



Trafikutredning

Stråkstudie cykel utmed norra Årstaviken



Stockholms
stad

2019-05-03

Björn Jerbic, Sweco Society
Oskar Malmberg, Sweco Society
Ingela Holm, Sweco Architects
Martin Bjarke, Sweco Environment

Emil Hagman, Trafikkontoret
Kristofer Rogers, Trafikkontoret
Mikael Lyckeberg, Trafikkontoret
Ewa Reuterbrand, Trafikkontoret



Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	5
Planeringsförutsättningar	7
Nulägesbeskrivning av strandstråket	8
Problembeskrivning och mål	12
Åtgärder för cykling i järnvägstunnel	14
Åtgärder längs Ringvägen	21
Åtgärder längs strandstråket	26
Sammanfattande analys	32

Sammanfattning

Gång- och cykelstråket längs med Årstavikens norra strand är utpekat som pendlingsstråk i stadens cykelplan. Stråket är väl trafikerat av både fotgängare och cyklister. På grund av trängsel och att stråket är särskilt värdefullt i rekreationssyfte, har Trafikkontoret gett Sweco i uppdrag att utreda möjliga förbättringar längs stråket och utreda potentialen i att locka cyklister att ta andra resvägar. Målet med utredningen har varit att identifiera åtgärder som minskar trängseln på sträckan mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg, i syfte att skapa förutsättningar för bättre samspel mellan fotgängare och cyklister. 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

Av de tre studerade utredningsalternativen har det visat sig att varken alternativet med cykling i tunneln eller åtgärder på Ringvägen bedöms ha så stor potential till överflyttning av cyklister från strandstråket att problembilden med trängsel och upplevd otrygghet skulle ändras. Däremot bedöms

utredningsalternativet med ett upprustat strandstråk, genom en försiktig breddning, ge god måluppfyllnad. En bredare gång- och cykelväg längs Årstaviken leder sannolikt till att fler gående och cyklister känner sig trygga och upplever ett fungerande samspel med andra trafikanter. En effekt av att bredda stråket är även att trängseln minskar, vilket både kommer gående och cyklister till gagn.

Utredningsalternativet med cykling i järnvägstunneln är ett spännande förslag som skulle kunna få stor uppmärksamhet och bidra till att cykeln som trafikslag synliggörs i stadsplaneringen. Det finns dock stora osäkerheter kring genomförbarheten och kostnadsbilden, t ex behöver bergets beskaffenhet utredas vidare för att säkerställa att tunneln kan öppnas för allmänheten. De allra flesta cyklisterna är idag nöjda med strandstråket som är gent, avskilt från motorfordonstrafik och slingrar sig fram i en naturskön miljö. Potentialen för överflyttning till tunneln bedöms därför vara låg. Tunnelns placering i förhållande till cyklisternas resvägar är inte optimal och det finns även en trygghetsproblematik i den relativt långa tunneln. Dessutom har tunneln tuff konkurrens av ett av Stockholms vackraste, lugnaste och mest framkomliga cykelstråk – det längs Årstaviken.



Gång- och cykelväg mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg

Bakgrund och syfte

Gång- och cykelstråket längs med Årstavikens norra strand är utpekat som pendlingstråk i stadens cykelplan. Stråket är väl trafikerat av både fotgängare och cyklister. På grund av trängsel och att stråket är särskilt värdefullt i rekreationssyfte, har Trafikkontoret gett Sweco i uppdrag att utreda potentialen i att locka cyklister att ta andra resvägar samt undersöka möjliga förbättringar längs det befintliga stråket.

Tre alternativ har studerats:

1. Cykling i järnvägstunnel under Eriksdalsgatan
2. Upprustning av pendlingsstråk på Ringvägen
3. Förbättringsåtgärder längs befintligt stråk

Alternativ 1 – cykling i järnvägstunnel under Eriksdalsgatan

Parallellt med delar av gång- och cykelstråket utmed Årstaviken finns en järnvägsanläggning som ej är i bruk.

