



## TRAFIKSTRATEGI FÖR HUDDINGE KOMMUN

*Vägen mot ett hållbart och attraktivt samhälle*

November 2011 / GK-2007/175.441

### **Dokumentinformation**

**Titel:** TRAFIKSTRATEGI FÖR HUDDINGE KOMMUN  
– Vägen mot ett hållbart samhälle

**Diarienummer:** GK-2007/175.441

**Utgåva:** 2011-11-01

**Författare:** Arbetet med att ta fram trafikstrategin har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av: Nicklas Lord, Annika Löfmark, Joel Edding, Cecilia Kedland, Kurt Lundvall och Johanna Pettersson. Konsultstöd har erhållits från; Jesper Skiöld (Atkins) medförfattare och granskare samt Roger Johansson (Sweco) granskare och bollplank.

## Abstrakt

**Huddinge kommuns vision för transportsystemet är att det ska:**

- vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert
- stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer

**Huddinge kommuns övergripande strategi för att uppfylla visionen är:**

- Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Områden ska byggas ut där kollektivtrafikens turtäthet främjas

Trafikstrategin är ett omfattande dokument. För att göra dokumentet så lättläst som möjligt har mycket av innehållet lagts i bilagor. I **kapitel 1** ges information som hjälper dig som läsare att förstå trafikstrategin. Huddinge kommuns vision och mål för transport systemet definieras i **kapitel 2**. Vision och mål grundar sig i de transport- och miljömål som finns på nationell-, regional- och kommunal nivå samt andra övergripande dokument. Underlaget till kapitel 2 återfinns i **bilaga 1, 2 och 3**.

En sammanfattning av analysen av transportsystemet återfinns i **kapitel 3**, Analys av nuläge. Detta kapitel syftar till att ge dig en snabb överblick över det underlag som lett fram till de strategiska vägvalen. Underlaget till kapitlet återfinns i, **bilaga 4** (Nulägesbeskrivning) samt i **bilaga 5** (Analys). Nulägesbeskrivningen ger dig en bild av det rådande transportsystemet i Huddinge kommun. Analysdelen beskriver Huddinge kommuns transportsystem utifrån dess styrkor och svagheter. Här belyses även några trender som finns för framtiden som kan påverka vårt sätt att leva.

I **kapitel 4** hittar du strategin för Huddinge kommuns trafik- och bebyggelseplanering. Du kommer att finna att viljeinriktningen för kommunens översiktsplan genomsyrar de strategiska vägvalen.<sup>1</sup> **Bilaga 7** stärker kommunens viljeinriktning och definierar vad som kan anses vara ett kollektivtrafiknära läge.

För att utvärdera och nå uppställda mål krävs uppföljning. I **kapitel 5** föreslås aktiviteter som bör utföras för att förverkliga trafikstrategin och i **bilaga 6** föreslås tänkbara mått för uppföljning.

Ett antal aktiviteter har genomförts för att få in synpunkter, förankra och sprida budskapet i trafikstrategin. En sammanställning av aktiviteterna återfinns i **bilaga 8**.

---

<sup>1</sup> I enlighet med viljeinriktningen för kommunens översiktsplan ska Huddinge växa medvetet i takt med länet, primärt genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Inriktningsbeslut för Översiktsplan 2030, Antagen av kommunfullmäktige 2 maj 2011.



## Innehållsförteckning

---

<b>1. Inledning</b>	<b>7</b>
1.1. Bakgrund	7
1.2. Syfte med trafikstrategin och dess roll i planeringen	9
1.3. Transportsystemets funktion	10
<b>2. Vision och mål</b>	<b>13</b>
2.1. Vision för Huddinge kommuns transportsystem år 2030	13
2.2. Målinriktning för Huddinges transportsystem	14
<b>3. Analys av nuläge</b>	<b>15</b>
3.1. Underlag för analysen	15
3.2. Pågående planering	15
3.3. Sammanställning av analysen	16
<b>4. Strategi för trafik- och bebyggelseplanering</b>	<b>21</b>
4.1. Strategi för Huddinges stads- och gaturum	31
4.2. Strategi för trafiksystemet	35
4.3. Strategi för resor och transporter	39
4.4. Strategi för tillgänglighet	43
4.5. Strategi för trygghet	45
4.6. Strategi för trafiksäkerhet	47
4.7. Strategi för miljöpåverkan och hälsa	49
<b>5. Så går vi vidare</b>	<b>53</b>
<b>6. Bilaga 1 – Referenser</b>	<b>55</b>
<b>7. Bilaga 2 – Underlag för vision och mål</b>	<b>57</b>
<b>8. Bilaga 3 – Befintliga mål</b>	<b>59</b>
<b>9. Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning</b>	<b>65</b>
<b>10. Bilaga 5 – Analys</b>	<b>115</b>
<b>11. Bilaga 6 – Mål och mått</b>	<b>143</b>
<b>12. Bilaga 7 – Potential i stationsnärhet</b>	<b>153</b>
<b>13. Bilaga 8 – Förankring</b>	<b>165</b>



## 1. Inledning

### 1.1. *Bakgrund*

Trafiken, dess mängd och fördelning mellan olika trafikslag, har en stark koppling till våra liv och rörelse med både positiva och negativa konsekvenser. Genom resande skapas tillgänglighet, rörlighet och geografisk närhet. Samtidigt medför trafiken negativa konsekvenser i form av olyckor, otrygghet, miljöproblem och fysisk utbredning.

Det finns ett ökat krav att tillgodose individers behov av förbättrad tillgänglighet, vilket många gånger inte kan begränsas av trafikens negativa konsekvenser. Av intresse är därmed att skapa en godtagbar fördelning mellan trafikslagen som bidrar till en utveckling av trafiksystemet i hållbar riktning.

För att möjliggöra en utveckling som bygger på visionen om ett hållbart transportsystem måste transportplaneringen på ett tydligare sätt integreras med bland annat bebyggelse- och energiplaneringen. Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik kan trafiksektorns utsläpp av växthusgaser minska vilket bidrar till målen i klimat- och energiplanen. Ett inriktningsbeslut för ny översiktsplan har tagits fram. I inriktningsbeslutet framgår bland annat att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och att det ska förtäas i goda kollektivtrafiklägen. Trafikstrategin kommer beskriva hur denna prioritering av färdmedel ska gå till och vilka lägen som är att betrakta som bra kollektivtrafiklägen. Därmed utgör trafikstrategin ett viktigt underlagsmaterial till kommunens nya översiktsplan.

#### **Vad är en trafikstrategi?**

Samhällsbyggnad inbegriper en mängd olika intressen som måste vägas samman för att bilda en helhet. För att utveckla en attraktiv och hållbar kommun behöver ett helhetsperspektiv tas där många parter är involverade. Transportsystemet och dess trafik är en av flera komponenter som stöder och bidrar till utvecklingen av ett attraktivt och hållbart samhälle.

En trafikstrategi beskriver den riktning som kommunen vill nå genom sitt arbete med trafikfrågor de kommande åren. Trafikstrategin avser ta ett samlat grepp inom trafikområdet för att se till att de planer och åtgärder som genomförs bidrar till att uppfylla Huddinge kommuns mål och beslut samt regionala och nationella övergripande mål. Genom trafikstrategin kan trafiken, dess funktion, utrymme och påverkan infogas och tydliggöras i sitt sammanhang.

Trafikstrategin är ett övergripande strategiskt dokument och en del i inriktningsplaneringen, det vill säga den nivå där kommunen pekar ut inriktningen för den mer konkreta åtgärdsplaneringen. Med trafikstrategin som grund kan en eller flera trafikplaner tas fram, vilka är konkreta åtgärdsdokument. En trafikplan kan omfatta ett eller flera trafikslag, inklusive godstransporter och tung trafik.

### **Varför behövs en trafikstrategi?**

Utvecklingen av resande och transporter har varit markant i modern tid. Vi reser allt längre, på kortare tid. Detta är en positiv utveckling ur flera perspektiv, men många gånger med negativa bieffekter. Tydliga signaler syns att dagens transportsektor och dess kontinuerliga utveckling inte är långsiktigt hållbar.

Det råder en *konkurrens* om marken och tillgängliga resurser, vilket ställer krav på en effektivare markanvändning och resurshantering. En avvägning måste göras för hur Huddinge ska utvecklas till ett hållbart samhälle och hur markanvändningen kan effektiviseras. *Klimatfrågorna* blir allt viktigare och trafikens *miljöpåverkan* i form av bl.a. luft och buller måste minimeras. Även människans *hälsa* i relation till resande har satts i fokus.

Krav ställs på bättre *tillgänglighet* och en högre grad av *orienterbarhet* för alla att med lätthet nå målpunkter inom kommunen. Detta är även en effekt av pågående *regionförstoring* vilken medför ett behov av fler och längre resor. *Trygghet* i den offentliga miljön är en allt viktigare fråga. Samtidigt ställs krav på en allt högre grad av *trafiksäkerhet*.

Sammantaget finns ett behov av ett *nytt tankesätt* kring trafiken och att planera för en okänd framtid i samspel med de aktörer som ska utforma den.



## 1.2. Syfte med trafikstrategin och dess roll i planeringen

Syftet med trafikstrategin är i huvudsak att:

- utgöra en sammanhållande strategi för hur trafiken behöver utvecklas för att vi ska kunna uppnå ett hållbart och attraktivt samhälle
- utgöra ett dokument som samlar trafikfrågorna och tydliggör dessa i sammanvägningen med andra intressen

En trafikstrategi är ett planeringsdokument som anger transportplaneringens inriktning inom kommunen. Trafikstrategin ska bidra till en helhetssyn. Dess roll är att utgå från tidigare framtagna mål och riktlinjer, beskriva nuläget samt peka ut de mål och åtgärder som framöver ska vara styrande för trafiksystemets utveckling i Huddinge kommun. Trafikstrategin har utgått från handboken TRAST – Trafik för en attraktiv stad<sup>2</sup>.

Trafikstrategin förhåller sig till ett antal styrdokument för fysisk planering i Huddinge kommun där *Hållbarhetsdokumentet* är kommunens långsiktiga inriktning för en hållbar samhällsutveckling. Hållbarhetsdokumentet ger riktning och ska genomsyra kommunens ettårsplan: *Mål och budget*.

*Verksamhetsplanerna* konkretiserar Mål och budgets prioriteringar och intentioner.

*Översiktsplanen* är kommunens övergripande framtida inriktning för samhällsplaneringen.

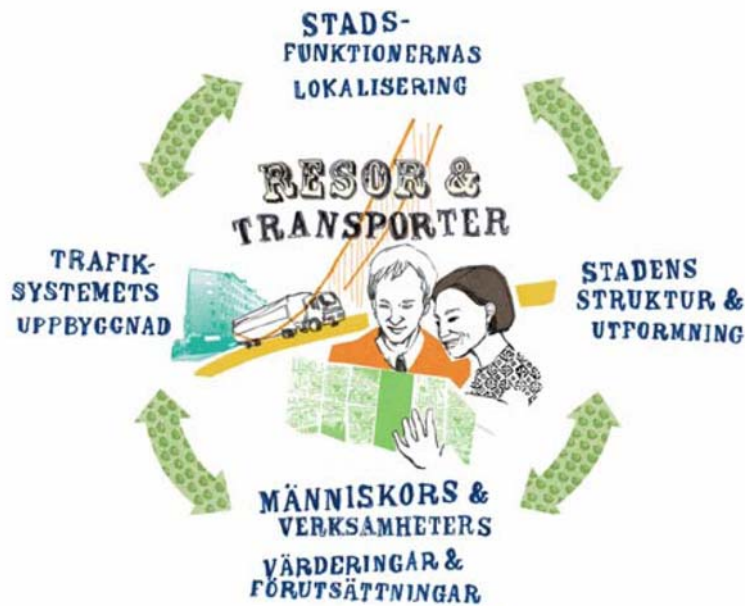
*Trafikstrategin* ska vara ett komplement till kommunens översiktsplan samt verka som underlag till andra strategiska dokument och utredningar i kommunen. Ambitionen är att trafikstrategin ska vidareutvecklas och konkretiseras i form av *trafikplaner* för enskilda trafikslag, (motsvarande Huddinges cykelplan).

---

<sup>2</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007,  
[http://www.skl.se/vi\\_arbetar\\_med/tillvaxt\\_och\\_samhallsbyggnad/infrastruktur/trafik/trast\\_1](http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/trafik/trast_1)

### 1.3. *Tranportsystemets funktion*

Transportsystemets funktion är att erbjuda god tillgänglighet för resor och transporter. Hur god tillgänglighet som transportsystemet kan tillgodose påverkas av stadens karaktär, erbjuden trygghet, nivå av trafiksäkerhet och systemets miljöpåverkan. Vidare är tillgängligheten beroende av människors och verksamheters villkor, förmågor och värderingar, målpunkternas lokalisering, transportsystemets uppbyggnad samt stadsbygdens täthetsgrad och struktur.



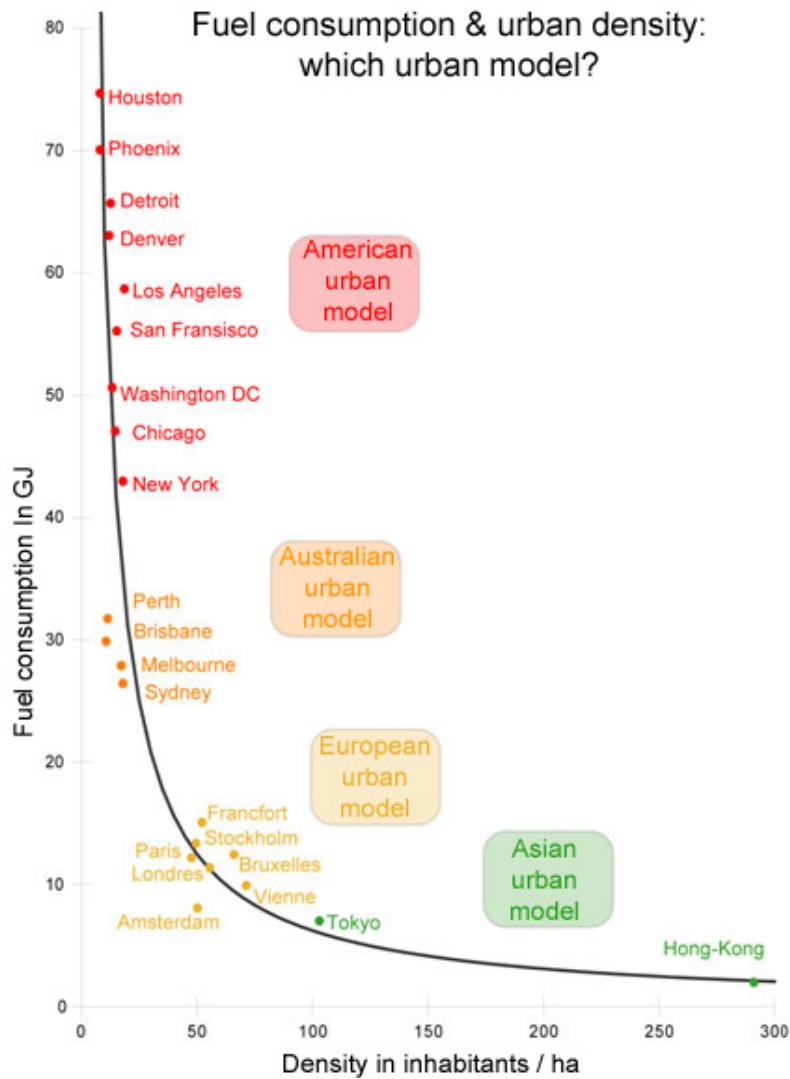
Figur 1: Principiellt samband mellan stadens struktur, stadsfunktionernas lokalisering, transportsystemets uppbyggnad, människors och verksamheters villkor och värderingar samt de resor och transporter som sker i staden.<sup>3</sup>

En grundläggande faktor för en attraktiv och tillgänglig stad är dess struktur och grad av bebyggelsestäthet. Med en tätare struktur skapas förutsättningar för en önskvärd utveckling med närservice, kollektivtrafik och levande stadsmiljöer. En högre grad av bebyggelsestäthet underlättar möten mellan människor, antalet målpunkter inom gång- och cykelavstånd samt möjligheten att få ett mer mark- och kostnadseffektivt transportsystem.

Täthetsbegreppet är intressant av flera skäl, framförallt har det en direkt korrelation med färdmedelsval men även bensinförbrukning, d.v.s. bilanvändning. En utspridd stad genererar en högre andel biltrafik.

---

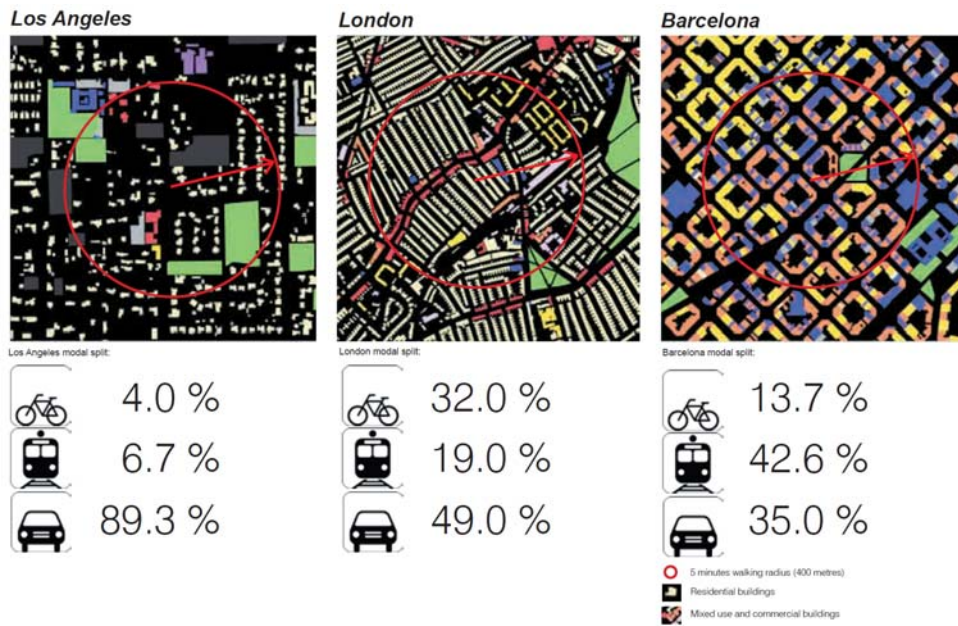
<sup>3</sup> TRAST – Trafik för en attraktiv stad, 2007, Vägverket, Banverket, SKL, Boverket



Figur 2: Relation mellan olika städers täthet och bensinförbrukning per invånare. <sup>4</sup>

Med en tätare bebyggelsestruktur, krävs mindre ytor för transporter vilket i sig genererar färre resor med bil. Ett bilorienterat transportsystem å andra sidan glesar ut staden vilket genererar ett större behov av biltransporter.

<sup>4</sup> Newman & Kenworthy, 1989.



Figur 3: Andel cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister i tre städer med olika täthetsgrad.<sup>5</sup>

Stadens struktur, dess täthet och blandning av bostäder och arbetsplatser påverkar färdmedelsval och mängden resor som alstras. Förändringar av transportsystemet följer hur kommunen byggs ut och utvecklas. Med en tätare struktur kan en successiv omprioritering ske av gång-, cykel- och kollektivtrafik samt biltrafik och bilparkeringar komma att omprövas. Det sammanlagda ytbehovet för kommunikation minskar till följd av en tätare stadsstruktur.

<sup>5</sup> <http://www.peterborough.gov.uk/>, 2011-02-17, Peterborough city council

## 2. Vision och mål

### 2.1. Vision för Huddinge kommuns transportsystem år 2030

I arbetet med trafikstrategin har en vision tagits fram för kommunens transportsystem år 2030. Utgångspunkt för visionen är från befintlig struktur samt Huddinge kommuns övergripande vision och mål.

**Huddinge kommuns vision för transportsystemet är att det ska:**

- vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert
- stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer

Huddinges vision grundas i att systemet, så som det ser ut idag, skapar problem samt att önskat läge för transportsystemet inte är uppnått. Visionen belyser dessutom att den förväntade utvecklingen, om ingen förändring görs, kommer att vara fortsatt negativ i förhållande till önskad målbild. Lokalt finns problem i form av till exempel luftföroreningar och buller. Globalt bedöms koldioxidutsläppen leda till en negativ klimatförändring om ingenting görs. Begreppet hållbarhet definieras som ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina”<sup>6</sup>

Med visionens viljeinriktning att transportsystemet ska vara tillgängligt, tryggt och säkert avses att transportsystemet i Huddinge kontinuerligt ska utvecklas på människans villkor. Personer och gods ska transporteras effektivt till, från och inom kommunen. Resor och transporter ska upplevas trygga av inblandade och berörda aktörer. Ingen människa ska skadas svårt eller dödas till följd av en resa eller en transport. Transportsystemet ska stödja att bebyggelsemiljön utvecklas i önskad riktning.

Visionen för transportsystemet är övergripande med 2030 som horisontår. Den visionära viljeinriktningen gäller för hela kommunen, såväl tätbebyggda områden som mer glest exploaterade områden. Avsikten är att visionen ska vara genomgripande för kommunens förhållningssätt gentemot den egna verksamheten, invånare och besökare samt vid kommunövergripande samarbeten och andra åtaganden. Vidare ska strategin bidra till att nå de långsiktiga målen för Huddinge kommuns utveckling.

Huddinge kommuns vision för transportsystemet är högt ställd. I syfte att tydliggöra visionens viljeinriktning har konkreta strategier tagits fram inom respektive målområde vilka brutits ner i konkreta mål och mått.

---

<sup>6</sup> FN Generalförsamling 42/187 Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling, 1987

## **2.2. Målinriktning för Huddinges transportsystem**

För att uppnå Huddinges mål och strävan mot visionen krävs väl avvägda beslut och prioriteringar. Vissa målsättningar är krav och fastslagna i lag medan andra är mjuka och svårare att kvantifiera. Målen är uppställda för en positiv utveckling av Huddinge kommun och för att bidra till det övergripande målet om ett *hållbart transportsystem*<sup>7</sup>.

Utformning av kommunens *stads- och gaturum*<sup>8</sup> bidrar i hög grad till hur *resor och transporter*<sup>9</sup> genomförs. Målet är att Huddinge kommun ska vara attraktivt där människor känner *trygghet*<sup>10</sup> och kan röra sig på ett *trafiksäkert*<sup>11</sup> sätt. *Trafiksystemet*<sup>12</sup> ska utformas så att *tillgängligheten*<sup>13</sup> är god till samhällets funktioner. Trafiksystemet ska också understödja och skapa förutsättningar för levande och attraktiva stadsmiljöer. Vidare ska Trafikstrategin säkerställa att kommunens mål för växthusgaser uppnås och att *miljöpåverkan*<sup>14</sup> från resor och transporter minimeras.

Underlag för målinriktningen återfinns i *bilaga 2*.

---

<sup>7</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>8</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>9</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>10</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>11</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>12</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>13</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

<sup>14</sup> I bilaga 2 definieras begreppet

### 3. Analys av nuläge

Läs detta kapitel om du är intresserad av vad som ligger till grund till de strategiska ställningstagandena, annars kan du gå direkt till *kapitel 4*.

I detta kapitel sammanställs resultatet av nulägesbeskrivningen samt genomförd analys av transportsystemet kortfattat. Genomförd analys ligger till grund för de ställningstaganden som görs i *kapitel 4*; Strategi- för trafik- och bebyggelseplanering. För fullständig nulägesbeskrivning läs *bilaga 4*. I *bilaga 5* återfinns en analys av transportsystemet, trender för framtiden samt en beskrivning av systemets styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

#### 3.1. Underlag för analysen

Huddinges bebyggelseområden är av skiftande karaktär med varierande täthet och förutsättningar för liv och rörelse. Kommunen erbjuder en mångsidig struktur med allt från tätbebyggda bostadsområden till glest exploaterade områden. Bebyggelseplaneringen har historiskt till stora delar utgått från de radiella vägarna och spåren som går genom kommunen i nordsydlig riktning.

Kommunens transportsystem är av skiftande kvalitet, såväl geografiskt som när det gäller uppfyllande av kvalitetsanspråk för de olika trafikantgrupperna. Vägnetet för den motordrivna fordonstrafiken har i modern tid prioriterats och bilen är det dominerande transportslaget för persontransporter till, från och inom Huddinge kommun. Kollektivtrafiken har en stor andel för framförallt resor till och från Stockholm stad. Gång- och cykelvägnätet är av varierande standard. Andelen gång- och cykelresor är relativt sett låg.

#### 3.2. Pågående planering

Flera av de övergripande infrastruktursatsningar som planeras i Sverige under pågående planperiod 2010-2021 påverkar Huddinge direkt och indirekt. Betydande investeringar planeras för bilvägnätet i form av bland annat Södertörnsleden, Masmolänken, Förbifart Stockholm och Huddingevägen.

För kollektivtrafiken medför framförallt Citybanan ökad kapacitet, vilket möjliggör högre turtäthet. Planering pågår för Spårväg syd, men genomförande ligger efter nuvarande planperiod. Södertörnsleden medför genare förbindelser för busstrafiken. Med hänsyn till restiden för respektive trafikslag förväntas dock kollektivtrafikens bristande konkurrenskraft i tvärled kvarstå.

Kommunens arbete för att stärka det idag delvis fragmenterade gång- och cykelvägnätet medför ökade förutsättningar för gång- och cykeltrafik. I relation till pågående och planerade investeringar för biltrafik har dock dessa trafikslag svårt att öka i resandeandel.

### 3.3. Sammanställning av analysen

Detta kapitel är uppbyggt kring en så kallad SWOT-analys. SWOT är en förkortning av Strength, Weakness, Opportunities och Threats. Syftet med SWOT-analysen är att analysera kommunens och transportsystemets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Utifrån genomförd nulägesbeskrivning tydliggörs befintliga förutsättningar som underlag för trafikstrategin.

Huddinge kommun har genom tidigare beslut och pågående verksamhet tagit stora steg i riktningen mot ett mer attraktivt samhälle och hållbar utveckling. Inom många områden är utvecklingen på väg åt rätt håll, men det finns ett behov av ett mer intensifierat arbete. Trafikarbetet med bil fortsätter att öka och betydande mängder gods fortsätter att transporteras på vägnätet. De hälso- och klimatpåverkande utsläppen ökar i takt med ökat buller och försämrad luft. Den relativt höga kollektivtrafikandelen är hotad av ökat bilberoende. Gång- och cykelresor står för en alltför blygsam del av andelen resor.<sup>15</sup>

Huddinges struktur med varierande bostadsområden medför goda förutsättningar för ökad förtätning i anslutning till kollektivtrafikstråk och kollektiva knutpunkter. Utspridd bebyggelse och resealstrande utbyggnad i glesa fritidshusområden motverkar avsedd viljeinriktning. Detta styrker behovet av att samordna trafik/transportplaneringen med bebyggelseplaneringen.

Utifrån den analys som utförts i *bilaga 5* har nedan (**S**) Styrkor, (**W**) Svagheter, (**O**) Möjligheter och (**T**) Hot för respektive aspekt inom Huddinge kommuns transportsystem sammanställts.

#### Huddinge kommuns stads- och gaturum

##### S

- Regionala stadskärnor möjliggör en bättre självförsörjningsgrad
- Geografisk närhet till Stockholms centrala stadskärna och Södertörn
- God tillgänglighet till kollektivtrafik

##### W

- Utspridd bebyggelse av skiftande karaktär
- Strukturellt uppdelade avskurna områden till följd av tunga transportleder

##### O

- Geografiska och strukturella förutsättningar för ökad gång- och cykeltrafik
- En uttalad viljeinriktning och en medveten kommunal organisation
- Goda förutsättningar för att utveckla bebyggelseområdena till tätare och mer funktionsblandade strukturer med en blandning av boende och arbetande i anpassade lägen

##### T

- Permanentboende i glesa fritidshusområden medför ökat resande
- Fortgående centralisering av service- och handelsutbud
- Regionalisering med längre pendlingsavstånd som följd

---

<sup>15</sup> Resvanor i Huddinge kommun, Trivector, PM 2009:11



## Trafiksystem

### S

- God spårbunden kollektivtrafik
- Goda pendlingsmöjligheter till länets arbetsmarknad inklusive spår för regional- och fjärrtåg
- Ett väl utbyggt vägnät för motordriven trafik
- Stort utbud av bilparkeringsplatser

### W

- Transportnätet medger ojämnliska förutsättningar för transportslagen
- Biltrafikens prioritering har delvis skett på bekostnad av andra trafikslag
- Utökad bebyggelse i glesa strukturer sätter höga krav på transportnätets utbyggnad
- Kollektivtrafiken har kapacitetsbrister vilket minskar dess tillförlitlighet
- Bristande länkar i östvästlig riktning
- Avgiftsfri parkering för bil uppmuntrar till ökad bilanvändning
- Infartsparkering trängs ut av annan parkering

### O

- Goda förutsättningar att styra framtida exploateringar utifrån transportbehov och resalstring
- Hög potential att föra över godstransporter från väg till järnväg
- Goda förutsättningar för mer integrerade och samlade gaturum
- Ett gång- och cykelvägnät med goda förutsättningar för kompletterande sammankoppling av stråk och målpunkter

### T

- Kapacitetsbrister i bilvägnätet medför krav på infrastruktursatsningar för bil
- Gång- och cykelvägnätet kan marginaliseras till följd av låg andel gående och cyklister

## Resor och transporter

### S

- En hög kollektivtrafikandel för arbetspendling (till regionkärnan)
- God tillgänglighet för godstransporter
- Bra förutsättningar för gång- och cykelresor inom kommunen

### W

- Gång- och cykeltrafik sker många gånger på biltrafikens villkor

### O

- Potentialen för ökad gång- och cykeltrafik är hög
- Infrastruktursatsningar i spårbunden kollektivtrafik ökar kapaciteten på järnvägsnätet
- Ökat hållbart resande bidrar till ett jämställt transportsystem

### T

- Kollektivtrafikandelen förväntas sjunka i hela länet till år 2030
- Transportarbetet för motordriven fordonstrafik ökar årligen
- Stora förväntade väginfrastruktursatsningar medför ökad biltrafik och minskad andel kollektivtrafik

## Tillgänglighet

### S

- Direkt angränsande till Stockholms stad och centralt läge i Södertörn
- God tillgänglighet till kollektivtrafik och övergripande infrastruktur
- Bostadsnära grönområden

### W

- Trafikleder och järnväg bryter samhällen och skapar barriärverkan
- Den motordrivna fordonstrafiken har prioriterats på andra trafikanters bekostnad
- Trafiksystemet är inte tillgängligt för alla oavsett förmåga

### O

- Mångfald och utbildningscentra inom kommunen
- Möjlighet att skapa en mer sammanhängande stadsbygd som bryter befintliga barriärer
- Större lokal arbetsmarknad möjliggör kortare resande

### T

- Utspridda glesa perifera fritidshusområden
- Centralisering av service och handel medför långa avstånd
- Regionalisering bidrar till längre resor

## Trygghet

### S

- En medveten kommunal satsning på trygghetsvandringar och trygghetsperspektiv i den fysiska samhällsplaneringen

### W

- Funktionellt separerade miljöer bidrar till upplevd otrygghet
- Brister i belysning av större offentliga ytor och stråk
- Upplevd otrygghet är högre i Huddinge än riksgenomsnittet<sup>16</sup>

### O

- Ökad andel integrerade stadsrum med blandtrafik och samutnyttjande ytor medför ökad trygghetskänsla
- Högre andel integrering av boende och arbetsplatser medför gatuliv flera timmar av dygnet
- Ökad trafiksäkerhet medför ökad trygghetskänsla

### T

- Otrygghet och ojämlikhet i transportnätets struktur kräver stora insatser för att bygga bort. Dessa behöver även kompletteras med andra åtgärder.
- Trafikmiljön är endast en del av de faktorer som kan leda till otrygghet
- Ökad bilanvändning medför minskad andel oskyddade trafikanter i gatumiljön vilket kan medföra ökad otrygghet

---

<sup>16</sup> Den uppmätta otryggheten är inte direkt kopplat till trafikmiljön även om det offentliga rummet har en stark inverkan.

## Trafiksäkerhet

### S

- Medvetna insatser med fysiska åtgärder där risken för en olycka är som störst
- Insatser med ”säkra skolvägar” ger effekt och medför ökad medvetenhet hos unga

### W

- Stark oro från allmänheten medför krav på insatser i lokalgatuområden, trots låg olycksrisk
- Trafiksäkerhet kommer i konflikt med krav på framkomlighet
- Bristande information i olycksstatistik, framförallt för singelolyckor bland fotgängare

### O

- Trafiksäkerhet involverar alla
- Integrerade gator med universell tillgänglighet ökar säkerheten
- Det finns en allmän acceptans för strävan mot Nollvisionen

### T

- Den positiva trenden med minskad andel skadade i trafikmiljön tycks ha mattats av.<sup>17</sup>
- Ökat tempo i samhället
- En ökat transportarbete

## Miljöpåverkan

### S

- Huddinges klimat- och energiplan är en medveten satsning
- Cirka en tredjedel av Huddinges landyta är naturreservat

### W

- Trafiken står för mer än hälften av växthusgasutsläppen i kommunen
- Buller och barriäreffekter vid större trafikleder
- Fordonstrafikens utsläpp medför tusentals dödsfall årligen i Sverige och påverkar sjöar och vattendrag

### O

- Miljökvalitetsnormer ställer krav på en medvetenhet i den fysiska planeringen
- En medveten planering möjliggör att transportsystemets negativa effekter kan minimeras

### T

- Det kan bli svårt att uppfylla miljökvalitetsnormer vid förtätning
- Ökat bilberoende medför påverkan på den individuella hälsan
- Ökat bilberoende medför påverkan på klimatet och miljön
- Naturreservat kan förhindra effektiva transportsystem och bebyggelseplanering

---

<sup>17</sup> Osäkerheter finns gällande hur stor andel av detta som beror på förbättrad rapporteringsgrad inkluderande sjukhusrapporterade olyckor.



## 4. Strategi för trafik- och bebyggelseplanering

Huddinge kommun är en starkt växande och attraktiv kommun centralt belägen i Stockholms storstadsregion. Resor och transporter är en del i det dagliga livet och bidrar till att tillgängliggöra samhället för kommunens invånare och besökare. Trots att en hel del insatser utförts för att ändra det sätt på vilket människor reser i Huddinge, regionalt och i Sverige är dagens transportsystem inte långsiktigt hållbart.<sup>18</sup> Genom en medveten planering finns goda förutsättningar att ändra på detta. Huddinge kommuns övergripande strategi för trafik- och bebyggelseplanering är att<sup>19</sup>:

- **Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras**
- **Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering**
- **Områden ska byggas ut där kollektivtrafikens turtäthet främjas**

Strategin är strukturerad utifrån TRAST<sup>20</sup>, där viljeinriktningen för transportsystemet är indelat i sju olika aspekter. Inom respektive aspekt redovisas de viktigaste vägvalen för att uppnå uppställda mål samt förväntade konsekvenser av det strategiska vägvalet. Strategierna fokuserar på de delar med störst behov av förändring eller vilka antas medföra störst effekt för visionsuppfyllande.

I detta kapitel redovisas Huddinge kommuns övergripande strategi för kommunens trafik- och transportplanering. Strategin grundar sig på framtagna nulägesbeskrivning, *bilaga 4*, och genomförd analys, *bilaga 5*. Strategin ska ligga till grund för kommunens bebyggelseplanering samt såväl strategiska som konkreta val för utveckling av kommunens transportsystem.

### Vad innebär det strategiska vägvalet?

Det strategiska vägvalet innebär att planeringen ska utgå från kollektivtrafikens förutsättningar kompletterat med gång- och cykeltrafikens behov. Genom att endast bygga där kollektivtrafikens turtäthet främjas åstadkoms en ökad kollektivtrafikandel. En direkt konsekvens är att biltrafiken inte kommer att få samma tyngd som grund för planering som tidigare.

---

<sup>18</sup> Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, proposition 2001/02:20

<sup>19</sup> Inriktningsbeslut för ny översiktsplan. Fattat av kommunfullmäktige i maj år 2011.

<sup>20</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007,

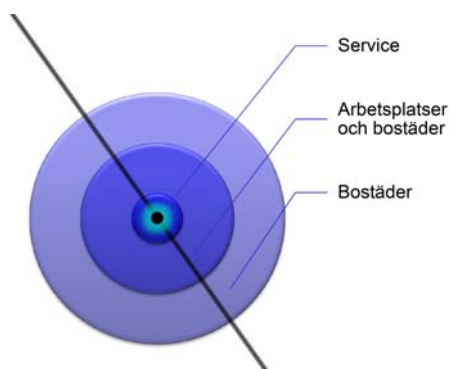
Sammanfattningsvis innebär det strategiska vägvalet följande **fyra viktiga planeringsförutsättningar**:

1. Tillkommande **exploatering bör ske i befintliga kollektivtrafikhärla lägen**. Alternativt kan nya kollektivtrafikhärla lägen tillskapas där tillkommande exploatering kan ske.
2. I kollektivtrafikhärla lägen ska högsta möjliga ansträngning göras för att skapa **gena gång och cykelvägar** till stationsläget.
3. Huddinge kommun behöver en egen **kollektivtrafikstrategi** och plan för att maximera kollektivtrafikens utbud samt reservera utrymme för framtida trafikering.
4. En tydlig **parkeringsstrategi** för samtliga trafikslag behöver tas fram för att styra behov och efterfrågan. Parkering tar plats och har stor påverkan på färdmedelsvalet. Parkering kostar och minskar möjligheterna till förtätning i kollektivtrafikhärla lägen.

### Samordnad bebyggelse- och transportplanering

I enlighet med viljeinriktningen för kommunens översiktsplan ska Huddinge växa medvetet i takt med länet, primärt genom förtätning i kollektivtrafikhärla lägen.<sup>21</sup> Utifrån ett transporteffektivt perspektiv ska all nytillkommen bebyggelse lokaliseras och uppföras där gång, cykel och kollektivtrafik blir konkurrenskraftiga gentemot biltrafiken<sup>22</sup>.

Bebyggelsestrukturen ska stödja individers möjlighet att välja alternativa transportslag till bilen. Tillgängligheten till kollektivtrafik är avgörande för individers val av färdmedel. Likväl är kollektivtrafikens turtäthet beroende av ett tillräckligt stort befolkningsunderlag. Därmed krävs en samlad bebyggelse- och transportplanering. Genom förtätning skapas förutsättningar för ökat underlag till kollektivtrafiken. När tät utbyggnad koncentreras i anslutning till stationerna skapas möjligheter för kollektivtrafiken att automatiskt blir ett attraktivt alternativ till bilen.



Figur 4: Stationsnärhetsprincipen; Lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder (Källa: Joel Hansson, Trivector, presentation 2010)

<sup>21</sup> Inriktningsbeslut för Översiktsplan 2030, Antagen av kommunfullmäktige 2 maj 2011.

<sup>22</sup> Se bilaga 7, Potential i stationsnärhet

Befintliga kollektivtrafikknutpunkter består av kommunens tunnelbane- och pendeltågsstationer.<sup>23</sup> Dessa ska ur ett transportperspektiv stärkas med högre exploatering för ökad tillgänglighet. Stationen är stadsbygdens kärna och utgångspunkt för reserelationer inom de kollektivtrafiknära områdena.

Genom att de kollektivtrafiknära lägena inom kommunen definieras kan dessa prioriteras och utvecklas. Ur ett transportperspektiv bör offentlig och kommersiell service samt viktiga målpunkter lokaliseras i direkt anslutning till stationslägena. För att stärka det kollektivtrafiknära läget koncentreras service inom 200 meter från stationen.<sup>24</sup>

Personalintensiva arbetsplatser ska huvudsakligen tillkomma inom gångavstånd, motsvarande 600 meter, från en station. Tillkommande bostadsbebyggelse bör lokaliseras inom 1 200 meter från en station och bör vara som tätast i nära anslutning till stationen.<sup>25</sup>

Kollektivtrafiknodernas storlek baseras på dess möjlighet att erbjuda gena stråk. Barriärer i form av exempelvis vatten, E4/E20 eller andra hinder som inte enkelt kan överbryggas behöver beaktas vid bebyggelseplanering. När så är möjligt bör dessa minimeras. Det kan även finnas andra intressen än transportrelaterade som påverkar hur marken kan nyttjas.

Där stadsutbyggnad kan möjliggöras inom de kollektivtrafiknära lägena kan gena stråk av hög standard möjliggöra att områdets borte gräns blir dynamisk. Exempelvis ligger delar av Storängen längre bort än 1 200 meter från Huddinge station. Med en sammansatt bebyggelse, gena och tydliga gång- och cykelstråk kan hela Storängen inrymmas i det kollektivtrafiknära läget.

Vid förändrad infrastruktur kan befintliga kollektivtrafiknoder komma att kompletteras med nya. Pågående planering för Spårväg syd medför att kommunen inom en överskådlig framtid medges förutsättningar att utveckla en eller flera nya kollektivtrafiknoder, se nedanstående bild. För att klassas som kollektivtrafiknära läge ska turtätheten vara hög. Ur ett transportperspektiv bör bebyggelseplaneringen stödja utvecklingen av förväntade kollektivtrafiknära lägen. Här krävs att Huddinge kommun tydligt pekar ut dessa lägen och aktivt verkar för den kollektivtrafik man vill ha och tror på. En medveten planering med tät bebyggelse i framtida möjliga kollektivtrafiknära lägen ökar förutsättningarna för mer utvecklad kollektivtrafik och ökad tillgänglighet.

