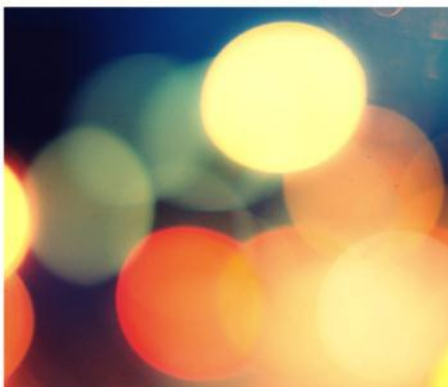
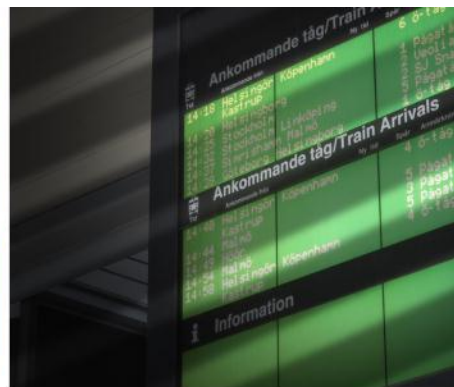
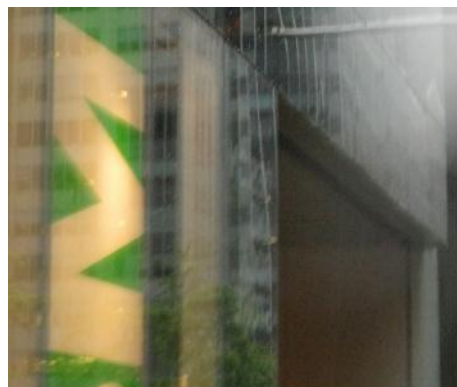


Utformning av Haninges regionala stads- kärna för att gynna fotresor och promenader



Dokumentinformation

Titel:	Utformning av Haninges regionala stadskärna för att gynna fotresor och promenader
Serie nr:	2015:13
Projektnr:	14197
Författare:	Liselott Söderström Ulf Eriksson Hanna Wennberg
Medverkande:	Joakim Slotte
Kvalitetsgranskning:	Hanna Wennberg
Beställare:	Haninge kommun Kontaktperson: Frida Nordström, tel 08-606 81 02

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2014-12-17		Beställare
0.9	2015-02-16	Inarbetade synpunkter	Beställare
1.0	2015-03-13	Inarbetade synpunkter	Beställare



Sammanfattning

Ett samlat grepp för ökat gående i Haninge stadskärna

Haninge kommun vill med denna studie ta ett samlat grepp om fotgängarnas förutsättningar i stadskärnan för att kunna sätta fokus på dessa i planeringen. En ökad gångtrafik i Haninge stadskärna kan bidra till att fler människor rör sig i gaturummet vilket ger en mer attraktiv och trygg miljö. Samtidigt prioriteras ett alternativ till bilresor. En hög andel gångtrafik medför positiva effekter på bland annat stadens attraktivitet, folkhälsa, stadsmiljön och klimatet. Gångtrafiken är det mest yteffektiva transportslaget och används av alla som en del av resan eller för hela resan.

Flera tidigare planer och program för Haninge kommun och stadskärnan lyfter fram gångtrafiken som en viktig del för att nå uppsatta mål, bland annat för att skapa en kvällsekonomi och för att uppnå ett mer hållbart resande. I Trafikplan för Haninge kommun 2009 (ej antagen) finns flera mål där arbetet med gångtrafik är av stor betydelse. Där anges också att gångtrafiken ska prioriteras först, före cykel, kollektivtrafik och biltrafik.

Nulägesanalys

I den här studien pekas ett antal huvudstråk ut baserat på viktiga målpunkter dagens flöden av gångtrafik, se karta. Särskilt höga krav bör ställas på utformning samt drift och underhåll av huvudstråken. Exempelvis bör cyklister och gående separeras och bredderna vara väl tilltagna. I planeringen av bebyggelse bör särskild vikt läggas vid huvudstråken.

Huvudstråken inventerades och en bedömning gjordes på plats utifrån kvalitetsfaktorerna *tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet*. En nulägesanalys för gångtrafiken baserad på bedömningen av huvudstråken och tidigare utredningar togs fram.

Nulägesanalysen visar att det är gångavstånd till allt inom Haninge stadskärna. Inom stadskärnan finns bostäder, arbetsplatser, service, kultur, skolor, sjukhus, affärer och goda kommunikationer till resten av Stockholmsregionen. Gångnätet är relativt gent men omges av barriärer. Gångbanorna är i många fall smala, saknar sittplatser, belysning och vägvisning och har bristande underhåll. Parkeringsytor eller andra obebodade ytor utmed gångbanor bidrar till att det inte finns ”ögon på gatan” vilket bidrar till otrygghet. Ögon på gatan innebär att gående kan känna sig sedda av andra människor som vistas eller rör sig i stadsrummet eller av personer som befinner sig i intilliggande byggnader.



Den fysiska miljön i Haninge stadskärna är till stor del planerad utifrån biltrafikens perspektiv. Stora parkeringsytor och bilvägar som ger buller och breda vägar minskar attraktiviteten och tar utrymme i anspråk från gående. Men det finns områden i stadskärnan som är attraktiva ur ett gångperspektiv, t ex Lill-centrum och delar av Runstensvägen. Här finns mänsklig skala, omväxlande omgivning, serviceutbud och väl utformade gaturum. Det finns också en stor potential att utveckla attraktiva gångmiljöer vid Haninge centrum.

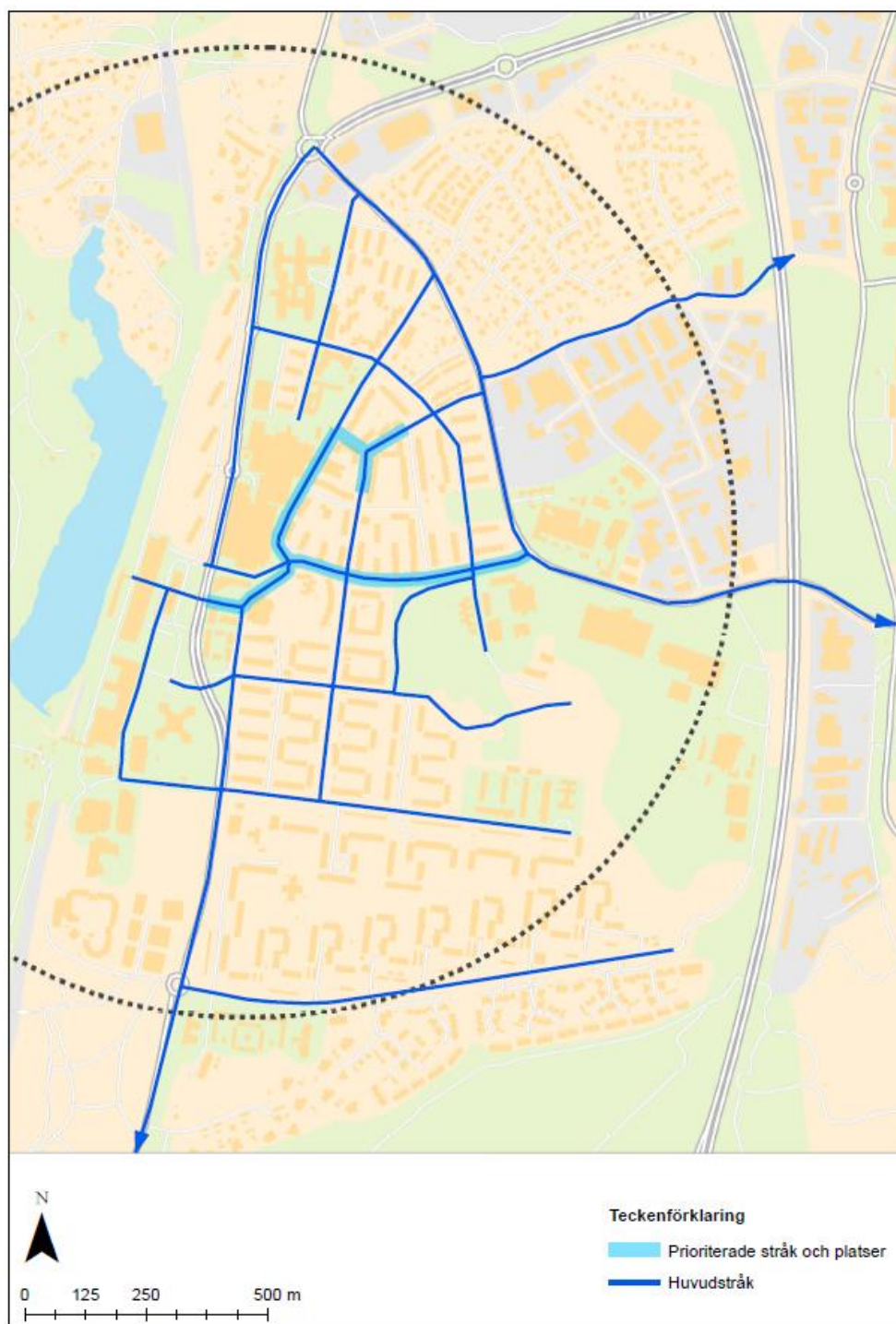
Förbättringsförslag

Utifrån resultatet av nulägesanalysen och vad som framkom under en workshop med tjänstemän i Haninge kommun, togs ett antal förbättringsförslag fram. Förbättringsförslagen är främst tänkta att kunna genomföras på relativt kort sikt, ca 5 år, men även förbättringsförslag för ett längre perspektiv har tagits fram. Förbättringsförslagen omfattar fysiska åtgärder, styrande/reglerande åtgärder, beteendepåverkande/kommunikativa åtgärder samt drift och underhåll. Det är nödvändigt att arbeta med åtgärder inom samtliga områden samtidigt för att få en reell effekt på gångtrafiken.

Några särskilt *prioriterade stråk och platser* att jobba vidare med för att utveckla gångtrafiken i stadskärnan är pendeltågsentréerna, Eskilsvägen och att skapa ett sammanhängande centrumstråk från Poseidons torg bort till Lill-centrum, se karta. Här finns stor potential att skapa attraktiva och levande gångmiljöer. För att förbättra kopplingen mellan Handen och omkringliggande områden har dessutom ett antal kopplingar pekats ut som viktiga att utveckla, t ex mot Rudan och Brandbergen.

Det krävs ett systematiskt arbetssätt i trafik- och stadsplaneringen för att gång ska kunna bli ett attraktivt alternativ till bil. Gångtrafiken behöver lyftas fram och prioriteras genom hela planeringsprocessen, från övergripande bebyggelseplanering till detaljplanering och drift och underhåll. En förankrad och politiskt antagen gångplan är en viktig del i det fortsatta arbetet.





Figur S-1. Prioriterade stråk och platser i Haninges stadskärna.

Innehåll

1.	Inledning	1
1.1	Uppdraget	1
1.2	Metod	1
2.	Bakgrund	3
2.1	Varför arbeta med gångtrafik?	3
2.2	Tidigare utredningar	3
2.3	Pågående arbeten	4
2.4	Mål för gångtrafiken	5
3.	Viktiga gångstråk – nuläge och framtid	8
3.1	Huvudstråk	8
3.2	Framtida stråk och kopplingar	8
4.	Nulägesanalys	10
4.1	Tillgänglighet	10
4.2	Trygghet	14
4.3	Trafiksäkerhet	17
4.4	Attraktivitet	20
4.5	Gångtrafikens konkurrenskraft jämfört med biltrafiken	24
5.	Förbättringsförslag	26
5.1	Fysiska åtgärder	26
5.2	Styrande/reglerande åtgärder	28
5.3	Kommunikativa/beteendepåverkande åtgärder	29
5.4	Drift och underhåll	31
5.5	Överbrygga barriärer – förbättra kopplingen mellan platser	32
5.6	Prioriterade stråk och platser	33
5.7	Systematiskt arbetssätt i gångplaneringen	36
5.8	Sammanställning av förbättringsförslag	41





1. Inledning

1.1 Uppdraget

Haninge kommun avser genomföra en studie för att få möjlighet att ta samlat grepp om fotgängarnas förutsättningar i Handen för att kunna sätta fokus på dessa i planeringen så att en levande stadskärna med ett rikt folkliv kan utvecklas samtidigt som alternativ till bilresor prioriteras.

Det finns mycket att vinna på att fler går. Då fler människor rör sig i gaturummet skapas en trivsam atmosfär, vilket in sin tur kan locka fler personer och skapar förutsättningar för mötesplatser. Förutom de positiva sociala effekterna bidrar ett ökat antal resor till fots till positiva folkhälsoeffekter och gång är ett miljövänligt sätt att transportera sig. Utredningar i andra kommuner visar att fotresande är det vanligaste sättet att ta sig till buss och andra kollektivtrafikmedel. Att underlätta för fotgängares framkomlighet är alltså också ett sätt att prioritera vidare resor med kollektivtrafik

Uppdraget omfattar att:

- 1) Ta fram en sammanfattande nulägesanalys av fotgängarnas förutsättningar bl.a. baserad på tidigare utredningar
- 2) Identifiera de viktigaste gångstråken och brister i den fysiska miljön
- 3) Ta fram förslag på åtgärder till förbättringar och riktlinjer för framtida planering

1.2 Metod

Efter uppstartsmöte med kommunens arbetsgrupp (Frida Nordström klimat- och miljöstrateg, Mirja Thårlin samhällsplanerare, Ida-Maria Classon planarkitekt, Lasse Höglund teknisk chef, Charlotte Persson processledare stadskärnan och Kent Lindgren trafikplanerare) samlades underlagsmaterial i form av rapporter och utredningar in.

Utifrån målpunkter såsom bostadsområden, kollektivtrafik, service, centrumområden, skolor och arbetsplatser pekades de viktigaste stråken ut. Hänsyn har tagits till andra stråkanalyser som gjorts för Haninge stadskärna: Cykelplan, Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge, Parkstråksanalys och Hållbara vardagsresor Haninge. Fokus i arbetet har varit transportrelaterade gångresor, dvs. gångstråk som främst används för rekreation eller motion har ej tagits med. Området kring Haninge station där Haningeterassen nu byggs har inte heller tagits med.

