



Remissvar Cykelplan för Huddinge kommun

Centerpartiet i Huddinge välkomnar det nya förslaget till cykelplan, som både tar sig an utmaningen att fortsätta anlägga fler cykelvägar och att förbättra underhållet på det nuvarande nätet. Strukturen för planen är tydlig och det finns flera klargörande kartor.

Vi ser cykelplanen som mycket central i arbetet för en ökad folkhälsa och en bättre miljö med renare luft. Vår utgångspunkt är att utsläppen från transporter måste minska för att nå klimatmålen som är satta såväl lokalt som nationellt. Ett viktigt verktyg för att nå dessa mål är att ha en regelbunden uppföljning av alla förvaltningars verksamhet.

Nedan följer en rad ställningstaganden och synpunkter som vi anser är viktiga att framföra i remissform.

Principiella ställningstaganden

Målsättningen

Remissförslaget innebär en ökning av andelen cykelresor till 10% år 2020. Vi föreslår dels att målsättningen utvecklas i ett resonemang om *hur* och *varför* kommunen har kommit fram till just detta effektmål, dels att det kompletteras med ett långsiktigt mål på 25% år 2030. Det bör dessutom framgå hur andelen mäts.

Det vore bra om det fanns en uttrycklig koppling till de gällande miljömålen, som cykelplanen förväntas bidra till att uppnå. Det är märkligt att denna aspekt helt saknas i bilaga 1 där regionala och nationella mål tas upp.

Underhållsbudget

Överlag innehåller förslaget till cykelplan många bra delar gällande drift och underhåll, men vi saknar tydliga uppgifter kring kostnaderna för detta. Vår bedömning är att ambitionsnivån för drift och underhåll behöver öka, om effektmålet ska nås. Konkretiseringen av *vem* som ska göra *vad* kan också öka.

Rekreations- och turismcykling

Centerpartiet står helt bakom Huddinge kommuns arbete för ökad tillgänglighet till naturen. Därför är det mycket olyckligt att så kallad rekreations- och turismcykling inte inkluderas i förslaget, varken i text eller i den första indikatorn för arbetsresor. Det är den enskilt största bristen med förslaget.

Vi instämmer inte i förslaget att det ska tas fram en separat plan för rekreationscykling, som det står i avsnitt 3.3, utan föreslår att rekreationscykling inkluderas i cykelplanen. Skilda planer ökar risken för kommunen inte får något helhetsperspektiv på arbetet med att öka tillgänglighet till natur. I kommunens förslag till badplatsprogram står det till exempel att man ska bygga cykelställ vid badplatserna, trots att cykelplanen enligt förslaget inte garanterar cykelväg till samtliga badplatser.

Många kommuner, dock inte i Stockholmsregionen, har satsat på att attrahera cyklister genom att anlägga särskilda cykelleder helt eller delvis i naturen. Det finns goda möjligheter att profilera kommunen som ett bra val för den som vill se mer av naturen från cykelsadeln – oavsett om det är på fritiden eller på väg till jobbet.

Det finns en broschyr från 2007 som för Huddinges del beskriver ett antal rekreationscykelturer: "Huddinge – cykelturer och sevärdheter." Varför ska inte denna uppdateras samtidigt som cykelplanen (från 2009) nu revideras?

Regionala cykelstråk

Vi saknar en tydlig koppling till det ämne som alltmer diskuteras på regional nivå, nämligen hur kommunernas cykelvägnät ska kroka i varandra. När regionen växer behövs regionala cykelstråk. Strategi 3.2 borde exempelvis explicit tala om regionala målpunkter, inte enbart de som finns i kommunen (andra riktlinjen). Samarbete med grannkommuner är viktigt för att få ett sammanhängande cykelnät och en tydlig skyltning över kommungränserna. Detta borde få större plats i cykelplanen. Det bör innefattas i "sammanhängande cykelvägnät".



