

**Handläggare**  
Katarina Sahlin  
08-508 26 163

**Till**  
Trafiknämnden  
2019-11-14

## **Cykel längs Årstaviken, alternativa stråk. Svar på uppdrag från trafiknämnden**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av uppdraget.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet och under 2020 redovisa förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Ulrika Persson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafiknämnden gav trafikkontoret 2016 i uppdrag att utreda alternativa cykelpendlingsstråk till dagens gång- och cykelväg längs Årstavikens norra sida. Kontoret har genomfört en förstudie för möjlig utveckling av alternativa vägar för cykling utmed norra Årstaviken och även en översiktlig bedömning av möjlig upprustning av befintligt stråk. En viktig utgångspunkt för åtgärderna har varit att stråkets karaktär kan bibehållas och att påverkan på naturmiljön blir så liten som möjligt. Tre utredningsalternativ har studerats. 1, cykling i järnvägstunnel under Eriksdalsgatan. 2, upprustning av pendlingsstråk på Ringvägen. 3, förbättringsåtgärder längs befintligt stråk.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Flemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 163  
Växel 08-508 27 200  
katarina.sahlin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Kontorets slutsats är att alternativa vägar inte utgör några reella alternativ till det gena stråk som gång- och cykelvägen utmed Årstaviken erbjuder. Åtgärder på andra stråk runt om och nära Årstaviken bedöms inte leda till någon större överflyttning av cyklister från strandstråket utmed Årstaviken. Kontorets bedömning är att alternativ 3, att utveckla strandstråket genom bland annat försiktig breddning, är det som ger bäst måluppfyllnad.

Kontoret anser att stråkets upprustning behöver bestå i flera olika mindre delar. En försiktig breddning på vissa delsträckor, en renovering och upprustning av beläggning och material på större delen av stråket samt mervärdesåtgärder som ökade och förbättrade platser för vila och vistelse, tydligare separering (där så är möjligt) mellan gående och cyklister samt tillgänglighetsåtgärder är önskvärt att om möjligt inrymma i den totala upprustningen. Arbetet behöver ske i samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning och övriga berörda förvaltningar och bolag som har verksamheter utmed stråket.

Kontorets avsikt är att under 2020 lägga fram ett förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket.

## **Bakgrund**

Trafikkontoret fick ett uppdrag att utreda alternativa cykelpendlingsstråk till dagens gång- och cykelväg längs Årstavikens norra sida, genom beslut i trafiknämnden 2016-02-04. Trafiknämnden instämde i att det populära stråket vid Årstavikens vatten med blandad gång- och cykeltrafik kan upplevas otryggt för gående och cyklister. I beslutet angavs: ”Det är inte möjligt att inrymma ett fullgott cykelpendlingsstråk alldeles längs Årstavikens norra strand. Inte minst på sträckan Vickergatan till Hammarby slussväg är det svårt att inrätta ett cykelpendlingsstråk utan att samtidigt inverka menligt på de stora värden som finns på platsen. Därför bör ett alternativ till denna sträcka studeras närmare. Ett möjligt alternativ är Trafikverkets järnvägstunnel under Eriksdalsgatan som ska prövas. Detta utesluter inte att det fortfarande är angeläget att skapa bättre förutsättningar för gång och cykel på det befintliga stråket längs Årstavikens norra sida under förutsättning att det inte förstör parkvägens unika karaktär”.

Parallellt med detta uppdrag arbetar kontoret även med en utredning av ny parkmiljö längs det, för närvarande, nedlagda spåret.

Kontoret har gjort en förstudie för möjlig utveckling av alternativa vägar för cykling utmed norra Årstaviken och även en översiktlig bedömning av möjlig upprustning av befintligt stråk. Se bilaga 1. Alternativen som utretts är;

- 1, cykling i järnvägstunnel under Eriksdalsgatan.
- 2, upprustning av pendlingsstråk på Ringvägen.
- 3, förbättringsåtgärder längs befintligt stråk.

### **Ärendets beredning**

Kontoret har låtit göra en utredning där alternativa stråk och dess potential bedöms. En inledande dialog har tagits med Södermalms stadsdelsförvaltning.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Strandstråket längs Årstaviken är mycket populärt bland stadens invånare. Platsen har många olika värden, såväl ekologiska som kulturella och sociala. För cyklister innebär stråket en genkoppling i en rekreativ miljö, tvärs över Södermalm. Tidvis uppstår dock trängsel när många människor vill ta del av platsen samtidigt, framförallt under sommarhalvåret i rusningstid och på helger. Vissa trafikanter, både gående och cyklister, kan då uppleva bristande samspel, låg komfort och otrygghet. Särskilt sträckan mellan Vickergatan och Hammarby slussväg är besvärlig eftersom stråket är som smalast där.

