

# Handlingsplan för gång 2022–2027

En del av framkomlighetsstrategin



Gångplan för  
Stockholms stad





## Handlingsplan för gång 2022–2027

Utgivningsår: 2022

Utgivare: Trafikkontoret Stockholms stad

Kontakt: [trafikkontoret@stockholm.se](mailto:trafikkontoret@stockholm.se) | Produktion: Blomquist Communication, blomquist.se

Foto omslag: Getty images

Foto inlaga: Lennart Johansson sid 2, 4, 6, 11, 13, 15, 18, 21, 23, Kai Piippo sid 19,

Mattias Prodromou Dahlqvist sid 17, Sam Victorin sid 8, 10, 12

# Innehåll

<b>Bakgrund</b>	<b>5</b>
<b>Ny handlingsplan för gång 2022–2027</b>	<b>7</b>
Syftet med handlingsplanen	7
Läsanvisning till handlingsplanen	7
<b>Åtgärder</b>	<b>9</b>
<b>1</b> Ett prioriterat gångvägnät	10
<b>2</b> Mer omfattande infrastrukturprojekt med fokus på gående	12
<b>3</b> Mindre åtgärder för ökad framkomlighet och tillgänglighet	14
<b>4</b> Drift och underhåll	16
<b>5</b> Åtgärder för ökad attraktivitet och trygghet	18
<b>6</b> Information och kommunikation	20
<b>7</b> Öka kunskapen kring gångfrågor inom Stockholms stad genom information, utbildning, erfarenhetsåterföring och uppföljning	22



# RINKEBY TORG



Bibliotek

Familjetorget

Rinkeby Kiosk



SVENSKA SPEL

Hemma  
bäst!

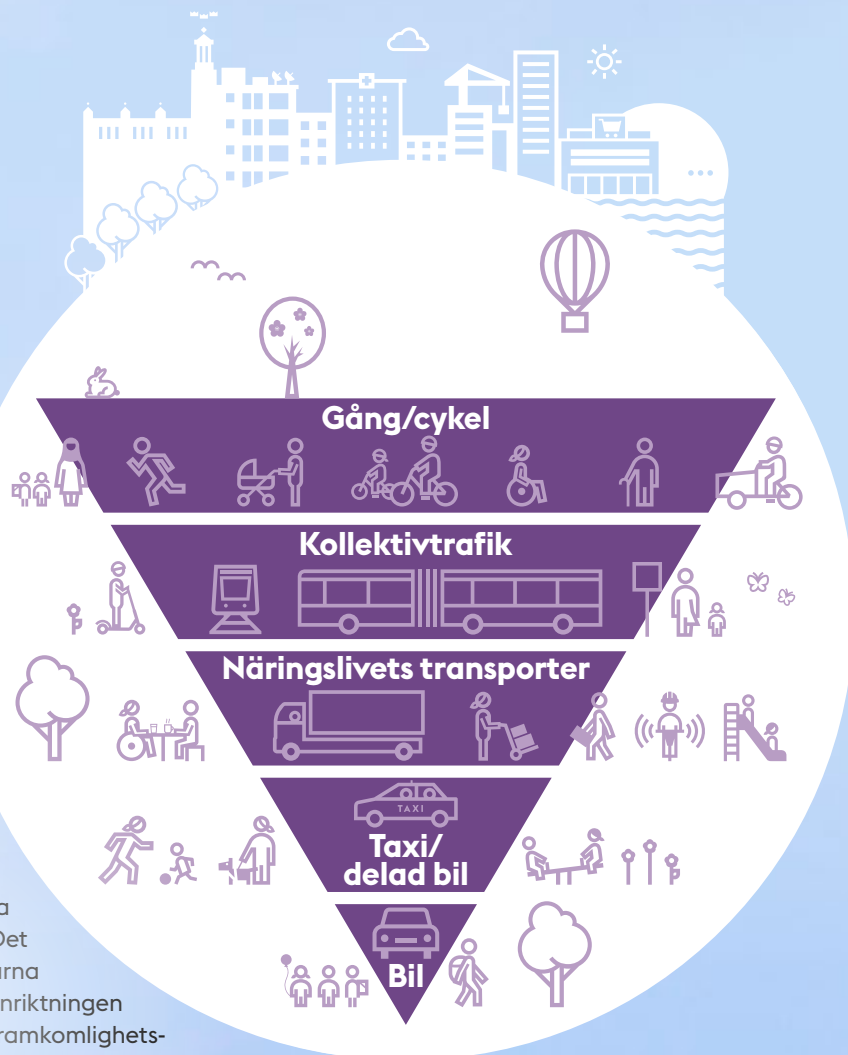
Har du en bra idé?  
Vi hjälper dig att  
utveckla den till  
en affär! Ring oss  
på 08-734 11 11 eller  
gå till oss på  
Torshovsplan 10  
141 23 Stockholm

# Bakgrund

Gångplanen för Stockholms stad antogs i kommunfullmäktige i april 2016. Den är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och beskriver hur staden ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad och för att öka andelen gående. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå.

