

Gångplan (remissutgåva april 2017)

– Utlåtande över inkomna synpunkter

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

Februari 2018

Gångplan (remissutgåva april 2017)

Utlåtande över inkomna synpunkter

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

© Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning och Huddinge kommun
Tryckeri, [Klicka här för att ange årtal](#)

ISBN 91-85565-02-4
www.huddinge.se

Sammanfattning

Kommunstyrelsens förvaltning beslutade att skicka förslaget till gångplan på remiss i april 2017. Förslaget skickades ut till 133 remissinstanser, se *Bilaga 1*, som har givits möjlighet att lämna synpunkter. Via information på kommunens hemsida har alla givits möjlighet att bidra med synpunkter på gångplanen.

Det har inkommit 24 stycken remissvar, varav sju är från privatpersoner. Inkomna synpunkter har sammanställts och besvarats. En del synpunkter har tagits med i det fortsatta arbetet med gångplanen, en del detaljfrågor skickats vidare till berörda aktörer men en del av synpunkterna har inte lett till någon omarbetning av det strategiska dokumentet.

Överlag ses det som mycket positivt att Huddinge kommun tar fram en gångplan. De flesta remissvar är positiva till det strategiska dokumentets syfte, att lyfta gångtrafikanter som en egen trafikantgrupp samt att dessa prioriteras mera. Det har även lyfts fram att dokumentet är väl genomarbetat och belyser viktiga strategiska frågor, framförallt vikten av trygghet och säkerhet för gångtrafikanter samt inriktningen att planera utifrån stationsnärhetsprincipen.

De remissvar som inkommit är av ganska olika karaktär med många unika synpunkter. En del synpunkter behandlar gångtrafikanter, särskilt barns, säkerhet, där önskemål om trafikseparering från cykel är förekommande. En del remissvar handlar även om uppföljning av och synpunkter på indikatorerna, samt önskan att få jämlikhetsperspektivet mer inarbetat i gångplanen.

Med anledning av inkomna synpunkter har dokumentet genomgått en revidering för att bland annat se över begrepp, hänvisningar och formuleringar i syfte att inkludera jämlikhetsperspektivet. Indikatorerna har setts över och uppdaterats för att bättre kunna utgöra underlag vid prioritering av framtida insatser. I övrigt har inga förändringar skett som ändrar planens inriktning och prioritering av insatser, som förblir desamma som i remissversionen.

Förutsättningar som ändrats sedan remissversionen är bland annat att resultatet från en ny resevaneundersökning har erhållits, men det är inget som påverkar gångplanens effektmål. I samband med revideringen, har även det övergripande gångnätet uppdateras, kostnaderna för genomförande av åtgärder setts över och hanteringen av kostnader förtydligats.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Introduktion	5
1.1. Tider	5
1.2. Utskick	5
1.3. Hantering av inkomna synpunkter	5
2. Inkomna synpunkter	6
2.1. Myndigheter	6
2.1.1. Södertörns brandförsvarsförbund	6
2.1.2. Trafikverket	6
2.2. Kommuner	7
2.2.1. Botkyrka kommun	7
2.2.2. Stockholms stad	7
2.3. Huddinge kommuns nämnder	9
2.3.1. Förskolenämnden	9
2.3.2. Grundskolenämnden	10
2.3.3. Gymnasienämnden	11
2.3.4. Äldreomsorgsnämnden	11
2.3.5. Socialnämnden	11
2.3.6. Kultur- och fritidsnämnden	12
2.3.7. Natur- och byggnadsnämnden	13
2.3.8. Tillsynsnämnden	14
2.4. Råd	14
2.4.1. Huddinges pensionärsråd	14
2.4.2. Huddinges brottsförebyggande råd	24
2.4.3. Huddinges råd för funktionshinderfrågor	28
2.4.4. Demokratiberedningen	30
2.5. Föreningar och intresseorganisationer	34
2.5.1. Fotgängarnas förening	34
2.6. Privatpersoner	36
2.6.1. Privatperson 1	36
2.6.2. Privatperson 2	38
2.6.3. Privatperson 3	38
2.6.4. Privatperson 4	39
2.6.5. Privatperson 5	39
2.6.6. Privatperson 6	39
2.6.7. Privatperson 7	40
Bilaga 1 – Sändlista	41

1. Introduktion

1.1. Tider

Samhällsbyggnadsavdelningen beslutade att skicka förslag till gångplan på remiss i slutet av april 2017. Därefter publicerades förslaget på Huddinge kommuns hemsida med information om att synpunkter skulle lämnas senast den 31 september 2017.

1.2. Utskick

Informationsbrev skickades ut till myndigheter, kommuner, föreningar med flera (totalt 133 remissinstanser) via e-post samt till allmänheten via publicering av information på hemsida, i lokaltidning och sociala medier, för att bjuda in alla till remissprocessen. Sändlistan återfinns i *Bilaga 1*.

1.3. Hantering av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter har sammanställts med svar på hur dessa ska hanteras/har hanterats i detta dokument. Dokumentet publiceras på Huddinge kommuns hemsida med kommunstyrelsens svar på synpunkter. Under vintern 2017/2018 har gångplanen omarbetas med hänsyn till inkomna synpunkter.

2. Inkomna synpunkter

2.1. Myndigheter

2.1.1. Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund har tagit del av remissversionen av gångplanen. Planen är väl genomarbetad och belyser hur viktig säkerhets- och trygghetsaspekten är för att göra det attraktivt att gå.

De flesta åtgärder som planen visar på kan höja trygghetsupplevelsen är även olycksförebyggande. Drift och underhåll (snöröjning), belysning, tillgänglighet m.m. innebär också att risken för olyckor minskar.

Planen belyser antalet trafikolyckor, men det sker även andra olyckor, exempelvis fallolyckor, som genom att ytterligare sätta fokus på gång- och cykelmiljön förhoppningsvis minskas.

För räddningstjänst (polis, ambulans m.m.) är framkomligheten viktig och om biltrafikens utveckling kan hejdas eller minskas lite är det positivt för insatstiderna och därmed minskade skador på grund av olyckor.

Södertörns brandförsvare har egentligen inga synpunkter men vill understryka att planen förutom att medverka till att människor använder gång och cykel mer även då bidrar till att höja tryggheten samt minska olyckor (och brott).

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

2.1.2. Trafikverket

Trafikverket tycker att gångplanen är mycket bra. Den belyser och lyfter fram de delar som är viktiga för att få en ökad, attraktiv och säker gångtrafik. Inriktningen att planera utifrån stationsnärhetsprincipen är helt i linje med den inriktning som önskas för att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Trafikverket tar gärna del av arbetet med gångplanen i fortsättningen, kanske genom ett gemensamt projekt eller via löpande information från kommunen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ser positivt på samverkan och ber att få återkomma med förslag på gemensamt projekt tillsammans med Trafikverket.

En observation är att måtten skiljer sig något från GCM-handboken och de givna i HIN och ALM, där t.ex. 1,80 m bred gångyta är minimimått i ALM.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Det rekommenderade minsta breddmåttet för gångbanor enligt GCM-handboken och ALM 2 är 2,0 meter vid nybyggnad, även om 1,80 meter är det minsta tillåtna måttet, som då behöver kompletteras med vändzoner med jämna mellanrum.

Avser kommunen specificera målen för indikatorerna för uppföljning ytterligare eller förväntas målet var "öka" från år till år?

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Många av de föreslagna indikatorerna följs även upp i andra styrdokument och sammanhang. För några av dessa finns specificerade mål och förvaltningen har uppdaterat målen för dessa. För övriga indikatorer saknas dock specifika mål och förvaltningen avser inte att sätta nya mål inom ramen för gångplanen, utan ”öka” anses tillräckligt för uppföljningens syfte.

I samband med planering i närheten av stationer får inte de risker som järnvägen utgör glömmas bort. Trafikverket har stärkt kraven på stängsel längs den statliga järnvägen. Vid utveckling av områden längs med järnvägen behöver kommunen se över behovet av förstärkt eller kompletterat skalskydd där människor frekvent ska röra sig, exempelvis på gångvägar.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och ber att få återkomma när områden i närheten av järnvägen utvecklas.

2.2. Kommuner

2.2.1. Botkyrka kommun

Förvaltningen ser det som positivt att Huddinge kommun genom denna gångplan lyfter gångtrafiken i planeringen och på så sätt skapar bättre förutsättningar för ett ökat hållbart resande.

Botkyrka kommun anser att det utpekade övergripande nätet även bör inkludera den planerade kopplingen mellan Björnkullavägen och Tullinge hantverksby.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Denna aktuella kopplingen är redan inkluderad i det övergripande gångnätet.

2.2.2. Stockholms stad

Stadsledningskontoret stödjer Huddinge kommuns övergripande strategi för trafikplaneringen och utgår från att Huddinge genomför de delar av gångnätet som ansluter till Stockholms stad i nära samarbete med staden.

Trafiknämnden anser att Huddinge kommun har en väl genomarbetad strategi för att nå målet om ökad gångvänlighet och en ökad andel gående inom kommunen. Där det övergripande gångnätet ligger på gränsen till Stockholms kommun finns anledning att samverka över kommungränsen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anger att samarbetet med intilliggande kommuner inte lyfts fram i Huddinges gångplan. Medborgare vet sällan exakt var kommungränsen går då de rör sig på gångbanor och leder. För stadsdelen rör detta främst Vantör och stadsdelsområdet Rågsved som gränsar till Huddinge.

Farsta stadsdelsnämnd anser att det är ett bra initiativ att ta fram en gångplan. Farsta stadsdelsområde berörs dock i mycket liten utsträckning av planen. De vägar som gränsar till Huddinge är Nynäsvägen (ingen gångtrafik), Magelungsvägen, Stortorpsvägen, Ågestabron och Farstanäsvägen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd bedömer att remissmaterialet generellt är genomarbetat och bra men bedömningen är att varken stadsdelens verksamheter eller drift- och skötselarbetet av stadsdelsområdets parker och grönområden berörs av remissen.

Skärholmens stadsdelsnämnd ser att det i gångplanen för Huddinge kommun identifieras viktiga kopplingar till Stockholms stad och i synnerhet Skärholmens stadsdelsnämndsområde. Nämnden ser också att planen tar hänsyn till befintliga och potentiella gränsöverskridande flöden som har kapaciteten att förstärka Skärholmen-Kungens kurva som regional kärna. Samtidigt finns det betydande värden, områden och kommande projekt inom Stockholms stads gränser, som förslaget till gångplan för Huddinge kommun eller kommande handlingsplanen i högre utsträckning kan ta hänsyn till.

Älvsjö stadsdelsnämnd anser överlag att de viktigaste stråken över kommungränsen från Älvsjö stadsdelsområde finns med i Huddinges övergripande gångnät. Det man eventuellt skulle kunna komplettera med är gångstråket förbi Långsjöns norra ände.

Borgarrådsberedningens svar

Stockholms stad stödjer Huddinge kommuns övergripande strategi och konstaterar att den ligger väl i linje med stadens egna styrdokument. I och med den remitterade gångplanen har Huddinge kommun en väl genomarbetad strategi för att nå målet om ökad gångvänlighet och en ökad andel gående inom kommunen. Jag ser förutsättningar för samarbete inom en rad områden, för att utbyta kunskap samt vid behov koordinera planeringen längs kommungränsen.

Jag utgår från att Huddinge kommun genomför de delar av gångnätet som ansluter till Stockholms stad i nära samarbete med staden. Jag vill framhålla att det även gäller koordinering av tidplaner, drift och underhåll etcetera. Detta för att få ut så stor effekt som möjligt av satsningen och på så vis skapa ett bra och attraktivt gångvägnät även över kommungränsen. Berörda stadsdelsnämnder har i respektive remissvar i denna promemoria pekat på flera olika projekt som berörs av både Stockholm och Huddinge.

Vi delar gärna med oss av våra erfarenheter kring gångplanen och arbetet med bättre gångförutsättningar rent generellt och ser fram emot ett bra samarbete med Huddinge kommun.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och ser fram emot att samverka med Stockholms stad i berörda projekt. Förvaltningen har förtydligat i gångplanen att samverkan med angränsande kommuner ska ske vid projekt på stråk som passerar kommungräns.