Utredningen ska studera huruvida den befintliga järnvägstunneln och järnvägsspåret i området kan användas för cykeltrafik och var lämpliga angränspunkter mot befintliga cykelstråk finns. Sträckan mellan Vickergatan och Norra Hammarbyhamnen ska utredas.

Följande delar ingår i utredningen av tunnelalternativet:

- Konsekvenser för gång- och cykeltrafik sett till framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet
- Bedömd genomförbarhet i förhållande till gällande planer samt offentliga intressenter
- Bedömning av tunnelsäkerhetsfrågor och olycksrisker
- Kostnadsuppskattning för genomförande samt drift- och underhållskostnader över en femårsperiod



Utredningsområde

Alternativ 2 – Upprustning av pendlingsstråk längs Ringvägen

I cykelplanen är även Ringvägen utpekad som pendlingsstråk. Utredningen ska besvara om stråket kan förbättras för att uppnå en överflyttning från Årstavikens norra strand. Lämpliga anslutningspunkter och sträckning för stråket skall utredas. Konsekvenser för cykeltrafiken ska analyseras genom en framkomlighets- och trafiksäkerhetsbedömning och jämföras med befintligt stråk utmed Årstaviken.

Alternativ 3 – Förbättringsåtgärder längs befintligt stråk

Utredningen ska också ge förslag på möjliga förbättringsåtgärder på sträckan Vickergatan- Hammarby Slussväg utmed befintligt stråk längs Årstaviken. En viktig utgångspunkt för åtgärder längs stranden är att stråkets karaktär kan bibehållas och att påverkan på naturmiljön blir så liten som möjligt



Gång- och cykelväg mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg

Planeringsförutsättningar

Översiktsplanen

I stadens översiktsplan från 2018 konstateras att stora delar av Stockholm har ett sammanhängande nät av natur, parker, parkstråk och gröna promenader. Det gröna promenad- och cykelvägnätet ska komplettera gator och stadsrum och erbjuda alternativ för rörelser i staden. Stockholms uppskattade stränder och kajer har en särskild betydelse med sina långa obrutna strandpromenader som binder samman stadsdelar inom och utanför kommunen. I planen poängteras vikten av att ta tillvara möjligheten att utveckla stränderna för fler aktiviteter både på land och vatten med ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar för promenader och cykling.

Gällande planer

Den studerade sträckan längs Årstaviken omfattas av tre detaljplaner:

- Stadsplan för Eriksdalslunden m.m. (laga kraft 770502)
- Detaljplan för Eriksdalsbadet m.m. (laga kraft 970507)
- Stadsplan för Eriksdalsbadet m.m. (laga kraft 831116)

På sträckan mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg går strandstråket genom ett område planlagt som parkmark. I området finns en koloniträdgård där några lotter ligger nära gång- och cykelvägen och på den södra sidan stråket finns det på en kort sträcka ett antal sjöbodar på mark planlagt för småbåtshamn avsedd för båtuppläggning. Hammarby Slussväg är planlagt som lokalgata och går genom parkmark. I samtliga detaljplaner är järnvägstunneln och spårområdet planlagt för järnvägstrafik.



Program för södra Skanstull

Program för södra Skanstull

Stadsbyggnadskontoret har bedrivit planarbete för Södra Skanstull och upprättat ett program som anger utgångspunkter och mål för planeringen. Visionen är att skapa en mångfunktionell stadsmiljö präglad av Årstavikens grönska och vattenrum. Förslaget innebär ny bebyggelse, ca 750 bostäder, byggnader för kontor, handel, kultur och idrott. Förslaget innebär också en utvecklad park, nya gator och torg.

Samråd hölls under hösten 2016 och intresset för programmet var stort. Omkring tvåtusen yttranden lämnades in. Försvarmakten har i ett remissyttrande bedömt att tågspåren i området måste finnas kvar och vara tillgängliga för spårtrafik tills den samlade civil-militära totalförvarsplaneringen är färdigställd för Stockholmsområdet. När samrådsredogörelsen var klar i mars 2018 beslutade stadsbyggnadsnämnden att det inte ska bedrivas något aktivt planarbete innan resultatet av totalförvarsplaneringen är färdigt. Området där spåren ligger är en viktig del av programmet och om spåren ska vara kvar måste programmet omarbetas. Det är alltså i dagsläget osäkert när programmet kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden.

