

Uppföljning av trafikstrategin

År 2021

KS-2021/3145
2022-02-16



Huddinge

Uppföljning av trafikstrategin
År 2021

Liselott Söderström, trafik- och landskapssektionen, kommunstyrelsens förvaltning

© Huddinge kommun
Illustration av Rebecca Elfast

ISBN 91-85565-02-4
www.huddinge.se

Sammanfattning

I maj 2013 antogs trafikstrategin av kommunfullmäktige och blev därmed ett styrdokument för kommunens verksamhet. Sedan 2013 har arbete utförts för att implementera trafikstrategin i Huddinge kommuns verksamhet, främst genom Samhällsbyggnadsavdelningen basuppdrag. Under 2021 har godstrafikplanen antagits och arbetet med vägtrafikplan har fortsatt. Vägtrafikplanen är viktig för att visa vilka åtgärder i väginfrastrukturen som behövs och hur de ska prioriteras. För att intentionen med trafikstrategin ska uppnås är det avgörande att rätt projekt prioriteras för att öka andelen hållbart resande.

Ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik



Resandet har under 2020 och 2021 påverkats av covid-19, då fler har arbetat hemifrån och människor har fått anpassa sina resvanor efter rådande restriktioner. Antalet resor har minskat kraftigt och bilandelen har ökat samtidigt som kollektivandelen har minskat. Det är för tidigt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna i resandet med anledning av covid-19. Resandeutvecklingen behöver dock bevakas och kommunen behöver vara tillräckligt flexibla för att kunna anpassa sin planering efter förändrad efterfrågan på resor. Det är viktigt att fånga upp och förstärka de positiva konsekvenserna som pandemin har medfört, framförallt gällande cykel och gångtrafik som attraktiva trafikslag att räkna med. Samtidigt behöver kollektivtrafikresandet vinna tillbaka resenärer från bilen, vilket kan bli en utmaning med tanke på att även bilinnehavet i Huddinge har ökat under 2020.

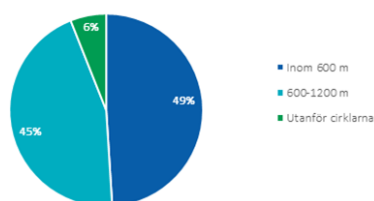
Det finns en stor utmaning i att öka de hållbara färdmedlens konkurrenskraft gentemot bilen. I synnerhet i tvärlid är förutsättningarna för kollektivtrafiken jämfört med biltrafiken sämre. För de lokala resorna finns en stor potential att öka det hållbara resandet, genom att bl a bygga ut ett sammanhängande, gent och tryggt gång- och cykelvägnät samt vara ännu mer offensiva i den stationsnära bebyggelseutvecklingen.

Planera utifrån stationsnärhetsprincipen



Mätningar visar att andel stationsnära boende och arbetsplatser förändras med några tiondels procent men det finns ingen tydlig trend åt något håll. Dock planeras allra flesta bostäder inom våra primära utbyggnadsområden enligt plan för samhällsbyggnad, vilket är positivt. Det är viktigt att förutsättningar för hållbart resande finns på plats då bostäderna tillkommer så att goda vanor kan skapas från början. Huddinge behöver också fortsätta att satsa på god infrastruktur för gång och cykel till stationerna, minska barriärverkan av infrastruktur och även tillskapa service i stationsnära lägen.

Andel planerade bostäder inom primära förtätnings- och utbyggnadsområden 2021



Cykel

Cykelandelen **har ökat** under pandemin, vilket vi hoppas har gjort att fler upptäckt cykelns fördelar. Invånare är **nöjda med gång- och cykelinfrastrukturen** men betydligt **mindre nöjda med skötsel och snöröjning** av gång- och cykelvägar.

322 nya cykelparkeringar har byggts vid Huddinge och Stuvsta stationer och ett system för flödesmätningarna har startat. Planering pågår för ett stort antal nya och förbättrade cykelvägar och cykelvägen längs Smista allé och norra delen av Smistavägen är nu färdig.

Det här ska vi fokusera på i det fortsatta arbetet:

- Utbyggnad av infrastruktur, framförallt cykelvägar och cykelparkeringar
- Förbättrad drift och underhåll av cykelvägarna, genom exempelvis utökning av sopsaltning vintertid

Mobility management

17 skolor deltog i Säkra skolvägar och **13 skolor** deltog i Gå- och cyklatävlingen under 2021. Bilfri vecka och startpaket till förskoleklass är några av de andra aktiviteter som genomförts.



Mobility management-åtgärder har skrivits in i knappt hälften av de antagna detaljplanerna. Majoriteten av pågående planer ligger stationsnära och därmed finns goda förutsättningar att fortsätta arbeta med mobility management även i dessa.

Det här ska vi fokusera på i det fortsatta arbetet:

- Säkra långsiktig finansiering av Mobility managementarbetet ska säkras – i synnerhet arbetet med Säkra skolvägar och för genomförande av kampanjer som riktar sig till allmänheten
- Aktualitetspröva Mobility managementplanen

Parkering

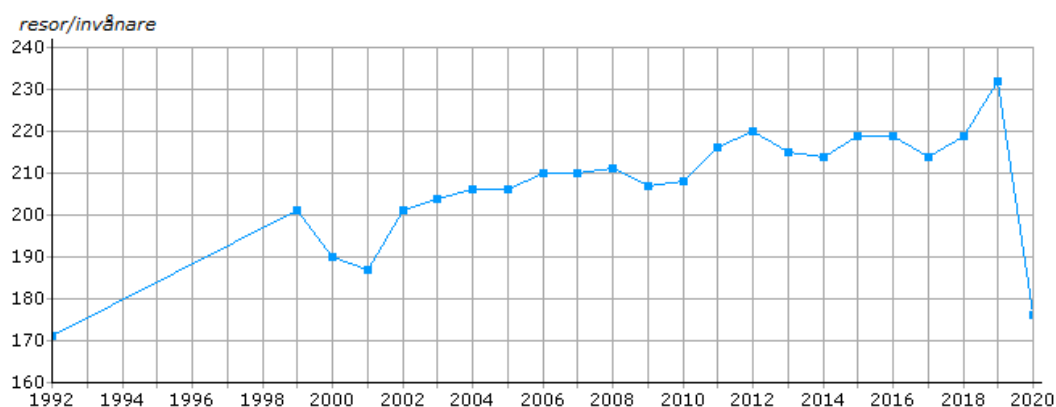
161 infartsparkeringsplatser för bil i garage har byggts vid Stuvsta station och öppnar under 2022. Samnyttjande av parkering testas i detaljplanen för nya kommunhuset. Goda cykelfaciliteter diskuteras och uppmärksammas i många pågående bostadsprojekt. Ett försök med parkeringsavgifter har införts i området kring Huddinge station.

Det här ska vi fokusera på i det fortsatta arbetet:

- arbeta med att få till garagelösningar i detaljplaner
- utveckla konceptet flexibla parkeringstal
- riktlinjer och strategi för laddinfrastruktur samt infartsparkeringar
- arbeta med frågan om parkeringsavgifter
- fortsatt utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafik

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt under pandemin. På grund av pandemin så har de vanliga nöjdhetsundersökningarna kunnat genomföras. Det man kan se är att den upplevda tryggheten har minskat i kollektivtrafiken och oro för smitta är en del av det.



Arbetet med Spårväg syd inleddes under 2020 och fortsatt under 2021. En sträckningsstudie för sträckan Norsborg-Masmo genomfördes under 2020 och ska under 2022 fördjupas till en stråkstudie.

Trafikverket har byggt ut busskörfält på Huddingevägen i norrgående riktning mellan Huddinge gymnasium och Ågestavägen under året.

Det här ska vi fokusera på i det fortsatta arbetet:

- Bevakning av kollektivtrafikens förutsättningar inom pågående planer och projekt
- Dialog med Trafikförvaltningen och bussoperatörer
- Fortsatt driva och möjliggöra för utbyggnad av kollektivtrafiken

Trafiksäkerhet

Huddinges invånare är nöjda med trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar. Ett nytt område har inventerats under året gällande tillgänglighet och trafiksäkerhet. Föreslagna åtgärder ska prioriteras och utredas för genomförande under kommande år.

Under 2021 har **34 trafiksäkerhetsåtgärder** genomförts, varav **14 farthinder**.

Det här ska vi fortsätta med:

- Genomför åtgärder från genomförda inventeringar

Gång

Andelen tillgänglighetsanpassade GCM-passager: 59 %

Andelen tillgänglighetsanpassade busshållplatser: 83 %

Under året har ett stort antal åtgärder genomförts, exempelvis:

- Enkelt avhjälpt hinder/tillgänglighetsåtgärder
- Separering gång- och cykelbana Lännavägen
- Belysning Fågelsångsvägen

Ett pilotprojekt med gångvägvisning mellan Huddinge C – Kvarnbergsplan, har genomförts och kommer att utvärderas under 2022.

Det här ska vi fokusera på i det fortsatta arbetet:

- Ökat fokus på tillgänglighet till park och natur
- Ökat fokus på trygghet
- Uppföljning av vintervägsavtalet
- Förbättrad process kring framtagande av handlingsplan

Gods

Huddinge kommuns godstrafikplan antogs under 2021 och inga åtgärder har genomförts. Dock har några aktiviteter kopplat till godstrafikplanen genomförts, t ex fått förfrågan att etablera paketboxar runt om i kommunen och tagit fram en utredning av affärsmodeller för att etablera en samlastningshubb för e-handel i kommunen.

Det här ska vi fortsätta med:

- Paketboxar och samlastningscentraler

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Bakgrund och syfte	7
2. Uppföljningens olika delar	8
3. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik	9
4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen.....	21
5. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner	28
6. Internkontroll	32
7. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet	33
Bilaga 1. Uppföljning av cykelplan	34
Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan	37
Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram.....	46
Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen	51
Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen	54
Bilaga 6. Uppföljning av gångplan.....	58
Bilaga 7. Uppföljning av godstrafikplan.....	62

1. Bakgrund och syfte

Huddinge kommun har tagit fram en trafikstrategi som antogs av kommunfullmäktige den 13 maj 2013. Trafikstrategin har utgjort ett underlag för arbetet med översiktsplan 2030.

Detta dokument syftar till att följa upp och utvärdera huruvida Huddinge kommun går i riktning mot de övergripande målen i trafikstrategin.

- Uppföljningen utgör en nulägesbeskrivning av trafiken i Huddinge och en beskrivning av hur vi arbetar och vad vi genomfört för åtgärder för att uppnå målen.
- En analys görs av vilka områden och typer av insatser som behöver stärkas för att nå målen. Denna analys ska utgöra ett underlag till verksamhetsplanen och även handlingsplaner kopplade till respektive åtgärdsplan.
- Vidare syftar denna plan till att följa upp att kommunen arbetar enligt den antagna trafikstrategin genom internkontroll av en utvald detaljplan.

2. Uppföljningens olika delar

Uppföljningen av trafikstrategin delas in i fem delar:

1. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik, se *kapitel 3*.
2. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen, se *kapitel 4*.
3. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner, se *kapitel 5*.
4. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet, se *kapitel 6*.
5. Uppföljning av åtgärdsplanerna, se *Bilaga 1-6*

Uppdatering av denna rapport ska ske i slutet av varje år för att komma med i verksamhetsberättelsen som tas fram nästkommande vår. D.v.s. uppföljningen för år 2021 hamnar i 2022 års verksamhetsberättelse. Uppföljningen och uppdateringen av denna rapport genomförs av kommunstyrelsens förvaltning, samhällsbyggnadsavdelningen och trafik- och landskapssektionen.

3. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik

Ett av de två övergripande målen i trafikstrategin är att andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.

Utgångsläget är RVU 2011 (Resvaneundersökning 2011) och är en långsiktig uppföljning som behöver kompletteras med lokala mätningar vid särskilda satsningar i de separata planerna för att ge utslag. Att öka andelen transporter som sker med gång, cykel och kollektivtrafik kommer enligt trafikstrategin att vara en stor utmaning, bland annat på grund av de omfattande väginfrastruktursatsningarna som genomförs i kommunen.

3.1. Kommunövergripande RVU

Nedan följer en uppföljningsrutin för kommunövergripande resvaneundersökning (RVU). En RVU ger färdmedelsfördelning per transportslag. Med en RVU kan det bedömas om biltrafiken ökar eller minskar i förhållande till resor till fots, med cykel eller kollektivt.

Hur ofta och ansvarig

En kommunövergripande resvaneundersökning ska göras **var femte år** och ansvarig för uppföljningen är kommunstyrelsens förvaltning. Tillsvidare är trafik- och landskapssektionen ansvarig för att uppföljningen utförs. År för beställning, genomförande och sammanställning av resultat framgår av nedanstående tabell.

Ingen beställning har dock genomförts för 2021. Under år 2020 och 2021 har också Covid-19 påverkar människors resvanor i stor utsträckning.

Urvalet och svarsandelen i den nationella RVU:n har under senare år varit mycket låg för Huddinge kommun. Kommunen avvaktar därför och bevakar Region Stockholms resvaneundersökningar. Region Stockholm planerar också för en större regional resvaneundersökning 2024, och det bör övervägas om regionens undersökning kan användas för uppföljning även av trafikstrategin.

Tabell 1. Status över RVU

År	Beställning	Utförande	Sammanställning
RVU 2011	2010 - utfört	2011 - utfört	2012 - utfört
RVU 2016	2015 - utfört	2016 - utfört	2017 - utfört
RVU 2021	2020 - avvakta	2021	2022
RVU 2026	2025	2026	2027

Kostnad

Konsultkostnaden för 2016 års kommunövergripande resvaneundersökning var 90 000 kr exkl. moms. Minst motsvarande kostnad bedöms behövas då nästa RVU genomförs. För mer information se sammanställd rapport¹.

Redovisning

Redovisning sker i en PM där resultatet presenteras och förklaras. Två resultat används som mått för uppföljning av resor kopplade till Huddinge kommun. Dels resor inom Huddinge kommun och dels ”alla” resor i Huddinge kommun. (Resor utan start- eller målpunkt i Huddinge är ej medräknade.) Förklaring följer nedan.

Resor inom Huddinge; Resor med både startpunkt och målpunkt i Huddinge kommun. Personer behöver inte vara bosatta i Huddinge. Resor utan start- eller målpunkt i Huddinge är ej medräknade.

Resor till/från Huddinge; Resor med startpunkt i Huddinge och målpunkt utanför Huddinge, eller startpunkt utanför Huddinge och målpunkt i Huddinge. Personer behöver inte vara bosatta i Huddinge. Resor utan start- eller målpunkt i Huddinge är ej medräknade.

Alla resor i Huddinge; Resor inom samt till/från Huddinge. Resor utan start- eller målpunkt i Huddinge är ej medräknade.

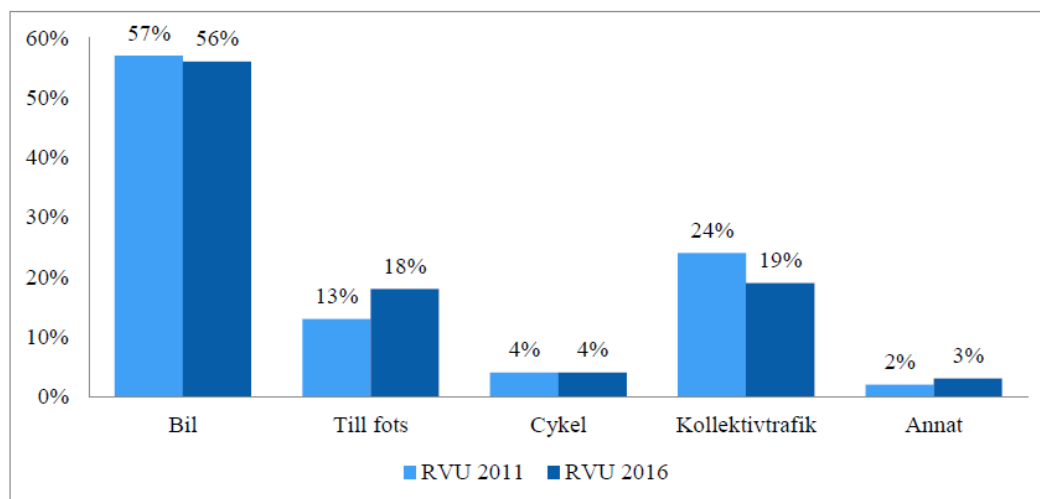
3.1.1. Senaste resultat (2016)

Nedan presenteras uppföljningsmåttens sammanställda från senaste resvaneundersökningen år 2016. Fler resultat finns redovisade i en separat rapport². Målet är att andelen gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och ta en större del av andelen utförda transporter. Det är oklart när Huddinges nästa kommunövergripande RVU kommer genomföras.

