

**Handläggare**  
Björn Hansson  
08-508 262 84**Till**  
Trafiknämnden  
2016-02-04

## **Säkrare gångväg längs Årstaviken. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Lars Jolérus  
Tf. FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefErika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Södermalms stadsdelsnämnd har besvarat en skrivelse om gång- och cykeltrafik längs Årstavikens norra strand och i samband med detta beslutat om att hemställa till kommunfullmäktige att pendlingsstråket för cyklar mellan Skanstull och Liljeholmsbron tas bort från Cykelplanen. Nämnden har även beslutat om att ge stadsdelsförvaltningen i uppdrag att kommunicera och följa upp på vilket sätt cyklister ska färdas längs sträckan. Kommunstyrelsen har remitterat stadsdelsnämndens svar till trafiknämnden.

Trafikkontoret bedömer att sträckan fyller en viktig funktion för säkra och attraktiva cykelresor i östvästlig riktning till målpunkter på och utanför Södermalm.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 84  
Växel 08-508 272 00  
bjorn.hansson@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

En utredning kan ge ett underlag för beslut om hur mycket högre standard som är möjlig att åstadkomma, vilka konsekvenser det medför och därefter eventuellt se över Cykelplanens klassificering av cykelstråket.

Trafikkontoret instämmer i bedömningen att delar av den populära sträckan kan upplevas otrygg, för såväl gående som andra. Trafikkontoret håller med om att stadsdelsnämndens förslag till försök med utökad kommunikation om samspel mellan fotgängare och cyklister kan genomföras. Trafikkontoret bedömer dock att det bör övervägas om reglering av sträckan ska ske med ”på gåendes villkor”, eller om det bör vara en ren informationskampanj för hänsynstagande.

### Remissen

Trafiknämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen om Södermalms stadsdelsnämnds beslut vid svar på skrivelsen Säkrare gångväg längs Årstaviken (Dnr: 124-1491/2015). Remisstiden sträcker sig till 12 februari 2016.

Stadsdelsnämnden fattade den 24 september 2015 följande beslut.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens redovisning som svar på skrivelsen.
2. Stadsdelsnämnden hemställer till kommunfullmäktige att pendlingsstråket för cyklar mellan Skanstull och Liljeholmsbron tas bort från Cykelplanen.
3. Förvaltningen får i uppdrag att ta fram tydlig och vänlig kommunikation som gör att cyklister längs Årstaviken uppmärksammas på att de cyklar där på de gåendes villkor.
4. Förvaltningen får i uppdrag att genomföra en utvärdering av projekten i slutet av sommaren 2016.

Skrivelsen framför i huvudsak önskemål om separering av fotgängare och cyklister på grund av att stråket är mycket populärt och att det innebär betydande olycksrisker med blandad gång- och cykeltrafik.

Stadsdelsnämnden delar skrivelsens synpunkter om betydande olycksrisker, men resonerar att en breddning av stråket innebär negativa konsekvenser för parkmiljön och områdets unika parkrum. Nämnden bedömer också att det saknas behov av ett pendlingsstråk längs med Årstavikens norra strand.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Trafikkontorets synpunkter

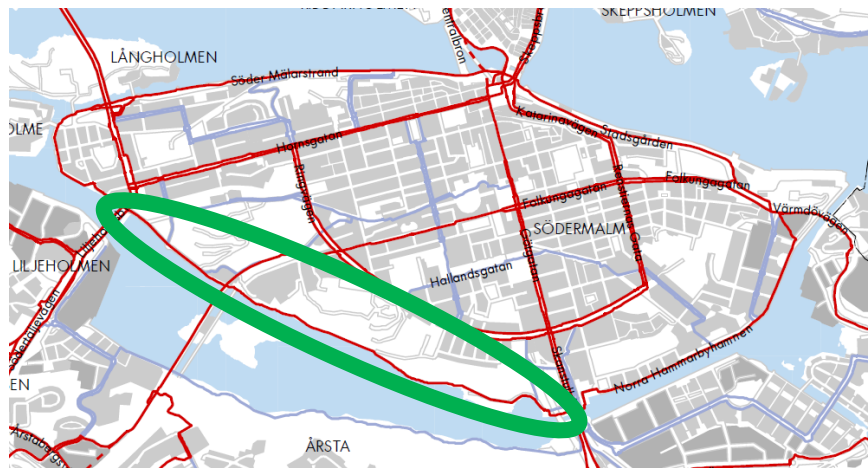
### Motiv till varför sträckan är utpekad som pendlingsstråk

