



Huddinge

Gångplan



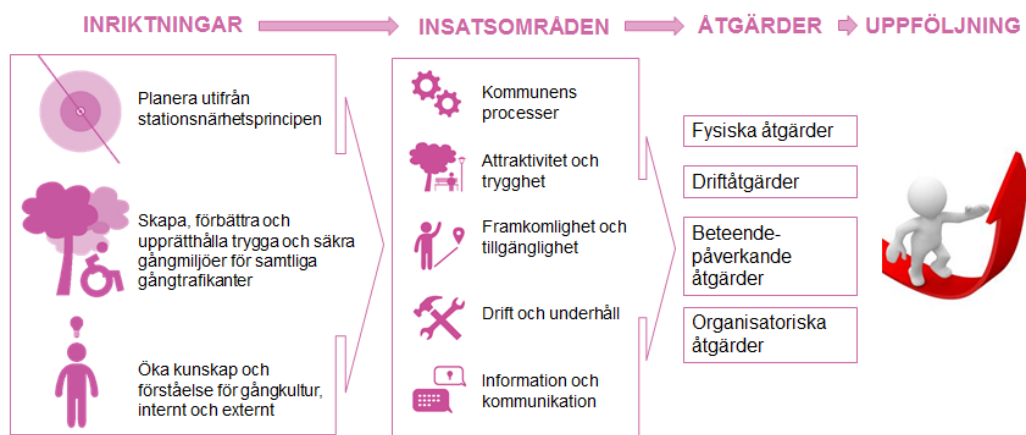
Huddinge kommun
GÅNGPLAN FÖR HUDDINGE KOMMUN
Diarienummer: KS-2016/137
Utgåva: Februari 2018
Antagen av kommunfullmäktige 26 mars 2018

Arbetet med att ta fram gångplanen har bedrivits av en projektgrupp på Huddinge kommun bestående av Jack Lu (projektledare), Katharina Staflund och Fanny Bitzekis. Konsultstöd har erhållits från Sara Malm, Trivector.

Illustratör: Rebecca Elfast
www.huddinge.se

Sammanfattning

Huddinge kommuns befolkning ökar och Översiktsplan 2030 slår fast att kommunen ska växa i takt med länet. Kravet på ett tillgängligt och robust transportsystem ökar och kommunen arbetar för en utveckling mot ett hållbart samhälle. För att kunna planera och utforma framtidens transportsystem tog Huddinge kommun år 2013 fram en trafikstrategi. Gångplanen är en av de nio åtgärdsplaner som ska konkretisera arbetet med trafikstrategin och tydliggöra hur kommunen avser att arbeta med gångtrafik de kommande åren för att fler ska gå till och från skola, arbete, inköp eller på fritiden. Det övergripande målet för Huddinge kommun är att hälften av alla resor inom kommunen göras till fots år 2030. Gångplanen är upplagd enligt följande figur:



Figur 1. Beskrivning av hur gångplanens tre inriktningar brutits ned i de fem prioriterade insatsområdena samt hur insatsområdena sedan leder till konkreta åtgärder som definieras i en kommande handlingsplan.

För att uppnå målet om ökat resande till fots föreslås inriktningar och insatser i gångplanen som främst ska leda till att skapa bättre förutsättningar för medborgarna att gå mer och längre. Det handlar om att samhällsplanera utifrån gångtrafikanternas behov, att skapa och upprätthålla gångvänliga miljöer samt uppmuntra till ett beteende där det är naturligt och självklart att gå.

Planen pekar på ett antal insatsområden som är viktiga att arbeta med för att öka andelen resor till fots:

- Kommunens processer
- Attraktivitet och trygghet
- Framkomlighet och tillgänglighet
- Drift och underhåll
- Information och kommunikation

Med gångplanen som stöd ska gångtrafikåtgärder prioriteras, beslutas och genomföras. För att kommunen ska arbeta systematiskt med dessa frågor behöver planen och åtgärderna kontinuerligt följas upp. Uppföljning görs med hjälp av ett antal mätbara indikatorer inom de insatsområden som kommunen har valt att prioritera.

Begreppslista

Aktiv transport	Att förflytta sig genom att gå, cykla eller genom annan fysisk aktivitet.
Delresa	Del av en huvudresa, till exempel mellan arbetsplatsen och en plats där resenären uträttar ett ärende, till exempel en affär.
Gående/ gångtrafikanter	Person som går, kör rullstol eller rullator, eller använder ett lekfordon, enligt 1 kap. 4§ trafikförordningen (1998:1276).
Gångkultur	En attityd och inställning där gångtrafiken hanteras som ett eget trafikslag och att det finns en så pass god förståelse och kunskap om gångtrafik att gångtrafikanters behov alltid beaktas i planering, byggande och drift.
Gångmiljö	Gångytan och dess omgivning, sedd ur ett gångperspektiv.
Gångtrafikgrupp	Grupp av individer med liknande förutsättningar och behov vid gångresor, till exempel barn eller äldre personer.
Gångvänlighet	Utformning med utgångspunkt i gåendes förutsättningar, önskemål och behov.
Huvudresa	Resa mellan så kallade huvudresmål, till exempel bostad och arbetsplats, skola eller annan sysselsättning.
Lokal resa	Resa med start och mål inom den egna kommunen.
Mobility management	Ett sätt att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.
Reseelement	Del av en resa eller delresa som sker med ett visst färdmedel.
Säkerhet	En individs faktiska risk att utsättas för brott eller skada.
Trygghet	En individs upplevelse av risken att utsättas för brott eller skada.
Övergripande gångnät	Kommunens viktigaste gångvägar som binder samman målpunkter och kollektivtrafikstationer med varandra.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Begreppslista	3
1. Inledning	5
1.1. Syfte	6
1.2. Mål	6
1.3. Avgränsningar	6
2. Inriktning för gångtrafik	8
2.1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen	8
2.2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga gångtrafikanter	9
2.3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt	10
3. Insatsområden	12
3.1. Kommunens processer	12
3.2. Attraktivitet och trygghet	12
3.3. Framkomlighet och tillgänglighet	14
3.4. Drift och underhåll	15
3.5. Information och kommunikation	17
4. Genomförande	18
4.1. Ekonomiska konsekvenser	18
Bilaga 1. Uppföljning	19
Bilaga 2. Övergripande gångnät	25
Bilaga 3. Åtgärdsplan	30

1. Inledning

Stockholmsregionen växer. Befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering pekar på att länets befolkning kan öka från drygt 2 miljoner till närmare 3,2 miljoner år 2050. Ökningen beräknas bli störst fram till 2020, då Stockholms län årligen väntas öka med 35000 personer, vilket motsvarar två fullsatta busslaster varje dag¹.

I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket på senare år innebär en högre utbyggnadstakt än den tidigare antagna. Detta kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 130 000 till 160 000 invånare år 2030. Fram till år 2020 är det framförallt målgrupperna 0-15 år och 70-80 år som väntas öka mest.

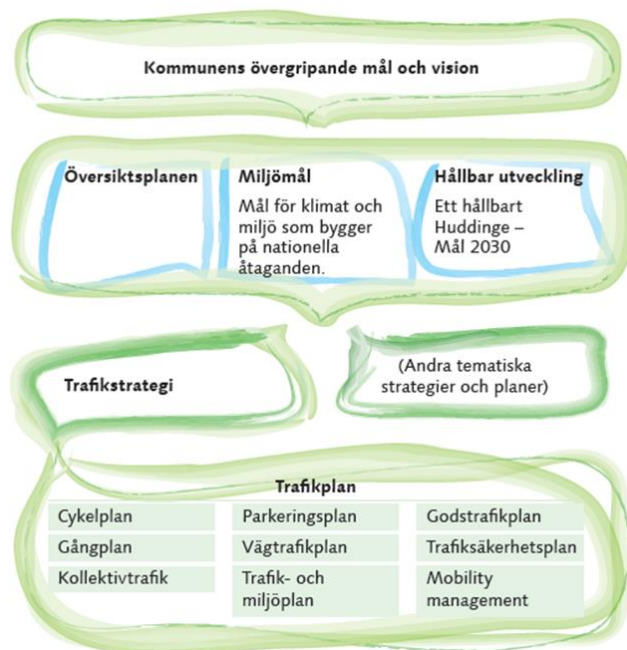
För att möta de ökade transporter som kommer med en växande befolkning, har Huddinge kommun tagit fram en trafikstrategi. Den innehåller en vision för trafiken som sträcker sig fram till 2030, mål som leder mot visionen och strategier för att nå målen.

Strategins huvudinriktning är att:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Trafikstrategin ska preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio åtgärdsplaner varav gångplanen är en av dem. Planerna ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls. I bilden nedan visas hur de olika dokumenten förhåller sig till varandra.

¹ TMR rapport 1:2012



Figur 2. Schematisk bild över dokumenthierarkin från trafikstrategin.

1.1. Syfte

Syftet med gångplanen är att identifiera inriktningar för gångtrafik och åtgärder som kan bidra till att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande genom att mer trygga, säkra och tillgängliga gångtrafikmiljöer skapas. Gångplanen syftar också till att sätta fokus på gångtrafikanter i planeringen genom ökad förståelse samt identifiera förbättringsområden och prioritera åtgärder till efterföljande handlingsplan.

1.2. Mål

Enligt översiktsplanen och trafikstrategin fastslås att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras och att andelen resor med hållbara transportslag ska öka.

För gångplanen innebär det ett övergripande mål om att öka andelen gångresor, vilket under arbetet med gångplanen har specificerats till ett effektmål: **Andelen resor till fots inom kommunen ska öka från 32 procent år 2016² till 50 procent år 2030.**

1.3. Avgränsningar

Med gångtrafikanter eller gående avses en person som går, kör rullator eller rullstol, alternativt åker skateboard eller annat lekfordon. Definition av gående framgår i Trafikförordningen³.

Det övergripande målet för Huddinge kommuns gångplan är att fler av resorna inom kommunen ska ske till fots. Gångplanens inriktningar och insatsområden

² Huddinge kommun, Resvanor i Huddinge (2017)

³ Trafikförordning (1998:1276), 1 kap 4§

omfattar dock alla gångresor, oavsett om de helt eller delvis sker inom kommunen och oavsett om hela resan sker till fots eller om den är en del i en längre resa, till exempel till och från kollektivtrafiken.

Gångplanen fokuserar i första hand på kommunens allmänna platsmark, men även frågor som rör mark som uppfattas som allmän plats, men som ägs av andra huvudaktörer, behandlas i planen.

Gångtrafikantens trafiksäkerhet lyfts i gångplanen, men åtgärder för att åstadkomma en trafiksäker gångmiljö ligger i första hand i kommunens trafiksäkerhetsplan⁴.

Till gångplanen hör en underlagsrapport⁵ som beskriver bakgrunden till gångplanen, arbetsmetodiken för framtagandet av gångplanen samt utgångsläget för resvanor och dagens förutsättningar för gångtrafikanter i Huddinge kommun.

⁴ Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017)

⁵ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

2. Inriktning för gångtrafik

För att nå det övergripande målet om att öka andelen gångresor inom kommunen, behöver arbetet med gångtrafik koncentreras och systematiseras. I detta kapitel beskrivs de tre inriktningar som föreslås för arbetet med gångtrafik inom Huddinge kommun. Inriktningarna baseras på de brister som identifierats under arbetet med nulägesanalysen, se separat underlagsrapport⁶.

Det finns ingen ensam ansvarig eller en enkel åtgärd för att öka andelen gångresor, utan frågan måste hanteras på flera plan och i flera skeden. Behov finns av att både bebyggelseplanera tätt och funktionsblandat för att skapa gena och levande gångstråk samt att förvalta våra befintliga gångmiljöer till trygga, säkra och användarvänliga stråk. Gångmiljön ska vara så pass inbjudande att gång utgör det naturliga transportvalet. Det handlar också om att öka kunskap och förståelse hos kommunens tjänstepersoner och politiker, men också hos den breda allmänheten, för olika gångtrafikgruppers förutsättningar och behov för att kunna göra rätt avvägningar och beslut i planering, genomförande och drift. En gångkultur eftersträvas och har uppnåtts när det är självklart att gå, när gångtrafikanter prioriteras och får mer plats i både samhällsplaneringen och i den fysiska miljön.

