiv och används som indikatorer för arbetet med gångfrågor i Stockholm. Den första indikatorn är att andelen lokala resor (inom innerstaden respektive söder- eller västerort) som sker med gång ska vara minst 60 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Idag är andelarna 54 respektive 35 procent.¹ Den andra indikatorn är att andelen människor som upplever stadens gaturum som attraktivt ska behållas på minst 85 procent år 2030, vilket är samma andel som 2013.

Minst
85%
upplever stadens gaturum
som attraktivt

Minst
50%
av de lokala resorna i
ytterstaden

och minst
60%
av de lokala resorna
i innerstaden sker till
fots år 2030

Stockholm idag

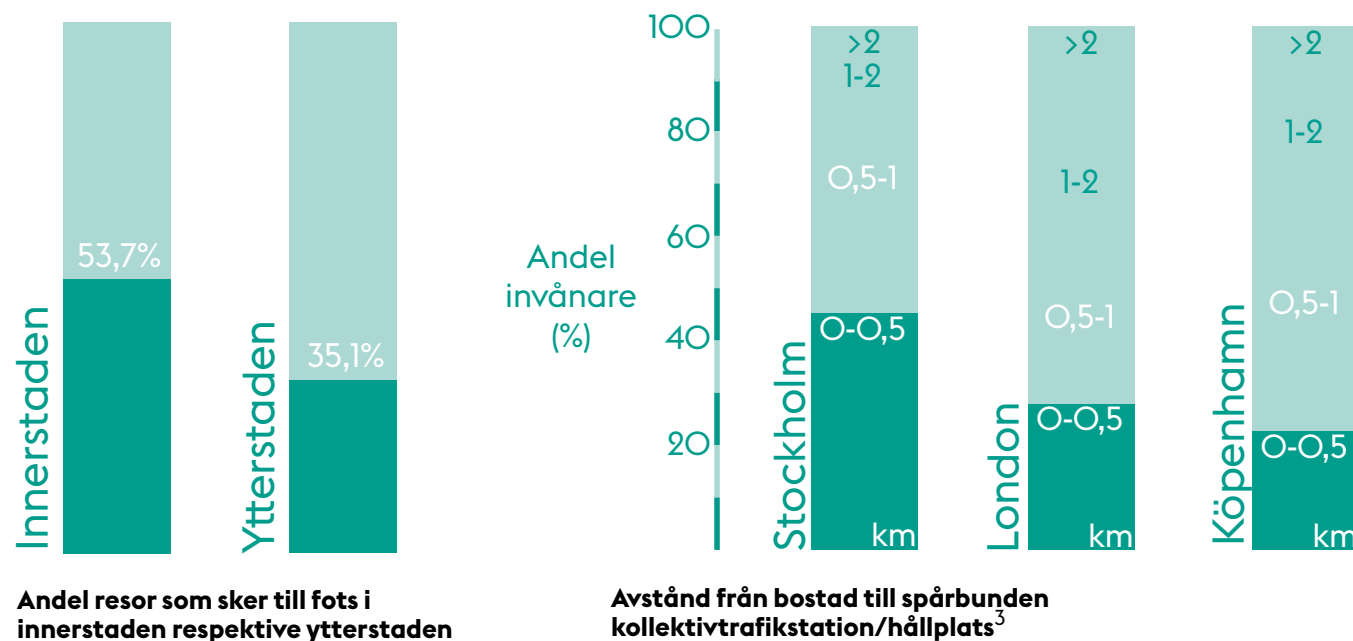
Stockholm växer snabbare än någonsin i modern tid. Det ställer höga krav på hur staden utvecklas. En gångvänlig stad kan locka människor som åker bil eller kollektivt att gå istället. Stockholmare går redan idag mycket och långt men staden har goda förutsättningar för att ytterligare öka andelen gående.

Gåendet påverkas av den fysiska miljön

Stockholm har goda förutsättningar för gång. 38 procent av alla resor inom Stockholms stad görs till fots, vilket är en ganska hög andel jämfört med andra europeiska städer. Gångresorna är flest i de centrala delarna av staden. I innerstaden är andelen nästan 54 procent, medan den i ytterstaden är 35 procent.¹ Skälet till den ojämna fördelningen kan vara att innerstaden i Stockholm oftast är tätare bebyggd och mer funktionsblandad än ytterstaden. Eftersom det är närmare till de målpunkter man vill nå i innerstaden är sannolikheten större att man går där än i ytterstaden.

Att egenskaperna hos närområdet påverkar hur fysiskt aktiva de boende är har visats i en doktorsavhandling. Enligt avhandlingen har personer som bor i områden i Stockholm med goda möjligheter till gång en högre grad av fysisk aktivitet, med mer gående till vardags, än personer som bor i områden med sämre möjligheter till gång. Detta gäller oavsett individernas inkomst, kön, ålder och bilinnehav. Två faktorer i närområdets utformning – bebyggelsetäthet och funktionsblandning – visade sig spela roll för dess gångvänlighet. Detta gällde oavsett var i staden området låg.²

38%
av alla resor inom
Stockholms stad
görs till fots.



Stockholm växer både som stad och som tätortsregion näst snabbast i Västeuropa med två procents befolkningstillväxt per år.⁴ För att behålla en god framkomlighet måste gångandelen vara fortsatt stor, och helst växa, för att gatuutrymmet ska räcka till när befolkningen ökar.

Olika grupper har olika förutsättningar och behov

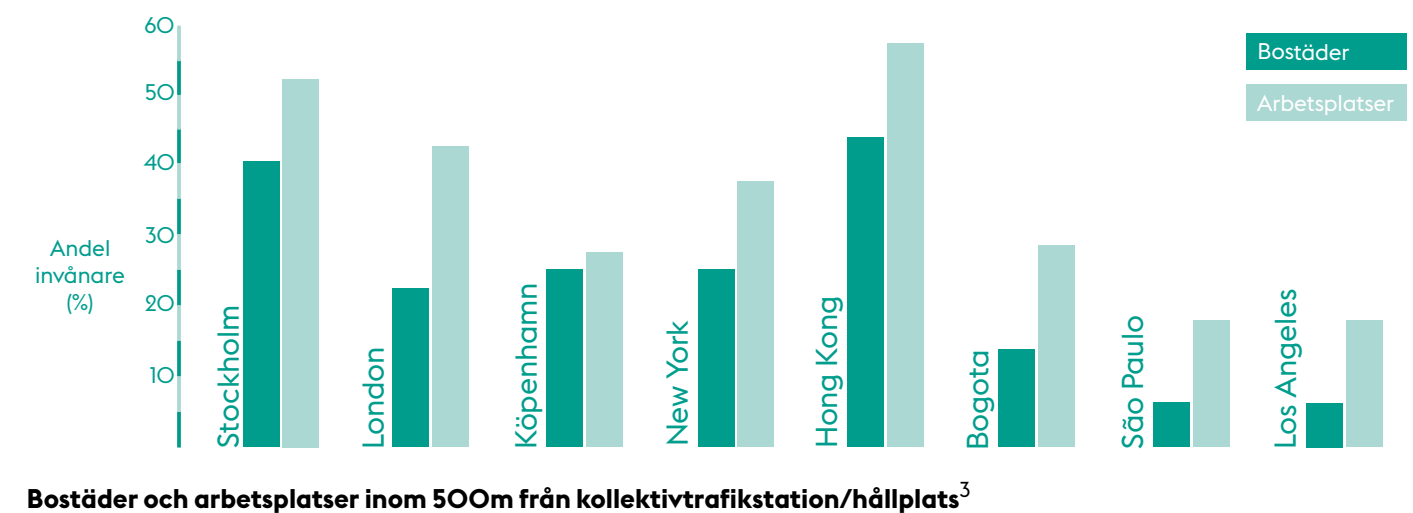
För stora delar av befolkningen är det fler faktorer än bebyggelsetäthet och funktionsblandning som avgör hur användbar den fysiska miljön är. Detta påverkar den fysiska aktiviteten. Personer med funktionsnedsättning är som grupp mindre fysiskt aktiva än genomsnittsbefolkningen. Forskningen om detta är bristfällig, men enligt en rapport från Folkhälsoinstitutet går det att dra slutsatsen att brister i den fysiska miljön bidrar till lägre fysisk aktivitet hos gruppen personer med funktionsnedsättning. Omfattningen av betydelsen beror både på utformningen av den fysiska miljön och på funktionsnedsättningens art och omfattning.⁵ Än så länge finns inga Stockholmsspecifika undersökningar om hur den fysiska miljöns utformning påverkar hur den används av personer med funktionsnedsättning.

