

Uppföljning av trafikstrategin

År 2019

KS-2020/126
2020-01-13



Uppföljning av trafikstrategin
År 2019

Jack Lu, 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. Under 2019 har implementeringsarbetet fortsatt med uppdraget att ”Förverkliga trafikstrategin” genom att arbeta med godstrafikplan samt påbörja arbetet med vägtrafikplan. Arbetet med dessa planer går inte enligt tidplan och resurser behöver säkras för genomförandet av dessa. Vägtrafikplanen är viktig för att visa vilka infrastruktursatsningar 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.

Utifrån genomförda mätningar ses en trend att det hållbara resandet inte ökar bland kommuninvånarna. Dock saknar vi tillförlitliga metoder att följa upp resandet på ett bra sätt, särskilt för gång- och cykeltrafiken, men även för att jämföra färdmedelsandelar och se utvecklingen över tid. Fasta gång- och cykelmätningar samt närmre analys av resevaneundersökningen krävs för att kunna dra rimliga slutsatser kring utveckling och insatser.

Det finns en stor utmaning i att tillgängligheten och framkomligheten för privatbilism kommer att öka i och med Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. I dessa relationer är det svårt för andra färdmedel att konkurrera. För att öka det hållbara resandet krävs en kombination av att öka förutsättningarna att resa hållbart, men samtidigt göra det svårare att resa med bil för de som faktiskt har andra alternativ. För de lokala resorna ser vi stor potential i att öka det hållbara resandet, genom att bl a bygga ut ett sammanhängande, gent och tryggt gång- och cykelvägnät, stationsnära bebyggelseutveckling samt attraktiv kollektivtrafik.

Mätningarna visar att andel invånare som bor och jobbar stationsnära konstant har minskat. Dock planeras allra flesta bostäder inom våra primära utbyggnadsområden enligt översiktsplan, vilket är positivt. Dock behöver fokus även ligga på att tillskapa arbetsplatser och service i våra stationsnära områden, då närheten till kollektivtrafik är en utgångspunkt för ökat hållbart resande.

Uppföljningen av åtgärdsplanerna är en brist då indikatorerna anses för svåra eller irrelevanta att följa upp. Under året har ett försök gjorts till att se över indikatorerna. Detta arbete behöver fortsätta under 2020.

| Uppföljning | Trend |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik |  |
| Planera utifrån stationsnärhetsprincipen |  |
| Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner |  |
| Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet | - |

Innehåll

| | |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| 1. Bakgrund och syfte | 4 |
| 2. Uppföljning | 5 |
| 3. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik | 6 |
| 3.1. Kommunövergripande RVU | 6 |
| 3.2. Kompletteringsmätningar | 9 |
| 3.3. Slutsatser och rekommendationer | 19 |
| 4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen | 21 |
| 4.1. Andel stationsnära arbetande och boende | 21 |
| 4.2. Kompletteringsmätningar | 24 |
| 4.3. Slutsatser och rekommendationer | 27 |
| 5. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner | 29 |
| 5.1. Status för åtgärdsplaner december 2019 | 30 |
| 5.2. Årets bedömning av läget | 30 |
| 6. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet | 32 |
| Bilaga 1. Uppföljning av cykelplan | 33 |
| Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan | 36 |
| Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram | 39 |
| Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen | 41 |
| Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen | 42 |
| Bilaga 6. Uppföljning av gångplan | 46 |

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.

Denna plan syftar till att följa upp att trafikstrategin är en del i att säkerställa att kommunen arbetar efter den antagna strategin. Vidare så utgör detta dokument en handlingsplan för uppföljningsmätningar av de övergripande målen preciserade i trafikstrategin. Dessa är input till verksamhetsplanen och innebär att medel bl.a. behöver avsättas i budget.

2. Uppföljning

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 2018 hamnar i 2019 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.

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 | 2021 | 2022 |
| RVU 2026 | 2025 | 2026 | 2027 |

Kostnad

Konsultkostnaden för 2016 års kommunövergripande resvaneundersökning var 90 000 kr exkl. moms. Motsvarande kostnad bedöms behövas år 2021 då nästa RVU genomförs. För mer information se sammanställd rapport¹.

Redovisning

¹ PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

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.

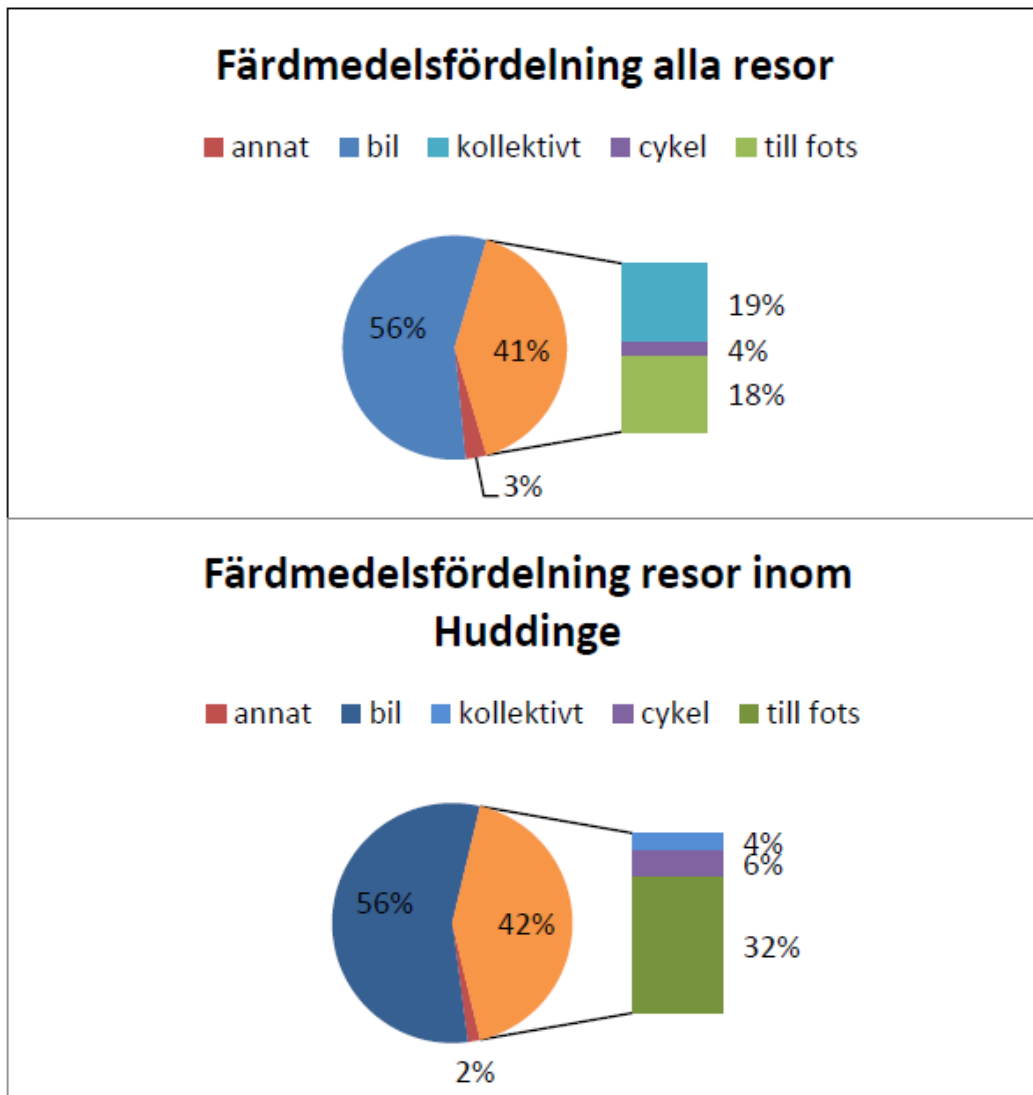
Alla resor i Huddinge; Resor inom samt till/från Huddinge. Resor utan start- eller målpunkt i Huddinge är ej medräknade.

3.1.1. Senaste resultat (2016)

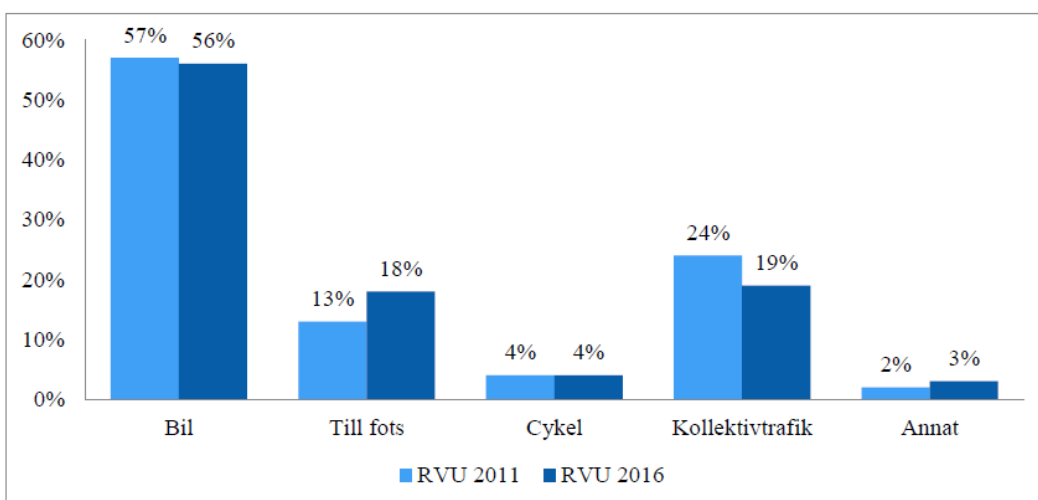
Nedan presenteras uppföljningsmått sammanställda från senaste resvaneundersökningen år 2016. Fler resultat finns redovisade i en separat rapport². Målet är att andelen gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och ta en större del av andelen utförda transporter. Huddinges nästa kommunövergripande RVU kommer 2021.

² PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

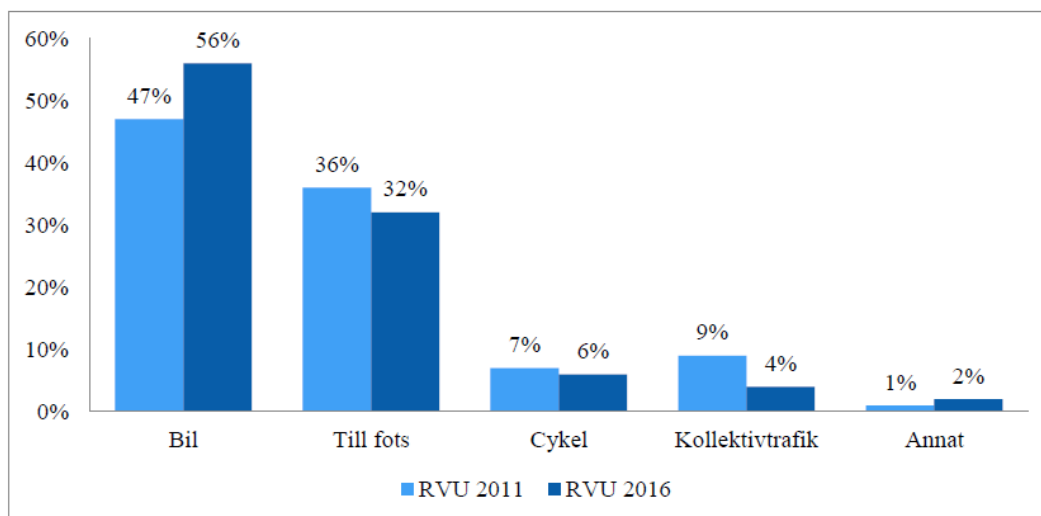
RVU 2016



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 resvaneundersökningen. Mätningar kan tas från kollektivtrafikplan, miljöbarometern³ eller enskilda projekt så som säkra skolvägar⁴ och liknande. Kommunen genomför även undersökningar, såsom medborgarundersökning och resevaneundersökning över kommunens anställda där resvanor kan studeras. Kompletteringsmätningarna bidrar till bedömningen av kommunens planering och väljs ut och sammanställs varje år om inget annat anges.