Cykelplanen

Enligt cykelplanen är sträckan mellan Hammarby Slussväg och Vickergatan en del av ett pendlingsstråk som löper längs Hammarby sjö och Årstaviken. Två huvudstråk ansluter till Hammarby Slussväg från Skansbron respektive via ramp från Ringvägen till Eriksdalsbadet.



Nulägesbeskrivning av strandstråket

Befintligt stråk

Den studerade sträckan utmed stranden sträcker sig från Vickergatan i väst till Hammarby Slussväg i öst. Hammarby Slussväg är 5,5 meter bred och cykling sker i blandtrafik på asfalt. Biltrafikflödena är låga, ca 200 ÅMVD, och vägen har karaktär av parkväg där både cyklister och fotgängare tar körbanan i anspråk. Vid Eriksdalsbadet kantas vägen av en 1,5 meter bred gångbana.

Vid västra kanten av Eriksdalsbadets utomhusområde övergår asfalten i grusväg och öppnar upp mot en grusad parkeringsplats som används för båtuppställning vintertid. I parkeringens västra ände övergår grusvägen i en gemensam gång- och cykelväg som löper genom ett naturskönt område med Eriksdalslundens koloniområde på norra sidan och Årstavikens strand på södra sidan. Utformning och standard varierar, vägen är troligen ursprungligen ca 2,5 meter bred men har med tiden breddats av fottramp och cyklister till ca 3 meters bredd. Ytskiktet består av stenmjöl. På sina håll har underlaget blivit gropigt vilket leder till att vattenpölar blir stående vid regn.

Gång- och cykelvägen slingrar sig genom ett småskaligt område med små stugor, kuperad terräng och inslag av naturmark. Stora träd och berghällar vid vattnet bidrar till områdets identitet.

På en del av sträckan finns sjöbodar i direkt anslutning till gång- och cykelvägen. Sjöbodarna är enkelt byggda och skicket varierar. Flera av bodarna har utökats med altan mot sjösidan. I anslutning till husen kan gång- och cykelvägen upplevas som särskilt trång då gående och cyklister möts. Husen skymmer sikten i vissa lägen. Den fria utsikten över Årstaviken skymms på delar av sträckan av sjöbodar och båtbygggar. Bodarnas placering medför även att gång- och cykelvägens fulla bredd inte kan nyttjas av fotgängare och cyklister.

Framkomlighet

Pendlingsstråket längs norra Årstaviken är ett gent och sammanhängande stråk med en lugn trafikmiljö utan störningar från motorfordonstrafik. På sträckan mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg är dock framkomligheten tidvis begränsad på grund av trängsel.



Hammarby Slussväg

Hela stråket mäter nästan 5 km mellan Henriksdal och Hornstull och är fritt från trafiksignaler. I rusningstrafik är stråket troligen ett av pendlingsstråken i Stockholms innerstad med bäst framkomlighet för cykeltrafiken.

Flöden

Stockholms stad lät utföra trafikräkningar längs Årstaviken under två dagar 2017. Platserna för mätningarna var mellan Tantogatan och Vickergatan (fredagen den 9 juni 2017) samt mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg (torsdagen den 18 maj 2017).