Flera delutredningar genomfördes i samband med förstudien. Bland annat har kontoret låtit göra trafikmätningar och räkningar på stråket vid tre tillfällen under hösten 2018 samt under en dag i maj respektive en i juni 2017. Under morgonens maxtimme (07.30-08.30) observerades i genomsnitt 322 cyklister och 106 fotgängare. Under eftermiddagens maxtimme (16:30-17:30) observerades i genomsnitt 223 cyklister och 369 fotgängare. Vid ett mättillfälle var en stor del av fotgängarna under morgonens maxtimme joggare. Ett rimligt antagande är att både gång- och cykeltrafiken är jämnare fördelad över hela dagen under helgerna samt att andelen cyklister är lägre än på vardagar. Stråket får också markant fler besökare vid fint väder.

Kontoret får regelbundet in synpunkter och klagomål på att ytan för de olika användarna av stråket utmed norra Årstaviken är otillräcklig och att det upplevs som otryggt. Tidigare har det inkommit förslag om att förbjuda cykling utmed norra Årstaviken. Kontoret anser dock inte att det är lämpligt. Stråket är till både för rekreation, rörelse och vistelse och är samtidigt utpekade som ett av stadens viktiga pendlingsstråk för gång och cykel.

Utmed stråket har endast ett fåtal olyckor rapporterats in och kontorets bedömning är att den upplevda otryggheten beträffande trafiksituationen är betydligt större än den faktiska. En intervjustudie genomfördes också i samband med förstudien. Där framkom bland annat att både pendlingsresenärer och övriga främst väljer stråket för att det är vackert, trevligt, naturskönt och tyst. Som nackdelar med stråket nämns trängsel, att gående och cyklister blandas, dåligt underlag och bristande samspel mellan olika trafikantgrupper.



*Figur 1. Översiktsbild utredningsalternativ*

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av de olika alternativen för utveckling av stråket och bedömningar av dem. Mer information finns i rapporten (Bilaga 1).

#### Utredningsalternativ 1: cykling i järnvägstunnel under Eriksdalsgatan

Parallellt med delar av gång- och cykelstråket utmed Årstaviken finns en järnvägsanläggning som inte är i bruk. Järnvägstunneln anlades 1939 i samband med att Södersjukhuset byggdes och är en del av ett industrispår mellan Södra station och Stadsgårdskajen. Tunneln är ca 500 meter lång och ligger parallellt med strandstråket.



*Figur 2. Utredningsalternativ 1 Järnvägstunnel*

- Cykelbana anläggs ovanpå spåren
- Pendlingsstråk enligt cykelplanens standard
- Ramp anläggs från östra tunnelmynningen upp till befintlig gång- och cykelbro

#### Konsekvenser:

- God framkomlighet
- Gen och topografisk gynnsam sträckning för cyklister till och från norra Hammarbyhamnen, dock finns en brant backe (8 %) i den västra anslutningen till tunneln
- Stora utmaningar med trygghet med cykling i en lång tunnel

#### Genomförbarhet:

- Gällande detaljplaner medger inte gång- och cykeltrafik
- Behöver samordnas med planprogrammet för Södra Skanstull och pågående totalförsvarsplanering
- Inga säkerhetsproblem sett till olycksrisker i tunneln men fortsatt utredning krävs

#### Måluppfyllnad:

- Låg potential till överflyttning av cyklister från strandstråket
- Ingen förändring av situationen längs strandstråket.