Gångplanen består av två delar. Den första är en strategisk del med en långsiktig inriktning för hur Stockholms stad ska arbeta för att öka andelen gående och göra de offentliga platserna mer attraktiva för gående. Den andra delen utgörs av en handlingsplan som har genomförandetiden 2016–2021, som nu ersätts med en handlingsplan för 2022–2027.





**Figur 1.** Prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelse- ytor samt nyttja den nya teknikens möjligheter. Det är svaret på utmaningarna och den övergripande inriktningen i både gamla och nya framkomlighets- strategin, Stockholms stads trafikstrategi.

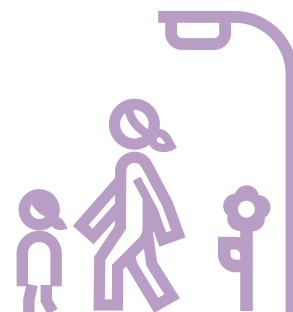
**Figur 2.** Strategiskt ramverk som samman- hang för gångplanen och handlingsplan för gång 2022–2027.



# Ny handlingsplan för gång 2022–2027

Den långsiktiga inriktningen om att fler ska kunna, vilja, veta och våga gå kvarstår i gångplanens nya handlingsplan. Handlingsplanen innehåller sju punkter med åtgärder som bidrar till att uppfylla ett eller flera av dessa fyra nyckelord. Den nya handlingsplanen avser åtgärder för perioden 2022–2027.

Den nya handlingsplanen bygger vidare på det arbete som utförts i gångplanens förra handlingsplan. Många av de åtgärder som fanns i den förra handlingsplanen har genomförts och kan nu vidareutvecklas eller fortsätta som de gör. Det pågår alltså redan en mängd projekt som syftar till att öka gångvänligheten för gående. Men för att göra det mer attraktivt att gå och öka andelen gående krävs en bredare ansats med fler åtgärder och fler inblandade förvaltningar som tillsammans bidrar till de övergripande målsättningarna. Ambitionen med den här handlingsplanen är därför att bredda arbetet med gångfrågorna så att fler delar inom staden är delaktiga. Handlingsplanen för gång hanterar frågor som är nära kopplade till trafikkontorets trafiksäkerhets-, trygghets- och tillgänglighetsarbete. Nära relaterade dokument är till exempel stadens strategi för offentliga rum, strategi för en äldrevänlig stad, stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning samt trafiksäkerhetsplanen.



**Handlingsplanens åtgärder ska bidra till att göra Stockholm mer gångvänligt, attraktivt och att öka andelen gående.**

## Syftet med handlingsplanen

Handlingsplanens åtgärder ska bidra till att göra Stockholm mer gångvänligt, attraktivt och att öka andelen gående. Detta ska ske genom investeringar i gångvägnet, bättre samverkan mellan stadens olika förvaltningar, ökad kunskap om Stockholms gående och deras behov, nya verktyg och metoder samt kunskap om vad som skapar en attraktiv och gångvänlig stadsmiljö. I den växande staden ska de nya och gamla delarna länkas samman med goda miljöer för gående. Stadens nya och förtätade delar behöver bra gångförbindelser, både till kollektivtrafik och till omgivande stadsdelar. I den befintliga staden finns platser och stråk där gatunätets kapacitet och attraktivitet kan ökas genom att gångytorna utvidgas och görs mer tilltalande. Avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen. Kunskapen om stadens gående behöver öka, för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan behoven hos olika trafikslag och för att ge underlag till genomtänkta investeringar. Gångplanen omfattar främst de frågor som avser att öka andelen gående, alltså i första hand avses trafikslaget gång. Attraktivitet och befolkade miljöer är viktigt för att fler ska våga och vilja gå och är således viktiga åtgärder. Gångplanen avser inte specifikt att ge riktlinjer för själva vistelsen men attraktiva målpunkter i människors närhet är en förutsättning för att öka andelen gående.

## Läsanvisning till handlingsplanen

Alla 30 åtgärder i handlingsplanen är viktiga. Alla bidrar till en helhet i att skapa ett mer gångvänligt Stockholm och öka möjligheterna till att fler väljer att gå. De är uppdelade i sju kategorier. Varje åtgärd har getts benämning med en siffra och en bokstav för att förtydliga hur åtgärderna hänger ihop. På detta sätt blir det också enkelt att hänvisa till de olika åtgärderna. Bokstäver och numrering har ingen hierarkisk innebörd.





