

Trafiksäkerhetsplan (remissutgåva nov 2016)

– Utlåtande över inkomna synpunkter

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

2017-05-09

Trafiksäkerhetsplan (remissutgåva nov 2016)

Utlåtande över inkomna synpunkter

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

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

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

Sammanfattning

Kommunstyrelsens förvaltning beslutade att skicka förslaget till trafiksäkerhetsplan på remiss i november 2016. Förslaget skickades ut till olika aktörer, se Bilaga 1, som har givits möjlighet att lämna synpunkter. Via information på kommunens hemsida har alla givits möjlighet att bidra med synpunkter på trafiksäkerhetsplanen.

Det har inkommit 32 stycken remissvar, varav 13 är från privatpersoner. Inkomna synpunkter har sammanställts och besvarats. En del synpunkter kommer att tas med i det fortsatta arbetet med trafiksäkerhetsplanen, en del detaljfrågor skickas vidare till berörda aktörer och en del synpunkter leder inte till någon omarbetning av det strategiska dokumentet.

Överlag ses det som mycket positivt att Huddinge kommun tar fram en trafiksäkerhetsplan. De flesta remissvar är positiva till det strategiska dokumentets huvudinriktning, att prioritera barn, äldre och andra utsatta gruppers trafiksäkerhet. Detta visar tydligt på en ambition om ett säkrare Huddinge kommun där alla ska känna sig trygga och säkra, oavsett val av transportsätt. Det har även lyfts fram att dokumentet är väl genomarbetat och belyser viktiga strategiska frågor. De remissvar som inkommit är av ganska olika karaktär med många unika synpunkter. Ett fåtal remissvar önskar tydligare åtgärder för förbättrad drift och underhåll, inte bara för oskyddade trafikanter samt att strategin även bör hantera kollisionsolyckor mellan motorfordon och mellan oskyddade trafikanter.

Med anledning av inkomna synpunkter kommer dokumentet genomgå revidering för att se över föreslagna åtgärder i insatsområdena samt förtydliga prioriteringar och vissa benämningar. Olycksstatistiken kommer att uppdateras med mer aktuell olycksdata. Statistiken visar dock ingen anledning att justera inriktningen på trafiksäkerhetsplanen, som förblir densamma som remissversionen.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Introduktion	6
1.1. Remisslista	6
1.2. Tider	6
1.3. Utskick	6
1.4. Hantering av inkomna synpunkter	6
2. Inkomna synpunkter	7
2.1. Myndigheter	7
2.1.1. Länsstyrelsen Stockholm	7
2.1.2. Lokalpolisen Huddinge	7
2.2. Kommuner	8
2.2.1. Stockholms stad	8
2.3. Huddinge kommuns nämnder	8
2.3.1. Förskolenämnden	8
2.3.2. Grundskolenämnden	9
2.3.3. Gymnasienämnden	10
2.3.4. Äldreomsorgsnämnden	11
2.3.5. Socialnämnden	11
2.3.7. Kultur- och fritidsnämnden	11
2.3.7. Natur- och byggnadsnämnden	12
2.3.8. Tillsynsnämnden	16
2.4. Råd	16
2.4.1. Huddinges pensionärsråd	16
2.4.2. Huddinges brottsförebyggande råd	18
2.4.3. Huddinges råd för funktionshinderfrågor	20
2.5. Föreningar och intresseorganisationer	21
2.5.1. Sveriges MotorCyklister	21
2.5.2. Sveriges pensionärsförbund	26
2.5.3. HSB Södertörn	28
2.5.4. Stuvsta Gårds Villarägare	28
2.5.5. Segeltorps villaägareförening	33
2.6. Privatpersoner	34
2.6.1. Privatperson 1	34
2.6.2. Privatperson 2	35
2.6.3. Privatperson 3	36
2.6.4. Privatperson 4	36
2.6.5. Privatperson 5	37
2.6.6. Privatperson 6	41
2.6.7. Privatperson 7	42
2.6.8. Privatperson 8	43

2.6.9. Privatperson 9	44
2.6.10. Privatperson 10	44
2.6.11. Privatperson 11	45
2.6.12. Privatperson 12	47
2.6.13. Privatperson 13	47
Bilaga 1 – Sändlista	49

1. Introduktion

1.1. Remisslista

Se Bilaga 1 för sändlista.

1.2. Tider

Samhällsbyggnadsavdelningen beslutade att skicka förslag till trafiksäkerhetsplan på remiss november 2016. Därefter publicerades förslaget på Huddinge kommuns hemsida med information om att synpunkter skulle lämnas senast den 28 februari 2017.

1.3. Utskick

Informationsbrev skickades ut till myndigheter, kommuner, föreningar m.m. via e-post samt via publicering av information på hemsida, lokaltidning och sociala medier för att bjuda alla i remissprocessen. Sändlista återfinns i Bilaga 1.

1.4. Hantering av inkomna synpunkter

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

2. Inkomna synpunkter

2.1. Myndigheter

2.1.1. Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen ser att Trafiksäkerhetsplanen är en del av kommunens Trafikplan och förutsätter att övriga åtgärdsplaner tillsammans lyfter de områden som är viktiga för att uppfylla kommunens Trafikstrategi. Länsstyrelsen ser positivt på att äldre och barn valts ut som särskilt viktiga grupper i arbetet med en säker trafikmiljö.

Det finns många fördelar med att göra trafikmiljön mer säker. Vi vill särskilt lyfta fram vikten av attraktiva gång- och cykelstråk i anslutning till kollektivtrafik. Kollektivtrafikresor inleds och avslutas ofta med förflyttningar till fots eller cykel och goda förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, året om, är därför av stor vikt.

Likaså är barns och ungas rörelsefrihet starkt kopplat till gångstråkens utformning och kvalitet. Att främja barns möjligheter att på egen hand ta sig till och från fritidsaktiviteter och skola är viktigt ur ett barnperspektiv men också en pusselbit i arbetet med minskat bilberoende, då många bilresor handlar om att skjutsa barn till och från aktiviteter.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att planen väl omhändertar barnperspektivet och har inga andra synpunkter att lyfta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen är enig med Länsstyrelsen Stockholm. Åtgärder för att skapa attraktiva och säkra gång- och cykelstråk sett till hela-resan lyfts i både kommunens cykelplan, kollektivtrafikplan och förslag till gångplan. Arbetet med att minska bilberoendet till skolor och fritidsaktiviteter är viktigt och lyfts fram i trafiksäkerhetsplanen.

2.1.2. Lokalpolisen Huddinge

Vi anser planen bra i syftet att minska antalet olyckor i trafiken.

Vi önskar dock lyfta fram problematiken med cykelstölder som finns inom kommunen. Vi ser att ökat användande av cyklar om planen realiseras. Därmed bör kommunen, i tidigt skede, ha en strategi för att bygga stöldsäkra parkeringsplatser för cyklar.

I övrigt har polisen inga synpunkter.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för polisens synpunkter. Cykelstölder ingår inte i ramen för trafiksäkerhetsplanen, då trafiksäkerhetsplanens mål är att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Arbetet med att bygga stöldsäkra parkeringsplatser hanteras i kommunens cykelplan.

2.2. Kommuner

2.2.1. Stockholms stad

Stockholms stads Trafikkontoret tackar för att vi, i och med denna remiss, delgetts Huddinge kommuns arbete med trafiksäkerhet.

Kontoret har ingen erinran på remissen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar Stockholms stad för visat intresse.

2.3. Huddinge kommuns nämnder

2.3.1. Förskolenämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun.

När det gäller barns resor är inriktningsmålet 2030 att färre än 18 % av barnen skall åka bil hela vägen till skolan. Förvaltningen har fått tydliga signaler från förtroendevalda som önskar att inriktningsmålet skall sättas till 15 % eller lägre.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och justerar inriktningsmålet till 15 %. Dock behöver mätmetoden ses över så att målet går att jämföras mot uppföljningen. I dagsläget följs arbetet upp endast genom att mäta de skolor som är anslutna till samarbetet med säkra skolvägar just det året.

Vid nybyggnation av förskolor och skolor bör samtliga byggnader ligga inom samma fastighet så att elever endast undantagsvis behöver korsa gator eller gå utmed vägnätet för att nå sina undervisningslokaler under dagen.

Gång- och cykelvägar som används av allmänheten bör aldrig korsa förskole- och skolgårdar med hänsyn till olycksrisken såväl för trafikanter som färdas på sträckan som för lekande barn. Hastighetsdämpande åtgärder bör vidtas även för cyklister som färdas vid förskolor och skolor i kommunen.

Det är av vikt att det finns möjlighet 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 vårdnadshavare skall lämna eller hämta sina barn. Det behöver också finnas säkra förutsättningar för elever som lämnas och hämtas på skolan med skolskjutsfordon.

Förvaltningen ser gärna kantstensparkering utmed vägen för att enkelt och säkert kunna stanna till vid lämning respektive hämtning av barn/elever då detta ger förutsättning för en säkrare miljö då backning undviks i stråk där barn och elever färdas. Dessa platser bör tidsbegränsas så att de inte tas i anspråk av dem som har behov av långtidsparkering.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen anser att det alltid bör finnas säkra miljöer för barn att ta sig till skolan, oavsett färdmedel. Att minska konfliktpunkter mellan trafik och barn är alltid eftersträvansvärt. I en tät bebyggelse finns dock alltid risk för intresse- och målkonflikter mellan olika funktioner och ytor. I de fallen behöver intressekonflikten hanteras från fall till fall, där säkerheten för barn ska vara av hög prioritet.

Förvaltningen arbetar inte normalt med hastighetsdämpande åtgärder för cyklister, mer än bilspärrar. Detta beror på att förvaltningen inte hittat andra effektiva åtgärder för att hastighetsdämpa cyklister. Runt skolor är det dock rimligt att separera gång- och cykeltrafiken, vilket ger en ökad framkomlighet för bägge trafikanterna. Förvaltningen är dock öppen för att testa olika hastighetsdämpande åtgärder och tar med det vidare i den fortsatta planeringen.

Parkering och angöring ska primärt lösas inom kvartersmark. Om det är lämpligt, kan avlämningsplatser anordnas en bit bort, förutsatt att vägen mellan avlämningsplatsen och skolan är trygg och säker. Parkeringslösningar bör studeras från fall till fall men oavsett ska lösningen inneha hög trafiksäkerhet, särskilt för barn. Parkeringsplatser ska t ex anordnas på en plats så det inte utgör en trafikfara för övriga trafikanter.

Kommunen bör ta fram en policy som reglerar hur och när transporter över områden som förskole- och skolgårdar samt fritidsanläggningar där barn vistas får ske.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har som riktlinje att leveranser till och från skola ska vara fysiskt avskilt från skolgården och andra ytor där barn normalt vistas.

Det ligger i sakens natur att hastighetsdämpande åtgärder innebär att bilisten bromsar in för att sedan accelerera vilket ger buller- och föroreningskonsekvenser, något som inte är önskvärt. Härvid efterfrågas lösningar som är gynnsamma såväl ur säkerhets- som miljöperspektiv.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att det inte är fördelaktigt med kraftiga inbromsningar och accelerationer. Förvaltningen strävar efter att uppnå en god och jämn hastighet med beslutade åtgärder.

Avslutningsvis önskas en barnkonsekvensanalys som belyser trafiksäkerheten ur ett barnperspektiv med konkreta exempel och förslag på åtgärder med stöd i aktuell forskning.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen anser att trafiksäkerhetsplanen belyser barnperspektivet tillräckligt och att åtgärdsförslagen utgår från aktuell forskning.

2.3.2. Grundskolenämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun.

När det gäller barns resor är inriktningsmålet 2030 att färre än 18 % av barnen skall åka bil hela vägen till skolan. Förvaltningen har fått tydliga signaler från förtroendevalda som önskar att inriktningsmålet skall sättas till 15 % eller lägre.

Vid nybyggnation av förskolor och skolor bör samtliga byggnader ligga inom samma fastighet så att elever endast undantagsvis behöver korsa gator eller gå utmed vägnätet för att nå sina undervisningslokaler under dagen.

Gång- och cykelvägar som används av allmänheten bör aldrig korsa förskole- och skolgårdar med hänsyn till olycksrisken såväl för trafikanter som färdas på sträckan som för lekande barn. Hastighetsdämpande åtgärder bör vidtas även för cyklister som färdas vid förskolor och skolor i kommunen.

Det är av vikt att det finns möjlighet 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 vårdnadshavare skall lämna eller hämta sina barn. Det behöver också finnas säkra förutsättningar för elever som lämnas och hämtas på skolan med skolskjutsfordon.

Förvaltningen ser gärna kantstensparkering utmed vägen för att enkelt och säkert kunna stanna till vid lämning respektive hämtning av barn/elever då detta ger förutsättning för en säkrare miljö då backning undviks i stråk där barn och elever färdas. Dessa platser bör tidsbegränsas så att de inte tas i anspråk av dem som har behov av långtidsparkering.

Kommunen bör ta fram en policy som reglerar hur och när transporter över områden som förskole- och skolgårdar samt fritidsanläggningar där barn vistas får ske.

Det ligger i sakens natur att hastighetsdämpande åtgärder innebär att bilisten bromsar in för att sedan accelerera vilket ger buller- och föroreningskonsekvenser, något som inte är önskvärt. Härvid efterfrågas lösningar som är gynnsamma såväl ur säkerhets- som miljöperspektiv.

Avslutningsvis önskas en barnkonsekvensanalys som belyser trafiksäkerheten ur ett barnperspektiv med konkreta exempel och förslag på åtgärder med stöd i aktuell forskning.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Se svar givet till Förskolenämnden i kapitel 2.3.1.

2.3.3. Gymnasienämnden

Förvaltningen ser positivt på förslag som leder till god trafiksäkerhet i Huddinge kommun.

Enligt FN:s barnkonvention används ordet barn i betydelsen en människa som inte fyllt 18 år. Medan äldre barn i åldern 13-19 år i vardaglig mening normalt benämns som tonåringar eller ungdomar.

I trafiksäkerhetsplanen görs skillnad på barn 0-6 år och 7-14 år samt ungdomar 15-19 år. När det gäller det prioriterade området barn är det oklart om och i så fall hur äldre ungdomar omfattas.

Enligt trafiksäkerhetsplanen skadas ungdomar oftare än vuxna i trafiken. Det framstår därför som anmärkningsvärt att det saknas uppgift om vilken typ av skador det rör sig om och vilka åtgärder som krävs för att minska riskerna för denna åldersgrupp.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tar med sig synpunkten och förtydligar ungdomars plats i olycksstatistiken. I trafiksäkerhetssammanhang har vi valt att särskilja barn (7-14 år) från ungdomar (15-19 år) då trafikmognaden skiljer sig mellan dessa grupper. Utifrån olycksstatistiken visar det sig att olyckor för ungdomar främst rör cykel- och mopedolyckor, mestadels singelolyckor men även en del kollisionolyckor med motorfordon.