Till nästa mätning kan en ytterligare kompletteringsmått användas – bilinnehav.

3.2.1. Resultat 2019

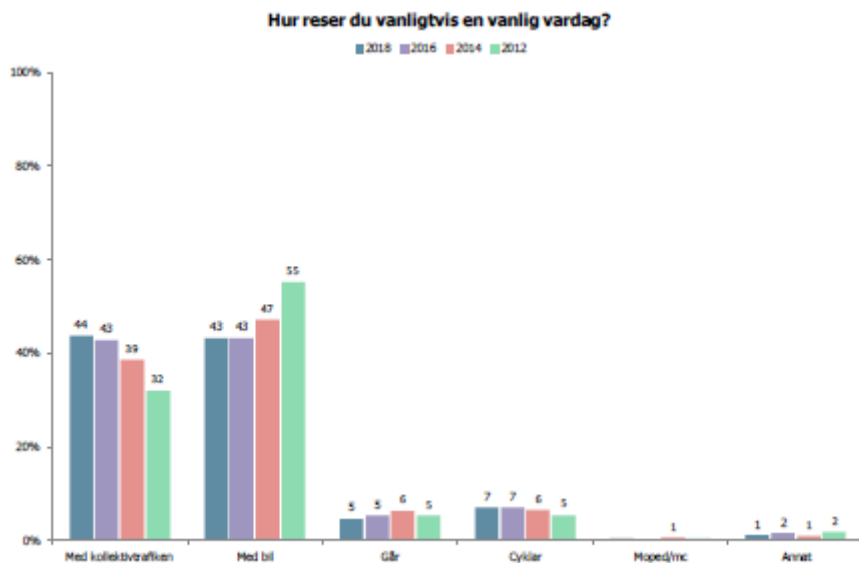
Gatuundersökningen

Huddinge kommun har vartannat år sedan 2012 genomfört en enkätundersökning kring hur användningen och nöjdheten kring kommunen gator, offentliga rum och naturområden. Undersökningen genomförs via telefonintervjuer till slumpmässigt utvalda medborgare mellan 18-84 år. I förväg bestämdes antal önskade intervjuer per kommunedel, för att få en bra geografisk spridning på svarandena.

I undersökningen ställs bl.a. frågan på hur man vanligtvis reser en vanlig vardag.

³ Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet

⁴ www.huddinge.se/sakraskolvagar



Figur 1. Färdmedelsfördelning på hur man vanligtvis reser en vardag.

Bland svaranden ses en tydlig trend att kollektivtrafikresandet ökar och bilresandet minskar. Skillnaden mellan årets och föregående års mätning är mycket liten.

Resultatet visar också att män i högre grad reser med bil (48%) i jämförelse med kvinnor (38%). Resandet skiljer sig också mellan kommundelarna, där områden med sämre kollektivtrafik har högre bilresande och tvärtom, vilket är naturligt. Cykelandelen är som högst i Glömsta, Högmora och Segeltorp på 10-15 %.

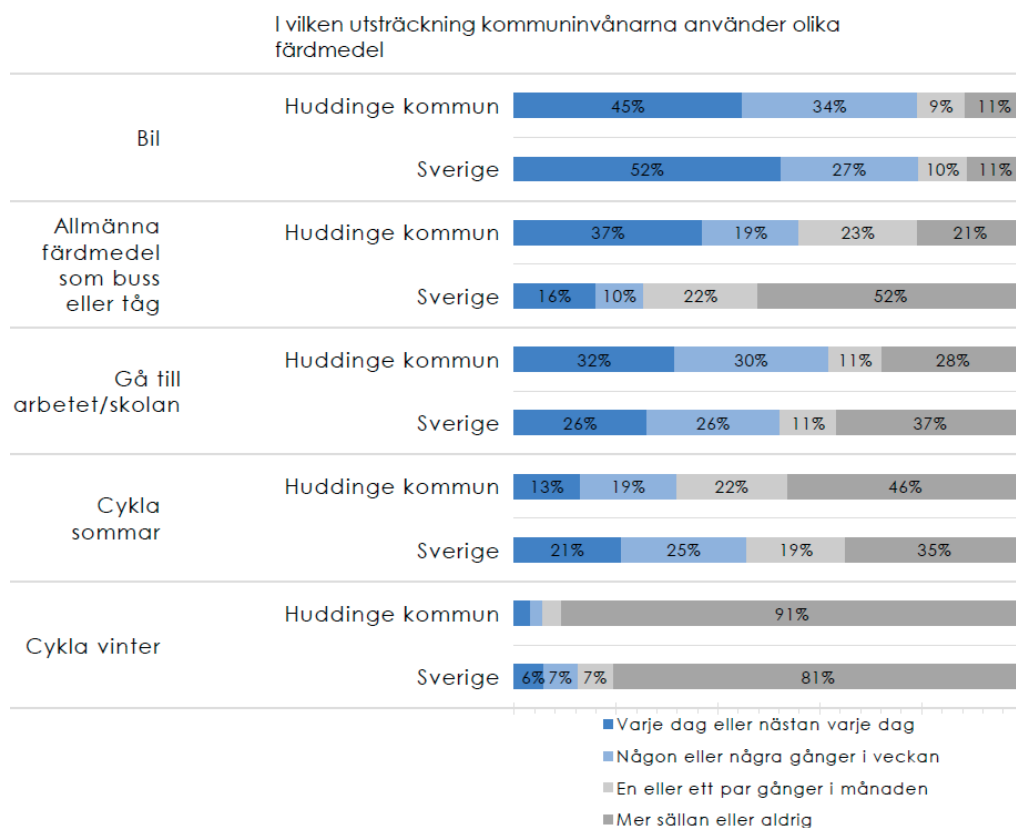
Ingen ny mätning planeras att genomföras år 2020, utan nästa sker år 2022.

Kritik på teknik

För första gången genomför Huddinge kommun genom SKL undersökningen ”Kritik på teknik”. Kommuninvånarna får tycka till om hur den kommunala tekniken fungerar. Då det är första gången undersökningen görs i Huddinge, går det inte att jämföra resultatet än. Undersökningen genomförs var tredje år. MBF kommer utvärdera och analysera under 2020 och sen får vi se hur vi kommer göra framöver med undersökningar.

Datainsamlingen skedde via en webbenkät till inbjudna respondenter. I undersökningen ställdes bl a frågan i vilken utsträckning kommuninvånarna använder olika färdmedel, samt en jämförelse med snittet i Sverige.

Graf 1. Hur kommuninvånarna förflyttar sig



En övervägande majoritet av Huddinge kommuns invånare är frekventa användare av bil och åker bil minst någon gång i veckan. Resandet med kollektivtrafik är mer vanligt i Huddinge kommun, än snittet i Sverige. Dock sker resandet med bil i högre utsträckning än med kollektivtrafik. En tredjedel av kommunens invånare svarar att det går till jobbet eller skolan dagligen.

Färdmedelsfördelningen finns även nedbrutet på var man bor i kommunen. Ju längre ut från centrala delarna av tätorten, desto större andel färdas med bil, vilket kan anses naturligt då tillgången till kollektivtrafik och målpunkter är sämre.

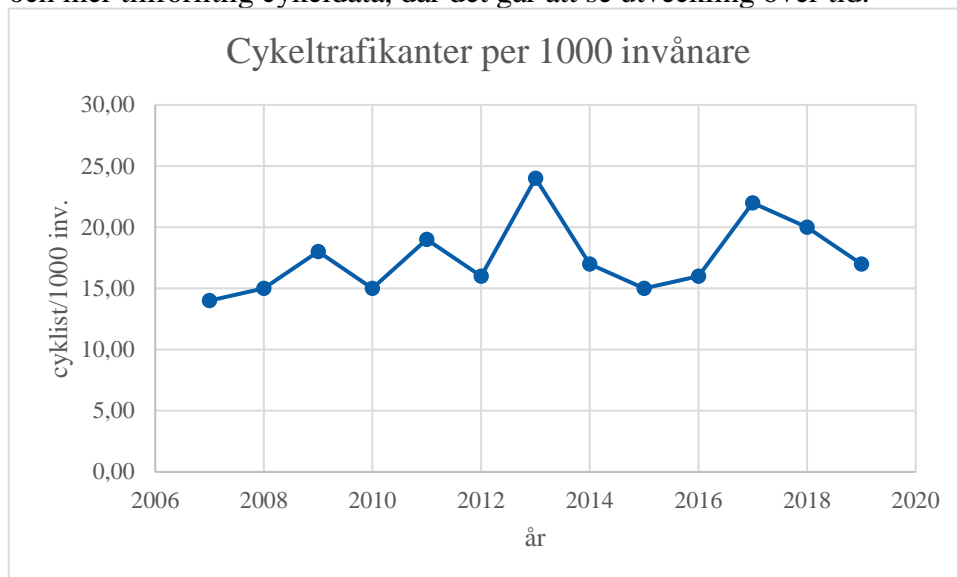
Resor med cykel

Miljöbarometern⁵ redovisar cykeltrafikanter (på utvalda mätpunkter) i förhållande till folkmängden, se figur 3. Det görs genom manuell räkning vid tio geografiskt spridda punkter under vanligtvis septembarmånad varje år. Detta ger dock inte en total bild av antalet cyklister i kommunen utan enbart läget på de utpekade punkterna. Mätningen som utfördes 2019 visar att antalet cyklister i förhållande till invånarantalet har minskat sedan föregående mätning från 20 till 17 cyklister/1000 invånare.

I jämförelse med startåret 2007 har antalet cyklister per invånare ökat. Dock ses ingen tydlig trend sett. Då mätningen endast genomförs vid tre tillfällen under samma dag och på tio platser i Huddinge, ger det ett litet underlag som är svårt att

⁵ Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet

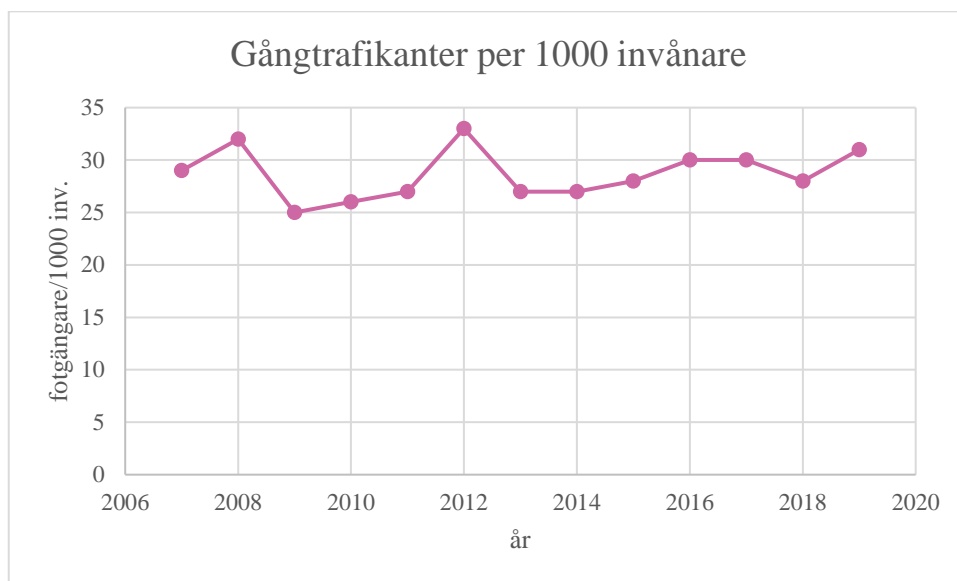
dra generella slutsatser ifrån. Mätningarna påverkas bl.a. av aktuella väderförhållanden samt andra tillfälligheter. Därför är det svårt att avgöra om årets ökning beror på tillfälligheter och eller inte. Kommunen planerar att under 2020 handla upp fasta mätstationer för gång- och cykeltrafik i syfte att få bättre och mer tillförlitlig cykeldata, där det går att se utveckling över tid.



