



## Stuvsta Gårds Villaägareförening

- ansluten till Villaägarnas Riksförbund  
och med mer än 1 200 medlemmar i Stuvsta/Snättringe  
[www.stuvstagard.se](http://www.stuvstagard.se)

**Marika Norrberg**  
**Marianne Sagerholm**  
**Huddinge Kommun**  
**Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden**  
**Sjödalsvägen 29**

**cc Malin Danielsson**

**141 85 Huddinge**

e-post: [huddinge@huddinge.se](mailto:huddinge@huddinge.se)  
[marika.norrberg@huddinge.se](mailto:marika.norrberg@huddinge.se)  
[marianne.sagerholm@huddinge.se](mailto:marianne.sagerholm@huddinge.se)

**Re.Synpunkter:** Remissutgåva **Cykelplan** för Huddinge Kommun,  
November 2014, GK-2013/599.352  
Remissutgåva **Kollektivplan** för Huddinge Kommun,  
November 2014, GK-2012/550  
Remissutgåva **Parkeringsprogram** för Huddinge Kommun,  
December 2014, GK-2012/1173.352 KS-2014/1646.353

**Från** Marika Norrberg, Trafikplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Gatu- och trafikavdelningen, Huddinge Kommun har Stuvsta Gårds Villaägareförening, via mail den 31 mars 2015, fått anstånd med att lämna sina synpunkter på cykelplanen och kollektivtrafikplanen till senast den 10 april 2015. Synpunkter på Parkeringsprogrammet skall lämnas senast den 30 april 2015

### **Inledning.**

Stuvsta Gårds Villaägareförening (nedan kallat SGVF och som är Huddinge kommuns största villaägareförening), har läst och studerat ovanstående tre remissutlåtande. Vi har valt skriva **ett** remissutlåtande, eftersom vi anser att Huddinge Kommuns cykel-, kollektiv- och parkeringsplaner "går in i varandra". Vilket även framgår då man läser de tre remissutgåvorna var för sig. Dessutom skrivs de i rapporterna informationsbrev: " En ny översiktsplan har ..... Vi har även valt att lägga tyngdpunkten på våra synpunkter och förslag på det som berör vårt geografiska verksamhetsområde, med följande postnummer, inom Huddinge kommun,: 141 37, -38, -

39, -40, -41, -42, -43 och del av -45. Dvs. i stort det som förut var Stuvsta municipalsamhälle, samt vissa angränsande områden inom Stuvsta/Snättringe i Huddinge Kommun

Vill vi även säga att vi tycker att rapporterna är skrivna med en ungdomlig framsynthet på en akademisk nivå med många noter och hänvisningar till olika rapporter, vilka inte alltid kan jämföras med vad Huddinge Kommun behöver för sin utveckling. Befolkningskurvan i Huddinge Kommun och framför allt i Stuvsta/Snättringe består av barnfamiljer och äldre personer.

### Sammanfattning

I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa intakt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare idag till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. I regionplaneringen beräknas länets befolkning öka från drygt 2 miljoner invånare till närmare 3,2 miljoner år 2040.

Huddinge Kommuns Översiktsplan och strategi för Trafikstrategin säger att:

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

inom Huddinge Kommun.

SGVF är positivt inställda till att satsningar görs på gång, cykel och kollektivtrafiken. Den kraftiga befolkningsökningen medför att trängseln kommer att öka i både väg- och kollektivtrafiken.

- Vi ser positivt på att det med resultat av cykelplanen kan bli möjligt att invånarna i Huddinge kommun att göra flera av sina förflyttningar med cykel.
- Vi ser även positivt på att Huddinge kommun nu på allvar ger sin syn på kollektivtrafiken i kommunen. Vi ser det som mycket viktigt att kommunen ger sina invånare en god kollektivtrafik, även om allt ändå till slut beslutas av Stockholms läns landsting, SLL.
- Men vi ser inte positivt på att Huddinge Kommun vill försämra för biltrafiken, som har och kommer att ha en viktig roll i samhället. Och får ej förnekas i gång-, cykel- och kollektivt trafikplanerna för Huddinge Kommun.

