



# **Utgångslägesrapport till**

## **Kollektivtrafikplan för Huddinge kommun**

November 2016  
KS-2015/48

**Dokumentinformation**

**Titel:** UTGÅNGSLÄGESRAPPORT TILL KOLLEKTIVTRAFIKPLAN  
FÖR HUDDINGE KOMMUN

**Diarienummer:** KS-2015/48

**Utgåva:** 2016-11

**Författare:** Arbetet med att ta fram utgångslägen till kommande kollektivtrafikplan har bedrivits av gatu- och trafiksektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

# Innehållsförteckning

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inledning .....</b>                               | <b>4</b>  |
| <b>2. Resvaneundersökning 2011 .....</b>                | <b>5</b>  |
| <b>3. Stamnätet 2012 .....</b>                          | <b>7</b>  |
| 3.1 STAMNÄT FÖR KOLLEKTIVTRAFIK .....                   | 7         |
| 3.2 BUSSTRAFIKRESOR I STAMNÄTET .....                   | 7         |
| 3.3 RESTIDSKVOTER FÖR BUSS I STAMNÄTET .....            | 8         |
| 3.4 BUSSTRAFIKENS FRAMKOMLIGHET I STAMNÄTET .....       | 9         |
| <b>4. Bytespunkter 2016 .....</b>                       | <b>11</b> |
| 3.1 RESECENTRUM .....                                   | 11        |
| 3.2 STATIONER .....                                     | 12        |
| 3.3 BYTESPUNKTER .....                                  | 13        |
| 3.4 POTENTIELLA BYTESPUNKTER .....                      | 14        |
| <b>5. Stationsnära boenden och arbetande 2015 .....</b> | <b>15</b> |
| <b>6. Hållplatsnära boenden 2014 .....</b>              | <b>16</b> |

# 1. Inledning

Detta är ett tillhörande dokument till Huddinge kommuns kollektivtrafikplan. Dokumentet beskriver utgångslägen för reseandelar, stamnätet, bytespunkter samt stations- och hållplatsnära boenden och arbetsplatser.

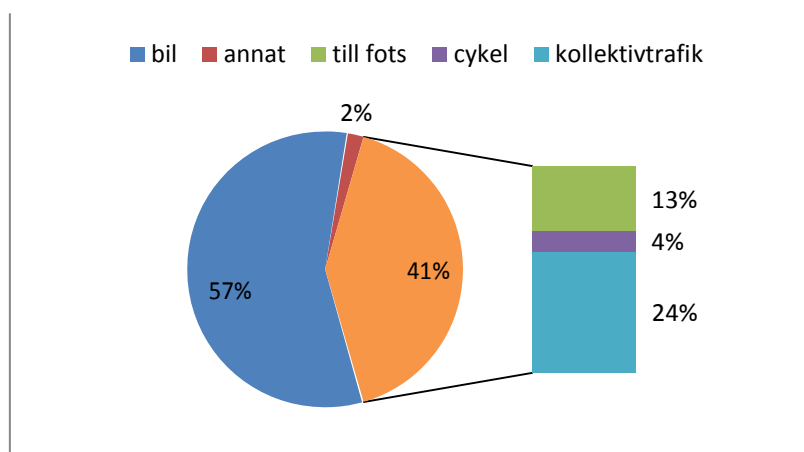
I kollektivtrafikplanen redovisas kommunens vision och mål med kollektivtrafiken i Huddinge. Vidare beskrivs vilka strategiska inriktningar och planeringsprinciper som kommunen ska arbeta utifrån för att nå uppsatta mål och visioner i såväl kollektivtrafikplanen som trafikstrategin.

## 2. Resvaneundersökning 2011

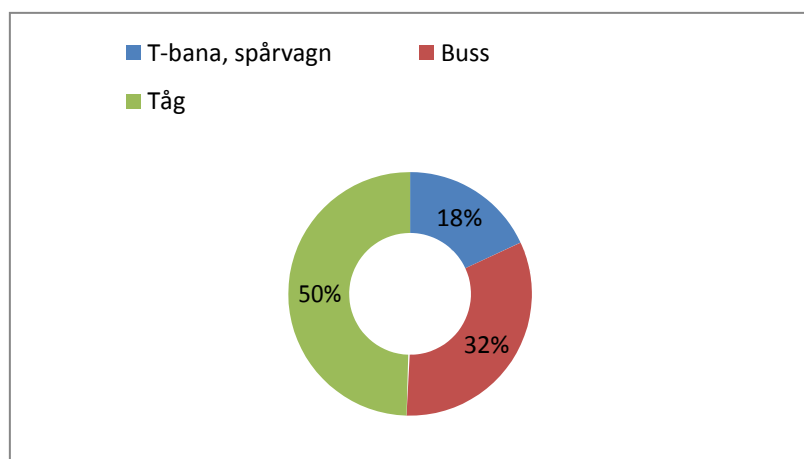
Under 2011 genomfördes en resvaneundersökning<sup>1</sup> som visar hur resor till, från och inom Huddinge kommun gjordes det året. Nedan är en sammanställning av resultatet från valda delar av resvaneundersökningen.

Ungefär 41procent av resorna sker med hållbara färdmedel, det vill säga till fots, cykel eller kollektivt. Resorna omfattar både resor inom kommunen samt resor med start- eller målpunkt i Huddinge.

Kategorin kollektivtrafik omfattar resor med buss, tåg och tunnelbana/spårvagn, se figur 2. För alla kollektivtrafikresor som genomförs inom, till eller från Huddinge är tåg det dominerande kollektivtrafikslaget, cirka 50 procent. Denna andel är naturligt hög med tanke på tillgången till pendeltågstrafik.



