

# Uppföljning av trafikstrategin

År 2020

KS-2021/54  
2021-02-01



**Uppföljning av trafikstrategin**  
År 2020

Jack Lu, trafik- och landskapssektionen, kommunstyrelsens förvaltning

© Huddinge kommun  
Illustration av Rebecca Elfast

ISBN 91-85565-02-4  
[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

## Sammanfattning

I maj 2013 antogs trafikstrategin av kommunfullmäktige och blev därmed ett styrdokument för kommunens verksamhet. Sedan 2013 har arbete utförts för att implementera trafikstrategin i Huddinge kommuns verksamhet, främst genom Samhällsbyggnadsavdelningen basuppdrag. Under 2020 har ett förslag till godstrafikplan tagits fram samt arbetet med vägtrafikplan har påbörjats. Vägtrafikplanen är viktig för att visa vilka infrastruktuursatsningar 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.




Resandet har under 2020 påverkats av covid-19, då fler har arbetat hemifrån och människor har fått anpassa sina resvanor efter rådande restriktioner. Det är dock svårt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna i resandet med anledning av covid-19. Resandeutvecklingen behöver dock bevakas och kommunen behöver vara tillräckligt flexibla för att kunna anpassa sin planering efter förändrad efterfrågan på resor. Det är viktigt att fånga upp och förstärka de positiva konsekvenserna som pandemin har medfört, framförallt gällande cykel och gångtrafik som attraktiva trafikslag att räkna med.

Det är även svårt att dra slutsatser från mätningar som genomförts innan 2020. Statistik visar att kollektivtrafikresandet ökar samt att bilnehavet minskar. Detta är dock inte ställd i relation till det totala resandet. Det finns undersökningar som indikerar att det hållbara resandet snarare minskar i kommunen, på bekostnad av bilresandet. Det är därför svårt att se tydliga förändringar i resandet då kommunen saknar tillförlitliga mätmetoder för att jämföra färdmedelsandelar och se utvecklingen över tid. De olika resevaneundersökningar (RVU) som gjorts har under senare år haft litet urval samt låg svarsfrekvens och är därför svåra att jämföra resultatet från tidigare RVU:er mot. Kommunen behöver bevaka kommande nationella eller regionala RVU:er för att se om resultatet är tillräckligt jämförbara med tidigare RVU:er för att kunna användas i uppföljning av resvanor i Huddinge kommun.

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 samt vara ännu mer aggressiva i den stationsnära bebyggelseutvecklingen.

Mätningar visar att andel invånare som bor och jobbar stationsnära konstant har minskat sedan första mätår, med undantag från en liten ökning i andelen stationsnära boende under 2020. Minskningen beror främst på kommunens satsningar på omvandlingsområdena. Dock planeras allra flesta bostäder inom våra primära utbyggnadsområden enligt plan för samhällsbyggnad, 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.

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

<b>Sammanfattning</b>	<b>2</b>
<b>1. Bakgrund och syfte</b>	<b>5</b>
<b>2. Uppföljning</b>	<b>6</b>
<b>3. Ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik</b>	<b>7</b>
3.1. Kommunövergripande RVU	7
3.2. Kompletteringsmätningar	10
3.3. Slutsatser och rekommendationer	24
<b>4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen</b>	<b>26</b>
4.1. Andel stationsnära arbetande och boende	26
4.2. Kompletteringsmätningar	29
4.3. Slutsatser och rekommendationer	32
<b>5. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner</b>	<b>34</b>
5.1. Status för åtgärdsplaner december 2020	35
5.2. Årets bedömning av läget	35
<b>6. Utveckla en metod för att mäta kommunens transporthållbarhet</b>	<b>37</b>
<b>Bilaga 1. Uppföljning av cykelplan</b>	<b>38</b>
<b>Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan</b>	<b>40</b>
<b>Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram</b>	<b>51</b>
<b>Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen</b>	<b>55</b>
<b>Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen</b>	<b>58</b>
<b>Bilaga 6. Uppföljning av gångplan</b>	<b>62</b>

# 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.

Ingen beställning har dock genomförts under 2020. Urvalet i den nationella RVU:n har under senare år varit mycket låg för Huddinge kommun. Kommunen avvaktar därför och bevakar Region Stockholms nästa RVU för att säkerställa att urvalet är tillräckligt hög och mätmetoden är tillräckligt bra.

Tabell 1. Status över RVU

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

#### Kostnad



Konsultkostnaden för 2016 års kommunövergripande resvaneundersökning var 90 000 kr exkl. moms. Motsvarande kostnad bedöms behövas då nästa RVU genomförs. För mer information se sammanställd rapport<sup>1</sup>.

### **Redovisning**

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

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

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

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

#### **3.1.1. Senaste resultat (2016)**

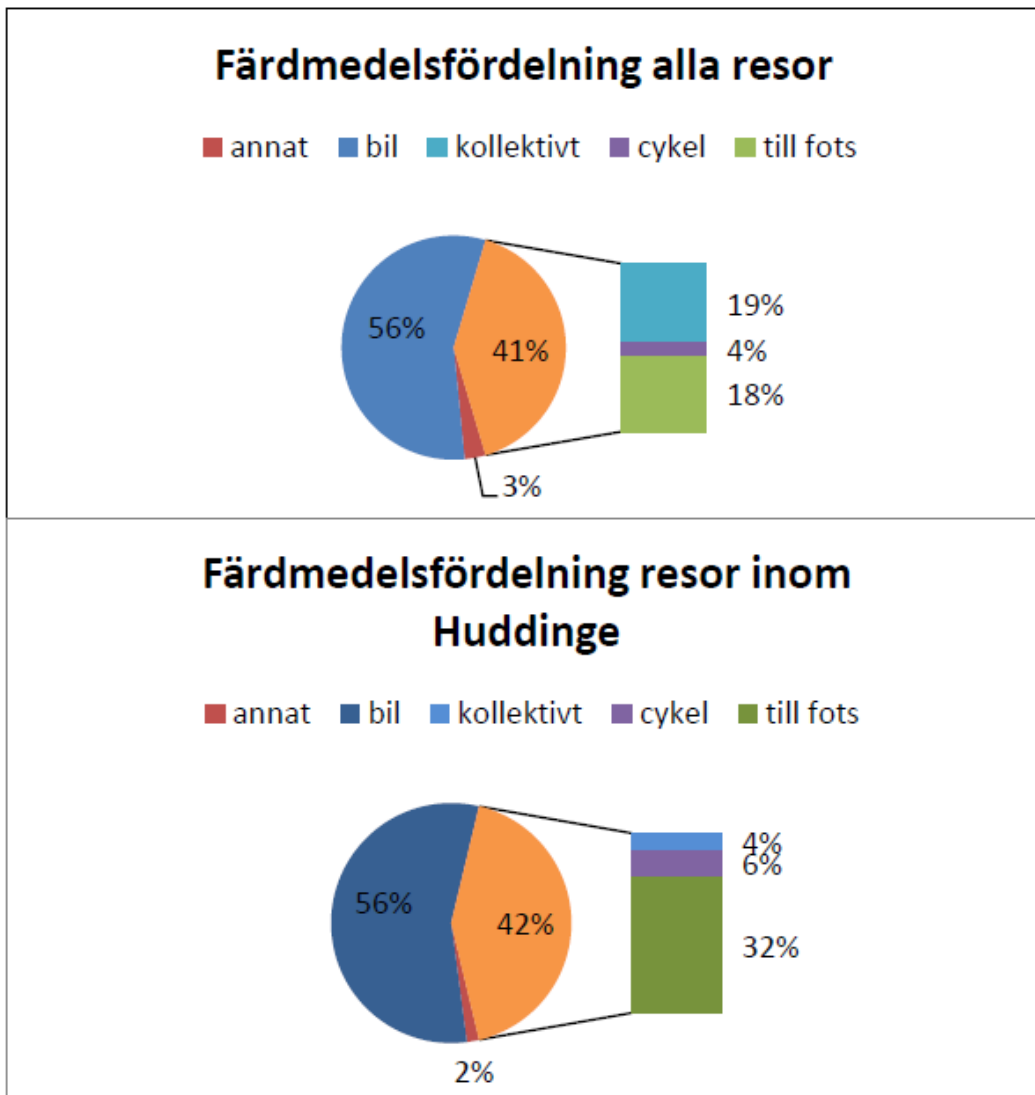
Nedan presenteras uppföljningsmåttens sammanställda från senaste resvaneundersökningen år 2016. Fler resultat finns redovisade i en separat rapport<sup>2</sup>. Målet är att andelen gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och ta en större del av andelen utförda transporter. Det är oklart när Huddinges nästa kommunövergripande RVU kommer genomföras.

---

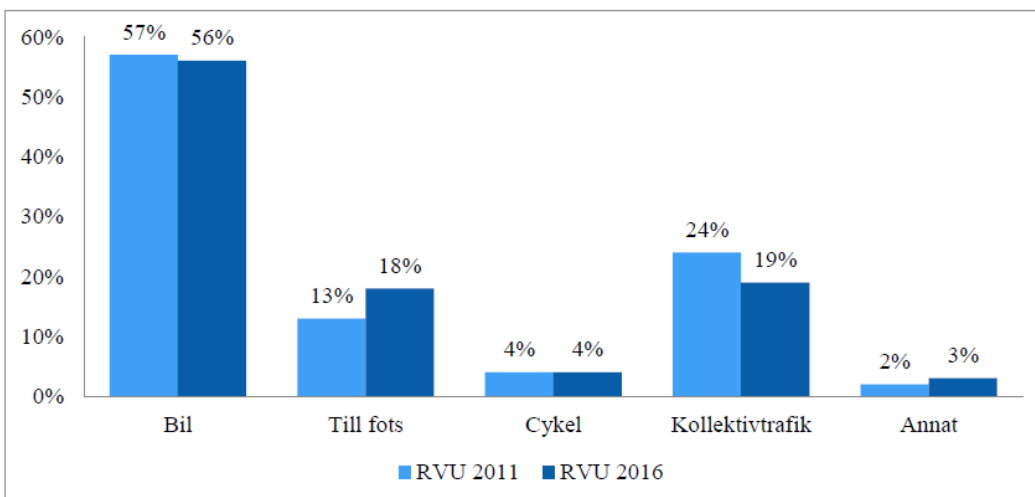
<sup>1</sup> PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

<sup>2</sup> PM: Resvanor i Huddinge kommun, Huddinge kommun 2017

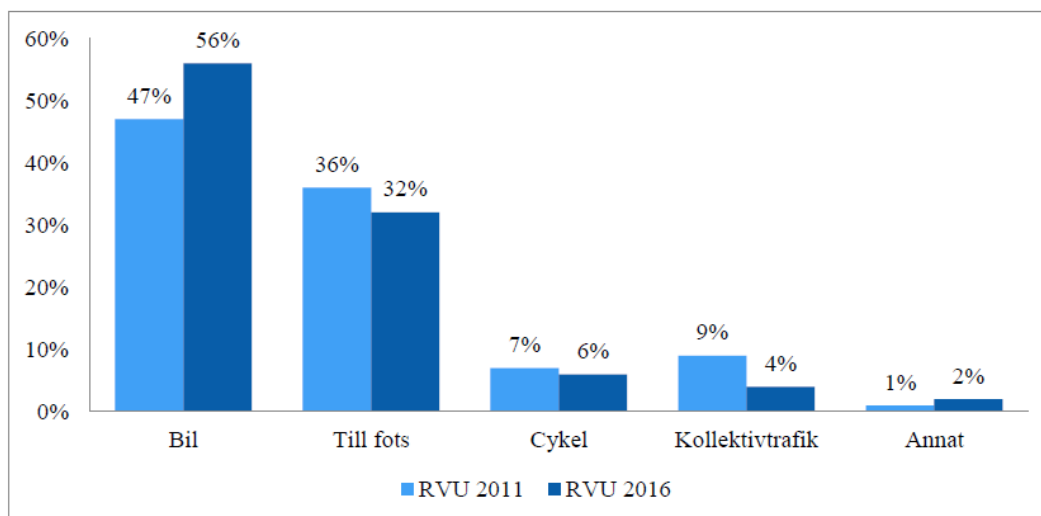
**RVU 2016**



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 resevaneundersökningen. Mätningar kan tas från kollektivtrafikplan, miljöbarometern<sup>3</sup>, Regionens resevaneundersökning eller enskilda projekt så som säkra skolvägar<sup>4</sup>. 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.

### 3.2.1. Resultat 2020

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

### Mätningar om covid-19s påverkan på resvanor

Inga särskilda mätningar har gjorts i Huddinge kommun för att mäta förändring i resandet med anledning av covid-19s. Dock finns mätningar gjorda av andra aktörer som ger en indikation på förändrat resebeteende på grund av covid-19:

Gångtrafik – Stockholms stad<sup>5</sup>:

<sup>3</sup> Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet

<sup>4</sup> [www.huddinge.se/sakraskolvagar](http://www.huddinge.se/sakraskolvagar)

<sup>5</sup> <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/covid-19/>

- Under 2020 synliggörs tydliga minskningar av gångflödet vid Stockholm stads sex mätpunkter, jämfört med 2019, framförallt efter vecka 12 då restriktioner från myndigheterna utfärdades om bl.a. rekommendationer om distansarbete och förbud mot större folksamlingar.
- Gångflödet har minskat markant under 2020, allra störst är minskningen i Stockholms innerstad.
- Totalt endast sex mätpunkter, varför det inte går att dra några slutsatser om gångflödena som helhet.

#### Gångtrafik - Google<sup>6</sup>

- Tack vare data från Google kan man se hur rörelsemönster har förändrats vid olika typer av målpunkter för just Huddinge kommun. Datan visar att flödena har minskat vid handel, arbetsplatser och kollektivtrafik under hösten 2020 jämfört med 2019. Dock har gångflöden ökat vid bostäder.

#### Cykeltrafik – Stockholms stad<sup>7</sup>

- Under 2020 synliggörs minskningar av cykelflödet, jämfört med 2019, framförallt efter vecka 12 då restriktioner från myndigheterna utfärdades om bl.a. rekommendationer om distansarbete och förbud mot större folksamlingar.
- Skillnaden i flöden mellan 2019 och 2020 är betydligt större under helger än vardagar.

#### Kollektivtrafik – Region Stockholm<sup>8</sup>

- Resandet med kollektivtrafik minskade markant efter vecka 12 men har under året haft en långsam återhämtning under våren. Statistik för hösten saknas.
- Trängselproblematiken kvarstår, det vill säga under morgon- och eftermiddagsrusningen.
- Kollektivtrafikresenärer (det vill säga invånare som vanligtvis alltid reser med kollektivtrafik), har minskat sitt kollektivtrafikresande minst. Sällanresenärer som växlar mellan bil och kollektivtrafik, reser i högre grad med bil istället under pandemin. Bland kollektivtrafikresenärer, ersätts många resor av gång eller cykel.
- Unga avstår mindre än äldre från att åka kollektivtrafik.