Huddinge kommuns vision för transportsystemet ska uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik får inte ske på bekostnad biltrafiken. Som det görs i remissutgåvorna för respektive plan.

För barnfamiljer är bilen en nödvändighet, då det ej finns möjlighet till att cykla eller använda kollektivtrafik..

- Det råder stor brist på förskolor i hela Huddinge kommun.
- Inom Stuvsta/Snättringe sker stor barnantalsökning.

Dessa båda parametrar innebär att småbarnsföräldrar behöver bil samt att det finns parkeringsplatser vid kollektivnära platser för att klara av både familjeliv och arbetsliv.

Även för äldre personer är bilen en nödvändighet för att ta sig från punkt A till punkt B

Vi har aldrig haft så många bilar i Sverige som vi har nu, drygt 4,5 miljoner bilar. Bilmarknaden fortsätter att vara mycket stark. Registreringarna av nya personbilar ökade med 14 procent i mars 2015, vilket är femtonde månaden i rad med ökade registreringar.

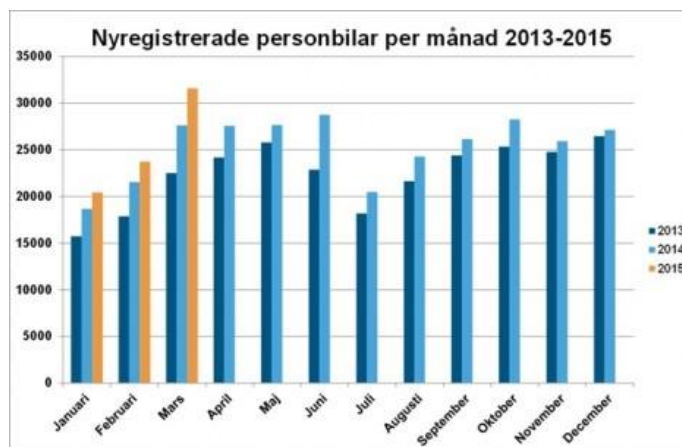


Fig 1 Källa: Motor Magasinet

Konsumtionen, bland annat av bilar, är en viktig drivkraft i konjunkturen. Den ökade nybilsförsäljningen är bra för både tillväxten och jobben. En ökad omsättning och förnyelse av bilparken där nya bilar ersätter gamla bilar med sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda är positivt även ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt

Innan 2030 har vi andra drivmedel, exempelvis fossila bränslen alternativt eldrift, för bilar vilket kommer att minska koldioxidutsläppen högst marknad. Detta nämns ingenting om i de olika planerna.

Mars månad 2015 blev en med många rekord för de laddbara fordonen. Beståndsökningen för månaden landade på 699 fordon, vilket är den högsta ökningen någonsin under en månad. Trenden att laddhybriderna ökar mer än de rena elbilarna är också tillfälligt bruten, under mars ökade elbilarna med 420 st och laddhybriderna med 279 st.

Den höga ökningen under mars beror till stor del på de rena elbilarna, där både etablerade och nya bilmodeller ökar mycket. Samtidigt blir möjligheterna att ladda elfordon blir bättre och bättre.



Fig. 2 Källa: Motor-Magasinet

Vi fortsätter med våra vardagsresor, även om varje bil rullar något färre kilometer per år än tidigare. Tidigare hade medelfamiljen en bil, idag har vi två. Stadslivet drar och det är kommunens olika centrum som drar. Område i tätorten med detaljhandel, offentlig service, kulturinrättningar och andra tjänsteinrättningar. De som bestämmer vill idag att "stadskärnan" ska byggas för människan. Antalet parkeringar per boende ska minskas. Vi ska promenera, cykla eller alternativt åka kollektivt dit. Visst är det trevligt med levande centrum, där vi kan handla, utföra ärenden, dricka kaffe, träffa vänner etc. Men hur ser det egentligen ut i våra centrum, hur levande är de egentligen och när kan vi ta del av det? Vi är alla idag beroende av att hinna utföra våra inköp och ärenden. Men affärerna i Stuvsta

