

**Handläggare**  
Flor Luna  
Telefon: 0850824048

**Till**  
Skärholmens stadsdelsnämnd  
2021-10-21

## **Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021**

- Svar på remiss

### **Förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har tagit fram förslag till cykelplan för Stockholm som nu skickas på remiss. Förslaget har som övergripande mål att öka såväl antal som andel cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. En karta med förslag på nya och ändrade cykelstråk presenteras i planen.

Förvaltningen bedömer att de föreslagna ändringarna för stadsdelsnämndsområdet kan förväntas förbättra framkomligheten inom och mellan stadsdelar. Förvaltningen vill dock poängtera vikten av att tillräcklig vägvisning och hänsyn till säkerhetsaspekter tas vid planering och genomförande.

### **Bakgrund**

Trafikkontoret har i enlighet med uppdrag i budget 2018 tagit fram förslag till cykelplan för Stockholms stad. Remissversionen med namnet Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 skickas nu för nämndens yttrande. Planen är en tematisk fördjupning av Framkomlighetsstrategin och revideringen syftar till att anpassa planen till förändringar av lagstiftningen rörande cykling, stadsutvecklingsomvandlingar i staden och innovationer på området.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom avdelningen Medborgarservice, stadsmiljö och öppen verksamhet. Skärholmens funktionshinderråd och Skärholmens pensionärsråd har getts tillfälle att yttra sig.

### **Ärendet**

Cykelplanen har som övergripande mål att såväl antal som andel cyklister ska öka, genom att göra det enklare och säkrare att cykla.



Huvudnätet (heldragen blå linje i karta 1) definieras i förslaget som ett finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet (heldragen röd linje i karta 1). Huvudnät är till främst för trafik till och från stadsdelsnämndsområdet och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Dessa stråk är länkar från stadsdelarnas målpunkter till de primära stråken och kan också utgöra alternativ till de senare.

### **Synpunkter och förslag**

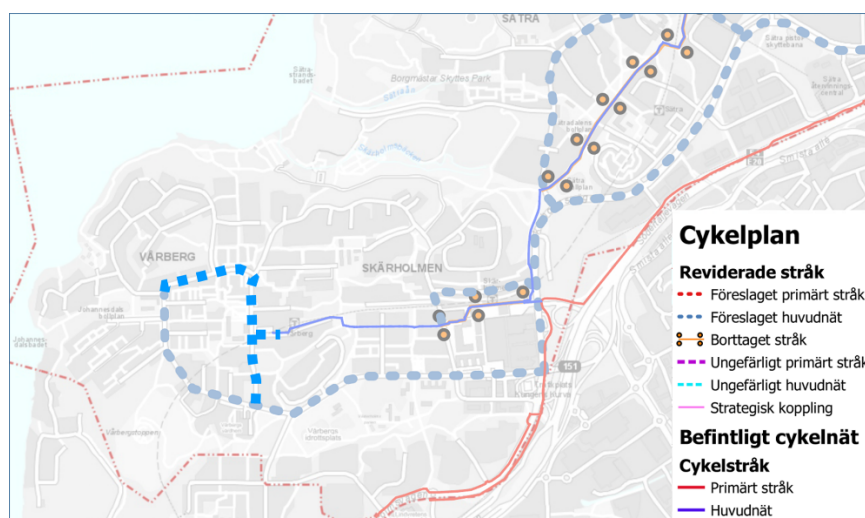
Det finns idag en konflikt mellan gående och cyklister på delen av huvudnätet som går längs med Sättradalsparken. Framförallt vid korsningen mellan cykelstråket och gång/cykelvägen mellan parken och Sätterskolan/centrum. Förslaget om att ta bort huvudnätstråket längs Sättradalsparken bedöms vara positivt framförallt om den snabba cykeltrafiken samtidigt flyttar till det nya huvudnätet längs Skärholmsvägen och Björksättravägen. Förvaltningen menar att det kan finnas utmaningar i att få cyklister att välja annat stråk då det genom Sättradalsparken ändå är ”rakaste spåret”. Av den anledningen blir utformning, god vägvisning och möjlighet att faktiskt hålla högre hastighet på de nya stråken förmodligen avgörande för att cykeltrafiken verkligen ska styras om.