Figur 2. Cykeltrafikanter (på utvalda målpunkter) i förhållande till folkmängden

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. Mätningen som utfördes 2019 visar att antalet fotgängare per 1000 invånare har ökat sedan föregående år från 27 till 31.



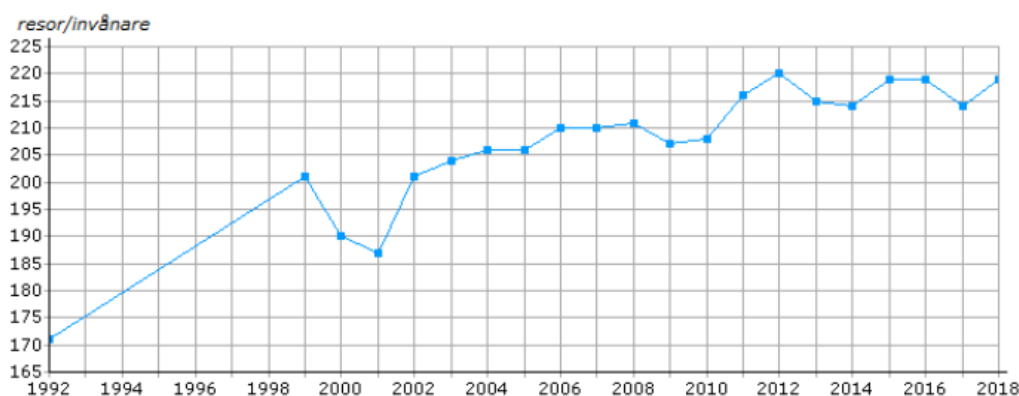
Figur 3. Antal fotgängare på utvalda mätpunkter

I jämförelse med startåret 2007 har antalet fotgängare per 1000 invånare ökat lite. Dock ses ingen tydlig trend då antalet ökar och minskar med jämna mellanrum. Av samma anledning som för cykelmätningen, är det svårt att dra generella slutsatser från mätningen. Kommunen planerar att under 2020 handla upp fasta mätstationer för gång- och cykeltrafik i syfte att få bättre och mer tillförlitlig gångdata, där det går att se utveckling över tid.

Resor med kollektivtrafiken

2019-års resultat rapporteras in i feb/mars under 2018. Därför redovisas här resultatet från 2017.

Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet har ökat mellan 2017 och 2018, från 214 till 219 resor/invånare i Huddinge. Trenden för kollektivtrafikresandet bedöms som positiv inom kommunen och ökningen i sig kommer att medföra ökade krav på framkomlighet och bekvämlighet i kollektivtrafiksystemet. Under senaste åtta åren har dock resandet per invånare varit jämn och den ökning som skedde tidigare har nu avstannat.



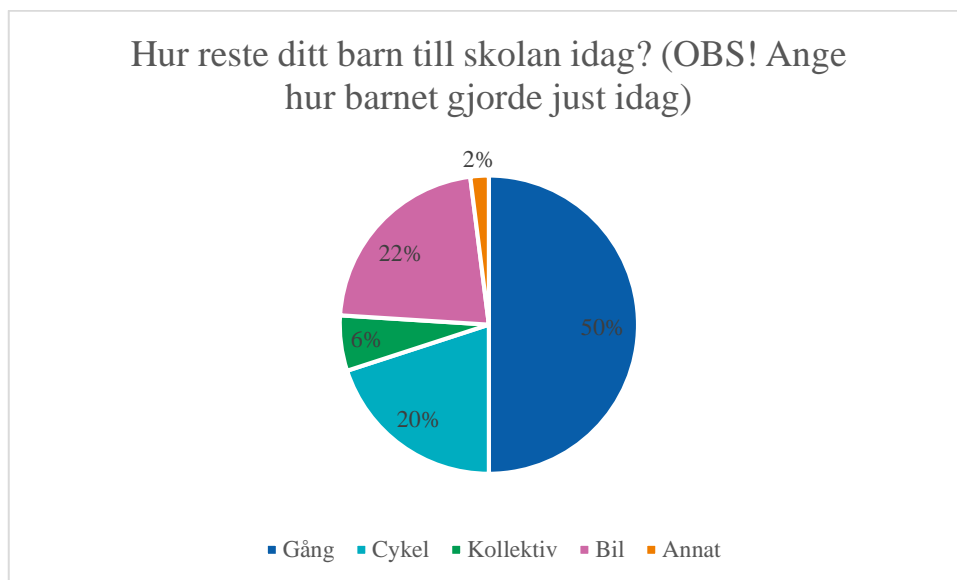
Figur 4. Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet.

Resvanor skolor 2019

Inom ramen för Huddinge kommuns arbete med säkra skolvägar samarbetar kommunen med ett antal grundskolor i syfte att påverka valet av färdmedel till och från skolan. Aktiviteter genomförs under hela året för elever i åk F-6 och alla skolor erbjuds möjlighet att delta. År 2019 hade 22 skolor ett uttalat engagemang i arbetet med säkra skolvägar men deltagandet varierar mellan åren.

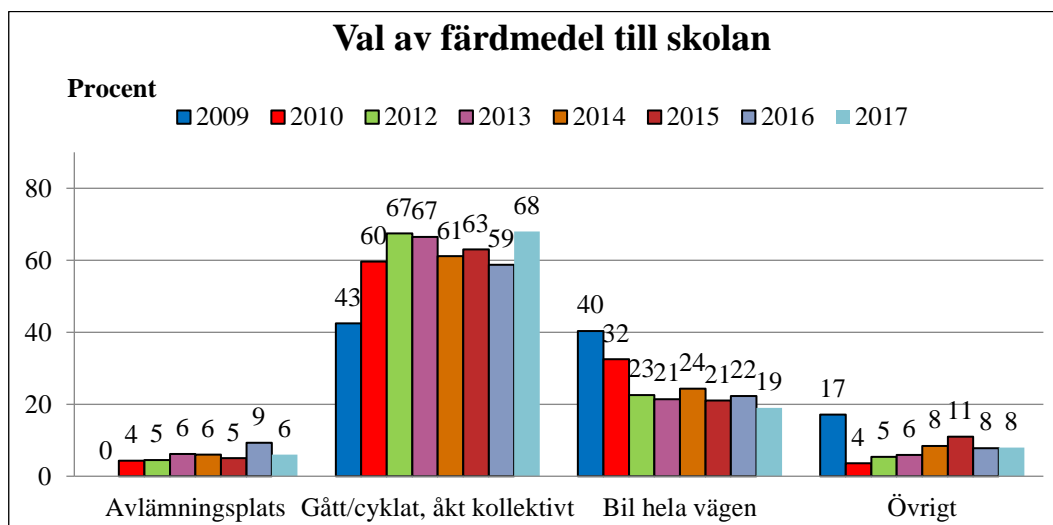
Tidigare (år 2009-2017) genomfördes resevaneundersökning bland de skolor som aktivt deltog i arbetet med säkra skolvägar. Denna mätmetod bedömdes vara otillräcklig för att jämföra förändring över tid, då resultatet berodde på vilka och antal skolor som deltog just det året. Därför genomfördes ingen resevaneundersökning under 2018, då mätmetoden sågs över. År 2019 skickades istället resevaneundersökningen ut till kommunens samtliga F-6-klasser. Dock var svarsfrekvensen låg, varför mätmetoden kommer behöva bearbetas vidare under 2020 för att säkerställa en metod som är pålitlig och går att jämföra över tid.

Resultatet visar att hälften av de svarande har barn som går till skolan. Andel som får skjuts med bil är 22 %, varav 7 % blir avlämnade vid avlämningsplats. Skjutsandet med bil skiljer sig markant mellan åldrarna. Av 5-9 åringarna skjutsas 31% med bil och av 10-13 åringarna skjutsas 10% med bil.



Figur 10. Hur vårdnadshavare i kommunen uppgav att deras barn reste till skolan år 2019.

Det är svårt att jämföra årets mätning med tidigare mätningar. Däremot kan det konstateras att resandet med bil är i nivå med tidigare mätningar som varierat mellan 19-24 % de senaste sju åren. Målet enligt trafiksäkerhetsplanen är att max 15 % av barnen ska få skjuts med bil till skola. En särskild insats behövs under 2020 för att fortsätta se över mätmetoden för resevanundersökningen för att säkerställa att resultaten är jämförbara mellan åren. En utmaning är att få fler skolor att rapportera in deras resvanor för att få ett stabilare underlag att dra slutsatser ifrån.



Figur 5. Val av färdmedel på de 19 skolor som arbetar aktivt med säkra skolvägar tidigare mätning.

Resor med bil

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. På grund av resursbrist har dock ingen sådan sammanställning gjorts för 2019. Detta bör göras under 2020.

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.

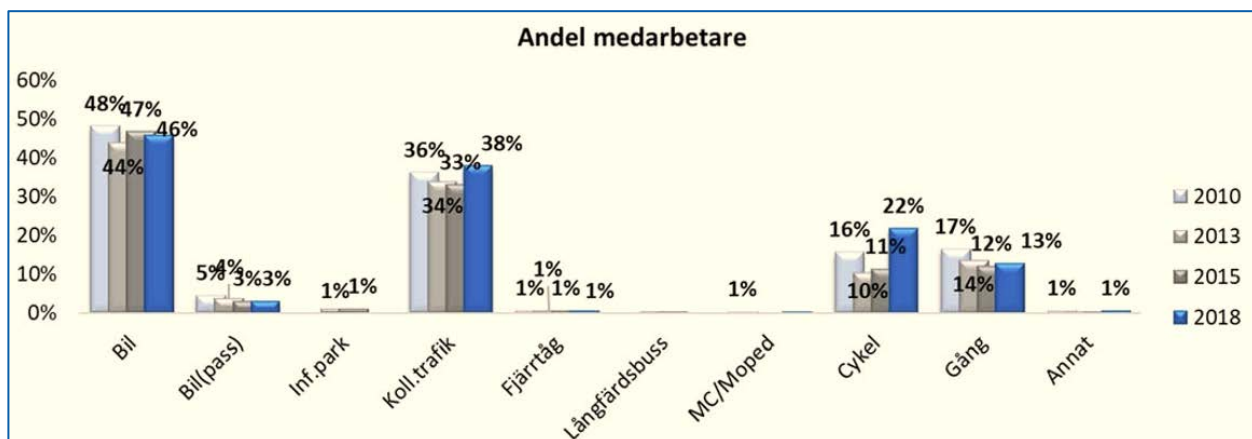
3.2.2. Tidigare mätningar

Kommunens interna resor CERO-analys (2018)

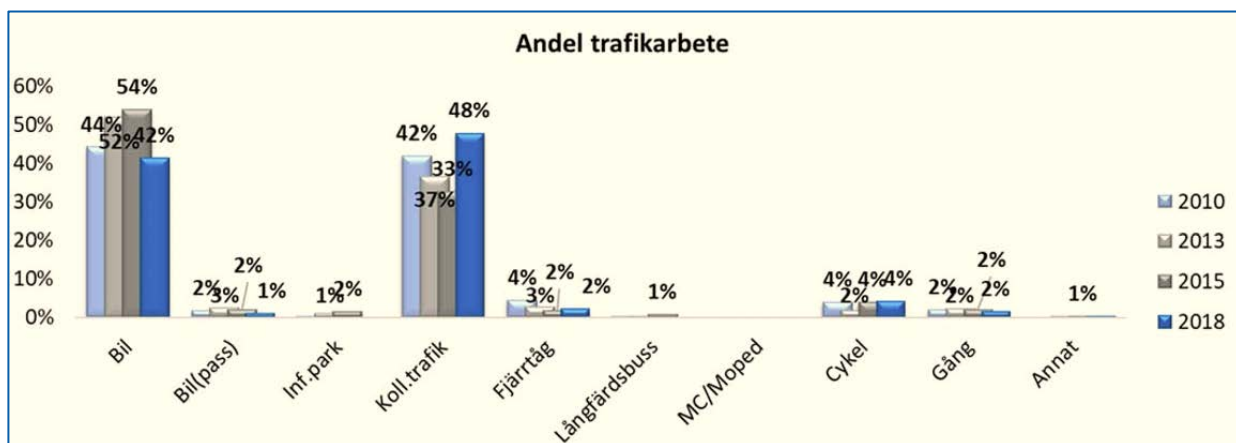
CERO-analysen som genomfördes 2018 över kommunens pendlingsresor var den tredje uppföljningen som gjorts. De två tidigare uppföljningarna genomfördes under 2013 och 2018 och den första kartläggningen gjordes 2010.