I dagens svenska samhälle har barns rörelsefrihet försämrats, dels på grund av att avståndet till målpunkter har ökat, till exempel på grund av att det fria skolvalet gör att man inte alltid går i sin närmaste skola, och dels för att biltrafiken har ökat. Eftersom många föräldrar upplever trafikmiljön som osäker för barn ökar också skjutsandet av barn i bil. Detta leder sammantaget till att barns fysiska aktivitet minskar. I början av 1980-talet gick 94 procent av barnen i åldrarna 7–9 år ensamma till skolan. År 2000 hade siffran sjunkit till 77 procent. År 2007 var samma siffra nere på 30 procent.



Stockholm växer näst snabbast i Västeuropa med en befolkningstillväxt på

2%





Gångresornas längd

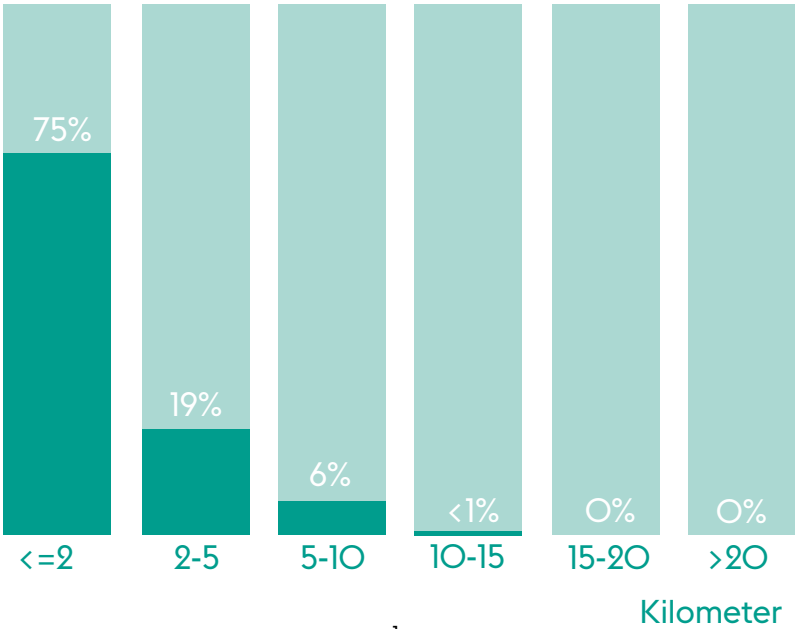
Stockholm är byggt så att invånarna har närmare till kollektivtrafiken än i många andra storstäder. Det gäller både avstånd från arbetsplats och från bostad.³ Det innebär att många reser kollektivt till och från arbetet. Därmed går de korta sträckor mellan kollektivtrafiken och målpunkten.

I genomsnitt går en stockholmare cirka 300 meter till eller från kollektivtrafiken. Den höga kollektivtrafikandelen i Stockholm, andelen är 34 procent av vardagsresorna inom Stockholms stad, för alltså med sig mer gående än om invånarna till exempel hade kört bil.¹

När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. 19 procent av alla vardagsresor i Stockholm under 2 km sker med kollektivtrafik och bil. För korta resor kan det alltså finnas en viss potential att öka andelen gångresor. Andelen minskar dock kraftigt för reslängder över 2–2,5 km.¹

Mycket av statistiken ovan är hämtad från RVU Sverige, som är en resvaneundersökning som omfattar slumpmässigt utvalda individer som bor i Sverige och är mellan 6 och 84 år gamla. RVU:n är ett komplext verktyg men fångar inte alla resor som görs till fots. Fokus ligger på resor mellan hemmet och studier eller arbete. Till exempel saknas utländska besökares resande i statistiken.

En gångresa är ungefär
1,6 km



Gångandel för olika långa resor¹



Kartor över offentliga data från promenader och löprundor gjorda med appen Runkeeper med startpunkt inom Stockholm. Till vänster promenader och till höger löprundor. De data som kartorna baserar sig på är inte ett representativt urval av hur befolkningen i Stockholm använder utemiljön för rekreation. Kartorna ska därför endast ses som en illustration. Två observationer är att kajer och stränder verkar vara attraktiva miljöer för löpning och promenader, men att nästan hela gatunätet används för löpning och promenader i någon utsträckning.⁶

Om det tar mer än

5 min

att gå sjunker andelen som väljer att gå¹

Rekreativ gång

Resor med samma start- och målpunkt räknas inte som huvudresor i RVU:n och försvinner därmed från en del av statistiken. Exempel på en typ av förflyttning som ofta har samma start- och målpunkt är löprundor och promenader. Ur ett gångperspektiv kan det vara intressant att ta reda på var människor väljer att springa eller promenera, eftersom det är vanligt att välja natursköna vägar eller vägar som är attraktiva på något annat sätt.

Gångflöden. Exemplet Drottninggatan



45 000

promenerar på Drottninggatan en vardag (mån-tors)

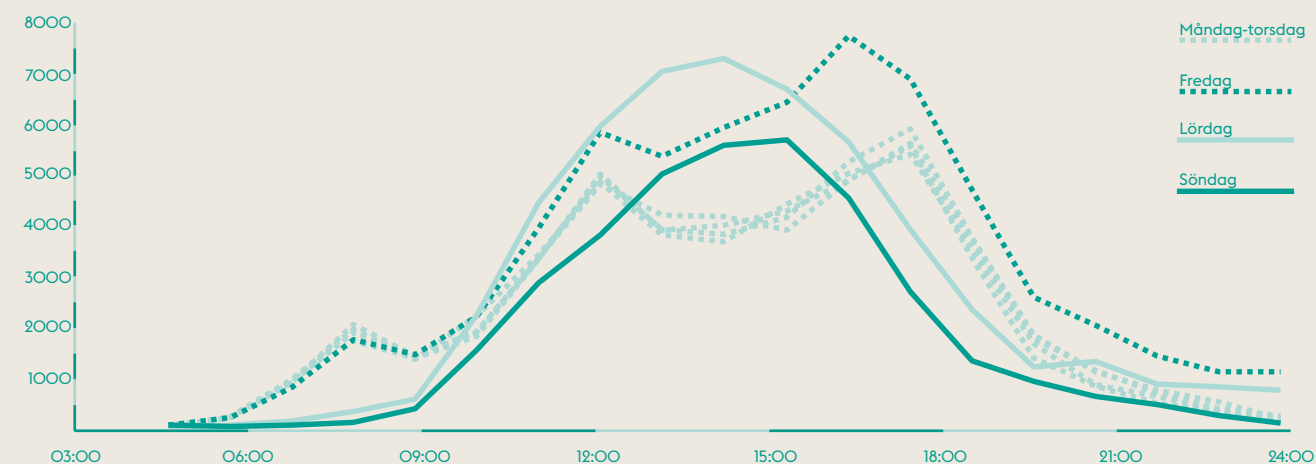
På helgen (lördag) är de

50 000

För att undersöka gångflödet på ett specifikt stråk behövs platsspecifika mätningar av gångtrafiken. Kontinuerlig mätning av gångtrafiken finns idag endast på en plats i Stockholm, Drottninggatan.