#### Biltrafik - Trafikanalys<sup>9</sup>

- Vägtrafiken har totalt sätt minskat på statligt vägnät efter vecka 12. Den största minskningen skedde i början av pandemin (som lägst -27 procent)

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

<sup>7</sup> <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/covid-19/>

<sup>8</sup> Presenterad data från möte med Trafikförvaltningen 2020-11-06

<sup>9</sup> <https://www.trafa.se/sidor/transportlaget/>

men återgick till det normala i augusti-september. I oktober-november har dock vägtrafiken haft större minskningar igen, jämfört med ifjol.

- Godstrafik på järnväg och tung trafik på väg under nästan hela perioden varit minst påverkad av pandemin. Tung trafik på väg har under flera veckor i oktober – november till och med överträffat fjolårets trafiknivåer.

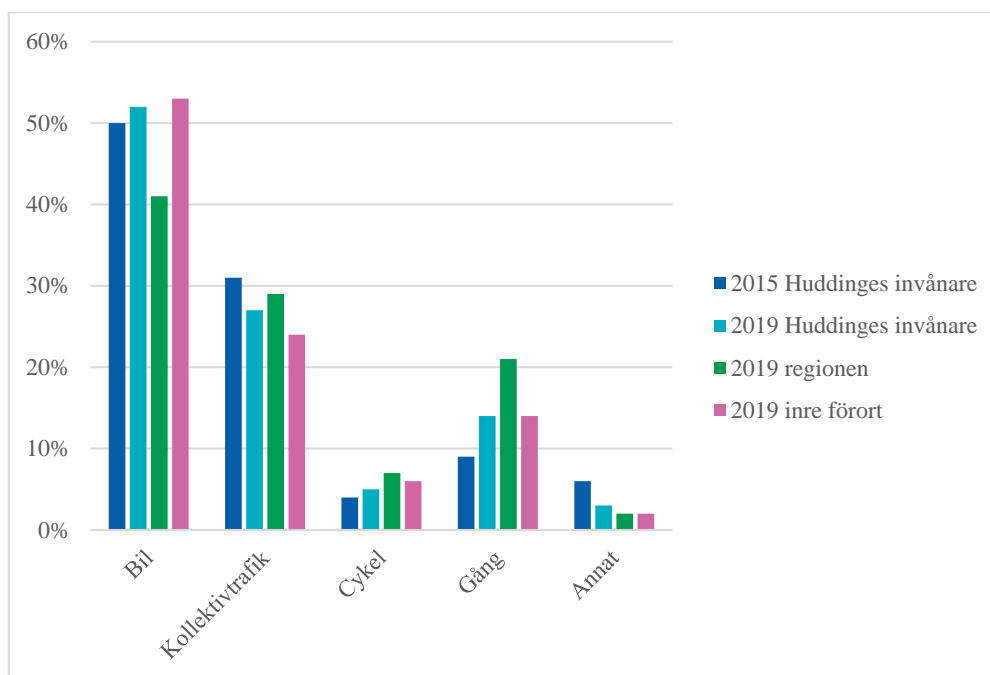
### Resvanor i Region Stockholm

Region Stockholm genomförde år 2019 en resvanundersökning bland invånarna. Urvalet i Huddinge var 870 personer (15-84 år) och svarsfrekvensen var 25 %, vilket var något lägre än för hela länet. Även år 2015 genomfördes en resvaneundersökning<sup>10</sup> med betydligt större urval men med en lite annorlunda metod, framförallt gällande vilken årstid som mätningen genomfördes. Eftersom metod skiljer sig något åt mellan de olika resvaneundersökningar som beskrivs här kan jämförelser mellan år inte göras rakt av.

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

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

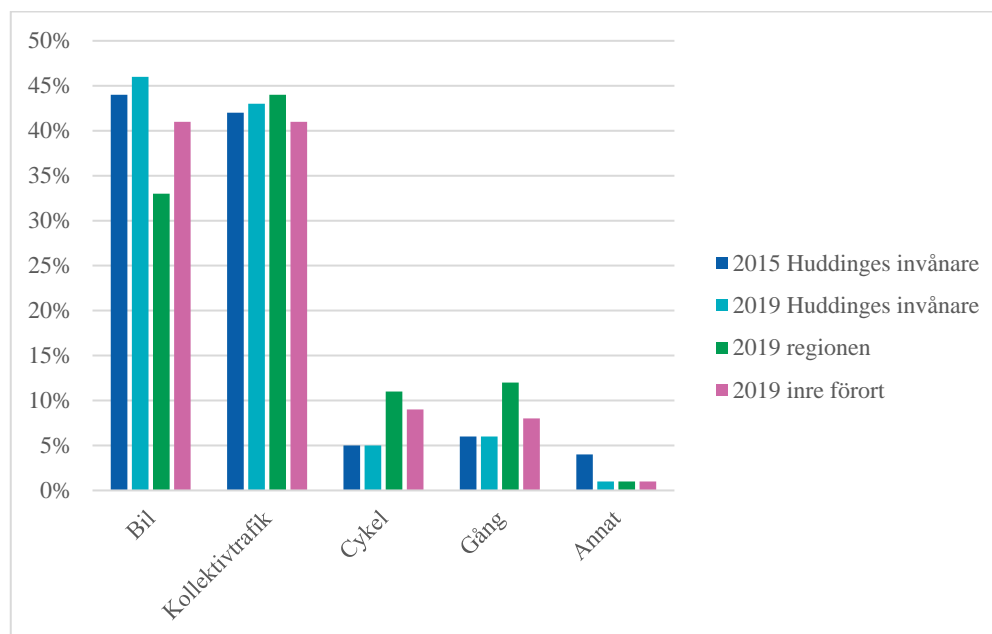
I ett genomsnitt av veckan görs 52 % av Huddingebornas resor med bil, 27 % med kollektivtrafik, 5 % med cykel och 14 % till fots, se Figur 1 nedan. Bilandelen är högre i Huddinge än för länet i sin helhet, men något lägre än andra kommuner i inre förort. Gång- och cykelresor går inte att jämföra mellan åren eftersom undersökningarna har gjorts vid olika tidpunkter.



<sup>10</sup> Se Uppföljning av Trafikstrategi 2019

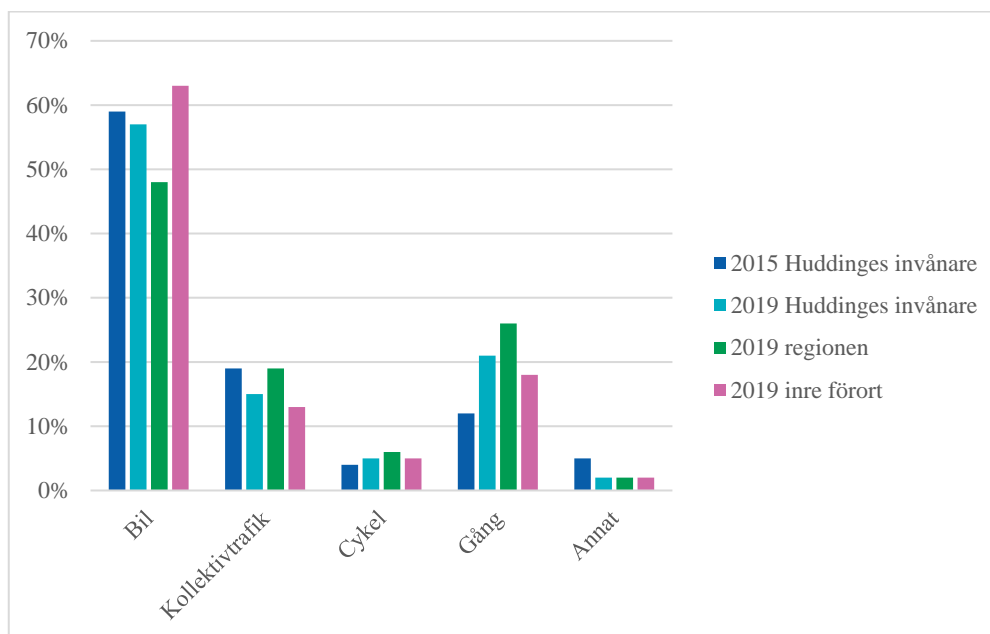
Figur 1. Färdmedelsfördelning för Huddinges respektive regionens invånare, **alla resor**, veckosnitt, år 2015 och år 2019

Huddingeborna reser oftare med bil till arbetet än invånarna i resten av regionen. Kollektivtrafikandelen är ungefär i nivå med resten av länet. Däremot verkar Huddinges invånare gå och cykla till arbetet i lägre utsträckning.



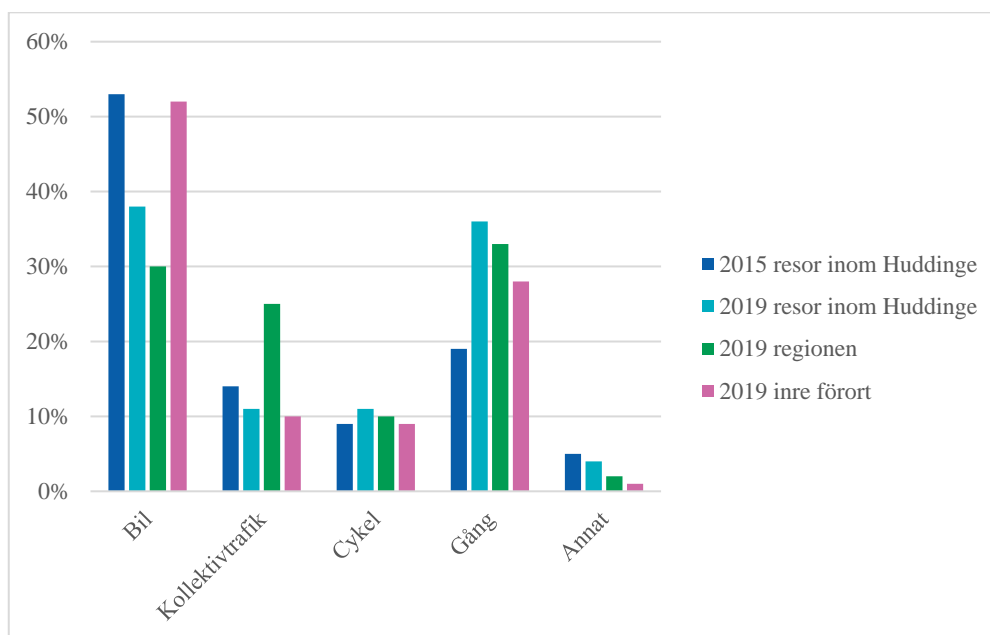
Figur 2. Färdmedelsfördelning för Huddinges respektive regionens invånare för **arbetsresor**, år 2015 och år 2019

Bil är det absolut vanligaste färdmedlet för fritidsresor. Kollektivtrafiken är betydligt lägre än för arbetsresor.



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

För resor helt inom kommunen skiljer det sig mycket åt mellan kommunerna i regionen. Huddinge har ett lågt bilresande inom kommunen jämfört med andra inre förortskommuner, däremot är resor med gång mer vanligt förekommande. Skillnaden mellan resor inom Huddinge år 2015 och 2019 är stor och kan troligen inte förklaras med ett förändrat faktiskt färdmedelsval, utan förklaras troligen i metodval.

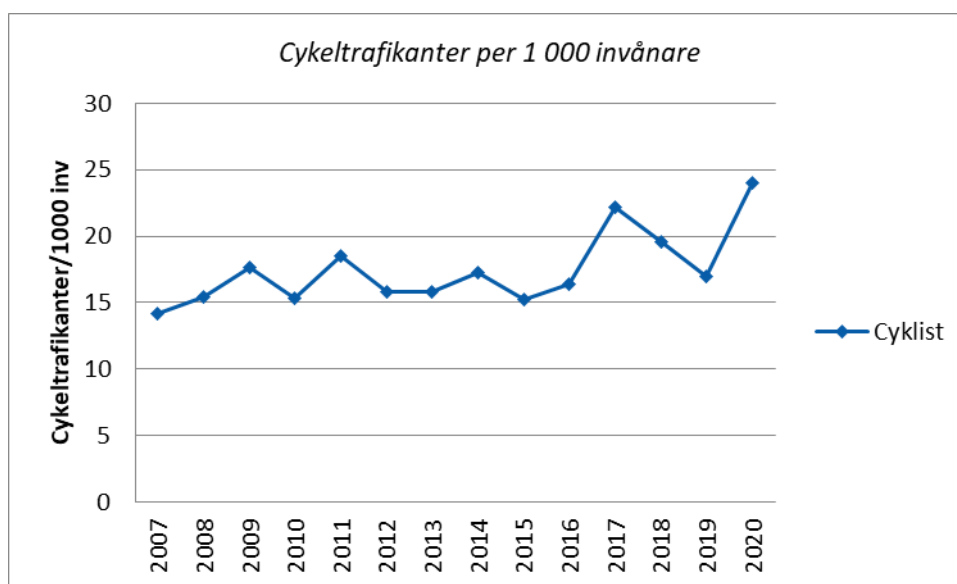


Figur 4. Färdmedelsfördelning inom kommunerna, en vardag.

## Resor med cykel

Miljöbarometern<sup>11</sup> redovisar cykeltrafikanter (på utvalda mätpunkter) i förhållande till folkmängden, se figur 5. Det görs genom manuell räkning vid tio geografiskt spridda punkter under vanligtvis septembermånad varje år. Detta ger dock inte en total bild av antalet cyklister i kommunen utan enbart läget på de utpekade punkterna. Mätningen som utfördes 2020 visar att antalet cyklister i förhållande till invånarantalet har ökat sedan föregående mätning från 17 till 24 cyklister/1000 invånare.

I jämförelse med startåret 2007 har antalet cyklister per invånare ökat. Dock ses ingen tydlig trend. 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 dra generella slutsatser ifrån. Mätningarna påverkas bl.a. av aktuella väderförhållanden samt andra tillfälligheter. Troligtvis kan covid-19 ha påverkat cyklingen under mätperioden. Det är svårt att avgöra se långsiktiga konsekvenserna av covid-19. Under 2020 har kommunen installerat 21 fasta mätstationer för cykeltrafik i syfte att få bättre och mer tillförlitlig cykeldata, där det går att se utveckling över tid. Under nästa år ska dessa fasta mätpunkter ersätta de manuella mätpunkterna.