Svarsfrekvensen för uppföljningen 2018 var låg (22 %) och därför ska 2018 års resultat jämföras med tidigare år med försiktighet. Det är oklart när nästa undersökning ska genomföras, med förslagsvis inom 2-3 år.

Huddinge kommuns utsläpp från arbetspendling med bil 2018 har minskat med 3 %, vilket är positivt. Då trafikarbetet med kollektivtrafik har ökat kraftigt och medarbetarna reser längre sträckor än vid de bägge tidigare mätningarna, ökar de totala utsläppen från arbetspendlingen marginellt (1,5 % per capita).



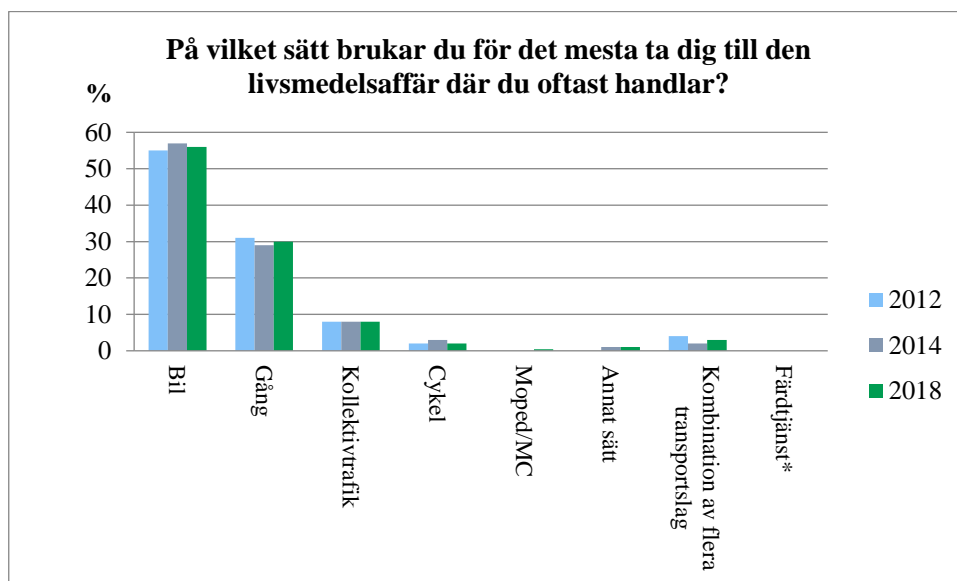
Figur 12. Färdmedelsfördelning hos medarbetare i kommunen 2018.



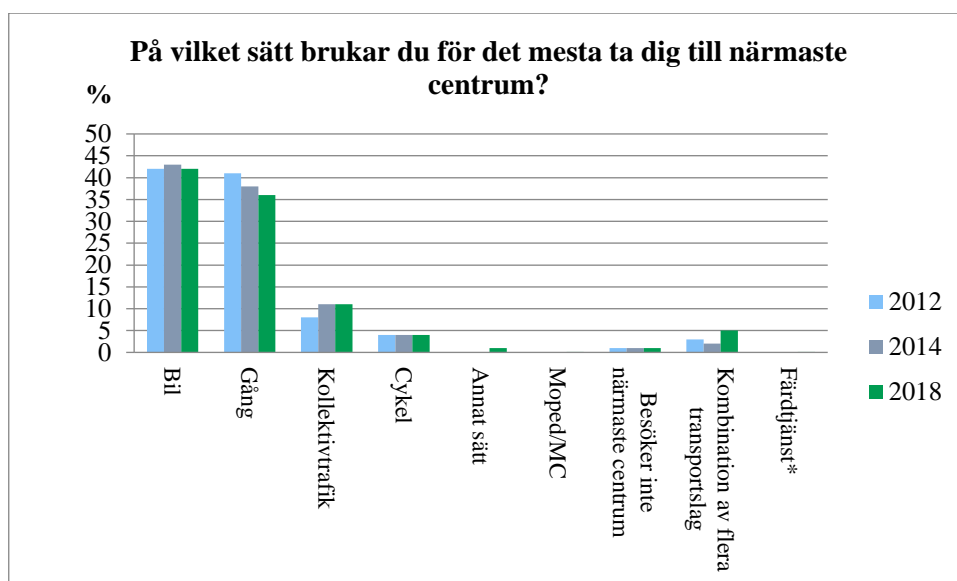
Figur 13. Andel kilometer arbetspendling fördelat på de olika färdmedlen hos kommunens medarbetare.

Huddinge kommun - Befolkningsundersökning (2018)

Huddinge kommun har under 2012, 2014 och 2018 genomfört en befolkningsundersökning i syfte att identifiera vilka behov och erfarenheter kommuninvånarna har. Undersökningen genomförs via enkäter som skickas ut till slumpmässigt utvalda medborgare mellan 18-84 år. I undersökningen ställs bl.a. frågan på vilket sätt man vanligtvis tar sig till sin närmaste livsmedelsaffär, sitt närmaste centrum samt till arbete, skola eller annan daglig verksamhet. Observera att alternativet färdtjänst är nytt för 2018 års mätning.

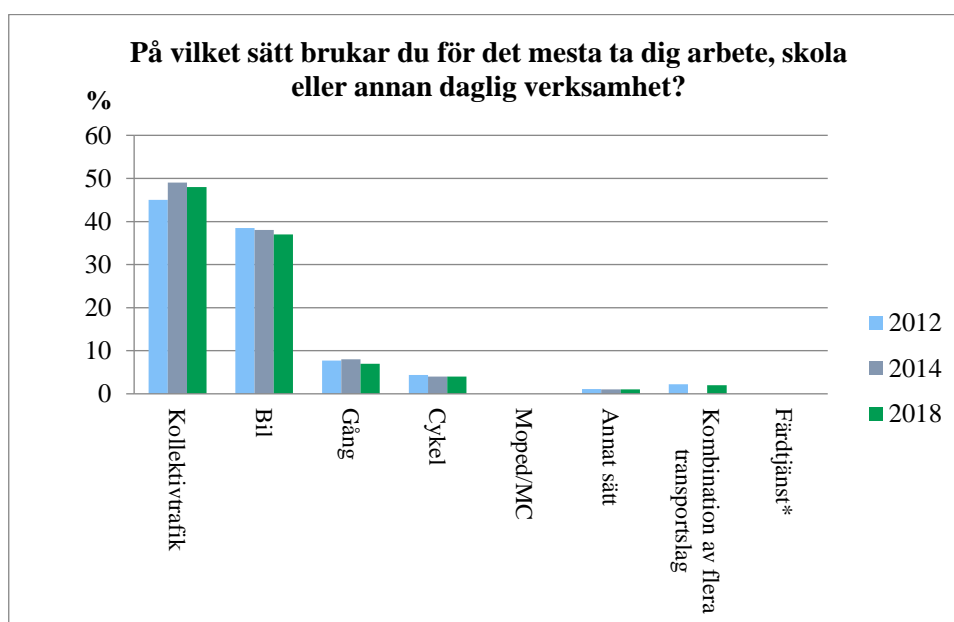


Figur 1: Färdmedelsfördelning över hur de svarande vanligtvis reser till den livsmedelsaffär den oftast handlar.



Figur 2: Färdmedelsfördelning över hur de svarande vanligtvis reser till närmaste centrum.

För lokala resor (resor till närmaste livsmedelsaffär och centrum) är resvanorna relativt oförändrade mellan åren. Resor med bil och gång har minskat något medan resor med kollektivtrafik och cykel är relativt oförändrat.



Figur 3: Färdmedelsfördelning över hur de svarande vanligtvis reser till arbete/skola/annan daglig verksamhet.

För längre resor (till arbete/skola/annan daglig verksamhet) är även där resvanorna i princip oförändrade.

Resvanor i Region Stockholm (2015)

Under hösten 2015 genomförde Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Trafikverket en stor undersökning för att få veta mer om länsinvånarnas resvanor i vardagen. Syftet var att tillsammans kunna planera framtidens resande på bästa sätt. I undersökningen framgår skillnader mellan olika kommuner i länet samt skillnader mellan olika åldrar och mellan män och kvinnor.

Detta är den första resvaneundersökningen sedan länge som mäter resvanemönster specifikt i Stockholmsregionen. Tidigare resvaneundersökningar har byggt på statistik från nationella mätningar. Resvaneundersökningen 2015 bör ses som en nollmätning och bör inte jämföras med tidigare undersökningar, då det finns skillnader i bland annat metod, definitioner och urval.

| Färdmedelsfördelning | Bil | Koll | Cykel | Gång | Annat |
|-----------------------------------------|------|------|-------|------|-------|
| Huddinge | | | | | |
| Alla resor (veckosnitt) | 50 % | 31 % | 4 % | 9 % | 6 % |
| Resor till arbete | 44 % | 42 % | 5 % | 6 % | 4 % |
| Resor på fritid | 59 % | 19 % | 4 % | 12 % | 5 % |
| Resor inom Huddinge (vardag) | 53 % | 14 % | 9 % | 19 % | 5 % |
| Resor inom Huddinge (helgdag) | 67 % | 7 % | 6 % | 15 % | 5 % |
| Resor med mål utanför Huddinge (vardag) | 52 % | 33 % | 6 % | 9 % | - |

Nästa mätning för jämförelse genomförs 2019 och resultaten sammanställs våren 2020.

