



Handläggare: Mats Lindqvist
Tfn: 508 18 064
mats.lindqvist@farsta.stockholm.se

Ledamöter i
Farsta stadsdelsnämnd

Cykelplan för Stockholms ytterstad

Förslag till beslut:

Stadsdelsnämnden beslutar att som sitt yttrande till gatu och fastighetsnämnden överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Gillis Hammar
Stadsdelsdirektör

Lillemor Larsson
Kanslichef

Bakgrund:

Farsta stadsdelsnämnd har emottagit en remiss rörande Cykelplan för Stockholms ytterstad.

Planen är framtagen och utskickad på remiss från Gatu och fastighetskontoret på uppdrag av Gatu och fastighetsnämnden.

Planen omfattar hela Söderort och Västerort och är utskickad till samtliga stadsdelsnämnder i Söderort och Västerort, samt berörda grannkommuner, cykelorganisationer, andra berörda organisationer och trafikmyndigheter.

Planen tar uttryckligen inte upp stråk för nöjes eller friskvårdscyklning, inte heller lokala cykelstråk för barn under 12 år, utan riktar in sig på arbetsresor, där cykel kan vara aktuellt.

Farsta stadsdelsförvaltning begränsar sig i sitt förslag till remissvar, till de delar som handlar om Farsta stadsdelsnämndsområde.

Förvaltningens övergripande synpunkter:

I Farsta finns vanligtvis gott om plats för cykelbanor och bra trafiklösningar.

Cykelproblematiken här handlar oftast om problemen att hitta sammanhängande för cyklister trafiklogiskt genomtänkta cykelstråk, både in mot stadens centrala delar och på tvären mot Farstas grannstadsdelar.

Att per cykel ta sig till de delar av Huddinge kommun som gränsar till Farsta i söder, är inte heller lätt, då Huddinge kommuns cykelstråk inte på något planerat sätt sammanlänkats med Stockholms stads.

Trafiksäkerheten för cyklister i Farsta är av naturliga skäl generellt bättre än i innerstaden, men det finns ett antal farliga punkter, där cyklister och övrig trafik möts på ett oförberett eller märkligt sätt, vilket ökar faran då dessa plötsligt dyker upp i en annars tämligen avslappnad och säker cykelmiljö.

Speciellt vill stadsdelsförvaltningen här betona behovet av ökad säkerhet för barn över 12 år och ungdomar som cyklar till och ifrån skolan.

Dessa är en grupp trafikanter som inte har den vuxnes erfarenhet att handskas med plötsligt överraskande trafiksituationer och därför är mer utsatta för olycksrisker än den genomsnittlige förortscyklisten.

Stadsdelsförvaltningen ser denna fråga som så pass viktig att den särskilt bör beaktas i cykelplanen, vilket inte görs i det förslag till plan som nu lagts fram för remissvar.

Detta kan göras genom att högstadieskolor särskilt markeras på cykelplanens kartor och att troliga och befintliga cykelvägar till och ifrån dessa ägnas särskild omsorg i planeringsarbetet.

Förvaltningens synpunkter på lokala cykeltrafikpunkter, uppdelade stadsdelsvis:**Svedmyra:**

Korsningen Herrhagsvägen/Enskedevägen är besvärlig för cyklister som från Enskedevägen norrifrån vill svänga in på Herrhagsvägen. Detta beror på att hastigheten på Enskedevägen här är tämligen hög, samtidigt som det inte finns några särskilda faciliteter från Enskedevägens cykelbana för vänstersvägande cyklister.

Tallkrogen:

-Den gamla grusbelagda skogsvägen genom Majroskogen, som i väster utgår från Örbyledens cykelbana och i öster ansluter till korsningen Herrhagsvägen/Tallkrogsvägen bör rustas upp för att lättare kunna användas för cykling. Denna bör även i fortsättningen vara grusbelagd, med en jämn och plan beläggningsyta. Vägen bör inte belysas, för att inte störa naturstämningen i Majroskogen.

Om möjligt så kan denna cykelväg med en cykelbro förlängas över Örbyleden för att ansluta till den cykelväg som går fram i parkmarken mellan Högdalens bostadsområde och Högdalens industriområde, mellan Harpsundsvägen och Örbyleden. Man skapar då ett sammanhängande cykelstråk mellan Nynäsvägen/Tallkrogen och Magelungsvägen/Högdalen.

Gubbängen:

-Målslingan vid Gubbängens IP. Vid trafikhindret med bussgenomsläpp behövs en kort cykelbana som underlättar för cyklister att passera.

-Korsningen Målslingan/Stallarholmsvägen och Örbyleden.