Figur 1: Färdmedelsfördelning för alla resor med utgångspunkt i Huddinge 2011.

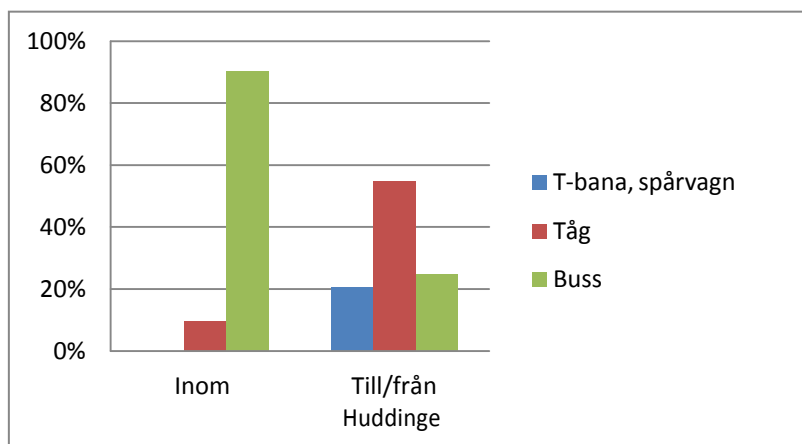


Figur 2: Fördelning per kollektivtrafikslag för alla resor med utgångspunkt i Huddinge 2011.

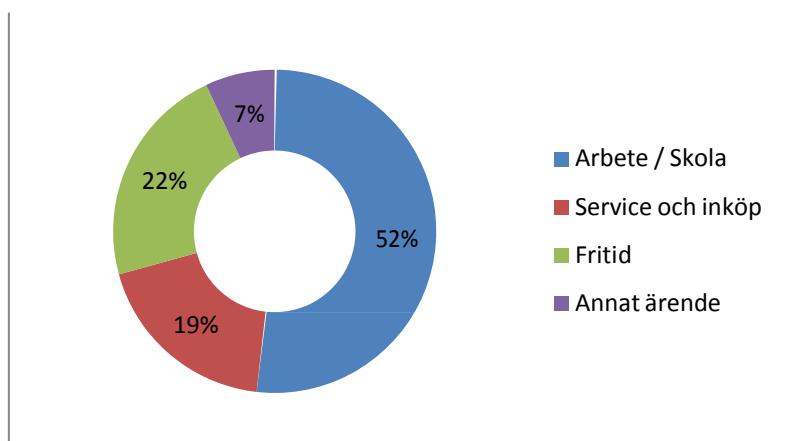
<sup>1</sup> Huddinge kommun (2012). *Resvanor i Huddinge*

För lokala resor är bussen det mest använda färdmedlet i Huddinge. Cirka 90 procent av resorna sker med buss. Ökar avståndet ökar andelen resor med spårbundna färdmedel, se figur 3.

Hur kollektivtrafikresorna fördelar sig på olika typer av ärenden redovisas i nedanstående figur 4. Arbete/skola utgör den största andelen av kollektivtrafikresorna.