Drottninggatan (mätt i ett snitt i höjd med Bryggargatan) trafikeras av i genomsnitt 45 000 personer en vardag (måndag-torsdag), 60 000 personer en fredag, 50 000 personer en lördag och 35 000 personer en söndag. Som jämförelse trafikeras Sveavägen av cirka 26 000 motorfordon en vanlig vardag.

Maxtimmen på Drottninggatan infaller på fredag eftermiddag mellan 16 och 17, med cirka 7 700 personer. På helgen infaller maxtimmen på lördagen mellan 14 och 15, med 7 200 personer.⁶ Kurvan är ett exempel på en gata som används av människor som shoppar och som trafikeras mest under de tider på dygnet då butiker och caféer har öppet. Antalet fotgängare sjunker brant när butikerna har stängt. Topparna på vardagarna under morgon, lunch och kväll visar att gatan även används av människor på väg till och från arbetet.



Variation i gångflöde på Drottninggatan i centrala Stockholm⁷



Gångvanor

2012 gjordes en undersökning bland boende i Stockholm inklusive grannkommuner. Där ställdes frågan varför man inte gick några längre sträckor till fots. De vanligaste svaren (39 respektive 36 procent) var att restiden eller sträckan var för lång för att gå. Det tredje vanligaste svaret var dåligt väder (12 procent), och det fjärde vanligaste var att det inte var tryggt att gå ensam/när det är mörkt ute (11 procent).⁸

Stockholms stads trygghetsenkät, som görs vart tredje år, visar att den upplevda tryggheten har ökat i Stockholm under de senaste åren. År 2008 var det 10 procent som var mycket oroliga för brott eller som inte gick ut på grund av oro för brott. 2011 hade siffran minskat till 8 procent. Stockholmare är också ganska nöjda med tillgången på gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik i sin stadsdel. 68 procent av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö.⁹

Enligt en attitydundersökning utförd av trafikkontoret upplever 64 procent av kvinnorna och 59 procent av männen otrygghet i trafiken. Många fotgängare upplever att särskilt cyklister visar dem mindre hänsyn i trafiken än vad de får av fotgängaren. Cyklister upplever i sin tur att både bilister, fotgängare och andra cyklister visar dem mindre hänsyn än vad de får.¹⁰

2011 genomfördes en intervjuundersökning om gångvanor i Liljeholmen. I undersökningen framkom önskemål och förslag för att förbättra för gående, bland annat:¹¹

- fler, genare och bredare gångförbindelser
- separering av gång- och cykeltrafik
- bättre belysning
- säkra, tydliga och fler övergångsställen
- fler sittplatser
- vägvisning
- mötesplatser och uteserveringar
- gågator och minskning av ytor för biltrafik
- tydliggöra vilka ytor som är för gående
- uppsnyggning av stadsmiljöerna och beskärning av buskage
- underhåll, renhållning och snöröjning av skolvägar.

68%

av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med sin utomhusmiljö

64 %

av kvinnorna och

59 %

av männen upplever otrygghet i trafiken.





57%

av alla kollisionsolyckor
sker i innerstaden jämfört
med

35%

i ytterstaden

8%

har okänd position

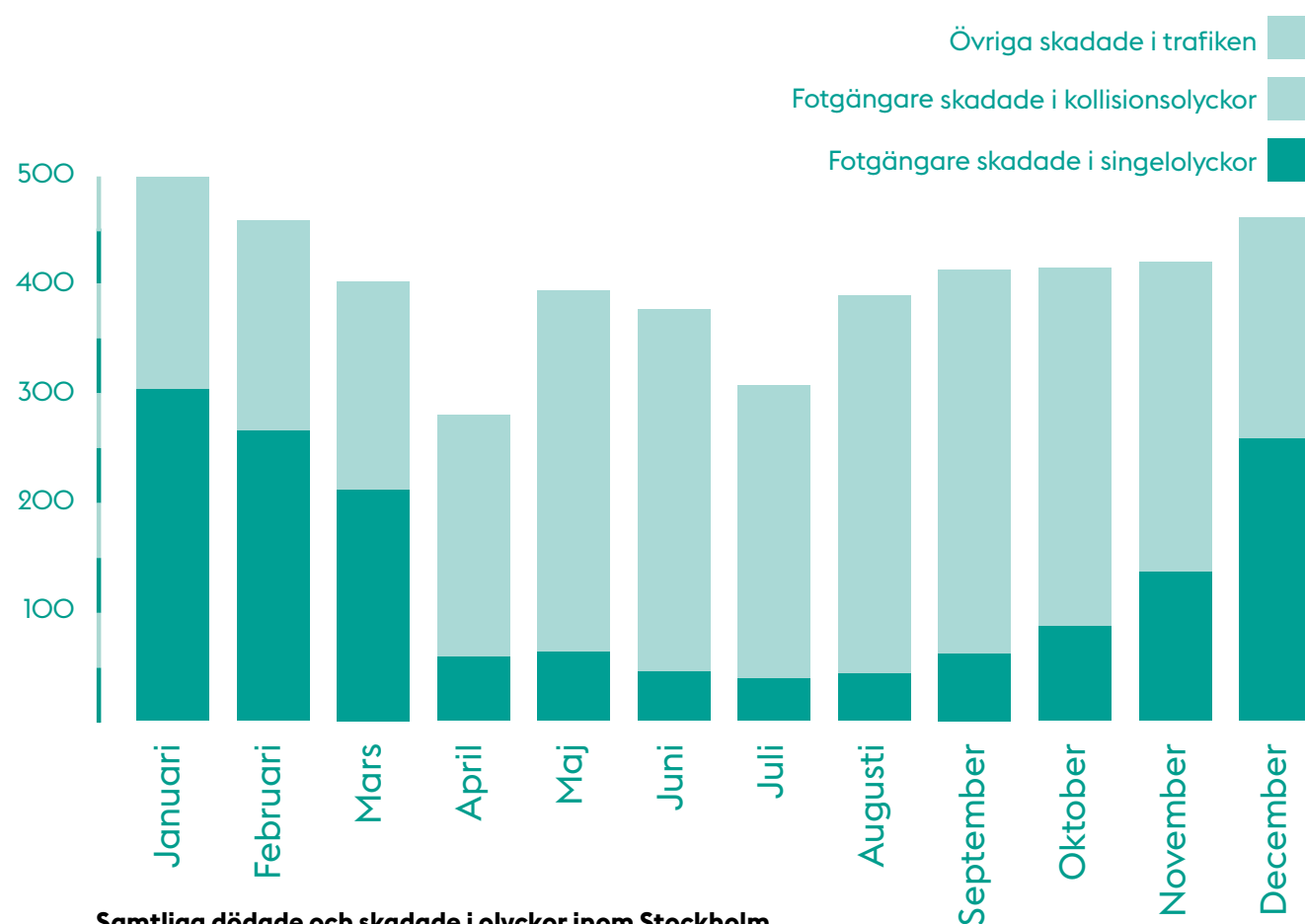
Olyckor

2013 var det 358 fotgängare i Stockholm som skadades i kollision med någon typ av fordon. Tre av dessa personer dog på grund av kollisionen. De flesta olyckor av denna typ sker i innerstaden, på grund av att det finns en större andel fotgängare där. Oftast sker denna typ av olycka på gator med stora flöden av fordon och människor.