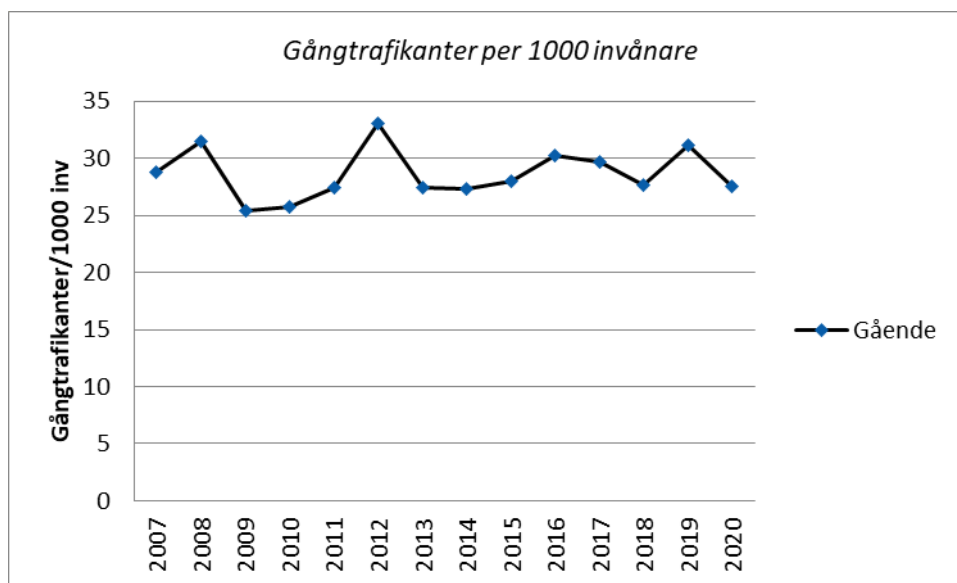
Figur 5. Cykeltrafikanter (på utvalda mätpunkter) i förhållande till folkmängden

## 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 2020 visar att antalet fotgängare per 1000 invånare har minskat sedan föregående år från 31 till 28.

<sup>11</sup> Miljöbarometern följer upp indikatorer framtagna i Agenda 21-arbetet





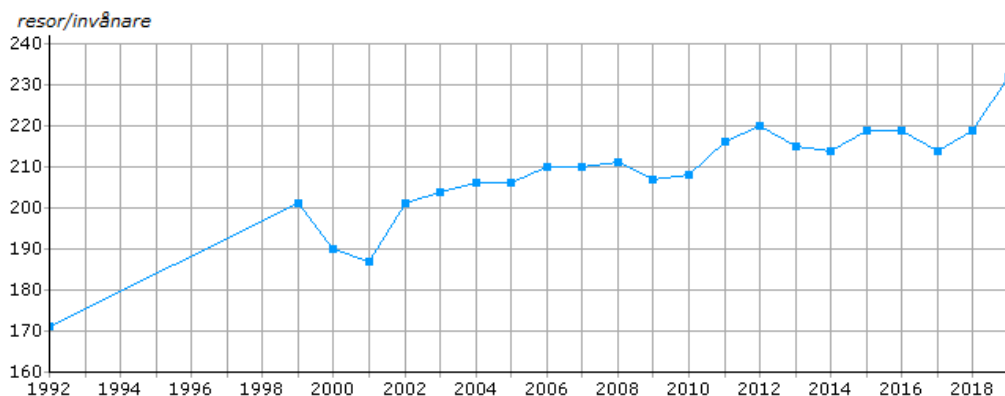
Figur 6. Antal fotgängare på utvalda mätpunkter

I jämförelse med startåret 2007 har antalet fotgängare per 1000 invånare minskat 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. Utifrån tidigare erfarenheter anses det inte längre vara relevant att mäta gångtrafiken på detta sätt, då resultatet inte säger oss något om gångresandet i stort. Till nästa år bör kommunen därför inte längre manuellt räkna gångtrafikanter.

### Resor med kollektivtrafiken

2020-års resultat rapporteras in i feb/mars under 2021. Därför redovisas här resultatet från 2019.

Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållandet till invånarantalet har ökat mellan 2018 och 2019, från 219 till 232 resor/invånare i Huddinge. Det är främst pendeltågsresenärerna som ökar. 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 7. Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet.

## Bilnehav

Ett uttag från SCB har gjorts för att se hur bilnehavet ser ut i kommunen samt hur bilnehavet har förändrats. Bilnehavet mäts i antal personbilar i trafik registrerade på fysiska personer. Nedan redovisas statistik finns för 2009, 2017 och 2019.

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

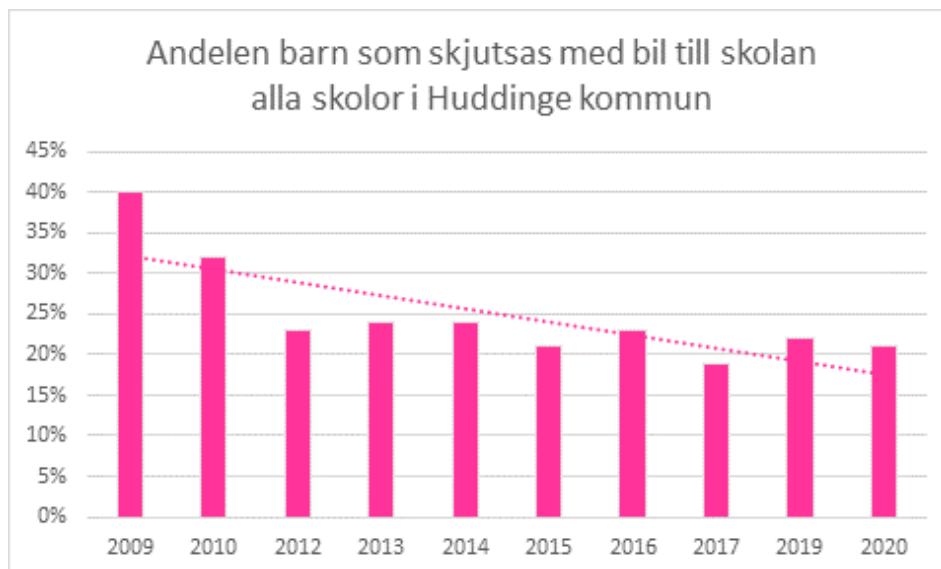
Totalt antal personbilar i trafik har ökat, i takt med befolkningsökningen. Dock minskar antalet personbilar per 1 000 invånare. Även andelen hushåll med bil minskar.

## Resvanor skolor 2020

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. År 2020 gjordes en resevaneundersökning om barns skolvägar i Huddinge. Enkäten skickades ut till alla vårdnadshavare till barn i F-6 som är anslutna till Unikum, en skolplattform som används av Huddinges kommunala grundskolor. Ett separat mail skickades till rektorena på Huddinges fristående skolor. Enkäten bestod av både färdiga svarsalternativ och frisvarsfrågor.

Tidigare (år 2009-2017) genomfördes resevaneundersökning endast 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. Jämförelse med tidigare år ska därför göras försiktigt.

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



Figur 8. Förändring i andel barn som skjutsas med bil till skolan för samtliga skolor i Huddinge kommun.

Övriga resultat från resevaneundersökningen:

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

För fullständiga resultat, se separat PM<sup>12</sup>.

### 3.2.2. Tidigare mätningar

Nedan redovisas mätningar som genomförts 2019 eller tidigare.

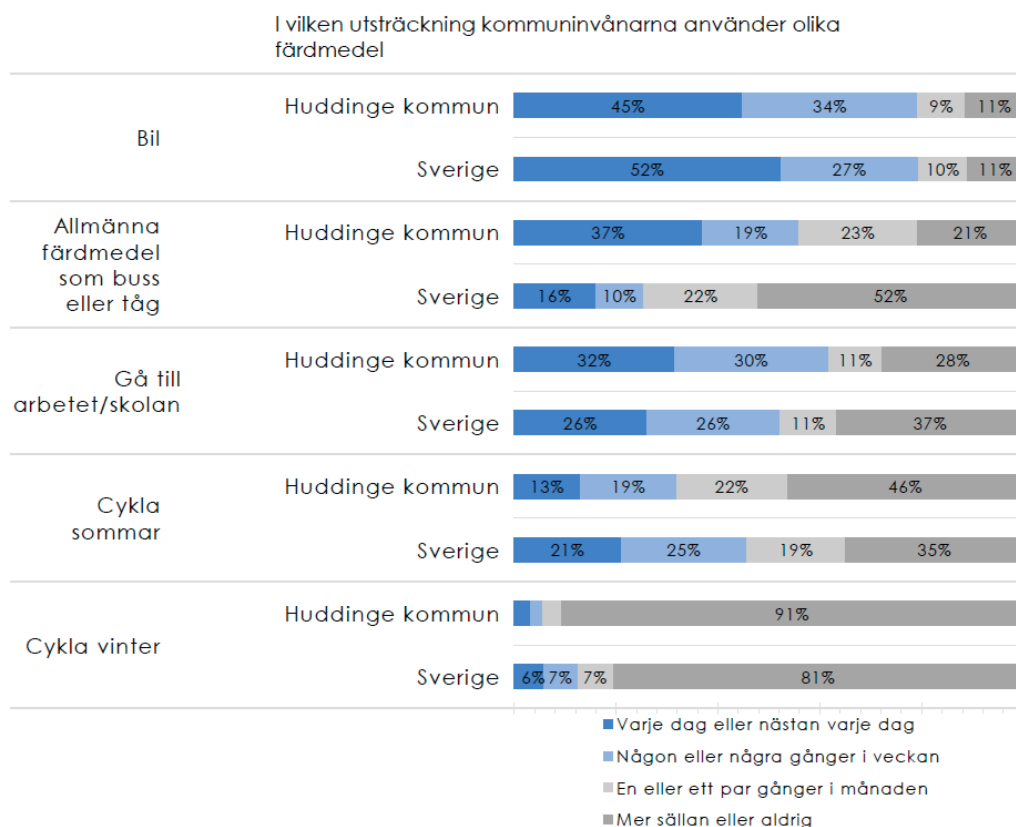
#### Kritik på teknik (2019)

För första gången genomför Huddinge kommun genom SKR 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.

<sup>12</sup> Resultat av resevaneundersökning bland grundskolor i Huddinge år 2020.

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.

### Gatuundersökningen (2018)

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.



Figur 9. 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 %.

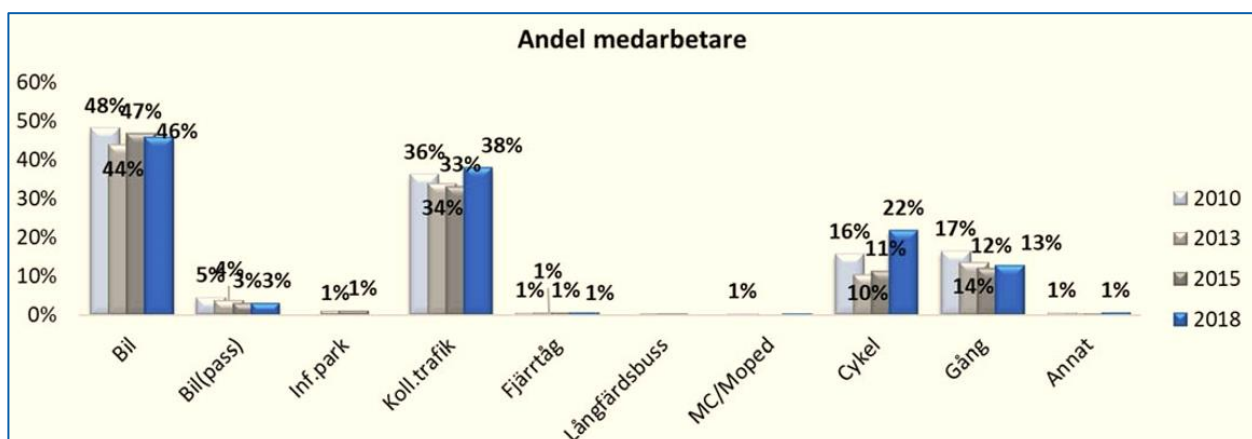
Ingen ny mätning planeras att genomföras år 2020, utan nästa sker år 2022.

### Kommunens interna resor CERO-analys (2018)

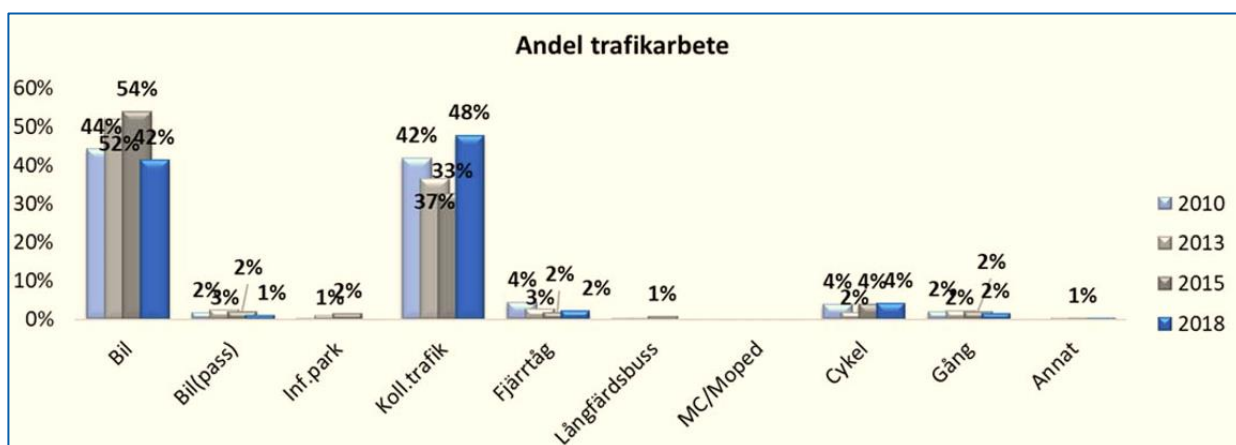
CERO-analysen som genomfördes 2018 över kommunens pendlingsresor var den tredje uppföljningen som gjorts. De två tidigare uppföljningarna genomfördes under 2013 och 2018 och den första kartläggningen gjordes 2010.

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).



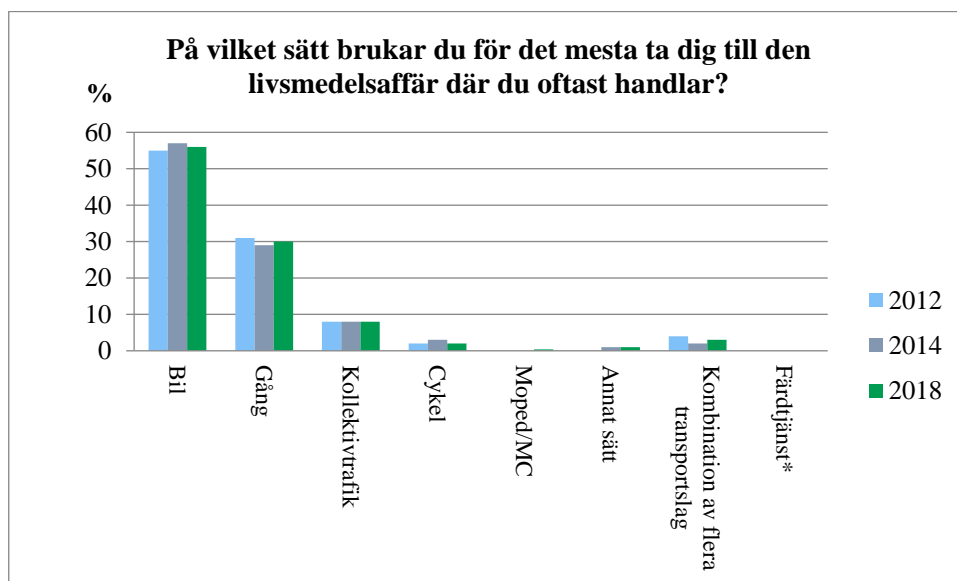
Figur 12. Färdmedelsfördelning hos medarbetare i kommunen 2018.