Under  
och po

Lämna din exponering  
tränings  
drum



# Åtgärder

Kategorier	Åtgärder
<b>1. Ett prioriterat gångvägnät</b>	<p><b>1a.</b> Ta fram ett prioriterat gångvägnät</p> <p><b>1b.</b> Standard för det prioriterade gångvägnätet</p> <p><b>1c.</b> Stegvis inventering av det prioriterade gångvägnätet</p>
<b>2. Infrastrukturprojekt</b>	<p><b>2a.</b> Årlig åtgärdsplanering för infrastrukturprojekt på gångvägnätet</p> <p><b>2b.</b> Säkerställa gåendes behov i hela stadsbyggnadsprocessen</p> <p><b>2c.</b> Utredda möjligheter till markvärme</p>
<b>3. Framkomlighet och tillgänglighet</b>	<p><b>3a.</b> Punktåtgärder</p> <p><b>3b.</b> Tillfälliga åtgärder</p> <p><b>3c.</b> Trafikstörande arbeten</p> <p><b>3d.</b> Avvägningar mellan tillgänglighet, framkomlighet och vistelse</p> <p><b>3e.</b> Optimera trafiksignaler för gående</p> <p><b>3f.</b> Prioritera gående vid passager</p> <p><b>3g.</b> Förbättrad gångvägvisning</p>
<b>4. Drift och underhåll</b>	<p><b>4a.</b> Prioritering av drift- och underhållsåtgärder</p> <p><b>4b.</b> Förbättrad vinterväghållning</p> <p><b>4c.</b> Underhållsåtgärder</p> <p><b>4d.</b> Reinvesteringsprogram</p> <p><b>4e.</b> Beläggningshandbok</p>
<b>5. Attraktivitet och trygghet</b>	<p><b>5a.</b> Tillfälliga åtgärder för ett attraktivare gångvägnät</p> <p><b>5b.</b> Specifika mindre åtgärder för ökad attraktivitet och trygghet</p> <p><b>5c.</b> Belysningsåtgärder på gångvägnätet</p> <p><b>5d.</b> Rusta upp ytor och platser</p>
<b>6. Kommunikation</b>	<p><b>6a.</b> Tydlig information på Stockholms stads webbplatser</p> <p><b>6b.</b> Lyssna till stockholmarnas idéer och tankar</p> <p><b>6c.</b> Uppmuntra stockholmare och besökare att gå till olika målpunkter</p> <p><b>6d.</b> Externa kommunikationsinsatser</p>
<b>7. Ökad kunskap</b>	<p><b>7a.</b> Kartläggning av stadens processer kring gångfrågor</p> <p><b>7b.</b> Höja kunskapen kring gångfrågorna internt</p> <p><b>7c.</b> Uppföljning och erfarenhetsåterföring</p>



**Ett utpekad och prioriterat gångvägnät utgör en viktig grund för all gångplanering.**

# 1 Ett prioriterat gångvägnät

Åtgärderna syftar till att ta fram och förankra ett övergripande och prioriterat gångvägnät som binder ihop stadens viktiga målpunkter. De syftar också till att ta fram rekommendationer för till exempel bredd, framkomlighet, säkerhet, trygghet och vistelsekvaliteter.

Ett utpekad och prioriterat gångvägnät utgör en viktig grund för all gångplanering och många av åtgärderna som följer nedan. Det ska underlätta vid prioritering av investeringsåtgärder, i prioritering av drift och underhåll samt i olika typer av tillstånds- och upplåtelsefrågor som till exempel uteserveringstillstånd och trafikanordningsplaner. Det prioriterade gångvägnätet ger också information om var gångstråken kräver extra hög standard och omvårdnad i stadsbyggnadsprojekt eller andra större projekt som omfattar nybyggnation eller omdaning av ett gaturum.





### 1a. Ta fram ett prioriterat gångvägnät

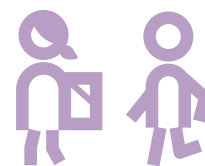
Peka ut och dokumentera ett prioriterat gångvägnät som binder ihop målpunkter. Stråken ska utgöras av gångvägar och gångbanor där många går idag eller där potentialen att öka antalet gående är stor. Arbetet ska utgå från de gångstråk som redan identifierats i områdesplanerna. Områdesplaner är ett slags arbetsdokument med fördjupningar inom många olika områden. I det fortsatta arbetet ska även fler delar av staden involveras som till exempel stadsdelarna. Lämplig finmaskighet för det prioriterade gångvägnätet ska också undersökas. Dokumentationen ska göras digitalt för att tillgängliggöra materialet och underlätta möjligheterna till uppdateringar.

### 1b. Ta fram lämplig standard för det prioriterade gångvägnätet

Undersöka, analysera och ta fram lämplig standard för det prioriterade gångvägnätet med avseende på till exempel attraktivitet, säkerhet, framkomlighet, drift, trygghet och orienterbarhet.

### 1c. Genomföra en stegvis inventering av det prioriterade gångvägnätet

Genomföra en stegvis inventering av det prioriterade gångvägnätet som syftar till att ge ett underlag för drift- och investeringsåtgärder och förståelse för gångnätets skick och utvecklingspotential. Aspekter att ta hänsyn till är till exempel möjligheten till att sköta driften, underhållsbehov, bredder, topografi, orienterbarhet, beläggning, framkomlighet, korsningspunkter, trafiksäkerhet och trygghet.



