

# Trafikstrategi för Haninge kommun

– Hållbara, tillgängliga och trafiksäkra resor



**I arbetet med att ta fram trafikstrategin för Haninge kommun har följande personer medverkat**

**Projektledare och huvudförfattare av rapporten:**

Helene Olofsson *Trafikstrateg (KSF)*

**Arbetsgrupp:**

Gustav Malm *Hållbarhetsstrateg (KSF)*

Mirja Thårin *Samhällsplanerare (KSF)*

Shirly Kurasz *Kommunikationsstrateg (SBF)*

Olga Borfileva *Planarkitekt (SBF)*

Helena Hartzell *Trafikchef trafikenheten (SBF)*

Regina Lindberg *Trafikingenjör, trafikenheten (SBF)*

Jonas Håkansson *Trafikingenjör, trafikenheten (SBF)*

**Styrgrupp:**

Peter Jemtbring *Näringslivs- och utvecklingsdirektör (KSF)*

Berit Pettersson *Planeringschef (KSF)*

Sune Eriksson *(t o m sept. 2017) Förvaltningschef (SBF)*

Anna Waldman Haapaniemi *(efter okt. 2017) Förvaltningschef (SBF)*

Lars Höglund *Teknisk chef (SBF)*

**Konsultstöd:**

**Processtöd:** Olof Junesjö (Governo AB)

**Formgivning:** Detail Produktion AB

---

**Dokumenttyp:** Styrdokument

**Dokumentnamn:** Trafikstrategi för Haninge kommun

**Diarienummer:** KS 2018/101

**Beslutat datum:** 2018-05-28

**Ansvarig förvaltning och avdelning:** Kommunstyrelseförvaltningen, strategisk planering

**Beslutat av:** Kommunstyrelsen

**Foton på framsidan:** Johnér Bildbyrå och Haninge kommun

**Trafikstrategin finns att läsa på kommunens hemsida:** [haninge.se/trafikplanering](http://haninge.se/trafikplanering)

**Dokumentinformation:** Trafikstrategin är ett övergripande styrdokument som anger Haninge kommuns långsiktiga ambition för trafiksystemet

**Ersätter tidigare beslut:** Det finns ingen tidigare trafikstrategi för Haninge kommun

# Sammanfattning

Haninge är en kommun i stark tillväxt – och med en regional stadskärna. För att möta utmaningarna med ökade behov av transporter har kommunen nu tagit fram en trafikstrategi. Den ska genomsyra hela kommunens arbete med trafik och resor och bidra till att uppnå uppsatta miljö- och klimatmål. Syftet med trafikstrategin är att ge vägledning och beslutsstöd i strategiska trafikfrågor.

Trafikstrategin är ett övergripande styrdokument och ger en samlad bild av Haninges långsiktiga ambition för att utveckla trafiksystemet. Målbilden är: ”Resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga.” För att uppnå den övergripande målbilden har sex målområden pekats ut.

Trafikstrategin för Haninge kommun har tagits fram efter beslut från kommunstyrelsen i februari 2017. Kommunstyrelsen antog trafikstrategin 28 maj 2018.

# Innehåll

Inledning.....	5
Utgångspunkter för trafikstrategin .....	9
Övergripande målbild med trafiksystemet .....	15
Sex prioriterade målområden.....	16
Uppföljning och nästa steg.....	19
Bilaga 1. Styrdokument som påverkar trafikstrategin.....	20
Bilaga 2. Framtidens trafiksystem.....	25

# Inledning

Haninge har för första gången tagit fram en trafikstrategi för kommunen. Trafikstrategin är ett övergripande styrdokument som ska ge en samlad bild över Haninges långsiktiga ambition om hur trafiksystemet ska utvecklas. Den kan ses som en sammanhållande plattform som samlar olika trafikfrågor i ett och samma dokument.

Trafikstrategin talar om *vad* som ska uppnås men inte *hur* det ska uppnås. Därmed innehåller den inga åtgärdsförslag eller handlingsplaner. I Haninge kommuns styrmodell som visas nedan befinner sig trafikstrategin på den politiska arenan.

Figur 1. Haninge kommuns styrmodell.



Trafikstrategin ska ge stöd i de beslut som behöver tas både i den dagliga verksamheten och av de förtroendevalda – stora som små. Gator och vägar ska ge rum åt många olika funktioner och intressen, både människor, varor och gods. Det ska exempelvis finnas plats för personliga möten, parkering, lastning och lossning, städning, snöupplag och kollektivtrafik. Det måste också vara möjligt för uttryckningsfordon att ta sig fram. Alla funktioner är viktiga och ska ha sin plats. Marken räcker dock inte till för att allt ska finnas överallt, och det är inte heller önskvärt med så breda gator och vägar som skulle behövas om alla funktioner skulle rymmas samtidigt.

Syfte med trafikstrategin

## Syftet med trafikstrategin är att ge vägledning och beslutsstöd i strategiska trafikfrågor.

Trafikstrategin ska främst vara ett stöd i prioriteringar och avvägningar mellan olika trafikantgrupper och i intressekonflikter. Det är först när medvetna prioriteringar görs som det trafiksystem vi strävar efter kan uppnås. Trafikstrategin syftar också till att skapa en långsiktighet och stabilitet för trafikplanering i kommunen över tid.

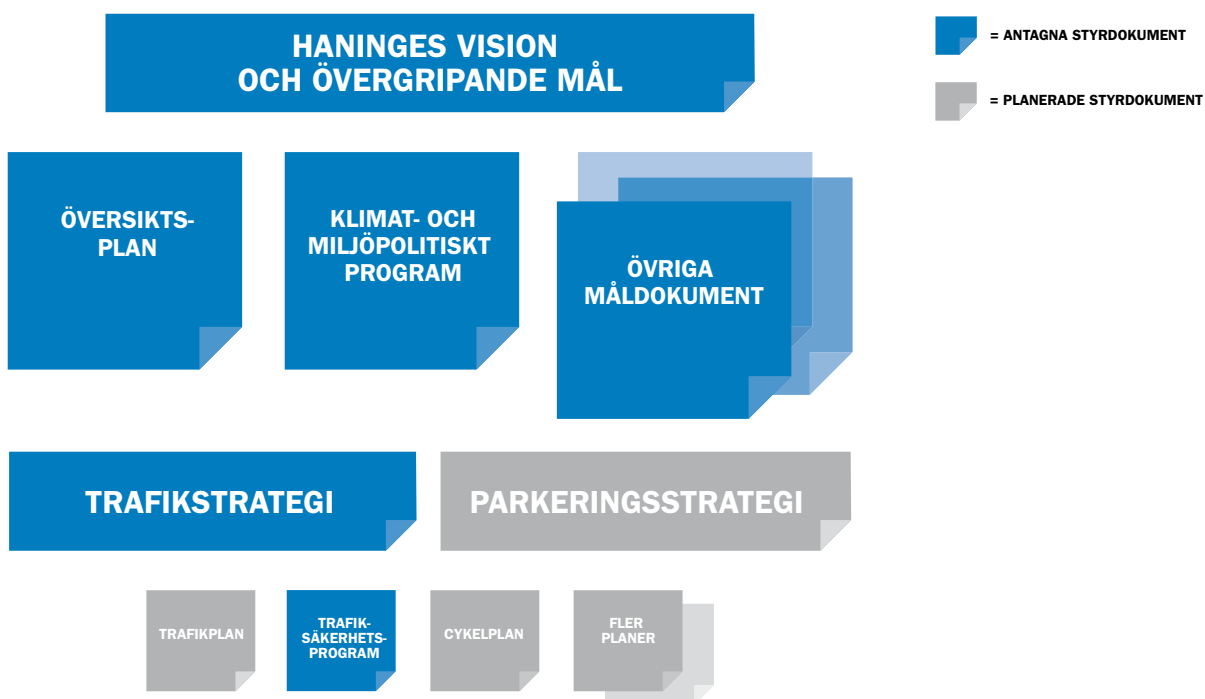
*Figur 2. Bilden illustrerar en förtätad stad där gång- och cykeltrafikanter ges mer utrymme. Bilden är ett exempel på en huvudgata med olika funktioner enligt Stadsutvecklingsplanen för Haninge Stad, Mandaworks.*