Antalet gående som skadades i singelolyckor samma år, alltså utan inblandning av andra trafikanter, var 1482 personer. 66 av dessa blev allvarligt skadade. Singelolyckorna sker i lika stor utsträckning i ytterstaden som i innerstaden.¹²

Under åren 2009–2013 orsakades knappt 60 procent av fotgängares singelolyckor av halka, snö eller is.¹³ Två tredjedelar av de fotgängare som skadas i singelolyckor är kvinnor. Statistiken visar att en större andel av de oskyddade trafikanterna, alltså gående, cyklister, mopedister och motorcyklister, får svårare skador än de som åker i bil.¹²

För gruppen äldre kan en singelolycka som fotgängare ge allvarliga konsekvenser. Speciellt de äldre kvinnorna behöver ofta långa vårdtider för sina skador. De singelolyckor som fotgängare i Stockholm råkar ut för kostar samhället en halv miljard kronor årligen.¹⁴



Samtliga dödade och skadade i olyckor inom Stockholm.
Redovisat i medelvärde för åren 2010-2013 uppdelade per månad.



kunna
vilja
veta
våga
gå!

Vad är ett gångvänligt Stockholm?

I ett gångvänligt Stockholm finns ett finmaskigt gångnät. Fler väljer att gå istället för att ta bilen. Det är lätt att hitta och medborgarna känner sig trygga. Platser och mötespunkter är väl omhändertagna och inbjuder till möten och vistelse. Stadens offentliga rum ger förutsättningar för att alla invånare och besökare ska kunna, vilja, veta och våga gå. Flera projekt i linje med gångplanens målbild har genomförts eller pågår idag inom staden. Det finns också arbetsområden som behöver utvecklas mer för att målbilden ska kunna uppnås i hela staden.

Syfte och funktion

I detta kapitel presenteras en målbild för ett gångvänligt Stockholm, bestående av fyra nyckelord. Målbilden har flera syften:

- Sammanfatta Stockholms vision om den gångvänliga staden
- Utgöra en utgångspunkt för att inventera gångvänligheten på en befintlig plats jämfört med idealtillståndet
- Vara ett verktyg för att skapa goda förutsättningar för gång inom stadens stadsutvecklingsprojekt

Målbildens nyckelord: **kunna**, **vilja**, **veta** och **våga** beskrivs nedan. Samtliga egenskaper hos varje nyckelord kommer sällan att kunna uppfyllas på en och samma plats. Målsättningen är att uppfylla så många egenskaper som möjligt. Är det få egenskaper som går att uppfylla måste dessa få extra god kvalitet. Som exempel kan ett gångstråk med dålig överblickbarhet från omgivningen behöva få extra god belysning för att människor ska våga gå där, särskilt under de tider på dygnet då gångflödet är litet.



Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.

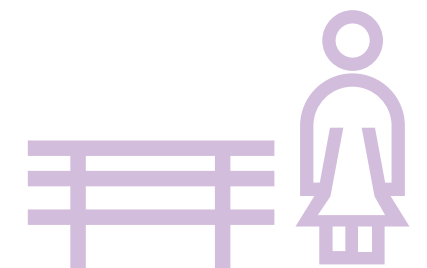
Pågående arbete

- Stadens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har pågått under mer än 15 år. Varje förvaltning har idag ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom sitt verksamhetsområde. Inom trafikkontoret har arbetet i den befintliga gatumiljön till stor del handlat om att ta bort så kallade enkelt avhjälpta hinder, till exempel hindrande kanter, bristande kontrastmarkeringar och ojämna beläggingsmaterial, och att bevaka att nya hinder inte tillkommer. Stadens handbok för god tillgänglighet används i stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa att resultatet blir tillgängliga och användbara offentliga rum.
- Trafikkontoret arbetar på flera sätt med att öka kvaliteten på vinterväghållningen i staden. Entreprenörer utbildas för att öka kunskapen om behoven hos de oskyddade trafikanterna, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Nya upphandlingar har också gjorts med mer specificerade krav och en ökad kontroll av hur uppdragen utförs. Det pågår också ett arbete med jämställd snöröjning där behoven hos gående och cyklister ska få ökad prioritet.

Utvecklingspotential

- Genom att ta reda på mer om var vi har många fotgängare i staden kan vi lägga mer resurser på de viktigaste stråken, till exempel på gatudrift och gatuunderhåll, samt kontroll av upplåtelser och annat som kan påverka fotgängares framkomlighet.
- När staden växer och nya invånare flyttar in blir trängsel på gångbanor vanligare nära viktiga målpunkter och i de centrala delarna av staden. Vi behöver ta reda på mer om var trängseln är värst och hur vi undviker en ohållbar trafiksituation för fotgängarna.
- I ytterstaden är det ofta svårt att som fotgängare ta sig till närliggande stadsdelar på grund av barriärer, till exempel spår, större vägar, otrygga grönområden eller vattendrag. Vi behöver arbeta med att minska eller överbygga isolerande barriärer för att skapa en mer integrerad stad.

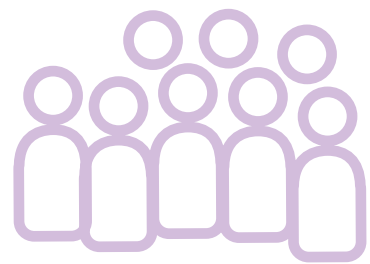
kunna
vilja
veta
våga
gå!



kunna
vilja
veta
våga
gå!



Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.



Pågående arbete

- Stockholms översiktsplan tydliggör vikten av funktionsblandning vid planering av ny bebyggelse, för att skapa befolkade och innehållsrika offentliga rum med levande bottenvåningar. Planen beskriver en trafikhierarki där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik är viktigast. Ambitionen att bygga tätt i stråk som kopplar samman stadens delar ger också förutsättningar för en befolkad och innehållsrik stadsmiljö.
- Handboken Gata Stockholm ska skapa goda förutsättningar för en enhetlig standard för indelningen av gator i ytor avsedda för olika trafikslag, trädplantering med mera, och utgöra ett stöd vid prioritering mellan olika funktioner. Handboken Kaj och Strand Stockholm är en vägledning för vattennära miljöer i centrala staden, som ofta utgör viktiga promenad- och vistelsestråk.
- Under sommaren 2015 har delar av Swedenborgsgatan och Skånegatan omvandlats till gågator på försök, för att bli mer attraktiva för gångtrafikanter och ge utrymme för mer vistelse och aktiviteter.

Utvecklingspotential

- Platser och stråk som har potential att kunna bli gågator eller gångfartsområden behöver identifieras. Hur gatan regleras är ett oerhört potent verktyg för att skapa levande gaturum. Omfördelning av gatuutrymmet kan vara antingen en tillfällig åtgärd, till exempel under sommarmånaderna, eller en permanent förändring som också kan följas av en gatuombyggnad för att ytterligare öka attraktiviteten.

Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.