Huvudstråken inventerades och en bedömning gjordes på plats utifrån kvalitetsfaktorerna tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet.

För *tillgänglighet* bedömdes faktorer som avstånd/närhet, konnektivitet, höjdskillnader, bredder, belysning, sittplatser, trappor etc.

För *trygghet* bedömdes faktorer som förekomst av andra trafikanter, närhet till bebyggelse, överblickbarhet/orienterbarhet/vägvisning, belysning, buller skötsel och underhåll etc.

För *trafiksäkerhet* bedömdes separering från andra trafikslag, hastighetssäkrande åtgärder, beläggning och olycksstatistik från STRADA etc.

För *attraktivitet* bedömdes mänsklig skala, omväxlande omgivning, varierat serviceutbud, buller, mötesplatser, sittplatser, standard på skötsel, klotter och nedskräpning etc.



Figur 1-1. Mätning av gångbaneläbredd.

Utifrån inventeringen av huvudstråken samt tidigare utredningar gjordes en nulägesanalys som presenterades på en workshop för tjänstemän på kommunen. På workshopen diskuterades styrkor och svagheter för gångtrafiken i Haninge, liksom vad som behöver göras för att öka gångtrafiken.

Utifrån resultatet av nulägesanalysen och det som framkom på workshopen togs åtgärdsförslag för ökat gående och riktlinjer för framtida planering fram.

En utgångspunkt i arbetet har varit TRAST-fördjupningen ”Gångbar stad” och Trafikverkets ”Vägledning för gångplanering”.

2. Bakgrund

2.1 Varför arbeta med gångtrafik?

En stad med hög andel gångtrafik medför positiva effekter på bland annat folkhälsa, stadens attraktivitet och miljön och klimatet. Gångtrafiken är dessutom det mest yteffektiva trafikslaget.

Folkhälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystemet bör utformas med hänsyn till folkhälsan. Att främja gångtrafiken är en av de kraftfullaste åtgärderna för att nå en bättre folkhälsa med hjälp av trafik- och stadsplanering. En stor del av befolkningen når inte de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet, och gång är bra ett sätt att få in fysisk aktivitet som en del av det dagliga resandet¹. 150 minuters rask promenad i veckan minskar kraftigt risken för hjärtkärlsjukdom, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer. Studier visar tydligt att en överflyttning från biltrafik till gångtrafik ger positiva folkhälsoeffekter, mycket tack vare ökade nivåer av fysisk aktivitet. Detta gäller även när hänsyn tas till ökad risk för olyckor samt exponering för buller och luftföroreningar. Det samhällsekonomiska värdet av den fysiska aktivitet som gångtrafiken medför kan beräknas och vägas in vid åtgärdsval i trafik- och stadsplaneringen.

Gång är också ett färdssätt som många människor är mer eller mindre hänvisade till, inte minst barn och äldre. I en studie i centrala Hässleholm hade 26 % av de äldre (65+) varken tillgång till bil eller färdtjänst – man gick däremot ofta och gärna.² Att kunna ta sig olika aktiviteter och platser till fots är därför en förutsättning för en självständig mobilitet för dessa grupper. Gång är dessutom ett färdssätt som används av alla, oavsett färdssätt, och är inte minst en viktig del av kollektivtrafikresan.

Gångtrafik bidrar även till en mer levande och trygg stadskärna då gång ger mer människor som är ute och rör sig på allmänna ytor. Människor i rörelse på allmänna ytor skapar förutsättningar till fler möten mellan människor. Ögonkontakt vid ett möte på trottoaren eller vid ett trafikljus kan vara värdefullt och bidra till en mänskligare känsla i stadslivet och ökad trygghet. De städer som idag upplevs som attraktiva och levande är ofta de som lyckats bäst med att skapa en gångvänlig stadskärna.

2.2 Tidigare utredningar

Haninge är utpekad som en av åtta regionala stadskärnor i Stockholmsregionen. I *Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge* är infrastruktur med attraktiva gång- och cykelvägar ett inriktningsmål. I den handlingsplan som

¹ Eriksson U (2013), Neighborhood environment and physical activity, Lunds universitet.

² Wennberg H (2009). Walking in old age : A year-round perspective on accessibility in the outdoor environment and effect of measures ken. Lunds universitet, LTH.

senare togs fram framhålls utvecklingen av en s.k. kvällsekonomi som ett prioriterat område i det löpande arbetet. En förutsättning för att skapa en fungerande kvällsekonomi är att människor rör sig tryggt och bekvämt i stadskärnan. Samtidigt visar en studie från 2014 om *Image och identitet i Handen* att de centrala delarna av Handen ofta upplevs som otrygga, speciellt kvällstid.

Haninge kommun antog i februari 2014 en ny *Klimat- och energistrategi*. I denna pekas transporter och hållbart resande ut som ett prioriterat åtgärdsområde för att effektivt minska utsläppen av växthusgaser. För att nå målen krävs att bilburna resor överflyttas till andra färd sätt.

Hösten 2011 deltog Haninge kommun i den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige som behandlade människors dagliga resande. Resultaten visar att korta resor inom kommunen, i genomsnitt 5 km, till stor del sker med bil. Det är både önskvärt och möjligt att dessa resor i högre utsträckning sker med antingen gång eller cykel. För att öka kunskapen om Haningebornas mobilitetsmönster och val av färdmedel genomfördes studien *Hållbara vardagsresor i Haninge*. Rapporten visar bland annat att majoriteten av vardagsresorna är kedjeresor och att bilen då underlättar för planering och tidseffektiva lösningar. Vidare konstateras att det idag finns en rumslig uppdelning av den centrala stadskärnan och att det saknas vägledning för gång- och cykeltrafikanter i form av referenspunkter som inte utgår från ett bilperspektiv. Gående orienterar sig ofta efter referenspunkter vid de stora bilvägarna som till exempel Statoil, ICA och McDonalds. Resultaten visar att närmiljön runt Haninge centrum saknar ett ”promenadspråk” vilket minskar möjligheterna att välja andra färdmedel än bil.

Som en del av arbetet med en ny översiktsplan tas ett fördjupat utvecklingsprogram med fokus på stadsutveckling fram. För att klara av nybyggnadsmålet utan att en ohållbar trafiksituation uppstår i stadskärnan behöver åtgärder genomföras för att minska behovet av bil. I *Trafikplan för Haninge kommun 2009* (ej antagen) konstateras att för att utveckla gångtrafiken ska den ses som och behandlas som ett eget trafikslag samt att gångtrafiken har särskilda möjligheter till att bidra till en attraktiv stadsmiljö. Planen pekar på behovet av att identifiera viktiga gångstråk och brister samt att ta fram förslag på åtgärder.

I den *Parkstråksanalys* som utgör underlag till den kommande översiktsplanen har ett antal prioriterade stråk som leder till/från/mellan parker och grönområden inom avgränsningen för den regionala stadskärnan identifierats. Stråken utgörs av befintliga stråk som kompletterats med föreslagna nya stråk. Analysen behandlar inte gångstråk i gatumiljö eller längs vägar som i huvudsak har en transportfunktion snarare än en rekreativ funktion.

2.3 Pågående arbeten

Under hösten 2014 togs det första spadtaget för Haningeterrassen. En stor omvandling av den mest centrala delen av stadskärnan kommer därmed ske med ny blandad stadsmiljö, ny bussterminal, 450 bostäder, vårdlokaler, biograf och annan service. I nuläget består platsen till största delen av bussterminalen och parkeringsytor. Omvandlingen kommer tydlig påverka den centrala stadskärnans karaktär och inte minst entrén från pendeltågsstationen och bussterminalen. Det medför en förbättring för gående inom planområdet genom minskade ytor för

biltrafik, attraktivare miljö och gångstråk och torgbildningar. Omvandlingen kan även ge spridningseffekter till omkringliggande områden, då det blir enklare och attraktivare att gå och samtidigt mindre attraktivt att åka bil och parkera i området. Den här rapporten fokuserar inte på områden Haningeterassen då det kommer förändras kraftigt enligt ovan.

2.4 Mål för gångtrafiken

Från Trafikplan för Haninge kommun 2009 (ej antagen) finns ett antal mål för trafiken och som har betydelse för arbetet med gångtrafik. Dessa är främst:

- ▶ Haninge kommun ska ha ett heltäckande, bekvämt, sammanhängande och gent gång- och cykelnät
- ▶ Andelen resor med hållbara transporter ska öka
- ▶ Biltrafikarbetet ska minska
- ▶ Kommuninvånarna ska ha närhet till service
- ▶ Tryggheten på allmänna platser och i kollektivtrafiken ska öka
- ▶ Risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken bör ständigt minskas mot noll
- ▶ Kommunen ska utforma trafikmiljön efter Nollvisionens synsätt

Målen i Trafikplanen ska följas upp genom ett antal indikatorer som redovisas i tabellen nedan. Ingen målsättning för framtiden finns dock framtagna i dagsläget. Nuläget gäller för hela Haninge kommun. Samtliga indikatorer och nuläge från Trafikplanen.

Målbeskrivning	Indikator	Nuläge (2009)
<i>Haninge kommun ska ha ett heltäckande, bekvämt, sammanhängande och gent gång- och cykelnät</i>		
	Andel av biltrafikens huvudvägnät som har gång- och cykelbanor	65 %
	Genhetskvtot gång mellan viktiga målpunkter	Saknas
<i>Andelen resor med hållbara transporter ska öka</i>		
	Antal påstigande i kollektivtrafiken	49 000
	Biltrafikflöden i utvalda mätpunkter	Se Trafikplan
<i>Biltrafikarbetet ska minska</i>		
	Färdmedelsfördelning från RVU	Saknas
	Biltrafikflödet i utvalda mätpunkter	Se Trafikplan
<i>Kommuninvånarna ska ha närhet till service</i>		
	Boende inom 500 m från grundskola	60 %
	Boende inom 400 m från dagligvaruhandel	51 %
	Boende inom 1 km från vårdcentral	55 %
<i>Tryggheten på allmänna platser och i kollektivtrafiken ska öka</i>		
	Andel hållplatser med allmänbelysning	58 %
	Genomförda trygghetsinventeringar och åtgärder	2 ggr per år
	Andel av befolkningen som känner sig trygga	Saknas
<i>Risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken bör ständigt minskas mot noll</i>		
	Antal döda och svårt skadade	3d+33 ss år 2007
<i>Kommunen ska utforma trafikmiljön efter Nollvisionens synsätt</i>		
	Säkra korsningar för biltrafik längs huvudnätet för bil	Saknas
	GC-passager av god/mindre god kvalitet tvärs huvudnätet	43 %/35 %
	Säkra GC-stråk längs huvudnätet för bil	65 %

För att nå dessa mål är det mycket viktigt att gångtrafiken utvecklas. I Trafikplan för Haninge kommun 2009 (ej antagen) anges att ”vid planering, utformning och drift av trafiknäten ska trafikslagets behov normalt prioriteras i följande ordning:

- 1) Gångtrafik
- 2) Cykeltrafik
- 3) Kollektivtrafik
- 4) Biltrafik”

En ökad gångtrafik i Haninge stadskärna kan bidra till att fler människor rör sig i gaturummet vilket ger en mer attraktiv och trygg miljö och skapar förutsättningar för mötesplatser och service på gångtrafikanternas villkor. Förutom de positiva sociala effekterna kan en ökad gångtrafik bidra till positiva folkhälsoeffekter och ett mer miljöanpassat transportsystem. Ett ökat gående kan leda till en positiv spiral där fler och fler går istället för att ta bilen i takt med att gångmiljön förbättras.

3. Viktiga gångstråk – nuläge och framtid

3.1 Huvudstråk

En grundläggande del i arbetet med gångtrafik är identifiering av de viktigaste gångstråken – här kallade *huvudstråk*. Utifrån målpunkter såsom bostadsområden, kollektivtrafik, service, skolor, arbetsplatser, skolor med mera har därför gångtrafikens huvudstråk pekats ut. Hänsyn har även tagits till andra stråkanalysen som gjorts för Haninge stadskärna: Cykelplan, Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge, Parkstråksanalys och Hållbara vardagsresor Haninge. Dessa är stråk där många människor rör sig.