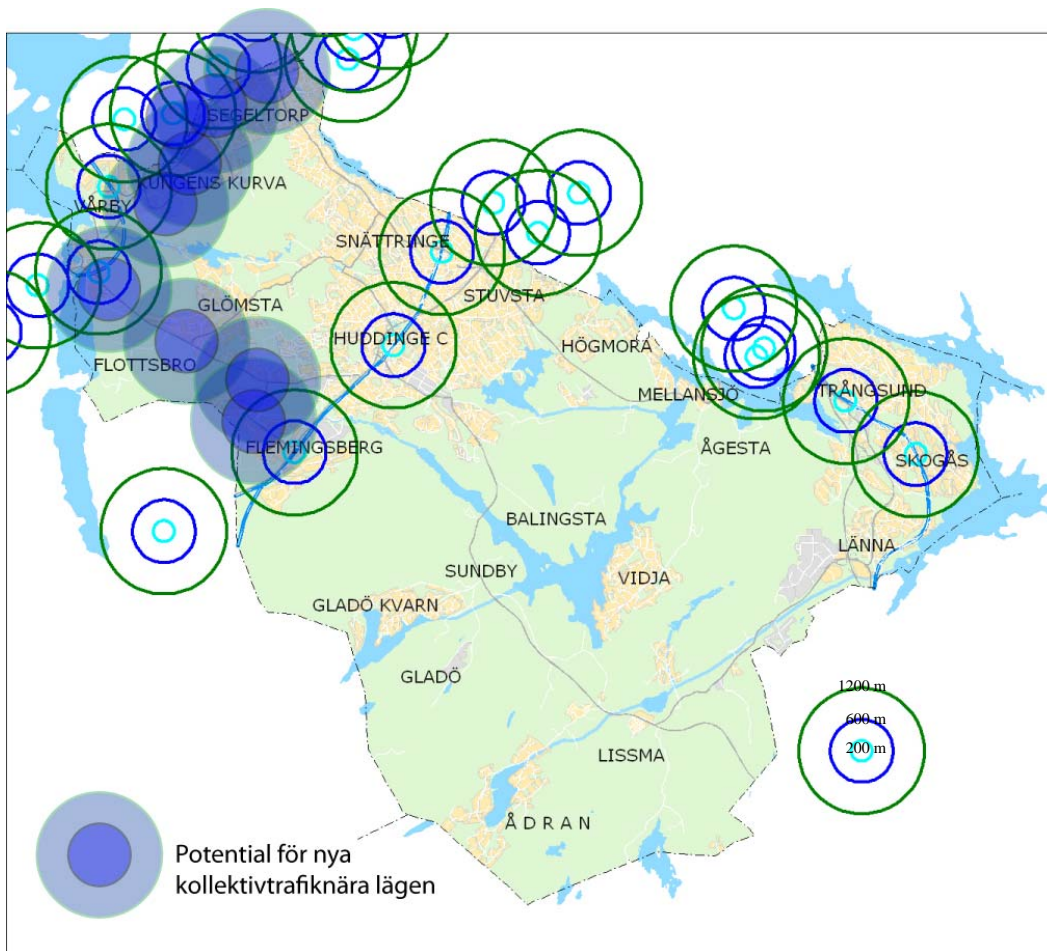
Befintliga kollektivtrafiknära lägen ska förstärkas och resandeunderlag ska tillskapas i framtida möjliga kollektivtrafiknära lägen. I syfte att möjliggöra ett hållbart transportsystem med ökad tillgänglighet till alla trafikslag behöver översiktsplanen och efterföljande detaljplanering beakta förväntad rese- och transportalstring vid bebyggelseplaneringen.

---

<sup>23</sup> Se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

<sup>24</sup> Se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

<sup>25</sup> Se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet



Figur 5: Karta över befintliga stationslägen och potential till kollektivtrafiknära<sup>26</sup> lägen med spårväg syd.

### Planera i kollektivtrafiknära lägen<sup>27</sup>

De kollektivtrafiknära lägena i kommunen innehar värdefull mark. Den översiktliga planeringen måste därmed ta höjd för och skapa förutsättningar att utveckla dessa områden för ökad tillgänglighet. Samtliga stationsnära områden bör ur transporthänseende utvecklas med förtätad bostadsbebyggelse för ökad tillgänglighet och attraktivitet. Särskild vikt behöver läggas på att transportsystemet stödjer denna utveckling.

Inom de kollektivtrafiknära områdena ska tillgängligheten till stationen öka. Genom medveten planering med förtätad bebyggelse i anslutning till stationerna kan lokala centra byggas inåt vilket främjar gång- och cykeltrafik.

Inom 600 meter från stationerna ska gåendes anspråk på tillgänglighet tillgodoses fullt ut. Här är gena och funktionella stråk prioriterat. Med korta gångavstånd minskar behovet av matartrafik och byten mellan trafikslag vilket underlättar individens resa. Gena gång- och cykelstråk bidrar till att fler går och cyklar samt åker kollektivt som del av sin resa. Inom 1 200 meter från stationerna ska gång- och cykelvägnätet prioriteras för ökad genhet och framkomlighet samt möjliggöra

<sup>26</sup> Kollektivtrafiknära läge definieras i bilaga 7, Potential i stationsnärlighet.

<sup>27</sup> Kollektivtrafiknära läge definieras i bilaga 7



gena förbindelser mellan bostad och station som underlag för tillkommande bebyggelse. Här inkluderas allt från prioritet i korsningspunkter, kvalitet på vägnät till utformning av parkeringsplatser. Inom 2 000 meter från station ska trafikplaneringen stödja relationen mellan befintlig bebyggelse och station genom förbättrade gång- och cykelstråk.

Inom en radie av cirka två kilometer från stationer behöver gång- och cykelvägnätet utvecklas så att befintlig bebyggelse medges möjlighet att transportförsörjas enligt önskad utveckling. Vid längre avstånd ställs framförallt krav på ett gent cykelvägnät av hög standard.

### **Stärk sambanden mellan kollektivtrafiknoderna**

Genom att stärka kommunens kollektivtrafiknoder och utveckla de kollektivtrafiknära lägena förväntas resandet inom kommunen att förändras. Om kollektivtrafiken medges en högre tillgänglighet än biltrafiken kommer dess andel av det totala resandet att öka.

Sambandet mellan kollektivtrafiknoderna behöver stärkas med tydliga kopplingar för ökad tillgänglighet, vilket är en förutsättning för att möjliggöra förtätning i de kollektivtrafiknära lägena. Behovet av att stärka relationerna mellan noderna är övergripande men av särskild vikt för relationen mellan de regionala stadskärnorna<sup>28</sup> Med utvecklade relationer skapas möjlighet till utbyte och en starkare utveckling.

De relationer som finns mellan stationer på samma linje av pendeltåg och tunnelbana är överlag goda. Det statliga vägnätet medger även goda radiella förbindelser, och binder i huvudsak samman noderna. De regionala cykelstråken binder i huvudsak samman noderna. Relationerna mellan kollektivtrafiknoderna brister främst i tvärled.

Södertörnsleden förväntas stärka relationen för bil och kollektivtrafik med buss. Därtill synes spårbunden trafik krävas för att stärka kollektivtrafikens andel av det totala resandet. Brister i kollektivtrafiknätet behöver i övrigt hanteras med tydligare stambussnät och tätare trafikering mellan noderna. En kollektivtrafikstrategi med tillhörande kollektivtrafikplan behöver tas fram för att utveckla stambussnätet i önskvärd riktning.

De övergripande gång- och cykelstråken är delvis fragmenterade och har brister i framkomlighet, genhet och orienterbarhet. Vid planering bör de regionala stråken prioriteras gentemot biltrafik vid utrymmesbrist. Biltrafiken får underordna sig dess krav på framkomlighet. Mer utvecklade regionala cykelstråk syftar framförallt till att binda samman noderna inom kommunen med varandra samt kopplingar till noder i grannkommunerna.

I ett vidare perspektiv är relationen till de två övriga regionala stadskärnorna på Södertörn<sup>29</sup> av varierande kvalitet. Relationen till Handen förväntas förstärkas genom utbyggnad av Södertörnsleden, för vilken kollektivtrafikens utbud behöver

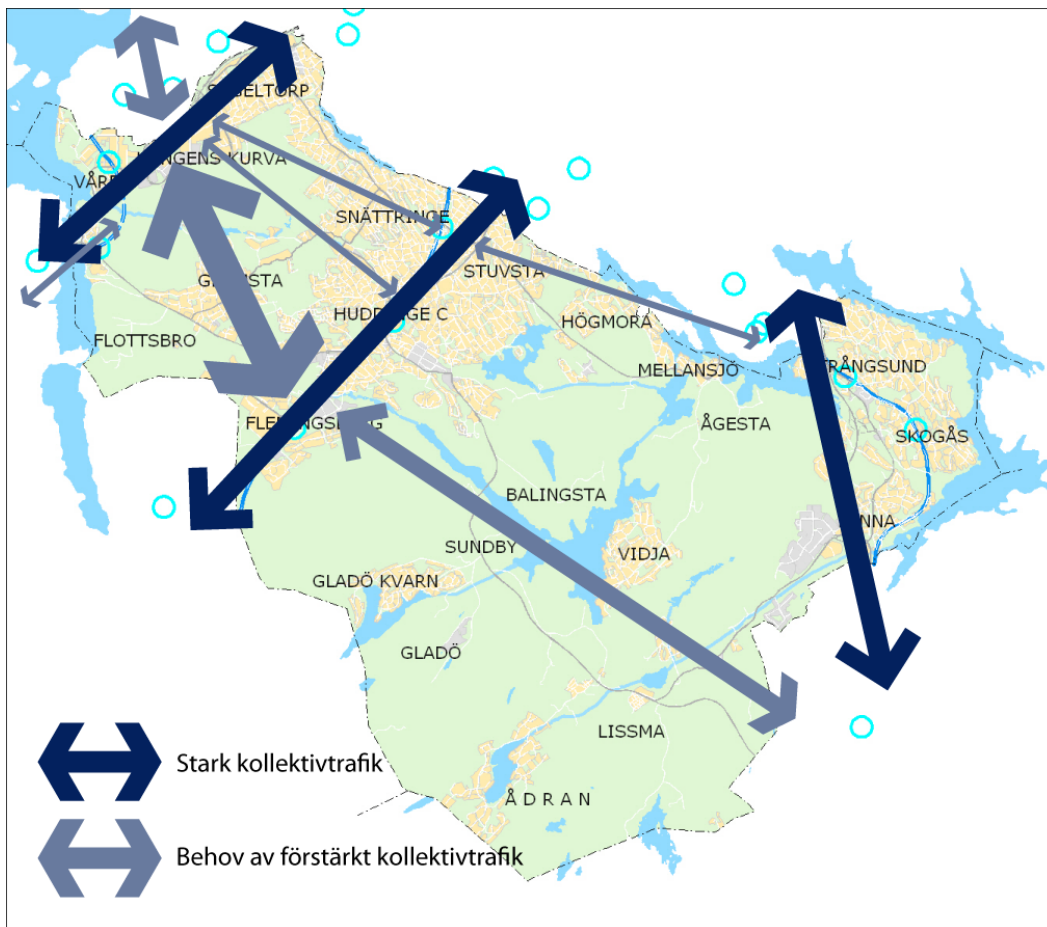
---

<sup>28</sup> Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen

<sup>29</sup> Södertälje och Handen

tydliggöras. Relationen till Södertälje är relativt god tack vare pendel- och regionaltåg. Behov finns av ett förstärkt kollektivtrafikstråk längs E4/E20 för att skapa ett attraktivt alternativ till bilresor. Därtill krävs ett vidareutvecklat samarbete gällande fjärrtågstrafiken.

Förbifart Stockholm förväntas medföra förstärkta relationer mellan Södertörn och Norrort. Kollektivtrafikandelen på förbifarten förväntas dock bli låg, (mindre än 10 % av resorna<sup>30</sup>). Reserelationen är viktig för arbetspendling vilket medför att behov av att prioritera kollektivtrafiken med direkta förbindelser. Därutöver finns andra relationer med behov av förstärkt kollektivtrafik, framförallt är relationen till Arlanda av stor vikt.



Figur 6: Starka kollektivtrafiksamband och samband som behöver stärkas (Cirkelarna illustrerar spårbundna stationslägen.)

### Gör alternativ till bilen attraktivt

Den översiktliga planeringen ska skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig i förhållande till bilen. Avsikten är att totalt öka tillgängligheten i systemet. Detta ska möjliggöras genom en omfördelning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

<sup>30</sup> Detta kan jämföras med länsgenomsnittet där 38 procent av resorna ett vardagsdygn sker med SL-trafiken. RAPPORT 2010:19, Bättre kollektivtrafiklösningar för Förbifart Stockholm, Trivector, Joanna Dickinson 2010



Figur 7: Bilar tar utrymme... 40 bilar / 40 cyklister / Buss med 40 passagerare<sup>31</sup>

För att uppnå strategins viljeinriktning behöver planering av servicefunktioner och viktiga målpunkter (exempelvis skola och handel) utgå från dess påverkan på det dagliga resandet. Aktiv planering och reglering av bil- och cykelparkering är viktiga verktyg för att uppnå ett transportsystem med jämlika förutsättningar för de skilda trafikslagen.

Kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen tidsmässigt. Kollektivtrafikens stopp vid hållplatser och stationer medför ofta en relativt hög restidskvot<sup>32</sup> inom regionen. En resa med kollektivtrafik måste vara värdeskapande på andra sätt. Mervärden i form av att kunna göra andra saker under resan, exempelvis arbeta, läsa, använda internet etc. behöver möjliggöras. Resor över 10 minuter bör därmed erbjuda sittplats. Vid beläggning över 80-90 procent bör turtätheten öka eller linjen förstärkas med ledbussar eller fler tågset. Ståplats bör betraktas som en extra kapacitet vilken nyttjas vid oväntade toppar eller särskilda händelser. Rusningstrafik räknas inte som oväntat eller särskild händelse, ändock kommer vi att få acceptera att ett mindre antal resenärer får stå under dessa tider. Kommunens ska dock underlätta för kollektivtrafikens aktörer att resursförstärka högt belastade linjer.

Om biltrafikandelen ska kunna minska krävs att en attraktiv och tydlig kollektivtrafik erbjudas för korta och längre reserelationer. Kollektivtrafikens attraktivitet definieras till stor del av dess turtäthet. En attraktiv turtäthet innebär 5-7,5 minuters trafik i centrala delar.<sup>33</sup> Med ett mer utvecklat system kan en positiv spiral skapas i form av ökat underlag för ökad turtäthet. På sikt kan god standard medges, vilket gör det i princip möjligt att resa utan tidtabell under dagtid.

Det strategiska vägvalet att medvetet samordna bebyggelse- och trafikplanering medför att bebyggelseutvecklingen bidrar till ett ökat underlag för kollektivtrafiken. Härigenom skapas förutsättningar för ökad turtäthet och bättre

<sup>31</sup> Gävle stad gjorde i samband med 2011 års Europeiska trafikantveckan en serie med tre foton. <http://planeringsbloggen.wordpress.com/2011/10/02/foton-pa-temat-stad-trafik/jk>

<sup>32</sup> Restidskvot är förhållandet i restid mellan två olika trafikslag.

<sup>33</sup> Storstockholms Lokaltrafik AB, Spårvägs- och stommätsstrategi, 2011

kollektiva förbindelser med följd effekten att kollektivtrafikens andel förväntas öka i relation till bilandelen.

Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet för ökad tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet har högsta prioritet inom de kollektivtrafikanslutna<sup>34</sup> områdena. Stads- och gaturummens utformning och gestaltning behöver stödja transportplaneringens viljeinriktning. Reseandelen för gång- och cykeltrafik ökas genom att få trafikanterna att uppleva att dessa färdmedel medges bättre tillgänglighet än bil.

I första hand ska nätet utvecklas inåt med gena stråk som leder till och från station, service och andra viktiga målpunkter. I andra hand ska stråken bindas samman tvärleds inom de kollektivtrafiknära områdena. Vidareutveckling av de regionala cykelstråken mellan noderna ska om möjligt prioriteras. Detta är dock sekundärt i relation till nätet inom de kollektivtrafiknära lägena.

### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Genom vägvalet att låta bebyggelseplaneringen skapa förutsättningar för trafikplanering följer konsekvenser för var utveckling inte ska prioriteras. Ur ett transportperspektiv är områden utanför de kollektiva lägena (1 200 meter från station) generellt inte prioriterat för utbyggnad. Dessa områden saknar fysiska förutsättningar för förändrad reseandel.

Befintliga kollektivtrafiknoder kan genom samordnad planering kompletteras med nya noder vilket möjliggör utbyggnad i områden som i dagsläget saknar förutsättningar för att stödja kollektivt resande. Inom överskådlig planeringshorisont finns dessa lägen längs planerad sträckning av Spårväg syd. För närvarande stödjer den regionala planeringen inte utbyggnad av andra noder inom kommunen. För områden som inte ligger i kollektivtrafiknära lägen eller förväntas inkluderas i framtida kollektivtrafiknoder bör i princip nuvarande kollektivtrafikutbud upprätthållas. Dessa är dock inte fokus för förtätad trafikering. En kollektivtrafikstrategi med tillhörande plan, vilken definierar ett tydligt stamnät för kollektivtrafik, kan eventuellt hitta nya möjliga exploateringslägen med förutsättningar för att bli kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafiken är prioriterad mellan noderna. Detta medför att även områden mellan utpekade noder kommer att dra nytta av förbättrad kollektivtrafik. Andra relationer med kollektivtrafik är dock inte prioriterad. I geografiskt avskilda områden, exempelvis Vidja och Gladö kvarn, ska kollektivtrafik medges motsvarande dagens utbud. Befolkningsunderlaget i dessa områden stödjer inte och förväntas inte i framtiden stödja tätare trafikering.

Gång- och cykelvägnätet är prioriterat i de kollektivanslutna<sup>35</sup> lägena. I andra hand är de regionala cykelstråken prioriterade. Det medför att övrig utbyggnad av gång- och cykelvägar i kommunen inte är prioriterade. Undantag kan dock uppkomma av trafiksäkerhetsskäl, exempelvis säkra skolvägar.

---

<sup>34</sup> I bilaga 7 definieras detta som 2000 m från station

<sup>35</sup> I bilaga 7 definieras detta som 2000 m från station

**Mål och mått**

Huddinge kommuns trafikstrategi är övergripande. En konkretisering av mål samt föreslagna mått för uppföljning finns i *bilaga 6*. Uppföljning och eventuell revidering av strategin bör ske vart 5:e år.



#### 4.1. Strategi för Huddinges stads- och gaturum

- **Transportsystemet ska stödja täta bebyggelseområden.**

Transportsystemet ska stödja täta bebyggelseområden då täta strukturer minskar rese- och transportbehovet. Vidare ger en tät och funktionsblandad bebyggelse förutsättningar för liv och rörelse vilket medför en mer attraktiv stadsmiljö.

Huddinge kommun ska erbjuda attraktiva, tillgängliga, trygga, säkra och levande stadsrum vilka är väl anpassade efter lokala behov och efterfrågan. Utveckling och utformning av den spårbundna kollektivtrafikens stationer och hållplatser ska bidra till att stadsmiljön utvecklas till täta strukturer. Kommunens regionala kärnor bör ur ett transportperspektiv utvecklas med funktionsblandning och hög urban densitet för att möjliggöra resandeunderlag för en stark kollektivtrafik. Flemingsberg ligger idag i ett kollektivtrafiknära läge vilket borgar för möjligheterna till en effektiv transportförsörjning. Kollektivtrafiken i den regionala kärnan Kungens kurva – Skärholmen behöver stärkas i Kungens kurva. Transportsystemet ska effektivt stödja utvecklingen av balanserade attraktiva områden med utrymme för stadsliv och lokal interaktion.



Figur 8: En flygbild över en del av den regionala kärnan Flemingsberg med Moas båge, Södertörns högskola, Grantorps bostadsområde, Karolinska sjukhuset m.m.

- I enlighet med RUFs 2010<sup>36</sup> och inriktningen för ÖP 2030<sup>37</sup> ska ny bebyggelse primärt tillkomma i de utpekade stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva samt andra kollektivtrafiknära lägen.

Transportsystemet ska utformas för att stödja bebyggelseutvecklingen så att nya bostäder och verksamheter medges goda förutsättningar för kollektivt resande och minskat bilberoende. I stationsnära lägen ska en tätare och högre bebyggelse kunna prioriteras för understödjande av kollektivt resande. Systemet ska inte stödja exploatering av fastigheter utanför utvecklad kollektivtrafik, vilket endast bör medges undantagsvis.

- I syfte att minska resebehovet bör service och handel primärt lokaliseras till lokala centra.<sup>38</sup>

För att minska transportbehovet behöver det finnas förutsättningar för kommunens invånare att besöka lokal service och handla inom acceptabla avstånd från bostaden. Ur transportsynpunkt ska inga externa handelsområden tillkomma. Existerande externa handelsområden ska understödjas för ökad tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik. Om ett kollektivtrafiknära<sup>39</sup> läge kan åstadkommas bör på sikt dessa handelsområden förtätas och funktionsblandas.

- Kommunens offentliga miljöer ska vara attraktiva och inbjudande.

Genom ökad attraktivitet i det offentliga rummet ökar närvaron och liv på gator och torg vilket leder till ökad trygghet, jämlikhet och säkerhet. Detta ställer krav på att gestaltningen av gatu- och stadsrummet särskilt beaktas vid ny- och ombyggnationer.

- Stads-, väg- och gaturum ska anpassas enligt livsrumsmodellen<sup>40</sup>.

Utformningen av trafikmiljön ska ske utifrån enskildas behov av tillgänglighet. I tätbebyggda områden ska utrymme för motordriven trafik anpassas utifrån de oskyddade trafikanternas behov. I transportrummet ska oskyddade trafikanter separeras från motordriven trafik.

---

<sup>36</sup> <http://www.regionplanekontoret.sll.se/rufs/Introsida/>, 2011-03-17

<sup>37</sup> Inriktningsbeslut för Översiktsplan 2030, antaget av KF 2 maj 2011

<sup>38</sup> Markanvändning definieras i kommande Översiktsplan 2030 för Huddinge kommun.

<sup>39</sup> Kollektivtrafiknära läge definieras i bilaga 7, Potential i stationsnärhet.

<sup>40</sup> Bygger på TRASTs definition. En indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.



### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Ur ett transportperspektiv bör planering och genomförande av bebyggelseplanering ske i relation till beräknat antal genererade resor och transporter. Vid planering bör då tillämpas trafikalstringsprognoser i syfte att kontrollera att bostäder och verksamheter lokaliseras vid lämpliga platser i relation till förväntad trafik. Trafiksystemet ska inte stödja exploatering av bostäder och verksamheter i områden som ligger utan tillgång till god kollektivtrafik eller inom acceptabla gång- och cykelavstånd från service och handel.

För det offentliga rummet sker en fokuserad prioritering av gestaltning och anpassning av gatu- och stadsmiljön inom områden med de största nuvarande och förväntade flödena av oskyddade trafikanter.

Vid förändringar av stads- och gaturummet ska livsrumsmodellen<sup>41</sup> tillämpas vilket kan medföra betydande ombyggnationer av befintligt gatunät. Fysiska förändringar ska utgå från de behov som systemets svagaste grupper och individer har.

---

<sup>41</sup> TRASTs definition. En indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.



#### 4.2. Strategi för trafiksystemet

- **Gena gång- och cykelstråk ska byggas i kollektivtrafiknära lägen.**
- **Gator och vägars dominerande inslag på stadsmiljön och dess barriärverkan ska minimeras.**
- **Reservera utrymme för kollektivtrafik**
- **Korridorer för framtida spårutbyggnad ska säkras.**

Det ska vara lätt att leva i Huddinge utan tillgång till bil. Gång-, cykel- och kollektivtrafiknäten är prioriterade då dessa är en förutsättning för ett hållbart transportsystem. Tillgängligheten för motorfordonstrafik bör bestå så till vida att dess behov inte tillgodoses på bekostnad av andra trafikantgrupper. Genom väl fungerande, tillförlitliga och integrerade bytes- och omlastningsmöjligheter ska systemet vara anpassat för ett flexibelt resande.

För att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem ska de vägburna trafikslagen ges följande prioriteringsordning:

1. Gång, cykel och kollektivtrafik
2. Biltrafik



Figur 9: Gata...

- Underlätta för förflyttningar med gång eller cykel.

Trafiksystemet ska vara uppbyggt för att underlätta förflyttningar med gång eller cykel inom uppsatta avstånd för kollektivtrafiknära<sup>42</sup> bebyggelse. Med utgångspunkt i stationernas lokalisering ska gång- och cykelvägnätet inom en radie av 1 200 meter vara av hög standard samt gena för att underlätta kollektivt resande. Därtill ska systemet stödja förflyttningar med cykel på längre sträckor, mellan de kollektivtrafikanslutna bebyggelseområdena, genom ett kvalitativt regionalt övergripande cykelvägnät. Lokalt ska barns möjligheter till förflyttning särskilt beaktas.

- Stärk de regionala kärnorna

Då de regionala kärnorna är utpekade som förtättningsområden<sup>43</sup> och som viktiga centra i regionen ska dessa på ett effektivt sätt kollektivtrafikförsörjas och sambandet mellan dem stärkas. I Kungens kurva måste kollektivtrafiken stärkas för att möjliggöra ett mycket kollektivtrafiknära läge<sup>44</sup>. Detta är en förutsättning för minskad bilanvändning. Gång och cykel ska vara det naturliga förflyttningssättet inom de regionala kärnorna. En tydlig plan för detta bör upprättas. Barriärer som hindrar förflyttning inom den regionala kärnan måste minimeras. I Flemingsberg ska barriärverkan av spåren samt Södertörnsleden minimeras. I Kungens kurva – Skärholmen handlar det om att koppla ihop områdena över kommungränsen och därmed minska barriärverkan av europavägen.

- Trafiksystemet ska utvecklas för effektivare resande och transporter.

Huddinge ska utveckla mobilitetslösningar som möjliggör och premierar alternativt resande än med bil, exempelvis utvecklade kollektivtrafikknutpunkter, minskad bilskjuts till och från skola samt förutsättningar för effektiva och miljöanpassade godstransporter. Kollektivt resande, attraktiva bytespunkter, trygga och tillgängliga hållplatser är prioriterade. Stationer och hållplatser ska anpassas utifrån ”hela resanperspektivet” samt med god tillgänglighet för dess resenärer. Systemet ska tillgodose möjligheten att ta sig inom och mellan bebyggelseområden. Biltrafikvägnätet ska erbjuda acceptabel framkomlighet och kvalitet.

---

<sup>42</sup> För avstånd se bilaga 7, Potential i stationsnärhet.

<sup>43</sup> I enlighet med RUFSS 2010 och inriktningen för ÖP 2030 ska ny bebyggelse primärt tillkomma i de utpekade stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva samt andra kollektivtrafiknära lägen.

<sup>44</sup> Definitionen på ett mycket kollektivtrafiknära läge finns i bilaga 7.

➤ Prioritering av transportslag

Kollektivtrafikens krav på framkomlighet på väg- och järnvägsnätet är överordnad biltrafikens motsvarande krav. Kvalitetshöjning av gång-, cykel- och kollektivt nät kan behöva ske på bekostnad av körbanor och parkeringar för bil. Stads- och gaturummen ska utformas enligt livsrumsmodellen<sup>45</sup>.

Vid utrymmesbrist ska de normer och krav som gäller för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Trafiksystemet ska dock möjliggöra utrymme för alla trafikslag.

➤ Parkering ska användas som ett planeringsverktyg.

I nära anslutning till stationer och centrala målpunkter ska cykelparkering vara tillgänglig i efterfrågad kvantitet och med hög kvalitet. Cykelparkering ska utformas frikostigt vid stationslägen. Även vid strategiskt utvalda busshållplatser bör det säkerställas utrymme för cykelparkering. Möjligheterna till att påverka förmedelsval med parkeringsplanering samt avgifter ska utredas. En parkeringsstrategi bör tas fram för att likställa kommunens hantering av parkeringsfrågor för ett effektivt marknyttjande. I tätbebyggda områden bör parkering samlokaliseras i anläggningar. Krav på cykelparkering bör på ett tydligt sätt framgå i bygglovsprocessen. Uppföljning av att fastighetsägaren uppfyller de krav som ställts ska vara lika som för bilparkering. På allmänna platser prioriteras cykelparkering före bilparkering.

➤ Säkra framtida spårutbyggnader

För att klara uppställda klimatmål är det helt vitalt att de regionala kärnorna kollektivtrafikförsörjs på ett effektivt sätt. Regionens konkurrenskraft och rörlighet på arbetsmarknaden är även denna avhängd på en effektiv transportförsörjning.

Säkra ett spårreservat för Spårväg syd<sup>46</sup>.

Säkra utrymme för ytterligare spår och hållplatslägen i Flemingsberg. Samt utreda hur reserverat utrymme för ytterligare spår längs sträckan Tullinge – Älvsjö kan åstadkommas.<sup>47</sup>

Ta fram en stomnässtrategi för busstrafik som på längre sikt kan utvecklas till spårbinden trafik. Detta behövs för att säkra gatuutrymme och inte äventyra kommande generations möjligheter att effektivisera transportsystemet. Exempelvis bör utrymme säkras mellan Huddinge C och Ryttarhalsvägen. Passagen av naturreservatet åligger kommande generation att avgöra. Behovet av en gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelse är dock uppenbar.

---

<sup>45</sup> TRASTs definition. En indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.

<sup>46</sup> Se bilaga 4 – Nulägesbeskrivning; kapitel Trafiksystem, underkapitel kollektivtrafiknät

<sup>47</sup> Se bilaga 4 – Nulägesbeskrivning; kapitel Trafiksystem, underkapitel järnvägsnät

### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Uppställda strategiska vägval för Huddinges trafiksystem innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet vid utrymmesbrist ska prioriteras före biltrafiknätet vid ny- och ombyggnad. Kvalitetshöjning av gång-, cykel- och kollektivt nät kan behöva ske på bekostnad av körbanor och parkeringar för bil. Prioritering ska ske utifrån de behov som trafikanterna har på respektive berört gatuavsnitt. Vid utrymmesbrist kan prioriteringen medföra låg kapacitet för biltrafiken på enskilda gator samt längre färdväg med bil i enskilda reserelationer.

Trafikanter som nyttjar en bilparkeringsplats får i större utsträckning stå för den faktiska kostnaden. Detta medför en positiv inverkan på färdmedelsval och leder till minskad bilanvändning. Tillgängligheten till bilparkeringsplatser bör vara fortsatt acceptabel för att undvika söktrafik. Dock måste det kosta att ställa upp sitt fordon för att inte stimulera ökad bilanvändning. Tillgängligheten ska öka för alla resenärer vilket sannolikt medför längre gångavstånd till närmaste parkeringsplats för bil. I tätbebyggda områden bör samlokalisering övervägas för uppställning av bil, vilket inte nödvändigtvis sker inom den egna fastigheten. Vid arbetsplatser är bilparkeringsplatser för verksamma inte prioriterade. Infartsparkeringar ska endast ses som ett komplement till kollektivtrafiken där lokala matarbussar saknas eller är undermåliga. Cykelparkeringar är prioriterade före bilparkeringar. Planeringen ska verka för att avståndet till närmaste cykelparkering av god standard<sup>48</sup> ska vara kortare än avståndet till bilparkering.

---

<sup>48</sup> Här avses god standard vara cykelparkering som är väderskyddad, möjlighet att låsa fast ramen samt att cykel ska kunna parkeras utan att behöva röra en annan cykel p.g.a. utrymmesbrist.

### 4.3. Strategi för resor och transporter

- **Trafiksystemet ska nyttjas resurseffektivt för att minska resor och transporters negativa konsekvenser.**
- **Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka jämfört med bil.**
- **Tillgängligheten till de regionala kärnorna samt områden i kollektivtrafiknära lägen ska öka.**
- **Transportsystemet ska vara rättvist.**

Det övergripande målet är att res- och transportbehovet ska minska. De resor och transporter som sker ska i ökande andel äga rum med hållbara energisnåla transportslag. Det ska vara lätt att bo, arbeta och leva i Huddinge utan tillgång till bil. För att möjliggöra detta är resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriterade framför individuella förflyttningar i bil.

Åtgärder som ökar andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik är prioriterade. Bebyggelseplanering och effektivisering av transportsystemet ska utgå från stationsnärlighetsprincipen<sup>49</sup>. På så sätt skapas möjlighet att underlätta för resor och transporter med hållbara trafikslag. I syfte att stödja en utveckling med hållbara transportslag kommer det att finnas behov av stävande åtgärder för att minska andelen bilresor.



Figur 10: Perrong Trångsunds pendeltågstation

---

<sup>49</sup> Se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

- Res- och transportbehovet ska minimeras.

Lösningar för att minska den enskildes behov av resor och transporter ska prioriteras. Huddinge ska verka för att öka kommunens självförsörjningsgrad. Självförsörjningsgrad handlar om att skapa balans mellan arbetsplatser och boende i kommunen<sup>50</sup>. Möjlighet för anställda att arbeta hemifrån samt ökad andel samordnade resor och transporter premieras.

- De resor och transporter som genomförs ska i högre utsträckning ske med hållbara transportslag och i mindre omfattning med bil.

Till följd av att transportsystemet ska prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafikvägnätet skapas förutsättningar för att öka andelen hållbara transporter. Samhällets funktioner ska anpassas för att möjliggöra och främja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel.

- Trafiksystemet ska utformas rättvist

Barn och unga ska medges goda möjligheter att klara sina resor självständigt. Planeringen och tillgodoseende av resor och transporter ska ske utifrån ett barnperspektiv. Genom att möjliggöra för barn och unga att resa själva till och från förskolor, skolor och fritidsaktiviteter minskar behovet av hämtning och lämning med bil.

Rättvishetsaspekten är en social fråga. Barn, ungdomar, unga vuxna, äldre m.fl. är viktiga för regionen och bör inte vara beroende av bil. Det ska inte vara nödvändigt att ha råd med bil för att kunna ta sig till jobbet eller skola. Bra kollektivtrafik skapar förutsättningar för sammanhållning och minskad risk för isolation.

- Godstransporter ska ske med effektiva och energisnåla transportslag.

Genom den fysiska planeringen ska intermodala transporter premieras, d.v.s. att olika transportslag kombineras. Omlastning från tåg till lastbil, kombiterminaler och omlastning från långtradare till mindre fordon är viktiga ingående delar. Förutsättningar ska skapas för effektiv och miljöanpassad logistik.

- Mobility management ska bli ett naturligt inslag i trafikplaneringen

Mobility management ska aktivt användas för att underlätta för invånarna att planera sin resa. Det kan handla om att göra information om gång- och cykelvägar lätt tillgänglig, att verka för en tydlighet och realtidsinformation i kollektivtrafiksystemet, det kan även handla om att påverka attityder. Mobility management handlar inte enbart att påverka invånarnas resval. Ett område som Kungens kurva handelsområde kan kräva deltagande och engagemang från verksamma i området. Det kan handla om samordnade godstransporter eller

---

<sup>50</sup> I *bilaga 4* under kapitel Resor och transporter återfinns ett nuläge för Huddinge kommunens självförsörjningsgrad.



andra gemensamma satsningar där den primära dragkraften är en konkurrenskraftig marknad.

**Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Med hänsyn till Huddinges geografiska utformning och delvis spridda bebyggelse behöver tillgängligheten till kollektivtrafik prioriteras för områden med hög andel boende och verksamma. Detta medför att kollektivtrafik inte kan tillgodoses i motsvarande utsträckning i områden med gles bebyggelse. Stombussvägnätet ska prioriteras för hög framkomlighet, vilket medför att avståndet mellan dess hållplatser inte kan vara för tätt.

Den kollektiva fordonstrafiken är prioriterad framför individuella bilresor. Miljöanpassade fordon bör premieras, vilket kan ske på bekostnad av andra fordon. Prioritering av gods med energisnåla och anpassade transporter kan ske genom exempelvis förbud mot tunga och långa fordon på enskilda sträckor och områden.



#### 4.4. Strategi för tillgänglighet

- **Transportsystemet ska vara uppbyggt för att tillgodose alla individers behov av tillgänglighet.**
- **Tillgänglighet i form av kvalitet och genhet ska prioriteras för de hållbara transportslagen.**
- **Utformning, drift och underhåll ska utgå från de svagaste grupperna.**

Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla transportslag. Systemet ska särskilt möjliggöra god tillgänglighet för funktionshindrade, barn och äldre. I tillgänglighetsmålet ligger även en flexibilitet mellan färdssätt och transportslag samt tillgänglig markanvändning.

För att möjliggöra en ökad grad av tillgänglighet i Huddinge krävs förbättrade fysiska förutsättningar i form av tätare strukturer, gena stråk och styrd lokalisering av viktiga målpunkter samt ett ändrat förhållningssätt bland kommunens invånare gällande val av transportsätt. Detta för att samhällets målpunkter, mötesplatser och utbud ska vara tillgängligt och enkelt kunna nås av alla. Nödvändig service bör anläggas så att alla kan ta sig dit oavsett vilket trafikslag som väljs, företrädesvis sådan placering och utformning så att det lönar sig att gå, cykla eller åka kollektivt. Barns perspektiv ska alltid beaktas vid förändringar i trafiknätet.



Figur 11: Lekplats Trångsundsskolan

- Transportsystemet ska erbjuda tillgänglighet för alla.

Transportsystemets tillgänglighet ska successivt utvecklas. Väl avpassade och balanserade lösningar ska tillämpas för att göra systemet tillgängligt för alla trafikanter. De skilda trafikantgrupperna har olika tillgänglighetsanspråk vilka ska tillgodoses utifrån fastställd prioritering.

- Transportsystemet ska vara tillgängligt ur ett jämställdhetsperspektiv.

Mäns/pojkars och kvinnors/flickors förutsättningar, villkor och behov ska likvärdigt beaktas inom transportsektorn. Jämställdhet ska vara en grund för sammansättning av projektgrupper, beaktande i planering och uttalade värderingar ska väga lika tungt vid förändringar av transportsystemet.

- Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla individer.

Transportsystemets utformning och användning ska ske på ett sådant sätt att all form av diskriminering motverkas. Den offentliga miljön ska utformas utifrån människans behov. Barn och ungas anspråk av tillgänglighet är lika prioriterade som vuxna. Systemet ska tillgodose aktuell lagstiftning och framtaget regelverk enligt PBL<sup>51</sup> samt Boverkets föreskrifter ALM<sup>52</sup> och HIN<sup>53</sup> gäller.

- Transportsystemet ska vara tillgängligt året runt.

De olika årstiderna i Sverige ställer höga krav på drift och underhåll av systemet. Framförallt personer med nedsatt funktionsförmåga påverkas i hög grad av kvaliteten på vinterväghållningen. Systemet ska inom rimlig tid vara tillgängligt oavsett yttre påverkan såsom väder och vind. Anspråk för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer är prioriterade.

### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Uppställda tillgänglighetskrav ska uppfyllas vid planering, projektering och utformning av stads- och gaturum. Detta medför att avkall på kraven inte accepteras. Kan inte tillgänglighetskraven uppfyllas ska lokalisering och utformning omprövas.

Vid problem att uppfylla tillgänglighetskrav i befintliga miljöer ska insatser genomföras för att klara uppställda mål med alternativa lösningar. Det kan innebära att kompletterande åtgärder kan behöva genomföras i områden som ligger utanför ett berört projekt, exempelvis genom omlokalisering av en busshållplats eller kompletterande gång- och cykelvägar. Prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik bidrar till ett mer jämställt transportsystem.

---

<sup>51</sup> PBL (Plan- och bygglagen)

<sup>52</sup> ALM (Tillgänglighet på allmänna platser)

<sup>53</sup> HIN (Enkelt avhjälpta hinder)

#### 4.5. Strategi för trygghet

- **Alla individer som rör sig i Huddinge kommuns offentliga miljöer ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt.**

Alla människor som vistas och rör sig i Huddinges offentliga miljöer ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt. Trafiksystemet ska erbjuda en miljö för trafikanterna där de upplever det tryggt att parkera sitt fordon, röra sig längs gatanätet och vistas i kollektivtrafiken oavsett tid på dygnet. Kommuninvånarna ska känna en trygghet i att trafiknätet erbjuder en säker miljö samt att övriga trafikanter betar sig enligt gällande lagar och regler.

Genom en planeringsstrategi med tät varierad bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikens stationslägen skapas förutsättningar för liv och rörelse. Med en tät och attraktiv kollektivtrafik möjliggörs trygga resor under dygnets samtliga timmar. För gång- och cykelvägnätet är god belysning och siktröjning i otrygga miljöer prioriterat.



Figur 12: Huddinge centrum

- Trygghet ska vara en stöttepelare i den fysiska planeringen.

Trygghetsperspektivet ska genomsyra varje kommunal plan, utredning och projekterad utformning. Där så är möjligt ska miljöer som upplevs som otrygga byggas bort.

- Ökad trygghet för hela resan.

Alla individer ska känna sig trygga under hela dess resa, oavsett färdstätt. Väl utformade fysiska miljöer är en grund för ökad trygghetskänsla. Tillförlitlig information om transportnätet ska vid behov säkerställas och tillgängliggöras.

- Drift och underhåll ska prioriteras för ökad trygghet.

Genom trygghetsvandringar, enkäter och analyser ska problemområden identifieras och åtgärdas. God belysning och god sikt samt jämt underhåll ska prioriteras för gång- och cykelvägnätet.

#### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Trygghet är en subjektiv och individuellt varierande känsla. Genomförande av trygghetshöjande insatser ska primärt utgå från trygghetsvandringar och enkätundersökningar så att insatser kan genomföras för att tillgodose en så stor andel av befolkningens behov av trygghet som möjligt.

Trygghetsinsatser kan bestå i trädbeskärning och borttagning av buskar för ökad genomsiktighet. Gestaltning av den offentliga miljön ska bidra till ökad trygghet. I enstaka fall kan önskad gestaltning komma i konflikt med upplevda trygghetsbehov. Vid konflikt ska trygghetsperspektivet prioriteras.

Trygghet ska särskiljas från trafiksäkerhet. Ökad trafiksäkerhet kan bidra till en ökad känsla av trygghet men sällan tvärtom. Vid konflikt ska trafiksäkerhet prioriteras.

#### 4.6. Strategi för trafiksäkerhet

- **Alla trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas svårt eller dödas till följd av en trafikolycka.**
- **Gatornas utformning ska vara "självförklarande" och spegla vilken högsta tillåtna hastighet som gäller.**

Huddinges trafiksäkerhetsmål baseras på Nollvisionen<sup>54</sup>. Om en trafikolycka äger rum ska den inte medföra att någon dödas eller skadas för livet. Visionen medför att utformningen av trafikmiljön behöver vara anpassad för människans förutsättningar med särskild hänsyn till de oskyddade trafikanterna.

Utformning av vägnätet ska ske enligt livsrumsmodellen<sup>55</sup>. Därmed tydliggörs gatornas funktion för trafikanterna och biltrafikens hastighetsanspråk på kommunens gator och vägar. Barn och unga är särskilt prioriterade i trafiksäkerhetsarbetet.



Figur 13: Gång- och cykelvägnätet i Huddinge ska vara säkert för dess trafikanter.

---

<sup>54</sup> Riksdagen, Motion 2006/07:T385 Nollvisionen, [http://www.riksdagen.se/Webbnav/?nid=410&dok\\_id=GU02T385&rm=2006/07&bet=T385](http://www.riksdagen.se/Webbnav/?nid=410&dok_id=GU02T385&rm=2006/07&bet=T385), hämtad 15 feb -11

<sup>55</sup> TRASTs definition. En indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.

- Trafiksäkerheten ska öka för alla som rör sig eller vistas i trafikmiljön.

Oskyddade trafikanters anspråk är dimensionerande. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet är prioriterat för alla trafikanter.

- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet ska ske på de platser där effekterna förväntas vara som störst.

Åtgärder på huvudgatunätet och platser med stora flöden oskyddade trafikanter ska prioriteras framför åtgärder på lokalgatunätet.

- Barn och unga är särskilt prioriterade i trafiksäkerhetsarbetet.

Det ska vara tryggt och säkert för barn och unga att vistas i trafikmiljön. Framförallt ska barn och unga erbjudas en säker skolväg och säkra trafikmiljöer i anslutning till förskolor, skolor, fritids och anläggningar för fritidsaktiviteter.

- Antalet dödade och svårt skadade trafikanter på det kommunala vägnätet ska halveras till år 2020.

Det nationella målet att ”antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020”<sup>56</sup> ska tillämpas för kommunens vägnät. Med ökad andel kollektivtrafik minskar antalet allvarliga olyckor.

#### **Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

I trafiksäkerhetsarbetet är resultatet prioriterat. Investeringskostnader ska mätas gentemot förväntad minskning av antalet döda och svårt skadade. Åtgärder med störst förväntad effekt är prioriterade.