**Figur 3: Kollektivtrafikslag efter reserelation fördelat på resor inom och till/från Huddinge 2011.**

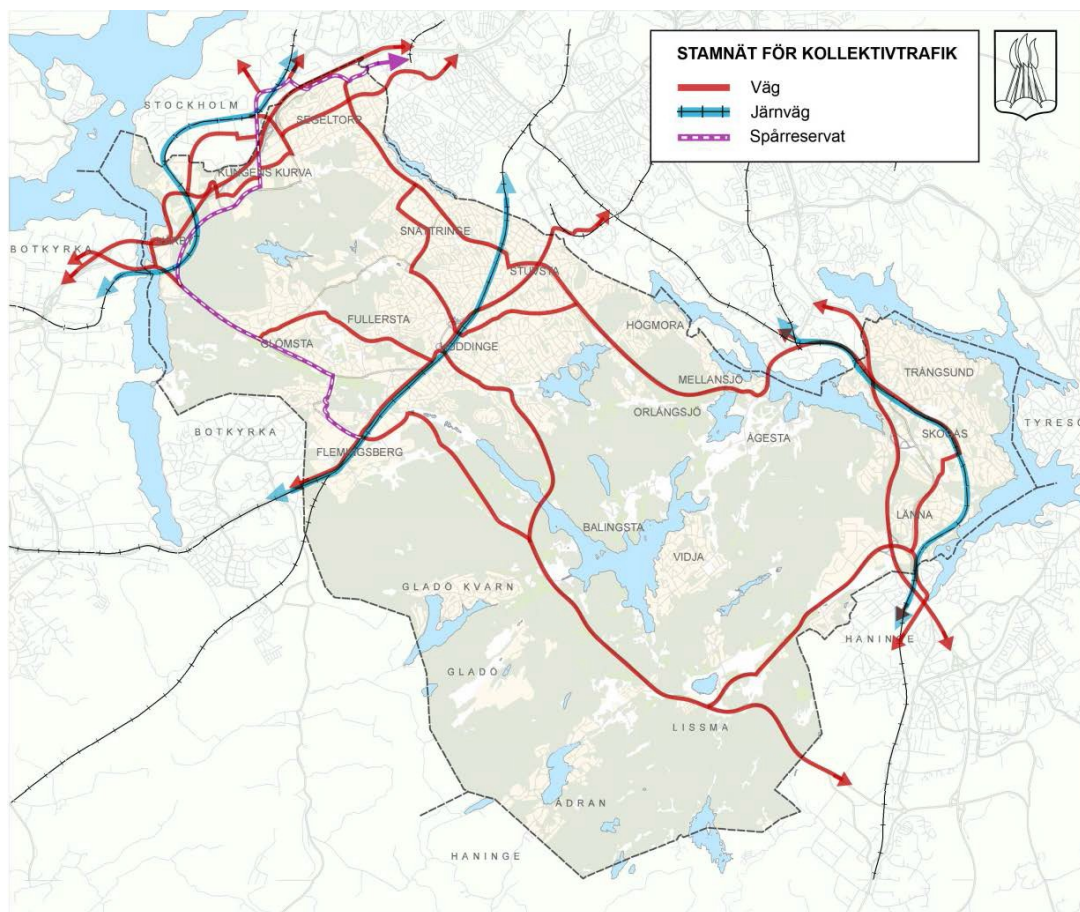


**Figur 4: Kollektivtrafikresor per ärende i Huddinge 2011.**

## 3. Stamnätet 2012

### 3.1 STAMNÄT FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Figur 5 visar Huddinges stamnät för kollektivtrafik år 2012. Stamnätet kan förändras över tiden, till exempel utifrån nya utvecklingsområden inom kommunen. Exempel på områden där stamnätet kan förändras är i Huddinge centrum, Högmora och den nya stadsdelen Loviseberg/Glömstadalen. För mer information om vad ett stamnät är hänvisas till kapitel 3.3 i kollektivtrafikplanen.

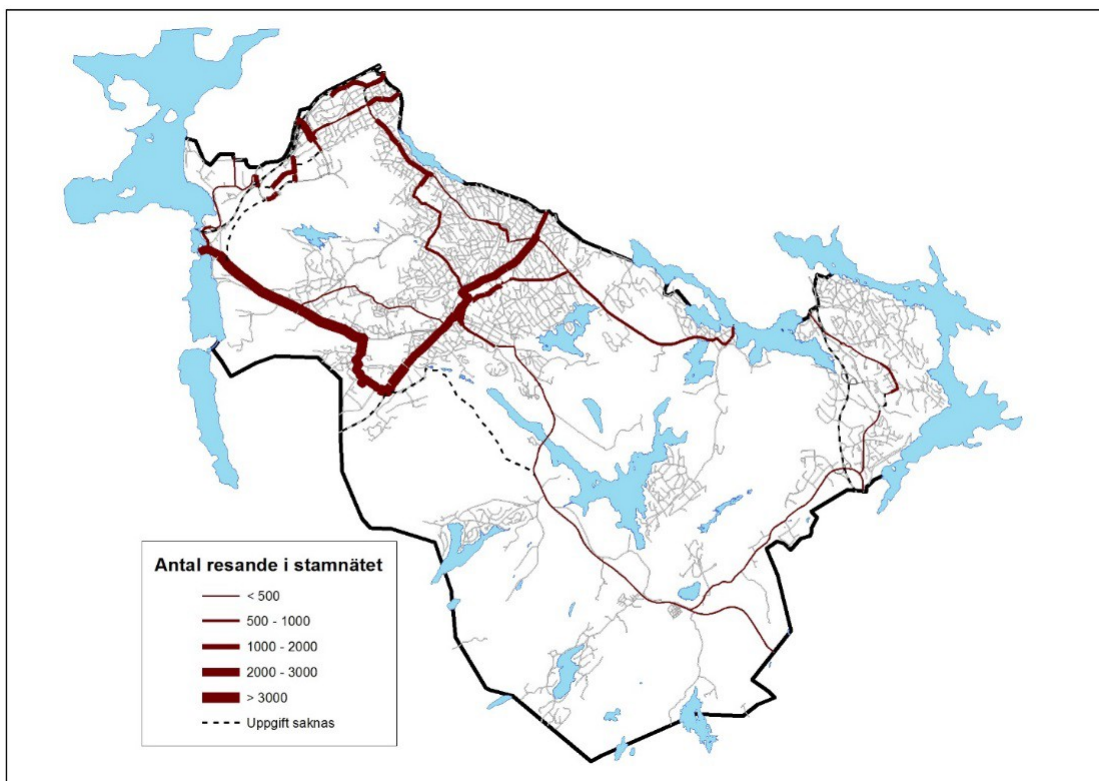


Figur 5: Stamnät för kollektivtrafik år 2012.

### 3.2 BUSSTRAFIKRESOR I STAMNÄTET

Figur 6 nedan visar antalet resande i stamnätet en vardagsmorgon mellan klockan 06.00 och 09.00. Som framgår av figuren sker det största resandet på Huddingevägen och Glömstavägen. Där reser mellan 2 000 och 3 000 resenärer under en vardagsmorgon. Även Smista allé, Smistavägen och Kungens kurvaleden är viktiga kollektivtrafikstråk med närmare 2 000 resenärer, liksom delar av Häradsvägen, Ågestavägen och Kommunalvägen. De linjer som har störst resande är stomlinje 172 mellan Norsborg och Skarpnäck och stomlinje 173 mellan Skärholmen och Skarpnäck. Linje 172 trafikerar Huddingevägen och Glömstavägen. Stomlinje 173 trafikerar Smista allé.

Kortfattat kan sägas att resandet i stamnätet förväntas öka med cirka 25 procent fram till år 2030. Störst ökning antas de stråk få som redan idag har ett stort resande såsom Huddingevägen, Glömstavägen, Häradsvägen och Smistavägen.



Figur 6: Antal resande i Huddinges stamnät en vardagsmorgon kl. 6.00 - 9.00 år 2012.

### 3.3 RESTIDSKVOTER FÖR BUSS I STAMNÄTET

För att få en bild av dagens busstrafik och dess konkurrenskraft gentemot bilen har restider och restidskvoter beräknats för busstrafiken och biltrafiken. Restidskvoter anger förhållandet mellan kollektivtrafik och biltrafik med avseende på restid. Detta är avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet och möjlighet att locka nya resenärer.