Omläggningen av huvudnätet från Skärholmstorget till Aspholmsvägen ses av förvaltningen som en positiv ändring för att färre ska cykla över torget. Förvaltningen ser dock behov av att i närheten av Skärholmens centrum planera för en ökning av cyklister och behov av cykelparkeringar som bör förväntas i och med att Skärholmen växer och utvecklas som regional kärna. Skärholmens centrum bör också vara en lämplig plats för placering av diverse cykelservicemöjligheter såsom cykelpumpar, möjlighet till låncyklar och tillgång till lastcyklar samt tvättmöjligheter.

Huvudnätet mellan Skärholmens centrum och Vårbergs centrum längs Bodholmsgången är i nuläget den mest gångtrafikerade sträckan mellan de båda centrumen och därför en viktig huvudnätkoppling. Sträckan skär dock genom tre kvarter med tydlig innergårdskaraktär. Detta och den raka utformningen av sträckan som kan komma att främja höga hastigheter behöver tas hänsyn till vid gestaltningen av stråket.

Slutligen saknar förvaltningen en trygg cykelkoppling mellan Söderholmsskolan och Vårbergs centrum. I cykelplanen föreslås koppla Söderholmsskolan med huvudnät längs Vårbergsvägen. Stråket kopplas dock inte med Vårbergs centrum. Förvaltningen ser en möjlighet att förlänga huvudnätet längs norra Vårbergsvägen och

västra Vårholmsbackarna (sträckan som löper framför Vårbergs centrum). Detta skulle komplettera nuvarande förslag och stärka ett sammanhängande huvudnät för Vårberg. Vårholmsbackarna har en överdimensionerad bredd i den nämnda sträckan som med fördel kan erbjuda cyklingsmöjligheter i stället för att som idag möjliggöra för höga hastigheter. Förvaltningen får återkommande in synpunkter om sträckans trafiksäkerhetsproblem som det är i nuläget. Se förslag i kart två nedan.



**Karta 2.** Förslag på komplettering av huvudnät i Vårberg. Baserad på karta i *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021*.

■ ■ ■ Föreslagen sträcka. Resterande Vårbergsvägen och västra Vårholmsbackarna.

### Synpunkter från Pensionärsrådet och rådet för funktionshinderfrågor

Pensionärsrådet lyfter att på gemensamma gång- och cykelbanor i huvudnät och primära stråk är det inte tillräckligt trafiksäkert med enbart linjeseparering; avståndet mellan de olika trafikslagen är litet, linjemarkeringar går alltför lätt att överträda och dessa syns sämre i mörker och vid vinterväglag. Hela det befintliga huvudnätet för cykel i stadsdelsområdet, från Vårberg via Skärholmen och Sättra till Bredäng, bör därför framledes dedikeras enbart för gångtrafik. Samtidigt som det föreslagna nya reviderade huvudnätet endast blir för cykeltrafik, inklusive det av förvaltningen föreslagna kompletterande stråket i Vårberg.

Cykeltrafiken och elsparkfordonen över Skärholmstorget bör upphöra. Det går bra att cykla runt garaget mot Kungens kurva, framför OK-macken och sedan bredvid Ekholmsvägen till cykelvägen som går bredvid puckelbollplan. Dock saknas det i dagsläget ca 100 m cykelbana längs Ekholms-vägen på denna

Skärholmens stadsdelsförvaltning  
Avdelning medborgarservice, stadsmiljö och  
öppen verksamhet

Bodholmsplan 2, 127 26 Skärholmen  
Box 503  
127 26 Skärholmen  
Växel 08-508 24 000  
Fax  
skarholmen@stockholm.se  
stockholm.se

sträcka. Cykeltrafiken via Äspholmsvägen är svårare att överblicka, då gatan är full med parkerade bilar och dessutom ganska smal redan. Pensionärsrådet undrar hur den konkreta lösningen för övergången över Ekholmsvägen planeras och lyfter en möjlig konflikt med bilvägen vid den korsningen. Pensionärsrådet anser vidare att cykeltrafiken på stråket längs E4 är inte idealisk, då buller och avgaser från E4 innebär hälsorisker för cyklister, åtminstone tills fossila bränslen inte längre används och hela bilparken är elektrifierad.