Trafiksäkerhetsarbetet ska särskiljas från individers upplevda behov av trygghet. Trafiksäkerhetsförhöjande åtgärder ska genomföras strukturerat vilket medför att enskilda intressenters önskemål om trafiksäkerhetsförhöjande insatser måste vägas mot uppställda mål. Åtgärder för ökad trygghet på lokalgator med låga andelar fordon och/eller låga flöden oskyddade trafikanter med låg trafiksäkerhetsrisk kommer inte att kunna prioriteras av trafiksäkerhetsskäl.

I trafiksäkerhetsarbetet ska systemets svagaste grupper prioriteras. Högfrekventerade gång- och cykelpassager ska prioriteras för ombyggnad före korsningspunkter för motorfordonstrafik. Trafikmiljöer där en hög andel barn och unga vistas prioriteras framför andra platser.

---

<sup>56</sup> Mål för framtidens resor och transporter, Regeringens proposition 2008/09:93



#### 4.7. Strategi för miljöpåverkan och hälsa

- **Transportsystemet ska möjliggöra en hållbar utveckling genom minimerad negativ påverkan på klimat och miljö.**
- **Behovet av att resa och transportera varor ska tillgodoses med energieffektiva färdmedel.**

Klimatet är en av nutidens viktigaste frågor. Förändringar av transportsystemet ska ske med minimerad klimat- och miljöpåverkan. Buller, luftföroreningar och andra negativa bieffekter från trafiken ska klara uppsatta gränsvärden och miljö kvalitetsnormer. Transportsystemet ska erbjuda förutsättningar för förbättrad hälsa bland kommunens invånare.

Utifrån stationsnärhetsprincipen<sup>57</sup> ska förtätning av bebyggelse huvudsakligen lokaliseras i direkt anslutning till stationslägena. Planeringen verkar därmed för att minska rese- och transportbehovet samt öka andelen resor och transporter som sker med hållbara trafikslag. Med en minskad andel biltrafik följer en minskning av dess negativa konsekvenser. Stationsnära lokalisering av bebyggelse medför en ökad andel gång- och cykelresor vilket är hälsofrämjande för befolkningen.



Figur 14: Vårby brygga, MS Viktoria Victoria, Mälaren

---

<sup>57</sup> Avstånd för kollektivtrafikhärläge definieras i bilaga 7, Potential i stationsnärhet.

➤ Utsläppen av växthusgaser ska minska.

Huddinges mål är att utsläppen av växthusgaser ska minska med 60 procent per invånare till år 2020 och med 85 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivå<sup>58</sup>. Åtgärder ska långsiktigt satsas på källan. Grunden för utsläppen ska minskas genom minskad andel motordriven trafik. Genom teknisk utveckling kan återstående motordriven trafiks effekter minimeras. Detta räcker dock inte för att kompensera för trafikökningen. Trafikens växthusgasutsläpp minskar således primärt genom minskat trafikarbete. Kommunen måste därför verka för detta genom att prioritera och öka kvaliteten på hållbara resor och transporter.

➤ Bullernivåer och vibrationer ska minska

Andelen motordriven trafik behöver minska i syfte att uppnå lägre bullernivåer. Genom att satsa på hållbara transportmedel kan den motordrivna trafikens negativa effekter minska. Lokala åtgärder, så som bullerplank, är på kort sikt nödvändiga för att klara gällande riktvärden. Att bygga kollektivtrafiknära och förtäta kan kräva avsteg från riksdagens riktvärden för trafikbuller. Avsteg ska kunna ske vid kollektivtrafiknära lägen förutsatt att en tyst sida utformas<sup>59</sup>. En tyst sida ska utformas med målsättningen att nå högst 45 dBA dock max 50 dBA. Avsteg får ej ske när det gäller inomhusbuller.

➤ Vatten- och luftkvaliteten ska förbättras.

Återigen gäller det här att minska andelen motordriven trafik. Gällande miljö kvalitetsnormer för partiklar och luft ska klaras genom att primärt satsa på hållbara transportmedel. Vid större nationella vägar finns risk för att normerna lokalt överskrids. Kommunen ska verka för att denna risk minimeras.

➤ Transportsystemet ska uppmuntra till ökad rörlighet för oskyddade trafikanter.

Utformningen av transportsystemet ska bidra till ökad gång- och cykeltrafik av såväl sociala som hälsoskäl. Mobilitetsåtgärder ska tillämpas för att öka andelen gång- och cykelresor på framförallt korta distanser.

➤ Barriäreffekter av transportsystemet ska minska

Genom att nogsamt utforma av transportsystemet för minskade barriäreffekter ökas möjligheten för rekreation och transport till fots och med cykel. Kända barriärer bör åtgärdas för att öka rörligheten och skapa gena stråk vid kollektivtrafikanslutna<sup>60</sup> lägen. Även barriärer för biologisk mångfald och sammanhängande grönstruktur minskar genom ökad andel kollektivtrafik.

---

<sup>58</sup> Klimat- och energiplanen, Huddinge kommun, 2010

<sup>59</sup> I Boverkets "Buller i planeringen", Allmänna råd (2008:1) ger förutsättningar för avsteg från huvudregeln. Avsteg kan motiveras vid komplettering:

- av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer  
- med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer

<sup>60</sup> Definitionen på kollektivtrafikanslutna lägen finns i bilaga 7.

**Exempel på konsekvenser och effekter av det strategiska vägvalet**

Långsiktig hållbarhet är överordnat alla andra mål. Med hänsyn till att miljöpåverkan kan vara svår att greppa utifrån lokala effekter krävs ett övergripande förhållningssätt. Om ökade trafikmängder på en enskild gata medför att miljökvalitetsnormer överskrids eller riskerar att överskridas lokalt ska ett åtgärds paket tas fram och genomföras. Detta kan medföra påverkan på biltrafiken genom kapacitets- och framkomlighetsbegränsningar.

Om valet ställs mellan att införa fysiska lokala åtgärder och att åtgärda källan till problemet ska alltid källan åtgärdas, där så är möjligt. Exempelvis kan detta medföra begränsningar av fordonstrafiken framför exempelvis uppförande av bullerplank.

Alternativa färd sätt ska prioriteras framför motordriven fordonstrafik. Åtgärder för att uppmuntra till ökad gång och cykling eller resande med kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafikens behov av framkomlighet eller uppställning.



## 5. Så går vi vidare

Med trafikstrategin som grund behöver dess viljeinriktning konkretiseras genom trafikplaner, vilka är konkreta åtgärdsdokument. En trafikplan kan omfatta ett eller flera trafikslag, inklusive godstransporter och tung trafik.

Inom flertalet delområden krävs en fördjupning samt konkretisering i form av inriktningsdokument, handlingsplaner och åtgärder. Exempelvis krävs en identifiering av huvudstråk för respektive trafikslag, konfliktpunkter mellan skilda trafikslag, ställningstagande för prioritet etc.<sup>61</sup> Parkering av bil och cykel är en annan fråga där vidare ställningstagande behöver tas.<sup>62</sup> En kollektivtrafikstrategi skulle tydliggöra Huddinge kommuns inriktning och vilja att planera utifrån ett hållbart resande<sup>63</sup>.

För uppföljning krävs mål. Vissa önskvärda mål finns det inget underlag till. Mätning och uppföljning är en förutsättning för att kunna utvärdera hur vidtagna åtgärder hjälpt till att nå uppställda mål. Genom bl.a. resvaneundersökning, enkäter och separerad verksamhetsuppföljning kan nuläget tydliggöras i syfte att kunna mäta och följa upp uppställda mål. Förslag på mål och mått för uppföljning återfinns i *bilaga 6*.

**Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen bör ta fram ett dokument för uppföljning och utvärdering av trafikstrategin. Vidare bör det tas fram en översikt av vilka handlingar som finns framtagna, hur dessa hör ihop samt vilka trafikplaner eller övriga dokument som saknas för en effektiv utveckling mot visionen.**

Uppföljning och utvärdering av måluppfyllelse bör ske kontinuerligt och i cykler om 5 år. Genom konkreta åtaganden möjliggörs fortlöpande kontroll av hur arbetet fortskrider och att förändringar av kommunens transportsystem går i rätt riktning.

Åtgärd övergripande	År	Ansvarig
Uppföljning måluppfyllelse	2015	SBN <sup>64</sup>
	2020	
	2025	
	2030	

Figur 15: Kommande utvärdering och uppföljning fram till och med år 2030.

<sup>61</sup> Arbete pågår inom kommunen med att ta fram en hastighetsplan.

<sup>62</sup> Arbete pågår med framtagandet av en kommunövergripande parkeringsstrategi

<sup>63</sup> Huddinge kommun bör arbeta fram en Kollektivstrategi.

<sup>64</sup> SBN (Samhällsbyggnadsnämnden)



## 6. Bilaga 1 – Referenser

I arbetet med trafikstrategin har ett antal dokument använts för att ta fram mål, nuläge och strategier. Nedan presenteras de övergripande dokumenten.

### Regional och kommunal utveckling

- *RUFS 2010*<sup>65</sup>, Stockholms läns landsting, R 2010:5.  
Regionplanenämnden ansvarar för regional utvecklingsplanering i Stockholms län. Det innebär att nämnden har ansvar för att ta fram en regional utvecklingsplan, förkortat RUFS, som ska hantera långsiktig samhällsplanering i Stockholmsregionen.
- *Översiktsplan 2000* för Huddinge Kommun.  
Översiktsplanen är Huddinge kommuns övergripande och överordnade plandokument. Den ska ge vägledning för beslut om markanvändningen och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.
- *Ny Översiktsplan* för Huddinge Kommun  
Huddinge kommuns gällande översiktsplan är beslutad av kommunfullmäktige år 2001. Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan påbörjades under år 2010. Den nya översiktsplanen planeras bli antagen år 2013.

### Strategier och planeringsunderlag

Inom Huddinge finns följande aktuella policys, strategier och infrastrukturpåverkande utredningar:

- *Huddinges Trafik 1997*. Denna är ett samlat planeringsunderlag för kommunens trafik som behandlar biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt parkeringsfrågor
- *Sträckningsstudie Spårväg syd (2002)* med efterföljande kompletterande utrymmesstudier är ett underlag för att möjliggöra spårbundna tvärförbindelser inom kommunen.
- *Trafiknäts- och gatubildsanalys (2004)* ger bl.a. en överblick över brister i vägnätet samt förslag på hur dessa kan avhjälpas. Målet är färre dödsolyckor och färre skadade oskyddade trafikanter i trafiken.
- *Parkeringstal (2005)* är kommunens riktvärden för erforderligt antal bilplatser vid nybyggnation. Parkeringstalen är en utgångspunkt för att tillfredställa kraven på tillräcklig parkering och en god miljö.
- *Handelspolicy (2005)*<sup>66</sup> redovisar kommunens riktlinjer för att utveckla kommunens handel på ett tillväxtfrämjande och hållbart sätt. Handels lokalisering har stor betydelse för det dagliga resandet.
- *Plan för en bättre folkhälsa (2007)*<sup>67</sup> handlar om att förbättra befolkningens hälsa och på sätt en positiv samhällsutveckling.

---

<sup>65</sup> <http://www.regionplanekontoret.sll.se/rufs/Introsida/>, 2011-03-17

<sup>66</sup> Huddinge kommun, december 2005, reviderad i maj 2010

- *Södertörns utvecklingsprogram (2010)*<sup>68</sup> syftar till att identifiera gemensamma frågor där det finns ett mervärde för kommunerna att samverka. Programmet har konkretiserat i fyra områden varav infrastruktur är ett.
- *Plan för mångfald och likvärdiga villkor (2008)*<sup>69</sup> handlar om att skapa förutsättningar för mångfald och likvärdiga villkor för alla och motverka diskriminering t.ex. vad gäller boende och infrastruktur.
- *Agenda 21 (2009)*<sup>70</sup> är ett lokalt dokument vilket ska ge riktning och styrning för hur Huddinge ska kunna utvecklas till ett hållbart samhälle och på så sätt uppfylla kommunens övergripande mål om hållbar samhällsutveckling.
- *Klimat och energiplan*<sup>71</sup> innehåller en strategi för att fasa ut kommunens användning av fossila bränslen, en energistrategi och en handlingsplan med åtgärder.
- *Cykelplan (2009)*<sup>72</sup> ska bidra till att göra Huddinge en cykelvänlig kommun. Planen är ett underlag för att bättre integrera gång- och cykeltrafiken i planeringen och kommunens åtgärdsplanering.

Strategiska dokument under framtagande:

- *Hållbarhetsdokumentet*<sup>73</sup> med 10 krav för ett hållbart Huddinge. Dokumentet är hierarkiskt överordnat andra styrdokument. Mål och budget är även fortsättningsvis ett fristående styrdokument men innehållet ska kraftigt präglas av hållbarhetsdokumentet.

---

<sup>67</sup> Huddinge kommun, 2007

<sup>68</sup> <http://www.sodertorskommunerna.se/om-sodertornssamarbetet/utvecklingsprogram>

<sup>69</sup> [www.huddinge.se/upload/OmKommunen/hallbar\\_samhallsutveckling/Mangfald/Plan\\_for\\_mangfald\\_och\\_likvardiga\\_villkor.pdf](http://www.huddinge.se/upload/OmKommunen/hallbar_samhallsutveckling/Mangfald/Plan_for_mangfald_och_likvardiga_villkor.pdf)

<sup>70</sup> [www.huddinge.se/agenda21](http://www.huddinge.se/agenda21)

<sup>71</sup> [www.huddinge.se/Naturochmiljo/Klimat/Klimat--och-energiplanen](http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Klimat/Klimat--och-energiplanen)

<sup>72</sup> [www.huddinge.se/Naturochmiljo/Klimat/Hallbart-resande/Cykel/Cykelplan](http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Klimat/Hallbart-resande/Cykel/Cykelplan)

<sup>73</sup> [www.huddinge.se/Omkommunen/Hallbar-samhallsutveckling/Projekt-hallbar-samhallsutveckling](http://www.huddinge.se/Omkommunen/Hallbar-samhallsutveckling/Projekt-hallbar-samhallsutveckling), En remissversion 2011-03-17



## 7. Bilaga 2 – Underlag för vision och mål

I trafikstrategin har transportsystemets olika aspekter analyserats utifrån befintliga förutsättningar. Analysen har använts som grund för framtagande av Huddinge kommuns trafikstrategi. Nedan sammanställs det underlag som utgör grunden till analysen samt framtagandet av Huddinge kommuns vision och mål för transportsystemet.

### Referenser, befintliga mål och nulägesbeskrivning

Målen i trafikstrategin förhåller sig bl.a. till befintliga mål, (nationella, regionala och kommunala), samt genomförd nulägesbeskrivning. Befintliga mål återfinns i *bilaga 3* och nulägesbeskrivningen i *bilaga 4*. Som underlag har även ett antal övergripande planer och policys beaktas, se *bilaga 1*.

### Transportsystemets olika aspekter

TRAST<sup>74</sup> har utgjort utgångspunkten för trafikstrategins vision och mål. I TRAST definieras de olika aspekterna på transportsystemet som:

- *Stads- och gaturum*<sup>75</sup> – Definitionen används här som ett samlat begrepp för många olika faktorer som kan påverka bilden av kommunen och dess olika kvaliteter. Bebyggelsestrukturen, enskilda byggnader, platser, parker, grönstråk, gatunät bidrar i hög grad till ortens karaktär och är viktiga beståndsdelar i ortens attraktivitet. Mänskliga aktiviteter, näringslivets sammansättning, turism m.m. bidrar också.
- *Trafiksystem* – hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hänger samman. Här ingår även hur gaturummet är uppbyggt t.ex. differentiering, integrering eller blandning av trafikslag. Med trafikslag menas samtliga möjligheter till förflyttning, även gång.
- *Resbehov/Trafikens omfattning* – Resor och transporter samt resvanor och färdmedelsval. En resa uttrycker människors behov av att förflytta sig. Det kan handla om förflyttningar mellan bostaden och arbetsplatsen eller till olika aktiviteter på fritiden. Näringslivets behov kan bestå av den anställdas förflyttningar i tjänsten eller behov av att transportera råvaror, material, färdiga produkter m.m.
- *Tillgänglighet* – Samhället ska vara tillgängligt för alla. Med ett tillgängligt transportsystem avses att trafiksystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses d.v.s. att kunna nå önskat utbud i samhället. Tillgänglighet skapas av bebyggelse och trafiksystem i samverkan.

---

<sup>74</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007, [http://www20.vv.se/vag\\_traf/vgu-trast/trast/index.htm](http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm)

<sup>75</sup> I TRAST används begreppet *stadens karaktär* med motsvarande betydelse.

- *Trygghet* – Upplevd olycksrisk respektive våldsrisk påverkar upplevelsen av trygghet. Upplevelsen av trygghet skiljer sig mellan individer, somliga är benägna att uppfatta risker som obehagliga medan andra har motsatt tendens.
- *Trafiksäkerhet* – I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som låg risk för personskador i trafiken. Trafiksäkerhet påverkar hållbarheten; både den sociala, livskvalitén (vara aktiv, ha gemenskap, självkänsla och en grundstämning av glädje) och den ekonomiska, eftersom olyckor kostar.
- *Miljöpåverkan* – Transportsystemet påverkar klimatet och miljön vid dess byggande, drift, underhåll och rivning samt vid trafikens användning av systemet. De direkta miljöaspekter som har störst betydelse för hälsa och stadens attraktivitet är: klimatet, buller, vibrationer, luftföroreningar, förorenad mark och vatten samt magnetiska fält.

De skilda aspekterna beskriver olika nödvändiga ingående delar i transportsystemet som samtliga behövs beaktas och hanteras i syfte att uppnå ett tillfredsställande transportsystem.

### **Hållbar utveckling**

Hållbarhet är något som återkommer i strategiska dokument om samhällsutveckling. Hållbarhetsbegreppet är viktigt och omfattar fler aspekter. Ett hållbart transportsystem innefattar följande<sup>76</sup>:

- *Ekologiskt hållbart*; säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vatten, marken, luften och utvecklar den biologiska mångfalden
- *Ekonomiskt hållbart*; har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras
- *Socialt hållbart*; ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga
- *Kulturellt hållbart*; visar respekt för kulturarvet och kulturmiljön – det personliga minnet och det offentliga minnet, om upplevelser, identitet, skönhet m.m.

En förklaring av begreppet hållbarhet kan hämtas från Brundtlandkommissionen som 1987 definierade att ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina”<sup>77</sup>.

---

<sup>76</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007, [http://www20.vv.se/vag\\_traf/vgu-trast/trast/index.htm](http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm)

<sup>77</sup> FN Generalförsamling 42/187 Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling, 1987

## 8. Bilaga 3 – Befintliga mål

Transportsystemets utformning och användning påverkas av rådande lagstiftning samt internationella, nationella, regionala och lokala mål. Nedan återfinns de som direkt påverkar transportsystemet och utgör utgångspunkter för kommunens dagliga arbete.

### Innehållsförteckning

---

<b>8. Bilaga 3 – Befintliga mål</b>	<b>59</b>
8.1. Internationella mål	61
8.2. Nationella mål	62
8.3. Kommunala mål	63



### **8.1. Internationella mål**

Det internationella samarbetet för att begränsa klimatförändringar styrs främst genom FN:s klimatkonventionen (UNFCCC) om klimatförändringar och i det tillhörande Kyotoprotokollet<sup>78</sup>. Inom ramen för Kyotoprotokollet har EU åtagit sig att minska sitt utsläpp av koldioxid med åtta procent under perioden 2008-2012. EU har även beslutat att sänka utsläppen av växthusgaser med 20 procent till 2020 jämfört med 1990.

EU:s och Sveriges målsättning är att jordens medeltemperatur inte ska tillåtas öka med mer än två grader jämfört med förindustriell nivå<sup>79</sup>. För att ha en rimlig chans att nå detta mål krävs en utsläppsminskning på 85 % för det svenska energi- och transportsystemet till 2050 jämfört med 1990<sup>80</sup>.

I den reviderade hållbarhetsstrategi som antogs av Europeiska rådet i juni 2006 pekas transporterna ut som en av sju nyckelfrågor.<sup>81</sup> Strategins övergripande mål på transportområdet är att skapa ett system som uppfyller samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov samtidigt som oönskade effekter på ekonomi, samhälle och miljö minimeras.<sup>82</sup>

---

<sup>78</sup> <http://unfccc.int/>, 2011-02-14

<sup>79</sup> <http://www.naturvardsverket.se/sv/Start/Klimat/Global-utmaning/Vaxthusgasutslappen-maste-minskas/Tvagradersmalet/>, 2011-04-27

<sup>80</sup> <http://www.naturvardsverket.se/>, 2011-02-14

<sup>81</sup> Europeiska rådet utgörs av medlemsländernas stats- och regeringschefer och är EU:s högsta beslutande organ.

<sup>82</sup> <http://eur-lex.europa.eu/sv>, 2011-02-14

## **8.2. Nationella mål**

### **Transportpolitiska mål<sup>83</sup>**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Målet vilar på funktionsmålet *tillgänglighet* respektive hänsynsmålet *säkerhet, miljö och hälsa*. Funktionsmålet tillgänglighet säger bland annat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa, uttrycker att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### **Miljökvalitetsmål**

Det övergripande målet inom miljöpolitiken i Sverige är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta.<sup>84</sup>

Riksdagen har antagit sexton nationella mål för miljökvaliteten vilka i huvudsak ska uppnås till år 2020. Dessa syftar till att överlämna en god miljö till nästa generation. Transportsystemet berörs bland annat direkt av tre av dessa mål; *Frisk luft*, *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*<sup>85</sup>.

### **Miljökvalitetsnormer (MKN)**

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som införts för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. De flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU.

Myndigheter och kommuner ska vid tillsyn, tillståndsprövning, planering med mera se till att de normer som gäller verkligen uppfylls. Om det är nödvändigt för att uppfylla en norm, eller om EU-rätten kräver det, kan regeringen, en myndighet, en kommun eller ett kommunförbund upprätta ett åtgärdsprogram. I dag finns det åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar samt för buller och vattenförekomster. När det gäller trafikrelaterade emissioner är det i första hand MKN för kväveoxider och partiklar som det finns risk för överskridande vid de allra största trafiklederna.<sup>86</sup> Se även avsnitt 4.7 angående buller och luftföroreningar.

---

<sup>83</sup> Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter

<sup>84</sup> <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2055/nocache/true/dictionary/true>, 2011-02-15

<sup>85</sup> <http://www.miljomal.se/>, 2011-02-15

<sup>86</sup> <http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Miljokvalitetsnormer/>, 2011-02-

### 8.3. Kommunala mål

#### Övergripande mål

Huddinge kommuns vision är *Delaktighet* och profilen är *Kunskap berikar*.<sup>87</sup> De två övergripande målen är *Hållbar samhällsutveckling* och *Nöjda invånare*.<sup>88</sup>

*Hållbar samhällsutveckling* syftar till att utveckla samhället Huddinge på ett ansvarsfullt och hållbart sätt vad avser miljö, boende, arbete, kunskap, folkhälsa och demokrati.

*Nöjda invånare* handlar om hur kommunen ska arbeta för att invånarna ska få den miljö, den service, det inflytande i vardagen och det bemötande som de förväntar sig.

Målen inkluderar flertalet faktorer som särskilt ska beaktas, bl.a. trygghet, att Huddinges fysiska miljöer ska vara trivsamma och funktionella och att utbudet av kommunikationer ska vara anpassat efter Huddingebornas resande. Goda kommunikationer och en väl dimensionerat transportsystem är en förutsättning för kommunens utveckling. Det gäller såväl i det lokala som i det regionala nätet och för samtliga trafikantslag.

Våren 2011 beslutade kommunfullmäktige om inriktning för den nya översiktsplanen, vilken är under framtagande. De övergripande målen är<sup>89</sup>:

- Fler arbetsplatser inom tillväxtbranscher samt levande stadsmiljöer
- Ett grönt och hållbart Huddinge med en ansvarsfull samhällsutveckling
- Huddinge växer och sammanhållningen ökar genom att kommunens olika delar binds samman och levandegörs
- De regionala infrastrukturprojekten genomförs och inom kommunen prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik

Till huvudmålen är ett antal delmål knutna där de viktigaste ur trafiksynpunkt är förtätning i goda kollektivtrafiklägen, funktionsblandning, verka för att de regionala infrastrukturprojekten genomförs och att inom kommunen prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessutom ska kollektivtrafiken vara utgångspunkt vid all planering och områden byggas ut så att en turtätare kollektivtrafik främjas.

---

<sup>87</sup> <http://www.huddinge.se/Omkommunen/Ansvar-och-organisation/Vision-mal-och-profil/>, 2011-02-15

<sup>88</sup> <http://www.huddinge.se/Omkommunen/Ansvar-och-organisation/Vision-mal-och-profil/Overgripande-mal/>, 2011-02-15

<sup>89</sup> <http://www.huddinge.se/Bygga-och-bo/Planering-och-byggande/Oversiktsplan-2030/>

### **Lokala miljömål**

Kommunfullmäktige antog hösten 2010 Klimat- och energiplan för Huddinge<sup>90</sup>. I planen framgår att utsläppen av växthusgaser ska minska med 60 procent per invånare från 1990-2020 och med 85 procent till 2050. Växthusgasutsläpp från kommunens eget resande behandlas i Klimat- och energiplanen men i övrigt behandlas växthusgasutsläppen från transportsektorn i trafikstrategin.

I Huddinge kommun finns de lokala miljömålen i kommunens Agenda 21 dokument.<sup>91</sup> De övergripande målen med bäring på trafiksystemet för Huddinge anger att:

*”Vi ska minska klimatpåverkan och vara energieffektiva. Det gör vi genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i transportsystemet samt bygga energisnålt och med förnyelsebar energi”*

Agenda 21 tydliggör vidare behovet av väl avvägd markanvändning och samhällsbyggande med ett övergripande mål att:

*”Vi ska planera och bygga samhället långsiktigt hållbart med effektiv hushållning av naturresurser”*

---

<sup>90</sup> Kommunfullmäktiges beslut Diarienummer KS 2009/1467109

<sup>91</sup> Lokal Agenda 21 för Huddinge 2009-2015, Huddinge kommun



## 9. Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning

En nulägesbeskrivning har genomförts år 2010 över Huddinge kommuns struktur, utgångspunkter och rådande situation. Nulägesbeskrivningen redogör för kommunens förutsättningar att utveckla transportsystemet. I *bilaga 5* redovisas en analys av transportsystemet, vilken tar avstamp i nuläget. Resultatet av dessa delar ligger som grund för Trafikstrategins kapitel 4: *Strategi för trafik- och bebyggelseplanering*.

### Innehållsförteckning

---

<b>9. Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning</b>	<b>65</b>
9.1. Stads- och gaturum	67
9.2. Trafiksystem	75
9.3. Resor och transporter	91
9.4. Tillgänglighet	97
9.5. Trygghet	103
9.6. Trafiksäkerhet	105
9.7. Miljöpåverkan	109



### **9.1. Stads- och gaturum**

Stadsrummen i Huddinge är av skiftande karaktär med varierande täthet och förutsättningar för liv och rörelse. Kommunen erbjuder en varierande struktur med allt från lantliga lummiga grönområden till tätbebyggda, kraftigt exploaterade bostadsområden. Trafiksystemet är mer eller mindre väl integrerat i stads- och gaturummen. Det finns ett behov av att tydliggöra transportsystemets funktion och konsekvenser för att i högre grad bidra till att stödja önskade effekter och en fortsatt positiv stadsutveckling.

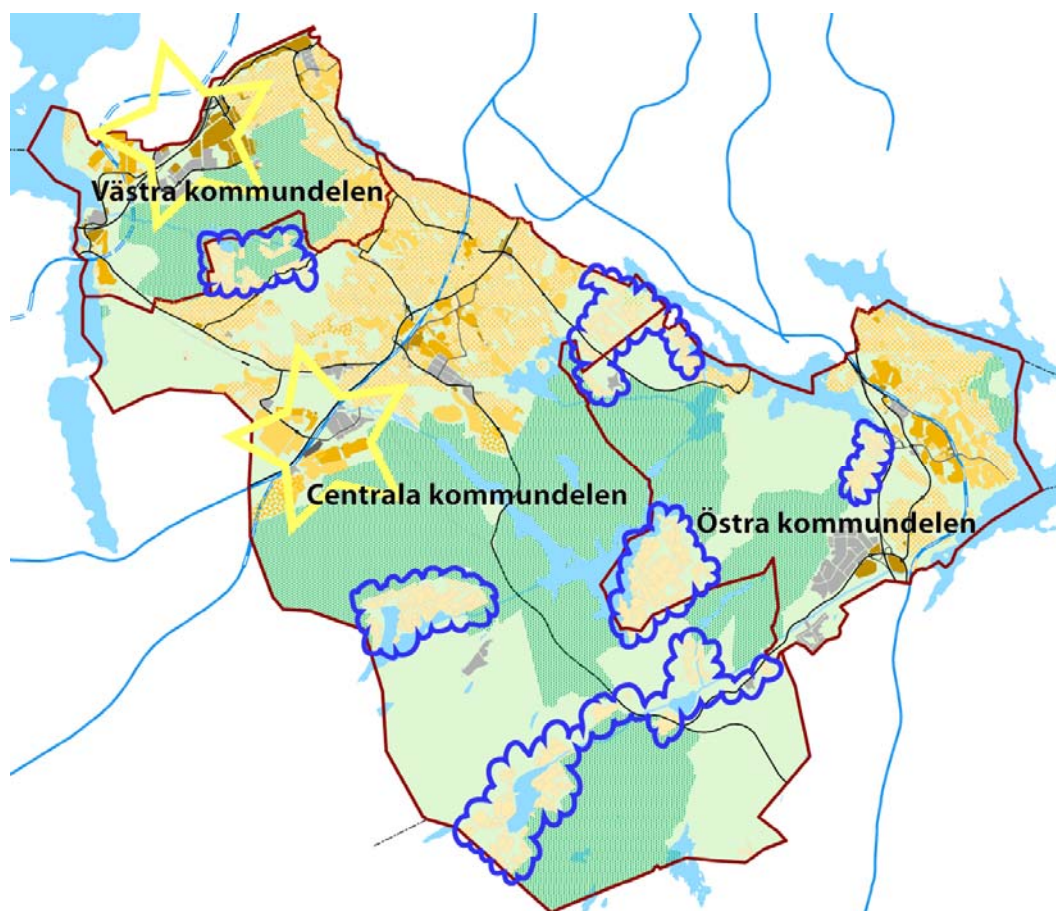
#### **Huddinge kommuns struktur**

Huddinge är en ytterstadskommun med ett centralt läge inom Stockholms län, vilket medfört starka kopplingar till länets regionala kärna samt Södertörn och regionens södra delar. Det geografiska läget har i hög grad varit avgörande för invånarnas tillgänglighet till arbetsmarknaden, handel, utbildning och för näringslivets förutsättningar.

Huddinge kommun är strukturellt uppbyggd kring de radiella trafiksystemen som leder mot Stockholms stadskärna. Bebyggelsen har på ett strukturerat sätt successivt planlagts och utvecklats i anslutning till genomfartsleder, järnvägen och kollektivtrafikens stationslägen. Därutöver har mark för fritidshusområden upplåtits i mer perifera lägen mellan kollektivtrafikstråken. Till följd av Storstockholms expansion har fastigheter i dessa områden blivit attraktiva för permanentboende, något de ursprungligen inte varit planerade för.

I Huddinges struktur kan årsringarna avspeglas för när olika områden exploaterats och förtätats. Till befolkningsstorlek är Huddinge kommun idag Sveriges 14:e största. Kommunens struktur kan ändå inte jämföras med en traditionell ”stad” av motsvarande storlek. Närheten till Stockholms stad och den differerade utbyggnaden av Huddinges bostadsområden har medfört att kommunen inte har någon traditionell stadskärna även om central verksamhet lokaliseras till Huddinge centrum. Service och näringsliv har i skiftande grad koncentrerats till lokala centra. De strukturella förutsättningarna har även medfört högst varierande former och typer av offentliga rum, gatu- och vägmiljöer.

Kommunen kan förenklat indelas i tre trafiksektorer som i sin tur motsvaras av aggregerade kommundelar, se nedanstående bild.



**Figur 16:** Kommunens tre trafiksektorer avgränsas med röda gränser. De blå molnen visar områden med gles exploatering. De mörkgröna områdena visar kommunens naturreservat. Stjärnorna i gult visar de i RUF2010 utpekade regionala kärnorna.

- *Västra kommundelen*; I väster går E4/E20 och tunnelbanans ena gren, linje 13, mellan Norsborg och Ropsten. Tunnelbanan har två stationer inom kommunen; Masmö och Vårby gård. Den västra kommundelen/trafiksektorn består av Vårby och Segeltorp<sup>92</sup>.
- *Centrala kommundelen*; Inom kommunens centrala del går väg 226 (Huddingevägen) och södra stambanan med en fjärrtågsstation tillika pendeltågsstation i Flemingsberg och två pendeltågsstationer vid Huddinge centrum och Stuvsta. Centrala kommundelen/trafiksektorn består av Flemingsberg, Sjödalens-Fullersta och Stuvsta-Snättringe.
- *Östra kommundelen*; I östra delen går väg 73 (Nynäsvägen) och Nynäsbanan med järnväg och pendeltåg samt två stationer inom kommunen; Trångsund och Skogås. Östra kommundelen/trafiksektorn består av Trångsund och Skogås.

---

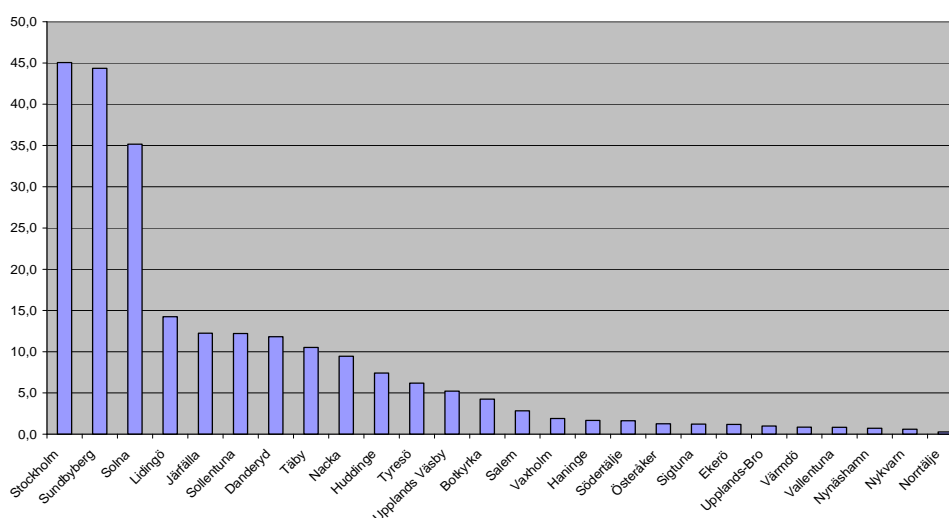
<sup>92</sup> Här och i statistikredovisningar refereras till den administrativa indelningen i 7 kommunelsområden motsvarande de tidigare kommunelsnämndområdena.

Huddinge kommun kan i vissa delar beskrivas som en ”transitkommun”. Mycket trafik passerar kommunen på de stora genomfarterna och de spårbundna systemen, till och från Stockholms stad. Även för huddingeborna är Stockholm, framförallt innerstaden, ett stort resmål.

Grönstrukturen är dominerande med kärnområden i de södra delarna och med gröna kilar mellan trafik- och bebyggelsestrukturerna in mot den centrala stadskärnan Stockholm.

### Bebyggelsetäthet

Huddinge är som kommun relativt tätt bebyggd, den trettonde mest tättbebyggda kommunen i landet och den tionde i Stockholms län. Dock är det mycket stora skillnader i länet, där tätheten generellt ökar mot regionens centrum.



Figur 17: Bebyggelsetäthet i Stockholmsregionen. Antal invånare per hektar landareal<sup>93</sup>

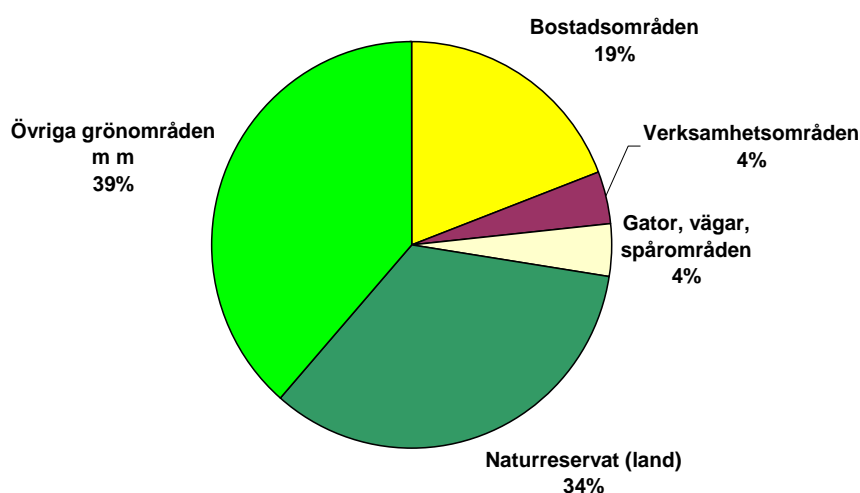
Totalt bor i genomsnitt 7,4 personer per hektar (ha) i Huddinge. Stockholms stad och Sundbyberg har över 40 invånare per ha. Söderort inom Stockholms stad har 37 invånare per ha.<sup>94</sup>

Den genomsnittliga bebyggelsetätheten inom Huddinge kommun påverkas av den stora andelen naturmark; ca 73 % av landarealen inom kommunen är i vid mening grönområden (skogsmark, odlad mark, natur- eller parkmark inom bebyggelseområden etc), se figur nästa sida.

<sup>93</sup> Beräknat från SCB-statistik: Kommunarealer den 1 januari 2011 och befolkningsstatistik 31 december 2010

<sup>94</sup> Statistisk årsbok för Stockholm 2011, tabell 2.4

Bebyggelsens täthet inom bebyggelseområdena varierar också stort i kommunen. Bostadsområdena består av allt från storskaliga flerbostadshusområden, t.ex. Grantorp, till relativt glest bebodda fritidshusområden med stora tomter t.ex. i nordvästra Länna. I genomsnitt bor 39 invånare per ha kvartersmark för bostäder. Verksamhetsområdena har i genomsnitt 73 arbetsplatser per ha kvartersmark för verksamheter.



Figur 18: Markanvändning av landarealen i Huddinge kommun<sup>95</sup>

Bebyggelsestrukturen, dess utformning och sammansättning skapar förutsättningar och sätter gränser för resande och transporter. Med ett balanserat utbud av bostäder, arbetsplatser och service i relativt täta strukturer skapas möjlighet för begränsade förflyttningar. Huruvida invånarna väljer att utnyttja denna möjlighet beror på individuella val, värderingar och resurser.

### Befolkning och bostäder<sup>96</sup>

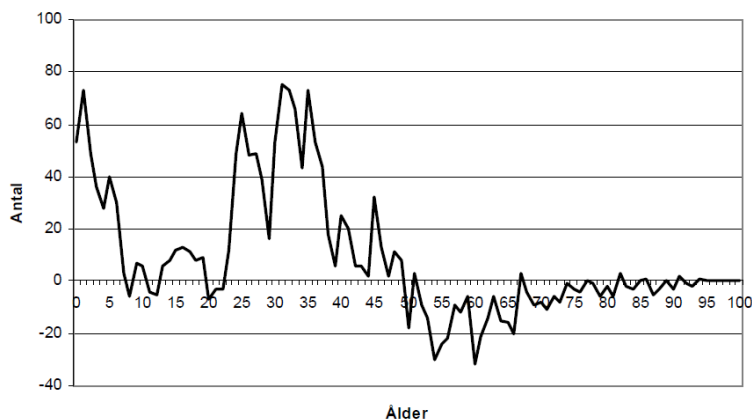
Antal resor som utförs är starkt kopplade till befolkningens storlek. Även transporter av varor har ett direkt samband med befolkningens storlek och konsumtion. För att förklara trafikökningen är därför befolkningsutvecklingen en viktig faktor, både när det gäller den lokala och den regionala utvecklingen.

---

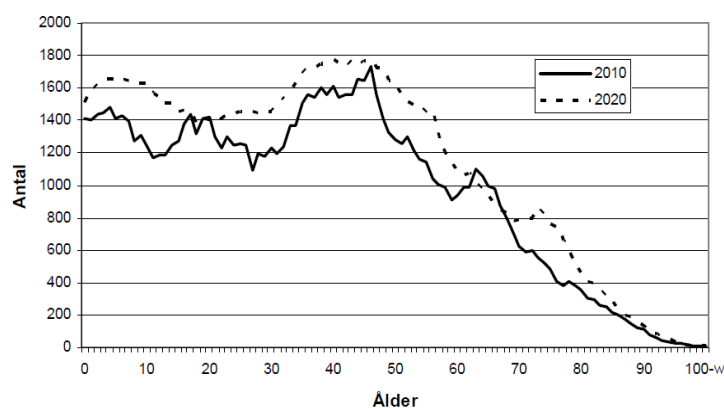
<sup>95</sup> Markanvändningen har skattats från landytorna i kommunkartan och avser år 2009

<sup>96</sup> Huddinge kommuns hemsida [www.huddinge.se](http://www.huddinge.se), Statistik om Huddinge och Bostadsstatistik 2009

Den 31 december 2010 bodde 97 453 personer i Huddinge kommun. Sedan 1990, då befolkningen uppgick till 73 380, har kommunen haft en befolkningsökning med cirka 1 150 personer per år. De närmaste 10 åren beräknas befolkningen öka med knappt 1 500 personer per år.<sup>97</sup>



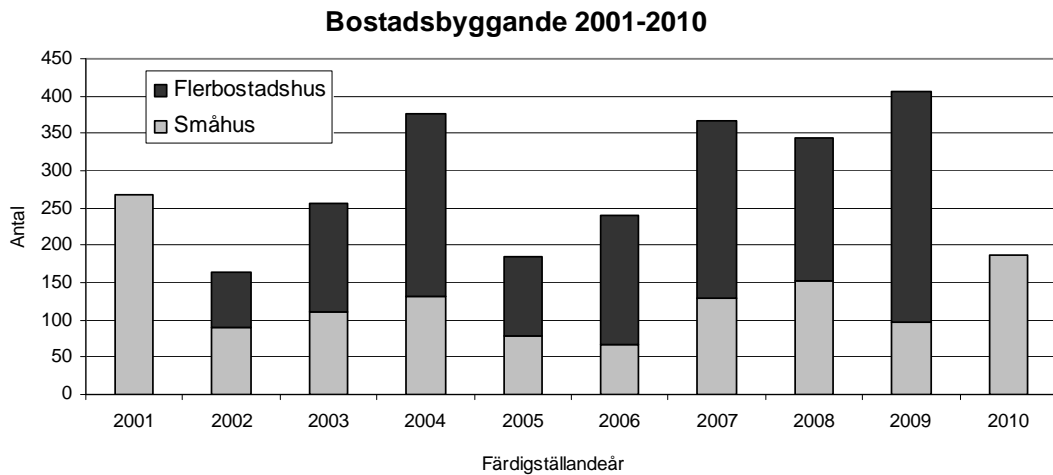
Figur 19: Flyttningsnetto per ålderklass 2010



Figur 20: Åldersstrukturen 2010 och 2020

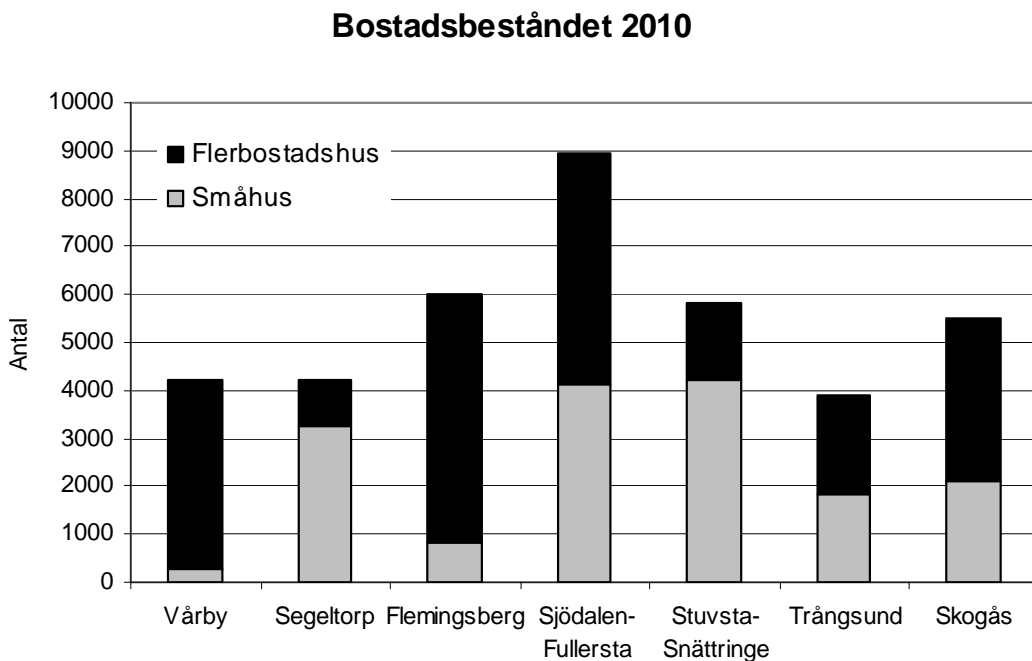
Befolkningsökningen består både av positiva födelsetal och av inflyttning. De kommande åren beräknas inflyttningen till kommunen vara större än utflyttningen och födelsetalen fortsatt positiva. De positiva talen för nettoinflyttningen kan i ett längre perspektiv i hög grad härledas till nyproduktion av bostäder. De stora tillskotten består främst av småbarnsfamiljer. Befolkningen kommer enligt prognosen för de närmaste tio åren att öka i nästan alla åldersgrupper.