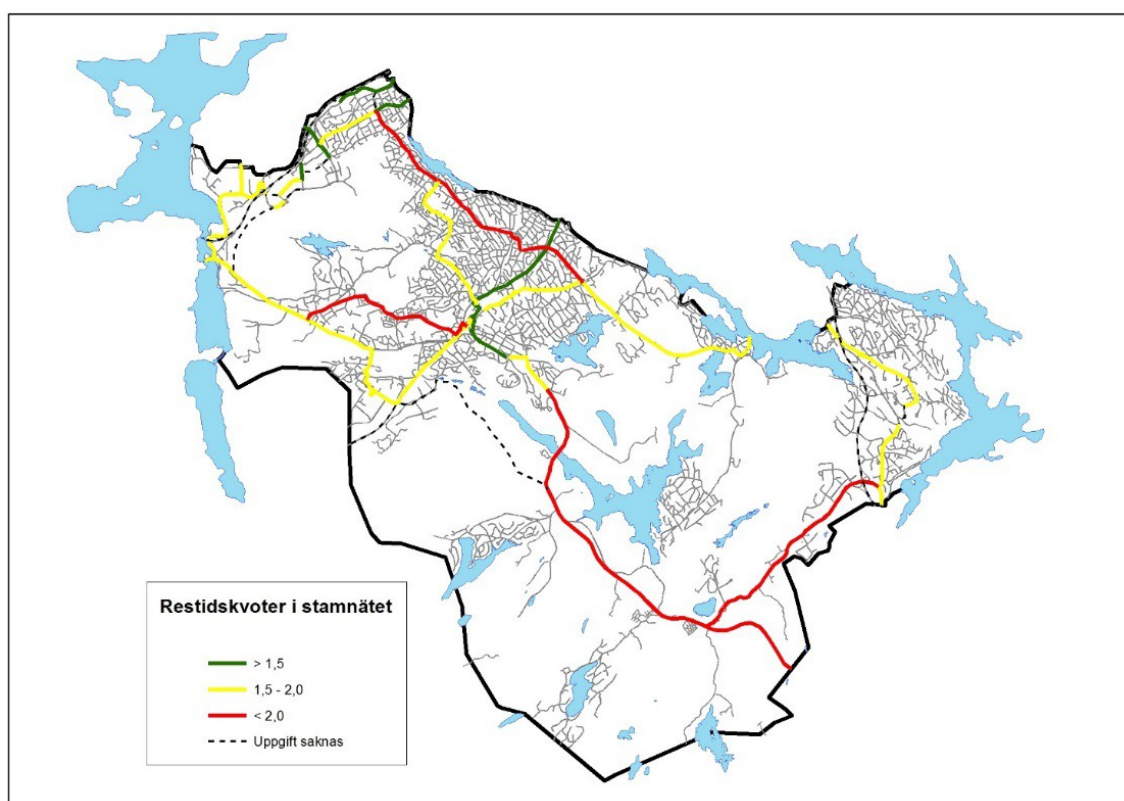
Restiderna är viktade för att spegla den upplevda restiden.<sup>2</sup> Restidskvoter, mellan kollektivtrafik och bil, har beräknats i viktiga inomkommunala relationer, där strukturplaner eller fördjupade översiktsplaner har upprättats. Dessutom har Farsta centrum inkluderats för resor till och från östra Huddinge.

<sup>2</sup> Restiderna har viktats för att spegla resenärernas upplevda restid. Det innebär t.ex. att väntetid och gångtid viktas högre än åktid i fordon. Följande värden har använts:  
För kollektivtrafik: Gångtid till hållplats = 7,5 min (vikt 2 gånger faktisk tid), väntetid = halva turintervall (vikt 2), restid = tidtabell (vikt 1), eventuell bytestid = faktisk väntetid (vikt 2) + bytestraff (5 min), gångtid från hållplats 7,5 min (vikt 2)  
För bil: Gångtid till bil = 2 min (vikt 2), start av bil = 2 min (vikt 1), restid = restid från eniro.se (vikt 1), parkeringssök = 3 min (vikt 1), gångtid från parkering = 2 min (vikt 2)



Som framgår av figur 7 nedan är det endast ett fåtal sträckor i stamnätet där restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil är mindre än 1,5. I stora delar av stamnätet är restidskvoten högre än 1,5 och i flera relationer högre än 2,0. Det gäller bland annat i tungt trafikerade stråk såsom Huddingevägen, Glömstavägen och Häradsvägen.

Den nationella resvaneundersökningen från år 2011 (RVU) visar att den genomsnittliga restidskvoten för resor till och från Huddinge kommun var 1,9.



Figur 7: Restidskvoter i Huddinges stamnät år 2012.

