

Handläggare
Cecilia Rivard
Telefon: 0850818048**Till**
Farsta stadsdelsnämnd
2021-10-21

Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021

Svar på remiss från trafiknämnden

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till trafiknämnden som svar på remissen av förslag till Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021.

Sammanfattning

På uppdrag av kommunfullmäktige har trafiknämnden gjort en översyn av stadens cykelplan och föreslagit en ny plan som nu har skickats på remiss. Syftet med den nya planen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i staden med sikte på 2040. Det övergripande målet är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka. Föreslagna mål, planeringsinriktningar och åtgärdsområden är i linje med stadens Vision 2040 och översiktsplan.

Förvaltningen är positiv till förslaget till ny cykelplan. Föreslagna förändringar i Farsta stadsdelsområde bidrar till bättre och säkrare cykelstråk. Förvaltningen kompletterar med ytterligare några förslag till åtgärder som skulle göra det än mer attraktivt att cykla i vårt område, exempelvis att grusvägen som går från Örbyleden genom skogspartiet på västra delen av Gubbängsfältet uppdateras till en cykelväg.

Bakgrund

I budget för 2018 gav kommunfullmäktige trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan som är en tematisk fördjupning av Framkomlighetsstrategin.

Stockholms nu gällande cykelplan antogs av kommunfullmäktige den 8 februari 2013. Sedan dess har staden utvecklats med nya bostadsområden och utbyggd väg- och spårinfrastruktur samtidigt som det tillkommit nya planer, strategier och mål som berör cykling. Innovationer möjliggör nya lösningar och en större

mångfald av fordon, som elcyklar, lastcyklar med mera, som innebär både möjligheter och utmaningar.

Det övergripande målet med förslaget till ny cykelplan är en fortsatt ökning av antalet cyklister och andelen cykelresor av det totala resandet genom att göra det enklare och säkrare att cykla samt ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling där cykeln både är ett effektivt transportmedel och en del av ett attraktivt stadsliv. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.

Trafiknämnden har remitterat förslaget till ett antal instanser, bland annat alla stadsdelsnämnder för yttrande senast den 31 oktober.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för stadsutveckling.

Remissen i sammanfattning

Syftet med planen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, sätta mål för cykeltrafikens utveckling och ange inriktningen för de åtgärder som krävs för att nå målen. Den reviderade planen blickar mot 2040 för att ha samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040 och översiktsplanen.

Nuvarande cykelplan har ett huvudsakligt fokus på arbetspendling. Inriktningen har tydligt bidragit till den satsning som inletts på utbyggnad av det mest prioriterade nätet. Cykeltrafiken ökar varje år och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet i trafikplaneringen.

Det långsiktiga målet är fortsatt att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. I den reviderade planen föreslås att Stockholm tar nästa steg som cykelstad med ett utökat fokus och ett bredare anslag för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse.

Planen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet som består av tre nivåer; primära stråk, huvudnät och strategiska kopplingar. Det lokala cykelnätet som omfattar lokalgator och cykelinfrastruktur är inte en del av det utpekade cykelnätet. Befintlig plans pendlingsstråk ligger i stort fast men föreslås byta namn till primära stråk för att bättre spegla den nya planens utökade fokus på vardagscykling.

Den rekommenderade standarden och utformningen på olika delar av nätet har setts över. Vissa mindre justeringar och tillägg föreslås. Bland annat införs cykelgata som begrepp och planeringsverktyg.

Planen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering.

- Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla
- Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse
- Skapa ett sammanhängande cykelnät
- Planera för cykel som en del i stadslivet
- Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon
- Uppmuntra innovation och smarta lösningar

Mål för uppföljning av planeringsinriktningarna

Åtta mål föreslås för att följa upp den övergripande inriktningen och de sex planeringsinriktningarna.