2.3.4. Äldreomsorgsnämnden

Förvaltningen har tidigare besvarat remisser gällande de övriga åtgärdsplaner som är underordnade Huddinges trafikplan. Även i detta fall ser förvaltningen positivt på de planerade åtgärderna, men önskar också en tydligare presentation av respektive förvaltnings del och resurser i arbetet för att kunna planera för detta.

Förvaltningen ser särskilt positivt på det fokus som kommunens äldre invånare har fått i trafiksäkerhetsplanen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ser positivt kring samarbete mellan alla förvaltningar. Förvaltningen tar med sig synpunkten och ska förtydliga respektive förvaltnings del och resurser i arbetet för att tillsammans kunna genomföra trafiksäkerhetsplanen.

2.3.5. Socialnämnden

Förvaltningen har tidigare besvarat remisser gällande de övriga åtgärdsplaner som är underordnade Huddinges trafikplan. Även i detta fall ser förvaltningen positivt på de planerade åtgärderna, men önskar också en tydligare presentation av respektive förvaltnings del och resurser i arbetet för att kunna planera för detta.

Förvaltningen ser särskilt positivt på det fokus som kommunens äldre invånare har fått i trafiksäkerhetsplanen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Se svar givet till Äldreomsorgsnämnden i kapitel 2.3.4.

2.3.7. Kultur- och fritidsnämnden

Förvaltningen fäster här särskild vikt vid barns resande i allmänhet och barns resande vid fritidsaktiviteter i synnerhet. I Trafiksäkerhetsplanen sägs bland annat att: *Barns resor kan grovt delas in i resor som sker till och från skolan/förskolan, resor som sker under skoldagen samt resor som sker på fritiden.*

Vidare sägs: *På samma sätt kan säkerheten kring idrottsanläggningar och liknande förbättras om färre barn skjutsas dit. Resor som sker genom skolans/förskolans och föreningars försorg kan dels handla om förflyttningar mellan olika lokaler under dagen dels om längre utflykter.*

I trafiksäkerhetsplanens inriktningsmål 2030 (sid. 19) sägs angående barns resor att. *Färre än 18 % av barnen ska åka bil hela vägen till skolan.*

I planen anges inga mål för barns resande i anslutning till fritidsaktiviteter vilket förvaltningen anser bör tas upp. Under 2015 genomfördes föreningsdrivna aktiviteter med närmare 700 000 deltagartillfällen. Samtliga tillfällen gäller barn i åldern 7-20 år vilka berättigar föreningarna till aktivitetsbidrag för unga. Detta resulterar gissningsvis i en icke oansenlig biltrafik på kommunens vägnät.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att barns resande i anslutning till fritidsaktiviteter är viktiga. Inga mål kring detta finns eftersom förvaltningen idag inte har koll på nuläget. När ett systematiskt arbete med barns fritidsresor kommer igång kan det vara lättare att sätta upp mål och följa upp arbetet.

Förvaltningen menar vidare att de resor som sker i anslutning till fritidsaktiviteter i liten utsträckning organiseras av föreningslivet. Dessutom bedrivs många aktiviteter sena eftermiddagar och kvällar och kan därmed vara svåra att ta sig till med kommunala färdmedel.

En faktor som bör vägas in i detta är också frågan om i vilken utsträckning strävan efter trygga transporter för barn gör att familjer väljer bil framför andra transportmedel.

Förvaltningen menar att det kan vara problematiskt att i någon större omfattning minska biltransporterna till och från barns fritidsaktiviteter då dessa delvis bedrivs på obekväma tider.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen delar åsikten och förtydligar i rapporten att det handlar om att skapa tillräckligt goda förutsättningar för att barn och vuxna ska kunna transportera sig på annat sätt än med bil hela vägen till och från aktiviteten.

2.3.7. Natur- och byggnadsnämnden

Natur- och byggnadsförvaltningen anser att trafiksäkerhetsplanens målsättning är bra och att det är angeläget att minska personskadorna i trafiken. Förvaltningens synpunkter är disponerade utifrån rubrikerna i trafiksäkerhetsplanen.

2. Utgångspunkt 2009-2011

I kapitel 2 där utgångspunkterna för planen beskrivs föreslår natur- och byggnadsförvaltningen att kommunstyrelsens förvaltning utvecklar den källkritiska diskussionen kring de uppgifter som redovisas i Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), denna förkortning skulle kunna förklaras i en fotnot då det inte är givet att trafiksäkerhetsplanens läsare vet vad ordet står för). Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Ett problem är att skaderapporterna från Strada saknar

uppgifter om var olyckan skedde. Det innebär i praktiken att det kan vara på vägar och gator som kommunen inte har rådighet över.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förklaring av STRADA anges i begreppslistan och förvaltningen anser att detta räcker som förklaring. STRADA innehåller uppgifter om var olyckan skedde. På så sätt är det möjligt att avgöra vilka vägar och gator olyckan skett. Uppgifter om var olyckorna skett framgår i bilaga 3.

2.2 Olycksanalys

I kapitel 2.2 genomförs en olycksanalys där olycksstatistik redovisas mycket kortfattat under respektive underrubrik. Utifrån den redovisade statistiken dras slutsatser om vilka åtgärder som bör vidtas för att förbättra trafiksäkerheten i kommunen. Som läsare ställer man sig frågan vad slutsatserna grundar sig på då den information som redovisas inte är tillräcklig för att kunna dra de slutsatser som görs. Texten saknar källhänvisningar varför förvaltningen föreslår att kommunstyrelsens förvaltning för in hänvisningar till vilka rapporter och forskning som ligger till grund för analysen. Förvaltningen har varit i kontakt med kommunstyrelsen som uppgett att slutsatserna är vedertagna inom området. Det är dock mycket viktigt att det tydligt framgår vad slutsatserna grundar sig på för att säkerställa att Huddinge kommun inte antar en strategi och vidtar kostsamma åtgärder som saknar vetenskaplig grund.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ser över kapitlet och styrker slutsatser med källhänvisningar där det behövs.

4. Insatsområden

I kapitel 4 under respektive delkapitel redovisas ett antal prioriteringsprinciper och faktorer (på sidorna 23, 27, 33 och 36) som ska tjäna som underlag för prioritering av åtgärder. Dessa är bra och natur- och byggnadsförvaltningen föreslår därför att kommunstyrelsen i samarbete med natur- och byggnadsförvaltningen undersöker om dessa principer också skulle kunna ligga till grund för prioritering av kommunens åtgärder för drift och underhåll samt snöröjning. Representanter från gatuentreprenadföretag skulle kunna ingå i en referensgrupp för att ge kommunen återkoppling på vad en ändrad prioritering skulle få för konsekvenser för företagens arbetssätt och maskinbestånd.

Natur- och byggnadsnämnden har idag avtal med ett antal entreprenörer som underhåller kommunens gator och vägar samt sköter snöröjning. Insatserna grundar sig inte på några prioriteringsprinciper. För att ta snöröjning som exempel har entreprenörerna idag uppdrag att röja kommunens gator och vägar inom en viss tid. Vilket ställe entreprenören börjar röja på bestämmer de själva, det viktiga är att de klarar den avtalade tiden. Om kommunen istället skulle tillämpa de prioriteringsprinciper som redovisas i trafiksäkerhetsplanen skulle det innebära att områden som först röjs är de där grupper som i högst grad riskerar att råka ut för olyckor rör sig. Det handlar exempelvis om större cykelleder, passager med hög andel korsande barn och äldre (Huddinge sjukhus till exempel), området kring grundskolor och större idrottsanläggningar.

Förvaltningen föreslår att samtliga prioriteringsprinciper som presenteras i trafiksäkerhetsplanen illustreras på en karta som läggs som bilaga till trafiksäkerhetsplanen. Denna karta skulle kunna användas i kravställningen av entreprenörer och möjliggöra en mer effektiv planering av exempelvis snöröjningsarbetet. Kartan skulle vidare kunna publiceras på kommunens webbplats för att illustrera kommunens prioriteringar för invånarna. Servicecenter skulle kunna använda kartan som stöd i sin kommunikation med kommunens invånare.

Natur- och byggnadsförvaltningen kommer inom kort behöva se över ett antal entreprenadavtal och det finns då möjlighet att ta fram förfrågningsunderlag som bättre stämmer överens med kommunens prioriteringar. Kravställningsunderlaget skulle bland annat kunna innehålla olika definierade kvalitetsmått som entreprenören ska uppfylla. Vilka metoder som används för att leva upp till kvalitetsmått är upp till företagen att bestämma.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för goda synpunkter och ser positivt på ett samarbete med natur- och byggnadsförvaltningen. Insatsområdet drift och underhåll kompletteras med att prioriteringsprinciperna kan utgöra grund för prioritering i drift- och underhållsåtgärder. Förvaltningen ser att ett arbete med att ta fram kartor och prioriteringar kan ingå i det fortsatta arbetet med att genomföra trafiksäkerhetsplanen. Då nya målpunkter tillkommer och prioriterade stråk kan förändras med tid, är det viktigt att en sådan karta är ett levande dokument. Därför bör det inte biläggas till trafiksäkerhetsplanen. Däremot kan en sådan karta med tydliga prioriteringar tas fram efter antagandet av trafiksäkerhetsplanen. Arbetsgruppen för trafiksäkerhetsplanen föreslås ta ett möte med representanter från natur- och byggnadsförvaltningen för att diskutera hur ett sådant arbete kan ske.

4.3 Drift och underhåll av gång- och cykelbanor

I kapitel 4.3, tabell 7 om drift och underhåll av gång- och cykelbanor, redovisas exempel på åtgärder för att förbättra drift och underhåll med avseende på trafiksäkerhet. En av åtgärderna är en "halkbekämpning som prioriterar gång- och cykeltrafiken och höjer kvaliteten". Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsens förvaltning i samverkan med natur- och byggnadsförvaltningen definierar vad en "höjd kvalitet" innebär. Betyder det att det att grus som lagts ut ska sopas upp efter en period av töväder eller ska det som idag få ligga kvar till slutet av säsongen?

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och uppdaterar åtgärdslistan i samverkan med natur- och byggnadsförvaltningen.

4.5 Äldres resor

Ett annat exempel är drift- och underhållsåtgärderna för att höja säkerheten på äldres resor och som föreslås i kapitel 4.5, tabell 9. En av åtgärderna är "förstärkt snöröjning och halkbekämpning". Innebär det att snöröjningen alltid ska påbörjas vid grundskolor och seniorboenden? Hur tjockt ska snölagret få vara innan det ska

snöröjas igen? Kostnaderna för kommunen kommer att skilja sig åt en hel del mellan två centimeter snö eller sex centimeter snö. För att trafiksäkerhetsplanen ska kunna leva upp till sitt syfte att vara ett verktyg för kommunens politiker och tjänstemän för att kunna fatta väl avvägda beslut föreslår natur- och byggnadsförvaltningen att samtliga förslag till åtgärder i trafiksäkerhetsplanen definieras och förtydligas ytterligare för att underlätta väl avvägda beslut.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och förtydligar åtgärdslistan att drift- och underhållsåtgärder ska prioriteras vid äldres målpunkter.

5. Genomförande

Natur- och byggnadsförvaltningen anser att det är bra att en handlingsplan tas fram men som tidigare nämnts är en förutsättning att åtgärder ytterligare definieras för att göra det möjligt att beräkna vad den ambitionshöjning som trafiksäkerhetsplanen innebär kommer att kosta. Förvaltningen bidrar gärna i arbetet med att ta fram handlingsplanen.

Natur- och byggnadsförvaltningen arbetar fortlöpande med att utveckla sin verksamhet. För att effektivisera snöröjningsarbetet kommer förvaltningen att ändra arbetssätt i samband med mer extrema snöfall. Två personer ska utgöra inre befäl och ha ett tätt samarbete med servicecenter och registratur för att utifrån felanmälningar och ”synpunkter” kunna omdirigera insatser. Fyra medarbetare kommer vara mobila kontrollfunktioner, en i respektive kommundel/vädersträck. Vidare ska nya rutiner inrättas för hantering av inkommande felanmälningar och ”synpunkter” i samband med extraordinära snöfall. Ett antal medarbetare på natur- och gatudriftsavdelningen ska vara tillgängliga för att besvara och hantera inkommande frågor som servicecenter tar emot.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer med synpunkterna och är positiva till ett vidare samarbete med natur- och byggnadsförvaltningen i trafiksäkerhetsfrågor. Genomförandekapitlet kommer att uppdateras med de ekonomiska konsekvenserna för natur- och byggnadsförvaltningen utifrån de åtgärder som vi kommer överrens om.

6. Uppföljning

6.1 indikatorer

Kommunstyrelsens förvaltning skriver att en mätmetod som ska användas för uppföljning av drift och underhåll av gång- och cykelbanor (på sidan 42) är Trafikverkets enkätundersökning där kommunerna får svara på hur väl de organiserar och genomför drift och underhåll av cykelbanor. I denna undersökning ska Huddinge uppnå ”god kvalitet” enligt Trafikverkets bedömning av kommunernas kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelbanor. Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsens förvaltning skriver ut exakt vad undersökningen heter och anger var man kan hitta den. Förvaltningen föreslår i övrigt att källhänvisningar och officiellt undersökningsnamn, namn på projektstyrningsverktyg, resvanestatistik etc. skrivs ut för samtliga indikatorer och inriktningsmål i rubricerat kapitel. Det är viktigt för att kunna åter söka källor.

Avslutningsvis föreslår förvaltningen att en kolumn förs in för varje mål och indikator där det framgår vilken förvaltning och enhet som ansvarar för att ta fram underlag för uppföljning. Till exempel undrar förvaltningen vem som ska ansvara för att genomföra stickprovskontroller av felanmälningar som är kopplade till cykelplanens kvalitet?

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och kompletterar indikatorerna med ansvar och förtydligar mätmetoderna.

2.3.8. Tillsynsnämnden

Innehållet i trafiksäkerhetsplanen ligger utanför tillsynsnämndens ansvarsområde och förvaltningen föreslår därför att tillsynsnämndens remissvar till kommunstyrelsen överlämnas utan eget yttrande.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar Tillsynsnämnden för visat intresse.

2.4. Råd

2.4.1. Huddinges pensionärsråd

En av Trafikstrategins huvudinriktningar i planen är att:

- gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad

Har läst igenom planen och förgäves letat efter åtgärder för att förbättra säkerheten för utsatta gångtrafikanter, som ofta är äldre och/eller barn på våra gemensamma gång- och cykelbanor- Redan 2015 lämnade SPF in en motion om att måla cykelbanorna i en avvikande färg, men utan gehör, se bilaga.

Under rubriken RIKTLINJER vill vi uppmärksamma att;

Gång och cykel är två transportslag med olika behov.

Separering är ett enkelt sätt att minska risken för konflikter mellan olika trafikantgrupper. Alltför ofta talar man om gång och cykel tillsammans. Genom att separera dessa två trafikslag ökar både framkomligheten och trafiksäkerheten. När nya gångvägar och cykelvägar byggs ska dessa två funktioner därför separeras från varandra och från biltrafiken för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. I upprustning av befintliga gång- och cykelvägar ska även eftersträvas att göra om gång- och cykelvägar som inte är separerade. Separering är aktuellt i synnerhet vid höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel, det vill säga i huvudcykelnätet.