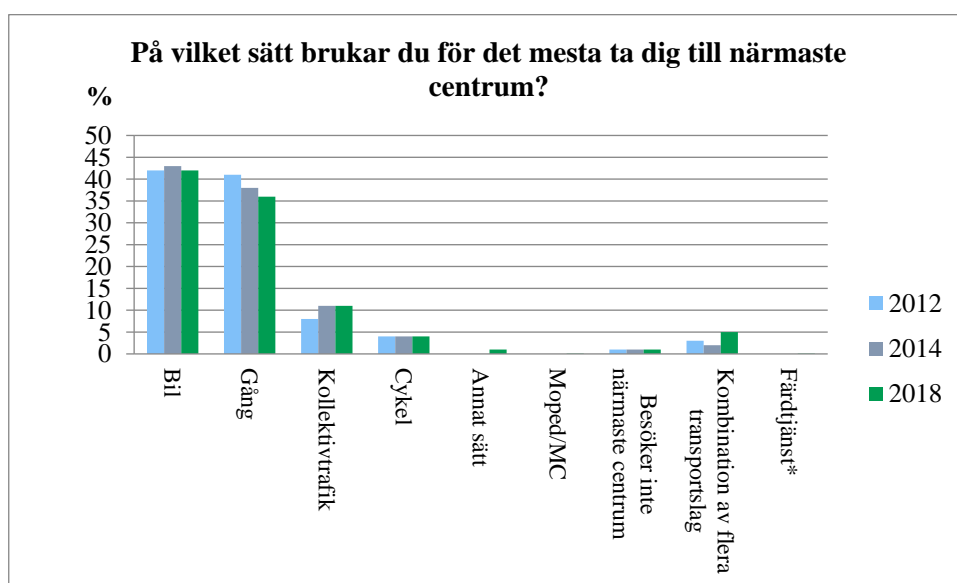
Figur 13. Andel kilometer arbetspendling fördelat på de olika färdmedlen hos kommunens medarbetare.

### 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.

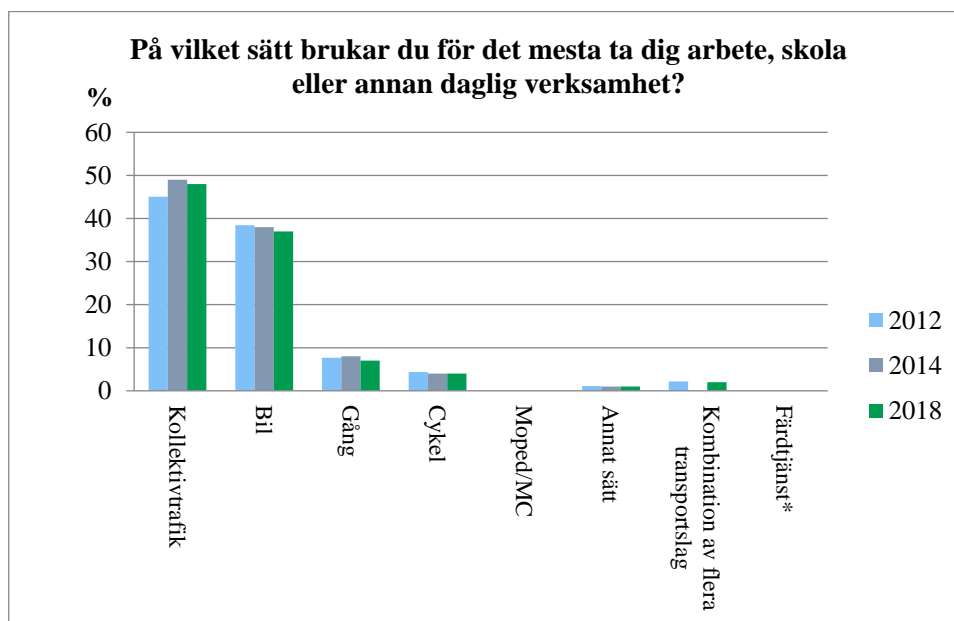


Figur 1: Färdmedelsfördelning över hur de svarande vanligtvis reser till den livsmedelsaffär den oftast handlar.



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.

### Resor med bil (2018)

Huddinge kommun genomför var tredje år biltrafikmätningar på utvalda platser runt om i kommunen. I det resultatet är det möjligt att se biltrafikens utveckling över tid. Det genomförs mätningar runt om i hela kommunen mellan 2020-2022. Därefter går det att jämföra mot de tidigare mätningarna (2013-2015) som genomförts på samma mätplatser.

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

Vägsträcka	2013 (ÅDT)	2017 (ÅDT)	Förändring (%)
Väg 259 mellan G:a Tullinge och Huddingevägen	12 000	13 300	+11
Väg 259 mellan Katrinebergsv 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
<b>Totalt vid mätpunkterna</b>	<b>142 400</b>	<b>163 800</b>	<b>+15 %</b>



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.

### 3.3. Slutsatser och rekommendationer

Det är svårt att dra slutsatser kring utvecklingen av hållbara resandet i Huddinge, på grund av covid-19 och dess påverkan på resandet under året. I nuläget är det svårt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna av covid-19, men det finns ändå en del intressanta indikatorer att dra slutsatser kring:

- Det är viktigt att **bevaka utvecklingen** i trafiken. Gator och platser som tidigare varit uppenbara ”problemområden” gällande trafiksäkerhet och kapacitet kanske inte är så uppenbara längre. Detta gör det svårare att prioritera var man ska lägga resurser. Är ökad belastning vid bostäder snarare än vid arbetsplatser och handel, vilket bl a påverkar parkeringssituationen.
- Mer hemarbete ger **nya möjligheter kopplat till mobility managementarbetet**, t ex åtgärder som möjliggör för mer distansarbete (antingen i egna hemmet eller i fastigheten) för att minska bilresandet.
- **Cykeln har potential att få ökad status.** Även om Stockholms mätningar visar att cykelresandet har minskat i totala siffror, så går det att anta att andelen har ökat relativt andra trafikslag och att fler arbetar hemifrån. Cykeln har blivit ett pålitligt färdmedel under pandemin och det är viktigt att ”rida på den vågen” genom att möta upp med satsningar på cykel för att bibehålla cyklisterna.
- Även för gångtrafiken finns potential att lyfta trafikslaget, framförallt för rekreation. Ett ökat intresse för naturen gör **att parker, sjöar och grönområden blir allt viktigare mötesplatser.** Tillgängligheten dit samt tryggheten, framförallt för gång- och cykeltrafik, blir allt viktigare att prioritera.
- Kollektivtrafiken har fått en negativ bild under året på grund av oron för smittspridning och myndigheters rekommendationer att avstå kollektivtrafiken. Många sällanresenärer och växelresenärer (resenärer som vanligtvis växlar mellan bil och kollektivtrafik) har då kunnat återgå till bilresandet. Det är ännu oklart vad kommunen kan och behöver göra för att **vinna tillbaka dessa kollektivtrafikresenärer**, men en viktig fråga att bevaka.
- Med förändrade resvanor behöver kommunen ha en **ökad flexibilitet** i att anpassa offentliga miljön efter människors resbehov. Temporära åtgärder

(t ex pop-up-parker och cykelbanor) och möjligheter att anpassa trafiksystemet snabbt, blir allt viktigare. En föränderlig värld kräver en flexibel kommun. Därför behöver kommunens organisation och planeringsprocess möjliggöra för att snabbt kunna införa temporära åtgärder eller anpassningar i trafiksystemet.

I dagsläget är det svårt att dra tydliga slutsatser kring resandeutvecklingen i Huddinge, både utifrån covid-19s effekter, men också utifrån att olika statistik och undersökningen indikerar olika utveckling. För att säkerställa ett ökat hållbart resande behöver kommunen måste bli ännu mer offensiva 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. En stor andel barn anger att de gärna hade cyklat till skolan. Att satsa på trygga och säkra gång- och cykelvägar vid skolor och andra målpunkter för barn är fortsatt viktigt att jobba med. Det är viktigt att det är möjligt att gå och cykla både sommar- och vintertid, varför vinterväghållningen av cykelvägnätet måste prioriteras.

Det finns en stor utmaning i att 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.

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

## 4. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen

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

Stationsnärhetsprincipen finns förklarad i underlagsdokumentet till trafikstrategin. Kortfattat kan det förklaras att arbetande och boende 600 meter eller kortare från en spårstation har påvisad effekt för minskad bilanvändning.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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 2012<sup>15</sup>. 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

<sup>13</sup> Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

<sup>14</sup> Underlagsrapport till trafikstrategi för Huddinge kommun, mars 2013.

<sup>15</sup> Stationsnära lägen, Spacescape 2012

<b>Beställs, utförs och sammanställs 2015</b>	Utfört – genomfördes dock april 2016
<b>Beställs, utförs och sammanställs 2018</b>	Utfört
<b>Beställs, utförs och sammanställs 2021</b>	
<b>O.S.V.</b>	

## Kostnad

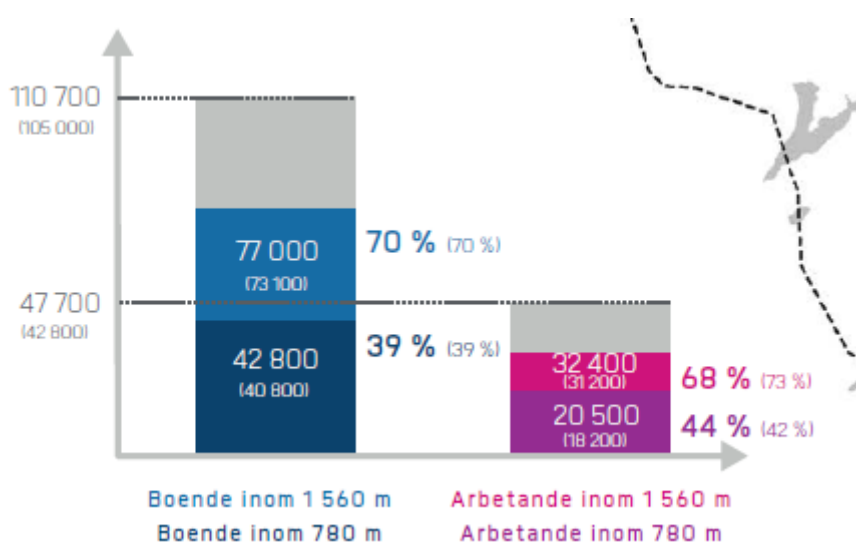
Kostnad för GIS-avdelningen att göra analys av stationsnära boende uppgår till en kostnad på 4 260 kr. Ingen analys av stationsnära arbetande gjordes i år.

## 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 10. 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 brister<sup>16</sup> 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

<sup>16</sup> I den ursprungliga studien 2012 uppdagades att en rad företag med arbetsplatser i Huddinge kommun inte inkluderats i underlaget, detta på grund av att de var skrivna i en annan kommun. Denna brist i underlaget har justerats till denna uppföljning men resultaten för arbetande stationsnära befolkning jämförs därför inte med resultaten 2012.

## 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 2020. 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 rekreativområden”. 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 2020

#### Stationsnära boende

En GIS-mätning av andel stationsnära boende har genomförts 2020. Resultatet visar att andelen boenden inom 780 meter från en spårstation är 38,3 % och andelen inom 1 560 meter är 69,4 %. Andelen stationsnära boenden har ökat något i jämförelse med senaste mätningen 2019.

Tabell 1. Andel stationsnära boenden

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

#### Kortuppföljning Huddinges översiktsplan 2030

Under 2020 gjorde en uppföljning av översiktsplanen där det redovisas hur del av tillkommande bebyggelse som årligen har skett i de primära utbyggnads- och förtätningsområdena som är utpekade i översiktsplanen, hur andelen boende inom samma områden förändras samt hur stor andel bostäder som planeras framöver inom samma radie. Till skillnad från uppföljningen av trafikstrategin som endast berör befintliga spårstationerna, ingår här även de primära utbyggnadsområden

där spårstationer tillkommer i samband med byggnationen av Spårväg syd. De primära utbyggnadsområdena avgränsas av en cirkel som mäter 600 meter respektive 1200 meter från spårstation eller utpekad spårstation.

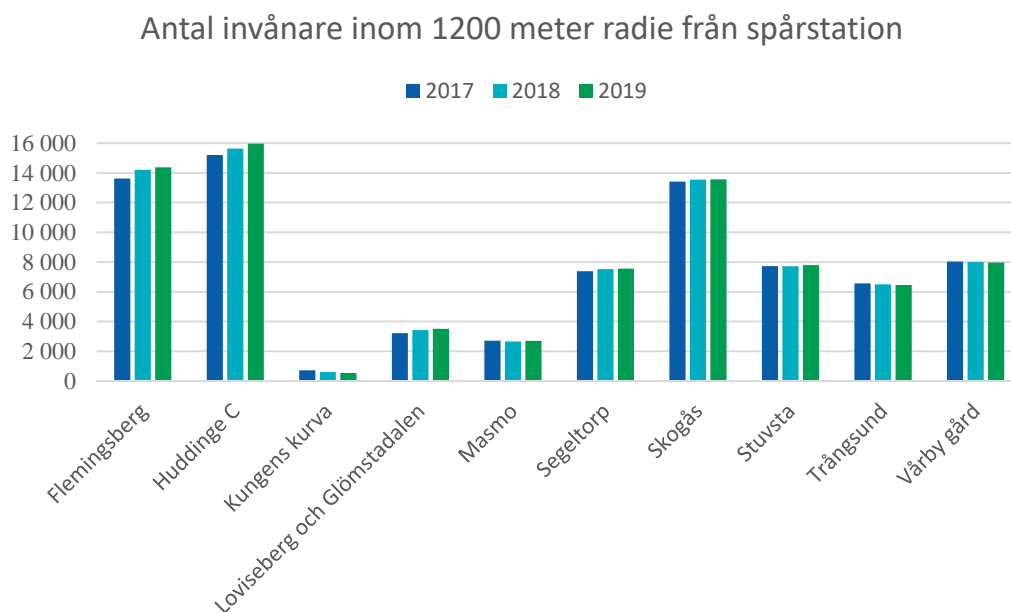
Fullständigt resultat kan ses i separat PM<sup>17</sup>.

#### Andel boende inom primära utbyggnadsområden

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

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

För majoriteten av de tio primära utbyggnads- och förtättningsområdena har antalet invånare ökat mellan 2018 och 2019. Störst ökning har skett i Huddinge centrum. I Kungens Kurva har befolkningen minskat med drygt 60 personer jämfört med 2019. Även Trångsund och Vårby gård har minskat sin befolkning med omkring 30 personer vardera.



Figur 11. Antal invånare inom 1200 meters radie från spårstationer inom Huddinge.