3.3. Slutsatser och rekommendationer

Den samlade bedömningen av året är att det hållbara resandet i Huddinge kommun inte ökar. Många indikatorer antyder snarare att det minskar på bekostnad av bilresandet. Kommunen måste bli ännu mer aggressiva att lokalisera arbetsplatser, bostäder och service stationsnära för att minska behovet av att resa med bil. Samtidigt måste möjligheterna att resa med kollektivtrafik och cykel bli bättre, snabbare och mer bekvämt. Följande rekommendationer ges för det kommande arbetet:

- **Fasta mätpunkter för gång- och cykeltrafik** - mätmetoden för gång och cykelresandet har en del brister vilket innebär att det inte är fullt möjligt att säkerställa trenden för trafikslagen. Under 2019 inleddes arbetet med att upphandla fasta mätpunkter för gång- och cykeltrafik som kan ge ett säkrare mätunderlag. Detta ska slutföras under 2020 för att kunna bedöma gång- och cykeltrafikens utveckling över tid.
- **Effektiv och attraktiv kollektivtrafik** - Med en växande befolkning ökar trängseln i transportsystemet och efterfrågan på kollektiva resmöjligheter. Kollektivtrafiken har inte utvecklats i samma takt som vägtrafiken. Det är trångt i de allra mest populära relationerna (pendeltåg och stombuss) och den inomkommunala kollektivtrafiken är i vissa relationer ineffektiv. I aktualiseringsprövningen av ÖP anges att en utredning krävs för att närmare undersöka förbättringspotentialen för minskad restidskvot mellan kollektivtrafik och bil i syfte att påverka den inomkommunala kollektivtrafikandelen, särskilt i de tvärkommunala relationerna. Mätningar visar även att kollektivtrafikresandet minskar ju längre bort från spårstation man bor. För att möta denna efterfråga är genomförandet av kommunens kollektivtrafikplan av avgörande betydelse, med fokus på stationsnära utveckling, prioriterad framkomlighet för kollektivtrafiken och effektivt busslinjenät. Under år 2018-2021 kommer dock ett nytt trafikavtal upphandlas för stora delar av Huddinge kommun. Detta kan komma påverka kollektivtrafikutbudet i kommunen markant, då det är av vikt att kommunen är involverade.
- **Stationära utveckling** - i Översiktsplan 2030 är det fastställt att kollektivtrafiken ska prioriteras genom att bebyggelse planeras utifrån stationsnärhetsprincipen. Flera av indikatorerna pekar på att den strategin går långsamt. Att förtäta i stationsnära lägen är avgörande för att flera ska välja kollektivtrafiken över mindre hållbara transportalternativ. En tätare bebyggelse ger också fler närhet till service vilket minskar bilberoende. Med tanke på 57% angav att de brukar köra bil för att handla livsmedel kan rätt planering av ny bebyggelse förändra den siffran. Spårväg syd och stombusstrafik på Tvärförbindelse Södertörn kommer vara viktiga för att öka andelen resor med kollektivtrafik.
- **Gent- och sammanhängande cykelvägnät** – cykeltrafiken minskar. För att stimulera cyklandet krävs bl.a. ett gent och sammanhängande cykelvägnät med vägar av god kvalitet. Det pågår ett intensivt arbete att bygga ut och förbättra standarden på flertal av kommunens cykelvägar, både inom ramen för Sverigeförhandlingen samt handlingsplan för cykel. Det är viktigt att det är

möjligt att cykla både sommar- och vintertid, varför vinterväghållningen av cykelvägnätet måste prioriteras.

- **Satsa på barns resande** – det är svårt att säga något kring gångtrafikens utveckling. Dock uppmuntras fler barn att gå till skolan, vilket är bra. En stor andel av vårdnadshavare väljer dock att skjutsa sina barn i bil till skolan. Här finns det fortfarande stort påverkansarbete att göra för att styra om till ett hållbart resande. En orsak till att det är extra viktigt att satsa på barns resor till skolan är att resvanor skapas redan i tidiga åldrar. Satsningar på barns hållbara resor till skolan kan säkerställa att färre väljer bilen som färdmedel i framtiden. Vi ser att fler skolbarn vill och kan gå och cykla till skolan. Detta innebär att det är fortsatt viktigt att aktivt arbeta med både fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och så kallad mobility management⁶ för att få ökad andel gång, cykel och kollektivresenärer bland skolbarnen.
- **Resevaneundersökning bland kommunens anställda** - Kommunalanställdas arbetsresor går åt rätt håll, men det finns ett fortsatt behov att jobba ännu mer med kommunens egna resor. Det är viktigt att Huddinge kommun agerar förebild gällande hållbara transporter om kommunen vill marknadsföra sig som en hållbar kommun, och att vi lever som vi lär. En utmaning är att fortsätta arbetet med att öka andelen cyklister och fotgängare för de kortaste pendlingsresorna. Nästan hälften av alla bilister har under 10 kilometer till arbetet. 22 % har max fem kilometer till sitt arbete. Bland frisvaren framgår att medarbetare efterfrågar bättre möjlighet till att låsa sina cyklar, förvaring och duschmöjligheter samt subvention av elcyklar. En striktare parkeringspolicy kan vara ett sätt att förändra resebeteendet. Under 2019 infördes parkeringsavgifter vid kommunala verksamheter. Det vore intressant att göra en ny resevaneundersökning för att se om det har haft någon påverkan på resandet. Även arbetsförmåner som stimulerar hållbart resande bör prioriteras.

⁶ Mobility management är ett samlingsnamn på åtgärder som påverkar människors val av om man ska genomföra en resa eller/och hur man reser.

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.⁷ 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.⁸ 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 2012⁹. 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. Tillsvidare är trafik- och lanskapssektionen ansvarig för att uppföljningen blir utförd. I nedanstående tabell framgår vilka år som analysen ska beställas, utföras och sammanställas.

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

| År | Anmärkning |
|----------------------------------------|--------------------------------------|
| Beställs, utförs och sammanställs 2012 | Utfört |
| Beställs, utförs och | Utfört – genomfördes dock april 2016 |

⁷ Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

⁸ Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

⁹ Stationsnära lägen, Spacescape 2012

| | |
|----------------------------------------|--------|
| sammanställs 2015 | |
| Beställs, utförs och sammanställs 2018 | Utfört |
| Beställs, utförs och sammanställs 2021 | |
| o.s.v. | |

Kostnad

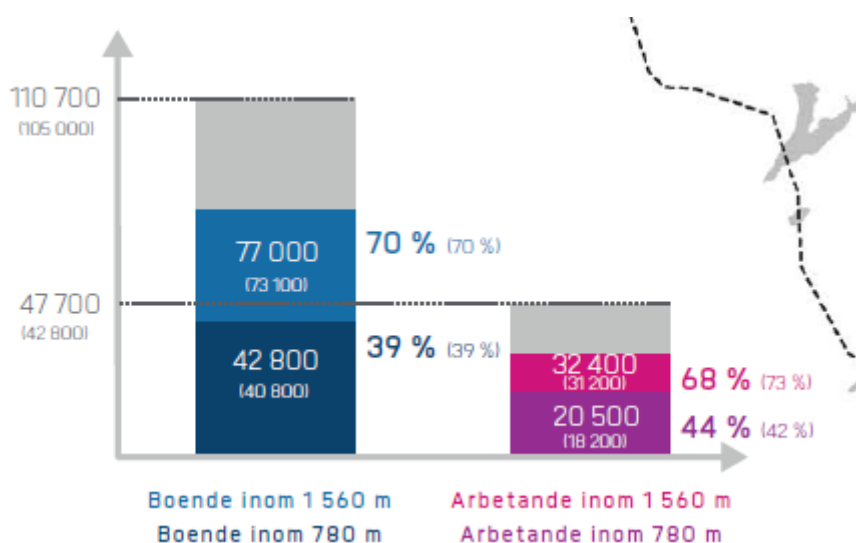
Kostnad för GIS-avdelningen att göra analys av stationsnära boende uppgår till en kostnad på 4 260 kr. Ingen analys av stationsnära arbetande gjordes i år.

Redovisning

Redovisning sker i en PM där resultatet presenteras och förklaras. Metoden för analysen framgår av rapport Stationsnära lägen, Spacescape 2018. **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 2018

4.1.1. Senaste resultat (2018)

Figuren nedan visar kommunens situation vid senaste mätningen år 2018, i jämförelse med senaste mätning från 2015. Fler resultat finns redovisade i en separat rapport, (Stationsnära lägen, Spacescape 2018). Målet är att andelen stationsnära arbetande och boende ska öka.



Figur 4: Boende och arbetande befolkning inom 780 respektive 1 560 meters gångavstånd år 2018. Inom parentes visas motsvarande siffror för år 2015.

Analysresultaten visar att andelen av Huddinges befolkning som bor stationsnära är mer eller mindre oförändrad mellan 2015 och 2018. 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 och arbetande kring framförallt Flemingsberg och Huddinge C. Jämfört med mätningen från 2012 har andelen stationsnära boende minskat något, då motsvarande siffror var 39 % (inom 780 m) och 71 % (inom 1 560 m).

Andelen som arbetar inom 780 m från stationerna har ökat något (2 procentenheter från 42 till 44 %). Däremot har andelen som arbetar inom 1 560 m från station minskat från 73 till 68 %. Detta trots att det 2018 är fler som arbetar inom 1 560 m från en station (32 400) än vad det var 2015 (31 200). Detta märks främst kring Skärholmen där den avstängda gång- och cykeltunneln mellan Skärholmen och Kungens Kurva har ersatts av en gång- och cykelbron längre bort och därmed ökat gångavståndet till Skärholmens station för många arbetsplatser i Kungens kurva. Jämförelse med tidigare mätning år 2012 saknas då den tidigare studien hade brister¹⁰ i underlaget som har justerats.



FÖRÄNDRAD YTTRE ISOKRON KRING SKÄRHOLMEN

- 2018 ■ Inom 780 m från station
 ■ Inom 1 560 m från station
 2015 □ Inom 1 560 m från station

¹⁰ 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.

4.2. Kompletteringsmätningar

Arbetsinsatsen för att ta fram antalet stationsnära arbetande är mer omfattande och görs därför var tredje år. Detta blir då inte relevant för i år. Däremot görs mätning av andel stationsnära boende av kommunens GIS-avdelning varje år.

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 2019

Stationsnära boende

En GIS-mätning av andel stationsnära boende har genomförts 2019. Resultatet visar att andelen boenden inom 780 meter från en spårstation är 38,0 % och andelen inom 1 560 meter är 68,7 %. Andelen stationsnära boenden har minskat något i jämförelse med de tidigare mätningarna.

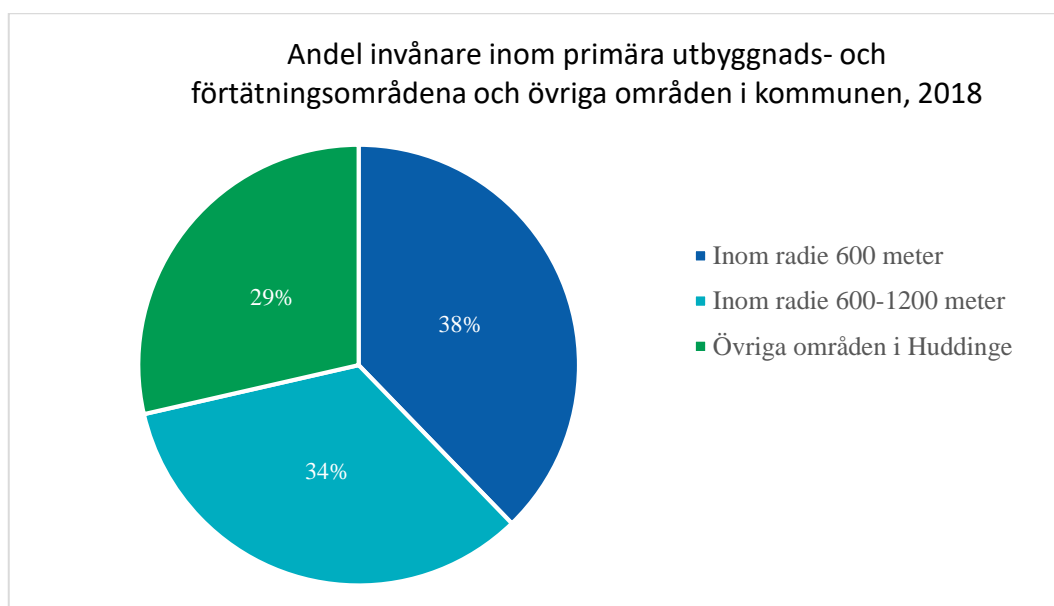
Tabell 1. Andel stationsnära boenden

| År | Inom 780 m | Inom 1560 m |
|--------------------|------------|-------------|
| 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 % |

Analysen visar att andelen som bor i stationsnära lägen inte har ökat snabbare än befolkningsökningen i kommunen i stort har gjort. Den största ökningen av boende i stationsnära lägen har skett vid Huddinge C och Flemingsberg. I dessa områden ökade antal boende med 288 respektive 237 personer från 2018 till 2019, det motsvarar ungefär 1,6% ökning. I jämförelse med 2012 är det samma områden som har växt mest.