Säkra skolvägar

En av riktlinjerna på sid 15 är "Trafiksäkra skolvägar ska vara en självklarhet". Någon sida senare står att "Viktiga målpunkter för barn är skolor, fritidsanläggningar och idrottsplatser. Det är en självklarhet att cykelstråken till dessa målpunkter ska vara trafiksäkert utformade." Vi instämmer till fullo i detta, men saknar ett resonemang för hur detta ska åstadkommas. Rimligen behöver barnens skol- och fritidsvägar inventeras och cykelvägar anläggas på sträckor där de saknas och där många barn rör sig. Samma ambition bör gälla för förskolor. Generellt är det viktigt att förskolor och skolor placeras på platser dit det är enkelt att ta sig med cykla. Sjöängen i Trångsund är ett exempel på ett område där gång- och cykelvägar helt saknas och där många barn bor.

Prioritering av cykelvägar

Många föreslagna nya stråk skulle fylla en viktig funktion för arbetspendling och rekreationscykling, t ex de föreslagna regionala cykelstråken via Ågesta och mot Älvsjö samt det nya stråket från Segeltorp till Kungens kurva parallellt med Hagvägen, längs naturreservatets norra gräns. Vi vill här lyfta fram några andra för oss prioriterade stråk.

Åvägen/brandvägen

Centerpartiet stöttar förslaget men vill ha förtydligat hur och var det regionala cykelstråket ska utformas. Åvägen är idag inte cykelvänlig. För brandvägen undrar vi om förslaget är en helt ny cykelväg, vilket vi förordar med tanke på funktionen som utryckningsväg för Brandförsvaret. Vi föreslår att stråket görs till snabbcykelväg med en högre standard.

Cykelbro till Tyresö

Centerpartiet tycker att möjligheten till gång- och cykelförbindelse över Drevviken ska utredas, för att öka både rekreationsmöjligheter och arbetspendling. Detta nämns också i Översiktsplanen: "För att förbättra kopplingen till Tyresö på lång sikt skulle, om möjligt, en gång- och cykelbro över Trångsundssundet vara positivt. Fortsatta utredningar kräva." I samband med en ny cykelplan borde detta nu markeras som utredningsstråk.

Vi vill även bygga cykelöverfarter och cykelbroar på andra platser där det kan skapa stora tidsvinster och en säkrare miljö för pendlaren, till exempel över E4:an och Huddingevägen.

Snättringe

Vi föreslår ett nytt stråk Lövdalsvägen-Kvarnlyckevägen/brandvägen.

Fullersta

Vi föreslår ett bättre fungerande cykelstråk från Huddinge centrum förbi Fullersta gård.

Flemingsbergsskogen

Vi föreslår ett stråk från Huddinge centrum till Flemingsbergsskogens naturreservat.

Gömmaren

Vi föreslår kommunala cykelstråk till sjön Gömmaren, såväl från centrala Huddinge som från Vårby längs Snickarkrogsvägen.

Trehörningen

Vi föreslår att ett framtida stråk från Huddinge centrum/Storängen till Trehörningen utreds.

Cykelparkering

Centerpartiet förespråkar cykelgarage vid tågstationerna då det är yteffektivt och ökar närheten till tåget för många cyklister. Därför anser vi att följande inriktning är för tydlig och bör formuleras om så att cykelparkering på höjden används oftare: "Om avstånden från målpunkt till cykelparkering börjar närma sig



100 meter och behov finns bör man överväga att bygga cykelparkering på höjden i garage om ingen markyta kan frigöras närmare" (sid 30). Kostnader för cykelgarage bör förtydligas.

Cykelparkeringen i Huddinge centrum räknas som osäker av många och det har gjort, vågar vi påstå, att många har slutat cykla till centrum.