Centrum stänger vid kl. 18.00. Söndagar är affärerna många gånger helt stängda. Förutom pizzerior och matställen. Vi har utmanaren en bit bort som har öppet sju dagar i veckan. Med ledig parkering som är gratis. Där det ligger finns allt och det är tillgängligt enligt våra önskemål. Köpladan slår hårt mot vårt centrum, eftersom handlarna där gynnas. Så riskerar handlarna i Stuvsta Centrum att få stänga på grund av det inte är så lönsamt. SGVF är övertygade om att ett döende centrum bilen räknas bort som en del av centrubilden. Vill Huddinge Kommun ha levande lokala centrum får man inte glömma att sätta bilen i centrum!

### **Planens syfte och huvuddrag**

För att skapa förutsättningar för att utveckla ett hållbart transportsystem krävs en samordnad bebyggelse- och trafikplanering. Enligt remissutgåvorna bör då samhällsplaneringen utgå från att förbättra tillgängligheten till de verksamheter och utbud kommuninvånarna vill och behöver ta del av för att ha ett välfungerande vardagsliv. Detta ska ske genom täta och funktionsblandade miljöer som möjliggör korta resor. Där många ärenden till förskola, skolan, butiker, kulturändamål mm kan göras till fots eller med cykel. Genom att då planera utifrån stationsnärlighetsprincipen påstår man att transportbehovet minskar. Detta fungerar inte i den verklighet vi lever i idag och kommer ej heller att fungera imorgon.

Stuvsta/Snättringe är ett gammalt villasamhälle med anor från 1920-talet, då Stuvstabilaget styckade av tomter och sålde dessa. Den äldre bebyggelsen med småhus har ett kulturhistoriskt värde i Stuvstas gamla gatubild. Fortfarande är den mesta bebyggelsen egna hem, utom i centrum där det har byggts hyres/bostadsrätter. Det sker en kraftfull generationsväxling i denna del av Huddinge Kommun. Med många unga barnfamiljer. Vilka behöver bil (ibland 2 st) för att hämta och lämna sina barn vid "dagis, förskolor och skolor. För att sedan snabbt skall kunna ta sig till/från sina arbeten via något kollektivt färdmedel. Detta beroende på att det inte finns något dagis, förskolor eller skolor i närheten där de bor. Det är den verklighet som många yngre människor lever i idag. Med barn som sysslar med någon sportaktivitet behöver de också bil, för att kunna skjutsa sina barn till och från aktivitetet. Ibland även med tung idrottsutrustning. Det är den verklighet som många yngre människor lever i idag. En livsstil som inte går att jämföra i tex Stockholms innerstad, där kollektivtrafiken är betydligt bättre utbyggd.

**Kollektivtrafik är stommen i framtidens transportsystem.** Står det i remissutgåva **Kollektivplan**

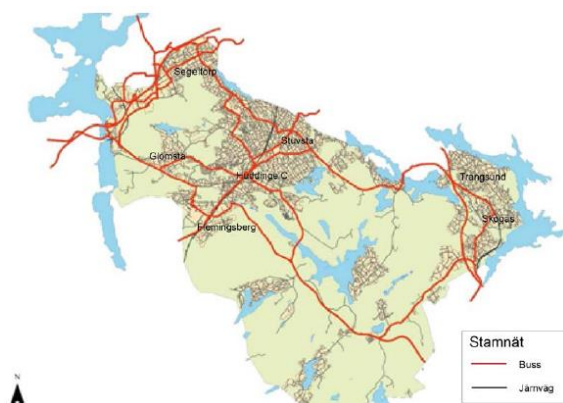


Fig 3

När det gäller den nu föreslagna planen så ser vi att det är en väl genomarbetad plan som har ambition att täcka den största delen av kommunen. Det saknas dock några områden som skulle behöva bättre täckning. Som exempelvis:

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

Idag är inte Planområdet väl försörjt med kollektivtrafik. Stuvsta pendeltågsstation ligger ca 250 m från planområdet. Busshållplats finns på båda sidor av Stationsvägen där bussarna 703, 710 och 792 går.