### 3.4 BUSSTRAFIKENS FRAMKOMLIGHET I STAMNÄTET

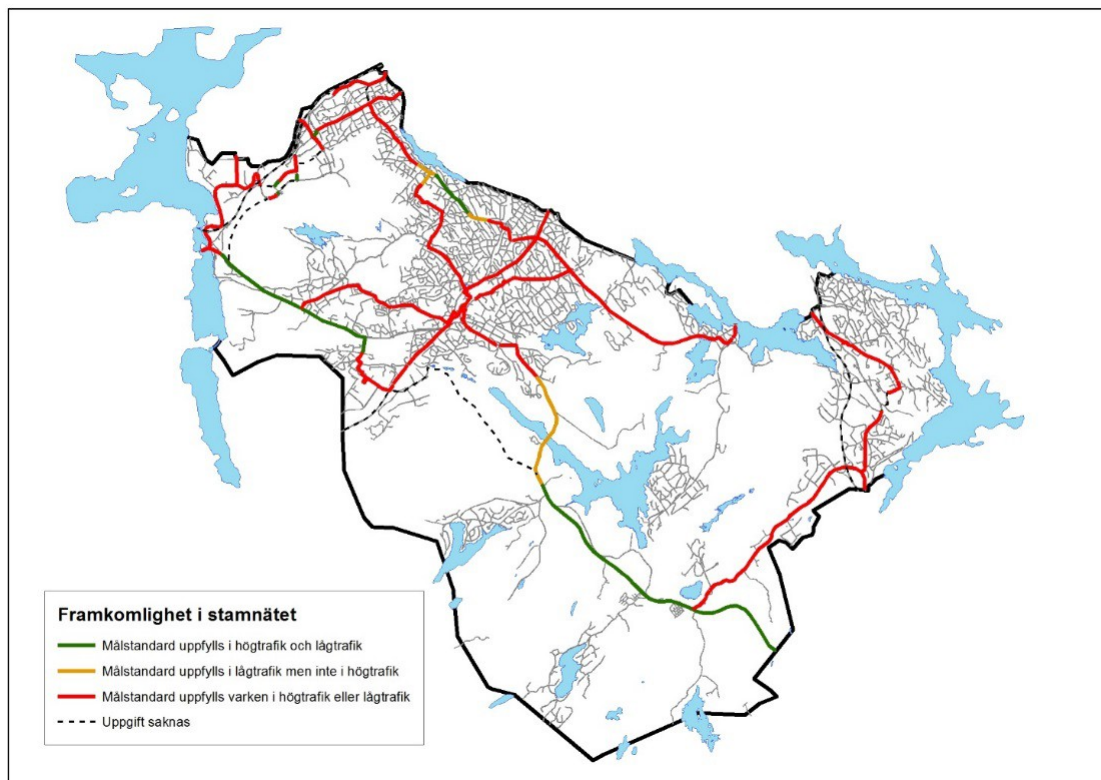
Busstrafikens medelhastighet har studerats i både hög- och lågtrafik. Detta är intressant för att kunna se om det finns sträckor i stamnätet som går långsamt under rusningstid men som samtidigt medger en högre medelhastighet i lågtrafik. För dessa sträckor kan konstateras att det troligen inte är själva utformningen på vägen som omöjliggör en tillräckligt hög hastighet (eftersom det går att köra snabbare i lågtrafik) utan att det beror på andra faktorer som trängsel, bristande prioritering etcetera. För dessa sträckor finns en stor potential att höja medelhastigheten även i högtrafik.

Medelhastigheten har sedan jämförts med den målstandard<sup>3</sup> för framkomlighet som har tagits fram för stamnätet. På sträckor där medelhastigheten uppfyller målstandarden i hög- och lågtrafik har framkomligheten antagits vara god. På sträckor där medelhastigheten inte uppfyller målstandarden har framkomligheten antagits vara begränsad.

<sup>3</sup> Målstandard för stamnätet presenteras i kapitel 6.1 i kollektivtrafikplanen.

Figur 8 nedan visar hur medelhastigheten förhåller sig till målstandarden. Grön färg innebär att målstandarden uppfylls i både högtrafik och lågtrafik. Gul färg innebär att målstandarden uppfylls i lågtrafik men inte i högtrafik. Röd färg innebär att målstandarden varken uppfylls i högtrafik eller lågtrafik. Uppgifterna är hämtade från vintern 2011/2012 och den hastighetsgräns som rådde då.

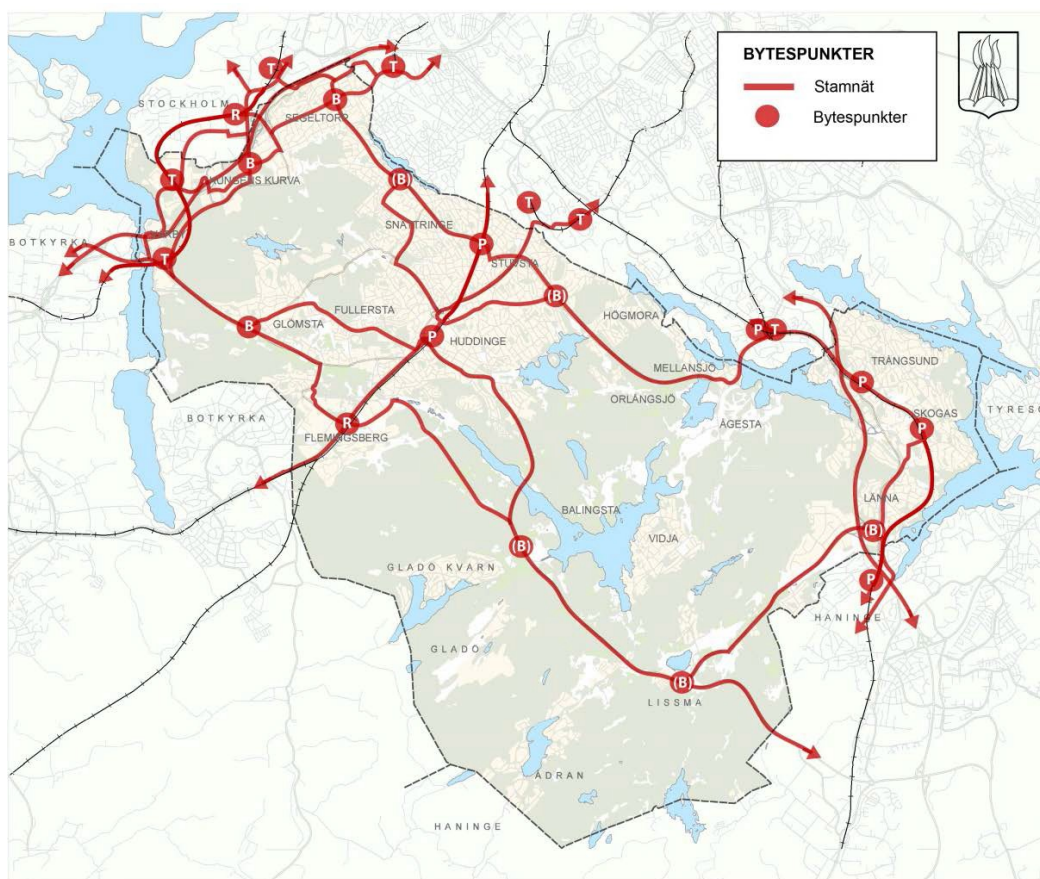
Som framgår av figur 8 är det endast ett fåtal sträckor i stamnätet som uppfyller målstandarden för medelhastighet i högtrafik och/eller lågtrafik.