**Stråken ska utgöras av gångvägar och gångbanor där många går idag eller där potentialen att öka antalet gående är stor.**





I takt med att staden förtätas och nya detaljplaner tas fram finns också möjlighet att tillgodose gåendes behov och skapa attraktiva miljöer för gående redan från start.

## 2 Mer omfattande infrastrukturprojekt med fokus på gående

Infrastrukturprojekt med fokus på gående avser större projekt som ofta tar flera år och kräver en mer omfattande planering. Det kan innebära väsentlig ombyggnad av befintlig infrastruktur, ny infrastruktur som ska ansluta till redan befintligt gångvägnät, ny gångbro, ombyggnader av till exempel torg eller förbättringar av längre stråk med flera olika åtgärder längs med sträckan.

Åtgärderna är en viktig del i att skapa en mer gångvänlig stad. I takt med att staden förtätas och nya detaljplaner tas fram finns också möjlighet att tillgodose gåendes behov och skapa attraktiva miljöer för gående redan från start.

### 2a. Årlig åtgärdsplanering för infrastrukturprojekt på gångvägnätet

Fortsätta trafikkontorets årliga åtgärdsplanering för infrastrukturprojekt på gångvägnätet. Utgångspunkten vid val av åtgärder ska vara att de gör nytta för många gående i vardagen samtidigt som framkomligheten för övriga trafikanter beaktas. Projekten kan vara större investeringsprojekt på gångvägnätet som ombyggnad av gata, torg eller kollektivtrafikknutpunkt. Det kan också handla om nya gångbroar eller tunnlar för att minska barriäreffekter, men också om flera mindre åtgärder längs med ett längre stråk eller på en plats. Det prioriterade gångvägnätet kommer, när det är framtaget, att vara vägledande i valet mellan olika investeringsåtgärder. På det sättet genomförs investeringarna där de ger störst nytta.





## 2b. Säkerställa gåendes behov i hela stadsbyggnadsprocessen

Gåendes behov, förutsättningar och erfarenheter ska finnas med under hela stadsbyggnadsprocessen, från planering till drift av vår stadsmiljö. Genom att ta hänsyn till gångtrafiken i ett tidigt skede, blir förutsättningarna för kvalitativa lösningar bättre. I enlighet med Översiktsplanens målsättning ska Stockholm förtätas och byggas på ett funktionsblandat sätt med närhet till bland annat service, rekreation och arbetsplatser. Det skapar goda förutsättningar för gångtrafiken och kan ge fler gångresor. Kvaliteten på gångvägarna blir avgörande för hur attraktivt det blir att gå i det nya området.

Större infrastrukturåtgärder kan planläggas tidigt i stadsbyggnadsprojekten, med syftet att undvika att större vägar eller spår blir till barriärer för gående och att integrera områden med varandra. Möjligheterna till att hitta bra samfinansieringslösningar ska utredas för att eventuellt kunna genomföra fler av den här typen av mer kostsamma åtgärder.

För att ge gång mer uppmärksamhet i detaljplaneskedet kan Checklista för gångvänlighet användas både i planeringsskedet och för uppföljning av genomförda åtgärder. Checklista för gångvänlighet togs fram i arbetet med den förra handlingsplanen. Den ska uppdateras och spridas.

Staden ska också ta hänsyn till gående och gångtrafik vid ansökningar om bygglov. Det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1) blir vägledande för att peka ut viktiga platser där gående bör prioriteras.

## 2c. Utreda möjligheter till markvärme

Ta fram kunskapsunderlag för att kunna analysera nyttan av och utreda möjligheten till markvärme på platser där det förekommer många halkolyckor. Det kan också vara aktuellt inför större ombyggnader på platser där många gående rör sig. Relevanta platser kan till exempel vara på stadens broar, gångbanor med stora gångflöden, på torg eller större knutpunkter för kollektivtrafik.



**Gåendes behov, förutsättningar och erfarenheter ska finnas med under hela stadsbyggnadsprocessen, från planering till drift av vår stadsmiljö.**





Det ska vara enkelt och möjligt för alla att ta sig fram till fots i Stockholm, vare sig du går med barnvagn, rullator eller resväska, har synnedsättning eller vill gå i bredd med någon.

## 3 Mindre åtgärder för ökad framkomlighet och tillgänglighet

För att fler ska välja att gå är det viktigt att minska tidsåtgången och öka komforten för gående. Det ska vara enkelt och möjligt för alla att ta sig fram till fots i Stockholm, vare sig du går med barnvagn, rullator eller resväska, har synnedsättning eller vill gå i bredd med någon. Exempel på åtgärder som ökar framkomligheten och tillgängligheten för gående är bredare gångbanor, jämn beläggning, genomgående gångbanor, prioritering av gående vid trafiksignaler, färre hinder på gångbanor och gena gångförbindelser. En viktig del i att främja framkomlighet och tillgänglighet är också att det finns säkra och korta omledningsvägar för gående vid byggnationer och vägarbeten.

