

# Planering för hållbart resande i exploateringsområden med stöd av TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad)



*Flågelperspektiv över en del av bebyggelsen vid Vistabergs allé. SMÅA/Södergruppen*

## Pilotstudie för Vistabergs allé i Huddinge kommun



Oktober 2005

## Medverkande

- Beställare:** Sveriges kommuner och landsting, Sari Wallberg  
Vägverket, Mathias Wärnhjelm
- Arbetsgruppen - Vistaberg:** Lena Fyrvald, miljöingenjör, Huddinge kommun  
Inger Forsberg, exploateringsingenjör, Huddinge kommun  
Lotta Berggren, trafikplanerare, Huddinge kommun  
Nina Åhman, planarkitekt, Huddinge kommun  
Anneli Runefelt, bygglovshandläggare, Huddinge kommun
- Referensgrupp:** Jesper Johansson, Länsstyrelsen i Stockholm  
Astrid Rahlén, Vägverket Region Stockholm  
Maria Tuveesson, Samverkan för hållbart resande  
Johanna Pettersson, Huddinge kommun  
Johanna Kirudd, Huddinge kommun  
Jarl Östlund, Huddinge kommun
- Projektgrupp:** Lena Fyrvald, Huddinge kommun (Projektledare)  
Inger Forsberg, Huddinge kommun  
Lotta Berggren, Huddinge kommun  
Ninnie Gustafsson, Samverkan för hållbart resande (Projektkoordinator)  
Jon Hansson, Vägverket konsult
- Projektledare:** Ninnie Gustafsson, Samverkan för hållbart resande
- Konsult:**  **Konsult**  
Jon Hansson (Uppdragsansvarig)  
Stefan Eskilsson (inventering)

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	4
Inledning och bakgrund .....	4
Syfte .....	5
Projektets organisation.....	5
Metod .....	6
Arbetsgång .....	7
Planeringen av Vistabergs trafiksystem .....	8
Nulägesanalys av trafiknät .....	11
Gångtrafiknätet.....	11
Cykelnätet .....	19
Kollektivtrafik .....	27
Övriga förutsättningar för hållbart resande .....	32
Slutsatser och rekommendationer.....	36

- Bilaga 1 Underlag för diskussion om indikatorer för ett hållbart gångtrafiknät
- Bilaga 2 Underlag för diskussion om indikatorer för ett hållbart cykeltrafiknät
- Bilaga 3 Underlag för diskussion om indikatorer för ett hållbart kollektivtrafiknät

## Sammanfattning

Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting har i sitt arbete med revision av TRAST; Trafik för en Attraktiv Stad, utgåva 1, bidragit till detta projekt för att få in exempel på tillämpningen av TRAST. Projektet syftar till att ta fram förslag på lämpliga indikatorer från TRAST som kan underlätta planeringen för ett hållbart resande (t.ex. gång, cykel och kollektivtrafik) i samband med planeringen av exploateringsområden. Projektet har utgått från ett exploateringsområde, Vistabergs allé, i Huddinge kommun.

Projektet har bedrivits under våren 2005. Flertalet indikatorer från TRAST-underlag har diskuterats och därefter har projektgruppen föreslagit några viktiga indikatorer för gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet. Trafiknäten har sedan inventerats och en nulägesbeskrivning, samt analys av nuläget har gjorts. Även andra förutsättningar som påverkar resandet som t.ex. bilpool, säkra skolvägar, kommunala policydokument samt hur byggbolagen kan involveras har tagits upp.

Med hjälp av TRAST-indikatorer har projektgruppen konstaterat att Vistabergs allé har goda förutsättningar för gång och cykeltrafik då många av de viktiga målpunkterna ligger inom gång- och cykelavstånd. Däremot är den planerade kollektivtrafiken inte konkurrenskraftig gentemot biltrafiken. Projektgruppen anser att planering med stöd av TRAST-indikatorer är ett bra verktyg för att prioritera ett hållbart resande.

Andra slutsatser av projektarbetet är att planeringen i exploateringsområden påverkas i hög grad av kommunens övergripande dokument och policys, samt att det är viktigt att titta på vilka viktiga målpunkter som finns både inom och utanför planområdet och därefter planera för hur gång, cykel och kollektivtrafiknätet ska ordnas för att kunna vara konkurrenskraftiga gentemot biltrafiken.

Bland de indikatorer som diskuterats i projektarbetet har följande bedömts ha hög prioritet vid planeringen av ett nytt exploateringsområde för att öka konkurrenskraften för de hållbara trafiknäten:

### Indikatorer

- Andel viktiga målpunkter som kan nås med gång/cykel/kollektivtrafik
- Andel av planerade bostäder som har max 400 m till service via gång- och cykelvägnätet
- Genhetsknot (trafiknätets längd/fågelvägens längd) för gång och cykel till viktiga målpunkter
- Antal trafikbarriärer till viktiga målpunkter
- Andel av planerat gång- och cykelnät med blandtrafik där hastighet för bilar är < 30 km
- Andel av planerat cykelnät som är separerade ifrån gångtrafiknät
- Andel av planerat gång- och cykelvägar som ligger nära bostadsbebyggelse och har god belysning
- Restidskvot; cykel/bil, kollektivtrafik/bil
- Antal säkra cykelparkeringar som planeras in
- Andel av planerad bebyggelse som har < 400 m till närmaste hållplats

Ovanstående TRAST indikatorer för hållbart resande kommer nu att användas för nya planområden i Huddinge kommun.

## Inledning och bakgrund

När man väljer boende så ingår att ta ställning till hur man ska genomföra sina resor. Det finns flera parametrar som bidrar till hur vi väljer att resa, det vill säga hur ofta och med vilka färdmedel. Förutsättningarna hos individerna, som t.ex. inkomst, ålder, familjeförhållanden, resbehov, rörelseförmåga, samt utbudet av trafiknät och deras beskaffenhet har betydelse i valet av färdmedel.

För att stimulera till ett hållbart resande i exploateringsområden måste alternativa färd sätt till bilresandet presenteras i ett tidigt skede då man som hus-/lägenhetsspekulant skapar sig en uppfattning om boendet, omgivningarna, avstånd till olika typer av service etc. Nyinflyttande har stor öppenhet att förändra sina resvanor. Kommunerna och kollektivtrafikbolagen har här ett stort ansvar att ge trafiknäten de förutsättningar som krävs för att stimulera ett hållbart resande.

Vägverket (VV) och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) avser att ta fram en utgåva 2 av Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST). Till det arbetet vill VV och SKL få in exempel på hur kommuner har tillämpat TRAST och man har därför beviljat bidrag till ett antal projekt i olika kommuner. Huddinge kommun sökte och fick bidrag för att titta på hur man kan använda TRAST-indikatorer i exploateringsområden.

## Syfte

Syftet med detta projekt är att ta fram förslag på lämpliga indikatorer från TRAST<sup>1</sup> som kan underlätta för ett hållbart resande i samband med planeringen av exploateringsområden.

## Projektets organisation

Projektet har bedrivits i delar av befintlig arbetsgrupp för exploateringsområdet Vistaberg i Huddinge kommun. Till projektet har en referensgrupp knutits bestående av representanter från Vägverket, Länsstyrelsen, ”Samverkan för Hållbart Resande” (kommuner och regionala organisationer i Stockholms län) samt Huddinge kommun.

Projektet är förankrat i Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp i Huddinge kommun.

Övriga aktörer som har en viktig roll är Storstockholms lokaltrafik (SL) och byggbolagen Småa, Borohus, NCC och Götenehus. Dessa har informerats om projektet.

Projektet är finansierat av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting.

---

<sup>1</sup> **Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)** innehåller handbok och en underlagsdel, skrivet av Boverket, SKL (Sveriges Kommuner och Landsting), Vägverket och Banverket.

## Metod

### **Utgångspunkter och arbetsprocess**

Uttrycket ”hållbart resande” används i den här rapporten enligt definition i Infrastrukturpropositionen (2001/02:20) som ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet i personbil.

Projektet har utgått från ett exploateringsområde, Vistabergs allé, i Huddinge kommun. Områdets lokalisering är en följd av kommunens strategi att förtäta kring befintlig service och infrastruktur. Projektet har kommit in i ett relativt sent skede i planarbetet då vägdragningar och husplaceringar i det närmaste är beslutade.

Projektet har tittat på hur trafiknäten är utformade (gång-, cykel- och kollektivtrafik). Utgångspunkten är att beskriva respektive trafiknät inom de reseavstånd där de har störst potential som färdalternativ till bilen.

Arbetet i projektgruppen bestod av följande steg:

- 1 – Val av målpunkter
- 2 – Val av lämpliga indikatorer
- 3 – Fältinventering
- 4 – Nulägesbeskrivning
- 5 – Analys av nuläget (styrkor, svagheter och möjligheter)

### **Avgränsningar**

I projektet studeras gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet. För biltrafiken studeras endast förutsättningen för bilpool.

För att kunna planera för ett hållbart resande så är en resvaneundersökning en viktig förutsättning för att kunna beskriva nuläget om hur man inom ett specifikt område reser och varför man reser på det sätt man gör där. Projektet har inte haft tillgång till någon resvaneundersökning som berör det aktuella området. Den kunskap om hur resandet ser ut baseras på projektgruppens samlade erfarenhet om de lokala förhållandena.

I TRAST-handboken beskrivs en arbetsprocess enligt; nulägesbeskrivning, alternativ och analys, val av alternativ och åtgärdsplanering. Dessa fyra steg stäms kontinuerligt av mot de mål som man satt upp och förankras även politiskt. I det här projektet begränsas arbetet till att ge förslag på vilka indikatorer som är lämpliga i nulägesbeskrivningen, där styrkor, svagheter och möjligheter beskrivs. Detta utgör sedan ett bra underlag för analyser av olika åtgärdsalternativ, val av åtgärdsalternativ samt åtgärdsplanering.

I framtagandet av indikatorer har TRAST-underlag utgåva 1 använts. Utgångspunkten har varit kapitel 7, Nät. Men kompletteringar har gjorts utifrån kap. 2 – Resbehov, kap. 3 – Tillgänglighet och kap. 5 – Trafiksäkerhet.

De kapitel- och sidhänvisningar som görs avser TRAST-underlag utgåva 1.

## Arbetsgång

Arbetet i projektgruppen bedrevs under våren 2005. Arbetsgången kan beskrivas enligt nedanstående fyra steg:

### Steg 1 - Beskrivning av omgivningen med viktiga målpunkter

Vistabergs allé ligger relativt nära Huddinge centrum med ett stort serviceutbud, arbetsplatser samt bussterminal och pendeltågstation. Området ligger även nära Flemingsberg med Hud-dinge sjukhus och Södertörns högskola, samt pendeltåg och fjärrtåg. Kungens kurva är också en stor målpunkt och arbetsplats som ligger i områdets närhet.

Gång- och cykelvägnätet är förhållandevis väl utbyggt i Vistabergs närområde. Tillgängligheten till både pendeltåg och fjärrtåg är förhållandevis god med tanke på närheten till Huddinge centrum och Flemingsberg. Närmaste tunnelbanestation är Masmö (röd linje), som ligger ca 5 km från området. Närmaste tunnelbanestation för grön linje är Hagsätra, som ligger ca 6 km gångväg från området. Tillgängligheten till busstrafiknätet är idag låg då närmaste busshållplats ligger ca 1 km gångavstånd från delar av det planerade området. Tillgängligheten med bil till och från området är god då man enkelt tar sig till E4/E20 och Lv 226 (Huddingevägen).

I arbetsgruppen studerades Vistabergs närområde och sjuutton målpunkter bedömdes som viktiga. De viktigaste målpunkterna är de som dagligen besöks alltså dagligvaruhandel, skola, arbete, kollektivtrafikknutpunkter.

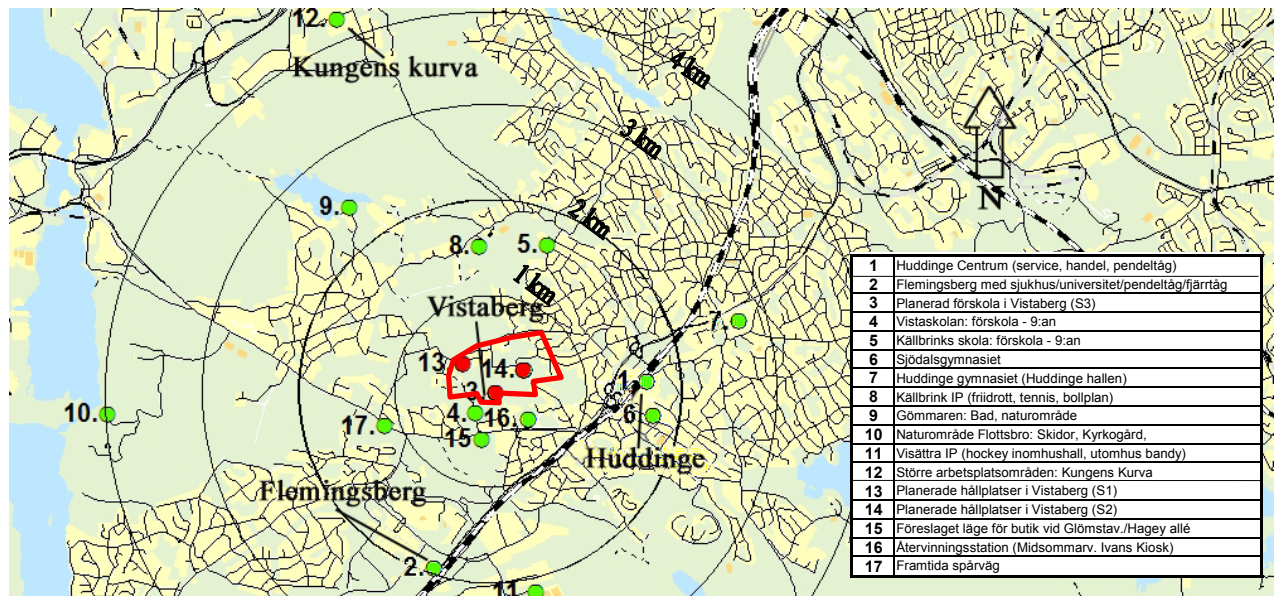


Fig. 1 Vistaberg med omgivande viktiga målpunkter, markerade med grönt. Vistabergs allé är markerat med rött och inom området finns 3 startpunkter; S1(hållplats), S2(hållplats) och S3(förskola), som används som utgångspunkter i beskrivningen av gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet.