<sup>97</sup> Huddinge i siffror, Befolkningsprognos 2010-2019, april 2010



Figur 21: Färdigställda bostäder i Huddinge 2001-2010.<sup>98</sup>

Hur och var vi bor påverkar våra möjligheter till förflyttningar och hur vi väljer att resa. Inom Huddinge är andelen lägenheter i flerbostadshus 57 % och andelen lägenheter i småhus (enfamiljshus) 43 %.



Figur 22: Bostadsbeståndet i Huddinge 2010.<sup>99</sup> Antal lägenheter

<sup>98</sup> Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning

<sup>99</sup> Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning



### **Arbetsplatser**

Den största arbetsplatsen i Huddinge kommun med 6 500 anställda är Karolinska sjukhuset i Huddinge, vilken är belägen i Flemingsberg. Huddinge kommun har ca 6 000 anställda på många spridda arbetsplatser. I universitetsområdet Flemingsberg går även drygt 15 000 studenter på Södertörns högskola, Karolinska Institutet och Kungliga Tekniska Högskolan.

Flemingsberg är utpekad som en av Huddinges två regionala stadskärnor. Den andra stadskärnan är Kungens kurva – Skärholmen, vilken är Skandinaviens största handelsplats med bl.a. världens största IKEA-varuhus och närmare 30 miljoner besökare årligen. Huddinge centrum och Länna är två andra stora arbetsplatsområden med blandat näringsliv och handel.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> SCB, AMPAK 2009 Delområde

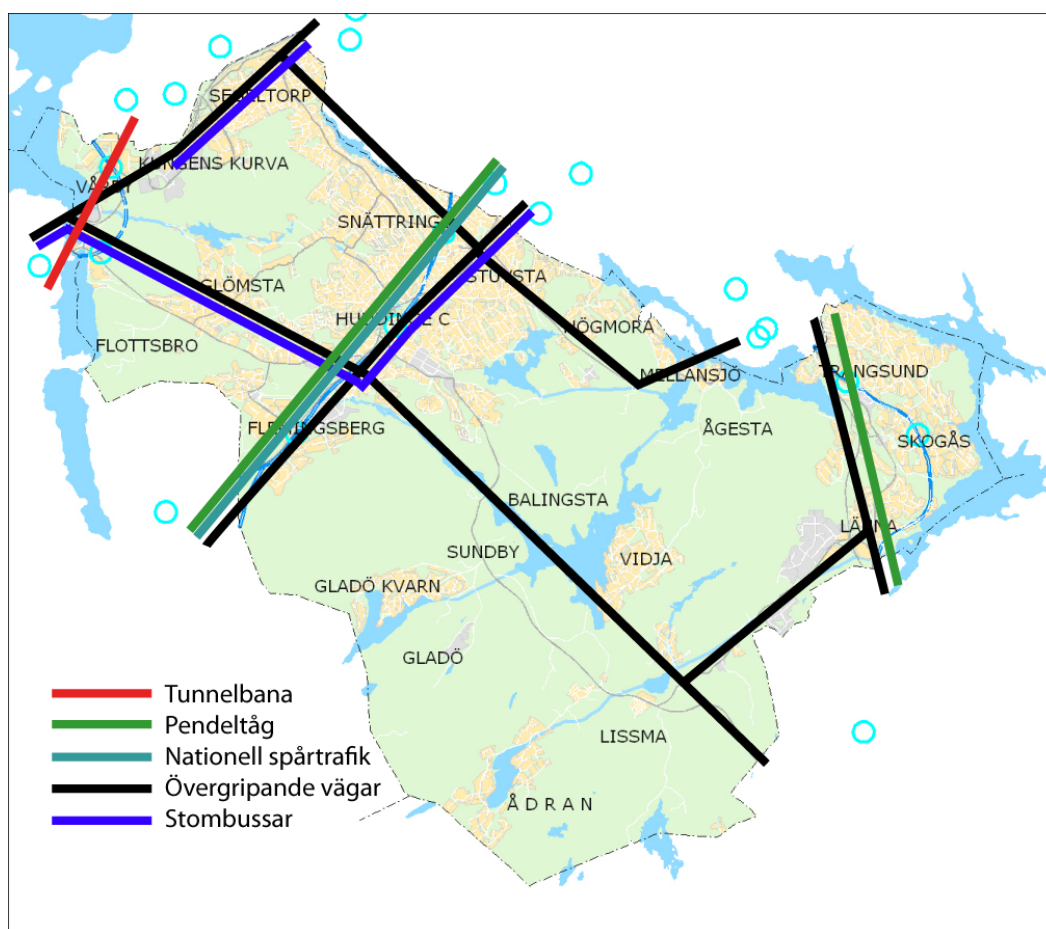


## 9.2. Trafiksystem

Trafiksystemet i Huddinge och nuvarande markanvändning har i hög grad utvecklats under 1900-talet, framförallt runt det radiella väg- och järnvägsnätet. I planlagda högexploaterade delarna består systemet huvudsakligen av separerade länkar medan de mer perifera lägena främst består av gator och vägar som samnyttjas.

### Stråk

Huddinges trafikstruktur är till stora delar en konsekvens av dess relation till Stockholms innerstad. Kommunen är centralt belägen med goda regionala samband till centrala innerstaden, Älvsjö, Södertälje och Mälardalen. Stambanan och Europavägarna medger även goda kopplingar till Malmö, Göteborg och Arlanda.



Figur 23: Schematisk bild över den övergripande transportinfrastrukturen i Huddinge kommun idag. (Cirkelarna illustrerar spårbundna stationslägen.)

De radiella infartsvägarna till Stockholm söderifrån passerar genom kommunen och har i takt med ökad efterfrågan kapacitetsförstärkts. En medveten utbyggnad av tunnelbana och pendeltåg har möjliggjort god tillgänglighet till kollektivtrafik med tydlig matning till och från regionens centrala stadskärna. Den kommunala infrastrukturen baseras till stora delar på en historisk utveckling där äldre landsvägar medgetts förbättrad framkomlighet och kapacitet i takt med en ökad efterfrågan. Vägnetet har i hög grad byggts upp av samnyttjade gator där alla

trafikslag samsas. Efterhand som områdena förtätats och biltrafikbelastningen ökat har det skett en separation och differentiering mellan trafikantgrupper.

I nordsydlig riktning medger trafiksystemet generellt god tillgänglighet. I kommunens västra, centrala och östra del finns radiella länkar i form av vägnät för bil och cykel samt spårbundna kollektivtrafikstråk. Dessa binder överlag på ett bra sätt samman kommunens kollektivtrafiknoder även om brister finns. De östvästliga relationerna håller överlag acceptabel standard för lokaltrafik men medför bristfälliga förbindelser för genomfartstrafik och längre reserelationer med begränsad tillgänglighet till följd. Därav planeras det för en ny väg i denna relation, (Södertörnsleden). I den östvästliga relationen saknas spårbunden trafik.

I den regionala utvecklingsplanen<sup>101</sup> för Stockholmsregionen har Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen pekats ut som regionala stadskärnor med utvecklingspotential. Flemingsberg har goda infrastrukturella förutsättningar med direktkoppling till lokal-, regional- och fjärrtågstrafik, regionalt vägnät för bil och cykel samt stom- och lokalbusstrafik.

Kungens kurva avgränsas mot Skärholmen genom E4/E20 vilket medför en stor barriär och begränsar tillgängligheten till spårbunden kollektivtrafik. Gång- och cykelförbindelserna över E4/E20 är få och brister i orienterbarhet. Området har dock direktkoppling till det nationella vägnätet, det regionala cykelvägnätet och kollektivtrafik med buss.

De radiella förbindelserna genom kommunen medger god tillgänglighet till målpunkter i dess sträckning. Bristande funktionella tvärförbindelser har däremot skapat klyftor såväl mellan målpunkter inom kommunen som för kopplingar till viktiga målpunkter i angränsande kommuner. Relationerna mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva - Skärholmen likväl som till övriga stadskärnor på Södertörn<sup>102</sup> är begränsade. Befintlig kollektivtrafik med buss har överlag begränsad turtäthet och långa restider.

De områden som inom kommunen ligger mellan de utbyggda infrastrukturella stråken, exempelvis Glömsta, Högmora, Vidja, och delar och Snättringe har begränsade kollektivtrafikkommunikationer och en begränsad nivå av tillgänglighet från övriga kommunen. Till följd av begränsat befolkningsunderlag saknas möjlighet att erbjuda attraktiv kollektivtrafik. Till följd av långa avstånd är inte gång och cykel attraktiva trafikslag. Andra områden så som Länna och Segeltorp är lokaliserade invid större kollektivtrafikstråk men saknar nära stationslägen vilket ger begränsad kollektivtrafik. Invånare och verksamheter i dessa områden medges delvis sämre alternativ till enskild förflyttning med bil.

Stombussnätet bidrar till att knyta samman stråk, främst längs Glömstavägen och Smista allé. Stombussarna har hög turtäthet under högtrafiktid men har delvis låg framkomlighet under dessa tider. Under lågtrafik är turtätheten begränsad. Relativt korta avstånd mellan hållplatser och begränsad framkomlighet medför att stombussarna generellt inte är tillräckligt konkurrenskraftiga i relation till

---

<sup>101</sup> RUF 2010

<sup>102</sup> Handen och Södertälje

spårbunden trafik och bilen. Häradsvägen, Ågestavägen och Lännavägen saknar utpekad stomnätstrafik.

Den planerade utvecklingen i kommunen innebär förstärkta relationer i främst östvästlig riktning genom Södertörnsleden i närtid och Spårväg syd på lite längre sikt. Som regional koppling medför utbyggnaden av Citybanan förbättrad framkomlighet för den spårbundna trafiken och Förbifart Stockholm att den norra och södra länshalvan får en gen förbindelse.

Nya relationer medför ökat utrymme för resor och transporter. Samtidigt skapas nya barriärer vilka behöver övervinnas för att möjliggöra resor med alternativa färdmedel än bil. Kollektivtrafikförsörjningen är relativt god i kommunen men behöver stärkas för att vara konkurrenskraftig i relation till bilen.

Det regionala cykelnätet består till största delen av cykelväg eller cykelbana. På ett mindre antal platser sker den regionala cyklingen i blandtrafik. Arbete pågår för att förtydliga vägvisning och öka framkomligheten.

### **Gångtrafiknät**

Gångvägnätet inom Huddinge består i huvudsak av trottoarer längs vägar, gångbanor och kombinerade gång- och cykelbanor. I det lokala vägnätet sker gångtrafik delvis i blandtrafik inom bostadsområden där 30 km/h gäller. Där skyltad hastighet är 40 km/h eller högre särskiljs normalt oskyddade trafikanter från biltrafiken genom parallellgående gång- och cykelbanor. Att separera gående från cyklister är däremot sällsynt inom kommunen. Gående och cyklister får normalt samsas på samma yta. Vägvisning för fotgängare saknas i princip helt. Kommunen har ännu inte tagit fram en fotgängarplan.

Någon årsflödesmätning av fotgängare finns inte för kommunen i sin helhet. Kommunalvägen, Häradsvägen (Stuvsta) och Gamla Södertäljevägen tillhör de vägavsnitt som vid gångflödesmätningar påvisat högst antal fotgängare (av tio utpekade mätpunkter).<sup>103</sup> Högst fotgängarflöden kan sannolikt uppmätas vid de bilfria centrumdelarna och gångnäten i anslutning till Flemingsbergs och Huddinge centrums pendeltågsstationer.

### **Cykeltrafiknät**

De regionala cykelstråken i Huddinge är i huvudsak utbyggda som ett separerat nät även om standarden varierar gällande bredd och kvalitet. Nätet binder samman viktiga målpunkter inom kommunen med grannkommunernas nät. Sedan 2005 finns en genomförd vägvisningsplan för de regionala cykelstråken. Vägvisning på de lokala cykelstråken genomförs under 2011.

Lokala cykelvägar binder samman kommunens bostadsområden med det regionala cykelvägnätet. Cykelbanornas utförande är av skiftande standard och

---

<sup>103</sup> Systematisk mätning av gångtrafikens storlek genomfördes i Huddinge för första gången i september 2007 på 10 geografiskt spridda punkter. Dessa mätningar har därefter följts upp årligen. Initiativet till den första räkningen kom av projektet "Hållbart resande i samhällplaneringen". Innan dess fanns inga gång- och cykelmätningar. Punkterna är valda för att ha en geografisk spridning samt främst innehålla de regionala cykelstråken. Räkningar har nu genomförts i 5 år och en översyn av platserna och metoden för mätning ska ses över.

bredd inom kommunen. Bostadsområdena i Huddinge är reglerade med 30 km/h och trafikslagen samsas normalt utan separering.

På vägar med hastigheter över 30 km/tim ska cykeltrafik kunna ske på separerade cykelbanor, vilket i huvudsak får ske på gemensam yta med gångtrafiken. En cykelplan togs fram 2009 vilken är grunden för cykeltrafiknätets fortsatta utveckling i kommunen. Cykelplaner betonar bland annat behovet av ett heltäckande cykelvägnät och tydliga sammankopplade stråk.

Flest antal cyklister har uppmätts på mätpunkterna (av de tio utpekade mätpunkterna<sup>104</sup>) Kommunalvägen, Häradsvägen (Stuvsta) och längs Huddingevägen (Flemingsberg). Någon årsflödesmätning av cyklister finns inte för kommunen i sin helhet.

### **Cykelparkering**

Cykelparkering ska normalt anordnas i tillräcklig utsträckning av respektive fastighetsägare. Hur detta efterlevs följs inte upp i dagsläget. Kommunen ansvarar för att tillgodose cykelparkering på allmänna platser. En cykelparkeringsnorm saknas inom kommunen, men är planerad att tas fram under 2011.

De kvalitetskrav som cyklister ställer på cykelparkeringar är närhet till målpunkt, lokalisering i förhållande till färdriktning, stöldsäkerhet, väderskydd, kapacitet och upplevd trygghet i anslutning till parkeringen.<sup>105</sup> I Huddinge saknas cykelparkeringar som är helt skyddade mot åverkan, d.v.s. stöldsäkra cykelskåp.

Inventering av cykelparkering vid pendeltågs- och tunnelbanestationer har utförts 2006, 2007 och 2009. Totalt finns 1 037 (2009) anordnade cykelparkeringsplatser. Cykelparkeringarna är dock av högst skiftande standard och kvalitet.<sup>106</sup> Antalet tillgängliga platser är generellt fler än antalet parkerade cyklar. På många platser upplevs parkeringarna dock som fulla på grund av att cyklarna står parkerade på ett sådant sätt att alla platser inte kan nyttjas, vilket generellt beror på att cykelparkeringarna brister i kvalitet. Flest cykelparkeringsplatser finns i Stuvsta. Tunnelbanestationerna Masmö och Vårby gård erbjuder endast ett fåtal cykelparkeringsplatser.

En markparkeringsplats för bil tar cirka 25 kvm i anspråk. En cykelparkeringsplats tar cirka 3 kvm i anspråk<sup>107</sup>. Investeringskostnaden för markförlagd bilparkering varierar beroende på markförhållanden och förutsättningar men ligger på cirka 40 000 kr per parkeringsplats<sup>108</sup>.

---

<sup>104</sup> Systematisk mätning av gångtrafikens storlek genomfördes i Huddinge för första gången i september 2007 på 10 geografiskt spridda punkter. Dessa mätningar har därefter följts upp årligen. Initiativet till den första räkningen kom av projektet "Hållbart resande i samhällplaneringen". Innan dess fanns inga gång- och cykelmätningar. Punkterna är valda för att ha en geografisk spridning samt främst innehålla de regionala cykelstråken. Räkningar har nu genomförts i 5 år och en översyn av platserna och metoden för mätning ska ses över.

<sup>105</sup> Parkering i storstad, WSP, Mars 2011

<sup>106</sup> Infartsparkeringar i Huddinge, Huddinge kommun, 2009

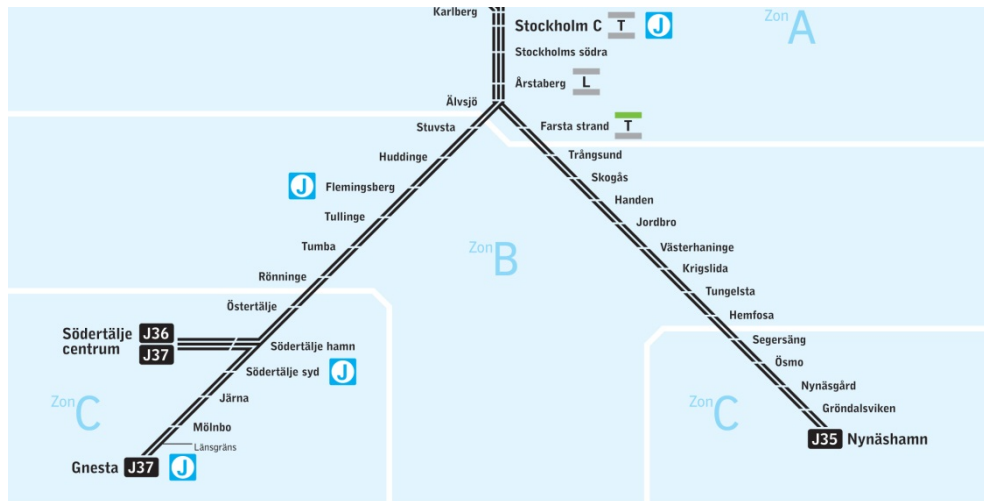
<sup>107</sup> Infartsparkeringar i Huddinge, Huddinge kommun, 2009

<sup>108</sup> Infartsparkeringar i Huddinge, Huddinge kommun, 2009

Investeringskostnad för anläggande av väderskyddade cykelställ med god standard ligger på cirka 6 000 kr per cykelparkeringsplats<sup>109</sup>.

### Kollektivtrafiknät

Huvudman för kollektivtrafiken i länet är Stockholms läns landsting genom det helägda bolaget Storstockholms lokaltrafik (SL). Kollektivtrafiknätet i Huddinge består av en tunnelbanelinje, två pendeltågslinjer, två stombusslinjer och flertalet lokala busslinjer. Flemingsbergs station erbjuder även regionaltågtrafik och fjärrtågstrafik.



Figur 24: Pendeltågsstationer i södra Stockholm



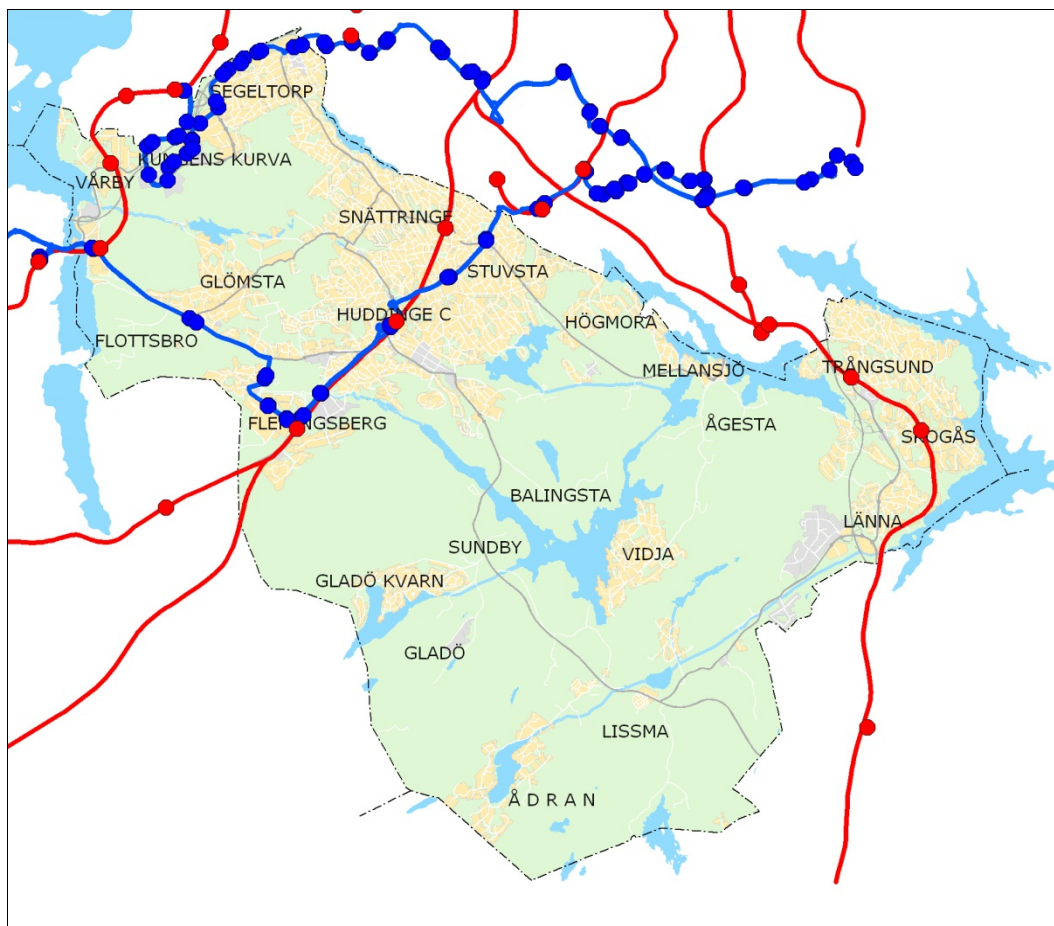
Figur 25: Tunnelbanestationer i södra Stockholm

I analyser som gjorts med hjälp av indikatorer för hållbart resande<sup>110</sup> har det framkommit att kollektivtrafiken inom Huddinge inte är tidsmässigt konkurrenskraftig jämfört med bilen för kortare resor. Däremot är kollektivtrafiken konkurrenskraftig i relation till bilen på längre sträckor utanför kommunen. Turtätheten är en viktig faktor för kollektivtrafikens attraktivitet.

<sup>109</sup> Infartsparkeringar i Huddinge, Huddinge kommun, 2009

<sup>110</sup> Inom projektet Hållbart resande i samhällsplaneringen

Nedanstående bild illustrerar spår och stombusslinjer samt stations- och hållplatslägen i Huddinge kommun. Stombuss 173 trafikerar idag mellan Skarpnäck och Skärholmen via bland annat Älvsjö, Fruängen och Kungens kurva. I den södra delen trafikerar idag stombuss 172, som går mellan Norsborg och Skarpnäck via bland annat Masmo, Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge och Flemingsbergs station. Mellan Handen terminalen och Skärholmen, via bland annat Huddinge sjukhus, trafikerar även buss 865. Buss 865 klassas inte som stombuss och illustreras därför inte i nedanstående bild.



Figur 26: Spår och stombusslinjer samt stations- och hållplatslägen i Huddinge kommun.

SL har inte någon uppföljningsstatistik för stombusstrafiken i Huddinge kommun. Stombussarna delar utrymme med biltrafiken och fastnar stundtals i kö. Hastighetsdämpande åtgärder för biltrafik minskar bussens möjlighet att upprätthålla hög medelhastighet. SL arbetar för närvarande med att ta fram en stombustrategi för Huddinge kommun. Planen är att skicka ut strategin på remiss i februari år 2012.



## Bilaga 4: Nulägesbeskrivning

En förutsättning för att god tillgänglighet till kollektivtrafiken ska kunna erbjudas är en hög andel bostäder/verksamheter inom acceptabla gångavstånd från kollektivtrafiknätets stationer och hållplatser, se nedan samt kapitel tillgänglighet.

92 procent av Huddinges medborgare har mindre än 600 meters<sup>111</sup> avstånd till en kollektivtrafikhållplats med en turtäthet på minst 20 minuter<sup>112</sup> i rusningstrafik.<sup>113</sup> Områdena utanför detta upptagningsområde är geografiskt stora men inkluderar endast 8 procent av Huddinges invånare.

I *nedanstående figur* visas områden där invånarna har max 600 meters<sup>114</sup> i avstånd till busshållplats med en turtäthet på 20 minuter<sup>115</sup>. De rosa områdena omfattar 92 procent av Huddinges invånare.



**Figur 27:** Område där boende har mindre än 600 m i avstånd<sup>116</sup> till busshållplats med turtäthet på 20 minuter eller tätare i rusningstrafik är lilamarkerat.<sup>117</sup>

<sup>111</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, Bilaga 7.

<sup>112</sup> Ur forskning om planindikatorer, Ulf Ranhagen, KTH

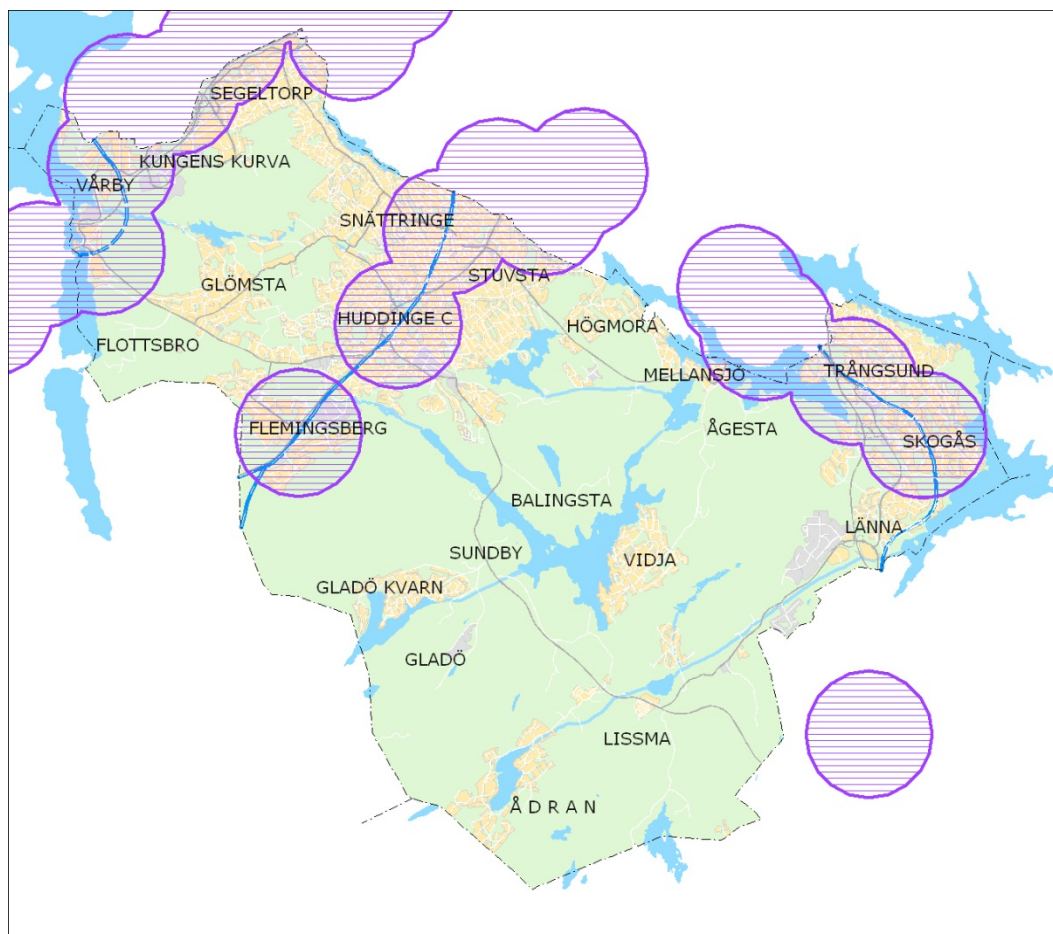
<sup>113</sup> En jämförelse av hur det ser ut i grannkommunerna skulle ge perspektiv. Är Huddinge bättre eller sämre än grannkommunerna? Tyvärr har inga källor hittas för en sådan jämförelse. Som parentes kan ges; I Helsingborg hade 92 % av de boende i alla åldrar högst 400 m till närmaste hållplats år 2002, enligt Helsingborgs Översiktsplan, Helsingborgs kommun 2002.

<sup>114</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, Bilaga 7

<sup>115</sup> Ur forskning om planindikatorer, Ulf Ranhagen, KTH

<sup>116</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, Bilaga 7

I *nedanstående figur* visas områden där invånarna har max 1200 meter<sup>118</sup> i avstånd till tunnelbane- och pendeltågsstation med en turtäthet på 20 minuter<sup>119</sup>. De lila områdena omfattar 68 procent av Huddinges invånare.



**Figur 28:** Område där boende har mindre än 1200 m i avstånd<sup>120</sup> till pendeltågs- eller tunnelbanestation med turtäthet på 20 minuter eller tätare i rusningstrafik är rödmarkerat.<sup>121</sup>

Huddinge kommun, har som en del av Sveriges kommuner och landsting, ställt sig bakom fördubblingsprojektet. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020<sup>122</sup>.

I och med den nya kollektivtrafiklagen, som träder i kraft 1 januari 2012, får kommunerna ett större ansvar för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafiken. Huvudman för kollektivtrafiken är Stockholms läns landsting genom Storstockholms lokaltrafik AB. Huddinge kommun har inte tagit fram någon

<sup>117</sup> Uttag ur Huddinge kommuns GIS-databas, Katarina Frölander

<sup>118</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, Bilaga 7.

<sup>119</sup> Ur forskning om planindikatorer, Ulf Ranhagen, KTH

<sup>120</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, Bilaga 7.

<sup>121</sup> Uttag ur Huddinge kommuns GIS-databas, Katarina Frölander

<sup>122</sup> De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket.

separat kollektivtrafikplan för planeringen av kollektivtrafiknätet. En sådan kan tas fram i syfte att tydligare påvisa kommunens vilja gällande kollektivtrafiken.

Spårväg syd; en förstudie<sup>123</sup> om en möjlig framtida spårvägssträckning mellan Flemingsberg, Kungens kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö är framtagen. Förstudien som är framtagen av Stockholms lokaltrafik var på remiss under hösten år 2011. Tankbara sträckningar för spårvägen återfinns i nedanstående bild.



Figur 29: Tankbara sträckningsalternativ för Spårväg syd enligt av Stockholms lokaltrafik framtagen förstudie<sup>124</sup>

<sup>123</sup> Förstudie Spårväg syd, remisshandling 2011-08, Stockholms lokaltrafik

<sup>124</sup> Förstudie Spårväg syd, remisshandling 2011-08, Stockholms lokaltrafik

## Järnvägsnätet

Innan järnvägen drogs fram på 1860-talet var Huddinge uteslutande landsbygd. Järnvägen blev den verkliga livsnerven för Huddinge och bidrog till kommunens starka expansion. Järnvägens roll för persontransporter har förändrats de senaste decennierna med framförallt ett ökat regionalt resande till följd av växande arbetsmarknadsregioner. Även efterfrågan av godstransporter på järnväg ökar.

Det nationella järnvägsnätet inom Huddinge kommun består av följande banor<sup>125</sup>:

- Nynäsbanan: Nynäshamn – Älvsjö (person- och godstrafik)
- Västra stambanan: Göteborg – Stockholm (person- och godstrafik)
- Grödingebanan: Flemingsberg – Järna (person- och godstrafik)

För persontransporter är även Svealandsbanan mellan Södertälje och Valskog av stor vikt för kommunens invånare och verksamma.

Flemingsbergs station är knutpunkt för Grödingebanan och Västra stambanan. Flemingsberg är en regional stadskärna med betydande behov av goda kommunikationer via järnväg och tät trafikering anpassad till områdets utveckling. Flemingsbergs station betraktas som en av landets största med närmare 24 000 påstigande dagligen<sup>126</sup> på fjärr-, regional- och lokaltåg. Från Flemingsberg går även en handfull avgångar dagligen med direktförbindelse till Arlanda. Merparten av resenärerna på berörda banor har Stockholms central som mål. Banorna trafikeras även av godstrafik med framförallt Årsta kombiterminal som målpunkt. Godstrafiken på Nynäsbanan kommer att öka när Norviks containerhamn byggs ut.<sup>127</sup>

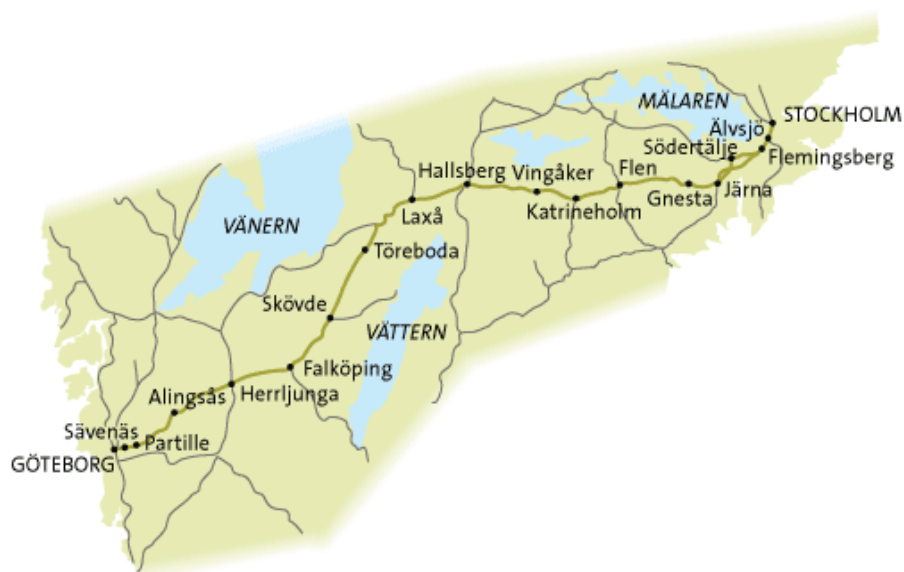
För Nynäsbanan pågår upprustning och utbyggnad av dubbelspår för ökad kapacitet. För västra stambanan pågår ett projekt för sträckan mellan Stockholm och Järna i syfte att säkra banans framtida behov av robusthet, flexibilitet, turtäthet och anpassad uppehållsbild. En förstudie pågår för utbyggnad av järnvägen mellan Stockholm och Järna. Initialt föreslås ett nytt spårläge med perrong i Flemingsberg. Ett femte och sjätte spår längs stambanan genom Huddinge kan bli aktuellt på sikt.

---

<sup>125</sup> Särskiljning sker av järnväg och kollektivtrafik (pendeltåg).

<sup>126</sup> Uppgifter baserade på KSLs rapport "Resanderäkning vid Flemingsbergs station" 2004-11-23 samt AB Storstockholms Lokaltrafiks rapport "Fakta om SL och länet 2009"

<sup>127</sup> Miljööverdomstolen beslöt i december 2010 att hamnverksamheten är tillåtlig enligt miljöbalken. Regeringen fastställde i februari 2011 detaljplanen för Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn i Nynäshamns kommun.



Figur 30: Västra stambanan<sup>128</sup>

Åtgärder som studeras i Huddinge är en utbyggnad med ytterligare två genomgående spår i Flemingsberg för den utökade regionala trafiken som blir möjlig när Citybanan är klar. Möjligheterna att anordna ett höghastighetsnät längs södra stambanan utreds, vilket om det förverkligas kräver ytterligare två spår genom Flemingsberg. Sammantaget kan det krävas 8 spår genom Flemingsberg som övergår till de befintliga 4 spåren mot Huddinge C och in mot Stockholm.<sup>129</sup>

### Mopedtrafiknät

Mopeder delas in i två klasser. Moped klass I, så kallad EU-moped, får färdas i högst 45 km/tim. Moped klass II får färdas i högst 25 km/tim (30 km/tim för modeller äldre än 2003).<sup>130</sup>

Inom Huddinge kommun finns inga särskilt anordnade vägar för moped. Moped klass I hanteras i princip på samma sätt som biltrafik. Moped klass II hanteras motsvarande cykel. Enstaka lokala gång- och cykelvägar är reglerade med förbud även för moped klass II. I kommunen saknas generellt särskild anordnad parkering för moped eller motorcykel.

### Biltrafiknät

Biltrafik sker på det övergripande huvudnätet, som i huvudsak är statligt, samt på kommunala huvudgator och lokalgator. Inom Huddinge finns även en mindre andel enskilt vägnät.

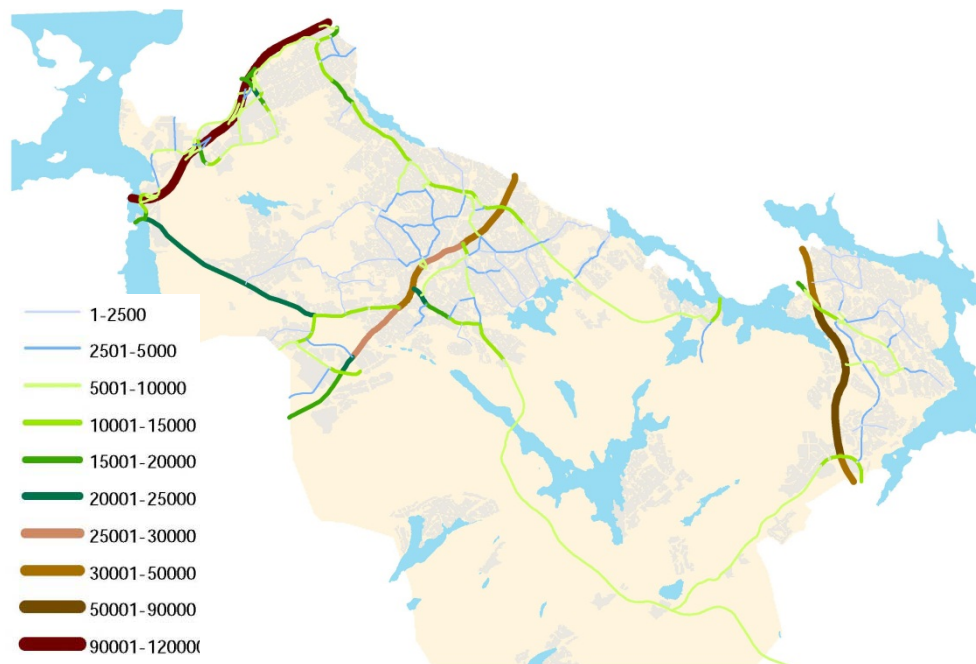
En stor del av trafiken inom Huddinge är transittrafik. De statliga vägarna E4/E20 (Södertäljevägen), väg 226 (Huddingevägen), väg 73 (Nynäsvägen) och väg 259 (Haningeleden – Lännavägen – Storängsleden – Glömstavägen) dominerar med höga trafikflöden.

<sup>128</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Vastra-stambanan/>

<sup>129</sup> Förstudie järnväg Stockholm – Järna, januari 2011 samt uppgifter från projektledaren Mia Forsberg, Trafikverket

<sup>130</sup> Trafikförordningen (1998:1276)

Biltrafiknätet inom kommunen är väl utbrett och generellt av god standard. De goda förutsättningarna för bil- och motorcykeltrafik bidrar till att höga flöden genereras. Kommunens lokalgator, i bl.a. bostadsområden, trafikeras normalt av flöden kring ett par tusen fordon per dygn. För huvudgatunätet, framförallt i anslutning till de externa handelsområdena, kan de mest belastade gatuavsnitten passeras av uppemot 25 000 fordon per dygn, vilket är mycket biltrafik. Trafikflöden på huvudgatorna i Huddinge kommun kan ses i *nedanstående bild*.



Figur 31: Vardagsdygnstrafik 2008

De radiella länkarna inom kommunen är generellt av hög standard. Brister finns framförallt gällande kapacitet för väg E4/E20 och väg 73 samt kapacitet och trafiksäkerhet för väg 226. Trafiksystemet är mindre utvecklat tvärs de radiella länkarna. I huvudsak hänvisas all transittrafik till väg 259, vilken med låg standard sammanbinder väg 73 med E4/E20. De kommunala huvudgatorna Häradsvägen och Ågestavägen bidrar till tvärgående lokala förbindelser.

Vägnät med höga flöden medför en barriärverkan som påverkar närmiljön. Biltrafikvägnätets funktion har många gånger prioriterats framför andra anspråk.