## Så hänger trafikstrategin ihop med övriga styrdokument

De viktigaste styrdokumenterna för trafikstrategin är kommunens översiktsplan tillsammans med det klimat- och miljöpolitiska programmet. Trafikstrategin ska genomsyra hela kommunens arbete med trafik och resor. Det praktiska arbetet med åtgärder konkretiseras i planer eller program. Trafikstrategin beskriver inga kopplingar till någon geografisk plats. Trafikstrategin beskriver resande snarare än infrastruktur. Nedanstående bild illustrerar hur olika styrdokument inom trafikområdet hänger ihop.

Figur 3. Koppling mellan styrdokument i Haninge kommun inom trafikområdet.



## Trafikstrategins olika målgrupper

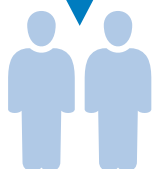
Trafikstrategin riktar sig främst till tjänstemän och politiker inom kommunen. Den ska utgöra stöd och vägledning i komplexa trafikfrågor, men också vara ett stöd i dialog med allmänheten och externa parter som exempelvis Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Figur 4. Trafikstrategins huvudsakliga målgrupper.



**88 000**

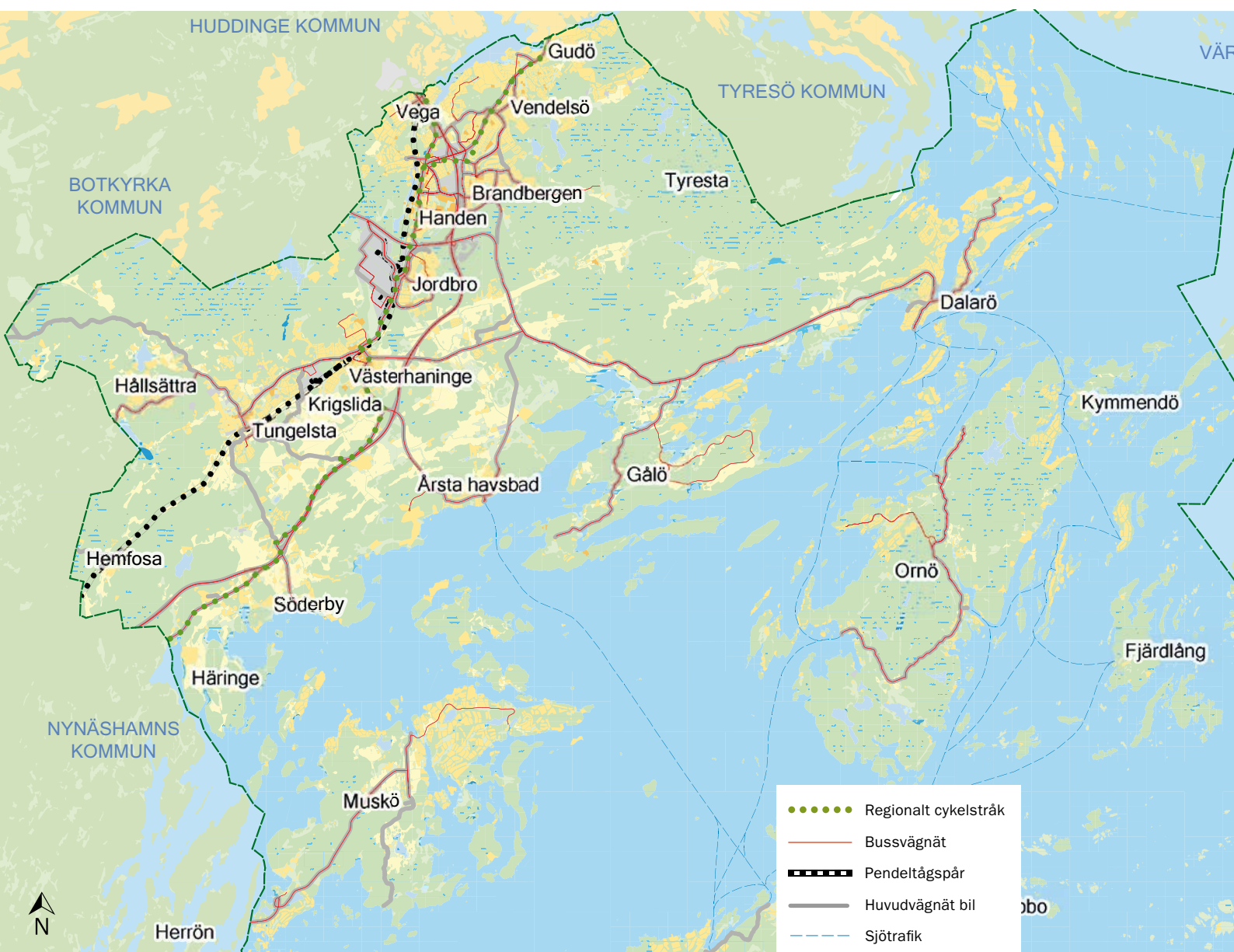
invånare i  
Haninge år  
2017.



## Några ord om Haninge kommun

Haninge är en växande kommun som omfattar tätort, landsbygd och skärgård. Kommunen är idag relativt glest byggd och består av cirka 80 procent vatten. Fågelavståndet mellan centrala Handen till centrala Stockholm är ca två mil och en resa med pendeltåget från Handen till Stockholm City tar drygt 20 minuter. Nynäsbanan går genom kommunen och här finns sju pendeltågsstationer.

Figur 5. Karta över Haninge som visar pendeltåget, huvudvägnät för bil, bussvägar, sjötrafik och de regionala cykelstråken; Vendelsöstråket och Västerhaningestråket.





# Utgångspunkter för trafikstrategin

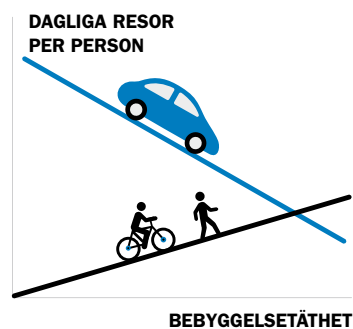
Denna strategi tar hänsyn till flera faktorer som trafiken och trafikplaneringen i Haninge kommun påverkas av. Detta kapitel redovisar de viktigaste utgångspunkterna.