Även gång och cykel ska separeras från varandra för att öka framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten. Behovet av separering mellan gång och cykel ska främst övervägas i stråk med höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel.

Separeringen kan utformas på olika sätt, men de viktigaste principerna är tydlighet utan att skapa hinder.

Målad linje är den vanligaste separationsformen och kan förekomma i de flesta miljöer. Separering genom olika beläggning, exempelvis asfalterad cykelbana och plattor på gångbanan, är vanligast i stadsmiljöer då det estetiska spelar en större roll. Vid platser med mycket gångtrafik är det viktigt att även personer med synnedsättning förstår var de ska gå. **Separering med olika beläggning är det bästa!**

VARFÖR inte måla dem i olika färger då?

Markeringen på gatan i vitt med en cykel resp. gående syns inte överallt och särskilt oklart blir det när som vid Fullersta torg de byter sida i vägkorsningen med en massa riskabla möten som resultat?

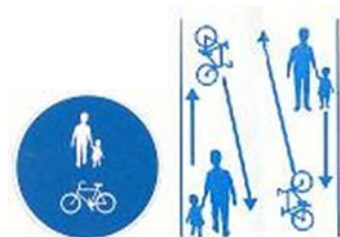
Vidare hittar vi ingenting om att förbättra tillgängligheten för gångtrafikanter (och cyklister) på Glömstavägen. Det är förknippat med livsfara att försöka ta sig till eller från en av busshållplatserna (särskilt vintertid). Vi förstår inte hur detta kan fortsätta?

Vi vill även uppmärksamma att gångtrafikanternas säkerhet förbättras om belysningen vid obebakade övergångsställen förbättras. Det finns då bättre möjligheter för bilisterna att se dem i tid. Hur tas olycksstatistiken tillvara - den visar väl vilka ställen som är olycksdrabbade, men var finns åtgärderna för att förhindra nya olyckor?

Dessutom vill jag slå ett slag för att förbättra allmänheten att uppmärksamma; Hur ska vi bete oss på gång-och cykelbanor och vilka påbudsmärken möts vi av?

Påbjuden gång-cykel och mopedbana (gemensam bana)

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



Vet Du din plats?

<http://www.ntf.se/jonkoping/default.asp?RecID=17835>

Gemensam gång- och cykelbana - Cyklister och mopedförare ska hålla till höger sida i färdriktningen.

Var bör gående gå och cyklister cykla på en gemensam gång- och cykelbana?

Det finns ingen bestämmelse om var man ska gå på en gång-, cykel- och mopedbana. Den enda reglering som finns i trafikförordningen är att gående som använder vägrenen eller körbanan om möjligt ska gå längst till vänster i färdriktningen. Enligt NTFs uppfattning bör man gå till vänster i färdriktningen på

en gång- och cykelbana. Precis som man bör gå på en körbana, för att kunna få ögonkontakt och minska risken för en kollision.

Och vi saknar hela resan perspektivet t.ex. hur man tar sig från startpunkt till målpunkt inklusive ev. gångtid, byten etc.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

I trafiksäkerhetsplanen har oskyddade trafikanters singelolyckor, olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt singelolyckor med motorfordon pekats ut som prioriterade olyckstyper att arbeta extra med. Ur olycksanalysen visar det sig att dessa olyckstyper är vanligast och ger flest allvarligt skadade i trafiken i Huddinge kommun. Givetvis ska förvaltningen även fortsätta att arbeta med att minska kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter. Separering mellan fotgängare och cyklister hanteras dock i kommunens cykelplan samt i förslaget till gångplan.

Åtgärder för att förbättra belysning och tillgängligheten för funktionsnedsatta hanteras bl a i kommunens förslag till gångplan.

2.4.2. Huddinges brottsförebyggande råd

Förvaltningen anser att det är ett bra och viktigt dokument. Huddinges brottsförebyggande råd (HuBrå) bör främst betrakta förslaget till Trafiksäkerhetsplan ur ett perspektiv av trygghet och brottsförebyggande, även om det omnämns i planen att trafiksäkerhet beaktas före trygghet. Den prioriteringen i planen är relevant då det sannolikt är fler som skadas på gator och torg till följd av brister i trafiksäkerhet än de som skadas där till följd av brott (undantaget trafikbrott). En trygg, attraktiv miljö som är väl underhållen ökar dock sannolikt möjligheterna att fler nyttjar hållbara färdmedel och att Huddinge kommun når målen i Trafikstrategin att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras, att kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering samt att bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Förslaget till trafiksäkerhetsplan visar att oskyddade trafikanters singelolyckor är en betydande del av alla olyckorna i Huddinge kommun.

Där finns det sannolikt möjligheter att påverka förutsättningarna för den typen av resor och därmed minska skadorna. Den främsta åtgärden är då drift- och underhåll och då krävs resurser, men också effektivitet och tydlig prioritering i en handlingsplan.

Omdisponering i föreslagna Trafiksäkerhetsplanen

Det är bra prioriteringar i alla avsnitt och dessa skulle kunna lyftas fram än mer. Förvaltningen föreslår dock att Trafiksäkerhetsplanen omdisponeras efter planens egen analys av olyckor och även strategi så att det speglas i insatsområden efter prioritet.

1. Drift- och underhåll av gång och cykelbanor
2. Gång- och cykelpassager
3. Barns resor
4. Äldres resor
5. Hastighetsefterlevnad på kommunala vägnätet

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer med rådets resonemang och ser över ordningen på insatsområdena så att de följer olycksanalysen och strategin.

Brottsförebyggande trygghetsperspektivet

Den nuvarande samverkansöverenskommelsen har trafiksäkerhet som ett av fem prioriterade områden. Det är en viktig fråga för de som bor i kommunen när man tittar på de senaste årens trygghetundersökningar som gjorts och utifrån de medborgardialoger som genomförs. Det är bra att frågan om samverkan finns med då samtidiga insatser mellan kommun, polis och andra är avgörande för att få effekt.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att samverkan mellan olika instanser är viktiga för att öka trafiksäkerhetseffekten av olika åtgärder. Förvaltningen förtydligar vikten av samverkan under genomförandekapitlet.

Förvaltningen saknar hur frågan om belysning får effekt på trafiksäkerheten. Det är ett viktigt perspektiv som behöver beaktas och vilka konsekvenser det leder till kring trafiksäkerhet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att belysning är en viktig fråga som kan påverka trafiksäkerheten. Belysning berör dock främst trygghet och hanteras i flera andra forum, bl a den kommande gångplanen.

Vad gäller uppföljningen bör det övervägas om någon fråga som mäter trafiksäkerhet i befolkningsundersökningen ska tas med för att komplettera de mått som föreslås i nuvarande plan.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och lägger till mått från gatuenkäten som mäter upplevelse av trafiksäkerheten samt NKI (nöjd kund index) för vinterunderhållet och gators beläggning.

Förvaltningen saknar också mer specifikt ”hur” i hela dokumenten, men utgår från att det tas fram i en handlingsplan eller klargörs i plan för samhällsbyggnadsprojekt eller likande framöver. De avsnitt som handlar om ”exempel” kan lämpligen tas bort och ersättas med vad man ska göra eller lägga i en faktadel/bilaga på ”goda exempel”.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Det kommer att tas fram en handlingsplan som prioriterar var, när och hur åtgärderna ska genomföras. Handlingsplanen kommer utgå från insatsområdena och de prioriteringsprinciper som anges i planen, men aktualiseras med jämna mellanrum då behov och prioriteringar kan förändras. De åtgärder som nämns i trafiksäkerhetsplanen är därför endast exempel på åtgärder, eftersom typen av åtgärder kan komma att förändras över tid beroende på vilka effekter man ser i uppföljningarna.

Åtgärderna med bättre drift och underhåll av gång- och cykelbanor, till exempel röjning av växtlighet är ett exempel som svarar bra mot tänkbara trygghetsåtgärder genom att ge god möjlighet att se och synas.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att röjning av växtlighet kan ge god trafiksäkerhetseffekt och lägger till siktröjning som ett exempel på åtgärd.

2.4.3. Huddinges råd för funktionshinderfrågor

Rådet för funktionshinderfrågor är positiv till Trafiksäkerhetsplanen för Huddinge kommun. Rådet vill lyfta in funktionshinderperspektivet så att de behov och den rätt som personer med funktionsnedsättning har till trafiksäkerhet också beaktas i planen.

Kunskap om de funktionshinder som innebär exempelvis begränsad rörlighet, syn, hörsel och reaktionsförmåga bör finnas i trafiksäkerhetsplaneringen och när åtgärder ska tas fram.

Enligt rådet för funktionshinderfrågor bedöms samtliga insatsområden vara särskilt viktiga för personer med vissa funktionsnedsättningar som innebär begränsad rörlighet, syn, hörsel och reaktionsförmåga. Hastighetsefterlevnaden samt att det finns säkra gång- och cykelpassager påverkar tryggheten och säkerheten i trafiken för denna grupp.

För att fotgängare, cyklister och mopedister ska kunna ta sig fram på ett säkert sätt året runt krävs att underlaget är jämnt och har god friktion. I trafikstrategin för Huddinge kommun prioriteras gång- och cykeltrafiken (tillsammans med kollektivtrafiken). Strategin lyfter fram att det behövs en god standard på drift och underhåll av gång- och cykelnätet för att det inte skall leda till fler dödade och skadade i trafiken. Längre så kallad gröntid vid övergångar med trafikljus är önskvärt.

För personer med funktionsnedsättning är en framkomlighet på gång- och cykelbanor viktig vad gäller att det inte får finnas fysiska hinder i vägen som kan orsaka olyckor, exempelvis ojämnheter, gropar och kanter. Underhållet av gång- och cykelvägar blir därför särskilt viktig för denna grupp. Underhåll i form av snöröjning och lövröjning behöver också fungera enligt rådet för funktionshinderfrågor.

I planen står det att det vid planering, tillstånd och bygglov för verksamheter som vänder sig till barn och äldre bör ställas särskilda krav på god och säker tillgänglighet utan bil. Rådet för funktionshinderfrågor påpekar att detta även gäller för vissa grupper med funktionsnedsättning. Dock gäller även en säker framkomlighet med bil för denna grupp.

Anpassade parkeringsplatser behövs finnas lokaliserade på trafiksäkra platser.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för rådets synpunkter och ser över trafiksäkerhetsplanen så att funktionshinderperspektivet också lyfts i planen. Detta görs inom insatsområdet för äldres resor då många förutsättningar och behov är densamma för äldre som för vissa grupper av personer med funktionsnedsättning.

2.5. Föreningar och intresseorganisationer

2.5.1. Sveriges MotorCyklister

Sveriges MotorCyklister, SMC, och SMC Stockholm svarar på mängder av remisser. Då det gäller trafiksäkerhetsplanen för Huddinge kommun vill vi påtala att kommunen helt uteslutit motorcyklar och de som färdas på MC i planen. Kommunen jämför moped klass I och II med trampcykel vilket måste ändras eftersom moped klass I inte får framföras på GCM-vägar avsedda för fotgängare, trampcykel och moped klass II. Huddinge kommun följer inte innebörden i Vägar och Gators Utformning där de som färdas på motorcykel och moped klass I klassas som oskyddade trafikanter. Regeringen har hösten 2016 påtalat att i Nystart Nollvisionen ska särskild hänsyn tas till oskyddade trafikanter där motorcyklister och mopedister ingår vilket Huddinge kommun förbisett.

SMC instämmer med vad Huddinge kommun säger i inledningen av TS-planen: ”Utformningen av trafikmiljön behöver vara anpassad till människans förutsättningar där särskild hänsyn tas till de oskyddade trafikanterna som är de mest utsatta i trafikmiljön. Att minska antalet olyckor i tätorterna är dock inget som sker över en natt, utan kräver ett långsiktigt arbete. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete förutsätter att trafiksäkerhetsfrågorna är väl förankrade i kommunens ledning och integrerad i den övriga stadsplaneringen.”

I kommunens riktlinjer för trygga och säkra trafikmiljöer står: ”I kommunens trafiksäkerhetsplan ska det klargöras hur det säkerställs att alla trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas svårt eller dödas till följd av en trafikolycka. Alla individer som rör sig i Huddinge kommuns offentliga miljö ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt. Då prioritering måste ske går trafiksäkerhet före trygghet.”

Tyvär finns inget i innehållet om hur man ska nå målen med att minska antalet dödade och allvarligt skadade på motorcykel och moped klass I i Huddinge kommun. Det finns inga specifika åtgärder och inga prioriteringar. Mätningar saknas över MC- och mopedtrafiken, däremot talas om biltrafik. SMC anser att MC och moped klass I inte kan jämföras med personbil. Det går inte heller att uttyda om diagrammen inkluderar MC och moped klass I då man resonerar om oskyddade trafikanter eller om MC och moped klass I jämföras med personbil.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och förtydligar i olycksstatistiken att motorcyklister räknas som motorfordon och mopeder räknas som oskyddade trafikanter. Vi har valt att inte bryta ur motorcyklisters olyckor då de endast utgör 5 % av alla olyckor som rör motorfordon. Ur olycksstatistiken kan det utgöras att singelolyckor är den vanligaste olyckstypen bland motorcykelolyckor.

För mopeds olyckor har vi inte skiljt på klass 1 och 2 eftersom det inte alltid är tydligt i STRADA vad som är klass 1 och klass 2. Oftast är de endast registrerade som ”moped”. Det kan förstås bli misstag, att fel klass anges (eller inte alls). I övrigt räknas mopeder som oskyddade trafikanter.

Målet för trafiksäkerhetsplanen gäller för samtliga trafikolyckor, där prioritet ligger på att reducera singelolyckorna för oskyddade trafikanter och motorfordon samt kollisionsolyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Inom dessa innefattas även motorcykel- och mopedtrafiken. Vi särskiljer inte personbil från motorcykel utan benämner dessa som motorfordon och det är viktigt att minska olyckorna för samtliga motorfordon, inte bara personbilar.

Givetvis är det viktigt att de åtgärder som föreslås även har effekt på motorcykel- och mopedtrafiken. Förvaltningen tackar för åtgärdsförslagen och tar med oss detta i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet genom att se över våra rutiner för att säkerställa att motorcyklisternas behov och förutsättningar även tas hänsyn till vid planering och utformning av åtgärder. Förvaltningen kompletterar planen och poängterar att åtgärder som har effekt på motorcykel- och mopedtrafiken bör övervägas.

Fordons-, ägar- och olycksstatistik

I Huddinge kommun finns omkring 2 500 motorcyklar och 600 moped klass I i trafik. Antalet bilar är cirka 37000 stycken. Även om motorcyklar och mopeder utgör en knapp tiondel av antalet personbilar borde hänsyn tas även till dessa trafikanter som dessutom är oskyddade.