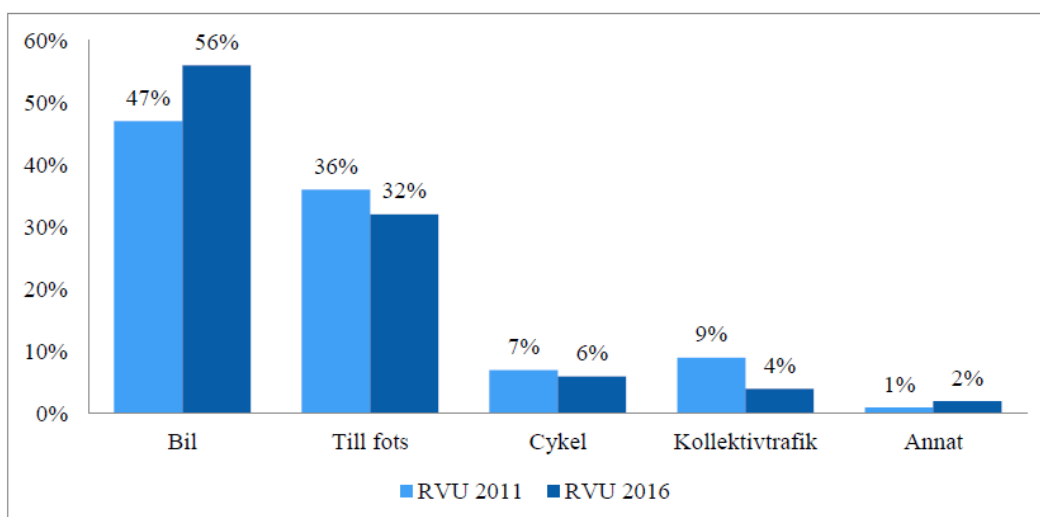
¹ PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

² PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

Figur 1. Färdmedelsfördelning för alla resor i Huddinge respektive för resor inom Huddinge 2016.



Figur 2. Förändring i färdmedelsfördelning för alla resor.



Figur 3. Färdmedelsfördelning för resor inom kommun.

3.2. Kompletteringsmätningar

För att kunna följa upp om kommunens planering bidrar till ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver kompletteringsmätningar göras. Dessa mätningar blir inte på samma sätt systematiskt utförda som den kommunövergripande resevaneundersökningen. Mätningar kan tas från kollektivtrafikplan, miljöbarometern³, Regionens resevaneundersökning eller enskilda projekt så som säkra skolvägar⁴. Kommunen genomför även undersökningar, såsom medborgarundersökning och resevaneundersökning över kommunens anställda där resvanor kan studeras. Kompletteringsmätningarna

³ Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet

⁴ www.huddinge.se/skraskolvagar

bidrar till bedömningen av kommunens planering och väljs ut och sammanställs varje år om inget annat anges.

3.2.1. Resultat 2020

Under 2020 har resvanorna påverkats av covid-19 och dess effekter, bland annat mer hemarbete samt förändrade färdmedelsval på grund av restriktioner i kollektivtrafiken. Samtliga redovisade resultat nedan ska ha detta i åtanke. Det går därför inte att dra några slutsatser gällande permanenta förändringar i resebeteende och svårt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna av covid-19 i resvanor.

Resvanor i Region Stockholm

Region Stockholm genomförde år 2019 och 2020 resvanundersökningar bland invånarna. Även år 2015 genomfördes en resvaneundersökning⁵ med betydligt större urval men med en lite annorlunda metod, framförallt gällande vilken årstid som mätningen genomfördes. Eftersom metod skiljer sig något åt mellan de olika resvaneundersökningar som beskrivs här kan jämförelser mellan år inte göras rakt av.

För år 2020 så är resultatet starkt påverkat av pandemin. Några av slutsatserna om skillnaderna kopplat till pandemin från Region Stockholms resvaneundersökning.

- Det generella resandet är lägre med färre antal resor per person och dag.
- Färdmedelsfördelningen har förändrats. Andelen kollektivtrafikresor i Stockholmsregionen är den lägsta som uppmätts sedan 2005. Färdmedelsandelarna för cykel och bil är de högsta som uppmätts sedan 2005.
- Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna har minskat kraftigt, från 47,5 % till 29 %.
- Andelen resor till arbete/skola har minskat och andelen fritidsresor har ökat.
- Starttiden för vardagsresor till arbete och skola/utbildning har förändrats med lägre nivå på högräsk trafik morgon och kväll.
- Reslängden för motoriserade fordon har blivit kortare jämfört med 2019.

Flera av de övergripande mönster som identifierades i resvaneundersökningen 2019 kvarstår även 2020.

- Andelen kollektivtrafikresor är klart högre ju närmare regioncentrum man kommer. Längre från regioncentrum har bilen den största färdmedelsandelen.
- Andelen kollektivtrafikresor är högst för vardagsresor till arbete och skola.
- Andelen biltrafik är högst för fritidsresor och på helger.
- Resultatet visar att kollektivtrafiken i huvudsak har kvar en stark ställning vid resor till och från innerstaden som görs på vardagar samt för genomresor till den andra regionhalvan.
- För tvärresor och interregionala resor är bilen det dominerande färdmedlet.

⁵ Se Uppföljning av Trafikstrategi 2019

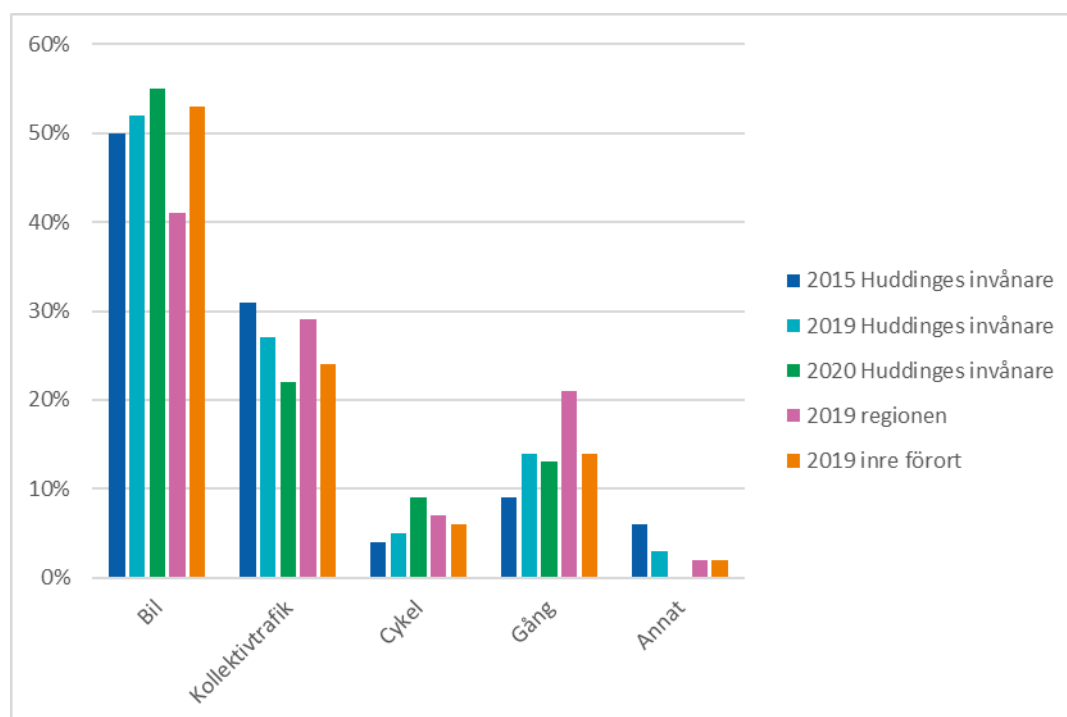
- Nedbrutet på åldrar visar resultatet att den yngsta åldersgruppen reser i klart större utsträckning än övriga med kollektivtrafik, ungefär varannan resa görs med kollektivtrafik i åldrarna 16-24 år. Ju äldre åldersgrupp desto större andel av resorna görs med bil.
- Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan kvinnor och män. Män använder bil som färdmedel i högre utsträckning än kvinnor som reser i högre utsträckning med kollektivtrafik och till fots.

Nedan redovisas resultat från resvaneundersökningen för 2020 för Huddinge kommun. Eftersom år 2020 var så starkt präglad av pandemin så används 2019 som jämförelse för hela länet i diagrammen nedan. 2019 års siffror redovisas i texten nedan inom parentes.

Av Huddinges invånare har 48 % (58 %) tillgång till periodkort för kollektivtrafiken och 58 % (55 %) har tillgång till cykel. 77 % (84 %) uppger att de bor i hushåll som har tillgång till bil.

Huddinges invånare gör i snitt 1,9 (2,7) resor per vardag vilket är i nivå med snittet för regionen som helhet 1,8 (3,0) och även andra kommuner i inre förort 1,9 (3,1).

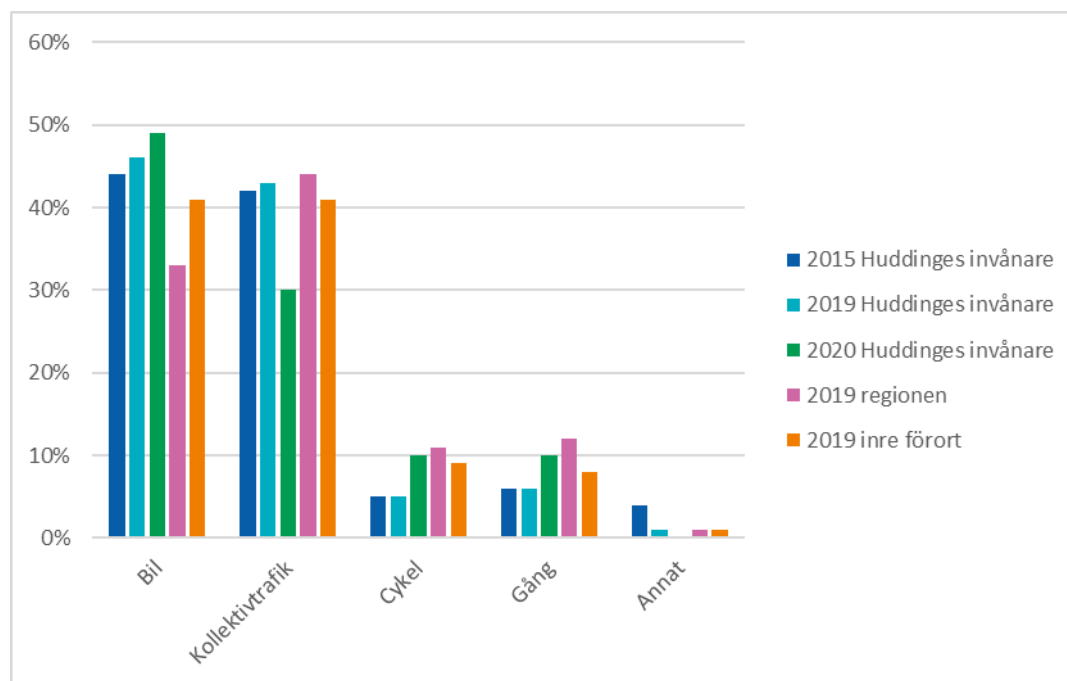
I ett genomsnitt av veckan görs 55 % av Huddingebornas resor med bil, 22 % med kollektivtrafik, 9 % med cykel och 13 % till fots, se Figur 1 nedan. Att bil och cykel har ökat medan kollektivtrafikresandet minskat är en pandemieffekt.



Figur 1. Färdmedelsfördelning för Huddinges respektive regionens invånare, **alla resor**, veckosnitt, år 2015, år 2019 och år 2020

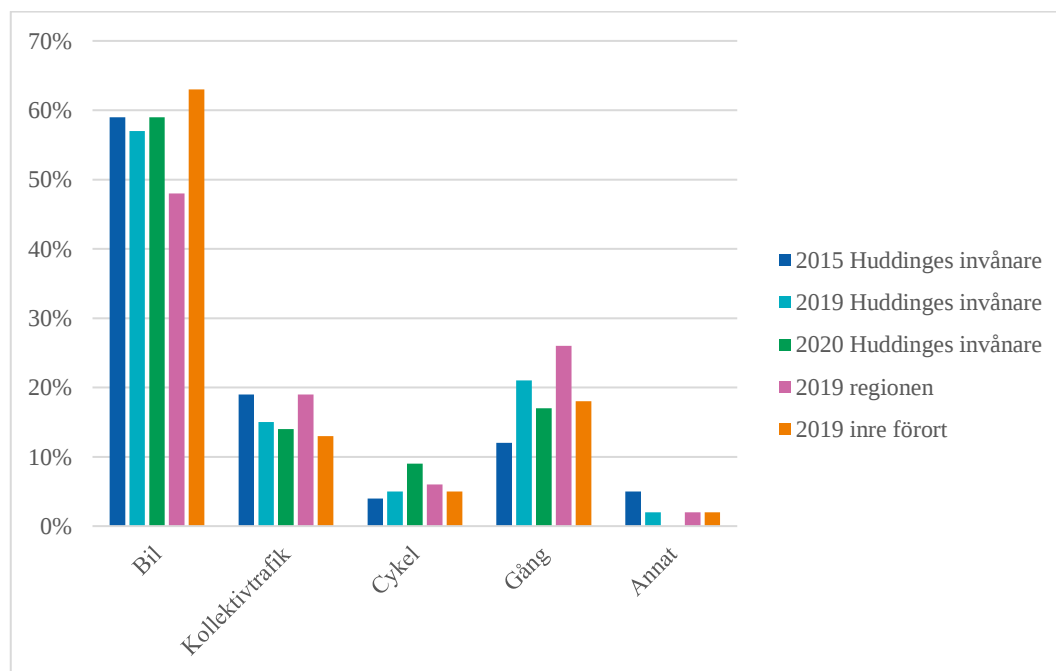
Precis som för alla resor så har kollektivtrafikandelen minskat på bekostnad av bil och cykel. Kollektivtrafikandelen är ungefär i nivå med resten av länet. Huddingeborna reser oftare till arbetet med bil jämfört med befolkningen i

regionen som helhet. Samtidigt cyklar Huddinges invånare till arbetet i lägre utsträckning.



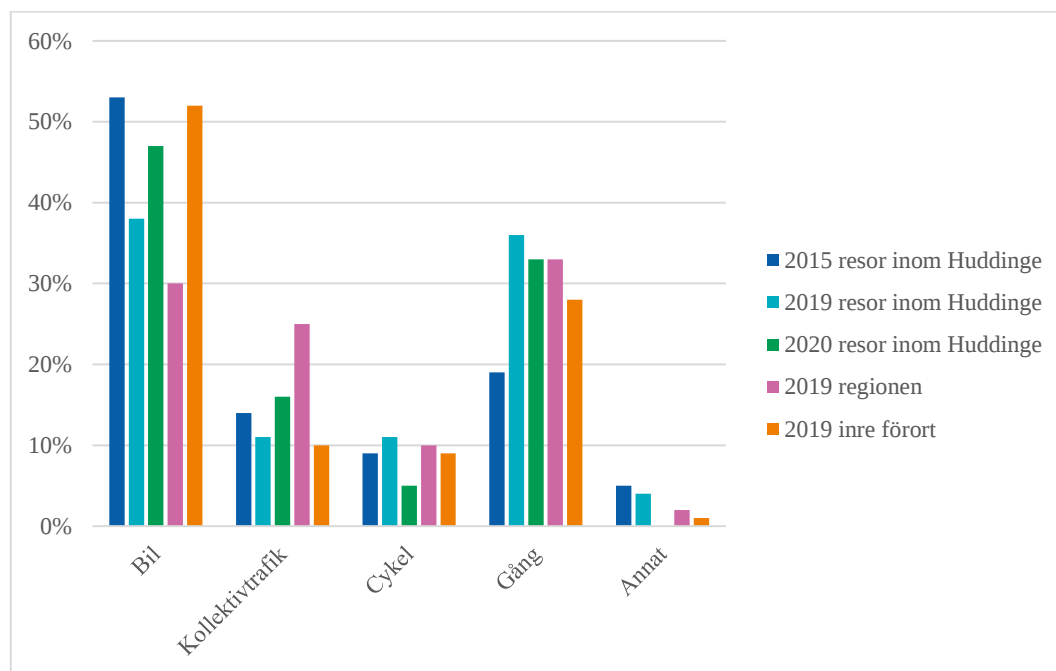
Figur 2. Färdmedelsfördelning för Huddinges respektive regionens invånare för **arbetsresor**, år 2015, år 2019 och år 2020

Bil är det absolut vanligaste färdmedlet för fritidsresor. Kollektivtrafiken är betydligt lägre än för arbetsresor och har också minskat under pandemiåret.



Figur 3. Färdmedelsfördelning för Huddinges respektive regionens invånare för **fritidsresor**, år 2015, år 2019 och år 2020.

För resor helt inom kommunen skiljer det sig mycket åt mellan kommunerna i regionen. Huddinge har ett lågt bil- och cykelresande inom kommunen jämfört med andra inre förortskommuner, däremot är kollektivtrafikresandet högre i Huddinge än i andra inre förortskommuner. Underlaget för Huddinge är dock litet och ska tolkas med försiktighet.



Figur 4. Färdmedelsfördelning inom kommunerna, en vardag, år 2015, år 2019 och år 2020.