- Pendeltåget går under rusningstrafik relativt tät, men inte under andra tider på dygnet.
- Busslinje 703 turtäthet är ½-timmestrafik, med undantag för morgon- och kvällsrusning. Lördag och söndagar går busslinje 703 inte alls.
- Busslinje 710 har även den ½-timmestrafik, med undantag under morgon- och kvällsrusningen
- Busslinje 792 är en nattbuss.

När man läser "Prioritering av åtgärder i stamnätet" finns Stuvsta inte med trots att Stuvsta är ett villasamhälle med behov av förbättrade bussförbindelser till flera områden. Man skriver om pendeltågsstationen med anslutande lokalbuss, men den bussen går enbart Häradsvägen till Fruängen/Skärholmen. Så lägen som har mer än 2 km till närmaste hållplats anses inte behövas vara kollektivtrafikförsörjda. Sedan skriver ni att "Ny bebyggelse och nya verksamheter bör undvikas i dessa lägen" Verkligheten är dock den att dessa områden redan är bebyggda, samt förtätas, och bebos av villaägare som inte får kollektivtrafik i sin närhet! Dessutom har i området stora höjdskillnader med ganska svåra backar.

Kollektivtrafik är ett kapacitetsstarkt transportslag och en förutsättning för att vår region ska klara befolkningstillväxten. Ett ökat kollektivt resande är då enda möjligheten. I ett kollektivtrafik som även innehåller fler lokalbussar. Inte enbart satsning på Stamnätet, som det görs remissutgåva **Kollektivplan**. Genom att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande ökar också resandet och utnyttandet av kollektivtrafik. Ett exempel kan vara att låta en av busslinjerna 703 alt 710 istället för att enbart köra Häradsvägen, kan köra Häradsvägen via Stambanevägen/Snättringevägen

Sedan gäller det att konkretisera planen och där se vilka åtgärder som gagnar kommunens invånare bäst. Att transportsystemet blir lätt tillgängligt är en viktig del så att man enkelt kan nå bl.a. olika affärscentra och andra viktiga områden som Kungens kurva, Skärholmen, Huddinge sjukhus etc. Huddingevägen har blivit orimligt övertrafikerad och delar kommunen rätt hårt. Man bör se över vad som kan göras. Möjligen att förlägga delar av vägen i tunnlar. Ett förslag som SGVF har presenterat för kommunens politiker, tjänstemän samt för Länsstyrelsen och Trafikverket.

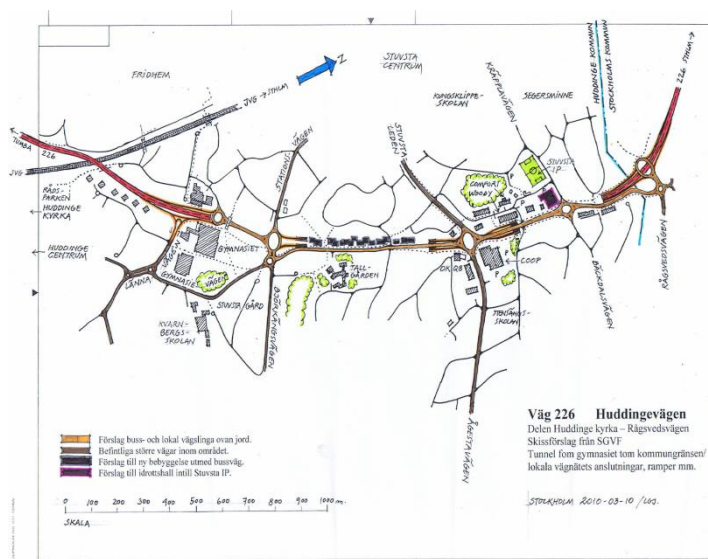


Fig. 4

### **Parkeringsprogrammet**

Den stora parkeringsplatsen vid Flemingsberg borde göras mer attraktiv så att folk tog tåget istället för bilen till Stockholm.

