



# Trafikstrategi för Huddinge kommun

## Med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus

GK-2007/175.441

Antagen av kommunfullmäktige den 13 maj 2013

Huddinge kommun  
TRAFIKSTRATEGI FÖR HUDDINGE KOMMUN  
– Med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus  
Diariumnummer: GK-2007/175.441  
Utgåva: 2013-09-12

Författare: Arbetet med att ta fram trafikstrategin har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av: Projektledare Nicklas Lord, Marika Norrberg, Annika Löfmark, Joel Edding, Cathrine Bagger, Kurt Lundvall, Raad Alwajid och Johanna Pettersson. Konsultstöd har erhållits från; Jesper Skiöld och Per Francke (Atkins) medförfattare och granskare samt Roger Johansson (Sweco) granskare och bollplank Ninnie Gustafsson.

Formgivning: b-e-r-g.se  
Omslagsillustration: Rebecca Elfast  
Tryck: Komplätt, 2013

# Sammanfattning

Huddinges befolkning ökar och så även transportererna. Ett mer kapacitetsstarkt och robust transportsystem krävs för att möta dagens och morgondagens behov av att förflytta sig. Samtidigt växer utmaningen att minska miljöbelastningen och begränsa utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser. Transportsystemet ska därför kunna förflytta ett större antal människor och möjliggöra ett ökat resande utan att öka miljöbelastningen och utsläppen av växthusgaser. Med utgångspunkt i detta kan det konstateras att en tydlig strategi och viljeinriktning krävs för att planera och utforma framtidens transportsystem. Denna trafikstrategi är ett steg i riktningen mot att utveckla ett mer hållbart transportsystem genom en tydligare och mer sammanhållen planeringsprocess för kommunens trafik och transporter. Som grund för framtagandet av trafikstrategin ligger kommunens vision för transportsystemet om att det ska:

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

I arbetet med att ta fram trafikstrategin har visionen konkretiserats till en strategisk huvudinriktning. Denna huvudinriktning pekar på att följande punkter ska vara gällande för att nå visionen:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad

Kollektivtrafik är ett kapacitetsstarkt transportslag och en förutsättning för att vår region ska klara befolkningstillväxten. Ett ökat kollektivt resande möjliggör en ökad framkomlighet och minskade växthusgasutsläpp. Om fler väljer gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar förutsättningarna för trivsamma och hållbara livsmiljöer.

Gång och cykel ska ges bra förutsättningar i vårt samhälle. Dessa transportslag är bra för vår hälsa och vårt klimat eftersom de är resurseffektiva och ytsnåla. Det ska vara det naturliga valet för kortare resor och i kombination med kollektivtrafik för längre resor. Om fler väljer att promenera eller cykla så blir det mer folkliv och en tryggare miljö att vistas i.

För att trafiksystemet ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. Genom att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt ges förutsättningar för att skapa fungerande och framkomlig biltrafik, distributionstrafik och annan yrkestrafik.

Det finns en stor potential i att samordna bebyggelse och trafikplanering. Kollektivtrafiken nära lägen till spårtrafik har påvisad effekt när det gäller minskad bilanvändning.

Trafikstrategin ska genomsyra kommunens arbete med trafik, transport och bebyggelseutveckling och konkretiseras i ett antal åtgärdsplaner.

# Innehåll

<b>1. Viktiga utgångspunkter</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Vision</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Strategi</b> .....	<b>7</b>
<b>4. Åtgärder</b> .....	<b>15</b>
4.1. Prioritering mellan objekt .....	15
4.2. Planer och program .....	16
4.3. Andelen hållbara transporter ska öka .....	17
4.4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen .....	18
<b>5. Uppföljning</b> .....	<b>19</b>
5.1. Övergripande mål .....	19
5.2. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik .....	20
5.3. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen.....	20
5.4. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner .....	20
5.5. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet .....	20
<b>6. I vilken riktning är kommunen på väg?</b> .....	<b>21</b>
<b>7. Bilaga 1 – Åtgärdsplaner</b> .....	<b>25</b>
7.1. Öka andelen cykelresor .....	26
7.2. Tillgänglig och säker miljö för fotgängare.....	27
7.3. Skapa effektivare kollektivtrafik .....	28
7.4. Effektivare parkering .....	29
7.5. God respålitlighet .....	30
7.6. Minskad klimat- och miljöpåverkan .....	31
7.7. Pålitlig godstrafik med minskad miljöpåverkan.....	32
7.8. Minskat antal skadade i trafiken .....	33
7.9. Arbeta aktivt med beteendeförändringar.....	34

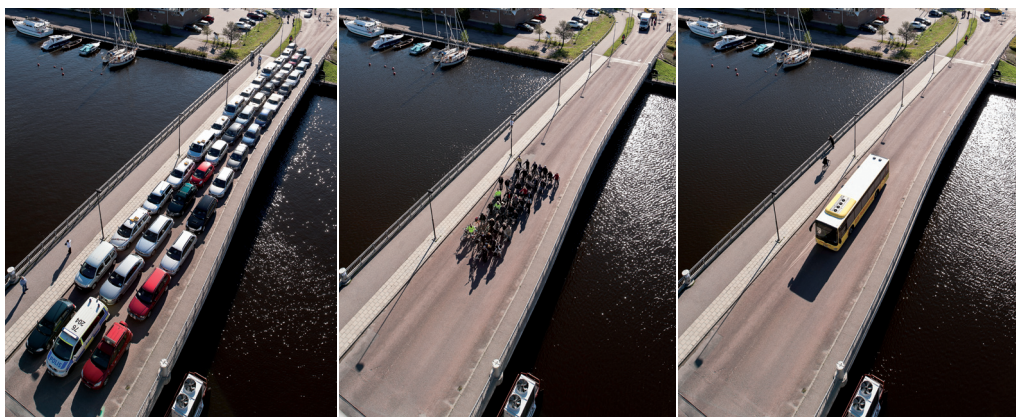
# 1. Viktiga utgångspunkter

Trafikstrategin förhåller sig till ett antal utvecklingsplaner, nationella och lokala mål. Dessa samt andra utgångspunkter som lett fram till framtagna strategier återfinns i ”Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013”.

Vidare kan konstateras att regionen växer så att det knakar. Befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering pekar på att länets befolkning kan öka från drygt 2 miljoner invånare till närmare 3,2 miljoner år 2050. Ökningen beräknas bli som störst fram till år 2020, då Stockholms län årligen väntas öka med 35 000 personer<sup>1</sup> vilket motsvarar två fullsatta SL-bussar varje dag<sup>2</sup>.

I Huddinge kommun Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Inriktningen för översiktsplanen säger att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras inom kommunen.

Den kraftiga befolkningstillväxten medför att trängseln kommer att öka i både väg- och kollektivtrafik, trots en förhållandevis kraftig planerad utbyggnad av infrastrukturen. Transportsektorn står för totalt 55 procent av koldioxidutsläppen<sup>3</sup> inom Huddinge kommun samt medför höga bullernivåer och partikelutsläpp. Privatbilismen tar upp stora ytor vilket motverkar förtätning i goda kollektivtrafiklägen och målsättningen om en tät och levande stad. Biltrafiken har och kommer att ha en viktig roll i samhället men i en storstad är biltrafiken bara effektiv om de flesta använder andra trafikslag. Trafikstrategin fungerar som ett underlagsdokument till översiktsplanen och konkretiserar inriktning på gång, cykel och kollektivtrafik.



Figur 1: Bilar tar utrymme... Bilden visar det utrymme som krävs för att förflytta samma antal människor.<sup>4</sup> Gävle kommuns bilder.

1 TMR Rapport 1:2012

2 Stockholms Handelskammare, SWOT Stockholm 2012

3 <http://www.miljobarometern.huddinge.se/key.asp?mp=A21&mo=1&dm=1&nt=1>

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

## 2. Vision

Huddinge kommuns vision för transportsystemet är att det ska:

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

Visionen för transportsystemet är övergripande med 2030 som horisontår. Den visionära viljeinriktningen gäller för hela kommunen, såväl tätbebyggda områden som mer glest exploaterade områden. Avsikten är att visionen ska genomsyra kommunens förhållningssätt gentemot den egna verksamheten, invånare och besökare samt vid kommunövergripande samarbeten och andra åtaganden. Visionen är ett framtida önskat tillstånd vilket trafikstrategin ska leda fram till.

*”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.”*<sup>5</sup> Detta är en central del i avvägningen mellan olika intressen. Trafikstrategin ska leda till att tillgodose såväl dagens som framtida behov av transporter.

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

Koldioxidutsläppen leder till negativa klimatförändringar om ingenting görs och transportererna står för en stor del av dessa utsläpp. Detta tillsammans med behovet av framkomlighet gör det nödvändigt att satsa på resurseffektiva transportmedel så som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare ska transportsystemet stödja att bebyggelsemiljön utvecklas i önskad riktning för att skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer.