## Haninge är en del av en växande region

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. År 2050 förväntas vi vara cirka 3,4 miljoner invånare i Stockholms län<sup>1</sup>. Haninge, som är en del av Stockholmsregionen, är en tillväxtkommun med en regional stadskärna. Innan 2030 väntas befolkningen i kommunen växa till över 100 000 invånare. När vi blir fler i kommunen ökar också antalet resor. Den stora tillväxten kommer därmed att ställa stora krav på hur vi reser inom, till och från Haninge kommun. Marken är en värdefull resurs och det gäller att samsas om utrymmet och ytorna och utnyttja den transportinfrastruktur som vi har på ett effektivt sätt. Hur trafiken flyter påverkas av hur trafiksystemet är utformat samt regelverk och lagstiftning – men också av hur vi som enskilda resenärer gör våra val om hur, när och med vilket färdmedel vi väljer att resa. Det är inte alltid möjligt att bygga bort trafikproblem. Investeringar i infrastrukturen är en av de åtgärder som tillsammans med andra åtgärder bidrar till ett bra trafiksystem. Det krävs med andra ord många olika typer av åtgärder och en långsiktig ambition för att lyckas få det trafiksystem som vi önskar i framtiden.

## Tät bebyggelse ger positiv effekt

Stadsplanering och trafikplanering är nära sammankopplade med varandra då stadsplanering spelar en stor roll för hur vi reser och vilka färdmedel vi väljer. En av de mest effektiva åtgärderna för att bland annat minimera antalet resor, minska resornas längd, skapa bra underlag för kollektivtrafik och få fler att gå och cykla är att bygga tätt – det vill säga skapa plats för fler människor att bo och verka där det redan finns andra människor och hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Att bygga tätt i utspritt läge bidrar inte till minskat bilberoende. Det finns klara samband som visar att täthet i bebyggelsestruktur minskar bilresandet, och det gäller för hela landet. Nedanstående bild illustrerar detta samband.

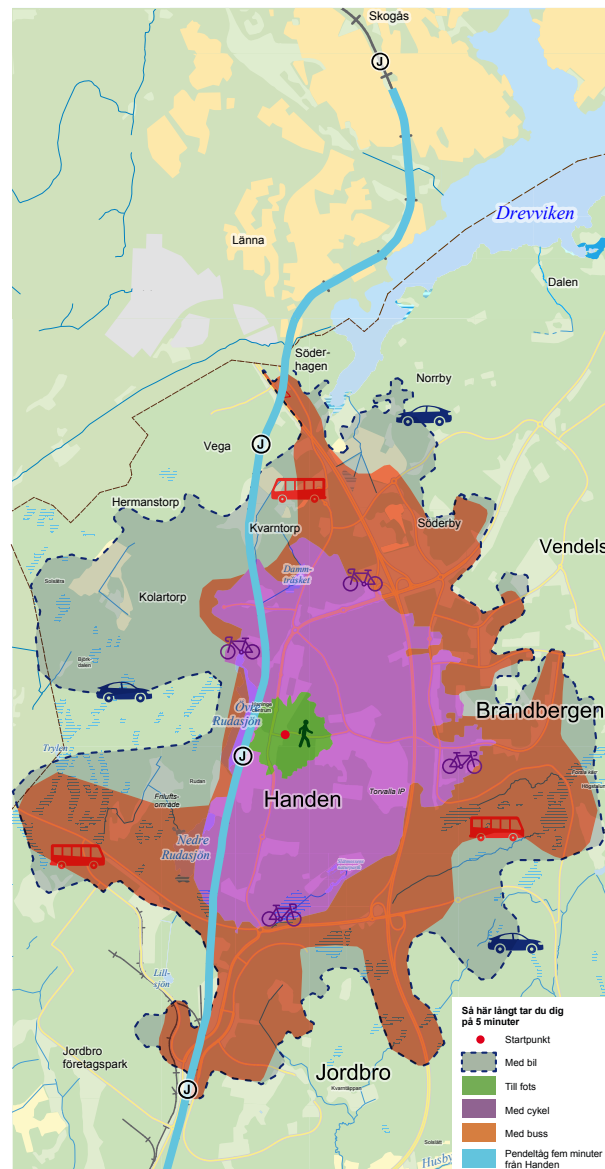


*Figur 6. Bilden illustrerar översiktligt sambanden mellan tätare stadsmiljö och minskad bilanvändning.*

<sup>1</sup> Utställningsversion av RUF 2050

I kommunens översiktsplan är en viktig planeringsprincip att bebyggelseutvecklingen ska ske i huvudsak i kollektivtrafiknära lägen. Från trafikplaneringsperspektiv är denna planeringsprincip central att hålla fast vid i varje avvägning och beslut som tas i kommunen. Kommunen bör utvecklas på ett sätt som skapar förutsättningar för ett minskat behov av transporter. Det kommer på sikt att leda till ett hållbart trafiksystem och att människor får närmare och lättare att ta sig till sina målpunkter.

Kartan nedan visar hur långt man kommer med cykel, till fots, med kollektivtrafik och med bil på fem minuter. Kartan är framtagen genom en GIS-analys och syftet är inte att visa detaljer utan är ett försök att ge en bild av vilka målpunkter man når inom fem minuter i de centrala delarna av Handen. Förenklingar och antaganden är gjorda och alla detaljer är inte fakta granskade. Tillförlitligheten vad gäller restid med cykel och till fots är stor eftersom man inte påverkas av eventuella bilköer och förseningar i kollektivtrafik.



Figur 7. Illustrationen syftar till att visa ungefär hur långt man kommer från Haninge centrum med olika färdmedel på 5 minuter. Restiderna har beräknats utifrån uppskattningar och antaganden. Hastigheten för gång har antagits vara 5 km/h och för cykel 22 km/h. Restiden för bil och buss utgår ifrån skyltad hastighet på vägnätet. Trängsel i form av köer eller eventuella byten i busstrafiken är inte medräknad.

## Viktigt med samverkan

Det är viktigt att hela transportsystemet ses som en helhet. Haninges trafiksystem är integrerad med övriga regionens trafiksystem – som statliga vägar, järnvägar och kollektivtrafik. Dessa sköts av flera olika myndigheter. Det innebär att trafikstrategin måste ses som en pusselbit i en större helhet. Det kommunala vägnätet behöver ses i ett större sammanhang. I arbetet med att uppnå målbilden omfattar trafikstrategin hela kommunen även om kommunen bara har rådighet över kommunens egna vägar när det gäller olika åtgärder. Vissa saker kan alltså kommunen påverka direkt och andra måste ske i samverkan med andra. Den kommunala planeringen behöver koppla an till den regionala och nationella planeringen.

*Figur 8. Samverkan mellan olika parter är nödvändigt för att uppnå målbilden i trafikstrategin.*



*Trafikverket* ansvarar för den långsiktiga planeringen av statliga transportsystemet, byggande, drift och underhåll samt myndighetsbeslut. Trafikverket ansvarar också för att både den nationella planen och länsplanerna för regional transportinfrastruktur genomförs. Länsplanerna tas fram av varje län. Den nationella planen och länsplanerna gäller i 12 år men revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Kommunen har möjlighet att inkomma med synpunkter på både den nationella planen och länsplanen.