Sweco har utfört kompletterande räkningar vid tre tillfällen hösten 2018. Vid mätningarna observerades antalet passerande cyklister och fotgängare. Under morgonens maxtimme (kl. 07:30-08:30) observerades i genomsnitt 322 cyklister och 106 fotgängare, vilket ger en fördelning på 75 % cyklister och 25 % fotgängare. Under eftermiddagens maxtimme (kl. 16:30 – 17:30) observerades i genomsnitt 223 cyklister och 369 fotgängare, med en fördelning på 38 % cyklister och 62 % fotgängare. Vid mätningarna från 2017 gjordes en uppräkningsnivåer som visade på en fördelning på 35-46 % cyklister och 54-65 % fotgängare. Vid räkningen den 17 oktober 2018 noterades att en stor del,

ca två tredjedelar, av morgonens fotgängare var joggare. Uppgifter om andelen motionärer på eftermiddagen saknas. Vid räkningarna 2018 observerades även färdvägarna vid Hammarby Slussväg. Omkring två tredjedelar av cyklisterna färdades via Skansbron till stråket medan omkring en tredjedel av cyklister färdades via Norra Hammarbyhamnen.

Riktningfördelningen vid mätningarna har varit relativt jämn med ungefär hälften av cyklisterna i vardera riktningen under såväl morgon som eftermiddag.

Trafikräkningar på helger har inte utförts inom ramen för denna utredning. Det kan dock antas att helgsituationen är sådan att såväl cykel- som gångtrafiken är jämnare utspridd över dagen och i större grad väderberoende än på vardagar. Vid fint väder vill många ta del av strandstråkets kvaliteter och antalet fotgängare kan då bli stort. Det är också rimligt att anta att andelen cyklister är lägre på helger än på vardagar då antalet pendlingsresor är färre.

Maxtimme fm	Cyklister	Gående
2017-05-18	290	102
2017-06-09	292	155
2018-10-17	420	62
2018-10-18	255	*
Maxtimme em		
2017-05-18	234	519
2017-06-09	216	218
2018-10-22	219	*
Beräknade dygnsnivåer		
2017-05-18	1992 (35%)	3728 (65%)
2017-06-09	2020 (46%)	2330 (54%)

(* data saknas)



Vattenpölar på gång- och cykelväg

Trygghet

Gång- och cykelstråket följer strandlinjen och sträcker sig längs natursköna omgivningar med högt rekreativvärde. Resvägen längs Årstaviken erbjuder ett gång- och cykelstråk i mänsklig skala som möjliggör kontakt mellan trafikanterna. Bland de cyklister som observerades vid platsbesöken i oktober 2018 var könsfördelningen helt jämn och endast en liten del av cyklisterna längs stråket var ombytta och kunde klassas som ”snabba pendlingscyklister”. Inga konfliktsituationer observerades under platsbesöken och trafiksituationen bedömdes som helhet vara lugn och trygg. Stråkets avskildhet kan dock innebära att en del cyklister inte väljer att färdas längs det under delar av dygnet och året när det är mörkt och mindre folk är i rörelse.

Trafiksäkerhet

I Transportstyrelsens system STRADA samlas information om trafikolyckor som rapporterats in av polis och sjukvård. Olycksstatistiken för strandstråket mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg visar att mellan 2010 och 2014 rapporterades endast 3 olyckor längs sträckan: 2 singelolyckor där fotgängare halkat och en kollision mellan två cyklister där dålig sikt vid sjöbodarna angivits som orsak till olyckan.

Mellan 2015 och 2018 har endast en olycka rapporterats in för sträckan då en cyklist tvingades göra en undanmanöver för en joggare och cyklade omkull. Under perioden 2015-2018 är dock dataunderlaget i Strada inte av lika god kvalitet som tidigare på grund av brister i inrapporteringen och registringen hos Polis och sjukvård. Därför bör siffrorna ses som en indikation snarare än det verkliga utfallet. Inga olyckor där cyklister och fotgängare kolliderat har rapporterats in mellan 2010 och 2018.