**Figur 8: Framkomlighet i Huddinges stamnät 2012.**

## 4. Bytespunkter 2016

Nedan presenteras de bytespunkter som finns i Huddinge. Dessa ska inventeras vad avser platsernas funktionalitet. Därefter tas ett program fram för att åtgärda eventuella brister. I kapitel 3.1 nedan ges en kort nulägesbeskrivning och framtida inriktning för de identifierade bytespunkterna.



Figur 9: Karta över identifierade bytespunkter i Huddinge 2016. R= Resecentrum, T= Tunnelbanestation, P= Pendeltågsstation och B=Bytespunkt och (B)= Potentiell bytespunkt. Definitioner för bytespunkter finns i kapitel 4.1 i kollektivtrafikplanen.

### 3.1 RESECENTRUM

#### Flemingsberg

Flemingsberg utgör en viktig kollektivtrafikknutpunkt med sin pendel-, regional- och fjärrtågsstation samt busstrafik, såväl stombuss som lokala busslinjer.

Flemingsberg är en av de regionala stadskärnorna enligt RUF 2010. Den regionala stadskärnan omfattar Flemingsberg och delar av Tullinge i Botkyrka. Målet för utvecklingen av Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel, sport, kultur med mera. Det ska vara enkelt att gå, cykla och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Centralt i Flemingsberg planeras för ett resecentrum

som på sikt även kan komma att trafikeras av spårväg. Spårväg syd ska binda ihop Flemingsberg med Kungens kurva-Skärholmen. Det är mycket viktigt att det blir möjligt att på ett enkelt och smidigt sätt byta mellan alla olika trafikslag vid Flemingsbergs resecentrum

### 3.2 STATIONER

#### **Huddinge centrum**

Pendeltågsstation med anslutande lokal- och stombusslinjer. Huddinge centrum har pendeltågsstation och hållplatser/mindre terminal för stombussar och lokala busslinjer.

Huddinge centrum ligger centralt i kommunen och är administrativt centrum. Hur kollektivtrafikens attraktivitet kan förbättras behöver utredas i samband med framtagande av ny utvecklingsplan för området. Hur stamnätet ska ansluta till pendeltåg och bussterminal behöver också utredas.

#### **Stuvsta**

Pendeltågsstation med anslutande lokalbusslinjer. Området ligger intill en pendeltågsstation och exploateringsgraden är låg i förhållande till andra områden. Inriktningen är att planera för fler bostäder och arbetsplatser.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken behöver förbättras ytterligare genom tydliga och gena stråk till tunnelbanan i Hagsätra. Även till Älvsjö via Älvsjöskogen behöver kopplingarna stärkas så att boende i Huddinge kan ta nå Älvsjö centrum med dess service, arbetsplatser och pendeltåg.

#### **Trångsund**

Pendeltågsstation med anslutande lokalbusslinjer. Området ligger intill en pendeltågsstation och exploateringsgraden är låg i förhållande till andra områden.

Inriktningen är att förtäta i kollektivtrafiknära lägen.

#### **Skogås**

Pendeltågsstation med anslutande lokalbusslinjer.

Exploateringsgraden i Skogås är relativt hög, men utrymme finns för ytterligare bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen.

#### **Masmo**

Tunnelbanestation med anslutande stombuss och lokalbusslinjer. Området rymmer i princip bara flerbostadshus och en majoritet är hyresrätter.

Planer finns på en ny motortrafikled (Tvärförbindelse Södertörn) och spårväg (Spårväg syd) som på olika sätt berör området. Samordningen mellan dessa infrastrukturprojekt och bebyggelseplaneringen är av stor vikt för områdets utveckling. Bytespunkten planeras på sikt för byten mellan tunnelbana, spårväg och lokala busslinjer. Dagens stombusslinje kommer troligtvis att

passera området via den nya motortrafikleden.

#### **Vårby Gård**

Tunnelbanestation med anslutande lokalbusslinjer.  
Exploateringsgraden i området är relativt hög.

För att ta del av det goda kollektivtrafikläget är det viktigt att exploateringsgraden fortsatt är hög. Tunnelbaneentrén är otrygg, svårorienterad och till viss del en barriär i området och bör därför genomgå en omfattande ombyggnad. Det är önskvärt med en ny bussskoppling till Stockholm från exploateringsområdet norr om Korpberget.

### **3.3 BYTESPUNKTER**

#### **Kungens kurva**

Idag finns det busshållplatser i området som trafikeras av stombuss och flera lokala busslinjer.