### Steg 2 – Val av lämpliga indikatorer

Till en början fördes en bred diskussion om de mätetal som återfinns i underlaget till handboken "Trafik för en Attraktiv Stad" (TRAST-underlag), se bilaga 1-3. Vissa av mätetalen bedömdes vara av särskild vikt och lämpliga som indikatorer för respektive trafiknäts förmåga att främja ett hållbart resande.

### Steg 3 – Inventering

En fältinventering genomfördes för att samla in indikatorvärden för gång- och cykeltrafiknätet. För uppgifter om kollektivtrafiknätet användes SL:s reseplanerare. För Vistabergs allé inventerades planprogrammet och detaljplanen – utställningshandling.

### Steg 4 – Nulägesbeskrivning

Resultatet från steg 3 sammanställdes i tabell och diagramform. Resultatet diskuterades i projektgruppen. Beskrivningen görs dels för exploateringsområdet Vistabergs allé, dels för de omgivande trafiknäten.

### Steg 5 – Analys av nuläget

En analys av nuläget gjordes utifrån styrkor, svagheter och möjligheter som finns inom respektive trafiknät inom Vistabergs allé och de omgivande trafiknäten.

## Planeringen av Vistabergs trafiksystem

Nedan beskrivs kortfattat trafiksystemet i planeringsprocessen för Vistabergs allé. De dokument som beskrivs är Planprogram för Vistaberg inom Flemingsbergs kommunal – beslut om godkännande (2004-02-19) och Detaljplan - utställningshandling för Vistabergs allé (område i Vistaberg) inom Flemingsberg kommunal, Huddinge kommun (december 2004). Det som framstår i plandokumenterna speglar också den hantering som respektive trafiknät givits i planprocessen. I planprogrammet förväntas exempelvis att biltrafikstringen är lika hög som idag. Trafikalstringen för gång- cykel och kollektivtrafiknätet däremot, som förövrigt beskrivs efter biltrafiken, framgår inte i planerna.

### Planprogram för Vistaberg

Det finns ett planprogram för Vistaberg inom Flemingsbergs kommunal där Vistabergs allé är ett delområde. I planprogrammet beskrivs förslag på de framtida trafiknäten, som sammanfattas nedan. Vistaberg planeras för ca 1350-1400 nya lägenheter, varav Vistabergs allé ca 400-500 lägenheter. Bebyggelsen är av karaktären trädgårdsstad med blandad bebyggelse i 2 plan med begränsade mått, t.ex. 2-plans 4-bostadshus.

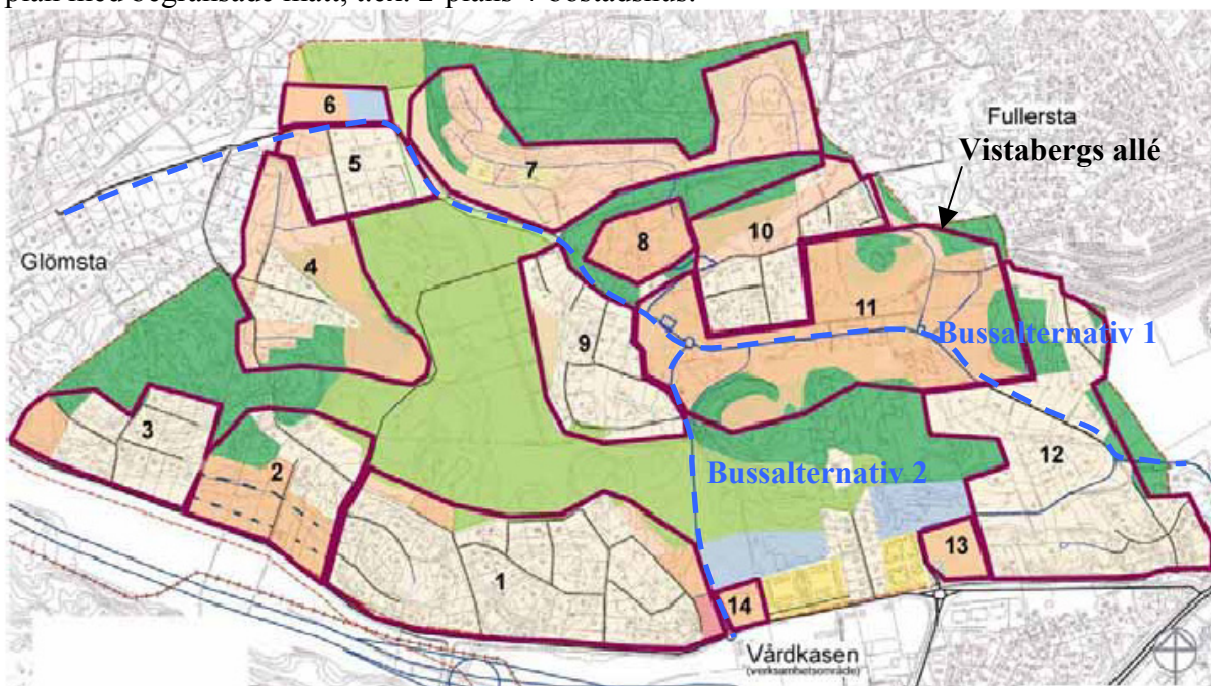


Fig. 2 Planprogrammet – Vistaberg (ca 1350-1400 nya lgh). Vistabergs allé (ca 400-500 nya lgh) är delområde nr 11. Blåstreckad linje beskriver de två bussförslagen som diskuterats.



**Biltrafik.** Den förväntade trafikstringen är 5 bilrörelser per dag och lägenhet med en fördelning på 40 % till Stockholmsområdet och 30 % Huddinge centrum. Övrig trafik, 30 %, går till Södertälje, Botkyrka, Flemingsberg, Haninge och Kungens kurva. I förslaget redovisas en funktionsindelning och prognostiserade trafikmängder samt föreslagna gatusektioner.

**Gång- och cykeltrafik.** För gång- och cykel föreslås separata gång- och cykelvägar längs huvudgatorna, men cyklingen föreslås kunna gå i blandtrafik längs lokalvägarna. Det påpekas att det finns ett behov av trafiksäkra passager över den planerade Södertörnsleden som kommer att avlasta Glömstavägen från biltrafik.

**Kollektivtrafik.** Enligt SL är det rimligt att en busslinje trafikerar området. Turtätheten på denna linje skulle antagligen bli 2 gånger per timme i högtrafik och 1 gång per timme i lågtrafik. Två alternativ för busslinjedragning presenteras i planprogrammet.

Bussalternativ 1 – Sträckningen går via Kolonivägen. Fördelar är att resvägen till Huddinge C blir kortare och innebär ett större resandeunderlag än den andra linjen. Nackdelen är att linjen inte passerar skolan och att Kolonivägen måste breddas.

Bussalternativ 2 – Sträckningen går via Hagebyvägen. Fördelen är att Vistaskolan passeras och att Hagebyvägen redan byggts om med busstandard. Resvägen till Huddinge Centrum blir längre och gångvägen till närmaste busshållplats blir för lång för boende i vissa delar av Vistabergs allé.

### **Detaljplan för Vistabergs allé – utställningshandling**

Nedan beskrivs kortfattat delar av de förutsättningar och förändringar som gäller inom planområdet och som återfinns i detaljplan för Vistabergs allé - utställningshandling. Plankartan som redovisas nedan innehåller tre utpekade startpunkter S1-S3. Dessa har valts av projektgruppen och används senare i analysarbetet av gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Anledningen att välja tre startpunkter är att området är relativt utbrett, ca 1,5 km.

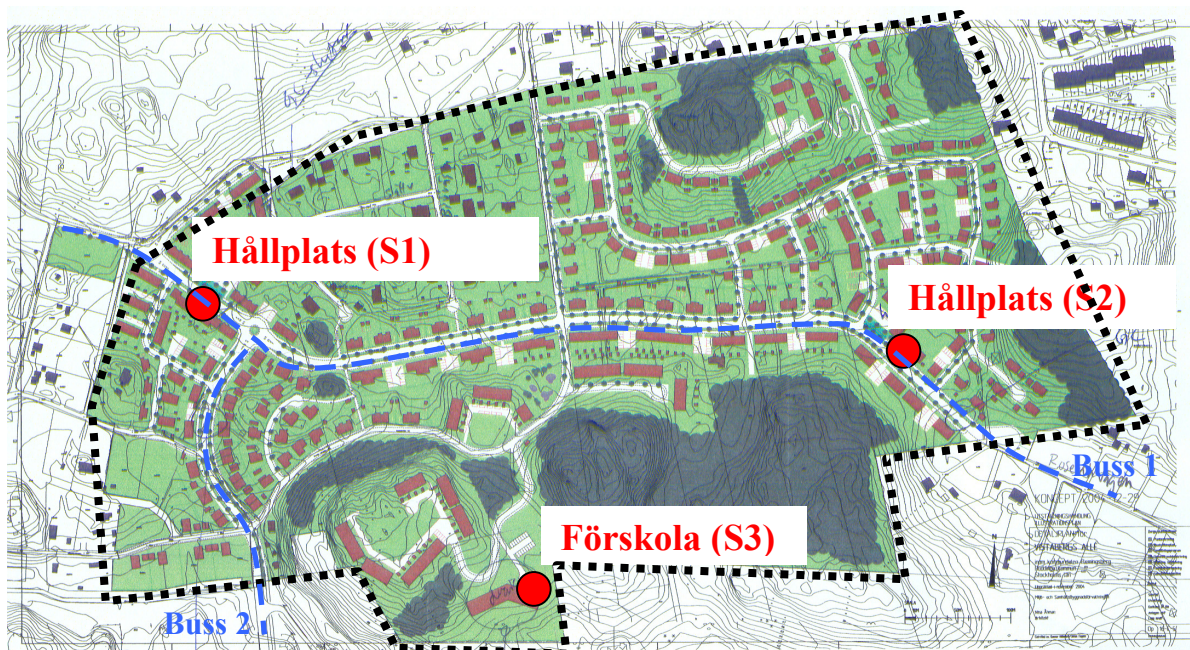


Fig. 3 Vistabergs allé med startpunkterna S1, S2 och S3. Den diskuterade busslinjen redovisas med blåstreckad linje med de två alternativa sträckningarna.

**Gång- och cykeltrafik.** Inom planområdet kommer huvudgatorna förses med gång- och cykelbanor, delar av lokalgatorna med gångbana; därutöver byggs några särskilda gång- och cykelvägar för att förbättra tillgängligheten till busshållplatser och skola. Från planområdet och vidare mot t.ex. Huddinge Centrum och Huddinge sjukhus finns separata gång- och cykelvägar på delar av sträckorna men inte fullständigt. Översyn av gång- och cykelvägnätet pågår inom kommunen. Huvuddelen av planområdet är relativt flackt men några höjdparter finns och delar av dem kommer att bebyggas. I planarbetet har målsättningen varit att klara kommunens normala krav på tillgänglighet med max 6 % lutning på gång- och cykelbanor, max 10 % på körbanor. Till bebyggelsen på två av höjderna går inte fotgängartillgängligheten på gatans gångbana att klara med rimliga åtgärder utan de kommer att ha en lutning upp mot 8 respektive 10 %. Separata och tillgängliga gång- och cykelvägar kommer därför att anläggas på dessa ställen.

**Kollektivtrafik.** Tillgängligheten till kollektivtrafik är godtagbar, området kommer att trafikeras av buss. Hållplatser kommer att finnas på maximalt 500 meters avstånd från bostad. Bussarna anknyter till bl.a. pendeltåg i Huddinge C. Pendeltågsstationen ligger på cirka två kilometers avstånd.

**Bilparkering.** Parkering ska utföras i enlighet med Huddinge kommuns parkeringsnorm. Parkering för flerbostadshus ska beräknas efter 9,5 bilplatser för boende och 1,5 för besökande per 1000 kvm BTA (bruttoarea). För enbostadshus (även gruppsmåhus och radhus) ska parkeringen beräknas efter 1,5 bilplatser i gemensam parkering eller 2,0 platser i individuell parkering.