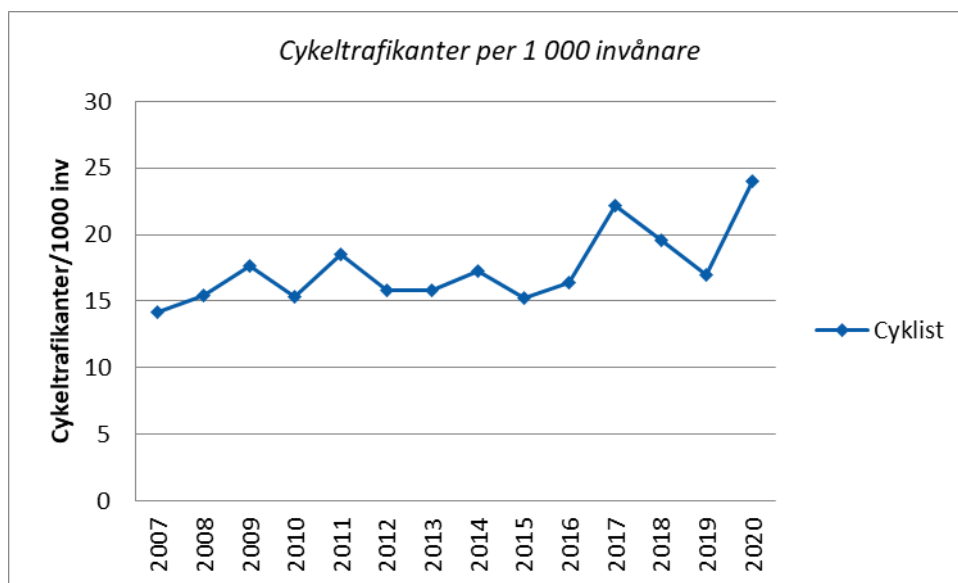
Kompletterande mätningar av människors rörelsemönster från Google⁶ visar hur rörelsemönster har förändrats vid olika typer av målpunkter för just Huddinge kommun. Datan visar att flödena har minskat vid shopping och nöjen, arbetsplatser och kollektivtrafik under vintern 2021 jämfört med perioden före pandemin. Dock har gångflöden ökat vid bostäder.

Resor med cykel

Miljöbarometern⁷ redovisar cykeltrafikanter (på utvalda mätpunkter) i förhållande till folkmängden, se figur 5. Det görs genom manuell räkning vid tio geografiskt spridda punkter under vanligtvis septembermånad varje år. Detta ger dock inte en total bild av antalet cyklister i kommunen utan enbart läget på de utpekade punkterna. Ingen mätning gjordes år 2021 då kommunen gått över till ett system med fasta mätpunkter. Eventuellt kommer antalet gående och cyklister att mätas manuellt även under år 2022.

⁶ [Rapport om människors rörlighet – covid-19 \(google.com\)](#)

⁷ Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet

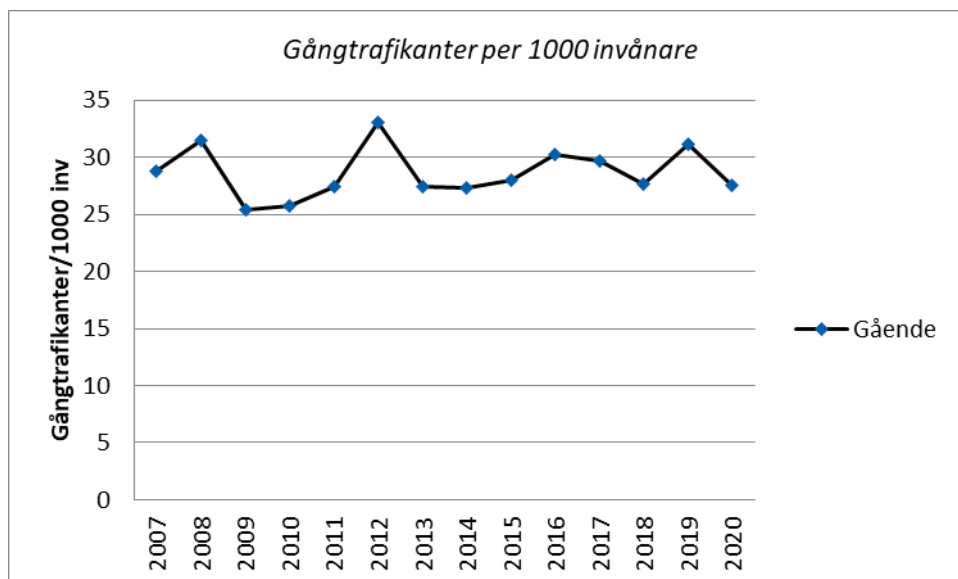


Figur 5. Cykeltrafikanter (på utvalda målpunkter) i förhållande till folkmängden

År 2020 driftsatte förvaltningen ett nytt system för flödesmätningar av cykeltrafiken. Efter intrimning och justeringar har nu systemet varit i drift under hela 2021. Systemet räknar antalet passerande cyklande på 19 platser runt om i kommunen. Passager registreras dygnet runt, året om. Antalet passager per invånare i Huddinge kommun är år 2021 13,85.

Resor till fots

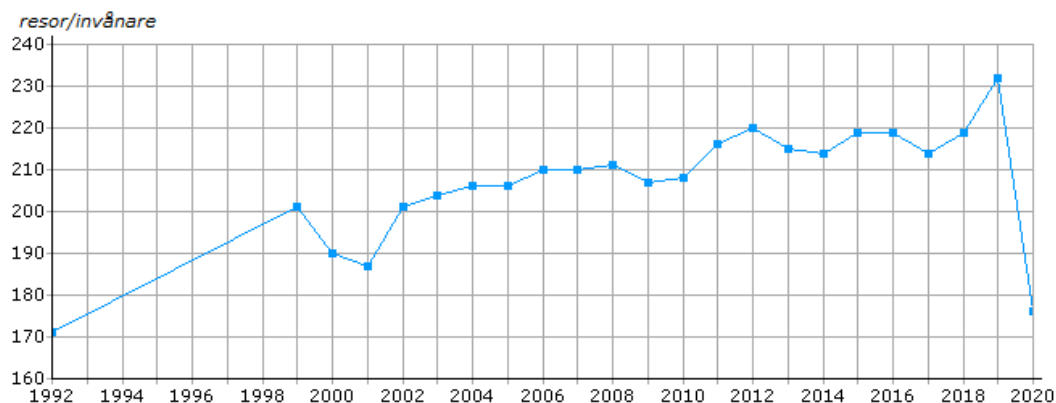
Samtidigt och på samma sätt som cykelräkningen (se *Resor med cykel*), genomför Huddinge kommun även manuella räkningar av gångtrafikanter. Mätningen ger som sagt inte en total bild av antalet fotgängare i kommunen utan enbart läget på de utpekade punkterna. Ingen mätning gjordes år 2021 men kommer eventuellt att återupptas år 2022.



Figur 6. Antal fotgängare på utvalda mätpunkter

Resor med kollektivtrafiken

Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet har haft en positiv trend fram till år 2019. Det är främst pendeltågsresenärerna som har ökat. Den kraftiga minskningen år 2020 (76% minskning jämfört med 2019) beror på coronapandemin och de restriktioner som fanns under stora delar av året att undvika åka i kollektivtrafiken. Siffran för 2020 är därför svår att jämföra med tidigare års resultat.



Figur 7. Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet.

Bilnehav

Ett uttag från SCB görs vartannat år för att se hur bilnehavet ser ut i kommunen samt hur bilnehavet har förändrats. Bilnehavet mäts i antal personbilar i trafik registrerade på fysiska personer. Nedan redovisas statistik mellan 2009 och 2020. Andel hushåll med bil beställs år 2022.

	2009	2015	2016	2017	2019	2020
Antal fordon i trafik	28 075	30 664	31 360	31 976	32 323	33 190
Antal fordon per 1000 inv	293	291	292	291	286	294
Andel hushåll med bil	-	56,50 %	55,80 %	55,70%	54,90%	-

Totalt antal personbilar i trafik har ökat, även sett till befolkningsökningen.

Resor med bil (2018)

Huddinge kommun genomför var tredje år biltrafikmätningar på utvalda platser runt om i kommunen. I det resultatet är det möjligt att se biltrafikens utveckling över tid. Det har genomförts mätningar runt om i hela kommunen mellan 2019-2021. Dessa är dock ännu inte sammanställda. Till nästa års uppföljning så bör det gå att jämföra mot de tidigare mätningarna (2013-2015) som genomförts på samma mätplatser.

I arbetet med väg 259 har dock trafikflöden jämförts mellan år 2013 och 2017 på några av de statliga vägarna i kommunen.

Vägsträcka	2013 (ÅDT)	2017 (ÅDT)	Förändring (%)
------------	---------------	---------------	-------------------

Väg 259 mellan G:a Tullinge och Huddingevägen	12 000	13 300	+11
Väg 259 mellan Katrinebergsväg och G:a Tullingevägen	12 200	13 100	+7
Väg 259 väster om Katrinebergsvägen	20 600	22 600	+10
Väg 259 väster om Lännavägen	10 400	13 000	+25
Väg 226 söder Glömstavägen	25 200	30 100	+19
Väg 226 mellan Storängsleden och Glömstavägen	38 000	43 600	+15
Väg 226, söder om Hälsovägen	15 900	18 600	+17
Väg 259 väster om Lissma	8 100	9 500	+17
Totalt vid mätpunkterna	142 400	163 800	+15 %

Resultatet visar att trafiken på Glömstavägen har ökat mellan 7-11 % under fyra år, på Storängsleden 25 %, på Huddingevägen mellan 15-19 % och på Lissmavägen 17 %. Totalt sett har trafiken vid dessa mätpunkter ökat med snitt 15 %, vilket innebär en trafikökning på 4 % per år. Detta kan delvis förklaras med ökad befolkning längs vägarna och i regionen, men befolkningen i Huddinge har endast ökat med 1,8 % per år mellan 2013 och 2017, varför det kan antas att en stor del av trafikökningen beror på ökat bilresande. Det är rimligt att anta att en stor del av trafiken har start- eller målpunkt i Huddinge kommun.

Resvanor skolor 2020

Inom ramen för Huddinge kommuns arbete med säkra skolvägar samarbetar kommunen med ett antal grundskolor (F-6) i syfte att påverka valet av färdmedel till och från skolan. År 2020 gjordes en resevaneundersökning om barns skolvägar i Huddinge.

Resultatet visar att totalt skjutsas 21 procent av eleverna med bil till skolan, vilket är i nivå som tidigare mätningar. Målet enligt kommunens trafiksäkerhetsplan är att max 15 procent av eleverna ska bli skjutsade med bil till skolan till år 2030.

Övriga resultat från resevaneundersökningen:

- 47 procent går, 27 procent cyklar och 4 procent åker kollektivt.
- 40 procent av barnen skulle vilja cykla till skolan.
- 84 procent av eleverna har mindre än 2 km till skolan.
- Det finns ett starkt samband mellan avstånd mellan skola och hemmet och val av färdmedel.
- 37 procent skulle vilja ta sig till skolan tillsammans med jämnåriga kompisar eller syskon. Det är 17 procentenheter fler än som gör det idag.
- Bland de vårdnadshavare som lämnade med bil varje dag var den vanligaste anledningen att barnet ansågs vara för litet för att gå själv eller att avståndet till skolan var för långt.

För fullständiga resultat, se separat PM⁸.

⁸ Resultat av resevaneundersökning bland grundskolor i Huddinge år 2020.

Under 2021 genomfördes ingen resvaneundersökning för Huddinges grundskolor. Nästa mätning genomförs i oktober 2022.

3.2.2. Tidigare mätningar

Nedan listas mätningar som genomförts 2019 eller tidigare. För mer info om dessa, se tidigare års uppföljningar av trafikstrategin. För dessa finns ingen planerad uppföljning. Istället har medborgarundersökningen genomförts under 2021 och denna redovisas ovan.

- Kritik på teknik (2019)
- Gatuundersökningen (2018)
- Kommunens interna resor CERO-analys (2018)
- Huddinge kommun - Befolkningsundersökning (2018)

3.3. Slutsatser och rekommendationer

Det är svårt att dra slutsatser kring utvecklingen av hållbara resandet i Huddinge, på grund av covid-19 och dess påverkan på resandet under året. I nuläget är det svårt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna av covid-19, men det finns ändå en del intressanta indikatorer att dra slutsatser kring, vilka till stor del också är de samma som föregående års uppföljning, också den under pandemin.

- Resmönstren har påverkats starkt under pandemin. Vilka mönster som kommer att kvarstå på längre sikt är svårt att avgöra, men det är troligt att vissa mönster kommer att bestå.
- Kollektivtrafiken har fått en negativ bild under året på grund av oron för smittspridning och myndigheters rekommendationer att avstå kollektivtrafiken. Många sällanresenärer och växelresenärer (resenärer som vanligtvis växlar mellan bil och kollektivtrafik) har då kunnat återgå till bilresandet. Samtidigt är det tydligt att kollektivtrafiken är helt nödvändig för många människor. Det är ännu oklart vad kommunen kan och behöver göra för att **vinna tillbaka kollektivtrafikresenärer**, men en viktig fråga att bevaka.
- Förändrade resvanor kan också innebära att **kollektivtrafiken behöver anpassas**. De tydliga topparna med arbetsresor under morgon och eftermiddag har under pandemin plattats till och det är möjligt att resande under andra tider och i andra relationer får större betydelse.
- Det är viktigt att **bevaka utvecklingen** i trafiken. Gator och platser som tidigare varit uppenbara ”problemområden” gällande trafiksäkerhet och kapacitet kanske inte är så uppenbara längre. Detta gör det svårare att prioritera var man ska lägga resurser. En ökad belastning vid bostäder snarare än vid arbetsplatser och handel, kan t ex påverka parkeringssituationen.
- Mer hemarbete ger **nya möjligheter kopplat till mobility managementarbetet**, t ex åtgärder som möjliggör för mer distansarbete (antingen i egna hemmet eller i fastigheten) för att minska bilresandet.

- **Cykeln har potential att få ökad status.** Cykeln har blivit ett viktigare färdmedel under pandemin och andelen cykelresor har inte varit så hög sedan 2005. Det är viktigt att ”rida på den vågen” genom att möta upp med satsningar på cykel för att bibehålla cyklisterna.
- Även för gångtrafiken finns potential att lyfta trafikslaget, framförallt för rekreation. Ett ökat intresse för naturen gör **att parker, sjöar och grönområden blir allt viktigare mötesplatser.** Tillgängligheten dit samt tryggheten, framförallt för gång- och cykeltrafik, blir allt viktigare att prioritera.
- Med förändrade resvanor behöver kommunen ha en **ökad flexibilitet** i att anpassa offentliga miljön efter människors resbehov. Temporära åtgärder (t ex pop-up-parker och cykelbanor) och möjligheter att anpassa trafiksystemet snabbt, blir allt viktigare. En föränderlig värld kräver en flexibel kommun. Därför behöver kommunens organisation och planeringsprocess möjliggöra för att snabbt kunna införa temporära åtgärder eller anpassningar i trafiksystemet.

I dagsläget är det svårt att dra tydliga slutsatser kring hur resandet kommer att utvecklas på längre sikt. Det krävs en kontinuerlig uppföljning och flexibilitet i planeringen för att rätt insatser genomförs.

För att säkerställa ett ökat hållbart resande behöver kommunen måste bli ännu mer offensiva i att lokalisera arbetsplatser, bostäder och service stationsnära för att minska behovet av att resa med bil. Utvecklingen går långsamt men ger avtryck för lång tid framöver. Samtidigt måste möjligheterna att resa med kollektivtrafik och cykel bli bättre, snabbare och mer bekvämt. En stor andel barn anger att de gärna hade cyklat till skolan. Att satsa på trygga och säkra gång- och cykelvägar vid skolor och andra målpunkter för barn är fortsatt viktigt att jobba med. Det är viktigt att det är möjligt att gå och cykla både sommar- och vintertid, varför vinterväghållningen av cykelvägnätet måste prioriteras.

Det finns en stor utmaning i att öka de hållbara färdmedlens konkurrenskraft gentemot bilen. I synnerhet i tvärled är förutsättningarna för kollektivtrafiken jämfört med biltrafiken sämre. Detta har Huddinge kommun lyft bland annat i yttrande över Kollektivtrafikplan 2050 samt i löpande dialog med Trafikförvaltningen.

Resor på fritiden utgör 2/3 av alla resor och andelen har ökat under pandemin. Det är också dessa resor som i högst utsträckning görs med bil. Det vore därför intressant att lägga mer fokus på resor på fritiden i kommande arbete.

Under 2020 och 2021 har många anställda arbetat hemifrån. Det vore intressant att göra en ny resevanundersökning för att se vad covid-19 har medfört för konsekvenser i anställdas resvanor samt vilka åtgärder kommunen kan genomföra för att även på sikt befästa ett minskat resandebehov, ändrat resebeteende och minska kommunanställdas koldioxidutsläpp.

4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen

För att stödja en effektiv transportförsörjning behöver bebyggelseplaneringen utgå från stationsnärhetsprincipen. Detta för att andelen stationsnära boende och arbetande ska öka vilket i sin tur leder till minskat bilberoende. Det andra övergripande målet i trafikstrategin är att andelen stationsnära boenden och arbetande ska öka.

Stationsnärhetsprincipen finns förklarad i underlagsdokumentet till trafikstrategin. Kortfattat kan det förklaras att arbetande och boende 600 meter eller kortare från en spårstation har påvisad effekt för minskad bilanvändning.⁹ För Huddinge bedöms att ett avstånd upp till 1200 meter från en spårstation kan anses vara stationsnära och därmed bidra till ökad andel gång, cykel- och kollektivtrafik.¹⁰ Bl.a. service och handel bör förläggas så nära stationsläget som möjligt. När personalintensiva verksamheter placeras stationsnära har det en viktig inverkan för minskat bilanvändande.