På båda sidor om Örbyleden så är gång och cykelbanan indragen c:a 10 meter från korsningen, uppåt tvärgatorna, utan sammanhang med de trafikljus som reglerar själva korsningen.

Detta orsakar att bussar och långträdare, som stannar för rött ljus, ofta hamnar i vägen för cyklister och gående som ska passera Stallarholmsvägen och Målslingan.

Väntande större fordon skymmer även sikten för trafik som svänger in från Örbyleden.

För cyklister så är detta en obehaglig korsning att passera.

Här behöver gång och cykelbanan flyttas ner till själva korsningen, samt läggas med i trafikljusstrukturen, för att skapa en säkrare cykelöverfart.

Samtidigt bör det även skapas en cykelövergång över Örbyleden, för cyklister som från Högdalenshålet vill ta sig till Gubbängens IP. Där finns i dag endast en övergång för gående.

-Gubbängsvägen

Bör märkas upp för cyklister. Trafikinsentiteten motiverar inte anläggande av särskilda cykelbanor, men Gubbängsvägen är den gata som leder ner till cykeltunneln under Nynäsvägen fram till Bogårdsvägen. Detta är den genaste cykelvägen från Gubbängen mot Skarpnäck, men detta framgår inte för cyklister som är obekanta med området.

Denna sträcka är även cykelväg för högstadieläver.

-Bogårdsvägen.

-Är ur cykelsynpunkt mycket dålig. På denna smala gata utan cykelbanor samsas tung trafik till Sköndals företagsområde med matgäster till McDonalds med cyklister och gående som färdas mellan Gubbängen och Skarpnäck/Sköndal.

Denna sträcka är även cykelskolväg för högstadieläver från Sköndal till Gubbängsskolan.

-Gubbängstorget, Lingvägen/Gubbängsvägen. Här finns cykelbanor anlagda på båda sidor av Lingvägen. Men just vid korsningen till Gubbängsvägen, så är cykelvägarna på båda sidor lagda så att de går ut i biltrafiken före och efter trafikljusen.

För cyklister så är detta inte en logisk lösning. Bilister uppfattar heller inte cykelbanornas av och påfarter som cykelbanor utan betraktar dessa som extra parkeringsplatser.

Den cykelväg som från Knektvägen genom tunnelbanestationens södra utgång kommer fram till torget försvinner där dessutom i tomma intet.

Sammantaget uppmuntrar detta cyklister till att cykla på trottoarerna i stället för att följa trafikreglerna.

Lingvägens cykelbanor bör dras ända fram till trafikljusen och tillsammans med körbanorna trafikregleras.

Cykeltrafik från Knektvägen genom Gubbängens tunnelbanestations södra utgång bör separeras från gångtrafiken till tunnelbanan. Alternativt bör cykeltrafik här stoppas, då gångtrafiken här stundtals är intensiv.

Hökarängen:

-Cykelleden utefter Örbyleden över Nynäsvägen behöver förbättras, då särskilt övergången på östra sidan. Från Hökarängshållet så är det en backe ner mot bilavfarten, från Sköndalshållet så är det en backe upp till bilavfarten.

Cyklister vill gärna ha en plan yta att stanna till på innan de ska korsa en trafikerad väg. Att stanna och återstarta mitt i en backe fungerar dåligt och ökar därmed risken för tillbud.

Fortsättningen mot Hökarängen, där cyklister ska svänga in på Söndagsvägen, är dessutom otydlig för cyklister som inte är bekanta med området.

-Cykelvägen utefter Nynäsvägen, omedelbart söder om Örbyleden, där cykelleden passerar Söndagsvägens öst-västra del, så står en refug mitt i gatan som cyklister ska passera. Denna refug är stensatt på ett sätt som försvårar cykling och behöver göras om.

-På Hökarängstorgets nedre del visar hänvisningsskyltar för cyklister, som kommer från Fagersjövägen/Pepparvägen och vill fortsätta mot Gubbängen, att de ska cykla tvärs över Hökarängstorget, för att därifrån nå gång och cykelbron mot Gubbängen över Örbyleden. På Stockholms torg råder generellt cykelförbud och någon dispens för Hökarängstorget finns inte så vitt stadsdelsförvaltningen känner till.

Här behöver en laglig cykelväg anläggas tvärs över Hökarängstorget, alternativt skyltningen ändras.

Om en laglig cykelväg anläggs över Hökarängstorgets nedre del, så kan det vara aktuellt att införa stopplikt för cyklister där cykelbanan kommer att korsa den högt trafikerade gångbanan mellan tunnelbanestationens norra uppgång och Hökarängstorget.