**Service.** Från planområdet ligger Huddinge centrum två till tre kilometer bort, där finns ett stort utbud av både social och kommersiell service. Dagligvaruhandel finns även på närmare avstånd i Fullersta. I planprogrammet för hela Vistaberg anges en möjlig tomt för handel vid korsningen Hagebyvägen/Glömstavägen. Inom denna detaljplan finns vissa möjligheter att ha verksamheter i anslutning till bostadsfastigheterna.

## Nulägesanalys av trafiknät

Gång-, cykel- och kollektivtrafik skiljer sig från biltrafiken på många sätt. Avstånden är viktigast för användningen av gång och cykel. Gång är konkurrenskraftigt inom 1 km, cykel på avstånd upp till 5 km och kollektivtrafik på avstånd över 3 km. För kollektivtrafiken är även tillgänglighet, restid och flexibilitet (turtäthet och antal byten) avgörande faktorer. För många resändamål är också kombinationen av dessa färdmedel nödvändiga för att minska bilberoendet (kap. 2.5 "Hur kan resandet påverkas").

### Gångtrafiknätet

#### Gångtrafikens egenskaper

Vid mycket korta sträckor går de flesta människor, det anses inte mödan värt att ta fram cykeln eller starta bilen. När avståndet ökar ersätts dock gåendet med andra färdmedel. Medellängden på en resa som helt och hållet företas till fots är ca 1 km. På avstånd upp till 1,5-2 km är det vanligaste färd sättet att gå till fots. Även vid sträckor på 2-3 km är andelen gående betydande. (kap 7.1 "Gångtrafikens omfattning")

Utöver avståndet finns en rad olika faktorer som påverkar benägenheten att gå. En säker, trygg och estetisk tilltalande utemiljö är viktigt för att gångtrafiknätet ska kännas attraktivt att använda. Faktorer som påverkar transportkvaliteten för fotgängare är bl.a. topografi och lutningar, separeringsgraden mellan fotgängare och cyklister samt bilar, gångytornas jämnhet, standarden på vinterväghållningen, omgivande miljö, belysning och övergångsställets utformning och säkerhet. (kap 7.1 "Gångtrafikens omfattning")

Det bör finnas en stor potential att öka gångtrafiken genom att överföra bilresor under 1-1,5 km till gångresor. Detta avstånd motsvarar ca 10-15 min promenad. De resor som har särskilt stor potential är: (kap 7.1 "Den framtida utvecklingen")

- Skolresor. Många skolresor är korta och det är en stor andel av föräldrarna som skjutsar sina barn till skolan.
- Service- och inköpsresor. Två tredjedelar av de korta inköpsresorna sker idag till fots, men andelen bedöms kunna öka.

Om man jämför andelen resor till fots i Västerås med andelar i Frankrike, Tyskland och Nederländerna kan man konstatera att det finns en stor potential att öka andelen resor till fots. I Västerås görs ca 15 % av resorna till fots, medan andelen är 23 % i Frankrike, 26 % i Tyskland och 25 % i Groningen i Nederländerna. (kap 7.1 "Den framtida utvecklingen")

## Förslag på Indikatorer – gångtrafiknätet

I TRAST-underlag finns flera egenskaper som beskriver gångtrafiknätets transportkvalitet. I projektgruppen diskuterades dessa, se bilaga 1. I nedanstående tabell redovisas ett förslag på de mätetal som projektgruppen bedömde som viktigast för att främja gångtrafiknätet. Indikatorer nedan med kursiv stil har inte inventerats.

Egenskaper	Indikatorer
G1. Nätets struktur	1.1 - Avstånd till viktiga målpunkter bör vara < 1 km och för kollektivtrafikknutpunkter < 2 km. 1.2 - Genhetskvot (gång-/fågelvägen) bör vara < 1,5
G2. Nätets utformning/kontinuitet	2.1 - Gående bör separeras från biltrafiken vid bilhastigheter > 30 km/h (90-perc). 2.2 - Trafikbarriärer med > 8 000 fordon/dygn bör undvikas/avhjälpas. 2.3 - Gående bör separeras från cyklar vid stora gång- eller cykeltrafikflöden. 2.4 - <i>Alla oavsett funktionsnedsättning bör ha tillgång till gångtrafiknätet.</i> <sup>2</sup>
G3. Nätets funktion	3.1 - Tillgänglighet till kollektivtrafik, hållplatser kan nås av alla gående. 3.2 - Trygghet; gångtrafiknätet är belyst och ligger nära bostadsbebyggelse. 3.3 - <i>Driftspolicyn bör prioritera gång framför biltrafik. (snö, halka, underhåll).</i> <sup>3</sup>

Fig. 4 Förslag på indikatorer för gångnätet

## Nuläge – planerade gångtrafiknätet inom Vistabergs allé

### 1.1 - Avstånd

Viktiga målpunkter inom området är förskolan och busshållplatserna. Avstånden mellan mål och startpunkter inom Vistabergs allé är korta och det vanligaste sättet att ta sig fram inom området blir sannolikt till fots. Undantaget är vid delresor i syfte att lämna barn på förskolan, som är en målpunkt i området, då cykel eller bil sannolikt används.

### 1.2- Genhet

Gångtrafiknätets maskvidd är generellt god inom Vistabergs allé förutom mellan förskolan och vissa delar av området, som är en följd av förskolans perifera placering.

### 2.1 – Separering från biltrafik

Huvudgatan inom området är planerad enligt principen 50/30-gator, d.v.s. 50 km på huvudgatorna och 30 km på lokalgatorna, samt att övergångsställena och övriga korsningspunkter i bilhuvudnätet planeras bli hastighetssäkrade till 30 km/h. Gångtrafiken är helt separerad från biltrafiken förutom i korsningspunkterna som ligger i plan, men blandas med cykel på gång- och cykelvägarna.

### 2.2 - Barriärer

Inom området finns inga trafikbarriärer.

<sup>2</sup> Anpassningen av gångtrafiknätet till funktionshinderkrav har inte inventerats för det omgivande gångnätet. Det är däremot en viktig faktor då ett gångtrafiknät som är tillgängligt för funktionshinderade även gynnar övriga gångtrafikanter. En tillgänglighetsanalys bör göras för hela kommunen eller för respektive kommunedel.

<sup>3</sup> Driftspolicyn är en övergripande frågeställning och hanteras i kap. ”Övriga förutsättningar för hållbart resande”.

### 2.3 – Separering mellan gång och cykel

Gående och cyklister separeras ej då flödena har bedömts vara relativt låga.

### 2.4 - Tillgänglighet

I planarbetet har målsättningen varit att klara kommunens normala krav på tillgänglighet med max 6 % lutning på gång- och cykelbanor, max 10 % på körbanor. Till bebyggelsen på två av höjderna går inte fotgängartillgängligheten på gatans gångbana att klara med rimliga åtgärder utan de kommer att ha en lutning upp mot 8 respektive 10 %. Separata och tillgängliga gång- och cykelvägar kommer därför att anläggas på dessa ställen.

### 3.1 – Gångavstånd hållplatser

Tillgängligheten till kollektivtrafik är godtagbar, området kommer att trafikeras av buss. Hållplatser kommer att finnas på maximalt 500 m avstånd från bostad. Bussarna anknyter till bl.a. pendeltåg i Huddinge C.

### 3.2 - Trygghet

Gångtrafiknätet ligger inom hör- och synbart håll från den intilliggande bostadsbebyggelsen, vilket är en förutsättning för trygga miljöer. Huruvida gångvägarna inom området kommer att belysas framgår ej i planen.

### 3.3 – Driftpolicy

Driftpolicyen är en övergripande frågeställning och hanteras i kap. ”Övriga förutsättningar för hållbart resande”.

## **Nuläge - angränsande befintligt gångtrafiknät**

### 1.1 - Avstånd

I projektgruppen gjordes en bedömning av lämpliga närhetskrav till viktiga målpunkter för service beroende på typ av målpunkt, enligt fig. 5 nedan.

Viktiga målpunkter	Uppfylls följande "närhets" krav för viktiga målpunkter från respektive startpunkt (S1-S3) i Vistabergs allé		
	S1 (planerad hållplats)	S2 (planerad hållplats)	S3 (planerad förskola)
<i>Nuläge:</i>			
Grundskolor inom 1,5 km	Ja	Ja	Ja
Gymnasium inom 3 km	Ja	Ja	Ja
Centrum inom 2 km	Nej	Ja	Nej
Närbutik inom 1 km	Nej	Nej	Nej
Pendeltåg inom 1,5 km	Nej	Nej	Nej
Idrottsplats inom 2 km	Nej	Nej	Nej
Befintliga busshållplatser inom 400 m	Nej	Nej	Nej
Återvinningsstation inom 500 m	Nej	Nej	Nej
<i>Planerade:</i>			
Busshållplatser inom 400 m (planerade)	Ja	Ja	Ja
Närbutik inom 1 km (planerad)	Ja	Ja	Ja
Återvinningsstation inom 500 (planerad)	Ja	Ja	Ja
Förskolor inom 500 m (planerad)	Ja	Nej	Ja

Fig. 5 Projektgruppens förslag på närhetskrav från de tre startpunkterna.

Huddinge centrum med pendeltågsstation ligger strax utanför det uppsatta närhetskravet. De planerade busshållplatserna, återvinningsstation, närbutik samt förskola behövs för att nå närhetskravet.

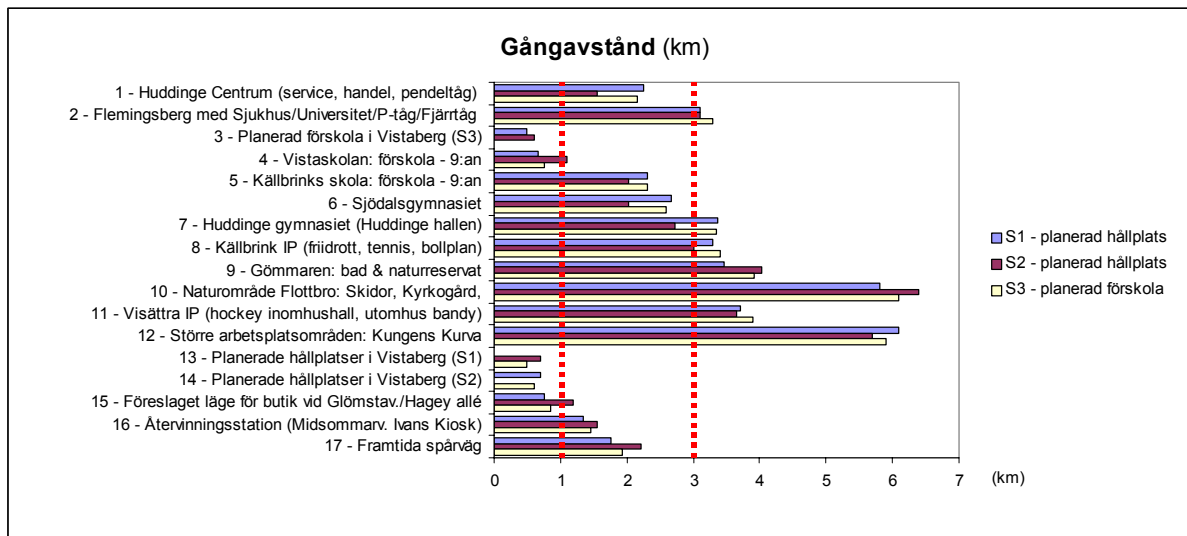


Fig. 6 Vid gångavstånd under 1 km är gång det vanligaste färdssätt. Upp till 3 km är andelen gående betydande. För avstånd över 3 km används oftast andra färdssätt. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

Närheten till skola uppfylls idag, däremot ligger närmaste inköpsställe utom rimligt gångavstånd. I den övergripande planeringen föreslås dock en närbutik på närmare håll. Närmaste pendeltåg och busshållplats ligger i nuläget bortom rimliga gångavstånd. I planen föreslås dock två hållplatser inom gångavstånd för hela planområdet. Av de 17 utpekade målpunkterna är det endast 5 som ligger inom 1 km gångavstånd. Det är den planerade förskolan i området (nr 3), Vistaskolan (nr 4), de planerade hållplatserna (nr 13 och 14), samt läget för den tänkta butiken (nr 15).

### 1.2 - Genhet

Genheten beskrivs i TRAST-underlag som skillnaden mellan fågelvägen och det verkliga avståndet, där det verkliga avståndet förutsätter ett säkert och tryggt gångstråk. I TRAST-underlag anges att kvoter > 1,5 ger röd standard (= låg kvalitet). (kap. 7.1 "Bedömning av transportkvalitet inom gångnätet")

I projektgruppen bedömdes genhetsknoten ha en funktion där den indikerar att vägen känns onödigt krånglig och smitvägar uppstår. Genhetsknoten bedömdes även ha en funktion då den studeras tillsammans med gångavstånd, som indikator på vilka vägsträckningar som bör ses över. Finns förutsättningar att genom att öka genheten även få till stånd resvägsförkortningar som sannolikt ökar andelen fotgängare till målpunkten?

