



HUDDINGE  
KOMMUN

Huddinge kommun

# Kollektivtrafikplan (remissutgåva nov 2014)

Utlåtande över inkomna synpunkter

HANDLÄGGARE  
Marika Norrberg  
Kommunstyrelsens förvaltning  
Gatu- och trafiksektionen  
08-535 365 65  
Marika.norrberg@huddinge.se

24 oktober 2016

## Innehållsförteckning

<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Hur remissen genomfördes.....</b>	<b>4</b>
2.1. Remisslista.....	4
2.2. Tider .....	4
2.3. Hur utskick gjorts .....	4
2.4. Information och kommunikation.....	4
2.5. Hur inkomna synpunkter hanterats.....	4
<b>3. Inkomna synpunkter .....</b>	<b>5</b>
3.1. Myndigheter .....	5
3.1.1. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.....	5
3.1.2. Trafikverket .....	8
3.2. Kommuner.....	9
3.2.1. Nynäshamns kommun .....	9
3.2.2. Salems kommun .....	9
3.2.3. Stockholms stad.....	10
3.2.4. Södertälje kommun.....	11
3.3. Huddinge kommuns nämnder.....	11
3.3.1. Förskolenämnden .....	11
3.3.2. Grundskolenämnden.....	12
3.3.3. Kultur- och fritidsnämnden .....	13
3.3.4. Natur- och byggnadsnämnden.....	14
3.3.5. Tillsynsnämnden .....	15
3.3.6. Äldreomsorgsnämnden.....	16
3.4. Föreningar och intresseorganisationer.....	16
3.4.1. Backens Fastighetsägarförening.....	16
3.4.2. Fullersta fastighetsägarförening .....	17
3.4.3. Företagarna Huddinge .....	18
3.4.4. Huddinges pensionärsråd.....	18
3.4.5. Naturskyddsföreningen Huddinge.....	19
3.4.6. NTF Stockholm-Gotland.....	20
3.4.7. PRO Stuvsta-Snättringe.....	20
3.4.8. Snättringes Fastighetsägarförening .....	21
3.4.9. Sveriges MotorCyklister i Stockholms län.....	22
3.4.10. Sörskogens Villaägarförening .....	23
3.4.11. Villaägarna Huddingekretsen .....	25

3.4.12. Villaägarna i Huddinge.....	26
3.6. Privatpersoner.....	26
3.6.1 Synpunkter på tvärförbindelser .....	26
3.6.2. Synpunkter om direktbussar .....	31
3.6.3. Synpunkter om infartsparkeringar .....	33
3.6.4. Synpunkter på turtäthet.....	35
3.6.5. Synpunkter på anpassning mellan färdslag .....	37
3.6.6. Övriga synpunkter .....	40
<b>4. Bilaga 1 – SÄNDLISTA .....</b>	<b>43</b>

## 1. Sammanfattning

Dåvarande samhällsbyggnadsnämnden beslutade att skicka förslaget till kollektivtrafikplanen på remiss i december 2014. Förslaget skickades ut till olika aktörer, se sändlista i Bilaga 1, som har givits möjlighet att lämna synpunkter. Förslaget har även publicerats på kommunens hemsida och på så sätt har alla givits möjlighet att bidra med synpunkter på kollektivtrafikplanen.

Totalt inkom 51 remissvar från myndigheter, kommuner, nämnder, föreningar och privatpersoner. Av dessa är 27 synpunkter från privatpersoner. Inkomna synpunkter har sammanställts och besvarats. En del synpunkter kommer att tas med i det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplanen, en del detaljfrågor skickas vidare till berörda aktörer och en del synpunkter leder inte till någon omarbetning av det strategiska dokumentet.

Överlag har Huddinge kommuns kollektivtrafikplan fått ett positivt bemötande. En majoritet av de inkomna synpunkter ställer sig positiva till det strategiska dokumentets huvudinriktning vilket tydligt visar på en hög ambition om ett väl fungerande och attraktivt kollektivtrafiksystem, samt målsättningen om att fler Huddingebor ska välja att resa kollektivt.

Flera av synpunkterna handlar om ökat kollektivtrafikutbud, bland annat om fler busslinjer, direktbussar och ökad turtäthet. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikfrågor som inte kommunen beslutar om. Dessa är frågor som kommunen engagerar sig i och framför synpunkter kring. Alla synpunkter på trafikering kommer att sammanställas och överlämnas till Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.

Med anledning av inkomna synpunkter kommer dokumentet att revideras. Bland annat kommer en del kartor och ritningar att ses över. Vidare kommer en socioekonomisk analys göras av kollektivtrafikplanen. Analysen ska belysa vilka effekter som planen kan få på olika gruppers möjlighet att röra sig i samhället.

## **2. Hur remissen genomfördes**

### **2.1. Remisslista**

Sändlista återfinns i *bilaga 1*.

### **2.2. Tider**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade att skicka förslag till kollektivtrafikplan på remiss 2014-12-11.

I december 2014 publicerades förslaget på Huddinge kommuns hemsida med information om att synpunkter skulle lämnas senast den 31 mars 2015.

### **2.3. Hur utskick gjorts**

Förutom publicering på hemsidan i Huddinge kommun har informationsbrev sänts ut till ett antal myndigheter, kommuner, intresseorganisationer m.m. Vilka dessa är återfinns i sändlistan, se *bilaga 1*.

### **2.4. Information och kommunikation**

Under januari/februari 2015 togs en kommunikationsplan fram gemensamt för trafikstrategin, kollektivtrafikplanen, cykelplanen och parkeringsprogrammet. Bl.a. skapades en ”kampanjwebb” för nämnda strategier och planer. Kampanjwebben översattes även till finska och publicerades på [huddinge.se](http://huddinge.se) i februari 2015.

Det anordnades även öppet hus-träffar i Huddinge centrum, Trångsund, Vårby, Segeltorp och Flemingsberg där ovan strategier och planer ställdes ut. Huddinge kommun anordnade dessa.

### **2.5. Hur inkomna synpunkter hanterats**

Inkomna synpunkter har sammanställts med svar på hur dessa hanteras/hanterats i detta dokument. Vid enstaka tillfällen har remissvar som innehåller samstämmiga synpunkter besvarats med en gemensam kommentar. Dokumentet kommer att publiceras på Huddinge kommuns hemsida när alla svar gått igenom. Under år 2015 och 2016 ska kollektivtrafikplanen omarbetas med hänsyn till inkomna synpunkter.

## 3. Inkomna synpunkter

### 3.1. Myndigheter

#### 3.1.1. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Huddinge kommuns kollektivtrafikplan är genomtänkt, stringent och välskriven, liksom väl förankrad i regionala och nationella måldokument. Inledningsvis lyfter planen dessutom på ett tydligt och bra sätt vikten av samspel för att få till attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik samt med vilka aktörer som detta samspel måste ske.

Kollektivtrafikprogrammets vision är att kollektivtrafiken ska vara attraktiv med kortare restider, högre turtäthet, smidigare byten och ökad pålitlighet, vilket ligger i linje med de målsättningar som det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län har. Här poängterar planen på ett mycket bra sätt att kortare restider och ökad pålitlighet kräver att framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras och tydliggör därmed kommunens ansvar. Detta tydliggörande av kommunens ansvar belyser vikten av kollektivtrafikplanen och välgrundade planeringsprinciper i samklang med de riktlinjer som Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting har.

Illustrationer och kartor är genomgående mycket bra och bidrar till planens tydlighet.

Strategierna i kollektivtrafikprogrammet är genomgående mycket bra, väl underbyggda och ligger i linje med regionala målsättningar.

Trafikförvaltningen tycker att det är bra att man under strategin att planera utifrån Stationsnärlighetsprincipen nyanserar vad stationsnära innebär. Det kan här vara bra att även nyansera utmaningarna det innebär att samplanera i stationsnära lägen med avseende på buller- och barriäreffekter.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Ingen åtgärd i kollektivtrafikplanen. I kommunens översiktsplan 2030 framgår vilka bullerriktlinjer som gäller för kollektivtrafknära lägen.

Under strategin kring stamnät för kollektivtrafik tycker Trafikförvaltningen att man även kan poängtera att bättre framkomlighet medför minskade trafikeringskostnader vilket gynnar systemet som helhet. Vidare vore det här bra att poängtera att andra faktorer än restidskvot, såsom tillgång till parkering o parkeringsavgifter, också påverkar val av färdmedel och då hänvisa till de planer där dessa frågor tas om hand.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen är enig med Trafikförvaltningen och har sett över formuleringen för att tydliggöra att även trafikeringskostnaden minskar, vilket frigör resurser som kan användas på annat sätt.

Dokumentets avgränsning har också förtydligats..

Trafikförvaltningen ser en liten risk i att planeringsprinciperna som föreslås i kollektivtrafikplanen avgränsas till att omfatta kommunens stamnät för kollektivtrafik (s.10) samtidigt som stamnätet uppges kunna "förändras över tiden" (s.13). Möjligen riskerar dessa formuleringar att försvaga kollektivtrafikplanen som planeringsverktyg i områden där andra starka intressen finns, exempelvis i de regionala stadskärnorna Kungens Kurva och Flemingsberg. Vi ser dock risken som liten eftersom både kommunens trafikstrategi och kollektivtrafikplanen så tydligt lyfter att kollektivtrafiken ska prioriteras.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen förstår synpunkten. Vi ser dock att kollektivtrafiken inte kan prioriteras överallt varför ett stamnät har tagits fram. Genom att peka ut några få stråk kan det ge tyngd för att prioritera dessa fullt ut istället för att få halvdana lösningar på flera ställen.

Trafikförvaltningen ser det som väldigt positivt att planens strategier och riktlinjer bäddar för samverkan kring kollektivtrafikens pålitlighet, konkurrenskraft och resiliens. Att hela-resanperspektivet betonas är mycket bra, och här ser Trafikförvaltningen gärna att det även hänvisas till motsvarande resonemang i kommunens cykelplan osv.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Både cykelplanen och kollektivtrafikplanen ingår i den övergripande trafikstrategin. Av den och de inledande avsnitten framgår dokumentens kopplingar till varandra. Kommunstyrelseförvaltningen bedömer därför att det inte behövs fler hänvisningar inne i dokumenten.

Planen har som målsättning att årligen hämta statistik från Trafikförvaltningens ATR data för att kunna mäta måluppfyllnad. Trafikförvaltningen arbetar just nu för att tillhandahålla informationen årligen och ser det som positivt att kommunen ställer frågan så att arbetsrutiner för detta kan utarbetas. Vi ställer oss dock lite frågande till att mäta stopptid då denna blir längre ju fler resenärer som åker från en hållplats. Stopptiden blir intressant för att förstå resan som helhet men bör i så fall relateras till antal påstigande.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen håller med och har sett över skrivningen så att trafikståtid och hållplatstid förtydligas. Med effektiv visering och på-/avstigning så behöver inte hållplatstiden bli så lång även om antalet passagerare ökar. Vid uppföljning av hållplatstider ingår det att analysera orsaker till eventuellt förlängda stopptider, till exempel ökat antal resenärer.

Trafikförvaltningen ser i övrigt mycket positivt på den höga ambitionsnivån vad gäller uppföljning och val av indikatorer och hoppas att fler kommuner anammar Huddinges tillvägagångsätt.

Exempel på korsningsutformning: Redovisas endast med mittförlagda busskörfält. Ett problem med detta är att hållplatser oftast ligger i närheten av korsningar/cirkulationsplatser vilket gör att mittförlagt busskörfält inte är lämpligt då bussarna måste korsa fler körfält för att komma till och från hållplatser. Här försvinner då också fördelar som mindre krängning genom cirkulationsplats till exempel. Det vanligaste behovet borde vara sidoförlagt busskörfält genom korsning snarare än mittförlagt.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen har sett över skrivningen och lagt till en mening: ” **Om det i anslutning till korsningen finns hållplatser vid kantsten bör busskörfälten ligga till höger.** ”.

I bilaga 1 hänvisas vid ett flertal tillfällen till Trafikverket och SKLs Vägar och gators utformning (VGU) utan att ange vilken upplaga som avses. På sid 28 hänvisas till 2004 års upplaga av VGU. Trafikförvaltningen ser gärna att man istället använder sig av 2012 års upplaga av dokumenten.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen instämmer och har uppdaterat med senaste utgåvor, borttagen hänvisning eller inget årtal alls (man ska använda den senaste utgåvan).

Som tidigare sagts så ser Trafikförvaltningen mycket positivt på hänvisningarna till de riktlinjer vi arbetar utifrån. Dock ser vi gärna att den senaste versionen används vilka i nuläget är från 2014 (RiBuss, RiPlan RiTerm och Riktlinjer för utformning av stationer och bytespunkter).

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen har uppdaterat kollektivtrafikplanen med rätt hänvisningar enligt ovan.

I kapitel 3.4 "Kollektivtrafiknära lägen" i bilaga 1 är det svårt att avgöra om det är station eller hållplats som avses. Detta får gärna tydliggöras och definitionerna stämmas av med de definitioner som används i Trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av stationer och bytespunkter.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen instämmer och orden *station* och *hållplats* är nu kursiverade i rubrikerna i förhoppning om att ändringen ökar tydligheten.

Målstandarden för framkomlighet för stombusslinjerna kan uppdateras med de jämna hastighetsstegen som nu tas fram inom ramen för ÅVS framkomlighet för stomlinjenätet (se tabell nedan).

Skyltad hastighet (km/h)	Hållplatstid (s)	Acceleration + retardation (s)	Mål medelhastighet (km/h)	Hållplatsavstånd (m)
30	15	12	20	500
40	15	16	25	700
50	15	21	30	1000
60	15	26	40	1400
70	15	32	45	1700
80	15	39	55	2500
90-110 km/h	15		65	5000

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Tabellen har uppdaterats och vi tar med oss synpunkten i det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplanen.

Trafikförvaltningen vill påpeka att Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik under 2014 bytt namn till Partersamverkan för förbättrad kollektivtrafik och att fördubblingsmålet som partnerskapet framhåver är något problematiskt i Stockholmskontexten. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet, valdes mer realistiska måttal, då en fördubbling av en redan hög marknadsandel (37 % över hela dygnet, respektive 78 % i rusningstrafiken) är mycket svårt att nå. Trafikförvaltningen föreslår därför att man väljer att betona Partnersamverkans vision snarare än målsättningen om fördubbling och att man istället utvecklar beskrivningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Vi ser över detta i samband med revideringen av dokumentet.

Slutligen ser Trafikförvaltningen fram emot fortsatt samverkan.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för Trafikförvaltningens synpunkter och ser framemot fortsatt samarbete.



### 3.1.2. Trafikverket

Förslaget är ambitiöst och Trafikverket ser positivt på att kommunen bl.a. lyfter fram den viktiga faktorn som samhällsplaneringen utgör och vikten av att tidigt i samhällsplaneringsprocessen samordna kollektivtrafikplaneringen. Det är också mycket positivt att kommunen lyfter faktorer såsom behovet av god tillgänglighet och framkomlighet samt samverkan mellan aktörer för att skapa en attraktivare kollektivtrafik.

Av planförslaget framgår att för att få en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik krävs ett väl fungerande samspel mellan de olika aktörerna som påverkas av kollektivtrafikens utveckling. Trafikverket anser att utöver redan nämnda identifierade aktörer så vore det bra att även nämna grannkommunerna, vars planering i stor utsträckning kan påverka kollektivtrafikens utveckling.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen håller med och ser över om skrivningen behöver förtydligas.

Av planen framgår att för att få fler att åka kollektivt istället för med bil måste kollektivtrafiken bli det attraktivaste och tillgängligaste alternativet för resenären. Kollektivtrafikplaneringen måste in tidigt i samhällsplaneringsprocessen, d.v.s. planera med kollektivtrafik som norm och anpassa bebyggelse och gatunät efter kollektivtrafikens behov. Trafikverket instämmer i kommunens syn över vikten att samordna samhällsplaneringsprocessen och kollektivtrafikplaneringen i tidigt skede. För att nå målen om en hållbar utveckling är det nödvändigt att minska utsläppen, bullret, ingreppen i landskapet och trängseln i tätorten. Vi behöver främja ett samhällsbyggande som i högre grad bygger på kollektivtrafik, varför god tillgänglighet är av största vikt.

På sidan 18 anges att genom att planera utifrån ett stamnät för kollektivtrafik skapas förutsättningar för en kollektivtrafik med kortare restider, högre turtäthet och ökad pålitlighet. För att följa upp målet så ska följande mått användas:

- Medelhastighet för samtliga stombusslinjer
- Medelhastighet utifrån skyltad hastighet
- Andel stopptid av totala restiden.