- Andelen som cyklar ska öka
- Antalet som cyklar ska öka
- Antalet som cyklar på vintern ska öka
- Barns cyklande ska öka
- Hela cykelresan ska vara trygg och säker
- Passagera på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra
- Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka
- Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

Reviderade cykelstråk

Inom ramen för översynen av cykelplanen har en inventering och kategorisering av det befintliga primära nätet för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya och ändrade cykelstråk tagits fram.

Planens genomförandetid är lång. Ett nytt förslaget stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Det kan ske inom ramen för stadens investeringsplanering, stadsbyggnadsprojekt och upprustningar av gator, parker och offentliga rum eller i samband med infrastrukturåtgärder utförda av andra aktörer.

Primära nätet

Det i planen utpekade primära nätet för cykel bör i stort ligga fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår en stor

del av det primära nätet att åtgärda. Stora delar av det nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekas ut i Regional Cykelplan för Stockholms län. På det primära nätet föreslås några mindre justeringar, exempelvis förlängs och kompletteras vissa stråk för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen.

Huvudnätet

När det gäller huvudnätet för cykel föreslås flera förändringar. Ett antal nya kopplingar föreslås som anger en långsiktigt önskvärd utveckling. Syftet är att åstadkomma ett mer finmaskigt nät med bättre tillgänglighet för cykel till de målpunkter som identifierats under översynen.

Strategiska kopplingar

Strategiska kopplingar är en ny kategori som föreslås i planen. Det är kopplingar med inriktningen att åskådliggöra ett önskat samband eller korridor mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen ännu inte är fastlagd.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till föreslagen plan. De förändringar som föreslås i Farsta stadsdelsområde bidrar till bättre och säkrare cykelstråk. Förvaltningen kompletterar nedan med ytterligare några förslag till åtgärder som skulle göra det än mer attraktivt att cykla i vårt område.

Förvaltningen tycker att det är tilltalande att cykelplaneringen föreslås utgå från ovana och osäkra cyklister. Med tanke på hur många varianter av cyklar det finns i trafiken idag måste ”vanliga” cyklister prioriteras och ges utrymme. Idag avstår nog många ifrån att cykla på grund av att det känns osäkert att beblanda sig med snabbgående elcyklar, lastcyklar, elsparkcyklar med mera.

En av planeringsinriktningarna innebär att vardagscykling ska underlättas och det nämns att trygg och säker parkering vid målpunkter ska vara möjlig. Förvaltningen noterar att det i dagsläget saknas säkra och funktionella cykelparkeringar, eller att cykelställen är felplacerade, vid exempelvis Farsta centrum, vilket komplicerar vardagscyklingen. Cykelställ måste vara anpassade för ramlås för att parkeringen ska vara någorlunda säker.

Förvaltningen anser att skyltning generellt bör förbättras och att det ska framgå om cyklisten befinner sig på ett huvudstråk eller primärt stråk. En användarvänlig digital cykelkarta saknas. En sådan skulle

göra det enklare och mer lockande att cykla längre sträckor i Stockholm. Idag är det tyvärr ganska svårt att hitta om man ska till en plats utanför sitt vanliga cyklingsområde.

Föreslagna förändringar

Förvaltningen anser att de förändringar som föreslås för huvudnätet i Farsta stadsdelsområde är bra. Bedömningen hade dock underlättats om kartorna i underlaget hade haft bättre upplösning.

I Sköndal tas Stora Sköndals väg bort som huvudstråk då området har bebyggts och vägen har en annan funktion i nuvarande småhusområde. Istället föreslås en ny koppling mellan Sandåkravägen och Wilhelm Lindbloms väg. Exakt hur dragningen blir avgörs i samband med planeringen av kommande bebyggelse i Stora Sköndal etapp 2a.

En liten del av gamla Tyresövägen ligger inom Farsta stadsdelsområde och det är positivt att sträckan uppgraderas till primärt stråk. Förvaltningen önskar att sträckan från Flatenvägen under Tyresövägen förses med cykelbana snarast möjligt.