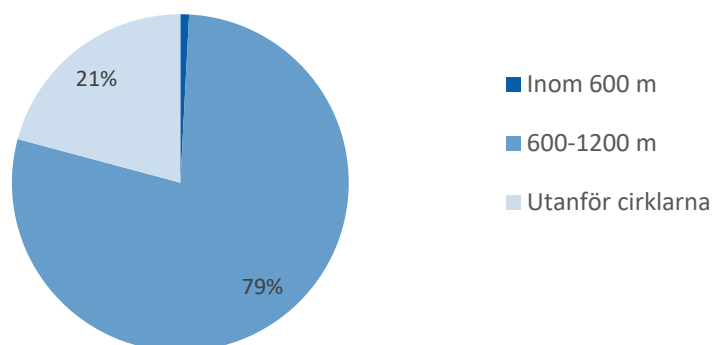
<sup>17</sup> Kortuppföljning 2020 av Huddinge översiktsplan 2030

### Andel tillkommande bostäder inom primära utbyggnadsområden

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

79 procent av de nya bostäderna har tillkommit inom en radie av 1200 meter från spårstation. Detta är två procent högre än 2018. Majoriteten, 157 stycken av 360, har tillkommit i Flemingsberg. Ungefär 60 nya bostäder vardera tillkom i Huddinge centrum och Loviseberg/Glömstadalen. Av de 285 bostäder som tillkom inom 1200 meter från spårstation var det 3 stycken, eller mindre än 1 procent, som tillkom inom 600 meter från stationsläge.

Andel nya bostäder inom primära förtätnings- och utbyggnadsområden 2019



### Andel bostäder i planeringsunderlaget inom primära utbyggnadsområden

Kommunens planer för tillkommande bostäder redovisas i *Plan för samhällsbyggnad och lokalförsörjning i Huddinge 2020 med utblick till 2035*. I planeringsunderlaget finns ungefär 14 350 bostäder<sup>18</sup>. Sedan förra året har planeringsunderlaget förändrats genom att 2,5 procent fler av bostäderna planeras inom 600 meter från spårstation, samtidigt som 1 procent fler av bostäderna planeras utanför de stationsnära lägena. Planerade bostäder utanför de stationsnära lägena innefattar främst kommunens omvandlingsområden samt projektet Vista Skogshöjd.

År	Totalt planerade bostäder	Andel inom 600 m	Andel inom 600-1200 m	Andel övriga områden
<b>Plan för samhällsbyggnad 2020</b>	14 350	52 %	37 %	11 %

<sup>18</sup> I planeringsunderlaget finns totalt 20 035 bostäder. 14 350 av dessa ingår i ett existerande planprogram eller detaljplanprojekt. 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 de stationsnära lägena.



<b>Plan för samhällsbyggnad 2019</b>	16 051	49,5 %	40,5 %	10 %
--------------------------------------	--------	--------	--------	------

Nedan redovisas antagna detaljplaner under 2020 samt planer som fått planuppdrag under 2020, fördelat på stationsnärlighet

Närhet till spårstation	Antagna planer 2020	Beviljade planuppdrag 2020
<b>Inom 600 m</b>	Balken 1, inga verksamheter/bostäder/etc	Del av Generatorm 2,3 Södra Entrén - verksamheter kontor  Udden 8 - 90 bostäder, verksamheter kontor, LSS-boende  del av Medicinaren 5 Ronald McDonald - verksamheter patientboende
<b>600-1200 m</b>	Visättravallen 2, samhällsservice förskola	Vårby udde - 2000 lägenheter, förskolor, en skola, kommersiella verksamheter och hotell  Del av Regulatorn 1 OD - verksamheter ca 20 000 kvm BTA  Hängbjörken, Asken - 260 bostäder, förskola  Nytorp 4:7 - verksamheter LSS-boende 6 lägenheter  Lamellen 1, 2 - 360 bostäder
<b>Utanför 1200 m</b>	Utsäljeskolan, samhällsservice skola (tidigare överklagad)	Diametern - 1 200 bostäder och verksamheter kontor, förskolor, skola  Lövstastigen - 75 bostäder, verksamheter förskola, LSS-boende

Under 2020 antogs inga detaljplaner innehållande bostäder eller större arbetsplatser. Dock startades flera planer under 2020, varav 2 av 10 planer som startades inte ligger stationsnära.

### 4.3. Slutsatser och rekommendationer

Den samlade bedömningen av året är att andelen stationsnära boende knappt ökar och arbetande minskar jämfört med föregående mätning. Jämfört med ursprungsmätningen är dock andelen stationsnära boende och arbetande dock fortfarande lägre. Principen om stationsnära utveckling är inte helt implementerad i hela verksamheten trots att den är inskriven i Översiktsplan 2030. Därtill tar processen från plan till färdig byggnad ofta lång tid vilket innebär att det ännu finns många planer i stationsnära lägen som inte genomförts. Om man ser på framtida planer så är dock trenden att majoriteten av planerade bostäder kommer

ske inom kommunens primära utbyggnadsområden. Följande rekommendationer ges för det kommande arbetet:

- **Utveckling kring befintliga spårstationer** - majoriteten (89%) av planerade bostäder tillkommer 1 200 meter från våra primära utbyggnadsområden<sup>19</sup>. 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 stationsnärlighetsprincipen 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 kollektivtrafiken finns på plats. Den primära utvecklingen i närtid bör därför främst ske vid befintliga spårstationer. Det är positivt att det tas fram utvecklingsplaner för flera av kommunens spårstationer som beskriver hur den stationsnära bebyggelsen ska utvecklas.
- **Utbyggt och tillgängligt gång- och cykelvägnät** - Att många av bostäderna tillkommer inom 1 560 m från spårstationer innebär att det är ännu viktigare att satsa på gång, cykel och anslutande kollektivtrafik i närområdet av stationerna. Det för att säkerställa att spårtrafiken är ett attraktivt val även för de som inte bor allra närmast stationen.
- **Minska barriärverkan av infrastruktur** - Stora transportleder och järnväg utgör en barriär mellan bebyggelse och försämrar tillgängligheten till stationerna. Det planeras för ytterligare två stora infrastrukturprojekt (Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd) som kan öka denna barriärverkan. Dessa barriärer måste överbryggas för att koppla samman kommunens stadsdelar och målpunkter och ytterligare öka andelen stationsnära boenden och arbetande.
- **Fokus på service och arbetsplatser** - Mätningarna visar att andel invånare som bor och jobbar stationsnära har minskat sedan första mätning. Dock planeras de allra flesta bostäder inom kommunens primära utbyggnadsområden enligt översiktsplan, vilket är positivt. Dock behöver fokus även ligga på att tillskapa arbetsplatser och service i stationsnära områden, då närheten till arbete och service är en utgångspunkt för ökat hållbart resande.

---

<sup>19</sup> Flemingsberg, Huddinge C, Kungens kurva, Loviseberg och Glömstadalen, Masmö, Segeltorp, Skogås, Stuvsta, Trångsund, Vårby gård

## 5. Följ upp framtagandet av åtgärdsplaner

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

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

Förklaring av färgindikatorer		
<b>Status:</b>	Finns inget uppdrag eller/och arbetet har ej påbörjats.	
	Arbetet påbörjat	
	Planen framtaget och är antagen eller väntar på antagandebeslut.	
<b>Medel:</b>	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 2020

Uppdaterad tidplan och status för framtagandet av åtgärdsplaner i december 2020. Respektive planer kommer att följas upp årligen och arbetas in den gemensamma uppföljningen av trafikstrategin. Uppföljningen av respektive åtgärdsplan redovisas i Bilagorna.

Planer	Framtagen <sup>20</sup>	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	Grön	Grön
Vägtrafikplan	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 2020 och bedöms antas i KF i feb 2021. En projektplan för vägtrafikplanen har påbörjats under 2020.

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

### Cykelplan

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

### Mobility managementplan

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

### Kollektivtrafikplan

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

<sup>20</sup> Med framtagen menas här att planen är färdig att skickas för politiskt beslut

### Parkeringsplan

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

- *Användning av bilar som laddas med bränsleceller eller solceller - Arbetet med laddinfrastruktur har påbörjats. Sker i samarbete med strategiska sektionen.*
- *Infartsparkering för cykel och bil - Planerad och finansierad till viss del. Återkommer varje år.*
- *Inventera behov av tillkommande cykelparkeringar vid stationer och centrum – Har inletts och kommer att slutföras år 2021, dock bara för stationer. Nya cykelparkeringar har byggts vid Huddinge station och kommer att byggas i Stuvsta*
- *Inventering av bilparkering i stationsnära lägen - Ej planerad och medel finns ej.*
- *Inventering av cykelparkering vid stationer och centrum – Har gjorts för stationer*
- *Parkeringsavgifter inkl. infartsparkeringar – Underlag och förarbete klart, genomförande av parkeringsavgifter allmän plats planeras ske 2021 i Stuvsta och Centrala Huddinge.*
- *Rutiner för flexibla parkeringstal – Startades upp 2020 och arbetet fortlöper under 2021.*
- *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 och 2020 har ett förslag till godstrafikplan arbetats fram och kommer bli antagen i KF februari 2021.

### Vägtrafikplan

Arbetet med att ta fram en vägtrafikplan har översiktligt påbörjats under 2019 och 2020. Arbetet kommer primärt ske under 2021. Personella och ekonomiska 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

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

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

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

Indikator	Utgångspunkt	Mätmetod	2020
<b>Andel cykelresor av arbetsresor</b>	5 % (år 2011) 3 % (år 2016)	Extra urval ur nationell RVU	Ingen mätning*
<b>Andel som är nöjda med vinterväghållningen på cykelbanorna</b>	28 % (2016)	NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år	17 % (2018) Nästa mätning 2022
<b>Andel som upplever trafiksäkerheten i kommunen som bra eller mycket bra som</b>	27 % (2016)	NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år	41 % (2018) Nästa mätning 2022
<b>Andel som är nöjda med tillgänglighet till cykelparkeringar vid busshållplatser och stationer</b>	29 % (2016)	NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år	32 % (2018)
<b>Beläggning på cykelparkering</b>	98% (2016)	Inventering	Ingen mätning år 2020
<b>Andel barn åk f-6 som cyklar på egen cykel till skolan</b>	16 % (2015) 16 % (2017) 20 % (2019)		27 %
<b>Antalet cyklister som passerar kommunens mätstationer</b>		Manuella räkningar. Från 2021 ersätts dessa av fasta mätpunkter på fler platser.	Se Figur 5 avsnitt 3.2 Antal cykelpassager/1000 invånare
<b>Antal skadade och förolyckade cyklister</b>		STRADA	Följs upp inom trafiksäkerhet år 2021

### Slutsatser och rekommendationer

En översyn av urvalet av indikatorer har gjorts och kommer att fortsätta under år 2021. Då kommer fasta mätstationer för året-runt-mätning av cykeltrafik vara uppsatta vilket kan användas som ett mått på cykelplanens måluppfyllelse. Årets manuella räkning av cyklister visar en ökning men detta kan vara antingen covid-19- effekt, vädereffekt eller en slumpmässig effekt.

I avsnitt 3.2.2 redovisas undersökningen ”Kritik på teknik” som visar att cykelandelen är lägre för Huddinge än för resten av landet. Vintercyklingen är också låg.

En uppföljning av resvaneundersökningen skulle enligt uppföljningsplanen göras år 2021. Pga situationen med Covid-19 så utgår denna eftersom resandemönstren har påverkats i stor utsträckning. Region Stockholm genomförde under 2019 en resvaneundersökning, se avsnitt 3.2.1. Denna visar att Huddinges invånare gör 5 procent av såväl samtliga resor som arbetsresor med cykel, vilket är i linje med de resvaneundersökning som tidigare gjorts inom Huddinge kommun.

Nöjdhet med cykelinfrastrukturen följs i Gatuenkäten men framförallt behöver infrastrukturen börja komma på plats för att nöjdheten ska öka hos Huddinges invånare. Beläggningen på cykelparkeringarna har mätts under flera år och är konstant hög på de stationsnära cykelparkeringarna i Huddinge och Stuvsta.

Fokus under kommande år behöver vara att bygga ut infrastruktur, framförallt cykelvägar och cykelparkeringar, för att öka resandet med cykel. Även förbättrade förhållanden för vintercykling är viktigt.



## Bilaga 2. Uppföljning av mobility managementplan

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

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

Mobility management används i detaljplanarbetet för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Konkret handlar det om att skapa goda förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafik inom program och detaljplaner, för att det ska vara enkelt att välja andra transportslag än bil. Genom flexibla parkeringstal finns möjligheten att reducera antalet bilparkeringar för bostäder och verksamheter som byggs i stationsnära lägen. I utbyte mot ett reducerat parkeringstal ska åtgärder som främjar hållbart resande erbjudas. Åtgärderna ska vara utformade så att de minskar behovet av bil. Bil- och cykelpooler eller erbjudande om kostnadsfria resor i kollektivtrafiken är några exempel. Under året har aktivt arbete med mobility managementåtgärder skett i detaljplanerna Låset, Lamellen och Österhagen i östra Huddinge, Odin, Fabriken och Förrådet, Hängbjörken, Sjödalsbacken och Tingshuset i mellersta Huddinge, inom samtliga planer i Björnkulla, Flemingsbergsdalen och centrala Flemingsberg, samt i Diametern, Lövdungen 2 och Vårby Udde i västra Huddinge. I flera planer som är i mycket tidigt skede diskuteras tillämpandet av flexibla parkeringstal.

För att säkerställa att hanteringen av flexibla parkeringstal sker på ett likvärdigt sätt uppdateras planbeskrivningsmall och avtalsmall med särskilda avsnitt för mobility management kontinuerligt. Under året har en mall tagits fram som visar vad som ska finnas med i en mobilitetsutredning. En reviderad information till byggaktörer om flexibla parkeringstal och mobilitet tas fram. Den uppdaterade informationen kommer att finnas på [huddinge.se](http://huddinge.se)

Arbetet med Säkra skolvägar har tilldelats medel från Energimyndigheten under 2019 och 2020 för att utveckla Huddinges koncept kring barns resande ytterligare. Ett av utfallen från projektet, som slutredovisas i december 2020, är att ett tydligare samarbete kring investeringar och planering med ökat fokus på barn och barns målpunkter har påbörjats.

Mobility management är ett kunskapsområde som är under utveckling. Under 2020 har omvärldsbevakning på flera områden genomförts. Några fokusområden har varit flexibla parkeringstal och uppföljningsverktyg samt temporära omvandlingar av gator för att skapa tillfälliga bilfria stråk, exempelvis genom sommargator. Omvärldsbevakning bidrar till att behålla en levande diskussion och utveckla kunskapen på mobilitetsområdet.