Kungens kurva är tillsammans med Skärholmen en av de regionala stadskärnorna enligt RUFS 2010. Målet är att Kungens kurva och Skärholmen ska utvecklas till ett gemensamt område med ett resecentrum i Skärholmen medan Kungens kurva kommer vara en viktig bytespunkt. Bytespunkten kommer få stor betydelse för området och det planeras för byten mellan spårväg och buss.

Inriktningen för Kungens kurva är en tätare gatu- och bebyggelsestruktur och en högre exploateringsgrad än dagens. Vidare ska handeln vara drivkraften för områdets utveckling, men även förutsättning för bostadsbebyggelse ska utredas.

#### **Segeltorp**

I centrala Segeltorp finns busshållplats som trafikeras av stombuss och lokala busslinjer.

Det är viktigt att sambandet är tydligt och bra till och från Fruängen där tunnelbana finns och som Stockholm har pekat ut som en tyngdpunkt att utveckla ytterligare.

För att verka för tillkomsten av Spårväg syd behöver området längs med den förtätas där så är möjligt för att ta tillvara och nyttja det goda kollektivtrafikläget. Även sambandet till och från tunnelbanan i Sätra behöver stärkas och tydliggöras så att boende enkelt kan ta sig till spårbunden kollektivtrafik.

#### **Glömsta**

Platsen består idag av en busshållplats med angörande stombusslinje och lokala busslinjer.

Loviseberg/Glömstadalen har goda förutsättningar att utvecklas till en ny stadsdel då det ligger mellan två regionala stadskärnor Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen med en väl utbyggd infrastruktur som i och med anläggandet av Spårväg syd och

Förbifart Stockholm blir ännu bättre. Den nya motortrafikleden (Tvärförbindelse Södertörn) planeras även att passera i detta område. Utformningen av den är av största vikt för att möjliggöra denna stadsutveckling. I Glömstadalen anläggs ett nytt lokalt centrum vid planerat hållplatsläge för Spårväg syd och de två planerade stombusslinjerna, varför utvecklingen av denna bytespunkt är av betydelse för området.

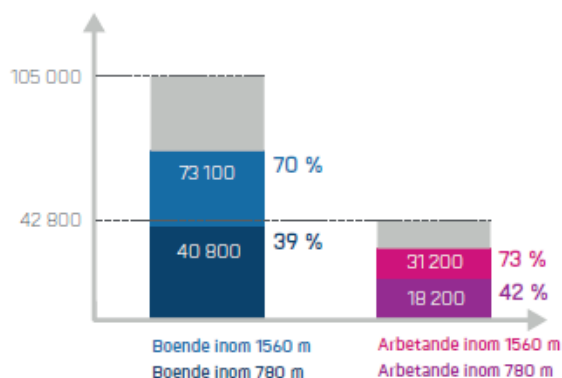
### **3.4 POTENTIELLA BYTESPUNKTER**

I Huddinge finns det några hållplatser som på sikt kan bli intressanta bytespunkter. Med det menas att det finns punkter där byten kan vara av större intresse då ett eller flera trafikslag korsar varandra och gör det möjligt att byta färdväg. Dessa är punkter vid Snättringe, Myrängen, Länna, Lissma och Gladö kvarn. Fritidshusområdet Gladö kvarn planeras att bli planlagt för permanent bebyggelse vilket medför större behov av en attraktiv kollektivtrafik. Det kan bli aktuellt att planera för byte mellan stombuss och lokala busslinjer.

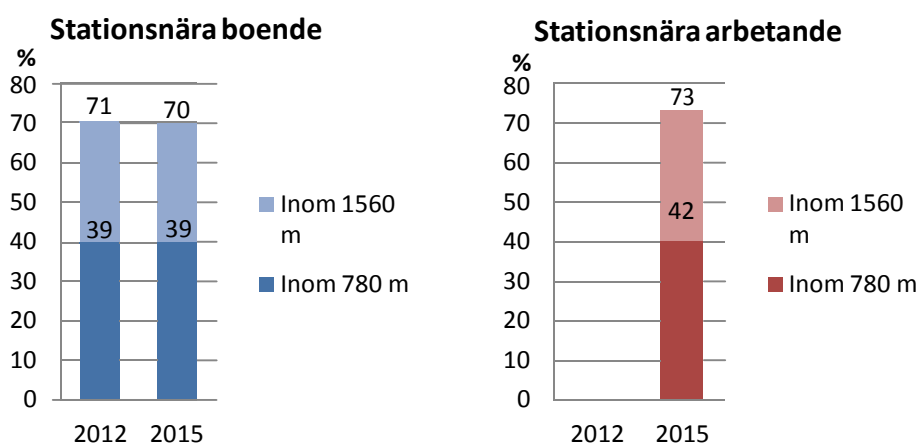


## 5. Stationsnära boende och arbetande 2015

Figurerna nedan visar andelen stationsnära boende och arbetande år 2015. Målet är att andelen stationsnära boende och arbetande ska öka. I Huddinge kommun bor 2015 cirka 39 procent av befolkningen inom ett gångavstånd av 780 meter och cirka 70 procent inom 1560 meter. Jämfört med mätningen från 2012 har andelen stationsnära boende minskat, då motsvarande siffror var 39 procent (inom 780 m) och 71 procent (inom 1 560 m). Av de som arbetar i kommunen arbetar cirka 42 procent inom 780 meters gångavstånd och 73 procent inom 1560 meter. Dessa resultat är svåra att jämföra med de som togs fram 2012 då den tidigare studien hade brister<sup>4</sup> i underlaget som har justerats till den senaste uppföljningen av trafikstrategin.<sup>5</sup>



Figur 10: Boende och arbetande befolkning inom 780 respektive 1 560 meters gångavstånd år 2015.