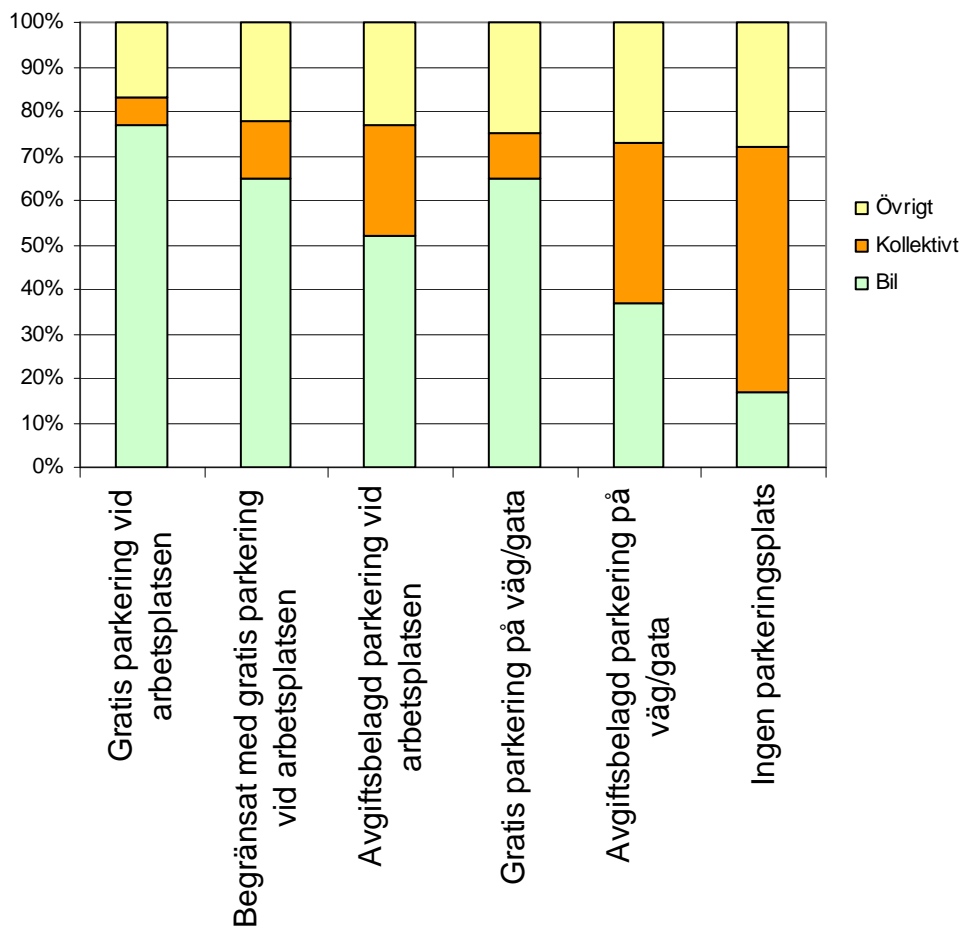
### **Bilparkering**

Parkering ska i skäligen utsträckning anordnas av respektive fastighetsägare på tomtmark. Huddinge kommun upplåter endast en mindre andel av den allmänna platsmarken till parkeringsytor. I kommunen saknas generellt särskild anordnad parkering för motorcykel.

Parkering på allmän platsmark, (anordnad parkering längs gator och vägar), medges normalt i 24 timmar i följd. Parkering på kommunal mark med större efterfrågan är avgiftsfri men regleras med p-skiva.

Tillgång och kostnad för parkering är en betydande faktor för i vilken utsträckning bilen används som transportmedel. Nästan alla personer i Huddinge som själv har tillgång till bil har egen parkeringsplats eller mycket bra parkeringsmöjligheter i närheten av bostaden, endast undantagsvis saknas detta.

Avgörande för val av färdmedel vid arbetsresa är i hög grad tillgången till parkeringsplats vid arbetsplatsen, se *nedanstående bild*



Figur 32: Färdmedelsfördelning till arbetsplatsen och tillgång till parkering. Så får vi Den Goda Staden, Trafikverket 2010:108

I resvaneundersökningen från 2006 framgår att 87 % av dem som har en arbetsplats i Huddinge kommun har tillgång till parkering vid/genom sin arbetsplats, varav 62 % har gratis parkering. Arbetsplatserna i Huddinge har i större utsträckning parkering och även gratis parkering jämfört med arbetsplatserna i övriga Stockholmskommuner.

Alla förvärvsarbetande i Stockholms län	Ja, har tillgång till parkering	Gratis parkering
Arbetsplats i Huddinge	87 %	62 %
Arbetsplats i övriga länet	72 %	50 %
Total	73 %	51 %

Figur 33: Tillgång till parkering och gratis parkering vid/genom arbetsplats i Huddinge kommun och övriga kommuner i Stockholms län.

Huddinge kommuns riktlinjer för parkering är från 2004. Dessa innehåller riktvärden med parkeringstal för bilparkering som ska prövas vid nybyggnation och större ombyggnation på fastighetsmark. Under 2011-12 ska en parkeringspolicy tas fram för kommunen, varefter gällande riktlinjer och parkeringstal revideras.

### ***Infartsparkering för bil<sup>131</sup>***

Det uttalade syftet för infartsparkeringar har generellt varit att de ska:

- Avlasta innerstaden från bilar ”som annars hade åkt ända in”
- Avlasta vägnätet totalt (trängsel, utsläpp)
- Vara ett komplement till kollektivtrafiken

För att en infartsparkering ska ha möjlighet att uppnå uppställt syfte behöver den ligga utmed stomtrafiken, så nära individens boende som möjligt. Den delsträcka av resan som individen gör med bil bör vara så kort som möjligt i syfte att minska trafikarbetet. Infartsparkeringar ska komplettera kollektivtrafiken där lokala matarbussar saknas. Huruvida detta syfte uppnås har inte tydliggjorts av inblandade aktörer, vilket gör det svårt att fastställa vikten av att tillhandahålla infartsparkering utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Inom Huddinge kommun finns infartsparkeringar för bil lokaliserade vid pendeltågsstationerna i Huddinge, Stuvsta, Trångsund samt Flemingsberg och Skogås. Totalt finns inom kommunen 1135 bilparkeringsplatser för infartsparkering. Andelen infartsparkeringsplatser inom Huddinge kommun är högre än för länet som helhet.

Infartsparkeringarna i Huddinge har väldigt hög beläggning och kan anses vara fullbelagda. Dock nyttjas parkeringsplatserna i hög grad för andra ändamål än dess avsikt. Andelen som använder infartsparkeringarna i enlighet med avsett ändamål understiger 50 %. Användningsområden är bl.a. gratis parkering för närboende, arbetsplatsparkering samt besöksparkering till närliggande verksamheter och affärer i anslutning till stationerna. Att parkeringsplatserna inte

<sup>131</sup> Infartsparkering med bil i Huddinge Kommun, Atkins, 2011-04-04



används enligt dess avsikt beror på att kostnaden för parkeringen och markupplåtelsen inte framgår för dem som parkerar.

Infartsparkeringarna har för det totala resandet i kommunen och länet en relativt marginell betydelse för arbetsresor. Andelen kollektivtrafikresenärer som infartsparkerar som en del av sin färdväg är cirka 1 % av dem som dagligen nyttjar kollektivtrafiken.

### Utryckningsvägnät

Utryckningsnätet har höga krav på god framkomlighet. I Huddinge består utryckningsvägnätet primärt av de nationella vägarna samt merparten av huvudvägnätet inom kommunen. Utryckningsnätet säkerställs så att det kan fungera väl för transportbehovet. Trafiknätet för utryckningsfordon kan enligt Huddinges trafiknätsanalys<sup>132</sup> bedömas vara av relativt god kvalitet även om lokala brister finns samt att de öst-västliga förbindelserna skulle kunna vara av högre standard för kortare inställetid<sup>133</sup>.

### Godstrafiknät

Genom Huddinge passerar stora mängder gods dagligen via järnväg och på det nationella vägnätet. Godstransporter till verksamheter inom kommunen sker i huvudsak via lastbil på vägnätet. Nationellt har initiativ tagits för klimatneutrala godstransporter på väg<sup>134</sup>. Naturskyddsföreningen har tagit fram kriterier för märkning av godstransporter med "Bra Miljöval" i syfte att bland annat minska utsläpp och energianvändning för godstransporter på väg.<sup>135</sup>

Allmänna vägar har om inte annat föreskrivits bärighetsklass 1 (BK1). Trafikverket och kommunen kan som väghållare meddela föreskrifter om att en allmän väg ska tillhöra en lägre bärighetsklass (BK2 eller BK3).<sup>136</sup> För det nationella vägnätet inom Huddinge kommun är E4/E20, väg 73, väg 226 och väg 259 klassade som BK1-vägar.<sup>137</sup> Bron över Ormlången har dock en lägre klassning<sup>138</sup> Enligt länsstyrelsens författningssamling<sup>139</sup> är även samtliga kommunala gator och vägar i Huddinge upplåtna för fordon med bärighetsklass 1. Lokala trafikföreskrifter finns dock med begränsningar gällande genomfart, högsta vikt samt axel- och boggitryck. På den övergripande nivån är nätet relativt väl sammanhållet. Brister finns i öst-västlig riktning vilket för godstrafiken medför ett påtagligt behov av att Södertörnsleden byggs i nära framtid.

---

<sup>132</sup> Huddinge kommun, Trafiknäts- och gatubildsanalys, 2004

<sup>133</sup> <http://www.sbff.se/>

<sup>134</sup> Trafikverket, Göteborgs miljövetenskapliga centrum vid Chalmers m.fl. "Klimatneutrala godstransporter på väg", <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Hallbara-resor-och-transporter/Klimatneutrala-godstransporter/>

<sup>135</sup> <http://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/transporter/godstransporter/>

<sup>136</sup> Trafikförordningen, 1998:1276, kap 4

<sup>137</sup> Länsstyrelsen, Stockholms läns författningssamling, 01FS 2010:67

<sup>138</sup> Bron över Ormlången - Högsta axeltryck 10, bruttovikt 51,4 ton.

<sup>139</sup> Länsstyrelsen, Stockholms läns författningssamling, 01FS 2010:67

Det finns betydande kapacitetsbrister i befintligt järnvägsnät. Tågtrafiken till och från Stockholm har i princip nått sitt kapacitetstak, något som framförallt förväntas kunna avlastas genom Citybanans utbyggnad. Transporter av gods är många gånger hänvisade till obekväma tider på dygnet. Se även under *kapitel Järnvägsnätet*.

Länsstyrelsen har i samråd med berörda myndigheter antagit rekommendationer för transport av farligt gods på vägar inom Stockholms län. Samtliga nationella BK1-vägar i Huddinge är primära transportleder för transport av farligt gods, se *nedanstående bild*. Undantaget är väg 226 som på delsträckorna gränsen mot Botkyrka – 259 samt mellan Huddinge trafikplats – gränsen mot Stockholms kommun är sekundär transportled för farligt gods, (d.v.s. ej för genomfart).<sup>140</sup>



**Figur 34:** Transportleder för farligt gods<sup>141</sup>. Orangefärgade vägar är primära transportleder och orangesträckade sekundära. Utanför bild är det i den syd-östra delen av Huddinge kommun väg 259 och väg 73 som är vägar för farligt gods.

<sup>140</sup> Länsstyrelsen, Stockholms läns författningssamling, 01FS 2010:67

<sup>141</sup> [https://www.msb.se/Upload/Forebyggande/farligt\\_gods/Vaginformatio\\_n\\_farligt%20gods/AB%20Stockholms%20l%C3%A4n.pdf](https://www.msb.se/Upload/Forebyggande/farligt_gods/Vaginformatio_n_farligt%20gods/AB%20Stockholms%20l%C3%A4n.pdf)

### **9.3. Resor och transporter**

Bilen är idag det dominerande transportslaget för persontransporter till, från och inom Huddinge. Kollektivtrafikandelen under vardagar, framförallt till och från Stockholm stad, är hög men för resor inom Huddinge är läget betydligt sämre. Närheten från bostad och arbetsplats till en busshållplats eller pendeltågsstation är avgörande för tillgängligheten till kollektiva färdmedel. Även turtäthet, pålitlighet och information har stor inverkan. Gång- och cykelandelen i Huddinge är relativt sett låg.

Människors behov av att förflytta sig ger upphov till en resa. Behovet uppstår i allt från att handla i en närliggande mataffär till förflyttningar mellan bostaden och arbetsplatsen eller aktiviteter på fritiden. För näringslivet kan det finnas ett behov av att transportera varor och produkter eller möjliggöra för de anställda att förflytta sig i tjänsten. En schematisk bild över närhet till spårbunden kollektivtrafik kan ses i kapitel tillgänglighet.

Behovet att resa eller transporteras samt den lätthet med vilka resor och transporter kan utföras påverkas av hur genomtänkt markanvändning är, effektivitet i infrastrukturen, beteendepåverkan och andra åtgärder. En kort beskrivning av Huddinge kommuns stads- och gaturum återfinns i tidigare kapitel.

Kommunen är en del av en region med gemensam arbetsmarknad, utbildning och service av olika slag. Den funktionella regionen kring Stockholm växer, vilket innebär en ökad efterfrågan av resor och transporter. Allt längre reseförhållanden ställer ett ökade krav på samverkan i hela regionen. Målsättningen är att transportsystemet ska tillfredsställa samhällets behov av resor och transporter utan att äventyra förutsättningarna för kommande generationer. Dagens trafiksystem i Huddinge beskrivs i föregående kapitel.

#### **Självförsörjningsgrad**

Kommunal självförsörjningsgrad med arbetsplatser, (förvärvsarbete dagbefolkning i förhållande till förvärvsarbete nattbefolkning), är ett begrepp som kan användas för att belysa obalanser eller skillnaden mellan antalet boende och arbetande i kommunen. Bara ett fåtal kommuner har fler arbetsplatser än boende förvärvsarbete i kommunen.

I Huddinge har självförsörjningsgraden ökat från ca 60 % år 1975 till 90 % år 2009. De senaste 15 åren har antalet som *pendlar ut* ur Huddinge varit omkring 4 000 – 5 000 fler än antalet förvärvsarbete som *pendlar in*.<sup>142</sup>

År 2009 bodde ca 45 100 förvärvsarbete i Huddinge kommun. Ca 31 800 av dessa pendlade till arbete i annan kommun. Ungefär 29 procent (ca 13 300) av de förvärvsarbete som bor i kommunen hade också sitt arbete här.<sup>143</sup> Denna andel har successivt minskat sedan 1975 då nästan hälften av Huddingeborna arbetade inom kommunen.

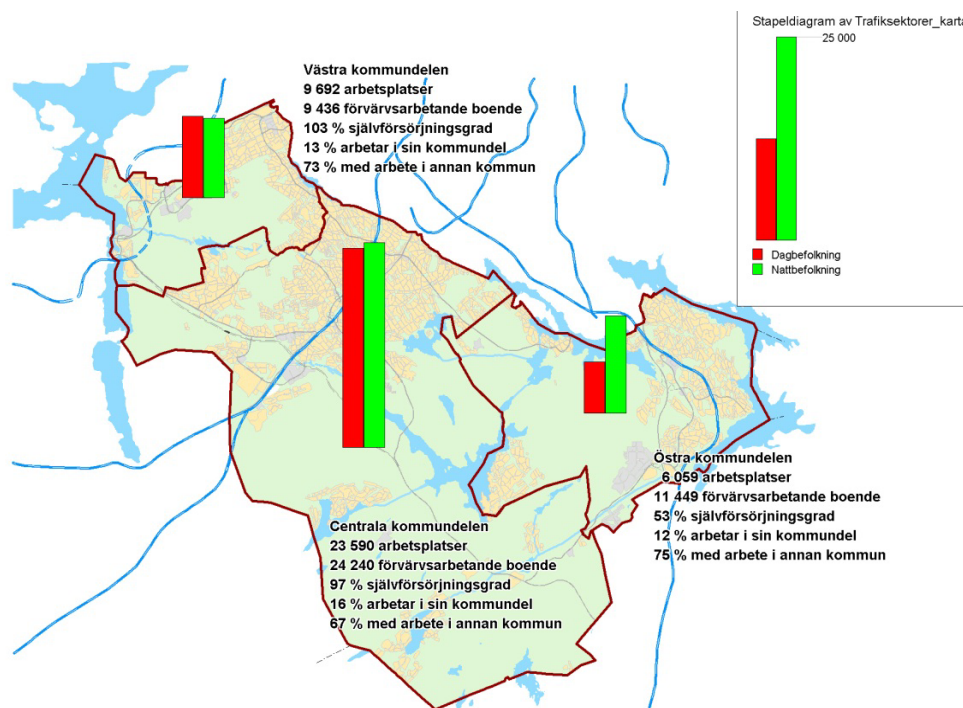
---

<sup>142</sup> Näringslivsutveckling i Huddinge, Ramböll december 2010

<sup>143</sup> SCB, AMPAK 2009 Delområde

Av de totalt ca 40 700 personerna som hade sitt arbete inom Huddinge kommun år 2009 pendlade ca 27 400 personer in från andra kommuner.<sup>144</sup>

En högre självförsörjningsgrad ökar möjligheten för en större andel av kommunens invånare att nå arbetsplatsen utan bil. Den trendmässiga utvecklingen har dock varit att rörligheten ökat genom förbättrade resmöjligheter. Detta har inneburit ett ökat resande till följd av de val individen gör av bostad, arbetsplats och mål för att tillgodose behov av service och rekreation.



Figur 35: Arbetsplatser, förvärsarbetande, självförsörjningsgrad, andel som arbetar i sin kommun respektive i annan kommun för Huddinges västra, centrala och östra delar.<sup>145</sup>

Den kommunedel som har den största andelen boende som arbetar inom sin kommun är Flemingsberg (18 %), den som har lägst är Vårby (9 %).<sup>146</sup>

### Bilnehav

1992 hade Huddinge ca 330 bilar per 1 000 invånare, Stockholms län 361 och riket 413<sup>147</sup>. Årsskiftet 2009/2010 hade bilnehavet ökat till 352 bilar per 1 000 invånare i Huddinge (+7 % jämfört med 1992). För en jämförelse noteras att innehavet per 1 000 invånare i Stockholms län var 393 (+9 %) och för riket 461 (+12 %).<sup>148</sup> Bilnehavet har minskat något sedan 2006/07 både i länet och i Huddinge.

<sup>144</sup> SCB, AMPAK 2009 Delområde

<sup>145</sup> SCB AMPAK 2009

<sup>146</sup> SCB AMPAK 2009

<sup>147</sup> Rörlighetens gränser, Regionplanekontoret 1994, s. 50

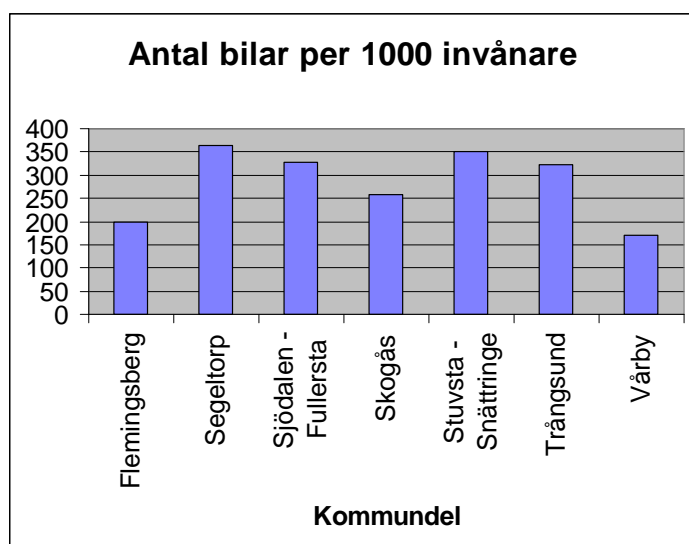
<sup>148</sup> [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se), Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2009/2010

80 % av invånarna över 18 år i Huddinge kommun har körkort. Männerna har i högre grad körkort (90 %) än kvinnorna (72 %).<sup>149</sup>

Körkortsinnehav	
Man	90%
Kvinna	72%
Huddinge väst	78%
Huddinge centralt	82%
Huddinge öst	78%
Total	80%

Figur 36: Körkortsinnehav i Huddinge.

Den kommunedel som har lägst bilinnehav är Vårby, där endast 27 % av hushållen har bil och det finns 170 bilar per 1000 invånare. Det största innehavet på kommundelsnivå redovisas för Segeltorp där 66 % av hushållen har bil och det finns 876 bilar per 1000 hushåll.<sup>150</sup>



Figur 37: Bilinnehav i kommundelarna, Bilpak 2009-12-31

Bilinnehavet förklaras normalt av socioekonomiska skillnader, skillnader i tillgänglighet till lokalt utbud inom gång/cykelavstånd och tillgänglighet till utvecklad kollektivtrafik. Generellt ökar bilinnehavet med hushållsstorleken. Höginkomsthushållen har fler bilar än hushåll med lägre inkomst. I regionen är biltätheten lägst i de centrala delarna och högst i de yttre delarna.<sup>151</sup> Detta hänger i hög grad samman med hur tät bebyggelsestrukturen är i olika delar av länet. Dessa faktorer torde även förklara skillnaderna i bilinnehav i Huddinge.

<sup>149</sup> RVU 06

<sup>150</sup> Bilpak 2009-12-31, SCB

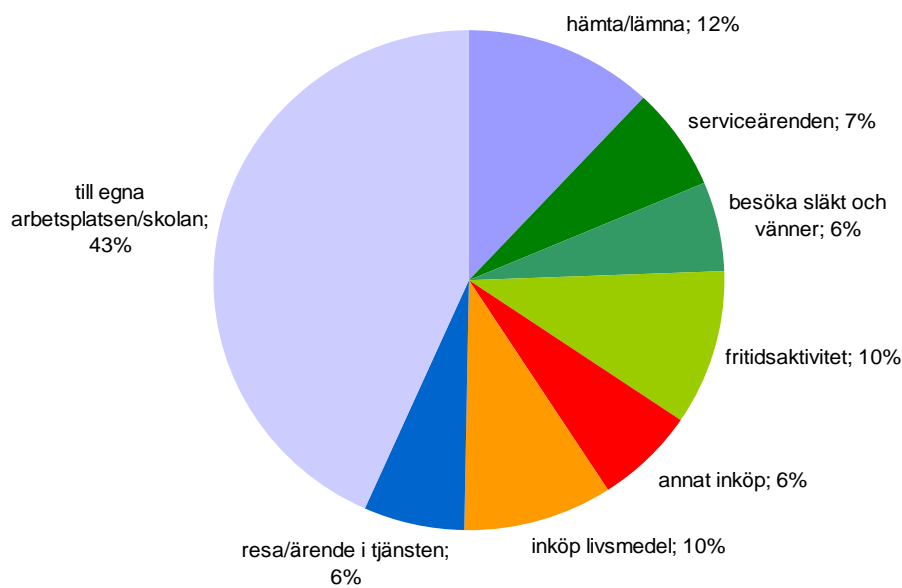
<sup>151</sup> Rörlighetens gränser, Regionplanekontoret 1994, s. 52f.

Kännetecknande för de kommundelar med lägst bilinnehav är att de har stor övervikt av boende i flerbostadshus med relativt låga hushållsinkomster samt god tillgänglighet till spårbunden trafik. De kommundelar som visar ett stort bilinnehav har en övervikt av boende i småhus, större hushållsinkomster och sämre tillgänglighet till kollektivtrafik.

### Resvaneundersökningar

Under hösten 2004 samt våren 2006 genomfördes en omfattande resvaneundersökning i Stockholms län. Resvaneundersökningen hösten 2004 skickades ut till 1926 personer i Huddinge kommun, varav ca 900 besvarade den. I den uppföljande undersökningen våren 2006 var antalet svarande 626.<sup>152</sup>

Enligt resvaneundersökningen gör invånarna i Huddinge i genomsnitt 2,7 resor per vardag. Under helgen görs i genomsnitt 1,9 resor per dag. 29 % av resorna under vardagar görs inom kommunen. Övriga 71 % går till andra kommuner i länet eller utanför Stockholms län. Under helgen går en något större del av resorna utanför kommungränsen (75 %). Drygt hälften (57 %) av alla resor inom kommunen görs inom den egna kommundelen.



Figur 38: Ärenden<sup>153</sup> för resor till/från/inom Huddinge under vardagsdygn.<sup>154</sup>

<sup>152</sup> Resvanor i Huddinge kommun, Trivector, PM 2009:11

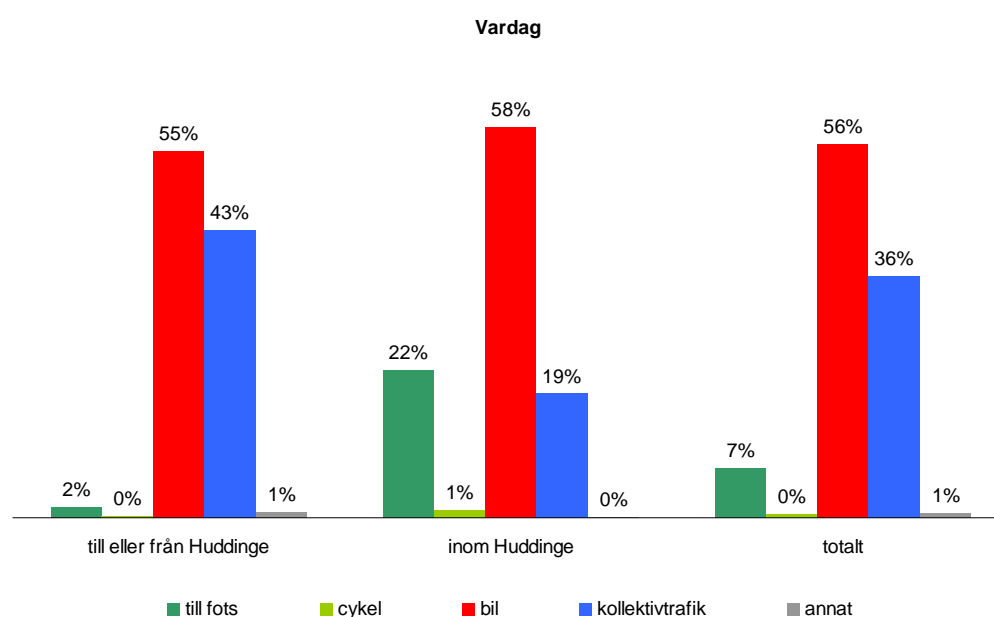
<sup>153</sup> Ärenden på väg till/från slutdestination är inkluderade. Serviceärenden beskrivs som t ex besök hos läkare, frisör, försäkringskassa, bank, post eller restaurang. Hämta/lämna innebär att man exempelvis lämnat barn på dagis eller liknande.

<sup>154</sup> Resvanor i Huddinge kommun, Trivector, PM 2009:11

Under vardagar utgör resor till arbetsplats och skola den största delen av resorna inom samt till/från Huddinge kommun. Under helgerna utgör inköp av olika slag 41 % av resorna och fritidsaktiviteter utgör en fjärdedel.

Resor till eller från Huddinge görs till övervägande del med bil. Kollektivtrafiken står i huvudsak för resten av resorna. Majoriteten av resorna inom Huddinge görs också med bil.

Inom kommunen är resorna till fots lika vanliga som kollektivtrafikresorna, men endast ett fåtal cyklar. Då resvaneundersökningen genomfördes under ovanligt kalla veckor i mars är cyklisterna sannolikt underrepresenterade. I RVU 2004 var 4 % av resorna till/från och inom Huddinge cykelresor. Underlaget för statistiken är dock begränsat.



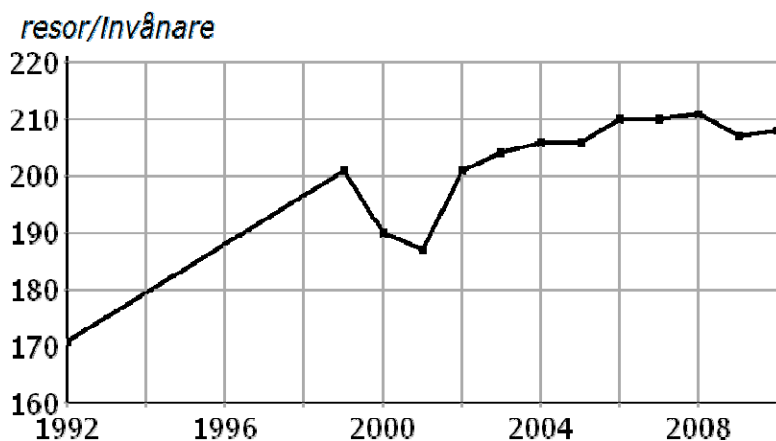
Figur 39: Färdmedelsfördelning för resor till/från, inom samt totalt för Huddinge kommun under vardagsdygn. <sup>155</sup>

Under helgen dominerar bilresorna, mer än 80 % av alla resor sker med bil. Kollektivtrafikresorna är betydligt färre än under vardagarna (15 %).

Huddinges invånares arbetsresor sker främst med bil (48 %) eller kollektivtrafik (47 %). Resten av arbetsresorna sker i huvudsak till fots och med cykel. I snitt lägger Huddinges invånare 32 minuter på att resa till arbetet (enkel resa). Reslängden är i genomsnitt 14 km varav arbetsresorna med bil är något kortare, 13 km enkel väg.

<sup>155</sup> Resvanor i Huddinge kommun, Trivector, PM 2009:11

Antalet kollektivtrafikresenärer<sup>156</sup>, i förhållande till folkmängd, har varit relativt konstant under de senaste åren. I snitt görs cirka 200 kollektivtrafikresor per år och individ i Huddinge.



Figur 40: Antal kollektivtrafikresor per år och individ i Huddinge.

### Godstransporter

Godstransporter sker med lastbil, lastfartyg och godståg. Godstrafiken i Sverige utgör cirka 15 % av det totala trafikarbetet men bidrar till en betydligt större andel av utsläppen.<sup>157</sup> Den tunga lastbilstrafiken står för drygt 80 % av godstrafikens utsläpp och den största ökningen de senaste decennierna.<sup>158</sup> Detta trots att transportarbetet på järnväg har ökat mer än den kort- och långväga lastbilstrafiken i Sverige under samma period.<sup>159</sup>

<sup>156</sup> Statistik från SL

<sup>157</sup> SIKÅ, 2001, Uppföljning av de transportpolitiska målen

<sup>158</sup> Inge Vierth, Potentialen för överflyttning av godstransporter – GODSSTUDIE, VTI, 2009

<sup>159</sup> Svenska Transportindustriförbundet, Godstransporterna, näringslivet och samhället, 2008



#### **9.4. Tillgänglighet**

Transportsystemets funktion är att medge god tillgänglighet. Nivån av tillgänglighet är beroende av människors och verksamheters villkor och värderingar, lokalisering av målpunkter samt stadens täthet, transportsystemets uppbyggnad och struktur. Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av aktiviteter som de har behov av eller önskar<sup>160</sup>. Denna varierar för olika användare i transportsystemet. Användargrupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ställer särskilda krav på att uppnå en god tillgänglighet<sup>161</sup>.

##### **Närhet till service**

Tillgängligheten till dagligvaruhandeln och den kommunala servicen med skolor och förskolor har stor betydelse i vardagslivet. Genom god tillgänglighet till närliggande servicefunktioner minskar resbehovet för den enskilde.

I Huddinge har historiskt sett både offentlig och kommersiell service tillkommit i kommunens lokala centra. Dessa har under senare år haft en vikande utveckling vad gäller dagligvaruhandeln. Även antalet butiker utan koppling till någon centrumanläggning har minskat över tiden. Bostadsnära allivsbutiker har delvis ersatts av nyetableringar - i form av stormarknader - i kommunens externa handelsområden, Kungens Kurva och Länna handelsområde.<sup>162</sup>

I *nedanstående figur* visas områden där invånarna har max 500 meter<sup>163</sup> i gångavstånd<sup>164</sup> till en dagligvaruaffär<sup>165</sup>. De röda områdena omfattar 44 procent av Huddinges invånare.

---

<sup>160</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007, [http://www20.vv.se/vag\\_traf/vgu-trast/trast/index.htm](http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm)

<sup>161</sup> Trafik för en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, utgåva 2, 2007, [http://www20.vv.se/vag\\_traf/vgu-trast/trast/index.htm](http://www20.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm)

<sup>162</sup> Handelspolicy för Huddinge kommun, 2005, s. 22f

<sup>163</sup> TRAST, underlag utgåva 2

<sup>164</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, SL Riplan 2008

<sup>165</sup> Här definieras dagligvaruaffär som ett ställe där man kan köpa mjölk och bröd.



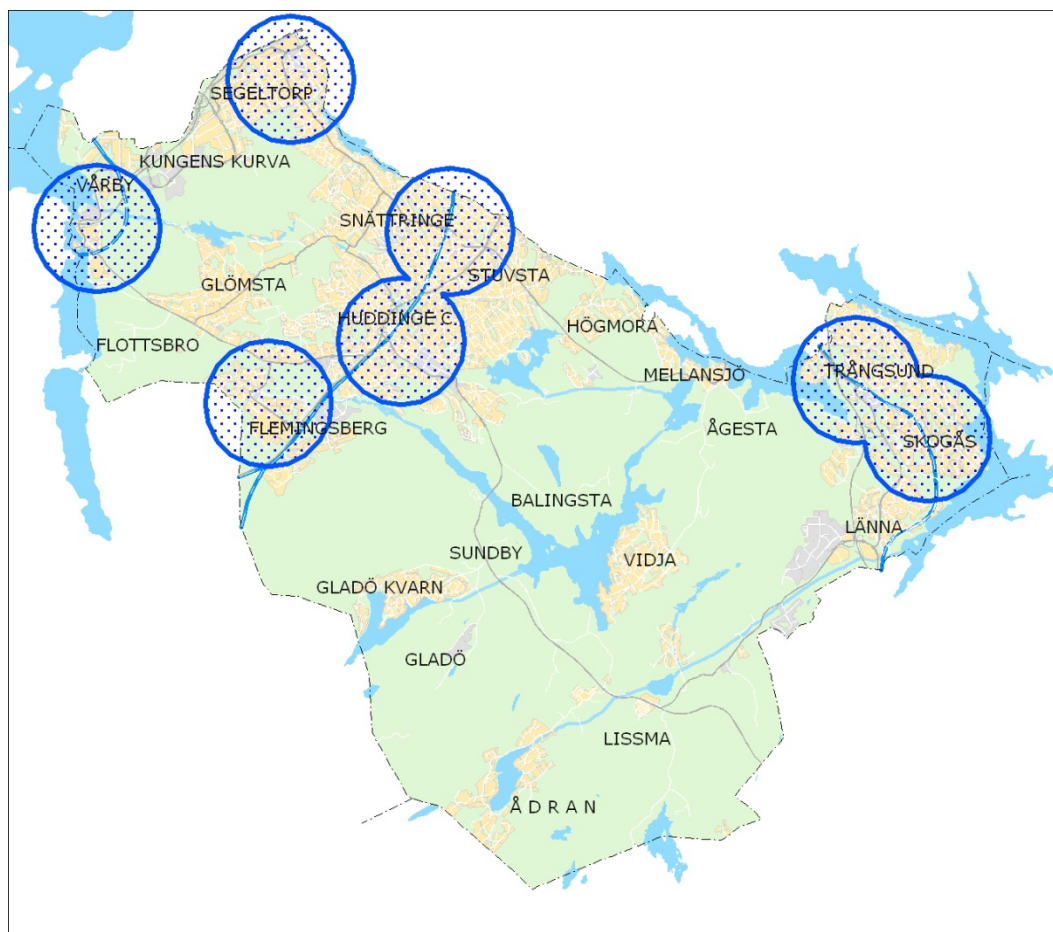
Figur 41: Invånare med 500 m gångavstånd<sup>166</sup> till dagligvaruaffär<sup>167</sup>

De områden som planmässigt byggts ut för villor, gruppbyggda småhus och flerbostadshus har generellt god tillgång till kommunal service. De stora områden som varit avsedda för fritidshus eller först under senare år fått vatten- och avloppsförsörjning har däremot i hög grad saknat kommunal service. Huddinge kommun har dock goda förutsättningar att förbättra tillgängligheten till service när det gäller den egna verksamheten, framför allt närheten till skolor och förskolor. I pågående planering planeras för förskolor och/eller skolor i underförsörjda områden som Glömsta, Vistaberg, Högmora, Vidja, Länna och Gladö kvarn.

<sup>166</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, SL Riplan 2008

<sup>167</sup> Huddinge kommun, GIS-analys, feb 2011

I nedanstående figur visas områden där invånarna har max 1200 meter i avstånd<sup>168</sup> till en vårdcentral. De blå områdena omfattar 63 procent av Huddinges invånare<sup>169</sup>.



Figur 42: Vårdcentraler; Cirkelarna markerar 1 200 meter i avstånd<sup>170</sup> till vårdcentral<sup>171</sup>

### Fysisk utemiljö

Hur den fysiska utemiljön är utformad är av stor vikt för en stor del av samhällets invånare, framförallt äldre, barn och personer med funktionsnedsättning. I Huddinge kommun tillgänglighetsanpassas övergångsställen samt busshållplatser successivt.

I Huddinges lokalvägnät anordnas gångbanor och gångpassager i restriktiv utsträckning. I huvudvägnätet anordnas däremot övergångsställen och gångpassager utifrån behov och lokala förutsättningar. Tillämpning av signalreglerade övergångsställen sker inte av trafiksäkerhetsskäl. Dessa används där framkomlighetsbehov finns för fotgängare, cyklister eller fordonstrafik.

<sup>168</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, SL Riplan 2008

<sup>169</sup> Huddinge kommun, GIS-analys

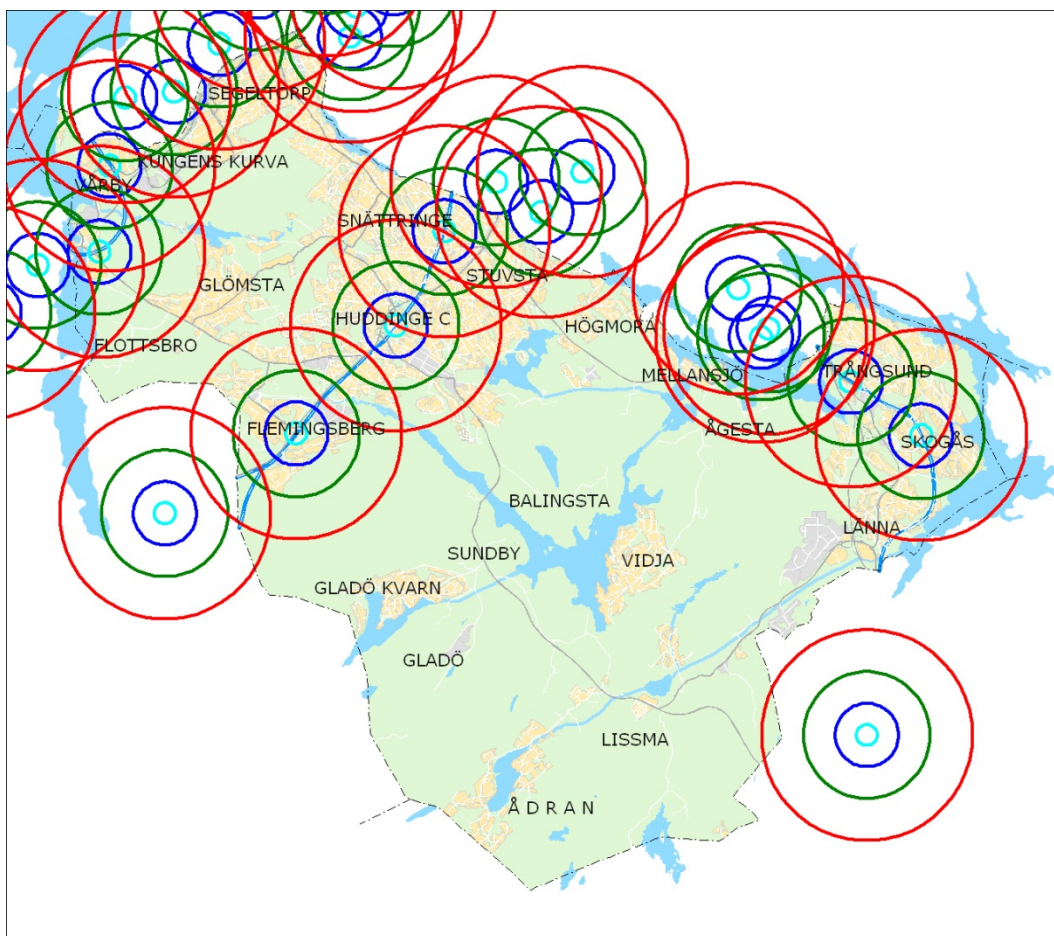
<sup>170</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, SL Riplan 2008

<sup>171</sup> Huddinge kommun, GIS-analys

### Närhet till spårbunden kollektivtrafik

Nedanstående bild visar teoretiskt möjligheterna till tillgänglighet till spårbunden kollektivtrafik, (tunnelbana och pendeltåg). Cirklarna är ritade med avstånd definierade i *bilaga 7*, Potential till stationsnärhet. Viktigt att påpeka är att vissa barriärer, så som vatten, vägar, spår eller helt enkelt avsaknad av gång- och cykelvägar, medför att det kan vara svårt eller omöjligt att ta sig till stationen på ett gent sätt. Följande statistik kan fås ur kommunens GIS-system<sup>172</sup>:

- Cyanfärgad cirkel med radie 200 m; 7 procent av Huddinge kommuns befolkning
- Blå cirkel med radie 600 m; 36 procent av Huddinge kommuns befolkning
- Grön cirkel med radie 1200 m; 68 procent av Huddinge kommuns befolkning
- Röd cirkel med radie 2000 m; 91 procent av Huddinge kommuns befolkning



Figur 43: Cirklarna markerar teoretiskt avstånd<sup>173</sup> till spårbundna stationer, (tunnelbana och pendeltåg).<sup>174</sup>

<sup>172</sup> Uttag ur Huddinge kommuns GIS-databas, Katarina Frölander

<sup>173</sup> Gångavstånd=1,3\*avstånd, SL Riplan 2008

<sup>174</sup> Huddinge kommun, GIS-analys

### **Jämställdhet**

Resultaten av genomförd forskning är generella och resvanor kan självklart variera beroende på till exempel ålder och inkomst. Dock kan skillnader i resmönster uttydas mellan kvinnor och män.

Män gör fler och längre resor per dag än kvinnor och har i högre omfattning tillgång till bil. Kvinnor reser mer kollektivt, samt går och cyklar oftare. Kvinnor gör fler kombinerade resor än män; de gör stopp på vägen för att handla, hämta barn och liknande.<sup>175</sup>

Ett fungerande gång, cykel och kollektivtrafiksystem gynnar ett jämställt transportsystem. Dessa trafikslag är tillgängliga för de flesta och är inte beroende av körkort eller tillgång till bil. Äldre och ungdomar är många gånger beroende av att dessa trafikslag medger god tillgänglighet.

Skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster har minskat i takt med att samhället blivit mer jämställt. Den främsta orsaken är att fler och fler kvinnor förvärvsarbetar och gör arbetsresor. Exempelvis har andelen kvinnliga bilägare ökat i modern tid.

Dagens trafiksystem behöver fortsatt anpassning för ökad jämställdhet. Systemet behöver kunna uppfylla önskat resebehov för olika grupper utan negativ påverkan på andra gruppers resmönster.

---

<sup>175</sup> Jämställdhet vid val av transportmedel, Transek, 2006:13



### 9.5. Trygghet

Trygghet är ett komplext begrepp som är kopplat till rädslan för framförallt brott eller olyckor. Den faktiska risken för incidenter stämmer inte alltid överens med individens uppfattning och upplevda rädsla. Upplevd trygghet påverkar valet av färdmedel och lusten att vistas i det offentliga rummet och otrygghet begränsar rörelsefriheten.