Genomsnittsåldern på en svensk MC-ägare är 54 år. Det handlar alltså om äldre oskyddade trafikanter vars ålder gör att skaderisken ökar vid en omkullkörning.

Huddinge kommun utgår från olyckor i STRADA 2009-2011. Kommunen redovisar inga olyckor med motorcyklar inblandade under denna period. Det görs ingen skillnad i statistik mellan moped klass I och moped klass II.

SMC har tittat på olyckor för motorcykel och moped i STRADA under perioden 20110101–20161206. Under den perioden har 103 MC-olyckor registrerats och 136 mopedolyckor. Då SMC utgår från de mål som Huddinge kommun uttalar. Det betyder en årlig minskning i faktiska tal för motorcykel: två färre allvarligt skadade per år, tre färre måttligt skadade per år, nio färre lindrigt skadade per år. Motsvarande minskning i faktiska tal för moped är: två färre allvarligt skadade per år, tre färre måttligt skadade per år och 14 färre lindrigt skadade per år.

STRADA 2011-2016 (1)	Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
Motorcyklar	1	8	32	55
Moped kl I och II	0	7	32	83

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för de förtydliganden som gjorts gällande motorcyklister och mopeder i Huddinge kommun. Vi tar med oss synpunkter och tydliggör i trafiksäkerhetsplanen att motorcyklister innefattas i olycksstatistiken för motorfordon. I begreppslistan är det förklarat att oskyddade trafikanter innefattas av fotgängare, cyklister och mopeder.

Den statistik som Huddinge kommun har analyserat gäller för olyckor som skett på kommunala vägar. Av dessa olyckor utgör motorcykelolyckorna ca 5 % av samtliga motorfordonsolyckor på kommunalt vägnät. Av motorcykelolyckorna var 9 % svåra olyckor och resten lindriga. Av mopedolyckorna är det stora majoriteten 80 % singelolyckor.

Var sker olyckorna?

Statistiken i STRADA för olyckor på motorcykel och moped i Huddinge kommun stämmer väl överens med den studie som VTI genomförde för några år sedan om var MC-olyckor sker. Av 103 MC-olyckor i kommunen 2011-2016 skedde sju i cirkulationsplats och 32 i korsning. Av 136 mopedolyckor i kommunen 2011-2016 skedde 13 i cirkulationsplats och 34 i korsningar.

Huddinge kommun säger att ”rätt utformning av gaturummet bör kunna minska både olyckornas uppkomst och hur allvarliga följderna blir”. VTI påtalade i studien att drygt 30 procent av de motorcyklister som omkommer och drygt 40 procent av de motorcyklister som skadas svårt gör det inom tätbebyggt område, vilket är en högre andel än för personbilster. VTI påtalade också att dödade och svårt skadade motorcyklister är överrepresenterade i korsningsolyckor jämfört med personbilster. Motorcyklister är också överrepresenterade i olyckor i cirkulationsplatser. VTI anser att orsaken till olyckorna inom tätbebyggt område bör studeras närmare. Till exempel bör olika korsningstyper studeras då det också framkommit i studien att motorcyklister, relativt personbilster, oftare skadas i cirkulationsplats.

Många korsningsolyckor beror på att man inte uppmärksammar MC och mopeder. Det finns exempel från andra länder som visar hur kommuner kan arbeta för att öka trafiksäkerheten för de som färdas på MC och moped klass I. Det handlar om att rensa skyltar, tillåta MC och moped vid framflyttade stopplinjer, tillåta MC i bussfiler, rensa bort onödiga skyltar, minimera skyltar och så vidare.

Cirkulationsplatser bör utformas och planeras utifrån kunskaperna om att MC är överrepresenterade i olycksstatistik. Det handlar om bra friktion, bra linjeföring, minimera förekomsten av kantsten och givetvis att inte tillåta konstnärliga installationer i rondellens mitt. Tyvärr är det vanligt med prejningsolyckor i cirkulationsplatser då personbilar byter filer utan att uppmärksamma MC- och mopedförare. Det är också vanligt att MC- och mopedförare kör omkull på grund av spill i just cirkulationsplatser. Här är det viktigt att kommunen sanerar spill omgående och varnar eller stänger av vägen innan spillet är borta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för de förtydliganden som gjorts gällande var motorcykelolyckor vanligtvis sker. Kollisionsolyckor mellan motorfordon är inte en av de prioriterade olyckstyperna i trafiksäkerhetsplanen då de svåra olyckorna är relativt få jämfört med de andra prioriterade olyckstyperna. Däremot tar vi med oss SMC's förslag på åtgärder vid korsningsutformning i den fortsatta planeringen.

Behov av god friktion

De allra flesta motorcyklar och moped klass I har endast två hjul. Det betyder att de som färdas på dessa fordon är i stort behov av god och förutsägbar friktion. Av olyckorna i STRADA framkommer att minst tolv av mopedolyckorna och tolv av MC-olyckorna har trafikanterna kört omkull på grus. Detta är en fråga SMC arbetat med under 50 år och den vanligaste orsaken till löst grus på belagd väg är grus som kommer från vägunderhåll (snabellagning och stödremсор). SMC vill därför uppmana Huddinge kommun att prioritera underhåll på vägar där det finns MC- och mopedtrafik och inte enbart på GCM-vägar. Här kan kommunen minska olycksrisken genom att välja andra lagningsmetoder än snabellagning, alternativt att varningsskylta och sopa bort gruset så snart det är möjligt (inom tolv timmar enligt Trafikverkets senaste version av Standardbeskrivning Drift Väg).

Stödremсор dras främst ut i vägbanan i kurvor och korsningar, det vill säga platser där risken för MC- och mopedolyckor är som störst. Här kan Huddinge kommun öka säkerheten genom att kräva förstärkta stödremсор som gör att inget grus dras ut i vägen av övriga trafikanter.

Ny hal beläggning förorsakar varje år olyckor med både dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Halkbekämpning måste därför gälla även sommartid. SMC förutsätter att kommunen uppfyller kraven på friktion på hela vägbanan, även skarven mellan körbanorna samt att vägar inte öppnas för trafik innan det är klarlagt att friktionen är tillfredsställande.

Vägmarkeringar leder varje år till ett antal omkullkörningar för MC- och moped. Här bör kommunen ställa krav på bra friktion på vägmarkeringar och minimera stora vägmarkeringar (t ex övergångsställen) inför korsningar och kurvor där motorcyklister ofta gör inbromsningar – vilket ökar risken för att köra omkull.

Hala brunnslock leder också till MC- och mopedolyckor. Det finns preparat som kan appliceras på brunnslock för att öka friktionen som bör användas av kommunen. Brunnslock bör inte placeras på platser där MC- och mopedförare bromsar och svänger, t ex i och inför korsningar, kurvor och cirkulationsplatser.

En undersökning genomförd av SMC i samarbete med VTI om hur motorcyklisterna ser på trafiksäkerhet i Stockholm visar att bra underhåll är en av de två viktigaste åtgärderna för att öka säkerheten på MC (6). Huddinge kommun har här en viktig uppgift även för att öka säkerheten bland de oskyddade trafikanterna som färdas på MC och moped klass I.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att god friktion är viktigt, oavsett när på året och på typ av underlag. Förvaltningen tackar för synpunkterna och skickar de vidare till gatu- och parkdriftsavdelningen som ansvarar för gatubeläggningen.

Minimera förekomsten av fasta hinder

Kommunen säger följande vilket gäller även de som färdas på MC och moped: ”att rätt hastighet hålls på vägarna är viktigt eftersom (för) hög hastighet oftast är en av orsakerna till olyckornas uppkomst. Ett effektivt sätt att framförallt förebygga svåra personskador är att inte placera fasta hinder i eller intill vägområdet där det är möjligt att köra fortare än 30 km/h. Speciellt i kurvor och korsningar är det viktigt att se över placeringen av fasta hinder.

Var tionde dödad motorcyklist har krockat med ett räcke. Stolpar är ett annat vanligt förekommande krockvåld i singelolyckor med MC (3). Här kan kommunen minska både olycks- och skaderisk genom att välja rätt åtgärd för alla trafikanter. Räcken bör aldrig sättas upp om vägmiljön kan säkras utan att hinder installeras. Räcken bör installeras med ett visst vingelutrymme som minskar olycksrisken om något oförutsett inträffar. En studie av VTI som publicerades 2015 talar om att bredda vägrenen med 1,5 meter i kurvor (4). Då räcken sätts upp bör alltid släta räcken utan utstickande delar användas, det vill säga räcken där inte fordon och kroppsdelar kan fastna och slitas loss. Några exempel på räckestyp är w-balk med underglidningsskydd och betongräcken. SMC föreslår att kommunen följer klassificeringstabellen i en studie som presenterades 2015.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer att fasta hinder kan utgöra en trafikfara för motorcyklist (och övriga motorfordon likaså). Räcken är ingen vanlig åtgärd på kommunala gator, men vi tackar för synpunkten tar med oss förslaget i den fortsatta planeringen.

Hastighetsefterlevnad

Knappt hälften av de svenska trafikanterna håller gällande hastighetsgränser, det gäller såväl MC- som bilförare. Det är viktigt att hastighetsgränserna är realistiska och upplevs som rimliga av trafikanterna. Då kommunen väljer att installera fysiska åtgärder för att påverka hastigheten ber vi kommunen ha i åtanke att hindren ska fungera för både dem som färdas på två och fyra hjul. Hindren ska inte medföra sämre friktion och inte heller öka olycksrisken. I detta sammanhang talar kommunen enbart om biltrafikflödet men SMC förutsätter att hastighetsgränserna ska gälla all fordonstrafik, även MC, buss och tung trafik.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och förtydligar i planen där det är motorfordonstrafik som menas och där det är biltrafik eller annan trafik som menas. Vi förtydligar även att det är viktigt att ha tvåhjulningar i åtanke vid planering av hastighetsdämpande åtgärder och att åtgärder som även har god effekt på motorcykeltrafiken bör övervägas.

MC i bussfiler

Den åtgärd som rankas högst av motorcyklisterna i Stockholm i enkätundersökningen 2015 för att öka säkerheten är att tillåta MC i bussfiler (6). Stockholms stad var först i världen med att tillåta detta 1985. Nu följer mängder av städer i Europa detta exempel för att öka framkomligheten och säkerheten för motorcyklisterna. Vi syns bättre, vi har större möjlighet att väja för trafikanter som tränger sig in i våra körfält och vi har större chans att komma hem efter jobbet till våra nära och kära. Det vanligaste användningsområdet för MC i Stockholm enligt undersökningen var pendling till skola och arbete.

Eftersom motorcyklist och mopedister glöms bort i olika sammanhang, t ex i trafiksäkerhetsplanen för Huddinge kommun, vill vi än en gång påtala hur viktigt det är för vår säkerhet att kunna köra MC i bussfil i vissa sammanhang.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för förslag på åtgärd för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister. Kollisionsolyckor mellan motorfordon är inte en av de prioriterade olyckstyperna i trafiksäkerhetsplanen då de svåra olyckorna är relativt få jämfört med de andra prioriterade olyckstyperna. Vi tar dock i med oss åtgärdsförslaget i den fortsatta planeringen för busskörfält.

Ekonomi

Det är inte förenat med enorma kostnader att öka trafiksäkerheten för dem som färdas på MC och moped. Det handlar om att tänka på alla som färdas på två hjul och inte bara de som åker på en trampcykel. Det finns många likheter mellan trampcykel och MC/moped. Kommunen kan med enkla medel förbättra säkerheten för oss!

Samarbete

Regeringen har påtalat att de oskyddade trafikanterna hittills varit bortglömda i Nollvisionen. Därför är nu fokus i Nystart Nollvisionen på de oskyddade där motorcyklister och mopedister ingår.

Vi föreslår ett samarbete med SMC Stockholm för att öka säkerheten för alla oskyddade trafikanter i Huddinge kommun. Vi står till ert förfogande.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för SMC's engagemang, synpunkter och tydliga förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister. Vi tar till oss synpunkterna och reviderar planen därefter.

2.5.2. Sveriges pensionärsförbund

- *Gång-, cykel- och kollektivtrafiska ska prioriteras.*
- *Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.*
- *Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.*
- *Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik*

Hela resan perspektiv Hur man tar sig från startpunkt till målpunkt inklusive ev. gångtid, byten etc.

Trafikstrategins huvudinriktning är att:

- *gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras*
- *kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering*
- *bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad*

Inte mycket av detta har uppnåtts!

Har läst igenom planen och förgäves letat efter åtgärder för att förbättra säkerheten för utsatt gångtrafikanter, som ofta är äldre och/eller barn på våra gemensamma gång- och cykelbanor. Redan 2015 skrev jag en motion om att måla cykelbanorna i en avvikande färg men utan gehör!

Ni skriver i Riktlinjer att:

1. Cykelvägnätet ska utformas i enlighet med det trafiksituationen och cyklisten kräver med bra sikt, belysning, beläggning, bredd, vägmålning och prioritering i trafiken

2. Skolvägar ska vara trafiksäkert utformade.

3. Gång och cykel ska separeras från varandra i det övergripande nätet. Huvudcykelnätet ska utformas för att undvika cykling i blandtrafik. Utvecklad drift och underhåll av cykelvägnätet ska bidra till ökad trafiksäkerhet.

Ett trafiksäkert cykelvägnät

Kännetecknas framförallt av: separerade bilfria cykelbanor som är fria från hinder, säkra cykelöverfarter med fasade kantstenar, fri sikt för bra överblickbarhet, bra vägbelysning för god synbarhet samt inte minst; bra drift och underhåll. Separering är ett enkelt sätt att minska risken för konflikter mellan olika trafikantgrupper. Gång och cykel är två transportslag med olika behov. Alltför ofta talar man om gång och cykel tillsammans. Genom att separera dessa två trafikslag ökar både framkomligheten och trafiksäkerheten. När nya gångvägar och cykelvägar byggs ska dessa två funktioner därför separeras från varandra och från biltrafiken för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. I upprustning av befintliga gång- och cykelvägar ska även eftersträvas att göra om gång- och cykelvägar som inte är separerade. Separering är aktuellt i synnerhet vid höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel, det vill säga i huvudcykelnätet.

Även gång och cykel ska separeras från varandra för att öka framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten. Behovet av separering mellan gång och cykel ska främst övervägas i stråk med höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel. Separeringen kan utformas på olika sätt, men de viktigaste principerna är tydlighet utan att skapa hinder. Målad linje är den vanligaste separationsformen och kan förekomma i de flesta miljöer. Separering genom olika beläggning, exempelvis asfalterad cykelbana och plattor på gångbanan, är vanligast i stadsmiljöer då det estetiska spelar en större roll. Vid platser med mycket gångtrafik är det viktigt att även personer med synnedbörst förstår var de ska gå.

Separering med olika beläggning är det bästa, Jasså? VARFÖR inte måla dem i olika färger då? Markeringen på gatan i vitt med en cykel resp. gående syns inte överallt och särskilt oklart blir det när som vid Fullerstat ord de byter sida i vägkorsningen med en massa riskabla möten som resultat!