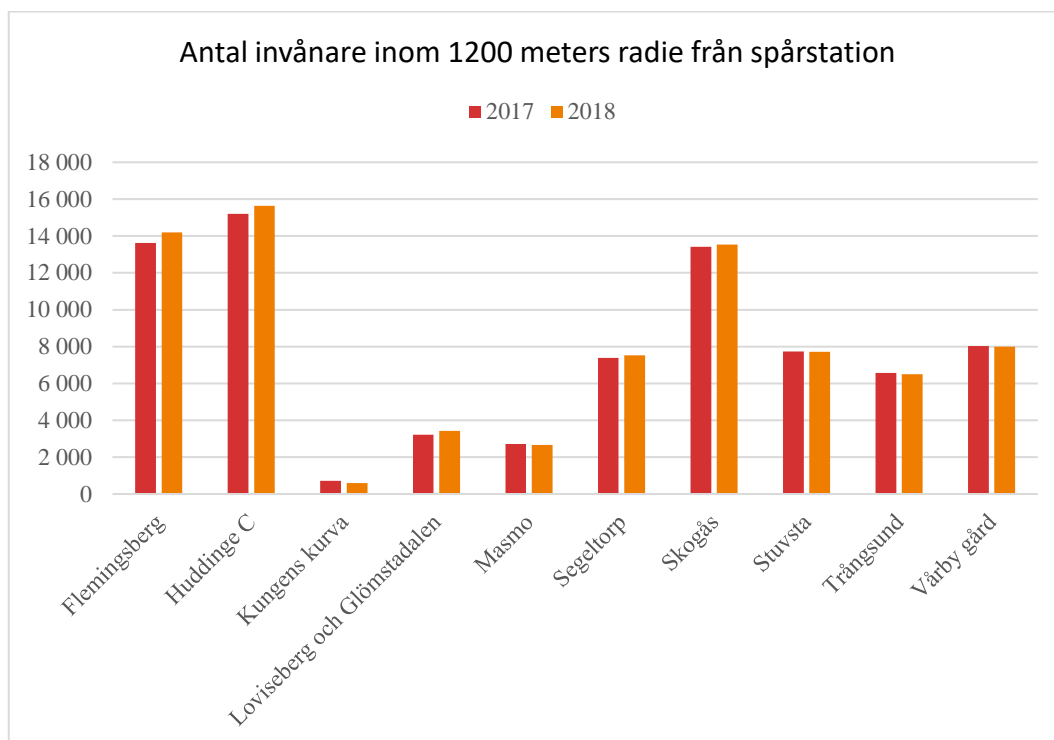
Kortuppföljning Huddinges översiktsplan 2030

Under 2019 gjorde en uppföljning av översiktsplanen där det redovisas hur del av tillkommande bebyggelse som årligen har skett i de primära utbyggnads- och förtättningsområdena 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.



Figur 15. Andel av invånarna som bor i de tio områden som har definierats som primära utbyggnads- och förtättningsområden.

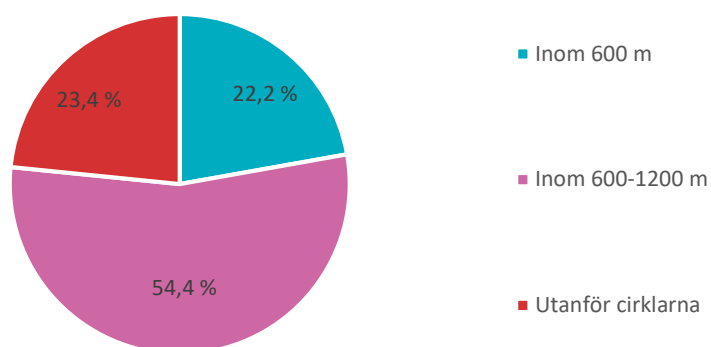
Andelarna som redovisas i figuren ovan har inte förändrats något jämfört med hur det såg ut år 2017.



Figur 16. Antal invånare inom 1200 meters radie från spårstationer inom Huddinge.

För de tio primära utbyggnads- och förtättningsområdena är det flest invånare som bor i Huddinge Centrum, och därefter Flemingsberg. Området med minst antal invånare är Kungens Kurva. För hälften av dessa tio områden har antalet invånare ökat mellan 2017 till 2018. För andra hälften har antalet invånare istället minskat. Den största ökningen av invånare är i Flemingsberg där antalet invånare ökade med 587 personer, det motsvarar en ökning med 4 procent. Men den största procentuella ökningen är i Glömsta/Loviseberg som ökat med 6 procent, vilket motsvarar 208 personer. Kungens Kurva har minskat mest, både procentuellt och till antal.

Andel nya bostäder inom primära förtättnings- och utbyggnadsområden 2018



Figur 17. Var nyproducerade bostäder färdigställda under 2018 tillkom.

År 2018 tillkom 997 nya bostäder i Huddinge kommun. Av dessa återfinns 77 procent inom en radie av 1200 meter från spårstation. Majoriteten har tillkommit i Huddinge centrum och Flemingsberg.

Tidigare har motsvarande statistik hämtats från SCB:s lägenhetsregister till skillnad från denna mätning som hämtades från SCB:s nybyggnadsregister. Därför kan inte siffran direkt jämföras med tidigare mätningar.

Plan för samhällsbyggnadsprojekt 2019-2021

Kommunens planer och projekt för tillkommande bostäder redovisas i Plan för samhällsbyggnad 2019–2021 med utblick till 2032. I planeringsunderlaget finns 16 051¹¹ bostäder. I tidigare mätningar räknades antal och andel bostäder inom 780 m respektive 1 560 m gångavstånd från en spårstation. I årets mätning utgår analysen från de primära förtätnings- och utbyggnadsområdena i Huddinge kommun. Därför är det inte relevant att jämföra bakåt i tiden. I nästa mätning bör man utgå från spårstationerna.

Nästan hälften av de planerade bostäderna tillkommer inom 600 m från spårstation, 40 procent av bostäderna tillkommer mellan 600 och 1200 m från spårstation.

| Plan för samhällsbyggnadsprojekt | 2015-2017 | 2017-2019 | 2019-2021 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|-----------|
| Totalt planerade bostäder i plan för samhällsbyggnadsprojekt | 9 930 | 17 248 | 16 051 |
| Antal och andel planerade bostäder inom 780 meter gångavstånd från spårstation ¹² | 2 944 (30 %) | 5 111 (30 %) | 49,5% |
| Antal och andel planerade bostäder inom 1 560 meter gångavstånd från spårstation | 6 312 (64 %) | 13 351 (77 %) | 90 % |

4.3. Slutsatser och rekommendationer

Den samlade bedömningen av året är att andelen boende och arbetande minskar. Befolkningsökningen är alltså högre än de som bor i stationsnära lägen. 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. Följande rekommendationer ges för det kommande arbetet:

¹¹ I planeringsunderlaget finns totalt 21 338 bostäder. 16 051 av dessa ingår i ett existerande planprogram eller detaljplaneprojekt. Endast de bostäder som ingår i ett projekt har inkluderats i analysen då övriga bostäder utgör bedömd potential för bostadsutveckling och ännu inte har geografiskt lokaliserats. Dessa bostäder bedöms dock främst tillkomma inom cirklarna.

¹² För plan för samhällsbyggnadsprojekt 2019-2021 utgår mätningen från andel bostäder i de primära utbyggnadsområdena enligt ÖP 2030.

- **Utveckling kring befintliga spårstationer** - majoriteten (90%) av planerade bostäder tillkommer 1 200 meter från våra primära utbyggnadsområden. Dock har 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, Glömstadalen och Kungens kurva. Här finns stor potential att planera utifrån stationsnärhetsprincipen allra närmast spårstationerna. Dock måste kollektivtrafik- och bebyggelseutvecklingen synkas i dessa områden. Det ger ingen effekt i det hållbara resandet om bebyggelsen tillkommer innan den attraktiva bebyggelsen finns på plats. Den primära utvecklingen i närtid bör därför främst ske vid befintliga spårstationer.
- **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 attraktivt val även för de som inte bor allra närmast stationen. Dock kan stora transportleder och järnväg utgöra en barriär som minskar tillgängligheten till stationerna. Dessa barriärer måste överbryggas för att ytterligare öka andelen stationsnära boenden och arbetande.
- **Fokus på service och arbetsplatser** - Mätningarna visar att andel invånare som bor och jobbar stationsnära konstant har minskat. Dock planeras allra flesta bostäder inom våra primära utbyggnadsområden enligt översiktsplan, vilket är positivt. Dock behöver fokus även ligga på att tillskapa arbetsplatser och service i våra stationsnära områden, då närheten till kollektivtrafik är en utgångspunkt för ökat hållbart resande.
- **Effektiv markanvändning** - Få bostäder tillkommer inom 600 m från spårstationerna och primära utvecklingsområden. Där är det attraktivast att bo men också högst konkurrens om marken. Men det finns fortfarande möjlighet att utveckla stationsområdena då stationsnära mark inte alltid används effektivt som till exempel parkering. I Östra Huddinge har inte antalet boende i stationsnära lägen ökat trots bra spårkoppling. Här finns stora potential att utveckla i stationsområdena. I utvecklingsplan för Skogås/Trångsund som startar 2020 bör det tydliggöras hur det är möjligt att utveckla stationsnära bebyggelse.

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 preciseras 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 2019

Uppdaterad tidplan och status för framtagandet av åtgärdsplaner i december 2019. Respektive planer kommer att följas upp årligen och arbetas in den gemensamma uppföljningen av trafikstrategin. Uppföljningen av respektive åtgärdsplan redovisas i Bilagorna.

| Planer | Framtagen ¹³ | Ansvarig | Status | Medel |
|-------------------------|-------------------------|----------|--------|--------|
| Cykelplan | År 2016 | KSF | Grön | Grön |
| Mobility managementplan | År 2016 | KSF | Grön | Grön |
| Kollektivtrafikplan | År 2016 | KSF | Grön | Grön |
| Parkeringsplan | År 2016 | KSF | Yellow | Grön |
| Trafiksäkerhetsplan | År 2017 | KSF | Grön | Grön |
| Godstrafikplan | År 2020 | KSF | Yellow | Grön |
| Vägrafikplan | År 2021 | KSF | Yellow | Yellow |
| Gångplan | År 2017 | KSF | Grön | Grön |
| Trafik- och miljöplan | - | KSF | Red | Red |

5.2. Årets bedömning av läget

Arbetet med godstrafikplanen har skett under 2019. En uppdragsplan för vägrafikplanen har påbörjats under 2019. På grund av resursbrist har dock inte vägrafikplanen prioriterats.

Utöver är det bara 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.

¹³ 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 - *Ej planerad och medel finns ej.*
- Infartsparkering för cykel och bil - *Planerad och finansierad till viss del. Återkommer varje år.*
- Inventera behov av tillkommande cykelparkeringar vid stationer och centrum – *Planerad och medel finns. Planeras starta 2020.*
- Inventering av bilparkering i stationsnära lägen - *Ej planerad och medel finns ej.*
- Inventering av cykelparkering vid stationer och centrum – *Planerad och medel finns. Planeras starta 2020.*
- Parkeringsavgifter inkl. infartsparkeringar – *Planerad och medel finns. Planeras starta 2020.*
- Rutiner för flexibla parkeringstal – *Planerad och medel finns. Planeras starta 2020.*
- Tidsreglering för att styra till rätt målgrupp - *Ej planerad och medel finns ej.*

För uppföljning av parkeringsprogrammet, se Bilaga 3.

Trafiksäkerhetsplan

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

Godstrafikplan

Under 2019 har ett förslag till godstrafikplan arbetats fram och kommer bli klar 2020.

Vägtrafikplan

Arbetet med att ta fram en vägtrafikplan har översiktligt påbörjats under 2019. Personella resurser för framtagandet av planen är ännu inte säkrade.

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.

6. 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

På grund av resursbrist har ingen uppföljning av cykelplanen gjorts under 2019. Ett arbete krävs framöver för att se över de föreslagna indikatorerna och mätmetoderna. Nedan redovisas istället senaste uppföljningen från 2017.