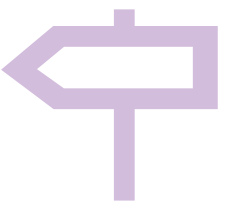
Pågående arbete

- Stockholms gatu- och parkmiljöer har ett sammanhängande formspråk där samma beläggingsmaterial återkommer på gångytor i hela staden. Detta gör det enkelt att förstå vilka ytor som är till för gående. Det finns typritningar för till exempel övergångsställen, gångpassager och genomgående gångbanor som säkerställer att utformningen blir likadan i hela staden. Det hjälper invånarna att känna igen sig och förstå vilket beteende som förväntas av dem och övriga trafikanter.
- Ett arbete med ett skyltprogram för Stockholms parker pågår inom trafikkontoret i samarbete med stadsdelsförvaltningarna.
- Sedan några år tillbaka arbetar trafikkontoret med att åtgärda bristen på ledstråk på öppna ytor och torg i staden. Ledstråk omfattas av lagkraven på tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning.

Utvecklingspotential

- Ibland går den genaste vägen för fotgängare över fastighetsmark eller till och med inomhus, till exempel över en tomt med flerbilshus eller via en galleria. Genvägar som skulle kunna användas av flera bör synliggöras, till exempel genom vägvisning. Detta arbete måste ske i samarbete med fastighetsägare och andra berörda aktörer, till exempel trafikförvaltningen.
- Det digitaliserade gångvägnätet bör göras tillgängligt för utvecklare via stadens satsning på öppna data. Syftet är att få fram vägvisningstjänster och andra tjänster som kan vara till nytta för allmänheten.

kunna
vilja
veta
våga
gå!



kunna
vilja
veta
våga
gå!



Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

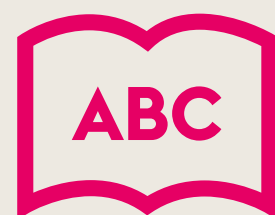
Pågående arbete

- Staden ordnar lokala trygghetsvandringar med fokus på gång- och parkmiljöer. Syftet är att tillsammans med boende i ett område identifiera otrygga platser och förbättra dem, till exempel genom mer belysning och underhåll av vegetation.
- Trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad anger mål och inriktning för stadens trafiksäkerhetsarbete. Behoven hos dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister, ska särskilt beaktas. De mål som har direkt koppling till gångtrafikanternas säkerhet är att anpassa hastigheten hos fordonstrafiken, säkra huvudgator, samt god standard på drift och underhåll.
- Att trafiksäkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordons- trafik är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. En översyn av övergångsställen där det finns två eller flera körfält i samma riktning har genomförts. Ett antal av platserna åtgärdas varje år för att skapa en säkrare trafikmiljö.
- Staden arbetar aktivt med att förbättra trafiksäkerheten runt skolor. Åtgärderna innefattar både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. De fysiska åtgärderna utgörs av säkring av gångpassager, hastighetsdämpande åtgärder, förbättringar av gång- och cykelnätet samt förbättrad belysning. Genom att skapa goda förutsättningar för barn att gå och cykla till och från skolan får barnen tidigt med sig ett beteende och en syn på transporter där gång och cykel är viktiga beståndsdelar.
- Förskolor och skolor som har behov av att passera särskilt trafikerade gator kan ansöka hos trafikkontoret om att få en utrustning i signalanläggningen som ger förlängd gröntid, med syfte att öka trafiksäkerheten
- I cykelplanen betonas att det är viktigt att separera fotgängare och cyklister och att ge mer utrymme till båda trafikslagen för att minska mängden otrygghet och konflikter. Just nu pågår ett forskningsprojekt som ska ta fram utformningsprinciper för platser där gång- och cykelströmmarna korsar varandra. Ett arbete med att hitta metoder och utformningar för att minska konflikter mellan gående och cyklister har inletts.

Utvecklingspotential

- Kopplingen mellan hur många fotgängare som råkar ut för singelolyckor och gångytornas status och prioritet när det gäller drift och underhåll behöver undersökas.
- Arbetet med att skapa utomhusmiljöer som upplevs som trygga av fotgängare behöver stärkas.





Handlingsplan

Denna handlingsplan innehåller åtgärder för att förbättra Stockholms gångvänlighet fram till år 2020. Genom åtgärderna kommer gångvägnätet att förbättras. Staden får tillgång till bättre verktyg och metoder för att prioritera gångtrafikanternas behov, och en ökad kunskap om var, när och hur gående rör sig. Åtgärderna bidrar till att invånare och besökare i Stockholm kommer att kunna, vilja, veta och våga – Gå!

Syfte med handlingsplanens åtgärder

Åtgärderna som är föreslagna i handlingsplanen är tänkta att råda bot på problem för fotgängare i stadens utformning, och att prioritera fotgängare högre i stadens befintliga verksamhet och projekt. Detta ska ske genom ökad kunskap om Stockholms fotgängare och deras behov, nya verktyg och metoder, samt kunskap om vad som skapar en attraktiv gångmiljö.

I den växande staden ska de nya och gamla delarna länkas samman med goda gångmiljöer. Stadens nya och förtätade delar behöver goda gångförbindelser, både till kollektivtrafiken och till omgivande stadsdelar. I den befintliga staden finns platser och stråk där gatunätets kapacitet och attraktivitet kan ökas genom att gångytorna utökas och görs mer attraktiva.

Inom redan existerande projekt och verksamheter i staden behövs utvecklingsarbete och nya rutiner och verktyg för att ge gångtrafiken rätt prioritet. Kunskapen om stadens fotgängare behöver öka, för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan behoven hos olika trafikslag, och för att det ska finnas underlag som leder till genomtänkta investeringar.

Kostnader

Vid varje åtgärd i handlingsplanen finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna har en årlig kostnad, medan kostnaden för andra åtgärder kommer att variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i. Totalsumman för alla åtgärder blir 180 miljoner, varav 60 miljoner kronor är investeringskostnader. Samtliga siffror är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg.



Åtgärder

Åtgärd

1

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret, i de fall där förtätningar är planerade längs med samma stråk, tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret

Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga

Uppskattad kostnad

26 miljoner kronor för tre pilotprojekt

Förbättra gångvänligheten på ett antal stråk med hög potential

Åtgärden syftar till att förbättra ett antal strategiskt viktiga stråk. Stråken har potential att bli viktiga gångstråk i framtiden, eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Några av stråken förbinder nya delar av innerstaden med de äldre delarna. Andra möjliggör tvärförflyttningar mellan olika kollektivtrafiklinjer, eller förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik med hög kapacitet. De centralt belägna delarna av stråken ger äldre delar av staden bättre förutsättningar för gång på längre sträckor och därmed bättre orienterbarhet och framkomlighet för fotgängare. De kan också ge en möjlighet till avlastning av kollektivtrafiken på de sträckor där den är högst belastad.

Stråken är generellt betydligt längre än vad en normal gångresa är i Stockholm. Syftet är att underlätta gångresor längs med hela sträckningen, oavsett om stråket utnyttjas i några hundra meter eller i flera kilometer.

Förbättringarna av stråken kommer att ske etappvis, med fokus i första hand på de etapper som bäst behöver åtgärder, till exempel passager över tullsnittet eller förbi barriärer av olika slag. I andra hand ligger fokus på de platser där andra projekt planeras som kan inkludera förbättringar för fotgängare.