Gång- och cykelväg i anslutning till Vickergatan

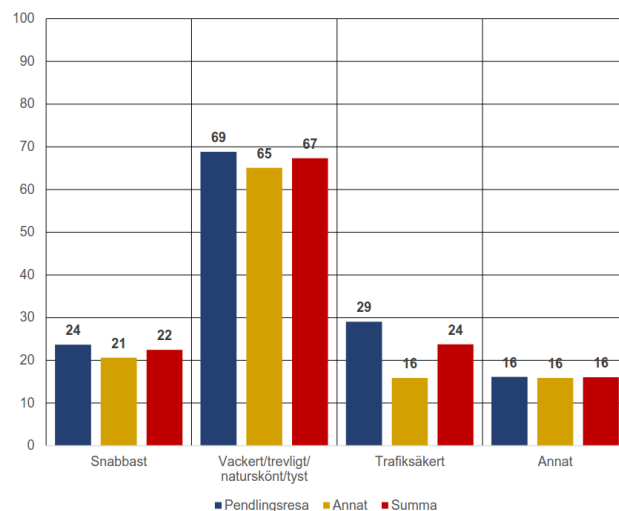
Intervjustudie

En intervjustudie med cyklister längs sträckan genomfördes i oktober 2018. Syftet med intervjuerna var att få mer information om vägval och åsikter hos de cyklister som valt att cykla längs vattnet för att kunna bedöma potentialen till överflyttning av cyklister till något alternativt stråk. Gående omfattades därför inte i intervjuerna.

Totalt har 156 intervjuer hållits med cyklister. Intervjuerna genomfördes vid kl. 07.30-08.30 och kl. 16.30-17.30 vid tre dagar med fint väder.

Sex av tio klassificerar sin resa som en pendlingsresa. Annat syfte kan vara motionscykling, service- eller shoppingärendande av något slag eller rekreationscykling.

Både pendlingsresenärer och resenärer med annat syfte är överens om att de främst väljer denna väg för att det är vackert, trevligt, naturskönt och tyst. Färre betonar snabbhet eller trafiksäkerhet. Även ”annat skäl” handlar i de flesta fall om att det är trevligare att cykla här, för solens skull, att det ligger i lä, att det är grusunderlag etc. Några menar att det är den närmaste vägen. Cyklisterna värdesätter naturen, vattnet, lugnet och avsaknaden av motorfordonstrafik.



Skäl till att cykla längs strandstråket enligt intervjustudie

Som nackdelar med att cykla längs strandstråket nämns trängsel, att gående och cyklister blandas, dåligt underlag och bristande samspel mellan olika trafikantgrupper.

Var tredje svarande anser att samspelet med gående fungerar dåligt. Det är ingen nämnvärd skillnad mellan pendlingsresenärer och övriga. Hälften menar att det fungerar bra eller ganska bra.

Exempel på intervjusvar

"Världens bästa väg till jobbet"

"Älskar miljön, inga bilar"

"Vackraste vägen i Stockholm"