Mer information som ligger till grund för visionen återfinns i ”Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013”.

<sup>5</sup> FN Generalförsamling 42/187 Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling, 1987

# 3. Strategi

## Huddinge kommuns strategiska huvudinriktning:

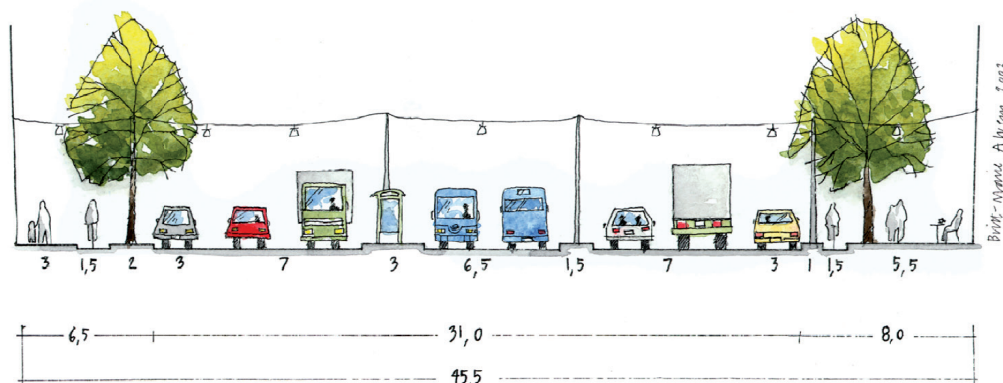
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad

Huddinge kommuns vision för transportsystemet ska uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kollektivtrafik är ett resurseffektivt transportmedel och en förutsättning för att regionen ska klara befolkningstillväxten. För att trafiksystemet, inklusive biltrafiken, ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. Huddinge kommun måste arbeta efter trafikstrategins huvudinriktning under lång tid för att nå visionen. Varför behöver vi prioritera? För vissa är bilen en nödvändighet och för att dessa ska kunna komma fram behöver i framtiden flertalet använda sig av andra färdmedel. Genom att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt ges förutsättningar för att skapa fungerande och framkomlig biltrafik, distributionstrafik och annan yrkestrafik. Transporter handlar om att förflytta människor och gods inte att förflytta fordon.

## RIKTLINJER

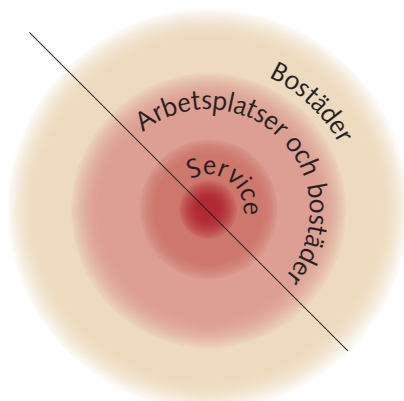
Kommunen ska **aktivt arbeta med mobility management**. Mobility management syftar till att påverka människors beteende och bidrar till att trafiksystemet nyttjas resurseffektivt för att minska resor och transporters negativa konsekvenser.

”Nedanstående bild visar hur bred en huvudgata skulle behöva vara för att rymma alla funktioner; 45 meter. Som jämförelse är Sveavägen ca 30 meter bred och Hornsgatan ca 20 meter.”<sup>6</sup> Att skapa gaturum som är 45 meter breda skapar stora trafikvolymen och en otrygg miljö med stora svårigheter att korsna vägen.

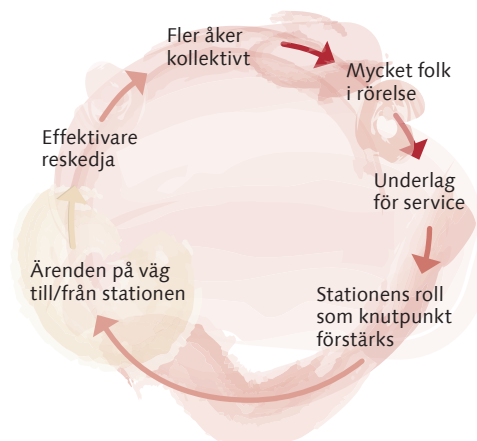


Figur 2: Utrymmesbehov för alla funktioner, mått i meter. (Illustration: Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Illustratör Britt-Marie Alvem 2003)

### STATIONSNÄRHETSPRINCIPEN



Figur 3: Stationsnärhetsprincipen; Lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder (Bild: Joel Hansson, Trivector, presentation 2010)



Figur 4: Kollektivtrafiknära lokalisering medför ömsesidiga nyttor (Bild: Joel Hansson, Trivector, presentation 2010)

För att skapa förutsättningar för att utveckla ett hållbart transportsystem krävs en samordnad bebyggelse- och trafikplanering. Därför bör samhällsplaneringen utgå från att förbättra tillgängligheten till de verksamheter och utbud kommuninvånarna vill och behöver ta del av för att ha ett välfungerande vardagsliv. Täta och funktionsblandade miljöer som möjliggör korta resor där många ärenden till förskolan, skolan, butiker, kulturutbud etcetera kan göras till fots eller med cykel. Genom att planera utifrån stationsnärhetsprincipen (se nedan) minskar transportbehovet och skapar förutsättningar för attraktiva livsmiljöer. Om balans skapas mellan boende och arbetsplatser ökar förutsättningarna för minskat res- och transportbehov.

#### RIKTLINJER

Genom att planera utifrån **stationsnärhetsprincipen** skapas förutsättningar för en mer turtät kollektivtrafik. Trafikplaneringen ska stödja de täta bebyggelseområdena för ökad andel kollektiv-, cykel- och gångresor.

### Klimat-, miljöpåverkan och hälsa

#### RIKTLINJER

En trafik- och miljöplan ska tas fram som visar hur kommunen ska **arbeta med trafikens inverkan på klimat, miljö och trafikbuller**. Transportsystemet ska möjliggöra en hållbar utveckling genom att minimera dess negativa påverkan. Behovet av att resa och transportera varor ska tillgodoses med energieffektiva färdmedel.

Trafikens miljö- och klimatpåverkan är väl känd och bilen kan inte längre gälla som planeringsnorm i tätbebyggda miljöer utan planeringen måste istället utgå från gång, cykel och kollektivtrafik. Bilen kommer dock ha en oersättlig funktion i vissa sammanhang och ska då användas när den ger bäst nytta. Lösningar med bilpool kan vara ett komplement och minskar behovet av att köpa sig en egen bil. För att klara uppställda miljö- och klimatmål krävs en omfattande teknisk utveckling men det räcker inte hela vägen, bilanvändningen måste också minska för att nå målen. Oavsett teknikutveckling mot mer miljövänliga fordon visar tillgänglig forskning<sup>7</sup> att det är

<sup>7</sup> Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden, 2010/11:RFR3, Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2011



nödvändigt att satsa samt prioritera resurseffektiva transportslag. Resurseffektiva transportslag så som gång-, cykel- och kollektivtrafik kan med liten energiåtgång förflytta många människor. Dessa transportslag har även ett mindre ytbehov än bilen vilket underlättar vid planering för stationsnära bebyggelse. Minskad bilanvändning bidrar också till minskade partikel- och bullernivåer och har positiv inverkan på människors hälsa, förbättrar trafiksäkerheten och bidrar till ett jämställt transportsystem.

## Tillgängligt och jämställt transportsystem

### RIKTLINJER

Transportsystemet ska vara uppbyggt för att tillgodose alla individers behov av tillgänglighet och vara rättvist. Tillgänglighet i form av kvalitet och **genhet ska prioriteras för gång-, cykel- och kollektivtrafik**. Vid utformning, drift och underhåll ska utgångspunkten vara de svagaste grupperna. Uppställda tillgänglighetskrav ska uppfyllas vid planering och utformning av gaturummet.

Tillgänglighet är något som gynnar alla trafikantgrupper och gör transportsystemet mer jämlikt, tillgängligt och rättvist. Oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning så ska transportsystemet kunna erbjuda tillgång till de funktioner som individen behöver för att klara sitt dagliga liv. Det ska inte vara nödvändigt att ha tillgång till bil för att kunna ta sig till jobbet, skolan eller den service som vi som individer behöver. Kvinnor/flickors och män/pojkars förutsättningar, villkor och behov ska beaktas likvärdigt. Med bra kollektivtrafik skapas förutsättningar för sammanhållning och minskad risk för isolation. God drift och underhåll, så som snöröjning, är avgörande för att tillgängliggöra den offentliga miljön.

## Gång och cykel, transportslag att räkna med

### RIKTLINJER

Andelen transporter som genomförs med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka jämfört med bil. Prioritering av åtgärder för att skapa ett **heltäckande och gent gång- och cykelnät** ska klargöras och genomföras i kommunens gångplan samt cykelplan.