2.3. Huddinge kommuns nämnder

2.3.1. Förskolenämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun. Förslaget att identifiera fotgängare som en egen trafikantgrupp ses som mycket positivt.

För att öka antalet gångresor till kommunens skolor och förskolor är det viktigt med säkra och trygga gångvägar från hemmet till skolan eller förskolan. Olika trafikslag bör skiljas för att minimera risken för kollisioner. I ett flertal barnkonsekvensanalyser har just cykeltrafiken på delade gång- och cykelvägar identifierats såväl som en risk som något som upplevs som otryggt.

Ett gent och sammanhängande gångnät är önskvärt, men får inte innebära intrång på barns och ungas möjlighet till ett rum där de kan vistas på egna villkor i form av skol- och förskolegårdar. För att hindra olyckor mellan gående och cyklister bör hastighetsdämpande åtgärder planeras in på sträckor som skär igenom parker eller går förbi en skol- eller förskolegård.

För de barn och elever som har verksamhetslokaler utanför skol- förskoleområdet är det av extra vikt med säkra gångvägar mellan de olika målpunkterna som besöks under en skoldag. Detsamma gäller möjligheten att på ett säkert sätt ta sig till komplementytor som parker och andra närliggande områden för lek och rekreation.

Vid snöröjning och planteringar är det av vikt att tillförsäkra såväl gående som andra trafikanter god sikt för att undvika olyckor.

Som ett led i minskat bilanvändande bör kommunen aktivt arbeta för att servicefordon så långt som möjligt undviks på gångvägar och andra platser där barn och unga färdas och leker. Det är vanligt att sådan trafik slentrianmässigt åker på gångvägar med en ökad risk som följd. Ur miljösynpunkt är naturligtvis eldrivna fordon att föredra medan de ur säkerhetssynpunkt kan vara en risk då de ofta överraskar de gående i och med sin tysta framfart.

Svåra, tidskrävande och farliga övergångsställen bör undvikas eller kompletteras med gångbro eller gångtunnel.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer med ovanstående. Trafiksäkerhet för gångtrafikanter, särskilt barn, hanteras i kommunens trafiksäkerhetsplan, där dessa frågor behandlas utförligare. Målet är att barns resor till och från skola och fritidsaktiviteter ska vara säkra och att alla övergångsställen ska vara utformade så att de är säkra.

Enligt cykelplanen ska gångtrafikanter och cyklister separeras på regionala cykelstråk samt huvudcykelstråk, och enligt gångplanen ska trafikslagen separeras även på platser med många gående. Runt skolor är det också rimligt att separera gång- och cykeltrafiken.

Förvaltningen håller även med om att barns trygghet och säkerhet ska prioriteras. Att minska konfliktpunkter mellan trafik och barn är alltid eftersträvänsvärt. I en

tät bebyggelse finns dock alltid risk för intresse- och målkonflikter mellan olika funktioner och ytor. I de fallen behöver intressekonflikten hanteras från fall till fall, där säkerheten för barn ska vara av hög prioritet.

Förvaltningen arbetar inte normalt med hastighetsdämpande åtgärder för cyklister, utöver bilspärrar. Detta beror på att förvaltningen inte hittat andra effektiva åtgärder för att hastighetsdämpa cyklister. Förvaltningen är dock öppen för att testa olika hastighetsdämpande åtgärder och tar med det vidare i den fortsatta planeringen.

Förvaltningen instämmer med att servicefordon inte slentrianmässigt ska använda gång- och cykelvägar. Kommunala servicefordon har tillstånd att köra på gång- och cykelvägar i de fall då det behövs för att drift och underhållsåtgärder ska kunna genomföras. I övriga fall behövs dispens.

2.3.2. Grundskolenämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun. Förslaget att identifiera fotgängare som en egen trafikantgrupp ses som mycket positivt.

För att öka antalet gångresor till kommunens skolor och förskolor är det viktigt med säkra och trygga gångvägar från hemmet till skolan eller förskolan. Olika trafikslag bör skiljas för att minimera risken för kollisioner. I ett flertal barnkonsekvensanalyser har just cykeltrafiken på delade gång- och cykelvägar identifierats såväl som en risk som något som upplevs som otryggt.

Ett gent och sammanhängande gångnät är önskvärt, men får inte innebära intrång på barns och ungas rätt till ett rum där de kan vistas på egna villkor i form av skol- och förskolegårdar. För att hindra olyckor mellan gående och cyklister bör hastighetsdämpande åtgärder planeras in på sträckor som skär igenom parker eller går förbi en skol- eller förskolegård.

För de barn och elever som har verksamhetslokaler utanför skol- förskoleområdet är det av extra vikt med säkra gångvägar mellan de olika målpunkterna som besöks under en skoldag. Detsamma gäller möjligheten att på ett säkert sätt ta sig till komplementytor som parker och andra närliggande områden för lek och rekreation.

Vid snöröjning och planteringar är det av vikt att tillförsäkra såväl gående som andra trafikanter god sikt för att undvika olyckor.

Som ett led i minskat bilanvändande bör kommunen aktivt arbeta för att servicefordon så långt som möjligt undviks på gångvägar och andra platser där barn och unga färdas och leker. Det är vanligt att sådan trafik upplevs åka slentrianmässigt på gångvägar med en ökad risk som följd. Ur miljösynpunkt är naturligtvis eldrivna fordon att föredra medan de ur säkerhetssynpunkt kan vara en risk då de ofta överraskar de gående i och med sin tysta framfart.

Svåra, tidskrävande och farliga övergångsställen bör undvikas eller kompletteras med gångbro eller –tunnel, som exempel på sådan passage kan nämnas korset Huddingevägen – Ågestavägen där det för Stensängsskolans elever krävs att vägen korsas tre gånger för att besöka Stuvsta IP och den nya Stuvstahallen som

blir ett viktigt komplement till det mycket begränsade rörelserum som skolan har inom de egna lokalerna.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Se svaret till förskolenämnden, 2.3.1

2.3.3. Gymnasienämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun. Förslaget att identifiera fotgängare som en egen trafikantgrupp ses som mycket positivt.

Som ett led i minskat bilanvändande bör kommunen aktivt arbeta för att servicefordon så långt som möjligt undviks på gångvägar och andra platser där barn och unga färdas och leker. Det är vanligt att sådan trafik slentrianmässigt åker på gångvägar med en ökad risk som följd. Ur miljösynpunkt är naturligtvis eldrivna fordon att föredra medan de ur säkerhetssynpunkt kan vara en risk då de ofta överraskar de gående i och med sin tysta framfart.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Se svaret till förskolenämnden, 2.3.1

2.3.4. Äldreomsorgsnämnden

Förvaltningen ser positivt på det samlade arbetet med trafiklösningar i Huddinge kommun. Ett ökat antal fotgängare har inte bara en positiv effekt på närmiljön och tryggheten utan har även positiv inverkan på folkhälsan och på klimatet i stort.

Genom att uppfylla åtgärderna i gångplanen bedömer förvaltningen att det finns förutsättningar för att befintliga miljöer och förhållanden för fotgängare i kommunen att successivt förbättras. Men, som med mycket annat, så sker inga förändringar omedelbart. Parallellt med kommunens långsiktiga folkhälsoarbete behöver det också finnas kommunikation med medborgare med information om vilka möjligheter som finns för att promenera och röra på sig på trygga och säkra gångstråk inom kommunen.

Som man i gångplanen påpekar, finns en utmaning vad gäller åtskilda gång- och cykelbanor. När olika trafikslag skiljs åt av säkerhetsskäl uppstår istället miljöer som på grund av dålig insyn kan upplevas otrygga och övergivna. Väl upplysta passager är en del av lösningen, i synnerhet då flera gångstråk saknar tillfredställande belysning. Även miljöerna i omedelbar anslutning till tunnlar och liknande måste analyseras ur ett trygghetsperspektiv. Belysning är viktigt också här, liksom väl röjda skogspartier med möjlighet till genomsyn.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med och tackar för synpunkterna.

2.3.5. Socialnämnden

Förvaltningen ser positivt på arbetet med gångtrafiken i Huddinge kommun. Trygghets- och säkerhetsaspekten är särskilt viktigt gällande barn, unga och personer med funktionsnedsättning för att de ska kunna behålla sin självständighet

och rörelsefrihet i kommunens offentliga miljöer. I gångplanen föreslås tillgänglighetsåtgärder med separerad gång- och cykeltrafik samt bredare gångbanor i det övergripande gångnätet för att underlätta framkomligheten för samtliga gångtrafikanter. Förvaltningen ser även positivt på att en rutin tas fram för hur allmänheten ska involveras i planering och genomförande av gångrelaterade åtgärder för att få in bättre beslutsunderlag kring hur den offentliga miljön upplevs och används.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

2.3.6. Kultur- och fritidsnämnden

Förvaltningen ställer sig positiv till att förbättra möjligheterna att stärka gångtrafiken i kommunen.

Förvaltningen vill särskilt lyfta fram vikten av det som sägs i planen om att skapa trygga och säkra, väl upplysta gångvägar där bland annat underhåll av vegetation och god belysning ingår.

Förvaltningen menar också att en väsentlig del i det trygghetsskapande arbetet är att ta fram ett tydligt och sammanhållet skyltprogram. Säkra och väl skyltade gångvägar kan locka fler att gå och därmed också stärka folkhälsan.

Förvaltningen menar i övrigt att ambitionen att stärka gångtrafiken är kopplad till tillgången till tjänster och service i närområdet. Då rapporten säger att den genomsnittliga gångsträckan är 1,45 kilometer vid ärenden inom Huddinge kommun. Därför kan det vara otillräckligt att endast förbättra gångvägar och göra dessa tryggare. Till detta måste också läggas utvecklingen av tjänster, service och arbetsplatser i närområdet då detta ofta saknas i kommundelarna. Att fotledes göra sina ärenden blir i praktiken svårt då avstånden lätt överstiger vad som kan betraktas som bekväma avstånd.

Stockholms stad skriver i sin gångplan bland annat följande:

”När hela resan sker till fots är medianlängden på resan ungefär 1,6 km. Reslängden skiljer sig nästan inte alls mellan innerstaden och ytterstaden. 19 procent av alla vardagsresor i Stockholm under 2 km sker med kollektivtrafik och bil. För korta resor kan det alltså finnas en viss potential att öka andelen gångresor. Andelen minskar dock kraftigt för reslängder över 2–2,5 km.”

(En del av framkomlighetsstrategin – Gångplan, sidan 7)

Detta resonemang menar förvaltningen bör vara relevant även för Huddinge med stora avstånd mellan kommundelarna. I dag finns mycket av kommunal service i centrala Huddinge med avstånd på en dryg mil till ytterområdena Skogås och Vårby.

Därför framstår det som väsentligt att förlägga grundläggande kommunala tjänster inom rimliga avstånd för att kunna förmå fler Huddingebor att välja gåendet framför andra transportmedel.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med och konstaterar att stationsnärhetsprincipen ska möjliggöra att göra de dagliga lokala resorna till fots. Även skolor och andra kommunala tjänster ska i möjligaste mån följa stationsnärhetsprincipen. En avvägning mellan olika mål behöver dock alltid göras, till exempel närhet till natur, storlek på friytor och möjligheten att gå och cykla.

2.3.7. Natur- och byggnadsnämnden

Natur- och byggnadsförvaltningen anser att förslaget till gångplan för Huddinge kommun är väl genomarbetat och förankrat på förvaltningen. Gångplanen är bra för syfte och mål är tydligt och avgränsat, innehållet är presenterat på ett översiktligt sätt, det är tydligt vad som ska åstadkommas, vem som är ansvarig och hur arbetet ska följas upp. Särskilt bra är att förslagen till åtgärder är prioriterade vilket underlättar för förtroendevalda och tjänstemän att beräkna kostnader och planera verksamheten. Natur- och byggnadsförvaltningen ställer sig dock frågande till om målsättningen om att öka andelen gångtrafik från 36 procent till 50 procent år 2030 är rimlig med tanke på kommunens demografi? Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen i samarbete med förvaltningen ser över kostnadsberäkningarna för drift och underhåll¹ och att dessa dokumenteras i bilaga eller i fotnötter. Det bör också framgå vad som är drift- och underhållskostnader och vad som är investeringsmedel.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har gjort en översyn av målet med anledning av ett uppdaterat nuläge för 2016. Andelsmålet till fots gäller dock enbart lokala resor inom kommunen. För längre resor antas det fortsatt finnas ett större behov av att resa på andra sätt. Huddinges andelsmål är i linje med Stockholms stads mål för lokala resor inom söder- respektive västerort.