Exempel på intervjusvar

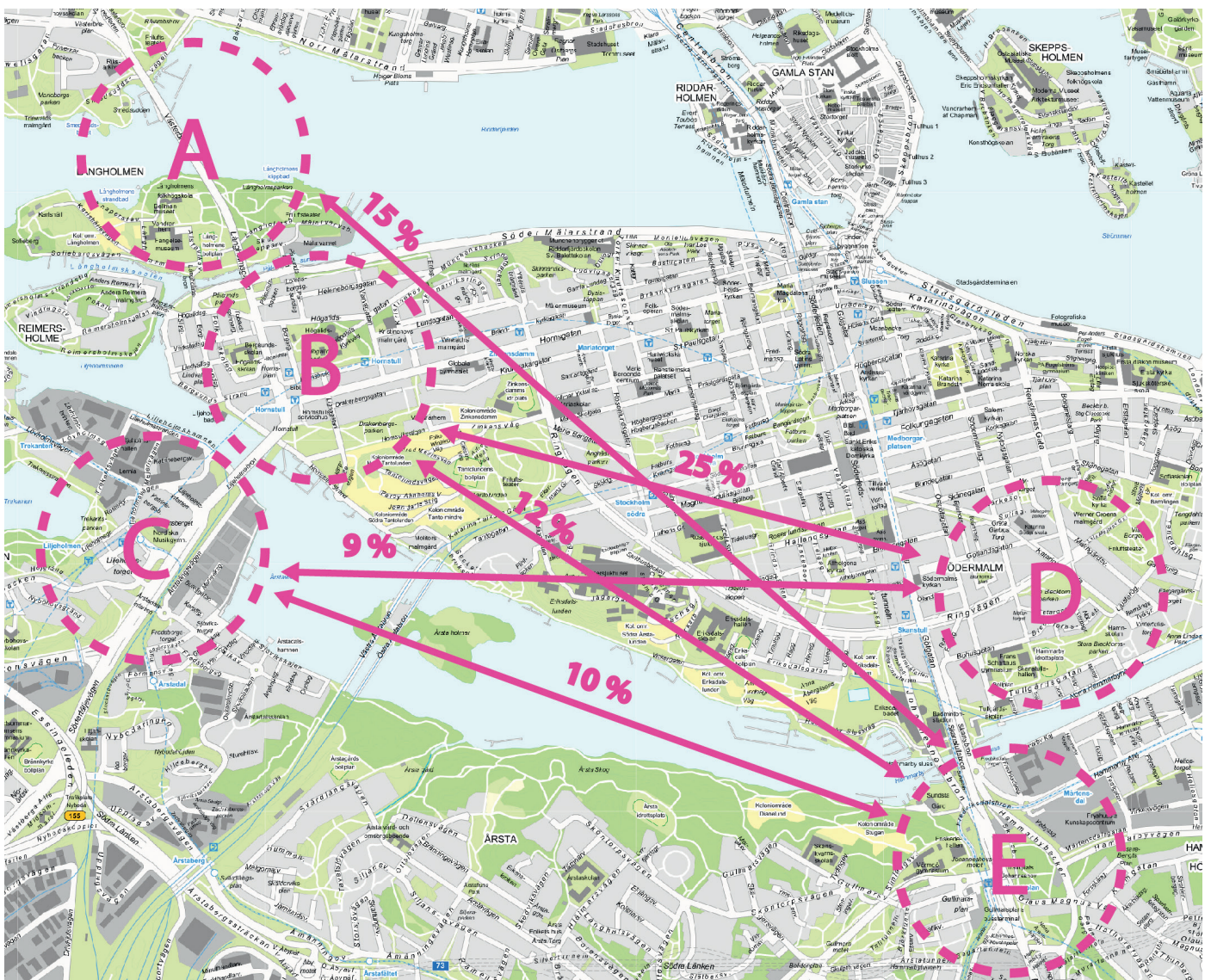
"Det är för trångt för både cyklister och de som promenerar"

"Ingen ordning mellan fotgängare och cyklister"

"Det går långsamt, man får ta det lugnt. Cyklar på gåendes villkor."

Cyklisterna tillfrågades om vilken rutt de färdas längs när de passerar strandstråket. De fem rutterna som flest svaranden färdades mellan var:

- Sydöstra Södermalm (D) och Västra Södermalm (B) – 25%
- Gullmarsplan (E) och Kungsholmen (A) – 15%
- Gullmarsplan (E) och västra Södermalm (B) – 12%
- Gullmarsplan (E) och Liljeholmen (C) – 10%
- Sydöstra Södermalm (D) och Liljeholmen (C) – 9%



De fem vanligaste resrelationerna i intervjustudien

Problembeskrivning och mål

Problembeskrivning

Strandstråket längs Årstaviken är mycket populärt bland stadens invånare. Platsen har många olika värden, såväl ekologiska som kulturella och sociala. Många människor i alla åldrar rör sig längs vattnet till fots och med cykel varje dag. Hela strandstråket är vänt mot söder och erbjuder möjligheter att njuta av sol och utsikt över vatten. För cyklister innebär stråket en genkoppling i mänsklig skala tvärs över hela Södermalm. Sammantaget är området en unik plats i innerstaden och utgör ett viktigt rekreationsområde för många människor.

Tidvis uppstår dock trängsel på grund av att många människor vill ta del av platsen samtidigt, framförallt under sommarhalvåret i rusningstid och på helger. En del 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.