I parkeringsprogrammet preciseras mål och syfte, samt hur programmet bidrar till att uppfylla trafikstrategin. En viktig utgångspunkt för parkeringsprogrammet är att ta till vara på bra kollektivtrafiklägen och därmed göra skillnad på hur parkering bör planeras, utformas och regleras. Parkeringsprogrammet beskriver vilka åtgärdsförslag och riktlinjer som behövs för att en fungerande parkeringssituation i Huddinge kommun, samt hur programmet ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik för längre resor och gång- och cykeltrafik för kortare resor.

Man bör se över transportkontakter över kommungränserna. Idag finns bussar som går från T-banan till kommungränsen från Stockholm istället för att fortsätta till t.ex. järnvägsstation. Huddinge kommun är mycket vidsträckt och för att människor som bor i utkanterna, långt från kommunikationer, ska kunna lämna bilen hemma er-fordras att någon form av lokala "småbussar" åker runt med jämna mellanrum i stort sett hela dygnet. Om man tittar på dagens transportsystem så finns tåg eller buss att tillgå. Bussarna går endast via centrum och huvudgator. Att ta bilen till tåget dagtid fungerar inte då parkeringsplatser inte finns.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet är inte väl försörjt med kollektivtrafik. Stuvsta pendeltågsstation ligger ca 250 m från planområdet. Busshållsplats finns på båda sidor av Stationsvägen där bussarna 703, 710 och 792 går.

- Pendeltåget går under rusningstrafik relativt tät, men inte under andra tider på dygnet.
- Busslinje 703 turtäthet är ½-timmestrafik, med undantag för morgon- och kvällsrusning. Lördag och söndagar går den inte alls.
- Busslinje 710 har även den ½-timmestrafik, med undantag under morgon- och kvällsrusningen
- Busslinje 792 är en nattbuss.

När man läser "Prioritering av åtgärder i stamnätet" finns Stuvsta inte med trots att Stuvsta är ett villasamhälle med behov av förbättrade bussförbindelser till flera områden. Man skriver om pendeltågsstationen med anslutande lokalbuss, men den bussen går enbart Häradsvägen till Fruängen/Skärholmen. Så lägen som har mer än 2 km till närmaste hållplats anses inte behövas vara kollektivtrafikförsörjda. Sedan skriver ni att "Ny bebyggelse och nya verksamheter bör undvikas i dessa lägen" Verkligheten är dock den att dessa områden redan är bebyggda och bebos av villaägare som inte får kollektivtrafik i sin närhet! Dessutom har i området stora höjdskillnader med ganska svåra backar.

Kollektivtrafik är ett kapacitetsstarkt transportslag och en förutsättning för att vår region ska klara befolkningstillväxten. Ett ökat kollektivt resande är då enda möjligheten. I ett kollektivtrafik som även innehåller fler lokalbussar, inte enbart satsning på Stamnätet.

Genom att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande ökar också resandet och utnyttandet av kollektivtrafik. Ett exempel kan vara att låta en av busslinjerna 703 alt 710 istället för att enbart köra Häradsvägen, kan köra Häradsvägen via Stambanavägen/Snättringevägen

Sedan gäller det att konkretisera planen och där se vilka åtgärder som gagnar kommunens invånare bäst. Att transportsystemet blir lätt tillgängligt är en viktig del så att man enkelt kan nå bl.a. olika affärscentra och andra viktiga områden som Kungens kurva, Skärholmen, Huddinge sjukhus etc. Huddingevägen har blivit orimligt övertrafikerad och delar kommunen rätt hårt. Man bör se över vad som kan göras. Möjligen att förlägga delar av vägen i tunnlar. Den stora parkeringsplatsen vid Flemingsberg borde göras mer attraktiv så att folk tog tåget istället för bilen till Stockholm.