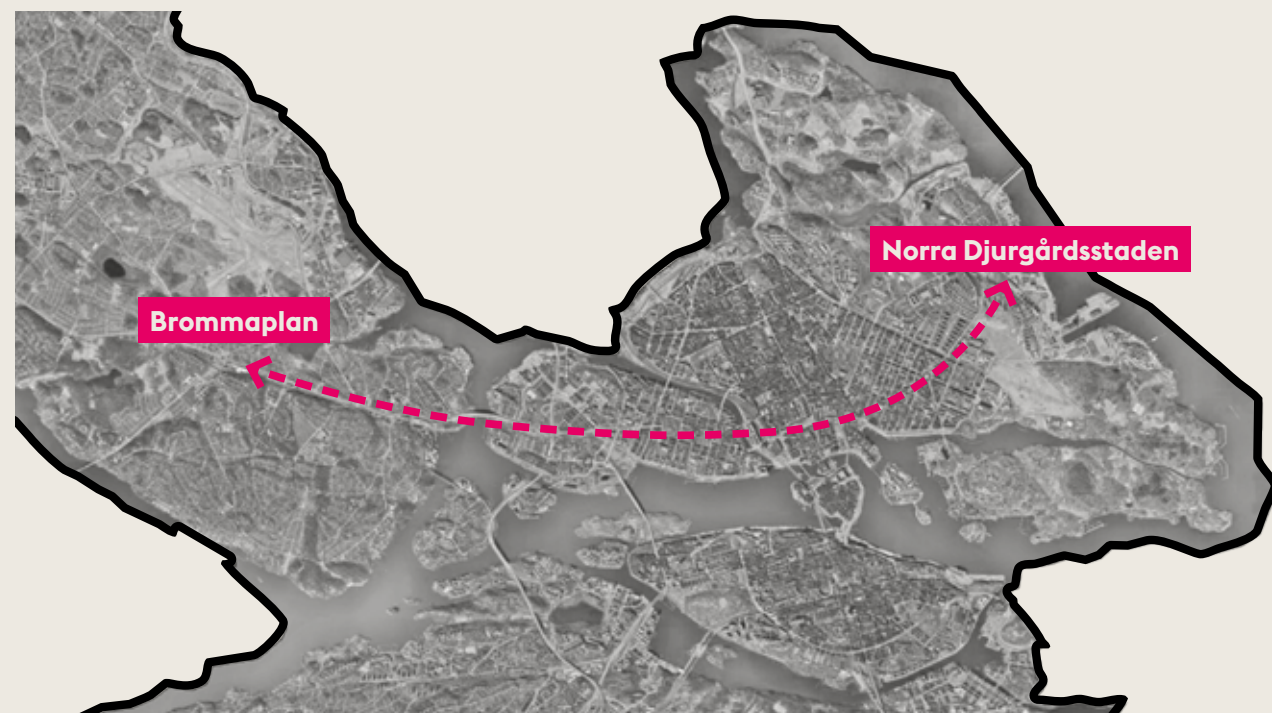
Ambitionen är att till 2020 genomföra tre pilotprojekt som omfattar delar av de stråk som beskrivs nedan.



Sträckan Spånga – Kista – Helenelund

Sträckan Spånga – Kista – Helenelund ger en tvärförbindelse mellan pendeltågsstationerna i Spånga, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och Helenelund (som ligger i Sollentuna). Förbindelsen

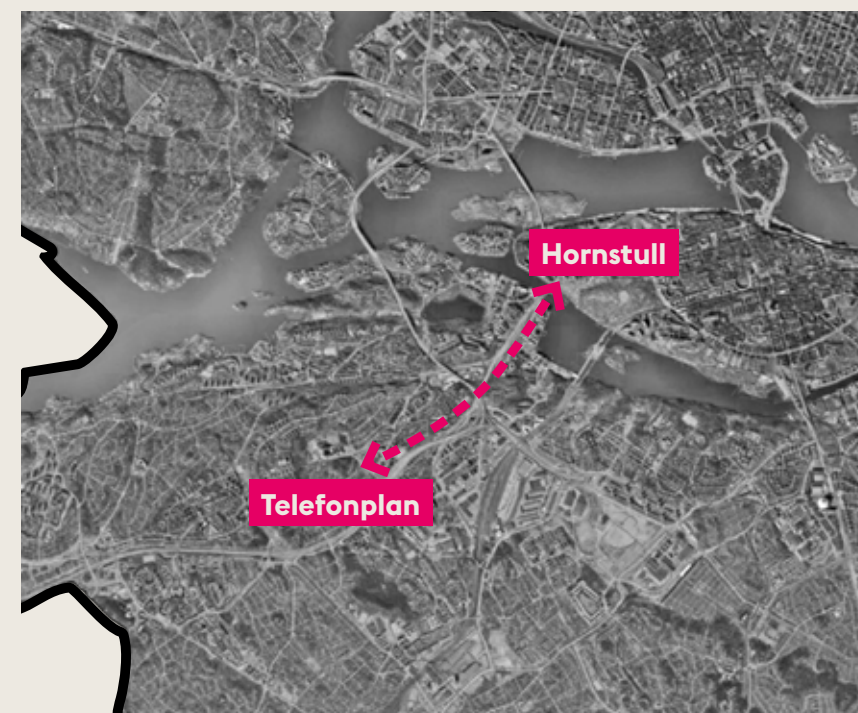
går via Kista, som också är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen och har starka målpunkter längs med sträckan, till exempel Kistamässan och Kista Centrum.



Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan

Sträckan Norra Djurgårdsstaden – Brommaplan är tänkt att utgöra en öst-västlig förbindelse för gångtrafikanter genom innerstaden, som förbinder

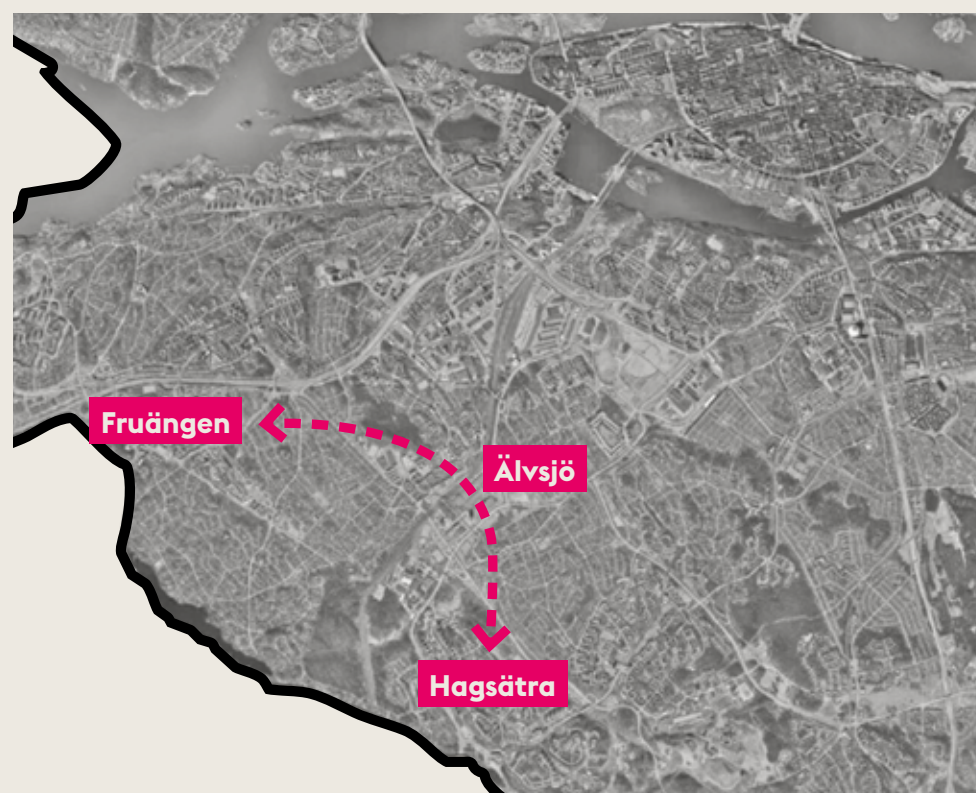
de stora stadsutvecklingsområdena i Brommaplan, Alvik och Nordvästra Kungsholmen med city och Norra Djurgårdsstaden.