Utgångsläget är presenterat i rapport Stationsnära lägen, Spacescape 2012¹¹. Att påverka och öka andelen boende och arbetande i stationsnära lägen kommer att ta tid. För att få en uppfattning av utvecklingen genomförs en kompletteringsmätning över andel stationsnära boende på årsbasis.

4.1. Andel stationsnära arbetande och boende

Nedan följer en uppföljningsrutin för att mäta andel arbetande och boende. Genom att planera för en ökad andel stationsnära boende och arbetande, kan transportbehovet minska samt öka förutsättningarna öka resandet till fots, cykel och kollektiva färdmedel.

Hur ofta och ansvarig

Andelen stationsnära boende och arbetande ska följas upp **var tredje år**. Ansvarig för att utföra mätningen är kommunstyrelsens förvaltning. Tillsvärdare är trafik- och länsskapssektionen ansvarig för att uppföljningen blir utförd. I nedanstående tabell framgår vilka år som analysen ska beställas, utföras och sammanställas.

Tabell 2. Status över uppdrag att ta fram andel stationsnära boende och arbetande.

År	Anmärkning
Beställs, utförs och sammanställs 2012	Utfört

⁹ Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

¹⁰ Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

¹¹ Stationsnära lägen, Spacescape 2012

Beställs, utförs och sammanställs 2015	Utfört – genomfördes dock april 2016
Beställs, utförs och sammanställs 2018	Utfört
Beställs, utförs och sammanställs 2021	Utfört
Beställs, utförs och sammanställs 2024	Planerat. Dock bör möjligheten att samordna med uppföljning av översiktsplan ses över. Samma underlag vad gäller arbetsplatser bör användas och måtten tas fram samlat.

Kostnad

Kostnad för konsult uppgick år 2021 till 45 000 kr.

Redovisning

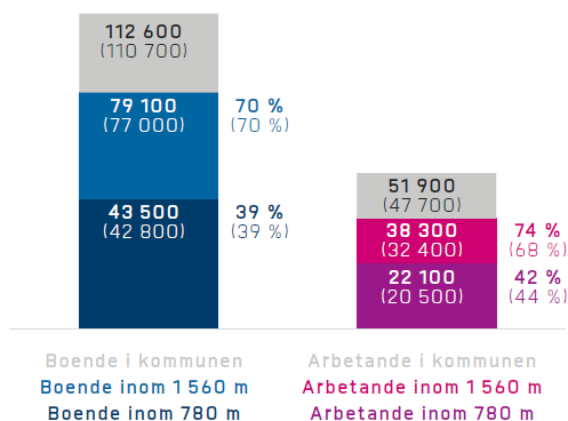
Redovisning sker i en PM där resultatet presenteras och förklaras. Metoden för analysen framgår av rapport Stationsnära lägen, Spacescape 2021. **Andel boende och andel arbetande som är stationsnära** i förhållande till hela kommunens befolkning ska redovisas. Det är det verkliga gångavståndet som ska mätas. Detta betyder att det radiella avståndet multipliceras med 1,3 för att få verkligt gångavstånd. Det verkliga gångavståndet 780 meter motsvarar alltså radiellt avstånd 600 meter och 1560 meter motsvarar radiellt avstånd 1200 meter. Rutin och metod för detta framgår av rapport Stationsnära lägen, Spacescape 2021.

Fortsatt arbete

Inför kommande uppföljningar bör metoden ses över och eventuellt anpassas till uppföljningen av översiktsplanen. Detta eftersom underlagsmaterialet inte är helt tillförlitligt och arbetsprocessen skulle förenklas betydligt om måtten kan tas fram internt istället för av konsult. Det är också enklare att kommunicera om samma mått med samma underlag används till såväl uppföljning av översiktsplan som till uppföljning av trafikstrategin.

4.1.1. Senaste resultat (2021)

Figuren nedan visar kommunens situation vid senaste mätningen år 2021, i jämförelse med senaste mätning från 2018. Fler resultat finns redovisade i en separat rapport, (Stationsnära lägen, Spacescape 2021). Målet är att andelen stationsnära arbetande och boende ska öka.



Figur 8. Boende och arbetande befolkning inom 780 respektive 1 560 meters gångavstånd år 2021. Inom parantes visas motsvarande siffror för år 2018.

Analysresultaten visar att andelen av Huddinges befolkning som bor stationsnära är mer eller mindre oförändrad mellan 2018 och 2021. Detta innebär att antalet boende i hela kommunen har ökat i samma takt som boende i stationsnära lägen. De största förändringarna är att det har blivit fler boende i Flemingsberg och en viss ökning i Huddinge C.

Generellt så har antalet arbetande ökat mer än antalet boende i de stationsnära lägena. Störst är ökningen i Skärholmen, följt av Flemingsberg, Fruängen, Trångsund och Huddinge C. Ökningen i Skärholmen förklaras i huvudsak av att gångtunneln under E4 mellan Skärholmen och Kungens kurva öppnades under 2021. Ökningen i Fruängen förklaras även den av förbättrade kopplingar i gångnätet (på Stockholmssidan).

4.2. Kompletteringsmätningar

Arbetsinsatsen för att ta fram antalet stationsnära arbetande är mer omfattande och görs därför var tredje år. Åren däremellan görs mätning av andel stationsnära boende av kommunens GIS-avdelning.

Som kompletteringsmått bör även andel boende som ligger stationsnära i de projekt som finns i *Planen för samhällsbyggnadsprojekt och lokalförsörjning* användas. I planen framgår att ”utbyggnad ska ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen och boende ska ha närhet till service och rekreationsområden”. De planerade projekten i planen bör studeras närmre för att se ifall utbyggnad sker i enlighet med stationsnäraprincipen. Planen för samhällsbyggnadsprojekt och lokalförsörjning revideras årligen. Utbyggnad av antal arbetsplatser framgår ej i projektplanen för samhällsbyggnadsprojekt.

4.2.1. Resultat 2021

Stationsnära boende

En GIS-mätning av andel stationsnära boende har genomförts 2021. Resultatet visar att andelen boenden inom 780 meter från en spårstation är 38,6 % och andelen inom 1 560 meter är 70,2 %. Andelen stationsnära boenden har därmed

ökat något i jämförelse med senaste mätningen 2020, men ligger troligen inom felmarginalen.

Tabell 1. Andel stationsnära boenden

År	Inom 780 m	Inom 1560 m
2021 (space scape)	38,6 %	70,2 %
2020	38,3 %	69,4 %
2019	38,0 %	68,7 %
2018 (space scape)	38,7 %	69,6 %
2017	38,1 %	69,0 %
2016	38,3 %	69,4 %
2015 (space scape)	38,8 %	69,6 %
2014	38,5 %	69,8 %
2013	38,7 %	70,2 %
2012 (space scape)	39,1 %	70,8 %

Kortuppföljning Huddinges översiktsplan 2030

Under 2021 gjorde en uppföljning av översiktsplanen där det redovisas hur del av tillkommande bebyggelse som årligen har skett i de primära utbyggnads- och förtätningsområdena som är utpekade i översiktsplanen, hur andelen boende inom samma områden förändras samt hur stor andel bostäder som planeras framöver inom samma radie. Till skillnad från uppföljningen av trafikstrategin som endast berör befintliga spårstationerna, ingår här även de primära utbyggnadsområden där spårstationer tillkommer i samband med byggnationen av Spårväg syd. De primära utbyggnadsområdena avgränsas av en cirkel som mäter 600 meter respektive 1200 meter från spårstation eller utpekad spårstation.

Fullständigt resultat kan ses i separat PM¹².

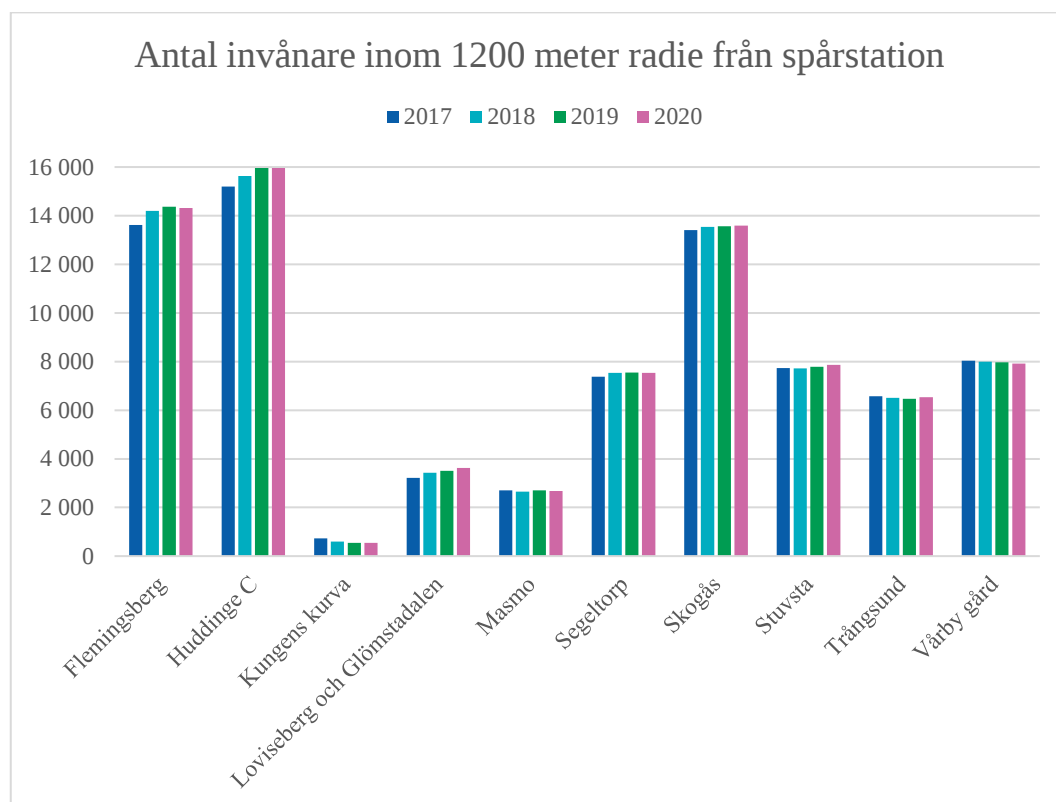
Andel boende inom primära utbyggnadsområden

Andelarna boende inom de primära utbyggnadsområdena har inte förändrats jämfört med tidigare mätningar.

År	Inom 600 m	Inom 600-1200 m	Övriga områden
2020	37 %	35 %	29 %
2019	37 %	34 %	29 %
2018	38 %	34 %	29 %

¹² Underlag till 2021 års uppföljning av översiktsplanen i Huddinge kommun

För majoriteten av de tio primära utbyggnads- och förtätningsområdena har antalet invånare ökat mellan 2019 och 2020. Störst ökning, både relativa och faktiska ökningen skedde i Loviseberg/Glömsta. De områden som har den största minskningen av befolkningen är i Vårby Gård samt Masmo, där har antalet invånare minskat med 0,7 procent under 2020.



Figur 9. Antal invånare inom 1200 meters radie från spårstationer inom Huddinge.

Andel tillkommande bostäder inom primära utbyggnadsområden

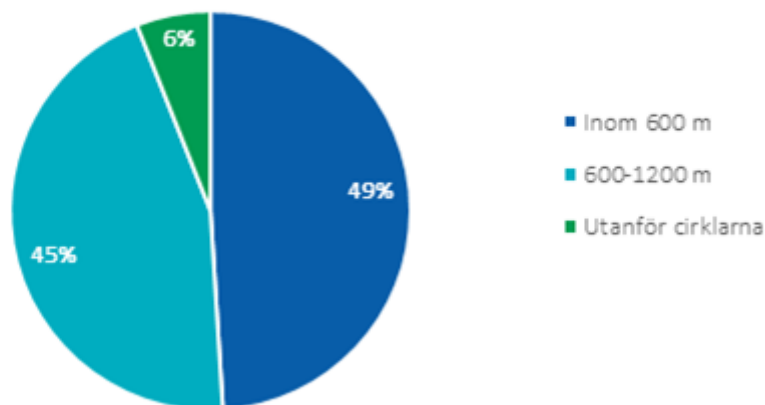
År 2020 tillkom 241 nya bostäder i Huddinge kommun. Detta kan jämföras med 360 nya bostäder år 2019 och 997 nya bostäder år 2018 samt med kommunens målsättning om i genomsnitt 1300 nya bostäder per år.

Hälften av alla nya bostäder tillkom inom de primära utbyggnads- och förtätningsområdena, 1200 meter radie, jämfört med 79 procent av de år 2019.

Andel bostäder i planeringsunderlaget i stationsnära lägen

I kommunens planeringsunderlag finns 17 913 bostäder i pågående planprogram eller detaljplaneprojekt. Totalt planeras 94 procent av bostäderna inom stationsnära lägen. 49 procent av bostäderna planeras inom 600 meter från spårstation och 45 procent mellan 600 och 1200 meter från spårstation. 6 procent av bostäderna planeras utanför de stationsnära lägena. Planerade bostäder utanför de stationsnära lägena innefattar främst kommunens fritidshusområden under omvandling samt projektet Vista Skogshöjd. I föregående mätning var siffran 89 procent.

Andel planerade bostäder inom primära förtätnings-
och utbyggnadsområden 2021



År	Totalt planerade bostäder	Andel inom 600 m	Andel inom 600-1200 m	Andel övriga områden
2021	17 913	49 %	45 %	6 %
2020	14 350	52 %	37 %	11 %
2019	16 051	49,5 %	40,5 %	10 %

4.3. Slutsatser och rekommendationer

Den samlade bedömningen av året är att andelen stationsnära boende inte ökar och arbetande ligger högre än på sju år. Skillnaderna är dock små och ligger troligen inom felmarginalen. Jämfört med ursprungsmätningen är dock andelen stationsnära boende och arbetande dock fortfarande lägre. Principen om stationsnära utveckling är inte helt implementerad i hela verksamheten trots att den är inskriven i Översiktsplan 2030. Därtill tar processen från plan till färdig byggnad ofta lång tid vilket innebär att det ännu finns många planer i stationsnära lägen som inte genomförts. Om man ser på framtida planer så är dock trenden att majoriteten av planerade bostäder kommer ske inom kommunens primära utbyggnadsområden, framförallt inom 1200 meter från station. De riktigt nära (< 600 meter) bostäderna inom primära förtätnings- och utbyggnadsområdena ökar dock inte. Följande rekommendationer ges för det kommande arbetet:

- **Utveckling kring spårstationer** - majoriteten (94 %) av planerade bostäder tillkommer 1 200 meter från våra primära utbyggnadsområden¹³. Dock har

¹³ Flemingsberg, Huddinge C, Kungens kurva, Loviseberg och Glömstadalen, Masmo, Segeltorp, Skogås, Stuvsta, Trångsund, Vårby gård

några av dessa inte attraktiv kollektivtrafik än (Loviseberg, Kungens kurva och Segeltorp). Spårväg syd är ett av de projekt som kommer föra med sig många nya bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen i Flemingsberg, centrala Huddinge, Loviseberg och Kungens kurva. Här finns stor potential att planera utifrån stationsnärlighetsprincipen allra närmast spårstationerna. Dock måste kollektivtrafik- och bebyggelseutvecklingen synkas i dessa områden. Det är av stor vikt attraktiv kollektivtrafik finns på plats innan bebyggelsen tillkommer. Den primära utvecklingen i närtid bör därför främst ske vid befintliga spårstationer. Det är positivt att det tas fram utvecklingsplaner för flera av kommunens spårstationer som beskriver hur den stationsnära bebyggelsen ska utvecklas.

- **Utbyggt och tillgängligt gång- och cykelvägnät** - Att många av bostäderna tillkommer inom 1 560 m från spårstationer innebär att det är ännu viktigare att satsa på gång, cykel och anslutande kollektivtrafik i närområdet av stationerna. Det för att säkerställa att spårtrafiken är ett attraktivt val även för de som inte bor allra närmast stationen.
- **Minska barriärverkan av infrastruktur** - Stora transportleder och järnväg utgör en barriär mellan bebyggelse och försämrar tillgängligheten till stationerna. Det planeras för ytterligare två stora infrastrukturprojekt (Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd) som kan öka denna barriärverkan. Dessa barriärer måste överbryggas för att koppla samman kommunens stadsdelar och målpunkter och ytterligare öka andelen stationsnära boenden och arbetande.
- **Fokus på service och arbetsplatser** - Mätningarna visar att andel invånare som bor och jobbar stationsnära inte förändras i nämnvärd utsträckning. Dock planeras de allra flesta bostäder inom kommunens primära utbyggnadsområden enligt översiktsplan, vilket är positivt. Dock behöver fokus även ligga på att tillskapa arbetsplatser och service i stationsnära områden, då närheten till arbete och service är en utgångspunkt för ökat hållbart resande.

5. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner

I trafikstrategin specificeras vilka åtgärdsplaner som behöver tas fram och varför. Planerna ska utgöra kommunens trafikplan där specifika objekt preciseras vilka ska bidra till att visionen i trafikstrategin uppfylls.

I maj 2013 beslutade kommunfullmäktige att ge samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram de planer som preciserats i trafikstrategins *bilaga 1*.