Man bör se över transportkontakter över kommungränserna. Idag finns bussar som går från T-banan till kommungränsen från Stockholm istället för att fortsätta till t.ex järnvägsstation.

Huddinge kommun är mycket vidsträckt och för att människor som bor i ut-kanterna, långt från kommunikationer, ska kunna lämna bilen hemma er-fordras att någon form av lokala "småbussar" åker runt med jämna mellanrum i stort sett hela dygnet. Om man tittar på dagens transportsystem så finns tåg eller buss att tillgå. Bussarna går endast via centrum och huvudgator. Att ta bilen till tåget dagtid fungerar inte då parkeringsplatser inte finns.

Förutom de som bor inom gångavstånd från pendeltågsstationer är alla beroende av att kunna ta sig till pendeltågsstationerna. En relativt liten del av Huddinges invånare kan enkelt ta sig till stationerna med buss med busshållplats inom rimligt avstånd från hemmet. Resten, speciellt de i Huddinges vidsträckta villaområdena, är beroende av bil för att ta sig till stationerna och många barnfamiljer oavsett bostadsområde är beroende av bil för att lämna barn på dagis då kommunen har mycket svårt att hitta dagisplatser inom gångavstånd från hemmet. Dessa föräldrar vill dock för att spara tid oftast direkt från dagis åka till station för vidaretransport med pendeln.

Om inte dessa bilburna som önskar vidare pendeltågstransport har möjlighet att parkera bilen nära pendeltågsstation kommer de att använda bilen för hela resan till arbetsplatsen med väsentligt ökande CO2 utsläpp.

Det är således mycket viktigt att tillräckligt med infartparkeringar finns!!

För att inte dessa infartsparkeringar skall missbrukas av icke-pendlare är det som föreslås, att införa avgift för de som inte pendlar, fullt rimligt. Förslaget att bara låta dem som har giltigt periodkort parkera



gratis är dock inte rättvist särskilt som de som använder Reskassan (tillfälliga pendlare) faktiskt betalar mer för sin resa än vad periodkortsinnehavarna gör.

Detta borde gå att enkelt rätta till:

För att både kunna låta periodkortsinnehavare parkera gratis genom att läsa av giltigt periodkort och låta andra betala med kontokort måste utrustningen redan ha läsare både för SL-kort och kontokort. Genom en relativt enkel programmering borde det gå att låta Reskassainnehavare vid parkeringen både läsa av kontokort och SLs accesskort. När innehavaren återkommer från pendlingsresan läses SLs accesskort av varvid den inlästa debiteringen av kontokortet ej skickas vidare utan annulleras. Om innehavaren inte kan uppvisa använt SLs accesskort skickas debiteringen vidare. Samma procedur borde egentligen även användas för de som innehar periodkort då det bör vara det faktum att man genomfört en pendlingsresa som är kriteriet för att få parkera gratis och inte att man innehar ett giltigt periodkort.

### Parkering i anslutning till (mindre) affärsområden.

Utom för de närmast boende är behovet av biltransport stort när man handlar relativt mycket och tungt vilket ofta är fallet för barnfamiljer. Om det då inte finns parkeringsplatser vid lokala affärscentra kommer man att istället åka längre till större affärscentra med goda parkeringsmöjligheter. Detta bidrar till ökade CO2 utsläpp och att de lokala affärernas lönsamhet tills lut blir för svag för att de skall finnas kvar. Stuvsta Centrum skulle knappast överleva som lokalt affärscentrum om parkeringarna togs bort eller blev för dyra att utnyttja. Parkeringsprogrammet ska utgå från att prioritera kollektivtrafik. Utan parkeringsplatser kan kommunens invånare inte utnyttja kollektivtrafiken fullt ut.