Hornstull – Telefonplan

Sträckan Hornstull – Telefonplan förbinder nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm, samt ökar tvärbanans omland i nord-sydlig riktning.

Sträckan har hög potential eftersom avstånden är korta, bebyggelsen redan relativt tät och starka målpunkter finns redan idag.



Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra

Sträckan Fruängen – Älvsjö – Hagsätra ger en tvärförbindelse som kan öka omlandet till pendeltågsstationen i Älvsjö, som är en tyngdpunkt enligt översiktsplanen, och förbinda Älvsjö med

tunnelbanestationerna i Fruängen (som också är en tyngdpunkt) och Hagsätra (vars kollektivtrafik är i behov av avlastning). Älvsjö har också en stark publik målpunkt genom Stockholmsmässan.



Sträckan Hagastaden – Söderstaden

Sträckan Hagastaden – Söderstaden förstärker och förlänger en existerande nord-sydlig förbindelse för fotgängare i innerstaden. Stråket går via gågatorna på Drottninggatan, Västerlånggatan och Götgatsbacken,

och kopplar samman de stora stadsutvecklingsområdena Hagastaden och Söderstaden med innerstaden. Stråket är också tänkt att ge bättre gångförbindelser till Odenplans kommande pendeltågsstation.



Förbättra rekreationsstråk

Syftet är att inventera viktiga rekreationsstråk för att få reda på deras brister. Exempel på brister kan vara att stråket är för smalt, terräng som gör delar av stråket otillgängligt, bristande belysning eller andra faktorer som minskar stråkens attraktivitet och användbarhet. Inventeringen ska resultera i investeringsprojekt för att öka stråkens attraktivitet och användbarhet. Genom att ta ett samlat grepp om stråk som till exempel går på gatumark längs med delar av sin sträckning, och parkmark längs andra delar, kan en attraktivare miljö utan glapp och barriärer skapas.

Ambitionen är att fram till 2020 genomföra ett pilotprojekt på ett rekreationsstråk.

Åtgärd 2

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret i samarbete med stadsdelsförvaltningarna, eventuellt i samverkan med berörda grannkommuner om stråken passerar kommungränser

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad

11 miljoner kronor

Genomföra en kampanj för att åtgärda lokala gångproblem

Syftar till att åtgärda lokala, ofta korta, men avgörande länkar som till exempel leriga stigar, enkla broar över vattendrag och barriärer i form av fallna träd eller ojämnt underlag. Åtgärderna ska avhjälpa lokala problem som hindrar människor från att gå den kortaste, trevligaste vägen till en målpunkt och då medför att andra färdmedel väljs. De felande länkarna identifieras med hjälp av invånarna i staden genom en publik kampanj där medborgare uppmanas anmäla platser de känner till. En pott gångpengar ska finnas avsatt för åtgärderna, som väljs ut gemensamt av trafikkontoret och berörd stadsdelsförvaltning.

Åtgärd 3

Ansvarig förvaltning

Trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna

Uppfyller nyckelorden

kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad

16 miljoner kronor (uppdelat på sex år)

Åtgärd

4

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad
7 miljoner kronor

Utveckla ett vägvisningssystem för fotgängare

Ett vägvisningssystem riktat till fotgängare kan ge bättre möjligheter att hitta till viktiga målpunkter inom gångavstånd. Ett vägvisningssystem kan till exempel visa turister och tillfälliga besökare att avstånden i innerstaden är relativt korta, och därmed avlasta kollektivtrafiken på de sträckor där det behövs bäst. Det kan också göra genvägar och tvärförbindelser mellan stadsdelar mer kända och utnyttjade. Vägvisningssystemet kan antingen bestå av fristående kartor och hänvisningsskyltar eller integreras med cykelvägvisning eller reklamskyltar.

De platser där behoven av ett vägvisningssystem är störst bör först förses med vägvisning, men systemet bör planeras och utformas för att kunna omfatta alla delar av staden.



Skapa en "verktygslåda" för gånganalys

Syftet är att samla olika metoder för att inventera och utvärdera gångvänligheten inom ett avgränsat område eller stråk. Utvärderingen kan ge underlag till åtgärder för att förbättra för fotgängare, eller omprioriteringar inom existerande projekt. Tanken är att bättre möta behoven hos samtliga trafikanter utifrån deras prioritet i den aktuella situationen.

Verktygslådan kan användas både som en del av investeringsprojekt för att se till att fotgängarna får sina behov uppfyllda, och på egen hand för att ta fram gångåtgärder för ett område eller en plats. En liten del av verktygslådan föreslås bli obligatorisk i investeringsprojekt för att ge förutsättningar för rätt prioriteringar.

Gångvänligheten kan utvärderas på flera sätt:

- Inventering av faktorer i miljön som påverkar gångvänlighet, till exempel barriärer, beläggning, målpunkter, upplevelsetäthet, sittplatstäthet, saknade eller ogena länkar, träd och andra gröna inslag, bullriga stråk och platser, alternativa vägar och platser med trafik-säkerhetsproblem.
- Mätning av fotgängarflödet på en eller flera platser för att till exempel få reda på var det finns utrymmesbrist eller underutnyttjade länkar.
- Intervjuer med fotgängare om hur de upplever ett område, för att till exempel få reda på vilka platser som upplevs som otrygga eller trevliga att vistas på, om vissa grupper av fotgängare uppskattar eller ogillar någon särskild plats, vilka "mentala barriärer" som existerar, eller om någon länk saknas eller upplevs som ogen.
- Användande av olika analysmetoder på det existerande gångvägnätet, som till exempel kan visa hur integrerade eller överblickbara olika stråk och platser är.

Åtgärderna kan vara av flera olika slag:

- Förändringar av förutsättningarna för andra trafikanter (trafikreglering eller hastighetsgränser, hastighetssäkring, med mera)
- Ökad prioritet för gående i trafiksignaler
- Utökning eller förändringar av gångutrymmet
- Skapande av nya länkar för gångtrafiken
- Ökning av gångytans attraktivitet genom förändring av beläggning, belysning, möblering, grönska, med mera.

Inom verktygslådan kan det också finnas andra hjälpmedel: en manual för dimensionering av upplåtelser eller avstängningar som påverkar gångutrymmet på ett stråk eller en plats, rekommendationer för sittplatstäthet på olika typer av stråk med avseende på till exempel stråkets gångtrafikmängder, antal målpunkter och områdets bebyggelsestäthet och befolkningsstruktur.