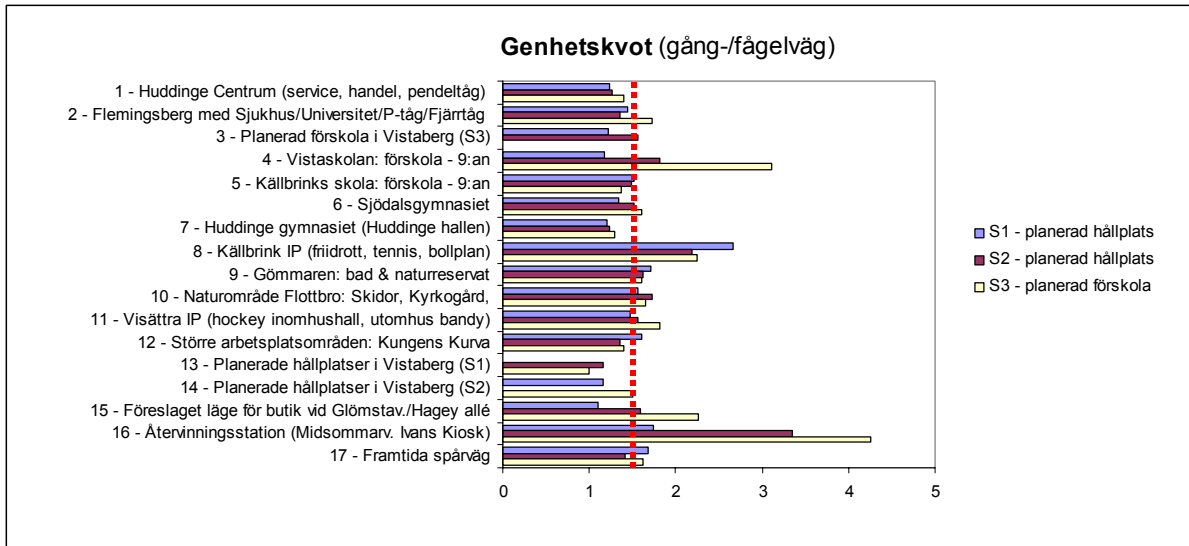


Fig. 7 Vid genhetskvot ungefär > 1,5 upplevs gångvägen ogen och risken att gående använder genare men farligare bilvägar ökar. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

Det är bara 4 av 17 målpunkter som har en genhetskvot på över 1,5 för alla tre startpunkterna. Gångavståndet från Startpunkt 3 till Vistaskolan (nr 4) är under 1 km men gångvägen är ca 3 ggr så lång som fågelvägen. Återvinningsstationen (nr 16) ligger på ca 1,5 km gångavstånd som är mellan 2-4 ggr så lång som fågelvägen beroende på var i området man startar. Ärenden till återvinningsstationen är ofta förknippade med tunga bördor och bilen står som alternativ även vid relativt små avstånd. Gångavståndet till Källbrinks IP (nr 8) är drygt 3 km och gångvägen är dubbelt så lång som fågelvägen.

### 2.1 – Separering från biltrafik

I TRAST-underlag anges att korsningspunkter och sträckor där oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik och biltrafikens hastigheter ligger över 30 km/h (90-percentil) och ger mindre god eller låg trafiksäkerhetsstandard. (kap. 5.3 "Trafiknäten")



Fig. 8 Separeringsgrad. röd=blandtrafik > 30 km/h (90-perc.), grön=gångtrafiken är separerad och cykel går i blandtrafik, eller gång och cykel blandas med biltrafiken vid hastigheter < 30 km/h (90-perc.), blå=gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafik.

Glömstavägen med ett dygnstrafikflöde på ca 20 000 fordon utgör den största trafiksäkerhetsfaran för boende i Vistabergs allé när de ska gå till Flemingsberg (nr 2), Visättra IP (nr 11) och den framtida tvärspårvägen (nr 17).

Det är endast till naturområdet Gömmaren (nr 9), som gående tvingas röra sig bland biltrafik med bilhastigheter > 30 km/h.

### 2.2 - Barriärer

I TRAST-underlag beskrivs att vid biltrafikflöden över ca 8 000 fordon per dygn har det visats sig att känslan av otrevnad och isolering uppstår, vilket påverkar benägenheten att vilja korsa barriären. (kap. 7.1 "Hur kan man skapa förutsättningar för en gångvänlig stad")

Glömstavägen med ett dygnstrafikflöde på ca 20 000 fordon utgör den största barriären för boende i Vistabergs allé när de ska gå till Flemingsberg (nr 2), Visättra IP (nr 11) och den framtida tvärspårvägen (nr 17).

### 2.3 – Separering mellan gående och cyklar

Separering av cykel- och gångtrafik bedömdes inte vara nödvändig på de delar av gångvägnätet där cykel förekommer.

### 2.3 – Tillgänglighet

Anpassningen av gångtrafiknätet till funktionshindrades krav har inte inventerats för det omgivande gångnätet. Det är däremot en viktig faktor då ett gångtrafiknät som är tillgängligt för funktionshindrade även gynnar övriga gångtrafikanter. En tillgänglighetsanalys bör göras för hela kommunen eller för respektive kommunal.

### 3.1 – Avstånd till hållplats

Se kap. Nuläge – Kollektivtrafiknätet inom Vistabergs allé, s 25.

### 3.2 - Trygghet

I TRAST-underlag beskrivs att vägsystemet innehåller generellt platser som många upplever som otrygga. Gemensamt för dessa platser är att omgivningarna är svåra att överblicka, både för den som är på platsen och när det gäller möjligheten för andra att se vad som händer. (kap. 4.2 "Vad skapar otrygghet")

Gångförbindelserna i sydvästlig riktning mot Flemingsberg (nr 2) och Visättra idrottsplats (nr 11), ligger avskilt från bostadsbebyggelsen relativt stora delar av sträckan. Däremot är hela gångtrafiknätet väl belyst.

### 3.3 – Driftpolicy

Driftpolicy är en övergripande frågeställning och hanteras i kap. "Övriga förutsättningar för hållbart resande".



## Analys av nuläge – gångtrafiknätet

Nedan görs en analys av ett antal viktiga aspekter utifrån styrkor, svagheter och vilka möjligheter som finns att avhjälpa svagheterna:

### Närhet

#### Styrkor

Området ligger inom rimliga gångavstånd från grundskola, gymnasium och den planlagda förskolan. Även Huddinge centrum med dess stora affärsutbud och kollektivtrafikutbud ligger inom förhållandevis korta gångavstånd från området. Området har en hög potential att attrahera gående, det vill säga det finns stora möjligheter att kunna flytta över korta bilresor till gångtrafik.

#### Svagheter och möjligheter

Den tänkta närbutiken är av stor betydelse då närmaste inköpsställe annars ligger på ca 2 km gångavstånd. Det är viktigt att den etableras. Gångförbindelsen till den befintliga återvinningsstationen och Källbrinks IP bör ordnas på ett mer genare sätt. Från förskolan (S3) ner till Vistaskolan planeras en gångväg, vilket kommer att bidra till en genare förbindelse.

### Säkerhet

#### Styrkor

Inom området är gångtrafiken separerad från biltrafiken längs huvudgatan med tillåtna hastigheter på 50 km/h. På lokalvägarna är biltrafiken satt till 30 km/h där man som gående i bland rör sig i blandtrafik. Den pågående utbyggnaden av 30-zonerna främjar trafiksäkerheten för de gående på de delar av lokalvägnätet som saknar gångbanor. Huddinge kommuns arbete med trafiknätsanalysen och det tillhörande åtgärdsprogrammet kommer att ge en säkrare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna i hela trafiknätet.

#### Svagheter och möjligheter

Glömstavägen med sina övergångsställen i plan utgör en barriär och trafikfara för gående. Den planerade Södertörnsleden förväntas dock avlasta Glömstavägen, samt förses med planskilda gångpassager, vilket då avhjälper den barriäreffekt och trafiksäkerhetsrisk som Glömstavägen idag utgör. Man kan fråga sig om det finns bra alternativ att skapa god trafiksäkerhet innan dess att Södertörnsleden är på plats?

### Trygghet

#### Styrkor

Tryggheten främjas av att belysning finns på hela det angränsande gångtrafiknätet.

#### Svagheter och möjligheter

Vissa gångvägar ligger avskilda från bostadsbebyggelse, som t.ex. vägen till Flemingsberg och idrottsplatsen Visättra. Gångvägen till och från Flemingsberg är av särskild vikt och bör ses över ur ett trygghetsperspektiv då Flemingsberg är en stor arbetsplats samt knutpunkt för både pendeltåg och fjärrtåg. Inom området bör fokus läggas på belysningen. Det är även viktigt att se över möjligheterna att röja skymda platser i gångnätet, träd, buskar etc. Detta borde kunna få utrymme i driftspolicyn.

**Tillgänglighet**

Styrkor

I Handikappolitiskt program, antaget av kommunfullmäktige 2002-09-02, poängteras att hänsyn till handikappaspekter ska tas i alla kommunala planerings-sammanhang.

Svagheter och möjligheter

Till bebyggelsen på höjden går inte fotgängartillgängligheten på gatans gångbana att klara med rimliga åtgärder utan de kommer att ha en lutning upp mot 8 respektive 10 %. Separata och tillgängliga gång- och cykelvägar kommer därför att anläggas på dessa ställen.

Det framgår ej i planprogrammet eller detaljplanen huruvida området är planerat efter funktionshindrades behov. Genom att använda idéskriften "Tillgänglig Stad" i den fortsatta projekteringsprocessen finns möjligheten att säkerställa de funktionshindrades behov på de övriga delarna inom området. För det angränsande gångtrafiknätet bör en inventering och analys enligt "Tillgänglig Stad" göras.

## Cykelnätet

### Cykeltrafikens egenskaper

Nästan alla cykelresor som sker är kortare än 5 km. Samtidigt är nästan hälften av alla bilresor max 5 km långa. Cykeltrafikens andel av det totala antalet resor i Sverige är 12 %. Av resor kortare än 5 km är andelen 19 %. Det finns en stor potential att öka andelen cykelresor som är kortare än 5 km. Ca två tredjedelar av cykelresorna under 5 km är arbets-, skol- eller fritidsresor. Endast 11 % av cykelresorna är inköpsresor av dagligvaror. (kap. 7.2 "Cykeltrafikens omfattning")

En cyklist som håller en hastighet på 15 km/tim cyklar 5-6 km på 20-25 minuter. (kap. 3.6. "Att förbättra tillgängligheten") Forskningsresultat visar att det är möjligt att överföra åtminstone 10-50 % av bilresor under 3 km till cykel. (kap. 7.2 "Cykeltrafikens omfattning")

Utöver avstånden finns flera faktorer som påverkar benägenheten att cykla. Ett sammanhängande, gent, lättöverskådligt, säkert, tryggt cykelnät i en vacker omgivning är viktigt för att det ska kännas attraktivt att cykla. Faktorer som påverkar transportkvaliteten för cyklister är bl.a. vägvisning, viktiga landmärken, topografi och lutningar, separeringsgraden mellan fotgängare och cyklister samt bilar, beläggningsstandarden, standard på vinterväghållning, förekomst av belysning, vegetation, cykelöverfarternas utformning och säkerhet, samt tillgång till parkeringsplatser med väderskydd och låsmöjligheter. (kap. 7.2 "Cykeltrafikens omfattning")

### Förslag på indikatorer – cykelnätet

I TRAST-underlag finns flera egenskaper som beskriver cykelnätets transportkvalitet. I projektgruppen diskuterades dessa, se bilaga 2. I nedanstående tabell redovisas ett förslag på de mätetal som projektgruppen bedömde som viktigast för att indikera om cykelnätet är optimalt organiserat i syfte att främja ett hållbart resande. Indikatorer nedan med kursiv stil har inte inventerats.

Egenskaper	Indikatorer
C1. Nätets struktur	1.1 - Avstånd till viktiga målpunkter bör vara < 5 km. 1.2 - Genhetsknot (cykel-/fågelvägen) bör vara < 1,5 1.3 - Genhetsknot (cykel-/bilavstånd) bör vara < 1,25 1.4 - Restidskvot (cykel/bil) bör vara < 1,5 1.5 - Vägvisning (med längdangivelse) bör finnas. <sup>4</sup>
C2. Nätets utformning/kontinuitet	2.1 - Cykel bör separeras från biltrafiken vid bilhastigheter > 30 km/h (90-perc). 2.2 - Cykel bör separeras från gångtrafiken vid stora gång- eller cykeltrafikflöden 2.3 - Trafikbarriärer med > 8 000 fordon/dygn bör undvikas/avhjälpas.
C3. Funktion	3.1 - Driftpolicy som prioriterar cykel framför biltrafik (snö, halka, underhåll) bör finnas. <sup>5</sup> 3.2 - Cykelparkering, minst lika tillgänglig som för bil, bör finnas vid viktiga målpunkter och startpunkter <sup>6</sup> 3.3 - Cykelnätet bör utformas ur ett trygghetsperspektiv med avseende på belysning och närhet till bostadsbebyggelse. 3.4 - Säkra cykelparkeringar bör finnas vid hållplatser. <sup>6,7</sup>

Fig. 9 Förslag på indikatorer för cykelnätet

<sup>4</sup> I Huddinge kommun pågår arbetet med vägvisningsplan för cykel.