Mål med utredningen

Målet med utredningen är att identifiera åtgärder som minskar trängseln på sträckan Vickergatan – Hammarby Slussväg samtidigt som strandstråkets karaktär bevaras. Syftet är att skapa förutsättningar för bättre samspel mellan fotgängare och cyklister, samtidigt som komfort och trygghet förbättras.



Västra tunnelmyningen

Åtgärder för cykling i järnvägstunneln

Utredningsalternativet innebär att den stängda järnvägstunneln under Eriksdalsgatan öppnas upp och anpassas för cykeltrafik.

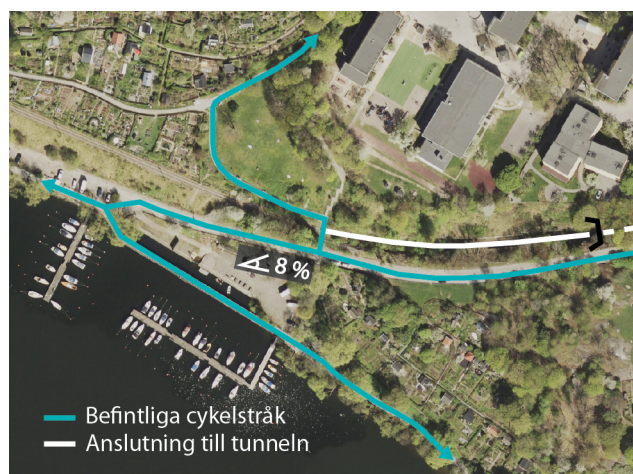


Utredningsalternativ med cykling i järnvägstunnel

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. Tunneln är 6 meter bred och 6 meter hög vilket innebär att en cykelbana med breddmått för pendlingsstråk kan anläggas inne i tunneln.

Anslutningar till tunneln västerifrån skulle kunna ordnas genom att en cykelbana anläggs på järnvägsspåret som leder in i tunneln. Breddmått kan anpassas efter riktlinjer i cykelplanen. En naturlig anslutning till befintligt cykelstråk ordnas vid Vickergatan och den plats där gång- och cykelvägen från Rackarbacken korsar järnvägsspåret i plan.

På den östra sidan om tunneln bör anslutningen ordnas så att den fungerar både i ett kort och långt perspektiv eftersom området är föremål för en pågående planprocess. Det korta



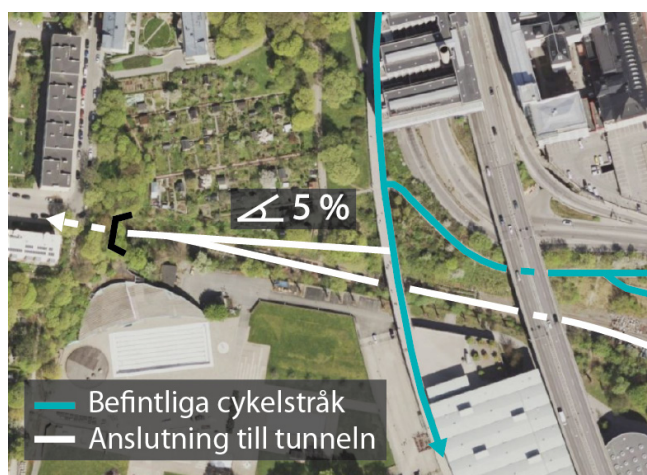
Anslutning från Vickergatan

perspektivet innebär att cykelbanans anslutning anpassas efter dagens förhållanden. Det långa perspektivet innebär att området runt Eriksdalsbadet omvandlas enligt programmet för Södra Skanstull. Därför föreslås att en ramp anläggs från tunnelmynningen upp till befintlig gång- och cykelbro som leder till Eriksdalsbadets huvudentré och platsen för det tilltänkta torget (se figur nedan).

Utformningsförslag

Inne i tunneln och på spårområdet utanför tunneln föreslås slipers och räls lämnas i befintligt skick och täckas över med geotextil och ett lager kross. Ovanpå krossen anläggs cykelbanan med bärlager och slitlager i asfalt. Det ger en robust och hållbar lösning som kan rivs ifall järnvägen någon gång i framtiden behöver tas i bruk igen.