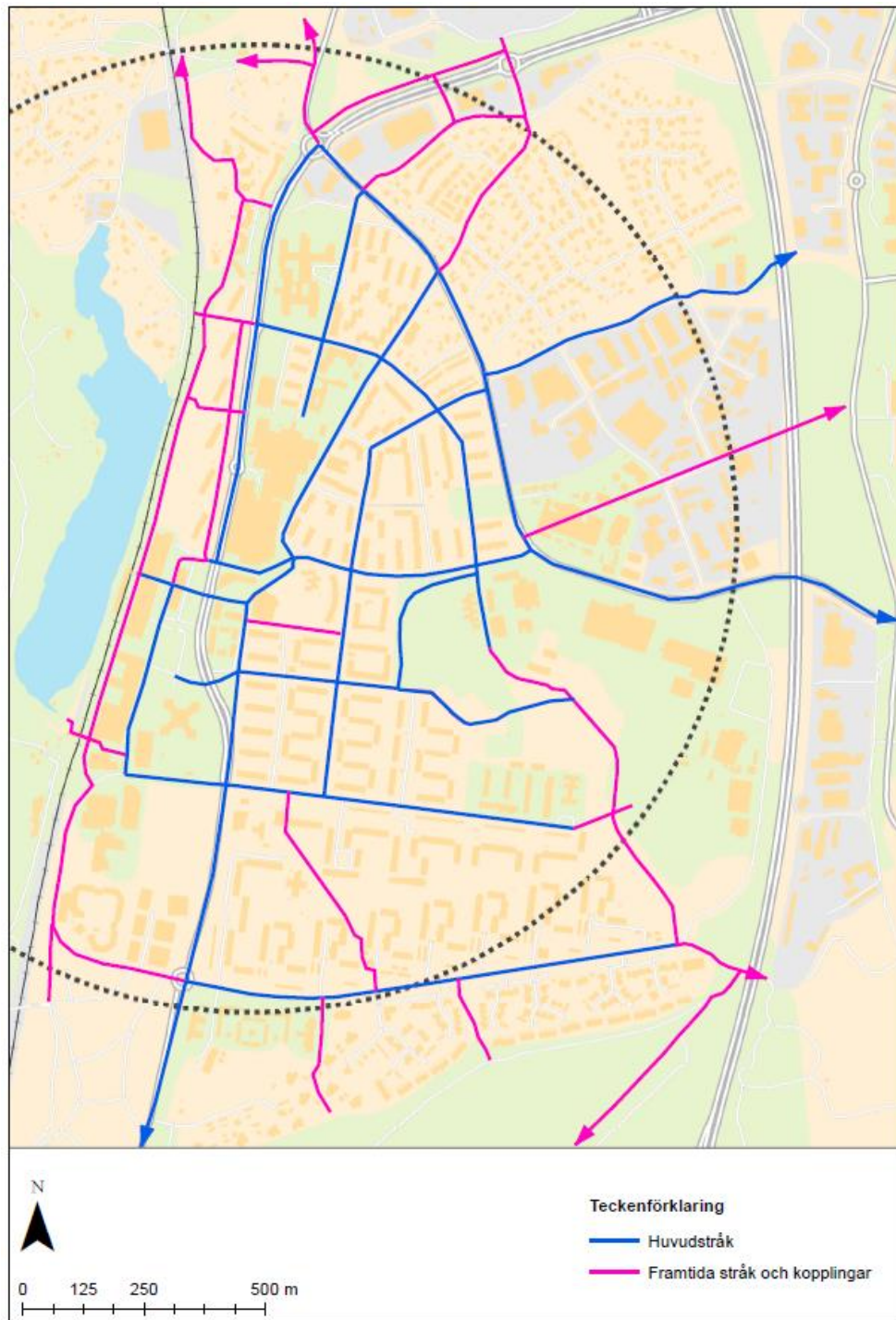
Det bör ställas särskilt höga krav på utformning samt drift och underhåll på huvudstråken. Bland annat bör gående alltid separeras från cyklister och bilister och bredderna bör vara väl tilltagna. Det bör även alltid finnas god belysning samt vägvisning. Stråken ska vara gena och inte innebära onödiga omvägar eller fördröjningar. Beläggningsstandarden ska vara god och omgivningen utformas för att skapa en attraktiv miljö för de gående.

I planeringen av framtida bebyggelse ska särskild vikt läggas vid huvudstråken, eller kopplingen till dessa.

3.2 Framtida stråk och kopplingar

Förutom huvudstråken har även ett antal framtida stråk och kopplingar pekats ut. Det är stråk eller kopplingar som kan behövas i framtiden men som saknas eller har en mindre viktig funktion i dagsläget.

Vid planering av t ex ny bebyggelse eller nya områden ska hänsyn tas även till dessa framtida stråk och kopplingar. På längre sikt kan vissa av dessa bli huvudstråk och därmed också uppfylla de standardkrav som kommunen ställer på huvudstråk.



Figur 3-1. Huvudstråk och framtida stråk och kopplingar i Haninges stadskärna. Pilarna indikerar behov av kopplingar till andra närliggande områden.

4. Nulägesanalys

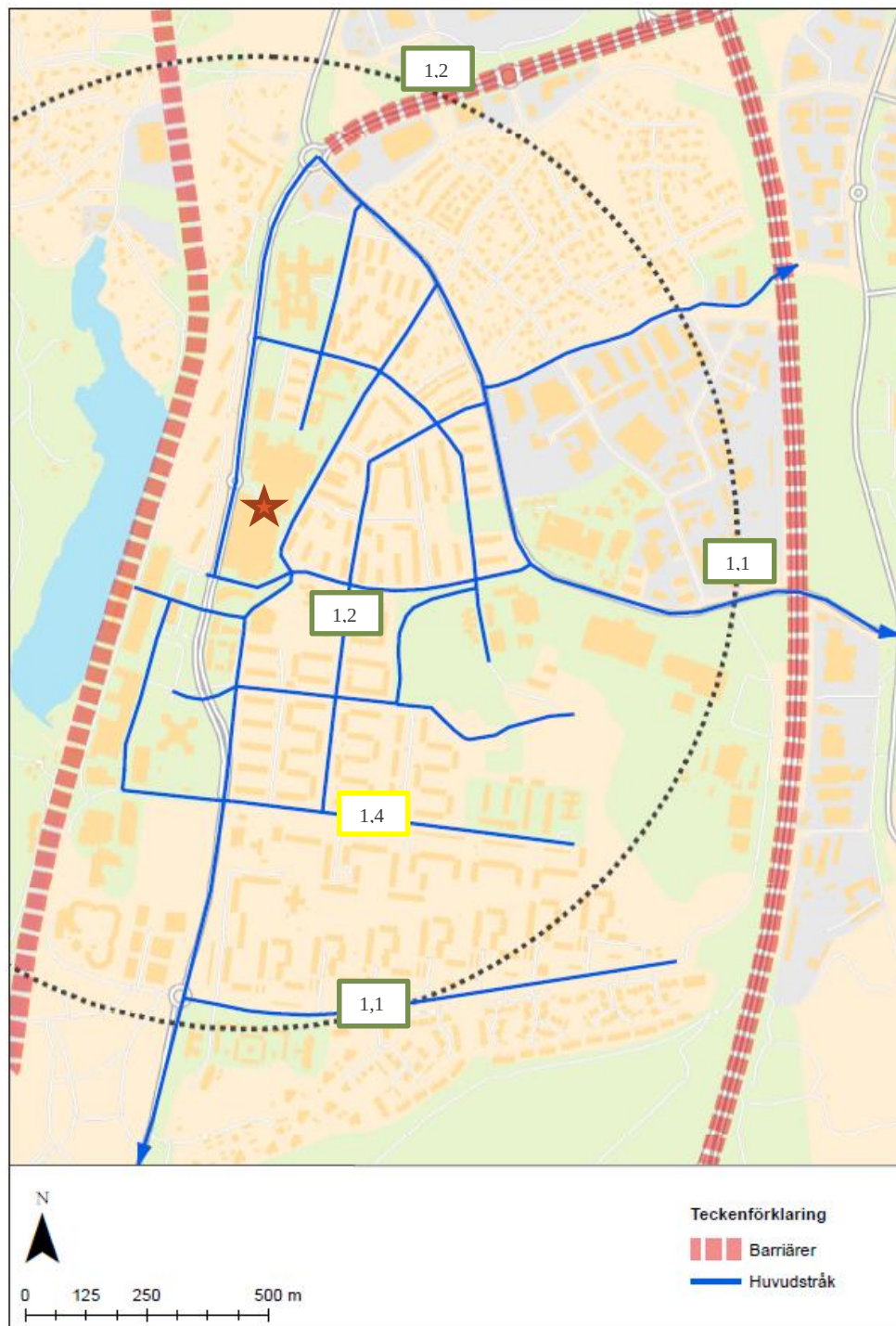
Nulägesanalysen av gåendes förutsättningar och förutsättningar för ökad gångtrafik baseras på inventering i fält, skrivbordsinventering samt tidigare genomförda utredningar. Nulägesanalysen bedömer kvaliteterna tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet. Även gångstråkens konkurrenskraft jämfört med bilens beskrivs.

4.1 Tillgänglighet

Tillgänglighet brukar definieras som den lätthet med vilken man kan nå viktiga målpunkter. Utgångspunkten bör vara att gångstråken ska vara tillgängliga för alla typer av gående, till exempel oavsett funktionsförmåga. Även framkomlighet är en viktig del inom begreppet tillgänglighet. Faktorer som *avstånd/närhet, genhet, höjdskillnader och lutningar, konnektivitet, bredder, belysning, sittplatser, trappor osv. ingår i begreppet tillgänglighet. Även kommunens riktlinjer för drift och underhåll ingår.*

Det är nära till allt i Haninge stadskärna. Hela området ryms inom en radie av 1 km från Haninge centrum vilket för de flesta innebär gångavstånd. Handeln liknar i mångt och mycket en småstad. Här finns bostäder, företag, service, kultur, skolor, sjukhus, affärer och goda kommunikationer till resten av Stockholmsregionen.

Gångnätets genhet kan bedömas genom att beräkna den så kallade genhetskvoten. Det är avståndet längs verklig gångväg jämfört med fågelvägen. Verkligt avstånd/fågelavstånd ska vara mindre än 1,25 för god kvalitet, 1,25-1,5 för mindre god kvalitet och mer än 1,5 låg kvalitet enligt TRAST. Enligt denna metod visar sig gångnätet i Haninges stadskärna vara relativt gott och från flera beräknade platser till Haninge centrum är genhetskvoten av god kvalitet, det vill säga under 1,25. De platser som genhetskvoten beräknats för är Port 73, Torvalla IP, Vallavägen, Sleipnervägen och Idunvägen mot Eskilsparken.



Figur 4-1. Genhetsknot från några platser till Haninge centrum, de största barriärerna och 1 km radie från Haninge centrum. Genhetsknoten beräknas genom att dela det verkliga avståndet med fågelavståndet. Haninge centrum är markerat med en stjärna.

Även om gångnätet inom Haninge stadskärna är relativt gott så omges området av flera stora barriärer. Det är framförallt Väg 73, Gudöbroleden och järnvägen som avgränsar området. Kopplingarna till Port 73, Brandbergen och Rudan är alltför otydliga och innebär ofta också stora omvägar för gående.

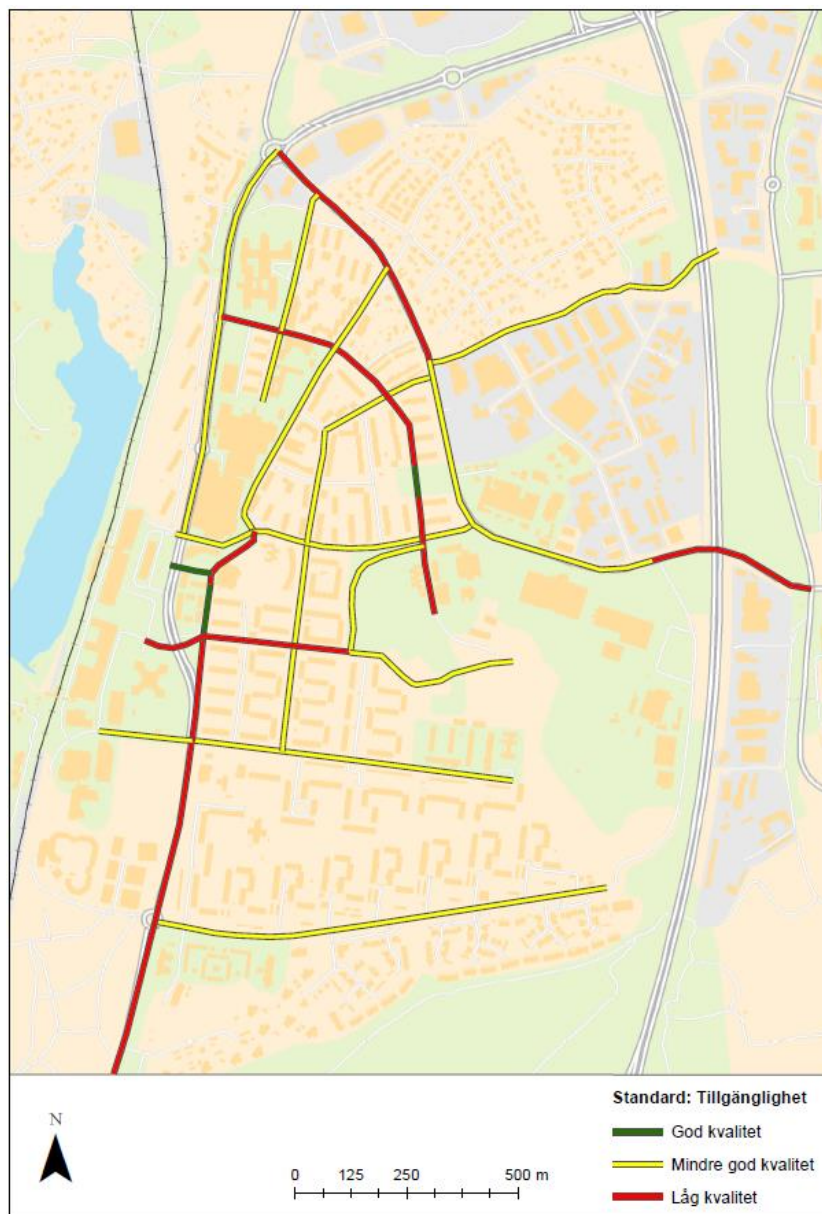
En tillgänglighetsinventering genomfördes år 2009. Ett generellt problem som identifierades då var att majoriteten av de inventerade övergångsställena saknade kontrastmarkering och många saknade även ramp. De bänkar som inventerats har ofta dålig sitthöjd och saknar armstöd. Många hinder och systemhinder utgörs av lutningar som kan innebära stora svårigheter för personer med nedsatt rörelseförmåga och som använder rullstol eller annat hjälpmedel.

En stor del av huvudstråken har bedömts ha en mindre god eller låg kvalitet avseende tillgänglighet, se Figur 4-3. Detta grundar sig på att gångbanorna i många fall är mycket smala, i vissa fall så smala som 1,3 meter. Det saknas också sittplatser längs de flesta stråk. Det förekommer också en hel del avbrott i stråken, då gångtrafikanterna t ex måste byta sida av vägen, eller gå omvägar för att ta sig förbi en korsning. De stora bilvägarna utgör också barriärer och innebär omvägar och restidsfördröjningar att korsa – oavsett om det görs i plan eller planskilt i tunnel/bro.



Figur 4-2. Vänster: Parkvägen, smala gångbanor leder till en otillgänglig miljö för fotgängarna, låg kvalitet. Höger: nybyggda Poseidons gränd, bra gångbanebredd, bra gångbelysning och "ögon på gatan", god kvalitet.

Kvaliteten på gångbanornas underhåll är på flera platser låg. Det förekommer gropar och ojämnheter i beläggningen och avrinningen är bristfällig på många platser.



Figur 2-3. Bedömd kvalitet avseende tillgänglighet.