<sup>5</sup> Driftpolicyn hanteras i kap. "Övriga förutsättningar för hållbart resande".

<sup>6</sup> Cykelparkering är även en policyfråga. Hanteras i kap. "Övriga förutsättningar för hållbart resande".

<sup>7</sup> Säker cykelparkering avser parkering där cykelns ram kan låsas fast eller bevakad cykelparkering.

## **Nuläge - cykelnätet inom Vistabergs allé**

### 1.1-1.4 (Avstånd, Genhet, restid och vägvisning)

Inom Vistabergs allé är de viktiga målpunkter förskolan och de planerade busshållplatserna. Cykelnätets maskvidd är generellt god inom området förutom mellan förskolan och vissa delar av området. Huruvida vägvisning till och från området ska finnas framgår inte i planerna.

### 1.5 – Vägvisning

Huruvida vägvisning för cykel ska ordnas för området tas inte upp i planprogrammet för Vistaberg eller i utställningshadnigen för Vistabergs allé.

### 2.1 – Separering

Området är planerat enligt principen 50/30 gator, vilket innebär att cykelöverfarter avses bli hastighetssäkrade till 30 km/h. Cykeltrafiken separeras från biltrafiken längs bilhuvudnätet, men blandas med gångtrafiken. På lokalgatorna med 30 km/h blandas bil och cykel.

### 2.2 – Separering från gångtrafik

Gående och cyklister separeras ej då flödena har bedömts vara relativt låga.

### 2.3 - Barriärer

Inom området finns inga trafikbarriärer.

### 3.1 – Driftpolicy

Driftpolicyn hanteras i kap. ”Övriga förutsättningar för hållbart resande”.

### 3.2 – Cykelparkering vid startpunkter och målpunkter

Det framgår inte i planerna om särskild cykelparkering ska ordnas vid bostäderna eller vid förskolan.

### 3.3 - Trygghet

Cykeltrafiknätet ligger inom hör- och synbart håll från den intilliggande bostadsbebyggelsen, vilket är en förutsättning för trygga miljöer. Huruvida cykelvägarna inom området kommer att belysas framgår ej i planen.

### 3.4 – Cykelparkeringar vid hållplatser

Det framgår inte i planerna om särskild cykelparkering ska ordnas vid de planerade hållplatserna.

## **Nuläge - angränsande cykelnät**

### 1.1 - Avstånd

Vid nybyggnad är det viktigt att lokalisera verksamheter som kan nås med cykel inom ca 5 km. (kap. 7.2 ”Hur kan man skapa förutsättningar för en cykelvänlig stad”)

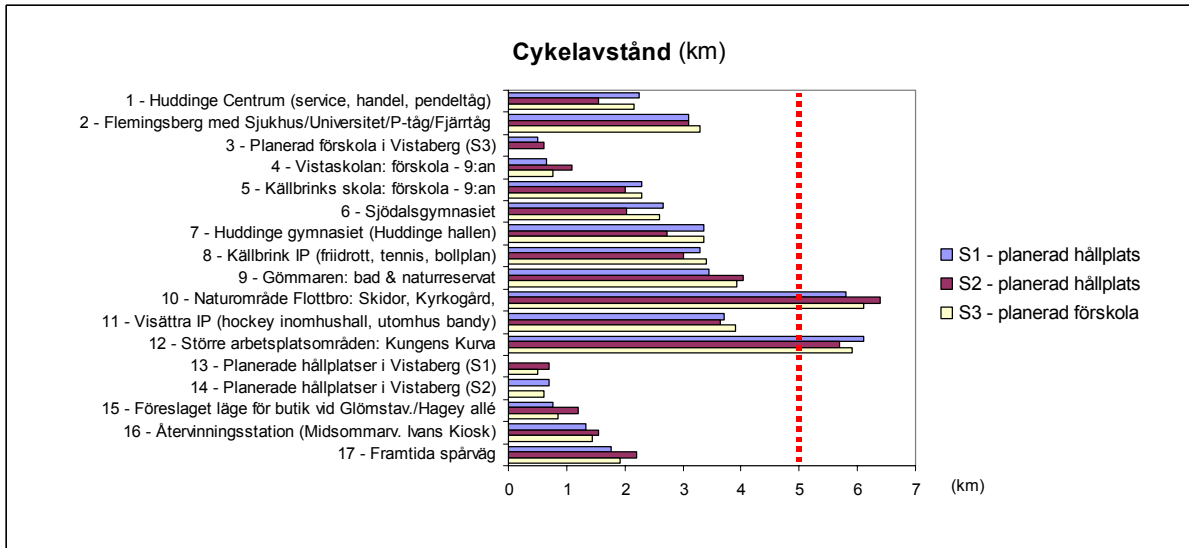


Fig. 10 De flesta cykelresorna sker under 5 km. Det finns en relativt stor potential att flytta över bilresor under 3 km till cykel. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

De flesta målpunkter nås med cykel inom 4 km. Det är bara Kungens kurva (nr 12) och naturområdet Flottsbro (nr 10) som ligger ca 6 km från Vistaberg.

### 1.2 – Genhet cykel/fågel

I TRAST-underlag bedöms genhetskvoter, avseende kvot mellan verklig cykelväg och fågelvägen, som är över 1,5 ge låg kvalitet. (kap. 7.2 "Bedömning av transportkvalitet inom cykelnätet")

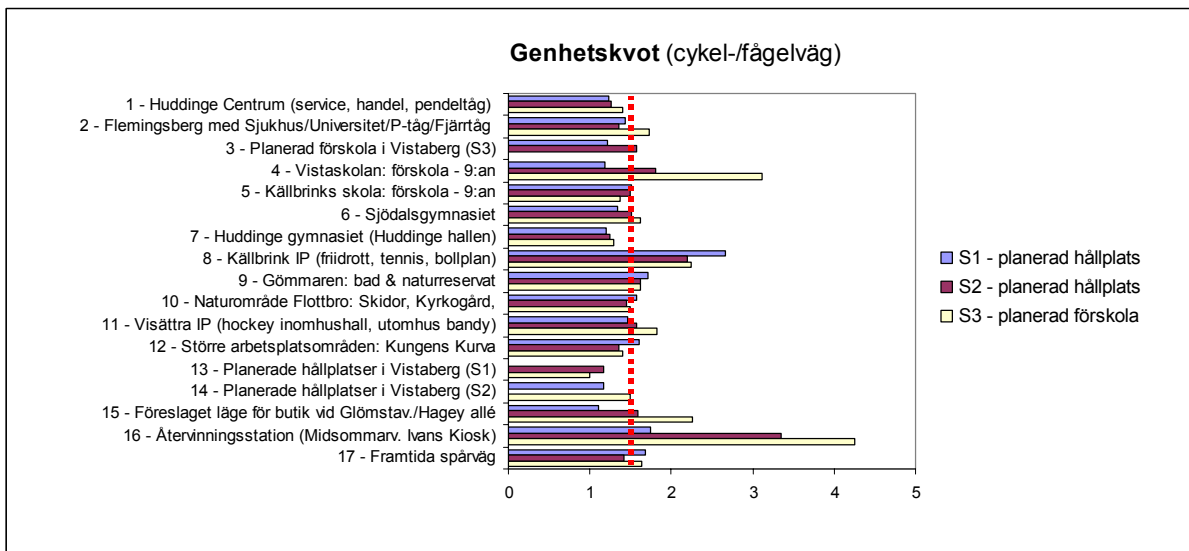


Fig. 11 Genhetskvoter över 1,5 indikerar att cykelvägen upplevs onödigt lång. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

På samma sätt som för gångtrafiken bedömdes genhetskvoten ha en funktion då den studeras tillsammans med avstånd.

Den upplevda genheten är relativt god förutom till Vistaskolan (nr 4), Källbrink IP (nr 8) och Återvinningsstationen (nr 16) som har cykelvägar med en genhetskvot mellan 2 och 4 jämfört med fågelvägenet.

### 1.3 – Genhet cykel/bil

I TRAST-underlag nämns att huvudnätet för cykel bör vara minst lika gent som bilnätet. Omvägar som innebär en cykelväg över 25 % jämfört med närmaste bilväg bör ej få förekomma. Genhetsknoten mellan cykel- och bilväg indikerar dels vilken risk som finns för att cyklister använder vägar med blandtrafik i stället för separerade cykelvägar, dels risken att vissa cyklister väljer bilen (kap. 7.2 "Hur kan man skapa förutsättningar för en cykelvänlig stad")

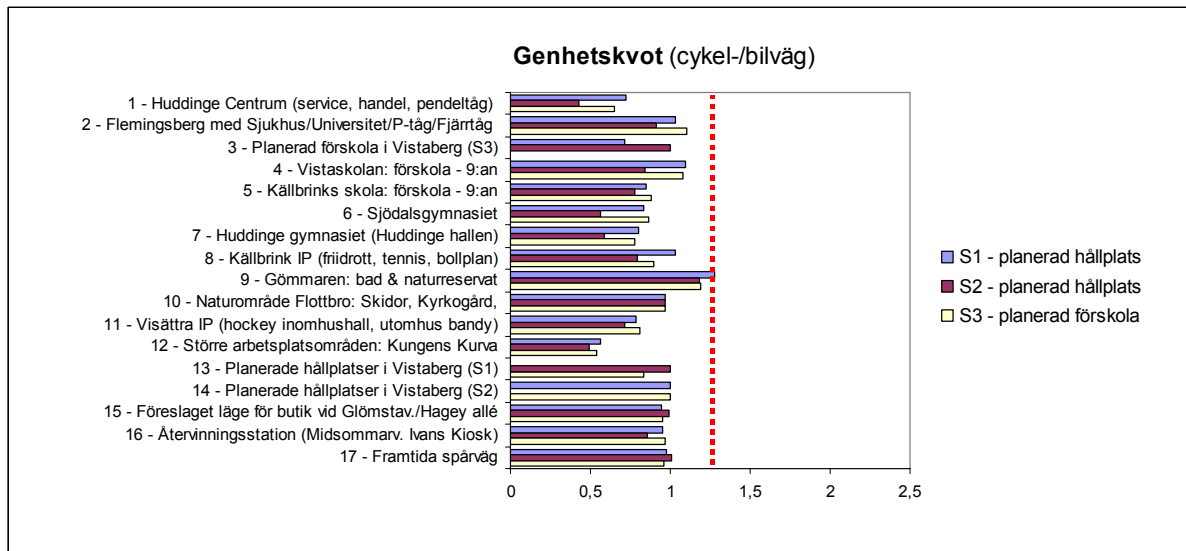


Fig. 12 Cykelvägar som är ca 25 % längre (1.25) än närmaste bilväg medför risk att cyklister väljer bilvägen. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

Cykelvägarna till de utpekade målpunkterna är i princip lika gena som bilvägarna, förutom vägen till Naturområdet Gömmaren (nr 9).

### 1.4 - Restidskvot

För att cykeln tidsmässigt ska kunna vara konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvoten mellan cykel och bil vara högst ca 1,5. Nästan inga tätorter har restidskvoter över 2. Med andra ord är det rimligt att hävda att en cykelresa inom en tätort aldrig bör ta dubbelt så lång tid som en bilresa, inklusive parkeringstid och gångtid för bilisten. (kap. 7.2 "Bedömning av transportkvalitet inom cykelnätet")

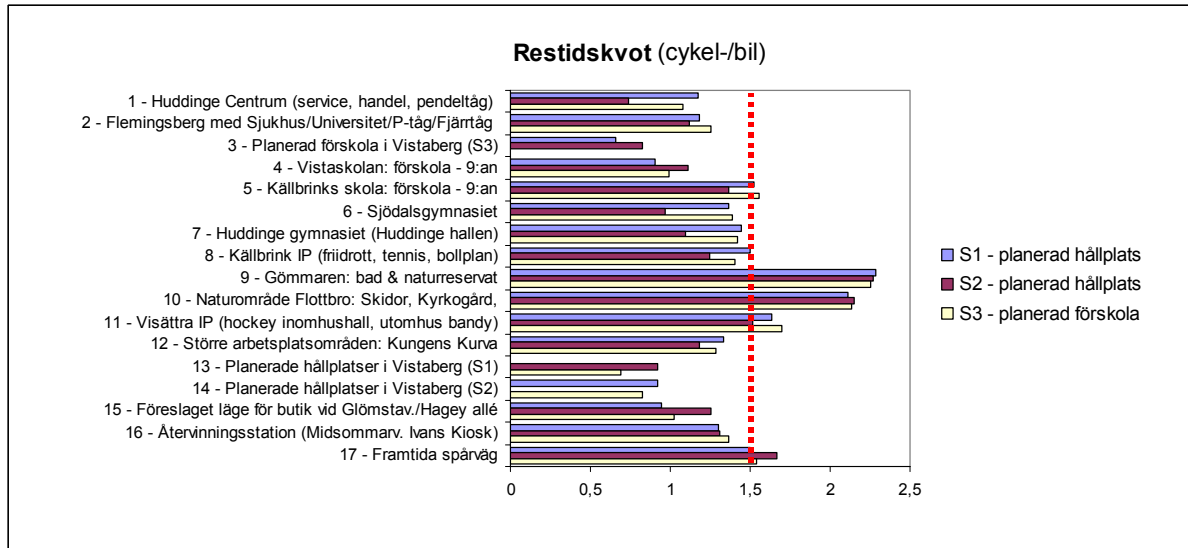


Fig. 13 Beräknad restidskvot.<sup>7</sup> För att cykeln tidsmässigt ska kunna vara konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvoten mellan cykel och bil vara 1.5. Varje målpunkt nås från tre olika startpunkter inom området, vilka representeras av de tre horisontella staplarna.

