

Handläggare
Karin Mehlis
08-508 262 67

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-11-19

Gångbro till Årsta Holmar. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar inriktningsbeslut att bygga gångbro till Årsta Holmar i enlighet med kontorets förslag.

Per-Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Pia Krensler
Enhetschef

Sammanfattning

Årsta holmar erbjuder en fin naturupplevelse mitt i Årstaviken mellan Södermalm och Årsta. Eftersom det i dagsläget inte finns någon fast förbindelse skall det anläggas en gångbro för att öka tillgängligheten för alla. Kontoret föreslår en 180 meter lång, enkel träbro på befintliga fundament med konsoler på gamla järnvägsbrons östra sida med ca 3-4 m fri höjd för mindre fritidsbåtar.

[Företag]
[Avdelning]

[Besöksadress]
[Postadress]
[Postnr och Ort]
Telefon [telefon dir]
Växel [telefon]
Fax [fax dir]
[E-post dir]
[E-post]
Org nr [nr]
[Hemsida]

På holmarna finns stora naturvärden med ett rikt fågelliv och en centralt belägen gård under de höga järnvägsbroarna. Holmarna ingår i det planerade naturreservatet för Årstaskogen. Eftersom en ny gångbro kan påverka naturområdet med växt- och djurliv, förändring av befintlig farled samt tillägg intill befintliga broar som är av riksintresse innebär detta risker, som kontoret skall behandla vidare med berörda såsom Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Stockholms Hamnar, Trafikverket och Riksantikvarieämbetet.

Bakgrund

Uppdrag och politiskt ställningstagande

I budget 2013 fick trafikkontoret i uppdrag att anlägga en gångbro till Årsta Holmar. Budgeten sattes till 40 miljoner kronor. Under våren och sommaren 2014 ska exploateringsnämnden, intensifiera anläggandet av gångbron för att den ska färdigställas 2015.

Arbete pågår inom staden för att bilda ett naturreservat i Årstaskogen där Årsta Holmar ska ingå. Arbetet leds från exploateringskontoret.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av en arbetsgrupp inom trafikkontoret. Diskussioner har förts med stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, Södermalms stadsdelsförvaltning och exploateringskontoret. Stockholms Hamnar har frågats om fakta kring farleder.

Analys och konsekvenser

Historik

Årsta Holmar består av tre små öar, Alholmen, Bergholmen och Lillholmen, som ursprungligen hörde till Årsta Gård. De ligger mitt i Årstaviken och har ingen fast förbindelse till land. På Alholmen finns en byggnad med anor från 1700-talet.

Fram till mitten av 1950-talet bedrevs jordbruk med åkrar, bete och trädgårdsodling på holmarna.

Under senare delen av 1900-talet fanns en båtklubb på Alholmen med bryggor och båtuppläggningsplatser.

I slutet av 1990-talet styckades marken närmast byggnaden av och fastigheten såldes till Taktil Utbildning AB, som fortfarande äger fastigheten och bedriver kurs- och konferensverksamhet.

Sedan i slutet av 1990-talet har Trafikverket nyttjat mark på Alholmen dels för byggande av nya Årstabron dels för reparationer av gamla järnvägsbron.



Årsta Holmar söderifrån, ortofoto från 2012

Under byggtiden har Trafikverket haft en pontonbrygga mellan Södermalm och Årsta Holmar då farleden därmed varit tillfälligt avstängd.

Bryggan har haft tillfälliga tillstånd och vattendom.

Nåbarhet

Öarna kan endast nås med egen båt eller båttaxi. Det är lätt att ta sig i land på flera ställen. Allra enklast är det att lägga till vid den nya bryggan på Alholmen.

Alla leveranser och persontransporter till Årsta Holmars Gård sker med gårdens egna båtar.

Befintliga broar

Över Årstaviken sträcker sig två järnvägsbroar där båda har sina fundament på Alholmen. Den nya bron har en gång- och

cykelbana som förbinder Årsta och Södermalm men ingen förbindelse ner till Årsta Holmar.

Gällande detaljplan är från 1998 och togs fram för att ge utrymme för den nya Årstabron. I detaljplanen redovisas Fosters förslagsritningar för att säkerställa att den nya bron utformning inte förvanskar den äldre bron kulturhistoriska värden som är av riksintresse för kulturmiljövården.

Naturvärden

Tack vare sitt avskilda läge har det utvecklats ett rikt växt- och djurliv på holmarna. Naturen på Bergholmen och Lillholmen är närmast att likna vid urskog. Längs stränderna på alla tre holmarna finns värdefull fuktlövskog.