### 3a. Genomföra punktinsatser för att förbättra tillgänglighet och framkomlighet

Genomföra mindre punktinsatser som syftar till att snabbt kunna förbättra tillgängligheten och göra gångvägnätet mer framkomligt. Det kan till exempel handla om att anlägga genomgående eller bredare gångbanor, sänka kantstenar, kontrastmarkera nivåskillnader eller sätta upp räcken i trappor. Den här typen av åtgärder kan till exempel komma in via förslag från medborgare, men också som resultat av inventering av det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1c). Det är också lämpligt att genomföra flera av dessa mindre åtgärder i ett och samma stråk för att förstärka effekten. De kan också genomföras som ”passa på-åtgärder” i andra projekt som inte är gångprojekt.

### 3b. Införa tillfälliga åtgärder för att öka tillgänglighet och framkomlighet

Tillfälliga åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten och framkomligheten ska fortsatt genomföras i hög grad där det är lämpligt. Gångbanor kan breddas med tillfälliga lösningar under delar av året eller på försök för att eventuellt permanentas längre fram vid positivt utfall och med övriga trafikanters framkomlighet i beaktning. Även gågator, torg eller ny användning av kajer kan skapas tillfälligt eller testas för att eventuellt bli permanenta på samma sätt.

### 3c. Ta hänsyn till gåendes behov vid trafikstörande arbeten

Gåendes intressen ska beaktas vid trafikstörande arbeten eller andra arbeten som kräver trafikplaneringsplaner. Gående är den trafikantgrupp som är mest känslig för omvägar, och också mest olycksdrabbad. Vid gatu- och byggarbeten ska det finnas säkra, framkomliga och gena omledningsvägar för gående. Tillfälliga övergångsställen ska användas om det blir stora omvägar att gå via befintliga passager och övergångsställen. Nya lösningar ska testas och utvärderas, för att hitta en framkomlig och trafiksäker modell för tillfälliga övergångsställen. Extra fokus ska läggas på platser där barn och äldre vistas. Vid längre avstängningar ska extra hänsyn tas till gående, så att gångutrymmet blir tillräckligt brett, säkert och gent. Det är också viktigt att vinterväghållningen sker på ett bra sätt även på tillfälliga gångvägar under byggtiden.





Olika typer av avstängningar och omledningar ska följas upp och erfarenheter tas tillvara. På det sättet skapas en förståelse av vad som fungerat bättre och sämre, om människor beter sig som det var tänkt eller om justeringar måste göras utifrån hur gående tar sig fram på platsen.

### 3d. Avvägningar mellan tillgänglighet, framkomlighet och vistelse

Tillståndsgivning för uteserveringar, gatumöbler eller ytor för evenemang ska ta hänsyn till gående, med fokus på tillgänglighet och framkomlighet. Det är också viktigt att ta hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet vid placering av exempelvis reklamtavlor, stolpar och cykelställ. Noggranna överväganden behöver göras så att bredden på gångbanan är tillräcklig utifrån gångflödet och att miljön är tillräckligt trygg och säker för personer med funktionsnedsättning.

Det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1) ger en bra input i avvägningar om gångbanebredd och trängsel, men också trängselmättet (PPMM = Flöde i maxtimmen/ användbar gångbredd/60) kan användas. Trängselmättet togs fram i den förra handlingsplanen och är ett mått som beskriver hur utrymmet på gatan upplevs av gående. Parametrar att ta hänsyn till är flöde och bredden på den del av gångbanan som kan användas av gående.



**Tillståndsgivning för uteserveringar, gatumöbler eller ytor för evenemang ska ta hänsyn till gående, med fokus på tillgänglighet och framkomlighet.**

### 3e. Optimera trafiksignaler för gående

Stockholms stads trafiksignaler ska kontinuerligt ses över för att säkerställa att tidsfördelningen för olika trafikslag stämmer med stadens trafikstrategi, framkomlighetsstrategin. Detta kan innebära att på vissa platser optimera signaltider och faser efter gåendes behov. Det kan handla om förlängda gröntider där många barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning rör sig eller längs det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1). Arbetet med att testa nya koncept och tekniker som exempelvis längre gröntider ska fortsätta och diagonala övergångsställen där så bedöms lämpligt.

### 3f. Prioritera gående vid passager längs hela det prioriterade gångvägnätet

Längs det prioriterade gångvägnätet ska gående ges prioritet i passager och korsningar. Avvägningar måste ske mot behoven för korsande prioriterade cykelvägnät, huvudvägnät för motorfordonstrafik och korsande stombussnät.

### 3g. Förbättra gångvägvisningen mellan viktiga målpunkter i ytterstaden

På många platser i till exempel ytterstaden följer gångvägarna inte självklara och raka stråk och terrängen varierar i hög grad. Det är därför viktigt att förbättra orienterbarheten mellan viktiga målpunkter. Gångvägvisning kan göra det lättare att hitta mellan målpunkterna och ska därför testas på vissa stråk i ytterstaden.