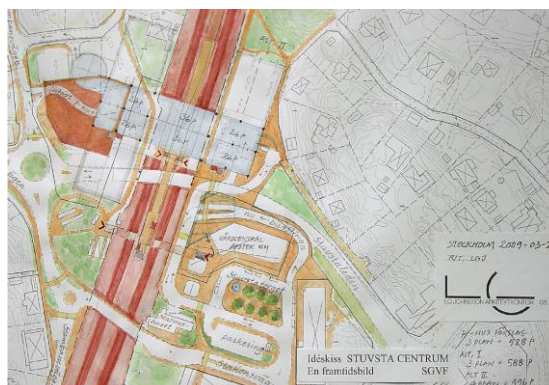


Fig 5. SGVF:s förslag på hur parkeringsfrågan kan lösas vid Stuvsta station, genom att däcka över del av perrongen.

I Översiktsplan 2030 står följande: ”Kommunen ska aktivt planera för att öka andelen kollektiv-, cykel och gångresor”. Kollektivåkande är idag uppbyggd för Stuvstaborna främst kring pendeltåg. Vilket motiverar till att parkeringsfrågan både för cykel- och bilburna kollektivresande löses för alla parter bästa sätt. Och inte göra det besvärligare för bilburna kollektivresenärer.

Att gång- och cykelstråken utökas så att det blir enkelt för alla att orientera sig och ta sig fram är mycket bra.

SGVF ser positivt på att kommunen satsar på att utveckla förutsättningarna för att använda cykel som transportmedel för olika typer av transporter inom kommunen. Vi ser positivt på att det med resultat av cykelplanen kan bli möjligt att invånarna i Huddinge kommun att göra flera av sina förflyttningar med cykel.

Cykelplanens strategi är att förbättra förutsättningarna för ett ökat vardagsresande med cykel. Det konstateras att cykelvägnätet behöver tillgodose cyklisternas behov vad gäller framkomlighet, trygghet och säkerhet.



Från SGVF:s sida vill vi med skärpa framhålla att en cykelplan utan en cykel- och gångförbindelse över Huddingevägen vid korsningen Ågestavägen-Stuvstaleden inte är en plan som beaktar cyklisternas önskemål och krav.

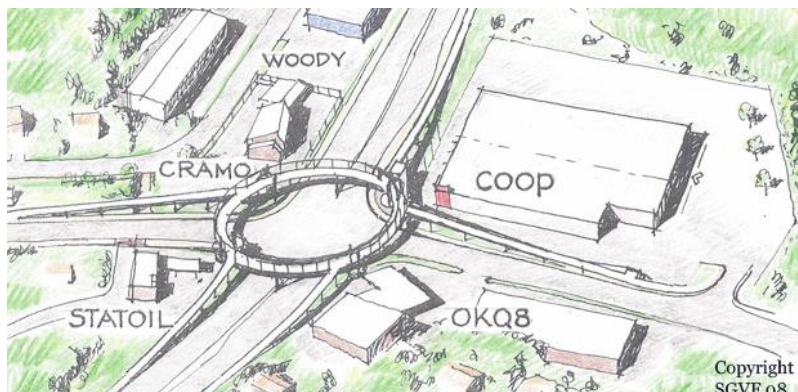


Fig 6 SGVF:s förslag på cykel- och gångförbindelse över under Huddingevägen vid korsningen Ågestavägen-Stuvstaleden

Det regionala cykelstråket Ågestavägen-Häradsvägen via Stuvsta centrum måste ges en framkomlig och säker passage vid Huddingevägen.

Det framgår av planen att man inser att "behovet av investeringar är omfattande om man önskar att fler ska se cykeln som ett attraktivt färdmedel".

För säkrare GC-trafik vill SGVF föreslå att kommunen tillsammans med Cykelfrämjandet delar ut den reflekterande sprayfärg för cyklister och andra trafikanter som färgtillverkaren Albedo 100 har tagit fram. När den sprayade trafikanten blir belyst syns denne tydligt. Sprayfärgen går att applicera på de flesta material, tex på metall, trä och textil. Sitter kvar cirka två veckor och går att tvätta bort



Fig 7 cyklister med reflekterande färg

Planen innehåller mycket som är positivt.

Vi noterar bl.a. vissa inslag, som går tvärtemot dagens verklighet. Så sägs t.ex. att utveckling av kollektivtrafik ska samordnas med bebyggelseutveckling. Det är bra, men är tyvärr inte fallet idag.