Trafikverket anser att under ”andel stopptid av totala restiden” skulle det vara bra att förtydliga om stopptiden består utav både trafikståtid och hållplatstid eller enbart den ena eller andra. För att följa upp stopptiden borde trafikståtiden och hållplatstiden särskiljas då en ökad hållplatstid kan bero på fler påstigande medan trafikståtiden beror av andra faktorer såsom trängsel och likande.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen håller med och ser över skrivningen så att trafikståtid och hållplatstid förtydligas. Med effektiv visering och på-/avstigning så behöver inte hållplatstiden bli så lång även om antalet passagerare ökar. Vid uppföljning av hållplatstider ingår det att analysera orsaker till eventuellt förlängda stopptider, till exempel ökat antal resenärer.

I Bilaga 1 på sidan 5 så anges i tabell 2 Prioriterade stråk för framkomlighetsåtgärder. Trafikverket vill uppmärksamma om att åtgärdsvalsstudie pågår för dels framkomlighet i stamnätet och dels för väg 226 vilket innefattar stråk 1 och 2.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Texten är kompletterad med den pågående åtgärdsvalsstudien. Genomförande av stråken och åtgärdsvalsstudierna behöver samordnas.

Kommunen anger i planen att för stamnätet har utformningsprinciper tagits fram för hur busstrafiken kan prioriteras på sträcka, i korsningar och vid hållplatser. Syftet med dessa principer är att ange vilka ytor som busstrafiken kräver för god framkomlighet. Principerna behöver sedan anpassas till verkligheten, vilket innebär att det totala gaturummet kan bli större eller mindre. Trafikverket anser likt kommunen att kollektivtrafikens framkomlighet är av största vikt, och att det är viktigt att korsningspunkter och passager utformas på ett trafiksäkert sätt. Som anges i planen behövs bl.a. trafikprognoser och ofta också trafiksimulering för att minska risken för under- eller överdimensionering. Vi instämmer i kommunens beskrivning om att principerna behöver anpassas till verkligheten, beroende på behov och förutsättningar på den aktuella platsen.

Trafikverket önskar en tydligare beskrivning av vilka skyltade hastigheter som kommunen tänker sig att de olika principerna kan lämpa sig för.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen förstår synpunkten och ser över detta i revideringen av dokumentet.

Gällande förslag på utformning av hållplatser där övergångsställena är placerade på det sätt som föreslås i planen, har Trafikverket svårt att acceptera. Det måste vara minst 5 meter mellan övergångsstället och bussens bakre del. Busshållplats får ej läggas närmare än 10 meter före ett övergångsställe, se Krav för Vägar och gators utformning, TV17347, s. 156 samt Trafikförvaltningens RiPlan. Om möjlighet att korsa körbanan ska finnas vid denna plats ska det vara som gångpassager och inte som övergångsställen.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen håller med Trafikverket och ritningarna har ersatts.

På sidan 4 återfinns en begreppslista. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen om att definitionen av bytespunkt skiljer sig från Trafikverkets nationella definition som lyder ”en geografisk punkt som utformas för att ge möjlighet till byte inom eller mellan trafikslag/färdsätt.” Det innebär att inte enbart kollektiva färdsätt innefattas i denna definition utan även byte till t ex gång, cykel och bil ingår. Trafikverket anser att det vore bra om det förtydligas att den definition som Huddinge har valt skiljer sig åt från Trafikverkets. En hållplats är därför enligt trafikverkets definition en bytespunkt.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen delar denna åsikt och kommer att se över formuleringen i begreppslistan. Förvaltningen tackar för Trafikverkets synpunkter, vilka kommer att hjälpa oss i det fortsatta arbetet.

## **3.2. Kommuner**

### **3.2.1. Nynäshamns kommun**

Nynäshamns kommun har beslutat att inte svara på remissen.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar Nynäshamns kommun för visat intresse.

### **3.2.2. Salems kommun**

Salems kommun har inget att erinra avseende Huddinge kommuns kollektivtrafikplan.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar Salems kommun för visat intresse.

### 3.2.3. Stockholms stad

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden anser att det är bra att Huddinge kommun tar fram en kollektivtrafikplan. De övergripande målen och riktlinjerna är bra och stämmer väl överens med Stockholms stads intentioner. Nämnderna anser vidare att det är viktigt att kommunerna och övriga aktörer samarbetar och samverkar så att samordning mellan åtgärderna kan ske i så stor utsträckning som möjligt för att ge bästa möjliga nytta.

Stockholms stad stödjer Huddinge kommuns övergripande strategi för trafikplaneringen och konstaterar att den ligger väl i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Att planera för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik med ett högt nyttjande är positivt och en förutsättning för att regionen ska klara av att på ett bra sätt kunna växa enligt de prognoser för befolkningsutveckling som finns. Det är även en avgörande del i det viktiga arbetet med att uppnå nationella och regionala klimatmål.

Stockholms läns landsting är som huvudman för kollektivtrafiken huvudansvarig för detta. Kommunerna har dock en viktig roll att tillsammans med landstinget skapa bra förutsättningar för en bra och effektiv kollektivtrafik.

Det är viktigt att kommunerna och övriga aktörer samarbetar och samverkar så att samordning mellan åtgärderna kan ske i så stor utsträckning som möjligt för att ge bästa möjliga nytta.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs en samordnad trafik-, infrastruktur- och bebyggelseplanering eftersom de så tydligt påverkar varandra. Det är därför bra att även Huddinge tydligt prioriterar kollektivtrafiken och avser planera efter stationsnärhetsprincipen. Genom att bygga i närheten av befintliga stationer och hållplatser ges möjlighet till högre turtäthet eftersom det blir ett större resandeunderlag och det är attraktivare för resenärerna som har nära till kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att det även finns bra anslutande gång- och cykelvägar och säkra cykelparkeringar.

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen delar uppfattningen att förbättringar som leder till ökad kollektivtrafikandel i Huddinge också medför ökning i hela stockholmsregionen, och att det sannolikt blir positiva effekter även för Stockholm.

Stockholms stad berörs av följande utpekade stråk:

- Rågsved – Huddinge station
- Skärholmen – Kungens kurva
- Segeltorps C – Fruängens C
- Fruängens C – Jägerhorns väg
- Farsta strand – Västergårdsvägen

Kontoren anser vidare att det är viktigt att kommunerna och övriga aktörer samarbetar och samverkar så att samordning mellan åtgärderna kan ske i så stor utsträckning som möjligt för att ge bästa möjliga nytta.

Till sist en generell synpunkt angående kartbilder i rapporten: För att öka läsbarhet och orientering är det bra om del av grannkommunerna kan visas i bild.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för Stockholms stads synpunkter. Förvaltningen är enig med Stockholms stad. En del kartor i kollektivtrafikplanen kommer att ses över. Det är mycket viktigt med en samordnad trafik- och samhällsplanering för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafikresande. Vi värdesätter samarbeten med andra kommuner och aktörer och ser positivt på detta även i framtiden.

### 3.2.4. Södertälje kommun

Södertälje kommun har inget att erinra över planens syfte och målsättningar, inte heller Huddinge kommuns prioriteringar i detalj.

Det är av vikt att Huddinge kommuns prioriteringar av åtgärder för framkomlighet i sitt så kallade stamnät för kollektivtrafik och satsningen på bytespunkter går i linje med vad som beslutas i Södertörnssamarbetet.

Det vill säga:

- Planering för kapacitetsstark kollektivtrafik Skärholmen/Kungens kurva – Flemingsberg via Glömstavägen.
- God bytespunkt vid E4/Förbifart Stockholm

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för Södertälje kommuns synpunkter. Eftersom Spårväg Syd ingår i Sverigeförhandlingarna har det inte behandlats särskilt i kollektivtrafikplanen, men det förutsätts komma till stånd inom planeringsperioden. Bytespunkt vid E4/Förbifart Stockholm hanteras också inom Spårväg Syd.

## 3.3. Huddinge kommuns nämnder

### 3.3.1. Förskolenämnden

Förvaltningen ser positivt på förslaget förutsatt att barn, elever, vårdnadshavare och personal har en säker trafikmiljö men också ett reellt val ifråga om vilket transportmedel de väljer utifrån sina behov och förutsättningar till och från förskola och skola inom kommunen. Beträffande stationsnärhetsprincipen ser förvaltningen praktiska problem med placering av skolor och förskolor med längsta avstånd på 200 meter från en station i spårsystemet. Vidare anser förvaltningen att nedanstående bör beaktas i kollektivtrafikplanen för att öka säkerheten för barn i trafiken.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Vid lokalisering av förskolor och skolor bör avståndet till kollektivtrafik vara en av flera parametrar.

Genom att planera en väl fungerande kollektivtrafik i anslutning till våra förskolor och skolor uppmuntrar vi till en ökad andel resor med kollektivtrafiken. Detta får inte ske på bekostnad av möjligheten att parkera i anslutning till förskolor och skolor då erfarenheten visar att verksamheter som saknar parkeringsplatser och lämpliga på- och avstigningszoner får en kaotisk och trafikfarlig situation kring förskola/ skola då föräldrar skall lämna eller hämta sina barn. Det behöver också finnas säkra förutsättningar för elever som lämnas och hämtas på skolan med skolskjutsfordon.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

En väl fungerande kollektivtrafik i anslutning till förskolor och skolor utesluter inte parkeringsmöjligheter till förskolor och skolor. Möjlighet till parkering och angöring behandlas i parkeringsprogrammet och i mobility managementplanen. Det är Gatu- och trafiksektionen som ansvarar för dessa frågor i detaljplaner. Vidare är detta även en fråga för Grundskolenämnden att bevaka.

Vi vet att det idag finns ett antal områden där det är svårt att ta sig kommunalt till och från hemmet och vidare till förskola, skola, arbetsplats eller fritidsaktiviteter. Det finns även ett antal områden där det inte finns närliggande förskola och skola vilket innebär svårigheter för de boende. Utifrån nuvarande kollektivtrafikplan ser satsningen ut att främst gynna dem som bor centralt varvid de som

bor utanför de centrala delarna även fortsatt kommer att ha vissa bekymmer med tillgänglighet, turtäthet mm.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Kollektivtrafikplanen handlar inte om trafikering/busslinjer utan om hur och var det behövs satsningar på bättre framkomlighet för att erbjuda en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik för så stor del av kommunens invånare som möjligt. Satsningar på de centrala stråken gynnar även de som bor i mer glesbefolkade områden, dels för att även de får del av den bättre framkomligheten när ”deras” bussar går i de utpekade stråken, dels för att en bättre framkomlighet frigör resurser ( färre bussar behövs) som kan användas för att trafikera andra områden. Tillgängligheten kan även öka för invånare i glesbefolkade områden med hjälp av goda anslutningar och infartsparkeringar för både bil och cykel.

I bilaga 1 redovisas ett antal lösningar för att underlätta framkomligheten för kollektivtrafiken. I val av metod bör hänsyn tas till barns och ungdomars förmåga att röra sig i en komplex trafikmiljö. Lösningar som innebär att gator måste korsas eller där trafikmiljön är svår att läsa av bör undvikas.

Barn anses bli trafikmogna i 12 års ålder, detta synsätt förutsätter att barnen vistas i trafiken och får lära sig hur de ska agera. En mer komplicerad trafikmiljö kräver en ökad mognad varför alla 12 åringar inte kan anses trafikmogna i en mer komplex trafikmiljö. Barns begränsningar hänför sig dels till den kognitiva förmågan och dels till rent storleksrelaterade faktorer. Barn har även en begränsad simultankapacitet vilket medför svårigheter att ha uppsikt åt flera håll och då särskilt samtidigt som de rör sig framåt.

Barns rörelsefrihet är idag mycket mer begränsad än för bara några år sedan. I takt med att trafikmiljön blir alltmer komplex och svår att läsa av ökar föräldrarnas känsla av otrygghet varvid viljan att skjutsa barnen istället för att låta dem gå, cykla eller åka kollektivt ökar. Detta förhållande gör att det är av vikt vid all trafikplanering att utgångspunkten i planeringen inte begränsas till perspektivet fotgängare eller cyklister utan att hänsyn tas till den forskning och erfarenhet som finns när det gäller barn i trafiken både som fotgängare och cyklister.

En viktig slutsats i forskningen är att separering av gångtrafik från biltrafik leder till minskad olycks- och personskadefrekvens. Vid separering av gångtrafik är det vanligt att cykelbanor förläggs med gångvägen vilket kan leda till olyckor då många cyklister färdas i hög hastighet och gångtrafikanter, då särskilt barn, inte alltid uppmärksammar den ibland otydliga åtskillnaden mellan gång- och cykelbana.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen är enig med Förskolenämnden, och tackar för synpunkterna. Barns och ungdomars resor är av hög prioritet. Förvaltningen kommer att se över ifall dokumentet kan kompletteras med barns och ungdomars perspektiv och förutsättningar, detta perspektiv måste till exempel finnas med vid utformning av riktlinjer och krav.

### **3.3.2. Grundskolenämnden**

Förvaltningen ser positivt på förslaget förutsatt att barn, elever, vårdnadshavare och personal har en säker trafikmiljö men också ett reellt val ifråga om vilket transportmedel de väljer utifrån sina behov och förutsättningar till och från förskola och skola inom kommunen. Beträffande stationsnärhetsprincipen ser förvaltningen praktiska problem med placering av skolor och förskolor med längsta avstånd på 200 meter från en station i spårsystemet. Vidare anser förvaltningen att nedanstående bör beaktas i kollektivtrafikplanen för att öka säkerheten för barn i trafiken.

Genom att planera en väl fungerande kollektivtrafik i anslutning till våra förskolor och skolor uppmuntrar vi till en ökad andel resor med kollektivtrafiken. Detta får inte ske på bekostnad av möjligheten att parkera i anslutning till förskolor och skolor då erfarenheten visar att verksamheter som saknar parkeringsplatser och lämpliga på- och avstigningszoner får en kaotisk och trafikfarlig situation kring förskola/ skola då föräldrar skall lämna eller hämta sina barn. Det behöver också finnas säkra förutsättningar för elever som lämnas och hämtas på skolan med skolskjutsfordon.

Vi vet att det idag finns ett antal områden där det är svårt att ta sig kommunalt till och från hemmet och vidare till förskola, skola, arbetsplats eller fritidsaktiviteter. Det finns även ett antal områden där det inte finns närliggande förskola och skola vilket innebär svårigheter för de boende. Utifrån nuvarande kollektivtrafikplan ser satsningen ut att främst gynna dem som bor centralt varvid de som bor utanför de centrala delarna även fortsatt kommer att ha vissa bekymmer med tillgänglighet, turtäthet mm.

I bilaga 1 redovisas ett antal lösningar för att underlätta framkomligheten för kollektivtrafiken. I val av metod bör hänsyn tas till barns och ungdomars förmåga att röra sig i en komplex trafikmiljö. Lösningar som innebär att gator måste korsas eller där trafikmiljön är svår att läsa av bör undvikas.

Barn anses bli trafikmogna i 12 års ålder, detta synsätt förutsätter att barnen vistas i trafiken och får lära sig hur de ska agera. En mer komplicerad trafikmiljö kräver en ökad mognad varför alla 12 åringar inte kan anses trafikmogna i en mer komplex trafikmiljö. Barns begränsningar hänför sig dels till den kognitiva förmågan och dels till rent storleksrelaterade faktorer. Barn har även en begränsad simultankapacitet vilket medför svårigheter att ha uppsikt åt flera håll och då särskilt samtidigt som de rör sig framåt.

Barns rörelsefrihet är idag mycket mer begränsad än för bara några år sedan. I takt med att trafikmiljön blir alltmer komplex och svår att läsa av ökar föräldrarnas känsla av otrygghet varvid viljan att skjutsa barnen istället för att låta dem gå, cykla eller åka kollektivt ökar. Detta förhållande gör att det är av vikt vid all trafikplanering att utgångspunkten i planeringen inte begränsas till perspektivet fotgängare eller cyklister utan att hänsyn tas till den forskning och erfarenhet som finns när det gäller barn i trafiken både som fotgängare och cyklister.

En viktig slutsats i forskningen är att separering av gångtrafik från biltrafik leder till minskad olycks- och personskadefrekvens. Vid separering av gångtrafik är det vanligt att cykelbanor förläggs med gångvägen vilket kan leda till olyckor då många cyklister färdas i hög hastighet och gångtrafikanter, då särskilt barn, inte alltid uppmärksammar den ibland otydliga åtskillnaden mellan gång- och cykelbana.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Se svar givet till Förskolenämnden i avsnitt 3.3.1 Huddinge kommuns nämnder.

### **3.3.3. Kultur- och fritidsnämnden**

Kollektivtrafiken är en viktig samhällsfråga för att uppnå ett hållbart samhälle. Förvaltningens verksamheter utgör också viktiga förutsättningar för detta. Barn och ungdomar är en prioriterad målgrupp för nämnden och i detta sammanhang är det viktigt att koppla ihop tillgängligheten med kommunens verksamheter och anläggningar för att säkra en likvärdig och jämlik tillgång.

Föreningslivets barn- och ungdomsverksamhet i Huddinge är omfattande, vilket illustreras av att drygt 700 000 bidragsberättigade aktiviteter inrapporterades under 2014. En bidragsberättigad aktivitet

innebär att en person deltar vid exempelvis en träning vilket genererar en intäkt till arrangerande förening.