INRIKTNINGAR → **INSATSOMRÅDEN** → **ÅTGÄRDER**

Följande inriktningar har identifierats för kommunens fortsatta arbete med gångtrafik:

1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen
2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra gångmiljöer för samtliga gångtrafikanter
3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt

Dessa tre inriktningar har valts för att täcka in de viktigaste frågorna som berör gångtrafik som kommunen hanterar, och samtliga skeden från tidig planering till omhändertagandet av befintliga miljöer. Inriktningarna syftar till att både fler delresor och fler lokala resor ska ske till fots.

2.1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen

För att skapa goda förutsättningar för resor till fots är det viktigt att planeringen av nya bostäder och verksamheter görs med aktiva transporter som prioritet, och med fokus på attraktiva gångmiljöer.

En viktig förutsättning för gångvänlighet är närhet till de målpunkter som människor behöver nå i sin vardag. Det är framförallt när det gäller de lokala resorna som förutsättningarna för att öka gångresandet är som störst. I Huddinge kommuns trafikstrategi beskrivs stationsnärhetsprincipen som ett sätt att skapa förutsättningar för en turtät kollektivtrafik, minskat transportbehov för invånarna och ökad möjlighet för att fler resor ska kunna ske till fots och med cykel.

⁶ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

Genom att planera täta och funktionsblandade miljöer blir gångresorna korta och gena. En tätare bebyggelsestruktur i anslutning till spårstationerna, som innehåller arbetsplatser, bostäder och service, innebär att en större andel invånare får möjlighet att klara sitt dagliga resande med aktiva transporter i kombination med kollektivtrafik.

För att uppnå målet om gångvänlig förtätning i anslutning till Huddinge kommuns spårstationer behöver kommunen förtydliga hur trafikmiljöerna ska utformas för att vara attraktiva och framkomliga för gångtrafikanter. Dessutom måste gångvänlighet tillämpas som ett kriterium på ett mer genomgripande sätt i planeringsprocessen. Tydligare krav behöver också ställas på de byggherrar som är med och skapar de nya miljöerna.

2.2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga gångtrafikanter

Kommunens befintliga gångnät ska förbättras, både genom att bygga nya länkar i gångnätet, förbättra framkomligheten och attraktiviteten på befintliga länkar samt upprätthålla det som redan är bra.

För att kommunens gångmiljöer ska vara användbara för alla, behöver de vara tillgängliga för grupperna äldre personer, personer med funktionsnedsättning och barn. Människors rörelsefrihet är viktigt ur ett demokrati- och folkhälsoperspektiv.

Enligt Statistiska centralbyråns befolkningsprognos kommer var fjärde invånare i Sverige att vara över 65 år 2060, vilket innebär att tillgängligheten och användbarheten i den offentliga miljön blir särskilt viktig. Behovet av en anpassad utemiljö beror på typen och graden av funktionsnedsättning, men gemensamt för grupperna är att små detaljer i trafikmiljön kan bli till stora hinder för möjligheten att våga och kunna göra gångresor. Att åtgärda kvarvarande hinder i den offentliga miljön är därför viktigt för att tillgodose alla gångtrafikanter behov av trygghet, säkerhet, självständighet och mobilitet.

Barns rörelsefrihet är dessutom en förutsättning för att minska skjutsning till aktiviteter och skolor. Det är därför viktigt att skapa trafikmiljöer som möjliggör för barn i skolåldern att på ett tryggt och säkert sätt självständigt ta sig till målpunkter för barn, såsom skolor, idrottsanläggningar och kollektivtrafik.

Ett gent och sammanhängande gångnät är viktigt för att gångnätet ska vara attraktivt att använda i jämförelse med andra trafikslag. Ur ett trygghetsperspektiv är överblickbarhet och orienterbarhet viktiga egenskaper hos gångnätet, liksom möjligheten att välja alternativa vägar till en målpunkt.

Övergripande gångnät

Då kommunens gångnät är mycket finmaskigt, har ett övergripande gångnät pekats ut, se *Bilaga 2*. Det övergripande gångnätet utgör stommen i hela kommunens gångnät, har en uppsamlande funktion och syftar till att erbjuda smidiga, trygga och säkra gångresor till kollektivtrafik, service och andra större målpunkter som behöver nås till vardags. Längs det övergripande gångnätet kan större gångflöden förväntas och här ska gångtrafikantens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras lite extra. Det övergripande gångnätet ska därför ha högre standard än övriga gångvägar och kan användas som planeringsunderlag vid prioritering av investeringar samt vid drift och underhåll av gångvägnätet.

Potentialen för ökat gångresande är som störst i de stationsnära områdena (se inriktning *Planera utifrån stationsnärhetsprincipen*) och ett övergripande gångnät har därför pekats ut inom Huddinge kommuns primära utbyggnadsområden, vilket i de flesta fall motsvarar ett område på 1200 meter från en befintlig eller framtida spårstation.

Tryggheten i utomhusmiljön är en viktig faktor för gångvänlighet, eftersom otrygghet kan innebära att individer begränsar sitt användande av utomhusmiljön i både tid och rum. Kommunen har idag ett omfattande trygghetsarbete som inriktas på både sociala och fysiska åtgärder som till exempel brottsförebyggande åtgärder genom arkitektonisk design. Att också åtgärda orsaker till otrygghet i den fysiska miljön, till exempel brister i belysning och överblickbarhet, bristande trafik hinder, klotterrelaterad skadegörelse samt underhåll av vegetation och skyltning, är en förutsättning för ökad trygghet och säkerhet.

Pålitlig gatudrift, framför allt i form av halkbekämpning och snöröjning inom rimliga tidsperioder, är en viktig faktor för framkomlighet, trygghet, säkerhet och tillgänglighet. En förutsättning för fungerande gatudrift är i många fall väl utförd gatuunderhåll, eftersom gropiga gångbanor är svåra att snöröja. Gropar, sprickor och ojämnheter gör det också svårare att ta sig fram med barnvagn, rullator och rullstol. Som kommuninnevånare kan det vara svårt att hantera att flera huvudaktörer kan ha ansvar för samma typer av ytor. Därför behövs samverkan mellan de ansvariga så att kvaliteten på gångytorna alltid är densamma oavsett huvudaktör.

2.3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt

Gångtrafikanters status som eget trafikslag behöver beaktas från det tidiga planeringsskedet till drift- och underhållsskedet i den offentliga miljön. Ett sätt att säkerställa detta är att öka kunskapen om gångtrafikanters behov samt kommunicera gångkulturen på ett effektivt sätt.

För att säkerställa att gångtrafiken prioriteras i enlighet med kommunens trafikstrategi behövs åtgärder för att gående ska ses som ett eget trafikslag. Ett exempel på när detta inte sker är när gående och cyklister klumpas ihop trots att de två trafikslagen har olika behov, färdas i olika hastigheter och att trafiksäkerhet- och trygghetsproblem ofta uppstår när de blandas. Det bör även beaktas att inom grupperna gående och cyklister finns olika behov och förutsättningar. Nya typer av cyklar tillkommer, t ex elcyklar, lådcyklar och liggcyklar. Likaså blir andra redskap för gående allt vanligare, t ex hoverboards, monowheels. Mobiltelefoners roll i gångkulturen bör också beaktas.

Ett annat sätt är att formalisera hur och när gåendes behov ska hanteras i kommunens olika processer, och att bedriva medborgardialog. För att säkerställa en god standard på gångvägnätet i hela kommunen behövs kommunikation med övriga huvudaktörer som ansvarar för gångmiljöer.

Genom att kontinuerligt mäta gångtrafik skapas ett kunskapsunderlag som gör det lättare att ta hänsyn till gåendes behov och rörelsemönster.

För att gångtrafiken ska kunna lyftas och prioriteras i den fysiska miljön och använda den på ”rätt” sätt, behöver även allmänheten få ökad kunskap om och förståelse för olika gångtrafikgruppers behov. Mycket av våra rese-mönster och val handlar om attityd och beteende. Även otrygghet och osäkerhet i trafiken kan härstamma från okunskap och förutfattade meningar. Därför behövs även insatser för att öka kunskap och förståelse för gångkultur externt.

Allmänhetens kunskap om gångmöjligheter i kommunen kan förbättras genom till exempel kampanjer och information om pågående projekt. Ett annat sätt, som framför allt tillgängliggör gångnätet för sällan-användare, är att skapa ett vägvisningssystem för gångtrafik.

3. Insatsområden

För att göra arbetet mer konkret och lättare att följa upp har de tre inriktningarna brutits ner i fem prioriterade insatsområden som alla har potential att påverka gångvänligheten i Huddinge kommun. Dessa rör kommunens processer, attraktivitet och trygghet, framkomlighet och tillgänglighet, drift och underhåll samt kommunikation och information.

INRIKTNINGAR → INSATSONMRÅDEN → ÅTGÄRDER

För varje insatsområde anges riktlinjer för hur kommunen ska arbeta med gångtrafikanter. En del riktlinjer hänvisar till andra handböcker eller riktlinjer som alla på något sätt är vägledande inom gångplanering. Se referenslista för beskrivning av dessa viktiga dokument.

3.1. Kommunens processer

Under den inledande workshopen⁷ med kommunens tjänstepersoner framkom att gångtrafikanterna bör synliggöras mer i kommunens planering och processer för att stärka rollen som egen trafikantgrupp. Detta kan innebära översyn och förändring av arbetssätt, system och samverkansformer för att systematisera arbetet med gångtrafik i kommunen. Om gångtrafikantens status höjs i kommunens processer kan det på ett bättre sätt säkerställas att mer kostnadseffektiva och lämpliga åtgärderna genomförs i den fysiska miljön.

Inom kommunen behövs även kunskap för att gåendes förutsättningar ska kunna inarbetas i kommunens processer och för att rätt avvägningar ska göras i projekt. Här ingår utbildning för att öka medvetenheten kring gångtrafik samt lyfta dess plats i planeringen och i samhället.

Riktlinjer för kommunens processer

Gångtrafiken ska synliggöras i kommunens processer och rutiner så att planering, byggande och drift sker med hänsyn till gångtrafikanternas behov och förutsättningar. Detta innebär att:

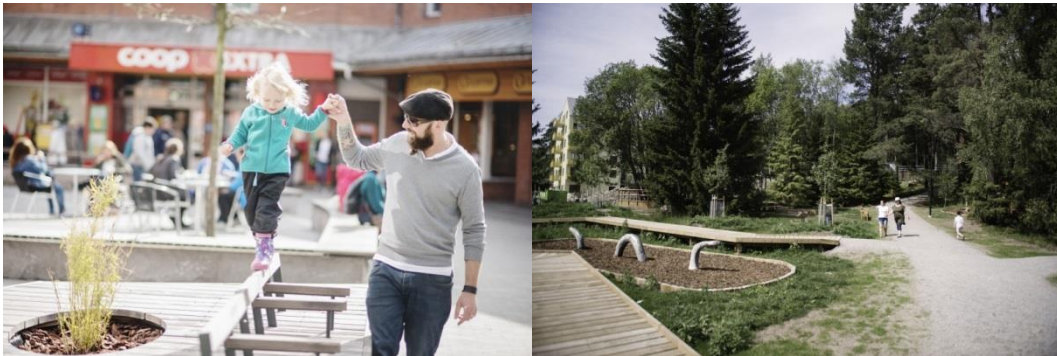
- Processer som rör samhällsbyggnad och gångtrafikanternas framkomlighet, trygghet, säkerhet och tillgänglighet ska ta hänsyn till och prioritera gångtrafikanternas behov i enlighet med kommunens trafikstrategi.
- Kommunens tjänstepersoner ska ha kännedom om gångtrafikanternas förutsättningar och behov och tillämpa kunskapen i det dagliga arbetet.