Trygghet är viktigt för att medborgarna ska våga och ha lust att delta i samhället och det sociala livet. En levande stad med hög närvaro av många människor som rör sig i den offentliga miljön minskar normalt känslan av otrygghet. Att utforma trafiksystemet för de oskyddade trafikanterna samt att drift och underhåll sköts väl ger förutsättningar för ökad trygghetskänsla. Väl anpassade hastigheter och måttliga biltrafikflöden stärker normalt trygghetskänslan i trafikmiljön i relation till stora flöden och höga hastigheter. Se vidare under *kapitel Trafiksäkerhet*. Trygghetsvandringar är en etablerad metod för att identifiera otrygga miljöer och möjliggöra att de förändras för ökad trygghet.

Placering och utformning av hållplatser för kollektivtrafiken har betydelse för användningen; ödsliga och dåligt belysta hållplatser kan upplevas otrygga att stå vid. Eftersom det är viktigt att hela resan är möjlig att genomföra på tryggt sätt får inte heller vägen till hållplatserna upplevas som otrygg. Huddinge kommun arbetar med att tillhandahålla väl upplysta gång- och cykelbanor, samt att ta bort skymmande buskage och dolda ytor. Alla busshållplatser i Huddinge är inte upplysta med egen belysning, men då alla bussvägar har gatubelysning blir busshållplatserna belysta av denna<sup>176</sup>.

Trygghetsbegreppet innefattar även en vetskap att om någonting händer så finns snabb hjälp att få. I trafiksammanhang innebär detta att vägarna ska vara väl framkomliga för polis- och räddningstjänst. I Huddinge har ett nät av utryckningsvägar utsetts, där framkomligheten anses vara relativt god.<sup>177</sup>

Trygghet är ett svårdefinierat begrepp och mäts bäst genom enkäter och intervjuer.

---

<sup>176</sup> Enligt VGU (Vägar och gators utformning) bör busshållplatser längs belysta vägar belysas genom att vägens ljuspunkter är placerade så att de även belyser hållplatsen. Belysningen bör vara tillräcklig för tidtabelläsning. Om så inte är fallet ska detta i dagsläget åtgärdas av SL.

<sup>177</sup> Utryckningsvägnätet behandlas i kapitel Trafiksystem

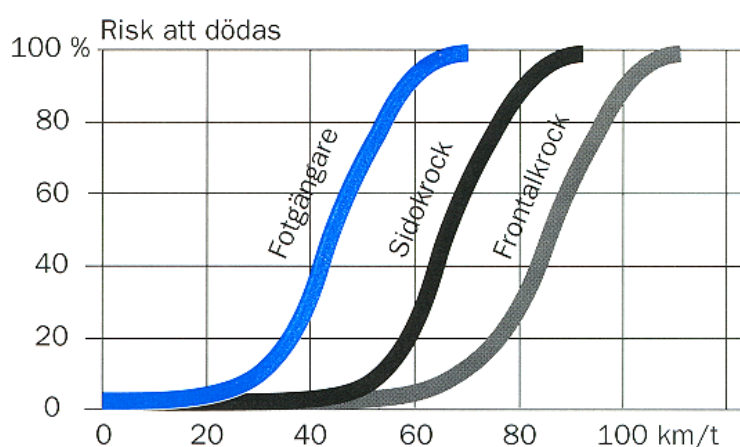




## 9.6. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är ett stort problem kopplat till resande och transporter. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen<sup>178</sup> utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att risken för misstag minskas samt att konsekvenserna av misstagen lindras.

Gångtrafikanter är den mest utsatta gruppen i trafikmiljön och det är därför viktigt att deras trafiksäkerhet beaktas i första hand. Ett av de största säkerhetsproblemen i trafiken är höga hastigheter. Risken att skadas allvarligt ökar dramatiskt med ökad hastighet.



Figur 44: Krockvårdskurvan visar hastighetens inverkan på risken att dödas vid krock<sup>179</sup>

I Huddinge kommuns trafiknätsanalys från 2004 kartlades vilka framkomlighetsanspråk som finns i kommunen, brister i vägnätet, samt förslag på hur dessa kan avhjälpas. Här framgick att framkomligheten för biltrafik, busstrafik och uttryckningstrafik i huvudsak är god medan säkerheten för oskyddade trafikanter på många ställen är låg. Bristerna i vägnätet har allt eftersom byggts bort.

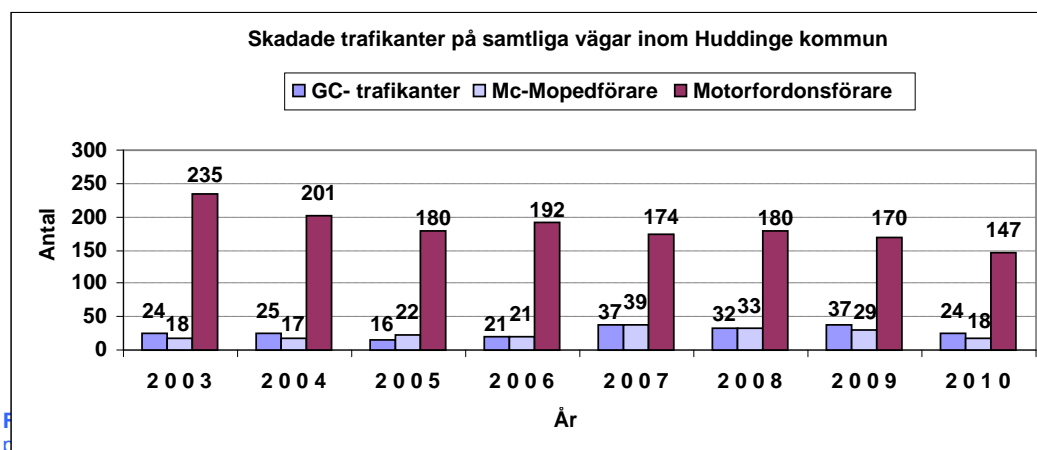
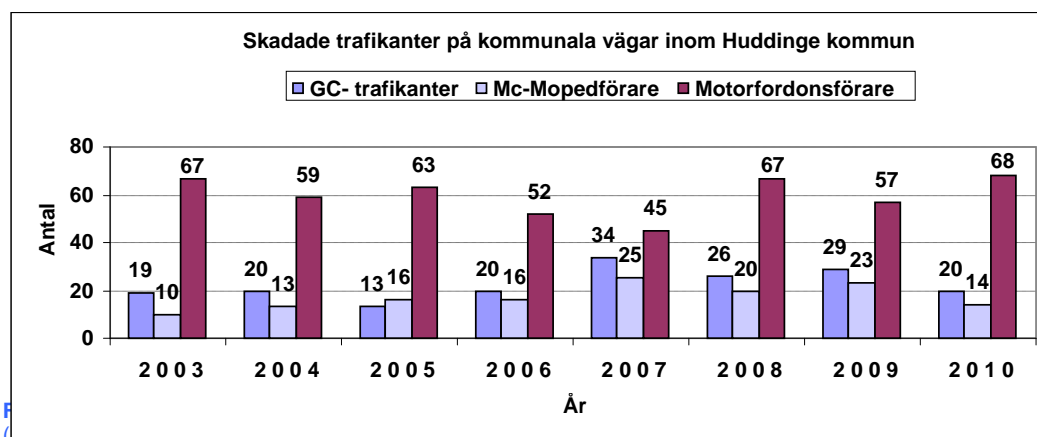
<sup>178</sup> Riksdagen, Motion 2006/07:T385 Nollvisionen

<sup>179</sup> Lugna Gatan! 1998

## Olycksstatistik

Polisen rapporterade under år 2010 in 102 skadade<sup>180</sup> personer på kommunala vägar inom Huddinge kommun. Av dessa var oskyddade trafikanter (gång, cykel samt motorcykel) 34 stycken.

Medeltalet skadade trafikanter för de senaste åtta åren på de kommunala vägarna är för oskyddade trafikanter 40, och för alla trafikanter 100.



<sup>180</sup> Lindrigt skadade till dödade

### **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder**

I Huddinge är samtliga lokalgator i bostadsområdena indelade i zoner med högsta tillåtna hastighet 30 km/tim och utanför skolor är det alltid 30 km/tim under vardagar mellan klockan 7-20.

Högsta tillåtna hastighet på huvudgatunätet inom tätorten är 50 km/tim, samt utanför tätort 70 km/tim. En hastighetsplan<sup>181</sup> över kommunen arbetas fram under 2010-2011 i vilken hastigheterna föreslås anpassas till de nya hastighetsgränserna om 40 och 60 km/tim. 30-zonerna inom bostadsområdena samt utanför skolor föreslås bestå. Hastighetsplanen följs av en åtgärdsplan för trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

De trafiksäkerhetsåtgärder som främst genomförs i Huddinge är att säkra hastighetsefterlevnad med hjälp av fysiska hastighetsdämpande åtgärder såsom hastighetsgupp, upphöjda korsningar och övergångsställen, vägavsmalningar, samt cirkulationsplatser. I första hand genomförs åtgärder på huvudvägnätet. Det finns en stor efterfrågan bland kommunens invånare om fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på lokalgatunätet, trots att olycksrisken på lokalgator generellt är låg.<sup>182</sup>

### **Säkra skolvägar**

Huddinge kommun arbetar med att skapa säkra och trygga skolvägar så att barn själva eller tillsammans med en vuxen kan ta sig gåendes eller cyklandes till skolan. I ett led av detta har alla övergångsställen i Huddinge som ligger inom 300 meter från skola säkrats med bland annat avsmalningar eller hastighetsgupp. En heltidstjänst inom kommunen arbetar med beteendepåverkande åtgärder såsom information, utbildning, aktiviteter som främjar hälsa och säkerhet, organiserat samgående (Vandrande skolbuss), inrättande av avlämningsplatser med mera.

---

<sup>181</sup> Rätt fart i Huddinge

<sup>182</sup> Strada, 2011



## 9.7. Miljöpåverkan

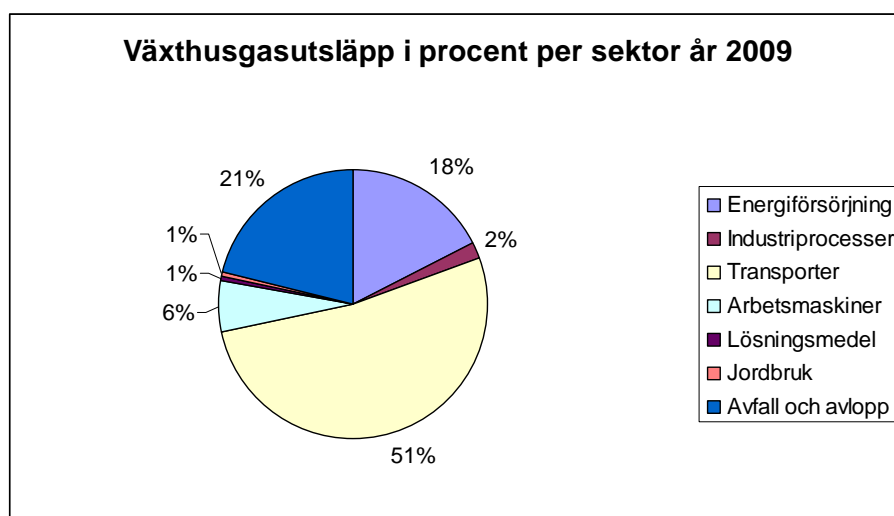
Transportsystemet bidrar till påverkan på klimatet och miljön på olika sätt. Det handlar bland annat om buller, hälsofarlig luft, försurning, övergödning och förstärkt växthuseffekt, intrång i värdefull natur, med mera. En god livsmiljö förutsätter en minimerad klimat- och miljöpåverkan, hushållning med naturresurserna och särskild hänsyn till natur- och kulturvärden.

Transportsystemets påverkan på klimatet är betydande. Att verka för efterlevnad av uppställda klimatmål är viktigt för såväl Huddinge kommuns invånare som för regionen och globalt. Därtill krävs goda sociala och jämlika levnadsförhållanden för alla invånare, såväl idag som för kommande generationer.

Miljökvalitetsnormerna för trafikbuller och luftkvalitet sätter gränser och är styrande för hur trafiken kan utvecklas.

### Klimatpåverkan

Inom Huddinge stod trafiken år 2009 för ungefär hälften, (51 %) <sup>183</sup>, av växthusgasutsläppen och trenden är ökande utsläpp från transportsektorn (SCB). Därför har trafikstrategin en avgörande roll för att nå kommunens mål om minskade växthusgasutsläpp med 60 procent per invånare till år 2020 och med 85 procent till år 2050 jämfört med 1990 års nivå. <sup>184</sup>

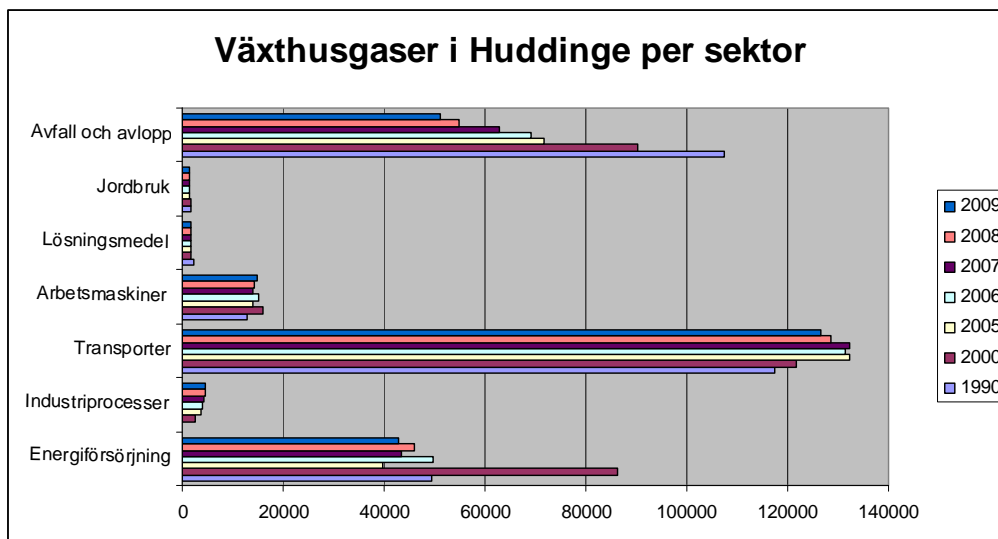


Figur 47: Huddinges växthusgasutsläpp i procent per sektor år 2009. Källa: SMED, Svenska MiljöEmissionsDatabasen <sup>185</sup>

<sup>183</sup> SMED, Svenska MiljöEmissionsDatabasen

<sup>184</sup> Kommunfullmäktiges beslut om Klimat- och energiplan, Diarienum KS 2009/1467109

<sup>185</sup> Statistiken grundar sig på vart energin är förbränd inte använd, SCB rekommenderar att det är denna statistik som ska användas vid beräkning av växthusgasutsläpp



Figur 48: Växthusgaser i Huddinge kommun per sektor mellan 1990 till 2009.<sup>186</sup>

En studie<sup>187</sup> visar att genom att minska koldioxidutsläppen med 30 procent från 1990 års nivå, minskar även utsläppen av kväveoxider med 7900 ton, svaveloxid med 7800 ton, partiklar med 300 kg, flyktiga organiska ämnen med 2200 ton och ammoniak med 300 kg.

### Buller och vibrationer

En bullerkartläggning gjordes i början av 2000-talet i Huddinge. En uppdaterad bullerinventering genomförs under 2011. För kommunen finns ännu inte någon åtgärdsplan för befintliga miljöer<sup>188</sup>. Enskilda åtgärder görs dock utifrån inkomna synpunkter, vilka för det kommunala vägnätet främst prioriteras efter ljudnivå. Bullerproblem som uppkommer på grund av järnvägen och längs med de statliga vägarna utreds och åtgärdas vid behov av Trafikverket.

Kommunen förespråkar att förtäta bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Dessa lägen kan ibland vara bullriga. Avsteg från Riksdagens riktlinjer för buller kan möjliggöras genom tillskapande av en så kallad tyst sida. Detta är motiverat vid komplettering av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer och vid ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer.<sup>189</sup> Huddinge kommun har inte någon färdig policy för hanteringen av dessa avsteg och vilka ljudnivåer som då ska gälla.

<sup>186</sup> SMED, Svenska Miljöemissionsdatabasen

<sup>187</sup> IIASA: Sweden in 2020: Emissions of CO<sub>2</sub> and air pollutants for different CO<sub>2</sub> reduction targets (på uppdrag av Naturvårdsverket)

<sup>188</sup> Kommuner med mer än 100 000 invånare skall senast den 30 juni 2012 ha kartlagt omgivningsbullret inom kommunen och utarbetat strategiska bullerkartor som avser år 2011. Huddinge kommun har snart en sådan folkmängd. Huddinge är dock inte skyldig att göra en kartläggning nu; däremot kommer kommunen att omfattas av fas 3 (2016).

<sup>189</sup> Boverkets allmänna råd, Buller i planeringen, 2008:1

Riksdagens riktvärden för buller från vägtrafik kan ses i nedanstående tabell.

Utrymme	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
Inomhus:	30	45 (nattetid)
Utomhus:		
- vid fasad (frifältsvärde)	55	
- på uteplats	55	70

Figur 49: Riksdagens riktvärden för buller från vägtrafik<sup>190</sup>

Eftersom Huddinge till stora delar geologiskt består av lera, sand och morän finns en problematik med risker för att enskilda ska uppleva störningar från vibrationer från transporter. Upplevelsen av vibrationer varierar i hög grad med både fysiologiska och psykologiska faktorer. Individer kan uppleva motsvarande vibrationer olika vid skilda tillfällen. Vid påvisade problem med vibrationer på grund av transportvägnätet genomförs åtgärder inom kommunen.

För mätning av vibrationer tillämpas svensk standard SS 460 48 61 "Mätning och riktlinjer för bedömning av komfort i byggnader". I standarden anges två skikt vad gäller riktvärden.

- Måttlig störning, 0,4-1,0 mm/sekund rms<sup>191</sup> (vägd hastighet)
- Sannolik störning mer än 1,0 mm/sekund rms (vägd hastighet).

### Luftföroreningar

Vägtrafikens utsläpp består av svaveloxider, kväveoxider, partiklar med mera. Utsläppen leder bland annat till försurning, övergödning och bildande av marknära ozon. Försurningen ger effekter på växter och djur, främst i sjöar och vattendrag, men även på mark och grundvatten. Försurning är inget stort problem just i Huddinge. Däremot är övergödning ett stort problem. Marknära ozon kan bildas av utsläpp från trafiken och ge skador på träd och grödor. Även marknära ozon är ett problem i Huddinge. Marknära ozon bildas av utsläpp från trafiken och ger skador på träd och grödor.

Den största källan till partiklar (PM10) bedöms vara vägslitage till följd av användning av dubbdäck. Partiklar (PM10) genereras även till följd av de utsläpp av till exempel sulfater, nitrater, organiska ämnen och sot som sker genom vägtrafiken samt förbränningen av biobränslen och oljeprodukter.

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, till stor del till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. På grund av den samtidigt ökande trafikmängden har dock minskningen varit långsam.

<sup>190</sup> Infrastrukturiinriktning för framtida transporter, proposition 1996/97:53

<sup>191</sup> Root Mean Square, eller kvadratisk medelvärde

Miljökvalitetsnormer för bl.a. kväveoxider och partiklar får inte överskridas. Det är myndigheters och kommuners ansvar att miljökvalitetsnormerna uppnås. Inom Huddinge finns risk för överträdelser i anslutning till E4/E20. Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort ett åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormer för kväveoxid och partiklar som fastställdes av regeringen 2004.<sup>192</sup> En revidering av åtgärdsprogrammet pågår (2011).

Enligt mätningar, (utförda i angränsande kommuner), och beräkningar klarar Huddinge gällande gränsvärden och miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, kväveoxider, kolmonoxid, ozon, svaveldioxid, bly, bensen samt partiklar (PM 10, PM 2,5) i utomhusluft. Partikelhalterna ligger dock i närheten av eller över normvärdena längs de hårdast trafikerade vägarna i Huddinge, till exempel i anslutning till E4/E20<sup>193</sup>.

### **Vattenkvalitet**

I slutet av år 2009 tog Sveriges vattenmyndigheter beslut om åtgärdsprogram och miljökvalitetsnormer för landets vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna innebär att god ekologisk status ska uppnås till år 2021 och god kemisk status år 2015. Förekomster med god status får inte försämrats.

Inga av Tyresåns ytvattenförekomster når god status i dag. Det är myndigheters och kommuners ansvar att miljökvalitetsnormerna uppnås. Sjöarna har under de senaste decennierna i stor utsträckning blivit friskare men för flertalet sjöar är det långt kvar till. Problem finns med näringsfattigt och fosforrikt vatten. Sedan avlopps- och spillvattnet under 70-talet kopplats till Henriksdals reningsverk har vattenkvaliteten avsevärt förbättrats i Huddinges sjöar.<sup>194</sup> Ytterligare belastning kan fortfarande drastiskt försämra vattenkvaliteten. Åtgärdsprogram för Tyresån 2010-2015 innehåller förslag till konkreta vattenvårdsåtgärder uppdelade efter delavrinningsområde.<sup>195</sup>

Trafikens påverkan på vattenförekomsterna består framför allt av vägdagvatten och föroreningar från snödeponier. I den fysiska planeringen behöver behovet av dagvattenåtgärder beaktas och mark reserveras för dagvattenhantering och snödeponier.

Trafikens påverkan på vattenförekomsterna består framför allt av vägdagvatten, vägtunnlar, parkeringsytor och föroreningar från snödeponier. I den fysiska planeringen behöver behovet av dagvattenåtgärder beaktas och mark reserveras för dagvattenhantering och snödeponier. I kommunens dagvattenstrategi definieras vilka dagvattenåtgärder som ska göras vid olika typer av anläggningar. Flest åtgärder där föroreningshalten är som störst till exempel vid högtrafikerade vägar (över 15 000 fordon/dygn och vägtunnlar).

---

<sup>192</sup> Miljökvalitetsnormer för luft, En vägledning för detaljplanläggning med hänsyn till luftkvalitet, Länsstyrelsen i Stockholm, mars 2005

<sup>193</sup> Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund

<sup>194</sup> Huddinges sjöar, Naturvårdsavdelningen, Huddinge kommun

<sup>195</sup> Tyresån - åtgärdsprogram 2010-2015, Länsstyrelsen i Stockholm, Rapport 2010:14



### **Biologisk mångfald och Ekosystemtjänster**

Utarmningen av den biologiska mångfalden är resultatet av olika verksamheter i landskapet. Efter jord- och skogsbruket utgör transportsystemet det allvarligaste hotet mot den biologiska mångfalden<sup>196</sup>

Trafiken, vägarna och järnvägarna påverkar djur och växter, bland annat genom att landskapet delas upp i mindre delar. Fragmenteringen innebär att djuren förlorar livsutrymme, att deras livsmiljöer blir förorenade och störda, att det skapas barriärer i landskapet och att djur dödas.

Olika typer av infrastrukturanläggningar som vägar och järnvägar utgör i olika grad barriärer som kan bryta förbindelserna mellan olika funktionsområden. Barriäreffekten ökar med anläggningens storlek och med ökande trafiktäthet. Konsekvensen blir att viktiga funktionsområden inte kan användas eller att de kvarvarande livsmiljöerna blir för små för att djuren ska kunna överleva där på längre sikt.

De stora vägarna och järnvägar i Huddinge till exempel E4/E20, väg 73, väg 226 och stambanan är exempel på stora barriärer som innebär problem för arternas livsmiljöer. Ju större väg/järnväg och trafikmängd desto större besvär är barriären. Ekodukter/passager är ett sätt att skapa öppningar i barriärerna för att underlätta förflyttning för människor, djur och växter. I Huddinge finns bland annat utterpassager, under Lännavägen vid Gräsvreten, vid Balingsholms kursgård och under Hökärrsvägen (Gladö). En viltbro och fiskapassage planeras i samband med byggnationerna av Södertörnsleden, Masmolänken och Förbifart Stockholm.

Sammanhängande grönstruktur är viktigt för arter och ekosystem. Därför är bevarande av gröna kilar, stora som små viktiga. Hanvedenkilen (Ågesta, Lida, Riksten) är ett exempel i Huddinge.

*Ekosystemtjänster* är de funktioner hos ekosystem som på något sätt gynnar människan, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människans välmående. Det är tjänster vi får "gratis" av naturen. Ekosystemtjänster delas in fem olika kategorier:

- *Supporting* (understödjande): ekosystemfunktioner som stöder och är nödvändiga för att de andra ska fungera, t ex närings- och vattencykler
- *Regulating* (reglerande) är funktioner som är lite mer specifika, t ex pollinering, luft- och vattenrening
- *Cultural* (kulturtjänster): funktioner för känslomässiga välbefinnandet, som t.ex. estetiska och rekreationella värden.
- *Providing* (tillgodoseende): mat, material etc som vi kan plocka och använda mer eller mindre direkt.
- *Preserving* (bevarande): många arter och processer känner vi inte till även om de utgör viktiga funktioner. Detta är biologisk mångfald som vi kan komma att behöva, ett slags försiktighetsprincip som tjänst.

---

<sup>196</sup> [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



## 10. Bilaga 5 – Analys

Utifrån genomförd nulägesbeskrivning, *bilaga 4*, har en analys tagits fram över styrkor, svagheter, möjligheter och hot för Huddinge kommuns struktur och transportsystem. Inom analysen behandlas omvärldsfaktorer, trender för framtiden och trafikens utveckling inom kommunen. Analysen av nuvarande system och framtida utvecklingspotential är ett ingående underlag för Trafikstrategins kapitel 4: *Strategi för trafik- och bebyggelseplanering*.

### Innehållsförteckning

---

<b>10. Bilaga 5 – Analys</b>	<b>115</b>
10.1. SWOT-analys – Styrkor, svagheter, möjligheter och hot	117
10.2. Trender för framtiden	121
10.3. Utveckling av trafiken i Huddinge kommun	131
10.4. Konklusion av analysen	137



### **10.1. SWOT-analys – Styrkor, svagheter, möjligheter och hot**

SWOT är en förkortning av Strength, Weakness, Opportunities och Threats. Syftet med att analysera styrkor, svagheter, möjligheter och hot i en så kallad SWOT-analys är att göra en aktuell beskrivning av kommunen och tydliggöra befintliga förutsättningar för måluppfyllelse.

#### **Styrkor**

Huddinge kommun är den näst största kommunen i Stockholms län, direkt angränsande till Stockholms stad. Inom kommunen finns två av länets utpekade regionala stadskärnor; Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. Närheten till den centrala stadskärnan, Södertörns mångfacetterade utbud, varierande bostadsformer, lokala centra, arbetsplatser, natur, kultur- och fritidsaktiviteter samt det breda handelsutbudet gör Huddinge till en attraktiv och välbesökt kommun. De två stadskärnorna skapar förutsättning för Huddinge att utveckla regionala centra samt öka andelen arbetstillfällen för boende inom kommunens administrativa gränser.

Goda pendlingsförhållanden till länets arbetsmarknad innebär för kommunen en stabil grund och ett attraktivt läge. Planerade infrastrukturobjekt inom och i direkt anslutning till kommunen medför förbättrad tillgänglighet och en förstorad arbetsmarknadsregion. Storstockholms förhållandevis väl utbyggda och täta kollektivtrafik samt tillgången till regional- och fjärrförbindelser medger för merparten av kommunens invånare och besökare goda förutsättningar för arbetspendling med kollektivtrafik. Länets sydgående spårförbindelser passerar genom Huddinge kommun vilket skapar mycket goda förutsättningar för regionalt resande med tåg.

Huddinges topografiska förhållanden medger bra förutsättningar för gång- och cykel. Befintligt gång- och cykelvägnät har generellt god trafiksäkerhetsstandard. Kommunen har bra förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer samt resor med gång och cykel.

### **Svagheter**

Huddinge är till stora delar uppbyggd kring de radiella trafiklederna som leder in mot Stockholms innerstad vilka dagligen trafikeras av höga flöden. Liksom flertalet kommuner har trafiksystemet under efterkrigstiden planerats med bilen som norm även om gång-, cykel- och kollektivtrafik de senaste decennierna lyfts fram i planeringen.

De skilda trafikslagen medges till stor del ojämlika villkor där fordonstrafiken många gånger prioriteras framför kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanterna. Separerade trafiklösningar medför lokalt otillgängliga stråk för oskyddade trafikanter, vilka kan upplevas som otrygga. Befintligt nät har påtagliga brister gällande östvästliga kollektivtrafikförbindelser och cykelvägar. Nya länkar för att avhjälpa dessa problem finns inte objektspecificerade i gällande planer.

Utanför de högexploaterade områdena i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter finns en utbredd exploatering av enfamiljshus. Dessa är perifert lokaliserade och saknar kontakt med kollektivtrafikens täta utbud, vilket många gånger medför ett bilberoende.

Framförallt de statliga vägarna genom kommunen bidrar till barriärverkan och avskärmar bostadsområden från varandra och tillgängligt utbud. Det successivt ökande motortrafikarbetet medför bullerproblematik för närboende, ökade utsläpp och partiklar, vilket medför risk att miljö kvalitetsnormer överskrids.

## Möjligheter

För att möjliggöra ett hållbart transportsystem behöver andelen resor som görs med de hållbara trafikslagen öka, d.v.s. resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns såväl fysiska förutsättningar som en allt bredare allmän acceptans för att dessa grupper ska kunna medges lika goda möjligheter som den motordrivna fordonstrafiken förskaffat sig under bilismens expansion. När skillnaden i restid mellan olika färdmedel minskar ökar förutsättningarna för enskilda att ändra sitt resbeteende. I resvaneundersökningen från 2006 framgick att goda förutsättningar finns för ökat resande till fots och med cykel för resor inom kommunen. För resor till och från kommunen är kollektivtrafiken generellt väl utbyggd där brister i framförallt östvästlig riktning är under avhjälpande till följd av planerade infrastrukturobjekt. Motorfordonstrafikens utveckling kan genom väl definierade mål i planeringen och tillämpning av effektiva styrmedel dämpas.

Befintligt lokalt gång- och cykelvägnät samt regionalt cykelvägnät medför en god grund för vidareutveckling. Goda förutsättningar finns att erbjuda nätet samma möjligheter som bilvägnätet i form av raka, gena färdvägar med säkrade korsningspunkter. Kollektivtrafikens attraktionskraft har en stark potential för att vidareutvecklas i samarbete med Storstockholms Lokaltrafik. Lokalt kan kollektivtrafiken förbättras med tillgänglighetsanpassade stationer och hållplatser av hög standard för ökad reskvalitet samt infrastrukturell prioritering av kollektivtrafiken.

Huddinge kommun har goda möjligheter att styra förändringar i strukturen och planera för vällokaliserade bostäder, verksamheter och service i syfte att möjliggöra minskat resande och transportbehov. Fortsatt förtätning i kollektivtrafikstarka knutpunkter samt verkande för att viktig service finns inom rimliga avstånd minskar behovet av långväga resor och transporter.

Potentialen för överflyttning av gods till järnväg är såväl nationellt som regionalt hög. En överflyttning av godstransporter från lastbil till så kallade kombitransporter (järnväg och lastbil) kan minska utsläpp av koldioxid och kväveoxider med upp till 90 procent i Sverige.<sup>197</sup> Med hänsyn till Huddinges koppling till det nationella järnvägsnätet finns goda förutsättningar för mer klimatneutrala godstransporter. Förutsättningar finns att verka för säkra godstransporter samt säkerställa resursförsörjningen för verksamheter inom kommunen. Lokalisering av företag samt hur företag väljer att disponera sina resor och transportera sitt gods kan i betydande grad påverka trafikarbetet inom kommunen.

---

<sup>197</sup> Jonas Flodén, 2007, Modelling intermodal freight transport: the potential of combined transport in Sweden

## Hot

Motorfordonstrafiken i Huddinge och Sverige fortsätter att öka trots insatser för att styra om resande och transporter till alternativa trafikslag. Trafikökningar medför negativa konsekvenser i form av buller, försämrad trafiksäkerhet och ohälsa. Med ökade trafikflöden upplevs generellt även samhället och närmiljön som mindre attraktiv. En ökande andel motordriven trafik medför en negativ utveckling av gång- och cykeltrafik då många upplever det som otryggt och osäkert att vistas i miljöer med många bilar.

De planerade väginfrastrukturprojekten som berör kommunen direkt eller indirekt är hot ur aspekten hållbart resande då fler vägar leder till ökad fordonstrafik. Delvis som en följd av tunga investeringar i väginfrastrukturen förväntas kollektivtrafikens utveckling och marknadsandel fram till år 2020 att minska.<sup>198</sup>

I takt med att transporterna blir snabbare och efterfrågan på specialiserad arbetskraft tilltar kommer avstånden för arbetspendlingen troligen att fortsättningsvis öka. Trenden att vi jobbar längre från vår bostad synes inte brytas de närmaste åren. Detta bryter mot den uttalade viljan att minska resbehovet och öka andelen resande med hållbara transportslag.

Permanentboende i före detta fritidshusområden och exploatering av enfamiljsbostäder i perifera lägen motverkar en förtätad struktur och ökar beroendet av enskilt resande. Koncentration av handel och livsmedel till externa centra, centralisering av samhällsfunktioner samt valfriheten och alternativ lokalisering av förskolor och skolor är andra faktorer som försvårar för resor till fots, cykel och med kollektivtrafik.

Ett mer hektiskt samhälle med större upplevd tidspress är en annan faktor som bidrar till ökat bilresande. Många gånger baseras resande på sedan länge invanda beteendemönster vilka kan vara svåra och tidskrävande att påverka. En utveckling mot ett hållbart transportsystem är en tidskrävande och komplicerad uppgift vilken kräver god samordning, planering och ständig kommunikation i syftet att göra Huddinge till en attraktivare kommun.

---

<sup>198</sup> Trafikplan 2020, Storstockholms Lokaltrafik AB



## 10.2. *Trender för framtiden*

Funktionalismen var det "planeringsideal" som under större delen av 1900-talet präglade stadsbyggnad och trafikplanering. Funktionalisterna separerade och byggde särskilda områden för varje funktion, vilket många gånger skapade ett behov av långväga transporter och resor.

Historiskt och inte minst som motpol till funktionalismen har rutnätsstadens koncept varit en grundläggande planeringsvision. Termen innebär att gator är genomgående i hela stadsdelområden och skär varandra i relativt räta vinklar. Idealet bygger på förtätning och en fri blandning av olika verksamheter över stadens rutnätsmaskiga yta. Med rutnätsstaden som grund har kvarterstaden fylld med verksamheter lyfts fram som ett planeringsideal. Avsikten är att skapa möjlighet för boende, arbete och liv inom begränsade områden.

Stadsutvecklingen i Storstockholm har utvecklats utifrån den stadsbyggnad med närförorter och förorter som växte fram under 1900-talet. Utvecklingen kring trafiklederna i form av bebyggelseområden, centra och stråk har blivit allt viktigare. Genom effektiv mobilitet i knut- och bytespunkter skapas ett mångsidigt verksamhetsutbud vilket bidrar till att minska den rumsliga utbredningen.

Idag arbetar mycket få människor nära bostaden. Trenden är snarare den motsatta. Regionförstoring pågår och snabbtåg tillskapas vilket uppmuntrar till resande över långa distanser. Modern trafikplanering handlar framförallt om att minska behovet av att resa och att möjliggöra tillgänglighet, i motsats till historiska krav på framkomlighet eller till och med rörlighet.

I högre utsträckning än tidigare baseras dagens stads- och trafikplanering på integrering, d.v.s. att olika trafikslag blandas. Omformning av attraktiva stadsrum ska ske på alla trafikanters villkor. Viljan är att medge universell tillgänglighet och användande av ytor för att kunna uppnå en harmoni mellan människors förmåga, regler och krav, mänskligt beteende och utformning. Detta är till stor del en motpol till den tidigare funktionella planeringen som baserades på separering, att olika trafikslag skiljs åt i tid eller rum.

Grundidén för modern trafikplanering är att trafiksystemet ska vara balanserat utifrån människans förutsättningar och behov. Trafik är en förutsättning för tillgänglighet och att tillgodose människans behov av att förflytta sig. Fungerar inte trafiken så fungerar inte staden.<sup>199</sup> Trafiken och trafiksystemet måste däremot fungera på en balanserad grund i förhållande till andra behov. Framförallt finns ett behov av kontroll så att biltrafiken inte tar över vilket motverkar en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

På glesbygden kan bilen vara en förutsättning för individuell förflyttning, något som inte förväntas förändras inom överskådlig framtid. Bilen fyller sin funktion att medge god tillgänglighet exempelvis för serviceärenden. Däremot sker en utveckling mot minskat beroendet av bilen som transportmedel. Genom teknikutveckling och mer bränslesnåla fordon sker en successiv sänkning av

---

<sup>199</sup> Trast, utgåva 2, 2007

bilens negativa påverkan. Krav från EU och svensk lagstiftning leder mot mer bränslesnåla fordon, även om förändringen går långsammare än uttalad viljeinriktning. EU-kommissionens mål är att nya bilar ska släppa ut högst 95 gram per kilometer till 2020. Motsvarande siffra ska vara 130 gram per kilometer år 2012.<sup>200</sup>

Modern gatuutformning baseras på den så kallade livsrumsmodellen, vilken bygger på en indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.<sup>201</sup> Avsikten med modellen är att påverka hur trafikanterna agerar i trafiken. Gatornas utformning syftar till att vara självförklarande, d.v.s. att alla de som nyttjar gatan bör genom gaturummets utformning förstå dess funktion och hur den ska nyttjas. Planeringen ska utgå från människans livsvärld.<sup>202</sup>

Avgörande för val av transportmedel är dess möjlighet att för resan eller transporten medge god tillgänglighet till målpunkten. God tillgänglighet till bilen har många gånger varit överordnad andra trafikantslag. I syfte att medge en högre jämbördighet mellan trafikslagen lyfts kollektivtrafik, gång och cykel fram som transportslag vilka behöver medges minst lika goda förutsättningar för tillgänglighet, säkerhet, trygghet, orienterbarhet och kvalitet.

En stark trend är att successivt anpassa trafiksystemet till stadsrummets och vägrummets förhållanden i syfte att medge den tillgänglighet som behövs. Trafikplanering måste utgå från att skapa en balans mellan de olika trafikslagen, behovet av tillgänglighet och andra kvaliteter. Samhällsplanering behöver baseras på framsynta stadsbyggnadsåtgärder som utgår från ett helhetsperspektiv där fysisk planering och transportplanering går hand i hand.

Det finns ett antal faktorer som är starkt påverkande på det sätt vi lever och vår förmåga att förflytta oss framöver; Peak oil, Klimatfrågan, Hälsan, Attraktiva stadsrum och Regional tillväxt är några, vilka beskrivs mer nedan.

---

<sup>200</sup> Miljöbilar och biodrivmedel, Vinnova rapport, 2007:10

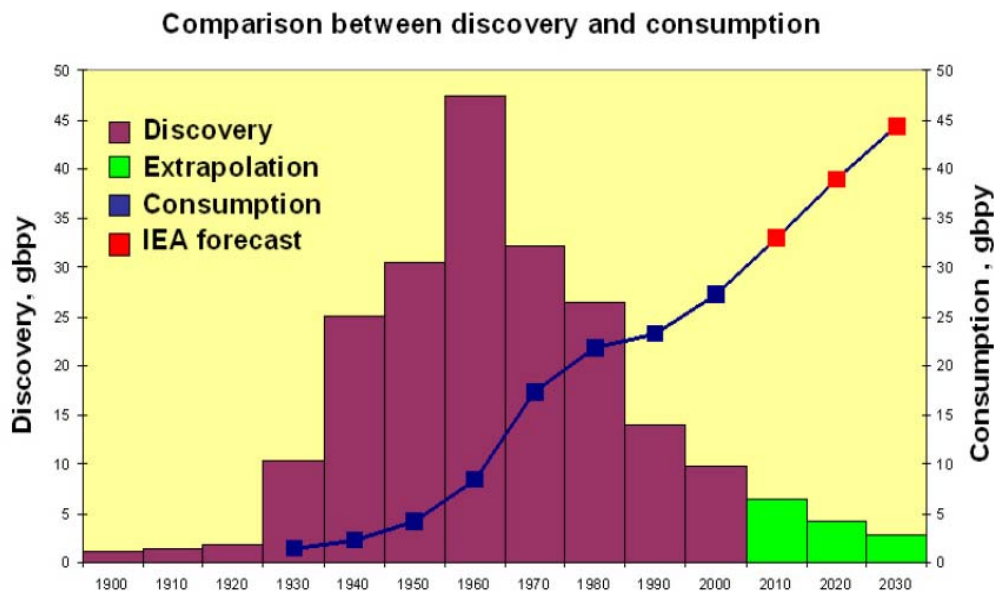
<sup>201</sup> Trast, utgåva 2, 2007

<sup>202</sup> Lars Nilsson, Om biltrafikens nätverk och gatornas utformning, 2002-09-27

## Peak oil

Motorfordon drivs i princip uteslutande i dagsläget med fossila bränslen tillverkade av råolja. Förr eller senare kommer råoljan på jorden, om den utvinns i samma takt som idag, att ta slut. Att så kommer ske är oemotsägligt eftersom råoljan är en ändlig resurs.

Oljeproduktionstoppen, även kallad peak-oil, är den tidpunkt då den maximala råolja produktionen är uppnådd, varefter den kommer att minska tills den hanterbara råoljan tagit slut. Exakt när detta inträffar är omdebatterat. Allt fler forskare instämmer i att den maximala råolja produktionen är nära förestående, om den möjligen inte redan inträffat<sup>203</sup>. Däremot hävdar exempelvis flera oljebolag att den maximala oljeproduktionstoppen ligger decennier framåt i tiden. Globalt utgjorde olja år 2006 cirka 35 procent av energitillförseln.<sup>204</sup>



**Figur 50:** Jämförelse mellan hur mycket olja som historiskt har hittats och hur mycket olja som konsumerats samt en prognos för nya oljekällor och oljekonsumtion. Källa: Kjell Aleklett.

Olja används inom en rad olika områden, inte bara transporter utan exempelvis till varor och matproduktion. Om tillgången på olja minskar innebär det stigande priser och att efterfrågan på andra energiformer kommer att öka. Med risk för dyrare drivmedel och transporter finns ett behov av att öka andelen energieffektiva transporter så som gång, cykel och kollektivtrafik samt att verka för bränslesnåla personbilar, oavsett drivmedel.

<sup>203</sup> Enligt Kjell Aleklett, professor i fysik vid Uppsala universitet och framstående forskare inom området inträffade oljeproduktionstoppen juli 2008.

<sup>204</sup> Stockholmsregionens energiframtid 2010-2050, Regionplanekontoret

### **Klimatfrågan får en större tyngd**

Att begränsa den globala uppvärmningen är en ödesfråga för ett hållbart samhälle. Enligt FN:s klimatpanel (IPCC) finns ett tydligt samband mellan människans utsläpp av växthusgaser och temperaturökningarna. Världens utsläpp av växthusgaser har under en lång period ökat kraftigt. Globala prognoser visar på fortsatta utsläppsökningar.