Gång och cykel är inte bara två transportslag med låg miljöpåverkan, de bidrar även till att skapa ett mer jämställt transportsystem. I Huddinge kommun ska gång och cykel vara ett attraktivt transportslaget för kortare resor<sup>8</sup> vilket bland annat kräver att cykelnätet byggs ut och förbättras, fler cykelparkeringar och insatser för att möjliggöra cykling året om. På senare år har dock cykelpendling på avsevärt större avstånd blivit allt vanligare. Även cykling året om är en stark trend. Bra gång- och cykelvägar till kollektivtrafik möjliggör att dessa trafikslag enkelt kan kombineras. För fotgängares behov bör gång lyftas som eget transportslag med andra behov än cyklister. Det regionala cykelnätet ska möjliggöra arbetspendling på korta och längre sträckor i och igenom kommunen. Nätet behöver dock kompletteras med vissa länkar och brister i detaljutformningen medför att det inte är möjligt att cykla snabbt och bekvämt i hela nätet. (Bl.a. längs detta nät finns behov av att se cykel och gångtrafik som skilda transportslag.) En översyn pågår av det regionala cykelnätet. Successiva förbättringar bör ske inom det regionala cykelnätet. Ansvaret för sådana förbättringar är delat mellan stat och kommuner. Nätet bör vara gent och ges en trafiksäker och attraktiv utformning. Det regionala cykelnätet har stor betydelse för längre cykelresor. För en attraktiv

<sup>8</sup> En kortare resa anses här vara upp till 2 km



Figur 5: Perrong Trångsunds pendeltågstation. (Foto: Huddinge kommun)

och säker cykeltrafik i regionen måste de regionala cykelvägarna kompletteras med ett trafiksäkert lokalt gång- och cykelvägnet.

### Kollektivtrafik är stommen i framtidens transportsystem

#### RIKTLINJER

Andelen transporter som genomförs med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. I kommunens kollektivtrafikplan ska det framgå var **reserverat utrymme för kollektivtrafik** behövs. De identifierade kollektivtrafikstråken ska **ges prioritet** för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet. Vidare ska kommunen verka för att Spårväg syd ska bli verklighet bland annat genom att säkra ett spårreservat, utrymme för depå samt aktivt medverka för utbyggnaden av strategiskt viktiga länkar. För att Spårväg syd ska bli verklighet behöver dess sträckning understödjas med resandeunderlag genom kommunens bebyggelseplanering.

I Huddinge kommun ska kollektivtrafiken vara utgångspunkten vid all planering och områden byggas ut där kollektivtrafikens turtäthet främjas. Personalintensiva arbetsplatser och bostäder nära spårbunden kollektivtrafik har bevisad effekt på minskad bilanvändning. Inom ett radiellt avstånd av ungefär 600 meter är effekterna som störst. Ett radiellt avstånd på ungefär 1 200 meter kan dock anses som stationsnära för bostäder<sup>9</sup>. Den faktiska tillgängligheten till spårstationen beror på hur gen och tydlig kopplingen är till stationen eller om stora barriärer finns som försämrar eller till och med omöjliggör tillgången till spårstationen. De stationsnära lägena behöver stödjas av busstrafikering.

Bussarnas framkomlighet behöver prioriteras för minskade restider och för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Där det är framkomlighetsproblem behöver bussen egna körfält samt prioritet i korsningar. De prioriterade busstråken framgår i Översiktsplan 2030 och längs dessa stråk ska framtida framkomlighet för busstrafik

<sup>9</sup> Potential med stationsnärhet finns beskrivet i Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.



i största möjliga mån säkras. Kollektivtrafikplanen ska precisera stråken ytterligare. I de stationsnära lägena samt i omedelbar närhet till de prioriterade busstråken bör i huvudsak framtida bebyggelse läggas för att understödja en turtät trafikering.

För att knyta ihop kommunen bättre behöver kollektivtrafiken stärkas i tvärlid. Spårväg syd i kombination med stärkt busstrafik är en förutsättning för att Södertörnskommunerna ska få bättre tillgänglighet till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva–Skärholmen. I det regionala perspektivet behöver kollektivtrafiken vara stark och konkurrenskraftig till viktiga målpunkter så som Stockholms innerstad, de regionala stadskärnorna<sup>10</sup> och Stockholms stads utpekade tyngdpunkter i Söderort<sup>11</sup>.

### Tillförlitliga godstransporter med minskad miljöbelastning

#### RIKTLINJER

En godstrafikplan ska tas fram där det klargörs hur kommunen ska hantera **näringslivets transporter** med fokus på effektivisering i form av samordning, omlastningsplatser och framkomlighet. Näringslivets transporter prioriteras före privatbilism.

Godstransporternas framkomlighet måste vara god för näringslivets konkurrenskraft. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till att öka godstransporternas framkomlighet. Transporterna behöver vara tillförlitliga där tiden för en transport är förutsägbar. Stockholmsregionen har stor andel högvärdigt gods vilka även fortsättningsvis kan antas transporteras på vägnätet. Kommunen bör understödja en samordning av dessa transporter då så är möjligt.

<sup>10</sup> Flemingsberg, Kungens kurva–Skärholmen, Arlanda–Märsta, Haninge centrum, Södertälje, Barkarby–Jakobsberg, Kista–Sollentuna–Häggvik, Täby–Arninge

<sup>11</sup> Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta är utpekade tyngdpunkter i Söderort.



## Trygga och säkra trafikmiljöer

### RIKTLINJER

I kommunens trafiksäkerhetsplan ska det klargöras hur det säkerställs att alla trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön **utan risk för att skadas svårt eller dödas** till följd av en trafikolycka. Vidare ska kommunen verka för att gator och vägars dominerande inslag på stadsmiljön samt dess **barriärverkan ska minska**. Alla individer som rör sig i Huddinge kommuns offentliga miljö ska känna sig **trygga och säkra oavsett val av transportsätt**. Då prioritering måste ske går trafiksäkerhet före trygghet.

Årligen skadas och dödas människor i trafikolyckor. Kommunen ska arbeta aktivt för en trygg och säker trafikmiljö där insatser krävs inom en rad områden. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Utformningen av trafikmiljön behöver vara anpassad till människans förutsättningar där särskild hänsyn tas till de oskyddade trafikanterna. Barn och ungas behov av trygghet och säkerhet ska prioriteras i trafikmiljön för skolvägar samt i anslutning till skolor och anläggningar för fritidsaktiviteter. Barnens perspektiv ska alltid beaktas vid förändringar i trafikinätet. God belysning, sikt samt drift- och underhåll är viktigt för både trygghet och säkerhet för varje person. Trygghetsperspektivet ska beaktas i varje kommunal plan och där så är möjligt ska miljöer som upplevs som otrygga byggas bort. Genom att planera för ökad turtäthet med attraktiva kollektiva trafikmedel skapas förutsättningar för liv och rörelse och därmed ökad trygghet.

### *Effektiv markanvändning kan skapa attraktiva offentliga rum*

Gator och vägar är inte bara till för snabba transporter, de är också naturliga inslag i en levande och trygg miljö även om de ibland kan utgöra barriärer. Gatumiljön har en stor betydelse för det levande gatulivet och binder samman områden med varandra. För att minska behovet av att resa och för att underlätta vardagslivet behöver målpunkter lokaliseras på ett bra sätt exempelvis handel och kommunal service vid starka kollektivtrafikknutpunkter.

## Likvärdig hantering av parkering

### RIKTLINJER

Parkeringsprogram med följande parkeringsplan ska tas fram. Genom att ta fram detta kan frågan tydliggöras och säkerställa att kommunens mark nyttjas på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion. I detaljplane- och bygglovsprocessen ska **cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt** men vid utrymmesbrist prioriteras cykelparkering.

Huddinge kommun har varierad bebyggelse vilket gör att bilen även i framtiden kommer vara ett viktigt transportmedel. Biltrafik och bilparkering är dock ytkrävande. Ytkrävande bilparkering medför att mindre ytor finns för bostäder, service



och arbetsplatser i attraktiva lägen. Tillgången till parkeringsplatser har även visat sig ha stor påverkan på valet av transportslag. Därför bör ekonomiska styrmedel för bilparkering, i kombination med att erbjuda konkurrenskraftiga färdmedelsalternativ, användas där konkurrensen om markanvändningen är särskilt stor. Regleringen med ekonomiska styrmedel syftar även till att tillgängliggöra parkeringsplatser för de som måste använda bilen. Vissa av kommunens invånare har ett stort behov av infartsparkering för att transportera sig vidare i regionen. Infartsparkering för bil och cykel fungerar som en viktig del i resandet för personer som bor i områden där kollektivtrafiken inte är väl utbyggd. Infartsparkering för bil ska dock ha som främsta uppgift att minska bilanvändandet vilket inte alltid är fallet.