3.2. Attraktivitet och trygghet

Förutom att transportera sig från punkt A till B, har gång eller promenader för många människor ett egenvärde. Det är härligt att få frisk luft, motionera, återhämta sig, njuta av omgivningen eller bara röra sig bland andra människor. En

⁷ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

oattraktiv miljö lockar få människor. Gröna inslag i form av träd och blomsterplanteringar, platser för vila och interaktion, god belysning och inslag av kultur eller lek är exempelvis uppskattade delar i gångmiljön för många. En tät blandstad är viktigt för attraktiviteten och väl utformade miljöer bidrar i sin tur till ett rikare stadsliv som påverkar områdets identitet och hur de uppfattas av boende och besökare.



Figur 3. Exempel på attraktiva och trygga miljöer i Huddinge. Fotograf: Maja Brand.

Kommunens offentliga rum ska vara attraktiva, upplevas som trygga och vara tillgängliga för alla. Trygghet handlar om att förhålla sig till upplevda risker och ska inte sammanblandas med säkerhet som istället handlar om reella risker, alltså hur säkert någonting faktiskt är. Otrygghet begränsar vår rörelsefrihet i offentliga miljöer.

Trygghet och attraktiva miljöer har pekats ut som två av de tre viktigaste egenskaperna för en gångvänligare kommun. Bristande trygghet och attraktivitet har samtidigt identifierats som stora problemområden för Huddinge kommun (variationer förekommer mellan kommundelar).⁸ Attraktivitet och trygghet är dock subjektivt och svårt att mäta, vilket av den anledningen också kan innebära att det är svårt att följa upp och utvärdera.

⁸ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

Riktlinjer för attraktivitet och trygghet

Kommunens gångmiljöer ska vara trygga för alla, oavsett kön, ålder, funktionsvariation och tid på dygnet. Detta innebär att:

- Gångmiljöer ska utformas med god överblickbarhet och orienterbarhet samt som aktiva miljöer där människor känner tillhörighet. Huddinges offentliga utemiljöer utformas enligt riktlinjer som anges *Handbok för tryggare stadsmiljöer [1]*.
- Gångnätet ska vara lätt att orientera sig i. En ökad orienterbarhet bidrar även till ökad trygghet.
- Kommunens gångmiljöer ska vara tillräckligt belysta för att ge god överblickbarhet och trygghet. Ljussättning och placering av armaturer och stolpar ska enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningssprogram för belysning i Huddinges offentliga miljöer [2]*. Riktlinjer för var belysning ska finnas, bör tas fram.
- Det ska finnas tillräckligt med platser för vila på platser där behov finns. Utformning och placering av sittplatser sker enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningssprogram för Huddinges offentliga miljöer [3]* samt handboken för *Tillgänglig utemiljö [4]*.

3.3. Framkomlighet och tillgänglighet

En förutsättning för att gång ska vara ett attraktivt trafikslag är att gångnätet är framkomligt och lättillgängligt för alla. Det befintliga gångnätet behöver vara sammanhängande och ansluta till kollektivtrafiken, skolor, vårdverksamheter, butiker, parker och andra viktiga målpunkter. Gångnätet bör vara tillräckligt gent och smidigt att gå i, utan att känna oro eller rädsla för att gå fel eller råka ut för en olycka.



Figur 4. Exempel på tillgängliga och framkomliga gångmiljöer. T v fotograf Thomas Henrikson. T h Huddinge kommun

Gångtrafikanter är den trafikantgrupp som är mest utsatt för olyckor i trafiken. En säkrare gångmiljö innebär inte bara en mer attraktiv gångmiljö, utan även färre olyckor, vilket i sin tur innebär minskade samhällskostnader. Kommunen har en

trafiksäkerhetsplan⁹ som beskriver hur kommunen avser att arbeta med gångtrafikanter trafikolyckor.

För vissa gångtrafikgrupper är tillgänglighetsanpassning en förutsättning för att gångnätet ska gå att nyttja. En tillgänglig miljö underlättar samtidigt för samtliga gångtrafikgrupper.

Riktlinjer för framkomlighet och tillgänglighet

Gångnätet ska vara sammanhängande och utformas så att samtliga gångtrafikanter kan nyttja gångnätet på ett säkert och smidigt sätt. Detta innebär att:

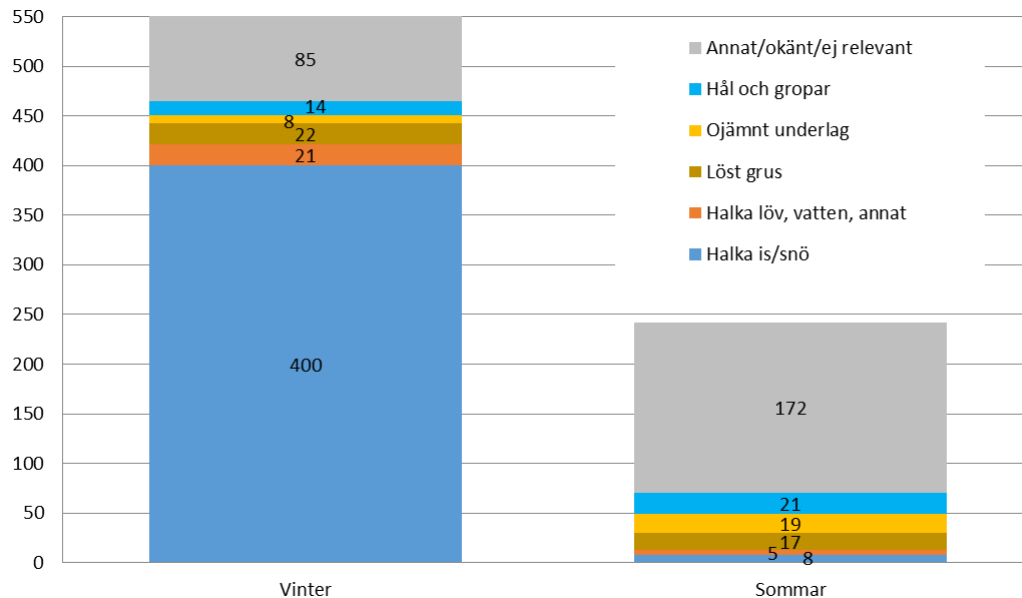
- Gångbanor, gångvägar eller andra gångprioriterade ytor ska finnas på samtliga gator där hastighetsbegränsningen överstiger 30 km/h, intill skolor eller där flödet överstiger 100 fordon per timme, enligt *GCM-handboken* [5].
- Gångbanor och gångvägar ska vara tillräckligt breda för att rymma barnvagn och rullstol. Minsta rekommenderat mått är 2 meter för nybyggnation och 1,75 meter i bebyggd miljö, enligt *GCM-handboken* [5]. Längs det övergripande gångnätet i stationsnära lägen bör större utrymmen för gångtrafik eftersträvas.
- Gång- och cykelbanor bör vara separerade längs det övergripande cykelvägnätet, enligt *Cykelplan för Huddinge kommun* [6]. Behovet av separering mellan gång och cykel är som mest lämplig i stråk med höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel. Särskilt på platser där många gående rör sig, t ex längs det övergripande gångnätet, eller där många barn och äldre rör sig, ska även separering eftersträvas.
- Gångytor ska vara jämna och halkfria. Val av beläggning sker enligt riktlinjer som anges i *Gestaltningssprogram för Huddinges offentliga miljöer* [3] och *Teknisk handbok* [7].
- Gångmiljöer ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Utformning av tillgängliga gångmiljöer sker enligt riktlinjer som anges i handboken *Tillgänglig utemiljö* [4] och i Boverkets föreskrifter HIN3 och ALM2 [8].
- Gångmiljöer ska vara trafiksäkra, både längs sträckor och i korsningspunkter. Arbetet med trafiksäkra gångmiljöer sker enligt *Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun* [9].

3.4. Drift och underhåll

För att kommunen ska vara gångvänlig över tid, är det väsentligt att de attraktiva och trygga samt framkomliga och tillgängliga gångmiljöerna upprätthålls. Under stora delar av året är många gångtrafikanter beroende av fungerande gatudrift för att kunna använda gångnätet. Väl fungerande gatudrift är också viktigt för att reducera antalet gående som skadas i singelolyckor. Även gatuunderhållet spelar stor roll för framkomligheten eftersom det bland annat påverkar kvaliteten på

⁹ Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017)

snöröjning och halkbekämpning. Driftåtgärder som påverkar överblickbarheten och renhållningen, påverkar även tryggheten hos den enskilde.



Figur 5. Vägomständigheter vid gångtrafikanter singelolyckor i Huddinge kommun, år 2011-2015, fördelat på sommar och vinter. Statistiken visar att singelolyckor är betydligt mer förekommande under vintermånaderna, varav majoriteten av olyckor har skett p g a is- eller snöhalka. Källa: STRADA - informationssystem för olyckor och skador i trafiken.

God kvalitet på drift och underhåll har identifierats som en av de tre viktigaste egenskaperna för ett gångvänligare Huddinge kommun. Dessutom är förbättrad belysning och förbättrad vinterväghållning på gångbanor vanligt förekommande önskemål för ett mer gångvänligt Huddinge.¹⁰ För att förbättra standarden i kommunens gångmiljöer, finns det behov av tydligare organisation, samverkansformer och gränser för ansvarsområden. Därefter behöver kommunens rutiner för drift och underhåll ses över och högre krav behöver ställas på standarden vid vinterväghållning och barmarksunderhåll utifrån gångtrafikanter behov.

¹⁰ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

Riktlinjer för drift och underhåll

Kommunens gångmiljöer ska vara väl omhändertagna året runt. Detta innebär att:

- Framkomligheten och trafiksäkerheten ska vara god för gångtrafiken genom att prioritera gående vid vinterväghållning och barmarksunderhåll i enlighet med *Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun* [9].
- Nya gångmiljöer ska utformas så att de är möjliga att drifva och underhålla på ett rationellt sätt.
- Ansvarsfördelningen för snöröjning och gatudrift mellan huvudaktörer ska vara tydlig. Även kommuninvånarna ska känna till vad de kan förvänta sig av kommunen och vilka krav som ställs.
- Kommunens belysning och dess anläggningar ska vara funktionella och uppfylla de kvaliteter som anges i *Gestaltningssystem för belysning i Huddinges offentliga miljöer* [2].
- Kvaliteten på kommunens drift och underhållsarbetet ska vara god och kommunen ska ha tillräckligt med resurser för att kunna säkerställa det.

3.5. Information och kommunikation

Beteendepåverkan är ett viktigt verktyg för att påverka människors val av färdväg. Huddinge kommun har en Mobility managementplan [10] som anger på vilket sätt detta arbete bör ske. Information både inom den kommunala organisationen, och riktad ut mot exempelvis fastighetsägare och kommunens invånare, är viktiga insatser i arbetet med gångtrafik. Genom god information och kommunikation kan fördelarna med gång tydliggöras och därmed kan även en mer positiv attityd kring gång hos allmänheten skapas.

Trots att de flesta av oss är gångtrafikanter någon gång under en resa, är gångtrafikanternas vanor inte så kända. Diverse undersökningar och intervjuer görs emellanåt för att mäta nöjdhet och trygghet hos medborgarna, men det finns stor potential i att utveckla och utöka insamlingen av data kring gångtrafik. Medborgarna har oftast bäst kännedom om sitt närområde och deras synpunkter och förslag behöver därför tas till vara på ett bättre sätt.

Riktlinjer för information och kommunikation

Huddinge kommun och allmänheten ska få ökad kunskap och förståelse för gångtrafikens behov, förutsättningar och nyttor. Detta innebär att:

- Information om gångtrafik inom kommunen ska samlas in och utgöra underlag för beslut.
- Förståelse och acceptans för gångkultur ska öka genom att sprida information och kunskap inom kommun och till allmänheten, organisationer och företag.

4. Genomförande

Inom varje insatsområde har ett antal mer konkreta åtgärder identifierats, se *Bilaga 3*. Åtgärdernas aktualitet utvärderas i samband med uppföljningen av gångplanen och kan därmed utvecklas efter behov. Föreslagna åtgärder prioriteras enligt principerna som anges i *Bilaga 3*.