*Stockholms läns landsting* ansvarar för att Stockholms läns invånare och besökare har en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. All trafik drivs av företag som trafikförvaltningen upphandlar i konkurrens.

Landstinget tar också fram den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF) som på övergripande nivå pekar ut riktningen för den regionala mark- och vattenanvändningen.

## Regional balans minskar resorna

En stor utmaning för trafiksystemet i Haninge är den regionala obalansen mellan arbetstillfällena och bostäder mellan de norra och södra delarna av Stockholms län. En viktig åtgärd för att minska denna obalans, och därmed motverka att resorna ökar och blir längre i både avstånd och restid, är att skapa fler arbetstillfällen i kommunen. Haninge kommun arbetar aktivt med att skapa fler arbetstillfällen utifrån bland annat näringslivsstrategin i kommunen.

Tabell 1. Andel som arbetspendlar in, ut och inom Haninge kommun.

PENDLARE	TOTALT
Pendlar till Haninge	12 920
Pendlar från Haninge	26 751
Bor och arbetar i Haninge	14 844

Siffrorna gäller anställda över 16 år 2015.

## Resvanor

Kunskap kring människors resvanor och vad som påverkar dem är viktiga utgångspunkter för att planera och utforma dagens och framtidens trafiksystem. De faktorer som påverkar färdmedelsval mest är reskostnad och restid.

I Stockholms län utgör arbets- och skolresor 1/3 av resandet. Drygt hälften av resandet är fritidsrelaterat. Fritidsresandet står alltså för en mycket stor del av det totala resandet och sker till 2/3 med bil. Resor till och från arbetet görs däremot till hälften med kollektivtrafik. Ökad kunskap kring fritidsutövande är viktigt för att förstå vad som påverkar människors resvanor kopplat till fritidsresande.

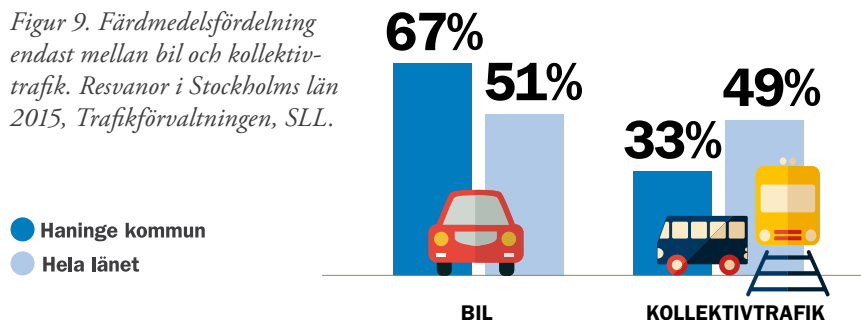
Nedanstående bild visar färdmedelsfördelningen för resor en vardag med mål i länet. Haninge har högre andel bilresande än genomsnittet i länet, men ungefär samma fördelning mellan bil och kollektivtrafik som genomsnittet för övriga kommuner som ingår i kategorin Kommuner i inre förort.

Tabell 2. Färdmedelsfördelning enligt Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen, SLL.

### FÄRDMEDELSFÖRDELNING ALLA FÄRDMEDEL FÖR RESOR EN VARDAG MED MÅL I LÄNET

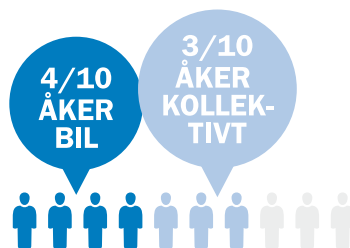
STARTKOMMUN FÖR RESAN	BIL	KOLLEKTIVT	CYKEL	TILL FOTS
Haninge kommun	59 %	29 %	3 %	9 %
Regioncentrum (omfattar Stockholms stad, Solna och Sundbyberg)	24 %	46 %	12 %	18 %
Kommuner i inre förort (omfattar Danderyd, Järfälla, Lidingö, Sollentuna, Täby, Huddinge, Nacka och Tyresö)	54 %	29 %	7 %	9 %
Kommuner i yttre förort (omfattar Ekerö, Norrtälje, Sigtuna, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker, Botkyrka, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Värmdö)	64 %	23 %	4 %	8 %
Hela länet	39 %	37 %	9 %	14 %

Figur 9. Färdmedelsfördelning endast mellan bil och kollektivtrafik. Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen, SLL.



Haningebon lägger idag i genomsnitt 94<sup>2</sup> minuter på sin resa till och från arbetet. Snittresan för kommuner i Stockholm län är 72 minuter. I hela Sverige är medeltiden för en arbetsresa 62 minuter<sup>3</sup>. Det finns många vinster med att minska tiden som människor lägger på att resa till och från sina arbeten, både för samhället i stort och för den enskilda individen. Förbättrade resmöjligheter kan dock tendera till att människor ökar sin reslängd i andra sammanhang.

Figur 10. Färdmedelsfördelning för alla länsinvånarens resor till/från länet och inom länet som ett genomsnitt för hela veckan. Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen, SLL.



### Trender inom framtidens transportsystem

En annan viktig utgångspunkt för de mål som formulerats i trafikstrategin är samhällstrender inom trafikområdet. Samhället har under de senaste hundra åren varit uppbyggt kring biltrafik som i huvudsak drivits med fossila bränslen. Med klimatförändringar och en ökad befolkning är det dock inte långsiktigt hållbart, varken ur ett miljöperspektiv eller ett framkomlighetsperspektiv. Transportsektorn kommer att påverkas av både globala och lokala trender, främst digitalisering, tjänstefiering och elektrifiering.

### Andra styrdokument som påverkat trafikstrategin

Trafikstrategin utgår från flera olika politiskt antagna styrdokument både på nationell, regional och lokal nivå. Trafikstrategin ska också vara en tydligt integrerad del av kommunens övriga mål- och strategiarbeten och kan även bidra till transportsystemets utveckling i Sverige som helhet.

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – *tillgänglighet* och ett hänsynsmål – *säkerhet, miljö och hälsa*.

<sup>2</sup> RVU 2015 (Stockholms läns landsting)

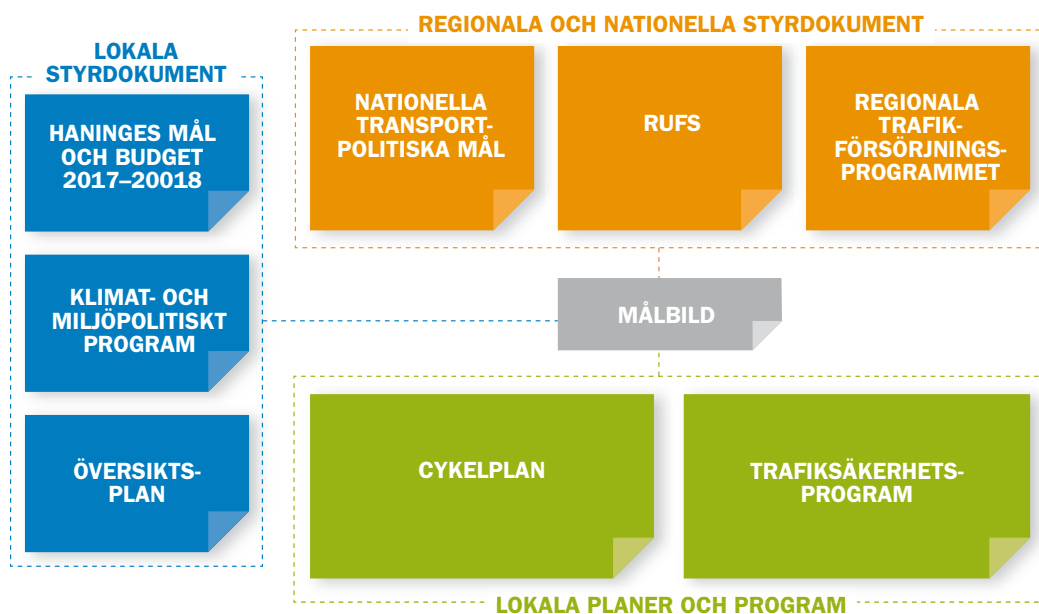
<sup>3</sup> Statistik från [www.trafikanalys.se](http://www.trafikanalys.se), november 2017