Kriterierna för snöröjning av gång- och cykelvägar är att plogning påbörjas vid 2-3 cm blötsnö samt 3-5 cm torrsnö. Halkbekämpning sker alltid i samband med plogning. De gång- och cykelvägar som snöröjs först är centrumområden (tåg, bussterminal) samt de stora matarstråken där många gående passerar. Matarstråken är enligt kommunens tekniska kontor det regionala cykelstråket, de större gång- och cykelvägarna samt vägarna till och från pendeltågsentréerna. Dessa bör tydligt pekas ut och synkas med huvudstråken för gångtrafiken som pekas ut i denna studie. Det finns också planer på att prova ”sopsaltning” enligt Stockholms-modellen och då blir det väldigt hög prioritet på den sträcka som väljs ut som provsträcka. De gång- och cykelstråk som man tänker på i första hand är

från Tungelsta till Handen centrum och som därmed skall vara snöfri hela vintersäsongen.³

4.2 Trygghet

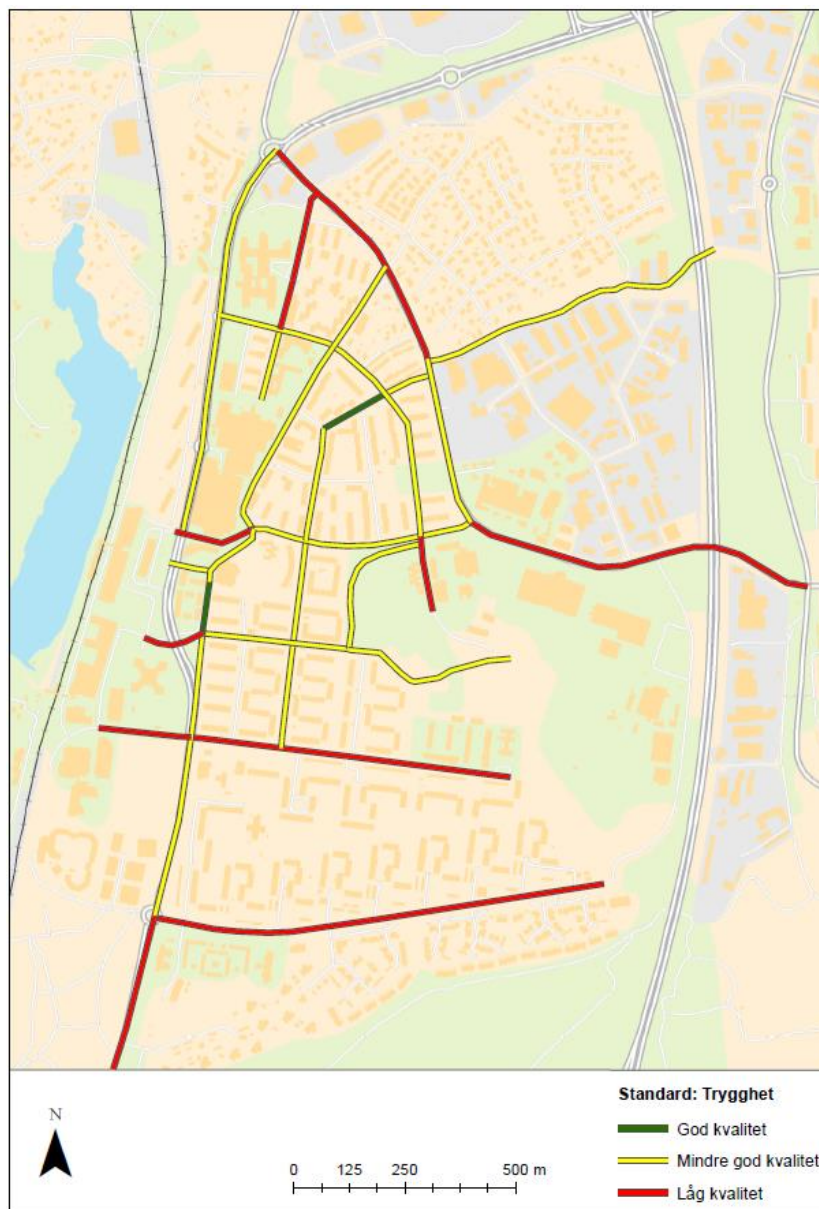
Trygghet för gående handlar både om upplevd trygghet för att inte utsättas för brott och för att inte skadas i en trafikolycka.

Faktorer som påverkar tryggheten är *förekomst av andra trafikanter, funktionsblandning, närhet till bebyggelse, överblickbarhet/ orienterbarhet/vägvisning, belysning, hastighetsbegränsning, buller, skötsel och underhåll*.

I Haninge stadskärna finns på flera platser en god funktionsblandning med såväl verksamheter som bostäder, t ex Haninge centrum och runt ”Lill-centrum”. Det är också relativt enkelt att orientera sig i huvudstråken och överblickbarheten är god. En del verksamheter i centrum vänder sig dock inåt och inte längs med gatan, de bidrar därmed inte till ökad trygghet i den omfattning som de skulle kunna göra. Ofta är det också parkeringsplatser placerade mellan gångtrafiken och verksamheterna.

Nästan hälften av huvudstråken har ändå bedömts ha låg kvalitet på trygghet, se Figur 4-6. Detta beror främst på att de allra flesta stråk saknar belysning anpassad för gående och att det även saknas vägvisning för gående. Det finns viss vägvisning för cyklister, men dessa är oftast vägvisning till regionala mål som inte är relevanta för gångtrafikanter. På de flesta av stråken med låg kvalitet ligger bebyggelsen på relativt längre avstånd från gångstråken vilket bidrar till att ”ögonen på gatan” hamnar på för långt avstånd och man inte känner sig sedd. Istället omges man som gångtrafikanter av ödsliga parkeringsytor eller andra tomma ytor. Underhållet varierar med klotter och vandalisering, i synnerhet på avskilda gångvägar, vilket bidrar till otrygghetskänslan.

³ Kai Nurmi, Vägmästare, Stadsbyggnadsförvaltningen



Figur 4-4. Bedömd kvalitet avseende trygghet.

De flesta huvudstråk går längs med bilvägnätet. Detta är såväl negativt som positivt för gångtrafikanterna. Biltrafiken bidrar med ”ögon på gatan”, dvs. att man blir sedd av andra trafikanter, vilket är positivt i synnerhet nattetid. Biltrafiken längs med vägen bidrar dock även med otrygghet, i synnerhet om hastigheterna och flödena är höga.



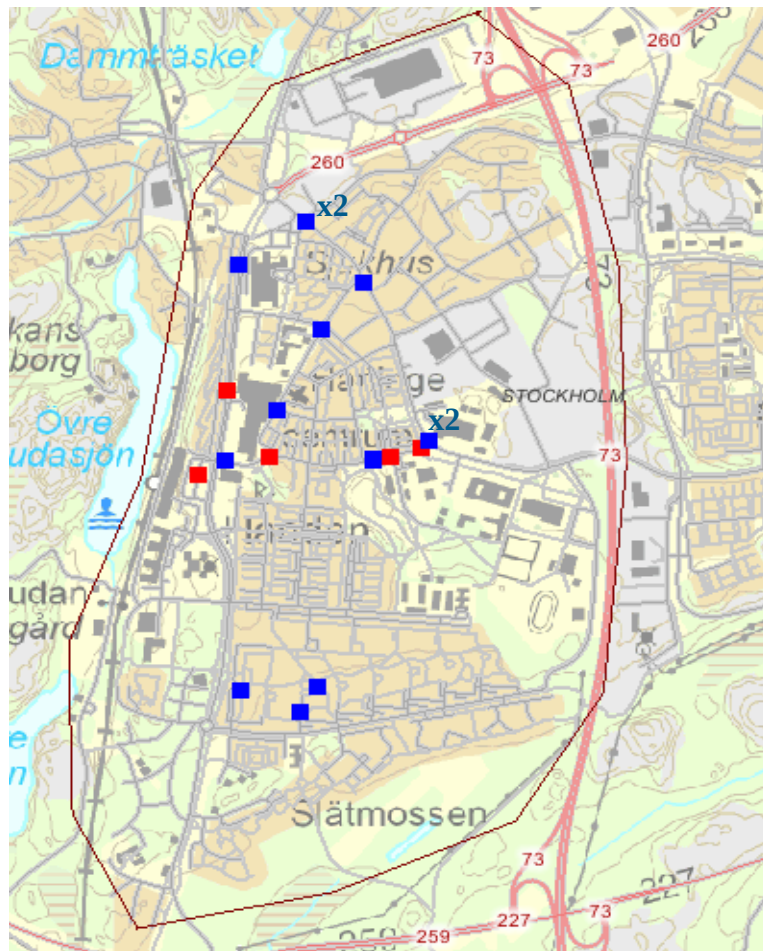
Figur 4-5. Övre vänster: Exempel på avskärmad gångbana på Dalarövägen, låg kvalitet. Övre höger: Gångvägen mellan Handens sjukhus och Källvägen - bristande underhåll och långt till bebyggelse skapar otrygghet, låg kvalitet. Nederst: Lill-centrum med blandade funktioner och bostäder nära ger "ögon på gatan", god kvalitet.

4.3 Trafiksäkerhet

Gångtrafikanter är helt oskyddade i trafikmiljön och har högre risk att skadas allvarligt eller dödas än bilister per färdad kilometer⁴. Särskilt utsatta är barn och äldre.

För att bedöma trafiksäkerheten är följande faktorer av vikt: olycks- och skadestatistik från STRADA, utformning, beläggning, riktlinjer för drift och underhåll, separering från andra trafikslag, hastighetssäkrande åtgärder etc.

Under de senaste 5 åren (2009-2013) har 107 gående skadats i trafiken i Haninge stadskärna, varav 8 allvarligt. Det visar statistik från STRADA. De allra flesta (88 st) är singelolyckor och här är underhåll, t ex halka, ofta en bidragande orsak till olyckan. 18 fotgängare har skadats i olyckor där gående kolliderat med ett fordon, vanligtvis påkörning av personbil, men även buss och ett enstaka fall med cykel. Kollisionerna med annat fordon är spridda över hela Haninge stadskärna, men med 6 olyckor på Eskilsvägen.



Figur 4-6. Olyckor med gående i kollision med motorfordon i Haninge stadskärna, STRADA 2009-2013. Blå prickar visar polisrapporterade olyckor och röda prickar sjukhusrapporterade. X2 markerar att 2 fotgängare skadats i samma olycka.

⁴ Per färdad kilometer, VTI- meddelande 928. Gående och cyklister, exponering och skaderisker i olika trafikantmiljöer för olika åldersgrupper.

Ett trafiksäkerhetsprogram togs fram år 2011 för att ge en bild av trafiksäkerhetsläget för kommunen. Syftet var även att visa på vilka trafiksäkerhetsåtgärder som gjorts utmed kommunens vägnät och redovisa ett åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsåtgärder. Gående behandlas inte specifikt i detta program.

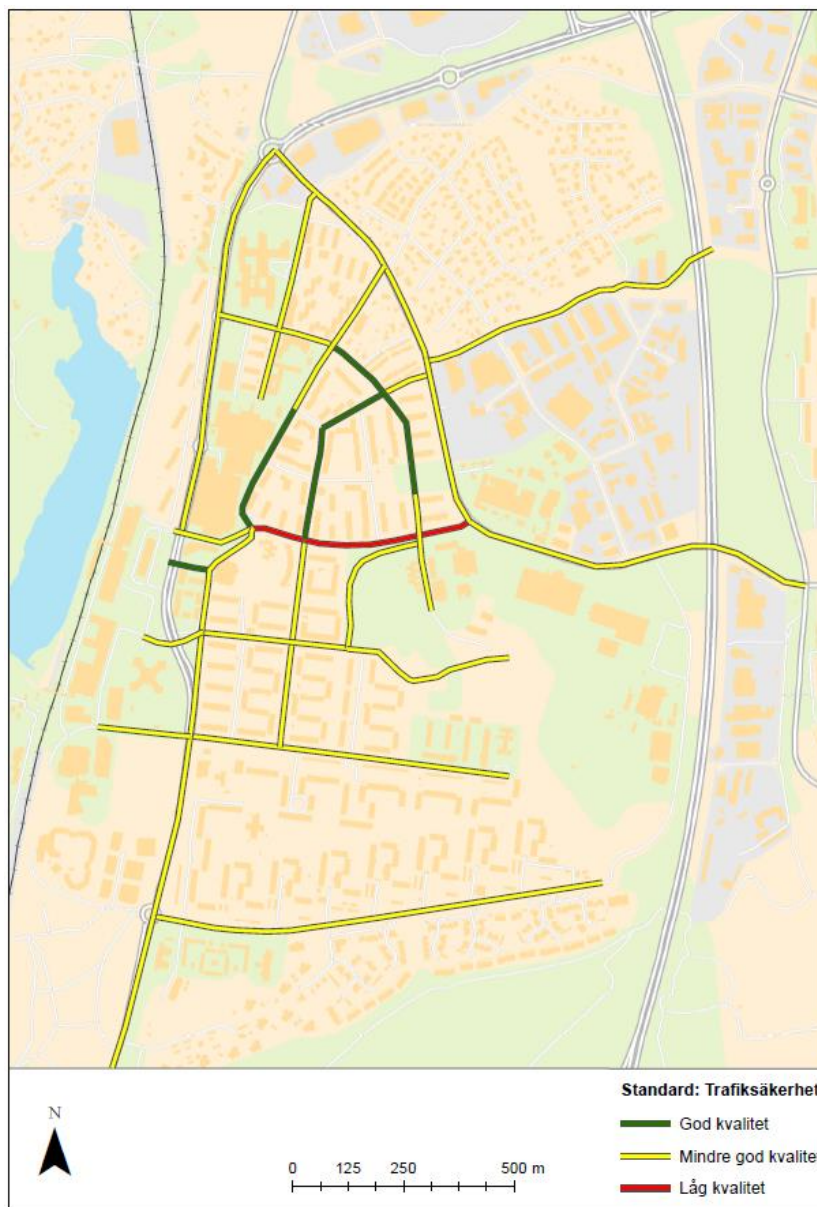
En hastighetsplan för Haninge kommun har tagits fram under 2014. Den föreslår att hastighetsgränsen sänks till 40 km/h på i stort sett hela huvudvägnätet inom Haninge stadskärna. En sänkning av hastighetsgränsen får en positiv inverkan på trafiksäkerheten även för gående på dessa gator, men bör även stödjas av fysiska åtgärder för hastighetssäkring av passager och övergångsställen, och även kommunikativa åtgärder för att skapa acceptans för de nya hastighetsgränserna.