**En långsiktig målsättning är att standarden på hela det prioriterade gångvägnätet ska vara hög under årets alla dagar.**

## 4 Drift och underhåll

Fallolyckor är den vanligaste typen av olycka i stadens offentliga rum och de leder ofta till allvarliga konsekvenser för gående. Oftast kan olyckan kopplas till att den gående halkat eller snubblat. Flest olyckor sker när det är vinterväglag. Äldre är en utsatt grupp som ofta får allvarliga skador till följd av fallet. På grund av rädsla för att skadas undviker en del äldre att gå ut när det är vinterväglag. I en gångvänlig stad ska gångvägnätet vara finmaskigt för att ge goda möjligheter att inom rimlig tid nå sin målpunkt. Därmed behövs prioriteringar av vilka stråk och platser som ska ha extra hög kvalitet på vinterväghållning, halkbekämpning samt sand- och lövupptagning.

Målet är att stora delar av det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1), ska ha en hög standard även under vinterhalvåret. För att gångvägnätet även långsiktigt ska ha god standard behövs också ett kontinuerligt underhåll. Det är viktigt att redan tidigt planera in rätt mått för drift samt välja rätt beläggning på gångytorna, så att det blir enkelt att sköta drift och underhåll i stadsmiljön.

### 4a. Ta fram underlag för prioritering av drift- och underhållsåtgärder

Fortsätta att kontinuerligt ta fram underlag för platser där drift- och underhållsåtgärder ska prioriteras. Underlaget ska kopplas till det prioriterade gångvägnätet (se åtgärd 1), stråk med många gående, platser med många fallolyckor och platser där många äldre vistas. En långsiktig målsättning är att standarden på hela det prioriterade gångvägnätet ska vara hög under årets alla dagar. Åtgärder kommer inte kunna göras över hela det prioriterade gångvägnätet direkt, utan utvecklingen får ske successivt.

### 4b. Förbättrad vinterväghållning på gångvägnätet

Fortsatt utveckling av vinterväghållningsmetoder för att förbättra gåendes framkomlighet och säkerhet vintertid. Exempelvis genom att genomföra fler fullskaliga tester med sopsaltning av gångbanor samt utvärdera möjligheterna att överföra sopsaltning av gångbanor och trottoarer till trafikkontorets ordinarie driftverksamhet. För att underlätta vinterväghållningen på gångbanorna ska också fler metoder utvecklas för de trottoarer som idag är för smala att snöröja effektivt.

### 4c. Förbättra vinterväghållningen genom närmare samarbete mellan trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna

Trafikkontoret ska tillsammans med stadsdelsförvaltningarna se över hur snöröjning och halkbekämpning skulle kunna bli mer effektiv och ändamålsenlig. När det prioriterade gångvägnätet sträcker sig över ansvarsgränser är samordningen extra viktig, så att snöröjningen kan ske utmed stråk och onödiga hinder i form av snövallar kan



undvikas. En annan aktivitet, speciellt viktig i ytterstaden, är att undersöka sambandet mellan snöupplag och på vilken sida av vägen gångstråket pekas ut. På många platser kan parkeringen byta sida så att den går längs med den smalare trottoaren, som då fungerar som snöupplag. Det betyder att vinterväghållningsfordonen då har möjlighet att snöröja och halkbekämpa den bredare trottoaren.

#### 4d. Utföra underhållsåtgärder på gångvägnätet

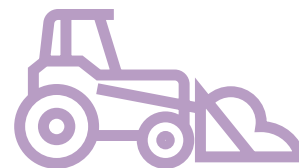
Kontinuerligt utföra underhåll på platser och stråk där behov finns i enlighet med den prioritering som tas fram i åtgärd 4a. Exempel på underhållsåtgärder är att skapa jämnare gångytor genom att åtgärda plattor eller annan beläggning som gått sönder, byta ut trasiga belysningsarmaturer samt beskära växter som begränsar gångbanans bredd. Om det inte går att sköta driften på ett prioriterat gångstråk på grund av att beläggningen är skadad ska underhållet på platsen prioriteras.

#### 4e. Ta fram reinvesteringsprogram för att utföra åtgärder på längre stråk

Återkommande ta fram ett reinvesteringsprogram där längre stråk lyfts fram och där mer omfattande underhållsåtgärder genomförs kontinuerligt. Reinvesteringsprogrammen ska synkas med investeringsplaneringen för gående, trädåtgärder, växtbäddsrenoveringar och med eventuella belysningsåtgärder. Även i detta fall är gatudriften och prioriteringsordningen i åtgärd 4a viktig att ta hänsyn till. Om stråken sträcker sig över gångvägar som stadsdelsförvaltningarna ansvarar för kan samordning behövas.

#### 4f. Ta fram en beläggningshandbok

Ta fram en beläggningshandbok med fokus på beläggningsens olika aspekter, till exempel hållbarhet, estetik, framkomlighet, tillgänglighet och friktion. Arbetet kan också omfatta en genomgång av beläggning som har använts i olika projekt. Ibland har avsikten varit att testa en ny typ av beläggning, men få har följts upp efteråt. Åtgärden bör genomföras av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.