Förklaring av färgindikatorer		
Status:	Finns inget uppdrag eller/och arbetet har ej påbörjats.	
	Arbetet påbörjat	
	Planen framtaget och är antagen eller väntar på antagandebeslut.	
Medel:	Medel finns inte och behöver avsättas	
	Medel finns delvis för att finansiera arbetet	
	Medel finns avsatt för att finansiera arbetet	

Hur ofta och ansvarig

Varje år beskrivs statusen för framtagandet av åtgärdsplaner i samband med uppdateringen av denna rapport. Statusbeskrivning utförs av ansvarig för respektive plan.

Kostnad

Att se över statusen för de olika planerna ingår i kommunstyrelseförvaltningens årliga arbete. Konsultkostnad 0 kr.

5.1. Status för åtgärdsplaner december 2021

Uppdaterad tidplan och status för framtagandet av åtgärdsplaner i december 2021. Respektive planer kommer att följas upp årligen och arbetas in den gemensamma uppföljningen av trafikstrategin. Uppföljningen av respektive åtgärdsplan redovisas i Bilagorna.

Planer	Framtagen ¹⁴	Ansvarig	Status	Medel
Cykelplan	År 2016	KSF		
Mobility managementplan	År 2016	KSF		
Kollektivtrafikplan	År 2016	KSF		
Parkeringsplan	År 2016	KSF		
Trafiksäkerhetsplan	År 2017	KSF		
Godstrafikplan	År 2020	KSF		
Vägrafikplan	År 2021	KSF		
Gångplan	År 2017	KSF		
Trafik- och miljöplan	-	KSF		

5.2. Årets bedömning av läget

Godstrafikplanen antogs av KF i feb 2021. Arbete med vägrafikplanen har pågått under 2021 och den väntas antas av KF runt årsskiftet 2022/2023.

Utöver är det bara är trafik- och miljöplanen som inte startats. Det finns ingen plan för när denna ska tas fram.

Cykelplan

Cykelplanen antogs i kommunfullmäktige september 2016. För uppföljning av cykelplanen, se Bilaga 1.

Mobility managementplan

Mobility managementplanen antogs i kommunfullmäktige maj 2016. För uppföljning av mobility managementplanen, se Bilaga 2.

Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplanen antogs i kommunfullmäktige februari 2017. För uppföljning av kollektivtrafikplanen, se Bilaga 4.

¹⁴ Med framtagen menas här att planen är färdig att skickas för politiskt beslut

Parkeringsplan

Parkeringsprogrammet antogs i kommunfullmäktige mars 2016. Parkeringsplanen består av flera delprojekt och kommer genomföras i etapper. Dessa delprojekt är:

- Användning av bilar som laddas med bränsleceller eller solceller - *Arbetet med laddinfrastruktur har påbörjats. Sker i samarbete med strategiska sektionen.*
- Infartsparkering för cykel och bil - *Planerad och finansierad till viss del.*
- Inventera behov av tillkommande cykelparkeringar vid stationer och centrum – *Har inletts, dock bara för stationer. Nya cykelparkeringar har byggts vid Huddinge och Stuvsta stationer*
- Inventering av bilparkering i stationsnära lägen - *Ej planerad, förslag på ändrad indikator – mer beskrivande kring förändringar och hur parkering hanterats i nya planer.*
- Inventering av cykelparkering vid stationer och centrum – *Har gjorts för stationer men med uppehåll 2020 och 2021 pga pandemin*
- Parkeringsavgifter inkl. infartsparkeringar – *Underlag och förarbete klart, genomförande av parkeringsavgifter allmän plats genomförs år 2021 i Centrala Huddinge. Försöket är pausat i Stuvsta.*
- Rutiner för flexibla parkeringstal – *Startades upp 2020 och arbetet fortlöper under 2021.*
- Tidsreglering för att styra till rätt målgrupp - *Genomförs i löpande arbete, särskilt intill förskolor och skolor samt på infartsparkeringar. Inga ytterligare fokusområden planerade.*

För uppföljning av parkeringsprogrammet, se Bilaga 3.

Trafiksäkerhetsplan

Trafiksäkerhetsplanen antogs i kommunfullmäktige december 2017. För uppföljning av trafiksäkerhetsplanen, se Bilaga 5.

Godstrafikplan

Godstrafikplanen antogs av KF februari 2021. För uppföljning, se Bilaga 7.

Vägtrafikplan

Arbetet med att ta fram en vägtrafikplan har påbörjades översiktligt under 2019 och 2020. En stor del av arbetet har skett under 2021 och förväntas antas av KF runt årsskiftet 2022/2023.

Gångplan

Gångplanen antogs i kommunfullmäktige mars 2018. För uppföljning av gångplanen, se Bilaga 6.

Trafik- och miljöplan

Inga medel avsatta och inget arbete pågår för att ta fram en trafik- och miljöplan. En beskrivning av innehåll tas fram i samband med att uppdrag ges att ta fram en trafik- och miljöplan.

6. Internkontroll

Enligt 2021-års internkontrollplan ska en fallstudie genomföras årligen för att säkerställa implementeringen av trafikstrategin. Syftet med denna studie är att se huruvida trafikstrategins intentioner tas om hand i planeringen av kommunens exploateringsprojekt.

Utvald detaljplan Visättravallen 2 möjliggör för en förskola med cirka 160 barn samt permanent bygglov för den befintliga BMX-cykelhallen som i dagsläget har tidsbegränsat bygglov.

Bedömningen är att intentionerna kring trafikstrategin är omhändertagen i detaljplanen och exploateringsavtalet för Visättravallen 2.

Följande slutsatser har lyfts fram utifrån denna granskning:

- Positivt att planen möjliggör för samnyttjande av bilparkering med annan verksamhet på samma fastighet. Dock framgår det ej i handlingarna hur samnyttjandet ska ske, t ex genom utredning eller beläggningsstudie, som säkrar att fastighetens totala parkeringsefterfrågan kan hanteras.
- I planen föreslås åtgärder utanför planområdet, på allmän plats. En översyn av Plexman föreslås för att säkerställa att det finns en tydlig process för hur åtgärder utanför planområdet finansieras.
- I detaljplanen gjordes en bedömning av cykelparkeringstalet för förskola kan vara orimligt hög. Liknande diskussioner har förts i andra planer och därför rekommenderas en övergripande översyn av parkeringstalet för förskolor.

Se separat rapport för fullständig analys och slutsatser.

7. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet

I trafikstrategin framgår att kommunen föreslås arbeta fram en rutin för att bedöma kommunens transporthållbarhet över tid. Med transporthållbarhet menas den ekonomiska, ekologiska och sociala hållbarheten i kommunens transportsystem. Rutinen planeras att tas fram i samband med upprättandet av en trafik- och miljöplan. Tidplan för detta saknas.

Bilaga 1. Uppföljning av cykelplan

I cykelplanen finns ett effektmål att andelen cykelresor ska öka från 4 procent till 15 procent år 2030.

Effektmål	Utgångspunkt	2016	2020
Andelen cykelresor i kommunen ska öka till 15 procent år 2030	4 % (år 2011)	4 % (år 2016)	Ingen mätning. Se beskrivning nedan

Ingen egen RVU har genomförts inom Huddinge kommun. Dock visar regionens RVU på att cykelresandet har ökat betydligt under 2020 beroende på förändrat resande kopplat till pandemin. Se även kapitel 3 ovan.

Ett antal indikatorer har pekats ut för att underlätta den kontinuerliga uppföljningen av cykelplanen. Gatuundersökningen som använts som underlag tidigare år har ersatts av SCB:s medborgarundersökning. Den ska genomföras varje år och årets mätvärde blir därmed ny utgångspunkt.

Indikator	Utgångspunkt	Mätmetod	2021
Andel cykelresor av arbetsresor	5 % (år 2011) 3 % (år 2016)	Extra urval ur nationell RVU	Ingen mätning*
Andel utbyggt övergripande cykelnät	56 % (år 2021)	Nytt VP-mått	56 %
Vad tycker du om ...utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen?	Andel positiva (80 %) (2021)	SCB:s medborgarundersökning 2021	Andel positiva (80 %)
Vad tycker du om ...trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen?	Andel positiva (72 %)(2021)	SCB:s medborgarundersökning 2021	Andel positiva (72 %)
Hur tycker du följande saker fungerar i din kommun? Skötsel av gång- och cykelvägar	Andel positiva (62 %)(2021)	SCB:s medborgarundersökning 2021	Andel positiva (62 %)
Hur tycker du följande saker fungerar i din kommun? Snöröjning av gång- och cykelvägar	Andel positiva (53 %)(2021)	SCB:s medborgarundersökning 2021	
Beläggning på cykelparkering	98% (2016)	Inventering	Ingen mätning år 2021
Andel barn åk f-6 som cyklar på egen cykel till skolan	16 % (2015) 16 % (2017) 20 % (2019) 27 % (2020).		Nästa mätning år 2022

Antalet cyklister som passerar kommunens mätstationer	1,58 miljoner (2021)	Manuella räkningar har från 2021 ersatts av 19 fasta mätpunkter.	1,58 miljoner eller 13,85 passager/invånare
Antal skadade och förolyckade cyklister		STRADA	Följs upp inom trafiksäkerhet år 2022

Slutsatser och rekommendationer

Fasta mätstationer för året-runt-mätning av cykeltrafik har satts upp och blir från 2021 ett nytt mått på cykelplanens måluppfyllelse. De indikatorer som kommer från gatuenkäten har ersatts av SCB:s medborgarundersökning och årets resultat blir utgångsvärde för kommande undersökningar.

Region Stockholms resvaneundersökning (se avsnitt 3.2.1) visar att andelen cykelresor har ökat i såväl länet som helhet som bland Huddinges invånare under pandemin. Det kan innebära att fler nya cyklister har tillkommit och det är viktigt att kommunen följer upp med fysiska åtgärder för att förbättra för cyklister. En uppföljning av Huddinge kommuns resvaneundersökningen skulle enligt uppföljningsplanen göras år 2021. Pga situationen med Covid-19 så utgår denna eftersom resandemönstren har påverkats i stor utsträckning.

Majoriteten av Huddinges invånare är nöjda med gång- och cykelinfrastrukturen och trafiksäkerheten på dessa. Här ligger Huddinge i nivå med alla kommuner i undersökningen. Däremot är en betydligt lägre andel nöjd med skötsel och snöröjning av gång- och cykelvägar, även i jämförelse med alla kommuner i undersökningen.

Fokus för att nå målen ökad och säker cykling behöver vara:

- Fortsatt utbyggnad av infrastruktur, framförallt cykelvägar och cykelparkeringar
- Förbättrad drift och underhåll av cykelvägarna, genom exempelvis utökning av sopsaltning vintertid

Nedan listas en del av det som förvaltningen har arbetat med under 2021 för att uppfylla cykelplanens mål:

- Under 2020-2021 har 322 cykelparkeringar färdigställts vid Huddinge station och Stuvsta station.
- En tillfällig cykelparkering har anlagts vid hållplats Byggmästaregatan och utredning och utvärdering pågår kring hur denna kan förbättras.
- Den regionala cykelvägen längs Smista allé har i princip färdigställts under år 2021.
- År 2020 driftsatte förvaltningen ett nytt system för flödesmätningar av cykeltrafiken. Efter intrimning och justeringar har nu systemet varit i drift under hela 2021. Systemet räknar antalet passerande cyklande på 19 platser runt om i kommunen. Passager registreras dygnet runt, året om.
- Planering pågår för ett stort antal nya cykelvägar och förbättringar av befintliga.

- Längs Lännavägen mellan Gymnasievägen och Huddingevägen har gång- och cykelvägen separerats mellan gående och cyklister.
- Vi har besvarat remiss Regional cykelplan för Stockholms län

Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan

I mobility managementplanen finns tre inriktningsmål. För respektive mål finns indikatorer för att följa upp målen.

Mål A: Med mobility management i planering och byggande ska utformningen och utvecklingen av samhällsbyggnadsprojekt skapa förutsättningar för hållbart resande.

Mobility management används i detaljplanearbetet för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Konkret handlar det om att skapa goda förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafik inom program och detaljplaner, för att det ska vara enkelt att välja andra transportslag än bil. Genom flexibla parkeringstal finns möjligheten att reducera antalet bilparkeringar för bostäder och verksamheter som byggs i stationsnära lägen. I utbyte mot ett reducerat parkeringstal ska åtgärder som främjar hållbart resande erbjudas. Åtgärderna ska vara utformade så att de minskar behovet av bil. Bil- och cykelpooler eller erbjudande om kostnadsfria resor i kollektivtrafiken är några exempel.

Under året har mobility managementåtgärder skrivits in i exploateringsavtal i knappt hälften av de antagna detaljplanerna, se tabell 1. Då MM-åtgärder inte skrivits in så har det berott på att det inte varit möjligt kopplat till typ av verksamhet eller att exploatören inte varit intresserad. Fyra av de sex antagna planerna under året ligger i zon A, en i zon B och en i zon C.

Tabell 2. Antagna detaljplaner år 2021.

Projekt	Geografiskt område	Zon	Antal bostäder	Verksamhet	Arbets-tillfällen	MM i avtal	Kommentar
Klockarbacken 10 mfl.	Mellersta	A	250	Förskola och LSS-boende	25	Ja	MM-åtgärder (20% reduktion) men detaljplanen är upphävd av MMD
Regulatorn 1	Sydvästra	B	0	Verksamheter, kontor, högre utbildning	50	Nej	
Stensättningen 5	Sydvästra	C	22	Bostäder	0	Nej	
Låset 1 mfl	Östra	A	268	Förskola	40	Ja, delvis	Beslutade MM-åtgärder i avtalet med en av två exploatörer (6% reduktion)
Medicinaren 5	Sydvästra	A	0	Patientboende, vård	2	Nej	Ej aktuellt
Odin 3 och 6	Mellersta	A	40	Lokaler	8	Ja	Beslutade MM-åtgärder (22% reduktion).

Totalt pågår arbete med 24 planer inom Huddinge kommun. Majoriteten av de visar pågående planerna ligger inom zon A (15 av 24) och 7 av 24 ligger inom zon C, se Tabell 2 nedan.

Tabell 3. Pågående planer 2021

Zon	Geografiskt område	planuppdrag	projektnr	projektnamn
A	Mellersta	2010-04-12	62503	Stuvsta C vid Häradsvägen (Odin) P
A	Mellersta	2013-06-11	62414	Sjödalsbacken Huddinge Centrum P
A	Nordvästra	2014-11-24	62226	Segeltorps C, Lövdungen 2 P
A	Östra	2014-12-16	62703	Låset 1. Skogås P
A	Sydvästra	2016-09-12	61308	Generatorn 2 Hörntomten P
A	Mellersta	2017-08-30	62418	Fabriken/Förrådet P
A	Mellersta	2018-05-24	65003	Aspen Hörningsnäs Fsk/Skola P
A	Östra	2019-03-06	60113	Sändaren 2 P
A	Mellersta	2019-04-09	61411	Tingshuset P
A	Mellersta	2020-03-17	61412	Udden 8 m.fl. - P
A	Sydvästra	2020-06-17	60355	Flemingsbergsdalen, del av Generatorn 2,3 (Södra entrén) P
A	Sydvästra	2020-06-17	61309	Medicinaren 5 (Ronald McDonald) P
A	Mellersta	2020-09-22	62710	Lamellen 1,2 P
A	Mellersta	2020-10-26	60407	Hängbjörken, Asken inkl Fsk P
A	Mellersta	2021-02-01	60408	Verkstaden/Hantverket/Tonfisken P
B	Nordvästra	2018-07-17	60115	Grantorp 2:32 m.fl. P
B	Sydvästra	2018-05-24	65003	Planprogram Björnkulla
C	Sydvästra	2020-12-02	60120	Lövstastigen P
C	Östra	2020-05-06	61413	Nytorp 4:7 LSS-boende P
C	Nordvästra	2020-02-20	62232	Diametern (KF) DP1 P
C	Nordvästra	2020-02-10	61106	Vårby Udde DP1 P
C	Sydvästra	2018-04-11	60119	Stensättningen 5 P
C	Östra	2016-03-30	61706	Österhagen (Länna 4:7 m.fl.) P
C	Sydvästra	2015-05-25	62326	Vista Skogshöjd (3:61, 3:67 mfl) P

Likvärdighetsprincip gentemot exploitörer

För att säkerställa att hanteringen av flexibla parkeringstal sker på ett likvärdigt sätt uppdateras planbeskrivningsmall och avtalsmall med särskilda avsnitt för mobility management kontinuerligt. Under året har en mall tagits fram som visar vad som ska finnas med i en mobilitetsutredning.

En reviderad information till byggaktörer om flexibla parkeringstal och mobilitet kommer att finnas på huddinge.se. Trafik- och landskapssektionen har uppdaterat strukturen för parkeringsparagrafen i exploateringsavtalet samt skapat ett förslag på bilaga som redovisar vilka mobilitetsåtgärder som exploitören åtar sig att genomföra samt hur dessa ska följas upp.

Omvärldsbevakning

Mobility management är ett kunskapsområde som är under utveckling. Under 2021 har omvärldsbevakning på flera områden genomförts. Några fokusområden har varit mobilitetshubbar och bilpoolslösningar i andra kommuner. Flexibla parkeringstal och uppföljningsverktyg samt effekter av Mobility management har studerats. Omvärldsbevakning bidrar till att behålla en levande diskussion och utveckla kunskapen på mobilitetsområdet.