Sammantagen bedömning av trafiksäkerheten visas i Figur 4-9. God kvalitet uppnås på bland annat Runstensvägen utanför Haninge centrum samt Vikingavägen där det är gångfartsområde. Det är dock otydligt vilka ytor som är avsedda för gående respektive bilister, vilket gör att det ofta är fotgängarna som tvingas lämna utrymme. Underhållet på Vikingavägen är också eftersatt.

Övriga huvudstråk har bedömts ha mindre god kvalitet och Eskilsvägen bedöms ha låg kvalitet. Den låga kvaliteten på Eskilsvägen beror på att flera olyckor, varav en dödsolycka, har inträffat på sträckan, främst i kollisioner med biltrafik.



Figur 4-7. Vänster: Naturliga hastighetsdämpare på Vikingavägen ger god kvalitet. Höger: Trafiksäkerhetsåtgärder på Nynäsvägen enligt "Fina gatan⁵", de höga bilflödena ger dock mindre god kvalitet.



Figur 4-8. Bedömd kvalitet avseende trafiksäkerhet

Huvudstråken för gångtrafik är separerade från biltrafiken vilket är bra. Däremot är gående och cyklister i stort sett aldrig separerade. Det är också ofta otydligt om det är en gemensam bana eller inte.

Endast ett fåtal korsningar och passager är hastighetssäkrade med gupp eller liknande.



Figur 4-9. Övre: Eskilsvägen - starkt trafikerade bilvägar skapar otrygghet och barriärer, låg kvalitet. Undre: Eskilsvägen – breda gator utan hastighetssäkring i passager och många olyckor ger låg kvalitet.

4.4 Attraktivitet

Attraktivitet är en subjektiv upplevelse. Samtidigt finns det ett antal faktorer som påverkar hur attraktiviteten upplevs av de allra flesta. Det är faktorer som *mänsklig skala, omväxlande omgivning/varierat serviceutbud, finmaskighet/täthet, buller, vindförhållanden, mötesplatser, sittplatser, folkliv, standard på skötsel, klotter och nedskräpning, etc.*

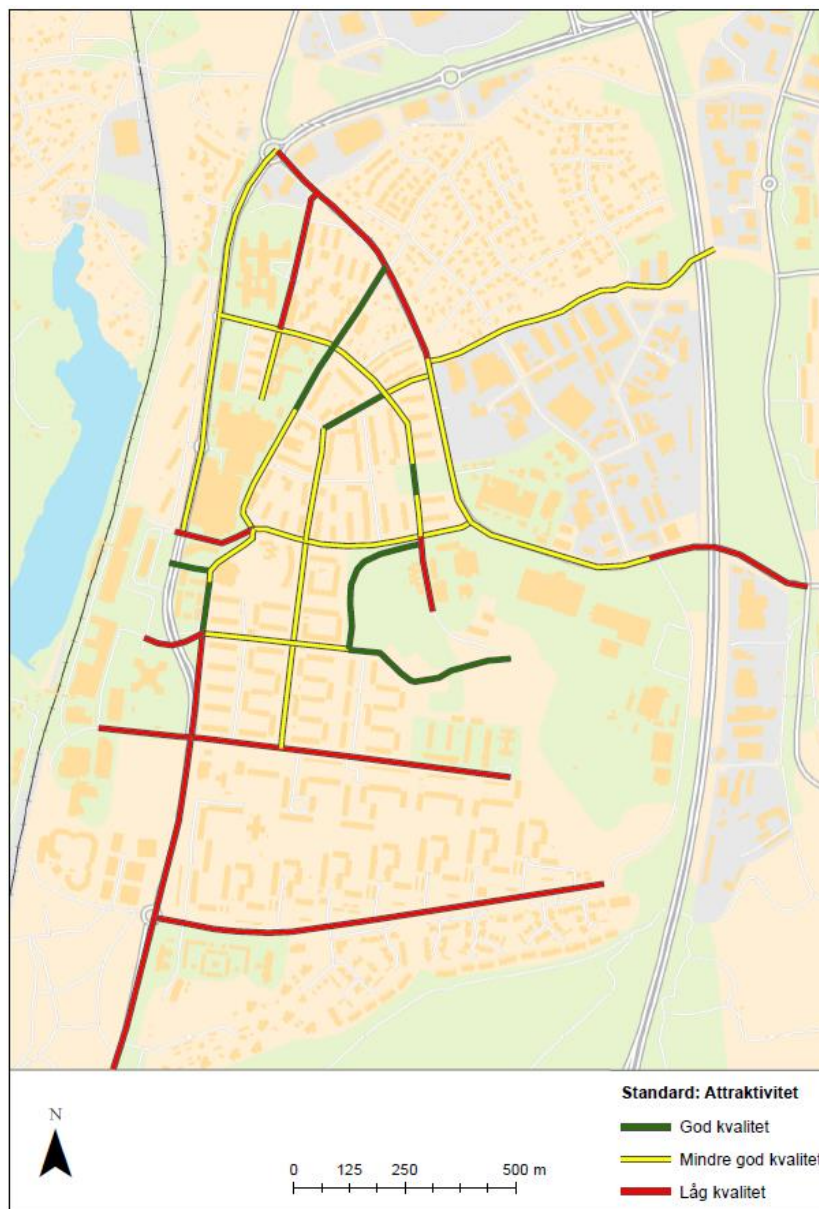
Under 2014 genomfördes ett arbete om Image och identitet i Handen. Inom detta arbete genomfördes en workshop med tjänstemän på Haninge kommun. Det som framkom ur ett identitets- och imageperspektiv var en svag, otydlig och mångfacetterad identitet. Kommunen är splittrad, det är mycket ”vi och dom”. Kommunen har överlag en bra blandning av service, bostäder, sjukvård, kultur, idrott, park- och naturmiljöer. Naturliga mötesplatsen är Haninge centrum, ett privat köpcentrum. Komplettering av mötesplatser så som caféer och restauranger önskas. Inom kommunen är de fysiska kopplingarna mellan stadsdelar svaga. Den

fysiska miljön idag är planerade för bilåkning genom stora parkeringsytor i centrala lägen och kopplingarna är utifrån bilisten snarare än cyklisten/gångtrafikan-
ten. Korta avstånd skapar förutsättningar för förändrade resvanor.

I studien tillfrågades även Handen-bor om hur de upplever sin stadsdel. Favorit-
platserna var Rudan, Haninge centrum och Slätmosse. Gamla Nynäsvägen upp-
levs som en välskött gata. Sämre platser var Handenterminalen, Haninge centrum
och Filmkedjan samt Vallavägen. De senare är platser som ofta upplevs som
oattraktiva och/eller otrygga. Flera barriärer pekas också ut, bland annat Nynäs-
vägen och pendeltågsspåren.

En handelsutredning håller på att arbetas fram för Haninge kommun. Här kon-
stateras att en svaghet för Haninge centrum är låg ”mysfaktor” och svag närmiljö
samt att stråkmiljön både inne och ute kan förbättras. Det finns en stor potential
i att förbättra miljön och därmed tryggheten runt centrum. Idag flyttar butiker in
i centrum från osäkra miljöer utomhus trots närvaron av ett stort flöde. Vidare
konstateras att en relativt låg parkeringsbeläggning tyder på att många går och
cyklar till centrumet och att det troligen har en stark position i närområdet, och
kanske snarare fungerar som ett stadsdelscentrum än ett kommuncentrum. En
nyckelfråga är hur man fördelar tillväxten mellan Port 73 och Haninge centrum.
Att bygga ”stad” och attraktiv miljö runt port 73 utgör konkurrens mot Haninge
centrum. I utredningen menar man också att det finns en kommersiell logik att
binda ihop centrum med stationen. Här finns redan idag ett naturligt flöde. Många
verksamheter och handel trivs även med att ligga utomhus.

Attraktiviteten för gående i Haninge stadskärna varierar mycket, se Figur 4-11.
Delar av Runstensvägen bedöms ha god kvalitet med mänsklig skala, omväx-
lande omgivning, visst serviceutbud och väl utformat gaturum. Även Vikingavä-
gen utanför Lill-centrum har dessa kvaliteter.



Figur 4-10. Bedömd kvalitet avseende attraktivitet.

Runt Haninge centrum, Poseidons torg och Runstensvägen, finns potential för folkliv men fasaderna är slutna med fördragna gardiner och liknande, vilket gör att det upplevs som en otrygg och torftig miljö och omdömet blir mindre god kvalitet.

Flera huvudstråk utanför centrum har bedömts ha låg kvalitet. Här går stråken längs med breda bilvägar med buller, avstånd till bebyggelse och en enahanda gångmiljö. I de mest centrala delarna bedöms underhållet vara bra, men underhållet på andra delar av stråken är mer bristfälliga.



Figur 4-11. Överst: stängda fasader utanför Haninge centrum, potential finns dock, mindre god kvalitet. Näst överst: Nynäsvägen - bullriga och oattraktiva gångmiljöer där bilar, såväl stillastående som i rörelse dominerar miljön, låg kvalitet. Näst nederst: Marinens väg – kommunhusets parkområde inhägnat med taggtråd, låg kvalitet. Nederst: Eskilsparken – en oas i Haninge stadskärna.

4.5 Gångtrafikens konkurrenskraft jämfört med biltrafiken

Biltrafiken och parkeringsytorna är ofta en starkt begränsande faktor för gångtrafiken i stadsmiljö. Då stora ytor används för biltrafik, såväl stillastående som i rörelse, innebär detta mindre gångytor och samtidigt en sämre tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet för gångtrafikanter. En bil tar i genomsnitt ca 100 m² av stadens utrymme medan en fotgängare tar 3 m² i genomsnitt⁶.

Samtidigt som de negativa aspekterna av biltrafiken gör det mindre attraktivt att gå, blir den relativa attraktiviteten gentemot bil sämre för gång. Eftersom det är så mycket biltrafik och ytor för bilar blir det mindre attraktivt att gå och därmed mer attraktivt att åka bil, vilket leder till att fler tar bilen. Här har Haninge hamnat i en negativ spiral.

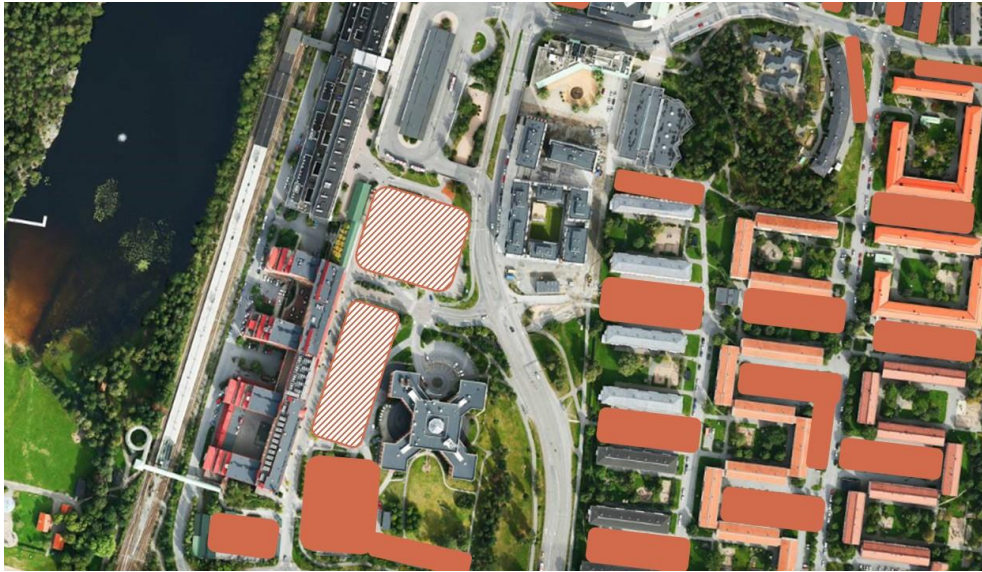


Figur 4-12. Vänster: Entréer till Haninge centrum. Poseidons torg blir ofta belamrat av parkerade bilar och lasttransporter som inte hör hemma i torgmiljö. Höger: Gångfartsområdet utanför Haninge centrum på Runstensvägen. Bilarna tar mycket utrymme i anspråk.

En parkeringsutredning för Handen är under framtagande. Där påpekas att parkering är en viktig del i stadsutvecklingen och att "Haninge måste föra en långt mer aktiv parkeringspolitik" samt att parkering är ett av de mest effektiva styrmedlen för biltrafik.

Haninges p-norm beslutades år 1993 och tillämpas inte längre. I Handen finns cirka 13 000 invånare, 3 500 fordon och 10 000 parkeringsplatser fördelade på 180 000 m². En stor del av detta är ytparkering och nyttjandegraden är låg. Figur 4-12 visar de ytor i centrala Haninge som är ytparkering.

⁶ <http://www.arkitektur.se/tags/cykel>



Figur 4-13. Ytor som används för parkering. De skrafferade parkeringsytorna kommer att försvinna då Haningeterrassen byggs.

I Haninge centrum är det gratis att parkera med p-skiva i tre timmar. På gatumark då inget annat anges gäller gratis 24-timmarsparkering.

Förutom att stora ytor upptas av parkering för stillastående fordon, är vägutrymmet längs flera huvudstråk fördelat till bilarnas fördel. Smala gångbanor som visas i avsnitt 4.1 Tillgänglighet ovan, samtidigt som bilarnas körfält upplevs som mycket breda.