I arbetet med att ta fram denna strategi har en stor mängd styrdokument gått igenom och analyserats. De styrdokument som bedöms ha särskild påverkan på strategin beskrivs kortfattat i bilaga 1.

Figur 11. Kommunens beslutade trafikslagshirarki enligt översiktsplanen och Trafikverkets fyrstegsprincip har särskilt varit vägledande och påverkat valet och prioriteringen av målområden.



Figur 12. Visar hur målbilden har tagits fram och sammanfattar vilka styrdokument som påverkat hur målbilden formulerats.



# Övergripande målbild med trafiksystemet

Haninge kommun har formulerat en övergripande målbild som beskriver det trafiksystem som vi strävar efter. Den gäller i hela kommunen, såväl tätbebyggda områden som glesare områden och skärgården.

## Resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga.

Orden i den **övergripande målbilden** har i huvudsak följande innebörd:

Med **hållbara resor** menas att miljö- och klimatpåverkan ska minska, samt att trafikinfrastrukturen i form av vägar och spår måste nyttjas effektivare. När kommunen växer och invånarna blir fler kommer också efterfrågan på resor att öka, och då måste vi samsas om ytorna. När individen gör smarta resval så påverkas trafiksystemet som helhet. Att nyttja infrastrukturen effektivare och göra smarta resval kan exempelvis innebära att:

1. avstå från att resa (distansarbete, e-handel etc.).
2. resa vid en annan tidpunkt då det finns ledig kapacitet (flexibla arbetstider etc.).
3. välja ett annat färdmedel (välja att gå, cykla eller åka kollektivtrafik för de resor där detta är möjligt).

Med **trafiksäkra resor** menas att risken för att dödas eller skadas allvarligt ska minimeras.

Med **tillgängliga resor** menas förutsättningarna att nå olika målpunkter exempelvis utföra ett ärende speciellt att ta sig till en skola, arbetsplats eller ett sjukhusbesök. Tillgänglighet är viktigt för trafikantgrupper som har särskilda behov såsom exempelvis barn, äldre eller människor med funktionsnedsättning. Haninge består också av områden som är glesbygd eller skärgård och till dessa platser är det viktigt att tillgodose en god tillgänglighet. Tillgänglighet i transportsystemet beskriver med vilken uppoffring i tid eller kostnad som detta kan uppnås.<sup>4</sup> Innebörden av tillgängliga resor knyter an till det transportpolitiska funktionsmålet som handlar om att ge alla en grundläggande fysisk tillgänglighet.

---

<sup>4</sup> Definition enligt Trafikverkets framkomlighetsprogram, publikation 2014:140.

# Sex prioriterade målområden

För att uppnå den övergripande målbilden har sex prioriterade målområden identifierats samt delmål har formulerats inom respektive område. Tanken är att dessa mål ska konkretiseras och ligga till grund för planer och program inom respektive område, i vilka aktiviteter och åtgärder beskrivs mer utförligt.

Olika trafikantgrupper har olika behov och ibland kan målkonflikt uppstå och avvägningar behöver göras. Barnperspektivet är särskilt viktigt att beakta vid avvägning mellan åtgärder. Det gäller för alla delmålområden.

*Figur 13. De prioriterade målområdena. De övergripande målen om att resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga ska ligga som grund och integreras i alla målområden och dess planer och program.*



## Smarta resval för hållbara resor

För att uppnå den övergripande målbilden kommer ett aktivt arbete krävas med beteendepåverkan för hållbart resande inom alla målområden.

Beteendepåverkan för hållbart resande handlar om mjuka insatser med syfte att påverka sättet som vi reser och transporterar oss. Åtgärderna handlar inte i första hand om den fysiska miljöns utformning utan om exempelvis information,



kampanjer och system för att underlätta och uppmuntra gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det kan även handla om att införa och stödja system som gör det lättare att dela och samnyttja cyklar, bilar och andra transportmedel, för ett mer effektivt nyttjande av såväl vägar som våra monetära resurser.

Ibland används begreppet mobility management, men i det här dokumentet kallas det smarta resval och beteendepåverkan för hållbara resor.

För att nå delmålen som är satta inom respektive målområde behövs insatser som sträcker sig utöver bara ändringar i den fysiska miljön.

## Mål per delområde

### Cykel

- **Andelen resor som sker via cykel ska öka.**
- **Det ska vara trafiksäkert att cykla.**

Dessa mål utgår ifrån de mål som formulerats i cykelplanen för Haninge kommun. Cykel är ett alternativ även för regionala resor.

### Gång

- **Andelen resor som sker via gång ska öka.**

Att planera för en attraktiv och promenadvänlig stad är en central aspekt i att uppnå målet om en hållbar kommun. Detta målområde har tagit sin utgångspunkt i de formuleringar som är kopplade till gång i översiktsplanen. Att planera för att en ökad andel personer ska kunna ta sig fram genom att gå innefattar också att planera för dem med särskilda behov, allt från personer med funktionsnedsättning till föräldrar med barnvagnar. Gång bör ses som ett eget transportslag.

Kommunen har idag ingen gångplan som konkretiserar delmålet och beskriver vilka aktiviteter som krävs för att uppnå målet. Det finns behov av att ta fram en gångplan framöver.

### Kollektivtrafik

- **Andelen resor som sker med kollektivtrafiken ska öka inom, till och från Haninge.**

Detta mål har formulerats med utgångspunkt i de etappmål som finns i klimat- och miljöpolitiska programmet samt de mål som slås fast i RUFSS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kommunen har idag ingen kollektivtrafikplan som konkretiserar delmålet och beskriver vilka aktiviteter som krävs för att uppnå målet. Det finns behov av att ta fram en kollektivtrafikplan framöver.



## Trafiksäkerhet

- **Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet.**
- **Antalet skadade ska minska.**

Dessa mål tar sin utgångspunkt i nollvisionen på nationell nivå samt det lokala trafiksäkerhetsprogrammet, för Haninge kommun.

## Parkering

Mål och strategier kring parkering tas upp i kommunens parkeringsstrategi som är ett separat dokument.