Utifrån prioriteringsprinciperna och föreslagna åtgärder, ska en mer detaljerad handlingsplan tas fram som konkretiserar vilka åtgärder som ska vidtas samt var och när de ska genomföras och till vilken kostnad. För att få största effekt av arbetet, behöver effekter och kostnader av olika åtgärder kartläggas så att en noggrannare prioritering kan göras. Handlingsplanen aktualiseras med jämna mellanrum, t ex vart tredje år, men följs upp oftare än så, se *Bilaga 1*. Vid uppföljningen uppdateras statistiken och vidtagna åtgärder följs upp och stäms av mot målen. Beroende på hur utvecklingen ser ut, tas beslut om åtgärdstakten är tillräcklig eller om planen behöver kompletteras med fler åtgärder.

Huvudansvaret för att genomföra, förankra, följa upp och uppdatera gångplanen bör förslagsvis ligga på trafik- och landskapssektionen, men det är fördelaktigt om fler kompetenser från olika sektioner och avdelningar involveras. Arbetsinsatsen är som störst i början av processen i förankringsarbetet. Därefter kan behovet minska och arbetet kan drivas enbart av trafik- och landskapssektionen. Dialog förs med andra aktörer vid behov.

Genom förankring av gångplanen höjs kunskapsnivån och acceptansen för gångkultur hos tjänstepersoner, politiker och allmänhet. Förankringen sker primärt via insatsområdet *Kommunens processer*. Då insatsområdena även berör ett flertal andra förvaltningar och sektioner inom kommunen, behöver dessa involveras för att kunna genomföra gångplanen. Förutom samhällsbyggnadsavdelningen (SBA) på kommunstyrelsens förvaltning (KSF), gäller detta särskilt natur- och gatudriftsavdelningen på natur- och byggnadsförvaltningen (NBF) som har ett budget- och genomförandeansvar i gångplanen. Även trygghets- och säkerhetssektionen på KSF har en viktig roll i att genomföra gångplanen. Externa aktörer såsom grannkommuner, Trafikförvaltningen, fastighetsägare och Trafikverket är viktiga att involvera i projekt som kan tänkas beröra dem. Ett gemensamt arbete behövs för att tydliggöra ansvarsområdena inom kommunen men även mellan kommun och andra huvudaktörers anläggningar samt ta fram rutiner för hur framtida samarbeten bör ske.

4.1. Ekonomiska konsekvenser

För att genomföra gångplanen och uppnå målet om fler resor till fots, behöver kommunen öka ambitionen och åtgärdstakten för arbetet med gångtrafik. Således ökar även investerings- och driftkostnaderna för gångrelaterade åtgärder. Uppskattade kostnader för att genomföra åtgärderna i gångplanen framgår i åtgärdslistan i *Bilaga 3*. Samtliga schablonkostnader är tidiga uppskattningar som kan behöva justeras i senare steg. Kommunens inriktning och val av åtgärder prioriteras årligen inom kommunens ordinarie planeringsprocess.

Referenslista

I gångplanen hänvisas till handböcker eller riktlinjer som alla på något sätt är vägledande inom gångplanering. Dessa dokument utgör viktigt stöd i genomförande av gångplanens olika delar.

Nedan listas de dokument som hänvisas till i gångplanen samt kort beskrivning av dess innehåll. Dokumenten är framtagna under olika skeden och vissa är levande, varför det kan uppstå behov av att kontinuerligt uppdatera dessa. Därför ska alltid senaste versionen gälla, vilket är anledningen till att gångplanen väljer att hänvisa till råd och riktlinjer.

[1] Huddinge kommun, Handbok för tryggare stadsmiljöer (år saknas).

Handboken beskriver metoder och verktyg för att arbeta med trygghet i gestaltning och projektering av stadsrum.

[2] Huddinge kommun, Gestaltningssprogram för belysning i Huddinges offentliga miljöer (2016).

Dokumentet behandlar belysning i den offentliga miljön i Huddinge kommun och syftar till att tjäna som riktlinjer vid val av belysning. Dokumentet ansluter till *Gestaltningssprogram för Huddinges offentliga miljöer* och är ett komplement till *Teknisk handbok*.

[3] Huddinge kommun, Gestaltningssprogram för Huddinges offentliga miljöer (2016).

Dokumentets behandlar gatudimensioner, färgval och det offentliga rummets möbler och syftar till att tjäna som riktlinjer vid möblering av det offentliga rummet i Huddinge kommun. Dokumentet utgör ett komplement till *Teknisk handbok*.

[4] Huddinge kommun, Tillgänglig utemiljö (2013).

Dokumentet anger krav och riktlinjer för god tillgänglighet vid ny- och ombyggnad av allmän plats i Huddinge kommun. Dokumentets innehåll bygger på Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet (BFS 2011:5 - ALM2) samt enkelt avhjälpna hinder (BFS 2011:13 - HIN2 med ändringar i BFS 2013:9 - HIN3).

[5] SKL, GCM-handboken (2010).

Handboken visar principlösningar, riktlinjer och råd gällande gång-, cykel- och moped(gcm)infrastruktur och syftar till att vara ett stöd vid planering, projektering och drift och underhåll av gcm-infrastruktur.

[6] Huddinge kommun, Cykelplan för Huddinge kommun (2016).

Cykelplanen redovisas strategier för att öka resandet med cykel. Planen utgör ett verktyg för planering, utformning och drift och underhåll av cykelinfrastruktur.

[7] Huddinge kommun, Teknisk handbok (2017).

Huddinge kommuns tekniska handbok hänvisningar till gällande lagar och förordningar, generella branschriktlinjer samt kommunspecifika krav kopplade till anläggning och drift av allmänna anläggningar.

[8] Boverkets föreskrifter HIN3 och ALM2.

HIN3 och ALM2 är Boverkets föreskrifter och allmänna råd om enkelt avhjälpna hinder och om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser.

[9] Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017).

Trafiksäkerhetsplanen redovisar inriktning för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet samt redogör för insatser som krävs för att minska antalet omkomna och skadade i trafiken.

[10] Huddinge kommun, Mobility managementplan för Huddinge kommun (2016).

Mobility managementplanen anger riktlinjer för arbetet med mobility management (beteendepåverkansåtgärder) och syftar till att påverka transportefterfrågan och att de resor som utförs i större utsträckning förs till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

Bilaga 1. Uppföljning

Med gångplanen som stöd ska åtgärder prioriteras, beslutas och genomföras. För att kommunen ska arbeta systematiskt med dessa frågor behöver planen och åtgärderna kontinuerligt följas upp.

Det övergripande målet för Huddinge kommun är att år 2030 ska hälften av alla resor inom kommunen ske till fots. Detta mäts via den nationella resevaneundersökningen som beställs vart femte år. Startår för mätningen är 2016.

Övergripande mål	Nuläge	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
50 % av alla resor inom kommunen ska ske till fots år 2030	32 % (2016)	Nationella resevaneundersökningen (RVU)	Vart femte år, startår 2016, KSF

Att endast följa upp arbetet med gångtrafik genom resevaneundersökning är dock otillräckligt. Uppföljningen sker endast på resor inom kommunen och mätningen omfattar endast det huvudsakliga färd sättet för delresorna, vilket innebär att till exempel transporter till fots till och från kollektivtrafiken inte finns med. Dessutom kan förändringen i resandet till fots bero på slumpmässiga variationer eller förändringar som inte kommunen kan påverka och det kan ta flera år innan effekter av åtgärder märks.

Istället för att enbart förlita sig på resevaneundersökningen kan också ett antal mätbara indikatorer följas upp som beskriver olika aspekter av gångvänlighet inom respektive insatsområde. Varje enskild indikator bedöms bidra till bättre förutsättningar för ett ökat resande till fots.

Indikatorer

För att underlätta uppföljningen av arbetet med insatsområdena har ett antal indikatorer tagits fram. Dessa indikatorer följs upp tillsammans med det övergripande målet om ökat resande till fots. Indikatorerna kan dock behöva utvecklas och eftersom indikatorerna kräver olika mycket resurser att mäta, kan uppföljningen av respektive indikator ske med olika mellanrum. Där det är möjligt och relevant, följs indikatorerna upp på kön, ålder och/eller kommundel. Detta för att kunna utgöra underlag vid prioritering av framtida insatser. *Huddinge kommuns handbok för jämlikhetsanalys*¹¹ kan användas som stöd vid uppföljning. Gångplanen följs upp i sin helhet årligen, tillsammans med den gemensamma uppföljningen¹² av trafikstrategin.

För uppföljning av gångplanen finns mätmetoder för de flesta av indikatorer. Några indikatorer saknar i dagsläget mätmetod och behöver därför arbetas fram i det fortsatta arbetet med implementering av gångplanen.

¹¹ Huddinge kommun, Huddinge kommuns handbok för jämlikhetsanalys (2015)

¹² Varje år sker en uppföljning av trafikstrategin, där även uppföljningen av gångplanen och de övriga åtgärdsplanerna ingår.

Mycket uppföljning sker redan genom andra åtgärdsplaner, där vissa indikatorer är återkommande. Kommunen genomför även kontinuerliga undersökningar som kan användas för att mäta utveckling av vissa indikatorer.

Befolkningsundersökningen genomförs vartannat år i syfte att identifiera vilka behov och erfarenheter kommuninvånarna har gällande exv kommunikationer, boende och trygghet. Gatuenkäten är ett nöjd-kund-index för gator och trafik som genomförs vartannat år av kommunen. I gatuenkäten undersöks medborgares upplevelse och nöjdhet kring gator och parker gällande åtgärder och skötsel. NBF ansvarar för genomförande av enkäten, medan SBA ansvarar för insamling av data till gångplanens uppföljning. För att möjliggöra uppföljning uppdelning på kön, ålder eller kommundel är ”vet ej”-svar ej medräknade.

Kommunens processer

Indikator	Nuläge (år)	Mål	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
Andel av kommunens rutiner och processer i samhällsbyggnadsprocessen ska följa intentionerna i gångplanen	-	100 %	Testrutin: slumpmässigt urval av planer, rutiner och avtal för kontroll. Rutin saknas i dagsläget.	Varje år, KSF

Attraktivitet och trygghet

Indikator	Nuläge (år)	Mål	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
Andel som är nöjda med belysning på trottoarer (följs även upp på kommundel)	46 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel som är nöjda med belysning på torg (följs även upp på kommundel)	56 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel som är nöjda med belysning i parker och lekplatser (följs även upp på kommundel)	35 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel som känner sig trygga i sitt bostadsområde på kvällen (följs även upp på kön och kommundel)	65 % (2014)	Öka	Befolkningsundersökning	Vartannat år, KSF
Andel som är nöjda med utformningen av de gångvägar som personen vanligast använder i Huddinge kommun (följs även upp på kommundel)	Nuläge saknas	Öka	Gatuenkäten (lägga till som ny fråga)	Vartannat år, KSF

Framkomlighet och tillgänglighet

Indikator	Nuläge (år)	Mål	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
Andel boenden och arbetande inom 600 meter från en	39 resp. 42 %	Öka	Följs upp via trafikstrategin	Vart tredje år, KSF

spårstation	(2015)				
Andel boenden och arbetande inom 1200 meter från en spårstation	71 resp. 73 % (2015)	Öka	Följs upp via trafikstrategin	Vart tredje år, KSF	
Antal km av övergripande cykelstråk som följer cykelplanens utformningsprinciper (gällande bredd och separering)	Nuläge saknas	Öka	Följs upp via cykelplan	Varje år, KSF	
Andel tillgänglighetsanpassade GCM (gång, cykel, moped)-passager	56 % (2017)	100 %	Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget	Varje år, KSF	
Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser	79 % (2017)	100 %	Redovisas i verksamhetsberättelse genom utdrag ur projektstyrningsverktyget	Varje år, KSF	