5. Förbättringsförslag

En ökad gångtrafik i Haninge stadskärna skulle bidra till ett mer levande stadsliv, en bättre folkhälsa och ett mer hållbart transportsystem. Men för att uppnå detta krävs åtgärder. I detta avsnitt ges förbättringsförslag inom områdena *fysiska åtgärder, styrande/reglerande åtgärder, beteendepåverkande/kommunikativa åtgärder* samt *drift och underhåll*. Det är nödvändigt att arbeta med åtgärder inom samtliga områden samtidigt för att få en reell effekt på gångtrafiken. Det finns ett flertal *barriärer* runt stadskärnan som behöver överbryggas för att skapa en bättre tillgänglighet till viktiga omkringliggande områden. Dessa beskrivs i avsnitt 5.5. Några *särskilt prioriterade stråk* har också pekats ut som särskilt viktiga att förbättra för gående. Dessa beskrivs i avsnitt 5.6. I avsnitt 5.7 beskrivs hur Haninge kommun systematiskt kan arbeta med gångfrågorna och i avsnitt 5.8 görs en sammanställning av förbättringsförslagen.

Förbättringsförslagen har främst en genomförandehorisont på ca 5 år, men förslag ges även för åtgärder på längre sikt.

5.1 Fysiska åtgärder

Nulägesbedömningen av huvudstråken visade på stora brister i den fysiska gångmiljön – liksom en hel del goda kvaliteter. Det krävs ett flertal åtgärder för att förbättra tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och attraktiviteten på dessa stråk.

Förbättrade sittmöjligheter

För många äldre eller personer med funktionsnedsättningar är möjlighet till en vilopaus på promenaden ett måste för att orka gå hela sträckan. Särskilt i anslutning till backar, på vilplan och vid mötesplatser är det viktigt att det finns bänkar. Rekommenderade avstånd för bänkar är i parkområden 250 m, bostadsområden 100 m och i centrumområden 25 m.⁷ Sittmöjligheterna är i behov av förbättring längs de flesta huvudstråken, exempelvis längs södra delen av Nynsvägen och Runstensvägen.

Breddning av gångbanor

På ett flertal platser är gångbanorna betydligt smalare än vad som rekommenderas enligt GCM-handboken eller i gestaltungsprogrammet. Samtidigt finns ofta ytor tillgängliga för breddning, t ex köryta för bilar eller sidoområden. Exempel på stråk där gångtrafiken skulle gynnas av breddade gångbanor är Parkvägen och Sleipnervägen. Här är körytan för bilar antagligen onödigt stor och en omfördelning skulle förutom större ytor för fotgängare ge en hastighetsdämpande effekt på biltrafiken.

⁷ GCM- handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket)

Belysning

Belysning är viktigt för gångtrafiken ur många aspekter. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att fotgängare kan upptäcka ojämnheter i beläggningen, hala fläckar, grus med mera och det gör även att fotgängarna syns bättre för andra trafikanter. Belysningen påverkar även känslan av trygghet vilket är en grundpelare för att få en fungerande gångtrafik. Belysning för gångtrafiken är bristfällig längs flertalet huvudstråk. Förbättrad belysning är av stor vikt längs till exempel Eskilstavägen och Runstensvägen norr om Parkvägen.

Separering av gående och cyklister

Gång och cykel är två trafikslag med olika egenskaper bland annat vad gäller hastighet. Att tydligt separera fotgängare från cyklister är viktigt ur tillgänglighetssynpunkt (se Boverkets ALM) samt innebär viss positiv inverkan på trafiksäkerheten men framför allt bidrar det till ökad trygghet för fotgängarna. Separering kan även bidra till att fler väljer att cykla istället för att köra bil, vilket bidrar till ökad attraktivitet och säkerhet för fotgängarna. Separering mellan fotgängare och cyklister rekommenderas på gångtrafikens huvudstråk. Separering kan ske med heldragen vit linje som kompletteras med en kännbar mittremsa för att öka tillgängligheten även bland personer med nedsatt syn. Olika material på gång- resp. cykelytan bidrar också till att trafikanterna väljer att gå/cykla på avsedd yta. Separering kan även förtydligas med träd och bänkar mellan fotgängare och cyklister. Separering av gående och cyklister är viktigast längs huvudstråken för cykeltrafik, där cyklisternas anspråk på hastighet är högre, t ex längs Runstensvägen, Nynäsvägen och Vallavägen.



Figur 5-1. Terminalgatan i Helsingborg med tydlig och väl fungerande separering.

Utveckla ett gångspråk

Såväl tidigare utredningar som diskussioner under workshopen visar att det finns ett stort behov av att utveckla ett tydligare "gångspråk", det vill säga en stadsmiljö som är utformad så att den tydligare tilltalar och talar till de gående. Det

handlar dels om att skapa referenspunkter och vägvisning som är anpassad för gångtrafiken (se även Vägvisning i avsnitt 5.3). Dels handlar det om att skapa en sammanhållen gestaltning genom material och möblering, t ex tallar som stadsträd och mer grönska i gångmiljön. Idag är de referenspunkter som finns koncentrerade till bilvägarna och många kommersiella målpunkter är av drive-in karaktär.

Ett Gestaltungsprogram för den yttre miljön i Haninge kommun antogs av Kommunfullmäktige 2013. Detta skulle kunna utvecklas med fokus på miljön för gångtrafikanterna för att skapa ett sammanhängande gångspråk.

För ett genomförande krävs en genomarbetad budget och plan för genomförandet och förankring mellan olika avdelningar, t ex driftsavdelningen för att säkerställa kvalitet över tid.

5.2 Styrande/reglerande åtgärder

För att gång ska bli ett attraktivt alternativ till bil på korta resor måste den relativa attraktiviteten mellan de båda färdssätten förändras. Det är idag snabbt, enkelt och billigt att åka bil till och inom Haninges regionala stadskärna. Ytorna för parkering dominerar stora delar av stadskärnan, och samtidigt som det gör det enkelt för bilister att parkera så skapar det en oattraktiv och otrygg miljö för fotgängarna. Därför bör det bli mindre attraktivt att ta bilen så att gång blir ett mer attraktivt alternativ.

Bebyggelseplanering som främjar gångtrafiken

Det är viktigt med en bebyggelseplanering som främjar gångtrafiken (även i kombination med kollektivtrafik), dvs. att bebyggelse lokaliseras och utformas med hänsyn till tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet för gående. I Haninges stadskärna kan det handla om att förtäta och funktionsblanda bebyggelsen i större utsträckning. Till exempel saknas bostäder i idrotts- och skolområdet och även bostäder i centrum mot Nynäsvägen. Flera steg i rätt riktning har redan tagits i och med byggandet av Poseidons gränd och Haningeterassen. Se vidare avsnitt 5.7.

Ta fram en parkeringspolicy

Parkering är en stark beteendepåverkande faktor vad gäller val av färdssätt. Om det är enkelt, billigt och bekvämt att parkera så ökar bilens relativa attraktionskraft gentemot gångtrafiken (och andra färdssätt). Stora bilparkeringsytor innebär även mindre och oattraktiva ytor för gångtrafiken. Haninge kommun håller på att ta fram en parkeringspolicy. För att gynna gångtrafiken bör parkeringspolicyn vara utformad så att den bidrar till utvecklingen mot en levande stadskärna där många väljer att transportera sig till fots eller med cykel. I det kan ingå låga p-tal med möjlighet till ännu lägre p-tal vid nybyggen där fastighetsägarna åtar sig att genomföra åtgärder för att gynna hållbara resor, till exempel erbjuda bilpool. Parkeringspolicyn bör även inkludera miniminivåer av cykelparkering per bostad eller arbetsplats och attraktiva gångmiljöer för att främja en stadsmiljö tillgänglig för alternativ till bilen. Att ta med en cykelparkeringsnorm i parkeringspolicyn kan bidra till att resor kan flyttas över från bil till cykel vilket även gynnar gångtrafiken.

Införa parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter är ett av de styrmedel som har absolut störst effekt på valet av färdmedel. Parkeringsplatser är idag så gott som alltid subventionerade och det finns all anledning att ta betalt för bilparkering i stadskärnan. Det bör vara lika hög avgift eller högre på gatumark som på kvartersmark för att styra bort parkeringen från gatumarken. Ökad gångtrafik kan anges som ett mål då parkeringsavgifter införs eller höjs.

Omfördelning av ytor

Från köryta och parkeringsyta till gångbanor och attraktiva platser. Förutom de platser där större förändringar redan är planerade finns det ett antal platser där gångtrafiken skulle gynnas av omfördelning av ytor. Till exempel är fördelningen av ytorna längs Sleipnervägen gjord på ett sätt som tydligt gynnar biltrafiken, här skulle köryta för bilar troligen kunna omvandlas till mer yta för fotgängare och cyklister.

Genomförande av hastighetsplanen

Rätt hastighet på biltrafiken i stadskärnan bidrar till en attraktiv miljö med minskat buller, högre trafiksäkerhet och ökad trygghet. Hastighetsplan för Haninge från år 2014 innehåller förslag på åtgärder för att anpassa hastighetsnivåerna i Haninge stadskärna. På de flesta större gator innebär det en sänkning av hastighetsgränsen från 50 km/h till 40 km/h, på någon plats en höjning från 30 km/h till 40 km/h. Genomförandet av åtgärderna i hastighetsplanen är av stor vikt för gångtrafiken i stadskärnan. Dessa kompletteras med fördel av stödjande fysiska och/eller kommunikativa åtgärder.

Se över möjligheten att begränsa inhägnade tomter för fastighetsägare

Gångtrafiken är känslig för barriärer och dessa ska därför undvikas i största möjliga mån. Kommunen bör undersöka möjligheten att begränsa inhägnande av bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägars tomter.

Idag är parkeringsplatsen och grönområdet intill kommunhuset inhägnat med taggtråd och kraftiga staket vilket bidrar till otrygghet och minskad attraktivitet. Kommunen bör se över möjligheterna att ta bort inhägnaden och göra ytorna tillgängliga för allmänheten – åtminstone på ett sätt som inte skapa barriärer.

5.3 Kommunikativa/beteendepåverkande åtgärder

Kommunikativa åtgärder innebär information, kommunikation, marknadsföring, utbildning etc. Mobility management är ett exempel där användandet av kommunikativa åtgärder syftar till att ändra resandet i mer hållbar riktning genom att påverka människors attityder och beteenden. För att få en positiv utveckling av gångtrafiken i stadskärnan är det värdefullt att kontinuerligt arbeta med exempelvis mobility management. Det är också viktigt att arbeta med detta för att styra trafiken vid exploatering och ombyggnationer, och inte minst vid nybyggen då nya resvanor ofta läggs fast och möjligheten till beteendepåverkan är stor.

Mobility Management

Gå (och cykla) till skolan

Projekt och åtgärder för att uppmuntra gångtrafik bland elever till och från skolorna är ett bra sätt att nå den yngre delen av befolkningen. Sådana projekt har tidigare genomförts i Haninge stadskärna med lyckat resultat.

Det kan också vara relevant för Haninge kommun att även arbeta mer med den fysiska gångmiljön till skolan, t ex genom att ta fram en skolvägsutredning.

Kommunens resepolicy

Ökad efterlevnad av Haninge kommuns resepolicy kan bidra till ökat gående bland de kommunanställda. Då kommunanställda behöver göra en resa i tjänsten ska i första hand gång, cykel eller buss/tåg väljas. Idag är många kommunanställda ovetandes om att resepolicyn ens finns.

Stegtävlingar för kommunanställda

Kommunen har goda möjligheter att påverka kommunanställda genom mobility management på de kommunala arbetsplatserna. Detta kan genomföras som stegtävlingar eller andra kampanjer som visar på fördelarna med att gå till arbetet.

Påverka arbetsplatser

När Haninge kommun arbetat med sina egna tjänsteresor och anställdas resor till och från arbetsplatsen kan de bli ett inspirerande exempel och se över möjligheterna att påverka andra arbetsplatsers resor.

Information om genomförda åtgärder

Då fysiska åtgärder genomförs för att förbättra för gående bör detta kommuniceras för att få en så god effekt som möjligt på gångtrafiken. Till exempel, när ny eller förbättrad belysning installeras bör de boende i området informeras om detta för att de ska få kännedom om den ökade tryggheten för fotgängare. Informationskanaler kan vara pressmeddelanden, kommunens egen hemsida, skyltning på den aktuella platsen etc.

Vägvisning

Vägvisning är viktigt för att skapa en lättförståelig och orienterbar trafiksituation för de gående. På samma sätt som vägvisning sker på bilvägar är det viktiga målpunkter och avståndet till dem som ska skyltas. Vägvisningen ska vara kontinuerlig och finnas vid varje punkt där tvivel kan uppstå om hur en tidigare vägvisad målpunkt ska nås. Vägvisning för gående bidrar även till det gångspråk som eftersträvas och som nämnts tidigare i rapporten. Av särskild vikt är att stråken från pendeltågsstationen och ut mot de olika delarna av stadskärnan tydliggörs, så att förstagångsbesökare enkelt kan orientera sig.

Gångkarta

På Haninge kommuns tryckta turistkarta finns endast de gång- och cykelvägar med, men inte alla de gångvägar som går genom stadskärnan. För att göra det

enkelt att orientera sig som gående, bör denna karta uppdateras även med gångvägar.

En gångkarta är ytterligare en beteendepåverkande åtgärd som bidrar till en ökad förståelse för gångtrafiken i stadskärnan. Gångkartan skulle kunna tryckas och delas ut till hushåll i samband med större förbättringsåtgärder för gångtrafiken. Den kan också tas fram i större format och sättas upp vid större målpunkter som till exempel pendeltågsentréerna och Haninge centrum.

Trygghetsvandringar

Trygghetsvandringar innebär att en grupp människor promenerar genom utvalda områden och inventerar miljön med tanke på den upplevda tryggheten. Tanken är att ta tillvara den lokalkännedom som de som verkar och bor i området besitter. Trygghetsvandringar har tidigare genomförts i Haninge kommun. Dessa bör återupptas i samverkan med polis, fastighetsägare, boende, ungdomar m fl.

5.4 Drift och underhåll

Drift och underhåll är av stor vikt av flera skäl. Dels är det en trafiksäkerhetsfråga då bristande underhåll som ger dålig beläggning, halka med mera kan orsaka olyckor. Det är också en beteendepåverkande åtgärd. Om boende och besökare kan lita på att gångstråken är i gott skick och att de tidigt är snöröjda ökar sannolikheten att de väljer att göra resan till fots.