Dessutom vill jag slå ett slag för att förbättra allmänheten att uppmärksamma. Hur ska vi bete oss på gång-och cykelbanor och vilka påbudsmärken möts vi av?

Påbjuden gång-cykel och mopedbana (gemensam bana)

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



<http://www.ntf.se/jonkoping/default.asp?RecID=17835>

Vidare hittar jag ingenting om att förbättra tillgängligheten för gångtrafikanter (och cyklister) på Glömstavägen. Det är förknippat med livsfara att försöka ta sig till eller från en av busshållplatserna. Jag förstår inte hur detta kan fortsätta?

Och tala om livsfara att under de senaste veckorna promenera på smågatorna här i kommunen då snön som inte plogats bort efter snöfallen först smälter och sen fryser på igen. Varför inte ploga alla gator/gångvägar lika bra?

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

I trafiksäkerhetsplanen har oskyddade trafikanters singelolyckor, olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt singelolyckor med motorfordon pekats ut som prioriterade olyckstyper att arbeta extra med. Ur olycksanalysen visar det sig att dessa olyckstyper är vanligast och ger flest allvarligt skadade i trafiken i Huddinge kommun. Givetvis ska förvaltningen även fortsätta att arbeta med att minska kollisionsoolyckor mellan oskyddade trafikanter. Separering mellan fotgängare och cyklister hanteras dock i kommunens cykelplan samt i förslaget till gångplan.

Glömstavägen är en statlig väg och kommunen har dialog med Trafikverket gällande ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Gällande vinterväghållningen har kommunen olika prioriteringar beroende på gatans funktion och användning. Givetvis hade det varit önskvärt att samtliga gator och gång- och cykelvägar kunde snöröjts på direkten, men detta är inte möjligt med dagens resurser. Därför prioriterar kommunen att snöröja och halkbekämpa de gång- och cykelvägar som används mest. Prioriteringsordningen kan dock ses över med hänsyn till inriktningen och principerna i trafiksäkerhetsplanen.

2.5.3. HSB Södertörn

Tack för att vi fick möjlighet att tycka till om trafiksäkerhetsplanen. Bra och välarbetad, vi har inga synpunkter utöver det.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar HSB Södertörn för visat intresse.

2.5.4. Stuvsta Gårds Villarägare

Huddinge kommuns befolkning ökar och Översiktsplan 2030 slår fast att kommunen ska växa i takt med länet. Kravet på ett tillgängligt och robust transportsystem ökar, men man gör inte det med enbart en redovisning i statistik. Utan med konkreta planer.

Det finns mycket att ta upp i planen men vi har koncentrerat oss på gång-och cykelvägar ur ett barn- och äldreperspektiv.

Planens strategiska huvudinriktning formulerades i trafikstrategin:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Stuvsta Gårds Villaägareförening (SGVF) finner att planens huvudinriktning känns bra, men vi ställer oss frågande till hur den kommer att tillämpas med tanke på att de mål som finns idag inte levs upp till. Om vi inte lyckas i dag. Som ett exempel, ta snöröjningen på gång- och cykelbanor. Vad säger att vi lyckas när planen träder i kraft? Bl.a. med tanke på den kärva ekonomiska situation som kommunen befinner sig i. Planens uppskattade kostnader, i dagens penningvärde, ligger på ca 80 miljoner SEK.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen förstår SGVF's synpunkter och oroligheter gällande genomförbarheten. Planen är framtagen för att upplysa om vilket behov som finns och vad som saknas för att kunna uppnå trafiksäkerhetsplanens mål. Sedan handlar det om prioriteringar mellan olika kommunala behov, men planen pekar även på vikten av att genomföra åtgärderna.

Några synpunkter:

- I första stycket under Strategi nämns "olycksplatser" Det ska väl vara "olyckstyper"?
- Vidare bör texten att det är lätt att manipulera statistik bort. Varför skriver kommunen så? Det gäller olyckstyper?
- "Huvudvägnätet", nämns ett flertal gånger. Vad menas med det? Begreppet finns inte med bland definitionerna.
- SVGF tycker att planens prioritering av olyckstyper är tveksam. Singelolyckor med motorfordon prioriteras men inte kollision mellan motorfordon (där det är större risk att en oskyldig drabbas).

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen menar "olyckstyper" och inte "olycksplatser". Vi ser över formuleringarna i planen och förtydligar där det behövs. Gällande prioritering av olyckstyperna, har förvaltningen valt att prioritera de olyckstyper som har högst antal svårt skadade.

Begränsningar

SVGF är den största lokalförening i Huddinge, med mer än 1 300 medlemmar inom Stuvsta/Snättringe. Inom vårt område finns det ett flertal förskolor, dagis, skolor, äldreboende samt idrottshallar. Våra synpunkter begränsas alltså till detta område.

Prioriteringar/Insatser

1. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet:

Vi vill ge ett exempel: Björkängsvägen mellan Huddingevägen och Västergårdsvägen har tre övergångsställen varav ett utrustats med gupp och två

med s.k. chikaner. Trafiken är omfattande och många barn rör sig i området (skolor, förskola, sportanläggningar). Trots det uppmätte kommunen 2015, att 33 % av de 7000 bilarna under de två mätta dygnet körde snabbare än 40 km/h som är gällande hastighetsbegränsning och t.o.m. hastigheter över 80 km/h uppmättes. Informationen har vi fått från ”Sekvens Medelhastighet” och från kommunens trafikingenjör Amir Spahovic.

De fem prioriteringsprinciper som planen anger stämmer mycket väl med förhållandena vid Björkängsvägen enligt vårt exempel ovan.

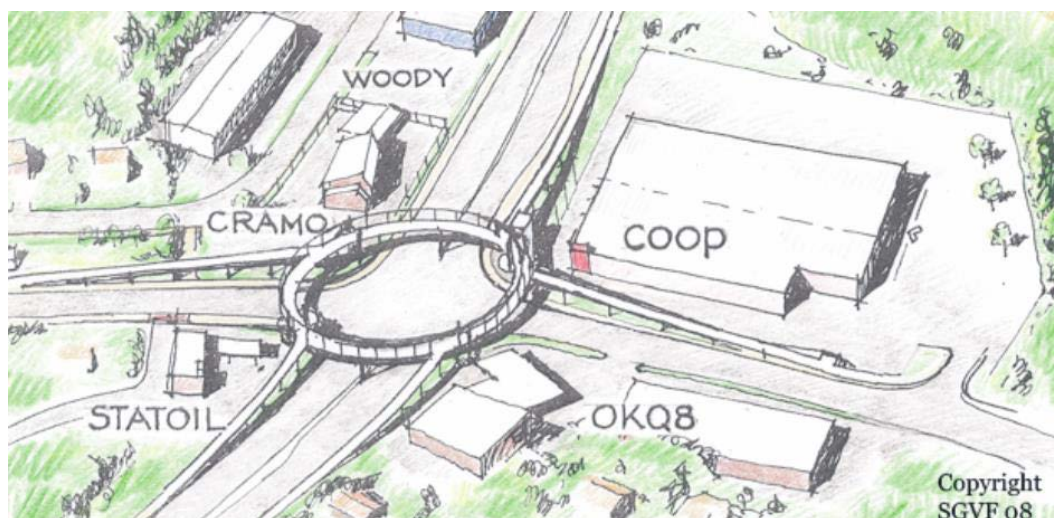
Det är inte godkänt att 33 % av de 7 000 bilarna körde snabbare än de 40km/h, som är gällande hastighetsbegränsning, under de två dygnet 2015 som kommunen uppmätte hastigheten på Björkängsvägen. Liknande hastighetsöverträdelser finns även på ex Stuvstaleden, Stationsvägen Ågestavägen, Häradsvägen m.fl. vägar. Även på vägar med 30 km/h överskrider hastighetsbegränsningen med rågor.

Kommunens inriktningsmål: Många bra saker tas upp i planen. Men vi ifrågasätter kommunens ambition. Inriktningsmålet - att på 50 % av kommunens huvudvägar får 85 % av trafiken inte köra fortare än gällande hastighetsgräns år 2030 - är en alldeles för låg ambitionsgrad. Med andra ord är det i sin ordning att 15 % kör för fort på 50 % av vägarna!! Hastighetsbegränsningar finns redan, men de följs väldigt dåligt. Vad görs för att det ska bli bättre i framtiden? Nolltolerans är det som måste gälla omgående

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har resonerat att målet måste vara SMART, d v s specifik, mätbart, accepterat, realistiskt och tidsatt. Vi har idag en mycket låg hastighetsefterlevnad och att ha en nollvision på hastighetsefterlevnad är givetvis önskvärt, men inte realistiskt utifrån dagens situation.

En annan väsentlig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten är att undvika korsningar där gående och cyklister möter bilister. SGVF har i många år argumenterat för planskilda korsningar där så är möjligt. I mycket hög grad gäller det inom vårt område korsningen vid Huddingevägen – Ågestavägen/Stuvstaleden. Detta en ytterst besvärlig och farlig korsning. Den mest uppenbara återspeglingsen av kommunens trafiksäkerhetsambitioner vore att omedelbart ta ett fördjupat engagemang i denna fråga och att som ett första steg bygga en gång- och cykelbro över Huddingevägen. SVGF har presenterat nedanstående förslag på en lösning både för Huddinge kommun och Trafikverket



Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Frågan om en planskild korsning för oskyddade trafikanter vid Huddingevägen/Ågestavägen är en statlig fråga som hanteras i en åtgärdsvalsstudie för väg 226. Nästa steg är att prioritera och hitta resurser för att genomföra ett sådant kostsamt projekt.

2. I punk 3 Strategier skriver ni att ni kommer koncentrera er på några få olycksplatser. Det tycker SGVF är bra, men ställer oss frågande till urvalet av platser, då det är så lätt att manipulera statistik till det man själv vill det ska visa.

SGVF hoppas nu att kommunen prioriterar både de stora knutpunkterna som korsningen Huddingevägen/Ågestavägen respektive Huddingevägen/Stationsvägen samt smitvägarna som Västergårdsvägen, Björkängsvägen, Stationsvägen, Häradsvägen m.fl.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Strategin fokuserar på tre olyckstyper och inte olycksplatser.

Trafiksäkerhetsplanen fokuserar inte på några specifika platser utan vart åtgärden ska ske prioriteras i kommande handlingsplan. Prioriteringen av åtgärder sker därefter utifrån de prioriteringsprinciper som anges i trafiksäkerhetsplanen.

3. Oskyddade trafikanters singelolyckor:

Tycker vi det låter mycket bra, att av gång- och cykelbanor snöröjs och halka bekämpas måste vara en självklarhet. Det är helt relevant. Mål finns redan idag för t.ex. hur gång- och cykelbanor ska snöröjas, men dessa lever man inte upp till.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen förstår synpunkten. Ett av syftena med trafiksäkerhetsplanen är att hitta åtgärder som syftar till att uppfylla de satta målen.

4. Huddinge har i sin miljöplan beslutat att andelen cykelresor i kommunen ska öka från 4 % 2011 till 15 % 2030. Hur skall det gå till, undrar vi?

Separering är ett enkelt sätt att minska risken för konflikter mellan olika trafikantgrupper. Alltför ofta talar man om gång och cykel tillsammans. Genom

att separera dessa två trafikslag ökar både framkomligheten och trafiksäkerheten. När nya gångvägar och cykelvägar byggs ska dessa två funktioner därför separeras från varandra och från biltrafiken. För att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. Detsamma gäller vid upprustning av befintliga gång- och cykelvägar, så ska även eftersträvas att gång- och cykelvägar separeras. Separering är aktuellt i synnerhet vid höga gång- och cykelflöden samt vid höga hastigheter för cykel. Det vill säga i huvud-cyklennätet. Separeringen kan utformas på olika sätt, men de viktigaste principerna är tydlighet utan att skapa hinder.

SGVF vill även uppmärksamma att gångtrafikanternas säkerhet förbättras om belysningen vid obebakade övergångsställen förbättras. Det finns då bättre möjligheter för bilisterna att se dem i tid. Hur tas olycksstatistiken tillvara - den visar väl vilka ställen som är olycksdrabbade, men var finns åtgärderna för att förhindra nya olyckor?

Dessutom vill SGVF slå ett slag för att förbättra att allmänheten skall uppmärksamma; ”Hur ska vi bete oss på gång-och cykelbanor och vilka påbudsmärken möts vi av?”

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Insatser för att öka andelen cykelresor specificeras i kommunens cykelplan.

I trafiksäkerhetsplanen har oskyddade trafikanters singelolyckor, olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt singelolyckor med motorfordon pekats ut som prioriterade olyckstyper att arbeta extra med. Ur olycksanalysen visar det sig att dessa olyckstyper är vanligast och ger flest allvarligt skadade i trafiken i Huddinge kommun. Givetvis ska förvaltningen även fortsätta att arbeta med att minska kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter. Separering mellan fotgängare och cyklister hanteras dock i kommunens cykelplan samt i förslaget till gångplan.

Åtgärder för att förbättra belysning och tillgängligheten för funktionsnedsatta hanteras bl a i kommunen förslag till gångplan.

Barns resor

Är det viktigaste som finns upptaget remissutgåvan av ”Trafiksäkerplanen”. Resor till och från skolor och fritidsaktiviteter skall vara säkra resor oavsett färdmedel. Barn ska inte behöva avstå från att gå eller cykla till skolan eller fritidsaktivitet. Därför tycker SVGF att det är fel att prioritera olika principer. Alla barn har rätt till att delta i olika fritidsaktiviteter. Även ifall de ligger mer än 300 m från bostaden.

Huddinge Kommun är en stor kommun (både till yta och också folkmängd) med många möjligheter till olika fritidsaktiviteter. I många fall tvingas föräldrar att köra sitt/sina barn till respektive aktiviteter. Vilka ligger långt från bostaden, pga. av brist på anläggningar. Bättre och tätare kollektivtrafik inom kommunen ger en säkrare trafiksäkerhet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen förstår SVGF' synpunkter. Att åtgärda alla barns miljöer avseende trafiksäkerhet är givetvis önskvärt, men anses tyvärr inte realistiskt. Därför finns

prioriteringsprinciper i trafiksäkerhetsplanen för att kunna prioritera och systematisera arbetet med säkra miljöer för barn.

Äldres resor

När vi blir äldre, försämras vår syn, hörsel, balans och rörelseförmåga. Detta ökar risken för att råka ut för en olycka. Äldre personer har stort behov av socialt umgänge. De behöver även handla mat, besöka vårdcentralen, läkare, inhandla mediciner mm.

Att förflytta sig från A till punkt B på ett säkert sätt, är det viktigaste för äldre personer. Här behövs stora insatser/resurser i form av olika färdmedel och säkra gångstråk. Trafikmiljön skall vara så pass säker att äldre skall kunna ta sig mellan bostaden och allmän service utan att riskera att bli skadade som oskyddade trafikanter, eller i värsta fall omkomma i en trafikolycka.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer med synpunkterna och anser att dessa hanteras inom insatsområdet.