Kommunen bör även undersöka möjligheterna att kräva en trafikplan från den som upprättar en verksamhet. I planen ska det tydligt framgå hur man tänkt hantera sin trafiksituation med en beskrivning hur detta ska uppnås. Om verksamhetsutövaren åtar sig att planera för sin trafik finns bättre möjligheter till förtätning i attraktiva lägen. Det ska tydligt redogöras för hur önskad trafiksituation ska åstadkommas samt åtgärdsplaner för eventuella risker om en annan trafiksituation uppkommer.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken ska vara god i kommunen och bör understödjas av god tillgång till cykelparkering av god kvalitet vid viktiga busshållplatser och stationer. Bra utformade cykelparkeringar som är tillgängliga och säkra gör cykling mer attraktivt som transportslag.

## Hantering av övergripande infrastruktur

### RIKTLINJER

En vägtrafikplan tas fram för att **säkerställa vilka objekt som ska prioriteras** i vägnätet och hur framkomligheten kan säkras. Kommunen ska verka för att de regionala och nationella infrastrukturobjekten genomförs.

**Tillgängligheten till de regionala kärnorna samt områden i kollektivtrafiknära lägen ska öka.** Kommunen ska således verka för goda kommunikationer mellan de regionala stadskärnorna utpekade i RUFSS 2010 samt planera för "resecentrum" i varje regional stadskärna.

Kommunen ska under förutsättning att konsekvenserna är acceptabla verka för **ökad kapacitet för spårbunden trafik** genom att säkra korridorer för framtida spårutbyggnader avsedda för spårväg och järnväg.

För att minska biltrafikens omfattning krävs en rejäl satsning och planering för kollektivtrafik. Det behövs attraktiva bytespunkter som minimerar bytestiden och en plats för möten mellan människor. Vägnätet ska utformas för att på bästa sätt trygga kollektivtrafikens framkomlighet. Huddinge kommuns huvudvägnät är relativt väl utbyggt och nu genomförda respektive pågående projekt som Södertörnsleden,

Masmolänken och Förbifart Stockholm kommer att stärka vägsambanden ytterligare. Infartslederna mot Stockholm är idag kraftigt belastade med köbildning och kommer, även med nu pågående och planerade väginvesteringar, att vara kraftigt belastade under rusningstid år 2030. För att avlasta huvudvägarna krävs satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik så att dessa trafikslag tar en större andel av transporterna. Att färdigställa och åtgärda brister i det regionala cykelnätet i kommunen är således mycket viktigt. Genom att satsa på framkomligheten för busstrafik understöds även räddningstjänstens behov av framkomlighet. I enlighet med översiktsplanens inriktning verkar kommunen för att de regionala infrastrukturprojekten genomförs. De objekt som nu identifierats i länsplanen och som direkt berör Huddinge är:

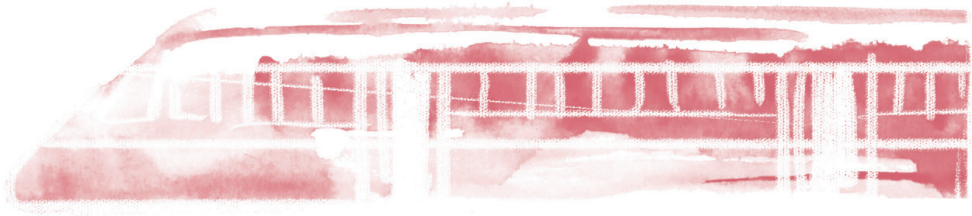
- Citybanan
- Spårväg syd
- E4 Förbifart Stockholm
- Länsväg 226 Förbifart Tullinge
- Länsväg 226 Planskilda trafikplatser
  - Huddingevägen/Ågestavägen
  - Huddingevägen/Lännavägen
  - Huddingevägen/Rågsvedsvägen
- Länsväg 259 Södertörnsleden

I dessa projekt bör särskild vikt läggas på att minska barriäreffekterna för gående, prioritera kollektivtrafik samt komplettera och effektivisera cykelstråken. Prioriterat är också oskyddade trafikanters säkerhet.

På vissa vägar i kommunen är det redan idag stundtals köbildningar vilka kommer att öka i framtiden. Gång, cykel och kollektivtrafik är kapacitetsstarka färdmedel och insatser som gör att fler väljer dessa trafikslag ökar framkomligheten. Vägar som har kapacitetsbrist behöver studeras för att se hur kapacitetshöjande åtgärder kan vidtas. Längs vissa vägar är det i princip omöjligheter att bredda gaturummet. Alternativen för att minska framkomlighetsbristen är då att signalreglera korsningar för att begränsa biltrafik från anslutande vägar eller att hitta nya stråk för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet. Detta bör undersökas ytterligare i arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan och en vägtrafikplan.

#### ***Eventuellt behov av ytterligare spår***

Inom Huddinge kommun har Trafikverket lyft behovet av tre ytterligare spår i anslutning till Södra stambanan, från kommungränsen i söder till strax norr om Flemingsberg. Från norr om Flemingsberg och till kommungränsen i norr anser Trafikverket att det på lång sikt behövs två ytterligare spår det vill säga totalt sex spår på sträckan. Två ytterligare spår kommer att medföra stor inverkan i form av barriärer, buller och intrång i enskildas fastigheter. Huddinge anser att spårtrafikens kapacitet, tillförlitlighet och robusthet är av avgörande betydelse för kommunen, regionen och landet och att det därmed behöver finnas en beredskap för att möjliggöra ytterligare spår den dag det blir aktuellt. Intrången och de negativa konsekvenserna för kommuninvånarna får dock inte bli oacceptabla varav hela eller åtminstone delar av sträckan högst sannolikt behöver läggas i tunnel. Det åligger Trafikverket att ta fram en grundlig redovisning av vilka konsekvenser och vinster ytterligare spår skulle medföra för Huddinge kommuns invånare. Trafikverket behöver även redovisa hur de negativa konsekvenserna kan minimeras där ett alternativ är att dra spåren i tunnel.



## 4. Åtgärder

Implementeringen av trafikstrategin ska ske under år 2013 och ska därefter följas upp och genomsyra kommunens arbete med trafik, transport och bebyggelseutveckling. För att uppnå Huddinges mål och strävan mot visionen krävs väl avvägda beslut och prioriteringar. Vissa målsättningar är krav och fastslagna i lag medan andra är mjuka och svårare att kvantifiera. Målen är uppställda för en positiv utveckling av Huddinge kommun och för att bidra till det övergripande målet om ett *hållbart transportsystem*<sup>12</sup>.

### 4.1. PRIORITERING MELLAN OBJEKT

Trafikstrategin behöver förhålla sig till ett antal styrdokument för fysisk planering i Huddinge kommun där texten ”*Ett hållbart Huddinge – Mål 2030*” i ”Mål och budget” är kommunens långsiktiga inriktning för en hållbar samhällsutveckling. Kommunens verksamhetsplaner konkretiserar ”Mål och budgets” prioriteringar och intentioner. Översiktsplanen är kommunens övergripande framtida inriktning för samhällsplaneringen. Kommunens verksamhet styrs även av de miljömål som bygger på nationella åtaganden. *Trafikstrategin* ska vara ett komplement till kommunens översiktsplan samt verka som underlag till trafikutredningar och åtgärder i kommunen. Vidare ska trafikstrategin vara ett verktyg i det kommunala arbetet med översikts- och detaljplaner.

Skillnaden mellan strategi och planer är att planerna ska uppdateras kontinuerligt och följa trafikutvecklingen för att de ska vara föränderliga hela tiden, medan trafikstrategin har en längre livslängd och ska samla ihop mål som gäller alla trafikslag. Vid framtida revidering av strategin kan delar av vetskapen som framkommit i arbetet med programmen läggas till. Rekommendation för ambitionen och revideringsintervall för respektive plan och program ska tas fram i respektive arbete med dessa.