**När det prioriterade gångvägnätet sträcker sig över ansvarsgränser är samordningen extra viktig, så att snöröjningen kan ske utmed stråk och onödiga hinder i form av snövallar kan undvikas.**





För att fler ska välja att gå och vilja vistas på våra offentliga platser är det, utöver tillgängligheten, också viktigt att öka attraktiviteten i och upplevelsen av staden.

## 5 Åtgärder för ökad attraktivitet och trygghet

För att fler ska välja att gå och vilja vistas på våra offentliga platser är det, utöver tillgängligheten, också viktigt att öka attraktiviteten i och upplevelsen av staden. Det kan till exempel handla om aktiviteter som lockar människor till en plats, som uteserveringar, sittmöbler, grönska, minskat buller eller solskydd. Trygghet är en central fråga när det gäller hur staden upplevs. Många gående känner otrygghet kvällstid och en del undviker helt att gå ut på kvällarna. Ödsliga platser upplevs ofta som otrygga, därför kan ökad gångtrafik i sig bidra till ökad trygghet. Förutom ett ökat folkliv finns det också åtgärder som direkt ökar tryggheten, exempelvis belysningsåtgärder, städning, klottersanering, att ta bort sly och buskar så att ytor går att överblicka samt rusta upp platser som eftersatts.

### 5a. Införa tillfälliga åtgärder som syftar till att göra gångvägnet mer attraktivt

Fortsätta arbetet med tillfälliga åtgärder för att öka vistelsekvaliteter och utvärdera nya lösningar inför permanent förändring på lämpliga platser där potentialen att öka antalet gående är stor. Hänsyn behöver tas till platsernas framkomlighets- och trafiksituation. Stadsdelsförvaltningarnas lokalkännedom är viktig input i arbetet. Även idrottsförvaltningen och fastighetskontoret är berörda för att kunna samordna initiativ och projekt på privat mark med det som görs på gator och torg.

### 5b. Genomföra mindre omfattande åtgärder för ökad attraktivitet och trygghet

Arbeta med punktinsatser i många delar av staden. Exempel på denna typ av åtgärder är placering av konstinstallationer, sätta ut olika typer av möbler för vila, förbättra belysning, beskära eller plantera växtlighet samt sätta upp skydd för regn,





sol och vind. Denna typ av åtgärder kan med fördel även läggas in i andra projekt eller göras i kombination med framkomlighetsåtgärder. Lokala erfarenheter från till exempel stadsdelarna eller verksamma på en plats ger bra kunskap om lämpliga åtgärder. De trygghetsvandringar som genomförs med jämna mellanrum kan också vara en källa till information om var mindre åtgärder skulle göra stor nytta för att öka tryggheten.

### 5c. Genomföra belysningsåtgärder på gångvägnätet

Belysningsåtgärder ska genomföras för att uppfylla många olika syften. Vid övergångsställen ska belysningen öka säkerheten för de gående. I andra fall ska den skapa rumslighet och förstärka målpunkter som exempelvis busshållplatser och entréer. En god och jämn belysning bidrar till ökad framkomlighet, men också säkerhet genom att gående kan uppfatta underlaget och eventuella hinder på gångbanan. Belysningen får inte heller vara bländande.

Belysningsåtgärder görs med fördel inom eller samordnat med projekten i stadens hastighetsplan och projekten inom stadens plan för säkra och trygga skolvägar. Andra projekt som pågår där belysningsåtgärder kan samordnas är till exempel reinvesteringssåtgärder på gångvägnätet, ombyggnader av torg eller trädåtgärder och växtbäddsrenoveringar. Arbetet med att förstärka belysningen i gång- och cykeltunnlar och på gångvägar som upplevs otrygga ska fortsätta. Stadsdelarna och stockholmarnas input är viktig för att få information om vilka platser som behöver åtgärdas. Staden ska också fortsätta arbetet med att byta ut armaturer och styrsystem till nyare teknik för att förbättra belysningen. På så sätt går det också att på lång sikt styra gångbelysningen i ett eget system oberoende av motorfordonstrafiken. På längre sikt ska också belysningen längs med det prioriterade gångvägnätet ses över och vid behov förstärkas.

### 5d. Rusta upp ytor och platser

För att öka tryggheten och attraktiviteten i staden ska befintliga ytor och platser som är eftersatta rustas upp. En snygg och omhändertagen plats förstärker känslan av att vilja vistas på platsen.



**Arbetet med att förstärka belysningen i gång- och cykeltunnlar och på gångvägar som upplevs otrygga ska fortsätta.**





**Som en del i att öka andelen gående i staden blir det viktigt att kommunicera med stockholmarna för att få fler intresserade av och delaktiga i det arbete som görs.**

## **6 Information och kommunikation**

Som en del i att öka andelen gående i staden blir det viktigt att kommunicera med stockholmarna för att få fler intresserade av och delaktiga i det arbete som görs. Staden kan då bättre anpassa gångnätet efter invånarnas önskemål och även göra allmänheten medveten om fördelar och eventuella utmaningar som finns med olika förslag.