Kultur- och fritidsförvaltningen arbetar idag med ett program för registrering av bidragsberättigade aktiviteter som kallas Aktivitetskort på nätet. Till detta program finns en statistikmodul, qlikview, som enkelt ger en stor mängd information, bland annat om var barn och ungdomar i föreningar bor och tränar. Detta ger en god bild av hur möjliga resvägar ser ut och i förlängningen också en möjlighet att planera kollektivtrafiken till och från anläggningar i kommunen. Förvaltningen menar därför att statistikmodulen i Aktivitetskort på nätet bör tas med i planeringen av kollektivtrafiken i kommunen.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer med Kultur- och fritidsnämnden i frågan om barns och ungdomars resor. Förvaltningen kommer att se över frågan kring barns och ungdomars resor, detta perspektiv måste till exempel finnas med vid utformning av riktlinjer och krav. Kollektivtrafikplanens syfte är att säkerställa förutsättningarna för en god kollektivtrafik i kommunen. Det är Trafikförvaltningen (Landstinget) som beslutar om och upphandlar busstrafiken.

Vi ser över möjligheten att använda qlikview i det kommunala arbetet. Som vi ser det skulle qlikview möjligen kunna användas när kollektivtrafikplanen är färdigställd och i bruk.

### **3.3.4. Natur- och byggnadsnämnden**

Förvaltningen anser att kollektivtrafikplanen på ett konkret och bra sätt visar hur Huddinge kommun ska planera och genomföra åtgärder för att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka och målet från Översiktsplan 2030 uppnås.

Ur miljösynpunkt är det bra med en ökad andel kollektivtrafikresenärer, vilket bidrar till minskade koldioxidutsläpp och att mängden partiklar från luftföroreningar minskar. Även trafikbullret minskar när det blir färre fordon på vägarna.

En av kollektivtrafikplanens strategiska inriktningar är att andelen stationsnära boenden, service och arbeten ska öka. Förvaltningen vill poängtera att störningsrisken ökar när olika typer av verksamheter blandas och läggs närmare spårtrafiken. Arbetsplatser kan störa boende med transporter och buller. Boende kan utsättas för höga bullernivåer om bostäderna byggs för nära den spårbundna trafiken. Detta måste kommunen ta i beaktande vid detaljplaneringen av olika områden. Ändå anser förvaltningen att det är positivt att fler personer kan använda kollektivtrafiken.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen instämmer med natur- och byggnadsnämnden. Vid lokalisering av bostäder och olika verksamheter är avståndet till kollektivtrafik en av flera parametrar. Buller och andra faktorer hanteras i planarbetet.

Förvaltningen framhåller att när busstrafiken ökar så måste bussar med miljövänliga bränslen användas. Vid upphandling av kollektivtrafik bör partikelutsläpp vara en viktig faktor så att inte hälsoproblem uppstår för boende, gångare och cyklister.

Med bussfiler ges biltrafiken mindre utrymme, vilket skapar risk för bilköer vid rusningstid. Detta kan påverka cyklisters och gångtrafikanter hälsa negativt då de utsätts för mer avgaser och partiklar, då bilarnas genomfartstid blir längre. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen till Översiktsplan 2030 kommer vägtrafiken att öka inom kommunen jämfört med dagens trafik. Detta trots att

kollektivtrafiken och cykeltrafiken stimuleras. Åtgärderna bedöms resultera i lägre koldioxidutsläpp, men inte tillräckligt för att nå regionala och lokala klimatmål.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Förvaltningen delar Natur- och byggnadsnämndens synpunkt och vill framförallt framhäva betydelsen av att ta hänsyn till störningsrisker och hälsoeffekter av trafik- och samhällsplanering.

Bussar upphandlas av kollektivtrafikoperatörerna enligt krav från Trafikförvaltningen (landstinget) och är därmed inget som kommunen har direkt inflytande över. När det gäller fordonens emissioner så pågår en teknikutveckling som på sikt minskar dessa problem. Om kollektivtrafikkörfält medför mindre utrymme för övrig trafik beror på förutsättningarna på respektive plats. Kollektivtrafiken skall dock prioriteras vid utrymmesbrist. Emissioner är dock en faktor att ta hänsyn till vid planering och utformning av trafikmiljöer och områden närmast större vägar och gator.

Förvaltningen följer den forskning som pågår inom området gällande faktorer som kan påverka fotgängare och cyklisters hälsa.

### **3.3.5. Tillsynsnämnden**

Förvaltningen anser att kollektivtrafikplanen på ett konkret och bra sätt visar hur Huddinge kommun ska planera och genomföra åtgärder för att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka och målet från Översiktsplan 2030 uppnås.

Ur miljösynpunkt är det bra med en ökad andel kollektivtrafikresenärer, vilket bidrar till minskade koldioxidutsläpp och att mängden partiklar från luftföroreningar minskar. Även trafikbullret minskar när det blir färre fordon på vägarna.

En av kollektivtrafikplanens strategiska inriktningar är att andelen stationsnära boenden, service och arbeten ska öka. Förvaltningen vill poängtera att störningsrisken ökar när olika typer av verksamheter blandas och läggs närmare spårtrafiken. Arbetsplatser kan störa boende med transporter och buller. Boende kan utsättas för höga bullernivåer om bostäderna byggs för nära den spårbundna trafiken. Detta måste kommunen ta i beaktande vid detaljplaneringen av olika områden. Ändå anser förvaltningen att det är positivt att fler personer kan använda kollektivtrafiken.

Förvaltningen framhåller att när busstrafiken ökar så måste bussar med miljövänliga bränslen användas. Vid upphandling av kollektivtrafik bör partikelutsläpp vara en viktig faktor så att inte hälsoproblem uppstår för boende, gångare och cyklister.

Med bussfiler ges biltrafiken mindre utrymme, vilket skapar risk för bilköer vid rusningstid. Detta kan påverka cyklisters och gångtrafikanter hälsa negativt då de utsätts för mer avgaser och partiklar, då bilarnas genomfartstid blir längre. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen till Översiktsplan 2030 kommer vägtrafiken att öka inom kommunen jämfört med dagens trafik. Detta trots att kollektivtrafiken och cykeltrafiken stimuleras. Åtgärderna bedöms resultera i lägre koldioxidutsläpp, men inte tillräckligt för att nå regionala och lokala klimatmål.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Se svar givet till 3.3.4 Natur- och byggnadsnämnden i avsnitt 3.3. Huddinge kommuns nämnder.



### 3.3.6. Äldreomsorgsnämnden

Förvaltningen ser positivt på ambitionen att knyta samman kollektivtrafikplaneringen med samhällsplaneringen i stort. I detaljplaner och program finns ofta kollektivtrafiklösningar med och sätter ramarna för hur bebyggelsen kan gestaltas. När det gäller denna aspekt, framför förvaltningen regelbundet sina synpunkter genom remissarbetet.

Kollektivtrafikplanen går inte in på några detaljer, men förvaltningen vill trycka extra på att en god tvärförbindelse med spårtrafik skapas genom kommunen – ett behov som också identifierats i planen.

Trygghetsperspektivet är mycket viktigt. I planen används termerna jämställdhet och jämlikhet omväxlande. Förvaltningen ser gärna att man här tydliggör strategier för såväl en jämställd, som en jämlik kollektivtrafik. Oavsett kön, ska stationer och färdmedel kännas trygga oavsett tid på dygnet. Oavsett ålder, funktionshinder eller socioekonomiska faktorer, ska kollektivtrafiken vara ett lättillgängligt och praktiskt val i vardagen.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Jämställdhet och jämlikhet är mycket viktigt i utformningen av en god och attraktiv kollektivtrafik. Vi ska se över användningen av de olika termerna med denna synpunkt i åtanke. Det har gjorts en socioekonomisk analys av kollektivtrafikplanen som belyser vilka effekter som den kan få på olika grupperns möjlighet att röra sig i samhället.

## 3.4. Föreningar och intresseorganisationer

### 3.4.1. Backens Fastighetsägarförening

Backen växer så det knakar. Glömstavägen är idag en av kommunens mest trafikerade vägar. Det är därför viktigt att vi får tillgång till så bra kollektivtrafik som möjligt för att begränsa biltrafiken på Glömstavägen. Det krävs en förbättrad infrastruktur med bussar som går till de närmaste pendeltågsstationerna Flemingsberg och Huddinge samt till T-banan i Masmo. Det är också viktigt att bussarna går på tider då trafikanterna behöver dem och att de är tidsmässigt väl anpassade till pendeltågen.

I området närmast Vista skola har det blivit förbättringar sedan vi fick linje 714 och sedan den började gå i kvartstrafik under en del av dagen. Men den börjar gå i heltimmetrafik redan kl 19, då bl.a. många barn och ungdomar är på väg hem från sina fritidsaktiviteter.

I västra Backen har man tagit bort hållplats Eken. Detta leder till ökad biltrafik eftersom man ogärna promenerar längs Glömstavägen till nästa hållplats, särskilt i rusningstid.

Ytterligare ett skäl till att många väljer att ta bilen är den märkliga turtätheten på linje 740. Den går tätare turer när de flesta är på jobbet och halvtimmetrafik i rusningstid. När man står och väntar på buss 740 i rusningstid kan upp till 6 stycken 172:or passera. Buss 740 är dessutom ofta försenad på grund av trafikproblem vid Kungens kurva, vilket medför att vi missar tåget.

Ett ökat bilåkande medför stora miljöproblem. Varje gång vi startar en bil släpper vi under några km ut ej renade avgaser. Katalysatorn börjar fungera först när motortemperaturen nått ca 50 grader C. de avgaser vi släpper ut på vägen till infartsparkeringen motsvarar vad utsläppen skulle bli om vi åkte vidare till Göteborg. Med tanke på den ökande biltrafiken kan vi på sikt få kraftigt ökade luftföroreningar i vårt område.

För att förbättra kommunikationerna till och från vårt område föreslår vi följande förändringar:

1. Buss 172 bör trafikera hållplats Kästavägen. Eftersom hållplatsen ligger direkt efter en ljusreglerad kurva förlorar man minimalt med tid på ett ytterligare stopp.
2. Buss 740 bör få utökad trafik och gå i kvartstrafik under rusningstid kl 7.00-10.00 samt kl 16.00-19.00
3. Linje 714 bör få halvtimmestrafik kl 19.00-22.00.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikfrågor som inte kommunen beslutar om och således har svårt att påverka. Kommunen kommer dock förmedla frågor om utökad busstrafik till Trafikförvaltningen.

### **3.4.2. Fullersta fastighetsägarförening**

#### **Fullersta Fastighetsägarförening**

Representerar ca 50 % av de boende i Fullersta inkl. Vistaberg. Våra svar gäller i första hand våra medlemmars behov och synpunkter i Fullersta och Huddinge centrum.

#### **Inledning**

Att helt separera remissyttranden för de olika åtgärdsprogrammen i trafikplanen är inte meningsfullt. Vi inleder därför yttrandena med samma inledningstext i flera av svaren.

#### **Generella synpunkter**

Kommunens satsningar på att ta fram Trafikstrategi och trafikplan inklusive 9 åtgärdsplaner är mycket ambitiöst. I det som redovisats hittills är det mycket omfattande och säkert väl genomarbetat. Vi kan förstå att man velat dela upp trafikplanen i flera åtgärdsplaner men det gör det också svårt att ha synpunkter eftersom vi som svarar, inte tydligt ser helheten. I det som vi nu fått ser man dock tydligt att Parkeringsprogrammet är helt beroende av att Kollektivtrafikplan och Cykelplan genomförs fullt ut innan parkeringsmöjligheterna kan begränsas. Det är tvärt om så att man måste fortsätta med ytterligare nya parkeringsmöjligheter fram till dess. Kollektivtrafik- och Cykelplanen innebär ju också avsevärda kostnader innan Parkeringsprogrammet kan införas. I en tydlig trafikstrategi och trafikplan känns det naturligt att börja med en planprocess där behovsanalys, mål och strategi definieras för att tillgodose att behoven uppfylls. Att börja med åtgärdsplanerna först är ovanligt och inte optimalt.

Vår uppfattning är att endast en ÖP 2030 inte räcker som trafikstrategi enligt plan- och bygglagen då det bara är en vägledning.

#### ”3 kap. Översiktsplan

1 § Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen.

2 § Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas och bevaras.

3 § Översiktsplanen är inte bindande.”

Som det nu är så har respektive åtgärdsplan en egen beskrivning av trafikstrategin och ingen gemensam och övergripande strategi.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Förvaltningen har förståelse för att det kan vara problematiskt att få en helhetsbild genom att studera en av kommunens åtgärdsplaner. Vi tar med oss synpunkten

och ser över ifall vi kan tydliggöra helheten och sammanhanget inom vilken kollektivtrafikplanen befinner sig. Den gemensamma och övergripande strategin för de nio planerna utgörs av trafikstrategin. Trafikstrategin ska genomsyra kommunens arbete med trafik, transport och bebyggelseutveckling och strategin konkretiseras sedan i åtgärdsplanerna, vilka samverkar med varandra.

### 3.4.3. Företagarna Huddinge

Företagarna Huddinge har ombetts att lämna synpunkter avseende rubricerade remiss och vill framföra följande.

Med den utbyggnadstakt som planeras framöver kommer nuvarande kollektivtrafik inte att räcka till vid högtrafik. Bara i Stockholms län saknas det för närvarande ca. 100 000 bostäder. Varken järnväg eller tunnelbana har kapacitet för den folkmängdsökning som beräknas.

Därför måste hänsyn till framtida spårutvidgning beaktas vid all byggnation i kollektivtrafiklägen. All byggnation måste i framtiden lösa sina egna transportvägar. Spårbundna trafiken kommer att bli en flaskhals.

Att med hjälp av bussar transportera befolkningen till T-banan eller pendeltåget är något som vi tror måste omprövas. Kollektivtrafiken idag är inte dimensionerad för nuvarande och framtida befolkning. Det innebär att biltrafiken på vägarna öka vilket i sin tur ökar köerna på vägarna. Bussar är därför inget alternativ för att avlasta den spårbundna trafiken.

En kraftig utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är viktigare. Till denna utbyggnad krävs dessutom parkeringsmöjligheter.

Nuvarande T-bana, Pendeltåg och trafikleder är dimensionerad för den befolkning som gällde på 1970-talet. Att tro att vi utan kraftig utbyggnad av kommunikationer i Stockholmsområdet ska kunna ta emot den befolkningstillväxt som beräknas är hämmande för hela regionen och riket. Politikerna har här en utmaning för att kunna se till framtida utveckling av regionen.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna och ska se över hur kollektivtrafikplanen kan tydliggöra kommunens vilja med den spårbundna trafiken. För att möta befolkningsutvecklingen i Stockholmsområdet håller vi med om att det finns ett behov av att bygga ut kommunikationerna. Förvaltningen vill genom kollektivtrafikplanen tydliggöra vad kommunen har rådighet över och vad som kan göras för att effektivisera kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv som färdstätt.

### 3.4.4. Huddinges pensionärsråd

**Punkt 3.4 riktlinjer:** "Kollektivtrafikens bytespunkter ska vara tillgängliga och bidra till en jämställd kollektivtrafik. Ingen ska hindras från att åka kollektivt på grund av funktionsnedsättning.

*En jämställd kollektivtrafik bidrar till att alla människor har makt att själva välja vilket transportsätt de vill.*

*Det ska vara enkelt att använda kollektivtrafiken för vardagliga resor, oavsett ålder, funktionsnedsättning eller resor med barn. Med tillgänglighet menas här människans möjlighet att nå målpunkter i samhället.*

*Ett utvecklat samspel mellan bytespunkter och omgivningen ger en attraktivare kollektivtrafik vilket kan medföra ett minskat bilberoende, ökad valfrihet för kommuninvånarna samt fler*

*förflyttningsmöjligheter. Bytespunkterna är alltså en strategisk plats som fungerar som en mötesplats mellan människor och kan även stimulera stadsutveckling i närområdet.”*

Huddinge är en mycket vidsträckt kommun och när man tittar på stamnätet så finner man att många områden har väldigt långt till kollektivtrafik förbindelser, beroende på att en stor del av boendet är i villor och radhus.

Mindre lokala bussar, så kallade ”vinkbussar”, behövs därför både i de gamla villaområdena med smala gator och dålig framkomlighet OCH inom kommun-delarna för att förenkla resor till och från vårdcentraler, bibliotek, samlingslokaler och annan service.

I dag finns inom kommunen endast en linje av detta slag och den trafikerar gator, som till största delen även trafikeras av ordinarie busslinjer.

Eftersom trafikplanen sträcker sig fram till 2030 måste en analys göras av hur de demografiska förändringarna över tid kommer att se ut framför allt i de ovan nämnda villa- och radhusområdena, som med största sannolikhet kommer att få en ökad andel av en åldrande befolkning, som, om inget görs, kommer att bli mer och mer beroende av bilen för att kunna nå bytespunkter och service.