Mål B: *Samarbeten med olika aktörer ska göra att fler arbetar för att underlätta och främja hållbara resor, både inom den kommunala organisationen och andra aktörer i kommunen.*

Under året har Trafik- och landskapssektionen bedrivit arbete med skolor, fastighetsbolag och andra förvaltningar inom ramen för Säkra skolvägar. Genom en kombination av trafiksäkerhetsåtgärder, förbättrade gång- och cykelvägar och kampanjer är hypotesen att resan kan påverkas innan den har börjat. Arbetet innebär samverkan mellan Samhällsbyggnadsavdelningen och Barn- och utbildningsförvaltningen samt med bolaget Huddinge samhällsfastigheter. Utöver det, sker samverkan mellan kommunikationsavdelningen och mellan olika kompetenser på kommunstyrelsens förvaltning.

I arbetet med Säkra skolvägar har ett årshjul tagits fram och det finns en tydlig plan för vad som ska göras, när och av vem. Detta innebär att arbetet kan flyta på utan att kräva stora personella resurser. En administratör har kopplats in för att avlasta projektledarna. Ett större fokus på trafikfrågor och utformning i anslutning till skolor och andra målpunkter har fått genomslag. Trafikplanerna är tidigt inkopplade i utbyggnad och ombyggnad av befintliga skolor, liksom i planläggning av nya skolor.

Samverkan mellan aktörer mäts utifrån två indikatorer. Tabellen nedan visar på indikatorer kring samverkan inom ramen för säkra skolvägar.

Tabell 3. Tabellen visar indikatorer för att följa upp graden av samverkan inom ramen för Säkra skolvägar

Indikator		Uppföljning	2019	2020	2021
Antal skolor som deltagit i aktivitet i Säkra skolvägar (F-6)	Lista över deltagande skolor, antal skolor som inte deltagit	Varje år	33	18	17
Andel barn som skjutsas med bil till skolan	Mäts i Resvaneundersökning Säkra skolvägar	Vartannat år (två år i rad pga. projekt)	22%	21%	Mäts 2022

Antal skolor som deltagit i aktivitet i Säkra skolvägar (F-6)

Under 2021 var antalet skolor som har medverkat i aktiviteter inom ramen för Säkra skolvägar i princip oförändrat i förhållande föregående år, men antalet som deltog i Gå- och cyklatävlingen ökade. Tabellen nedan visar skolor som deltog i en eller flera aktiviteter inom ramen för Säkra skolvägar 2020 och 2021.

Tabell 4. Tabellen visar vilka skolor som har medverkat i Säkra skolvägar 2020 och 2021

Skola	Område	2020	2021
Annerstaskolan	Flemingsberg		
Kästaskolan	Flemingsberg	X	X
Visättraskolan	Flemingsberg	X	X
Källbrink	Fullersta		
Skapaskolan	Fullersta	X	X
Skogskällan	Fullersta	X	X
Stenmoskolan	Fullersta	X	X
Tomtbergaskolan/Kvarnbergsskolan	Fullersta	X	
Glömstaskolan	Glömsta	X	X
Lindskolan*	Glömsta		
Rosenhillskolan*	Glömsta		
Vistaskolan	Glömsta		X
Juringe friskola	Segeltorp		
Långsjöskolan	Segeltorp	Skola under ombyggnad	Skola under ombyggnad
Segeltorpsskolan	Segeltorp		
Skansbergsskolan	Segeltorp	X	X
Balingsnässkolan	Sjödalen	X	X
Hörningsnässkolan	Sjödalen	X	X
Ängsnässkolan	Sjödalen	X	
Mörtviksskolan	Skogås	X	X
Sjötorpsskolan	Skogås		
Edboskolan	Skogås	X	X
Snättringeskolan	Snättringe	X	X
Utsäljeskolan	Snättringe	X	X
Kräpplaskolan	Stuvsta	X	
Kungsklippeskolan	Stuvsta		X
Myrängsskolan	Stuvsta		
Solfagraskolan	Stuvsta		
Stenängsskolan	Stuvsta		X
Trångsundskolan	Trångsund	X	X
Grindstuskolan	Vårby	X	
Myrstugebergets friskola	Vårby		
Vårbackaskolan	Vårby		
Vårbyskolan	Vårby		
Antal deltagande skolor		18	17
Totalt antal skolor		35	35

*särskolor

Deltagandet har minskat sedan år 2018 men trenden verkar vända

En tydlig indikator på hur många skolor som medverkar i Säkra skolvägar är deltagandet i den årliga Gå- och cyklatävlingen. Antalet som har medverkat har minskat sedan 2018. En anledning är att en lägre driftbudget för Mobility Management och högre krav på arbete i exploateringsprojekt till ett minskat tidsresurserna för arbetet med Säkra skolvägar på förvaltningen. Arbetets som tidigare har administrerats av en heltidsanställd sköts numera på cirka 30 procent av en heltid. Anledningen som pedagoger pekar på, är en högre arbetsbelastning för skolpersonalen. Skolledningar har gett direktiv om att klasserna inte ska medverka i aktiviteter för att minska personalens arbetsbörda. Pandemin och en hög sjukfrånvaro bidrog också till att färre skolor deltog 2020 i förhållande till 2019. Trenden verkar dock vända 2021 och antalet skolor som har deltagit har ökat från 9 skolor 2020 till 13 skolor 2021. Antalet elever som har deltagit har också ökat. Till årets tävling var 1598 elever anmälda. När tävlingen var slut rapporterades resultat för 1216 elever, det är en ökning sedan tidigare år då antalet deltagande var 1032.

Diagrammet nedan visar antalet skolor som deltog i gå- och cyklatävlingen 2018, 2019, 2020 och 2021.

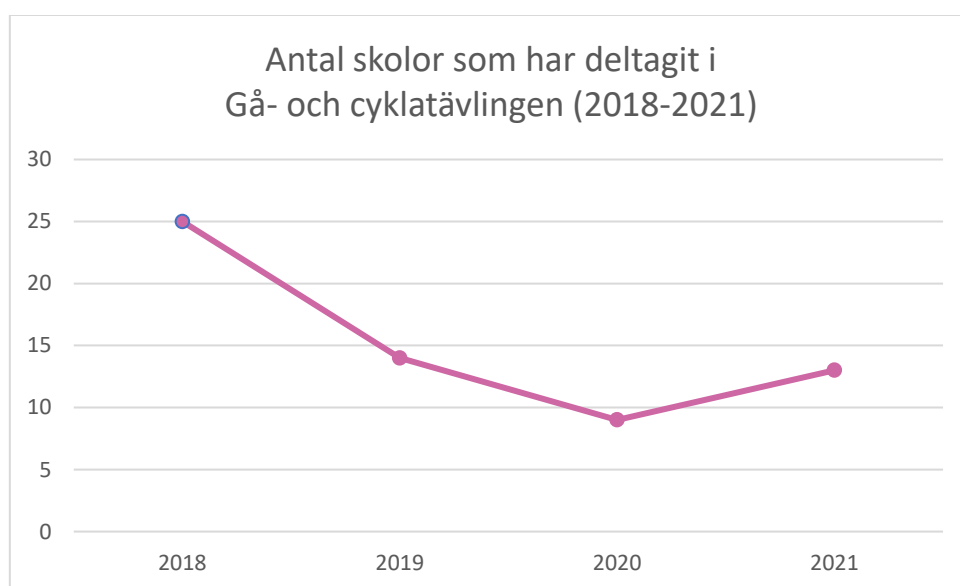


Diagram 10. Antal skolor som deltog i Gå- och cyklatävlingen 2018 - 2021

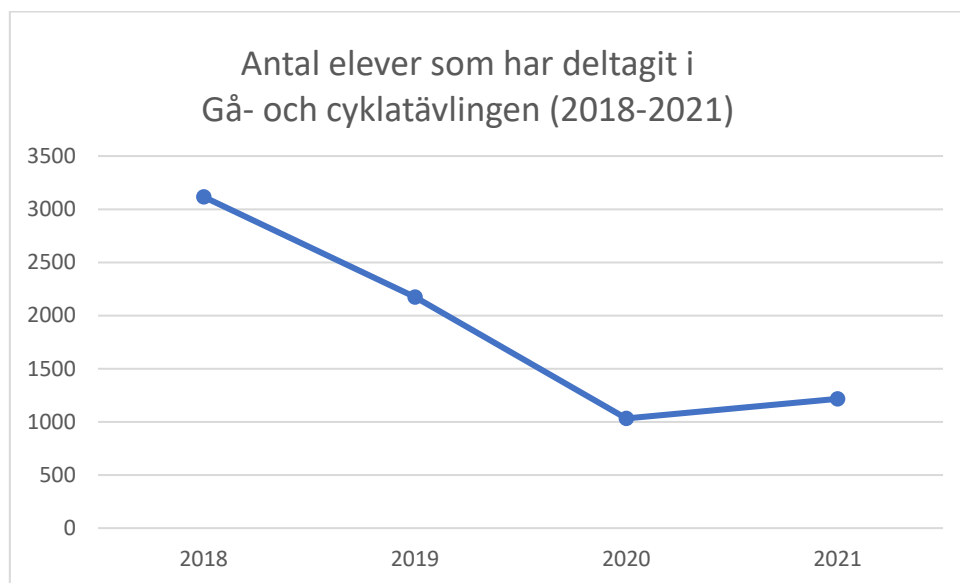


Diagram 2. Antal elever som deltog i Gå- och cyklatävlingen 2018 - 2021

Andel barn som skjutsas med bil till skolan

Under 2021 genomfördes ingen resvaneundersökning för Huddinges grundskolor. Nästa mätning genomförs i oktober 2022.

Resultatet från föregående år visar inte på någon förändring i hur stor andel av barnen i Huddinge som skjutsas med bil. Den pågående pandemin verkar inte ha påverkat andelen som skjutsas till skolan. Diagrammet nedan visar andelen barn som skjutsas med bil till skolan sedan 2009, då mätningarna började.

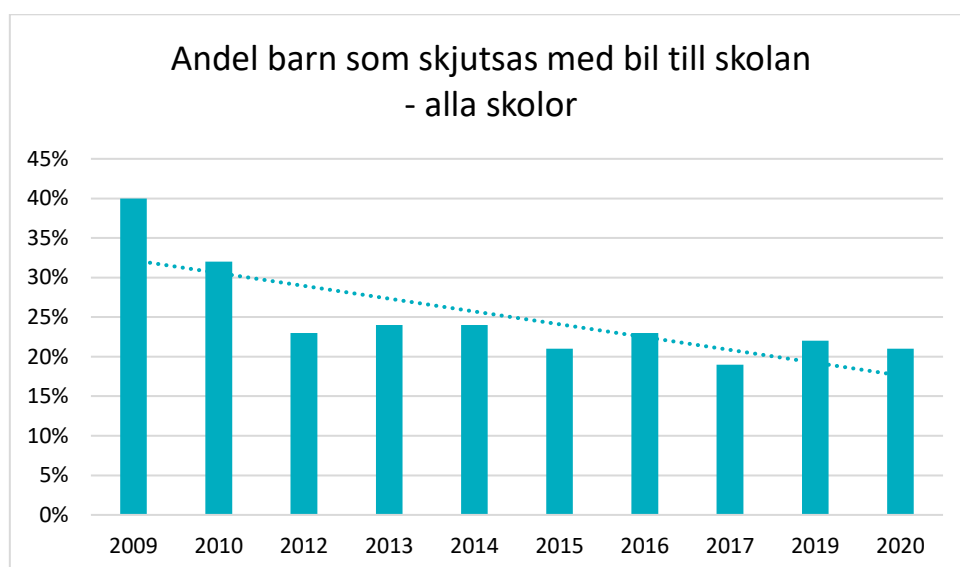


Diagram 3. Andel elever som skjutsas med bil 2009 - 2020

Mål C: Kommunikation och information ska användas för att främja hållbara resor hos invånare, besökare och verksamma i kommunen.

Inom ramen för Säkra skolvägar har information och kampanjer genomförts med barn som målgrupp, i samverkan med skolor. Vidare har Huddinge medverkat på seminarier för att sprida Huddinges arbete med mobilitet.

Tabell 5. Tabellen visar vilka aktiviteter som har genomförts 2021.

Indikator	Uppföljning	Aktiviteter 2021
Genomförda aktiviteter	Varje år	1. Startpaket till förskoleklass 2. Bilfri vecka 3. Gå- och cyklatävling vecka 37–38 4. Informationsutskick 5. Digital kampanj för gåtåg och cykeltåg 6. Spridning av Huddinges arbete

Tabellen ovan listar genomförda aktiviteter.

1. Startpaket till förskoleklass

Alla barn som började förskoleklass i såväl kommunala som fristående skolor fick ett så kallat startpaket som innehåller reflex, ett silikonarmband, trafikrelaterat pyssel och information om hur man kan resa hållbart till skolan samt hur man startar ett gåtåg. Visättra daglig verksamhet hjälpte till att packa de cirka 1500 startpaketen.

2. Bilfri vecka

Bilfri vecka syftar till att färre barn ska skjutas med bil och genomfördes under maj. Alla deltagande skolor var med i en utlottning där vinsten var en cykeldag med Sthlm Bike. Visättraskolan kammade hem vinsten och medverkade i radio P4.

3. Gå- och cyklatävling

Gå och cyklatävlingen genomfördes som vanligt vecka 37–38 och pristagarna gratulerades av kommunalrådet Love Bergström.

4. Informationsutskick

Utskick med uppmaningar att gå och cykla eller lämna en bit ifrån sker löpande på skolor där trafiksituationen är problematisk. I material och utskick har piktogrammen som är särskilt framtagna för Säkra skolvägar använts.



Figur 1. Piktogram som speglar hälsa, glädje, klimat och gemenskap

5. Digital kampanj för gåtåg och cykeltåg

I ett gåtåg eller cykeltåg går eller cyklar man tillsammans. Flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till skolan. Under året har kampanjfilmer tagits fram med syfte att få fler att starta gå eller cykeltåg. Filmerna har använts i en digital kampanj i sociala medier och har haft 18 000 exponeringar på Facebook. Alla som medverkar i ett gåtåg eller cykeltåg får en reflexväst från kommunen som kan beställas via en e-tjänst som har lanserats under året. Visättra daglig verksamhet ansvarar för att packa och skicka ut västar till de som beställer.

6. Spridning av Huddinges arbete

Representanter för Huddinge har medverkat i seminarier i syfte att lyfta hur Huddinge arbetar med Mobility management.

Föredrag under året

Lekplats eller parkering – Huddinges exempel med att tillfälligt göra om bilparkering till lekplats vid Hörningsnässkolan – Emma Lidell på nationell nätverksträff med MMMiS (Möjligheter för Mobility Management i Samhällsplaneringen) som består av kommuner från hela Sverige.

Klimatsmarta skolresor - lärdomar – Emma Lidell på Energimyndighetens seminarie om barns resande

Konferensen Framtidens mobilitet (ordnad av Ability Partners) – Huddinge kommuns arbete med mobilitet i detaljplaner – Sarah Brunzell

Sammanfattning och rekommendationer

Arbetet med mobility management i samhällsbyggnadsprojekt har ytterligare vässats under året. Arbetet med flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder har tagit mycket fokus under året. Tydligare rutiner har framarbetats kring flexibla parkeringstal för att förtydliga bedömningar och skapa likvärdighet gentemot exploatörer.

Mobilitetsåtgärder måste utformas efter förutsättningarna i respektive projekt. Implementeringen av mobility managementplanen har kommit långt och bör även fortsatt löpa parallellt med implementeringen av parkeringsprogrammet.

Vidare har arbetet med Säkra skolvägar systematiserats med fokus på digitalisering och mindre administration.

- **Säkra långsiktig finansiering**

Former bör utvecklas för att långsiktig finansiering av Mobility managementarbetet ska säkras – i synnerhet arbetet med Säkra skolvägar och för genomförande av kampanjer som riktar sig till allmänheten.

- **Aktualitetspröva Mobility managementplanen**

På sikt bör planen aktualitetsprövas och uppdateras för att vara ett bra verktyg i arbetet med hållbart resande. Kunskapen och tekniska lösningar inom mobility management är i ständig utveckling och därför bör Huddinges styrdokument hållas á jour.

Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram

I parkeringsprogram har fyra inriktningsmål tagits fram och för respektive mål finns indikatorer för hur respektive mål ska följas upp.

Mål A: *Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare.*

I detaljplaner som är lokaliserade i goda kollektivtrafiklägen, zon a och b enligt Huddinges parkeringsprogram, är utgångspunkten att parkering förläggs i garage. I pågående planer planeras majoriteten av parkeringsplatserna förläggas inomhus, för både cykel och bil. I vissa fall kan inte garageanläggning motiveras rent genomförande- eller kostnadsmässigt – i dessa fall förläggs viss del av parkeringen som markparkering. Angöringsplatser för varuleveranser och persontransporter är ett undantag från garageprincipen och dessa platser förläggs som markparkering.

Samnyttjande av befintliga markparkeringar är ett sätt att effektivisera de markparkeringar som anses vara nödvändiga att ha kvar. Samnyttjande av markparkeringar är ett verktyg som används i planeringsprojekt, detta testas bland annat i framtagandet av detaljplanen för nytt kommunhus i Huddinge.

Att anlägga cykelparkering inomhus har i många fall visat sig vara fördelaktigt eftersom denna typ av parkering upplevs säkrare och tryggare. Goda cykelfaciliteter diskuteras och uppmärksammas i många pågående bostadsprojekt och ses som ett viktigt verktyg för att stärka cykeln som färdmedel.