Drift och underhåll

Indikator	Nuläge (år)	Mål	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
Andel rutiner/processer/avtal som följer intentionerna i gångplan (ett första steg är att identifiera vilka rutiner, processer och avtal som ska uppdateras/ändras)	-	100 %	Testrutin: slumpmässigt urval av planer, rutiner och avtal för kontroll. Rutin saknas i dagsläget.	Varje år, NBF
Antal skadade i singelolyckor hos gående på kommunalt vägnät	153 (2017)	115	Följs upp via trafiksäkerhetsplan	Var femte år, KSF
Andel nöjda med vinterväghållning på trottoarer (följs även upp på kommundel)	36 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel nöjda med vinterväghållning i parker (följs även upp på kommundel)	31 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel nöjda med renhållning på trottoarer (följs även upp på kommundel)	52 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel nöjda med vinterväghållning av parker och lekplatser (följs även upp på kommundel)	50 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF
Andel som upplever att	31 %	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år,

möjligheterna att ta sig fram (2016) som cyklist/gående vid vägarbeten är goda	NBF
--	-----

Information och kommunikation

Indikator	Nuläge (år)	Mål	Mätmetod	Uppföljning och ansvarig
Antal genomförda informations- och kommunikationsinsatser kopplat till gångtrafik	-	Minst två per år	Följs upp via mobility managementplan	Varje år, KSF
Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i Huddinge kommun som handlar om gångtrafik (följs även upp på kön, ålder och kommundel)	18 % (2016)	Öka	Gatuenkäten	Vartannat år, NBF

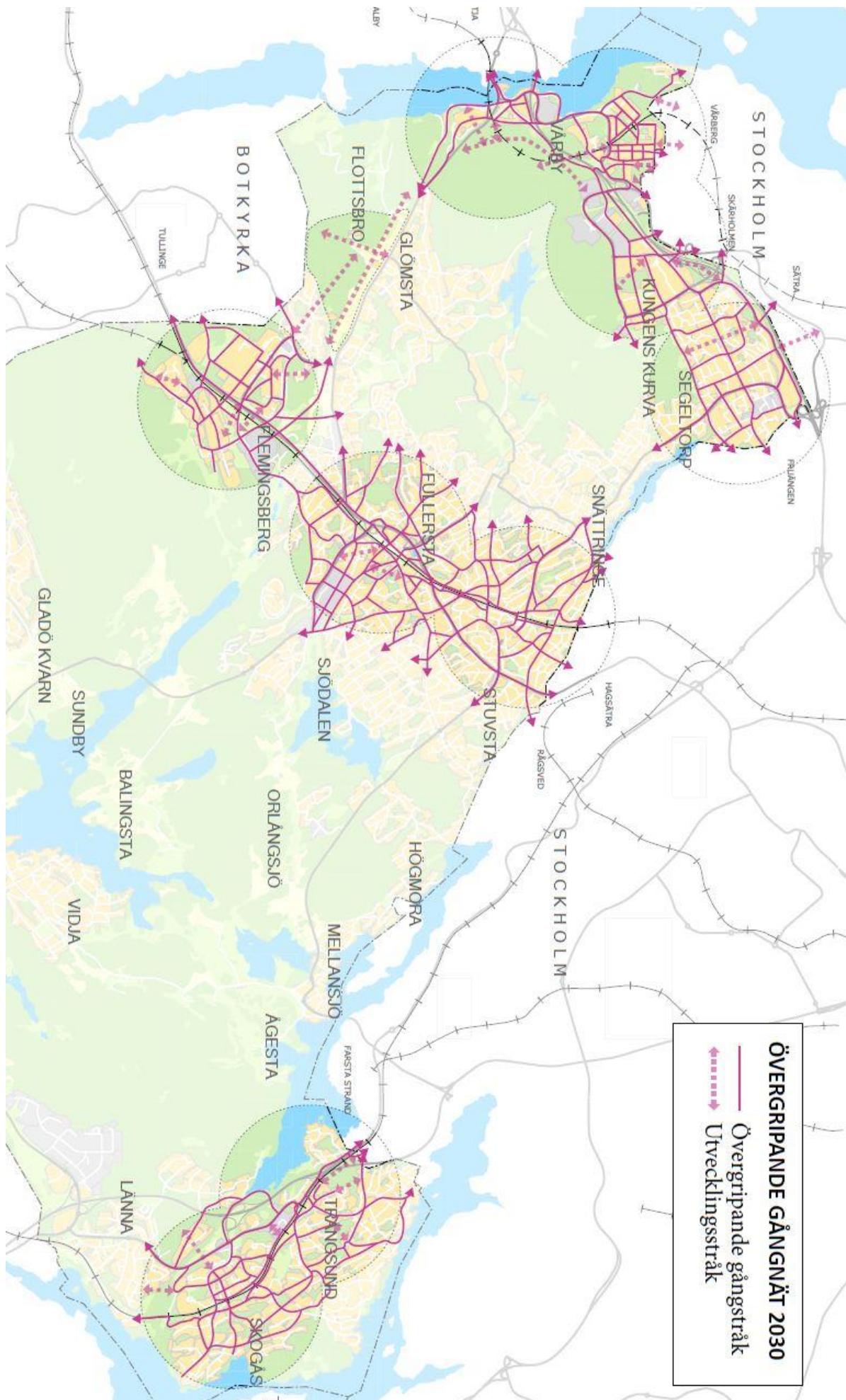
Bilaga 2. Övergripande gångnät

Det övergripande gångnätet utgör stommen i hela kommunens gångnät, har en uppsamlande funktion och syftar till att erbjuda smidiga, trygga och säkra gångresor till kollektivtrafik, service och andra större målpunkter som behöver nås till vardags. Ett övergripande gångnät har pekats ut inom Huddinge kommuns primära utbyggnadsområden enligt översiktsplanen¹³, vilket i de flesta fall motsvarar ett område på 1200 meter från en befintlig eller framtida spårstation. Detta för att potentialen till att öka resandet till fots är som störst här.

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

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

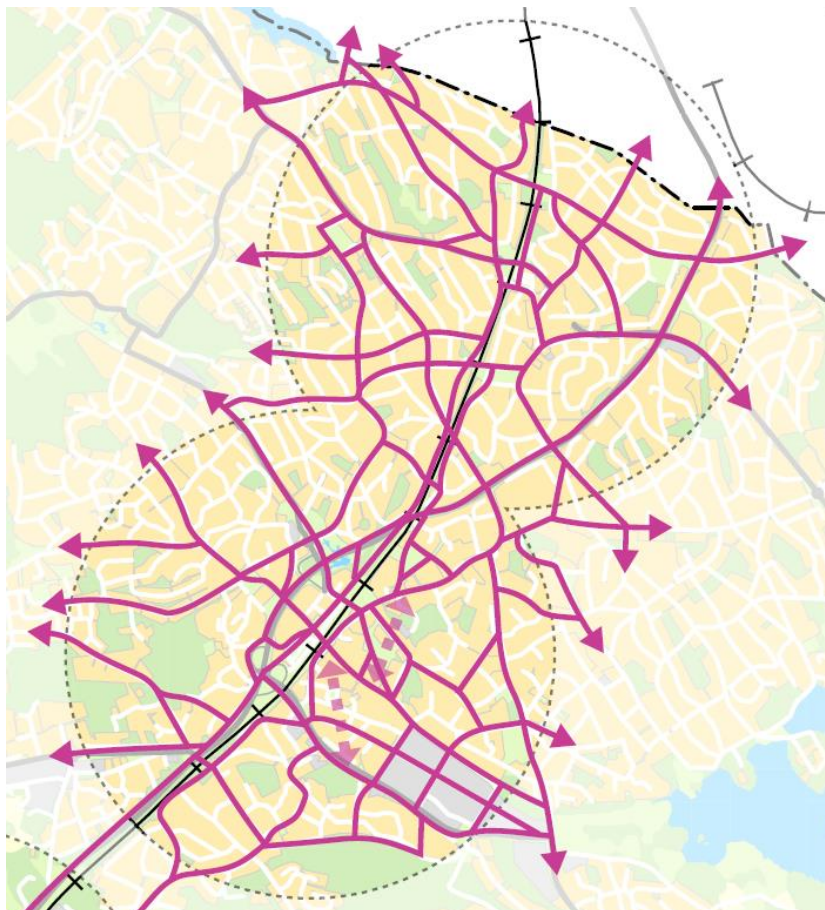
¹³ Huddinge kommun, Översiktsplan 2030 (2014)



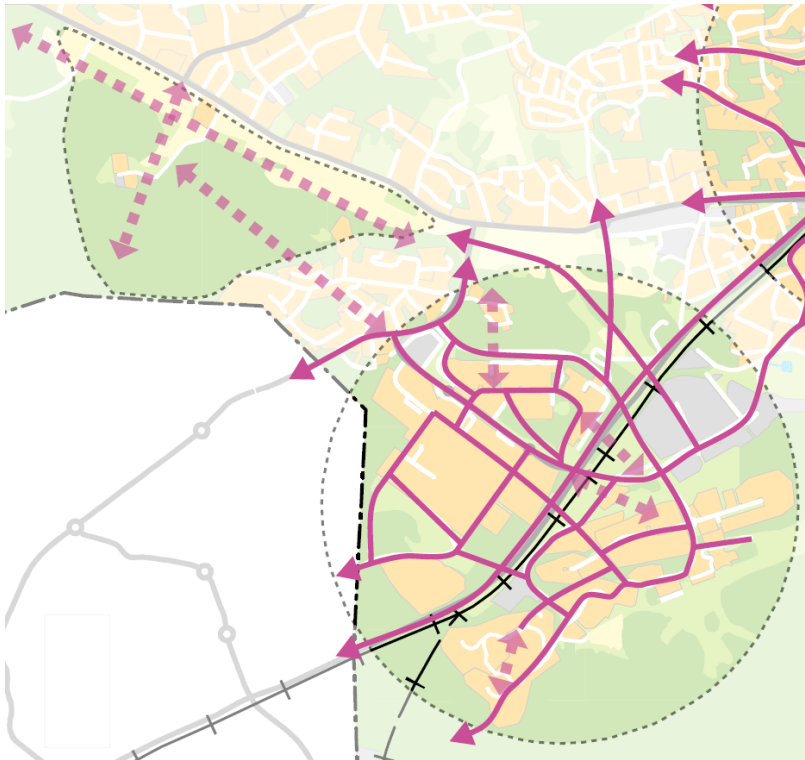
Figur 6. Övergripande gångnät för Huddinge kommun.



Figur 7. Övergripande gångnät för Segeltorp och Kungens kurva.



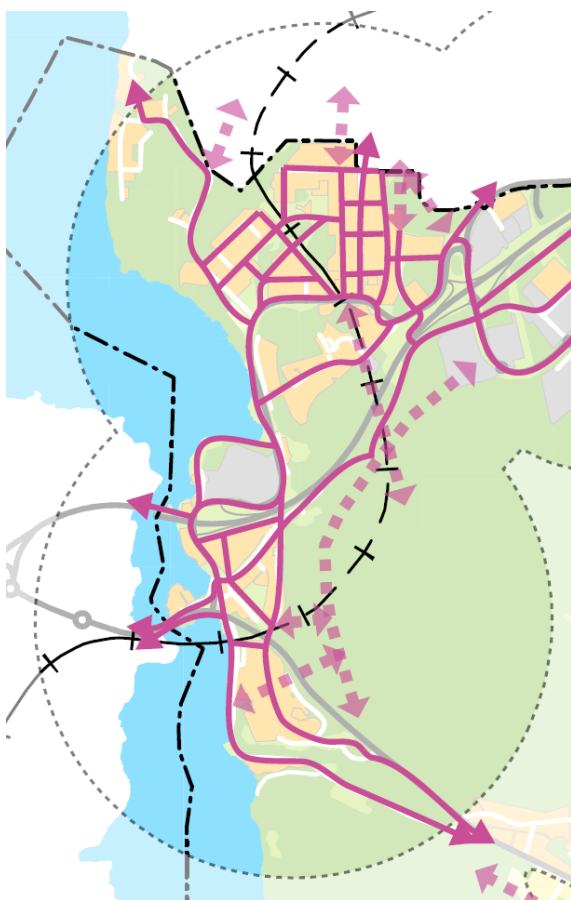
Figur 8. Övergripande gångnät för Stuvsta och Huddinge C.