### **Yrkande**

För att leva upp till riktlinjerna i punkt 3:4 krävs att planarbetet utökas med en ordentlig kartläggning av de demografiska nuvarande och kommande förutsättningarna för de av kommunens villa- och radhusområden, som ligger utanför det hållplatsnära boendet.

Denna djupstudie måste sedan ligga till grund för en utbyggnad av ett lokalt linjenät med ”vinkbussar” i alla kommundelar, som i första hand skall trafikera de gator, som ej har tillgång till de ordinarie busslinjerna.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kommunen vill understryka att stamnätet inte är ett linjenät, utan ett spår- och vägnät som bland annat syftar till att möjliggöra ökad turtäthet för kollektivtrafiken.

Vi ska bland annat se över jämlikhetsperspektivet i planen. Kollektivtrafikplanen råder inte över genomförandet av demografiska analyser, dock har vi möjlighet att i socioekonomiska analyser göra analyser baserade på ålder. Kommunen har även genomfört demografiska analyser tidigare och förvaltningen har tillgång till dessa. Vi ser dock att det kollektivtrafikplanen kan styra över är att i samhällsplaneringen planera olika funktioner (exempelvis äldreboenden) i kollektivtrafiknära lägen för att skapa god tillgänglighet till dessa funktioner.

Se även svar till Äldreomsorgsnämnden.

#### **3.4.5. Naturskyddsföreningen Huddinge**

Föreningen noterar med tillfredsställelse kommunens ambitioner för en utveckling mot ett hållbart samhälle. Vi stödjer helt den strategiska huvudinriktningen med att gång-, cykel- och gångtrafik ska prioriteras, att kollektivtrafiken ska vara utgångspunkt vid all planering liksom att bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Däremot är vi tveksamma till att det övergripande målet för kollektivtrafikplanen ska vara att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka. Det övergripande målet måste väl vara att så mycket som möjligt av nödvändig privatbilism ska ersättas av kollektivtrafik. På liknande sätt är vi kritiska till den redovisade hierarkin (sid 7) där Kommunens övergripande mål och vision är överordnad Mål för

klimat och miljö som bygger på nationella åtaganden och Ett hållbart Huddinge – mål 2030. Enligt föreningens synsätt är naturens miljövillkor huvudförutsättningen för all mänsklig planering. Utan en livskraftig natur med väl fungerande ekosystemtjänster – rent vatten, frisk luft, bördiga jordar för matproduktion, uthålliga skogar för virkesproduktion m.m. – får vi i längden inga dugliga samhällen alls, än mindre uthålliga sådana.

Föreningen noterar att det planerade stamnätet för kollektivtrafiken innehåller en väg genom Flemingsbergsskogens naturreservat, den s.k. Tvärförbindelse Södertörn. Denna led är ännu inte beslutad och som vi många gånger redovisat motsätter vi oss bestämt en trafikled genom naturreservatet – särskilt om den byggs i ytläge och därmed bildar en splittrande barriär.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Det övergripande målet för kollektivtrafikplanen är att öka kollektivtrafikresandet. Detta ska dock ske på bekostnad av privatbilism samt i samverkan med andra åtgärdsplaner, exempelvis cykelplanen, parkeringsprogrammet och mobility managementplanen.

Dokumenthierarkin är beslutad i trafikstrategin och kan ej ändras i och med denna remiss.

Tvärförbindelse Södertörns existerande hanteras ej i kollektivtrafikplanen. Om vägen anläggs är det viktigt att beakta förutsättningarna för kollektivtrafik. Linjedragningen är planerad efter blivande Tvärförbindelse Södertörn för att visa betydelsen av att den är en viktig länk ur kollektivtrafiksynpunkt. Det är kopplingen i sig och inte den exakta dragningen som är av betydelse för kollektivtrafikplanen. Planen syftar därför till att visa hur en eventuell förbindelse kan nyttjas av kollektivtrafiken.

### **3.4.6. NTF Stockholm-Gotland**

Vi ställer oss positiva till kollektivtrafikplanens innehåll.

NTF Stockholm-Gotland ser väldigt positivt på Huddinge kommuns intention att öka antalet kollektivtrafikresor.

NTF Stockholm-Gotland vill förtydliga hur viktigt det är att engagera medborgarna i syfte till att förbättra planeringen utav kollektivtrafiken.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar NTF Stockholm-Gotland för visat intresse. Förvaltningen är enig med NTF Stockholm-Gotland och värdesätter medborgardialog högt gällande utformningen av kollektivtrafikplanen.

### **3.4.7. PRO Stuvsta-Snättringe**

Vinkbussen 971 som går runt Stuvsta och Huddinge centrum och passerar Paradistorget varje heltimme, har oftast få resande.

Ett av skälen till detta är att den går samma väg som ordinarie busslinjer och inte passerar de gator, som ligger litet avsides och som har stora höjdskillnader med åtföljande problem för många äldre.

Ett förslag är att den med utgångspunkt från Paradistorget ha en buss som går två olika slingor varannan timme, och som går gator med stor höjdskillnad och som ligger längre ifrån ordinarie busslinjer. På så sätt skulle befintlig buss bli dubbelt så effektiv utan extra kostnad.

En slinga: Paradistorget, Rosendalsgården, Stuvsta Torg, Coop Extra, Biblioteket/Kommunalhuset, Paradistorget.

En slinga: Paradistorget, Stuvsta Torg, Coop Extra, Tallgården, Biblioteket/Kommunalhuset, Paradistorget.

En ny buss som går en slinga som passerar Skogås Centrum, Trångsund Centrum, Myrängen, Biblioteket/Kommunalhuset, Paradistorget och tillbaka och som går gator med stor höjdskillnad och som ligger längre ifrån ordinarie busslinjer.

Genom förslaget skulle många fler få möjlighet att på ett enklare sätt kunna sköta olika typer av ärenden samtidigt som kommundelarna knyts ihop på ett bättre sätt.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Vi tackar för synpunkten. Kommunen har inte rådighet över trafikeringen, det är Trafikförvaltningen (Landstinget) som beslutar om och beställer kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen behandlar förutsättningar för en god kollektivtrafik i kommunen. Alla synpunkter på trafikering kommer att sammanställas och överlämnas till Trafikförvaltningen.

### **3.4.8. Snättringes Fastighetsägarförening**

Vi delar uppfattningen att kollektivtrafiken ska prioriteras. Det är fint att Huddinge kommun har en vision om det. Vi tror dock att det är viktigt att ha en helhetssyn på olika trafikslag och samspelet mellan dem. Det är inte bra om du som fotgängare ska gå över en cykelbana med högfartscyklister för att kunna gå på bussen. Det är inte bra om du som kommunalpolitiker bara ser egna planer för ett kommunikationsnät som i själva verket drar ner på resurser och är opålitligt, varför människor tvingas till egna initiativ, ofta bilen. Huddinge kommun bör samtidigt och i samverkan se på hur människor som gående, cyklister, bilister, i godstransporter och kollektivtrafik ska kunna fungera tillsammans nu och om 20 år.

Järnvägen är mycket sårbar idag med anledning av bristande underhåll och ständiga teknikbyten. Dessutom betyder en människa på spåret ett stopp för alla tåg på linjen. Samtidigt ökar Storstockholms befolkning betydligt. Huddinge beräknas öka med 20000 människor på 20 år. Redan idag är det för trångt på tågen. Det är inte ok att transporteras hårt trängd på väg till arbetsplatsen eller hemmet.

Vi efterlyser en satsning på bussar och god framkomlighet för bussar, som exempel mot Tyresö. Det borde redan nu gå direktbussar in till staden och ut ur staden till och från Stuvsta, Huddinge, Flemingsberg, Trångsund och Jordbro. Det behövs alternativ till pendeltågen. Då går det också enkelt att sätta in extrabussar när det blir stopp för pendeltågen. Varför inte köra en liknande variant av snabb buss som föreslås som dellösning för spårväg syd? Huddinge med över 100000 invånare skulle kunna ha ett eget bussbolag som andra jämförbara städer i Sverige. SL har blivit för stort och klarar inte att greppa situationen.

Dessutom måste tvärförbindelserna bli mycket bättre. Busslinjen mellan Fruängen och Stuvsta station måste få tätare turer och även fungera senare på kvällen och vid helger. Om den inte fungerar på helgen måste boende i alla fall ha bil för att vintertid kunna komma hemifrån.

En linje Skärholmen/Kungens Kurva, Fruängen, Stuvsta, Hagsätra, skulle också fylla mångas behov. Då skulle omkring 10000 boende i Snättringe ha alternativ med flera tunnelbanor.

Det är mycket oroande att landstinget aviserar nerskärningar i kollektivtrafiken samtidigt som befolkningen ökar och det redan är mycket trångt i tåg och bussar. Vi anser därför att Huddinges kollektivplan bör blicka framåt med ett perspektiv från resenären och att planen ska ta hänsyn till den verklighet som finns kring oss. Vi känner idag ingen tillit till kollektivtrafiken.

Många av våra medlemmar är direkt arga över hur det inte fungerar och hur taxesytemet är uppbyggt. Idag kostar det 3 kuponger att åka från Snättringe till Segeltorp. Andra trafikföretag tittar på avstånd för det som ska transporteras.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för utlåtandet. Vi delar synpunkten att en helhetssyn gällande trafikslag är mycket viktig. Syftet med de åtgärder som föreslås i planen är bland annat att öka kollektivtrafikens pålitlighet och förbättra framkomligheten för bussar och tåg. I planen tänker vi långsiktigt genom utformningen av stamnätet, för att kunna genomföra åtgärder längre fram i tiden, till exempel öka framkomligheten för buss eller säkerställa att det finns utrymme för spårutbyggnader. Kommunen har inte rådighet över busslinjer och deras dragnig. Vi kommer dock informera Trafikförvaltningen om de synpunkter som framförts gällande detta i samband med revideringen av kollektivtrafikplanen.

Kommunen har heller ingen rådighet gällande taxesytemet och har därför svårt att påverka kollektivtrafikens prissättning. Förvaltningen har dock lyft detta med Trafikförvaltningen i syfte att förändra det gällande systemet.

Sedan lång tid tillbaka finns i Stockholms län en gemensam kollektivtrafik för länet och staden genom SL:s/Trafikförvaltningens försorg (numera upphandling). I andra delar av landet har det varit en uppdelning i stadstrafik och länstrafik. Med nu gällande lagstiftning ändras det dock till en ordning liknande den i Stockholms län. Förutom juridiska problem skulle det inte vara ekonomiskt försvarbart med ett bussbolag som kör bussar inom Huddinge. Det är dock öppet för en privat aktör att starta nya linjer som den tror är lönsamma.

### **3.4. 9. Sveriges MotorCyklister i Stockholms län**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister i Stockholms län tackar för att vi genom hemsidan fick möjlighet att besvara remisserna om trafikmiljön i Huddinge kommun.

Som utgångspunkt för remissvaret bifogas även Synpunkter från SMC Stockholm om Trafikstrategi i Huddinge kommun för studium.

Oavsett hur god tillgången är på kollektivtrafik finns behov för andra färdmedel. SMC Stockholm anser att motorcyklar och mopeder är fordon som bör ingå i all form av transportplanering. Inom hela EU diskuteras lösningar på den ökande trängseln medan köerna växer. Alternativ till bilen diskuteras ur både trängsel- och miljösynpunkt. Samtidigt glöms ofta motorcyklar och mopeder bort.

I denna plan undviks orden motorcykel och moped.

Det förekommer tyvärr ingen analys vad det skulle innebära om fler/färre motorcyklister eller mopedister väljer kollektivtrafik. En analys torde ge grunder till förbättringar för dessa kategorier.

SMC Stockholm vill framföra att det inom denna plan finns utrymme att även prioritera oskyddade trafikanter, för motorcyklister och moped klass I, genom att tillåta dem att använda kollektivtrafikkörfält.

SMC Stockholm anser att betydligt mer kan göras för att stimulera användningen av tvåhjuliga motorfordon. Ett exempel är att tillåta motorcyklar i kollektivkörfält, något som redan är tillåtet i vissa filer i Stockholms län. Detta är den enskilt viktigaste frågan för MC-säkerhet enligt de som kör MC i Stockholms län.

Därför har SMC Stockholm vid ett antal tillfällen försökt utöka antalet filer där MC får framföras. SMC förväntar ett svar från Trafikverket med ett officiellt ställningstagande i frågan. Näringsdepartementet har inga synpunkter på detta utan hänvisar istället till lokala beslut.

SL och Polisdistrikten i Stockholm har inga invändningar mot motorcyklar i kollektivkörfält. SMC Stockholm har tagit fram en uppförandekod för framförande av MC i kollektivkörfält som bifogas.

I en rad europeiska länder öppnas kollektivkörfält för motorcyklar. I Norge är tvåhjuliga motorcyklar och mopeder tillåtna i samtliga kollektivkörfält och det är en självklar del av den nyligen publicerade ”National strategi for MC og Moped 2014” som bifogas för studium.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Idag ska moped klass II färdas på cykelväg och moped klass I på bilväg. Ytterligare vägar för mopeder anses idag vara mindre strategiskt viktiga. Gällande moped klass I och II hänvisar vi till cykelplanen där dessa trafikslag berörs.

I vilken omfattning kollektivtrafikkörfälten ska vara öppna för andra fordon kan behöva ändras över tid och påverkar inte behovet av kollektivkörfält. Det behöver därför inte behandlas i planen utan beslut om det kan tas om/när behov uppstår, förutsatt att det kan lösas i korsningar och trafiksignaler utan risk.

#### **3.4.10. Sörskogens Villaägarförening**

Sörskogens Villaägarförening har tagit del av Huddinge kommuns Kollektivtrafikplan. Boende i gamla Sörskogen, Musseron- och Chaminjonvägen, har lämnat kommentarer till föreningens styrelse. Vi har också haft en boendedialog med tre av kommunens politiker, där flera synpunkter togs upp. Föreningens styrelse har sammanställt kommentarerna på kollektivtrafikplanen nedan.

1. Möjligheten att få en servicebuss till Sörskogen bör undersökas. Servicebussen bör köras i en slinga på Musseronvägen – Champinjonvägen. Det vore bra om kommunen kunde påverka Trafikbolagen att tillhandahålla denna service. Det finns många äldre som inte kör bil och inte själva kan ta sig till en busshållplats. De måste boka färdtjänst för att ta sig till Huddinge centrum. En servicebuss skulle underlätta för dem.
2. Förbättra gångvägar till busshållplatser. I gamla Sörskogen finns ingen busshållplats. För att kunna åka kollektivt till Huddinge centrum måste man antingen gå upp till nya Sörskogen till buss 710, eller ned till Lännavägen till buss 744. Båda dessa gångvägar har diffus belysning och kan vara grusiga på våren och lövbelagda på hösten. Under vintertid är det ofta halt på gångvägarna. Buss 710'es hållplatser ligger på Tryffelvägen, som delvis är hårt trafikerad men som saknar trottoarer! Man måste också passera en parkering vid pumphuset, även denna parkering har diffus belysning. Gångvägen till Lännavägen och buss 744 är mycket brant och har två skarpa kurvor, kan vara direkt farligt vintertid. Det finns många äldre, många barnfamiljer, flera förskolor och hushåll där det bedrivs pedagogisk omsorg samt två till tre dagmammor. För dessa är det svårt att åka kommunalt till Huddinge centrum. Om de kan tar de bilen istället. Bättre belysning samt bättre sopning vår och höst behövs. Trottoar mellan parkeringen vid pumphuset till buss 710'es hållplats vid Bläcksvampsvägen behövs. Gångvägen till Lännavägen behöver göras mindre brant.
3. Nattbuss 192 mot Balingsnäs bör i Huddinge invänta nattbussen från Stockholm. Idag får man vänta in nästa nattbuss mot Balingsnäs. En varm sommarkväll är det inget större problem, men en regnig och blåsig höstkväll är det mindre trevligt. Det vore bra om kommunen kunde påverka Trafikbolagen att samordna tidtabellerna. Bättre samordning av tidtabeller behövs.