Parkeringsplatser i markplan i Huddinge centrum har avgiftsbelagts under året för att skapa bättre tillgänglighet och för att effektivisera markanvändningen.

Uppföljning av antal platser på markparkering

Tidigare år har uppföljningen av målet skett genom att inventera antal markparkeringsplatser i stationsnära lägen, se tabell nedan. Huvudprincipen är att stadsutveckling sker i stationsnära lägen och att den bilparkering som tillkommer är lokaliserad på privata fastigheter (i första hand i garage) och att tillkommande parkering på allmän plats har ett tydligt syfte (som angöring eller är tillgänglighetsanpassad). För cykelparkering är trenden att fler platser tillkommer på markparkering i stationsnära lägen, för att främja kombinationsresor.

Indikator	2014	2017	2021
Antal markparkeringsplatser inom 600 meters radie från goda kollektivtrafiklägen		3 808 platser	Ingen mätning har gjorts 2021
Antal markparkeringsplatser inom 1 200 meters radie från goda kollektivtrafiklägen		7 258 platser	Ingen mätning har gjorts 2021

Parkeringsförändringar i stationsnära lägen, år 2021

- Under året har parkeringsavgifter införts i Huddinge C som effektiviserar utnyttjandet av markparkeringen.
- I Stuvsta och Huddinge C har cykelparkeringar byggts i anslutning till stationerna. Markparkering för cykel har ökat i dessa lägen.
- Under år 2021 färdigställs en garageanläggning i Stuvsta för infartsparkering där 161 platser, som tidigare låg på markparkering, byggs under bostadsgård samt bostadshus. Garaget öppnar 2022.
- Längs med flera kvarter på Sjödalsvägen i Storängen har ett större projekt färdigställts med ny typ av gatuutformning samt parkeringsreglering. Gatorna har utformats enligt gällande princip i parkeringsprogrammet, där all boendeparkering förläggs i garage och gatan tillgängliggörs för bilplatser avsedda för kortade besök samt goda förutsättningar för angöring – för varuleveranser, sopbil och persontransporter. I och med de nya parkeringsförutsättningarna förväntas en beteendeförändring kring val av transportmedel ske på sikt.

Mål B: *Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka.*

Pendlarparkering är framförallt ett sätt för att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv – för både cyklister och bilister. Genom att göra det enklare att parkera vid bytespunkten till kapacitetsstark kollektivtrafik blir hela resan smidigare för resenären. Viktigt fokus framöver att säkerställa att behovet för infartsparkeringar tillgodoses. Viktiga användargrupper är invånare som bor inom cykelavstånd till bytespunkten, samt invånare som måste resa med bil till spårstation beroende på otillgänglig busstrafik vid sitt bostadsområde eller för långa gång- och cykelavstånd. Regleringen för bilplatserna på kommunens infartsparkeringar har justerats för att dessa ska fungera för pendlare som fortsätter vidare med kollektivtrafiken. Det innebär att taxa och tider för tillåten parkering har justerats så att parkeringsplatserna inte nyttjas som boendeparkering.

Vid Stuvsta station och i Huddinge centrum har antalet cykelparkeringar byggts ut på allmän plats under året för att underlätta kombinationsresor, med fler och högre kvalitet på cykelplatserna skapas bättre förutsättningar för att cykla till stationen.

Planering av cykel- och bilparkering i detaljplaner är starkt förknippat med mobility management-åtgärder (MM-åtgärder). Mobility management används i detaljplanearbetet för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Konkret handlar det om att skapa goda förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafik inom program och detaljplaner, för att det ska vara enkelt att välja andra transportslag än bil. Genom flexibla parkeringstal finns möjligheten att reducera antalet bilparkeringar för bostäder och verksamheter som byggs i stationsnära lägen. I utbyte mot ett reducerat parkeringstal ska åtgärder som främjar hållbart resande erbjudas. Åtgärderna ska vara utformade så att de minskar behovet av bil.

Bil- och cykelpooler eller erbjudande om kostnadsfria resor i kollektivtrafiken är några exempel. Se mer i uppföljning av MM-planen i vilka detaljplaner som mobilitetsåtgärder är aktuella.

Indikator	Utgångspunkt	2017	2021
Färdmedelsfördelning för resor som startar eller slutar i kommunen	Se kap. 3.1	Se kap. 3.1	Se kap 3.1
Färdmedelsfördelning till specifika målpunkter före och efter att en förändring som rör parkering genomförs	-	-	
Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantal	Se kap. 3.2	Se kap. 3.2	Se kap. 3.2

Mål C: *Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.*

I nybyggnationsprojekt i goda kollektivtrafiklägen är det ofta stor konkurrens om marken. I dessa lägen finns det skäl att ha en mer marknadsmässig kostnad för parkering för att efterfrågan inte ska bli konstlat hög. Att avgiftsbelägga parkering är ett sätt att påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

Parkeringsavgifter testas nu i på kommunal mark Huddinge centrum, utvärdering sker under år 2022.

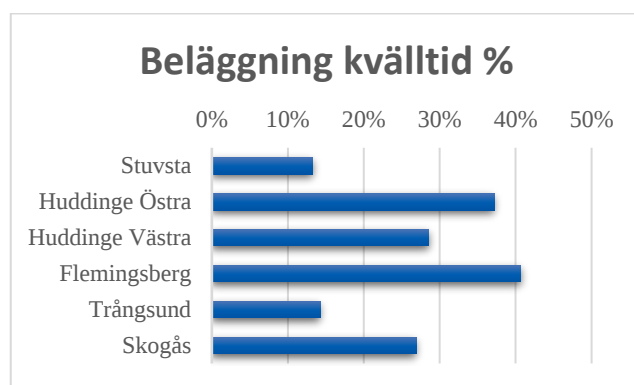
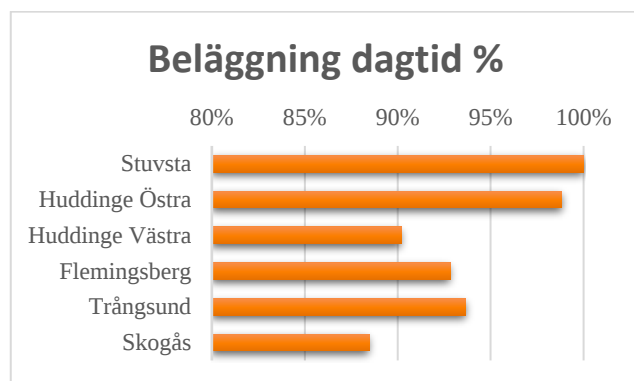
Inom planeringsprojekt signalerar byggaktörerna att parkeringsavgifter för bilparkering är praxis och därmed bör avgiftsbeläggande av bilplatser som mobilitetsåtgärd utvärderas.

Indikator	Utgångspunkt	2021
Andel nybyggda bostäder och verksamheter där hela parkeringskostnaden frikopplas från hyran		Projekt där parkeringskostnaden har varit med i avtalen har ännu inte genomförts och därför heller inte följts upp än.

Mål D: *Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.*

En viktig målpunkt är spårstationerna och de större hållplatserna. För att undersöka efterfrågan på kommunens infartsparkeringar har beläggningsgraden inventerats på infartsparkeringar för cykel år 2018 samt för bil år 2018 och 2019. De tidigare inventeringarna för bilplatser visade att beläggningsgraden på

infartsparkeringarna är hög under dagtid och acceptabel under nattid. Diagrammen nedan visar resultaten från 2019 års inventering av beläggingsgraden.



Efter tidigare inventeringar konstateras att vissa infartsparkeringar används som boendeparkeringar. Dessa parkeringar har därefter reglerats på sätt som gör att parkeringen frigörs för pendlare. Justering av regleringen på flera infartsparkeringar har genomförts, men taxan återstår att utreda samt eventuellt justera.

Ett sätt att underlätta för användare att hitta platser vid målpunkter är att reglera tid och avgift efter verksamheternas behov, vilket trafikingenjörer och trafikplanerare arbetar med löpande. Reglering används som konkret verktyg som i fall som exempelvis; fri parkering under 30 min vid förskolor och skolor samt kostnadsfri parkering de första två timmarna i Huddinge centrum.

Försöket med parkeringsavgifter i centrala Huddinge och Stuvsta

I april 2021 påbörjades försöket med att införa parkeringsavgifter i centrala Huddinge och centrala Stuvsta. I Stuvsta överklagades beslutet om att införa avgifter och försöket kunde därför inte genomföras. I Huddinge C infördes avgifter och en utvärdering har genomförts. Beläggingsgraden på parkeringarna, som har avgiftsbelagts, har inte förändras nämnvärt sedan införandet. Inga spilleffekter har heller kunnat uppmätas. Under försöket har en inflyttning till Huddinge skett och försöket genomfördes under en pandemi. Det gör att det är svårt att säkerställa effekten av införandet. Det är däremot möjligt att dra slutsatsen att beläggningen hade varit högre om avgifter inte hade införts eftersom

en ökad inflyttning alstrar biltrafik. När kommunen har frågat om synpunkter från allmänheten har flera svarat att avgifterna gör att personer parkerar kortare tid och att det därför sker en större rullning av parkerare.

Förvaltningen menar att de är viktigt att Huddinge fortsätter att arbeta med frågan kring parkeringsavgifter eftersom det är ett styrmedel som kan förändra reseendebeteende och öka användarnas tillgänglighet.

Slutsatser och rekommendationer

I planeringsprojekt är utgångspunkten att förlägga parkering i garage så långt som det är möjligt och lämpligt, enligt riktlinjer och mål i parkeringsprogrammet.

Mobility management-åtgärder och flexibla parkeringstal är viktiga verktyg i planeringsprojekt och påverkar parkeringslösningar i hög grad. Konkret har arbetet med flexibla parkeringstal och MM-åtgärder påverkat parkeringsytorna för cykel i hög utsträckning. Arbetet med MM har lett till att större fokus läggs på cykelplatsernas kvaliteter, de ges större utrymmen samt att andra utrymmen anpassas efter cykeln. Förbättrade möjligheter att parkera på ett säkert och tryggt sätt är två faktorer som påverkar färdmedelsvalet. Arbetet med att höja kvalitet och säkerhet på parkeringsplatser för cykel anses vara i linje med riktlinjer och mål i parkeringsprogrammet.

Pendelparkering är framförallt ett sätt för att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv – för både cyklister och bilister. I Huddinge centrum har antalet cykelparkeringar vid stationen byggts ut under året. Flera cykelparkeringar planeras att utökas under det kommande året vid viktiga hållplatser. Resultatet från årets inventering ger ytterligare underlag till reglering av taxa under år 2022.

Under 2021 har arbetet med handlingsplan för parkering fortlöpt.

Handlingsplanen hanterar bland annat utvecklandet av konceptet flexibla parkeringstal, utreda reduktionssatser för flexibla parkeringstal, ta fram riktlinjer och strategi för laddinfrastruktur samt infartsparkeringar.

Rekommendationer

- Fortsatt arbeta med att få till garagelösningar i detaljplaner
- Fortsatt arbeta med att utveckla konceptet flexibla parkeringstal, utreda reduktionssatser för flexibla parkeringstal, ta fram riktlinjer och strategi för laddinfrastruktur samt infartsparkeringar
- Särskilt fokus framöver att säkerställa att behovet för infartsparkeringar tillgodoses på befintliga och nya parkeringsplatser. Taxa och tider för tillåten parkering bör fortsatt ses över så att parkeringsplatserna anpassas för infartsparkeringar i första hand.
- Stort fokus på Huddinge C och Stuvsta, bör undersöka efterfråga och behov i andra kommunaldelar
- Fortsatt arbeta med frågan om parkeringsavgifter, trots ett pausat försök. Det är ett viktigt styrmedel.

Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen

Indikator	Utgångspunkt	Mätmetod	2021
Övergripande mål: Andelen kollektivtrafikresor ska öka			
Andel resor med kollektivtrafik (genomsnitt för veckan, alla resor)	24% (2011)	Resvaneundersökning	Ingen uppföljning år 2021
Antal resor med kollektivtrafik per invånare	219 resor/invånare (2018) 232 resor/invånare (2019)	Uppmätta resor (Miljöbarometer Huddinge kommun)	176 resor/invånare år 2020*
Strategi: Planera utifrån stationsnärhetsprincipen			
Andel boende och arbetande inom 1200 meter från spårstation	71% (2012) boende 73% (2015) arbetande	Stationsnära lägen, Spacescape, 2021 se kap 4.1.	70 % boende 74 % arbetande
Strategi: Öka andelen hållplatsnära boenden			
Andel invånare som har max 500 meter i gångavstånd till kollektivtrafikhållplats med turtäthet på minst 20 minuter i rusningstid	83% (2009) 89% (2020).	Miljöprogram 2017-2021, Huddinge kommun.	Tas fram mars 2022, redovisas i nästa års uppföljning
Strategi: Planera utifrån ett stamnät för kollektivtrafik			
Tidhållning, nöjdhet, pendeltåg	41% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019 Årsrapport för år 2020 ej möjlig att genomföra pga Covid-19.	54%(2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Tidhållning, nöjdhet, buss	66% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019 Årsrapport för år 2020 ej möjlig att genomföra pga Covid-19.	63%(2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Turtäthet, nöjdhet, pendeltåg	61%(2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019 Årsrapport för år 2020 ej möjlig att genomföra pga Covid-19.	64% (2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Turtäthet, nöjdhet, buss	67% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019 Årsrapport för år 2020 ej möjlig att genomföra pga Covid-19.	67% (2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Framkomlig kollektivtrafik	Mått för att följa upp framkomligheten för kollektivtrafiken behöver tas fram. Dialog pågår med Trafikförvaltningen.		Se slutsatser och kommentarer
Skapa förutsättningar för en tillgänglig och jämlik kollektivtrafik			
Trygg kvällar ensam	72% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	72%(2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Trygg till/från hållplats	66%(2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	65% (2019) Saknas mätning för år 2020 och 2021.
Realtidsinformation	-	-	-
Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser	79% (2017)	Utdrag ur ISYmap, varje år	83 % 2020

	82% (resultat från 2019)		
Väderskydd	-	-	-

*RVU 2020. Region Stockholm. Se kapitel 3.1.

** Indikatorn tas fram årligen i Miljöbarometern. Minskningen beror framförallt av pandemin. Måttet är dock inte ställd i relation till det totala resandet.

Slutsatser och rekommendationer

Det finns inga mätningar som avser år 2021 framtagna ännu, utan de senaste mätningarna avser år 2019 eller år 2020.

En översyn av urval av indikatorer har gjorts och kommer att fortsätta under år 2022. En indikator för att följa upp framkomlighet behöver tas fram.

Andelen kollektivtrafikresor ska öka

Både år 2020 och 2021 har varit speciella år med anledning av Covid-19. Under år 2021 har kollektivtrafikens andel fortsatt påverkats på grund av Covid-19 med rekommendationer och restriktioner att framförallt under våren undvika kollektivtrafiken. Andelen resor i kollektivtrafiken (genomsnitt för veckan, alla resor) var år 2020 22%, att jämföra med år 2019 då andelen var 27%. Under hösten år 2021 (fram till november) har det synts en återgång till att resa med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kommer att behöva arbeta med att fortsatt behålla sin tidigare marknadsandel.

Även antalet resor med kollektivtrafik (och totalt) har minskat kraftigt som en följd av pandemin.

Den övergripande långsiktiga planeringsambition för kollektivtrafiken kvarstår.

Planera utifrån stationsnärhetsprincipen

Andelen stationsnära boende har ökat något de senaste två åren. 94 % av de planerade bostäderna ligger i de primära förtättnings- och utbyggnadsområdena.

Öka andelen hållplatsnära boenden

Ingen uppföljning under har gjorts under de senaste två åren, då de tidigare årliga mätningarna visat på en långsamtgående positiv utveckling. Nästa uppföljning planeras vara klar till mars 2022.

Planera utifrån ett stamnät för kollektivtrafiken

En åtgärdsplan för framkomlighetsåtgärder togs fram under 2019, med utgångspunkt ur kollektivtrafikplanens stamnät, och dess prioriterade stråk för framkomlighetsåtgärder.

Flera av de prioriterade stråken ligger inom pågående eller kommande planering. Under år 2021 så fortsätter bevakningen för kollektivtrafikens förutsättningar inom pågående planer och projekt.

För att kunna planera kollektivtrafiken och ge bra underlag för resande, är samarbete med Trafikförvaltningen och bussoperatörer mycket viktigt. Dialog förs kontinuerligt.

Under 2021, i samband med revidering av Huddinges översiktsplan samt påbörjat arbete med Vägtrafikplan, har mindre justeringar i kollektivtrafikplanens utpekade stamnät för kollektivtrafik gjorts.

Förvaltningen anser att det ger mest effekt att se över hela stråk och gärna i samband med andra åtgärder, exempelvis cykelåtgärder, för att ge bäst utfall vad gäller exempelvis framkomlighet.

Arbetet med planering av Spårväg syd inleddes under år 2020. Under år 2021 har arbete med aktualitetsprövning av den avtalade korridoren fortsatt.