Sköndal:

-Förslaget att anlägga cykelvägar utefter Sandåkravägen och Sköndalsvägen är bra.

Men dessa cykelvägar bör om möjligt även kompletteras med en cykelväg utefter stora Sköndals väg, genom stora Sköndals område fram till Sköndalsvägen.

Detta är ett cykelstråk som i dag sammanknyter Sköndal och Farsta-Larsboda med Skarpnäck och cykelvägen utefter gamla Tyresövägen.

Denna cykelväg kan bli aktuell när området runt stora Sköndals väg exploateras.

-Sköndalsbro. Mellan den cykelväg som föreslås anläggas fram till korsningen Sköndalsvägen och Perstorpsvägen, så finns en gammal parkväg som utefter Sköndalsbros våtmark går fram till cykelvägen utefter Nynäsvägens östra sida. Denna är en bra genväg om man per cykel vill ta sig från Sköndal till Farsta centrum och bör skyltas upp och underhållas som en sådan.

Fagersjö:

-Järnvägsövergången invid korsningen Magelungsvägen och Fagersjövägen.

Denna järnvägsövergång, i kombination med Magelungsvägen och dess höga hastigheter, är den i särklass farligaste trafikpunkten för cyklister i hela Farsta.

Här är även skolväg för högstadieelever från Fagersjö till Hökarängsskolan, varav många cyklar.

Här behövs en gång och cykelbro över järnvägen och Magelungsvägen, från Fagersjövägen innan backen ner mot järnvägsövergången.

Bron kan eventuellt ansluta till Ejdervägen på det närmaste berget på Fagersjösidan.

Farsta centrum:

-Att anlägga en cykelväg utefter Farstavägens östra del mot Nynäsvägen, som även ansluter till blivande cykelväg utefter Pepparvägen mot Hökarängen är en god idé. Men den mest använda cykelvägen från Farsta centrum mot Nynäsvägen är den som utgår från Farstaplan invid Farstakyrkan, under Färnebogatans viadukt och fram till Farstaängen intill Nynäsvägen.

Farstanäset:

-På kartan till Cykelplan för söderort så står Farstanäsbron (f d "Militärbron") markerad som cykelbana. Så vitt stadsdelsförvaltningen erfar så är det inte tillåtet att cykla på denna bro, utan cykel ska ledas.

Eftersom det ofta står fiskare på bron som svingar sina kastspön, så finner stadsdelsförvaltningen det som bäst, att detta cykelförbud består.

Däremot så är fortsättningen av Farstanäsvägen en bra väg att cyklandes ta sig från Farstaområdet till Ågesta friluftsområde. Genom stora Mellansjö i Huddinge kommun är det emellertid svårt att hitta för den ovane, så denna sträcka kan med fördel skyltas upp, i samarbete med Huddinge kommun.

Larsboda:

-Den cykelväg som främst sammanbinder Larsboda med Farsta centrum är den som utgår från Larsbodavägen/Torsbygatan, förbi Hästhagens skola och Sunneplan, över Ågesta broväg på gång och cykelbro och fram till cykelvägen öster om f d Larsboda skola. Den bör gärna uppskyltas som sådan, för cyklister som är obekanta med området.

-Den punkt vid korsningen Perstorpsvägen och Frykdalsbacken, som i cykelplanen är markerad som i behov av hastighetssäkring, tycker stadsdelsförvaltningen är onödig, åtminstone ur cykelsynpunkt. Cykelvägen utefter Frykdalsbacken fram till Forsåns dalgång går under Perstorpsvägens viadukt, följandes Forsån.

Markeringen på kartan är fel.

En cykelbana utefter Perstorpsvägens sydligaste del i Stockholms stad, för cyklister från Larsboda industriområde till Skogås kan vara en god idé. Men det är då bättre att förlägga denna på Perstorpsvägens västra sida

Stortorp:

-Det är en god idé att anlägga en cykelbana genom Stortorp, förutsatt att denna sammankopplas med motsvarande satsning i Huddinge kommun.

Farsta strand:

-Korsningen Ågesta broväg och Larsbodavägen/Mårbackagatan är en mycket otrevlig korsning att ta sig förbi för cyklister.

Detta beror inte enbart på de höga bilhastigheterna på Ågesta broväg, utan även på att cykelbanan utefter Ågesta broväg plötsligt byter sida mitt i korsningen.

Denna korsning behöver trafikljusregleras.

Slut.

Bilaga:

- Skrivelse från fem bostadsrättsföreningar i Gubbängen.
- Skrivelse från Telia Sonera i Farsta.