Här finns ett stort antal fågelarter som häckar ostört, även en mängd andra djurarter såsom groddjur m fl.

Tillgänglighet för funktionsnedsatta

På Alholmen finns en nyanlagd brygga anpassad för rörelsehindrade samt en grusad gångväg över till andra sidan av ön. I övrigt består öarna av svårtillgänglig naturmark med enkla skogsstigar.

En ny gångbro till Årsta Holmar bör följa stadens riktlinjer för god tillgänglighet. Att förbättra tillgängligheten i naturmarken skulle dock innebära stora ingrepp.

Farled

Det går markerade farleder på båda sidorna om Årsta Holmar.

På Årstasidan är farleden avsedd för större fartyg och på Södermalmssidan går farleden för mindre fritids- och sightseeingbåtar. Detta är en medveten satsning för att om möjligt separera mindre båtar från större.

Gångbro

Olika typer av gångbro har studerats både i läge, material och utförande utifrån lämpliga landfästen, god tillgänglighet, hänsyn till naturvärden mm enligt beskrivning ovan.

Typ av bro

Kontoret föreslår en enkel träbro med fri höjd på ca 3-4 m som skulle kunna underordnas järnvägsbroarna samtidigt som mindre fritidsbåtar fortfarande kan nyttja denna sidoordnade farled. Alternativ med pontonbro har prövats men lagts åt sidan på grund av problem med försämrat vattenflöde.

Läge för gångbro till Årsta holmar

Alternativ 1- Den nya gångbron anläggs på befintliga fundament med konsoler på gamla järnvägsbrons östra sida för att kunna landa på stadens mark på Alholmen.

Bron skulle bli ca 180 meter lång med ny anslutning och markbehandling vid båda landfästena.

Alholmen, som är den minst känsliga av de tre öarna, skulle då kunna vara tillgänglig för besökare året om.

För att skydda fågellivet under häckningsperioden kan de två andra holmarna lätt stängas av under en begränsad tid.

Bedömd kostnad 20 miljoner kronor.

Alternativ 2- Den nya gångbron anläggs nära (på västra eller östra sidan) de befintliga broarna i anslutning till Tantogatans förlängning mellan Södermalms strandpromenad och Alholmen.

Bron skulle bli ca 200 meter lång och landa vid en tillgänglighetsanpassad gångväg på holmen.

Alholmen, som är den minst känsliga av de tre öarna, skulle då kunna vara tillgänglig för besökare året om.

För att skydda fågellivet under häckningsperioden kan de två andra holmarna lätt stängas av under en begränsad tid.

Bedömd kostnad min 40 miljoner kronor troligen 50 miljoner kronor på grund av att markförhållandena inte är utredda vilket kan försvåra och fördyra grundläggning.

Alternativet är ej aktuellt pga för stor kostnad.

Alternativ 3- Den nya gångbron anläggs längre österut, mellan Södermalms strandpromenad och Lillholmen. Bron skulle bli ca 100 meter lång och landa i ett av de mest känsliga naturområdena. Med komplettering av ett system med spänger på Lillholmen kan den värdefulla naturmarken och fågellivet möjligen ges något bättre skydd samt viss förbättring av tillgänglighet för rörelsehindrade.

Bedömd kostnad för bro och spänger 35 miljoner kronor.

Alternativet är ej aktuellt pga för stor störning på framför allt fågellivet på Lillholmen.

Riskbedömning

Under arbetets gång har frågeställningar kring farleder för båttrafik, naturvärden samt de riksintressanta Årstabroarna framkommit.

Kontoret har tillskrivit Sjöfartsverket, Stockholms Hamnar, Länsstyrelsen, Trafikverket samt Riksantikvarieämbetet i ärendet för att få svar på dessa frågor inför fortsatt arbete.

Frågorna betraktas tills vidare som risker för projektet.

- Behövs farled på båda sidor om holmarna?
- Kan det behövas en öppningsbar bro för att klara fri segelhöjd lika dagens situation dvs 11.8 m?
- Hur kan påverkan på växt- och djurliv minimeras på bästa sätt?
- Hur kan en ny gångbro anpassas till kulturhistoriska värden av riksintresse och ej strida mot gällande detaljplan?

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner inriktningsbeslut för anläggande av gångbro enligt alternativ 1.

Det innebär en enkel gångbro i trä med fri höjd på ca 3-4 meter med en längd på ca 180 meter.

Bron anläggs på befintliga fundament med konsoler på gamla järnvägsbrons östra sida.

Bedömd kostnad 20 miljoner kronor.

Slut