Trafikkontoret instämmer i att sträckan är mycket uppskattad av människor som tar sig fram till fots och cyklar. Den erbjuder en viktig och unik möjlighet för människor att till fots eller med cykel i en i princip bilfri miljö röra sig över hela Södermalm i östvästlig riktning mellan de stora målpunkterna Hornstull, Skanstull och Danvikstull samt kompletterar sträckan runt ön. Årstavikens norra strand erbjuder en trevlig miljö och under stora delar av dygnet en sträckning som till största delen är separerad från motorfordonstrafik, trafiks signaler och mer komplicerade trafikmiljöer. För cykel är de närmaste östvästliga alternativa resvägarna:

*Hornsgatan – Ringvägen - Renstiernas gata – Folkungagatan  
eller*

*Hornsgatan – Ringvägen - Södermalms Allé- Folkungagatan  
eller*

*Hornsgatan - Zinkens väg - Ånghästparken - Bergsgruvan –  
Medborgarplatsen – Tjärhovsgatan – Folkungagatan.*



Aktuell sträcka längs Årstavikens norra strand, källa: Cykelplan 2012

Samtliga alternativ är idag mer svårnavigerade, passerar fler komplicerade trafikmiljöer och behöver större investeringar för att erbjuda lika attraktiva stråk som Årstavikens norra strand. Att flera stråk i östvästlig riktning är utpekade i Cykelplanen visar att det bedömts finnas ett behov av flera parallella stråk för att fördela människor på fler stråk. Flera stråk ger också en god tillgänglighet till många av Södermalms målpunkter för människor som transporterar sig med cykel men även till fots eftersom åtgärder i cykelinfrastrukturen ofta kombineras med förbättringar för fotgängare. God infrastruktur för gång- och cykeltrafik bedöms vara

väsentligt för att minska trängseln i Södermalms trafiksystem och möjliggöra att färre använder bil som primärt transportmedel.

### **Säkerhet och trygghet**

Sommaren 2015 sammanställdes en rapport från Trafikverket (Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014, Trafikverket 2015) som gått igenom alla olyckor i länen där en cyklist varit inblandad. Studien visar att 5 procent av olyckorna innebar en kollision mellan fotgängare och cyklist. Betydligt vanligare var olyckor mellan cyklister och motorfordon eller singelolyckor. Det gör generellt att cykelstråk som är avskilda från motorfordonstrafik innebär väsentligt högre trafiksäkerhet för människor som cyklar.

Trafikkontoret har inte gjort något särskild studie av den aktuella sträckans olycksstatistik, men under perioden 2010-2014 har ett tiotal olyckor med cykel inträffat. Ungefär hälften av dessa är singelolyckor.

Trafikkontoret instämmer i bedömningen att populära stråk som det aktuella med blandad gång- och cykeltrafik kan upplevas otrygga för gående, men även för cyklister. För att bedöma olycksrisker är det viktigt att skilja på faktisk olycksstatistik och upplevd risk och ottrygghet.