Rådet för funktionshinderfrågor instämmer med förvaltningen och Trafikkontorets förslag om borttagningen av huvudnätsträckan genom Sättradalsparken. Detta då ett flertal vältrafikerade korsande promenadstråk ansluter till sträckan. Stråket genom Sättradalsparken är enligt rådets mening mest lämpad för långsammare trafik, typ rullatorer, barncykling, rullstolar och permobiler. Rådet anser dock att det är mycket tveksamt om det är lämpligt att förlägga ersättningen för stråket till Björksättravägen som idag är tvåfilig bilväg med en ökande mängd biltrafik bland annat från näraliggande bostadsområden och en större parkeringsplats. Rådet menar att i remisshandlingen finns ett bättre alternativ, att ersättningen utgörs av en cykelbana på Skärholmsvägen.

Rådet för funktionshinderfrågor ser positivt på cykelplanens förslag att omlägga huvudnät längs Äspholmsvägen då kollisionsrisken mellan gående och cyklister i kurvan vid Mikaelikyran försvinner. Rådet efterfrågar utökad säker cykelparkering för tunnelbaneresenärer vilket enligt rådets mening bör vara lätt att inkludera i planeringen och byggnation av bussförbindelserna mellan Skärholmens centrum och Förbifart Stockholm.

Rådet lyfter vikten av tydlig skyltning av samtliga cykelstråk, eftersom de flesta promenadvägarna i Skärholmen är gemensamma för både gående och cyklar. Under pågående pandemi har det skett en påtaglig ökning av trafiken på Skärholmens promenadvägar. Det har lett till en hel del tillbud. Och till osäkerhet och otrygghet för samtliga trafikanter.

Slutligen lyfter rådet frågan om el-mopeder eller trehjuliga eldrivna rullstolar som används företrädesvis av äldre och el-sparcyklar samt vanliga cyklar med el-hjälpmotor. Alla fordon som är ganska tysta och kan uppnå hastigheter som en gående uppleva som höga, vilket kan innebära stora risker för gående, särskilt hörselskadade.

### Jämställdhetsanalys

Singelolycka med cykel var den näst vanligaste olyckan med allvarlig skada i Stockholm under 2019. Då skadades 13 cyklisterna allvarligt. Av de skadade var tre kvinnor och tio män. Trenden med att fler män än kvinnor skadas i cykeltrafikolyckor har länge sett ut på samma sätt<sup>1</sup>.

Under perioden 2010-2019 skadades 34 procent av de barn (0-15 år) som skadades i trafikolyckor i Stockholm i en singelolycka med cykel. Singelolycka med cykel var den vanligaste olyckan för åldersgruppen och den vanligaste olyckstyp där ett barn skadats allvarligt för perioden 2010-2019.

Kvinnor och flickor upplever i större utsträckning än män och pojkar att otrygghet och oro medför negativa konsekvenser för deras mobilitet. Andelen otrygga är särskilt hög bland unga kvinnor, som ofta väljer väg eller färdstätt utifrån oro för att utsättas för brott<sup>2</sup>.

Patrik Åhnberg  
Stadsdelsdirektör

Sara Heppling Trygg  
Avdelningschef

### Bilagor

1. Cykelplanen

---

<sup>1</sup> Se Trafikolyckor 2019. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. [Trafikolyckor 2019. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen.pdf \(stockholm.se\)](#)  
Trafikolyckor 2018. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport. [documentHandler.ashx \(insynsverige.se\)](#)  
Trafikolyckor 2017. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport. [documentHandler.ashx \(insynsverige.se\)](#)

<sup>2</sup> [Kapitel 9 Jämställdhet \(trafikverket.se\)](#)

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Patrik Åhnberg, Stadsdelsdirektör	2021-10-06
Sara Heppling Trygg, Avdelningschef	2021-10-05