

Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

– KS-2016/137

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

Februari 2018

Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun

KS-2016/137

Antagandeversion februari 2018

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

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

ISBN 91-85565-02-4

www.huddinge.se

Förord

Detta dokument utgör ett underlag till Huddinge kommuns gångplan. Dokumentet beskriver bakgrunden till varför vi tar fram en gångplan, gångtrafikanter olik förutsättningar samt arbetsmetodiken för framtagandet av gångplanen.

Dokumentet redovisar vidare utgångsläget för resvanor och dagens förutsättningar för gångtrafikanter i Huddinge kommun, genom en sammanställning av diverse inventeringar som genomförts inför arbetet med gångplanen.

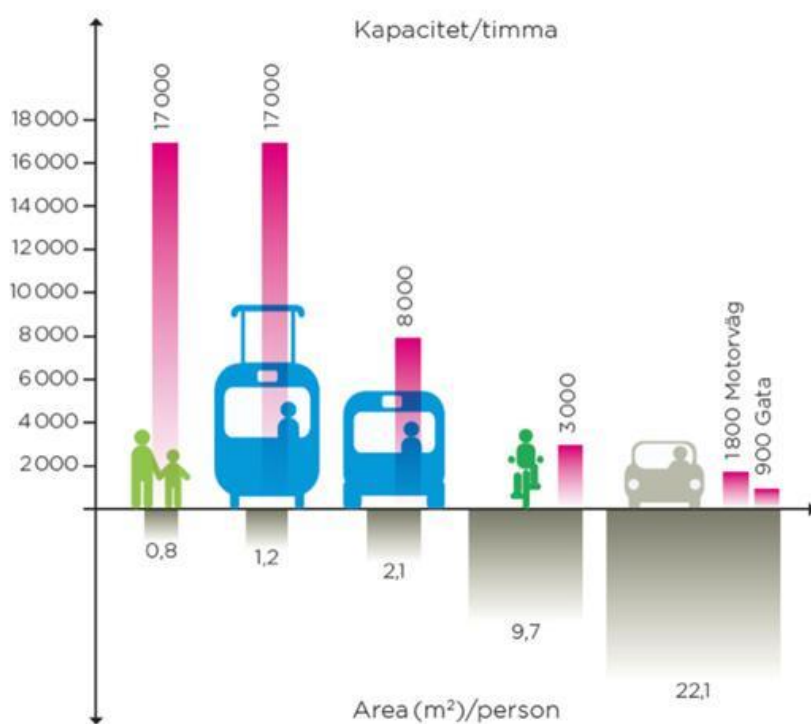
Innehåll

Förord	3
1. Bakgrund	5
1.1. Olika typer av gångtrafikanter	6
Barn	6
Personer med funktionsnedsättning	6
Äldre personer	7
1.2. Metod	7
2. Nulägesanalys	8
2.1. Resvanor i Huddinge kommun	8
2.2. Dagens förutsättningar för gång i Huddinge kommun	9
Gångnätets kvaliteter	9
Gångvänlighet	12

1. Bakgrund

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

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



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

Stadsmiljöer som möjliggör och stödjer gångtrafik ökar tillgängligheten och skapar möten mellan människor. Det bidrar till ökad trygghet och en attraktiv stadsmiljö för fler. Ökat gående bidrar också till förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet och minskade nivåer av hälsovådliga luftföroreningar och buller. För låga nivåer av fysisk aktivitet bidrar till 12 procent av alla dödsfall i Sverige¹. Rekommendationen för fysisk aktivitet är 150 minuter måttligt ansträngande fysisk aktivitet per vecka, exempelvis 30 minuter rask promenad fem dagar i veckan. Om rekommendationen nås, minskar risken att insjukna i hjärtkärlsjukdom med 20-35 procent, tjocktarmscancer med 30-50 procent och

¹ Global Observatory for Physical Activity, 2016. Physical activity country card, Sweden

Alzheimers med omkring 40 procent². Stadsmiljöer som är gynnsamma för gångtrafiken kan bidra till att fler når rekommendationen om fysisk aktivitet och därmed minska personligt lidande och skapa ekonomiska vinster för samhället. Åtgärder för ökad gångtrafik kan generera betydande samhällsvinster.

Trafiksäkerhet är en annan viktig orsak till att systematiskt arbeta med förutsättningarna för gångtrafiken. Gångtrafikanter är den grupp som är mest utsatt för skador i trafiken och står för omkring en tredjedel av alla som skadas och de flesta av skadorna inträffar i stadsmiljö³. Detta innebär förutom personligt lidande, även stora kostnader för samhället.

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

1.1. Olika typer av gångtrafikanter

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



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

Barn

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

Personer med funktionsnedsättning

Ungefär 10 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning som påverkar möjligheten att använda trafiksystemet⁴. Det kan röra sig om till exempel rörelsenedsättning, synnedsättning, hörselnedsättning eller kognitiv funktionsnedsättning. Behovet av en anpassad utemiljö beror på typen och graden av funktionsnedsättning, men gemensamt för gruppen är att små

² Transport for London. Improving the health of Londoners – Transport action plan

³ Fallolyckor bland gångtrafikanter. Slutrapport TRV 2013/71828.