Målet för planen är att andelen kollektivresande ska öka. Detta mål kan uppnås antingen genom ökad stationsnära bebyggelse eller genom att förbättra för de som inte bor

stationsnära idag. Det förefaller som att planen syftar till att uppnå målet genom det första alternativet, men inte genom en förbättring enligt det andra alternativet, vilket är lika viktigt. Stuvsta t.ex. är fortfarande i hög grad ett villasamhälle med ganska långa avstånd till buss och station.

I Bilaga 1 "Prioritering av åtgärder i stamnätet" finns Stuvsta inte med trots att Stuvsta är ett villasamhälle med behov av förbättrade bussförbindelser till flera områden. Man skriver om pendeltågstationen med anslutande lokalbuss, men den bussen går enbart Häradsvägen till Fruängen/Skärholmen eller till Huddinge. Bland prioriterade stråk vill vi tillföra Stuvsta – Kungens kurva.

Samma bilagas avsnitt 3 är mycket svår att förstå. Vi tolkar det så, att lägen som har mer än 2 km till närmaste hållplats inte anses behöva vara kollektivtrafikförsörjda och att "Ny bebyggelse och nya verksamheter bör undvikas i dessa lägen". Detta sistnämnda gäller också för lägen som har längre än 1.2 km till hållplats. Verkligheten är dock den att dessa områden redan är bebyggda och bebos av villaägare som inte får någon kollektivtrafik i sin närhet! Det borde finnas "närbusar" som kör runt kontinuerligt för att villaägarna ska kunna komma till övrig kollektivtrafik.

Att uppnå ökad turtäthet är av största betydelse och vi menar att 10-minuters trafik måste uppnås för bussar mycket snart och då inte bara för det s.k. stamnätet. Sätt gärna in mindre bussar i samband med ökad turtäthet.

Säkra, ramlåsande cykelställ för personer som kan använda cykel är bra.

Hur busskörfälten ska placeras finns erfarenheter från olika länder. Vi anser att de nuvarande inkörningsfickorna vid hållplatserna är tillräckliga.

Ett s.k. Resecentrum planeras i Flemingsberg. Här måste samplanering göras med SJ så att snabbtågen söderut (och retur norrgående) får ökad turtäthet. Som det är nu riskerar dessa tåg annars att försvinna. Stationens attraktionskraft måste också ökas genom enklare bilparkering och marknadsföring.

Vi ser fram emot att Huddinge kommun lever upp till målen i Sammanfattningen: bl. a. att "Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering" och "Tillgänglig och jämställd kollektivtrafik för alla"!

Samtidigt vill vi betona att den välmotiverade satsningen på kollektivtrafik inte får begränsa tillgången på parkeringsplatser vid stationerna.

*För kännedom*

- har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) publicerat skrifter om en mer aktuell och tidsenlig flexibel tillämpning av "parkeringsregler" inom kommuner
- har flera kommuner som till exempel Malmö, Göteborg, Borås och Örebro också publicerat exempel på tillämpningar för tillgång på parkeringsytor ur en flexibel synpunkt med hänvisning till boende och miljö

**Slutsats:**

Rubricerade Remissutgåvor ser SGVF positivt på att Huddinge kommun nu på allvar ger sin syn på Även fast vi inte håller med om allt är acceptabelt. Det är positivt med unga kreativa idéer. Men stanna upp och lyssna på den erfarenhet som finns bland den äldre generationen. Så blir det slut en bra produkt. Speciellt i ett gammalt kulturellt villasamhälle som Stuvsta/Snättringe

*"En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina"*

Stuvsta Gårds Villaägareförening ser framemot ett fortsatt kreativt och framgångsrikt samarbete i rubricerade Remissutgåvor med Huddinge Kommun.

Stuvsta 2015-04-10

Med vänlig hälsning  
Styrelsen för Stuvsta Gårds Villaägareförening

gm Lars-Ove Larsson  
ordförande