Figur 9. Övergripande gångnät för Flemingsberg och Glömstadalen.



Figur 10. Övergripande gångnät för Trångsund och Skogås.



Figur 11. Övergripande gångnät för Vårby gård och Malmö.

Bilaga 3. Åtgärdsplan

Nedan beskrivs de åtgärder som kommunen bör vidta för att arbeta mot målet med ökad andel gångresor år 2030. Detta är förslag på åtgärder som bör genomföras inom planperioden 2018-2030. Dock kan förutsättningar och behov förändras. För att bedöma vilka ytterligare åtgärder som eventuellt behövs, bör åtgärdernas aktualitet och effektivitet utvärderas. Detta görs i samband med uppföljning av indikatorerna, se *Bilaga 1*.

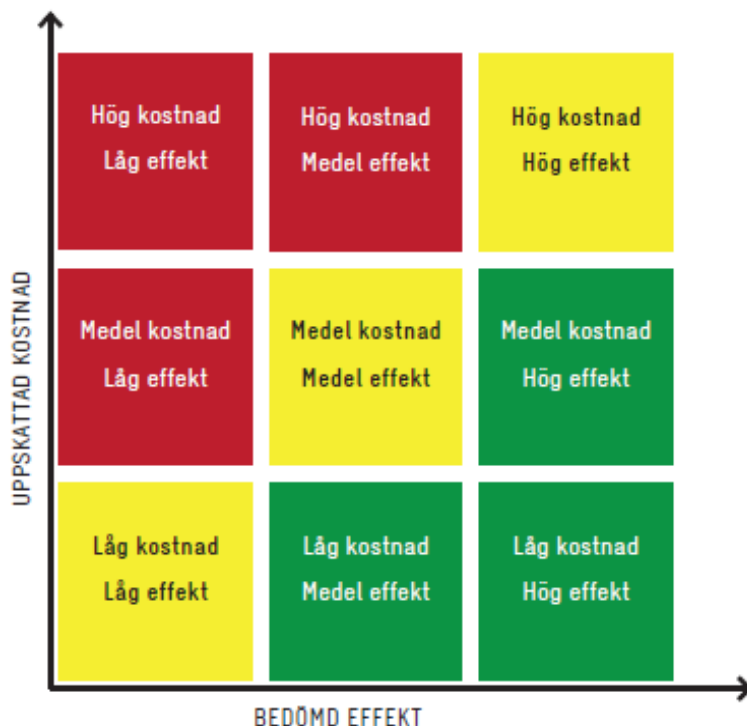
INRIKTNINGAR → INSATSONRÅDEN → ÅTGÄRDER

Prioriteringsprinciper

Åtgärderna inom respektive insatsområde har prioriterats efter när åtgärderna bör genomföras samt åtgärdernas uppskattade kostnadseffektivitet.

Kostnadseffektiviteten bedöms efter nedanstående figur, där effekten bedöms efter åtgärdens uppfyllnad gentemot det övergripande målet om ökande andel gångresor. Kostnaden är uppskattad efter följande principer:

- Låg kostnad: under 200 000 kr, t ex inventeringar och utredningar eller mindre resurskrävande åtgärder
- Medelhög kostnad: 0,2-1 mkr, t ex större utredningar, planer och program, förändringar eller större resurskrävande åtgärder
- Hög kostnad: över 1 mkr, t ex stora investeringsåtgärder



Figur 12. Figur över prioriteringsprinciper av åtgärder. Åtgärder som kan genomföras med låg uppskattad kostnad och har hög bedömd effekt bör t ex prioriteras högst.

Ju mindre kostnad och ju högre effekt, desto högre kostnadseffektivitet och därmed högre prioritet. Högsta prioritet (1) har åtgärder som hamnar inom de gröna områdena enligt figuren ovan. Således har åtgärderna inom gula områdena medelhög prioritet (2) och inom röda områdena lägst prioritet (3). Dock beskriver inte prioriteringsordningen nödvändigtvis i vilken ordning åtgärderna kommer att kunna genomföras. Vissa åtgärder kan vara enkla att genomföra med få förberedelser i form av till exempel planering och projektering, vilket innebär att de snabbare kan bli gjorda. Andra åtgärder kan vara beroende av andra aktörers planer eller behöva föregås av utredningar och detaljerad projektering. Ibland kan det också vara lämpligt att genomföra vissa åtgärder i samband med andra närliggande åtgärder för att effektivisera resursanvändningen

Därför kategoriseras åtgärderna även efter när i tid de bör genomföras. Tid för genomförande bedöms utefter behovet eller när i tid möjligheten finns. Åtgärden föreslås genomföras på antingen på kort sikt (< 3år), medellång sikt (3-5 år) eller lång sikt (> 5 år). Med detta så menas när åtgärden bedöms vara klar. Åtgärder som bör genomföras i närtid samt är kostnadseffektiva prioriteras således högst. Dock sker planering och prioritering av åtgärder efter ordinarie planeringsprocess, vilket innebär att genomförandetakten kan behöva justeras utifrån tilldelade medel.

Åtgärder

För varje åtgärd finns en uppskattad kostnad för genomförande. Både drift- och investeringsmedel kan ingå i summan. Vissa av åtgärderna är av engångskaraktär medan andra är kontinuerliga över en längre tid. Dessa åtgärder kan då antingen ha en årlig kostnad eller variera mellan åren beroende på vilken fas projektet är i.

Många av de föreslagna åtgärderna är dock redan pågående projekt eller har en egen budget, vilket framförallt gäller de mer kostsamma åtgärderna inom insatsområdena *Framkomlighet och tillgänglighet* samt *Drift och underhåll*. Övriga åtgärder som är mindre kostsamma att genomföra, t ex informations- och kommunikationsinsatser, processöversyner, utredningar och genomförandeplaner, mindre fysiska åtgärder samt upprustningar, föreslås finansieras via en budget som öronmärks för gångrelaterade projekt som prioriteras årligen inom kommunens ordinarie planeringsprocess.

Kostnaderna mellan åren kan dock variera eftersom planeringsåtgärder vanligtvis kräver mindre kostnader än investeringsåtgärder. För drift- och underhållsåtgärder kan dock kostnaderna vara som störst i början på grund av en större underhållsskuld att betala tillbaka, högre krav och standard på underhållet samt att mer resurser krävs. Kostnaderna kan dock minska därefter på grund av ökad kvalitet och längre livslängd på gångytorna och anläggningarna.

För varje åtgärd finns en ansvarig avdelning för att driva eller ta fram beslutsunderlag för åtgärden i fråga.

Kommunens processer

Genom att justera kommunens existerande processer kan de övergripande förutsättningarna för gångtrafiken förändras både i existerande och kommande delar av kommunen. Nedan följer förslag på åtgärder med syfte att gående ska ges

rätt prioritet i alla skeden av planering, byggande och driftsskede för kommunala anläggningar. Flertal av åtgärderna är beroende av varandra för att uppnå så god effekt som möjligt och bör därför genomföras tillsammans.

Många av åtgärderna inom detta insatsområde kräver främst personaltimmar för att genomföras samt involvering av många kompetenser, varför det kan vara kostnadskrävande. De mest resurskrävande insatserna behöver genomföras på kort sikt, men nödvändiga att genomföra för att underlätta framtida planering, genomförande och drift. Liten kostnad behövs även på längre sikt för att upprätthålla och ständigt förbättra processerna och rutinerna. En grupp med en bred kompetens inom ett flertal olika områden krävs troligtvis för att genomföra flertalet av åtgärderna. Gångplanens projektgrupp skulle kunna ansvara för detta arbete.

Tabell 1. Förslag på åtgärder inom kommunens processer.

Förslag på åtgärd	Ansvarig	Prio	Schablonkostnad
Kort sikt < 3 år			
1a Översyn av befintliga processer i kommunen för att säkerställa att gångtrafikantens behov finns med	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,5 mkr (fördelat på två år)
1b Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med gångtrafikanter	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,5 mkr (fördelat på två år)
1c Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,5 mkr (löpande)
1d Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,5 mkr (löpande)
1e Digitalisera gångnätet	Lantmäteriaavdelningen, NBF	3	0,3 mkr
Medellång sikt 3-5 år			
Lång sikt > 5 år			

1a. Översyn av kommunala processer för att säkerställa att gångtrafikantens behov finns med

En rad processer och rutiner finns inom Huddinge kommun för att underlätta och kvalitetssäkra arbetet med planering, genomförande och drift. De processer och rutiner som berör gångtrafik behöver identifieras via inventering, samt få gångaspekten inarbetad om den saknas. Det behöver säkerställas att gångtrafikanters behov, förutsättningar och erfarenheter finns med under hela samhällsbyggnadsprocessen, från planering till drift, och att de nya offentliga miljöerna får goda lokala förutsättningar för gångtrafikanter och väl utformade anslutningar till det övergripande gångnätet. I ju tidigare skede gångtrafiken beaktas, desto bättre förutsättningar blir det för att planera goda gångmiljöer utifrån stationsnärlighetsprincipen. Detta arbete kan bland annat handla om att planera målpunkter så att de ska kunna nås till fots från en spårstation, att ställa krav på exploitörer att prioritera gångtrafik i sina projekt, att säkerställa

tillräckliga gångbanebredder i planprocessen eller ta fram tydligare riktlinjer för trafikordningsplaner. För att underlätta översynen krävs enklare utbildning av processansvariga för att säkerställa att gångtrafikantens behov finns med, se åtgärd 1c.

1b. Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med gångtrafikanter

I många områden saknas idag tydliga rutiner och riktlinjer för att kunna systematisera arbetet med gångtrafik. I förankringsarbetet identifieras därför behovet av nya rutiner, t ex genom workshop. Utbildningsinsatser kan krävas för att förstå vilka behov som finns, se åtgärd 1c. Exempel på rutiner som saknas idag är rutiner för felanmälan för att underlätta för kommunens invånare att nå rätt instans på ett enkelt sätt, rutiner för trygghets- och tillgänglighetsvandringar för att dessa ska bli enklare att genomföra i flera projekt eller rutiner för hur gångmätningar ska genomföras i projekt o s v.

Särskilt behov har lyfts kring medborgardialoger. Då kommunens medborgare och verksamma oftast är de som har störst kunskap och kännedom om behov och brister i sin närmiljö, kan kommunen involvera medborgarna mer för att samla in underlag kring hur den offentliga miljön upplevs och används. Dessutom kan kunskapen och engagemanget användas i planering och genomförande av åtgärder. Särskilt intressant är barns syn på gångvänlighet. Här kan *Metodhandbok för barnkonsekvensanalyser*¹⁴ som föreslår arbetsgång och exempel på hur vi inhämtar barns perspektiv samt *Rutiner för barn- och ungdomsperspektivet i den fysiska planeringen*¹⁵ utgöra stöd.

Ovanstående exempel kan alla användas för att få in bättre planerings- och beslutsunderlag. Detta är dessutom ett effektivt verktyg för att skapa acceptans och förtroende för kommunens verksamhet. *Handboken i delaktighet*¹⁶ kan utgöra stöd i detta arbete.

1c. Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder

För att kunna göra rätt avvägningar och ta rätt beslut för gångtrafikanter, krävs ökad kunskap och förståelse kring gångtrafik inom de verksamheter som har ansvar för frågor som påverkar gångtrafikanter. Inom ovanstående förankringsarbete, åtgärd 1a och 1b, krävs därför kompetenshöjande åtgärder. Insiktsutbildningar för anställda inom SBA är exempel på sådan utbildning. Ett introduktionspaket för nyanställda på SBA, där den viktigaste informationen om gångtrafik finns med, är ett sätt att upprätthålla kunskapen. Ett sådant arbete tas förslagsvis fram tillsammans med övriga åtgärdsplaner och ingår i en del att förankra trafikstrategin.