**Mål och budget samt verksamhetsplan ska varje år precisera vilka objekt som ska satsas på utifrån utpekade objekt i respektive plan. Prioritet mellan objekt ska utgå från hur de bäst uppfyller intentionerna i trafikstrategin.**

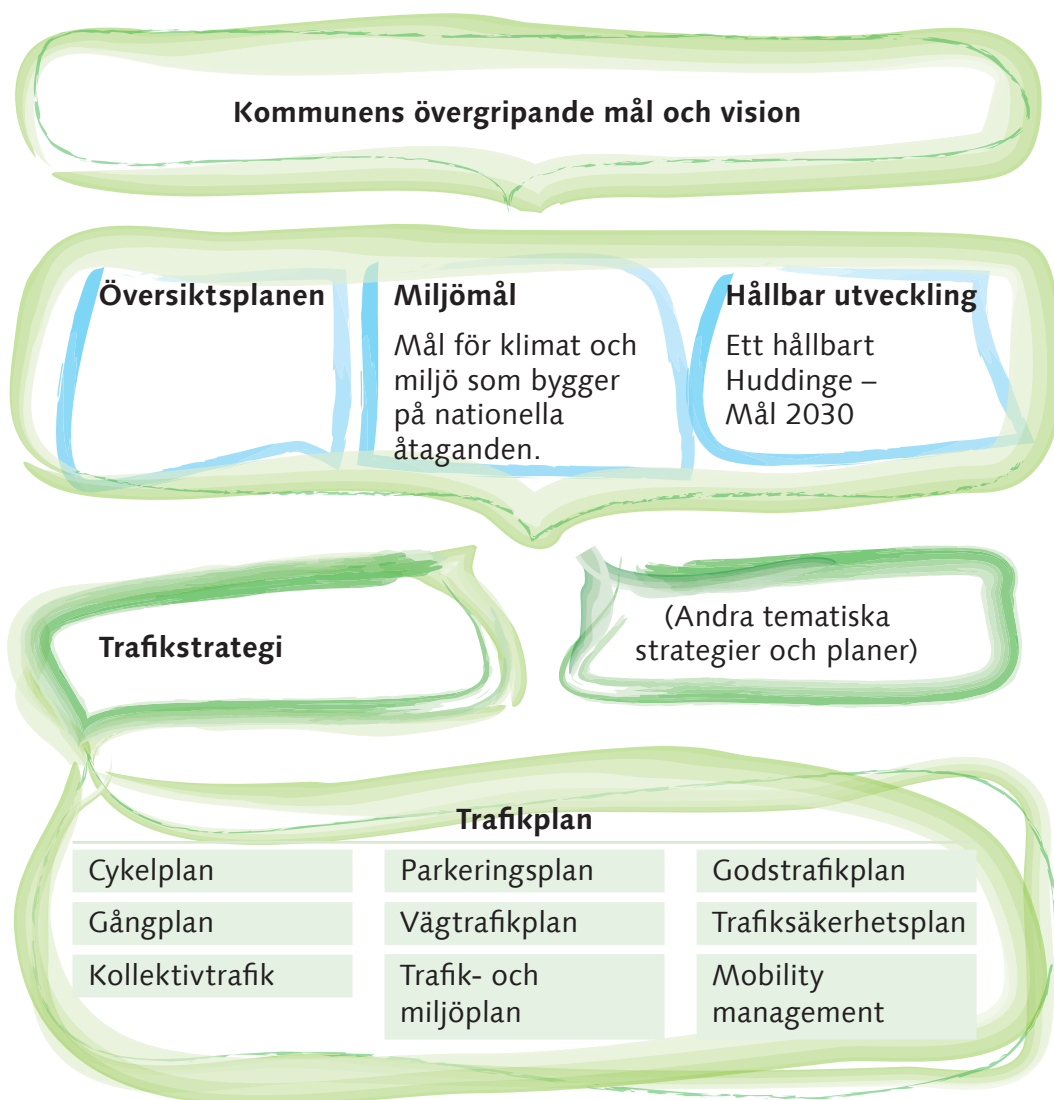
<sup>12</sup> Hållbar utveckling finns beskrivet i Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

## 4.2. PLANER OCH PROGRAM

För att strategin ska få effekt måste den preciseras i en konkret åtgärdsplan, nedan kallad trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio olika åtgärdsplaner. Innehållet i respektive plan beskrivs i *bilaga 1*.

Utpekade planer i nedanstående figur kan komma att föregås av ett program där den huvudsakliga inriktningen för planen preciseras med utgångspunkt från trafikstrategin. Planer och program ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls. Alla transportsystemets aspekter utpekade i TRAST<sup>13</sup> är viktiga och ska beaktas i respektive plan och program.

Varje plan/program ska förklara hur denna bidrar till att uppfylla strategin. Vidare ska hälsa, miljö, klimat, tillgänglighet och trygghet vara naturliga delar att beakta i alla separata program och planer.



Figur 6: Schematisk bild över dokumenthierarkin.

<sup>13</sup> Trafik för en attraktiv stad, utgåva 2.

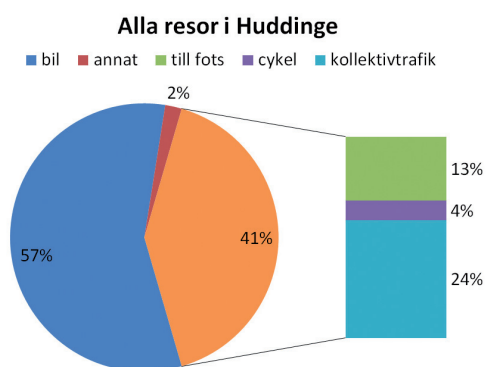


### 4.3. ANDELEN HÅLLBARA TRANSPORTER SKA ÖKA

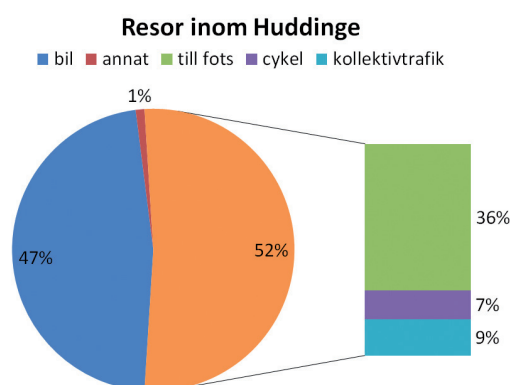
Utformning av kommunens *stads- och gaturum* bidrar i hög grad till hur resor och transporter genomförs. Huddinge kommun ska vara attraktivt där människor känner *trygghet* och kan röra sig på ett *trafiksäkert* sätt. *Trafiksystemet* ska utformas så att *tillgängligheten* är god till samhällets funktioner. Trafiksystemet ska också understödja och skapa förutsättningar för levande och attraktiva stadsmiljöer. Vidare ska trafikstrategin verka för att kommunens mål för växthusgaser uppnås och att *miljöpåverkan* från resor och transporter minimeras. Till hållbara transporter räknas gång, cykel och kollektivtrafik då dessa transportslag är plats- och energisnåla per transporterad individ.

Det övergripande målet är att andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Samtliga av kommunens åtgärder i transportsystemet ska bidra till att detta uppnås.

Figur 7 och Figur 8 visar hur färdmedelsfördelningen såg ut för kommunens resor år 2011. Att öka reseandelarna med gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer att bli en stor utmaning för kommunen då stora statliga väginvesteringar nu görs i kommunen.



Figur 7: Färdmedelsfördelning för alla resor i Huddinge. PM: Resvanor i Huddinge kommun år 2011, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen 2012



Figur 8: Färdmedelsfördelning för resor inom Huddinge. PM: Resvanor i Huddinge kommun år 2011, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen 2012

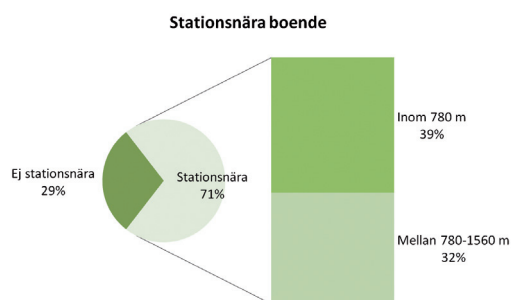
#### 4.4. PLANERA UTIFRÅN STATIONSNÄRHETSPRINCIPEN

Principen med kollektivtrafiknära bebyggelse är en selektiv lokaliseringspolitik som syftar till att rese- och transportrelaterade funktioner lokaliseras till kollektivtrafiknära lägen och därmed medges optimal tillgänglighet med kollektivtrafik. Stationsnärhetsprincipen har såväl trafikala, ekonomiska, miljömässiga, som sociala mål:

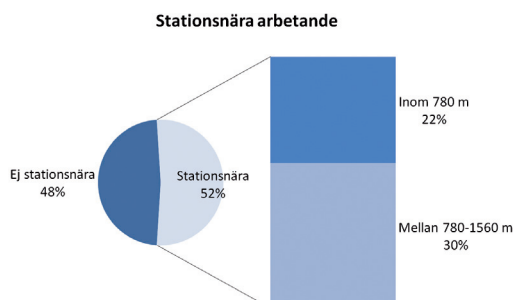
- Att säkra rörlig- och tillgänglighet till central service för alla
- Att främja en frivillig överflyttning från bil till kollektivtrafik
- Att avlasta vägnätet, minska trängsel och säkra framkomlighet
- Att begränsa resor och transporters miljöbelastning
- Att understödja ekonomin för kollektivtrafik
- Att motverka bebyggelse i gröna kilar
- Att begränsa bebyggelsens utbredning
- Att skapa förutsättningar för förtätning och levande stadsmiljöer

Information om vad som anses vara stationsnära återfinns i ”Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013”. Att planera utifrån stationsnära principen, för en tätare struktur där potentialen i de kollektivtrafiknära lägena bejakas, bidrar till att uppnå det övergripande målet om att andelen hållbara transporter ska öka. **Kommunen ska således verka för att andelen stationsnära boende och arbetande ökar.** Detta kan åstadkommas antingen genom att nya bostäder och verksamheter lokaliseras till våra stationer eller genom att skapa nya stationsnära lägen.