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

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

Äldre personer

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

1.2. Metod

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

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

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

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

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

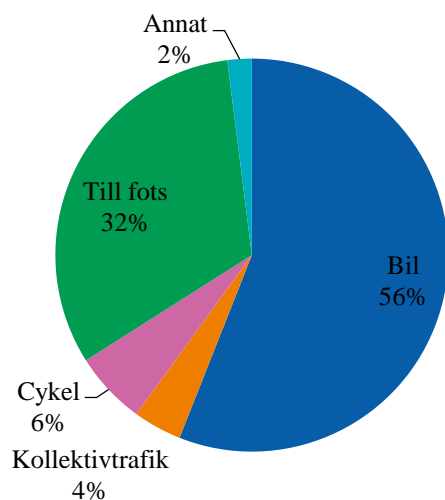
2. Nulägesanalys

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

2.1. Resvanor i Huddinge kommun

2016 genomfördes en undersökning⁵ av Huddingebornas resvanor. I undersökningen kartlades alla förflyttningar, oavsett längd, som urvalspersonerna gjorde utanför den egna arbetsplatsen och den egna bostaden/tomten under mättdagen.

Enligt undersökningen skedde 32 procent av alla resor *inom* Huddinge kommun till fots, d v s de resor som hade både start och mål inom kommunen, se *Figur 3*. Sett till *alla* resor, oavsett om start- eller målpunkt var i Huddinge kommun, skedde 18 procent av resorna till fots.



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

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

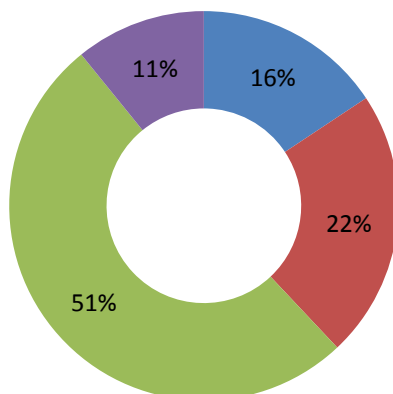
En genomsnittlig resa som sker bara till fots är enligt undersökningen i snitt 2,21 km lång i Huddinge kommun. Medelfärdlängd för en gångresa som utgör en del av en längre resa, är 1,82 km. Av de resor som sker till fots är till 51 procent kopplade till fritidsaktiviteter⁶, 22 procent är resor för service och inköp⁷ och 16 procent är på väg till arbete eller skola. Övriga har ett annat ärende.

⁵ Resvanor i Huddinge, Huddinge kommun, 2017

⁶ T ex besöka släkt och vänner, restaurang, underhållning, motion och friluftsliv eller semesterresa

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

■ arbete/skola ■ service/inköp ■ fritid ■ annat



Figur 4. Fördelning av resor till fots per ärende.

2.2. Dagens förutsättningar för gång i Huddinge kommun

Gångnätets kvaliteter

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

Trafikseparering, bredder och beläggning

Trafiksystemets utformning ser olika ut i Huddinges olika kommundelar⁸. De stora skillnaderna finns mellan de kommundelar som planerats utifrån principer om trafikseparering och de som planerats tidigare eller senare, där större andel av trafikrummen bygger på interaktion mellan olika trafikslag.

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

⁸ Stadsbyggnadsanalyser och förtätningsstrategier, Spacescape, 2013



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

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

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

Topografi, lutningar och trappor

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

Femtio trappor i anslutning till det inventerade gångnätet har inventerats. Inga av dessa nådde upp till samtliga krav i Tillgänglighetshandboken⁹. Trappornas brister gäller bland annat belysning och ledstänger som ska vara genomgående förbi vilplan och som ska sticka ut ovanför och nedanför vilplanen. De flesta trapporna är dock kontrastmarkerade. Gångstigar där en trappförbindelse skulle behövas hittades också på några platser.

⁹ Tillgänglig utemiljö, Huddinge kommun, 2013



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

Sittplatser

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



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

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

Belysning

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

Gångvänlighet

Vägvisning och gångnätets tillgänglighet

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



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

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

Funktionstäthet

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

Trafiksäkerhet

Under åren 2014-2016 skedde 173 kollisions- eller singelolyckor på kommunalt vägnät där gångtrafikanter är inblandade, vilket utgör 30 procent av alla inrapporterade trafikolyckor under tidsperioden. Av samtliga olyckor där en

¹⁰ Stadsbyggnadsanalyser och förtätningsstrategier, Spacescape, 2013

¹¹ Stadsbyggnadsanalyser och förtätningsstrategier, Spacescape, 2013

gångtrafikant var inblandad, var 80 % singelolyckor. I den näst vanligaste olyckstypen, kollisionsoolyckor med motorfordon, skedde 28 olyckor (15 %).

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

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

Drift och underhåll

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

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

Ansvarsfördelning mellan kommunen och andra huvudaktörer

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

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

¹² Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan, remissversion (2016)

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

Trygghet

Huddinge kommun gör med några års mellanrum en enkätundersökning¹³ gällande trygghet. I undersökningen ställs frågor om utsatthet för brott, Den senaste undersökningen är från 2014 och innehåller inga försämringar sedan den tidigare undersökningen år 2012. Dock betonas det i rapporten att det inte innebär att trygghetsbilden är bra i kommunen. Den upplevda otryggheten skiljer sig åt mellan olika delar av kommunen. I Vårby och Flemingsberg är otryggheten störst, på en allvarlig nivå enligt undersökningen, Sjödalen/Fullersta, Skogås och Trångsund utgör en mittengrupp, medan Segeltorp och Stuvsta/Snättringe har lägst otrygghet i kommunen.

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

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

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

Nöjdhet

Huddinge kommun genomför en nöjdhetsundersökning¹⁴ vartannat år där medborgare får yttra sig om upplevelsen av utomhusmiljön. Undersökningen innehåller också frågor om hur mycket invånarna använder olika delar av utomhusmiljön.

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

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

¹³ Trygghetsmätning i Huddinge kommun, Tryggare Sverige, 2014

¹⁴ Nöjd kund index hos invånarna i Huddinge kommun, Markör, 2016

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

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

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