1d. Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder

Exploatörer och entreprenörer behöver också utbildas i kommunens framtagna rutiner och processer. Detta görs bl a genom ett informationspaket som beskriver

¹⁴ Huddinge kommun, Metodhandbok för barnkonsekvensanalyser (årtal saknas)

¹⁵ Huddinge kommun, Rutiner för barn- och ungdomsperspektivet i den fysiska planeringen (årtal saknas)

¹⁶ Huddinge kommun, Handbok i delaktighet, från ord till handling (2012)

krav och riktlinjer i Huddinge kommun och kompletteras med information på webben samt fysiska informationsmöten.

1e. Digitalisering av gångnätet

För att underlätta planering och genomförande av projekt digitaliseras gångnätet. Rutin för hur data hålls uppdaterad behövs. Med ett sammanhängande gångnät i digital form, underlättas även orienterbarheten vid nyttjande av kartor och reseplanerare.

Attraktivitet och trygghet

För att skapa attraktiva och trygga miljöer krävs diverse investeringar i offentlig miljö. En bänk eller en skylt kostar inte så mycket, men att bygga om en tunnel, ett stråk eller ett torg med belysning, möblering och plantering kan innebära stora kostnader. För att kunna veta vilka investeringsbehov som finns och för att kunna sätta kostnader för åtgärderna, kan vissa utredningar eller genomförandeplaner krävas.

Nedan följer exempel på åtgärder med syfte att skapa attraktiva och trygga gångmiljöer för att utomhusmiljön ska bli mer lockande att vistas i.

Tabell 2. Förslag på åtgärder för att förbättra attraktiviteten och tryggheten för gångtrafikanter.

Förslag på åtgärd	Ansvarig	Prio	Schablon-kostnad	
Kort sikt < 3 år				
2a	Tillräckligt med platser för vila	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	15 – 50 tkr/bänk
2b	Vägvisning för gångtrafik	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	3	0,5 mkr/plan
Medellång sikt 3-5 år				
2c	Skapa attraktiva stråk	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	3	2 mkr/stråk
Lång sikt > 5 år				
2d	Belysning i offentliga miljöer	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	Saknas
2e	Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö, t ex parkplan, lekplatsprogram och diverse områdesprogram för offentlig miljö	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	Pågående projekt. Budget för åtgärder beslutas inom ordinarie planeringsprocess
2f	Tryggare tunnlar	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	Saknas

2a. Tillräckligt med platser för vila

Många har ett stort behov av att kunna sätta sig ned och vila ibland. Därför är det särskilt viktigt att det finns sittplatser i anslutning till branta lutningar, vilplan och vid mötespunkter. Lokalisering och standard av kommunens sittplatser bör ses över för att sedan utreda behovet av nya sittplatser samt upprustning av gamla.

Sittplatser med bristande tillgänglighet för funktionsnedsatta bör kontinuerligt bytas ut.

2b. Vägvisning för gångtrafik

I Huddinge kommun saknas idag ett enhetligt vägvisningssystem för gångtrafik. För att öka orienterbarheten och tryggheten bör vägvisningsskyltar för gångtrafikanter införas på platser där behov finns. Pilotprojekt har genomförts gällande uppsättning av orienteringskartor i Kungens kurva och namnsättning av gångvägar i Vårby gård. Dessa följs upp och utifrån erfarenheter tas en vägvisningsplan fram för gångtrafik som anger riktlinjer och principer för vägvisning. Vägvisning införs förslagsvis vid och runt om samtliga spårstationer samt på platser där orienterbarheten är låg och där tryggheten påverkas av detta.

2c. Skapa attraktiva stråk

Ett antal strategiska stråk identifieras i gångnätet och prioriteras och upprustas avseende attraktivitet och trygghet. Stråken och åtgärderna samordnas förslagsvis med åtgärder i befintliga program och strategier, se åtgärd 2d-f.

2d. Belysning i offentliga miljöer

Belysning påverkar våra möjligheter att använda och röra oss i våra offentliga miljöer även efter mörkrets inbrott. Belysning ska utformas för att stärka överblickbarhet och orienterbarhet samtidigt som miljöns kvaliteter synliggörs. Ett pilotprojekt för Skogås och Trångsund har genomförts gällande ljusdesign i offentliga miljöer där otrygga områden och förslag på belysningsåtgärder identifieras. Identifierade åtgärder bör genomföras och fler liknande åtgärder bör genomföras på fler platser i kommunen..

2e. Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö

Huddinge kommun har ett antal planer och program för offentlig miljö, där vissa är antagna medan andra är pågående arbete, t ex parkplan, lekplatsprogram och diverse områdesprogram gällande offentlig miljö. Huddinge kommun bör fortsätta arbetet med att skapa en varierad, trygg och upplevelserik offentlig miljö, som parker, torg och aktivitetsytor, som tilltalar människor i olika åldrar och är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. De som prioriteras att genomföras är park- och lekplatsprogrammet samt programmen för offentlig miljö i Kungens kurva och Flemingsberg. I arbetet bevakas gångfrågorna och omfattningen bör utökas till att även resan till parken/lekplatsen tas med i åtgärderna.

2f. Tryggare tunnlar

Tunnlar kan upplevas som svåra att överblicka, hotfulla, instängda och otrygga, varför det finns ett behov av att åtgärda dessa platser. Framtagandet av en plan för att åtgärda tunnlar i Vårby gård har påbörjats och bör slutföras med syfte att prioritera och föreslå åtgärder som ökar tryggheten i gång- och cykeltunnlar. Identifierade åtgärder bör genomföras och fler liknande åtgärder bör genomföras på fler platser i kommunen.

Framkomlighet och tillgänglighet

I gångplanen föreslås åtgärder som innebär förbättrad framkomlighet och ökad tillgänglighet för samtliga gångtrafikanter. Diverse investeringar i infrastruktur krävs därför inom insatsområdet. En enskild tillgänglighetsåtgärd eller ommöblering av gaturummet kostar inte så mycket, men att bygga nya gångbanor med tillräcklig bredd kan innebära stora kostnader. För att kunna veta vilka investeringsbehov som finns och för att kunna sätta kostnader för åtgärderna, kan vissa utredningar eller genomförandeplaner krävas.

Tabell 3. Förslag på åtgärder för att förbättra framkomligheten och öka tillgängligheten för gångtrafikanter.

Förslag på åtgärd		Ansvarig	Prio	Schablon-kostnad
Kort sikt < 3 år				
3a	Tillgänglighetsplan och åtgärder	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	Pågående projekt med egen budget
3b	Tillfälliga lösningar för gångprioriterade utrymmen	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	1 mkr (för ett pilotprojekt)
3c	Gångprioriterade trafiksignaler	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,2 mkr/översyn
3d	Beläggningsinventering	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	3	Pågående projekt med egen budget
Medellång sikt 3-5 år				
Lång sikt > 5 år				
3e	Sammanhängande gångnät	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	Hanteras i andra projekt, t ex detaljplaner eller nyinvestering
3f	Bredda och/eller separera gång- och cykeltrafik	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	0,2 mkr/översyn. Hanteras delvis i andra projekt, t ex cykelplanen eller detaljplaner.
3g	Trafiksäkra gångmiljöer	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	3	Pågående projekt med egen budget

3a. Tillgänglighetsplan och åtgärder

Huddinge kommun jobbar redan idag med tillgänglighetsåtgärder för att underlätta framkomlighet för personer med funktionsnedsättning. I budget finns idag avsatt 3 mkr årligen för att genomföra åtgärderna. Detta arbete bör systematiseras i en tillgänglighetsplan med tydligare prioriteringar för att kunna göra rätt avvägningar vid satsningar på tillgänglighet. Samarbete med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet kan vara ett stöd i det arbetet.

3b. Tillfälliga lösningar för gångprioriterade utrymmen

Bilfria ytor eller gator och utrymmen där gångtrafiken är prioriterade är viktiga inslag i en gångvänlig kommun. Sådana platser skapar goda förutsättningar för liv och rörelse och andra inslag som gör det mer attraktivt att vilja vistas ute. Kommunen bör därför se över möjligheterna att skapa fler ytor för gångtrafikanter som är bilfria eller där gångtrafiken är prioriterade. Underlag och process för hur Huddinge kommun ska jobba med tillfälliga lösningar som ger gångtrafikanter mer prioritet i gatumiljön bör tas fram. Det kan även handla om tillfälliga installationer eller evenemang som ökar attraktionen och vilja att vistas i miljön. Därefter görs ett pilotprojekt där några utrymmen temporärt byggs om.

3c. Gångprioriterade trafiksignaler

Kommunens trafiksignaler ses över för att säkerställa att tidsfördelningen för olika trafikslag stämmer med kommunens trafikstrategi. Detta kan innebära att optimera signaltider och faser efter gångtrafikanterns behov på platser där behov anses finnas. Det kan handla om förlängda gröntider där många barn, äldre eller funktionsnedsatta rör sig eller grön våg för gående längs stråk där gångtrafikens framkomlighet bör prioriteras.

3d. Beläggningsinventering

Natur- och gatudriftsavdelningen har genomfört en beläggningsinventering av kommunens gång- och cykelvägar. Inventeringen ska utgöra ett underlag för att prioritera åtgärder i en beläggningsplan för gång- och cykelvägar.

3e. Sammanhängande gångnät

Det befintliga gångnätet behöver förbättras och kompletteras för att skapa ett mer sammanhängande gångnät med god kvalitet i hela kommunen. Parker och rekreationsområden behöver exempelvis tillgängliggöras på ett bättre sätt men i övrigt bör utbyggnad och förbättringsåtgärder förslagvis ske med start på platser där många rör sig eller där behovet anses som störst. En nätanalys eller motsvarande genomförs för att se om det finns saknade länkar eller åtgärder i gångnätet som kan öka genheten och skapa ett mer sammanhängande nät. Detta arbete kan underlättas ifall gångnätet är digitaliserat, se åtgärd 1e.

3f. Bredda och/eller separera gång- och cykeltrafik

Idag består gång- och cykelvägnätet i kommunen till stora delar av gemensamma gång- och cykelvägar. Då gående och cyklister färdas i olika hastigheter och har helt olika behov och förutsättningar behöver gång- och cykeltrafiken separeras längs det övergripande cykelvägnätet (regionala cykelvägar och huvudcykelvägar) enligt Huddinge kommuns cykelplan. På övriga sträckor där det rör sig många gående och cyklister, och där gåendes framkomlighet bör prioriteras, t ex längs det övergripande gångnätet, kan separering också vara aktuellt.

För att säkerställa tillräckligt god framkomlighet bör även gångbanans bredd uppnå de riktlinjer som anges under insatsområdet *Framkomlighet och tillgänglighet*. Kostnaden för att bredda befintliga gångbanor kan delvis göras i samband med ombyggnationer, ledningsarbeten och detaljplanerarbeten. En inventering av gångbanors bredder behövs för att identifiera åtgärdsbehov. Budget

för breddning hanteras därefter. Schablonkostnad för att bredda befintliga gångbanor är 3 500 kr/kvm¹⁷.

3g. Trafiksäkra gångmiljöer

Arbetet med att öka trafiksäkerheten för gångtrafikanter ska ske i enlighet med Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan¹⁸, där gående och cyklister, tillsammans med barn och äldres säkerhet, är prioriterade insatsområden. I planen föreslås trafiksäkerhetsåtgärder i form av hastighetsdämpande åtgärder och ombyggnad av gång- och cykelpassager, drift- och underhållsåtgärder samt beteendepåverkande åtgärder.

Drift och underhåll

I kommunens cykelplan¹⁹ och trafiksäkerhetsplan¹⁸ ställs krav på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Samtliga åtgärder innebär ökade kostnader som behöver hanteras i mål och budget för natur- och gatudriftsavdelningen. Åtgärd 4a och 4f, är inte rent gångrelaterade och behöver genomföras oavsett. Åtgärd 4h och 4i är mycket kostsamma åtgärder som delvis har finansiering men ej i dagsläget tillräckliga för att uppnå de kvaliteter och krav som ställs på vinterväghållning och belysning. Gångplanen ska därför utgöra ett underlag i framtagandet av budget för drift och underhåll.