Tabell 1. Tabellen visar indikatorer som ska följas upp

Indikator	
<b>Antal projekt/planer med planuppdrag inom zon A, B och C</b>	Ange namn, antal bostäder, verksamheter, kontor, zon
<b>Antagna planer inom zon A, B och C</b>	redovisa i antal bostäder, verksamheter, kontor, samhällsservice, zon
<b>MM-åtgärder i exploateringsavtal i för året antagna detaljplaner</b>	Ange reduktion av p-tal i procent (bil), uppfyll cykel-p?, om MM-åtgärder har tillämpats, vilka och vilken zon?
<b>Uppföljning av genomförda MM-åtgärder</b>	Ange planer och MM-åtgärder, bilnehav

Tabell 2. Antal nystartade projekt 2020 som har beslut om planuppdrag

<b>Antal ny startade projekt 2020 som har beslut om planuppdrag</b>	
Inom zon A	Del av Generatoren 2,3 Södra Entrén - verksamheter kontor Udden 8 - 90 bostäder, verksamheter kontor, LSS-boende del av Medicinaren 5 Ronald McDonald - verksamheter patientboende
Inom zon B	Vårby udde - 2000 lägenheter, förskolor, en skola, kommersiella verksamheter och hotell Del av Regulatorn 1 OD - verksamheter ca 20 000 kvm BTA Hängbjörken, Asken - 260 bostäder, förskola Nytorp 4:7 - verksamheter LSS-boende 6 lägenheter Lamellen 1, 2 - 360 bostäder
Inom zon C	Diametern - 1 200 bostäder och verksamheter kontor, förskolor, skola Lövstastigen - 75 bostäder, verksamheter förskola, LSS-boende

Tabell 3. Antal antagna planer år 2020 inom 600 m, 1200 m respektive mer än 1200 m från spårstation

Antagna planer	
Inom zon A (600 m)	Balken 1, inga verksamheter/bostäder/etc
Inom zon B (1200 m)	Visättravallen 2, samhällsservice förskola
Inom zon C (>1200 m)	Utsäljeskolan, samhällsservice skola (tidigare överklagad)

Tabell 4. Antal planer som har mobilitetsåtgärder inskriva i exploateringsavtal och uppföljning av mobilitetsåtgärder

MM-åtgärder i exploateringsavtal i för året antagna detaljplaner
<b>Ej aktuella:</b> Mark- och genomförandeavtal förskola Högmora (gammal dp) Mark- och genomförandeavtal förskola Mellansjö (gammal dp) Nedanstående tas med:
Exploateringsavtal Visättravallens förskola - inga MM-åtgärder
Mark- och genomförandeavtal Utsäljeskolan - inga MM-åtgärder
Uppföljning av genomförda MM-åtgärder
Ej aktuellt i årets uppföljning

**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 fokus i arbetet kring samarbeten legat på att genomföra projektet Klimatsmarta skolresor. Det är en förlängning av arbetet med säkra skolvägar som under två år har tillskjutits medel från Energimyndigheten. Genom en kombination av trafiksäkerhetsåtgärder, förbättrade gång- och cykelvägar och kampanjer är hypotesen att resan kan påverkas innan den har börjat. Klimatsmarta skolresor har bidragit till en större samverkan över förvaltningsgränser och ett ökat samarbete mellan olika yrkeskompetenser. Det gäller främst samarbetet mellan Samhällsbyggnadsavdelningen och Barn- och utbildningsförvaltningen samt med bolaget Huddinge samhällsfastigheter. Utöver det, har samverkan mellan kommunikationsavdelningen och trafikplanerare på kommunstyrelsens förvaltning utvecklats ytterligare.

Under 2020 tilldelades Huddinge kommun ett hållbarhetspris från SHIFT i form av ett hedersomnämmande för det gedigna arbete som bedrivs kring säkra skolvägar.

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

Tabell 2. Tabellen visar indikatorer för att följa upp graden av samverkan inom ramen för Säkra skolvägar

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

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

Under 2020 minskade antalet skolor som har medverkat i aktiviteter inom ramen för Säkra skolvägar. Tabellen nedan visar skolor som deltog i en eller flera aktiviteter inom ramen för Säkra skolvägar 2019 och 2020.

Tabell 3. Tabellen visar vilka skolor som har medverkat i Säkra skolvägar 2019 och 2020

<i>Skola</i>	<i>Område</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
Annerstaskolan	Flemingsberg	X	
Kästaskolan	Flemingsberg	X	X
Visättraskolan	Flemingsberg	X	X
Källbrink	Fullersta	X	
Skapaskolan	Fullersta	X	X
Skogskällan	Fullersta	X	X
Stenmoskolan	Fullersta	X	X
Tomtbergaskolan/Kvarnbergsskolan	Fullersta	X	X
Glömstaskolan	Glömsta	X	X
Lindskolan	Glömsta		
Rosenhillskolan	Glömsta	X	
Vistaskolan	Glömsta	X	
Juringe friskola	Segeltorp		
Långsjöskolan	Segeltorp	X	
Segeltorpsskolan	Segeltorp	X	
Skansbergsskolan	Segeltorp	X	X
Balingsnässkolan	Sjödalen	X	X
Hörningsnässkolan	Sjödalen	X	X
Ängsnässkolan	Sjödalen	X	X
Mörtviksskolan	Skogås	X	X
Sjörtorpsskolan	Skogås	X	
Edboskolan	Skogås	X	X
Snättringeskolan	Snättringe	X	X
Utsäljeskolan	Snättringe	X	X
Kräplaskolan	Stuvsta	X	X
Kungsklippeskolan	Stuvsta	X	
Myrängsskolan	Stuvsta	X	
Solfagraskolan	Stuvsta	X	
Stenängsskolan	Stuvsta	X	
Trångsundskolan	Trångsund	X	X
Grindstuskolan	Vårby	X	X
Myrstugebergets friskola	Vårby		
Vårbackaskolan	Vårby	X	
Vårbyskolan	Vårby		
<b>Antal deltagande skolor</b>		31	18
<b>Totalt antal skolor</b>		35	35

## Deltagandet har minskat under pandemin

Att deltagandet i aktiviteter har minskat 2020 är särskilt tydligt genom att titta på trenden för deltagandet i Gå- och cyklatävlingen. Trenden är att deltagandet i tävlingen har minskat drastiskt de senaste åren.

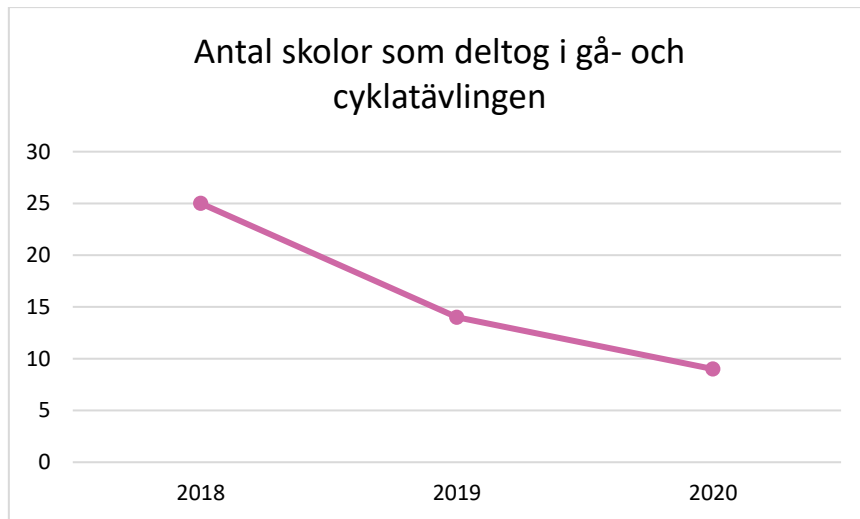


Diagram 12. Antal skolor som deltog i Gå- och cyklatävlingen 2018 - 2020

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

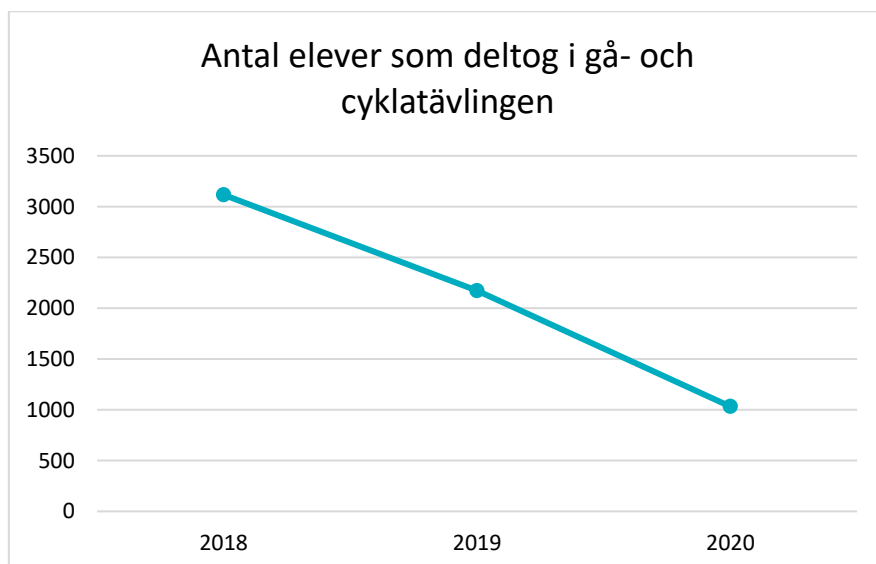


Diagram 2. Antal elever som deltog i Gå- och cyklatävlingen 2018 - 2020

Diagrammet visar antalet elever som deltog i gå- och cyklatävlingen 2018, 2019 och 2020.

### Andel barn som skjutsas med bil till skolan

Under 2020 genomfördes en resvaneundersökning för alla Huddinges skolor. Enkäten skickades ut till alla vårdnadshavare till barn i F-6 som är anslutna till Unikum, en skolplattform som används av Huddinges kommunala grundskolor. Ett separat mejl skickades till rektorerna på Huddinges fristående skolor. Enkäten bestod av både färdiga svarsalternativ och frisvarsfrågor. År 2020 inkom 2581 svar, 1631 fler svar än 2019. Svar inkom från totalt 35 olika skolor i kommunen.

Resultatet visar inte på någon förändring i hur stor andel av barnen i Huddinge som skjutsas med bil. År 2019 var andelen som skjutsade 22 procent och år 2020 var andelen 21 procent, vilket är en för liten förändring för att vara statistiskt säkerställd. Den pågående pandemin verkar inte ha påverkat andelen som skjutsas till skolan.

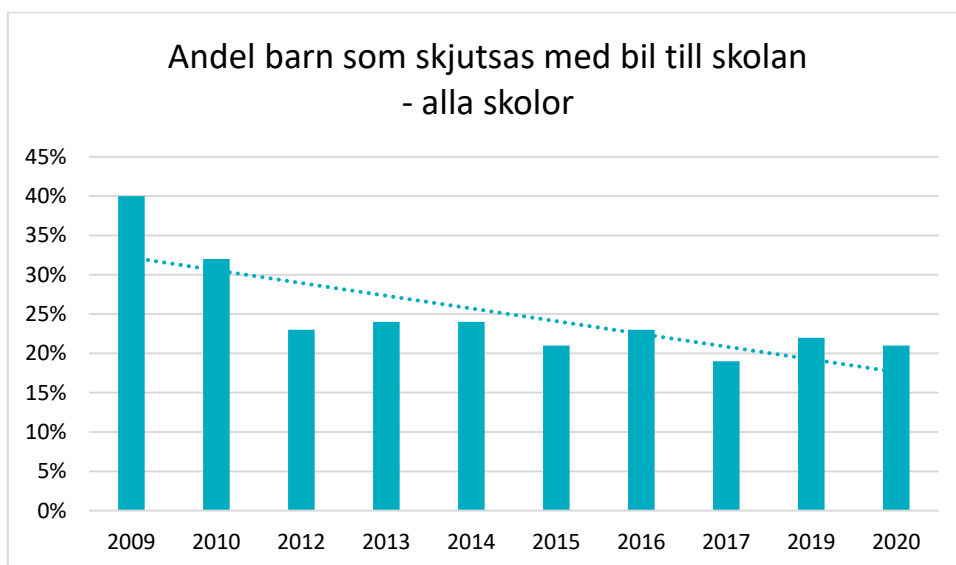


Diagram 3. Andel elever som skjutsas med bil 2009 - 2020

Diagrammet ovan visar andelen barn som skjutsas med bil till skolan sedan 2009, då mätningarna började.

När barnen tillfrågas hur de tar sig till skolan, fördelat på färdmedel svarar 74 procent att de går eller cyklar till skolan.

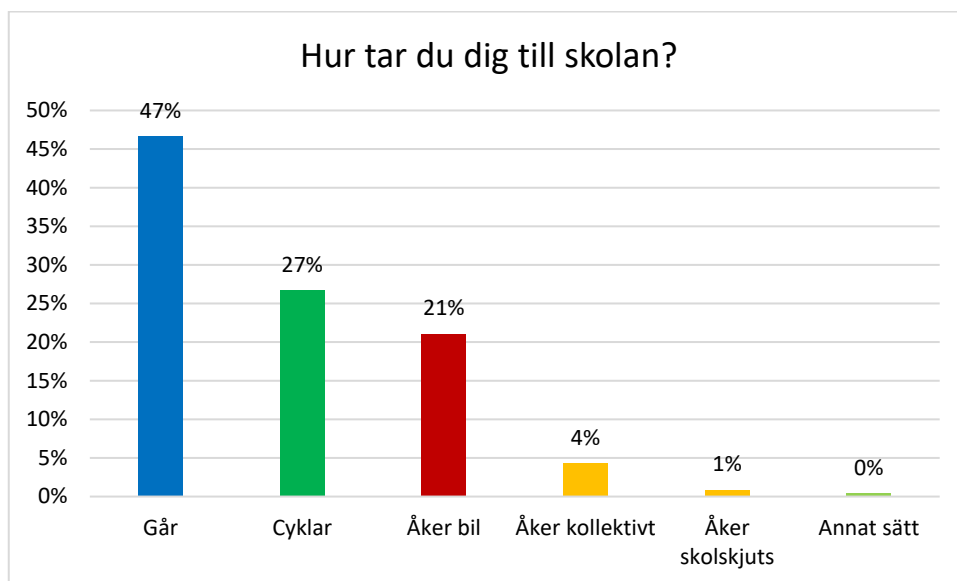


Diagram 4. Andel elever som reser till skolan med respektive trafikslag 2020

Diagrammet ovan visar att 47 procent av barnen går, 27 procent cyklar, 21 procent åker bil, fyra procent åker kollektivt och en procent åker skolskjuts.

Resultaten från resvaneundersökningarna visar att barn som har nära till skolan, går och cyklar i större utsträckning än barn som bor långt från skolan.

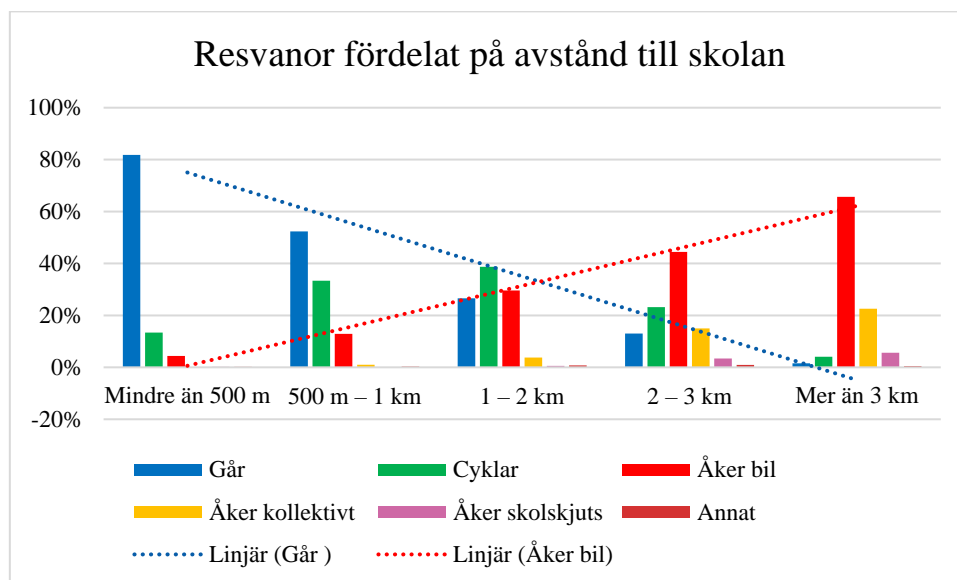


Diagram 5. Andel elever som reser till skolan med respektive trafikslag kopplat till avstånd till skolan

Diagrammet ovan visar att barn som bor 0-2 km från skolan går och cyklar i hög utsträckning, medan majoriteten av barnen som bor 2- 3 km eller mer än 3 km från skolan blir skjutsade med bil.