Framtid

Biltrafiken kommer att öka. Med nya drivmedel. Innan 2030 har vi andra drivmedel för bilar, än vad vi har idag. Vilket kommer att minska Koldioxidutsläppen högst marknad. Detta nämns ingenting om i dem olika planerna. Arbetet blir inte lättare av att svenskarna ifjol köpte fler bilar än något annat år. För att säkra bättre trafiksäker måste kommun se till att kollektivtrafiken (både inom som till/från kommunen) förbättras avsevärt. Bilismen kommer aldrig att försvina. Men kan komma att minska genom bättre kollektivtrafik. Föräldrar kommer heller aldrig att sluta med att köra sina barn till förskolor, skolor resp. fritidsaktiviteter p.g.a. av den rådande situationen inom Huddinge Kommun.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen jobbar aktivt med att minska efterfrågan på ägande av bil, bl a genom att minska behovet av att transportera sig långa vägar samt förbättra förutsättningarna för att transportera med andra mer hållbara färdmedel.

Sammanfattning

SGVF menar att de två viktigaste trafiksäkerhetsåtgärderna ur ett barn- och äldreperspektiv är:

- att en nollvision införs för att hastighetsbegränsningar följs
- att en planskild korsning vid Stuvstaleden – Ågestavägen kommer till stånd varvid gång- och cykelbro av ekonomiska och praktiska skäl har högst prioritet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för SGVF's engagemang, synpunkter och förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Se svar givet tidigare i yttrandet.

2.5.5. Segeltorps villaägareförening

Generellt

Vi anser att föreliggande plan är föredömligt väl upplagd, bra fakta, analys och åtgärdsförslag på lättbegriplig svenska. Det är mycket bra att kommunen tar fram en trafiksäkerhetsplan, framförallt med tanke på den ökade befolkningen och nybyggandet som kommer ske på olika platser inom kommunen.

Kapitel 3 & 4 – Strategi & Insatsområden

Gällande valet av strategi och att ni väljer att fokusera på de 3 störst olycksgrupperna, utifrån tidigare statistik, tycker vi är ett bra angreppssätt. Det är även bra att, när ni väljer ut insatsområden, även tar med barns och äldres resor som ett komplement till de insatser som drivs för att minska de olyckor vi idag ser i trafiken. Framför allt blir detta viktigt i och med nybyggen, som inte bara skapar nya bostäder, utan även nya områden för barn och äldre att vistas i, till vilka de ska ta sig till och från på ett säkert sätt.

Gällande insatsområdet; Gång- och cykelpassager tas planskildhet upp men föreslås inte som en generell åtgärd. Detta är förståeligt med den motivering som anges, men detta borde ändå belysas vid nybyggnationer eller större insatser inom trafiken, som en viktig åtgärd för en bättre trafiksäkerhet.

Det ska bli mycket intressant att följa de mål som är uppsatta per insatsområde. Mycket bra att dessa är tydligt angivna, med både nuvärde och tydligt målbild för 2030.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse och engagemang i trafiksäkerhetsfrågor. Vid trafiksäkerhetsproblem prioriterar kommunen i första hand åtgärder som kräver mindre ingrepp och ekonomiska resurser. I vissa fall kan dock planskildhet vara det mest lämpliga alternativet och bör då inte uteslutas.

2.6. Privatpersoner

2.6.1. Privatperson 1

1. Trafiksäkerheten är inte bra för de boende i Koljan det skulle behövas fart dämpande åtgärder på gatan paradistorget med uppbyggda övergångsställen i samma höjd som gångbanan fotgängare i en ålder över 65 plus bor i Huset Koljan som ägs av Hüge. Det behövs markeringar utanför infarten att man inte parkerar där.

2. Trafiksäkerheten i Vårby-Haga

Det behövs bommar på flera platser i Vårby-Haga Tunneln från Örbrinken till Tunnelbanan där bilar kör både dagtid och kvällstid. Det är en gång och cykelväg

Bommar behövs i Solhagaparken på cykel och gångvägen som ägs av Huddinge kommun vid infarten vid Botkyrkavägen.

Övergångsställe på Botkyrkavägen som slutar i en vägg kan flyttas längre ner så att man kan gå säkert till arbetsplatserna i gamla obs med Mekonomen Färghandel osv. Torget vid tunnelbanan står det ofta bilar parkerade och blockerar för utryckningsfordon det behövs en skylt med stopp förbud på Solhagavägen före torget och att trafikvakterna flera gånger om dagen besöker området.

Gång och trafikmiljön behöver bli säkrare i Vårby-Haga på gång och cykelvägarna.

3. Sjödalsstorget utanför service centrum och andra torg och platser i Huddinge om man anmäler att flera har halkat på torget så tar inte personalen på service centret emot anmälan för att det är Hüge som äger torget man blir hänvisad runt det måste vara personalens uppgift att skicka vidare till Hüge och från Hüge om man inte äger ett område. Det måste bli en bättre samordning mellan kommunen och Hüge. Det är mycket viktigt för äldre som bor runt området Sjödalsstorget att man minskar risken att halka och snubbla mellan hemmet och den vardagliga besök att handla i butiker i området.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Gällande specifika åtgärder kommer en handlingsplan tas fram utifrån trafiksäkerhetsplanens inriktningar och prioriteringar. Vi tar med förslagen om hastighetsdämpande åtgärder vid Koljan, bommar i Vårby-Haga och önskemålet om att flytta övergångsstället på Botkyrkavägen i den fortsatta planeringen. Synpunkterna skickas vidare till kommunens trafikingenjör som planerar och prioriterar sådana åtgärder.

Förvaltningen instämmer att det behövs bättre samordning mellan kommunen och Hüge. Förvaltningen lägger till tydligare ansvarsuppdelning mellan olika huvudmän som exempel på åtgärd för förbättrad drift och underhåll.

2.6.2. Privatperson 2

Hej!

- I analysen i avsnitt 2 konstateras att singelolyckor fotgängare är den mest vanliga och allvarligaste olyckstypen.
- I avsnitt 3 läggs denna grupp högst upp i prioriteringen avseende strategin.
- Hur kan man då i avsnitt 4 ha så få insatser och vaga mål? Endast en enkätundersökning i en 3-gradig skala!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen har resonerat att målet måste vara SMART, d v s specifik, mätbart, accepterat, realistiskt och tidsatt. Förvaltningen anser att målet för drift- och underhåll på gång- och cykelvägar uppfyller samtliga av dessa delar. Mätmetoden används av Trafikverket och är i dagsläget den mest lämpliga metoden som vi har för att mäta både kvalitet och standard på kommunens drift- och underhåll.

Verkar uppenbart att man trots gedigen analys fastnat i gamla fotspår med åtgärder som är lätta att redovisa. Tänk till istället hur man exempelvis ska förhindra fallolyckor för äldre vintertid.

- Extra färdtjänst vid dålig väderlek.
- Prioritera snörröjning.
- Hur skottas trappor etc. där man maskinellt inte kan halkbekämpa.

Försök hitta lösningar inklusive uppföljning på det som ni själva sett är problemet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för goda förslag. Prioriterad snöröjning är en viktig åtgärd i insatsområdet för äldres resor. I detta innebär det också att trappor skottas och halkbekämpas. Gällande önskemål om extra färdtjänst vid dålig väderlek har det framförts till Trafikförvaltningen.

2.6.3. Privatperson 3

Det är nu drygt tio år sedan vi flyttade till Apelvägen. Fin lägenhet, trevliga grannar, nära till bussen och även en liten Ica affär. Eftersom detta är ett så kallat +55 hus, var de flesta ungefär 60-70-80 år, vilket innebär att vi nu är 70-80-90 år.

Först försvann affären, ett 16 våningar hus skulle byggas. Det var bara att ta sig till Huddinge centrum, det fanns ju buss.

Juni 2016 försvann busshållplatsen. Vi blev informerade om att Centralvägen skulle stängas av och till under några veckor, hitten tills har det bara varit av!

Busstationen ligger på andra sidan tekniska nämndhusets parkering, vilket innebär en gropig ofta lerig väg att gå, nästan omöjligt med rullator.

Färdtjänsten hittar inte hit, kommer man från Huddinge finns inte någon information hus man kör för att komma till Apelvägen. Nu har det även blivit svårare att gå---långa omväger, lerigt och gropigt.

Någon information har vi inte fått.

Enligt en artikel Vårt Huddinge nr 1 2017 vill ni prioritera gångvägar!?

Vill ni testa att gå Apelvägen-----Huddinge centrum – ta på grova skor!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Synpunkterna berör ett specifikt projekt som pågår i Sjödalen och har förts vidare till projektledare för gatuutbyggnaden i Sjödalen.

2.6.4. Privatperson 4

Hej! Vi boende i Balingsnäs längs den tungt trafikerade Lännavägen undrar hur man överhuvudtaget kan diskutera trafiksäkerhet i kommunen utan att ta upp frågan om godstransporter. Våra barn kan inte ta sig själva till skolan till fots eller med cykel pga:

- Oskyddad gångbana (inget räcke) i direkt anslutning till Lännavägen samt på Ornlångsbron, där dubbla långtradare susar fram i minst 60 km i timmen efter senaste hastighetsökningen.
- Barnen som ska till Balingsnässkolan måste korsa nybyggda vändplatsen/busstationen som uppförts utan övergångsställe.

Det enda säkra sättet för våra 6-15 åringar att ta sig till Balingsnässkolan/Ängsnässkolan/Hörningsnässkolan eller till fritidsaktiviteter vid Sundby gård/Gladö är i bil vilket rimmar illa med kommunens trafiksäkerhetsplan där ungas/fotgängare/cyklisters trafiksäkerhet ska prioriteras samt transporter av skolbarn i bil ska minska.

Vi föreslår:

- Begränsning av tunga transporter längs Lännavägen på sträckan Orlångsbron/Storängsleden.
- Sänkning av hastigheten från 60 till 40 km på hela sträckan Balingsnässkolan till korsningen Storängsleden.
- Skyddsräcke längs gång/cykelbana på nämnda sträcka samt på Orlångsbron
- Övergångsställe för gångtrafikanter/cyklister som ska korsa busstationen/vändhallplatsen i Balingsnäs både vid Balingsnäsvägen samt vid Lännavägens lokalgata (nr 149).

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Huddinge kommun har tyvärr ingen rådighet över den delen av Lännavägen då vägen är statlig. Vägen är av regional viktig betydelse och en viktig led för godstrafiken och persontrafiken. Synpunkterna förs vidare till Trafikverket.

Gällande önskemål om övergångsställe tar vi med det i vår fortsatta planering. Synpunkten förs vidare till kommunens trafikingenjör.

2.6.5. Privatperson 5

Jag är en äldre person som bott i Snättringe i 40 år och jag har synpunkter på följande ämnen:

- Hastighetsgränserna
- Väggruppen
- ”Enfilsmidjor”
- Avsmalningarna vid infarter till 30 sträckorna

Mina exempel och erfarenheter gäller således vägar runt Snättringe där jag färdas ofta och anser mig kunna bidra med erfarenheter. Jag vill betona att jag cyklar och går dagligen kring många beskrivna vägar så det är inte bara från ett bilperspektiv som jag skriver.

1. Väggruppen

Dessa har en tendens att öka alltför snabbt. Eftersom de inom Huddinge är utformade som en tegelsten, grovt förenklat, d.v.s. lite för skarp uppgång en längre platta och samma skarpa nedgång så måste jag (och många med mig) sakta ner hastigheten till 10-15 km/t för att utan obehag köra över dessa. När bilarna som passerar guppen hela tiden måste bromsa in och sedan accelerera upp till vanlig hastighet igen (och det blir många ton per dygn) så får man en icke försumbar miljöpåverkan. För att leva upp till uppmaningen "här kör vi mjukt" bör man kunna köra över guppen i den aktuella hastigheten!

Uppmaning: Snälla gör guppen mjukare!

Dessutom bör man vara mer restriktiv med guppen. Idag verkar det som om det finns en oförsiktig person i området så får hela området lida för detta. Extremfallet blir om det exvis bor en knarkare längst in på en ändgata så kan hela gatan bli en tvättbräda med denna policy! När personen sedan försvinner är det tveksamt om någon har det politiska modet att ta bort väggupp??

Dessutom tar man ju bort bilisten EGENANSVAR. Ta Lövdalsvägen t.ex. ett otal gupp -folk saktar in vid guppen men tillämpar fri fart dessemellan- Glöm uppmaningen "Här kör vi mjukt"!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Syftet med fartgupp är att få fordonstrafiken att sänka farten. Detta minskar kollisionrisken i en korsningspunkt och allvarlighetsgraden vid en eventuell kollision. Förvaltningen anser att fartgupp är effektiva åtgärder för att sänka hastigheten i en punkt. Givetvis är guppets utformning avgörande för effekten: 4-7 % lutning mot vägen bedöms ge bäst effekt, beroende på om gatan har busstrafik eller inte.

Gupp, liksom andra hastighetsdämpande åtgärder, sätts endast ut om det finns ett stort problem med hastighetsefterlevnad på gatan, d v s att det kontinuerligt körs för fort. För att få en sänkt hastighet på en längre sträcka, behöver gatans utformning vara anpassad efter skyltad hastighet genom en lämplig vägbanebredd och längd på sträckan. Fartgupp är ett sätt att korta längden på sträckan och åtgärden fungerar även som en påminnelse att hastigheten ska vara låg.

2. Avsmalningarna vid infarter till 30-sträckor med hjälp av betongfundament som hastighetsskyltarna är placerade på.

Ett otyg som inte har någon som helst effekt på hastigheten. Snarare ökar farorna runt dessa fundament då fotgängare tvingas ut i vägbanan på vintern när det är halt och då trottoarerna inte kan plogas och sandas.

Har otaliga gånger tvingats ut på vägen, ibland även med barnvagn, och mött bilister som skall svänga in på en 30-sträcka!

Mycket obehagligt! På Lövdalsvägen är dessutom dessa klumpar placerade i en backe. Där krävs en hel del trafikmognad för att samspeja med en bil i en hal backe.

Sammanfattning: ökade risker för möte bil/fotgängare plus ökade avgasutsläpp då bilarna skall samsas om en fil!

Vinster: inga.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Avsmalningarna vid infarterna är ett tydligt sätt att visa förändringen i trafikmiljön, samt har en hastighetsdämpande effekt och är en efterfrågad åtgärd i många villaområden. På vintern flyttas betongfundamenten för att driften ska komma fram.