## Framkomlighet på väg

- **Andelen resor med personbil ska minska.**
- **Vägtrafiken ska styras till de resor som gör mest samhällsnytta.**

Uppsatta mål om att resor via gång, cykel och kollektivtrafik ska öka bör således matchas av en nedgång i användningen av personbilar. Oavsett drivmedel är en minskning av bilresorna en framgångsfaktor för att kunna uppnå klimatmålen. Det finns dock ett antal samhällsviktiga transporter så som akuttryckningar, transporter i näringslivet och kollektivtrafik. Dessa ska prioriteras även fortsättningsvis.

I framtiden måste fler välja att gå, cykla eller åka kollektivt, och därmed avstå bilen, för att både biltrafiken och resten av trafiksystemet ska kunna fungera effektivt. Detta kommer inte att hända över en natt, men genom att arbeta långsiktigt och mot de delmål som formulerats i trafikstrategin kommer trafiksystemet att kunna bli mer hållbart på sikt.

## Uppföljning och nästa steg

Trafikstrategin är ett långsiktigt dokument med ett tidsperspektiv som sträcker sig fram till 2030. Uppföljning av trafikstrategin bör ske en gång per mandatperiod. Trafikstrategin lägger grunden för fortsatt arbete med att ta fram övriga planer i kommunen. I planerna eller programmen preciseras konkreta åtgärder som behöver vidtas för att närma sig målen inom respektive utpekade målområde. Planer och program utgör grunden för kommunens arbete inom trafikområdet.

Kommunfullmäktiges mål och budget innehåller idag inga indikatorer som går att följa upp avseende de målformuleringar som uttrycks i trafikstrategin. De flesta målen är dock formulerade på ett sådant sätt att de går att följa upp och utvärdera genom analys av nationella och regionala resvaneundersökningar. Trafiksäkerhetsmålen följs upp genom trafiksäkerhetsprogrammet.

# Bilaga 1.

## Styrdokument som påverkar trafikstrategin

Här kan du läsa en kort sammanfattning av de olika styrdokumenterna som påverkar trafikstrategin.

Nationella transportpolitiska mål och planer

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att

**säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.**

Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

### **FUNKTIONSMÅL**

*Tillgänglighet*

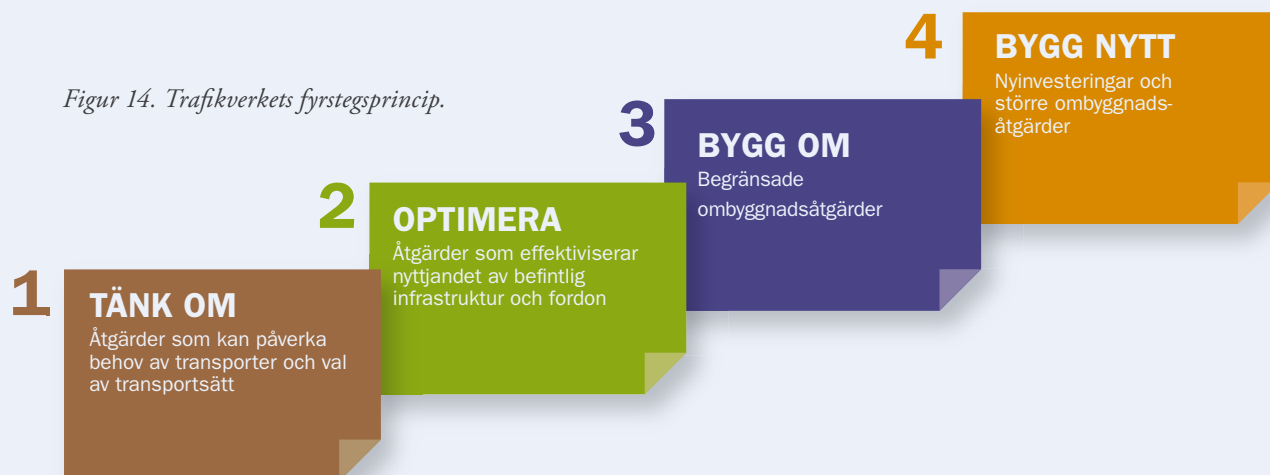
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### **HÄNSYNSMÅL**

*Säkerhet, miljö och hälsa*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås – och ökad hälsa.

I de nationella målen för transportinfrastruktur i Sverige ingår den så kallade fyrstegsprincipen. Den handlar om att åtgärder ska provas förutsättningslöst i fyra steg innan åtgärder beslutas. Denna princip ska beaktas vid alla planeringsarbeten.



Figur 14. Trafikverkets fyrstegsprincip.

### Regionala mål och planer

Stockholms läns landsting ansvarar för att ta fram regionala strategier och planeringsförutsättningar för Stockholmsregionen. Detta konkretiseras framför allt genom två dokument: Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs). Utöver detta finns ett antal regionala planer, satsningar och program som är specifika för Stockholmsregionen. De som bedömts ha särskild påverkan på Haninge är den regionala cykelplanen för Stockholms län och framkomlighetsprogrammet för Stockholmsregionen.

Arbetet med att ta fram en ny RUFs pågår, men den tidigare framtagna visionen om att *Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i* ligger kvar. Denna konkretiseras i förslag till fyra mål:

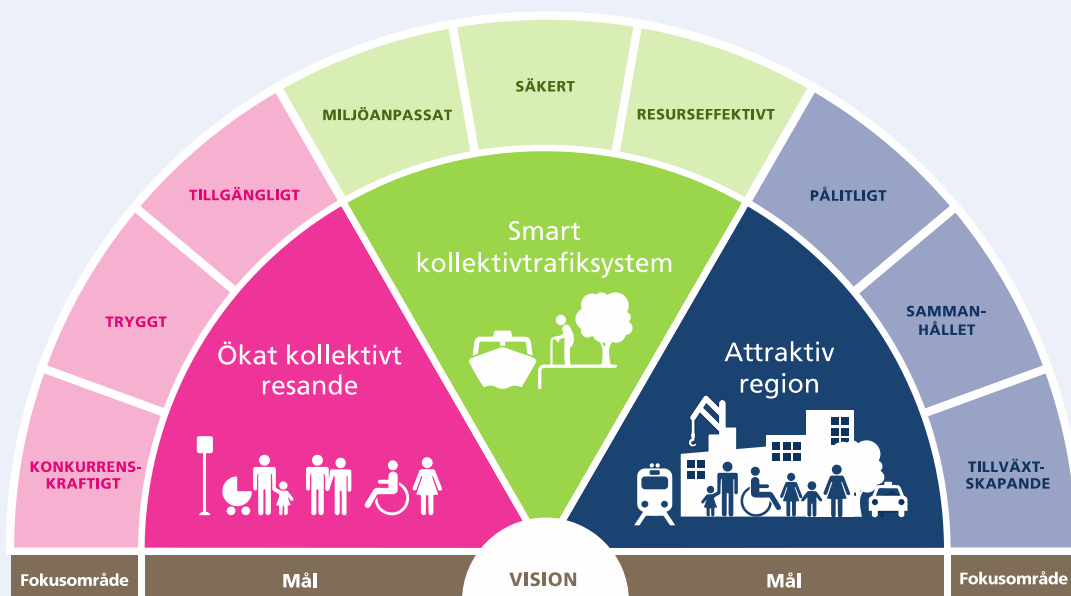
Figur 15. Bild från utställningsversionen av RUFs 2050, SLL, tillväxt- och regionplaneförvaltningen



Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på kollektivtrafikens utveckling. Programmes vision är att attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ska bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har tre mål som uttrycks enligt nedanstående bild.