Förvaltningen har under arbetets gång haft samverkan med natur- och gatudriftsavdelningen och kostnaderna är framtagna i samverkan med dem.

Förvaltningen har för de kommande åren fått två miljoner kronor extra för drift av utemiljöer och klotterbekämpning och investeringsbudgeten för upprustning av gator och vägar har utökats med 30 miljoner kronor till 50 miljoner kronor.² Utöver det kommer troligen budgeten för drift och underhåll inte att öka under de kommande åren. I praktiken behöver förvaltningen säkerställa att våra resurser används på det mest effektiva och bästa sätt. Vi behöver exempelvis undersöka på vilket sätt verksamheten, rutiner och processer kan bli ännu smartare och bättre för ökad kvalitet. Arbetet pågår till exempel inom belysningsområdet med att undersöka hur vi på bästa sätt kan planera drift och underhållet av kommunens 17 000 ljuspunkter.

Förvaltningen anser att förtroendevalda och ledande tjänstemän på nämnd- och förvaltningsnivå har ett mycket svårt uppdrag att omvandla ett omfattande antal centrala styrdokument (som ibland är motstridiga) till verklighet *samtidigt* som vi ska leverera ett basuppdrag av hög kvalitet. Det är därför viktigt att planer och strategier som tas fram är så konkreta att det inte behövs ytterligare riktlinjer eller

¹ Gångplanen, sidorna 35-36

² Mål och budget 2018 och planeringsföresättningar för 2019-2020 för Huddinge kommun, fastställd av kommunfullmäktige 12 juni 2017, sidan 82, andra kolumnen, tredje stycket

handböcker som i sin tur måste hållas uppdaterade. Ett exempel är att det i gångplanen framkommer att ”riktlinjer och åtgärdsplan för vägar som bör få belysning enligt riktlinjerna bör tas”.³ Risken är att vi fokuserar så mycket på formalia att vi inte hinner utföra vårt uppdrag. Förvaltningen föreslår avslutningsvis att kommunstyrelsen synkroniserar befintliga styrdokument och tillhörande indikatorer med varandra.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och håller med om att det är viktigt att kommunens styrdokument stämmer överens med varandra. I kommunens projekt ska sedan styrdokumentet tillämpas, och avvägningar göras beroende på den aktuella platsens förutsättningar och behov.

En riktlinje behöver inte vara omfattande utan kan vara mycket kort och enkel att arbeta fram. Syftet är inte att överbyråkratisera tjänstemännens arbete utan att systematisera arbetet och underlätta beslut genom att ge möjlighet att hänvisa till riktlinjer.

2.3.8. Tillsynsnämnden

Natur- och byggnadsförvaltningen har inga synpunkter på förslaget till Gångplan för Huddinge kommun då innehållet ligger utanför tillsynsnämndens ansvarsområde. Förvaltningen föreslår därför att tillsynsnämndens remissvar överlämnas utan eget yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.4. Råd

2.4.1. Huddinges pensionärsråd

Yttrande över Huddinge kommuns gångplan med synpunkter från pensionärsföreningarna!

Gångplanen är en av de nio åtgärdsplaner som ska konkretisera arbetet med trafikstrategin och tydliggöra hur kommunen avser att arbeta med gångtrafik de kommande åren för att fler ska gå till och från skola, arbete, inköp eller på fritiden. Det övergripande målet för Huddinge kommun är att år 2030 ska hälften av alla resor inom kommunen göras till fots.

Följande inriktningar har identifierats för kommunens fortsatta arbete med gångtrafik:

1. Planera utifrån stationsnärhetsprincipen.

Man talar med rätta om att antalet pensionärer kommer att öka och då är det ännu viktigare än idag att det **byggs bostäder för äldre så nära kommundelscentra som möjligt och med **fokus på attraktiva gångmiljöer**, vilket naturligtvis också för med sig ett mindre beroende av t.ex. bilresor.*

³ Gångplanen, sidan 36, tredje stycket

Om man ändå måste bygga längre från centrum måste man i stället ordna en **kollektivtrafik som eliminerar en stor del av bilberoendet. T.ex. satsa mer på närtrafiken, både med fasta ruttor och/eller anropstyrt! Enligt gångplanen är en genomsnittlig gångresa är 1,45 km lång. **Det är alldeles för långt för många, särskilt äldre och barn!***

Förutsättningar för en mer turtät kollektivtrafik minskar transportbehov för invånarna och ökar möjligheten för att fler resor ska kunna ske till fots och med cykel.

****Kontraproduktivt att lägga ner flera populära bussturer på dagtid, t.ex. 703an!***

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Om planering sker efter stationsnärhetsprincipen kan närhet till service uppnås för nya bostäder, samtidigt som befolkningsunderlaget ökar och gör det möjligt att upprätthålla eller förbättra servicenivån i stationsnära delar av kommunen, vilket skapar förutsättningar för fler kommuninvånare att resa mer till fots. Reslängden 1,45 km är endast ett genomsnitt, inte ett mått på acceptabelt gångavstånd.

Vad gäller vikten av god kollektivtrafik håller förvaltningen med om att en turtät kollektivtrafik skapar bättre förutsättningar också för att resa till fots. Enligt kommunens kollektivtrafikplan är det viktigt att planera med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Genom att bygga tätt och skapa god framkomlighet för buss, blir förutsättningarna bättre för Trafikförvaltningen att tillhandahålla en mer turtät kollektivtrafik.

2. Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra gångmiljöer för samtliga fotgängare.

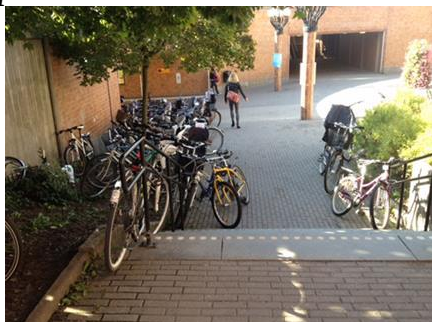
För att gångmiljöer ska vara användbara för alla behöver de vara tillgängliga för grupperna äldre personer, personer med funktionsnedsättning och barn.

Femtio trappor i anslutning till det inventerade gångnätet har inventerats.

Inga av dessa nådde upp till samtliga krav i **Tillgänglighetshandboken**.

Trappornas brister gäller bland annat **belysning och ledstänger** som ska vara genomgående förbi vilplan och som ska sticka ut ovanför och nedanför vilplanen. De flesta trapporna är dock kontrastmarkerade. Gångstigar där en trappförbindelse skulle behövas hittades också på några platser.

****Till exempel en sådan enkel sak att ALLA trappor ska vara försedda med ledstänger; både inomhus och utomhus. Och att förbjuda cyklister att kedja fast sina cyklar längst trappornas ledstänger – tänk på dem som behöver stödja sig på dem!***



Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer i att trappor på allmänna platser ska vara försedda med ledstänger, och det pågår ett kontinuerligt arbete med ett tillgänglighetsanpassa trappor som ägs av kommunen. I gångplanens åtgärdsplan ingår att en tillgänglighetsplan ska tas fram för att systematisera arbetet med tillgänglighetsåtgärder.

Kommunens målsättning är att tillhandahålla tillräckligt med attraktiva cykelparkeringsplatser. I de fall när detta inte är tillräckligt för att undvika felparkering, kan andra åtgärder som parkeringsförbud bli aktuella, men detta avgörs från fall till fall. Genom att skicka in en felanmälan kan kommunen få hjälp i att identifiera problemlatserna.

Tryggheten i utomhusmiljön.

Sociala åtgärder och vissa typer av fysiska åtgärder, till exempel **klottersanering**. Att också arbeta med att åtgärda orsaker till otrygghet i den fysiska miljön, till exempel brister i belysning och överblickbarhet, samt underhåll av vegetation och skyltning.

En förutsättning för fungerande gatudrift är i många fall väl utförd gatuunderhåll, eftersom **gropiga gångbanor är svåra att snöröja**. Gropar, sprickor och ojämnheter gör det också svårare att ta sig fram med barnvagn, rullator och rullstol. Som kommuninnevånare kan det vara svårt att hantera att flera huvudmän kan ha ansvar för samma typer av ytor.

Därför behövs samverkan mellan de ansvariga så att kvaliteten på gångytorna alltid är densamma oavsett huvudman och att det går att felanmäla via en och samma instans. Idag via en **app "felanmälan huddinge" eller på hemsidan **"huddinge.se/felanmälan"** men inte lätt för alla att veta!*

**Beträffande drift och underhåll kan inte nog poängteras att det måste finnas en samordning av insatser och att det bara finns en huvudman för denna typ av verksamhet,*

** Det är också viktigt att se till så att man inte delar in kommunen i olika ansvarsområden utan ser till så att en gata eller väg har samma entreprenör som ansvarig så att det inte blir som under senaste året att en del av gatan hålls i utmärkt skick med en annan del av samma gata är nästan omöjlig att ta sig fram på som gående.*

En självklar prioritering vid **snö- och halkbekämpning måste vara att man i första hand tar trottoarerna med busshållplatser och väg fram till och från hållplatsen. **Inte lätt att ta sig härifrån med, särskilt inte med barnvagn och/eller rullator!***



Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer att det behövs en bättre samverkan och tydligare ansvarsfördelning mellan olika huvudaktörer. I gångplanen har detta identifierats som en viktig åtgärd, att tydliggöra ansvarsgränserna. Önskemålet om att ha en enskild huvudaktör för drift och underhåll är inte möjlig eftersom kommunen inte äger all mark. Därför är det viktigt med samordning och tydliga ansvarsområden. Gällande snö- och halkbekämpning, gäller redan idag att gång- och cykelvägar runt busshållplatser prioriteras.

Gällande felanmälan så går det idag att göra på flera sätt – via app, hemsida (huddinge.se), e-post, telefon etc. Alla felanmälningar oavsett mottagare, tas om hand av Servicecenter som skickar vidare felanmälan till rätt instans. Synpunkten har skickats vidare till Servicecenter som driver denna fråga.

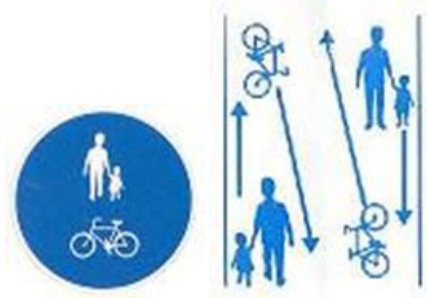
3. Öka kunskap och förståelse för gångkultur, internt och externt.

För att säkerställa att gångtrafiken prioriteras i enlighet med kommunens trafikstrategi **behövs åtgärder för att gående ska ses som ett eget trafikslag**. Ett exempel på när detta inte sker är när gående och cyklister klumpas ihop trots att de två trafikslagen har olika behov, färdas i olika hastigheter och att trafiksäkerhet- och trygghetsproblem ofta uppstår när de blandas.

Öka kunskapen om att **gångtrafikanter INTE är cyklister! Att lära gångtrafikanter att alltid hålla till vänster på **gensamma gång- och cykelvägar!** Att man naturligtvis inte ska titta i sina mobiler utan på trafiken vid t.ex. övergångsställen!*

**Vet Du din plats? <http://www.ntf.se/jonkoping/default.asp?RecID=17835>*

Hur ska vi bete oss på gång-och cykelbanor och vilka påbudsmärken möts vi av?