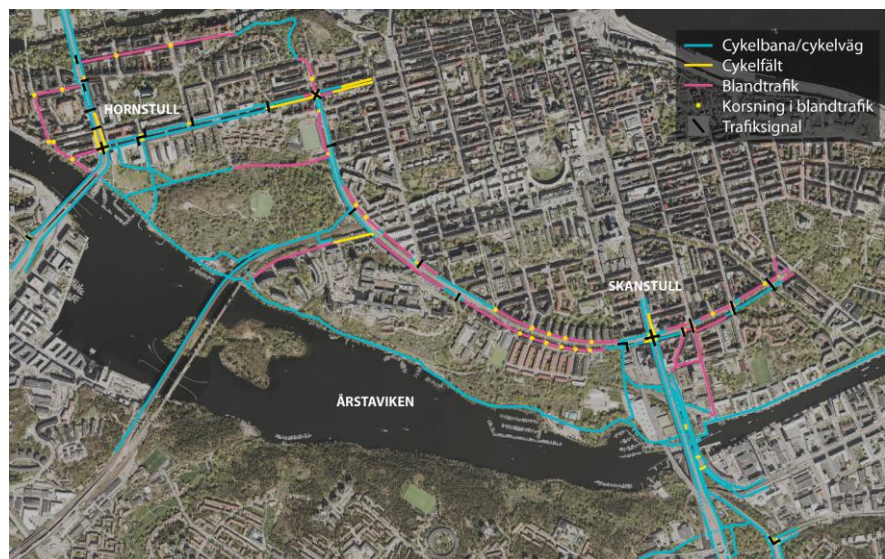
#### Kontorets kommentar till utredningsalternativet:

Alternativet bedöms ha låg potential till överflyttning av cyklister från strandstråket främst på grund av risken för otrygghet i tunneln. Att synas och bli sedd är en viktig aspekt särskilt för jämställd trafikplanering och stråket i tunneln skulle antagligen inte vara tillräckligt trafikerat för att upplevas tryggt. Detta också för att inga

bostäder och trafikerade gator angränsar direkt till tunnelmynningarna.

### Utredningsalternativ 2: upprustning av pendlingsstråk på Ringvägen

Ringvägen är utpekat som pendlingsstråk i cykelplanen men fortfarande saknas cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan. En betydande del av stråket utgörs av sträckor med blandtrafik på enkelriktade lokalgator (angöringsgator) som löper parallellt med Ringvägen. Hastigheterna och trafikrytmen på lokalgatorna är oftast lugn, men cyklisterna måste passera ett stort antal korsningar som kräver uppmärksamhet och samspel med motorfordonsförare. I områdena runt Skanstull och Hornstull finns flera alternativa färdvägar att välja för att ansluta till Ringvägen.



Figur 3. Utredningsalternativ 2. Ringvägen

Två förslag har studerats, se Bilaga 1 för detaljer.

- Ringvägens lokalgator omvandlas till ”cykelgator”
- Full utbyggnad med nya cykelbanor enligt riktlinjer i Cykelplanen

Konsekvenser:

- Enhetlig utformning - stora förbättringar för cyklister på Ringvägen och Södermalm
- Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet
- Viss förbättring av framkomligheten men strandstråket kommer ändå att ha bättre framkomlighet

Genomförbarhet:

- Klassificerat som prio 3 i cykelplanen vilket betyder att andra satsningar kan komma att genomföras före åtgärder på Ringvägen
- Utrymmesmässigt och planmässigt goda förutsättningar

**Måluppfyllnad:**

- Låg potential till överflyttning av cyklister från strandstråket
- Ingen förändring av situationen längs strandstråket

**Kontorets kommentar till utredningsalternativet:**

Att Ringvägen är klassat som prio 3 i Cykelplanen innebär egentligen att stråket är av så pass god kvalitet att det bedömts kunna vänta, eller av sådan betydelse att andra stråk behöver prioriteras före. En omprövning av prioriteten kan göras. Särskilt om en överflyttning bedöms som trolig om åtgärder genomförs. Konsultens bedömning är att stora vinster kan göras för förbättrad framkomlighet för cyklister på Ringvägen men att potentialen till överflyttning från strandstråket är låg. Detta mot bakgrund av att framkomligheten på strandstråket alltid kommer att vara bättre än längs Ringvägen på grund av trafiksignaler och korsningar. Andra utmaningar består i stor stadsutvecklingspotential, både för nya bostäder och verksamheter, utmed Ringvägen varför kontoret bör vänta med investeringar i befintlig gatustruktur innan ett sådant utvecklingsarbete genomförs.