### **6a. Tillhandahålla tydlig information på Stockholms stads webbplatser**

Informationen om gång på Stockholms stads webbplatser ska vara tydlig, samlad och lätt att hitta. Det ska finnas övergripande information om gång som trafikslag, specifik information om strategier och åtgärder för att främja gående i staden samt informativa webbsidor för enskilda gångprojekt.

### **6b. Lyssna till stockholmarnas idéer och tankar**

Staden ska involvera stockholmarna mer i skapandet av offentliga platser i deras närmiljö. Synpunkter som kommer in via Tyck till-appen tas tillvara och åtgärdas löpande. Förslag och åsikter från de som använder en plats ska också inhämtas direkt i stadsmiljön, genom Medborgarpanelen eller via dialog med invånarna i stadens kanaler på sociala medier. Metoderna är speciellt bra att använda vid mindre kostsamma åtgärder som går förhållandevis snabbt att genomföra.

### **6c. Uppmuntra stockholmare och besökare att gå till olika målpunkter**

Möjligheten att gå till olika målpunkter i staden ska bli synligare. Stockholmare och besökare ska uppmärksammas på att många platser kan nås till fots och att avstånden i Stockholm är relativt korta. Det kan till exempel uppnås genom en utveckling av de kartor i stadsmiljön som anger gångtid från en målpunkt till en annan. Nya platser för kartorna ska undersökas. Tänkbara platser för nya kartor är i innerstaden, utmed de framtida prioriterade gångstråken, i stadsdelscentrum, vid kollektivtrafikknutpunkter och vid andra lokala målpunkter. En plan för hur kartorna ska underhållas och uppdateras ska tas fram. Möjligheten att göra kartorna digitala ska undersökas.

### **6d. Genomföra externa kommunikationsinsatser**

Staden ska genomföra större och mindre kommunikationsinsatser som syftar till att lyfta fram Stockholm som en gångvänlig stad och den betydelse som gångtrafiken har för ett levande och attraktivt stadsrum. Budskap att förmedla skulle kunna vara att vi alla är gående och därmed gynnas av gångåtgärder, i Stockholm ligger mycket inom gångavstånd, när du väljer gång ger det omedelbart hälsofördelar för dig och andra i staden samt gång som en del av hela resan.







**För att kunna göra rätt avvägningar och ta rätt beslut i gångfrågor krävs ökad kunskap och förståelse inom de verksamheter som har ansvar för frågor som påverkar gångtrafiken.**

## **7 Öka kunskapen kring gångfrågor inom Stockholms stad genom information, utbildning, erfarenhetsåterföring och uppföljning**

För att kunna göra rätt avvägningar och ta rätt beslut i gångfrågor krävs ökad kunskap och förståelse inom de verksamheter som har ansvar för frågor som påverkar gångtrafiken. Inom Stockholms stad finns en rad processer och rutiner som ska underlätta och kvalitetssäkra arbetet med planering, genomförande och drift. De förvaltningar och bolag som berör gångfrågorna behöver identifieras och aspekter kring gång behöver arbetas in ifall det saknas. Det behöver också säkerställas att gåendes behov, förutsättningar och erfarenheter finns med under hela stadsbyggnadsprocessen från planering till drift av staden (se åtgärd 2b).

### **7a. Genomföra en kartläggning av stadens processer kring gångfrågor**

Genomföra en kartläggning av stadens processer kring gångfrågor. Vilka frågor som berör gångtrafik arbetar olika förvaltningar och bolag med, vilka planeringsdokument finns som stöd i arbetet för ökad gångvänlighet och hur hör de ihop?

### **7b. Höja kunskapen kring gångfrågorna internt**

Genomföra interna workshops, utbildningsdagar och föreläsningar med olika teman inom gångfrågorna för att sprida och höja kunskapen inom staden.

### **7c. Uppföljning och erfarenhetsåterföring**

Arbeta kontinuerligt med att följa upp, ta tillvara och återföra erfarenheter mellan verksamheter inom staden. Internt kommunicera och berätta om vad som genomförts, vad som fungerat bra och vad som fungerat mindre bra.

Även genomföra kontinuerlig uppföljning av arbetet med gångfrågorna samt sprida resultatet internt. Mätningar av antalet gående ska göras årligen på utpekade platser, upplevelsebaserade undersökningar som görs kontinuerligt ska sammanställas för att få en uppfattning om stockholmarnas åsikter om gångvänligheten i Stockholm och resvaneundersökningen ska följas upp. De gångprojekt som genomförs i staden ska dokumenteras med bilder där så är möjligt. En sammanställning av vad som genomförts inom handlingsplanen för gång ska tas fram kontinuerligt och spridas i olika forum och genom olika kanaler för att internt öka kunskapen om vad som faktiskt görs.