### **Motiv till att inte ta bort klassificeringen**

Genom att ta bort klassificeringen av sträckan som pendlingsstråk minskas möjligheterna att prioritera åtgärder och medel för att successivt höja standarden på sträckan och minska konflikterna mellan de människor som använder den till fots-, på cykel eller med motorfordon. Oavsett om sträckan finns med i cykelplanen som pendlings- eller huvudstråk eller redovisas som ett vanligt gång- och cykelstråk bedöms det vara svårt och inte önskvärt att hindra cyklister att använda den. Antalet människor och på vilket sätt människor rör sig längs sträckan till fots, på cykel, eller med motorfordon varierar över dygnet, året och mellan vardag och helg. Under högtrafiktider kommer konflikter mellan människor som använder sträckan att finnas och möjligen öka i och med att fler människor flyttar in i närområdet och hittar till Årstavikens norra strand. Det gäller inte bara för konflikter där människor som cyklar är inblandade utan även för konflikter mellan joggare, hundägare, rörelsehindrade, barnvagnar mm. och motorfordonstrafikanter till och från de verksamheter som finns längs stranden.

En utredning om högre standard längs sträckan kan även omfatta analys av de rapporterade olyckorna och den upplevda otryggheten. Förbättring av den faktiska säkerheten och den upplevda otryggheten bedömer trafikkontoret är lättare att uppnå om sträckan är utpekad i Cykelplanen. Att ta bort pendlingsstråket längs Årstavikens norra strand som erbjuder separering av cykeltrafik från motorfordonstrafik och hänvisa till andra sträckningar där fler konflikter i komplicerade trafikmiljöer med motorfordon kan förväntas bedöms inte bidra till att öka trafiksäkerheten och andelen som cyklar i Stockholms stad.

### **Möjlig utformning av stråket**

Trafikkontoret bedömer att det längs merparten av sträckan går att ordna en högre standard på stråket. Avsteg från Cykelplanens standard kan behöva göras på delar av sträckan eftersom dess bredd och förutsättningar varierar liksom dess funktion och användning. De förslag som stadsdelsförvaltningen redovisar för de smalaste delarna av sträckan bör analyseras i detalj i en utredning. För att ge en överblick över hela sträckan behöver en utredning även kompletteras med analyser för övriga delar av sträckan. En sådan utredning kan ge ett underlag för beslut om hur mycket högre standard som är möjlig att åstadkomma och vilka konsekvenser det medför. I en utredning kan man även studera möjligheterna att utnyttja Trafikverkets järnvägstunnel under Eriksdalsgatan som löper parallellt med en av de trängsta delsträckorna. Efter att förutsättningarna studerats kan man eventuellt se över Cykelplanens klassificering av cykelstråket.

### **Utformning av parkstråk med höga trafikmängder**

Pendlingsstråken har pekats ut för att de idag eller i framtiden har potential att utvecklas till stråk med hög standard och god framkomlighet för att möjliggöra stora mängder gång- och cykeltrafik. Åtgärderna innefattar ofta att även förbättra framkomligheten och standarden med utrymme för alla människor som rör sig längs sträckan. Det gäller både stråk som passerar helt inom gatumark och stråk som passerar genom parkmark. Att redan innan en ordentlig utredning gjorts föreslå borttagande av klassificeringen bedömer trafikkontoret motverkar målen om att öka antalet människor som går och cyklar i Stockholms stad. Cykling i parkmiljöer är en viktig fråga för hela staden och ett större gemensamt grepp bör tas innan enskilda sträckor plockas ur Cykelplanen.

Trafikkontoret håller slutligen med om att stadsdelnämndens förslag till försök med utökad kommunikation om samspel mellan

fotgängare och cyklister kan genomföras. Trafikkontoret bedömer dock att det bör övervägas om reglering av sträckan ska ske med ”på gåendes villkor”, eller om det bör vara en ren informationskampanj för hänsynstagande. Trafikkontoret har i budget för 2016 ett uppdrag att arbeta med konflikter mellan fotgängare och cyklister. I detta kan ett arbete om hur attraktiva gång- och cykelstråk kan skapas i parkmiljöer ingå. Detta behöver utföras gemensamt av berörda parter.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att godkänna detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Remiss från kommunstyrelsen om säkrare gångtrafik längs Årstaviken