Påbjuden gång-cykel och mopedbana (gemensam bana)

Märket anger att det här är en gemensam gång-cykel och mopedbana. Du bör gå på den vänstra sidan och cykla på den högre sidan av banan, så att Du möter trafiken.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Enligt Transportstyrelsen

(<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Gaende-rullstolsburen-rullskridskor/Gaende/>) finns inga generella regler om på vilken sida av en gång- och cykelväg en gående ska färdas, om skylten och utformningen inte visar att gåendes och cyklisters ytor är separerade. För att åstadkomma en tryggare miljö för gående och cyklister står det i kommunens cykelplan att ytor för gående och cyklister ska separeras längs det övergripande cykelnätet, samt i gångplanen att platser med många gående, till exempel längs med det övergripande gångnätet, bör ha separering av trafikslagen.

Åtgärdsplan - koncentrera oss på åtgärder, som;

- 1. Det behöver säkerställas att fotgängares behov finns med under hela samhällsbyggnadsprocessen, från planering till drift, och att de nya offentliga miljöerna får goda lokala förutsättningar för fotgängare och väl utformade anslutningar till det övergripande gångnätet. I ju tidigare skede gångtrafiken beaktas, desto bättre förutsättningar blir det för att planera goda fotgängarmiljöer utifrån stationsnärhetsprincipen.*
- 2. Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med fotgängare. Exempel på rutiner som saknas idag är rutiner för felanmälan för att underlätta för kommunens invånare att nå rätt instans på ett enkelt sätt, t.ex. att kunna hitta på kommunens nya hemsida! Rutiner för trygghets- och tillgänglighetsvandringar.*
- 3. Särskilt behov har lyfts kring **medborgardialoger**. Då kommunens medborgare och verksamma oftast har störst kunskap och kännedom om behov och brister i sin närmiljö, kan kommunen involvera medborgarna mer för att samla in underlag kring hur den offentliga miljön upplevs och används.*

Attraktivitet och trygghet

Nedan följer exempel på åtgärder med syfte att skapa attraktiva och trygga fotgängarmiljöer för att utomhusmiljön ska bli mer lockande att vistas i.

1. Tillräckligt med platser för vila

Många har ett stort behov av att kunna sätta sig ned och vila ibland. Därför är det särskilt viktigt att det finns sittplatser i anslutning till branta lutningar, vilplan och vid mötespunkter. Då det gäller sittplatser i offentlig miljö är det viktigt att dessa inte är för låga, gärna litet för höga än för låga, och med armstöd!

Lokalisering och standard av kommunens sittplatser bör ses över för att sedan utreda behovet av nya sittplatser samt upprustning av gamla. Sittplatser med bristande tillgänglighet för funktionsnedsatta bör kontinuerligt bytas ut.

***Som det ser ut idag har de som satt upp bänkar runt om i kommunen inte tänkt till;**

- 1. de är ofta för låga och saknar armstöd.*

2. de har satts upp utan tanke på utsikten, dvs. framför en buske istället för framför en fin utsikt över en sjö. Exempel från "Trehörningen", "Långsjön", och Segeltorp!

3. Bänkar behövs på strategiska platser där människor möts och kanske väntar på att bli hämtade, t.ex. av färdtjänsten mm!

4. Fler och högre bänkar behövs i parkerna för äldre som vill se barnbarnen leka och slippa sitta på marken.



Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har utgått från Boverkets riktlinjer i ALM 2 gällande utformning av sittplatser, som bland annat innebär en sitt höjd på 0,45-0,5 m och armstöd som är möjliga att greppa. Kommunen har även ett gestaltungsprogram för offentlig miljö som anger riktlinjer kring sittplatser.

Sittplatser placeras ut inte bara för att ge möjlighet att njuta av en vacker utsikt, utan också för att skapa en tillgänglig och användbar miljö för personer som behöver vila ofta. När sittplatser placeras med jämna avstånd kan det innebära att läget inte alltid upplevs som attraktivt. Behovet av sittplatser vid t ex lekplatser beaktas i respektive projekt.

I gångplanen föreslås en översyn av lokalisering och standard på kommunens sittplatser, med syfte att komplettera och rusta upp dessa.

Vägvisning och gångnätets tillgänglighet



Vägvisning särskild riktad mot fotgängare saknas i merparten av kommunen och plan för detta saknas. Cykelvägvisning finns på många platser, men är ibland dåligt anpassad efter fotgängares behov. **Vägvisare som den som en gång fanns i Huddinge centrum bör kunna sättas upp på strategiska platser! Inte bara de undanskymda oansenliga i tunneln mellan centrum och Fullersta torg. **Se detta exempel från Norra bantorget!***

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer i att vägvisningen för gående i kommunen är bristfällig. Gångplanen innehåller en åtgärds punkt som gäller vägvisning.

2. Belysning

Kommunens gångmiljöer ska vara tillräckligt belysta för att ge god överblickbarhet och trygghet. Ljussättning och placering av armaturer och stolpar ska enligt riktlinjer som anges i Gestaltningssprogram för belysning i Huddinges offentliga miljöer.

**Riktlinjer för var belysning ska finnas bör tas fram då det finns flera platser som bör förbättras!*

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer. Gångplanen innehåller två åtgärds punkter gällande belysning som berör detta.

3. Skapa attraktiva stråk-

**Som den handikappanpassade promenadvägen längs sjön Orlången!*



Framkomlighet och tillgänglighet

I gångplanen föreslås åtgärder som innebär förbättrad framkomlighet och ökad tillgänglighet för samtliga fotgängare.

1. Trafiksäkra gångmiljöer – separerade och bättre markerade gång- och cykelbanor!

**Se till att cykelförbudet genom Huddinge centrum uppehålls!*

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med planeringen av gång- och cykeltrafiken samt i arbetet med Huddinge centrums utveckling.

2. Tillfälliga lösningar för fotgängarprioriterade utrymmen

5. Sammanhängande gångnät

Gångnätet i kommunen är till största delen gemensamt med cyklister men separerat från biltrafiken. I Skogås och Vårby gård dominerar det övergripande gångnätet av gång- och cykelvägar som är totalt avskilda från biltrafik. I Flemingsberg, Kungens kurva, Huddinge C och Masmö går oftast den gemensamma gång- och cykelbanan parallellt med bilvägnätet. I Stuvsta och Trångsund är det desto vanligare med stråk för enbart gångtrafik.

6. Bredda och/eller separera gång- och cykeltrafik

Här är de viktigaste trafikreglerna för dig som är gående:

-Använd gångbanan eller vägrenen. Om det inte finns någon gångbana eller vägren får du använda cykelbanan eller körbanan.

-Gå om möjligt längst till vänster i din färdriktning, när du använder vägrenen eller körbanan.

-Om du åker rullskidor eller rullskridskor i högre hastighet än gångfart, ska du färdas på höger sida om det är lämpligare.

-Korsa vägen på ett övergångsställe. Om det inte finns något, ska du se dig noga för och gå tvärs över körbanan, helst vid en vägkorsning, och utan att skapa fara eller olägenhet för trafiken.

-När du ska gå ut på ett övergångsställe, ska du ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos de fordon som närmar sig.

3. Fotgängarprioriterade trafiksignaler

Vid obebakade övergångsställen har fordonsförarna väjningsplikt mot dig när du har gått ut på övergångsstället eller just ska gå ut på det. Kommunens trafiksignaler ses över för att säkerställa att tidsfördelningen för olika trafikslag stämmer med kommunens trafikstrategi. Detta kan innebära att optimera signaltider och faser efter fotgängarens behov på platser där behov anses finnas.

**Vid breda och högfrekventerade övergångsställen skulle det vara en stor hjälp att få tiden för grönt ljus visat i klartext (siffror) så att man vet om det är möjligt att hinna över under "grön gubbe"-tiden. Detta finns i flera länder och borde inte vara så svårt att installera även här.*



Det kan handla om **förlängda gröntider där många barn, äldre eller funktionsnedsatta rör sig eller grön våg för fotgängare längs stråk där gångtrafikens framkomlighet bör prioriteras.*

*Vid breda och högfrekventerade övergångsställen skulle det vara en stor hjälp att få tiden för **grönt ljus visat i klartext (siffror)** så att man vet om det är möjligt att hinna över under "grön gubbe"-tiden. Detta finns i flera länder och borde inte vara så svårt att installera även här!*

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten. Gångplanen innehåller en åtgärd som innebär en översyn av kommunens trafiksignaler. Synpunkten tas med i detta arbete.

4. Beläggninginventering- målning och skyltning

* fortfarande inget på gång med färgade cykelbanor? VARFÖR?

- Måla cykelsymboler tätt, kanske var 25:e meter. Dessutom på och invid cykelöverfarter, ställen där cykelbanor börjar och slutar, vid infarter till fastigheter samt ställen där gångstråk ansluter. Det är inte bara cyklister som behöver se cykelsymbolerna, utan kanske i än högre grad bilister och fotgängare utan använd pilar! Använd inte symbolernas vridning för att ange köriktning,

*Cykelbanorna ska genomgående ha asfaltsyta eftersom en slät asfaltsyta är det mest lämpliga underlaget att cykla på.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tar med synpunkten i det fortsatta arbetet med separering av gång- och cykelvägar. Behovet av målade cykelbanor kan variera beroende på plats och andra förutsättningar och är därför ingen standardåtgärd för Huddinge kommun. Frågan om hur drift- och underhållsaspekten ska lösas behöver också utredas vidare.

Förvaltningen eftersträvar att följa riktlinjerna i GCM-handboken, som säger att cykelsymboler som tätast ska placeras ungefär var 40:e meter, på de platser där det är mycket viktigt att gående och cyklister separeras. På övriga sträckor ska symboler placeras var 100–200:e meter, samt vid eventuella konfliktpunkter.

Förvaltningen håller med om att cykelbanorna ska ha genomgående asfaltsyta. Gångplanen innehåller också en åtgärd gällande beläggning på gång- och cykelvägar.

Drift och underhåll

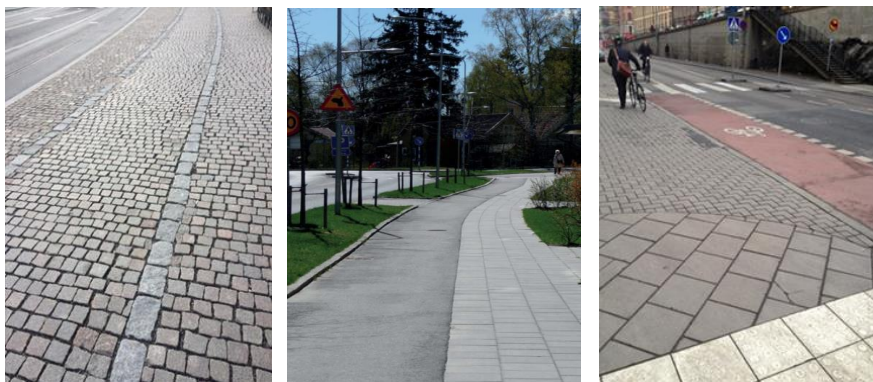
I kommunens cykelplan och trafiksäkerhetsplan ställs krav på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Samtliga åtgärder innebär ökade kostnader som behöver äskas i mål och budget för natur- och gatudriftsavdelningen.

Och en sådan given sak som halkbekämpning och sandsopning! Enligt trafikverkets rekommendationer ska gång- och cykel banor plogas och sandas först – sedan bilvägarna-

Busshållplatser ska inte bara plogas vid hållplatserna utan man ska ju ta sig till och från dem också! Gång- och cykeltrafikanter förflyttar sig ofta fram till kollektivtrafik, varför det är viktigt att hållplatser och anslutande vägar är väl snöröjda och halkbekämpade. En snövall utanför en väntkur kan för en rörelsehindrad person vara oöverkomlig, samtidigt är det viktigt att turlistan är väl tillgänglig och att bänken inne i kuren är rensopad från snö.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer. Denna prioritering gäller idag, men synpunkten har ändå skickats vidare till natur- och byggnadsförvaltningen som äger denna fråga.



***Sten- och plattläggning kan i vissa fall bli väldigt hala vintertid, samtidigt som asfalten inte blir det. Detta är viktigt att tänka på vid beslut om vilket material**

markbeläggningen ska vara i. En av de värsta beläggningarna enl. rullstolsburna är den till vänster!!