Figur 16. Bild från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, SLL



I regionen finns också den regionala cykelplanen för Stockholms län 2014, som tagits fram av Trafikverket tillsammans med Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län. Målsättningen är att andelen cykelresor ska öka markant fram till år 2030 då cykeltrafiken bör utgöra minst 20 procent av resorna.

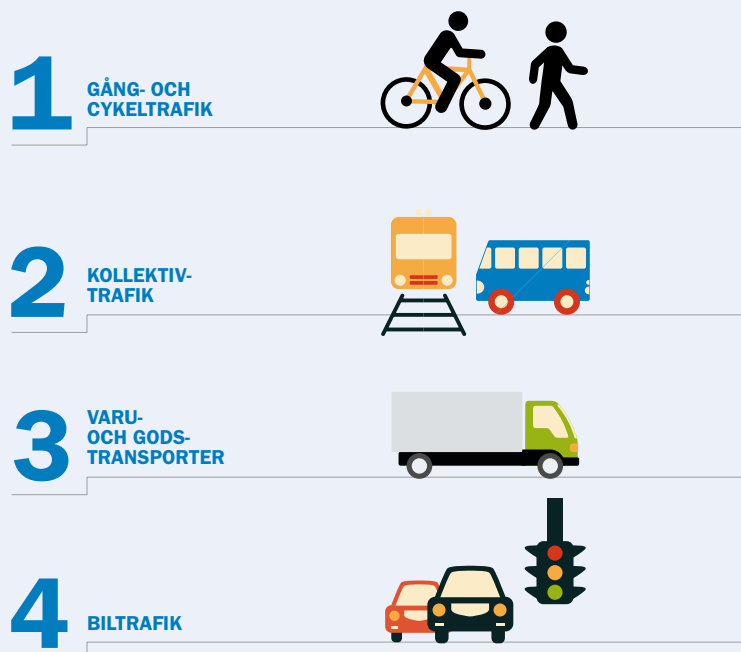
## Haninges vision, lokala styrdokument och planer

De lokala styrdokument som har störst påverkan på trafikområdet är översiktsplanen och det klimat- och miljöpolitiska programmet. Trafikstrategin ska också bidra till Haninges vision och övergripande mål.

### Översiktsplanen

Haninge kommuns översiktsplan slår fast visionen om ett attraktivt och hållbart Haninge. För att utveckla ett långsiktigt hållbart resande i stadsbygd, på landsbygd och i skärgård ska trafikslagen prioriteras enligt figuren nedan.

Figur 17. Trafikslagshirarki enligt översiktsplanen.



### Klimat- och miljöpolitiska programmet

I det klimat- och miljöpolitiska programmet finns ett flertal fokusområden. De som har störst betydelse för trafikstrategin är fossilfria resor och transporter samt hållbar stadsutveckling. Det finns också ett antal utpekade etappmål som särskilt berör trafik och transporter. Dessa är:

- År 2020 har andelen köpt fossilfritt bränsle ökat till totalt 50 procent.
- År 2025 har andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökat till 55 procent av färdmedelsfördelningen.
- År 2022 har antalet publika laddplatser och tankställen för förnybara drivmedel tredubblats jämfört med 2016.
- År 2022 har växthusgasutsläppen från transporter minskat jämfört med 2014.

Dessa etappmål får stor påverkan på trafikstrategin som därmed behöver ha en huvudsaklig inriktning på omställningen till ett hållbart transportsystem.

### Planer och program i kommunen

Utöver dessa styrdokument finns tre dokument som framför allt har beaktats när delmålen har tagits fram. Dessa är Cykelplanen och Trafiksäkerhetsprogrammet. I de fall där planerna har specifika mål har vi återanvänt dessa mål i trafikstrategin.

Figur 18. Vid en genomgång av vilka ord som vanligast förekommer i Haninge styrdokument framkommer detta ordmoln.





## Bilaga 2.

# Framtidens trafiksystem

Här kan du läsa mer om några av de viktigaste framtidstrenderna som påverkar trafiksystemets framtida utformning.

### Digitaliseringen har stor påverkan

Digitaliseringen är en av de trender som har störst påverkan på det moderna samhället. En definition av digitaliseringen är ”övergången till informations-samhället, och ändrade arbetsmetoder, organisationsprocesser och samhälls-strukturer i samband med detta införande”. Det innebär konkret att radikalt förändra hur samhället fungerar med stöd av digitala lösningar. När det kommer till trafikområdet kan det ta sig uttryck på flera olika sätt. En av de tydligaste effekterna av digitalisering de senaste åren är realtidsuppdaterade trafikplanerings- och störningsinformationstjänster som Waze och Google maps. Tanken är att användargenererade data kan optimera användningen av befintlig trafikinfrastruktur. Exempelvis kan dessa optimera omledning av trafik vid störningar och på så sätt minimera den totala tiden som trafikanten befinner sig på vägarna.

### Självkörande fordon en del av framtiden

En trend som bilindustrin har stor tilltro till och lägger mycket forskningsmedel på är självkörande fordon. Dessa använder sig av artificiell intelligens, kameror och sensorer för att navigera på ett säkert sätt utan mänskliga förare. Enligt flera forskare är frågan inte om, utan när, självkörande fordon kommer att vara en vanlig syn på svenska vägar.<sup>5</sup> Bedömningen just nu är att det kommer gå betydligt fortare än förväntat. Volvo personbilar har som mål att ha en självkörande fordon till 2021, och ett antal pilotprojekt har redan genomförts.

De effekter som självkörande fordon kommer att få på trafiksystemet är osäkra, men litteratur och forskning nämner både positiva och negativa effekter. Bland de positiva finns smidigare trafikflöden och möjlighet till ökad rörlighet för de som saknar körkort, samt ett minskat behov av parkeringsplatser. Självkörande bilar kan också bidra till att fler reser gemensamt, till exempel via bilpooler.<sup>6</sup>

Enligt en studie genomförd av Trafikanalys skulle kapaciteten i innerstadsmiljön fördubblas om alla fordon var självkörande. Beräkningarna för motorvägar visar att genomströmningen i exemplet från Essingeleden skulle kunna öka med cirka 70 procent om 100 procent av fordonen är självkörande. Studien pekar också på att synen på bilägande i framtiden sannolikt kommer att spela en viktig roll för hur självkörande teknik påverkar kapaciteten i transportsystemet. Vinsterna med självkörande bilar utgår i stort ifrån att antalet bilar i trafiken minskar genom förändrat bilägande. Mer om detta i följande stycke.

---

<sup>5</sup> <https://www.kth.se/forskning/artiklar/har-ar-framtiden-for-sjalvkorande-bilar-1.737284>

<sup>6</sup> Ibid.

## En aktiv transportpolitik ger goda förutsättningar

Om samhället hanterar utvecklingen genom en aktiv transportpolitik för att främja potentiella positiva effekter och begränsa de negativa finns sannolikt goda förutsättningar för både förbättrad kapacitet, mer plats för andra färdmedel och ett minskat antal döda och allvarligt skadade i trafiken i framtiden.