Följande åtgärder har identifierats som nödvändiga för att kunna upprätthålla god kvalitet på de befintliga samt framtida miljöerna för gångtrafikanter.

Tabell 4. Förslag på åtgärder för att förbättra drift och underhåll av gånggator.

Förslag på åtgärd		Ansvarig	Prio	Schablonkostnad
Kort sikt < 3 år				
4a	Processbeskrivning och databas för belysning	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1	Pågående arbete med separat budget
4b	Riktlinjer och åtgärdsplan för saknad belysning	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,5 mkr/plan
4c	Handbok/checklista för teknikytor	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF och Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	0,2 mkr/plan
4d	Tillräckliga resurser avsatta för belysningsunderhåll	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1	Pågående arbete med separat budget
4e	Ökad kvalitet på vinterväghållning	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1	Pågående arbete. Budget för åtgärder beslutas inom ordinarie planeringsprocess

¹⁷ Utifrån erfarenhet med breddning av Solfagravägen

¹⁸ Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017)

¹⁹ Huddinge kommun, Cykelplan för Huddinge kommun (2016)

4f	Tydliggöra ansvarsgränser mellan kommun och andra huvudaktörer	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1	0,1 mkr
4g	Nya rutiner och krav för siktröjning	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1	0,4 mkr (löpande)
4h	Starta organisation för sopsaltning	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	2	Pågående arbete. Budget för åtgärder beslutas inom ordinarie planeringsprocess
Medellång sikt 3-5 år				
Lång sikt > 5 år				
4i	Reinvesteringsplan för belysning	Natur- och gatudriftsavdelningen, NBF	1-2	Pågående arbete med separat budget

4a. Processbeskrivning och databas för belysning

Mer och förbättrad belysning har under demokratidagarna framkommit som den allra viktigaste åtgärden för att folk ska göra fler resor till fots. Även vid trygghetsundersökningar har det framförts att belysningen är bristande i Huddinge kommun och en bidragande orsak till den höga otryggheten inom kommunen.²⁰ Ett arbete pågår där en beskrivning av processen för arbetet med belysning tas fram för att hitta och åtgärda bristerna i nuvarande arbetssätt. Bland annat handlar det om att det ska finnas tillräckligt med resurser för att kunna kontrollera entreprenörers arbete och få fel åtgärdade inom rätt tidsintervall. Behovet av en heltidsresurs för belysningsfrågor har identifierats, se åtgärd 4d.

I arbetet ingår även framtagande av en databas som håller reda på kommunens belysningsstolpar och armaturer, samt ett system som kan indikera trasig belysning. Detta syftar till att underlätta planering och underhåll av belysning samt reda ut ansvar och huvudaktörskap, se åtgärd 4f.

4b. Riktlinjer och åtgärdsplan för saknad belysning

Idag saknas riktlinjer om vilka vägtyper i Huddinge kommun som ska vara försedda med belysning, vilket gör att beslut om ny belysning kan bli inkonsekventa. Riktlinjer och en åtgärdsplan för vägar som bör få belysning enligt riktlinjerna bör därför tas fram. För de åtgärder som identifieras i planen behövs särskilda medel. Schablonkostnad för ny belysning för gång- och cykelvägar är 1 000 kr/meter.

4c. Handbok/checklista för teknikytor

Vid planeringen av ny bebyggelse i Huddinge kommun finns idag inga fastställda krav på plats för snöupplag eller andra teknikytor. Detta behöver tas fram, i form av till exempel en checklista eller en handbok, för att säkerställa att framtida stadsdelar ska kunna drifas och underhållas på ett rationellt sätt.

²⁰ Huddinge kommun, Underlagsrapport till Gångplan för Huddinge kommun (2018)

4d. Tillräckliga resurser avsatta för belysningsunderhåll

Fungerande belysning är en förutsättning för att många ska vilja och våga vistas utomhus, även efter mörkrets inbrott. För att säkerställa kvaliteten på kommunens belysning och entreprenörens arbete krävs att tillräckliga resurser tillförs i kommunen för att kunna genomföra det arbete som krävs för att upprätthålla god kvalitet på kommunens belysning.

4e. Ökad kvalitet på vinterväghållning

Även förbättrad vinterväghållning har framkommit som en viktig åtgärd för att öka gångvänligheten. Hala gångytor är en av de främsta orsakerna till singelolyckor bland gående, och det är framförallt äldre som råkar ut för denna typ av olycka.²¹ Därför behöver rutiner och krav gällande åtgärdstider, kvalitetskontroll samt prioriteringarna för vintervägunderhåll ses över i syfte att öka framkomligheten och säkerheten för gående. Genom att använda geografiska positionssystem kan kommunen följa entreprenörens arbete och därmed ges större möjligheter för att öka kvaliteten i arbetet. Även tider för sandupptagning ska ses över i arbetet. Detta arbete sker inom ramen för trafiksäkerhetsplanen²¹.

4f. Tydliggöra ansvarsgränser mellan kommun och andra huvudaktörer

Kommunens drift och underhåll sker oftast i samverkan med andra huvudaktörer, t ex Trafikverket, grannkommuner, samfälligheter och olika fastighets- och markägare. I dagsläget finns en otydlighet kring samverkansformer och ansvar. Fastighetsgränser och ansvar för drift och underhåll av trafikytor behöver därför tydliggöras genom att träffa de olika huvudaktörer och reda ut otydliga platser samt förstå och koordinera mellan varandras rutiner. I arbetet ingår även att ta fram principer för ansvarsfördelning och utifrån det teckna avtal mellan huvudaktörerna. Behovet finns för att drift- och underhållsarbetet ska underlättas och bli mer konsekvent rent allmänt, och inte bara gällande gångmiljöer.

4g. Nya rutiner och krav för siktröjning

Kommunen har ett ansvar att hålla kommunala ytor fria från växtlighet som kan utgöra ett hinder för sikten eller framkomligheten. På privat mark är det fastighetsägare som innehar det ansvaret. Rutiner och krav för siktröjning behöver ses över. Ur trygghets- och framkomlighetsperspektiv kan kommunen behöva gå ut med tydligare information till fastighetsägare om deras ansvar kring siktröjning av sly, buskar och häckar och andra siktskymmande hinder samt vara tydlig kring konsekvenser av misskötsel. I tidigt skede, t ex under byggsamråden, kan kommunen också vara tydligare mot fastighetsägare att inte plantera på fastighetsgränsen.

4h. Starta organisation för sopsaltning

Huddinge kommun ska enligt cykelplanen²² börja sopsalta de regionala cykelstråken, vilket innebär fördelar även för gående. Uppdraget kan framöver tänka sig utökas till att även innefatta huvudcykelnätet. När sopsaltning används bör intilliggande gångytor alltid omfattas. På det övergripande gångnätet bör

²¹ Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017)

²² Huddinge kommun, Cykelplan för Huddinge kommun (2016)

vinterväghållningen vara av god kvalitet. Den metod som ger bäst resultat ska användas för att uppnå ett tillgängligt och trafiksäkert gångvägnät även på vintern.

4i. Reinvesteringsplan för belysning

Fungerande belysning är en förutsättning för att många ska vilja och våga vistas utomhus, även efter mörkrets inbrott. Fungerande och tillräcklig belysning ökar både trygghet och säkerheten hos samtliga trafikanter. Många belysningsanläggningar inom Huddinge kommun är gamla och resurser går åt till att lappa och laga i system som uppnått sin tekniska livslängd. Informationen om belysningsanläggningarna är samtidigt bristfällig i flera fall. Det finns därför behov av att ta fram en reinvesteringsplan som beskriver i vilken ordning som belysningsanläggningarna bör åtgärdas och vilka behov av reinvesteringar som finns. Detta innebär en stor investeringskostnad men kan på lång sikt ge energibesparingar, bättre kvalitet på armaturer och stolpar och därmed minskad årlig driftkostnad för kommunen.

Information och kommunikation

Nedanstående åtgärder är förslag på mjuka åtgärder som syftar till att öka resandet till fots genom förändrat beteende samt ökad förståelse och kunskap för gångtrafik. Informationsåtgärder är normalt mindre kostsamma än investeringsåtgärder och kräver främst personaltimmar att genomföra. En kampanj eller informationsinsats bedöms kosta några tiotals tusen kronor beroende på ambition och omfattning. Dock ger kommunikationsåtgärder oftast större effekt om de genomförs kontinuerligt eller i ett större sammanhang, vilket kan innebära en högre total kostnad. Kampanjer och informationsinsatser genomförs förslagsvis i samband med andra projekt, där kostnaderna kan ingå.

Tabell 5. Förslag på informations- och kommunikationsåtgärder.

Förslag på åtgärd	Ansvarig	Prio	Schablonkostnad
Kort sikt < 3 år			
5a Utveckling av metoder för att följa upp gångplanen	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	2	0,1 mkr/översyn
Medellång sikt 3-5 år			
5b Utveckla arbetet med säkra skolvägar	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	Pågående projekt men behöver egen budget. Driftmedel bör tillföras.
5c Kampanjer för gångtrafik	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	1	50 tkr/kampanj
5d Temavandringar	Olika förvaltningar beroende på temat	1	50 tkr/kampanj
5e Information med fokus på aktiva transporter	Kommunikationsavdelningen, KSF	2	50 tkr/kampanj
5f Utveckla mätning av gångtrafik	Samhällsbyggnadsavdelningen, KSF	3	0,4 mkr/mät punkt

5a. Utveckling av metoder för att följa upp gångplanen

För att följa upp gångplanen finns ett antal förslag på indikatorer, se *Bilaga 1*. Mätmetoder bör utvecklas för de indikatorer som idag saknar metod. Åtgärden bedöms ge bättre underlag för framtida planering av gångåtgärder.

5b. Utveckla arbetet med säkra skolvägar

Huddinge kommun har sedan länge jobbat aktivt med kommunens skolor för att minska andelen barn som skjutsas ända fram till skolan. Konceptet bör utökas till att omfatta även till exempel fritidsgårdar, idrottsklubbar eller andra verksamheter för barn och ungdomar. I Huddinge kommuns trafiksäkerhetsplan²³ anges åtgärder för att utveckla arbetet med säkra skolvägar till att involvera idrottsföreningar för att säkra och öka andelen gångresor till, från och inom idrottsverksamheterna.

5c. Kampanjer för gångtrafik

Kampanjer och informationsinsatser som riktar sig till gångtrafikanter behövs för att öka medvetenheten kring gång och uppmuntra till ökat resande till fots. Förslagsvis genomförs kampanjerna i samband med fysiska åtgärder för gående för att uppnå större effekt, t ex vid byggande av en gångpassage, gågata eller park. Dessa insatser syftar till att öka förståelse och acceptans för förändringen samt förstärka de fördelar som åtgärderna medför.

5d. Temavandringar

Temavandringar är en metod för att öka kunskapen och medvetenheten kring kommunens miljöer och ett sätt att lättare tillgängliggöra vissa områden och platser. T ex kan naturvandringar genomföras för att uppmärksamma och tillgängliggöra kommunens rekreativsområden. Vandringarna kan även ha annat fokus, t ex kultur, trygghet och tillgänglighet.

5e. Information med fokus på aktiva transporter

För besökare och sällananvändare behöver möjligheterna med att resa med aktiva transporter synliggöras bättre. Detta kan t ex göras genom att se över informationen på kommunens hemsida och i kommunens kanaler för att se till att aktiva transporter finns med som färdvalsalternativ till besöksmål och målpunkter.

5f. Utveckla mätning av gångtrafik

För att få bättre planeringsunderlag samt lyfta gångtrafikanternas roll som eget trafikslag, bör gångtrafiken inkluderas i kommunens återkommande trafikmätningar. Detta kan t ex göras genom att införa fasta mätpunkter för gångtrafik. Andra verktyg för att mäta gångtrafik bör undersökas för att få ett bredare och mer tillförlitligt planeringsunderlag.

²³ Huddinge kommun, Trafiksäkerhetsplan för Huddinge kommun (2017)