Nöjdhet

Huddinge kommun genomför en nöjdhetsundersökning vartannat år där medborgare får yttra sig om upplevelsen av utomhusmiljön. Undersökningen innehåller också frågor om hur mycket invånarna använder olika delar av utomhusmiljön.

2016 års undersökning visar på en totalt sett ökad nöjdhet jämfört med tidigare undersökningar. Den stadsdel som får högst betyg när det gäller nöjdhet är Flemingsberg, medan Segeltorp har lägst nöjdhet.

Vår förhoppning är att kommunen med alla nya förslag kommer att vända siffrorna och att alla kommundelar blir lika nöjda!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer och tackar för synpunkterna. Förvaltningen har sett över möjligheten att följa upp indikatorerna avseende kön, ålder och kommundel, där det är möjligt och relevant. Detta kan ge ett bättre underlag för exempelvis områdesvisa investeringsåtgärder.

2.4.2. Huddinges brottsförebyggande råd

Förvaltningen anser att Gångplan för Huddinge kommun är en viktig del i konkretiseringen av trafikplanen. Gångplanen blir ett stöd för att prioritera, besluta och genomföra åtgärder som anges i trafikstrategins övergripande vision. Att transportsystemet ska vara tryggt och säkert, långsiktigt hållbart, tillgängligt samt ska stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer måste vara en förutsättning för gångplanen.

HuBrå anser att den föreslagna gångplanen betonar viktiga utgångspunkter gällande trygghet och säkerhet såsom arbete med fysiska åtgärder och drift från planeringsfasen till driftskedet. I synnerhet syftar gångplanens andra inriktning med avseende på upprätthållandet och förbättringen av trygga och säkra miljöer att fastslå hur otrygghet, brott och andra oönskade situationer ska förebyggas. I syfte att förtydliga, förstärka och säkra trygghetsperspektivet föreslår HuBrå en generell och löpande förstärkning med betoning av begreppen trygghet och säkerhet genom hela gångplanen utifrån nedanstående synpunkter.

Nya begrepp behöver introduceras i gångplanen

Begreppen trygghet och säkerhet lyfts upp systematiskt i gångplanen men får dessvärre ingen plats i **Begreppslistan**. Det är av vikt för trygghetsperspektivet att begreppen trygghet och säkerhet fastslås och definieras tidigt i dokumentet och sedan tillämpas systematiskt som parord, dvs att de alltid skrivs tillsammans. Även begreppet situationell prevention behöver ta plats i **Begreppslistan** i syfte att förklara brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder i den fysiska miljön. Förslag på definitioner kommer nedan.

Trygghet och säkerhet: Begreppet trygghet avser upplevda risker, medan säkerhetsbegreppet fokuserar på reella risker.

Situationell prevention: Situationellt brottsförebyggande arbete handlar om att förhindra eller försvåra att brott begås genom att förändra den aktuella platsen eller situationen där brott kan begås

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och har kompletterat gångplanen med begreppen trygghet och säkerhet. Dock kommer begreppet ”trygghet” att även fortsättningsvis förekomma ensamt i gångplanen där det endast handlar om upplevd trygghet utan någon koppling till risken att bli utsatt för brott eller olycka. Eftersom begreppet ”situationell prevention” inte förekommer på annan plats i gångplanen har detta inte tagits med i begreppslistan.

Sektion 1.2 Gångplanens mål

Förvaltningen föreslår ett nytt övergripande mål i gångplanen utifrån trafikstrategins huvudinriktningar med syfte att säkerställa och fastslå trygghets- och säkerhetsperspektivet.

Trafikstrategin vilar bland annat på principerna mobility management, stationsnäraprincipen, klimat och miljö samt ett tillgängligt och jämställt transportsystem. Det nya övergripande målet som föreslås i gångplanen vilar på principen tillgängligt och jämställt transportsystem i trafikstrategin. Gångplanen behöver konkretisera och relatera tillgänglighet och jämställdhet med begreppen trygghet och säkerhet. I dagsläget sker många olyckor på gångbanor och en minskad trygghet leder till, precis som påpekas i gångplanen, färre gångresor. De övergripande målen i gångplanen måste därför tidigt slå fast att olyckorna ska minska i takt med ökad gångtrafik men också att trygghetsskapande åtgärder bakas in för att uppnå målet med gångvänlighet för samtliga fotgängargrupper. Det nya övergripande målet som föreslås behövs även för att förtäcka inriktningen i sektion 2.2, ”Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra gångmiljöer för samtliga fotgängare.” Eftersom HuBrå anser att ett nytt övergripande mål ska till behöver också nytt effektmål formuleras för att garantera att olyckorna bland fotgängargrupperna inte ökar i takt med ökade gångresor.

Det nya övergripande målet som föreslås är ”För gångplanen innebär det två övergripande mål, att öka andelen gångresor samt att öka säkerheten och tryggheten.[...]”.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten. Målet att öka säkerheten finns i kommunens trafiksäkerhetsplan som omfattar både kollisionsolyckor och singelolyckor för samtliga trafikslag, alltså även gångtrafikanter. Att skapa tryggare och säkrare gångmiljöer ger förutsättningar för ett ökat resande till fots, vilket är gångplanens effektmål. Gångplanen tydliggör också kopplingen mellan gångvänlighet, trygghet och säkerhet genom att den innehåller en indikator som gäller gåendes singelolyckor och trygghet på kvällen. Därför anser förvaltningen inte att det är nödvändigt med ett ytterligare övergripande mål för gångplanen.

Sektion 2.2 Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga fotgängare

Förvaltningen anser att denna sektion innehåller många bra argument samt att några formuleringar behöver förstärkas.

Fotgängargruppernas samt barnens behov av trygghet och säkerhet

Det första revideringsförslaget gäller första stycket och avser åtgärdandet av kvarvarande hinder i den offentliga miljön i syfte att tillgodose gruppernas behov av självständighet och mobilitet. Förvaltningen föreslår en redigering av befintlig formulering som påpekar att åtgärdandet av kvarvarande hinder i den offentliga miljön är viktigt för att tillgodose fotgängargruppernas behov av trygghet och säkerhet, självständighet och mobilitet. Förslaget inbegriper följande formulering:

”Att åtgärda kvarvarande hinder i den offentliga miljön är därför viktigt för att tillgodose fotgängargruppernas behov av trygghet och säkerhet, självständighet och mobilitet.”

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och föreslår en tredje formulering, där ”gruppernas” respektive ”fotgängargruppernas” ersätts med ”alla gångtrafikanter”.

Samma andemening behöver föras in i nästkommande stycke gällande barnens rörelsefrihet. Även här behöver begreppen trygghet och säkerhet betonas i och med att den ursprungliga formuleringen enbart argumenterar för att ett barn ska på ett säkert sätt självständigt ta sig till olika destinationer. Ett barns resande omfattar mer än de reella riskerna, det omfattar även de risker som barnet själv upplever i sin närmiljö. Unga flickors rörelsemönster ska inte behöva begränsas och detta är anledningen till att begreppet tryggt och säkert föreslås som tillägg i nuvarande formulering:

”Barns rörelsefrihet är viktig både ur ett folkhälsoperspektiv och för att minska skjutning till aktiviteter och skolor. Det är därför viktigt att skapa trafikmiljöer som möjliggör för barn i skolåldern att tryggt och säkert ta sig självständigt till målpunkter för barn, såsom skolor, idrottsanläggningar och kollektivtrafik”.

Trygghetens grundpelare behöver betonas och förstärkas i gångplanen

I sektionens nästsista stycke beskriver gångplanen tryggheten i utomhusmiljön. Den ursprungliga formuleringen är bra och ska förstärkas med syfte att slå fast och förklara några viktiga komponenter i kommunens trygghetsarbete samt vikten av brottsförebyggande insatser med hjälp av olika situationella ingrepp för underlätta orienteringen.

”[...]Kommunen har idag ett omfattande trygghetsarbete som inriktas på både sociala och fysiska åtgärder som till exempel brottsförebyggande åtgärder genom arkitektonisk design och situationell prevention. Att också arbeta med att åtgärda orsaker till otrygghet i den fysiska miljön, till exempel brister i belysning och överblickbarhet, bristande trafik hinder, klotterrelaterad skadegörelse samt

underhåll av vegetation och skyltning, är en förutsättning för ökad trygghet och säkerhet. [...] Trafikantperspektiv ska beaktas och konkretiseras genom separering av gångbanor genom exempelvis färgning eller heldragna linjer”

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för förslagen och har uppdaterat texten i gångplanen förutom (...)”och situationell prevention”, eftersom detta i gångplanens kontext till stor del är samma sak som brottsförebyggande åtgärder genom arkitektonisk design, samt den sista meningen (”Trafikantperspektiv...”), eftersom riktlinjer för separering av gång- och cykeltrafik finns på annan plats i gångplanen.

Sektion 3.1. Kommunens processer

Förvaltningen föreslår en redigering av befintlig riktlinje för kommunens processer i syfte att likställa begreppen trygghet och säkerhet med fotgängarnas framkomlighet, i enlighet med kommunens trafikstrategi. Den ursprungliga lidelsen utesluter dessa två begrepp något trafikstrategin utgår ifrån.

”Processer som rör samhällsbyggnad och fotgängares framkomlighet, trygghet och säkerhet och tillgänglighet ska ta hänsyn till och prioritera gångtrafikanter behov i enlighet med kommunens trafikstrategi.”

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för förslagen och har fört in följande formulering i gångplanen:

”Processer som rör samhällsbyggnad och gångtrafikanter framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och säkerhet ska ta hänsyn till och prioritera gångtrafikanter behov i enlighet med kommunens trafikstrategi.”.

Sektion 3.2 Attraktivitet och trygghet samt sektion 3.4 Drift och underhåll

Förvaltningen föreslår formulering av ny riktlinje med avseende på attraktivitet och trygghet. Det är viktigt att kommunen arbetar brottsförebyggande utifrån evidensbaserade trygghetsanalyser som tar hänsyn till tidigare forskning och beprövad erfarenhet, lägesbild och befintlig brottsstatistik. Samma gäller drift och underhåll under sektion 3.4.

”Gångmiljöer ska utformas utifrån evidensbaserade trygghetsanalyser”

”Drift och underhåll behöver utgå ifrån löpande evidensbaserade trygghetsanalyser”

Bilaga 1 Uppföljning

I de ekonomiska beräkningarna föreslår förvaltningen en ny indikator i enlighet med en av riktlinjerna som föreslogs ovan. Uppföljning bör ske genom evidensbaserad trygghetsanalys av trottoarer, torg, parker och lekplatser.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tycker att det är viktigt att tryggheten för gångtrafikanter finns med i projekten, bland annat genom att Trygghetshandboken tillämpas, men ser inte ett behov av att föra in en ny riktlinje eller indikator gällande detta.

Bilaga 3. Åtgärdsplan och åtgärder

Här föreslås öronmärkta resurser med avseende på brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Resurser hanteras i det årliga arbetet med mål och budget, vilket förvaltningen nu har förtydligat i gångplanen.

2.4.3. Huddinges råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens förvaltning är positiv till innehållet i gångplanen och strukturen på hur arbetet ska genomföras utifrån gångplanens inriktning. Förvaltningen är särskilt positiv till den tillhörande underlagsrapporten. Generellt är de frågor som ligger inom ramen för Huddinges råd för funktionshinderfrågors ansvarsområde väl integrerade.

Underlagsrapporten till gångplanen tolkar inte förvaltningen i sig som att det efterfrågas synpunkter kring men förvaltningen vill ändå lyfta att underlaget är mycket bra avseende hur jämlikhet finns med som genomgående perspektiv. Förvaltningen hade gärna sett att fler delar vad gäller jämlikhet i underlagsrapporten hade kunna tagits med i själva gångplanen.

Förvaltningen ser dock några förbättringsområden. Synpunkter är strukturerade med först generella synpunkter med avslutande beskrivning av preciserade förslag till korrigeringar med exakt angivelse.

