



Stuvsta Gårds Villaägareförening

- ansluten till Villaägarnas Riksförbund
och med mer än 1 200 medlemmar i Stuvsta/Snättringe
www.stuvstagard.se

Huddinge Kommun
Kommunstyrelsens Förvaltning
Gatu-och trafiksektionen
Kommunalvägen 28
141 85 Huddinge
jack.lu@huddinge.se
hudinge@huddinge.se

Re.: Synpunkter Trafiksäkerhetsplan för Huddinge

November 2016 remissversion

KS-2016/2472

Utgåva 2016-11-09

Inledning:

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.

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).

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:

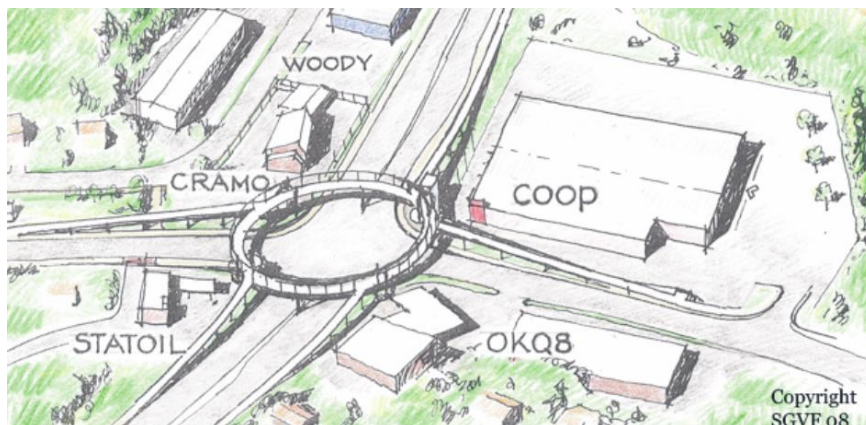
Björkängsvägen mellan Huddingevägen och Västergårdsvägen har tre övergångsställen varav ett utrustats med gupp och två med s.k. chikaner. Trafiken är omfattande och många barn rör sig i området (skolor, förskola, sportanläggningar). Trots det uppmätte kommunen 2015, att 33 % av de 7000 bilarna under de två mätta dyggen 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 dyggen 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 överskrids 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**

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 återspeglings 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



- 2) I punk 3 **Strategier** skriver ni att ni kommer koncentrera er på några få olycksplatser. **Det tycker SVGF 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.

3) **Oskyddade trafikanters singelolyckor**

tycker vi det låter mycket bra, att av gång- och cykelbanor snöröjs och halkbekämpas 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.

- 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-cykelnätet. 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?"**

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 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.

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.

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 de olika planerna. Arbetet blir inte lättare av att svenskarna ifjol köpte fler bilar än något annat år. För att säkra bättre trafiksäkerhet måste kommun se till att kollektivtrafiken (både inom som till/från kommunen) förbättras avsevärt. Bilismen kommer aldrig att försvinna. 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.

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.

SVGF hänvisar även till våra tidigare insända remisser i anslutande projekt:

2003

2011-02-28

Trafiknäts- och gatubildsanalys i
Huddinge Kommun
Rätt fart i Huddinge -

November 2011	GK-2007/175.441	Hastighetsplan för Huddinge kommun Trafikstrategi för Huddinge Kommun
November 2014	GK-2013/599.352	Remissutgåva Cykelplan för Huddinge Kommun
November 2014	GK-2012/550	Kollektivplan för Huddinge Kommun
December 2014	GK-2012/1173.352 KS-2014/1646.353	Parkeringsprogram för Huddinge Kommun
2014-02-10	Projektnr 101946	Åtgärdsvalsstudie- väg 226, Huddingevägen Delen Västra Stambanan- Rågsvedsvägen

Stuvsta 2017-02-26

Styrelsen för Stuvsta Gårds Villaägareförening
gm. Lars-Ove Larsson (ordförande)
Box 2054
141 40 Huddinge
www.stuvstagard.se