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



Inom ramen för Klimatsmarta skolresor har information och kampanjer genomförts med barn som målgrupp, i samverkan med skolor.

Tabell 4. Tabellen visar vilka aktiviteter som har genomförts 2020.

Indikator	Uppföljning	2020
<b>Genomförda aktiviteter</b>	Varje år  Genom lista med aktiviteter	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cykelskola med diplom (ny sedan 2019)</li> <li>2. Startpaket till förskoleklass</li> <li>3. Gå- och cyklatävling</li> <li>4. Informationsutskick</li> <li>5. Ny profil för säkra skolvägar</li> <li>6. Resvaneundersökning</li> </ol>

Tabellen ovan listar genomförda aktiviteter.

### 1. Cykelskola med diplom

Den nya aktiviteten *Cykelskola med diplom* har engagerat många skolor som inte tidigare har deltagit i andra aktiviteter. Totalt deltog ungefär 1700 barn i förskoleklass från 21 olika skolor, varav 17 kommunala och fyra friskolor, under 2019 och 2020 som cykelskolan genomfördes. Utvärderingen vittnar om att såväl elever som pedagoger är mycket nöjda med kursen.

Syftet med aktiviteten är att främja cykling samt att få en indikation på om eleverna kan cykla. Vidare syftar aktiviteten till att, på ett lekfullt sätt, undervisa i trafik kunskap, understryka vikten av hjälmanvändning och lära ut om användning av lyse. Efter cykelkursen har alla barn som deltog tilldelats ett diplom där kursens moment framgår.

Cykelkursen kommer inte att genomföras 2021 eftersom finansiering saknas för att försätta med cykelskolan.

### 2. Startpaket till förskoleklass

Alla barn som börjar skolan får ett så kallat startpaket som innehåller reflex, trafikrelaterat pyssel och information om hur man kan resa hållbart till skolan eller hur man startar ett gåtåg.

### 3. Gå- och cyklatävling

Gå och cyklatävlingen genomfördes som vanligt vecka 37–38 och pristagarna fick en videohälsning av kommunalrådet Nicholas Nikander.

### 4. Informationsutskick

Utskick med uppmaningar att gå och cykla eller lämna en bit ifrån sker löpande på skolor där trafiksituationen är problematisk.

## 5. Ny profil

Under året har en ny profil för säkra skolvägar tagits fram. Fem piktogram som speglar ledorden hälsa, glädje, klimat och samvaro.

Piktogrammen ser ut såhär:



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

## 6. Resvaneundersökning

En enkätundersökning som skickade till vårdnadshavarna via epost genomfördes. Se resultat under Mål B eller en mer djuplodad analys separat rapport.

## Slutsatser och rekommendationer

Arbetet med mobility management i samhällsbyggnadsprojekt har ytterligare implementerats under året. Vidare har ett stort arbete i utvecklandet av konceptet kring Säkra skolvägar genomförts. Strategier för hållbart resande och prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik har varit utgångspunkten i planeringen för Trafik- och landskapssektionen. Det är viktigt att perspektivet om beteendeförändrande åtgärder kommer in i ett mycket tidigt skede i projekten, redan i lokaliseringsskedet för vid ny exploatering. Mobilitetsåtgärder måste utformas efter förutsättningarna i respektive projekt. Implementeringen av mobility managementplanen bör även fortsatt löpa parallellt med implementeringen av parkeringsprogrammet.

I arbetet med Säkra skolvägar står Huddinge vi inför flera utmaningar. Trenden om ett dalande engagemang från skolornas sida måste vändas, samtidigt som finansiering från Energimyndigheten upphör.

Det behövs dels nya metoder för att involvera skolorna i arbetet med hållbart resande. Digitala verktyg, nya kontaktvägar och utveckling av strategier, tillsammans med skolorna, är några områden att arbeta vidare med för att öka deltagandet framöver.

Det är viktigt att använda med många olika kontaktvägar för att nå alla barn. I den senaste resvaneundersökningen finns tendenser till att svarsfrekvensen bland vårdnadshavare varierar mellan olika geografiska områden. Språkliga hinder, förtroende för offentliga institutioner eller andra sociala faktorer kan vara anledningar till att vissa vårdnadshavare inte har möjlighet eller viljan att delta i enkätundersökningar. Därför måste olika metoder tillämpas för att engagera brett och nå barn från olika bakgrunder.

En annan fråga är vilka skolor som kommunen ska fokusera på i arbetet med att minska skjutsningen. Ett enkelt svar vore att satsa mest på de skolor där andelen

som skjutsar med bil är högst. Bilinnehav är dock starkt kopplat till inkomstfaktorer och boendeform. Barn i områden med många småhus och inkomster över genomsnittet tenderar att skjutas i högre utsträckning än barn i områden med lägre inkomster där flerbostadshus dominerar. Avvägningar måste ske på jämlikhetsprinciper och ett ensidigt fokus på att, genom satsningar, omvända de som kör bil riskerar att förstärka en redan existerande ojämlikhet.

Ett angreppssätt baserat på mobility management bör genomsyra arbetet på Samhällsbyggnadsavdelningen. Idag finansieras många aktiviteter och initiativ från kommunens driftbudget. Arbetssätt för att kunna jobba mer fokuserat med frågorna inom ramen för investerings- och exploateringsprojekt bör utvecklas. Samverkansarbetet mellan trafikplanerare, som arbetar med Säkra skolvägar, och trafikingenjörer, som genomför trafiksäkerhetsåtgärder, är ett bra exempel på ett mer strategiskt arbetssätt. Samverkans effekterna kan komma att påverka resandet på sikt.

Årets resvaneundersökning, som riktades till skolelever och vårdnadshavare, visar på ett samband mellan avstånd till skolan och val av färdmedel. Samhällsbyggnadsavdelningen kan, genom planering, skapa förutsättningar för att det finns utbud av skolor nära bebyggelse, men det finns också andra faktorer som lagar och regler som påverkar barnens avstånd till skolan. Det fria skolvalet och avskaffad syskonförtur är två exempel. Huddinges bestämmelser kring närhetsprincipen vid fördelning av skolplatser, som inte ger det barn som bor närmst skolan förtur, bidrar också till ökade avstånd för elever som har gång- eller cykelavstånd till en skola.

Arbetet med hållbart resande skapar förståelse för hur sammankopplat samhället är. Planeringsprinciper, kampanjer och andra styrmedel skapar förutsättningar för att människor väljer att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Men för att omställning ska ske, krävs det att besluten på andra områden inom kommunen understödjer arbetet för att skapa ett mer energieffektivt transportsystem.

### **Sammanfattning**

Säkra skolvägar är fokus 2021. Utveckling av metoder som är mer anpassade efter resursmässiga förutsättningar för skolorna ska tas fram. Ökat fokus på digitalisering och mindre administration.

Former bör utvecklas för att MM-arbetet långsiktiga finansiering säkras och att åtgärder i större utsträckning finansieras inom ramen för exploateringsprojekt och investeringsprojekt.

## Bilaga 3. Uppföljning av parkeringsprogram

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

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

I detaljplaner som är lokaliserade i goda kollektivtrafiklägen, zon a och b enligt Huddinges parkeringsprogram, är utgångspunkten att parkering förläggs i garage. Detta gäller för cykel- och bilparkering. Det finns undantagsfall då markparkering för bil anläggs. Exempelvis för att skapa tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser, korttidsparkering som möjliggör angöring till specifika verksamheter eller då markförhållanden inte möjliggör att parkering under marknivå.

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

Markparkering som planeras på allmän plats i nya detaljplaner är begränsad till att fylla de mest nödvändiga behoven (tillgänglighetskrav, angöring och liknande).

Uppföljningen av målet sker genom att inventera antal markparkeringsplatser.

Indikator	2017
<b>Antal markparkeringsplatser inom 600 meters radie från goda kollektivtrafiklägen</b>	3 808 platser
<b>Antal markparkeringsplatser inom 1 200 meters radie från goda kollektivtrafiklägen</b>	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.*

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

Bil- och cykelpooler eller erbjudande om kostnadsfria resor i kollektivtrafiken är några exempel. Under året har aktivt arbete med mobility managementåtgärder skett i detaljplanerna Låset, Lamellen och Österhagen i östra Huddinge, Odin, Fabriken och Förrådet, Hängbjörken, Sjödalsbacken och Tingshuset i mellersta Huddinge, inom samtliga planer i Björnkulla, Flemingsbergsdalen och centrala Flemingsberg, samt i Diametern, Lövdungen 2 och Vårby Udde i västra Huddinge. I flera planer som är i mycket tidigt skede diskuteras tillämpandet av flexibla parkeringstal.

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

I Huddinge centrum har antalet cykelparkeringar vid stationen byggts ut under året. Flera cykelparkeringar planeras att utökas under det kommande året.

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

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

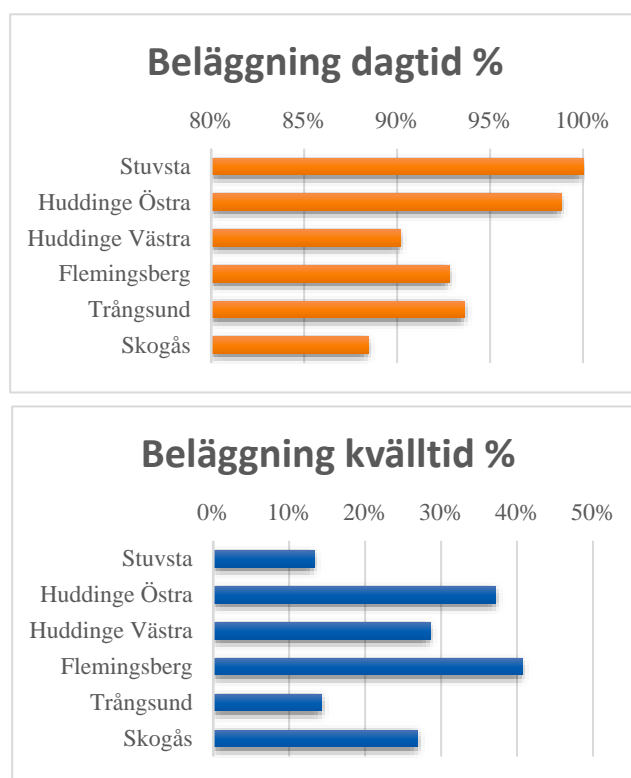
I nybyggnadsprojekt i goda kollektivtrafiklägen är det ofta stor konkurrens om marken. I dessa lägen finns det skäl att ha en mer marknadsmässig kostnad för parkering för att efterfrågan inte ska bli konstlat hög. Att avgiftsbelägga parkering är ett sätt att påverka efterfrågan på parkeringsplatser och är en åtgärd som används i arbetet med mobility management och flexibla p-tal vid nybyggnation.

Indikator	Utgångspunkt	2017
<b>Andel nybyggda bostäder och verksamheter där hela</b>	0	0

**parkeringskostnaden frikopplas från hyran**

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

Beläggingsgrad har inventerats på infartsparkeringar för cykel år 2018 för bil genomfördes inventering år 2018 och 2019. Under året har flera cykelparkeringar i Huddinge C utökats för att möta efterfrågan och behovet av cykelplatser i detta område. Inventeringarna visade att beläggingsgraden på infartsparkeringarna är hög under dagtid och acceptabel under nattid. Diagrammen nedan visar resultaten från 2019 års inventering av beläggingsgraden.



Efter inventeringen konstaterades att vissa av infartsparkeringarna används som boendeparkeringar. Dessa parkeringar har därefter reglerats på sätt som gör att parkeringen frigörs för pendlare. Justering av regleringen på flera infartsparkeringar pågår.

Indikator	Utgångspunkt	2017
<b>Beläggning på cykelparkering vid centrum och övriga målpunkter</b>	-	Ingen inventering 2017
<b>Beläggning på besöksparkering för bil</b>	-	Ingen inventering 2017

## Slutsatser och rekommendationer

I planeringsprojekt är utgångspunkten att parkering för cykel och bil förläggs i garage. Markparkering som planeras på allmän plats i nya detaljplaner är begränsad till att fylla de mest nödvändiga behoven (tillgänglighetskrav, angöring och liknande).

Mobility management-åtgärder och flexibla parkeringstal är viktiga verktyg i planeringsprojekt och påverkar parkeringslösningar i hög grad. Konkret har arbetet med flexibla parkeringstal och MM-åtgärder påverkat parkeringsytorna för cykel i hög utsträckning. Arbetet med MM har lett till att större fokus läggs på cykelplatsernas kvaliteter, de ges större utrymmen samt att andra utrymmen anpassas efter cykeln. Huddinges arbete med MM och hållbart resande har börjat etablera sig inom branschen och anses ligga i framkant i flera frågor kopplat till hållbart resande.

Pendlarparkering är framförallt ett sätt för att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv – för både cyklister och bilister. I Huddinge centrum har antalet cykelparkeringar vid stationen byggts ut under året. Flera cykelparkeringar planeras att utökas under det kommande året. Regleringen för bilplatserna på kommunens infartsparkeringar har justerats för att dessa ska fungera för pendlare som fortsätter vidare med kollektivtrafiken. Det innebär att taxa och tider för tillåten parkering har justerats så att parkeringsplatserna inte nyttjas som boendeparkering.

Under 2020 har arbetet med handlingsplan för parkering fortlöpt. Handlingsplanen kommer bland annat utveckla konceptet flexibla parkeringstal, utreda reduktionssatser för flexibla parkeringstal, ta fram riktlinjer och strategi för laddinfrastruktur samt infartsparkeringar.