4. Högre turtäthet dagtid och fler platser för barnvagnar behövs på busslinje 710 och 744. Nya Sörskogen är inne i en generations skifte och antalet barn ökar. Västra Balingsnäs är nybyggt och där finns många barn. I området finns det många barnfamiljer, flera förskolor och hushåll där det bedrivs pedagogisk omsorg samt två till tre dagmammor. Det betyder ett ökat tryck på kollektivtrafiken mitt på dagen. Det vore bra om kommunen kunde påverka Trafikbolagen att öka trafiktätheten till tre eller fyra turer per timme mellan kl 0900 och 1500. Andelen bussar med många platser för barnvagnar behöver ökas. Se även punkt 2 om gångvägar. Ökad tillgänglighet av bussar med plats för barnvagnar behövs.
5. Vid en kommande ombyggnad av Huddinge Centrum önskas en parkeringsficka i närheten av pendeltåget så att man kan lämna av eller plocka upp passagerare från tågen när inte bussarna passar. Idag blir det ofta konflikt med bussarna om man stannar till vid busshållplatsen som ju inte är dimensionerad för detta. En korttids parkering i närheten av pendeltågets hållplats behövs.
6. En nergång till pendeltågsstationens södra ände från bron över järnvägen skulle säkert förbättra för många som bor i södra delen av samhället. Det vore bra om kommunen kunde samordna med Trafikbolagen och Trafikverket så att Huddinge pendeltågsstation får två ingångar. Huddinge pendeltågsstation behöver en ingång även i Södra änden i framtiden.
7. Öka framkomligheten för bussar som kör på Storängsleden. Trafiken på Storängsleden har ökat sedan Västra Balingsnäs byggdes. Trafiken kommer att öka ännu mer i samband med att bostadshus byggs i Sjödalen. Idag går det också en del oönskade miljöfarliga transporter på Storängsleden, den trafiken kan öka i framtiden. Kommunen bör aktivt påverka Trafikverket att bygga Södertörnsleden i tunnel från Gladökvarn till Vårby. Trafikavlastning behövs för Storängsleden.
8. Fler infartsparkeringsplatser vid pendeltågen behövs. I framtiden kommer behovet av infartsparkering att öka. För att kunna minska bilåkandet och öka kollektivtrafikresandet behövs fler parkeringsplatser. Huddinge kommun behöver planera för fler infartsparkeringsplatser. Öka kollektivtrafikresandet med hjälp av infartsparkering.
9. Säkrare och fler parkeringsplatser för cyklar vid Huddinge pendeltåg. Idag är antalet parkeringsplatser för cyklar för få, vilket får till resultat att cyklarställs på olämpliga ställen. Vi har ingen statistik på cykelstölder, men flera boende i nya Sörskogen har fått sina cyklar eller delar av cyklar stulna. Fler säkra cykelparkeringsplatser behövs.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar Sörskogens Villaägarförening för de framförda synpunkterna. Kommunen har inte hand om möjligheten att inrätta nya busslinjer eller ökad turtäthet. Synpunkter som berör utökad kollektivtrafik kommer dock framföras till Trafikförvaltningen.

Synpunkterna gällande önskemålet om en parkeringsficka i närheten av pendeltåget samt nedgång till pendeltågsstationens södra ände kommer att föras vidare till ansvariga inom aktuellt projekt.

Busskörväg har anlagts på del av Storängsleden. Vägen ägs av Trafikverket, vilket minskar förvaltningens möjlighet att påverka detta.

Infartsparkeringar i anslutning till pendeltåg hanteras i parkeringsprogrammet. Strategiska frågor som ny nedgång till perrong och parkeringsfrågor skickas till ansvariga för Huddinge centrum.

Gång- och cykelvägar omfattas inte av cykelplanen i detta fall. Synpunkterna förs vidare till de inom kommunen som är ansvariga för trafiksäkerhetsåtgärder. Vi vill betona att vi delar åsikten om att det är viktigt med goda möjligheter att kombinera olika färdslag. Storängsleden är ett utpekad stamnät. För stamnätet är det uttalat att framkomlighet för bussar ska prioriteras. Drift- och underhållsfrågor, bland annat i form av belysning och sopning, hanteras av gatu- och parkdriftavdelningen. Kommunen kommer att arbeta med framkomlighetsfrågor även utanför stamnätet.

### 3.4.11. Villaägarna Huddingekretsen

Huddingekretsen av Villaägarnas Riksförbund har tagit del av remissutgåvan av Huddinge kommuns ”Kollektivtrafikplan för Huddinge kommun” och vi ser positivt på att Huddinge kommun nu på allvar ger sin syn på kollektivtrafiken i kommunen. Vi ser det som mycket viktigt att kommunen ger sina invånare en god kollektivtrafik, även om allt ändå till slut beslutas av Stockholms läns landsting, SLL. Huddinge kommun måste med kraft hävda kommunens del av kollektivtrafiken i länet och ställa höga krav för ett genomförande av planen.

När det gäller den nu föreslagna planen så ser vi att det är en väl genomarbetad plan som har ambition att täcka den största delen av kommunen. Det saknas dock några områden som skulle behöva bättre täckning. En väl fungerande kollektivtrafik är viktig för att ge alla invånare, men kanske främst för barn och ungdomar, som inte har möjlighet till annan kommunikation, en möjlighet att kunna förflytta sig till skolor och fritidsverksamhet. Cykel kan inte ersätta den kollektiva trafiken, även om det kan vara ett komplement. Många äldre har också ett stort behov av en väl fungerande kollektivtrafik och då en möjlighet att använda den utan att behöva belasta färdtjänsten. Vi kan inte se att det någonstans skrivs något om matarlinjer inom kommunens bostadsområden, som till stor del består av villabebyggelse och av naturliga skäl ger längre väg till stamlinjer. Vi skulle gärna se att även den delen av kollektivtrafiken finns med i planen. Många äldre skulle klara sig väl i sina bostäder, utan att belasta samhället med kostnader för färdtjänst, om avståndet till kollektivtrafiken är kortare. I många andra delar av länet är dessa linjer verklighet.

Vi kan också konstatera att det inte på någon plats i planen nämns något om Spårväg Syd, SS, som är en trafiklösning som skulle ge stora delar av kommunen en väl fungerande trafik. Vi ser gärna att kommunen arbetat intensivt för att ge SS högsta möjliga prioritering inom SLL. Vid en genomgång av SLL:s hemsida är det lätt att tro att kollektivtrafik endast är till för länets största kommun, så vi ser att det är mycket viktigt att Huddinge kommun lägger stor vikt vid att påverka SLL att anlägga för Huddinge viktiga trafiklinjer.

En stor del av planen upptas av tekniska lösningar, vilka vi enbart kan konstatera att exemplen är så många att vi omöjligt kan avgöra om dessa har någon förankring i Huddinges verklighet. Vi utgår från att, om och när det är dags att anlägga hållplatser och liknade anläggningar, det kommer att finnas tekniska lösningar som är anpassade för platsen. När kollektivtrafiken utvecklas i kommunen är det viktigt att befintliga och nya anläggningar anpassas för att få största möjliga genomströmning på knutpunkterna och att de olika linjerna får förutsättningar att snabbt ta sig fram. Viktigt är också att alla får en god tillgång till kollektivtrafiken.

Planen innehåller inte något om hur kommunikationen ska ske mot våra grannkommuner. En stor del av kommunens invånare har sina arbetsplatser i andra kommuner inom länet. Huddinge kommun måste i planen ange hur vad man har för avsikter att förbättra även den kommunikationen. I nuvarande trafik mot andra kommuner finns det i dag stora brister i bl.a. tider, kostnader mm.

Vi tror att många av de nuvarande problemen i den kollektiva trafiken kan åtgärdas med att trafiken ”stys upp” på ett bättre vis än i dag.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Förvaltningen instämmer, barns och ungdomars resor är mycket viktiga och ska prioriteras högt. Förvaltningen kommer att se över frågan kring barns och ungdomars resor, detta perspektiv måste till exempel finnas med vid utformning av riktlinjer och krav. Kommunen arbetar ständigt med att utveckla barnperspektivet i planeringen. Vi tar hänsyn till synpunkten i det fortsatta arbetet.

Det regionala perspektivet gällande kollektivtrafikresor förbättras genom att vi arbetar med stamnätet. Stamnätet syftar bland annat till att:

- Reservera yta för framtida kollektivtrafik, spår som buss.
- I det prioritera kollektivtrafiken för att öka framkomligheten
- Intill det lokalisera ny bebyggelse och förtätningar, bla. För att avstånden inte ska bli så långa men också för att öka turtätheten.

I kollektivtrafikplanen är principer, utgångspunkter etcetera främst till för att hantera busstrafiken, men strategierna ska inkludera all kollektivtrafik. I stamnätet ingår t.ex. spårvägar och Spårväg syds sträckning.

Kollektivtrafikplanen i sig är ett sätt att kommunicera kommunens kollektivtrafikplanering och ambitioner gentemot grannkommuner och andra aktörer.

Se även svar givet till *Förskolenämnden* i avsnitt 3.3. *Huddinge kommuns nämnder*.

### **3.4.12. Villaägarna i Huddinge**

Styrelsen för Villaägarna i Huddinge, ansluten till Villaägarnas Riksförbund, har tagit del av remissutgåvan ”Kollektivtrafikplan för Huddinge kommun”. Planen berör aktuella trafikfrågor inom kommunen och beskriver på ett överskådligt sätt problem och framtida lösningar.

Vi anser att cykel inte kan ersätta kollektivtrafiken även om det kan vara ett komplement för vissa befolkningsgrupper. Matarbusslinjer i kommunens bostadsområden bör byggas ut så att alla åldersgrupper kan utnyttja kollektivtrafiken.

Vi saknar i planen hur Spårväg Syd integreras i kollektivtrafikplanen.

Ett övergripande mål skall vara att alla i kommunen får en god tillgång till kollektivtrafiken.

I övrigt hänvisar vi till Huddingekretsens remissvar.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för utlåtandet. Förvaltningen delar synpunkten att det krävs flera olika komponenter för att skapa ett attraktivt transportsystem, däribland cykling och busstrafik. Kommunen har inte rådighet över trafikeringen eller kollektivtrafikens omfattning, det är Trafikförvaltningen (Landstinget) som beslutar om och beställer kollektivtrafik. Kommunen kommer dock att framföra synpunkter gällande önskemål om utökad kollektivtrafik till Trafikförvaltningen.

Kollektivtrafikplanen behandlar förutsättningar för en god kollektivtrafik i kommunen.

Stamnätet för buss enligt Kollektivtrafikplanen kompletterar andra viktiga kollektivtrafikstråk, som till exempel Spårväg syd. Eftersom det ingår i Sverigeförhandlingarna har det inte behandlats särskilt i kollektivtrafikplanen, men det förutsätts komma till stånd inom planeringsperioden.

## **3.6. Privatpersoner**

### **3.6.1 Synpunkter på tvärförbindelser**

#### *Privatperson 1*

Generellt sätt var planen välarbetad och genomtänkt, jag uppskattar de tydliga definitionerna på olika begrepp samt bilaga 1 som handlade om stråk och utformningsprinciper. Jag tror att dessa hjälper

såväl tjänstemän och politiker i det fortsatta arbetet, framförallt om denna plan ska tydliggöra arbetet med kollektivtrafikfrågor de kommande åren.

Det finns en del saker som jag saknar i en sådan plan och det är synnerligen mer noggrannare utvärderingar alternativt riktlinjer avseende tvärförbindelser i kommunen, främst mellan de östra kommundelarna och resterande. Det nämns i planen att kollektivtrafiken idag är god i nord/sydlig riktning, främst tack vare de nuvarande pendeltågslinjerna och det kan därmed antas finnas ett behov av förbättrad och ökad kollektivtrafik på tvären. Varför detta bör utvecklas i denna plan menar jag beror på att reskvoten var hög främst på Haningeleden enligt bilaga 1, men också då tvärförbindelser kan antas få ett ökat behov då såväl Flemingsberg som Port 73 i Haninge är utpekade regionkärnor (om jag minns rätt). Samtidigt som stor exploatering sker runtomkring Flemingsberg som kan antas bli mer kunskapsintensivt m.m. blir förbindelserna hit än mer viktiga då såväl studenter som förvärvsarbetande behöver ta sig till Flemingsberg. Att ha med riktlinjer om tvärförbindelser blir också viktiga för att binda ihop våra kommundelar och för att åter igen svara på varför det är viktigt att detta belyses mer i planen beror på den gröna kilen som går rakt igenom kommunen. Hur ska den bevaras på ett tillfredställande sätt samtidigt som en eventuell infrastruktursatsning igenom den i form av förbättrad kollektivtrafik kan behövas göras?

Utöver tvärförbindelser skulle jag i uppföljning, alternativt redan tidigare i planen ha med studier och undersökningar på kollektivtrafikanvändandet till fritidsaktiviteter - exempelvis till idrottsanläggningar. Jag dömer exempelvis fotboll och många idrottsanläggningar i länet ligger dåligt till utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Att se över detta i kommunen tror jag är av intresse för att tillgodose och tillfredsställa ett ökat kollektivtrafikanvändande. Detta gäller inte enbart idrottsanläggningar utan även kulturskolans lokalisering m.m. Att lätt och säkert kunna ta sig till och från dessa aktiviteter, exempelvis för barn utan att föräldrarna skjutsar, skulle vara bra. Att planera och lägga in detta i analyser i form av tidsgeografi tror jag är givande - om det görs på liknande sätt som förskolor inkluderades i resekedjan.

Dessutom läggs vikt i planen på exploatering i stationsnära lägen vilket är relativt vanligt på flera platser i Sverige, en bra lösning tycker jag. Däremot bör här även inkluderas, utöver arbetsplatser som nämns i planen, dagligvarubutikernas lokalisering såsom matbutiker. I dagsläget är större matbutiker lokaliserade i större handelscentrum såsom kungens kurva. Det innebär att man tar bilen när man storhandlar och de som inte har råd handlar i närbutikerna där det oftast är dyrare. Finns det någon möjlighet att göra kollektivtrafiken till större handelscentrum mer attraktiv på sådant sätt att man kan storhandla och samtidigt åka kollektivt, eller att tillgängligheten och restiden i synnerhet ökar så att fler "mindre köp" inte känns alltför avlägset? Om detta behövs stå i planen eller vara en enskild utredning vet jag inte.

Avseende uppföljning tror jag att enkäter som görs med sannolikhetsurval vilka undersöker och kvantifierar invånarnas resvanor och behov samt åsikter blir viktiga då dessa kan antas förändras med tiden. Kombinera detta med kvalitativa intervjuer eller liknande för att försöka ta reda på orsaker och anledningar. Jag tror på att en kommun med en ung befolkning som Huddinge kommun står inför flertalet utmaningar och att försöka ta reda på hur folk rör sig i det tidsgeografiska rummet tror jag blir av betydande vikt för en lyckad planering och utveckling. Att bygga och skapa möjligheter till närmare, pålitligare och snabbare kollektivtrafik är givet, men utmaningarna är hur.

Jag tror också att en möjlig uppföljning är att, om det är möjligt, använda sig av SL:s data över hur deras resenärer rör sig och reser. I och med införandet av Access-kort har det möjliggjort geografisk information om var människor på påbörjar sina resor och var bytespunkter är lokaliserade. Att använda

geografisk information och genomföra analyser i GIS tror jag är ett bra verktyg som uppföljning. Därav når man de nuvarande resenärernas resmönster, därför behövs fortfarande studier genomföras på vad övriga invånare i kommunen efterfrågar och hur de rör sig.

En del av mina synpunkter har säkert redan beaktats och diskuterats, men jag tror på att kollektivtrafikplanen behöver utvecklas ytterligare så att den ger bättre riktlinjer för kommunens tjänstemän och politiker så att den därmed tydliggör hur Huddinge kommun ska arbeta med kollektivtrafikfrågor de kommande åren.

Sen har jag några rättelser och frågor:

Se över figurtexten för figur 10 i kollektivtrafikplanen. Figuren avser stationsnära boende men det står "andel stationsnära arbetare" i figurtexten.

Sen önskar jag att referenslistan står i bokstavsordning.

Min fråga handlar om bilaga 1. På sidan 38 skriver ni under 4.2 Resecentrum att Flemingsberg även fungerar som ändhållplats för en del busslinjer, vilka busslinjer är det? Jag är nyfiken för jag känner inte till några och i så fall är det sakfel.

Som sagt, generellt var planen bra.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikförbindelser i anslutning till idrottsanläggningar har uppmärksammats i kommunens översiktsplan. Kollektivtrafikplanen kan dock inte styra över markanvändningen. Förvaltningen instämmer och anser att kollektivtrafikens koppling till servicefunktioner också en viktig del i arbetet med förtätning och funktionsblandning.

Gällande uppföljning kommer kommunen genomföra en resvaneundersökning under 2016. Utöver denna planerar Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting att genomföra egna resvaneundersökningar. Detta innebär att det kommer finnas goda underlag gällande resvanor som kommunen kommer att kunna ta del av. Vidare har det tagits fram en socioekonomiska analys av kollektivtrafikplanens effekter.

Gröna kilar och eventuell konflikt med andra funktioner hanteras bland annat inom ramen för översiktsplanarbetet och inte i kollektivtrafikplanen.

Tvärförbindelser utgör en trafikeringsfråga som främst berör Trafikförvaltningen. Synpunkter gällande tvärförbindelser kommer dock sammanställas och delges Trafikförvaltningen. Förvaltningen delar åsikten gällande betydelsen av bättre tvärförbindelser, vilket bland annat är vad stamnätet syftar till. I remissversionens bilaga 1 finns även prioritering av stråk i stamnätet. Ett stråk är mycket viktig för kollektivtrafiken mellan Huddinge C och Skogås/Trångsund.