Nuvarande utveckling orsakar förändringar i klimatet som är större än de som observerats under 1900-talet. Man förutspår en temperaturökning på mellan 1,8 och 4°C till år 2100<sup>205</sup>. Vi kan förvänta oss en fortsatt temperaturhöjning även om luftens innehåll av växthusgaser slutar att stiga. Det beror på att det dröjer länge innan klimatet hinner reagera på olika slags påverkan. Världshavets temperatur behöver decennier eller rentav sekler för att ställa om sig, och inlandsisarna reagerar ännu långsammare. Hur vi agerar idag har därför stor betydelse för hur kraftig klimatpåverkan kommer att bli.

Utsläppen behöver minska med 50-85 procent till 2050 i förhållande till 2000 års nivå<sup>206</sup>. Teknikutveckling kommer att spela en betydande roll, men kommer inte att lösa alla problem. Beteendeförändringar behövs också för att klimatmålen ska kunna nås.

I Sverige kan vädrets växlingar medföra att medeltemperaturen skiftar flera grader från ett år till ett annat. Här kan klimatets mer långsiktiga förändringar därför vara svårare att urskilja än i världen som helhet. Fortfarande får vi en och annan kall vinter som kan få somliga att tvivla på att det alls blir varmare. Men även i Sverige har utvecklingen gått mot högre temperaturer, och det senaste decenniet är det varmaste som hittills har uppmätts i vårt land. Både i Sverige och i många andra delar av världen har uppvärmningen åtföljts av ökad nederbörd. I vissa områden som redan tidigare hade problem med torra har det däremot blivit ännu torrare. Andra konstaterade globala effekter av ökade temperatur är: höjd havsytta, isavsmältning, effekter på den biologiska mångfalden och ökade risker för arters utdöende, migrerande arter, försvinnande av korallrev, havsförurning, dricksvattenbrist, torra och så vidare.<sup>207</sup>

Enligt den tidigare chefsekonomen på världsbanken Sir Nicholas Stern är det betydligt mindre kostsamt att agera nu för att minska utsläppen och de konsekvenser de medför än att vänta med att agera. Kostnaderna riskerar att bli 5-20 procent av BNP per år, om vi inte agerar, men kan begränsas till 1 procent av BNP om vi tar tag i frågorna redan nu.

---

<sup>205</sup> Enligt FN:s klimatpanel (IPCC)

<sup>206</sup> Enligt FN:s klimatpanel (IPCC)

<sup>207</sup> Naturvårdsverket: <http://www.naturvardsverket.se/>

### **Hälsan allt viktigare**

Välfärdssjukdomar är ett betydande hälsoproblem. Bilen används många gånger långt mer ofta än vad som är bra för vår hälsa. Resvaneundersökningar för Huddinge påvisar även att många bilresor sker på korta distanser. I storstadsområden är cirka hälften av alla bilresor kortare än 5 kilometer.<sup>208</sup> Ökad bilanvändning medför lägre fysisk aktivitet, minskad vardagsmotion och i slutändan sämre personlig hälsa.

De negativa konsekvenserna av fossilt driven fordonstrafik kan idag tydligt beläggas och mätas. Bullerstörda bostäder kan leda till stress och negativa följdproblem hos enskilda. Genom förbättrad reningsteknik har utsläppen av flera hälsofarliga ämnen sjunkit kraftigt sedan början av 1990-talet. Trots det beräknas utsläpp av partiklar och marknära ozon bidra till flera tusen förtidiga dödsfall per år i Sverige.<sup>209</sup>

Riksdagens hälsomål ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppfylls och att ökad hälsa uppnås. Förändringar i infrastrukturen ska väljas och utformas med beaktande av infrastrukturens konsekvenser för halten buller, luftföroreningar och eventuella vibrationsstörningar från trafiken. En medveten strategi och genomförande krävs för att främja förbättrad hälsa på individnivå och individens möjligheter till fysisk aktivitet.

---

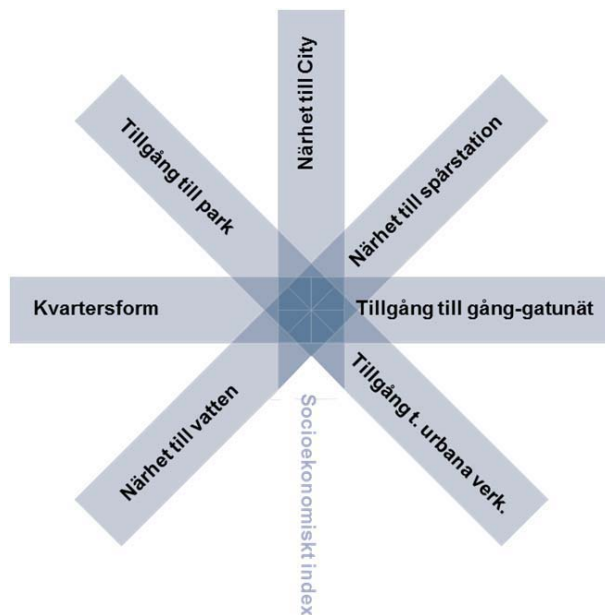
<sup>208</sup> Regeringen, Infrastrukturpropositionen 2008

<sup>209</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Fakta-om-utslappen/>

### Attraktiva stads- och gaturum som konkurrensmedel

En attraktiv kommun är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar samt utformad utifrån människornas villkor på ett sådant sätt att de gärna vill vistas i stadsmiljön. Den attraktiva staden ger människor en trygg plattform att bo, verka och leva i. Kommunens offentliga miljö och attraktivitet är av betydande vikt för dess ekonomiska utveckling. Ett väl balanserat trafiksystem är en av förutsättningarna för attraktiva stadsmiljöer och stadskvalitet även om trafiksystemet bara är en del av grunden till framgång.

Läges- och stadsbyggnadskvaliteter i Stockholmsregionen och deras attraktivitet har ett monetärt värde för individen och för samhället. God tillgång till urbana verksamheter finns där många människor bor och arbetar inom en begränsad yta, vilket höjer områdets marknadsvärde och har visat sig vara avgörande för individers preferenser. Närhet till vatten och parker värderas också mycket högt. Det restidsmått som får störst signifikant genomslag i värdet av en bostads läge och dess kvalitet är närheten till en station för spårbunden trafik, tunnelbana, pendeltåg eller spårvagn.<sup>210</sup>



Figur 51: Stadskvaliteterna som har unik signifikant påverkan på bostadspriset<sup>211</sup>

<sup>210</sup> "Värdering av stadskvaliteter, PM – sammanfattning av metod och resultat", Regionplanekontoret och Stockholms stadsledningskontor tillsammans med konsultföretagen Evidens och Spacescape, [www.tmr.sll.se/Global/hp\\_regionala.../vardering\\_stadskvaliteter.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/hp_regionala.../vardering_stadskvaliteter.pdf)  
<sup>211</sup> "Värdering av stadskvaliteter, PM – sammanfattning av metod och resultat", Regionplanekontoret och Stockholms stadsledningskontor tillsammans med konsultföretagen Evidens och Spacescape, [www.tmr.sll.se/Global/hp\\_regionala.../vardering\\_stadskvaliteter.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/hp_regionala.../vardering_stadskvaliteter.pdf)

Människor som bor i en stad uppskattar när det är mångfald, blandade strukturer, tydliga kvarter, närhet till park och vatten, sammankopplade områden samt stationsnära och centrala lägen. Det bilinriktade förortsbyggandet av modernistisk karaktär saknar mycket av de egenskaper som idag efterfrågas. I dessa områden lyfts framförallt grönskan, trafiksepareringen och lekparkerna fram som värdefullt för individers val.<sup>212</sup>

Det finns många egenskaper i de modernistiska bebyggelsemiljöerna som medfört negativa inslag i stadsmiljön. Funktionssepareringen med uppdelade stadsområden, långa avstånd mellan stadsdelar och att låta bilen styra över trafikplaneringen på bekostnad av gång och cykeltrafikanter har visat sig upplevas mycket negativa.<sup>213</sup> Såväl gällande planeringsideal som de individuella valen av bostad och arbetsplats påvisar ett behov av att planeringen behöver vända sig bort från sådana strukturer.

Många av Huddinges större bostadsområden är en del av ”förortsbyggandet” under andra delen av 1900-talet. Uppställda stadsbyggnadskvalitéer är framförallt tillämpbara i Huddinges mer tätbebyggda områden. Huddinges storlek och tillväxt ger förutsättningar för utveckling av en mångfunktionell stadsbygd, framför allt i stationsnära och goda kollektivtrafiklägen. De delar av kommunen som består av utspridda småhusområden och glesare exploatering har inte samma förutsättningar för funktionsblandning. Dessa ställer alltför höga krav på infrastrukturen i förhållande till population vilket omöjliggör kollektivt tillgodoseende av individers resebehov.

Trenden påvisar att även utifrån individens ekonomiska preferenser behöver kommunen utvecklas till ett tätare och mer funktionsblandat samhälle med en blandning av boende och arbetande. Stadsrummen behöver utvecklas för en mer sammanhängande stadsbygd och infrastrukturen skalas ner till ett mer finmaskigt nät som bryter barriärerna. Se vidare *kapitel 4.2, Strategi för Huddinges stads- och gaturum*.

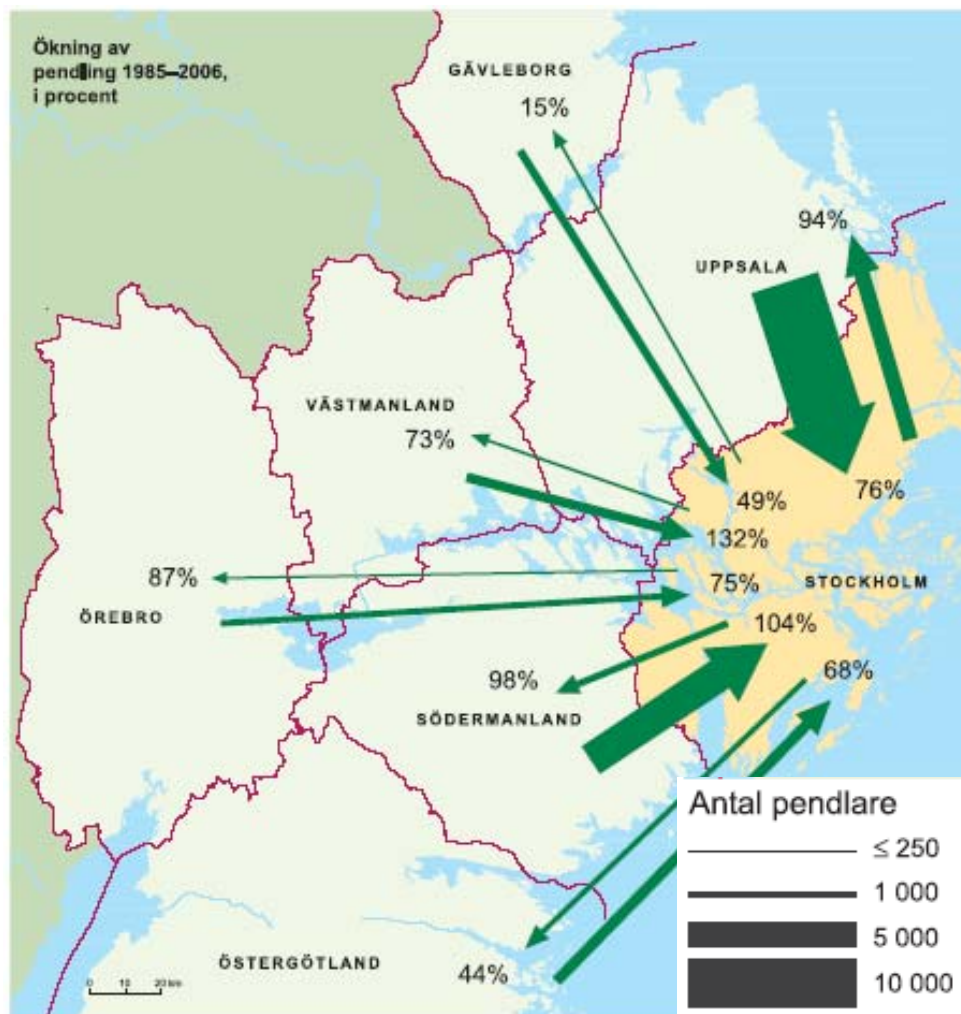
---

<sup>212</sup> ”Värdering av stadskvaliteter, PM – sammanfattning av metod och resultat”, Regionplanekontoret och Stockholms stadsledningskontor tillsammans med konsultföretagen Evidens och Spacescape, [www.tmr.sll.se/Global/hp\\_regionala.../vardering\\_stadskvaliteter.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/hp_regionala.../vardering_stadskvaliteter.pdf)

<sup>213</sup> ”Värdering av stadskvaliteter, PM – sammanfattning av metod och resultat”, Regionplanekontoret och Stockholms stadsledningskontor tillsammans med konsultföretagen Evidens och Spacescape, [www.tmr.sll.se/Global/hp\\_regionala.../vardering\\_stadskvaliteter.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/hp_regionala.../vardering_stadskvaliteter.pdf)

### Regional tillväxt<sup>214</sup>

Befolkningen i Stockholms län har under den senaste 30-årsperioden ökat med nästan 400 000 personer. Förbättrade kommunikationer har bidragit till att den funktionella regionen har vidgats. Pendlingen har ökat kraftigt i hela östra Mellansverige under den senaste 20-årsperioden. Stockholm har en viktig funktion som knutpunkt för arbete och nöje. 80–85 procent av all pendling över länsgränser inom östra Mellansverige har Stockholms län som utgångspunkt eller mål. Jämfört med pendlingen som sker inom Stockholms län är pendlingen över länsgräns inte särskilt omfattande. Bara en procent av Stockholms läns invånare pendlar ut från länet.



Figur 52: Ökning av pendling år 1985-2006 i procent<sup>215</sup>

<sup>214</sup> RUF 2010

<sup>215</sup> RUF 2010



Idag omfattar Stockholms arbetsmarknadsregion hela Stockholms län, Uppsala län med undantag för Älvkarleby kommun, samt de tre kommunerna Strängnäs, Gnesta och Trosa i Södermanland. Pendling med tåg ökar snabbast, men fortfarande sker 60 procent av pendlingsresandet över länsgränser med bil. Framöver kommer redan beslutade förbättringar av transportsystemet att möjliggöra ytterligare förstoring och förtätning av storregionen. Med restider på 60 minuter, vilket motsvarar en genomsnittlig resa till/från Stockholmsområdet<sup>216</sup>, omfattar den funktionella arbetsmarknadsregionen kommuner på cirka 10 mils avstånd från centrala Stockholm, det vill säga Västerås, Eskilstuna och Nyköping.

Regionförstoringen har både positiva och negativa effekter. Ett viktigt exempel på en positiv effekt är att regionförstoringen bidrar till större lokala marknader som ger ökade möjligheter till specialisering och ökad konkurrens. Det gynnar i sin tur den ekonomiska utvecklingen. Regionförstoringen kan också innebära effekter som behöver uppmärksammas eller motverkas. En viktig fråga handlar om det ökande resandets miljökonsekvenser. En annan viktig fråga är hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. För män finns starka positiva samband mellan regionstorlek och lön per sysselsatt, medan samma effekt är mycket svag för kvinnor.

Stockholms län och östra Mellansverige bedöms ha en kraftig befolknings- och sysselsättningstillväxt från år 2010 till 2030, se *nedanstående figur*. Den viktigaste faktorn för utvecklingen på lång sikt är Sveriges och Stockholmsregionens anpassning till globaliseringen, alternativet Hög utgår från en god anpassning.

	Befolkning i tusental		
	2010	2030 Låg	2030 Hög
Stockholms län	2 050 000	2 312 000	2 495 000
Östra Mellansverige	3 895 000	4 224 000	4 464 000
	Sysselsättning i tusental		
	2010	2030 Låg	2030 Hög
Stockholms län	1 056 000	1 079 000	1 349 000
Östra Mellansverige	1 854 000	1 855 000	2 254 000

Figur 53: Befolknings- och sysselsättningsutveckling år 2010-2030 i alternativen Låg och Hög.<sup>217</sup>

<sup>216</sup> Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys, 2011:3

<sup>217</sup> RUF5 2010



### **10.3. Utveckling av trafiken i Huddinge kommun**

Utvecklingen av transportsystemet och dess trafik inom kommunen är beroende av såväl lokala förutsättningar som regional påverkan. För de olika faktorer som påverkar och påverkas av transportsystemet har en kortfattad analys genomförts inom respektive aspekt.

Analysen består av en sammanvägd nulägesbeskrivning, vilken följs av den förväntade utvecklingstrenden. Därefter framgår eventuella behov av att bryta utvecklingstrenden samt förutsättningar och krav för att uppnå uppställt scenario. Dessa utvecklas vidare i strategidelen, *kapitel 4*.

#### **Huddinges stads- och gaturum**

Huddinge kommun har delvis beteckningen av en central förortskommun med nära tillgång till natur och grönstråk. Bebyggelsestrukturen är högst varierande och skiftande. Tättbebyggda bostadsområden i centrala lägen står i motsats till stora småhusområden samt glest bebyggda fritidshusområden med inslag av permanentboende.

Stads- och vägmiljön i Huddinge har till stora delar dominerats av framkomliga trafikleder och väl tilltagna parkeringsytor. Många gånger fyller dessa sitt funktionella behov men kan vara förfulande för stadsbilden och medföra negativa konsekvenser för kommunens attraktivitet och miljö. Infrastrukturen bidrar till att samhället delas och stadsdelar separeras. Framförallt den utrymmeskrävande biltrafiken skapar och förstärker barriärer i stadsmiljön. Utvecklingen av en tät bebyggelsestruktur i centrala och kollektivtrafikhärlägen begränsas många gånger av bilens krav på framkomlighet och behov av utrymme för uppställning. Högtrafikerade gator och vägar begränsar till viss del gena kopplingar för gång- och cykeltrafikanter till kollektivtrafikens stationer, med låg tillgänglighet som följd.

Gatunätet knyter ihop de olika funktionerna i kommunen och är i hög grad förutsättningen för integration och utbyte. Ofta ses gator som barriärer vid utvecklingen av bostadsområden. Om gatorna istället betraktades som stadsrum för fotgängare, kan bilden bli en annan. Det är därmed inte gatorna i sig som är problemet utan bilarna inklusive dess negativa konsekvenser. Med attraktiva gaturum och väl anpassade gator som knyter samman stadsdelar och grannskap får vi en stark drivkraft i stadsutvecklingen<sup>218</sup>.

För att öka Huddinges attraktivitet att leva och bo i behöver tillkommande bebyggelse och verksamheter lokaliseras så att rese- och transportbehoven kan begränsas. Tillgängligheten till bostäder, arbetsplatser och dess funktioner måste utvecklas för ökad jämbördighet mellan trafikslagen, trivsel och välbefinnande.

---

<sup>218</sup> Regionplanekontoret, Tätare Stockholm, Rapport 8:2009

## Trafiksystem

Transportsystemet och kommunens infrastruktur baseras till stor del på den utbyggnad som har genomförts etappvis under de senaste 50 åren.<sup>219</sup> Systemet är i hög grad baserat på bilens krav och förutsättningar, vilket naturligt har medfört en betydande bilanvändning. Kollektivtrafiken tog ett stort steg framåt när AB Storstockholms lokaltrafik bildades och övertog de lokala bussbolagens trafik på 60-talet samt genom att det statliga bannätet blev tillgängligt även för pendeltågstrafiken på 70-talet.

En förutsättning för en attraktiv och väl fungerande kommun är att det finns ett effektivt och väl fungerande transportsystem. Trafiksystemet är till stora delar välutvecklat för den motordrivna trafiken även om det finns ett behov av kompletterande åtgärder i enskilda delar. Överlag behöver ändå åtgärder göras för att minska behovet av att använda bilen. De största framtida utmaningarna ligger i att effektivisera kollektivtrafiken samt att kvalitetssäkra gång- och cykelvägnätet. Därtill krävs en utveckling av regional- och fjärrtågstrafiken i Flemingsberg. Regional- och fjärrtågstrafiken behöver utvecklas och utrymme säkras för ytterligare spår genom Huddinge<sup>220</sup>.

Ett långsiktigt hållbart resande och hållbara transporter kräver enklare, säkrare och mer attraktiva trafiknät för alternativa trafikslag än bilen. Genom väl anpassad utformning av trafiksystemet kan förutsättningar skapas för ökad tillgänglighet baserad på trafiksäkerhet och trygghet med förutsättningar för liv och rörelse.

Kungens kurva nås inte av något av de radiella spårsystemen. Ett sätt att stärka utvecklingen av de regionala stadskärnorna är att förbättra tillgängligheten mellan de kapacitetsstarka spårsystemen.

## Resor och transporter

Huddinge kommun växer med ca 1 500 invånare per år. De närmaste 15-20 åren kan Huddinges befolkning komma att öka med upp till 25 %. Även antalet arbetsplatser inom kommunen fortsätter att öka. Ungefär 15 000 fler kan komma att arbeta inom kommunen år 2030.<sup>221</sup> Ett ökat invånarantal och fler arbetsplatser innebär ett ökat behov av resande och fler transporter.

För att transportsystemet ska stödja önskad utveckling krävs en prioritering av hur marken används. Transportsystemet behöver utvecklas med nya och förbättrade alternativ för hållbart resande och hållbara transporter. Vårt resande påverkas av hur målpunkter är lokaliserade och hur trafiksystemet är utformat.

---

<sup>219</sup> Gamla Södertäljevägen och Riksettan har ersatts av E4:an som kapacitetsförstärkts i omgångar, bl.a. med flera filer, nya trafikplatser och Vårbybron. Gamla Nynäsvägen av Nynäsvägen, väg 73. Gamla Huddingevägen – Kommunalvägen - Gamla Tullingevägen har ersatts av ny sträckning i omgångar genom Huddinge centrum och vidare genom Flemingsberg. Lissmavägen – Lännavägen har ersatts av Haningeleden – Storängsleden. Botkyrkavägen över Fittjanäset har ersatts av Botkyrkaleden – Vårby trafikplats.

<sup>220</sup> Förstudie järnväg Stockholm – Järna, januari 2011 samt uppgifter från projektledaren Mia Forsberg, Trafikverket

<sup>221</sup> Näringslivsutveckling i Huddinge, Ramböll december 2010

Till följd av en väl utbyggd infrastruktur för kollektivt resande i regionen har kollektivtrafiken en stor resmedelsandel för resor till och från kommunen. Inom kommunen är bilanvändningen däremot hög. Kollektivtrafiken har en betydande andel av det totala trafikarbetet för resor till och från kommunen. Framtagna prognoser påvisar dock att denna framöver kommer att sjunka om inte tydliga beslut tas för en ökad prioritering av kollektivtrafiken.<sup>222</sup> Resor till fots och med cykel är vanliga för korta distanser. Andelen är dock relativt låg i relation till det totala resandet.

### **Tillgänglighet**

Transportsystemets funktion är att medge tillgänglighet för trafikanterna genom att ta tillvara de olika trafikslagens fördelar. Såväl gång-, cykel-, moped-, buss-, tåg- som biltrafik behövs för att Huddinge kommun ska kunna erbjuda god tillgänglighet. Befintligt system är dock i obalans då den motordrivna fordonstrafiken generellt medges god tillgänglighet, vilket delvis sker på bekostnad av andra trafikantgruppers tillgänglighetsbehov.

Tillgänglighet till service, viktiga samhällsfunktioner, arbetsplatser och bostäder är centralt i arbetet för ett hållbart transportsystem. Bebyggelseplaneringen måste på ett effektivt sätt stödja transportplaneringen och skapa förutsättningar för resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Förbättrad tillgänglighet för dessa trafikslag krävs för att uppnå en rättvisare och mer jämställt transportsystem. Likväl behöver trafiksystemet bidra till att bebyggelseplanering kan genomföras på ett effektivt sätt. Ökad tillgänglighet bidrar till ett minskat resebehov.

Inom tillgänglighetsbegreppet inryms att alla trafikanter ska medges tillgänglighet. Alla människors behov av att röra sig i den offentliga miljön behöver tillgodoses. PBL<sup>223</sup> samt Boverkets föreskrifter ALM<sup>224</sup> och HIN<sup>225</sup> gäller. Inom kommunen återstår fortfarande en hel del arbete med att öka tillgängligheten och avhjälpa hinder.

### **Trygghet**

I Statistiska centralbyråns medborgarundersökning över Huddinge kommun framkommer att invånarna i Huddinge upplever brister i hur trygga de känner sig i den offentliga miljön. I Nöjd-Region-Index får Huddinge kommun betyget 5,2 på en tiogradig skala för trygghet, vilket kan jämföras med det nationella snittet på 5,6 för de 90 deltagande kommunerna. Trygghetsbegreppet inrymmer här även upplevd trygghet utanför transportsystemet. Den faktor som Huddinges invånare främst anser bör förbättras är det kommersiella utbudet, därefter kommer trygghet.<sup>226</sup>

Många trafikanter upplever en otrygghet i trafiken. Trygghet baseras på flertalet faktorer och är individuellt upplevd. Bristande trygghet i stads- och trafikmiljön

---

<sup>222</sup> Stockholms stad, Trafikanalys för Stockholm 2030, 2004

<sup>223</sup> PBL (Plan- och bygglagen)

<sup>224</sup> ALM (Tillgänglighet på allmänna platser)

<sup>225</sup> HIN (Enkelt avhjälpta hinder)

<sup>226</sup> SCB medborgarundersökning Huddinge kommun, våren 2010

begränsar många individer i deras val av transportmedel och resmål. Frågan är komplex men kräver ökad uppmärksamhet och en helhetssyn inom planeringen.

Utformningen av gaturummet har stark inverkan på hur tryggheten upplevs av framför allt oskyddade trafikanter, varför det offentliga rummet behöver genomsyras av trygghetshöjande åtgärder.

### **Trafiksäkerhet**

Mest påtagligt är trafikens negativa effekt i form av trafikolyckor med svåra konsekvenser. Under de senaste åren har trafikolyckorna successivt minskat i Sverige.<sup>227</sup> I relation till den förbättrade rapporteringen av trafikolyckor kan en nedgång av antalet skadade i trafikolyckor även återfinnas på det kommunala vägnätet inom Huddinge kommun.

Framtagen hastighetsplan med åtgärdslista är en grund för att säkra rätt fart i Huddinge kommun. Betydande åtgärder krävs dock för att vi ska närma oss nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

Huddinge har i hög grad arbetat med trafiksäkerhetshöjande fysiska åtgärder enligt en åtgärdsplan baserad på Huddinges trafiknätsanalys. Därtill pågår ett arbete med säkra skolvägar vilket framförallt baseras på ett förändrat förhållningssätt till hur vi reser. Trots detta är behovet stort av ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete. Förutom att varje olycka kan medföra stort individuellt lidande är de dessutom samhällsekonomiskt kostsamma.

### **Miljöpåverkan**

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Trafiksektorn bidrar till ett antal miljöproblem, såväl lokala för kommunen som globala. Den motordrivna trafiken orsakar buller, hälsofarlig luft, försurning, övergödning och förstärkt växthuseffekt<sup>228</sup>. Därtill kommer påverkan på natur och friluftsområden.

Utsläppen av kväveoxider leder till uppkomst av marknära ozon som förutom påverkan på träd och grödor också orsakar hälsoproblem. Partiklar är den mest hälsofarliga luftföroreningen. Intag av höga halter medför försämrad lungfunktion. Miljö kvalitetsnormerna för bl.a. buller, partiklar och kvävedioxid överskrids eller riskerar att överskridas vid de stora trafiklederna genom Huddinge kommun.

I Sverige generellt står trafiken för ungefär en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen. I Huddinge står trafiken dock för ungefär hälften av de totala växthusgasutsläppen<sup>229</sup>. Trafiken är den enda sektor där utsläppen ökar, medan alla andra sektors utsläpp minskar. Teknikutvecklingen inom

---

<sup>227</sup> Strada – informationssystem för olyckor & skador, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>, uttag 2011-02-17

<sup>228</sup> Förbränning av fossila bränslen leder till ökade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser som bidrar till växthuseffekten. Växthuseffekten innebär att en del av solens instrålning värme inte reflekteras tillbaka ut i rymden, utan istället värmer upp jorden

<sup>229</sup> Klimat- och energiplanen, Huddinge kommun, 2010. Siffran avser all trafik (persontrafik och godstrafik) som rör sig inom Huddinge kommuns gränser.

bilbranschen som lett till minskade växthusgasutsläpp har ätits upp av trafikökningen.

Ett förändrat förhållningssätt krävs om vi ska klara uppsatta klimatmål med växande befolkning och ökat resande. Att klara resebehovet och samtidigt uppfylla kravet på att fasa ut användandet av fossila bränslen är en global, regional och lokal utmaning.





#### **10.4. Konklusion av analysen**

Utifrån bland annat de nationella miljömålen, infrastrukturpropositionen och kommunens klimat- och energiplan framstår kollektivtrafiken, och ett minskat bilanvändande, som en utgångspunkt kring var stadens utbyggnad bör kretsa.<sup>230</sup> De regionövergripande ställningstagandena behöver uppfyllas och efterlevas för att resandet och transporter ska utvecklas i den riktning som krävs. Kommunalt fokus behöver inriktas på att öka graden av tillgänglighet med hjälp av medveten planering och prioritering.

#### **De kollektivtrafiknära<sup>231</sup> områdena behöver stärkas**

För ökad tillgänglighet behöver bostadsbebyggelse och verksamhetslokalisering stödja efterfrågad utveckling. De kollektivtrafiknära områdena måste utvecklas till tätt bebyggda noder med attraktiva stadsrum för människor att vistas och leva vilket skapar naturliga rörelsemönster med gång och cykel som huvudsakligt transportslag. Inom 600 meter från station, (bostadsbebyggelsens A-läge), eftersträvas ett kvalitativt nät av för i första hand gångtrafikanter. Befintliga barriärer för relation till och från stationen måste så långt det är möjligt undanröjas för att möjliggöra det kollektivtrafiknära läget. Inom 1 200 meter, (bostadsbebyggelsens B-läge), behöver nätet förstärkas för gång- och cykeltrafikanters behov av ökad framkomlighet till och från stationen och andra centrala målpunkter. Upp till 2 000 meter från stationer, ska cykelvägnätet medge gena länkar vilka inbjuder till snabba förbindelser.

De regionala stadskärnorna Kungens kurva och Flemingsberg är prioriterade som regionala noder. Här bör den mest omfattande utvecklingen ske. Ökad tillgänglighet till och från de regionala stadskärnorna med kollektivtrafik är ett krav för att områdena ska kunna växa i önskad inriktning och takt.

Kungens kurva är starkt funktionsseparerad. Tillgängligheten till stadsrummet för gående och cyklister är bristfällig. Kollektivtrafiken är inte konkurrenskraftig mot bilen och behöver stärkas. Det finns ett stort behov av att minska E4:ans barriärverkan mellan Skärholmen och Kungens kurva. Flemingsberg är regionens glesaste kärna<sup>232</sup> vilket ger en stor möjlighet till förtätning. De bebyggda delarna har hög exploatering. Området är kuperat och extremt funktionsseparerat med ett delvis uppbrutet gatunät. Flemingsberg har behov av att överbrygga infrastrukturella barriärer, skapa gena, tillgängliga och tydliga gång- och cykelstråk. De två stadsrummens avsaknad av liv och rörelse bidrar till att göra dem otrygga och otillgängliga.

Övriga kollektivtrafiknoder i kommunen: Vårby, Masmö, Stuvsta, Huddinge C, Skogås och Trångsund har samtliga goda förutsättningar att stärkas som lokala noder. Ur transportsynpunkt är en förtätning och utveckling till en mer renodlad stadsmiljö en förutsättning för ökad tillgänglighet. Härigenom skapas ett underlag

---

<sup>230</sup> Regionplanekontoret, Tätare Stockholm, Rapport 8:2009, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, proposition 2001/02:20 samt Huddinge kommuns klimatstrategi

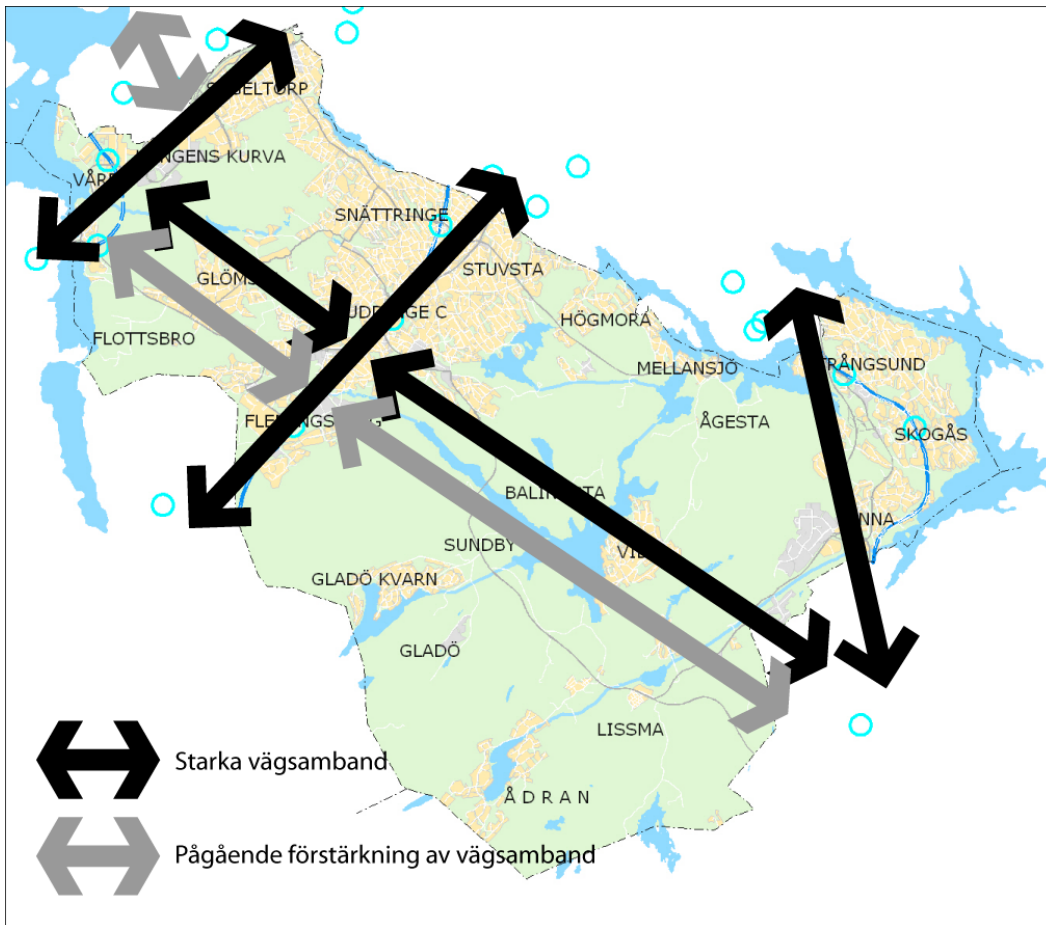
<sup>231</sup> Vad som anses kollektivtrafiknära framgår av bilaga 7.

<sup>232</sup> Regionplanekontoret, Tätare Stockholm, Rapport 8:2009

för att förbättra attraktionskraften och utveckla infrastrukturen inom noderna. Inom de kollektivtrafikhäna lägena är fokus ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

### Hållbara samband mellan kollektivtrafiknoderna behöver utvecklas

Det statliga och regionala vägnätet i nordsydlig riktning kommer i och med Södertörnsledens utbyggnad att förstärkas med ett tydligt stråk i östvästlig riktning. Förbifart Stockholm möjliggör en ny förbindelse mellan länets södra och norra halva. Vägnätets uppbyggnad och biltrafikens framkomlighet medför en utmaning för kollektivtrafikens konkurrenskraft.



Figur 54: Starka vägsamband (Cirkelarna illustrerar spårbundna stationslägen.)

Pendeltåget är den mest betydande kollektiva resandeformen med störst upptagningsområde i Huddinge. Genom tillkomsten av Citybanan ökar pendeltågets kapacitet vilket möjliggör ökad turtäthet och förbättrad kapacitet. Trafikslaget medger förflyttningar med många gånger bättre restidskvoter än bil, något som behöver värnas om och marknadsföras. Tunnelbanan medför i princip samma förutsättningar men medger något längre restidskvoter på grund av flera stopp. Ett tydligt nät med regelbunden trafikering har medgett hög pålitlighet och en grund för dagligt resande med kollektivtrafik.

Resandet med buss i Huddinge fördelar sig olika på olika linjer beroende på trafikeringssområde och trafikeringstid. Stombusslinjerna 172 och 173 har klart högst belastning. Lokalbusslinjerna medger varierande utbud med skiftande

kvalitet, många gånger acceptabel i rusningstid men med sämre turtäthet i lågtrafik.

Kollektivtrafiken har, trots begränsningar i systemet närmare 50 procent av arbetsresorna till, från och inom kommunen.<sup>233</sup> Framförallt medför de goda kopplingarna till Stockholms innerstad, biltrafikens köer, trängselskattesystemet och parkeringskostnader vid målpunkten att kollektivtrafikens andel av resandet inte minskat mer trots prioritering av vägutbyggnad. För resor inom kommunen har kollektivtrafiken dock mycket svårt att konkurrera. Bussförbindelserna lokalt behöver utvecklas för att på ett bättre sätt knyta samman bostäder och arbetsplatser med den spårbundna trafiken samt möjliggöra ökad turtäthet. Ett enkelt, gent och tydligt bussystem behöver stödja resandet med pendeltåg och tunnelbanan som motor. En stornätsstrategi är under framtagande för länet<sup>234</sup>. Längs ett stornät kan framtida möjliga kollektivtrafiknära lägen identifieras. För att kunna identifiera dessa behöver kommunen en kollektivtrafikstrategi med tillhörande kollektivtrafikplan.

Kollektivtrafikens framkomlighet mellan kollektivtrafiknoder är i hög grad beroende av om den behöver dela körutrymme med biltrafiken i kraftigt trafikerade stråk, men också om bussens körvägar är krokiga eller gena. Avsaknaden av bussgator i Huddinge är en infrastrukturbrist som behöver åtgärdas. För att klargöra vilka sträckor som behöver åtgärdas behöver en kollektivtrafikstrategi arbetas fram.

De relationer som finns mellan stationer på samma linje inom pendeltågs- och tunnelbanesystemet i norrsydlig riktning är generellt goda. Brister finns dock även i norrsydlig riktning. Exempelvis Kungens kurva har i huvudsak god tillgänglighet med bil men brister i övriga trafikslag. Befintliga relationer mellan kollektivtrafiknoderna brister annars främst i tvärled.

Häradsvägen är idag relativt hårt belastad med risk för fördröjningar av busstrafiken som följd. Gatuutrymmet är begränsat och i närtid finns ingen möjlighet till separata busskörfält. Hur busstrafik framöver ska kunna trafikera främst Ågestavägen, Häradsvägen och Huddingevägen behöver utredas vidare. Gatuutrymme bör även säkras mellan Huddinge centrum och Rytthalsvägen för att framtida kollektivtrafik inte ska omöjliggöras. Kollektivtrafikstrategin bör studera möjligheterna till ett tydligt stombussnät vilket främjar hög turtäthet och hastighet. Lokala busslinjer har normalt inte samma behov av framkomlighet.

För att möjliggöra konkurrensfördelar gentemot biltrafiken krävs ett nytt förhållningssätt där busstrafiken ses som ett eget trafikslag med egna anspråk. Utrymmen behöver säkerställas för busstrafik på egen körbana, vilken när kapacitetsbrister uppstår kan byggas om till spårväg.

Glömstavägen trafikeras av stombuss 172 och flera lokala busslinjer. Genom förlängningen av linje 865 finns numer en direktkoppling mellan stadskärnorna och till den regionala stadskärnan Handen. Turtätheten på linjen är dock

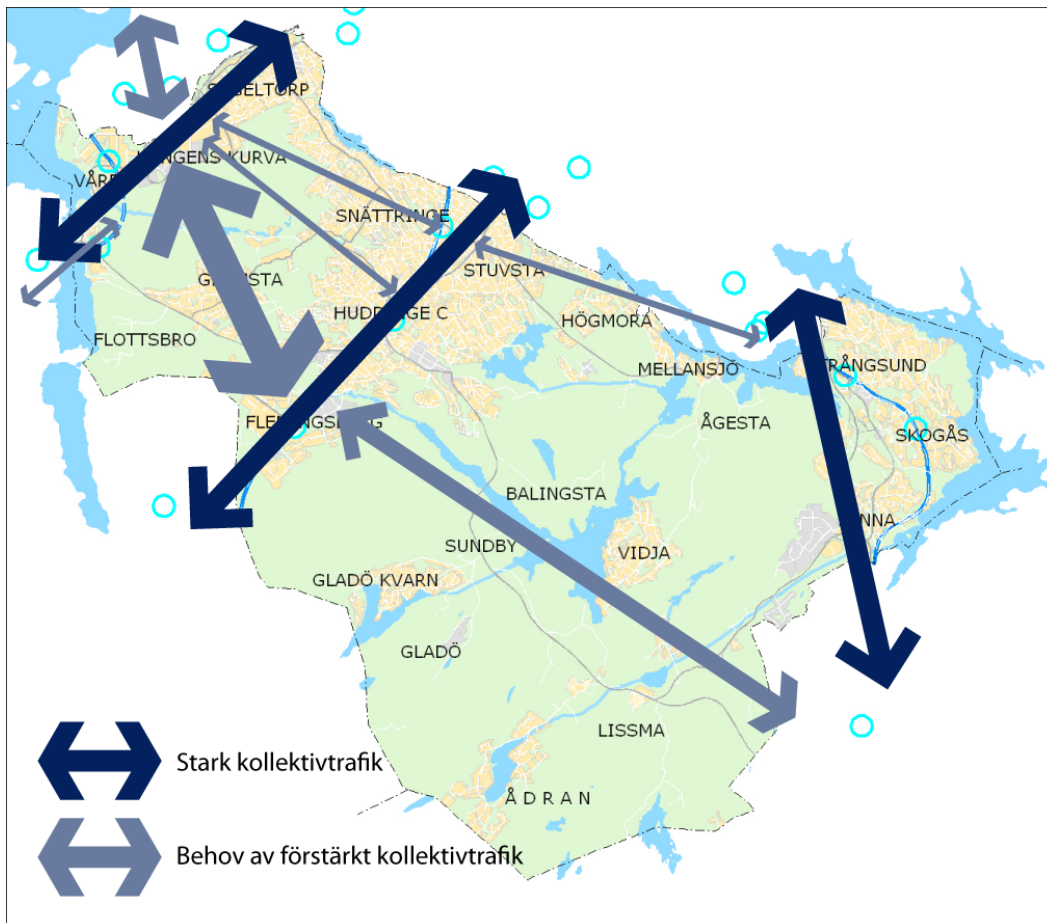
---

<sup>233</sup> Resvanor i Huddinge kommun, Trivector, PM 2009:11

<sup>234</sup> Genomförs av SL år 2011/2012

begränsad. Trafikantunderlaget för resor till och från de regionala kärnorna är relativt högt och potential finns för att föra över fler trafikanter till kollektivtrafiken. Stombusstråket mellan Flemingsberg och Kungens kurva är prioriterat. Reservat för Spårväg syds sträckning bör säkras genom att busskörfält tillskapas i den tänkta sträckningen. Relationen mellan de regionala kärnorna och övriga kollektivtrafikknutpunkter är viktig för att förtydliga de regionala kärnornas roll på Södertörn.