(Figurerna nedan visar kommunens situation år 2012. Radiellt avstånd 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.)



Figur 9: Andel stationsnära boende i Huddinge kommun år 2012. Rapport: Stationsnära lägen, Spacescape 2012



Figur 10: Andel stationsnära arbetare i Huddinge kommun år 2012. Rapport: Stationsnära lägen, Spacescape 2012

# 5. Uppföljning

Trafikstrategin har som målår 2030 och ska visa en generell inriktning med vad man vill uppnå. Mycket kommer att ändra sig de kommande knappt 20 åren i kommunen och omvärlden t.ex. ekonomi, teknikutveckling m.m. Faktorer som inte går att förutse och styra. Ambitionsnivå för målen bör därför vara föränderliga över tid. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att följa upp planen och dess aktualitet samt uppmärksamma kommunstyrelsen ifall det finns behov av att revidera strategin. Kommunfullmäktiga via kommunstyrelsen beslutar sedan om eventuellt uppdrag i enlighet med gällande reglemente.

Det viktigaste i en strategi är inte hur man uppnår målen utan att målen uppnås. Det krävs medvetet och aktivt arbete för att uppnå målen. I åtgärdsplanerna preciseras delmål som kan mätas i ett kortare tidsperspektiv. Åtgärdernas effekt ska följas upp i enlighet med vidstående figur.



## 5.1. ÖVERGRIPANDE MÅL

Trafikstrategin har satt upp en vision och en strategi för att nå visionen samt bidra till att transportpolitikens övergripande mål<sup>14</sup> nås. Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är uppdelat i två delar:

- FUNKTIONSMÅL, *Tillgänglighet*
- HÄNSYNSMÅL, *Säkerhet, miljö och hälsa*

Samtliga åtgärdsprogram och planer ska bidra till det nationellt uppställda målet samt kommunens övergripande mål.

De två övergripande målen fram till år 2030 för kommunen är:

- Andelen transporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka
- Andelen stationsnära boende och arbetande ska öka

<sup>14</sup> Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93

## **5.2. ÖKAD ANDEL GÅNG, CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK**

Andelen av resorna som genomförs med hållbara transportslag<sup>15</sup> ska öka. Utgångsläget är RVU 2011<sup>16</sup>. De här är en långsiktig uppföljning och 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 att vara en stor utmaning bl.a. p.g.a. de omfattande väginfrastruktursatsningarna som genomförs i kommunen. **Kommunövergripande resvaneundersökning ska göras var femte år.** Ansvarig för uppföljningen är miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

## **5.3. PLANERA UTIFRÅN STATIONSNÄRHETSPRINCIPEN**

För att stödja en effektiv transportförsörjning behöver bebyggelseplaneringen utgå från stationsnärlighetsprincipen. Detta för att andelen stationsnära boende och arbetande ska öka. Utgångsläget är presenterat i rapport Stationsnära lägen, Spacescape 2012. **Andelen stationsnära boende och arbetande ska följas upp var tredje år. Måttet bör kompletteras med årlig uppföljning av andel boende/arbetsplatser i beslutade planer som ligger stationsnära.** Som kompletteringsmått bör även andel boende/arbetsplatser i beslutade planer inom avstånd 400 meter längs de prioriterade busstråken i Översiktsplan 2030 följas upp årligen.

Den långsiktiga bebyggelseplaneringen klargörs i kommunens Översiktsplan. Vilka detaljplaner som ska tas fram slås fast i Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt. Båda dokumenten beslutas och antas av kommunfullmäktige.

## **5.4. FÖLJ UPP FRAMTAGANDET AV ÅTGÄRDSPLANER**

I bilaga 1 framgår vilka åtgärdsplaner som ska tas fram och när. Åtgärdsplanerna ska konkretisera trafikstrategin i handling. **Uppföljning av bilaga 1 ska göras varje år och kan behöva justeras med tiden.** Ansvarig för uppföljningen är miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

## **5.5. UTVECKLA EN METOD FÖR ATT MÄTA KOMMUNENS TRANSPORTHÅLLBARHET**

Kommunen föreslås arbeta fram en rutin för att bedöma kommunens transporthållbarhet över tid. Med transporthållbarhet menas hållbarheten i kommunens transportsystem där hållbarhetsbegreppet inkluderar ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter. Denna rutin bör tas fram i samband med arbetet att upprätta en trafik- och miljöplan.

<sup>15</sup> Hållbara transportslag är gång-, cykel- och kollektivtrafik.

<sup>16</sup> PM: Resvanor i Huddinge kommun år 2011, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen 2012



## 6. I vilken riktning är kommunen på väg?

Trafikstrategin pekar tydligt ut att andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik måste öka. Stora statliga väginfrastruktursatsningar, så som Södertörnsleden och Förbifart Stockholm, riskerar istället att öka andelen transporter med bil. I dessa infrastrukturinvesteringar måste avvägningar göras mellan hur de bidrar till utvecklingen av ett hållbart transportsystem, (med gång, cykel och kollektivtrafik i fokus), och fortsatt tillväxt samt hur de påverkar bilanvändandet. Med dessa stora väginvesteringar på plats är väginfrastrukturen väl utvecklad i kommunen för att hantera regionens vägtrafik. För att motverka vägtrafiktillväxten kommer framtida kollektivtrafiksatsningar för ökad framkomlighet och komfort att vara mycket viktiga i kombination med gena och trafiksäkra cykel- och gångvägar. Gång-, cykel- och kollektivtrafik måste göras mer attraktiva för att kunna utgöra ett fullgott alternativ till biltrafiken. Kommunen har insett detta behov och arbetar aktivt med frågan. Vidare kan åtgärder i form av avgifter och regleringar krävas om inte uppställda miljömål inom transportområdet uppfylls.

Kommunen har till synes goda förutsättningar att planera utifrån stationsnärlighetsprincipen. Tillgången till spårstationer är relativt god och blir än bättre i och med anläggandet av Spårväg syd. I kommunens Översiktsplan 2030 pekas spårstationer ut som primära förtätningsområden vilket bidrar till att transportförsörjningen med gång-, cykel- och kollektivtrafik stimuleras. För att binda ihop kommunen bättre behöver tvärförbindelserna bli bättre bl.a. för att stimulera utvecklandet av de regionalt utpekade stadskärnorna <sup>17</sup>. Stockholms läns landsting kommer under 2013 ta fram en stamnätsstrategi för länet som omfattar buss och spårväg. De befintliga kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk som finns måste även fortsättningsvis värnas för att säkra

<sup>17</sup> I Huddinge finns två regionala stadskärnor utpekade. Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen.

en fortsatt god framkomlighet för kollektivtrafiken. Detta gäller även för fotgängare och cyklisters framkomlighet som värnas genom drift och underhåll av befintlig infrastruktur samt i nyinvesteringar i gång- och cykelvägar.

De nationella transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för trafikstrategin och är något som ska genomsyra kommunens arbete med planeringen av transportsystemet<sup>18</sup>. Utifrån denna målbild och i kombination med kommunens pågående arbete ser utvecklingen positiv ut för kommunens vägar och gator. Arbetet behöver dock systematiseras och tydliggöras i ett sammanhang. Idag arbetas det inte med en tillräckligt tydlig koppling mot dessa mål. Kommunen rör sig i rätt riktning och med hjälp av en trafikplan<sup>19</sup> kan arbetet få en sammanhållande struktur. Med trafikplanen som stöd kan behov och prioritering av åtgärder bättre bedömas utifrån deras samhällsnytta och hur de bidrar till att öka andelen resande med kollektivtrafik, cykel och till fots.

Statusen för framtagandet av åtgärdsplanerna som ska utgöra trafikplanen återfinns i *bilaga 1*.

<sup>18</sup> Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter

<sup>19</sup> Beskrivning av denna plan återfinns i avsnitt 4.2.











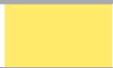



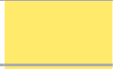















# 7. Bilaga 1 – Åtgärdsplaner

Nedan specificeras vilka planer som behöver tas fram och varför. Nedanstående planer ska utgöra kommunens trafikplan där specifika objekt preciseras vilka ska bidra till att visionen uppfylls. I *kapitel 4.2* beskrivs hur program och planer hänger ihop.