Det kan konstateras att cykeln tidsmässigt har förutsättningar att konkurrera mot bilen till de flesta målpunkter. Det är endast för de två naturområdena Gömmaren (nr 9) och Flottsbro (nr 10) där cykeln tidsmässigt inte kan konkurrera med bil.

### 1.5 – Vägvisning

Arbetet med en cykelvägvisningsplan för Huddinge kommun pågår.

### 2.1 – Separering från biltrafik

Trafiksäkerhetskraven för cykel är de samma som för gående. I TRAST-underlag beskrivs att för korsningspunkter och sträckor där biltrafiken överstiger 30 km/h (90-percentil) och oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik ger mindre god eller låg trafiksäkerhetsstandard och bedöms inte kunna godtas. (kap. 5.3 "Trafiknäten")



Fig. 14 Separeringsgrad. (röd=blandtrafik > 40 km/h (90-perc.), grön=gångtrafiken är

<sup>7</sup> Restiden för cykel har antagits till 15 km/h och bil till 40 km/h. För bil har ett påslag gjorts för gångtid till och från parkering (1-5 min) och parkeringstid (1 min), vilket varierar beroende på målpunkt.

separerad från fordonstrafik eller blandtrafik < 30 km/h (90-perc.), blå=gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafik)

Det är endast till naturområdena Gömmaren (nr 9) och Flottsbro (nr 10) som cyklister tvingas röra sig bland biltrafik med > 30 km/h (90-perc.).

Glömstavägen utgör den största trafiksäkerhetsfaran för boende i Vistaberg när de ska cykla till Flemingsberg (nr 2), Visättra IP (nr 11) och den framtida tvärspårvägen (nr 17).

### 2.2 – Separering mellan cykel och gång

Gående och cyklister är ej separerade.

### 2.3 – Trafikbarriärer

Vid biltrafikflöden över ca 8 000 fordon per dygn har det visats sig att känslan av otrygghet och isolering uppstår, vilket påverkar benägenheten att vilja korsa barriären. Vid stora gång- och cykeltrafikflöden bör trafikslagen separeras. (kap 7.2 "Hur kan man skapa förutsättningar för en cykelvänlig stad")

Glömstavägen utgör den största barriären för boende i Vistaberg när de ska cykla till Flemingsberg (nr 2), Visättra IP (nr 11) och den framtida tvärspårvägen (nr 17).

### 3.1 – Driftpolicy

Driftpolicyn hanteras i kap. "Övriga förutsättningar för hållbart resande".

### 3.2 – Cykelparkering vid viktiga start- och målpunkter

I TRAST-underlag framgår att avståndskravet på god tillgänglighet för cykelparkering är < 50 m. (kap 7.2 "Bedömning av transportkvalitet inom cykelnätet")

Samtliga målpunkter har god tillgänglighet till cykelparkering utom de två naturområdena Gömmaren (nr 9) och Flottsbro (nr 10).

### 3.3 - Trygghet

Trafiksystemet innehåller generellt platser som många upplever som otrygga. Gemensamt för dessa platser är att omgivningarna är svåra att överblicka, både för den som är på platsen och när det gäller möjligheten för andra att se vad som händer på eller kring platsen. (kap. 4.2 "Vad skapar otrygghet")

I projektgruppen bedömdes trygghet få indikeras av belysta cykelvägar, som avser möjlighet att upptäcka faror, samt av närhet till bostadsbebyggelse, som avser hör- och synbart håll från andra människor.

Cykelförbindelserna i sydvästlig riktning mot Flemingsberg (nr 2) och Visättra idrottsplats (nr 11), ligger avskild från bostadsbebyggelsen relativt stora delar av sträckan. Däremot bedöms hela cykeltrafiknätet vara väl belyst.

### 3.4 – Cykelparkering vid hållplatser

Detta har inte inventerats.



## Analys av nuläget – cykelnätet

Nedan görs en analys av ett antal viktiga aspekter utifrån cykelnätets styrkor, svagheter och vilka möjligheter som finns att avhjälpa svagheter:

### **Närhet**

#### Styrkor

*Området ligger inom bra cykelavstånd till de flesta målpunkter.*

#### Svagheter och möjligheter

*Cykelförbindelsen till Kungens kurva ligger på gränsen till vad som är normalt cykelavstånd. Möjligheter och effekterna av att korta resvägen till denna viktiga målpunkt bör analyseras.*

### **Restider**

#### Styrkor

*Det angränsande cykeltrafiknätet håller generellt en god genhet och restiderna är konkurrenskraftiga med biltrafikens till de flesta viktiga målpunkter.*

#### Svagheter och möjligheter

*Underhållet av cykelvägnätet riskerar vara ett hinder för att svara upp mot cyklisternas anspråk. Med en anpassad driftspolicy för sommar- och vinterdrift skapas förutsättningar för att klara cyklisternas anspråk.*

### **Säkerhet och trygghet**

#### Styrkor

*Cykeltrafiken är väl separerad från biltrafiken längs de stora huvudvägarna. Inom lokalnätet så är 30-zonerna under utbyggnad. Belysningen längs cykelvägarna är väl utbyggd, vilket är positivt ur en trygghetsaspekt.*

#### Svagheter och möjligheter

*Glömstavägen med sina gång- och cykelpassager i plan utgör en barriär och trafikfara för cyklister. Den planerade Södertörnsleden förväntas dock avlasta Glömstavägen, samt förses med planskilda gång- och cykelpassager, vilket då avhjälper den barriäreffekt och trafiksäkerhetsrisk som Glömstavägen idag utgör. Där gång- och/eller cykeltrafikflödena är stora bör separering mellan gång och cykel övervägas. Detta avses särskilt på delarna av gångtrafiknätet i och kring Huddinge centrum, Flemingsberg och kring skolorna. Vissa resvägar ligger avskilda från bostadsbebyggelse, som t.ex. vägen till Flemingsberg och idrottsplatsen Visättra. Resvägen till och från Flemingsberg är av särskild vikt och bör ses över ur trygghetsaspekt då Flemingsberg är en stor arbetsplats samt knutpunkt för både pendeltåg och fjärrtåg.*

### **Orienterbarhet**

#### Styrkor

*I Huddinge kommun pågår arbetet med en vägvisningsplan för cykel.*

#### Svagheter och möjligheter

*Det är viktigt med vägvisning i ett cykelnät med cykling i blandtrafik och på egen bana för att få ett kontinuerligt cykelnät. Det är viktigt att vägvisningsbehovet från Vistabergs allé tas omhand i kommunens arbete med cykelvägvisningsplanen. I vägvisningsplanen bör även längdangivelse till viktiga regionala och lokala målpunkter tas med.*

**Cykel-  
Parkering**

Styrkor

*Det finns möjlighet att parkera cykel vid vissa målpunkter, dock inte alltid under tak och med säkra fastlåsningsanordningar.*

Svagheter och möjligheter

*Det är viktigt att kommande projekteringsskeden för Vistabergs allé tar hand om behovet av framförallt säkra cykelparkeringar vid de planerade hållplatslägena, samt behovet av bostadsnära parkeringsmöjligheter.*

## Kollektivtrafik

Organiseringen av kollektivtrafiknätet bör göras i samråd med kollektivtrafikbolaget. Det som presenteras i denna rapport är förslag från kommunens arbetsgrupp som fortsatt ska diskuteras med SL.

### Kollektivtrafikens egenskaper

Undersökningar av vad som har betydelse för valet mellan kollektivtrafik och andra färd sätt pekar oftast på restiden som den faktor som har dominerande betydelse bl.a. när man studerar faktiskt resbeteende. Förutom restiden och dess komponenter, turtäthet, byten etc., finns ett flertal faktorer som påverkar hur man upplever kollektivtrafiken. Faktorer som prioriteras högt är pålitlighet, enkelhet, trygghet, information, komfort och pris. (*kap. 7.3 "Hur skapas förutsättningar för en bra kollektivtrafik"*)

De i särklass vanligaste ändamålen för kollektivresor är skola och arbete. Efterfrågan på inköps-, service-, fritids- och övriga resor är svårare att hantera för kollektivtrafiken. En mycket stor andel av resorna är ofta riktade till och från centrum. Ca 70 % av resorna har start eller mål i centrum. (*kap. 7.3 "Kollektivtrafikens omfattning"*)

I TRAST-underlag anges att för resor över ca 3 km så är kollektivtrafiken ett alternativ. Över ca 3 km minskar andelen gående. Cykel är då ett alternativ upp till 4-5 km men dock inte för alla ärenden och klimat/årstider. De målpunkter som är av särskild vikt för kollektivtrafiken är skola, arbetsområden och centrum. (*kap. 7.3 "Hur skapa förutsättningar för en bra kollektivtrafik"*)

### Förslag på indikatorer – kollektivtrafiknätet

I TRAST-underlag finns flera egenskaper som beskriver kollektivtrafiknätets transportkvalitet. I projektgruppen diskuterades dessa, se bilaga 3. I nedanstående tabell redovisas ett förslag på de indikatorer som projektgruppen bedömde som viktigast för att indikera om kollektivtrafiknätet är optimalt organiserat i syfte att främja ett hållbart resande. Indikatorer med kursiv stil har inte inventerats.

Egenskaper	Indikatorer
K1. Tillgänglighet	1.1 - De viktigaste målpunkterna bör nås av kollektivtrafik 1.2 (< 400 m från hållplats). 1.2 - Gångavstånd till/från hållplats; hållplats vid viktiga målpunkter < 200 m, hållplats i bostadsomr < 400 m <i>1.3 - Hållplatserna är handikappanpassade och är rätt utformade i övrigt.<sup>8</sup></i> 1.4 - Realtidsinformation finns.
K2. Restid	2.1 - Restidskvot kollektivtrafik/bil. För resor under 5 km kan en kvot på ca 2 accepteras. För resor över ca 5 km kan en kvot under 2 accepteras. 2.2 - Turtätheten bör vara minst 6 ggr/tim (10 min-trafik).
K3. Nätets struktur	<i>3.1 - Antal byten till viktiga målpunkter minimeras.<sup>9</sup></i> 3.2 - Hållplatserna ligger närmare målpunkterna än vad bilparkeringen gör.

Fig. 15 Förslag på indikatorer för kollektivtrafiknätet

<sup>8</sup> Hållplatsutformning har inte inventerats i detta projekt.

<sup>9</sup> Byten är en övergripande fråga som berör en stor del av kollektivtrafiknätet och har inte studerats i detta projekt.

## Nuläge - kollektivtrafiknätet inom Vistabergs allé

### 1.1 – Nåbarhet

Se ”Nuläge angränsande kollektivtrafiknät”.

### 1.2 – Gångavstånd till och från busshållplats

I Vistabergs allé planeras två hållplatser. Med dessa så är längsta gångavstånd för de boende i området 400 m.

### 1.3 – Hållplatsutformningen

I planprogrammet framgår att de planerade hållplatserna ska utformas enligt Vägverkets senaste anvisningar.

### 1.4 - Realtidsinformation

Det framgår inte i planprogrammet eller detaljplanen huruvida realtidsinformation kommer att tillämpas på de planerade hållplatserna i området.

### 2.1, 2.2, 3.1, 3.2 – (Restidskvot, turtäthet, byten)

Se ”Nuläge angränsande kollektivtrafiknät”

## Nuläge - angränsande kollektivtrafiknät

Området passeras idag av två busslinjer, nr 740 och nr 706. Båda linjerna ”rundar” området och närmaste hållplats, för linje 740, ligger på ca 1-1,5 km gångavstånd från områdets centrumpunkt.

För att förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt har arbetsgruppen föreslagit två tänkta linjestreckningar för buss enligt kartan nedan. Röd linje är förslag A1 och röd och blå linje tillsammans är förslag A2.



Fig. 16 Planprogrammets förslag på hur Vistaberg kan försörjas med busstrafik. A1 (röd linje) och A2 (rödblå linje) De två blåmarkerade hållplatserna är de föreslagna hållplatslägena i Vistabergs allé.

### 1.1 - Nåbarhet

Samtliga målpunkter bortom 2 km från området utom naturområdet Gömmaren (nr 9) ligger inom 400 m från närmaste hållplats. Det går alltså att nå de allra flesta viktiga målpunkterna.

### 1.2 – Gångavstånd till och från hållplats

Målpunkterna Sjödalsgymnasiet (nr 6), idrottsplatsen Källbrink (nr 8) och naturområdet Flottbro (nr 10) har mellan 200-400 m till närmaste hållplats.

### 1.3 - Hållplatsutformning

Detta har inte inventerats i detta projekt.