Trygghet bör förtydligas i riktlinjerna för cykelparkering (sid 13). Planen bör också tydligare ta ställning till kameraövervakning. Då detta, såvitt vi kan bedöma utifrån forskning, har en viss positiv effekt på cykelstölder föreslår vi att följande skrivning förstärks: "På de större stationerna bör även en andel av cykelställen vara bevakade, till exempel i form av övervakade cykelgarage." (sid 31)

Vi tycker att inriktningen för antalet parkeringsplatser vid tågstationerna ska vara tydligare; behovet av platser bör fastslås inför beslut om cykelplanen. Följande skrivning illustrerar vagheten i remissversionen: "Det gäller därför att försöka planera så rätt som möjligt genom att ta hänsyn till siffror över på- och avstigande." (sid 31)

Ny teknik

Vi skulle vilja att cykelplanen tog ställning till signalsystemlösningar för att underlätta för cykelpendling, t ex så kallad grön våg i trafiksignalerna och på andra sätt minskade signalbarriärer för cyklister. Vissa signalregleringar kanske kan tas bort helt.

Cykelvägvisning

Under avsnitt 4.4 skrivs: "Cykelvägvisningsplanen behöver i samband med denna reviderade cykelplan ses över och revideras. Detta för att säkerställa att cykelvägvisningsplanen samordnas med cykelplanen." Vi anser att det ska förtydligas när detta sker. Det borde ske i samband med nytt förslag till cykelplan.

Drift och underhåll

Kartan över belysning verkar inte stämma med cykelkartan, då flera sträckningar i den senare inte är markerade med/utan belysning (sid 29).

På sid 31 står det om att det ska vara väderskydd från parkering till stationens ingång. Det framstår som en stor investering som kanske inte är skälig på alla platser (upp till 100 meter).

På sid 31 står det att det ska finnas tåg/buss info tillgängligt vid parkeringarna. Detta vore ett mycket välkommet tillskott.

En effektivare felanmälan, som nämns på sid 32, ställer vi oss helt bakom, gärna med ny teknik och helst i dialog med berörda fastighetsägare.

På sidan 34 står det att målning ska identifieras efter vårsopningen och sedan åtgärdas fortlöpande. Detta tycker vi verkar vara en för låg nivå, för det är något som skapar irritation mellan gångare och cyklister så är det dålig målning. Detta borde kontrolleras när man ändå ska kontrollera cykelvägnätet som för till exempel regionala stråk är 1 gång/månad.

Vita målade linjer syns dåligt på vintern, så där är det viktigare med skyltar och olika underlag på cykelväg/gångväg som det föreslås som separation mellan dessa två. Ordentlig snöskottning gör också att linjerna kommer fram igen.

På sidan 34 står det att man ska ta bort hinder i väg inom skälig tid. Vad är skälig tid, blir då frågan. Detta bör förtydligas.

Många väderskydd inklusive de i Huddinge centrum och de på bilden på sida 31 skyddar cyklarna väldigt lite mot regn/snö när det blåser aldrig så lite. Taken skulle behöva vara lite större för att göra nytta.

Det står att löv och kvistar bara får förekomma i liten omfattning på sidan 32. För detta skulle troligen behövas kunskap om var det finns många lövträd. Fullerstaparken är ett exempel där mycket löv ofta blir liggande.

Det finns bra skrivningar om snöskottning i förslaget, men vi vill ändå skicka med några kommentarer. När en cykelbana skottas så är den ofta bra under några timmar, men när många har cyklat på den så blir det väldigt moddigt och spårigt och det blir mer eller mindre omöjligt att cykla säkert. Därför behöver stora cykelvägar



skottas igen, även om det inte kommer mer snö. Plogen behöver också komma ner i backen, man bör inte lämna flera centimeter, för det är ofta de centimetrarna som skapar problemen. Det är vidare viktigt att inte lämna plogvallar på cykelbana/överfarter, vilket idag förekommer. Det är också viktigt att skotta cykelvägen hela sträckor, inte lämna snö till exempel bakom busshållplatser.