Jämlikhet

I planen finns ett genomtänkt förhållningssätt som syftar till att peka ut till exempel särskilda gruppers behov och som sedan i åtgärdsdelen talar om att miljöerna, utformningen och så vidare ska fungera för alla. I detta skapas det ett underlag som bidrar till förståelse för utmaningar och förutsättningar baserade på gruppers erfarenheter men som ändå bidrar till ett mål som inte cementerar förutfattade meningar om grupper utan istället vidgar normen. Förvaltningen vill ändå lyfta några förbättringsområden:

Funktionsnedsättning

I gångplanen anges att begreppen fotgängare/gående är definierade enligt Trafikförordningen (1998:1276 1 kap 4§). En reflektion är dock att orden i sig kan ses som exkluderande då alla inte går utan tar sig fram på annat sätt till exempel med rullstol.

Det är också viktigt att påminna om att bil är en viktig förutsättning för medborgare med vissa typer av funktionsnedsättningar. Det är en aspekt som måste tas hänsyn till vid planering av gemensamma ytor för rörelse utifrån mål i planen om att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen vill hålla fast vid Trafikförordningens definition, som ju inkluderar behoven hos personer med funktionsnedsättning. I gångplanen eftersträvas inkluderande av behoven hos personer med funktionsnedsättning i samtliga texter. Begreppet har förtydligat ytterligare i begreppslistan genom att särskilja betydelse av gående/gångtrafikanter och fotgängare och uppdaterar planen efter den nya beskrivningen. Begreppet fotgängare nämns därmed inte alls i planen.

Förvaltningen håller med om att bilen är ett viktigt hjälpmedel för personer med vissa typer av funktionsnedsättningar och att detta är en viktig fråga att belysa i det fortsatta tillgänglighetsarbetet.

Föreslagna specifika korrigeringar med rubrikhänvisning

2.2 Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga fotgängare

Äldre och barns olika erfarenheter och behov beskrivs bra men förvaltningen ser gärna tillägg av samma analys för funktionsnedsättning som finns bra beskrivet i underlaget.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har kompletterat med en text som beskriver behoven av trygghet och säkerhet för personer med funktionsnedsättning.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1a. Översyn av kommunala processer för att säkerställa att fotgängares behov finns med

Bör förtydligas att det handlar om att säkerställa att kunskap finns om olika gruppers behov, förutsättningar och erfarenheter i hela samhällsbyggnadsprocessen. Förslag på mening ”Det behöver säkerställas att fotgängares behov, förutsättningar och erfarenheter finns med under hela samhällsbyggnadsprocessen...”.

Här kan till exempel Huddinges egen Handbok för jämlikhetsanalys användas vilket också med fördel kan läggas till i texten.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Den föreslagna texten har lagts till i gångplanen.

Förvaltningen anser inte att handboken är tillämplig just vid översynen av kommunala processer, men har skrivit in i gångplanen att handboken för jämlikhetsanalys kan användas vid uppföljning.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1c. Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder samt 1d. Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder

Förvaltningen ser gärna att det tydliggörs att ökad kunskap och förståelse om jämlikhet är en viktig del i interna och externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med om detta men anser inte att detta arbete ligger inom ramen för gångplanen.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 2e. Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö

Bör läggas till att den varierade och trygga miljön inte bara ska tilltala människor i olika åldrar utan också fungera väl utifrån olika behov till exempel olika funktionsvariationer.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har kompletterat med information om att miljöerna även ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

2.4.4. Demokratiberedningen

Kommunstyrelsens förvaltning är positiv till innehållet i gångplanen och strukturen på hur arbetet ska genomföras utifrån gångplanens inriktning. Förvaltningen är särskilt positiv till den tillhörande underlagsrapporten. Generellt är de frågor som ligger inom ramen för Demokratiberedningens ansvarsområde väl integrerade.

Underlagsrapporten till gångplanen tolkar inte förvaltningen i sig som att det efterfrågas synpunkter kring men förvaltningen vill ändå lyfta att underlaget är mycket bra avseende hur jämlikhet, demokrati och folkhälsa finns med som genomgående perspektiv. Förvaltningen hade gärna sett att fler delar vad gäller jämlikhet i underlagsrapporten hade kunna tagits med i själva gångplanen.

Förvaltningen ser några förbättringsområden. Förvaltningens synpunkter är strukturerade med först generella synpunkter utifrån olika ingångar för området jämlikhet, demokrati och folkhälsa med avslutande beskrivning av preciserade förslag till korrigeringar med exakt angivelse.

Jämlikhet

I planen finns ett genomtänkt förhållningssätt som syftar till att peka ut till exempel särskilda gruppers behov och som sedan i åtgärdsdelen talar om att miljöerna, utformningen och så vidare ska fungera för alla. I detta skapas det ett underlag som bidrar till förståelse för utmaningar och förutsättningar baserade på gruppers erfarenheter men som ändå bidrar till ett mål som inte cementerar förutfattade meningar om grupper utan istället vidgar normen. Förvaltningen vill ändå lyfta några förbättringsområden:

Jämlik styrning

Cykelp planen har ett upplägg som innebär ett välstrukturerat tänk vad gäller styrning och uppföljning och dess koppling till kommunens övriga processer. Den ordinarie styrningen i Huddinge anger att jämlikhet ska vara integrerat i det ordinarie. Jämlikhetsfrågorna är naturligt integrerade i planen och är utifrån detta en del av jämlik styrning. Dock kan planen förbättras till att genomgående bryta ned statistik utifrån kön, område och ålder. Där så inte är möjligt kan det anges orsak till detta. Se nedan kommentar under rubrik ”Bilaga 1. Uppföljning – indikatorer” angående indikatorer.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med om att indikatorerna bör följas upp avseende kön, ålder och område där det är möjligt och relevant, och har sett över möjligheten till denna uppdelning i gångplanen. Indikatorerna följs endast upp på kön/ålder/område om mätmetoden möjliggör detta och anses relevant. Svar redovisas dock inte uppdelat i gångplanen, eftersom kommunen har fått nya geografiska indelningar och ett arbete pågår att se över hur dessa ska arbetas in i undersökningarna. Svaren redovisas istället vid den årliga uppföljningen.

Jämställt och inkluderande språk

Allt fler kommuner arbetar med att införa könsneutrala begrepp istället för könade ord som "byggherre", "huvudman" och "tjänsteman" för att göra sina dokument mer jämställda⁴. Jämställt språk är ett exempel på hur ojämställdhet kan synliggöras och fungerar som en metod för utveckling mot ett jämställt samhälle. Detta kan i sin tur fungera som en strategi för att säkra inkludering och att vidga tänk kring normer. Det kan vara något som Huddinge också framåt kan utveckla. En sådan utveckling behöver i så fall ta hänsyn till lagstadgade begrepp vi som kommun behöver förhålla oss till och vilka begrepp vi själva kan förändra.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och föreslår att huvudman byts ut till huvudaktör samt tjänsteman till tjänsteperson och har genomfört denna textförändring där det är möjligt. Ordet byggherre förekommer inte i planen.

Områdesperspektiv

Områdesperspektivet skulle kunna stärkas i delar av planen. Ett exempel är att tydligare beskriva att insatser ska bidra till att korrigera eventuellt ojämlika förutsättningar för medborgarnas möjligheter till gång i olika områden i kommunen. Det saknas statistik för olika geografiska områden i uppföljning, vilket behöver tillföras för att se var behov finns och var åtgärder ska sättas in.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Indikatorerna ska enligt svaret ("Jämlig styrning") ovan följas upp avseende kön, ålder och område, där det är möjligt och relevant. Detta kan ge ett bättre underlag för exempelvis områdesvisa investeringsåtgärder.

I övrigt anser förvaltningen att stationsnärhetsprincipen är en bra utgångspunkt för att skapa goda förutsättningar för gångtrafikanter i stationsnära områden, och att det övergripande gångnätet ska ha god standard längs hela sin sträckning.

Funktionsnedsättning

I gångplanen anges att begreppen fotgängare/gående är definierade enligt Trafikförordningen (1998:1276 1 kap 4§). En reflektion är dock att orden i sig kan ses som exkluderande då alla inte går utan tar sig fram på annat sätt till exempel med rullstol.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

⁴ Exempelvis Stockholms stads stadsbyggnadskontors planavdelning och Uppsala kommun genom beslut i kommunfullmäktige.

Förvaltningen vill hålla fast vid Trafikförordningens definition, som ju inkluderar behoven hos personer med funktionsnedsättning. I gångplanen eftersträvas inkluderande av behoven hos personer med funktionsnedsättning i samtliga texter. Begreppet har förtydligats ytterligare i begreppslistan.

Barn

Barns olika erfarenheter och behov beskrivs bra i planen. Under rubrik *Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1b. Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med fotgängare* beskrivs ett förbättringsområde.

Demokrati

I planen beskrivs hur medborgardialoger och andra typer av brett insamlande av behov och erfarenheter dels tagits med i förarbete men som också är en del av bedömning av prioritering. Det är mycket bra ur ett demokratiskt perspektiv att medborgardialog används som metod för att inkludera många erfarenheter i samhällsplanering. Det bör förtydligas i planen att medborgardialogen behöver fokusera på att inkludera de som i vanliga fall inte gör sin röst hörd som till exempel unga och funktionsnedsatta. Planen kan med fördel hänvisa till Handbok för delaktighet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer och har kompletterat texten med denna information.

Folkhälsa

I planen beskrivs bäring på folkhälsa genom kopplingar mellan barns rörelse och folkhälsa vilket är positivt. Planen skulle kunna utveckla skrivning om koppling mellan folkhälsa och rörelse för alla åldrar.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och håller med om att satsningar på aktiva transportsätt som gång och cykling bör kopplas tydligare till mål om folkhälsa. Gångplanen har kompletterats med en text om detta.

Föreslagna specifika korrigeringar med rubrikhänvisning

2.2 Skapa, förbättra och upprätthålla trygga och säkra miljöer för samtliga fotgängare

Äldre och barns olika erfarenheter och behov beskrivs bra men förvaltningen ser gärna tillägg av samma analys för funktionsnedsättning som finns bra beskrivet i underlaget. Det saknas också beskrivning för jämlikhet mellan områden i Huddinge.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har kompletterats med en text som beskriver behoven av trygghet och säkerhet för personer med funktionsnedsättning. Därutöver har ett tillägg gjorts om ”kommunens gångmiljöer”, vilket avser hela kommunen.

3.2 Attraktivitet och trygghet

Vad gäller riktlinjer för attraktivitet och trygghet bör det läggas till att det gäller i alla kommundelar avseende att kommunens gångmiljöer ska vara trygga för alla. Förslag på mening: *Kommunens gångmiljöer ska vara trygga för alla, oavsett kön, ålder, funktionsvariation, kommundel och tid på dygnet.*

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Med ”kommunens gångmiljöer” menas hela kommunen.

Bilaga 1. Uppföljning – indikatorer

Samtliga mått bör brytas ned utifrån kön, område och ålder där så är möjligt enligt kommunens inriktning om jämlik styrning. Där så inte är möjligt bör orsak till detta anges.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med (se svar ovan under rubrik ”Jämlik styrning”) och har kompletterat i den mån det är möjligt och relevant med statistik uppdelad efter kön, område och ålder.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1a. Översyn av kommunala processer för att säkerställa att fotgängares behov finns med

Bör förtydligas att det handlar om att säkerställa att kunskap finns om olika gruppers behov, förutsättningar och erfarenheter i hela samhällsbyggnadsprocessen. Förslag på mening ”*Det behöver säkerställas att fotgängares behov, förutsättningar och erfarenheter finns med under hela samhällsbyggnadsprocessen...*”.

Här kan till exempel Huddinges egen Handbok för jämlikhetsanalys användas vilket eventuellt också kan läggas till.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Den föreslagna texten läggs till i gångplanen.