Föreslagen sträckning av huvudnätet genom Majroskogen mellan Tallkrogsvägen och fram till cykelbanan på Örbyleden anser förvaltningen är bra. Idag utgörs sträckan av en grusad väg där standarden behöver ökas. Föreslagen förändring innebär en genare koppling mellan Tallkrogen och Örbyleden och vidare västerut. Den lokala opinionen beträffande Majroskogen är delad – vissa medborgare vill ha föreslagen upprustning av vägen, andra inte.

Hela Lingvägen från Farstavägen till Örbyleden föreslås bli en ny länk i huvudnätet. Anpassning av Lingvägen till cykelstråk har påbörjats i anslutning till de nybyggda bostäderna i kvarteret Anisen. Sista biten från Lingvägens södra ände fram till Farstavägen förmodar förvaltningen kommer att dröja i avvaktan på beslut om ny detaljplan för området.

Mårbackagatan och Larsbodavägen föreslås bli en del av huvudnätet vilket är rimligt då gatorna ligger i anslutning till Telestaden, som är ett av de större stadsutvecklingsområdena i södra Stockholm. Mårbackagatan är bred men ändå inte cykelvänlig då det är en del tung trafik till och från Larsboda verksamhetsområde. Den trafiken kan antas öka i och med Mathems etablering i området. Behovet av cykelbanor är stort.

Förvaltningen saknar en länk till Farsta centrum från Larsbodavägen. Farsta centrum är den överlägset mest centrala målpunkten i stadsdelsområdet. Det föreslagna huvudnätet går runt Farsta centrum men behöver en länk till Farsta torg eller Farstaplan. Om det inte går att komma nära butiker blir det inte heller attraktivt att cykla till Farsta centrum.

Farstavägen saknar också en direkt koppling till Farsta centrum. En enkel lösning skulle vara att tillåta cykel i båda riktningarna på Farstaplan från Farstavägen. Cykelparkering skulle kunna ordnas på ytan nordöst om Farstaplan.

Övriga synpunkter och förslag

Förvaltningen föreslår att grusvägen som går från Örbyleden genom skogspartiet på västra delen av Gubbängsfältet uppdateras till en cykelväg. Idag är det rester av en gammal väg som går genom skogen och som fortsätter i en parkväg ut på fältet. Denna åtgärd skulle ge en genare koppling för cyklister mellan Örbyleden till Lingvägen och vidare över Gubbängsfältet mot Nynäsvägen.



Rött=rest av grusväg, blått=befintlig parkväg

Farstavägen har cykelbanor på båda sidor av vägen. Ett problem är att framför allt skolbarn cyklar mot trafiken när de är på väg till Kvickentorpsskolan. Det är begripligt att barnen gör det eftersom flera bostadshus är placerade på den norra sidan och det kan vara svårt att ta sig över vägen där det är mycket biltrafik. Kvickentorpsskolan planeras att byggas ut så på sikt behöver den norra cykelbanan dubbelriktas.

Flertalet medborgardialoger och analyser av Fagersjö pekar på de bristande kopplingarna inom stadsdelen och med andra stadsdelar.

Förvaltningen vill peka på två viktiga åtgärder. För det första – anlägg en dubbelriktad cykelbana på den södra sidan längs Havsörnsvägen. Utrymme finns förutsatt att mittdelen av vägen omvandlas från ”målad yta” till en del av ett körfält. För det andra – säkerställ en komplett cykelbana längs hela Fagersjövägen mellan Fagersjö och Hökarängen.

Fagersjövägen i Hökarängen har parkering på bägge sidor och är otrygg att cykla på. Vägen är skolväg för många barn som bor i Fagersjö. Elever som går i Hökarängsskolan har allt annat än en säker skolväg.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Ekstrand
Stadsdelsdirektör

Sara Wrethed
Avdelningschef

Bilaga

Trafiknämndens förslag till Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Gunilla Ekstrand, Stadsdelsdirektör	2021-09-29
Sara Wrethed, Avdelningschef	2021-09-29