### 1.4 - Realtidsinformation

Realtidsinformation finns inte vid de flesta av målpunkterna.

### 2.1, 2.2 – Restidskvot och turtäthet

Om restidskvoten kollektiv-/biltrafik (inkl. gång-, vänte-, och ev. bytestid) blir större än 1,5-2 så minskar andelen som väljer att åka kollektivt. (kap 7.3 "Bedömning av transportkvaliteten")

Vid för stora restidskvoter kan man inte vänta sig att kollektivtrafiken får någon stor marknadsandel av resandet. Turtätheten är mycket viktig, den minskar väntetiden men den gör också kollektivtrafiken mer flexibel. Med turintervall ner mot ca 10 min har det visat sig att resenärerna inte längre bryr sig om tidtabellen. (kap. 7.3 "Bedömning av transportkvaliteten")

Nedan beräknade restidskvoter baseras på restider med stöd av SL:s reseplanerare. När restiden har beräknats har hänsyn tagits till gångtid, väntetid, åktid och bytestid. Restiden för dagens situation har beräknats med utgångspunkt från befintliga busshållplatser på Glömstävägen och Källbrinksvägen.

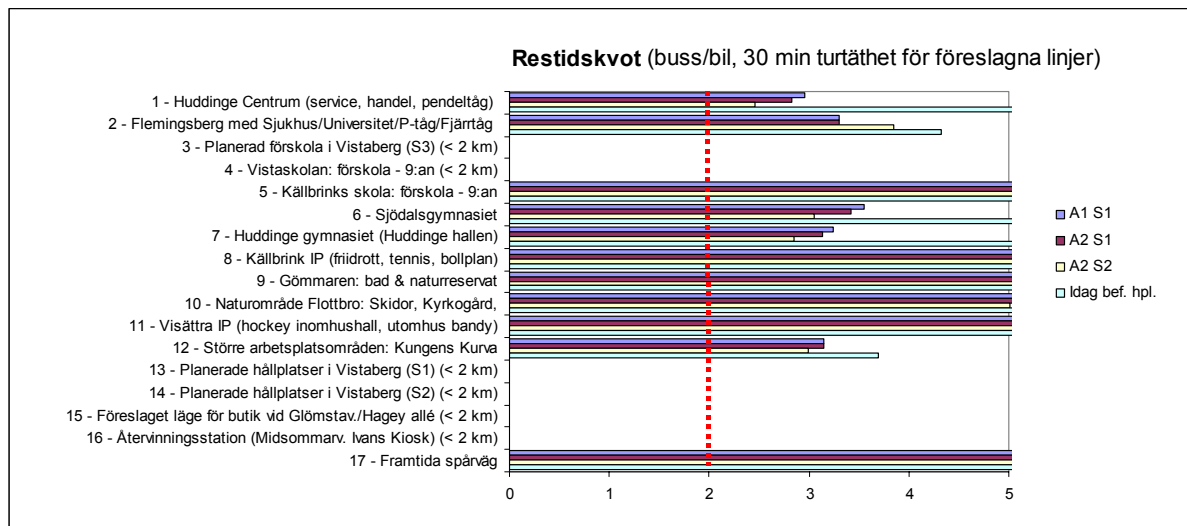


Fig. 17 I planprogrammet diskuterades två olika linjedragningar (A1 och A2) och med en turtäthet på 30 min under högtrafik. Restidskvoter mellan buss och bil som ligger under ca 2 bedöms som acceptabla för kortare resor under ca 5 km.

I planprogrammet föreslås en turtäthet på två gånger i timman vid högtrafik och en gång i timman vid lågtrafik, vilket i princip innebär restidskvoter > 3 för samtliga målpunkter. Detta innebär att kollektivtrafiken inte kan konkurrera med biltrafiken. Med en turtäthet på 10 minuter så hamnar däremot restidskvoten kring 2 för ett flertal viktiga målpunkter däribland

Huddinge C (nr 1), Kungens Kurva (nr 12), Sjödalsgymnasiet (nr 6), Huddingegymnasiet (nr 7) och Flemingsberg (nr 2).

I alternativet A1 då bussen inte går genom området så får de östra delarna orimligt långt att gå till busshållplatsen. Detta alternativ skulle innebära att standarden på kollektivtrafikförsörjningen blir låg för dessa delar.

### 3.1 – Byten

Byten är en övergripande fråga som berör en stor del av kollektivtrafiknätet och har inte studerats i detta projekt.

### 3.2 – Gångavstånd hållplats-målpunkt

Gångavstånden till besökspunkter bör helst inte överstiga bilistens gångavstånd från större parkeringsanläggningar. (kap. 7.3 ”bedömning av transportkvaliteten)

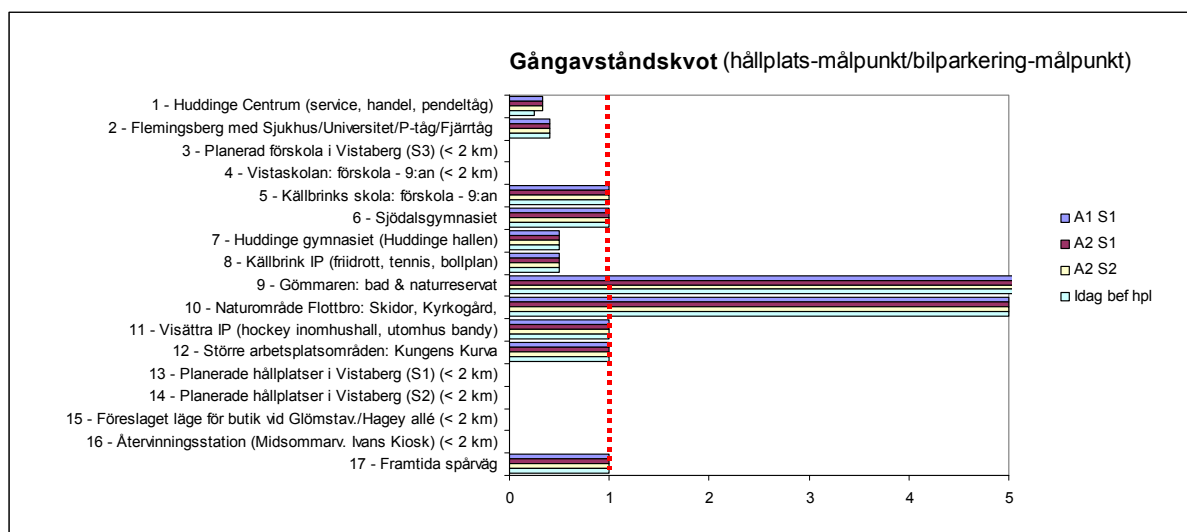


Fig.18 Förhållandet mellan gångavstånd från hållplatserna och bilparkeringarna till de viktigaste målpunkterna. Gångavstånden mellan de viktiga målpunkterna och närmaste hållplats bör inte vara längre än till närmaste bilparkering.

Alla målpunkter utom de två naturområdena (nr 9 och 10) uppvisar gångavstånd från hållplatserna som är minst lika långa som från närliggande bilparkering.

### Analys av nuläget – kollektivtrafiknätet

Nedan görs en analys av ett antal aspekter utifrån kollektivtrafiknätets styrkor, svagheter och vilka möjligheter som finns att avhjälpa svagheterna:

#### Tillgänglighet Styrkor

Tillgängligheten till tunga kollektivtrafikknutpunkter blir förhållandevis god med tanke på det relativt korta gångavståndet till Huddinge centrum och Flemingsberg. Med förslaget nås de flesta viktiga målpunkterna med buss. Det är bra att planprogrammet innehåller två busshållplatser i Vistabergs allé.

#### Svagheter och möjligheter

Båda bussalternativen innehåller nackdelar. Nackdelen med det ena är att linjen inte passerar Vistaskolan och att Kolonivägen måste breddas. Resvä-

gen till Huddinge Centrum blir längre och gångvägen till närmaste busshållplats blir för lång för boende i vissa delar av Vistabergs allé. I det andra ges långa gångavstånd till hållplatsen och en längre resväg till Huddinge C, samt sannolikt ett lägre resandeunderlag. Ytterligare varianter på busslösning bör studeras i samråd med SL.

## **Restid**

### Styrkor

I ett av förslagen med en genomgående busslinje fås korta resvägar och därmed korta restider till Huddinge C, vilket är den viktigaste målpunkten.

### Svagheter och möjligheter

Restidskvoten (buss/bil) är den viktigaste indikatorn för att se vilken potential valda kollektivtrafiklösningar har att attrahera biltrafikanter. Den turtäthet som redovisas i planprogrammet ger en hög restidskvot, vilket inte främjar ett kollektivt resande. Med en högre turtäthet, ca 10 min, under högtrafik så sjunker restidskvoten till 1.5-2 för flera viktiga målpunkter, vilket sannolikt skulle öka kollektivtrafikens konkurrensfördel gentemot bilen.

## Övriga förutsättningar för hållbart resande

Förutom den fysiska trafikinfrastrukturen, så finns en rad andra förutsättningar som bör finnas på plats/vara på gång innan de boende flyttar in. Dessa förutsättningar syftar till att minska bilberoendet och erbjuder alternativ till detta. För dessa finns inga TRAST-indikatorer, men sådana bör möjligen utvecklas. Andra förutsättningar har att göra med övergripande policy-dokument som stödjer planeringen i riktning mot hållbart resande.

### **Kommunikation med Byggbolagen**

#### Förutsättningar

För att föra in hållbart resande i exploateringsområden är det viktigt att involvera byggbolagen så att det finns en dialog och en samsyn beträffande hållbart resande. Redan vid upprättande av ramavtal bör dessa frågor komma in. En diskussion om bl.a. gång och cykelvägar samt cykelparkeringsplatser bör föras.

#### Kommunikation med Byggbolagen i Vistaberg

De fyra aktuella byggbolagen, Småa, NCC, Borohus och Götenehus har i detta projekt varit involverade i diskussioner om bl.a. skolvägar, bilpool, hållbart resande i exploateringsavtal och informationsmaterial till nyinflyttade. Byggbolagen har blivit inbjudna till de temadagar som hållits om skolvägar, bilpool samt ett möte angående avtal har hållits. Ett förslag på text i exploateringsavtalet är framtaget.

De aktuella byggbolagen har även besvarat frågor om hur de idag arbetar samt hur de skulle vilja arbeta med hållbart resande frågor. De vill gärna ta del av de faktorer som framkommer i projektet för att kunna ta med det i informationen till de nyinflyttade. Kommunen planerar att tillsammans med byggbolagen ta fram information om hållbart resande som bl.a. kan inkluderas i den inflyttningspärm som ges i samband med inflyttningen.

Förslag på TRAST-indikatorer att titta vidare på skulle kunna vara;

- Cykelparkeringsnorm
- Information om hållbart resande i inflyttningspärm
- Avtalstext innehållande hållbart resande

### **Säkra skolvägar**

#### Förutsättningar

I Stockholmsregionen bedrivs ett projekt för Säker och lekvänlig skolväg av Vägverket, Trafikkontoret i Stockholm och kommuner där målsättningen är att bryta den negativa trenden att allt fler skjutsar sina barn till och från skolan och att barn rör sig allt mindre. Det har visat sig att bra gång- och cykelvägar är en förutsättning för att information och beteendeförändring ska lyckas. Därför är det viktigt att nya områden planeras så att det finns stora möjligheter att gå och cykla för barnen och dess föräldrar. Huddinge Kommun är aktiv i detta projekt.

#### Säkra skolvägar i Vistaberg

I Vistabergs allé planeras en förskola att byggas. Placeringen av förskolan var först tänkt att vara längs huvudgatan. Men placeringen kom i konflikt med planprogrammets gestaltningsprincip då man ville ha en tvåvåningsstruktur längs huvudgatan och förskolan inte kan vara i två plan. Förskolan är nu placerad i utkanten av planområdet på en höjd, vilket försvårar för gång- och cykeltrafik.



Många av TRAST-indikatorerna för gång-, cykel- och kollektivtrafik berör även Säker skolväg, t.ex. separerade gång- och cykelvägar, belysning, barriäreffekter etc.

Förslag på TRAST-indikatorer att titta vidare på skulle kunna vara;

- Hur skola/förskola inplaneras i förhållande till viktiga gång- och cykelvägar
- Hur många som beräknas ha en förskola inom 500 m och skola inom 1,5 km
- Parkeringsnorm för bilar och cyklar i skolans område
- Säkra avlämningsställen för olika fordonsslag men även för vandrande skolbussar.