## Bilaga 4. Uppföljning av kollektivtrafikplanen

Indikator	Utgångspunkt	Mätmetod	2020
<b>Övergripande mål: Andelen kollektivtrafikresor ska öka</b>			
<b>Andel resor med kollektivtrafik</b>	24% (2011)	Resvaneundersökning	27 % (RVU Region Sthlm, 2019)*
<b>Antal resor med kollektivtrafik per invånare</b>	219 resor/invånare (2018)	Uppmätta resor (Miljöbarometer Huddinge kommun)	232 resor/invånare (2019)**
<b>Strategi: Planera utifrån stationsnärhetsprincipen</b>			
<b>Andel boende och arbetande inom 1200 meter från spärstation</b>	71% (2012) boende 73% (2015) arbetande	Rapport Spacescape, se xx. Senaste rapport 2018, nästa rapport xx	69% (2018) boende *** 68% (2018) arbetande
<b>Strategi: Öka andelen hållplatsnära boenden</b>			
<b>Andel invånare som har max 500 meter i gångavstånd till kollektivtrafikhållplats med turtäthet på minst 20 minuter i rusningstid</b>	83% (2009)	Miljöprogram 2017-2021, Huddinge kommun. Senaste mätning 2018. Nästa mätning planeras under år 2021.	84% (2018).
<b>Strategi: Planera utifrån ett stamnät för kollektivtrafik</b>			
<b>Tidhållning, nöjdhet, pendeltåg</b>	41% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	54%(2019) ****
<b>Tidhållning, nöjdhet, buss</b>	66% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	63%(2019) ****
<b>Turtäthet, nöjdhet, pendeltåg</b>	61%(2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	64% (2019) ****
<b>Turtäthet, nöjdhet, buss</b>	67% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	67% (2019) ****
<b>Framkomlig kollektivtrafik</b>	Mått för att följa upp framkomligheten för kollektivtrafiken behöver tas fram. Dialog pågår med Trafikförvaltningen.		Se slutsatser och kommentarer
<b>Skapa förutsättningar för en tillgänglig och jämlik kollektivtrafik</b>			
<b>Trygg kvällar ensam</b>	72% (2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	72%(2019) ****
<b>Trygg till/från hållplats</b>	66%(2018)	Årsrapport, Upplevd kvalitet. SL och Waxholmsbolaget. 2019	65% (2019) ****
<b>Realtidsinformation</b>	-	-	-
<b>Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser</b>	79% (2017)	Utdrag ur ISYmap, varje år	82% (resultat från 2019)
<b>Väderydd</b>	-	-	-

\*RVU 2019. Region Stockholm. Se kapitel 3.1. Skillnaden mellan andelen kollektivresor kan troligen inte förklaras med ett förändrat faktiskt färdmedelsval, utan förklaras troligen i metodval.



\*\* Måttet på antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet är en ny indikator i uppföljningen. Den tas fram årligen i Miljöbarometern. Det är främst pendeltågsresenärer som ökar. Måttet är dock inte ställt i relation till det totala resandet.

\*\*\* Se kapitel 4.1.1. i huvudrapporten

\*\*\*\* Upplevd kvalitet 2019. Årsrapport. SL och Waxholmsbolaget.

## **Slutsatser och rekommendationer**

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

Den senaste uppföljningen gjordes år 2017. En översyn av urval av indikatorer har gjorts och kommer att fortsätta under år 2021. En indikator för att följa upp framkomlighet behöver tas fram.

### ***Andelen kollektivtrafikresor ska öka***

Resultatet vad gäller andelen resor med kollektivtrafik går inte att jämföra med tidigare år, då dels mätmetoderna är olika samt att svarsunderlaget från Huddinge är väldigt låg. Skillnaden kan troligen inte förklaras med ett förändrat faktiskt färdmedelsval utan förklaras troligen med metodval. Resultatet indikerar dock inte på en minskning av andelen, men kanske inte heller nödvändigtvis en ökning.

Under år 2020 har kollektivtrafikens andel påverkats på grund av Covid-19 med rekommendationer och restriktioner att undvika kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken kommer att behöva arbeta med att fortsatt behålla sin tidigare marknadsandel. Se kapitel 3.2.1.

Den övergripande långsiktiga planeringsambition för kollektivtrafiken kvarstår.

### ***Planera utifrån stationsnärhetsprincipen***

Andelen stationsnära boende ökar, även om andelen är lägre än första mätåret. Detta på grund av hög inflyttning i omvandlingsområden. 89% av de planerade bostäderna ligger i de primära förtättnings- och utbyggnadsområdena.

### ***Öka andelen hållplatsnära boenden***

Ingen uppföljning under har gjorts under de senaste två åren, då de tidigare årliga mätningarna visat på en långsamtgående positiv utveckling. Nästa uppföljning planeras till år 2021.

### ***Planera utifrån ett stamnät för kollektivtrafiken***

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

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

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

Under 2021, i samband med revidering av Huddinges översiktsplan samt påbörjat arbete med Vägtrafikplan, kan det bli aktuellt att se över kollektivtrafikplanens utpekade stamnät för kollektivtrafik.

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

Arbetet med planering av Spårväg syd inleddes under år 2020.

#### Trimningsåtgärder Stombuss 172 och stombuss 173

Inom ramen för ”handlingsplan stombuss 2017-2021”, som är en överenskommelse mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad, har ett antal trimningsåtgärder genomförts med syfte att skapa bättre förutsättningar för busstrafiken med kortare restider och bättre regularitet som följd. Exempel på åtgärder är nya busskörfält, ökad parkeringsövervakning, justering av signalprioritering i korsningar mfl. Under våren 2020 presenterades en uppföljning av åtgärderna:

Den sammanlagda restidsförkortningen i båda körriktningarna (fram och tillbaka) är drygt fyra och en halv minut på morgonen och sex och en halv minut på eftermiddagen.

Den sammanlagda restidsförkortningen för linje 173 i båda körriktningarna (fram och tillbaka) är drygt sex minuter. En åtgärd som gett större genomslag är omläggningen av körväg på sträckan mellan Skärholmen och Jägerhorns väg. För båda linjerna har även reserverade körfält gett restidsförbättringar, om det tidigare varit köbildning på sträckan. Effekterna av enskilda punktåtgärder är svåra att fånga upp.

#### ***Skapa förutsättningar för en tillgänglig och jämlik kollektivtrafik***

Nöjdheten följs upp i Trafikförvaltningen, Region Stockholms

Totalt sett var 80% av resenärerna nöjda med sin upplevelse av kollektivtrafiken under 2019, vilket är samma nivå som året innan. För pendeltågslinjerna har nöjdheten förbättrats jämfört med 2018. Upplevelsen av tidhållningen har förbättrats. För busstrafiken är det framförallt tidhållningen och turtätheten som påverkar resenärernas nöjdhet mest. Andelen kommunala busshållplatser som är tillgänglighetsanpassade har ökat.

Trängsel och trygghet har relativt svaga nöjdhetsomdömen och behöver fortsatt förbättras. Drygt var fjärde kvinna som reser med tunnelbana eller pendeltåg ger ett mycket svagt omdöme.

## Bilaga 5. Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen

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

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

Uppföljningen är inte komplett för 2020. Ett fåtal mätningar har gjorts där måttresultat finns. För övriga indikatorer redovisas senaste redovisade resultatet.

Övergripande mål	Utgångspunkt	2017
<b>50 procent färre dödade och allvarligt skadade mellan år 2017 och 2030.</b>	5 (år 2017)	5 (nästa mätning 2022)
<b>25 procent färre måttligt och lindrigt skadade mellan år 2017 och 2030.</b>	199 (år 2017)	199 (nästa mätning 2022)
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2017</i>
<b>Andel som upplever trafiksäkerheten i kommunen som bra eller mycket bra som:</b>		
- fotgängare	52 % (2016)	Nästa mätning oklart (Gatuenkäten, MBF)
- cyklist	37 % (2016)	Nästa mätning oklart (Gatuenkäten, MBF)
- bilist	64 % (2016)	Nästa mätning oklart (Gatuenkäten, MBF)

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2017
<b>Huddinge ska uppnå ”god kvalitet” enligt Trafikverkets bedömning av kommuners kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelbanor.</b>	Mindre god kvalitet (2016)	Nästa mätning oklart (Trafikverkets enkätundersökning, MBF)
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2017</i>

<b>Jämnhetsmätning på huvudecykelstråk och viktiga gångstråk och ytor runt utpekade målpunkter enligt gångplanen. Mätningen kan så småningom utvidgas till att innefatta lokala cykelstråk och övriga gångstråk.</b>	-	Mätning genomförd
<b>Rutin och krav för vinterväghållning, se indikatorer i cykelplanen.</b>	Se Bilaga 1	Se Bilaga 1
<b>NKI (Nöjd kund index) vinterunderhåll.</b>	40 (2016)	Nästa mätning oklart (Gatuenkäten, MBF)
<b>NKI (Nöjd kund index) beläggning.</b>	45 (2016)	Nästa mätning oklart (Gatuenkäten, MBF)

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2019
<b>Minst 85 procent av gång- och cykelpassagera på huvudvägnätet ska ha säker eller delvis säker standard.</b>	74 % (2016)	73 %
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2017</i>
<b>Antal åtgärdade gång- och cykelpassager under året.</b>	-	14
<b>Antal nybyggda gång- och cykelpassager. Alla ska ha minst delvis säker standard.</b>	-	9

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2017
<b>85 procent av trafiken får inte köra fortare än gällande hastighetsgräns på hälften av kommunens huvudvägar (50 %)</b>	10 % (2016)	Nästa mätning 2021
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2017</i>
<b>Antal fordon som används av kommunens personal eller som är upphandlad för kommunala tjänster och är försedda med hastighetslås. Målet är att alla</b>	0 (2017)	0

<b>fordon ska vara försedda med hastighetslås.</b>		
<b>Samarbete ska ske med polis och Trygghets- och säkerhetssektionen angående hastighetsövervakning (antal möten)</b>	-	0 möte 2020 (Polisen är inte längre med i samordningsmötena. Dock sker samordningsmöten med ToS)

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2020
<b>Färre än 15 procent av barnen ska åka bil hela vägen till skolan.</b>	23 % (2015)	21 %
<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>2020</i>
<b>Andel målpunkter för barn där närområdet är inventerat och åtgärdat med avseende på trafiksäkerhet.</b>	0 % (2016)	2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden inom kommunen (med utgångspunkt från trafiksäkerhetsplanens handlingsplan) detaljstuderas i avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet.

Inriktningsmål	Utgångspunkt	2020
<b>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.</b>	0 % (2016)	2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden inom kommunen (med utgångspunkt från trafiksäkerhetsplanens handlingsplan) detaljstuderas i avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet. 2020
<b>Aktivt samarbete ska ske med SÄF och pensionärsorganisationer angående trafiksäkerhet (antal möten).</b>	-	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. Under 2020 startades det systematiska trafiksäkerhetsarbetet upp vilket innebär att två områden (Vårby C och Kvarnbergspan) inom kommunen detaljstuderas i avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet, med fokus barn och äldre. Dessa blir sedan inspel till handlingsplanerna gällande investeringar för såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet. Samma systematik kommer fortsätta under kommande år, där nya områden kommer åtgärdas (Nytorp och Västra Skogås) avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn och äldre.

Utöver 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, dvs 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 2021.

## 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	2020
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	2020
Internkontroll – om detaljplaner följer gångplanens intentioner	-	IK trafikstrategi, varje år	Delvis – läs rapport IK trafikstrategi

### Attraktivitet och trygghet

Indikator	Utgångspunkt	Mätmetod	2020
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) Nästa mätning obestämt
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

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>2020</i>
Andel boende och arbetande inom 600 meter från spärstation	39 resp 42 % (2015)	Följs upp via trafikstrategin	38 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	59 % (resultat från 2019)
Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser	79 % (2017)	Utdrag ur ISYmap, varje år	82 % (resultat från 2019)

## Drift och underhåll

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>2020</i>
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 kommunal)	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 kommunal)	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 kommunal)	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 kommunal)	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

<i>Indikator</i>	<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mätmetod</i>	<i>2017</i>
------------------	---------------------	-----------------	-------------



<b>Andel som under det senaste året har nåtts av information eller sett någon kampanj i Huddinge kommun som handlar om gångtrafik (följs även upp på kön, ålder och kommunal)</b>	18 % (2016)	NKI gator och trafik (gatuenkäten), MBF, vartannat år	17 % (2018) Nästa mätning 2022
---	----------------	---	-----------------------------------

## Slutsatser och rekommendationer

Det är svårt att dra slutsatser kring gångtrafikens utveckling på grund av avsaknad av mätningar under 2020. Generellt saknas kommunen tillräckligt pålitliga mätmetoder som fångar gångtrafikens utveckling. Dock kan kvalificerade bedömningar göras. Följande slutsatser och rekommendationer dras kring gångtrafikens utveckling och fortsatt arbete med gångåtgärder;

- **Ökat fokus på tillgänglighet till park och natur** - bedömningen är att gångresandet har fått en annan större betydelse som transportmedel p g a covid-10, framförallt som aktivitet (frisk luft, promenader). Ett tecken på detta kan vara den ökade efterfrågan på sittplatser i parker och bättre gångvägar till kommunens elljusspår som har ökat under året. Prioriteringar under kommande år kan vara att satsa på gångåtgärder som förbättrar tillgängligheten till kommunens natur- och parkområden. Det kan också ha skett en överflytt från kollektivtrafikresandet till gångresandet i de korta resorna, t ex till centrum och service. Dock är de långvariga effekterna svåra att bedöma i dagsläget.
- **Ökat fokus på trygghet** - I MoB pekas trygghet i offentlig miljö ut som prioriterade åtaganden. I tidigare mätningar framgår att tryggheten bland människor minskar. Det finns alltså starka önskemål om att fortsätta jobba med att jobba med belysning, överblickbarhet, orienterbarhet m m som ett sätt att öka tryggheten hos människorna. Detta borde också kunna synliggöras i prioritering av kommande gångåtgärder, och synkas med ToLs belysningspott, samt driftens arbeten exv med slyröjning
- **Tillgänglighetsanpassning vid drift- och underhållsåtgärder** - Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser och GCM-passager ökar i kommunen. Detta beror på att alla ny- och ombyggda GCM-passager och busshållplatser ska byggas tillgänglighetsanpassat enligt kommunens typritningar, oavsett om det är en enskild åtgärd eller ingår i en del av ett större projekt. Dock kan kommunen bli bättre på att ställa krav på när andra gör ombyggnationer som påverkar kommunens GCM-passager eller busshållplatser, t ex när driften eller ledningsägare gör åtgärder som påverkar GCM-passagera. Dessa bör då återställas till en tillgänglighetsanpassad standard. Dock saknas idag tydligt arbetssätt kring ansvar för att återställa till en förbättrad standard – är det ToL som ansvarar eller den aktören som påverkar anläggningen?
- **Uppföljning av vintervägsavtalet** - tidigare undersökningar visar även att färre är nöjda med vinterväghållning och renhållning av våra gångmiljöer. Detta har stor inverkan på trafiksäkerhet samt tryggheten hos gångtrafikanterna. Under 2020 har kommunen handlat upp ett nytt

vinterunderhållsavtal vilket kan påverka kvaliteten på den framtida driften av gångvägnätet. MBF bör aktivt följa upp detta avtal för att säkerställa kvaliteten på vinterväghållningen.

- **Extra marknadsföring för gångvägvisning och pop-up-torg:** Under 2021 planeras en pop-up plats vid Fullersta torg samt pilotprojekt gångvägvisning i centrala Huddinge. En aktivitet/kampanj kopplat till dessa åtgärder skulle vara ett sätt att lyfta gångtrafiken ytterligare.