3. Avsmalnande enfilsmidjor på ex vis Utsäljeleden.

Att ett övergångsställe behöver ökad säkerhet är helt klart motiverat. Det skulle dock räcka med en mittrefug för sikten är utomordentlig. Men varför denna enfilsmidja? Den leder till inbromsning/acceleration och irritation. Det tar ju bort förarens egenansvar. Efter passage är det ju fri fart igen. Ävägen är ju ett skräckexempel på detta. Sätt upp en fartkamera istället!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen förstår att avsmalningar har tendenser att öka accelerationen. En avsmalning av körbanan används för att sänka fordonens hastighet och underlätta för gående och cyklister att korsa en gata. Passagen över körbanan blir kortare och man både ser och syns bättre. Avsmalningen ger också en hastighetsdämpande effekt i korsningspunkten eftersom endast ett fordon kan köra genom avsmalningen åt gången. För att undvika att fordonet "gasar igenom" är det viktigt att avsmalningen lokaliseras där det ger effekt eller kompletteras med en mittrefug 10-15 meter bort.

4. Hastighetsgränser 40 resp. 60 km/t på Häradsvägen

Min erfarenhet och åsikt är att trafiken skall FLYTA PÅ så SÄKERT som möjligt. Vad jag kan erinra mig har två allvarliga olyckor inträffat på Häradsvägen. En olycka vid arbetet att avsmalna vägen och en vid busshållplatsen vid Snättringeskolan.

Trafiken må periodvis vara intensiv men separata gång o cykelbanor finns på båda sidor. Jag menar att hastigheten i stor utsträckning är självreglerande. Om man återgår till 50km/t gränsen så blir medelhastigheten troligtvis ändå nedåt 40km/t med tanke på bussar rödljus och köer.

Men när man nu sänkt hastigheten till 40 så kör många enligt sin hastighetsmätare plus lite marginal nedåt 30km/t. Ett antal små köer bildas och med dessa irriterade förare.

Jag har då noterat följande nackdelar:

- 4.1. Respekten för hastighetsgränserna försvinner. Det flyter ju inte på om en bil bromsar upp flödet genom att köra i 30km/t!
- 4.2. Man tvingas långa sträckor att växla ned och köra på treans växel= mer utsläpp!
- 4.3. Irritationen hos förare ökar, jag har t.om sett omkörningar, som är synnerligen olämpliga på denna väg.
- 4.4. Avstånden mellan bilarna minskar! Majoriteten av länets olyckor lär vara sk upphinningsolyckor d.v.s. för korta avstånd !
- 4.5. Undersysselsatta förare, det går ju så långsamt så man börjar fingra på mobilen d.v.s. Sms:a!
- 4.6. Redan innan rondellen vid Segeltorp (i riktning mot E4 an) börjar man tävla och försöka köra om "30-åkarna" med irritationen i topp! Detta riskabla moment finns beskrivet i ett tidigare nummer av Huddinge tidningen "Mitt I".
- 4.7. Efter rondellen är det nu plötsligt 60km/t (förmodligen helt enligt regelboken) och här " ska man minsann kompensera och positionera sig " tänker många. Jag tänker, varför 60 här? Resultatet är ju fortsatt ryckig körning med onödigt avgasutsläpp och tidsvinsten är ju ingen. Det är ju inte långt till nästa rondell!

Sammanfattning: Det som på pappret såg ut som lysande idé med 40 resp 60 på Häradsvägen är kanske inte en så lysande idé när man betänker de sju punkterna ovan!

Mitt råd är: Avsluta försöket, återgå till 50km/t på hela sträckan Huddingevägen - E4 an d.v.s. inklusive Stuvstaleden. Ta även bort Väggruppen vid Segeltorpsrondellen.

Det gäller att få trafiken att flyta på så jämt som möjligt och få stressade förare att behålla någon form av harmoni (accepterar att det flyter på i 50 utan större störningar) och koncentrera sig på trafiken. Detta ger även en renare miljö och lika trafiksäkert som idag.

Vidare bevisar kommunen att man tar intryck och blir trovärdiga i sin säkerhetsatsning.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Det är inte aktuellt att återgå till 50 km/h på sträckan. Anpassning av hastigheten till 40 km/h har skett efter hastighetsplanen eftersom Häradsvägen har många utfarter och ett stort korsningsanspråk. Trafiksäkerheten anses inte vara tillräckligt god för att ha en höjd hastighet. Erfarenheter visar att rätt hastighet bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Övriga synpunkter

Smista allé

Är det konsulter som bestämmer hastheten på kommunens vägar? Har inte kommunen själv den kunskap om vad som är lämpligt .?

Bakgrund: Under mer än två år försökte jag och många med mig att få ned den horribla hastigheten 60km/t tillbaka till 50km/t utan resultat. Efter att en konsult (förmodligen mot bra betalt) enligt tidningen "Mitt I "räknat ut att en lägre hastighet är lämplig så inför man 40km/t??

Alla argument enl. ovan gäller då även här. Kommunen tappar i trovärdighet, hets, avgaser och irritation.

Nej, återigen 50 km/t ger ett eget tänkande, bättre flyt och jämnare trafik där man kan koncentrera sig på körningen och inte hastighetsgränsen. Här är det ju också relativt få boende och gående.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Anpassning av hastigheten till 40 km/h har skett eftersom Smista allé har många utfarter och ett stort korsningsanspråk. Bostadsområdena är dessutom utsatta för bullerstörningar, varför önskemål har varit att sänka hastighetsbegränsningen. Erfarenheter visar att rätt hastighet bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Glömstavägen (väg 259) avfarten från Huddingevägen till första rondellen.

Att ha en begränsning här på 40km/t gör att kommunens trafikplanerare totalt tappar i trovärdighet vilket resulterar i att folk skiter i begränsningen och kör efter egna regler d.v.s. runt 50 som även här skulle vara en lämplig hastighet!

Med reservation för att hastighetsgränserna ändrats nyligen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Glömstavägen är en statlig väg och ändring av hastighet beslutas av länsstyrelsen.

Stuvstaleden

Varför ta bort avkörningsfilen till Djupåsvägen? Skapar ju extra köer samt irritation!

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. Synpunkterna förs vidare till kommunens trafikingenjör.

Hastetskameror på häradsvägen.

Det viktiga är ju att skydda våra barn vid bl.a. skolorna, så placera kamerorna vid 30-sträckorna istället, snälla!! Där behövs ju verkligen disciplin, speciellt när polisen helt slutat med kontrollerna vid skolorna.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Vanligtvis sätts hastighetskameror (ATK) endast upp på statliga vägar, men Trafikverket testar nu kameror på Häradsvägen. Hastighetskameror placeras där de gör mest nytta. Kamerorna är placerade för att sänka hastigheten och rädda liv på de vägar hastigheterna är höga och där risken för olyckor är stor. Istället för hastighetskameror vid skolor, jobbar kommunen istället med beteendepåverkande åtgärder samt diverse fysiska åtgärder för att skapa säkra skolvägar.

Slutord

Självklart är jag fullt medveten om att personskadorna ökar mycket när man ökar hastheten från 40 km/t till 50 km/t men allt är ju en kompromiss och med de redan vidtagna åtgärderna såsom avsmalnande av Häradsvägen så har man ju redan lyckats få den väldigt säker.

Så, med iakttagande av ovan beskrivna nackdelar tycker jag man bör återgå till 50 km/t på Häradsvägen/Stuvstaleden. Som trafikant har man ju alltid ett eget ansvar som måste vara tydligt. Det känns som om Trafikverkets allena rådande princip om att sänka hastigheten är lite förenklad när man tar fler aspekter i beaktande.

Ta exempelvis Rågsvedsvägen förbi Rågsveds Centrum, visserligen i en annan kommun, men som bilist är du tvungen att köra lika försiktigt där (trots avsaknad av hastighetsreducering och väggupp) som på Kommunalvägen i Huddinge.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer att trafikanten alltid har ett eget ansvar. Häradsvägen är dock en mycket olycksdrabbad väg och kommunens uppgift är skapa tillräckligt goda förutsättningar för att alla individer som rör sig i Huddinge kommuns offentliga miljö ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt. Att anpassa hastigheten efter gatans förutsättningar är ett medel att skapa mer trafiksäkra miljöer för samtliga trafikanter.

2.6.6. Privatperson 6

Hej! För att få bilisterna att hålla hastighetsbegränsningarna måste dessa upplevas som vettiga. Att ha 30 utanför dagis mellan 18 och 20 är inte vettigt för då finns inga barn där. Det leder till bilisterna får göra mer egna bedömningar och då är det

högst troligt att flera kommer att köra för fort kvart i sex om man tror att alla har gått hem.

Jag har även märkt en tendens att fortsätta köra 40 utanför dagis även på dagtid då det ändå känns så långsamt. Att man har möjlighet att ha 40 km/h innebär inte att man måste ha det på alla vägar. På många mindre vägar eller såna med mycket trafik är det ju bra, t.ex. Kommunalvägen men på Häradsvägen är det för sakta, annars skulle knappast 90 % köra för fort. Nu finns ju fartkameror så ni skulle ju kunna höja till 50 som det flesta säkert tycker är en lagom hastighet.

Ni skulle kunna redovisa hur mycket olyckorna har minskat sedan sänkningen skedde, det skulle nog hjälpa till att få folk att hålla hastigeten. Om nu olyckorna har minskat. Låt p-skivan vara kvar i Huddinge centrum! Det blir inte fler platser för att vi ska betala till oss själva. P-skivan är smidig och det vore korkat om folk ska stå och köa till automater.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Anpassning av hastigheterna har skett efter gatornas trafiksäkerhetsstandard och förutsättningar. Gator med fler utfarter och stort korsningsanspråk för oskyddade trafikanter har t ex lägre hastigheter än gator med god trafikseparering och få konfliktpunkter. Erfarenheter visar att rätt hastighet bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat buller och förbättrad luftkvalitet. Häradsvägen är en mycket olycksdrabbad väg och att anpassa hastigheten efter gatans förutsättningar är ett sätt att öka trafiksäkerheten. Att endast sänka hastigheten är förstas inte tillräckligt, utan ytterligare åtgärder krävs för att öka hastighetsefterlevnaden.

Att ha 30 km/h även på kvällstid utanför skolor är troligtvis p g a att lokalerna även har eftermiddags- och kvällsaktiviteter för barn. Skolgårdar är även en viktig mötesplats för barn och ungdomar, även på fritiden, varför man som bilist aldrig bör förutsätta att alla gått hem.

Trafiksäkerhetskameror har på test satts upp på en del av Häradsvägen för att öka trafiksäkerheten och just nu genomförs en uppföljning. Det visar sig att upphinnandelyckorna har minskat och enligt utvärderingen är de flesta som svarat nöjda med testet.

Gällande parkeringssituationen i Huddinge kommun är det Huce som ansvarar för all parkering på privat mark, t ex parkeringsgaragen som finns vid Huddinge centrum.

2.6.7. Privatperson 7

Hej, tycker att något borde göras åt trafikkaoset i Stuvsta centrum och Stationsvägen! Det är incidenter mellan cyklister och gående väldigt ofta om inte varje dag eftersom folk cyklar på trottoarerna och inte tar någon hänsyn till gående. Många gamla med rollatorer som blir rädda Där minsta man kan begära är att de som cyklar använder ringklocka. Tyvärr gör man inte det. Det är också trafik och parkeringskaos runt Ica många incidenter i rusningstid.

Dåligt ljus på kvällarna, övergångsställena skulle behöva lysas upp så att bilisterna ser att folk har för avsikt att korsa gatan.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. Synpunkterna är platsspecifika och förs vidare till kommunens trafikingenjör som ansvarar för trafiksäkerheten.

2.6.8. Privatperson 8

Hej. Det ni MÅSTE ta hänsyn till är att friheten med bil är överlägsen alla andra transportmedel. Att då inskränka rörelsefriheten att framföra bilar är inte genomtänkt. Att åka och storhandla i Huddinge Centrum eller Kungens Kurva utan bil är inte möjligt, även om kollektivtrafik finns. Hur ska man få hem tunga kassar? Bilen kommer fortsätta finnas men kommer övergå till fler el-, hybrid- eller vätgas-bilar. Så planera inte bort bilen, då kommer alla handelsområden avstanna.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen förstår att äga en bil idag innebär stor frihet för många. Vi ser dock stora problem med ett bilorienterat samhälle, då biltrafik bl a ger stora utsläpp av växthusgaser, bidrar till hälsoproblem, är mycket ytkrävande och tenderar att skapa sociala och fysiska barriärer. Därför jobbar kommunen aktivt med att minska efterfrågan på bil genom att skapa bättre förutsättningar för att välja andra transportmedel. Personer som absolut måste äga och åka bil ska förstås kunna göra det, men de som inte måste (vilket är majoriteten) ska kunna transportera sig på annat, minst lika smidigt och enkelt, sätt.

Att begränsa hastigheter i tätt bebyggda områden är väl en god idé men det som Huddinge har gjort är att begränsa överallt. Vi har två leder som tar Huddingeborna ut till E4/E20 och det är Glömstavägen och Häradsvägen. Dessa två leder är dessutom huvudleder som har till uppgift att mata på trafiken och hålla den flytande, att då begränsa flödet genom redan utförda hastighetssänkningar och att bygga om busshållplatser till att blockera hela trafiken istället för att få undan bussarna från vägen är ju ren idioti. Det vållar dessutom farliga omkörningar då bilister tvingas ut i mötande trafik.

Längs både Glömstavägen och Häradsvägen skall istället gångtrafikanter och cyklister hållas ifrån fordonstrafiken genom staket. Öppningar skall enbart finnas vid övergångar om inte planskilda korsningar byggs. Hastigheterna på dessa vägar skall återställas till tidigare hastigheter (50 på Häradsvägen och 70 på Glömstavägen) så att flödet återuppnås. Att bygga alla hus i Glömsta och sedan sänka hastigheterna istället för att bygga ut den fysiska säkerheten med separata gång- och cykelbanor med räcken är ju helt omvänt vad det skall vara.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Glömstavägen är statlig väg där Trafikverket är väghållare. Förvaltningen instämmer att Häradsvägen är en genomfartsled som syftar till att mata trafiken mellan och igenom kommundelar. Häradsvägen är dock inte utformad för höga hastigheter och god framkomlighet för genomfartstrafiken. Bebyggelse ligger nära inpå vägen och det är tätt med utfarter kring vägen. Busshållplatser på Häradsvägen är byggda som sidohållplatser då inte tillräckligt utrymme för fickor finns.

Huddinge kommun har reglerat om hastigheten till jämna hastighetsgränser (40 och 60 km/h) enligt riktlinjerna från staten. Att höja hastighetsbegränsningen på Häradsvägen till 60 km/h är inte aktuellt enligt de riktlinjerna.

2.6.9. Privatperson 9

Jag tycker det är märkligt att den nya planen alldeles förbiser skador mellan cyklist och fotgängare, ett ökande problem. Med ganska små medel kan man förbättra säkerheten för båda.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

I trafiksäkerhetsplanen har oskyddade trafikanters singelolyckor, olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt singelolyckor med motorfordon pekats ut som prioriterade olyckstyper att arbeta extra med. Ur olycksanalysen visar det sig att dessa olyckstyper är vanligast och ger flest allvarligt skadade i trafiken i Huddinge kommun. Givetvis ska förvaltningen även fortsätta att arbeta med att minska kollisionsoolyckor mellan oskyddade trafikanter. Separering mellan fotgängare och cyklister hanteras dock i kommunens cykelplan samt i förslaget till gångplan.