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

| Effektmål | Utgångspunkt | 2017 |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Andelen cykelresor i kommunen ska öka till 15 procent år 2030 | 4 % (år 2011) | 4 % (år 2016) |

Ett antal indikatorer har pekats ut för att underlätta den kontinuerliga uppföljningen av cykelplanen.

| Indikator | Utgångspunkt (2016) | 2017 |
|---------------------------------------------------------------|---------------------|---------------|
| Andel cykelresor av arbetsresor | 5 % (år 2011) | 3 % (år 2016) |
| Andel av cyklisterna som är nöjda med: | Okänt | 37% |
| - Trafiksäkerheten längs cykelstråken | | |
| - Framkomligheten på cykelstråken | 57 % (2014) | Okänt |
| - Utformningsstandarden på cykelstråken | Okänt | Okänt |
| - Belysningen längs cykelstråken | 43 % (2014) | 41 % |
| - Utformningen av passager och korsningar | Okänt | Okänt |
| - Cykelparkering | Okänt | 28 % |
| - Vägvisningen | 49 % (2014) | 42 % |
| - Vinterväghållningen | 16 % (2014) | 28 % |
| - Omledning vid vägarbeten | Okänt | 31 % |
| - Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik | Okänt | Okänt |
| - Felanmälningssystemet | Okänt | Okänt |
| Andel barn åk 4–9 som cyklar på egen cykel till skolan | 16 % (2015, åk f-6) | 16 % (åk f-6) |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Antalet cyklister som passerar kommunens mätstationer | 1759 (år 2016) st | 2435 st |
| Framkomlighet på cykelbanorna | Okänt | Okänt |
| - Restidskvot cykel/bil | | |
| - Restid för utvalda sträckor | Okänt | Okänt |
| - Medelhastighet | Okänt | Okänt |
| - Andel stopptid av totala restiden | Okänt | Okänt |
| Beläggning cykelparkeringsplatser | 98 % | Okänt |
| Andelen cykelparkeringar som: | | |
| - har ställ med ramlås | 70 % | |
| - har god belysning | Okänt | Okänt |
| - är väderskyddade | Okänt | Okänt |
| - är anpassade för olika cykeltyper | Okänt | Okänt |
| - avstånd till parkeringens målpunkter | Okänt | Okänt |
| Andel och antal km av sträckan inom resp. cykelstråkstyp (regionala stråk, huvudcykelstråk och lokala stråk) som: | | |
| - följer cykelplanens vägutformningsprinciper | Regionala stråk 13 % , 7,7 km (breddstandard) Huvudcykelstråk 4 % , 4 km (breddstandard) Lokalcykelstråk okänt | Okänt |
| - är sammanhängande | Regionala cykelstråk 61 % , 36 km (andel utbyggd sträcka enligt Cykelplan) Huvudcykelstråk 55 % , 55 km (andel utbyggd sträcka enligt Cykelplan) | Okänt |

| Lokalcykelstråk okänt | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| - har egen belysning | Okänt | Okänt |
| - har konsekvent vägvisning | Okänt | Okänt |
| - är fri från inbyggda hinder | Okänt | Okänt |
| Andel och antal säkra passager och korsningar inom resp. cykelstråkstyp: | 74 % gc- passager på huvudvägnätet, säker eller delvis säker standard | Okänt |
| Drift och underhåll | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet - Standard vinterväghållning - Tid mellan felanmälningar och utförd åtgärd - Andel av beläggningsbudget som riktas till cykelåtgärder | | |
| Skadade eller förolyckade cyklister | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Antalet lindrigt skadade - Antalet svårt skadade - Antalet döda | | |

Slutsatser och rekommendationer

Ingen uppföljning av cykelplanen har skett under 2019 på grund av resursbrist. Senaste uppföljningen är från 2017.

Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan

I mobility managementplanen har tre inriktningsmål tagits fram och för respektive mål finns indikatorer för hur respektive mål ska följas upp.

Tidigare indikatorer i mobility managementplanen ansågs vara för svåra att följa upp. Under 2019 har indikatorerna och måtten därför över och en del nya indikatorer har tagits fram och ersatt gamla.

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

I dagsläget används mobility management framförallt i detaljplanearbetet för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Konkret handlar det om att skapa goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik inom planerna, där bredder och parkeringsmöjligheter är exempel på fysiska åtgärder som påverkar kvaliteten för trafikslagen. Möjligheten att reducera antalet bilparkeringar med åtgärder som främjar hållbart resande är också ett verktyg som används i planeringsskedet. Under året har aktivt arbete med mobility managementåtgärder skett i följande detaljplanerna Låset, Odin, Grantorp. Campus, Rosenhill, Fabriken och Förrådet, Sjödalsbacken, Flemingsbergsdalen och Sändaren.

För att säkerställa att hanteringen av mobility management sker på ett likvärdigt sätt i alla projekt uppdateras planbeskrivningsmall och avtalsmall med särskilda avsnitt för MM kontinuerligt.

Ett internt projekt som hanterar mobility management är Säkra skolvägar som har som mål att minska skjutsning vid skolor. Säkra skolvägar har fått medel från Energimyndigheten för att utveckla konceptet ytterligare och utgör under 2019-2020 30% av en heltidstjänst.

Mobility management är ett kunskapsområde som är under tillväxt och en del av arbetet under 2019 har varit att omvärldsbevaka och att upprätthålla en levande diskussion och kunskapsbank internt på området.

Tabellen nedan visar förslag på nya indikatorer.

| Indikator | | Uppföljning |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------|
| Antal nya startade projekt/planer inom zon A, B och C | Ange namn, antal bostäder, verksamheter, kontor, zon | Varje år |
| Antagna planer inom zon A, B och C | redovisa i antal bostäder, verksamheter, kontor, samhällsservice, zon | Varje år |
| MM-åtgärder i exploateringsavtal i för | Ange reduktion av p-tal i procent (bil), uppfyll cykel-p?, | Varje år |

| | | |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------|
| året antagna detaljplaner | om MM-åtgärder har tillämpats, zon | |
| Uppföljning av genomförda MM-åtgärder | Ange planer och MM-åtgärder, bilnehav | Varje år |
| Investeringsars effekt på hållbart resande | Redovisa relevant data för investeringen, flödesmätning, investerade kronor | Varje år |

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 flera samarbeten förlöpt. Samarbete med externa aktörer pågick under del av året i projekt i Kungens kurva med målet att påverka resor till och från arbetsplatser samt fritidsresor inom handelsområdet. Samarbete mellan trafikplanerare på kommunen och skolor samt föräldrar är aktivt. Det finns även samarbete med kommunens Energi- och klimatrådgivare. Utöver detta är kommunen medlem i flera nätverk där MM diskuteras regelbundet.

| <i>Indikator</i> | | <i>Uppföljning</i> | <i>2019</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|
| Antal skolor som deltagit i aktivitet i Säkra skolvägar (F-6) | Lista över deltagande skolor, antal skolor som inte deltagit | Varje år | 22 |
| Andel barn som skjutsas med bil till skolan | | Vartannat år | 22% |
| Antal företag/verksamheter/andra aktörer som i samarbete med kommunen arbetar med gröna resplaner | Ange antal verksamheter och anställda, beskrivning av åtgärderna, ange effekt per aktör | Varje år | - |

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

För att uppfylla mål C har aktiviteter som involverar kommuninvånarna genomförts. Bland annat genomfördes cykelkampanjerna Vintercyklist och Eltestcyklist där invånare aktivt deltog i dialog kring cykling tillsammans med kommunen. Inför öppningen av Cykelgaraget i Huddinge centrum hölls ett öppet hus där invånare fick ställa frågor och vara med och ge namnförslag på garaget. I projektet Säkra skolvägar har informationskampanj om gåtåg genomförts på flertalet skolor samt ett aktivt arbete skett för att sprida den egna erfarenheten av arbetet i olika forum. Andra aktiviteter som sker på årligen är Internt i

organisationen har workshop med fokus på mobility management genomförts i samhällsbyggnadsutskottet.

| Indikator | | Uppföljning | 2019 |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Genomförda aktiviteter | Lista med aktiviteter, interaktioner sociala medier, antal samtal, antal som nåtts, antal pressklipp | Varje år | Cykelservice i Huddinge centrum, Vintercyklist, Testcyklist, gåtågskampanj, öppet hus för cykelgarage Huddinge centrum, Huddingedagarna, cykelskola, gå- och cyklatävling för grundskola samt bilfri vecka. |

Slutsatser och rekommendationer

Arbetet med mobility management i samhällsbyggnadsprojekt har under året varit aktivt i kommunens interna projekt samt i exploateringsprojekt. MM måste diskuteras i tidigt skede i projektet för att yta och pengar ska kunna avsättas och därmed säkerställa att åtgärderna kan genomföras samt att de håller hög kvalitet. Åtgärderna måste också anpassas efter vardera projekt, varpå reduktionssats och typ av åtgärd ska utredas utifrån projektets förutsättningar. För att arbetet med MM ska vidareutvecklas kommer bland annat flexibla p-tal och reduktionssatser ska utreds vidare under 2020 samt att implementeringen av MM-planen och parkeringsprogrammet bör fortsätta och ske parallellt under 2020.

Det finns fortfarande frågetecken kring effektivitet och hur olika målgrupper gynnas och missgynnas av olika aktiviteter och åtgärder som förekommer inom MM-diskursen. För att utveckla konceptet behöver tid och resurser avsättas för att mäta och utvärdera arbetet med dessa frågor.

Kommuninvånarna har involverats i flertalet kampanjer under året, främst har cykel varit i fokus, men även barns resor. Under 2020 kommer barns resor vara fokus samt att utveckla samarbeten internt på kommunen med dessa frågor.

Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram

På grund av resursbrist har ingen uppföljning av parkeringsprogrammet gjorts under 2019. Ett arbete krävs framöver för att se över de föreslagna indikatorerna och mätmetoderna. Nedan redovisas istället senaste uppföljningen från 2017.

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.

| Indikator | Utgångspunkt | 2017 |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| Antal markparkeringsplatser inom 600 meters radie från goda kollektivtrafiklägen | | 3 808 platser |
| Antal markparkeringsplatser inom 1 200 meters radie från goda kollektivtrafiklägen | - | 7 258 platser |

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

| Indikator | Utgångspunkt | 2017 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------|
| Färdmedelsfördelning för resor som startar eller slutar i kommunen | 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 |

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

| Indikator | Utgångspunkt | 2017 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------|
| Andel nybyggda bostäder och verksamheter där hela parkeringskostnaden frikopplas från hyran | 0 | 0 |

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

| Indikator | Utgångspunkt | 2017 |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------|
| Beläggning på cykelparkering vid centrum och övriga målpunkter | - | Ingen inventering 2017 |
| Beläggning på besöksparkering för bil | - | Ingen inventering 2017 |

Slutsatser och rekommendationer

Ingen uppföljning av parkeringsprogrammet har skett under 2019 på grund av resursbrist. Senaste uppföljningen är från 2017.

Under 2020 ska handlingsplan för parkering upprättas samt ett genomförande av denna påbörjas. Handlingsplanen kommer bland annat hantera flexibla parkeringstal, reduktionssatser samt infartsparkeringar. Även en utveckling av indikatorerna kommer ske till uppföljning målen 2020.

Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen

Ingen uppföljning av kollektivtrafikplanen har skett under 2019 på grund av resursbrist. Senaste uppföljningen är från 2017.