Vidare pågår Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn. Inom projektet bevakar kommunen att kollektivtrafiken ges mycket goda förutsättningar i stråket, och stråket finns med i stamnätet.

Förvaltningen ser över figurtext och referenslista.

För närvarande är det linje 711 Flemingsbergs station – Tullinge gymnasium som har ändhållplats vid Flemingsbergs station.

## **Privatperson 2**

Jag åker från Kallkärrsvägen till Sättra varje dag och måste åka buss, buss, tunnelbana. Det tar ca en timme. Finns ingen tvär förbindelse utan måste t ex åka via kungens kurva. Tar därför bilen så ofta jag kan vilken jag egentligen inte vill. Skulle önska en förbättring.

### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Tvärförbindelser utgör en trafikeringsfråga som inte kommunen rår över. Kommunen kommer dock sammanställa synpunkter gällande tvärförbindelser och förmedla dem till Trafikförvaltningen. Det ska dock understrykas att förhoppningen med stamnätet och planerna med Spårväg Syd bland annat är att förbättra kollektivtrafikförbindelser på tvären.

## **Privatperson 3**

Som Trångsundsbo är det helt orimligt att tycka att kollektivtrafikplanen skulle utgöra ett incitament för att ställa bilen. Antalet prioriterade stråk för framkomlighetsåtgärder i den östra kommundelen är noll. Antalet stråk med behov på lång sikt är noll. Trots att jag bor mitt i ett villaområde har jag 1,2 km till närmaste busshållplats (måste ju vara närmast ojämförbart i hela kommunen, möjligen fränsett dem som bor mitt ute i skogen) - en promenad som med barnvagn utan last i bästa fall görs på 20 min. Särskilt om man som jag har två barn där det äldre är för stort för barnvagn. Med hjälp av genande trappor och grusstigar genom Stortorpsparken har jag drygt 2 km till Trångsunds station där jag kan ta pendeltåg till jobbet. Inte heller det är en väg som kan företas med vare sig barn eller barnvagn. Buss skulle jag väl kunna använda för att åka till Skogås eller Farsta för att handla, simhall o.s.v, men inte går man 1,2 km med något annat än en pyttepåse från H&M. Klart som korvspad att jag tar bilen med de avstånden. Bussen till Huddinge (vad jag nu skulle dit att göra - vi som bor i östra kommundelen har inga ärenden där, så alla former av barnaktiviteter typ balett för lilltjejen eller liknande går ju helt bort för oss som bor "på andra sidan"). Trots snack om att satsa på bättre tvärförbindelser för att hålla ihop kommunen syns det precis noll i kollektivtrafikplanen. Bussen till Huddinge går dessutom på andra sidan Trångsunds C, eller så ska jag gå 1,2 km till Odonbacken, ta bussen till Skogås och där byta till bussen mot Huddinge. Troligt. Dessutom är såväl Skogås som Trångsund ordentligt kuperat, vilket innebär att det är backigt var man än ska någonstans. Jag korsar tre åsar på vägen till pendeltåget.

Vad jag vill ha sagt med att jag ens tycker till om kollektivtrafikplanen är att det är precis samma busslinjer som går i östra kommundelen som gick här när jag var barn. Varken fler eller färre, och det tar precis lika lång tid oavsett vad man ska. Någon förändring på sikt är ju inte heller i sikte vad det verkar på "planen". Så vad händer - ja, som alla andra i Sjöängen, Mörtvik, Vitnäsudd, Stortorp och Länna fortsätter jag att ta bilen såklart, om jag ska göra något annat än att ta mig till jobbet. För att göra det promenerar jag ännu så länge till stationen (över stock och sten). Och när äldstingen om 1,5 år börjar i Edboskolan dit det är drygt 2 km, eller 40 (!) min promenad i barntempo - är det då troligt att vi först går 1,2 km till bussen för att åka två hållplatser - nja, inte så sannolikt kanske. Så det blir väl bil dit också. Cykel hade ju varit något kanske, men som bekant har vi ju bara en enda designerad gång- och cykelbana i Trångsund (utmed Trångsundsvägen som inte går mellan mig och skolan). Allt annat sker i blandtrafik, där jag knappast släpper ut en sexåring själv. När jag var barn cyklade jag överallt (bodde i östra Skogås) men där finns ju cykelbanor. Det finns det ju inte här....

Gymnasiet gick jag i Huddinge C - Sjödalsgymnasiet. Gymnasiet här fanns inte på den tiden och det fria gymnasievalet var begränsat till Huddinge, Botkyrka och Salem ("vill du ha 2, 3 eller 4 mil till plugget, grabben?"). Varje riktning tog med buss från Skogås C i bästa fall minst 45 min med buss 742. Då hade jag ju en kvarts promenad till centrum också. Det var ju förutsatt att man inte fastnade i köerna vid Stuvstakorset vilket bussen gjorde nästan dagligen. Vi från östra kommundelen var sena till

skolan nästan varje dag för att den inte kunde följa tabellen. Pendeltåg kunde man ju åka också, men det var tajmat så perfekt att tågen ankom och lämnade Älvsjö exakt samtidigt, så att man varje väg fick vänta 15 min där mellan två tåg. Om något barn från östra kommundelen ännu skulle gå i någon av de gymnasierna tycker jag verkligen synd om dem som tvingas bussas 1,5-2 timmar dagligen bara för att man råkar bo i en kommun som egentligen inte vill ha en. Jag hade ändå lite tur som bodde i Skogås, trots att det var lite längre. Klasskamratstackarna som bodde i Trånkan fick ju stå varje morgon på 07:12-bussen som redan var full vid Loftvägen.

Buss åkte jag nästan varje dag när jag bodde på Kungsholmen, men sen jag flyttade hem till Trånkan igen undrar jag om jag någonsin kommer sätta mig på en buss igen. Skittrist för jag gillar att åka buss - bättre än jag gillar pendeltåg. Som alla i östra kommundelen kommer jag med ett rosa glimmer i ögonen ihåg när det var dubbelspårsutbyggnad på Nynäsbanan och man fick åka buss direkt till Gullmarsplan och byta till tunnelbana där. Tog knappt 10 minuter på Nynäsvägen så man var i stan på nästan samma tid som pendeln, och slapp helvetet med att byta från pendel till tunnelbana på centralen. Att ta sig till Gullmars idag är ju i stort sett dödfött - tar säkert en timme hemifrån och dit. Från olika delar av Handen och Vega går det bussar direkt till Gullmars - och Trafikverket överväger kollektivkörväg på Nynäsvägen, men vill Huddinge kommun lobba för busstrafik från Länna, Skogås och Trångsund norrut. Nej, vi ska tydligen bussas via Länna till Huddinge (helt barockt, vem skulle vilja åka den vägen??). Ska jag ta mig till en buss i Trånkan för att åka 15 min till Länna bytespunkt för att byta buss där, eller vad?? För att spara... ingen sträcka alls, det är ju längre den vägen till Huddinge C än via Farsta strand t.o.m. från Skogås (20 km jämfört med 14 km). Enligt eniro.se är det t.o.m. från Länna C 15 km till Huddinge C via Lissma, och bara 14 km via Farsta strand!

Varför inte en ny busslinje från Vidja, via Farsta strand, Stortorp, Stortorpsvägen - Hagenvägen Norra Mörtviksvägen till Skogås? Så kanske skolbarnen i Vidja kunde ta sig till skolan också? Och min dotter kunde åka till skolan när hon börjar där...

Kort sagt:

- Pendeltåg: ja, jag måste. Köerna tar för lång tid och är opålitliga. Till centrum är det en lång promenad, som inte passar barn, cykel eller dåligt väder. Cykla är längre då jag måste följa bilvägarna eftersom cykelbanor inte finns. Inget alternativ, särskilt inte om man ska hämta två barn på dagis.
- Buss saknar jag helt. Inte ett alternativ på något sätt.
- Huddinge kommuns kollektivtrafikplan underlättar på intet sätt mitt framtida liv.
- Bilen kommer fortsatt vara mitt huvudsakliga fortskaffningsmedel för allt annat än arbetspendling, vilket suger då jag gärna skulle slippa.

Ps: Helst skulle jag förstås slippa Huddinge kommun helt och hållet med planer utan innehåll och total avsaknad av insikt över lokala förhållanden för 25 000 inv i östra kommundelen - kanske tillhöra Stockholm, eller Haninge eller kanske vara en egen kommun. Men det läste du säkert mellan raderna ändå.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens medelreshastighet och antal resenärer ligger till grund för de prioriterade stråken. Stråk 8 och 9 syftar främst till att förbättra framkomligheten för busslinje 742, för att snabba upp resan mellan Skogås/Trångsund och Huddinge centrum och Flemingsberg. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor

regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

Kommunen arbetar övergripande med trafikeringen samtidigt som arbete även pågår med gångplan och cykelplan som behandlar tillgängligheten och tryggheten för fotgängare och cyklister. Direktbuss är något som kommunen årligen lyfter och diskuterar med Trafikförvaltningen.

### 3.6.2. Synpunkter om direktbussar

#### *Privatperson 4*

Trångsund/Skvatramsstigen, ett underbart område, men där kollektivtrafiken lämnar lite att önska. Det är ca 1km till närmsta busshållplats; Odonbacken, Stortorpshallen och Stortorps äldrecentrum. Många familjer här har två bilar, men flera hushåll har en bil, vilket gör att vi är beroende av kollektivtrafiken. Att åka kollektivt är att värna om miljön och jag anser att vi bör "belönas" med bättre närtrafik. Det jag tänker mig är t ex närtrafikbussar som under rusningstrafik skulle kunna gå längs Stortorpsvägen upp i området här upp till Sjölidan där det finns en vändplan och sedan tillbaka Stortorpsvägen ner, förslagsvis till Stortorp äldrecentrum för byte av buss eller om möjligt; till Trångsund station. Alltså en ringlinje - vi är flera i området som pratat om att detta vore bra. Många barn här har en längre resväg till skolan och likaså en del vuxna till sina jobb. Dessutom anser jag att det skulle vara bra med direktbussar mellan Trångsund-Gullmarsplan under rusningstrafik och nattrafik. Vi som väljer kommunaltrafik framför bil bör premieras extra med närhet till t ex buss - särskilt då vi bidrar till en bättre miljö!

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

#### *Privatperson 5*

Något som ligger högt på önskelistan hos många av oss som bor i Skogås/Trångsund är en direktbuss till Gullmarsplan och/eller city. Många av kringorterna har direktbuss och/eller t-bana, men vi i Skogås/Trångsund får som det är idag nöja oss med pendeltåget, varför många väljer att åka bil istället.

Det är helt omöjligt att få plats på någon av infartsparkeringarna i Skogås och Trångsund om man kommer efter kl 8. Fler infartsparkeringsplatser är nödvändigt om ni ska få fler att åka kollektivt!

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Direktbuss är något som kommunen årligen lyfter och diskuterar med Trafikförvaltningen. Arbetet kring infartsparkeringar är under planering. Mer om detta finns att läsa om i parkeringsprogrammet.

#### *Privatperson 6*

Mycket trevligt att ni frågar folket om kollektivtrafiken.

Vi har bott i Skogås i närmare 17 år och under alla år har jag undrat varför kan inte vi ha en snabbuss/direktbuss till Gullmarsplan.

Det skulle betyda sååååå mycket för resenärer som ska vidare till olika delar av innerstan och det minskar även trängsel i T-centralen.



Det finns sådana bussar från Jordbro och de som har tillgång till de här bussarna har betydligt kortare resväg till stan än vad vi har i Skogås beroende på resmålet förstås.

Bussen behöver gå bara under rusningstrafiken, iaf till och börja med.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Direktbuss är något som kommunen årligen lyfter och diskuterar med Trafikförvaltningen. Alla synpunkter på trafikering kommer att sammanställas och överlämnas till Trafikförvaltningen.

**Privatperson 7**

Jag tror att många många fler i Länna skulle välja att åka med kollektivtrafiken om det fanns en busslinje som gick direkt till Gullmarsplan.

Idag tar den resan nästan en timme kommunalt och inte ens en kvart med bil.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Direktbuss är något som kommunen årligen lyfter och diskuterar med Trafikförvaltningen. Alla synpunkter på trafikering kommer att sammanställas och överlämnas till Trafikförvaltningen.

**Privatperson 8**

Min önskan är att det ska gå direktbussar till Gullmarsplan från Skogås via Trångsund (Buss 742 resväg) men direkt upp på motorväg vid Trångsund station och raka vägen till Gullmarsplan.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Direktbuss är något som kommunen årligen lyfter och diskuterar med Trafikförvaltningen. Alla synpunkter på trafikering kommer att sammanställas och överlämnas till Trafikförvaltningen.

**Privatperson 9**

Här kommer mina synpunkter rörande kollektivtrafiken i kommundelen Trångsund.

- Det behövs en direktbuss mellan Trångsund och Gullmarsplan. Det är ju skamligt att det inte finns idag. Tex Haninge har det, även fast dom har pendeltåg. Som det är nu får vi Trångsundsbor först gå långväga till busshållplats och ta buss till Farsta C och byta till T-bana eller åka mot pendeln i Trångsund och med den köra sightseeing runt via hela söderort (Farsta S-Älvsjö-Årsta...) för att komma in till stan - när avståndet i verkligheten är så kort. Oavsett val tar det alldeles för lång tid med tanke på avståndet till stan. I ej rusningstid tar det max 15 min in till Centralen. Kollektivt runt minst 50 minuter - förutsatt att allt klaffar på vägen.
- Vi äger en tomt i Sjöängen. Där finns EN busshållplats och för vår del en km att gå till. Det är alldeles för långt. Jag kommer välja bilen när vi byggt där och många med mig. Det bör gå en buss igenom Sjöängen via Sjöängsbadet.

- När vi köpte vår villa fanns en busshållplats 100 meter bort (Printz väg/Bondevägen). Helt plötsligt togs den bort och vårt gångstånd till bussen femdubblades - inte speciellt kollektivmotiverande.
- Infartsparkeringen i Trångsund är pinsamt liten. Varför satsas inte på den? Den har snarare reducerats. Varför byggdes där inte ett p-hus? Är det långt till anslutande bussars hållplatser vill man ta bilen till pendeln. MEN, där är alltid fullt för att det är, ja vad kan det vara, 50 p-platser? Då åker man hellre bil.

Med förhoppning om förbättring!

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen. Arbetet kring infartsparkeringar är under planering. Mer om detta finns att läsa om i parkeringsprogrammet.

### 3.6.3. Synpunkter om infartsparkeringar

#### *Privatperson 10*

Angående parkeringsavgifter vid infartsparkeringen vid Stuvsta station m.fl.

Har haft uppfattningen att folkvalda politiker ska arbeta för medborgarnas bästa samt att verka för en god miljö. I det ingår att man hellre ska välja kollektivtrafik än att köra bil.

Parkeringsavgifterna får rakt motsatt effekt. Som pensionär utan månadskort innebär det näst intill en 100%-ig utgiftsökning för att åka pendeltåg. 4 timmar (40 kr) går lätt åt vid bio-, teater-, museum- eller restaurangbesök. Med friska ben kan man gå ett par km till stationen (bussar går sällan och dessutom bara på genomfartsleder) men att gå hem ensam på Stuvstas smågator i mörkret är synnerligen otryggt. Alltså blir det bilen hela vägen. Det är dessutom gratis att parkera i Stockholm på helger och efter kl. 17 på vardagar. Är man flera i bilen blir vinsten ännu högre.

Att infartsparkeringen utnyttjas som boendeparkering är en GROV ÖVERDRIFT! Kvällar, nätter och helger finns och har alltid funnits VÄLDIGT gott om parkeringsplatser. Om några enstaka skulle utnyttja parkeringen ska alltså resten av Stuvstas invånare drabbas av en sådan här försämring. Eller kan det vara så att Huddinge Kommun ser en möjlighet att sno åt sig lite mer "skattepengar" eller att slippa bygga ut infartsparkeringar (som ju är det enda rimliga om man menar allvar med att folk ska åka kollektivt).

Om det vore så att man verkligen värnade kollektivtrafikanterna, varför bara gynna de med månadskort och inte även de med reskassakort? Vi är också kollektivresenärer, inte boendeparkerare.

Som läget är nu kommer vi att ta bilen VARJE GÅNG istället för att åka tåg

De som drabbas värst av det här eländet är ju givetvis gamla och de med nedsatt rörelseförmåga som mest behöver bilen till stationen. D.v.s. de redan svaga. De bestraffas med en extra avgift.

Hur mycket anstränger sig Huddinge Kommun för att Zonindelningen ska bli mer rättvis? 3 biljetter för 1 hållplats Stuvsta – Älvsjö eller Stuvsta – Segeltorp (inom samma kommun) men bara 2 biljetter för att åka Hässelbystrand – Hallunda (inom Stockholm stad) Fullständigt orimligt!