## **Bilpool**

### Förutsättningar

I Huddinge centrum har man sedan ett år tillbaka en bilpoolsbil från City Car Club i ett centralt garage i Huddinge centrum som idag utnyttjas framför allt på kvällar och helger. Här arbetar man på att få in dagtidsanvändare och därmed få in fler personer i bilpoolen så att antalet bilar kan ökas. Ju fler bilar, desto större valfrihet beträffande bilstorlek, lediga tider etc. Förutsättningar för om bilpool kan etableras i ett exploateringsområde är att det finns underlag för en bilpool:

- Att det finns god total resservice, dvs. att det finns bra kollektivtrafikförsörjning samt bra gång- och cykelvägar
- Att det finns ett generellt problem med bilar i området, t.ex. ont om parkeringsplatser eller dyrt att parkera
- Att boendetätheten är hög
- Att det finns en potential för tillväxt av bilpool i närliggande områden
- Att bilpoolsbilar står på attraktiva parkeringsplatser nära användarna och nära kollektivtrafiken

De kommersiella förutsättningarna är att det finns ett behov av minst 3 bilpoolsbilar, vilket motsvarar ca 40 användare, inom en radie på 500m. Om ovanstående parametrar är uppfyllda så är det viktigt att planera in attraktiva parkeringsplatser för bilpoolsbilar när nya områden planeras. Det behövs även en information till dem som flyttar in (t.ex. i det informationspaket som byggbolagen ger ut till de nyinflyttade) och en återkommande marknadsföring. Om bilpoolsbilar tros kunna etableras i ett exploateringsområde så minskas behovet av parkeringsplatser då en bilpoolsbil beräknas ersätta fyra bilar.

### Bilpool i Vistabergs allé

Området är planerat att bli ett renodlat bostadsområde och kommunikationsmedel som planeras är en busslinje vars dragning och turtäthet idag inte är fastställt. Bilpool kräver god kollektivtrafikförsörjning samt många dagtidsanvändare, dvs. företag för att vara kommersiellt gångbart. Projektgruppen har bedömt att förutsättningarna för en bilpool inte finns i Vistaberg.

## **Information**

### Förutsättningar

Om ett område har planerats så att det finns goda förutsättningar för hållbart resande är det viktigt att informera om detta till dem som flyttar in. Informationen kan t.ex. handla om att det finns bra gång- och cykelvägar till de flesta viktiga målpunkter, vilka möjligheter till kollektivtrafik som finns, parkeringsmöjligheter för cykel vid viktiga knutpunkter etc. Informationen kan ges på olika sätt. Kommunerna har oftast en information direkt till nyinflyttade eller

så kan ett samarbete med byggbolagen ske så att informationen finns med i det inflyttningspaket som ges.

Andra mer indirekta sätt är att ha en tydlig vägvisning för cykel- och gångvägar inom området som kan fungera som marknadsföring och information om hur långt det är med cykel till olika målpunkter. Andra sätt att stimulera ett ändrat resbeteende kan tas från SL, som erbjuder alla nyinflyttade som besvarar en enkät om kollektivtrafik att få ett prova-på-kort för 7-dagar.

Det är viktigt att kontinuerligt fortsätta informera om de fysiska åtgärder som görs beträffande hållbart resande. Man kan även arbeta med påverkansåtgärder för att öka intresset för gång-, cykel- och kollektivtrafik

#### Information i Vistaberg

Arbetsgruppen kommer att tillsammans med aktuella byggbolag arbeta för att ta fram information om hållbart resande. Huddinge kommun håller även på att titta över den information som går ut till nyinflyttade för att komplettera med hållbart resande frågor. Den planerade förskolan inom planområdet kommer att eventuellt vara en del av det arbete som pågår för Säker skolväg i Huddinge.

### **Policydokument**

Nedan beskrivs två exempel på policyfrågor som påverkar förutsättningarna för ett hållbart trafiksystem. Exempel på andra policydokument som i sin utformning kan stödja ett hållbart resande kan vara; handelspolicy, översiktsplan, tillgänglighetsplan samt resepolicy.

#### **Driftspolicy**

##### Förutsättningar

I TRAST-underlag anges andel av alla halk- och snötilfällena som gång- och cykelnätet har god framkomlighet som ett viktigt villkor. (kap. 7.1 "Gångtrafikens omfattning", samt kap. 7.2 "Cykeltrafikens omfattning")

I TRAST-underlag anges dessutom kvalitetsnivåer för sommar och vinterdriften. Gränsen för vad som bör få betraktas som låg kvalitet för drift vintertid är att snöröjning och halkbekämpning påbörjas samtidigt som insatser i anslutande gatunät.

Sommartid ser kraven som gränsar till låg standard för gång- respektive cykelnätet lite annorlunda ut. Gång: Lösa plattor åtgärdas och hål i gångvägen lappas inom 48 timmar efter upptäckt. Cykel: Glassplitter plockas upp och hål i cykelvägen lappas inom 48 timmar efter upptäckt. (kap. 7.1 "Bedömning av transportkvalitet", samt kap. 7.2 "Bedömning av transportkvalitet")

##### Driftspolicy i Huddinge

Den snöröjningspolicy som finns i kommunen innebär att för det utpekade gångtrafiknätet så ligger färdigställandetiderna på mellan 4-12 timmar efter utkallning. Gångbanorna ska till 70% vara fria från snö, medan gång- och cykelbanorna ska vara helt fria från snö. Halkbekämpning skall utföras på samtliga hårdgjorda ytor som för tillfället är tillgängliga för trafikanter, även på gångbana som inte ska snöröjas om den inte är blockerad av snövall.

Det framgår inte i Huddinge kommuns policy om gång- och cykelvägarna snöröjs eller halkbekämpas, innan eller efter anslutande gatunät.

### ***Parkeringspolicy för cykel***

#### *Förutsättningar*

En viktig faktor för cykelnätets tillförlitlighet är en funktionsduglig och pålitlig cykelparkering, där cyklisten vet att det finns plats och att det är svårt att stjäla cykeln. När det gäller bilparkering har kommunerna normalt tagit fram behovstal som anger hur många bilplatser som ska finnas vid nybebyggelse. Motsvarande saknas normalt för cykel. (*kap 7.2 "Hur kan man skapa förutsättningar för en cykelvänlig stad"*)

#### *Parkeringspolicy för cykel i Huddinge*

I Huddinge kommun finns parkeringspolicy för bil, men det saknas policy för cykelparkering.

## Slutsatser och rekommendationer

### **Vistabergs allé**

#### Styrkor

- Med tanke på områdets relativt centrala placering så har gång- och cykelnätet generellt goda förutsättningar att vara konkurrenskraftigt gentemot bil. Inom 2 km gångavstånd nås flera viktiga målpunkter som t.ex. Huddinge centrum med ett stort utbud av handel, service, pendeltåg, två grundskolor och en gymnasieskola. Cykel har den klart största potentialen då de flesta utpekade målpunkterna ligger inom 4 km cykelväg. Att färdas med cykel tar också ungefär lika lång tid som med bil till de viktigaste målpunkterna.
- Gång- och cykelvägnätet har en relativt god maskvidd. Där cykling sker i blandtrafik är bilhastigheterna i stor utsträckning reglerade till 30 km/h, alternativt på väg att bli det i och med utbyggnaden av 30-zonerna.
- Den vägvisningsplan för cykel som tas fram av Huddinge kommun fyller en viktig funktion för att knyta ihop cykelnätet och höja kontinuiteten.

#### Svagheter och möjligheter

- Idag saknas en dagligvaruhandel i områdets direkta närhet, inom ca en kilometer. Det är viktigt att fortsätta verka för att dagligvaruhandel kommer till den tomtmark som är avsedd för detta.
- I planprogrammet föreslås en busstrafik med 30 min turtäthet under högtrafik. För att vara konkurrenskraftig i restid, flexibilitet så bör möjligheterna till ökad turtäthet prövas.
- Trygghetsaspekten bör studeras. I vissa stråk ligger vägen avskild från närliggande bostadsbebyggelse.
- Politys för cykelparkering bör tas fram av kommunen.
- Glömstavägen ligger som en trafikbarriär och trafiksäkerhetsrisk. Detta påverkar resbeteende och trafiksäkerheten när man korsar vägen.
- Det är viktigt att cykelnätet inom Vistabergs allé kopplas till det övergripande cykelnätet och ges tillräcklig vägvisning till viktiga regionala och lokala mål. Vägvisningsplanen som utarbetas bör även innehålla längdangivelser.
- Tillgängligheten för funktionshindrade bör analyseras i kommunen. Åtgärder för de funktionshindrade underlättar för alla att röra sig i gångnätet.

## **Övergripande planering och stödjande dokument**

Under diskussionerna återkom projektgruppen till vikten av den övergripande planeringen (översiktsplan och fördjupad översiktsplan), samt rådande dokument och policys. Vilken planeringsmetodik används? Vilka övergripande policys finns? Vilka andra planeringsverktyg och stödjande dokument finns och vilka skulle behövas? Följande slutsatser gjorde projektgruppen:

- Att det är viktigt med en medveten övergripande planering för hur de hållbara trafiknäten ska organiseras för att kunna vara ett konkurrenskraftigt alternativ till biltrafiken. Möjligheterna att i de sena planeringsskedena kunna påverka detta bedömdes som relativt små.
- Att planerarna har tillgång till erforderliga verktyg som stödjer planeringen för ett hållbart resande under hela planeringsprocessen. Detta stöd bör finnas i t.ex. parkeringspolicy för cykel, handelspolicy, driftspolicy, resepolicy, policy för trafik till och från skola, vägvisningsplan för cykel, tillgänglighetsplan för funktionshindrade samt trafiknätsanalys.
- Att lokaliseringen av nya exploateringsområden sker kollektivtrafikhänsyn och med en hög bebyggelsestäthet är viktigt för att få en bra kollektivtrafik.

## **Planering av exploateringsområden**

Projektgruppen gjorde följande slutsatser i samband med planering av exploateringsområden:

- Att det är viktigt att se exploateringsområden som en del av en helhet, att identifiera vad som finns utanför området, vilka viktiga målpunkter som finns och hur man tar sig dit med gång-, cykel och kollektivtrafik.
- Att i första hand studera gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet och därefter biltrafiknätet.
- Att gång-, cykel och kollektivtrafiknätet samordnas på sådant sätt att de tillsammans blir konkurrenskraftiga gentemot bil.
- Att det finns ett starkt behov av en samverkan med kollektivtrafikhuvudmannen. Kollektivtrafiken spelar en central roll i det hållbara transportsystemet. Det är viktigt att hitta en plattform för diskussioner som rör denna aspekt ur ett kollektivtrafikförsörjningsperspektiv.
- Att en bra planering för hållbart resande i exploateringsområden bör följas upp med informationsinsatser tillsammans med byggbolag, SL med flera.

Projektgruppen föreslår att följande indikatorer används vid planering av exploateringsområden för att öka konkurrenskraften för de hållbara trafiknäten:

Indikatorer
- Andel viktiga målpunkter som kan nås med gång-/cykel-/kollektivtrafik
- Andel av planerade bostäder som har max 400 m till service via gång- och cykelvägnätet
- Genhetskvot (trafiknätets längd/fågelvägens längd); för gång och cykel till viktiga målpunkter
- Antal barriärer till viktiga målpunkter
- Andel av planerad gång- och cykelnät med blandtrafik där hastighet för bilar är < 30 km
- Andel av planerad cykelnät som är separerade ifrån gångtrafiknät
- Andel av planerad gång- och cykelvägar som ligger nära bostadsbebyggelse och har god belysning
- Restidskvot; cykel/bil, kollektivtrafik/bil
- Antal säkra cykelparkeringar som planeras in
- Andel av planerad bebyggelse som har < 400 m till närmaste hållplats

Fig. 19 Förslag på indikatorer vid planering av exploateringsområden för att främja hållbart resande

### Projektgruppens kommentarer

Att arbeta med TRAST-indikatorer har varit ett nytt sätt att arbeta med gång, cykel och kollektivtrafiknäten. En viktig erfarenhet är att titta på målpunkter *utanför* planområdet för att se över hur man på bästa sätt kan ta sig dit med gång, cykel och/eller kollektivtrafik. Det är framför allt målpunkter för den dagliga pendlingen, som t.ex. skola/förskola, arbetscentra och resecentra, som man bör titta på i första hand.

Utifrån projektgruppens erfarenheter från nuvarande planering utgår man oftast från en fortsatt användning av bilen som idag och att tillgängligheten till gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet ska finnas. I sättet att planera, som redovisas i det här projektet, betraktas tvärtom gång-, cykel och kollektivtrafik som de primära färdätten och inte som sekundära efter bilen. Detta planeringssätt bedömdes medvetandegöra dessa trafiknäts konkurrenskraft gentemot bilen, vilket inte har uppmärksammats på samma sätt tidigare.

Kunskapsnivån mellan användandet av bilnätet gentemot användandet av gång-, cykelnätet bedömdes vara stor. Det finns t.ex. relativt god kunskap om biltrafiksträngen. Men hur är det med kunskapsnivån om trafiksträngen för gång och cykel?

I projektgruppen bedömdes att arbetet med TRAST-indikatorer är ett bra stöd för att säkerställa att man i planeringsskedet tar med de viktigaste aspekterna för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

Projektgruppen diskuterade även vikten av en väl fungerande kollektivtrafik och närhet till service är nödvändigt för att hållbart resande ska vara konkurrenskraftigt gentemot biltrafiken. Faktorer som kommunen kan påverka men inte kan styra över själva.

Projektet är genomfört på ett område som i stort sett var färdigplanerat och som haft biltrafiken som utgångspunkt. Arbetssättet kommer nu att prövas på andra planområden i Huddinge kommun och kommer då in tidigare i processen. Arbetssättet kommer också att utvärderas på längre sikt för att se om hållbara färdätt prioriteras och om metoden är effektiv.