Åtgärd

5

Ansvarig förvaltning
Trafikkontoret i sam-
verkan med stadsbygg-
nadskontoret, och
exploateringskontoret

Uppfyller nyckelorden
kunna vilja **veta** våga

Uppskattad kostnad
1 miljon kronor

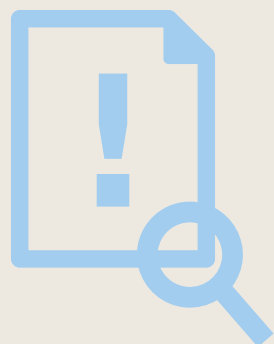


<p>Åtgärd 6</p> <p>Ansvarig förvaltning Trafikkontoret</p> <p>Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga</p> <p>Uppskattad kostnad 24 miljoner kronor (uppdelat på sex år)</p>	<p>Arbeta med tillfälliga åtgärder</p> <p>Åtgärden baseras på Riktlinjer för idéburen stadsutveckling, som antagits av kommunstyrelsen. Syftet är att klarlägga förutsättningarna för olika typer av tillfälliga åtgärder, både internt inom staden och gentemot externa intressenter. Ågården ska också resultera i information riktad till stadens invånare, som beskriver vilka möjligheter det finns att påverka närmiljön, hur man ansöker och vilka krav som måste uppfyllas för att få tillstånd.</p> <p>Att tillfälligt omfördela gatuutrymmet kan vara ett sätt att testa en gatas potential som gågata eller gångfartsområde. Genom att till exempel enbart skylta om gatan blir åtgärden enkel att genomföra, och olika typer av utrymmesfördelning kan testas och utvärderas innan utformningen eventuellt permanentas. En tillfällig omfördelning av gatuutrymmet kan också göras på platser där biltrafiken minskar under en avgränsad period, till exempel platser som sommartid inte är lika trafikerade eller där trafikflöden försvinner eller minskar i anslutning till ombyggnader. Ett exempel på denna typ av åtgärd är när Swedenborgsgatan och delar av Skånegatan gjordes om till gågator på försök under sommaren 2015.</p> <p>Ett annat syfte med att tillåta tillfälliga åtgärder i gatumiljön kan vara att öka medborgarnas inflytande över hur deras närmiljö används, genom att överlåta ansvaret för delar av gatumiljön, till exempel parkeringsytor, impediment eller tillfälligt oanvända ytor till organisationer, verksamheter eller individer som förbinder sig att ta hand om platsen under en period. Ytterligare en möjlig användning av tillfälliga åtgärder är att göra avstängningar under kortare tidsperioder, till exempel under en eller flera helger, när behovet av transportutrymme för bilar är mindre och antalet fotgängare är stort.</p>
---	--

<p>Åtgärd 7</p> <p>Ansvarig förvaltning Trafikkontoret</p> <p>Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga</p> <p>Uppskattad kostnad 90 miljoner kronor (uppdelat på sex år)</p>	<p>Förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängares behov</p> <p>Syftet med åtgärden är att minska antalet och allvarlighetsgraden i singelolyckor för fotgängare, genom att se över metoder och prioriteringar inom gatudrift och gatuunderhåll. Genom mer kunskap om var fotgängares singelolyckor sker och vilka stråk och platser som används mest av fotgängare blir det lättare att göra prioriteringar av gatuunderhåll och vinterväghållning. Denna åtgärd bör drivas tillsammans med det redan påbörjade arbetet med jämställd snöröjning.</p> <p>Åtgärden bör involvera alla aktörer inom staden som beställer gatudrift och gatuunderhåll, för att skapa gemensamma riktlinjer för arbetet. Även tester av nya metoder för snöröjning av gångbanor bör inkluderas i arbetet.</p>
---	---

<p>Åtgärd 8</p> <p>Ansvarig förvaltning Trafikkontoret</p> <p>Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga</p> <p>Uppskattad kostnad 2 miljoner kronor</p>	<p>Ta fram en metod för bedömning av trängsel på gångbanor</p> <p>Gångstråk som används av många människor är en tillgång för staden och upplevs ofta som trygga och attraktiva. Det finns dock en gräns när fotgängarflödet är så stort att trängsel uppstår. Trängsel minskar attraktiviteten på platser och stråk och kan i värsta fall leda till bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet. I dagsläget saknas en stockholmsanpassad metod för att värdera trängsel i form av minskad framkomlighet, bekvämlighet och trivsel för fotgängare. Gångbanans utformning och bredd, liksom mängden fotgängare och dessa fotgängares preferenser, påverkar tillsammans framkomligheten.</p> <p>Åtgärden bör omfatta en inventering av existerande metoder för att mäta trängsel, en studie av hur Stockholms fotgängare upplever trängsel, samt framtagande av en metod anpassad efter Stockholms förhållanden. Arbetet ska resultera i en metod som kan användas vid alla stadens projekt som innebär omfördelning av gatuutrymme, för att säkerställa att fotgängare får önskad framkomlighet.</p>	
<p>Åtgärd 9</p> <p>Ansvarig förvaltning Trafikkontoret</p> <p>Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga</p> <p>Uppskattad kostnad 24 miljoner kronor (uppdelat på sex år)</p>	<p>Mäta gångtrafiken</p> <p>Syftet är att börja samla in data om antal och andel gående på olika platser i Stockholm. Vilka mätmetoder som är lämpliga behöver utredas, och på vilka platser som mätningar bör göras. Data ska kunna användas som kunskapsunderlag för beslut som rör gångtrafik, men även för att undersöka förändringar i gåendet på utvalda platser över både längre och kortare tidsperioder. Data kan också utgöra underlag för analyser av gångnätet och fungera som referensmaterial för att förutsäga variationer över tid och vid olika väderförhållanden.</p>	

<p>Åtgärd 10</p> <p>Ansvarig förvaltning Trafikkontoret</p> <p>Uppfyller nyckelorden kunna vilja veta våga</p>	<p>Genomföra "Levande Stockholm"</p> <p>Trafikkontoret ska utreda och pröva fler gågator, gångfartsgator, sommar-gågator och trottoarer som kan breddas. Man ska också se över parkeringsplatser som tillfälligt kan upplåtas för uteserveringar, eller till exempel hur pop-up-parker och torgytor bättre kan användas. Förändringar till en mer levande stad är viktigt för hela Stockholm och stadsdelarna ska involveras i arbetet.</p>	
---	--	--



Noter

- 1 Trafikanalys, RVU Sverige 2011 och 2012
- 2 Ulf Eriksson: Neighborhood environment and physical activity, 2013
- 3 LSECities, "Stockholm – Green Economy Leader Report. A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science", 2013
- 4 Stockholms Handelskammare rapport 2013:3, ISSN 1654-1758, "Stockholm attraherar arbetskraften, Västeuropas snabbast växande storstadsregion till 2030"
- 5 Funktionsnedsättning, fysisk aktivitet och byggd miljö, Statens folkhälsoinstitut, 2011
- 6 Runkeeper, Hugo Ahlenius, Nordpil AB
- 7 City i samverkan
- 8 Resvanor och attityder till Stockholmstrafiken, Trivector 2012:26
- 9 Trygg i Stockholm? En stadsövergripande trygghetsmätning, Socialförvaltningen Stockholms stad, 2011
- 10 Attitydundersökning "Hänsyn i Stockholmstrafiken", Trafikkontoret, 2014
- 11 Intervjuundersökning om gångvanor och mätning av fotgängarflöden i Liljeholmen, Trafikkontoret, 2011
- 12 Olyckor som rör Stockholms stad inrapporterade av polis och akutsjukvård, 2013
- 13 Fotgängares singelolyckor i Stockholm, sammanställning av Monica Berntman, Lunds Universitet, 2015
- 14 De skadade i Stockholms stad trafik: Hur många är de egentligen? Hur mycket kostar deras skador? Rapport Trafikkontoret 2008