Det parti som vågar verka för att dessa misstag och missförhållande rättas till ska få min röst vid nästa val. Även SD inräknat!

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Avgiftsbeläggningen av infartsparkeringar gäller inte kollektivtrafikresenärer med 30-dagarskort eller längre. Denna reglering finns för att parkeringen ska nyttjas för sitt ändamål, dvs. infartsparkering. Genom att avgiftsbelägga de som inte infartsparkerar kan mer kapacitet frigöras åt kollektivtrafikresenärerna. Kommunen planerar att se över hur reskassakort ska hanteras, dialog kring detta sker med Trafikförvaltningen. Mer om detta finns även att läsa om i parkeringsprogrammet. Zonindelning och enhetstaxa är en fråga som kommunen har drivit under lång tid, och förvaltningen kan nu meddela att enhetstaxa ska införas.

**Privatperson 11**

Om vi ska avlasta Stockholm innerstad från biltrafik så måste det satsas på fler infartsparkeringar i Trångsund. Tack vare att den jämnt är full, fortsätter många att köra vidare med bilen in till city/ genom city. Vilket är riktigt dåligt för miljön, detta måste prioriteras då det är många villor i området som har långt från bostaden till anslutningsbussar.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Vi håller med om att infartsparkeringar är en betydande faktor för väl fungerande resor. Frågor kring infartsparkeringar behandlas vidare i kommunens parkeringsprogram. Förvaltningen tar dock till sig synpunkterna och kommer att se över kollektivtrafikplanen med dessa synpunkter i åtanke.

**Privatperson 12**

Jag läste om parkeringsproblemen i Flemingsberg i Mitt i och har tagit upp problematiken med att infartsparkeringen i Skogås är mycket liten och alltid full, samma sak här i Trångsund, alltid fullt på morgonen. Ska man värna om miljö och bra kommunikationer kollektivt måste man satsa på detta mer, särskilt som det kommer byggas ut mer bostäder i Trångsund Centrum. Skyltning som hänvisar till den gamla parkeringen där ja nu bor (Dalarövägen) i närhet av Tacksägelsekyrkan sitter dessutom kvar. Jag har felanmälan detta flertalet gånger men inget händer.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Vi håller med om att infartsparkeringar är en betydande faktor för väl fungerande resor. Frågor kring infartsparkeringar behandlas vidare i kommunens parkeringsprogram. Förvaltningen tar dock till sig synpunkterna och kommer att se över kollektivtrafikplanen med dessa synpunkter i åtanke.

**Privatperson 13**

Läste en artikel om att man kunde komma med synpunkter till dig avseende hur man tycker att kollektivtrafiken i Huddinge kommun kan förbättras. Livet för oss Trångsundsbor skulle avsevärt förbättras, och göra att fler lämnar bilen hemma, genom att fler infartsparkeringar byggs i anslutning till Trångsunds pendeltågsstation samt tätare trafik på morgonen och kvällarna. Som det är nu är ofta infartsparkeringarna fulla redan vid 7.30-tiden vilket gör att man flera gånger ofrivilligt får ta bilen till jobbet och bidra till köer på 73:an, Södra länken, E4:an och i city. Det är också allt som oftast mer än fullt på tågen som bidrar till trängsel och att man sällan kan sitta ner, vilket gör att tätare turer önskas så att det blir trivsammare att åka kollektivt tider då alla åker till och från sina jobb.

Tack för möjligheten att kunna ge synpunkter samt att ni är öppna för att lyssna på oss i kommunen.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Vi håller med om att infartsparkeringar är en betydande faktor för väl fungerande resor. Frågor kring infartsparkeringar behandlas vidare i kommunens parkeringsprogram. Förvaltningen tar dock till sig synpunkterna och kommer att se över kollektivtrafikplanen med dessa synpunkter i åtanke.

### **3.6.4. Synpunkter på turtäthet**

#### **Privatperson 14**

Enligt ert remissförslag vill ni öka att vi åker med kollektiv trafiken och öka möjligheterna att ta sig från A till B genom kollektivtrafiken. Hur stämmer detta överens med SLs förslag på att dra ner på turtätheten på bl.a. bussarna 831 och 828 mellan Farsta och Östra Skogås samt Länna och Farsta. Vi som bor o Östra delen av kommunen är mycket beroende av dessa busslinjer för att ta oss till pendeltåg och tunnelbanan, blir detta verklighet kommer fler använda bilen istället för att åka kollektivt. Detta är något som kommunen verkligen måste jobba på för att se till att SLs förslag inte går igenom.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikfrågor som inte kommunen beslutar om. Kommunen kommer dock förmedla frågor om utökad busstrafik till Trafikförvaltningen. Dessa är frågor som kommunen engagerar sig i och framför synpunkter kring. Kommunen kan även påverka till exempel genom infrastrukturåtgärder som förbättrar framkomligheten, vilka kan möjliggöra ökad turtäthet i trafikeringen. Genom kortare körsträckor/tider för bussarna skulle turtätheten kunna förbättras.

#### **Privatperson 15**

Jag har förstått att Trafikförvaltningen föreslår minskad busstäthet på linje 828 och 831. Vill därför framföra mina synpunkter kring detta förslag.

Det är redan idag svårt att få plats med barnvagn på bussarna, även mitt på dagen.

Det finns inga andra kommunikationer på stora delar av sträckorna, varför fler kommer tvingas att ta bilen istället.

Ny förskola med minst 100 barn planeras i Sjöängen (Trångsund).

Dessutom pågår utbyggnad av Sjöängen II (Trångsund).

Förstår därför inte hur Trafikförvaltningen kommit fram till detta förslag...

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikfrågor som inte kommunen beslutar om. Kommunen kommer dock förmedla frågor om utökad busstrafik till Trafikförvaltningen. Dessa är frågor som kommunen engagerar sig i och framför synpunkter kring. Kommunen kan även påverka till exempel genom infrastrukturåtgärder som förbättrar framkomligheten, vilka kan möjliggöra ökad turtäthet i trafikeringen. Genom kortare körsträckor/tider för bussarna skulle turtätheten kunna förbättras.

#### **Privatperson 16**

Jag pratade med dig i somras ang problemet med busstrafiken under veckoslutet mellan Skogås-Trångsund-Farsta. Pga buss(831)som åker bara 2 ggr/timme mellan ovannämnda sträckan är det oftast

väldigt svårt att få plats med rollatorer och barnvagnar (som har blivit större o bredare). Detta har orsakat flera gånger ordväxlingar och irritationer bland resenärerna och som i sin tur kan orsaka förseningar.

Önskemål: tätare turer under dagtid kl 10 - 17 lördag-söndag eller bättre anpassade bussar för antal resenärer under helger.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna och delar åsikten att turtäthet är en viktig faktor för en användarvänlig kollektivtrafik. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

**Privatperson 17**

Jag väljer bort kollektivtrafiken då det är för glest med bussturer när jag jobbar kvällar och helger. När jag ska hem efter ett kvällspass på arbetet måste jag vänta 30 min tills nästa buss går. Jag vill hem i säng då mitt arbete BÖRJAR kl 07:00 dagen därpå. Att komma hem 22:30-23:00 blir allt för sent. Helgerna är lika eländiga både när man ska från och till arbetet. Då vinner bilen, det tar mig 7-10 min med bil + lite tid för parkering men jag är på arbetet och ombytt när jag skulle anlända med bussen. Skulle jag dessutom behöva hämta barn och handla på vägen hem fr arbetet skulle jag avstå kollektivtrafiken alldeles oavsett. Att släpa på små barn från dagis och fritids med några matpåsar, det kan man klara sig utan.

**Privatperson 18**

Vi bor längs med häradsvägen och reser båda två varje dag kollektivt till jobbet med buss 703/704 mellan Ejdervägen/fruängen. Det vi gärna ser att ni förbättrar är turtätheten samt att bussarna matchar tunnelbanan.

- Buss 703 och 740 mot Fruängen går ibland samtidigt varefter det kan vara 20 minuters väntan till nästa buss under rusningstid (06:45-08:30), det vore bra att ha några minuters mellanrum för att öka turtätheten
- På kväll/helger kommer tunnelbanan in strax efter att bussen (704) gått. Det gör att man får vänta länge på nästa. Se gärna till att de matchar eller att bussen väntar.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna och delar åsikten att turtäthet är en viktig faktor för en användarvänlig kollektivtrafik. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

**Privatperson 19**

Från Myrängen går buss 705 endast en gång i timmen (!) på helgerna. Behövs fler avgångar alt andra sätt att snabbt ta sig till pendeltåget från Rostvingevägen.

Det behövs buss till Älvsjö, Farsta C och Ågestas löparspår.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna och delar åsikten att turtäthet är en viktig faktor för en användarvänlig kollektivtrafik. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

### 3.6.5. Synpunkter på anpassning mellan färdslag

#### *Privatperson 20*

Buss 703 och buss 704 från Fruängen ska absolut inte gå med någon minuts mellanrum. Missar man den ena så missar man den andra när man stressar från tunnelbanan. Bussarna på Häradsvägen ska gå minst 3 ggr i timmen efter rusningstid ända fram till kl 01.00! Bussar som går i rusningstrafik måste vara långa! Vi måste få människor att lämna bilen för miljöns skull därför ska kommunen se till att locka med bra kollektivtrafik som fungerar.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Tidtabeller för kollektivtrafik är en trafikeringsfråga som inte kommunen beslutar om, men som vi uppmärksammar och diskuterar med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även förmedla önskemål om ändring av tidtabeller till Trafikförvaltningen.

#### *Privatperson 21*

Oj vad glad och hoppfull jag blir att Huddinge kommun tar tag i det här med kollektivtrafiken.

Sedan jag började arbeta i Sth city 1989 har jag använt mig av kollektivtrafiken så jag vet vad jag pratar om. Turerna med pendeltågen har blivit mycket tätare i rusningstrafiken och det är ju bra men det är så mycket annat som kan göra oss resenärer gladare om bara SL tar till sig våra åsikter. Se mina förslag längst ner i mailet.

Men sedan december 2012 har SL verkligen försvårat för oss som åker buss till stationen. Jag har varit väldigt enträgen och mailat SL, sänt insändare, mailat och även träffat Christer Wennerholm, för att framföra mina åsikter men inte fått någon förståelse.

Ett exempel:

Jag bor Solfagravägen 28 mitt emellan Huddinge station och Stuvsta station. Det tar mig 15-20 minuter att gå till pendeltågsstationerna. Det är en skön promenad om det inte regnar, är kallt eller jag kommer hem sent på kvällen. Då har jag tidigare haft möjlighet att ta buss 705, som är en buss mellan dessa båda stationer genom villaområden.

Mitt pendlande till Stockholm började 1989 och allt var frid och fröjd till SL lade om tidtabellen för buss 705 (omläggningen berörde givetvis flera linjer).

Att gå till stationerna tar 20 min, om jag tar bussen så tar det 4 minuter till Huddinge station. Det tar ca 20 minuter till Stuvsta station då bussen passerar genom flera villaområden. Det bästa med denna busslinje, 705, har varit att den tidigare har passat till pendeltåget både i Huddinge och Stuvsta.

Efter omläggningen har bussen endast passning till tåget i Stuvsta. I och för sig så kan jag kliva av i Stuvsta på hemvägen, då får jag vänta på bussen i 8-9 minuter. I Stuvsta, trots att det är ändhållplats, kan inte bussen köra fram förrän den ska avgå. Det är nämligen avsmalnad väg vid busshållplatsen, så när bussen står där så står allt still. 8-9 min är väldigt lång tid när man står och bara väntar och dessutom ser bussen 10 meter längre upp men får inte kliva på. Sen tar bussturen hem ca 20 minuter, så när jag kliver av tåget i Stuvsta så har jag ytterligare ca 28 minuter innan jag är hemma,

Om jag fortsätter till Huddinge station med tåget så avgår buss 705 samtidigt som tåget rullar in på stationen. Då har jag bara valet att ta en promenad, om jag inte har tungt att bära, eller vänta på nästa buss i 30 min eller 1 timma, beror på om det är rusningstrafik.

Det är lika tokigt i motsatt riktning när jag ska till jobbet. När bussen nästan är framme i Huddinge så rullar tåget iväg mot Stockholm. Det är dessutom betydligt fler pendlare som kliver av och på i Huddinge än i Stuvsta.

Det här gör ingen pendlare glad. Varför inte lägga tidtabellen så att bussen avgår från Stuvsta 4 minuter tidigare, som förut, då passar tåg och buss både i Stuvsta och Huddinge.

Det är sådant här som gör att många av mina grannar och medresenärer väljer bort kollektivtrafiken. Du ska också veta att tåget tar ca 15 min till Sth C och trots många klagomål så fungerar det för det allra mesta. **DET HAR JU VARIT SÅÅÅÅ BRA VARFÖR I HELA FRIDEN SKA MAN NEDRUSTA FÖR????**

Mina förslag är:

1. se till bussar (705 i mitt fall) och tåg passar till varandra
2. att informera vid förseningar. Av erfarenhet vet jag att det är det största irritationsmomentet. De värddar som SL har får heller ingen information och kan inte delge oss resenärer info.
3. ändra tillbaka skyltningen på perrongerna så att avgångstiden på pendeltågen anges och inte att tåget går om 3 minuter, eller om båda upplysningarna står, då memorerar jag ju också vilket klockslag tågtiderna är. Nu ändras tidtabellen med några minuter hit och dit och går jag inte in på SL:s hemsida så får jag inte reda på att tiderna är ändrade.
4. SAMORDNING mellan alla aktörer. Nu hänvisas vi fram och tillbaka. Vore det inte bra med grupp som håller i samtliga trådar istället för en som håller i skyltningen, en som håller i monitorerna, en som ansvarar för skyltning på perrongerna, en som håller i signalfel, en som håller i spårfel.

För som jag skriver här ovan så när det fungerar så är det så väldigt bra.

Jag hoppas att ni har nytta av mina åsikter och tar dom på allvar. Jag håller på kollektivtrafiken för det är så vi måste åka. Men då måste SL inse att kollektivtrafiken är till för resenärerna.

Är det något jag kan göra så ställer jag mer än gärna upp. Det skulle glädja mig.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Tidtabeller, skyltning och information kring kollektivtrafiken samt ökning av kollektivtrafikavgångar/linjedragningar är en trafikeringsfråga som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer dock sammanställa önskemål om detta och förmedla synpunkterna till Trafikförvaltningen.

## **Privatperson 22**

### **Segeltorp/Snättringe behöver bättre kollektivtrafik**

Har hela mitt vuxna liv hört uppmaningen att man skall åka kollektivt, vilket jag håller med om. Nu är jag nybliven pensionär och **fortfarande har Segeltorp urdålig kollektivtrafik. VARFÖR**

I mitt fall har jag fyra busslinjer som jag kan utnyttja från Fruängen. Vilket man skulle tro är alldeles utmärkt. Men tyvärr fungerar inte dessa linjer tillfredställande. I Fruängen är parkeringen full redan kl 07:30 vard.

## Buss 703/710 Halvtimmestrafik

- 704 Halvtimmestrafik vard fr o m kl 19:00 samt lö-sö
- 707 Halvtimmestrafik vard fr o m kl 18:30 samt lö-sö fr o m kl 16:00
- 173 Halvtimmestrafik vard fr o m kl 20:00 samt lö-sö fr o m kl 18:30

Bussarna 703/710, 704, 707 passar inte till tunnelbanan i Fruängen. Man går av tunnelbanan längst fram o ser bussarna nere i terminalen. Rusar nedför trappan o ser då baken på bussarna, då är det för det mesta en halvtimme till nästa buss o dessa tre linjer följer varandra o slåss om att komma in på busshållplatserna fram till Segeltorp Centrum.

### **Jag kan ta ett exempel:**

När jag o en väninna som bor utanför Rimbo. Vi åker båda kollektivt och skiljs från varandra på kvällen runt 21-22 tiden och går ner i var sin tunnelbana vid T-Centralen.

Hon är i Rimbo långt före mig.

**Detta säger ju hur dåliga förbindelser vi i Segeltorp/Snättringe har.** Där skall jag tillägga att jag bor exakt 1 mil från Sthlm City. Vilket i dagsläget är en kort sträcka i dagens Stor Stockholm.

Det är inte kul att stå en halvtimme i Fruängen på kvällen och vänta på bussen. Har varit med om några obehagliga incidenter.

Om det finns tillfredställande kollektivtrafik är jag helt säker att Segeltorp/Snättringeborna skulle utnyttja den.

### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Avgångstider för kollektivtrafikslag är en fråga som står utanför kollektivtrafikplanen. Vi kommer dock att sammanställa de synpunkter som berör problematiken och sedan delge Trafikförvaltningen.

### *Privatperson 23*

Vill bara säga att jag tycker er kollektivtrafikplan ser mycket bra ut.