Idag sker snöröjning först i centrumområden samt de stora så kallade matarstråken där många gående passerar. Matarstråken är enligt kommunens tekniska kontor det regionala cykelstråket, de större gång- och cykelvägarna samt vägarna till och från pendeltågsentréerna. Dessa bör tydligare pekas ut och synkas med huvudstråken för gångtrafiken.

Krav och riktlinjer för drift och underhåll

Kommunen ställer i dagsläget redan krav på vinterväghållningen, t ex vad gäller startkriterium (högsta snödjup) och insatstider för snöröjning och halkbekämpning, och man överväger att börja med sopsaltning. Vinterväghållningen av GCM-nätet (inkl. stråk till/från kollektivtrafiken) prioriteras generellt högre än vägnätet för biltrafiken. I dagsläget medverkar även personer från drift och underhåll i detaljplanearbetet för att säkerställa att dessa aspekter beaktas (se vidare i avsnitt 5.7).

I denna studie har dock ingen bedömning av kommunens kravställande för barmarksunderhållet gjorts.

Mer om krav på vinterväghållningen och barmarksunderhållet finns i SKL:s Trafiksäkerhetsrevisionen.

Rutiner för uppföljning av drift och underhåll

Uppföljning och kontroll av drift och underhåll är viktigt för utveckla arbetet och för att säkerställa hög kvalitet. Kontrollerna bör dokumenteras och de kan ge-

nomföras i form av egenkontroller av entreprenörer. Egenkontrollen bör kompletteras av stickkontroller av kommunen enligt ett framtaget kontrollprogram. Uppföljningen kan förutom att leda till högre kvalitet även minska kostnaderna då problem kan åtgärdas innan de blir akuta och mer svårhanterliga. Uppföljning bör ske utspritt över året för att innefatta säsongrelaterade förhållanden.

Systematisk inventering av brister och hantering av medborgarnas synpunkter

De som använder gångstråken ser mycket och är en kostnadseffektiv resurs för att fånga upp brister i gångnätet. De gående har en god bild av förutsättningar utifrån ett trafikantperspektiv. Kommunen har idag ett telefonnummer och ett formulär på sin hemsida för felanmälan. Det är viktigt att inkomna synpunkter hanteras systematiskt och tas tillvara. De bör registreras och framföras till berörd tjänsteman eller enhet med krav på hantering och återrapportering. Funktionen för att samla in medborgarnas synpunkter skulle kunna breddas för att även tydligare samla in förbättringsförslag och idéer. För att fånga in synpunkter från en större del av allmänheten kan funktionen behöva marknadsföras mer, exempelvis på en gångkarta när en sådan tas fram.

Tillfälliga trafikanordningar

Vid vägarbeten och nybyggnationer i stadskärnan behöver gångtrafiken tas hand om med hjälp av tillfälliga trafikanordningar. När det är möjligt att göra med god säkerhet bör gångtrafiken släppas fram även om biltrafiken behöver stängas av. Gångtrafiken är känslig för avstånd och det är viktigt att eventuella omledningar innebär så kort omväg som möjligt. Det är också viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar. När gångtrafiken omleds är det en grundförutsättning att entreprenören iordningsställer omledningsvägar med god kvalitet för gångtrafiken. Tillfälliga gångbanor bör vara minst 1.3 meter breda, eller 1.8 meter om de även ska användas av cykeltrafiken. Ofta hänvisas gående till andra gångbanan (när sådan finns) med en skylt, i det fall det förekommer bör skyltarna placeras där gångtrafiken kan korsa vägen på ett säkert sätt och med god tillgänglighet. Vid större omledningar av gångtrafiken bör medborgarna informeras via kommunens kommunikationskanaler.

5.5 Överbrygga barriärer – förbättra kopplingen mellan platser

Den regionala stadskärnan Haninge är i dagsläget omgivet av ett antal barriärer som avgränsar från omkringliggande områden. Väg 73, Gudöbroleden samt tågspåren utgår de största barriärerna. Barriärerna korsas av planskilda passager för gående, men är samtliga oattraktiva och svårorienterade miljöer.

Handen – Brandbergen

Det finns stort behov av att koppla Brandbergen till den regionala stadskärnan Haninge. Promenadavståndet är bara ca 2,5 km men i dagsläget domineras gångstråken av bullriga, osäkra och otrygga trafikmiljöer som inte lockar till gångresor. För att förbättra situationen behöver breda åtgärder sättas in vad gäller till exempel belysning, sittplatser och sänkta hastigheter för biltrafiken.

I det utvecklingsprogram som tas fram lyfts detta behov och i kommande planarbete för Brandbergen bör stor vikt läggas vid att utveckla dessa stråk för en mer upplevelserik, trygg och trivsamt miljö. Bland annat bör en ny övergång över väg 73 utredas.

Handen – Rudan

Rudan är en fantastisk tillgång för invånare och besökare i Handen. Idag är det svårt att ta sig från stadskärnan till naturområdet och de få kopplingarna är oattraktiva och svåra att hitta. I ett kvalitetsprogram för Najaden (ett av de stora huskomplex som ligger mellan stadskärnan och Rudan) från november 2014 föreslås en bred gångbro över järnvägen. Gångbron ska upplevas som ett grönt och sammanhängande gångstråk som tydligt leder gående mellan stadskärnan och Rudan. En sådan gångbro kan med rätt utformning och vägvisning bli en värdefull länk för gångtrafiken mot Rudan.

Handen – Port 73

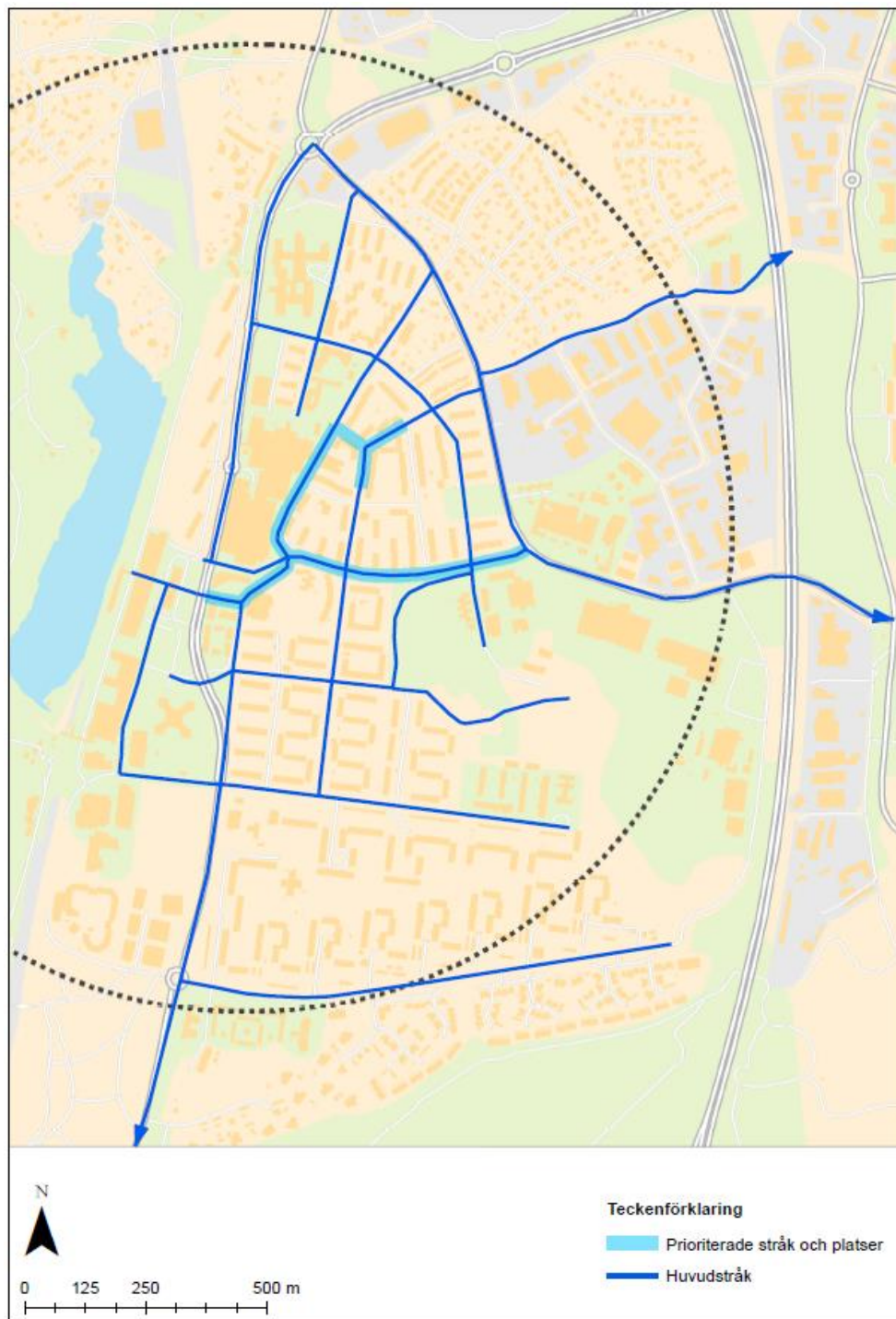
Kopplingen mellan Handen och handelsområdet Port 73 är idag en svårorienterad och oattraktiv miljö för fotgängare. Området har planerats och utformats med tydligt fokus på biltrafiken. Med hjälp av förbättrade gångstråk och tydlig vägvisning skulle gångtrafiken mellan Handen och Port 73 kunna utvecklas betydligt. För att få till en attraktiv helhet behöver stråken tydligt fortsätta ända fram till butiksentréerna i handelsområdet, med säkra korsningspunkter där gångtrafiken möter andra trafikslag.

Handen – Jordbro

Avståndet mellan Handen och Jordbro kan upplevas som långt men det ligger egentligen inom gångavstånd för många. Då Handen och Jordbro utvecklas bör förbättrade stråk för gångtrafiken tas med i planeringsarbetet.

5.6 Prioriterade stråk och platser

Ett antal av huvudstråken har, bland annat på workshop med kommunens tjänstemän, pekats ut som särskilt prioriterade att utveckla för att skapa en gångvänligare stadskärna. Stråken går från pendeltågsstationen förbi Poseidons torg och vidare österut (Eskilsvägen) och norrut (Runstensvägen mot Lill-centrum).



Figur 5-2. Prioriterade stråk och platser i Haninges stadskärna.

Pendeltågsentréerna

Pendeltågsstationen är det första intrycket av Haninge stadskärna då man anländer med pendeltåg. Miljön upplevs som oattraktiv och otrygg. För att komma tillrätta med detta behövs en allmän upprustning av ankomsthallarna.

Entrén till den nordligaste och mest använda pendeltågsentrén kommer att förbättras avsevärt i och med byggandet av Haningeterrassen. Den södra entrén är också viktig med kopplingar bland annat till Riksäpplet och kommunhuset. Denna behöver också rustas upp för att bli en attraktiv och trygg målpunkt för gångtrafiken.

Skapa ett sammanhängande centrumstråk

Poseidons torg – Lill-centrum

Runstensvägen utanför Haninge centrum har en stor potential att bli en mötesplats för Haningeborna och ett handelsstråk. I dagsläget är Haninge centrum slutet ut mot gångfartsområdet på Runstensvägen genom de slutna fasaderna och skyltfönster utan insyn.

Att i samarbete med centrumförening och fastighetsägare öppna upp Haninge centrum mot Runstensvägen och Poseidons torg kan skapa ett attraktivt och levande centrum. Även den handelsutredning som är under framtagande lyfter fram möjligheten att skapa fler kommersiella ytor utanför centrum i ett stråk ner mot pendeltåget.

Redan idag är stråket mellan Haninge centrum och Lill-centrum av stadsmässig karaktär. Det är ett trevligt promenadstråk men kan utvecklas ytterligare. Ökad promenadmässighet med fysiska åtgärder i gatumiljön behövs, men även samarbete med centrumförening och fastighetsägare för ytterligare service i bottenvåningarna. Förslagsvis skulle Runstensvägen från Eskilsvägen till Smedvägen, Smedvägen, och Lill-centrum kunna utvecklas till ett sammanhängande centrumstråk. Möjligheten att göra om hela eller delar av centrumstråket till gågata bör ses över. Torget vid korsningen Runstensvägen/Eskilsvägen behöver åtgärdas för ökad trygghet och centrumstråkets startpunkt i söder. Torget behöver åtgärdas för ökad trygghet med till exempel förbättrat underhåll och minskning av buskaget.

Gångfartsområdet Lill-centrum

Haningeborna lyfter ofta fram Lill-centrum som en plats med potential. Här finns småstadskänsla med stadsmässig bebyggelse, smala gaturum och en blandning av bostäder och service. Gångfartsområdet gör att man som gående får ta plats.

Gångfartsområdet behöver dock rustas upp med ökad tydlighet över trafikreglering, förbättrat underhåll och förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade.

Eskilsvägen

Eskilsvägen har idag en relativt komplex trafikmiljö, med många skolungdomar, tät busstrafik, flera busshållplatser och högt biltrafikflöden (ca 6000 fordon/dygn). Flera trafikolyckor mellan gående och bilister har också inträffat.



Figur 5-3. Eskilstavägen.

En förstudie, Säker och Attraktiv huvudgata 2008, har redan tagits fram för Eskilstavägen. Den innehåller åtgärdsförslag bla ändrad sektion, separerad gång- och cykelbana, hastighetssäkrade passager och korsningar, sammanhållen gatugestaltning mm. De föreslagna åtgärderna leder till förbättrad miljö för gående längs Eskilstavägen, men det vore önskvärt att också inkludera separering av fotgängare och cyklister och förtydliga att belysningen ska vara anpassad för gångtrafiken.

5.7 Systematiskt arbetssätt i gångplaneringen

Det är viktigt att arbeta systematiskt med gångfrågorna – både på strategisk och operativ nivå. Nedan presenteras inledningsvis tankar kring prioriteringen av gåendet i den kommunala planeringen och sedan några förslag på konkreta insatser för ett mer systematiskt arbetssätt.