Lokala observationer

Vistaberg

Vistaskolan ligger åt helt fel håll för alla som vill cykla och lämna barnen och sedan ta sig till närmaste station (Huddinge C). Däremot om man åker bil så ligger skolan just vid bilvägen som leder mot stationen - detta uppmuntrar inte till cykling i första hand. Vidare ligger Vistabergs förskola åt fel håll för åtminstone en stor del av Vistabergsborna, den ligger upp för en backe (vilket ska undvikas för cyklister enligt planen) och det saknas cykelväg upp till förskolan (det finns bara en gångväg). Glömsta förskola ligger samtidigt åt fel håll både för cyklister och bilister som ska till pendeltåget. Dessutom ligger den nedanför en lång backe som man måste upp för igen när man ska tillbaka till Vistaberg för att ta sig vidare till Huddinge C. Det senare är vi medvetna om gäller också för flera andra förskolor/skolor i kommunen, vilket riskerar att minska antalet cykelresor dit.

Vistaberg saknar cykelvägar för att ta sig till Huddinge C. Den mest naturliga vägen är via Mossvägen, som har smala trottoarer som sällan skottas och som husägarna använder för att lägga snöhögar på. Då måste man använda vägen, och det är en av de sämst skottade vägarna i Huddinge, vilket gör att den är väldigt farlig att cykla på. Enligt cykelplanen så ser det ut som det ska gå ett lokal cykelstråk från Vistaberg mot Huddinge C. Men detta stråk är dragit på en liten lokal gata i Rosenhill där det är få hus, dålig belysning och en liten bilväg. Vi upplever att de flesta från Vistaberg kommer att se det som en otrygg lösning under en stor del av året. Slutligen finns det knappt några cykelvägar i Vistaberg enligt kommunens onlinekarta, allt utom ett par vägar är gångvägar.

Centrala Huddinge

I Huddinge centrum är det ofta överfullt på cykelparkeringarna. De som kommer sent på morgonen (efter kl 8) har svårt att hitta plats och de som kommit tidigt blir inparkerade och har svårt att få ut sina cyklar på eftermiddagen. Här anser vi att det behövs cykelgarage med större kapacitet.

Skrotcyklar finns det gott om och tar upp många bra platser. Enligt cykelplanen ska dessa bara rensas bort två gånger per år, i april och augusti. Dessa månader ligger väldigt nära varandra på kalenderåret och det är sedan väldigt långt från augusti fram till april. Antingen borde det vara flera gånger per år eller så borde det vara större mellanrum mellan månaderna, t ex mars och september.

I Huddinge centrum finns inga platser alls för cykelvagnar eller andra typer av cyklar. Men i förslaget skrivs om att man måste ta hänsyn till andra typer av cyklar (sid 30).

Stuvsta

Även Stuvsta centrum lider av att inte ha tillräckligt många cykelparkeringar. Kommunen införde för något år sedan ett försök med ett dubbelt cykelställ som förmodligen är svårt att utvärdera eftersom det begränsades till ett enda cykelställ. Även här ser vi behov av cykelgarage mot bakgrund av trafikmängd och ökad befolkning. Stuvsta centrum är också farligt att cykla igenom. I rondellen på västra sidan om järnvägen försvinner plötsligt cykelvägen och cyklister som ska över till Stuvsta centrum får antingen trängas med gångare på trottoaren eller ge sig ut på den trafikerade vägen.

Källbrink

Vid busshållplatsen i Källbrink har man placerat några cykelställ, dessa ligger dock i en grop, så när det regnar så blir det en stor sjö runt cykelställe. Vidare så skottas det inte alls runt dessa och de saknar helt väderskydd.



Övrigt

Det står i planen att man ska provcykla vartannat år med GPS, för att mäta tider med mera. Om effektmålet ska nås behövs detta troligen göras oftare.

I samband med en ny cykelplan vore det också bra om kommunen övervägde samarbete liknande Stockholms system med låncyklar.

Mobility managementplanen kommer att bli viktig för att nå effektmålet.

För att öka andelen cykelresor kommer det också behövas utökad service för reparationer med mera.

Möjligheten att ta med cykeln på tågen även i rusningstrafik bör undersökas.

Centerpartiet i Huddinge

genom ordförande Lisa Alexandersson