**Utredningsalternativ 3: förbättringsåtgärder längs befintligt stråk.**

- Försiktig breddning och renovering av befintlig gång- och cykelväg
- Nya mötesplatser för vistelse och utblick mot Årstaviken

**Konsekvenser:**

- Minskad trängsel
- Bättre komfort
- Skapar förutsättningar för förbättrad upplevd trygghet

**Genomförbarhet:**

- Förslaget omfattar enkla åtgärder med god genomförbarhet
- Hänsyn till befintliga träd är ett måste och berghällar innebär att breddning inte kommer att kunna genomföras överallt
- Klassificerat som prio 3 i cykelplanen vilket betyder att andra satsningar kan komma att genomföras före åtgärder på strandstråket

**Måluppfyllnad:**

- God måluppfyllnad
- Konsekvenser som förbättrar situationen längs strandstråket

**Kontorets kommentar till utredningsalternativet:**

Det finns en stor potential i att utveckla befintligt strandstråk och kontoret anser att en försiktig breddning är det som rimligtvis kan uppnås sett till andra intressenter och stråkets funktion. Det innebär att god standard enligt cykelplanens riktlinjer troligtvis kan uppnås utmed delsträckor av stråket men inte överallt.

**Kontorets slutsats**

Utifrån arbetet med rapporten är kontorets slutsats att åtgärder på andra stråk runt om och nära Årstaviken inte leder till en överflyttning av cyklister från strandstråket utmed Årstaviken. Stråket är, utöver att vara ett viktigt cykelstråk, också ett viktigt rekreativstråk. Naturvärdet är troligen högt och behöver inventeras och insatser som påverkar vattenkvaliteten måste göras kontrollerat. Flera olika verksamheter har intressen utmed stråket och flera olika funktioner behöver sammanvägas.

Kontorets bedömning är att en utveckling och försiktig breddning av stråket utmed Årstaviken skulle kunna vara möjlig och också är önskvärd för att förbättra standarden på stråket för alla brukare. Hela sträckan mellan Skanstull och Hornstull bör då ingå. Kontorets bedömning är att stråkets upprustning bör bestå av flera olika delar. En försiktig breddning på vissa delsträckor, en renovering och upprustning av beläggning och material på större delen av stråket samt mervärdesåtgärder som ökade och förbättrade platser för vila och vistelse, tydligare separering (där så är möjligt) mellan gående och cyklister, bättre belysning samt tillgänglighetsåtgärder är önskvärdt att om möjligt inrymma i den totala upprustningen. Arbetet behöver också ske i samarbete med Södermalms stadsdelsförvaltning och i dialog övriga berörda förvaltningar och bolag som har verksamheter utmed stråket.

Kontorets avsikt är att under 2020 lägga fram ett förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket.

**Ekonomi**

Strandstråket har stor potential för utveckling som ett fortsatt gent och rekreativt värdefullt stråk. En kostnadsbedömning för en försiktig breddning är svår att göra utan fortsatt utredningsarbete, inventering och avgränsning. Kontorets bedömning är att



alternativ 3 kan bli kostnadseffektivt med en väl avvägd ambitionsnivå eftersom det kommer så många stockholmare till gagn. Sett till tidsperspektivet och till genomförande av de andra utredda alternativen innebär alternativ 3 också mindre komplicerade åtgärder.

### **Jämställdhetsanalys**

Alternativ 3 med upprustning och utveckling av strandstråket skulle medföra att stråket blir tryggare och mer trafiksäkert. Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Strandstråket utmed Årstaviken används idag av många olika användare och har flera olika funktioner. Kvällstid kan stråket upplevas mörkt och otryggt då det på vissa partier skulle behövas ytterligare belysning, breddning och även siktförbättrande åtgärder.

Även tillgänglighetsåtgärder behövs för att inte utesluta funktionsnedsatta och rörelsehindrade från att kunna använda stråket. Om stråket får en jämnare beläggning och mer sammanhängande utformning och tillräcklig bredd blir det också mer driftsäkert. Om ett stråk upplevs som osäkert sett till halka och framkomlighet under årets kallare månader kan det ha en exkluderande effekt på vissa grupper av användare vilket också är en jämställdhetsfråga.

### **Fortsatt arbete**

Kontoret avser lägga fram ett förslag till inriktning för utveckling av strandstråket under 2020. Miljöförvaltningen och Stockholm Vatten och Avfall AB har tagit fram riktlinjer för god vattenkvalitet i Årstaviken och kontoret behöver sätta sig in i hur deras arbete kring planerade åtgärder kan påverka kontorets arbete.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av uppdraget samt ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet och redovisa förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket under 2020.

### **Slut**

**Bilagor**

1. Bilaga. Trafikutredning Stråkstudie cykel utmed norra Årstaviken.