FÖRKLARING AV FÄRGINDIKATORER	
Status:	 Finns inget uppdrag eller/och arbetet har ej påbörjats.
	 Arbetet påbörjat
	 Planen/Programmet 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

Förklaring av färgindikatorer som används i denna bilaga

PLANER	Framtagen	Ansvarig	Status	Medel
Cykelplan	År 2013	MSB		
Mobility managementplan	År 2014	MSB		
Kollektivtrafikplan	År 2014	MSB		
Parkeringsplan	År 2014	MSB		
Trafiksäkerhetsplan	År 2014	MSB		
Godstrafikplan	År 2015	MSB		
Vägtrafikplan	År 2015	MSB		
Gångplan	År 2015	MSB		
Trafik- och miljöplan	År 2015	MSB		

Tabellen visar en överblick av planer beskrivna i denna bilaga.  
MSB (Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen)

## 7.1. ÖKA ANDELEN CYKELRESOR

CYKELPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Öka andelen cykelresor.
<b>Vad:</b>	Uppdaterad cykelplan med identifierade åtgärder för att möjliggöra ett ökat resande med cykel.
<b>Status:</b>	År 2009 tog Huddinge kommun fram en cykelplan med mål att bli en mer cykelvänlig kommun med ett ökande antal cyklister och färre cykelolyckor. Mycket har gjorts sedan dess och cykelplanen behöver nu uppdateras och kompletteras samt eventuellt identifiera nya mål. Beslut är fattat av samhällsbyggnadsnämnden att cykelplanen ska revideras under år 2013. Arbetet med att uppdatera cykelplanen påbörjades i januari 2013.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 4 år 2013
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige har gett samhällsbyggnadsnämnden uppdraget som gett miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Medel finns avsatta för att revidera cykelplanen år 2013. Medel behöver avsättas för att genomföra planen.
<b>Varför:</b>	<p>En cykelplan behövs för att öka cykelns attraktivitet som transportmedel. Med en förbättrad cykelinfrastruktur skapas möjlighet till ett tryggt och säkert cyklande året om. För att åstadkomma en heltäckande cykelinfrastruktur behöver dialog föras med Trafikverket och grannkommuner.</p> <p>Huddinge kommuns cykelnät består av regionala och lokala cykelstråk. Det regionala cykelnätet är i huvudsak utbyggt men behöver förbättras och kompletteras med vissa länkar. Det pågår en översyn av det regionala cykelnätet. Av planen ska även framgå hur cykeltrafikens utveckling ska följas genom bland annat en plan för trafikmätningar.</p>
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Utan en cykelplan riskerar cykelns attraktionskraft som transportmedel minska. Cykelfrågan blir då eftersatt och brister i cykelnätet kommer att kvarstå i form av osammanhängande cykelbanor med låg trafiksäkerhet och framkomlighet. En sådan utveckling strider mot trafikstrategins vision.

## 7.2. TILLGÄNGLIG OCH SÄKER MILJÖ FÖR FOTGÄNGARE

GÅNGPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Ökad andel gångresor.
<b>Vad:</b>	En gångplan med åtgärder för att skapa en mer tillgänglig och trafiksäker miljö för fotgängare.
<b>Status:</b>	Finns inget uppdrag eller/och arbetet har ej påbörjats.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 2 år 2015
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Inga medel avsatta.
<b>Varför:</b>	<p>Åtgärder ingående i en gångplan skapar förutsättningar till ett ökat hållbart resande genom att mer trygga, säkra och tillgängliga gångtrafikmiljöer skapas.</p> <p>Vi börjar varje resa med att gå och vi är alla fotgängare någon gång under vår förflyttningskedja, oavsett om vi kör bil, cyklar eller åker kollektivt. Gångplanen syftar till att sätta fokus på fotgängarna i planeringen genom ökad förståelse och identifiera förbättringsområden och prioriterade åtgärder till en efterföljande åtgärdsplan.</p>
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Görs inga insatser för att prioritera gångtrafiken kommer eventuella befintliga brister i trafikmiljön för gångtrafikanter kvarstå. Om bristerna kvarstår riskerar bilberoendet cementeras till följd av att förflyttningar till fots blir ett mindre attraktivt färd sätt. Fotgängarens behov av trygga och gena förflyttningsmöjligheter hamnar sannolikt i skymundan i planeringen, vilket i sin tur kan leda till att positiva effekter, om minskad miljöbelastning och ökad folkhälsa, uteblir.

### 7.3. SKAPA EFFEKTIVARE KOLLEKTIVTRAFIK

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Öka andelen kollektivtrafikresor.
<b>Vad:</b>	Kollektivtrafikprogram med efterföljande kollektivtrafikplan.
<b>Status:</b>	Kommunfullmäktige har gett samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett kollektivtrafikprogram där kommunens ambition med planering för kollektivtrafik tydliggörs. Arbetet påbörjades i januari 2013. I detta arbete identifieras och formuleras ett stamnät för kollektivtrafiken. Detta nät ska utgöra en grund för planering där kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras för att bli mer effektiv och attraktiv.
<b>Framtagen:</b>	Kollektivtrafikprogram ska vara framtaget år 2013. Om kollektivtrafikprogrammet antas kan en kollektivtrafikplan arbetas fram och färdigställas under år 2014.
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Medel finns avsatta för att ta fram ett kollektivtrafikprogram och efterföljande kollektivtrafikplan.
<b>Varför:</b>	Ett kollektivtrafikprogram behövs för att kunna ta ett samlat grepp över utvecklingen av kollektivtrafiken inom kommunen. En viktig del i programmet är att lägga fast mål, identifiera utbyggnadsprinciper och reservera viktiga stråk där kollektivtrafiken ges prioritet för ökad framkomlighet. I efterföljande kollektivtrafikplan identifieras åtgärdsbehov och en plan för implementering av åtgärderna. Samordning med SLL (Stockholms läns landsting) kommer att vara en viktig del i arbetet och deras planeringsriktlinjer en viktig vägledning. Genom kollektivtrafikprogrammet och kollektivtrafikplanen skapas förutsättningar för ett ökat kollektivt resande samt möjlighet till att säkra framtida behov av framkomlighet. Efterföljande kollektivtrafikplan ska identifiera behov av åtgärder för att uppfylla kollektivtrafikprogrammets mål.
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Utan ett kollektivtrafikprogram kommer möjligheten till att öka det kollektiva resandet minska. Om inte åtgärder genomförs för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft riskerar dagens bilandel av resandet kvarstå eller öka. En sådan utveckling är inte förenlig med trafikstrategis mål.

## 7.4. EFFEKTIVARE PARKERING

PARKERINGSPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Tillgänglig yteffektiv parkering
<b>Vad:</b>	Parkeringsprogram med efterföljande parkeringsplan.
<b>Status:</b>	Kommunfullmäktige gav 7 maj 2012 samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett parkeringsprogram. Arbetet påbörjas år 2013.
<b>Framtagen:</b>	Parkeringsprogrammet ska tas fram under år 2013. Efter att parkeringsprogrammet antagits kan en parkeringsplan med parkeringstal arbetas fram under år 2014.
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Medel finns avsatta för arbete med att ta fram ett parkeringsprogram.
<b>Varför:</b>	För att Huddinge kommun ska kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktningsbeslut och mot trafikstrategin är ett parkeringsprogram med riktlinjer ett angeläget redskap. Parkeringsprogrammet omfattar parkering för alla fordonsslag på kvartersmark, tomtmark och gatumark. Även kommunens infartsparkering och avtal kring dessa ska hanteras. För infartsparkeringar behöver dialog föras med SLL och grannkommuner. Inom parkeringsområdet ska programmet säkerställa att kommunens mark nyttjas på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 7 maj 2012. Den efterföljande parkeringsplanen kommer att föreslå lokalisering och nivå på reglering av parkeringsplatser. Det kommer inte gå att uppfylla målet genom att enbart skapa fler parkeringsplatser. Parkeringsplanen bör även tydliggöra parkeringstal för olika verksamheter och lokaliseringar. Planen ska vara ett redskap för kommunens detaljplane- och bygglovsarbete.
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Om ett parkeringsprogram inte tas fram kommer möjligheten att genomföra trafikstrategin och Översiktsplan 2030 att minska. Transportsystemets funktion säkerställs inte, möjligheterna till att föräta i goda kollektivtrafiklägen minskar och det kommer inte heller vara möjligt att uppnå den beslutade prioriteringen av kollektivtrafiken.

## 7.5. GOD RESPÅLTLIGHET

VÄGTRAFIKPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	God restidspålitlighet
<b>Vad:</b>	En vägtrafikplan där kommunens prioriterade vägprojekt framgår och övergripande åtgärder för att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och stadsmiljö.
<b>Status:</b>	Arbetet med att ta fram en vägtrafikplan är inte påbörjad. Det finns ett enklare kommundokument som heter Trafik -97 som behöver uppdateras. Det finns relativt mycket kunskap inom kommunen som behöver sammanställas och kompletteras i ett dokument för att kunna göra riktiga prioriteringar.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 4 år 2015
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Inga medel avsatta.
<b>Varför:</b>	Vägtrafikplanen ska klargöra vilka vägtrafiksatsningar som är viktiga för att kommunen ska få ett väl fungerande transportsystem och som leder mot trafikstrategins vision. Framför allt ska vägtrafikplanen hantera infrastrukturella åtgärder som inte återfinns i övriga planer specificerade i detta dokument. I denna plan ska det även framgå hur kommunen avser följa trafikutvecklingen genom exempelvis trafikmätningar. Man ska kunna lita på att man kommer fram när man ska oavsett val av färdmedel. Restidspålitligheten är överordnad att minimera restiden. Framkomligheten för kollektivtrafik och gods är överordnad framkomligheten för personbilstrafik.
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Väg utgör en viktig del i transportsystemet för flera transportslag. En acceptabel framkomlighet bör finnas på våra vägar för att säkra att varor, transporter och vägburen kollektivtrafik kommer fram. Med regionens befolkningsutveckling kommer trängsel att uppstå men detta får inte leda till att transporter som ändå måste göras inte kommer fram.