Tror absolut att ett stamnät av bussar med 10 min turtäthet skulle minska bilåkandet betydligt. Restidskvoten är otroligt viktig och att inte behöva planera när man ska ta bussen underlättar mycket.

Jag hoppas verkligen att detta blir verklighet även om jag inser att SL väl måste säga sitt också (?). Biltrafiken på t.ex. Häradsvägen och bilkaoset vid flera skolor på morgnarna är hemska! Tror att fler föräldrar skulle gå med sina barn till skolan om de sedan kunde vara säkra på att kunna ta bussen till jobbet max 10 min senare.

Om detta blir verklighet försvinner en hel del av mina andra synpunkter på kollektivtrafiken som att 704:an och 703:an går PRECIS samtidigt från Fruängen (och sen går i vissa fall ingen buss alls på en halvtimme) och att 704:an står och väntar i 10 min i Huddinge Centrum kvällstid (vilket ger mig en restidskvot på nästan 3 mellan Huddinge sjukhus och Måsvägen). Detta är småsaker som kanske kan rättas till i väntan på att stamnätet blir verklighet.

Lycka till med era planer!

### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*



Förvaltningen tackar för synpunkterna. Syftet med stamnätet är att möjliggöra ökad turtäthet. Avgångstider för kollektivtrafikslag är dock en fråga som Trafikförvaltningen råder över. Trafikförvaltningen är dock inblandade i arbetet och har även inkommit remissyttrande på kollektivtrafikplanen. Vidare kommer kommunen att sammanställa de synpunkter som berör problematiken och sedan delge Trafikförvaltningen.

### 3.6.6. Övriga synpunkter

#### *Privatperson 24*

Ett snabbt sätt att öka andelen kollektivtrafikresor är att OMGÅENDE skrota den orättvisa och opraktiska zonindelningen, där t.ex. vi som bor i Stuvsta och Snättringe drabbas dubbelt även vid korta resor. Något som också gäller ett otal trafikanter på andra håll. Tidigare motiverades en indelning i zoner med att längre resor skulle kosta mer, det talades även om reslängdstaxa. Detta ter sig rent löjligt, när t ex en resa t ex till Älvsjö eller till och med Segeltorp, som ju dessutom ligger inom den egna kommunen, nu kostar tre markeringar på SL-biljetten. Det går annars att åka t ex från Hässelby Strand till Farsta Strand, mellan Norsborg och Mörby centrum eller längst bort på Lidingö eller från Saltsjö-Duvnäs till Spånga på bara två markeringar, exemplen kan mångfaldigas och gäller Stockholm, Solna, Sundbyberg, Lidingö och delar av Nacka och Botkyrka. Men inte Huddinge annat än längs en smal remsa genom Segeltorp, inte ens överallt inom kommunen. Var är logiken??? Detta är en politisk fråga för landstinget, inte kommunen, men från Huddinges sida borde allt göras för att påtala dumheterna och påverka ledamöterna där. Enhetstaxa hade ju blivit en realitet om det blivit ett maktskifte.

#### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Detta är en fråga som kommunen har drivit under lång tid, och förvaltningen kan nu meddela att enhetstaxa ska införas.

#### *Privatperson 25*

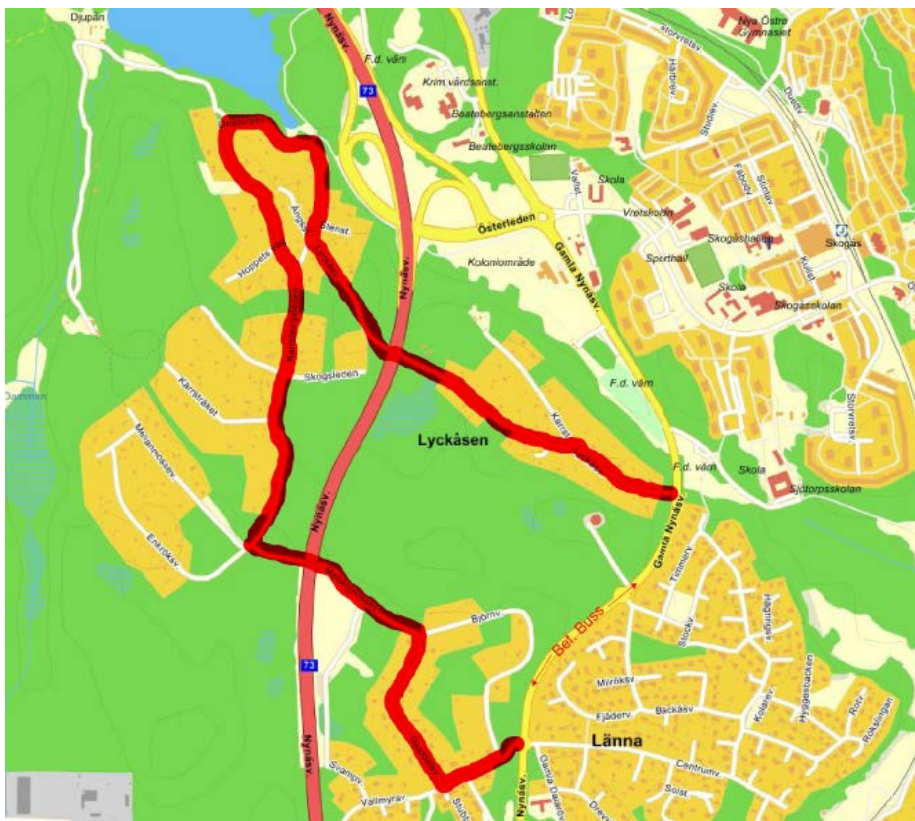
I Länna, nedanför Magelungen, västra sidan om Nynäsvägen är de lite väl långt till kollektivtrafiken. Jag bor själv på karlsborgsleden, snöiga dagar som dom senaste så är de lite väl långt att gå till Trångsunds pendeltågsstation.

En ny sträckning för bussen från nuvarande linjer på Gamla Nynäsvägen bör vara möjlig.

Gamla Nynäsvägen - Valmyravägen - Djupdalsvägen - Mellanmossevägen - Karlsborgsleden - Linatorpsvägen - Lyckosvägen - och åter på Gamla Nynäsvägen. Se även bif. PDF.

Området väster om Nynäsvägen är ett fint område, Magelungen ett stenkast bort, grönområden i massor, Ågestas löpspår några hundra meter bort och även nära till stan (på 10-12 minuter är man innanför Stockholms tullar med bil), enda begränsningen för området är distansen till lokaltrafiken i mina ögon.

Hur ser möjligheterna ut för denna lösning eller finns de kanske en annan plan? Vi får snart ett av huvudstråken på cykel strax utanför dörren med belysta vägar vilket är ett stort steg i rätt riktning. Idag är gångvägen till pendeltåget mörkare än mörkast kvällstid.



*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten. Kommunen arbetar med gångplan och cykelplan som behandlar tillgängligheten och tryggheten för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafikens omfattning och beslut om utökning av busstrafik är trafikeringsfrågor som inte kommunen beslutar om, dock diskuterar kommunen dessa frågor regelbundet med Trafikförvaltningen. Kommunen kommer även sammanställa önskemål om utökad kollektivtrafik och därefter delge Trafikförvaltningen.

**Privatperson 26**

Ang hållplatslägenas belägenhet i förhållande till övergångsställen (s22) har jag tänkt på en sak kring säkerheten. Hur skulle en röd ljussignal i marken framför övergångsstället kombinerat med ett rött ljuskryss i körbanan fungera, åtminstone snöfri tid på året? Folk numera ser mer ut att gå med sina in-ear-lurar och med blickan vanligen riktad neråt ca 3m framför sig. Har sett folk som helt synbart missat stolp-placerade ljussignalen och inte hört spårvagns-/buss-signal.

Annars rent generellt och med ledning av den usla funktionen av Tvärbanan, vill jag hellre se en busslinje så som ni verkar planera. Heja på!

Sedan hoppas jag personligen på en hållplats nere i T-korsningen Glömstavägen/Katrinebergsvägen då Kästadalsvägen blir så långt borta att jag hellre går åt "rätt" håll s.a.s.

*Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Vilka signaler, vägmärken och vägmarkeringar i körbanan som det är möjligt (tillåtet) att använda kan inte kommunen påverka. Sverige är anslutet till Wienkonventionen och frågorna hanteras av Transportstyrelsen. Förvaltningen tar med sig synpunkten om ny hållplats i det fortsatta arbetet.

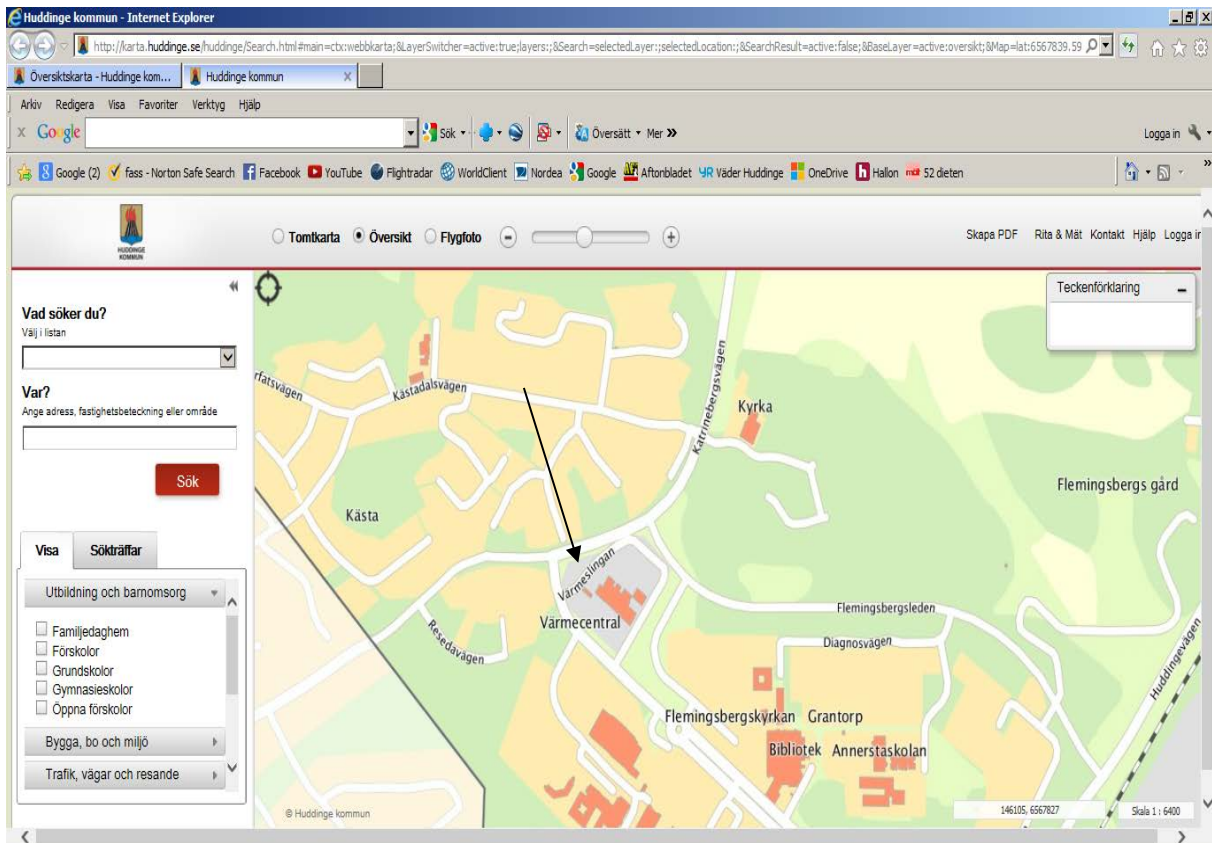
## Privatperson 27

Tidigare fanns en hållplats på Katrinebergsvägen nära Kittelvägen/Hälsovägen som har tagits bort.

Denna behövs framförallt för linje 740 mot Kungens kurva vilket underlättar resa från Huddinge centrum för oss som bor i Kästa. Även buss 713 mot Tumba bör stanna vid denna hållplats.

Det är långt att gå från Flemingsbergs C och Kästadalsvägen för de med funktionsnedsättning.

Denna hållplats underlättar även när Kästaskolan vid Hälsovägen-Katrinebergsvägen öppnar till hösten.



### *Kommunstyrelseförvaltningens svar:*

Förvaltningen tackar för synpunkten och meddelar att hållplatsen har blivit återinförd.

## **4. Bilaga 1 – SÄNDLISTA**

### MYNDIGHETER

Länsstyrelsen i Stockholms län

Polismyndigheten i Stockholms län/Södertörns polismästardistrikt

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

Stockholms läns landsting; Trafikförvaltningen

Södertörns Brandförsvarsförbund

Trafikverket

### KOMMUNER

Botkyrka kommun

Haninge kommun

Nykvarns kommun

Nynäshamns kommun

Salems kommun

Stockholms stad

Södertälje kommun

Tyresö kommun

### NÄMNDER I HUDDINGE KOMMUN

Förskolenämnden

Grundskolenämnden

Gymnasienämnden

Kommunstyrelsen

Kultur- och fritidsnämnden

Miljönämnden

Socialnämnden

Äldreomsorgsnämnden

#### ÖVRIGT I HUDDINGE KOMMUN

Information Huddinge

MSB, Bygglovsavdelningen

MSB, Lantmäteriaavdelningen

MSB, Gatu- och parkdriftavdelningen

MSB, Mark- och exploateringsavdelningen

MSB, Planavdelningen

MSB, Miljötillsynsavdelningen

MSB, Naturvårdsavdelningen

#### FÖRENINGAR OCH INTRESSEORGANISATIONER

Arena Huddinge

Cykelfrämjandet

Friluftsförbundet i Huddinge

Företagarna i Huddinge

Handelskammaren Stockholm

Huddinge hembygdsförening

Huddinge naturskyddsförening

Hyresgästföreningen i Huddinge

NTF Stockholm-Gotland

Svenska cykelsällskapet

## RÅD

Huddinge råd för funktionshinderfrågor

Huddinge råd för jämställdhet, mångfald och likvärdiga villkor

Huddinge brottsförebyggande råd (HuBrå)

Huddinge miljövårdsråd

Huddinge pensionärsråd

## FASTIGHETSÄGARE/SAMFÄLLIGHETER/VILLAÄGAREFÖRENINGAR

Aktuariens Samfällighet

Albackens Anl. Samfällighet

Backens Fastighetsägarförening

Bergets Samfällighet

Björkspinnaren Brf

Bokbindaren Samfällighet

Bostadsrättsföreningen Edet

Bostadsrättsföreningen Hoppet 44

Bostadsrättsföreningen Laxen 1

Brf Ekveklaren

BRF Holmgård 2

Brf Kronan 1

Brf Kvarnberget

BRF Kvarnbergsplan i Huddinge

Brf Mörten 1

Brf Ouvertyren

Brf Rådstugan i Huddinge

Brf Siken 2

Brf Tempeltornet

Brf Änglamark

Brynjan Bostadsrättsförening

Buntmakarens Samfällighet

Byggmästarens Samfällighetsförening

Bäckens Samfällighetsförening

Ekens Samfällighetsförening

Fjällhöjden Samfällighet

Flemingsbergs Brf

Fornborg 1 Brf

Fridhems Samfällighet

Fullersta Fastighetsägarförening

Fällans Fastighetsägarförening

Gladökvärns Fastighetsägarförening

Glömsta Fastighetsägarförening

Gunhildsviks vägsamfällighet

Hasselstigens Samfällighet

Huge fastigheter AB

Häradshöjden Bostadsrättsförening

Hörningsnäs Villaförening

Konstapelns Anl.-Samfällighet  
Kornellens Samfällighetsförening  
Laboratorns Samfällighet  
Lissma-Öran Samfällighetsförening  
Länna-Drevviken Fastighetsförening  
Löparen nr:3 Bostadsrättsförening  
Lövkärrets Samfällighet  
Malmvägens Samfällighet  
Milsten Anl.-Samfällighet  
Milstens Samfällighetsförening  
Mossängsområdets Samfällighet  
Ouvertyrens Samfällighetsförening  
Parkhemsvägens Samfällighet  
Portens Bostadsrättsförening  
Prinsessan Bostadsrättsförening  
Riksbyggen BRF Silverdalen  
Roddarvägen Samfällighet  
Romansens Samfällighet  
Ryttaren nr 1  
Segeltorps Villaägareförening  
Sjöängen-Trångsund Tomtagareförening  
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 Tomtägarförening  
Sälgen 36 Ekonomisk Förening  
Sörskogens Samfällighetsförening  
Sörskogens Villaägareförening  
Teknikervägens Samfällighet  
Toppens Samfällighet  
Trångsunds Brf  
Utsälje Södras Samfällighetsförening  
Vidja Intresseförening  
Vidja Vägförening  
Villaföreningen Dungen  
Villaägarnas Huddingekrets  
Vista Gård 2 Brf  
Ådrans vägförening  
Österhagen Tomt- och vägförening