Figur 11: Utveckling av andel stationsnära boende (t v) och arbetande (t h) mellan år 2012 och 2015.

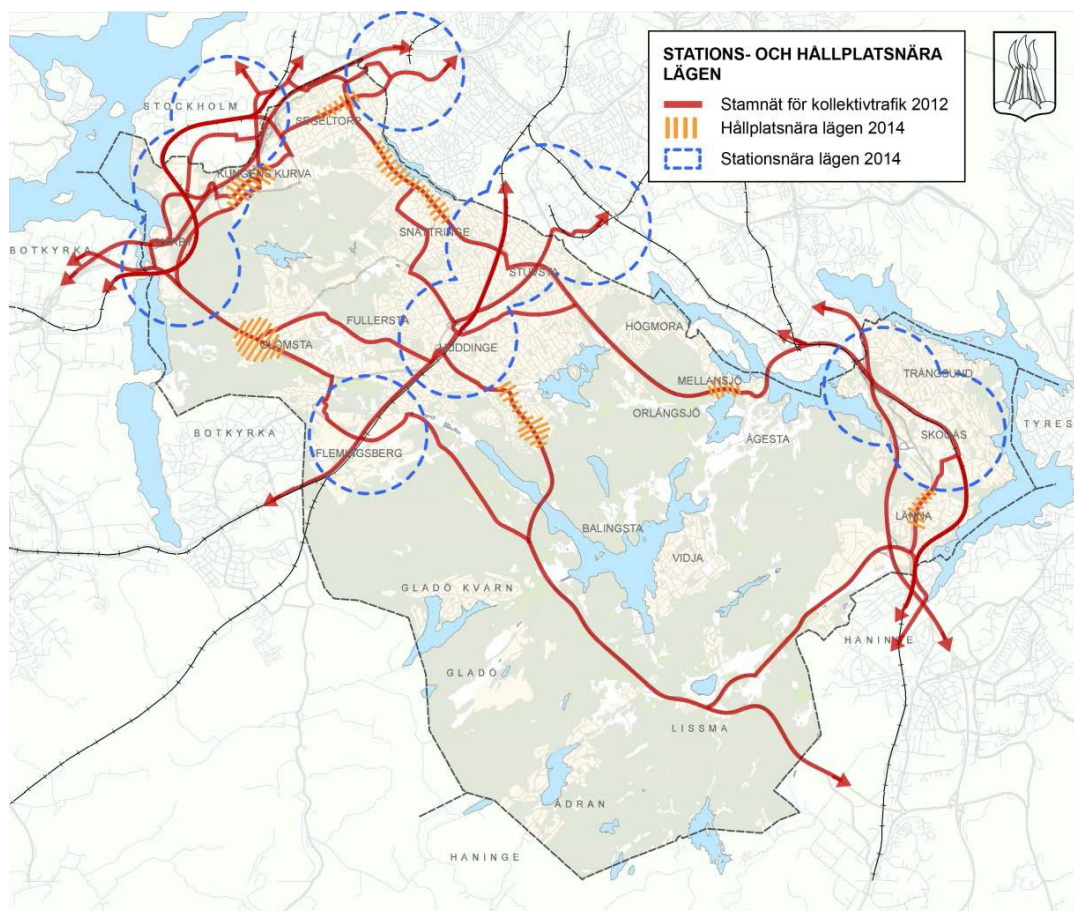
<sup>4</sup> I den ursprungliga studien 2012 uppdagades att en rad företag med arbetsplatser i Huddinge kommun inte inkluderats i underlaget, detta på grund av att de var skrivna i en annan kommun. Denna brist i underlaget har justerats till denna uppföljning men resultaten för arbetande stationsnära befolkning jämförs därför inte med resultaten 2012.

<sup>5</sup> Huddinge kommun (2016). *Uppföljning av trafikstrategin år 2015*

## 6. Hållplatsnära boende 2014

Enligt översiktsplanen ska kommunens sekundära bebyggelseutveckling ske längs stamnätet. Kommunen har låtit göra en trafikanalys<sup>6</sup> för att studera var utmed stamnätet bebyggelse är lämpligt ur ett transportperspektiv. Resultatet presenteras i figur 12 och tabell 1 nedan.

Vilka områden i Huddinge som ur ett transportperspektiv är lämpliga för bebyggelse följs rimligen upp i samband med stora förändringar i infrastrukturen eller trafiksituationen. Till exempel vid öppnande av Spårväg syd, Förbifart Stockholm eller Citybanan.



Figur 12: Områden ur ett transportperspektiv där bebyggelse bör lokaliseras.

Tabell 1: Hållplatsnära lägen 2014 med maximala gångavstånd till hållplats.

| Hållplats      | Radie (meter) |
|----------------|---------------|
| Apoteksbolaget | 50            |
| Balingsnäs     | 250           |
| Ejdervägen     | 200           |
| Glimmervägen   | 150           |

<sup>6</sup> Atkins(2014). Trafikanalys Huddinge kommun, PM - B-lägen för kollektivtrafik



|                    |     |
|--------------------|-----|
| Gustav Adolfsvägen | 400 |
| Lillerudsvägen     | 100 |
| Mellansjö          | 50  |
| Månskärsvägen      | 200 |
| Måsvägen           | 200 |
| Orrvägen           | 100 |
| Pyramidbacken      | 200 |
| Smista             | 100 |
| Snättringe         | 200 |
| Svartviksvägen     | 150 |
| Tranvägen          | 150 |
| Vallmyravägen      | 150 |
| Åkantsvägen        | 100 |