## 7.6. MINSKAD KLIMAT- OCH MILJÖPÅVERKAN

TRAFIK- OCH MILJÖPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Minskad negativ påverkan på människors hälsa och naturen.
<b>Vad:</b>	Ta fram en trafik- och miljöplan som tar upp den miljöpåverkan som trafiken har och hur kommunen ska arbeta för att minska påverkan från dessa.
<b>Status:</b>	Inget samlat arbete är startat.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 3 år 2015
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Inga medel finns avsatta
<b>Varför:</b>	<p>Trafiken påverkar miljön och invånarnas hälsa på flera olika sätt. Den ger upphov till växthusgasutsläpp, luftföroreningar, bullerstörningar och dagvattenföroreningar. Den skapar barriäreffekter och tränger undan naturen. Trafik- och miljöplanen ska kartlägga alla områden som påverkas, så att en totalbild av trafikens miljöpåverkan skapas.</p> <p>Inom några av de nämnda områdena finns styrdokument, planer och åtgärdsprogram redan idag. Trafik och miljöplanens uppgift blir att kartlägga detta och i vissa fall direkt hänvisa vidare till befintligt arbete och dokument. I andra fall konkretiseras ett område direkt i Trafik och miljöplanen. Till exempel har en trafikbullerkartläggning gjorts under 2012. Med utgångspunkt i denna ska en åtgärdsplan för trafikbuller tas fram under 2013. En uppdatering av inventeringen av tysta områden samt framtagande av åtgärdsprogram för tysta områden ska också ske under 2013. Detta arbete kommer Trafik- och miljöplanen att hänvisa till. Inom luftområdet finns ett behov av att konkretisera och översätta det regionala åtgärdsprogrammet för luft till en kommunal nivå. En metod bör utvecklas för att mäta och följa upp hållbarheten i kommunens transportsystem. Trafik- och miljöplanen behövs för att trafikens miljöpåverkan ska minska och för att uppsatta miljömål på olika nivåer ska kunna nås. Planen behövs också för att påverkan på människors hälsa och naturen ska kunna minimeras.</p>
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Kommunen riskerar att invånarna utsätts för mer buller och luftföroreningar än vad som är hälsosamt och risken är stor att kommunens miljömål inte uppnås.

## 7.7. PÅLITLIG GODSTRAFIK MED MINSKAD MILJÖPÅVERKAN

GODSTRAFIKPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Ökad tillförlitlighet och minskad miljöpåverkan från godstransporter.
<b>Vad:</b>	Arbeta fram en godstrafikplan för hur kommunen ska hantera näringslivets behov av gods- och varutransporter.
<b>Status:</b>	I dagsläget finns det brister i kunskap och samordning kring näringslivets transporter. Huddinge har dock tillsammans med övriga Södertörnskommuner beslutat att samordna varudistributionen till sina verksamheter. Man räknar med att kunna halvera utsläppen av koldioxid av dessa transporter.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 3 år 2015
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Inga medel finns avsatta för detta arbete.
<b>Varför:</b>	Det behövs ett samlat grepp om de godstransporter som görs i kommunen. Stockholm har en stor del högvärdigt gods varför vägtransporter kan väntas fortsatt vara hög. Samordning, samlastning, säkra uppställningsplatser, drivmedel, omlastningsnoder mellan trafikslag är viktiga förutsättningar för en effektiv godstrafik. Angöring till fastighet behandlas i parkeringsplanen. Godstrafik är inte bara en kommunal angelägenhet och många av transporterna körs genom Huddinge kommun. Kommunen bör därför aktivt verka för att dessa transporter görs så effektivt och med så liten miljöbelastning som möjligt. E-handel förväntas öka i framtiden vilket högst sannolikt får en påverkan på godstransporterna. Där så är möjligt bör samordning av godstransporter understödjas.
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Kommunen riskerar att tappa marknadsförutsättningar för näringslivet med mer tidskrävande och oförutsägbara godstransporter. Godstransporterna riskerar även att bli onödigt miljöbelastande. Ökade krav från konsumenter på leveranser dygnet runt alla dagar i veckan riskerar att minska samordningen av transporterna.



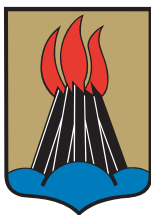
## 7.8 MINSKAT ANTAL SKADADE I TRAFIKEN

TRAFIKSÄKERHETSPLAN	
<b>Övergripande mål:</b>	Minskat antal döda och svårt skadade.
<b>Vad:</b>	Trafiksäkerhetsprogram med efterföljande trafiksäkerhetsplan.
<b>Status:</b>	Beslut om att arbeta fram ett trafiksäkerhetsprogram togs av Samhällsbyggnadsnämnden den 23 februari 2012. Arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet påbörjades i juni 2012.
<b>Framtagen:</b>	Trafiksäkerhetsprogrammet tas fram under år 2013. Efter att trafiksäkerhetsprogrammet antagits kan en trafiksäkerhetsplan arbetas fram under år 2014.
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Medel för framtagande av programmet tas från den årliga trafiksäkerhetsbudgeten, samt en finansiering av SKL på 150 000 kr. Medel för att genomföra åtgärderna begärs i samband med att programmet tas upp för politiskt beslut.
<b>Varför:</b>	<p>Trafiksäkerhetsplanen ska tydliggöra hur kommunen avser arbeta med trafiksäkerhetsfrågor de kommande åren. Nollvisionen är ett nationellt och europeiskt mål. Nationella mål kräver kommunala mål och för att nå nollvisionen måste åtgärder göras på kommunal nivå, samt involvera fler arbetsområden.</p> <p>För att få största effekt av arbetet med trafiksäkerhet behöver effekter och kostnader av olika åtgärder kartläggas så att en prioritering kan göras. Det är viktigt att få ett gemensamt helhetsgrepp kring trafiksäkerhetsfrågor, där både fysiska och beteendepåverkande åtgärder ingår. Detta ska ligga till grund för respektive arbetsområdes fortsatta arbete.</p> <p>Tidigare har Huddinge kommun tagit fram en trafiknäts- och gatubildsanalys (år 2004), vilken nu behöver uppdateras.</p>
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	<p>Om ett trafiksäkerhetsprogram inte tas fram kommer möjligheten att genomföra trafikstrategin och Översiktsplan 2030 att minska. Möjligheten att nå nollvisionen minskar drastiskt.</p> <p>Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen säkerställs inte utan ett målinriktat och systematiskt arbete som pekar ut de mest effektiva åtgärderna.</p>

## 7.9. ARBETA AKTIVT MED BETEENDEFÖRÄNDRINGAR

MOBILITY MANAGEMENT	
<b>Övergripande mål:</b>	Öka andelen hållbara resor och transporter.
<b>Vad:</b>	Arbeta fram en mobility management plan (MM-plan).
<b>Status:</b>	Arbetet med att ta fram en MM-plan har ej påbörjats. Kommunen påbörjade ett arbete med MM-åtgärder för Kungens kurva år 2012.
<b>Framtagen:</b>	Kvartal 3 år 2014
<b>Vem:</b>	Kommunfullmäktige bör ge uppdraget till samhällsbyggnadsnämnden som ger miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvaret för framtagandet. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner framtagen handling och beslut om antagande görs i kommunfullmäktige.
<b>Medel:</b>	Medel finns inte och behöver avsättas.
<b>Varför:</b>	<p>Mobility management är ett koncept för att främja hållbara resor och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM ses ofta som ett komplement till mera traditionell trafikplanering. MM-åtgärder handlar om att effektivisera och optimera användandet av befintlig infrastruktur. Genom att kombinera fysiska åtgärder med MM ökas nyttan av investeringarna av de fysiska åtgärderna.</p> <p>En MM-plan behövs för att uppmärksamma nyttan med att arbeta med mjuka åtgärder i samband med fysiska åtgärder.</p> <p>MM-åtgärder ska tillämpas parallellt med fysiska åtgärder och ska vara ett komplement till gång-, cykel- och kollektivtrafikplanerna.</p>
<b>Vad händer om vi inte gör detta:</b>	Görs inga MM-insatser riskerar investeringar och åtgärder som har genomförts i gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet få lägre effekt än vid ett aktivt MM-arbete.





**HUDDINGE  
KOMMUN**