I kollektivtrafikplanen finns ett mål om att andelen kollektivtrafikresor ska öka

| Indikator | Utgångspunkt | 2017 | 2018 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Andelen resor med kollektivtrafik | 24 % (2011) | 19 % | |
| Stationsnära boende och arbetande | 71 % (2012) | 69 % | |
| Framkomlig kollektivtrafik | | | |
| - | Nytt mått - behöver tas fram | Nytt mått - behöver tas fram | |
| Andel invånare som har max 500 meter i gångavstånd till kollektivtrafikhållplats med turtäthet på minst 20 minuter i rusningstid. (mått från Miljöbarometern) | 83 % (2009) | 84% | 84% |
| Tillgänglig och jämlik kollektivtrafik | Rött=inte Huddingespecifikt | | |
| Andel av resenärerna som är nöjda med: | | | |
| - Framkomlighet | - | | |
| - Tidhållning | 71 % (2016) | Källa SL – invänta rapport | |
| - Turtäthet | 70 % (2016) | Källa SL – invänta rapport | |
| - Tillgänglighet | 83 % (2016) | | |
| - Utformning bytespunkter | - | invänta rapport | |
| - Fordonen | - | Mäts vartannat år | |
| - Trygghet | 70 % (2016) | | |
| - Kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel/gång | 28 % (2016) | | |
| | | Källa SL – invänta rapport | |
| Andel stationer/hållplatser med: | | Mäts vartannat år | |
| - Väderskydd | - | | |
| - Realtidsinformation | - | | |
| - Tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning | 68 % (2017) | 68 % | |

Slutsatser och rekommendationer

Ingen uppföljning av kollektivtrafikplanen har skett under 2019 på grund av resursbrist. Senaste uppföljningen är från 2017.

Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen

På grund av resursbrist har ingen uppföljning av trafiksäkerhetsplan gjorts under 2019. Nedan redovisas istället nuläget från 2017.

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.

| Övergripande mål | Utgångspunkt | 2017 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|
| 50 procent färre dödade och allvarligt skadade mellan år 2017 och 2030. | 5 (år 2017) | 5 |
| 25 procent färre måttligt och lindrigt skadade mellan år 2017 och 2030. | 199 (år 2017) | 199 |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</i> |
| Andel som upplever trafiksäkerheten i kommunen som bra eller mycket bra som: | | |
| - fotgängare | 52 % (2016) | Nästa mätning 2018 |
| - cyklist | 37 % (2016) | Nästa mätning 2018 |
| - bilist | 64 % (2016) | Nästa mätning 2018 |

| Inriktningsmål | Utgångspunkt | 2017 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------|
| Huddinge ska uppnå ”god kvalitet” enligt Trafikverkets bedömning av kommuners kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelbanor. | Mindre god kvalitet (2016) | Nästa mätning 2018 |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</i> |
| Jämnhetsmätning på huvudecykelstråk och viktiga gångstråk och ytor runt utpekade | - | Mätning genomförd |

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------|
| målpunkter enligt gångplanen. Mätningen kan så småningom utvidgas till att innefatta lokala cykelstråk och övriga gångstråk. | | |
| Rutin och krav för vinterväghållning, se indikatorer i cykelplanen. | Se Bilaga 1 | Se Bilaga 1 |
| NKI (Nöjd kund index) vinterunderhåll. | 40 (2016) | Nästa mätning 2018 |
| NKI (Nöjd kund index) beläggning. | 45 (2016) | Nästa mätning 2018 |

| Inriktningsmål | Utgångspunkt | 2017 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------|
| Minst 85 procent av gång- och cykelpassagera på huvudvägnätet ska ha säker eller delvis säker standard. | 74 % (2016) | 75 % |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</i> |
| Antal åtgärdade gång- och cykelpassager under året. | - | 14 |
| Antal nybyggda gång- och cykelpassager. Alla ska ha minst delvis säker standard. | - | 9 |

| Inriktningsmål | Utgångspunkt | 2017 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|
| 85 procent av trafiken får inte köra fortare än gällande hastighetsgräns på hälften av kommunens huvudvägar (50 %) | 10 % (2016) | Nästa mätning 2021 |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</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 |
| Samarbete ska ske med polis och Trygghets- och | - | 1 möte |

säkerhetssektionen angående hastighetsövervakning (antal möten)

| Inriktningsmål | Utgångspunkt | 2017 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------|
| Färre än 15 procent av barnen ska åka bil hela vägen till skolan. | 23 % (2015) | 19 % |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</i> |
| Andel målpunkter för barn där närområdet är inventerat och åtgärdat med avseende på trafiksäkerhet. | 0 % (2016) | 0 |

| Inriktningsmål | Utgångspunkt | 2017 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------|
| 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) | 0 |
| <i>Indikator</i> | <i>Utgångspunkt</i> | <i>2017</i> |
| Andel tillgänglighetsanpassade: | | |
| - övergångsställen | 56 % (2017) | 56 % |
| - busshållplatser | 79 % (2017) | 79 % |
| Aktivt samarbete ska ske med SÄF och pensionärsorganisationer angående trafiksäkerhet (antal möten). | - | 0 möten |

Slutsatser och rekommendationer

Arbetet med ökad och förbättrad trafiksäkerhet sker kontinuerligt och är en viktig del i att jobba mot det nationella målet – nollvisionen. För 2019 genomfördes en rad trafiksäkerhetsinvesteringar vid olika platser i kommunen av olika karaktär för att förbättra trafiksäkerheten vid dessa punkter. 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.

Många av de indikatorer som finns med i utvärderingen av trafiksäkerhetsplanen, d v s de som visas under detta avsnitt, har ej vart möjliga att besvara av år då många av dem utgår från enkäter likt gatuenkäten, som inte genomförts. Förhoppningen är att samtliga material som behövs för en fullständig utvärdering av samtliga indikatorer ska finnas tillgängliga till utvärderingen 2020.

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, där några indikatorer formulerades om eller togs bort då mätmetod saknades.

Övergripande mål

| Mål | Utgångspunkt | Mätmetod | 2019 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|
| 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 | (-) nästa mätning 2021 |

Kommunens processer

| Indikator | Utgångspunkt | Mätmetod | 2019 |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------|----------------------------------------|
| Internkontroll – om detaljplaner följer gångplanens intentioner | - | IK trafikstrategi, varje år | Delvis – läs rapport IK trafikstrategi |

Attraktivitet och trygghet

| Indikator | Utgångspunkt | Mätmetod | 2019 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Andel som är nöjda med belysning på trottoarer (följs även upp på kommundel) | 46 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 52 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel som är nöjda med belysning på torg (följs även upp på kommundel) | 56 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 59 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel som är nöjda med belysning i parker och lekplatser (följs även upp på kommundel) | 35 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 42 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel som känner sig trygga i sitt bostadsområde på kvällen (följs även upp på kommundel) | 65 % (2014) | Befolkningsundersökning, KSF, vartannat år | 70 % (2018) |
| Andel som är nöjda med utformningen av de gångvägar som personer vanligast använder i Huddinge kommun (följs även upp på kommundel) | 60 % (2018) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 60 % (2018) Nästa mätning 2022 |

Framkomlighet och tillgänglighet

| Indikator | Utgångspunkt | Mätmetod | 2019 |
|-------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------|--------------|
| Andel boende och arbetande inom 600 meter från spärstation | 39 resp 42 % (2015) | Följs upp via trafikstrategin | 39 resp 44 & |
| Andel boende och arbetande inom 1200 meter från spärstation | 71 resp 73 % (2015) | Följs upp via trafikstrategin | 69 resp 68 % |
| Andel tillgänglighetsanpassade GCM-passager | 56 % (2017) | Utdrag ur ISYmap, varje år | Ej mätt |
| Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser | 79 % (2017) | Utdrag ur ISYmap, varje år | 81 % |

Drift och underhåll

| Indikator | Utgångspunkt | Mätmetod | 2019 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Antal skadade i singelolyckor hos gående på kommunalt vägnät | 153 (2017) | Följs upp via trafiksäkerhetsplan, vart femte år | Ingen uppföljning gjord. Nästa mätning 2022 |
| Andel nöjda med vinterväghållning på trottoarer (följs även upp på kommundel) | 36 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 24 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel nöjda med vinterväghållning i parker (följs även upp på kommundel) | 31 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 27 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel nöjda med renhållning på trottoarer (följs även upp på kommundel) | 52 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 38 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel nöjda med vinterväghållning av parker och lekplatser (följs även upp på kommundel) | 50 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 37 % (2018) Nästa mätning 2022 |
| Andel som upplever att möjligheterna att ta sig fram som cyklist/gående vid vägarbeten är goda | 31 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 37 % (2018) Nästa mätning 2022 |

Information och kommunikation

| Indikator | Utgångspunkt | Mätmetod | 2017 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i | 18 % (2016) | NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år | 17 % (2018) Nästa mätning 2022 |

Huddinge kommun som handlar om gångtrafik (följs även upp på kön, ålder och kommundel)

Slutsatser och rekommendationer

Det är svårt att dra slutsatser kring gångtrafikens utveckling. Enligt kompletteringsmätningarna i kap 3, indikerar det att gångtrafiken ökar. Dock vet vi att gångresorna är svåra att mäta och fånga i traditionella resevaneundersökningar, då det beror så mycket på hur man ställer frågan. Därför är det av vikt att vi får fram pålitliga mätmetoder som mäter gångtrafikens utveckling över tid.

Då gångplanen antogs nyligen har gångplanens intentioner inte hunnit arbetas in de detaljplaner som vann laga kraft under 2018. I den internkontroll som gjorde 2019 för Segmentet 1, lyftes gångtrafiken knappt. Detta beror dock på att planen är en planändring och att gångplanen inte var framarbetat då. Dock har checklistor för detaljplaner uppdaterats där gångplanens riktlinjer finns med. Förhoppningen är att alla pågående planer då har med sig gångperspektivet. Även teknisk handbok har under 2019 uppdateras med större fokus på gångplanens riktlinjer.

Kommunens undersökningar visar att fler är nöjda med belysningen på kommunens gångmiljöer och att fler känner sig trygga. Dock finns brister i undersökningen som kan påverka resultatet, t ex vilken årstid frågorna ställs. Det finns samtidigt indikationer att tryggheten bland människor minskar – huruvida det har koppling till belysning och utformning av den offentliga miljön är svårt att säga i dagsläget, men det finns starka önskemål om att fortsätta jobba med att jobba med belysning, överblickbarhet, orienterbarhet m m som ett sätt att öka tryggheten hos människorna.

Undersökningarna visar även att färre är nöjda med vinterväghållning och renhållning av våra gångmiljöer. Detta har stor inverkan på trafiksäkerhet samt tryggheten hos gångtrafikanterna. Dock är fler nöjda med framkomligheten som gående vid vägarbeten. MBF har genomgått organisationsförändringar och nytt vinterväghållningsavtal ska handlas upp under 2020. Det är av vikt att drift och underhåll av gångmiljöerna prioriteras framöver för att få ökad nöjdhet samt ökad säkerhet och trygghet

Andel stationsnära boende och arbetande har minskat över tid, undantag är arbetande inom 600 meter från spårstation. Detta är en negativ utveckling som har stor påverkan på gångtrafikens attraktivitet. Att fler ska välja gång förutsätter att målpunkterna och kollektivtrafiken ligger nära till hands. Ju fler som bor längre bort från attraktiv kollektivtrafik, desto lägre gångresande. Andel tillgänglighetsanpassade GCM-passager och busshållplatser har inte hunnit följas upp under 2019 p g a resursbrist. Dock har kommunen kontinuerligt jobbat med att tillgänglighetsanpassa kommunens offentliga miljöer, däribland busshållplatser, trappor och gator. Dessutom har en handlingsplan tagits fram för att systematiskt arbeta med att få ett sammanhängande och framkomligt gångvägnät.

Under året har inga särskilda kommunikationsinsatser riktat till gångtrafikanter. Bland de 17 % som svarar ja, är det svårt att avgöra vad för typ av information invånarna har nåtts av, varför det är svårt att dra slutsatser utifrån mätningarna. Dock behöver kommunen bli bättre att genomföra gångåtgärder och kommunicera/synliggöra dessa för att lyfta gångtrafik som ett trafikslag att räkna med. Detta görs förslagsvis i samband med olika typer av investeringar i gångvägnätet.