Prioritering av gående i planeringen

För att gynna gångtrafiken måste detta färdssätt och dess koppling till viktiga målpunkter lyftas fram genom hela den kommunala planeringsprocessen. Det handlar bland annat om att det finns:⁸

- ▶ Bebyggelseplanering som främjar gång (även i kombination med kollektivtrafik), dvs. lokalisering och utformning av bebyggelse för tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet för gående.
- ▶ Strategisk planering på övergripande nivå för ett sammanhängande gångnät i form av gångstrategi/gångplan (eller liknande).
- ▶ Planering på detaljplanenivå där utrymme för t ex gångvägar säkras i detaljplanekarta och planbeskrivning.
- ▶ Koppling till förvaltningsskedet, t ex hur man får in de nya gångvägarna i drift- och underhållsplaner så att tillgängligheten för gående garanteras över tid.

⁸ Trivector Rapport 2011:94. Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer. Studie gjord på uppdrag av HMSkåne och Trafikverket.

Råd för mer systematiskt arbetssätt

Genomgång av ÖP och trafikplanen ur ett gångperspektiv

Det är viktigt att peka ut tydliga mål och strategier för gångplaneringen och att dessa intentioner är förankrade i hela verksamheten. Översiktsplaneringen är ett viktigt verktyg för att säkerställa en bebyggelseplanering som främjar gåendet. Även trafikplanen är ett dokument som pekar ut mål och strategier i kommunen, däribland för gåendet.

Vid framtagande/revidering av översiktsplanen och andra strategiska dokument (t ex trafikplan, gångplan, kommunens utvecklingsprogram) kan frågorna i checklistan nedan användas för att säkerställa att gångfrågorna hanteras på ett bra sätt i planen.

Checklista för översiktsplanen eller andra strategiska program, t ex kommunens utvecklingsprogram

(vissa frågor är mer relevanta för översiktsplanen och vice versa)

1. Främjar bebyggelseplaneringen fotresor/promenader? Fundera särskilt över: tätorternas form och storlek, täthet samt närheten till vardagsmåluppgifter (att en stor del av invånarna ska bo inom 1-2 km från skola, mataffär, kollektivtrafikknutpunkt osv.), förekomst av barriärer (t ex större vägar och järnväg), funktionsblandning för levande miljö osv.
2. Finns det en plan för gångnätet inom kommunen, mellan kommunens tätorter och över kommungränserna? Fundera särskilt över: vilka är de viktiga gångstråken i tätorterna, mellan kommunens tätorter och över kommungränserna?
3. Finns det uttalade generella planeringsprinciper för fotresor/promenader?
4. Har en nulägesbeskrivning för fotresor/promenader gjorts?
5. Finns det mål uppställda för fotresor/promenader och indikatorer på måluppfyllelse kopplade till uppställda mål? Fundera särskilt över gåendets roll och strategiska funktion i staden.
6. Finns det en plan med åtgärder och strategier för fotresor/promenader? Fundera särskilt över om planen inkluderar infrastruktur, utformning, drift och underhåll, vägvisning, information och kommunikation, påverkansåtgärder osv.
7. Finns det en plan för genomförande av planen/dokumentet?
8. Finns det en plan för uppföljning av uppställda mål (målandikatorer) och utvärdering av genomförda insatser för fotresor/promenader?
9. Används planindikatorer för att beskriva planens konsekvenser?
10. Relaterar planen/dokumentet till andra planer/dokument? (även: är det strategiska dokumentet integrerat i översiktsplanen?)

Förankrad och politiskt antagen gångplan

Gångfrågorna bör hanteras som ett eget trafikslag i strategiska dokument – som en del av översiktsplanen/trafikplanen eller i form av separata dokument t ex en *gångplan*. Denna utredning utgör ett underlag för framtagande av en gångplan.

Vid framtagande av en gångplan kan frågorna i checklistan ovan användas för att säkerställa att gångfrågorna hanteras på ett bra sätt.

Utöver att ta fram själva gångplanen är det också viktig att förankra uppställda mål och framtagna planer genom samverkan och dialog så att alla aktörer känner till och har förståelse för de mål och planer som finns.

Gångtrafiken i detaljplaner

Gångfrågorna tappas lätt bort i planeringen på detaljerad nivå, dvs. då frågorna ställs på sin spets och de verkliga ställningstagandena görs. En prioritering av gångfrågorna i planeringen kräver således åtgärder på framförallt detaljplanenivå.

För att säkerställa systematik i arbetet kan en gemensam mall för detaljplaneringen införas där gångtrafik har eget avsnitt – och inte slås samman med cykeltrafik. Eventuellt kan även en checklista behövas för vad detaljplanen ska hantera, se förslag på checklista för detaljplaneringen nedan. Förslagsvis tar kommunen fram en anpassad checklista utifrån denna förlaga med utgångspunkt i kommunens behov och förutsättningar. Se även till att det finns ett gemensamt tillvägagångssätt i kommunen för att dokumentera målavvägning, dvs. när detaljplaner ska stämmas av mot övergripande mål och intentioner.

För att säkerställa att gångfrågorna beaktas i detaljplaneringen är det viktigt att se till att det finns en *trafikkompetens* närvarande i detaljplaneringen. Idag är kommunens trafikplanerare redan med i de detaljplaner som inkluderar kontakter med Trafikverket eller kollektivtrafiken. I övriga detaljplaner medverkar trafikchefen. Även medarbetare från drift och underhåll är med vid framtagandet av detaljplaner och är med och påverkar planens utformning så att den färdig bebyggelse kan förvaltas på ett tillfredställande sätt. Framtagna detaljplaner kan också skickas på *remiss* till alla som på något sätt arbetar med gångtrafik.

Checklista för detaljplaner

1. Vilka övergripande mål och riktlinjer rörande fotresor/promenader finns det att förhålla sig till? (översiktsplan, strategiska dokument osv.)
2. Vilka är de allmänna förutsättningarna i planområdet?
 - ▶ Utbyggnadsplaner och befolkningstillväxt, reservat
 - ▶ Dagens resande, pendling
 - ▶ Målpunkter i planområdet och i angränsande områden
 - ▶ Befintlig gånginfrastruktur

- ▶ Kollektivtrafiknätet: busshållplatser och bytespunkter i planområdet och i angränsande områden
3. Hur ser tillgängligheten i det planerade gångnätet ut?
 - ▶ Kontinuitet – beskriv hur sammanhängande det planerade nätet är, t ex om det finns några avbrott och när/hur dessa åtgärdas.
 - ▶ Närhet och genhet – beskriv maskvidden i det planerade nätet, ta fram genhetskvoter till några viktiga målpunkter.
 - ▶ Nåbarhet – bedöm hur enkelt det är att nå det planerade nätet från områdets bostäder och/eller verksamheter, bedöm hur väl det ansluter till kollektivtrafiken och andra viktiga målpunkter.
 - ▶ Barriärer – bedöm hur enkelt det är att korsa gatorna med hänsyn till biltrafikmängden, beskriv hur lätt det är att ta sig från ett stråk till ett annat i det planerade nätet (tillräckligt med gångpassager, var stängsel, gräsremsor och vegetation finns osv.)
 - ▶ Utrymme och hinder – beskriv utrymmet för gående (ska motsvara stråktypen och förväntade flöden) och hur lätt det är att ta sig fram i nätet för t ex personer med funktionsnedsättningar (höjd- och nivåskillnader, bredder, möjlighet att korsa gatan osv.)
 4. Hur ser trafiksäkerheten i det planerade gångnätet ut?
 - ▶ Sträckorna – beskriv nätets karaktär (gångväg, gångbana, trottoar etc., separeringsformen avseende gående och cyklister osv.).
 - ▶ Korsningspunkter – beskriv korsningspunkternas kvalitet (trafiksäkerhetsåtgärder såsom upphöjning och avsmalning, refug, utformning för personer med funktionsnedsättningar osv.).
 5. Hur ser tryggheten i det planerade gångnätet ut?
 - ▶ Överblickbarhet – beskriv hur vegetationen är planerad i förhållande till det planerade nätet för att främja synbarhet och sikt, utforma eventuella gång- och cykeltunnlar som öppna tunnlar osv.
 - ▶ Befolkade gator – beskriv hur det planerade nätet (och bebyggelsen) undviker ödslighet och främjar gatuliv och möten med andra.
 - ▶ Skötsel och underhåll – beskriv hur det planerade nätet ska kunna skötas och hållas helt och rent.
 - ▶ Belysning – beskriv hur belysningen är planerad för att skapa ljusa stråk dag och natt.
 6. Hur ser attraktiviteten i det planerade gångnätet ut? (stadsmiljöns utformning med mänsklig skala, blandad bebyggelse, finmaskighet, omgivande miljöer, parker och rekreationsmöjligheter, upplevelserikedom osv.)
 7. Hur regleras gångvägar i detaljplanen, dvs. hur säkerställs att det verkligen blir som man tänkt?
 8. På vilket sätt uppfyller detaljplanen övergripande mål och riktlinjer rörande fotresor och promenader? Motivera eventuella avvikelser.

Gångtrafiken i bygglov/exploateringsavtal etc.

Inför rutiner för bygglovsprövning och exploateringsavtal så att gångfrågorna säkerställs även efter detaljplanenivå – till exempel när det gäller tillgänglig utformning av miljöer, placering och utformning av gångstråk så att det följer detaljplanens intentioner, lokalisering av ny bebyggelse/verksamheter osv. Rutinerna kan till exempel handla om att ta fram checklistor för arbetet med bygg-

lov/exploatering som säkerställer att gångfrågorna (och andra trafikfrågor) beaktas på ett önskvärt sätt, att förankra kommunens mål och intentioner vad gäller dessa frågor hos alla som på olika sätt påverkar frågorna eller på andra sätt att skapa förutsättning för god dialog genom planeringsprocessen.

Riktlinjer för utformning för gående

Ta fram kommungemensamma principer för utformning av gånginfrastrukturen med utgångspunkt i till exempel GCM-handboken och andra kommunernas utformningsriktlinjer (se t ex Malmö www.projektering.nu och Lunds kommun "Policy för gång- och cykeltrafik"). Principerna säkerställer en "minimi-nivå" för standarden hos gångstråken, inte minst vad gäller tillgänglighetskrav, men bör vara anpassningsbara mot specifika förutsättningar i olika delar av nätet. Ett gestaltungsprogram för den yttre miljön i Haninge finns redan framtaget och kan utvecklas vidare utifrån gåendeperspektiv.

Kunskap och dialog/samverkan

Verka för samarbete mellan förvaltningarna, dvs. se till att organisera och planera för dialog på daglig basis.

Gåendet gynnas av en integrerad trafik- och bebyggelseplaneringen. Här är det viktigt att riva barriärer mellan sektorer, t ex genom medverkan av trafikplanerare i kommunens bebyggelseplanering.

Verka för kunskaps- och kompetensutveckling så att alla aktörer har tillräcklig kunskap för hur en hållbar planering och en planering och utformning som gynnar fotresor och promenader ska gå till.

Ansvarig för hållbart resande

Genom att se till att finns en utsedd person (eller personer) i kommunen med ansvar för gångtrafik, dvs. att införa "gångglasögon", säkerställs att gångfrågorna beaktas i alla skeden i planeringen. Utan någon/några som driver och bevakar gångfrågorna riskerar frågan att tappas bort, vilket kan leda till dåliga lösningar för gående och/eller fördyrande anpassningar i efterhand.

Uppföljning

Det är viktigt att regelbundet (årsvis, vart fjärde år etc.) stämma av utvecklingen i kommunen mot uppställda mål för gångtrafiken.

Genom att utvärdera effekter av genomförda åtgärder och strategier vet att "utvecklingen gått åt rätt håll" och att "man arbetar med rätt saker".

Det är också lämpligt att då och då reflektera kring *hur* man arbetar med gångtrafik (processutvärdera).

5.8 Sammanställning av förbättringsförslag

Nedan ges en sammanställning av förbättringsförslagen, vilka kvaliteter de påverkar och tänkt tidshorisont – kort sikt ca 5 år och lång sikt 10-20 år.

Åtgärd	Påverkar kvalitet				Tids- horisont
	Tillgänglighet	Trygghet	Trafiksäkerhet	Attraktivitet	
Fysiska åtgärder					
Förbättrade sittmöjligheter	X			X	Kort
Breddning av gångbanor	X	X		X	Kort
Belysning	X	X	X	X	Kort
Separering av gående och cyklister	X	X	X		Kort
Utveckla ett gångspråk	X	X		X	Lång
Styrande/reglerande åtgärder					
Ta fram en parkeringspolicy	X		X	X	Kort
Införa parkeringsavgifter	X		X	X	Kort
Omfördelning av ytor	X	X	X	X	Kort
Genomförande av hastighetsplanen		X	X		Kort
Se över möjligheten att begränsa inhägnade tomter för fastighetsägare	X			X	Kort
Beteendepåverkande/kommunikativa åtgärder					
Mobility Management	X	X			Kort
Information om genomförda åtgärder	X	X	X		Kort
Vägvisning	X	X			Kort
Gångkarta	X	X			Kort
Trygghetsvandringar	X	X	X	X	Kort
Drift och underhåll					
Krav och riktlinjer för DoU	X	X	X	X	Kort
Rutiner för uppföljning av DoU	X	X	X	X	Kort
Systematisk inventering av brister och	X	X	X	X	Kort

hantering av medborgarnas synpunkter					
Tillfälliga trafikordningar	X	X	X		Kort
Överbrygga barriärer					
Handen - Brandbergen	X	X	X	X	Kort/Lång
Handen- Rudan	X	X	X	X	Lång
Handen – Port 73	X	X	X	X	Kort
Handen - Jordbro	X	X	X	X	Lång
Prioriterade stråk och platser					
Pendeltågsentréerna	X	X		X	Kort
Skapa ett sammanhängande centrumstråk	X	X		X	Lång
Eskilsvägen	X	X	X	X	Kort
Råd för mer systematiskt arbetssätt					
Genomgång av ÖP och trafikplanen ur ett gångperspektiv					Kort
Förankrad och politiskt antagen gångplan					Kort
Gångtrafiken i detaljplaner					Kort
Gångtrafiken i bygglov/exploateringsavtal etc					Kort
Kunskap och dialog/samverkan					Kort
Riktlinjer för utformning för gående					Kort
Ansvarig för hållbart resande					Kort
Uppföljning					Kort