Förvaltningen anser inte att handboken är tillämplig just vid översynen av kommunala processer, men har skrivit in i gångplanen att handboken för jämlikhetsanalys kan användas vid uppföljning.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1b. Framtagande av nya rutiner för att systematisera arbetet med fotgängare

Anges att särskilt barns syn på gångvänlighet är angeläget att ta med. Här vill förvaltningen hänvisa till Huddinges ”Metodhandbok för barnkonsekvensanalyser” som föreslår arbetsgång och exempel på hur vi inhämtar barns perspektiv samt ”Rutiner för barn- och ungdomsperspektivet i den fysiska planeringen” som beskriver när en barnkonsekvensanalys kan genomföras, vem som har vilket ansvar och så vidare.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med och har kompletterat texten med denna information.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1c. Interna utbildningar och kompetenshöjande åtgärder samt 1d. Externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder

Förvaltningen ser gärna att det tydliggörs att ökad kunskap och förståelse om jämlikhet, samband med folkhälsa och demokrati är en viktig del i interna och externa utbildningar och kompetenshöjande åtgärder.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med om detta men anser inte att detta arbete ligger inom ramen för gångplanen.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 1e. Digitalisering av gångnätet

Mycket positivt och förvaltningen vill påpeka att detta kan underlätta analys utifrån jämlikhetsindelningsgrundens område.

Bilaga 3. Åtgärdsplan – åtgärder: 2e. Genomföra befintliga program och planer som rör offentlig miljö

Bör läggas till att den varierade och trygga miljön inte bara ska tilltala människor i olika åldrar utan också fungera väl utifrån olika behov till exempel olika funktionsvariation.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har kompletterat med information om att miljöerna även ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

2.5. Föreningar och intresseorganisationer

2.5.1. Fotgängarnas förening

Fotgängarnas förening FOT är mycket positiva till att Huddinge kommun tagit fram en gedigen gångplan innehållande inriktning för gångtrafik, insatsområden och en plan för genomförande. Det kan innebära en stor skjuts för det kommunala arbetet med fotgängare i Huddinge och ett erkännande av gåendet som betydelsefullt.

Nedan följer några mera specifika kommentarer till programmet

Det övergripande målet att 50% av alla resor ska ske till fots är ett ambitiöst mål. Det är avgörande att fotgängares tillgänglighet prioriteras i trafiksystemet framför biltrafikens framkomlighet om man menar allvar med att vilja öka andelen gångtrafik. Det åstadkommer man bäst genom täta fartsäkrade övergångsställen, där fordonens faktiska hastighet säkerställs genom fysisk farddämpning till maximalt 30 km/h för att erbjuda trygga passager och förhindra att allvarliga olyckor inträffar. Att på så sätt prioritera trafiksäkerhet för framkomlighet bör vara uttalat och genomsyra hela kommunens planering.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna, men vill poängtera att det övergripande målet om 50 procent gångresor gäller för resor inom kommunen. Förvaltningen håller med om att trafiksäkerheten är en oerhört viktig fråga för samtliga gångtrafikanter. Denna fråga lyfts i gångplanen, men åtgärder för att åstadkomma en trafiksäker miljö ligger i första hand i trafiksäkerhetsplanen, där målet är att öka antalet säkra eller delvis säkra gång- och cykelpassager från dagens 74 procent till 85 procent år 2030. Trafiksäkerhetsplanen innehåller också mål gällande ökad hastighetsefterlevnad i det kommunala vägnätet.

Genomgående i gångplanen saknas beskrivningar hur åtgärder ska genomföras. Ett exempel är hur separering av gång och cykel ska ske. Det hänvisas till många olika program, vilket gör det svårt att följa med i texten. Både trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet tas upp väldigt kortfattat för att sedan hänvisa till andra program.

Enligt riktlinjerna i gångplanen ska separering av gång- och cykelbanor ske på det övergripande cykelvägnätet. FOT anser att en separering mellan gång och cykel bör ske överallt.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Anledningen till att planen hänvisar till andra program och planer är för att de frågorna ägs och hanteras i andra program och planer. Detta är också ett sätt att underlätta vid framtida ändringar och uppdateringar av riktlinjer och krav. Planen har dock setts över för att förtydliga hänvisningarna.

Enligt gångplanen bör både det övergripande cykelvägnätet och det övergripande gångvägnätet ha separerade ytor för cyklister och gångtrafikanter. På sträckor där många barn och äldre rör sig, kan det också vara aktuellt med separering. På sikt är det önskvärt att gångtrafikanter och cyklister har separata ytor överallt, men eftersom detta ofta innebär att breddning behöver genomföras vill förvaltningen av ekonomiska skäl prioritera de övergripande stråken framför lokala stråk.

För att öka fotgängarnas framkomlighet är det viktigt med täta korsningspunkter som är tillgängliga och trafiksäkra. Gångplanen bör även ta upp vilken ambition man har för att skapa detta. Hastigheten i områden med blandtrafik kan även behöva ses över. I områden med många målpunkter i bottenvåningarna och stort behov att korsa gatan anser FOT det motiverat med 30 km/tim även om det finns särskilt utrymme för gångtrafik längs med gatan.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Se svaret ovan gällande trafiksäkerhetsplanen.

Tryggheten i gångmiljön förstärks om det finns människor ute som ser vad som händer. Att göra stråken livliga med målpunkter av olika och aktiviteter som attraherar olika grupper (t.ex. odling, sport- och lekredskap). Lokaler i bottenvåningarna på många ställen ökar antalet målpunkter och kan bidra till gatulivet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med. Detta förväntas uppnås genom att planering av ny bebyggelse ska ske enligt stationsnärhetsprincipen, med fokus på att skapa attraktiva utomhusmiljöer.

Vägvisning för gångtrafiken lyfts fram vilket är viktigt. Vill man på allvar uppgradera gångtrafiken som ett eget transportslag bör även huvudgångstråken ges egna namn.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och anser att detta kan vara relevant då gångstråken är särskiljda från redan namngivna gator och vägar. Behovet av egna namn på gångvägar föreslås hanteras enligt åtgärd 2b.

Implementeringen av målet om en större andel fotresor måste tydligt synas i all trafikplanering och prioritering. Det innebär skrivningar som slår fast att trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter ses som viktigare än motortrafikens framkomlighet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med. Trafikstrategin för kommunen beskriver att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Se också svaret ovan gällande trafiksäkerhetsplanen, där oskyddade trafikanters säkerhet är ett av trafiksäkerhetsplanens prioriterade insatsområden.

I Gångtrafikplanen anges att gångplansgruppen ska ansvara för genomförandet, och när de kommunala processerna behandlas betonar man i planen att få genomslag för gångtrafikens behov och perspektiv inom olika kommunala verksamheter. Det kan också behövas en särskild gångtrafikansvarig som aktivt bevakar frågan i den kommunala verksamheten.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Det kommer att finnas en person som är ansvarig för genomförandet av gångplanens åtgärder, som driver dessa frågor.

Statistik och uppföljning av fotgängerflöden är också viktigt att genomföra regelbundet, helst flera gånger om året under olika säsonger, för att kunna bedöma utvecklingen mot uppsatta mål.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ämnar utveckla dagens mätningar av gångtrafiken i enlighet med åtgärd 5f, vilket kommer att innebära både inkludering av gångtrafikanter i de årliga trafikmätningarna och nya mätmetoder för gångtrafik.

2.6. Privatpersoner

2.6.1. Privatperson 1

Stationsområdet runt Stuvsta

I gångplanen fastslås att man skall planera utifrån stationsnärhetsprincipen. Vi tycker att det är en riktig tanke och ett bra sätt att minska biltrafik. Men viktigt för att områdena kring stationerna skall vara attraktiva att röra sig i som fotgängare

(och att bo i) är att biltrafiken kring områdena inte dominerar miljön. Vi förstår att boende långt från stationerna ibland måste ta bilen dit, men låt inte detta förstöra miljön kring områdena. Satsa pengar på träd och grönt samt allmän trivsel i områdena. Planera om vägar och led om bilar om möjligt. Området kring Stuvsta station är idag inte trevligt för fotgängare och barnfamiljer att röra sig i.

För att vi som bor i det stationsnära läget i Stuvsta ska välja att gå och inte ta bilen till affären/centrum krävs att området prioriterar gående. Stäng t.ex. av Stationsvägen över spåret för personbilar och låt enbart busstrafik och cyklar köra där. Ta bort/halvera parkeringen på torget i Stuvsta centrum och skapa ett torg med mindre trafik, fruktstånd och där folk vill stanna upp och umgås. Vi tror att en sådan utveckling skulle uppmuntra folk att gå och handla i centrum istället för att ta bil. Idag är hela Stuvsta Centrum en gata. Man tar bilen dit på grund av att man inte trivs i centrum som gående och då kan man ju lika gärna ta bilen. Hönan och ägget... Vi tycker oss se att allt detta (stationsnärhetsprincip, satsa på säkerhet och kultur/lekplatser/trivsel/gröna inslag) tas upp i remissen av gångplanen och vi vill framhålla att vi stödjer en sådan utveckling i Stuvsta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och ser en potential i att jobba med gångvänlighet i Stuvsta. Vi tar med synpunkterna i det framtida arbetet med att skapa attraktiva gångmiljöer, t ex inom ramen för åtgärd 2c.

Stambanevägen

Vi bor enbart 700 meter från skola/förskola (Kräppla) och en promenad dit vore det naturliga alternativet. Trots detta väljer vi idag ofta att ta bilen och som vi ser det har detta i första hand att göra med för dålig gångväg/trottoar längs Stambanevägen mellan Häradsvägen och Storskogsvägen. Bilarna tillåts köra i 40 km/h (men i verkligheten 50 km/h) längs denna smala villagata med smal trottoar på enbart ena sidan vägen. Det går inte att gå 2 barn + vuxen i bredd, utan ett barn måste gå på egen hand vilket i rusningstrafik med bilister som kör i stress skapar en osäker miljö.

Man skall (2019?) bygga en cykel-/gångväg längs Stambanevägen mellan Häradsvägen och Storskogsvägen och i samband med det är det utlovat ett antal farthinder. Vi skulle vilja påstå att följande åtgärder krävs för att få boende att välja aktiv transport:

-sänk hastighet för bilar till 30 km/h (det finns 2 förskolor och en lekplats på denna smala vägstump med villor på båda sidor).

-Bygg farthinder

-De tider då vi ska gå till skolan är det som mest cyklar som pendlar in till stan och gångtrafikanter som ska gå till pendeltågsstationen. Då det på Stambanevägen finns en rejäl backe kommer cyklisterna upp i höga hastigheter. Se till att gång-/cykelbana blir bred alternativt överväg en separat trottoar för enbart gående på ena sidan. Se ur gångplanen nedan:

"På övriga sträckor där det rör sig många fotgängare och cyklister, och där fotgängares framkomlighet bör prioriteras, t ex längs det övergripande gångnätet, kan separering också vara aktuellt."

Vi vill framhålla att det är viktigt att man ”passar på” att göra en insats i området runt Stuvsta i samband med bygget av Seniorgården vid stationen och ombygget av Stambanvägen mellan Häradsvägen och Storskogsvägen. Följande stycke ur gångplanen vill vi därför lyfta:

"Kostnaden för att bredda befintliga gångbanor kan delvis göras i samband med ombyggnationer, ledningsarbeten och detaljplanearbeten. En inventering av gångbanors bredder behövs för att identifiera åtgärdsbehov." Passa på NU att göra Stuvsta Centrum mer gångvänligt och trivsamt.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och anser att frågorna hanteras inom kommunens arbete med trafiksäkerhetsåtgärder samt projektet Mjölner. Synpunkterna har vidarebefordrats till respektive ansvarig för projekten.

2.6.2. Privatperson 2

Se till att de trottoarer som redan finns idag inte används av cyklister som cykelbanor. Kännedomen bland cyklister om reglerna för var cykling får ske tycks vara näst intill obefintlig. Om inte brotten beivras är det just ingen idé att ha några regler. Flera gånger dagligen säger jag till cyklister som cyklar på trottoarerna och får då till svar t ex: "Jag kan betala", "det skiter jag i", eller "det visste jag inte...". Samtliga cyklar vidare utan att bry sig om uppmaningen att cykla på gatan eller använda cykelbanan på andra sidan vägen. Samma cyklister möter jag cyklande på trottoaren dag efter dag, förmågan att ta till sig de regler som gäller för cyklister tycks vara obefintlig. Detta gäller vuxna människor och inte några minderåriga som just lärt sig cykla.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och håller med om att det inte är bra att blanda trafikslag på samma yta, eller att använda andra trafikanter dedikerade yta. Förvaltningen avser att jobba med kommunikationsåtgärder inom ramen för trafiksäkerhetsplanen och tar med synpunkterna i den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder.