2.6.10. Privatperson 10

Jag flyttade till Huddinge för två år sedan, och bor på Musseronvägen 55 i gamla Sörskogen. Under denna tid har jag uppmärksammat två allvarliga brister, gällande trafiksäkerhet och busstrafiken.

Trafiksäkerhet

Gamla Sörskogen (Musseronvägen och Champinjonvägen) skiljs från nya Sörskogen (området väster om Tryffelvägen) av ett skogsparti. Genom detta skogsparti löper en gång- och cykelväg, som strax innan Tryffelvägen viker av åt sydväst och fortsätter genom en undergång upp i nya Sörskogen.

Vid kröken finns en parkeringsplats med anslutning till Tryffelvägen.

Busshållplatserna ligger på Tryffelvägen, vid Bläcksvampsvägens anslutning. Det finns dock ingen gångväg eller trottoar på Tryffelvägens östra sida, så att man på ett säkert sätt kan nå hållplatserna. Detta är en brist som borde åtgärdats för åtminstone 40 år sedan.

Den befintliga vägrepen är till en början ca 80 cm bred, för att sedan smalna av ju närmare vägkorsningen man kommer. Där upphör den helt, beroende på ett par olämpligt placerade skyltar.

Vintertid är detta ett stort problem, och jag är förundrad över att kommunen inte uppmärksammat detta, och åtgärdat saken. Plogningen av vägrepen är bristfällig, och vid de aktuella skyltarna samlas stora snöhögar. Man måste kliva ut och gå i körbanan för att komma till hållplatsen. Detta känns osäkert, speciellt vid mörker, eftersom både bilar och bussen kommer bakifrån då man har dålig uppsikt.

När nya Sörskogen byggdes, i början av 1970-talet, såg man till att Tryffelvägen försågs med trottoar mellan Flugsvampsvägens anslutning och bussens vändhållplats. Varför gjorde man ingen gångväg för boende i gamla Sörskogen fram till hållplatsen vid Bläcksvampsvägen vid detta tillfälle?

Jag vill att kommunen av säkerhetsskäl så snart som möjligt åtgärdar den påtalade avsaknaden av gångväg.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. Synpunkterna förs vidare till kommunens trafikingenjör som ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder samt park- och gatudriftsavdelningen som ansvarar för vinterväghållningen.

Bussförbindelsen till Huddinge C

De bussar som finns tillgängliga för boende i alla fall i en del av gamla Sörskogen är linje 703 och 710. Dessa linjer är emellertid dragna så att de främst betjänar boende i nya Sörskogen, eftersom de bara går längs Tryffelvägen till vändhållplatsen, och sedan tillbaka, och det finns bara två hållplatser.

För flertalet av de boende i gamla Sörskogen är det för långt att gå till den enda möjliga hållplatsen vid Bläcksvampsvägen. Man tar i stället bilen in till Huddinge Centrum, en miljömässigt inte så bra lösning. Tryffelvägen är bara bebyggd på ena sidan, och har som nämnts två hållplatser. Musseronvägen och Champinjonvägen är bebyggda på båda sidor, men har ingen hållplats.

En någorlunda enkel lösning på detta problem vore följande:

Bussarna från Huddinge C går Tryffelvägen fram till vändhållplatsen. På återvägen svänger de ned mot Musseronvägen på en bussgata i det läge GC-vägen går i dag, för att sedan fortsätta längs Musseronvägen ned mot Storängsleden, med några lämpligt placerade hållplatser.

Med en sådan förändrad linjedragning blir det ca 150 tillkommande hushåll som skulle kunna få en bekväm och näraliggande bussförbindelse med Huddinge Centrum.

Jag vill att kommunen tillsammans med SL utreder en förändrad linjedragning enligt ovan. Jag är givetvis mycket intresserad av hur dessa frågor behandlas framöver.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta arbetet. Det är Trafikförvaltningen, Stockholms län som ansvarar för trafikering av busstrafiken. Synpunkterna förs vidare till kommunens trafikplanerare som har kontakt med SLL i de frågorna. Förvaltningen vill dock uppmärksamma att det finns busshållplatser på Lännavägen, hållplats Balingsnäs och Mellansjö som ligger inom rimligt gångavstånd från gamla Sörskogen.

2.6.11. Privatperson 11

Kommentarer på trafiksäkerhetsplan

- Tillägg till Oskyddade trafikanters singelolyckor, sid 17: Även sopa cykelbanor kontinuerligt för att minska risken för "grushalka".
- Tillägg till Oskyddade trafikanters singelolyckor, sid 17: Ta bort hinder (sugor, blomlådor, bommar, skyltar) samt fartgupp på cykelbanor

- Tillägg till Oskyddade trafikanters singelolyckor, sid 17: "bättre drift" till "prioritera drift av gång- och cykelbanor före bilvägar.
- Strategi för "Kollision mellan oskyddade trafikanter" saknas. Förslag 1: Separerade, i motsats till kombinerade, gång- och cykelbanor. Förslag 2: Översyn samt implementering av lämplig åtgärd vid högtrafikerade/skymda fyrväggskorsningar. (T.ex. Rättartunet på väg ner i tunnel under Huddingevägen samt cykelbana utan adress, närmare Huddinge station mellan husen, Patron Pehrs väg och Fullerstatorget)
- Tillägg strategi: undvik cykelbanor som går direkt/tätt inpå utfarter från fastigheter. Både för att minska risken för kollision nr bilar kör ur, samt även undvika ojämna cykelbanor.
- Tillägg i tabell 7, sid 29: även sand och grus behöver sopas kontinuerligt under höst/vår/vinter. Utvärdera olika snöröjningsmetoder, för att slippa ett ojämnt lager snö/is på cykelbanor i samband med varierande temperatur omkring "nollan". Idag ligger ett lager snö kvar efter plogning, vilket leder till att cyklister väljer bilvägen istället...
- Tillägg i tabell 7, sid 29: åtgärda trasig belysning omgående (inom exempelvis 4 timmar)

Övrigt: Kombinerade gång och cykelbanor är ej säkra. Detta verkar inte belysas över huvudtaget. Hastighetsskillnaden mellan gående och cyklister är mycket stor och dessa trafikanter bör därför separeras på många (men kanske inte alla) platser, t.ex. Källbrinksvägen. Det finns även en problematik kring trängsel på denna och liknande gång/cykelbanor, i och med att det är så många som behöver ta den vägen på väg till och från skola och jobb.

Övrigt: I kommunens äldre villaområden finns mycket smala trottoarer där det ej är möjligt att gå med en barnvagn. Buskar som planterats för tätt mot vägen gör dessa ännu smalare vilket leder till att gående med barnvagn/matkassar eller sällskap med mer än en person (även vuxen som promenerar med ett barn i handen) måste välja att gå på bilvägen istället. (Se t.ex. Mellanvägen mellan Källbrinksvägen och Furuhöjdsvägen)

Parkeringsregler bör även ses över, bilar som parkerar dagligen eller långvarigt på gator skapar skymd sikt och onödig trängsel. (Se t.ex. Mellanvägen mellan Källbrinksvägen och Furuhöjdsvägen)

Turtätheten för kollektivtrafik, framförallt bussar som går in i områden behöver förbättras. Se t.ex. buss 706.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och ser över formulering i trafiksäkerhetsplanen genom att förtydliga att siktröjning och sopning även ingår i förbättrad drift och underhåll.

I trafiksäkerhetsplanen har oskyddade trafikanters singelolyckor, olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter samt singelolyckor med motorfordon pekats ut som prioriterade olyckstyper att arbeta extra med. Ur olycksanalysen visar det sig att dessa olyckstyper är vanligast och ger flest allvarligt skadade i trafiken i Huddinge kommun. Givetvis ska förvaltningen även fortsätta att arbeta med att minska kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter. Separering mellan

fotgängare och cyklister hanteras dock i kommunens cykelplan samt i förslaget till gångplan. Åtgärder för belysningsunderhåll hanteras i den kommande gångplanen.

Åtgärder för parkering hanteras i den kommande parkeringsplanen. Principer för parkering hittas i parkeringsprogrammet.

Det är Trafikförvaltningen, Stockholms län som ansvarar för trafikering av kollektivtrafiken. Synpunkterna förs vidare till kommunens trafikplanerare som har kontakt med SLL i de frågorna.

2.6.12. Privatperson 12

Hej Kommunen bör göra något åt trafiksäkerheten på Glömstavägen. Det är mycket svårt att köra ut på vägen med bil från de olika sidogatorna när hastigheten där är 60. Man får stå mycket länge och vänta. Det är ofta mycket trafik åt båda håll. Både höger- och vänstersväng känns riskabla.

Går det att sänka hastigheten till 50? Sätta upp trafikljus i korsningen in till Gustav Adolfsvägen?

För fotgängare är det inte heller trafiksäkert. Det saknas övergångsställe till många busshållplatser. Om de fanns skulle det bli säkrare att gå över vägen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Kommunen har tyvärr ingen rådighet över Glömstavägen då det är en statlig väg. Kommunen har dock dialog med Trafikverket angående trafiksäkerhetsåtgärder på Glömstavägen, t ex i korsningen Gustav Adolfsvägen, Katrinebergsvägen samt säkra passager.

2.6.13. Privatperson 13

Kvarnbergsplan vid busshållplatsen finns 3 ställen som folk har är övergångsställen men ingen sådan skylt finns! Alltså gäller ej stanna fri fotgängare vilket folk har! Ett förbiseende av kommunen eller ett cyniskt underlåtande?! Där går många barn och boende över i tron att de är skyddade – livsfarligt! Bussarna skymmer etc. Hur har ni tänkt??

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Kvarnbergsplan är en viktig hållplats för flera busslinjer, två ledbussar kan angöra hållplatsen samtidigt. På platsen har kommunen anlagt så kallade gångpassager för gående och cyklister eftersom det är olämpligt att placera övergångsställen fem meter efter och tio meter före en hållplats.

Därför är Kvarnbergsplan utformad så att olika trafikantgrupper förutsätts samspela med varandra vid så kallade gångpassager. Dessa passager saknar vanliga trafikregler och väjningsplikt. Gående har inte företräde. Gående ska aldrig förutsätta att de är skyddade i plankorsningar, oavsett övergångsställe eller inte, det är då det är som mest trafikfarligt. Övergångsställen tenderar att ge falsk trygghet.

Alla som går, cyklar, kör eller åker måste ta hänsyn till varandra för att trafiksystemet ska fungera på Kvarnbergsplan. Bilisten ansvarar för att hålla en

tillräckligt låg hastighet och samtliga trafikanter ska visa omsorg, varsamhet och hänsyn vid gångpassagerna.

Bilaga 1 – Sändlista

MYNDIGHETER

Trafikverket

Länsstyrelsen i Stockholms län

Stockholms läns landsting

Polismyndigheten i Stockholms län/Södertörns polismästardistrikt

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

AB Storstockholms Lokaltrafik

Södertörns Brandförsvarsförbund

Statens folkhälsoinstitut

Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI

Trafikanalys

KOMMUNER

Stockholms stad

Botkyrka kommun

Haninge kommun

Tyresö kommun

Nykvarns kommun

Nynäshamns kommun

Salems kommun

Södertälje kommun

HUDDINGE KOMMUNS NÄMNDER

Förskolenämnden

Grundskolenämnden

Gymnasienämnden

Kultur- och fritidsnämnden

Natur- och byggnadsnämnden

Socialnämnden och utskotten

Tillsynsnämnden

Äldreomsorgsnämnden

RÅD

Huddinge råd för funktionshinderfrågor

Huddinge pensionärsråd

Huddinge brottsförebyggande råd (HuBrå)

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

Rädda Barnen, Stockholm

Riksförbundet för enskilda vägar

Sveriges motorcyklister

Sveriges kommuner och landsting, SKL

FASTIGHETSÄGARE/SAMFÄLLIGHETER/VILLAÄGAREFÖRENINGAR

Aktuariens Samfällighet

Backens Fastighetsägarförening

Bergets Samfällighet

Björkspinnaren Brf

Bokbindaren Samfällighet

Bostadsrättsf. Kv Lodjuret

Bostadsrättsföreningen Edet

Bostadsrättsföreningen Hoppet 44

Bostadsrättsföreningen Laxen 1

Brf Asken i Huddinge

Brf BoKlok Lingonriset i Huddinge

Brf Ekvecklaren

Brf Eldtornet
BRF Holmgård 2
Brf Klockarebacken 8
Brf Kronan 1
Brf Kvarnberget
BRF Kvarnbergsplan i Huddinge
Brf Mörten 1
Brf Ouvertyren
Brf Rådstugan i Huddinge
Brf Segeltorps Orangeri
Brf Siken 2
Brf Tempeltorget
Brf Trädgården
Brf Visiret
Brf Värnet
Brf Änglamark
Brf Ängsnäs Trädgårdar
Brynjan Bostadsrättsförening
Buntmakarens Samfällighet
Byggmästarens Samfällighetsförening
Bäckens Samfällighetsförening
Drevviksdalens samfällighetsförening
Drevviksstrand-Skogås Tomtägarförening
Ekens Samfällighetsförening
Fjällhöjden Samfällighet
Flemingsbergs Brf
Fornborg 1 Brf
Fridhems Samfällighet
Fullersta Fastighetsägarförening
Fållans Fastighetsägarförening
Gladökvärns Fastighetsägarförening
Glömsta Samfällighetsförening
Gunhildsviks vägsamfällighet
Hasselstogens Samfällighet

HSB Brf Hammartorp
HSB Brf Trångsund
Huddinge Förvaltaren GA1
Huddingekretsen av Villaägarnas Riksförbund
Huge fastigheter AB
Häradshöjden Bostadsrättsförening
Hörningsnäs Villaförening
Idrotten bostadsrätt
Konstapelns Anl.-Samfällighet
Kornellens Samfällighetsförening
Laboratorns Samfällighet
Lissma-Öran Samfällighetsförening
Lok. Hyresgästförening Vårbacken
Länna-Drevviken Fastighetsförening
Löparen nr:3 Bostadsrättsförening
Lövdungens samfällighet
Lövkärrets Samfällighet
Malmvägens Samfällighet
Milsten Anl.-Samfällighet
Milstens Samfällighetsförening
Mossängsområdets Samfällighet
Ouvertyrens Samfällighetsförening
Parkhemsvägens Samfällighet
Portens Bostadsrättsförening
Prinsessan Bostadsrättsförening
Riksbyggen BRF Silfverdalen
Roddarvägen Samfällighet
Romansens Samfällighet
Ryttaren nr 1
Segeltorps Villaägareförening
Sjöängen-Trångsund Tomtägarförening
Sjöängens Villaförening
Snättringe Fastighetsägarförening
Snättringe Samfällighet

Snättringedalens Samfällighet
Sofiebergs Vägförening
Storhällens Samfällighetsförening
Stortorps Brygga ek förening
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 Huddingekretsen
Vista Gård 2 Brf
Ådrans vägförening