## Synen på bilägande spelar stor roll

Ägandet av en bil har under en lång tid varit norm inom samhällsbyggnad. Detta tar sig konkret uttryck i allt från parkeringstal till Förbifart Stockholm. Frågan är om ägandet av en egen bil kommer vara normen även i framtiden? Som vi nämnde tidigare ger självkörande bilar helt andra lösningar på mobilitetsutmaningen. Det är därmed tänkbart att delning av bilar eller abonnemangstjänster får större genomslag i framtiden.<sup>7</sup>

I den senaste resvaneundersökningen som genomfördes 2015 framkom att nästan hälften av de motoriserade resorna i Stockholm genomförs med kollektivtrafik.<sup>8</sup> Detta är en internationellt sett hög siffra. Endast 25 procent av respondenterna uppger att de inte har tillgång till någon bil i hushållet.<sup>9</sup> Då det är den första resvaneundersökningen som gjorts med detta fokus går det dock inte att dra några slutsatser kring trender gällande övergripande val av trafikslag. Storbritannien har återkommande genomfört resvaneundersökningar under en lång period. Dessa visar att andelen 17–20-åringar med körkort har minskat från 48 procent år 1994 till 31 procent år 2016. Motsvarande siffror för 21–29-åringar var 75 procent 1994 och 66 procent år 2016.<sup>10</sup> Dessa siffror indikerar att en viss attitydförändring har skett över tid.

## Tjänster istället för bilägande

Vad finns det då för alternativ? Som vi har nämnt tidigare kan självkörande bilar komma att revolutionera hur mobilitet tillhandahålls mer som en tjänst än som ägandet av en egen bil. Redan idag finns dock carsharing-tjänster, och bilpooler har funnits under en lång tid. Bilpooler har dock hittills haft ett begränsat genomslag om man ser till det totala bilägandet. I SLL:s tidigare nämnda resvaneundersökning uppger endast en procent att de är med i en organiserad bilpool. Det går att ställa mot 69 procent med tillgång till privat bil och 10 procent med tillgång till förmånsbil.<sup>11</sup> De senaste åren har dock ett antal tjänster för bildelning eller bilhyrning etablerats. Ett exempel är Drivenow, som tillhandahåller bilar just som en tjänst. Konkurrenskraften hos dessa bolags affärsmodeller har i nuläget dock inte visat sig. En tidigare konkurrent till Drivenow, Car2go, drog sig efter en kort period ur den svenska marknaden. Drivenow har också visat stora minusresultat de senaste två åren. Volvoägda Sunfleet som har funnits längre på den svenska marknaden har däremot lyckats bättre och är numera ett stabilt bilpoolsföretag.

Foto: Johnér Bildbyrå



<sup>7</sup> <https://www.trafa.se/vagtrafik/sjalvkorande-bilar---utveckling-och-mojliga-effekter-3583/>

<sup>8</sup> <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Resvaneundersokningen-2015/>

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/633077/national-travel-survey-2016.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/633077/national-travel-survey-2016.pdf)

<sup>11</sup> <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiken%20v%C3%A4xer%20med%20Stockholm/SU/Resvaneunders%C3%B6kningen/Resvanor-i-stockholms-lan-2015-version-20160817.pdf>

## Individens resa i centrum

Ett annat begrepp är kombinerad mobilitet. Det handlar i stort om att skapa abonnemangstjänster för flera olika färdmedel genom samarbeten mellan offentliga och privata aktörer. Utgångspunkten är att individens resa står i centrum, medan färdmedlen kan variera. Tanken är att det ska locka fler med bil att åka kollektivt, men även bidra till en mobilitet som möter flexibla människors behov. Försök med detta har genomförts bland annat i Göteborg genom företaget Ubigo där 70 hushåll fick möjlighet att kombinera mobilitetstjänster för en månadskostnad. Försöket återupprepades i Stockholm under hösten 2017. Dock även där som ett pilotprojekt.

## Både teknik och attityd avgör

Om bilägandet även i framtiden kommer att vara norm eller inte beror delvis på den tekniska utvecklingen där smidiga och effektiva lösningar gör det mindre attraktivt att äga bil, men också på människors attityder och inställning till bilen som identitetsfaktor. I båda dessa faktorer har det offentliga en viktig roll att spela. Dels när det kommer till att främja hållbara transportsätt, dels till att arbeta opinionsbildande för att långsiktigt förändra attityder.

## Elektrifiering på frammarsch

När det kommer till utvecklingen av alternativa drivmedel har det även här skett stora förändringar bara de senaste åren. Insikten om att Parisavtalet kommer att kräva stora omställningar vinner allt större mark hos såväl konsumenter som det offentliga och biltillverkare – det har gjort att det börjat röra på sig i en positiv riktning. Tittar man på konkreta effekter så går det dock väldigt långsamt. I nuläget (2017) finns cirka 42 000 laddbara fordon i Sverige. I denna statistik ingår dock elhybrider som kan framföras på såväl el som på bensin. Enbart 31 procent av dessa bilar är rena elbilar.<sup>12</sup> Bland nyregistrerade bilar ligger andelen laddbara bilar på 4,2 procent, och således är enbart 1,3 procent av dessa elbilar.

## En pågående utveckling

Laddinfrastrukturen utvecklas successivt och i nuläget finns cirka 4 000 laddpunkter runt om i Sverige. Elbilsmarknaden har hittills hämmats av sämre räckvidd och dyrare priser. Räckvidden utvecklas nu i snabb takt och där har elbilstillverkaren Tesla legat i framkant. Konventionella biltillverkare börjar nu utveckla sitt utbud, men även här går det väldigt långsamt. Kina har nyligen fattat beslut om att var tionde bil som tillverkas år 2019 ska kunna köras avgasfritt. Liknande regleringar men mindre omfattande införs i huvudsak på stadsnivå för att komma till bukt med föroreningsproblematiken som konventionella bilar innebär. Bland andra drivmedel är andelen nybilsregistreringar för etanolbilar 0,2 procent och gasbilar ca en procent.

---

<sup>12</sup> <http://powercircle.org/nyhet/40-000-laddbara-bilar-sverige-nu/>

I Sveriges storstadsregioner har dock en oväntad konkurrent till bilar dykt upp, nämligen elcyklar. Under 2016 såldes 67 500 elcyklar vilket var en ökning på 50 procent från 2015. Prognosen är att elcykelförsäljningen kommer att fortsätta öka.<sup>13</sup> Under 2017 infördes en statlig subvention som kan komma att öka försäljningen ytterligare.

### Offentliga insatser krävs

Å ena sidan går det att hävda att när paradigmskiftet väl sker kan det gå väldigt snabbt. Å andra sidan går utvecklingen i dagsläget långsamt. I oktober 2017 utgjorde fossilbränsleddrivna bilar fortfarande nästan 90 procent av alla nyregistrerade bilar.<sup>14</sup>

Det är därmed tydligt att det krävs insatser från det offentliga. Det kan handla om såväl främjande åtgärder som skattereduktioner, styrande åtgärder som förbud mot vissa typer av bilar – och möjliggörande åtgärder så som investeringar i laddinfrastruktur för att på sikt skapa en hållbar fordonsflotta.

---

<sup>13</sup> <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/kraftig-okning-av-elcyklar-pa-stockholms-gator-och-fler-vantas-det-bli>

<sup>14</sup> [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_TK\\_\\_TK1001\\_\\_TK1001A/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__TK__TK1001__TK1001A/)