Inom ramen för ”handlingsplan stombuss 2017-2021”, som är en överenskommelse mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad, har ett antal trimningsåtgärder genomförts med syfte att skapa bättre förutsättningar för busstrafiken med kortare restider och bättre regularitet som följd. Exempel på åtgärder är nya busskörfält, ökad parkeringsövervakning, justering av signalprioritering i korsningar mfl. Arbetet följs upp årligen. Enligt Stombussbokslut för år 2020 genomfördes inga åtgärder inom ramen för handlingsplanen men det finns 28 åtgärder planerade och budgeterade (inom hela regionen). Under år 2020 avslutades en sträckningsstudie 7 (identifierar lämplig sträckning av stombussen) Norsborg-Masmo. Under 2022 kommer denna att fördjupas till en stråkstudie.

Utbyggnad av busskörfält i norrgående riktning längs väg 226 mellan Huddinge Gymnasium och Ågestavägen har pågått under år 2020-2021. Det kan under utbyggnaden ha påverkat medelhastigheten på sträckan negativt. Projektering av norrgående busskörfält mellan Ågestavägen och Rågsvedsvägen planeras under år 2022. Väghållare är Trafikverket.

Skapa förutsättningar för en tillgänglig och jämlik kollektivtrafik

Nöjdheten följs upp årligen av Trafikförvaltningen, Region Stockholm. På grund av COVID-19 pausades undersökningarna och återtog under november år 2021. Undersökningarna görs normalt sett ombord i kollektivtrafiken, vilket inte lämpade sig under pandemin.

Genom andra mätmetoder (Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik), har nöjdheten följts upp under år 2020. Den är på grund av annan mätmetod inte jämförbar med tidigare undersökningar. Den upplevda tryggheten är den kvalitetsfaktor som har sjunkit mest. Oro för smitta är en ny komponent i den totala känslan av trygghet som adderas till mer traditionella trygghetsfaktorer.

Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen

I trafiksäkerhetsplanen finns ett övergripande mål om att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken med 50 % och antalet måttligt och lindrigt skadade med 25 procent mellan åren 2017 och 2030.

Därefter har fem inriktningsmål tagits fram och för respektive mål finns indikatorer för att underlätta den kontinuerliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanen.

Uppföljningen är inte komplett för 2021. Ett fåtal mätningar har gjorts där måttresultat finns. För övriga indikatorer redovisas senaste redovisade resultatet.

Övergripande mål	Utgångspunkt	2021
50 procent färre dödade och allvarligt skadade mellan år 2017 och 2030.	5 (år 2017)	nästa mätning 2022
25 procent färre måttligt och lindrigt skadade mellan år 2017 och 2030.	199 (år 2017)	nästa mätning 2022
Indikator	Utgångspunkt	2021
Andel som upplever trafiksäkerheten som bra eller mycket bra på kommunens gång- och cykelvägar	72 %	72 %

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2021
Huddinge ska uppnå ”god kvalitet” enligt Trafikverkets bedömning av kommuners kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelbanor.	Mindre god kvalitet (2016)	Inget resultat för 2021

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2021
Minst 85 procent av gång- och cykelpassagera på huvudvägnätet ska ha säker eller delvis säker standard.	74 % (2016)	74 %
Indikator	2020	2021

Antal åtgärdade gång- och cykelpassager under året.	0	12
Antal nybyggda gång- och cykelpassager. Alla ska ha minst delvis säker standard.	0	6

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2021
85 procent av trafiken får inte köra fortare än gällande hastighetsgräns på hälften av kommunens huvudvägar (50 %)	Metod behöver tas fram	Metod behöver tas fram
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2021</i>
Antal fordon som används av kommunens personal eller som är upphandlad för kommunala tjänster och är försedda med hastighetslås. Målet är att alla fordon ska vara försedda med hastighetslås.	0 (2017)	0 (2021)
Samarbete ska ske med polis och Trygghets- och säkerhetssektionen angående hastighetsövervakning (antal möten)	-	1 möte har utförts med polisen (Säkerhet och trygghetssektionen håller i mötet) 2021. Planeras fler möten under 2022.

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2021
Färre än 15 procent av barnen ska åka bil hela vägen till skolan.	23 % (2015)	Ej genomfört (görs under 2022)
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2021</i>
Andel målpunkter för barn där närområdet är inventerat och åtgärdat med avseende på trafiksäkerhet.	0 % (2016)	2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden inom kommunen (med utgångspunkt från trafiksäkerhetsplanens handlingsplan) detaljstuderas i avseende

	trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet. För 2021 har 1 nytt område inventerats. Leverans sker i början av 2022.
--	---

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2021
Minst 75 procent av gångstråk i närområdet till serviceboenden, vårdcentraler och andra viktiga målpunkter för äldre, skall vara inventerade och åtgärdade vad avser brister i trafiksäkerheten.	0 % (2016)	2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden inom kommunen (med utgångspunkt från trafiksäkerhetsplanens handlingsplan) detaljstuderas i avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet.
Indikator	Utgångspunkt	2021
Aktivt samarbete ska ske med SÄF och pensionärsorganisationer angående trafiksäkerhet (antal möten).	-	0 möten (2021)

Slutsatser och rekommendationer

Arbetet med ökad och förbättrad trafiksäkerhet sker kontinuerligt och är en viktig del i att jobba mot det nationella målet – nollvisionen. Under 2019/2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden (Vårby C och Kvarnbergsplan) inom kommunen detaljstuderas i avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet, med fokus barn och äldre. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet. Sedan dess har även områdena Nytorp, Västra Skogås samt Vistaberg/Glömsta studerats och bidragit till investeringar inom samtliga områden. Eftersom rapporterna är stora med många åtgärdsförslag kommer dock

endast 1 område att studeras under 2022 för att även hinna arbeta klart med föregående års studerade områden.

Utöver detta genomfördes även en rad trafiksäkerhetsinvesteringar vid olika platser i kommunen av olika karaktär för att förbättra trafiksäkerheten vid dessa punkter (utgår från rörliga hastighetsmätningar). Stor hänsyn har då tagits till trafiksäkerhetsplanen och målet om att jobba för säkra/delvis säkra GCM-passager. Vid t ex fartdämpande åtgärder har alltså dessa i så hög mån som möjligt placerats intill övergångsställen, passager o s v för att maximera nyttoeffekten av såväl lägre hastigheter som säkrade GCM-passager.

Under 2021 genomfördes ca 34 investeringsåtgärder. Ca. 14 st. av dessa var farthinder likt standardgupp eller busskuddar. Resterande åtgärder är allt från enstaka gångbana, förbättrade övergångsställen/passager, bilspärrar samt enstaka skyltningar.

Många av de indikatorer som finns med i utvärderingen av trafiksäkerhetsplanen, dvs de som visas under detta avsnitt, har ej vart möjliga att besvara då många av dem utgår från enkäter likt gatuenkäten, som inte genomförts. Vissa föreslås även tas bort/flyttas till andra kategorier som tex. cykel. Förhoppningen är att samtliga material som behövs för en fullständig utvärdering av samtliga indikatorer ska finnas tillgängliga till utvärderingen 2022.

Bilaga 6. Uppföljning av gångplan

I gångplanen finns ett övergripande mål om att andelen resor till fots inom kommunen ska öka från 32 procent år 2016 till 50 procent år 2030.

Till varje inriktning har ett antal indikatorer tagits fram för att underlätta den kontinuerliga uppföljningen av gångplanen. Indikatorerna sågs över under 2019 och 2021, där några indikatorer formulerades om eller togs bort då mätmetod saknades. Under 2021 ersattes NKI gatuenkäten av medborgarundersökning. Således har måtten formulerats om enligt medborgarundersökningen.

Övergripande mål

<i>Mål</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>Föregående mätning</i>	<i>2021</i>
Andelen resor som görs till fots inom kommunen ska öka från 32 procent år 2016 till 50 procent år 2030	32 procent (2016)	RVU, vart femte år	32 procent (2016)	(-) nästa mätning tidigast 2022

Kommentar: Ingen mätning genomförd 2021 då covid påverkat resvanorna på ett sätt som gör att resultatet är svårtolkat, ej representativt.

Kommunens processer

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>Föregående mätning</i>	<i>2021</i>
Internkontroll – om detaljplaner följer gångplanens intentioner	-	IK trafikstrategi, varje år	Delvis - läs IK trafikstrategi Jakobslund 1:2 (2020)	Ja – läs IK trafikstrategi Visättravallen 2 (2021)

Kommentar: Kontroll av trafikstrategin har genomförts för detaljplan Visättra 1:5 som möjliggör en förskola. Gångtrafikanter framkomlighet omhändertagen i detaljplanen genom att man föreslår ett övergångsställe i samband med förskolan. I övrigt påverkar inte detaljplanen gångtrafikanter i någon större utsträckning.

Attraktivitet och trygghet

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>Föregående mätning</i>	<i>2021</i>
Andel som tycker att bristande eller trasig utomhusbelysning är ett problem	27 % (2021)	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	27 %
Andel som känner sig trygga utomhus i området där man bor när det är mörkt ute	63 % (2021)	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	63 %

Andel som är nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen	80 % (2021)	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	80 %
--	-------------	--------------------------------------	---	------

Kommentar: Under 2021 genomfördes en ny undersökning, medborgarundersökning, som ersätter tidigare NKI gatuenkät.

Framkomlighet och tillgänglighet

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>Föregående mätning</i>	<i>2021</i>
Andel boende och arbetande inom 600 meter från spårstation	39 resp 42 % (2015)	Följs upp via trafikstrategin	38 resp 44 % (2020)	39 resp 42 %
Andel boende och arbetande inom 1200 meter från spårstation	71 resp 73 % (2015)	Följs upp via trafikstrategin	69 resp 68 % (2020)	70 resp 74 %
Andel tillgänglighetsanpassade GCM-passager	56 % (2017)	Utdrag ur ISYmap, varje år	59 % (2020)	62 % (2021)
Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser	79 % (2017)	Utdrag ur ISYmap, varje år	82 % (2020)	83 % (2021)

Kommentar: Kommunens arbete med tillgänglighetsanpassning fortsätter. Dock sker de flesta förbättringarna i samband med exploaterings- eller större investeringsprojekt.

Drift och underhåll

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>Föregående mätning</i>	<i>2020</i>
Antal skadade i singelolyckor hos gående på kommunalt vägnät	153 (2017)	Följs upp via trafiksäkerhetsplan, vart femte år	153 (2017)	(-) nästa mätning 2022
Andel nöjda med skötsel av gång- och cykelvägar i kommunen	62 %	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	62 %
Andel nöjda med snöröjningen av gång- och cykelvägar i kommunen	53 %	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	53 %
Andel nöjda med skötsel av allmänna platser, t ex parker, torg och lekplatser i kommunen	71 %	Medborgarundersökning, KSF, varje år	-	71 %

Kommentar: Under 2021 genomfördes en ny undersökning, medborgarundersökning, som ersätter tidigare NKI gatuenkät.

Information och kommunikation

Kommentar: Tidigare indikator som fanns följdes upp med hjälp av NKI gatuenkäten. Sedan 2021 har enkäten tagits bort och inga mätmetoder finns för tillfället för att följa upp insatsområdet. Uppföljningen sker istället på antal genomföra aktiviteter och inte på åtgärdernas effekt.

Genomförda åtgärder 2021

Fokus har varit att genomföra prioriterade åtgärder ur de bristinventeringar som har genomförts i kommunen kopplat till tillgänglighet och missing links. Följande åtgärder har genomförts under 2021 kopplat till gångplanen:

- Enkelt avhjälpt hinder/tillgänglighetsåtgärder
 - Ledstång Dalvägen/Ga Södertäljevägen
 - Ledstång ABF-huset, Kommunalvägen
 - Kupolplattor Smedstbergsvägen
 - Elva sittplatser runt om i kommunen
 - Byte till tillgänglighetsanpassade tryckknappar kommunens samtliga signalreglerade övergångsställen
- Ombyggnation övergångsställe och cykelpassage, Kommunalvägen vid Coop
- Busskuddar och nybyggnation genomgående gångbana, Lönnvägen/Ängshyddevägen
- Separering gång- och cykelbana Lännavägen, mellan Kvarnbergsplan och Huddingevägen
- Belysning Fågelsångsvägen
- Gångvägvisning mellan Huddinge C – Kvarnbergsplan, pilotprojekt

Slutsatser och rekommendationer

Det är svårt att dra slutsatser kring gångtrafikens utveckling på grund av avsaknad av mätningar under 2021. Tidigare NKI gatuenkäten kommer ersättas av medborgarundersökning. Vid nästa mätning går det att börja utläsa förändring i resultat.

Generellt saknas kommunen tillräckligt pålitliga mätmetoder som fångar gångtrafikens utveckling. Många indikatorer utgår från diverse undersökningar som genomförs av kommunen. Det diskuteras på övergripande nivå huruvida dessa undersökningar kommer att kvarstå då svarsfrekvensen är låg.

Även om mätningar saknas, kan kvalificerade bedömningar göras. Följande slutsatser och rekommendationer dras kring gångtrafikens utveckling och fortsatt arbete med gångåtgärder;

- **Ökat fokus på tillgänglighet till park och natur** - bedömningen är att gångresandet har fått en större betydelse som transportmedel p g a covid-19, framförallt som aktivitet (frisk luft, promenader). Ett tecken på detta kan vara den ökade efterfrågan på sittplatser i parker och bättre gångvägar till kommunens elljusspår som har ökat under året. Prioriteringar under

kommande år kan vara att satsa på gångåtgärder som förbättrar tillgängligheten till kommunens natur- och parkområden.

- **Ökat fokus på trygghet** - I MoB 2021 pekas trygghet i offentlig miljö ut som prioriterade åtaganden. I tidigare mätningar framgår att tryggheten bland människor minskar. Det finns alltså starka önskemål om att fortsätta jobba med att jobba med belysning, överblickbarhet, orienterbarhet m m som ett sätt att öka tryggheten hos människorna. Detta borde också kunna synliggöras i prioritering av kommande gångåtgärder, och synkas med ToLs belysningspott, samt driftens arbeten exv med slyröjning
- **Uppföljning av vintervägsavtalet** - tidigare undersökningar visar även att färre är nöjda med vinterväghållning och renhållning av våra gångmiljöer. Detta har stor inverkan på trafiksäkerhet samt tryggheten hos gångtrafikanterna. Under 2020 har kommunen handlat upp ett nytt vinterunderhållsavtal vilket kan påverka kvaliteten på den framtida driften av gångvägnätet. MBF bör aktivt följa upp detta avtal för att säkerställa kvaliteten på vinterväghållningen.
- **Förbättrad process kring framtagande av handlingsplan** – nuvarande arbete med framtagande av handlingsplan har sina brister då åtgärder sällan är tillräckligt utredda och att kostnadsprognoser inte är tillräckligt tillförlitliga. Det är vanligt att åtgärder försenas eller inte blir av. Ett arbete krävs under 2022 för att effektivisera arbetet med gång- och tillgänglighetsåtgärder, i syfte att ta fram handlingsplaner som är mer trovärdiga. I detta arbete ingår förbättrad samverkan och dialog med MBFs gatuenhet som ansvarar för drift- och underhållsåtgärder. Här finns det möjlighet att genomföra ”passa-på-åtgärder” som förbättrar för gångtrafikanter, t ex i samband med när driften (eller andra aktörer) genomför åtgärder i offentlig miljö som påverkar GCM-passager. Idag saknas systematik och tydliga ansvarsroller kring detta.

Bilaga 7. Uppföljning av godstrafikplan

Godstrafikplanen har en målbild om att godstransporternas behov ska beaktas i samhällsplaneringen, så att förutsägbarhet ökar och dess miljöpåverkan minska.

Godstrafikplanen följs upp genom genomförandeindikatorer som visar om arbetet med åtgärderna i handlingsplanen går enligt plan. Utvecklingsindikatorer visar om utvecklingen går åt rätt håll utifrån planens intentioner. Effekter av godstrafikplanen är tyvärr svår att mäta, då tillförlitliga verktyg och mått i dagsläget saknas. Därför föreslås inga utvecklingsindikatorer för godstrafikplanen.

Genomförda åtgärder 2021

Inga åtgärder har genomförts under 2021, då godstrafikplanen antogs feb 2021. Däremot har följande aktiviteter gjorts under 2021 kopplat till godstrafikplanen:

- Deltagit i nationellt godsforum, två tillfällen, för att inspireras och dela med sig av erfarenheter med andra kommuner, regioner och aktörer som jobbar med gods.
- Fått förfrågan om att etablera paketboxar runt om i kommunen, i syfte att effektivisera last-mile.
- Deltagit i Trafikverkets arbete med säkra uppställningsplatser, för att klargöra behovet av uppställningsplatser i Huddinge.
- Tagit fram utredning för affärsmodeller för att etablera en samlastningshubb för e-handel i kommunen.
- Informerat om godstrafikplanen på avdelningsmöte.

Slutsatser och rekommendationer

Godstrafikplanen antogs februari 2021. Inga resurser eller organisation/projektgrupp finns för att bedriva genomförandet av godstrafikplanen, varför det inte är relevant att följa upp arbetet ännu. Näringslivssektionen har haft möjlighet att bedriva några utredningar kopplat till e-handel, vilket är positivt. Inriktningen i närtid bör vara att jobba vidare med dessa frågor och landa i kommunens vilja gällande bl a paketboxar och samlastningscentraler. Arbetet med att genomföra godstrafikplanens åtgärder förväntas intensifieras under 2022 under förutsättning att resurser kan säkras.