Vid förändrad infrastruktur kan befintliga noder komma att kompletteras med nya längs planerad sträckning av Spårväg syd. Ur ett transportperspektiv bör bebyggelseplaneringen stödja utvecklingen av nya kollektivtrafiknära lägen. I Glömstadalen finns en hög potential för att tillskapa en eller flera kollektivtrafikknutpunkter som kan anses vara kollektivtrafiknära<sup>235</sup>. Utifrån ett transporttekniskt perspektiv bör tät bebyggelse prioriteras och initialt försörjas med resursstark busstrafik. Utrymme bör också säkras för framtida behov att köra på egen bana i syfte att möjliggöra en framtida utbyggnad av spårväg i relationen.



Figur 55: Starka kollektivtrafiksamband och samband som behöver stärkas. (Cirklarna illustrerar spårbundna stationslägen.)

I en vidare blick finns delvis en korrelation mellan kommunens administrativa gräns och begränsade reserelationer till grannkommuner. Bättre samplanering

<sup>235</sup> Kollektivtrafiknära definieras i bilaga 7

krävs för förbättrade kollektivtrafikkopplingar till Södertörn och arbetsmarknaden i länets norra halva. Flertalet viktiga reserelationer kräver idag omstigning och byten vilket medför onödigt långa resor och låg kvalitet i relation till bilvägnätets gena förbindelser. Viktiga framtida kopplingar är bl.a. förstärkt relation mellan Kungens kurva – Flemingsberg – Handen, Flemingsberg – Arlanda, Kungens kurva – Kista/Häggvik. Delvis medför Förbifart Stockholm stärkta relationer för kollektivtrafikförbindelse men bidrar i huvudsak till ökad framkomlighet för biltrafiken.

### **Prioriteringar behöver göras**

Biltrafiken har genom 1900-talets planering medgett ett stort utrymme i den fysiska planeringen. Framkomlighets- och kapacitetsbrister i systemet finns, vilka delvis behöver byggas bort. Med hänsyn till att en ökad kapacitet i vägsystemet medför en ökad efterfrågan av bilister, bör förstärkningar ske med försiktighet. Störst brist i systemet finns i den öst-västliga relationen på Södertörn, med starka begränsningar. Södertörnsleden förväntas förbättra denna relation avsevärt. Därutöver finns ett behov av enskilda punktinsatser. Som helhet bör dock en omfördelning av resor och transporter med bil till andra trafikslag möjliggöra att befintligt vägnät inom en överskådlig framtid fyller dess funktion. I enskilda länkar, framförallt på det kommunala huvudgatunätet, finns behov av att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket kan medföra försämrad framkomlighet för biltrafiken på grund av utrymmesbrist.

Inom kommunen finns ett flertal omvandlingsområden som består av enskilda bostads- och småhus, tidigare främst för sommarstugebebyggelse. I takt med regionförstoring har dessa successivt omvandlats till permanentboende. Bostadsområden så som Vidja, Gladö kvarn, Lissma, Ådran saknar i dagsläget förutsättningar för att utvecklas till områden som understödjer en hållbar transportförsörjning.

Begränsningar finns även i områden så som västra Snättringe, Högmora och Mellansjö. Befintlig bebyggelsestruktur medger inte utrymme för prioriterad kollektivtrafik. Dessa områden bör ur ett transportperspektiv inte fortsatt utvecklas för enskilt boende. De geografiska förutsättningarna möjliggör inte en utveckling där tillräckligt trafikantunderlag kan uppnås för en attraktiv kollektivtrafik. Lokaliseringen av områdena innebär allt för långa avstånd till befintlig tät kollektivtrafik, service, handel etc. Dessa områden bör fortsatt kollektivtrafikförsörjas för att mata de kollektivtrafikstarka noderna. Dock medför ökad bebyggelse här inte ett tillräckligt bra underlag för ökad andel kollektivtrafik. Områdena utgör en bebyggelse reserv som på lång sikt behöver kollektivtrafikförsörjas på ett effektivt sätt. Viktigt är därför att inte bygga bort möjligheten till eget utrymme för kollektivtrafik.

Undermåliga relationer är påtagliga mellan kommunens centrala och östra delar, (Trångsund och Skogås) vilket begränsar tillgängligheten. Restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik är hög, vilket medför att en resa med bil är avsevärt snabbare. Befintliga förbindelser går via Farsta och Lännavägen, med begränsade kopplingar. Potentialen för utveckling av täta kollektivtrafikstråk i dessa stråk är relativt låg. Naturskyddsområden begränsar/omöjliggör förtätning för fler kollektivtrafiknoder längs Lännavägen. I höjd med Ågestavägen ligger

begränsningen främst i befintlig utglesad villabebyggelse. I dessa relationer bör främst stombussnätet utvecklas med tät trafik och begränsat antal stopp längs vägen, kompletterad med lokala förbindelser.

Kollektivtrafiken är prioriterad mellan noderna. Detta medför att även områden mellan utpekade noder kommer att dra nytta av förbättrad kollektivtrafik. Andra relationer med kollektivtrafik är dock inte prioriterad. I geografiskt avskilda områden ska kollektivtrafik medges motsvarande dagens utbud. Befolkningsunderlaget i dessa områden stödjer inte och förväntas inte i framtiden stödja tätare trafikering.

Gång- och cykelvägnätet är prioriterat inom de kollektivtrafknära områdena. Utbyggnad för tillgänglig lokal gång- och cykeltrafik är en förutsättning för att stödja kollektivtrafikens ökande marknadsandelar. I andra hand är de regionala cykelstråken prioriterade för utbyggnad. Nätet ska främst möjliggöra goda cykelförbindelser till och från noder inom kommunen och grannkommuner. En konsekvens av uttalad prioritering är att gång- och cykelvägar som inte ökar tillgängligheten till stationer eller binder samman stråk mellan noder i kommunen inte är prioriterade. Undantag kan dock uppkomma i form av exempelvis säkra skolvägar. Huddinge kommuns cykelplan tydliggör kommunens utbyggnadsbehov.

## 11. Bilaga 6 – Mål och mått

I denna bilaga ges förslag på mål och mått som kan användas för uppföljning av trafikstrategin. Det finns fler tänkbara mål och mått. I arbetet med att fastställa hur uppföljning ska ske bör ett urval och en konkretisering av föreslagna mått göras.

Målsättningen har varit att få fram mätbara mål. Med hjälp av de mätbara målen skapas möjlighet att följa upp den strategiska inriktningen och utvecklingen mot visionen<sup>236</sup>. Genom uppföljning kan vi se om vi rör oss i rätt riktning mot våra mål och framtagna vision.

Föreslagna mål kan behöva utvecklas och utvärderas över tiden. Ny forskning, nya möjligheter till uppföljning, nya krav m.m. kan ge upphov till behov av revidering.

### Innehållsförteckning

---

<b>11. Bilaga 6 – Mål och mått</b>	<b>143</b>
11.1. Mål och mått för trafik- och bebyggelseplanering	145
11.2. Mål och mått för Huddinges stads- och gaturum	146
11.3. Mål och mått för trafiksystemet	147
11.4. Mål och mått för resor och transporter	148
11.5. Mål och mått för tillgänglighet	149
11.6. Mål och mått för trygghet	150
11.7. Mål och mått för trafiksäkerhet	151
11.8. Mål och mått för miljöpåverkan och hälsa	152

---

<sup>236</sup> Se kapitel 2





### 11.1. Mål och mått för trafik- och bebyggelseplanering

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för kommunens trafik- och bebyggelseplanering i mål och mått.

Trafik- och bebyggelseplanering	
	Mått:
Gemensamt:	Transportsystemet ska stödja förtätade bebyggelseområden.
	<p>De tätbebyggda områdena ska planeras så att de prioriterar resurssnåla resor och transporter.</p> <p>Andel tillkommande bostäder i kollektivtrafiknära<sup>237</sup> läge</p> <p>Andel yrkesverksamma i kollektivtrafiknära<sup>238</sup> lägen</p> <p>Andel nytillkommande eller omlokaliserad service som lagts inom 200 m radie från station<sup>239</sup></p> <p>Andel bebyggelse som tillkommit i utpekade lägen för att understödja ökad turtäthet samt utbyggnad av kollektivtrafiksystemet<sup>240</sup></p>

Figur 56: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för trafik- och bebyggelseplanering samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

<sup>237</sup> För definition av kollektivtrafiknära läge se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

<sup>238</sup> För definition av kollektivtrafiknära läge se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

<sup>239</sup> För motivering av avståndet se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

<sup>240</sup> För definition av kollektivtrafiknära läge se bilaga 7, Potential i stationsnärlighet

## 11.2. Mål och mått för Huddinges stads- och gaturum

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för kommunens stads- och gaturum i mål och mått.

Huddinge kommuns stads- och gaturum		
	Mål:	Mått:
Gemensamt:	En tätare struktur minskar rese- och transportbehovet. En funktionsblandad bebyggelse skapar förutsättningar för liv och rörelse vilket medför en mer attraktiv stadsmiljö. Transportsystemet ska stödja förtätade bebyggelseområden.	
	Stadsplaneringen ska förtäta, lokalisera och blanda olika funktioner så att en variation uppnås. Bebyggelse och transportsystem ska utformas gemensamt så att stadsmiljön som helhet bidrar till en attraktiv stad.	Se "Trafik- och bebyggelseplanering"
Bil:	Med mindre ytkrävande lösningar för den motordrivna fordonstrafiken skapas utrymme för andra transportslag vilket skapar en bättre jämvikt i transportsystemet. Markparkeringar för bil kan dominera stadsmiljön och vara förfulande.  Yteffektiva lösningar för bilparkering ska möjliggöra för bättre disponering av den tillgängliga marken och skapar förutsättningar för en tryggare offentlig miljö.	
	Det utrymme den motordrivna trafiken kräver ska anpassas enligt livsrummodellen <sup>241</sup>	Yta för bilväg per invånare.
	Parkering för bil ska samlokaliseras i yteffektiva lösningar	Andel parkeringsplatser i markplan respektive i planskilda lösningar.  Andel samutnyttjande parkeringsplatser.

Figur 57: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för den fysiska strukturen samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

<sup>241</sup> TRASTs definition. En indelning av stadsmiljön i tre olika "rum". *Frirummet* är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. *Mjuktrafikrummet* omfattar större delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. *Transportrummet* består av gator där person- och godstransport prioriteras; trafikleder, motorvägar eller spårvägar.

### 11.3. Mål och mått för trafiksystemet

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för trafiksystemet i mål och mått.

Trafiksystem		
	Mål:	Mått:
Gång:	Vägnätet för gående ska vara tydligt utformat. Det ska vara enkelt för alla gående att orientera sig och röra sig längs gångstråken. Utformningen av nätet ska erbjuda hög kvalitet året runt.	
	Ett gångvägnät som är heltäckande, bekvämt, kontinuerligt, gent och med god ytstandard.	Genhetsknot för gångnätet från bostaden till viktiga målpunkter.  Andel av gångnätet som har god ytbelägningsstandard.
Cykel:	Vägnätet för cyklister ska hålla hög kvalitet för såväl lokala som regionala cykelresor. Som cyklist ska det vara enkelt att röra sig i trafikmiljön med tydliga stråk. Vid varje målpunkt ska det vara möjligt att utan hinder parkera cykeln i välutformade cykelställ.	
	Cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, kontinuerligt, gent och med god ytstandard.	Genhetsknot för cykelnätet från bostaden till viktiga målpunkter.  Andel av cykelnät som har god ytbelägningsstandard.  Andel allmänna cykelställ med möjlighet att låsa fast cykelns ram.  Andel allmänna cykelställ med väderskydd
Kollektivtrafik:	Kollektivtrafiken ska vara det mest attraktiva färdssättet för resor (över 2 km) inom länet. Som resenär ska nätet upplevas som snabbt, tydligt och effektivt.	
	Ett kollektivtrafiknät som är konkurrenskraftigt, effektivt och ger god framkomlighet. Utbudet av kollektivtrafik ska ge boende/verksamma/besökare resmöjligheter av god kvalitet.	Punktlighet, andel kollektivtrafik i tid.  Turtäthet, stombussar avgångar/timme.  Medelhastighet för stombussar i relation till skyltad hastighet.

Figur 58: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för trafiksystemet samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

### 11.4. Mål och mått för resor och transporter

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för resor och transporter i mål och mått.

Resor och transporter		
	Mål:	Mått:
Gemensamt:	Genom ett mer resurssnålt utnyttjande av trafiksystemet samt dess resor och transporter minskar dess negativa konsekvenser. Målet uppnås genom att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar och att andelen biltrafik minskar.	
	En Färdmedelsfördelning som medför att transportsystemet nyttjas resurssnålt.  Resurssnåla resor och transporter ska prioriteras.	Antal resor, reslängd och färdmedelsfördelning.
Kollektivtrafik:	Kollektivtrafikandelen ska öka. Genom att öka andelen kollektiva resor minskar det individuella resandet med bil samt dess negativa påverkan.	
	Andelen resor som sker med kollektivtrafik ska öka.	Andel resor som sker med kollektivtrafik per invånare.
Gods:	Huddinge kommun ska verka för en omflyttning till järnväg för längre godstransporter. I de centrala delarna kan det bli aktuellt med mindre fordon. (Godstrafiken på väg medför negativ klimatpåverkan samt tar stort utrymme i anspråk såväl i rörelse som vid uppställning.)	
	Andelen godstrafik på järnväg ska öka  Godstrafik med lastbil som står i konflikt med stadens attraktivitet ska minska.	Andel gods till och från kommunen som huvudsakligen transporteras via järnväg respektive väg.  Andel leveranser till butiker som sker med tung lastbil.

Figur 59: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för resor och transporter samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

### 11.5. Mål och mått för tillgänglighet

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för tillgänglighet i mål och mått.

Tillgänglighet		
	Mål:	Mått:
Gemensamt:	Transportsystemet ska vara uppbyggt för att tillgodose alla individers behov av tillgänglighet. Resurssnåla transporter är prioriterade varför dessa gruppers behov av tillgänglighet är prioriterat i form av genhet och kvalitet. Utformning, drift och underhåll ska utgå från de svagaste grupperna.	
	God framkomlighet för resurssnåla transporter. Tillgängligheten ska vara acceptabel för alla.  Samtliga grupper ska ha tillgång till transportsystemet och grupper med särskilda behov ska speciellt beaktas.	Nyckeltal för drift och underhåll.  Antalet hållplatslägen som anpassats för funktionshindrade enligt regelverk.
Gång:	För gångtrafiken ställs höga krav på tillgänglighet. Det ska vara lätt att röra sig som gående med hög grad av genhet och kvalitativt säkrade gångytor hela vägen från start till och med målpunkt.	
	God tillgänglighet för gångtrafiken till viktiga samhällsfunktioner. Enkelt avhjälpta hinder ska vara åtgärdade senast 2015.	Andel av gångpassagera som är tillgänglighetsanpassade enligt ALM <sup>242</sup> .  Andel fastigheter i kommunen som är anslutna till gångnätet så att de uppfyller PBL:s tillgänglighetskrav <sup>243</sup> .
Cykel:	För cykeltrafiken är tillgängligheten beroende av gena, sammanhängande och säkra cykelstråk med god orienterbarhet. Primärt är möjligheten att på ett säkert sätt parkera cykeln i direkt anslutning till målpunkten.	
	God tillgänglighet för cykeltrafiken till viktiga samhällsfunktioner.	Avstånd till cykelparkeringar vid viktiga målpunkter (andel som har <50 m).

Figur 60: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för tillgänglighet samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

<sup>242</sup> ALM (Tillgänglighet på allmänna platser)

<sup>243</sup> PBL (Plan- och bygglagen)

### 11.6. Mål och mått för trygghet

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för trygghet i mål och mått.

Trygghet		
	<i>Mål:</i>	<i>Mått:</i>
Gemensamt:	Alla individer som rör sig i Huddinges offentliga miljöer ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt.	
	Andelen personer som känner sig trygga i stadens offentliga rum ska vara hög.	Andel boende som upplever trygghet och trivsel relaterat till trafiken.
Bytespunkt:	Bytespunkter för kollektivtrafiken ska särskilt inbjuda till vistelse och upplevas som trygga och attraktiva. Med hänsyn till den betydelse en bytespunkt har för den totala resan ska dessa ingjuta en högre grad av trygghetskänsla för resenärerna än omgivande trafiksystem.	
	Bytespunkter ska upplevas som mycket trygga av alla resenärer.	Andel resenärer och andra besökare som upplever att det är tryggt på bytespunkten.

Figur 61: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för trygghet samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

### 11.7. Mål och mått för trafiksäkerhet

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för trafiksäkerhet i mål och mått.

Trafiksäkerhet	
<i>Mål:</i>	<i>Mått:</i>
Gemensamt:	Alla trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas svårt eller dödas till följd av en trafikolycka. Olyckor med lindrigt skadade trafikanter som följd accepteras men ska minimeras.
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till hög trafiksäkerhet.	Antal döda, enligt STRADA Antal allvarligt skadade, enligt STRADA Antal lindrigt skadade, enligt STRADA.

Figur 62: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för trafiksäkerhet samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning

### 11.8. Mål och mått för miljöpåverkan och hälsa

I nedanstående tabell konkretiseras Huddinge kommuns strategi för miljöpåverkan i mål och mått.

Miljöpåverkan och hälsa	
Mål:	Mått:
Gemensamt:	Transportsystemet ska möjliggöra en hållbar utveckling genom minimerad negativ påverkan på klimat och miljö. Behovet av att resa och transportera varor ska tillgodoses med energieffektiva färdmedel. Byggnation, drift, underhåll och eventuell rivning av transportnät ska ske med beaktande av dess påverkan på klimat och miljö.
Energieffektiviteten i transportsystemet ska vara hög.	Mängd utsläpp av växthusgaser <sup>244</sup> från fordonstrafiken per invånare och år.
Utsläppen av skadliga ämnen och negativ påverkan i form av buller och störningar ska hålla sig inom gräns- och riktvärden.	Antal boende/gator med överskridande av miljökvalitetsnormen för utomhusluft.
Transportsystemets klimatpåverkan ska minska. Resande ska ske klimatsmart.	Antal boende/gator med överskridande av riktvärden för utomhusbuller.
Transportsystemet ska medverka till en god hälsa.	Mängd använd vägsalt per invånare.
Drift och underhåll av transportsystemet ska ske med minimerad påverkan på natur.	Inget förorenat dagvatten. Riktlinjer i Huddinge kommuns dagvattenstrategi ska följas

Figur 63: Tabell över Huddinge kommuns strategiska mål för miljöpåverkan och hälsa samt mått som om de uppfylls bidrar till önskad inriktning.

<sup>244</sup> Koldioxidekvivalenter eller CO<sub>2e</sub> är en enhet för hur mycket växthusgaser som släpps ut. Gasen kan vara vilken växthusgas som helst, men mäts alltid i den mängd koldioxid som ger samma klimatpåverkan. Exempelvis ger ett kilogram metangas 21 kg koldioxidekvivalenter.



## 12. Bilaga 7 – Potential i stationsnärhet

Efterfrågat rese- och transportbehov ställer krav på att den fysiska planeringen stödjer transportplaneringen för att kunna tillgodose efterfrågad önskad mobilitet. Utifrån tidigare forskning och externa referenser definieras i denna bilaga vad som kan betraktas som kollektivtrafiknära bebyggelse samt hur Huddinges bebyggelseplanering ur ett transportperspektiv bör förhålla sig till trafiksystemet. Bilagan är ett ingående underlag för Trafikstrategins *kapitel 4*, Strategi för trafik- och bebyggelseplanering.

### Innehållsförteckning

---

<b>12. Bilaga 7 – Potential i stationsnärhet</b>	<b>153</b>
12.1. Inledning	155
12.2. När är bebyggelse kollektivtrafiknära?	156
12.3. Stationsnärhetsprincipen	159
12.4. Rekommenderade avstånd	161



## 12.1. Inledning

Huddinge kommun tillhör Stockholms län och är en del av en växande storstadsregion. I närheten av en storstad kan människor bo i en kommun, arbeta i en annan och ha fritidsaktiviteter i en tredje. Avstånd mellan bostad, arbetsplats och andra resmål kan därmed vara långa, vilket medför ett stort resbehov. För att skapa förutsättningar för den mobilitet invånarna efterfrågar måste önskad tillgänglighet tillgodoses genom den fysiska planeringen.

Befintligt transportsystem är till stora delar uppbyggd kring bilen som huvudsakligt transportslag. Bilresor medför ett antal kända negativa konsekvenser. Förutom miljöpåverkan genom utsläpp av klimatgaser medför massbilism problem med buller, luftföroreningar, trängsel och trafiksäkerhet.

Med ekonomiska styrmedel kan valet av transportslag och valet att resa påverkas. Att minimera det totala res- och transportarbetet bidrar till minskad trängsel och minskade miljöeffekter. I övrigt finns det två huvudsakliga sätt att minska transportsektorns negativa miljöeffekter:

1. Förbättrad teknik och ökad andel koldioxidneutral energi
2. Omfördela resor och transporter från bil, lastbil och flyg till mer miljöanpassade färdmedel.

Tvågradersmålet<sup>245</sup> innebär att utsläppen av växthusgaser måste reduceras med 85 % fram till år 2050. Förbättrad teknik och ökad andel koldioxidneutral energi kan i viss utsträckning bidra till att lösa problemen men klarar inte enskilt att uppnå önskad reduktion. För att uppnå målet krävs att ny teknik kombineras med förändrade rese- och transportmönster.<sup>246</sup>

**För den enskilde resenären är tidsåtgång och komfort avgörande vid val av transportmedel.** Av det skälet väljer många att färdas med bil till och från olika målpunkter. För att kollektiva trafikmedel ska kunna konkurrera med bilen krävs att<sup>247</sup>:

- stationen/hållplatsen ligger optimalt i förhållande till målpunkten
- antal byten är få
- gångavstånden små
- stor del av restiden sker med det snabbaste och mest bekväma transportmedlet, vilket är tåg

---

<sup>245</sup> Tvågradersmålet har antagits av EU som ett riktmärke och har även varit utgångspunkt för regeringensvetenskapliga råd om klimatfrågor. (Miljövårdsberedningen, 2007).

<sup>246</sup> Förnybara drivmedels roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan, Rapporter från riksdagen 2007/08:RFP

<sup>247</sup> Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

Vad som påverkar resandet och individens val av färdmedel baseras på ett antal komplexa och samspelande faktorer. Valet av transportslag baseras bl.a. på kommunens struktur och funktionsblandning, stationers läge, trafiksystemets utformning, socio-ekonomiska faktorer och tillgängliga parkeringsplatser. Det faktiska avståndet till tillgänglig kollektivtrafik är dock den faktor som empiriskt visat sig medföra störst positiv effekt på resande med kollektivtrafik.<sup>248</sup>

Genom att samordna bebyggelseplaneringen och transportplaneringen kan förutsättningar skapas för den enskilde individen att själv välja färdmedel. Att bygga bostäder och arbetsplatser kollektivtrafiknära medför normalt god tillgänglighet för både bil och kollektiva färdmedel. De kollektiva färdmedlens konkurrenskraft ökar och förutsättningar skapas för en frivillig överflyttning till kollektivtrafik. Tillgängliga färdmedel kan därmed konkurrera på mer jämlika villkor vilket sammantaget medför ett för samhället mer hållbart transportmönster.

### **12.2. När är bebyggelse kollektivtrafiknära?**

Vid angivande av avstånd på en övergripande nivå tillämpas både verkliga avstånd och radiella avstånd (så kallade ”fågelavstånd”). Definitionen av vad som är kollektivtrafiknära varierar i olika sammanhang från tiotals meter upp till flera kilometer. För enskilda, exempelvis handikappade och äldre, kan avstånd över 100 meter upplevas som alltför långa för att en målpunkt ska definieras som nära. För andra individer kan gångavstånd upp till ett par kilometer upplevas tillgängligt och acceptabelt för dagliga resor.

I början av 80-talet introducerades den så kallade 400-metersregeln i PLANK, ett planeringsunderlag för kollektivtrafik.<sup>249</sup> Måttet är verkligt avstånd och används fortfarande som en generell tumregel för god tillgänglighet till en station, bland annat av SL.<sup>250</sup> Vägverket och Banverket (nuvarande Trafikverket) har tidigare angett att ett område inom ett radiellt avstånd på 2-3 km från en station kan ses som stationsnära.<sup>251</sup> Avståndet baseras på en värdering av vad som kan anses vara ett rimligt cykelavstånd. I många andra olika sammanhang används det radiella avståndet 1 000 meter som ett acceptabelt avstånd för olika målpunkter och funktioner.<sup>252</sup>

Olika avstånd tillämpas i skiftande sammanhang gällande vad som kan definieras som ett kollektivtrafiknära läge. Många gånger baseras valda avstånd på antaganden av hur långt individer kan antas vara villiga att gå eller cykla till en station som del av dagligt resande. Endast ett fåtal empiriska studier har genomförts över hur resandet fördelas på olika trafikslag baserat på faktiska avstånd mellan stationslägen och närliggande bostäder eller arbetsplatser.

---

<sup>248</sup> Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

<sup>249</sup> Transportforskningsdelegationen, 1981.

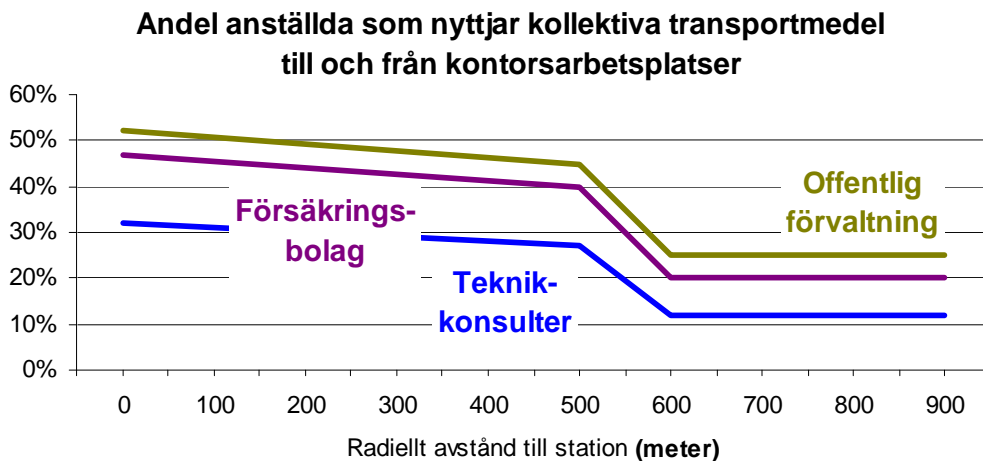
<sup>250</sup> RIPLAN, SL, 2008

<sup>251</sup> Stationsnära läge, Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket, 2010 (verkligt avstånd)

<sup>252</sup> Katarina Schylberg, Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden, 2008

Den stad som i modern tid med störst medveten påverkan och framgång arbetat med stationsnära planering är Köpenhamn. Grunden till ”Stationsnærhedspolitikken” lades redan 1947 i stadens fingerplan och har därefter genomsyrat den regionala planläggningen av huvudstadsområdet.<sup>253</sup> ”Stationsnærhedspolitikken” grundar sig i uppfattningen att den fysiska planeringen måste skapa förutsättningar för att kunna tillgodose individens behov av resande. Vidare är ”Stationsnærhedspolitikken” ett krav för att säkra att stadens utbyggnad sker samordnat med en integrerad transportplanering.

Den danska studien *Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund och effekter* påvisar att om bostäder och arbetsplatser anläggs inom en radie av 600 meter<sup>254</sup> från en station är chansen att individer ställer bilen och istället åker kollektivt som störst.<sup>255</sup> (Detta gäller inte för busshållplatser utom endast stationer för tåg.)



Figur 64: Andel anställda som nyttjar kollektiva färdmedel till och från kontor<sup>256</sup> Undersökningen baseras på studier av 22 000 anställdas resor vid 52 större arbetsplatser i Danmark.

Den trafikala effekten av stationsnära arbetsplatslokalisering är avhängd på gångavståndet till stationen samt hur hög turtäthet tåget har. **Nærhetseffekten till stationen avtar generellt kraftigt när arbetsplatsen ligger längre än 5-600 meter från stationen.**<sup>257</sup> I Danmark kom man fram till att det är ungefär dubbelt så många som nyttjar kollektivtrafik jämfört med bil för sina resor då en arbetsplats eller bostad är stationsnära.

<sup>253</sup> Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

<sup>254</sup> En radie på 600 meter motsvarar ett verkligt gångavstånd på cirka 1 000 meter. (Köpenhamns regionplan 1989)

<sup>255</sup> Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

<sup>256</sup> Miljøministeriet, Fingerplan 2007 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, baserat på Hartoft-Nielsen

<sup>257</sup> Radiellt avstånd, Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

Stationsnära bostadslokalisering medför ökad andel kollektivtrafik men effekterna är mindre och mer osäkra än för arbetsplatslokalisering. **För varje stationsnära boende, (bostad inom 5-600 meters radie från station), sparas 5 kilometer daglig bilkörning i förhållande till om bostäder placeras icke-stationsnära.**<sup>258</sup> Generellt minskar transportarbetet om bostäder lokaliseras nära centrum och stationen.

**Det finns inte motsvarande empiriska bevis för ökad andel kollektivtrafik vid vältrafikerade bussterminaler.** Busshållplatser för bussar med direktförbindelse till tågstationen tycks inte öka det omland där den stationsnära effekten med ökat kollektivt resande kan konstateras.<sup>259</sup> Däremot finns det en stadsutvecklingspotential kring centralt placerade bussterminaler med regional räckvid, vilket stödjer en ökad andel kollektivt resande.<sup>260</sup>

Såväl nationellt som internationellt finns ett stort antal regioner och städer som på olika sätt aktivt tillämpar stationsnärhetsprincipen i den fysiska planeringen. I Sverige sker det mest ambitiösa arbetet i Skånes län. Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne och Trafikverket genomförde under våren år 2009 en studie om den fysiska stadsstrukturens påverkan av det kollektiva resandet.<sup>261</sup> Studien påvisade bl.a. att 80 % av marken inom 1 kilometer från Skånes tågstationer i dagsläget är obebyggd. De avstånd för stationsnära bebyggelse som studien lyfter fram baseras på den danska forskningen. Personalintensiva arbetsplatser i Skåne ska lokaliseras inom gångavstånd (max radie 600 m) från stationen och bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (radie 1-2 km) från stationen.<sup>262</sup>

---

<sup>258</sup> Katarina Schylberg, Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden, 2008

<sup>259</sup> Katarina Schylberg, Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden, 2008

<sup>260</sup> Robert Donphy & Douglas Porter, Manifestations of Development Goals in Transit-Oriented Projects, 2006

<sup>261</sup> <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/Pages/index.aspx>

<sup>262</sup> Stationsnära läge, Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket, 2010

### **12.3. Stationsnärhetsprincipen**

Principen med kollektivtrafiknära bebyggelse är en selektiv lokaliseringspolitik som syftar till att rese- och transportrelaterade funktioner lokaliseras till kollektivtrafiknära lägen och därmed medges optimal tillgänglighet med kollektivtrafik. Stationsnärhetsprincipen har såväl trafikala, ekonomiska, miljömässiga som sociala mål<sup>263</sup>:

- Att säkra mobilitet och tillgänglighet till centrala stadsfunktioner för alla.
- Att främja en frivillig överflyttning från bil till kollektivtrafik.
- Att avlasta vägnätet, minska trängsel och säkra framkomlighet.
- Att begränsa resor och transporters miljöbelastning.
- Att understödja ekonomin för kollektiv trafik.
- Att motverka bebyggelse i gröna kilar.
- Att begränsa bebyggelsens utbredning.

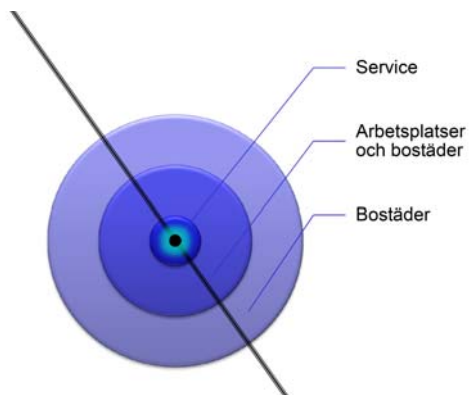
Effektiv markanvändning innebär att aktiviteter koncentreras inom gångavstånd till stationen samtidigt som tillgängligheten till stationen som lokal målpunkt förbättras. För att möjliggöra alternativa resmönster behöver kollektivtrafikens stationer och dess närmaste omgivning omvandlas till lokalt tillgängliga målpunkter, integrerade i det urbana sammanhanget.<sup>264</sup> Verksamheter och bostäder skapar ett resandeunderlag och medför urban densitet. Genom en funktionsfördelning mellan service, arbetsplatser och bostäder i närhet till stationen skapas en blandad struktur vilken medför en positiv spiral för fortsatt ökat kollektivt resande.

---

<sup>263</sup> Peter Hartoft Nielsen, Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet, 2002

<sup>264</sup> Katarina Schylberg, Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden, 2008

## Bilaga 7: Potential i stationsnärhet



**Figur 65:** Stationsnärhetsprincipen; Lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder (Källa: Joel Hansson, Trivector, presentation 2010)



**Figur 66:** Kollektivtrafikhäna lokalisering medför ömsesidiga nyttor (Källa: Joel Hansson, Trivector, presentation 2010)



#### 12.4. Rekommenderade avstånd

Ovanstående resonemang och referenser ligger till grund för de definitioner av kollektivtrafiknära lägen som tagits fram för bebyggelseplaneringen i Huddinge kommun. I detta kapitel definieras vad som kan betraktas som kollektivtrafiknära lägen samt de avstånd som ur transportperspektiv ska gälla för bebyggelseplaneringen i Huddinge kommun.

##### Definition av avstånd

Avstånd till kollektivtrafik definieras radiellt, genom så kallade fågelavstånd<sup>265</sup>.

Avstånd = Fågelavstånd
------------------------

Avstånd medför en relativt grov indikering på vad som är verkligt gångavstånd. Fördelen är dock att den är en långsiktig konsekvent definition vilken möjliggör framtida integrering och utveckling av det område som definieras som kollektivtrafiknära. Exempelvis skapas förutsättningar för förbättrad tillgänglighet av gång- och cykelvägnätet till och från stationen vilket kan medföra att det verkliga avståndet förkortas.

##### Mycket kollektivtrafiknära läge

Områden med omedelbar närhet till en station i spårsystemet med hög turtäthet.

Avstånd upp till 600 meter
----------------------------

Områden med mycket hög tillgänglighet till kollektivtrafik, definierade som stadsbyggd, vilka människor kan nå till fots eller med cykel.

- Personalintensiva arbetsplatser<sup>266</sup> lokaliseras inom gångavstånd, (högst avstånd 600 meter<sup>267</sup>), från stationen. Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel.
- Tät bostadsbebyggelse<sup>268</sup> lokaliseras inom gångavstånd, (högst avstånd 600 meter), från stationen. Bebyggelsen bör vara som tätas i nära anslutning till stationen.
- Service, såväl offentlig som kommersiell, och viktiga målpunkter lokaliseras i direkt anslutning, (högst avstånd 200 meter<sup>269</sup>), till stationen. Service förstärker knutpunktens roll vilket medför att denna nyttjas på väg till och från stationen.

---

<sup>265</sup> Fågelvägen \* 1,3 = verkligt gångavstånd (SL, Riplan 2008)

<sup>266</sup> Personalintensiv arbetsplats kan anses ha högst 25 kvm BTA/anställd, [www.av.se](http://www.av.se). Ju personaltätare och besöksintensivare desto bättre.

<sup>267</sup> Peter Hartoft-Nielsen, Stationsnärhetspolitiken i hovedstadsområdet, 2002

<sup>268</sup> Tät bostadsbebyggelse anses vara; flerbostadshus med minst 3 våningar, ref Riplan 2008. I Huddinge kommun bör man dock eftersträva ännu tätare bebyggelse. Så högt exploateringsstal som möjligt bör eftersträvas.

<sup>269</sup> Trast utgåva 2

### **Kollektivtrafiknära läge**

Områden med god närhet till en station i spårsystemet med hög turtäthet.

Avstånd upp till 1200 meter

Områden som har ett kollektivtrafiknära läge definierade som områden där människor kan nå stationen med matarbuss, cykel eller till fots.

- Bostadsbebyggelse<sup>270</sup> lokaliseras inom ett avstånd högst 1200 m<sup>271</sup> från stationer i spårsystemet. Bebyggelsen bör vara som tätas i nära anslutning till stationen.
- Mindre personalintensiva arbetsplatser<sup>272</sup> kan lokaliseras inom ett avstånd högst 1200 m från stationer i spårsystemet.

### **Kollektivtrafikanslutna lägen**

Områden med acceptabel närhet till en station i spårsystemet med hög turtäthet.

Avstånd upp till 2000 meter

Stråk och områden som människor kan nå med matarbuss, på cykel eller eventuellt till fots.

- Mindre tät bostadsbebyggelse<sup>273</sup> och arbetsplatser med mycket låg personaltäthet<sup>274</sup> lokaliseras inom cykelavstånd, (upp till 2 kilometers avstånd), från stationen.<sup>275</sup>

### **Bostadsbebyggelse i anslutning till övrig kollektivtrafik**

Mark i anslutning till hållplatser för lokal busstrafik, direktbussar, stombussar eller annan busstrafik definieras ej som kollektivtrafiknära lägen.

Stombussar är linjer av expresskaraktär med hög turtäthet, vilket medför att dess hållplatslägen skulle kunna förväntas medföra stationsnärhetseffekter med ökad kollektivtrafikandel. Någon sådan finns dock ej påvisad. Lokalisering av stombusslinjers hållplatslägen kan ändras geografiskt över tiden och turtätheten variera, vilket gör dessa mindre pålitliga för individen och ur planeringssammanhang.

Stombusslinjer och så kallad Bus Rapid Transport (BRT)<sup>276</sup> kan anläggas i syfte att skapa ett resandeunderlag för en framtida utbyggnad av linjesträckningen till spårbunden förbindelse. I dessa fall definieras dess hållplatslägen motsvarande

---

<sup>270</sup> Det viktiga här är att inte bygga med för låg täthet. Här skulle motsvarande trevåningshus flerbostadhus kunna accepteras. Som tätast bör det vara i mycket kollektivtrafiknära läge.

<sup>271</sup> SLL, RUFS, 2010

<sup>272</sup> Personalintensiv arbetsplats kan anses ha högst 25 kvm BTA/anställd , [www.av.se](http://www.av.se).

<sup>273</sup> Typbebyggelse för mindre tät bostadsbebyggelse anses vara; parhus/radhus.

<sup>274</sup> Om en arbetsplats har 100 kvm BTA/anställd eller mer kan denna anses ha låg personaltäthet.

<sup>275</sup> Den goda staden, Kollektivtrafiken som norm, Banverket, Vägverket m.fl.2009

<sup>276</sup> BRT kan beskrivas som ett system för moderna bussar med särskilda körfält, integrerade hållplatser, anpassade it-lösningar och effektiv linjedragning. ”Tänk spårväg, kör buss”

spårbundna stationslägen. Bebyggelseplaneringen bör därmed tillskapa underlag för kollektivt resande genom utbyggnad av service, arbetsplatser och bostäder motsvarande som i anslutning till stationer i det spårbundna systemet.

**Områden utan god tillgång till kollektivtrafik**

Ur ett transportperspektiv ska nyexploatering endast tillåtas i områden som kan definieras som kollektivtrafiknära eller mycket kollektivtrafiknära.



### 13. Bilaga 8 – Förankring

Trafikstrategin har arbetats fram förvaltningsövergripande inom Huddinge kommun med kontinuerliga möten inom arbetsgruppen. Samråd har skett med berörda för att tillföra och säkerställa strategins kunskap och acceptans. Under arbetets gång har tre seminarier genomförts:

- 10 augusti 2009, genomfördes ett seminarium för Samhällsbyggnadsnämnden där syftet med trafikstrategin förankrades
- 10 februari 2010 genomfördes ett seminarium för tjänstemän på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt Kommunstyrelsens förvaltning. Syftet var att få in synpunkter på dagens situation samt identifiera önskad utveckling av trafikala frågor.
- 30 november 2011 genomfördes ett seminarium för tjänstemän på Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt Kommunstyrelsens förvaltning. Syftet med detta seminarium var att få in synpunkter på trafikstrategin som helhet.

I ett inledande skede togs en kommunikationsplan fram för att uppnå Huddinge kommuns vision om delaktighet; ”Alla som bor eller verkar i Huddinge ska kunna vara informerade om vad som händer i kommunen samt kunna påverka det.” Följande har utförts i syfte att nå ut till allmänheten, myndigheter och föreningar med information om trafikstrategin samt få in synpunkter på arbetet:

- Information om arbetet på [www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)
- Artikel i tidningarna Vårt Huddinge samt Mitt i Huddinge
- Trafikstrategiska frågor kommunicerades under Huddinge kommuns demokratidagarna den 20:e och 21:a oktober 2011
- Utskick av rapporten till ett antal remissinstanser, se *nedan*.

**13.1. Remisslista**

Länsstyrelsen Stockholms län

Polisen, Södertörns polismästardistrikt

Regionplanenämnden

AB Storstockholms Lokaltrafik

Södertörns brandförsvarsförbund

Trafikverket

**Föreningar:**

Arena Huddinge

Cykelfrämjandet

Företagarna i Huddinge

Handelskammaren

Friluftsförbundet, Huddinge

Hembygdsföreningen

Naturskyddsföreningen, Huddinge

Hyresgästföreningen i Huddinge

Villaägareföreningar

NTF Stockholms län

Svenska cykelsällskapet

**Nämnder i Huddinge kommun:**

Förskolenämnden

Grundskolenämnden

Gymnasienämnden

Kommunstyrelsen

Kultur- och fritidsnämnden

Miljönämnden

Socialnämnden

Äldreomsorgsnämnden

**Internt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen (för kännedom):**

Bygglovavdelningen

Lantmäteriavdelningen

Gatu- och park/driftavdelningen

Mark- och exploateringsavdelningen

Planavdelningen

Miljötillsynsavdelningen

Naturvårdsavdelningen

**Råd:**

Huddinges råd för jämställdhet, mångfald och likvärdiga villkor

Huddinges råd för funktionshinderfrågor

Huddinges brottsförebyggande råd

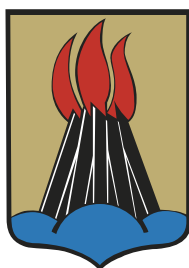
Huddinges pensionärsråd

Huddinges miljövårdsråd

**Övrigt i Huddinge kommun (för kännedom):**

Informationsavdelningen

Information Huddinge [informationhuddinge@huddinge.se](mailto:informationhuddinge@huddinge.se)



**HUDDINGE  
KOMMUN**

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)