2.6.3. Privatperson 3

Skulle väldigt gärna att ni såg över gångvägarna i Västra solgård, (området Vårdkasen). Dessa existerar ej i hela området. Trots att det bor mycket barn som skulle kunna gå eller cykla till skolan om vägarna var säkrare. För många år sedan kom det en beskrivning för hur gångvägen intill Huddingevägen skulle dras om och bullersanneras. Vad hände med det förslaget förutom att husen revs?!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna på gång- och cykelvägnätet i Västra Solgård och har skickat dem vidare till ansvarig för utvecklingen av Mellersta Huddinge, där området Västra Solgård ingår. Gällande omdragning av Huddingevägen och bullersanering, hänvisas du till att kontakta Trafikverket för mer information.

2.6.4. Privatperson 4

Jag är en av Huddinges invånare som pendlar med pendeltåget må-fr från/till Huddinge station. På eftermiddagarna är det så mycket folk som ska upp och ner för trapporna i nuvarande station att det ofta blir otrevligt.

Mitt förslag: Bygg en utgång/ingång på södra sidan av perrongen. Utnyttja bron där. Bredda gång-/cykelbanan (hela bron, och ev en större plattform över rälsen söderut) så det finns gott om plats för gående, cyklar, cykelparkering. Ja, t.o.m en Pressbyrån kanske.

Det byggs så mycket nytt i området så en till nedgång/uppgång till på södra sidan av pendeltågsstationen skulle göra mycket för trivsel och underlätta för många.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med att utveckla Huddinge centrum.

2.6.5. Privatperson 5

Gång- och cykeltrafikanter bör separeras. Antingen i form av separata banor eller tydliga markeringar för gående resp cyklister. I dag lever spec äldre farligt då cyklister passerar både till höger och vänster på såväl trottoarer som parkvägar, utan att ge signal. Ett önskemål är att inte tillåta cykling på trottoarerna.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen håller med om att gång- och cykeltrafikanter bör separeras på de regionala cykelstråken samt på platser med mycket gångtrafikanter. Det pågår åtgärder för att öka separeringen av gångtrafikanter och cyklister inom ramen för cykelplanen. Cykling är inte tillåtet på trottoarer, men ytor som är skyltade som gång- och cykelvägar får användas även av cyklister.

2.6.6. Privatperson 6

Separera i största möjlighet gångbanor från fordonstrafik (där cykel ingår) på kommunikationsleder som går till centrum eller kommunikationspunkt. (Alla rör sig i stort sätt i samma riktning och vid samma tidpunkt vilket ökar olycksrisken.)
 2 Håller efter målad markering på resp bana alt skyltar, så att den är tydligt synlig.
 3 Sätt funktion före design så att inte cykeltrafik behöver göra svängar eller ta omvägar i onödan (förslag på ombyggnad av Fullerstaparken). Om det sker kommer de att skapa "egna" cykelvägar på andras bekostnad med ökad olycksrisk som resultat.
 4 I villaområden tenderar bilar att parkera delvis på trottoaren av "hänsyn" till fordonstrafiken oavsett om parkeringsförbud råder eller ej. Inga barnvagnar, rullstolar o.dyl skall tvingas ut på vägbanan så, HÅLL EFTER MER FREKVENT.
 5 Håll efter vegetation i anslutning till gångbanor så att inte träden skapar "tunnlar".
 6 Se till att uppsatt armatur har fungerande lyse.
 7 Se till att halkbekämpning på gång- och cykelbanor sätts in tidigt (det finns ingen lagstiftning som anger att godkända vinterskor alt vinterdäck på cykel måste användas på vintern).
 8 I vissa fall räcker inte sandning som halkbekämpning. I de fall som beskrivs som "branta backar" typ under järnväg och vägar, t.ex Huddingevägen, smälter snön och vatten rinner utför backarna. När vattnet sedan

fryser till is skapas utomordentligt hala och farliga fläckar, PÅ SAMMA STÄLLEN ÅR EFTER ÅR. Ev måste sådana isfläckar ruggas.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och håller med om att gångtrafikanter och cyklister bör separeras på platser där konflikter kan uppstå, till exempel längs med de regionala cykelstråken och på platser med mycket gående. I kommunens cykelplan beskrivs åtgärder för cykel närmre. I gångplanen ingår bland annat åtgärder gällande drift och underhåll, i vilka både målning, sopsaltning och buskröjning ingår, och komplettering av belysning. Förvaltningen tar tacksamt emot mer detaljerade synpunkter via kommunens hemsida eller felanmälningsappen gällande platser där isfläckar ofta bildas för att kunna åtgärda problemen.

2.6.7. Privatperson 7

Jag vill att kommunen i detta ärende ska införa att cykelbana ska finnas på endast en sida av Kommunalvägen, från busshållplatserna i Kvarnbergsplan ner till Huddinge centrum.

Det är mycket otryggt att ta sig mellan dessa punkter eftersom det finns en backe ner till centrum, vilket innebär att cyklarna kommer i oerhörd hög hastighet bakom gångtrafikanter ryggar, och utan att cyklister signalerar. Dom kommer dessutom på båda sidorna av gångstråken som omger vägen.

Under mina år som boende på Kvarnbergsplan har jag sett och varit med om flera incidenter. Det är endast ett under som gjort att det inte varit fler olyckor!

Med tanke på det växande antalet elcyklar, och med dem en mycket högre hastighet, bör kommunen redan nu ta beslutet om en renodlad cykelbana på Kommunalvägen, och då förslagsvis på den med ojämna nummer. Det vill säga förbi Tomteboskolan och idrottshallen. Dessutom bör en cykelparkering göras vid paradigrillen nära centrum. Det är tillräckligt nära centrum för att motivera en cykelparkering och man tar ingen mark från framtida utveckling av centrum.

Den andra sidan av Kommunalvägen skulle då vara ett prioriterat gångstråk med förbud att framföra cyklar. Då har man fått en fredad zon för gamla, föräldrar med barn och handikappade.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och håller med om att gångtrafikanter och cyklister bör vara separerade på Kommunalvägen, eftersom detta är både ett huvudcykelstråk och ett viktigt gångstråk. Att hänvisa cyklister till enbart ena sidan av vägen kan dock vara problematiskt eftersom det innebär att cyklister måste korsa Kommunalvägen fler gånger. Det finns målpunkter på båda sidor av vägen som behöver kunna nås av både cyklister och gående. Inte bara vuxna personer cyklar, utan även barn, och för denna grupp är det extra viktigt att slippa att korsa trafikerade vägar onödigt många gånger.

När det gäller utformning och placering av cykelparkeringar har synpunkten skickats vidare till ansvarig för Huddinge kommuns cykelplan.

Bilaga 1 – Sändlista

Myndigheter

Trafikverket

Länsstyrelsen i Stockholms län

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Polismyndigheten i Stockholms län/Södertörns polismästardistrikt

Stockholms läns landsting; Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR)

Södertörns Brandförsvarsförbund

Statens folkhälsoinstitut

Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI

Trafikanalys

Kommuner

Stockholms stad

Botkyrka kommun

Haninge kommun

Tyresö kommun

Nämnder i Huddinge kommun

Förskolenämnden

Grundskolenämnden

Gymnasienämnden

Kultur- och fritidsnämnden

Natur- och byggnadsnämnden

Socialnämnden och utskotten

Tillsynsnämnden

Äldreomsorgsnämnden

Beredningar och råd i Huddinge kommun

Demokratiberedningen

Huddinge råd för funktionshinderfrågor

Huddinge pensionärsråd

Huddinge brottsförebyggande råd (HuBrå)

Föreningar och intresseorganisationer

Arena Huddinge

Fotgängarnas förening

Friluftsförbundet i Huddinge

Företagarna i Huddinge

Handelskammaren Stockholm

Huddinge hembygdsförening

Huddinge naturskyddsförening

Hyresgästföreningen i Huddinge

NTF Stockholm-Gotland

Rädda Barnen, Stockholm

Riksförbundet för enskilda vägar

Sveriges kommuner och landsting, SKL

Fastighetsägare/samfälligheter/villaägareföreningar

Aktuariens Samfällighet

Albackens Anl. Samfällighet

Backens Fastighetsägarförening

Bergets Samfällighet

Björkspinnaren Brf

Bokbindaren Samfällighet

Bostadsrättsf. Kv Lodjuret

Bostadsrättsföreningen Edet

Bostadsrättsföreningen Hoppet 44

Bostadsrättsföreningen Laxen 1

Brf Asken i Huddinge

Brf BoKlok Lingonriset i Huddinge

Brf Ekvecklaren

Brf Eldtorner

BRF Holmgård 2

Brf Klockarebacken 8

Brf Kronan 1

Brf Kvarnberget

BRF Kvarnbergsplan i Huddinge

Brf Mörten 1
Brf Ouvertyren
Brf Rådstugan i Huddinge
Brf Segeltorps Orangeri
Brf Siken 2
Brf Tempeltornet
Brf Trädgården
Brf Visiret
Brf Värnet
Brf Änglamark
Brf Ängsnäs Trädgårdar
Brynjan Bostadsrättsförening
Buntmakarens Samfällighet
Byggmästarens Samfällighetsförening
Bäckens Samfällighetsförening
Drevviksdalens samfällighetsförening
Drevviksstrand-Skogås Tomtägarförening
Ekens Samfällighetsförening
Fjällhöjden Samfällighet
Flemingsbergs Brf
Fornborg 1 Brf
Fridhems Samfällighet
Fullersta Fastighetsägarförening
Fållans Fastighetsägarförening
Gladökvärns Fastighetsägarförening
Glömsta Samfällighetsförening
Gunhildsviks vägsamfällighet
Hasselstogens Samfällighet
HSB Brf Hammartorp
HSB Brf Trångsund
Huddinge Förvaltaren GA1
Huddingekretsen av Villaägarnas Riksförbund
Huge fastigheter AB
Häradshöjden Bostadsrättsförening

Hörningsnäs Villaförening
Idrotten bostadsrätt
Konstapelns Anl.-Samfällighet
Kornellens Samfällighetsförening
Laboratorns Samfällighet
Lissma-Öran Samfällighetsförening
Lok. Hyresgästförening Vårbacken
Länna-Drevviken Fastighetsförening
Löparen nr:3 Bostadsrättsförening
Lövdungens samfällighet
Lövkärrets Samfällighet
Malmvägens Samfällighet
Milsten Anl.-Samfällighet
Milstens Samfällighetsförening
Mossängsområdets Samfällighet
Ouvertyrens Samfällighetsförening
Parkhemsvägens Samfällighet
Portens Bostadsrättsförening
Prinsessan Bostadsrättsförening
Riksbyggen BRF Silfverdalen
Roddarvägen Samfällighet
Romansens Samfällighet
Ryttaren nr 1
Segeltorps Villaägareförening
Sjöängen-Trångsund Tomtägarförening
Sjöängens Villaförening
Snättringe Fastighetsägarförening
Snättringe Samfällighet
Snättringedalens Samfällighet
Sofiebergs Vägförening
Storhällens Samfällighetsförening
Stortorps Brygga ek förening
Stortorps Ängar
Stuvsta Gårds Villaägareförening

Stuvsta Villa- och Trädgårdsföreningen
Styrmannen 1 Bostadsrättsförening
Svartviks Tomtagareförening
Sälgen 36 Ekonomisk Förening
Sörskogens Samfällighetsförening
Sörskogens Villaägareförening
Teknikervägens Samfällighet
Toppens Samfällighet
Trångsunds Brf
Utsälje Södras Samfällighetsförening
Vidja Intresseförening
Vidja Vägförening
Villaföreningen Dungen
Villaägarnas Huddingekretsen
Vista Gård 2 Brf
Ådrans vägförening
Österhagen Tomt- och vägförening