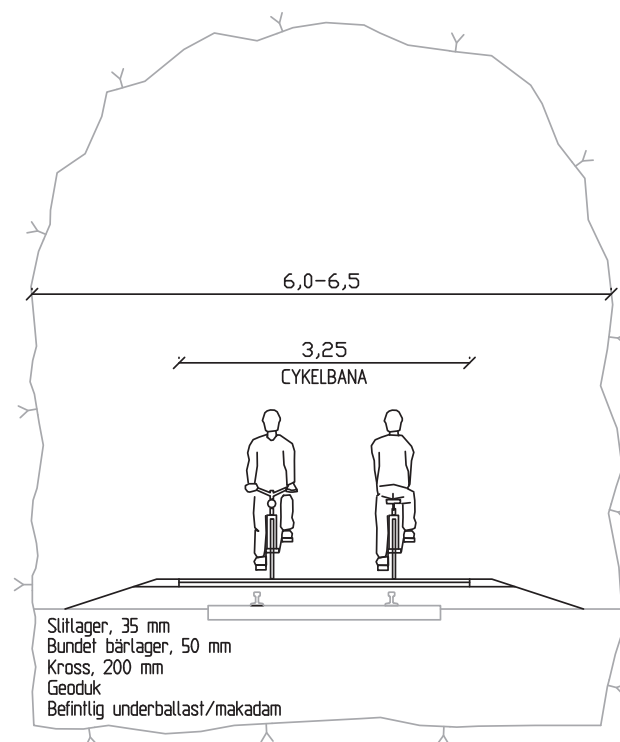
Tunneln förses med belysning för att skapa en välkomnande och attraktiv miljö inne i tunneln. Om det är lämpligt med hänsyn till bergets genomsläpplighet av vatten bör tunnelväggarna också målas i en ljus kulör för att ytterligare förbättra vistelsemiljön inne i tunneln. Andra åtgärder för att förbättra tryggheten inne i tunneln kan vara kameraövervakning och att tunneln hålls stängd nattetid för att förhindra eventuell oönskad vistelse. Moped klass 2 bör inte tillåtas i tunneln då buller från motorerna riskerar att upplevas som otryggt av vissa brukare.



Anslutning till tunneln österifrån

Miljön runt tunnelmynningarna är också viktiga ur trygghetshänseende. Med en fin och omhändertagen parkmiljö ökar sannolikt antalet människor som vistas i områdena runt tunneln vilket leder till att den naturliga övervakningen av tunneln blir bättre.

Bredden i tunneln medger att en gångbana tillskapas utmed cykelbanan, men då utredningen syftar till att utreda potentialen i att locka cyklister att ta andra resvägar än strandstråket har järnvägstunneln inte studerats närmare ur ett gångperspektiv. Därför redovisas endast cykelbana i utredningen.



Utformningsförslag för cykling i tunneln

Konsekvenser

Tunnelns läge och höjdprofil innebär ett gent och topografiskt lämpligt alternativ till cykling längs strandstråket. Utredningsalternativet innebär att cyklister som färdas till och från Norra Hammarbyhamnen längs Årstaviken erbjuds ett alternativ som är ca 150 meter kortare än befintligt cykelstråk längs stranden. För cyklister som färdas till och från Skansbron innebär förslaget en färdväg som är ungefär lika lång som befintligt stråk.

Cykling i tunneln skulle innebära att cyklisterna kan färdas längs en cykelbana med breddmått enligt riktlinjerna för pendlingsstråk och tydligt separerat från gångtrafik. Restiderna för cyklister som färdas i 25 km/h skulle sannolikt kunna förkortas med 30-60 sekunder i jämförelse med strandstråket eftersom cyklisterna kan hålla en högre

och jämnare hastighet när de inte tvingas att samspela med gående. Restidsvinsten blir störst för cyklister som cyklar till och från Norra Hammarbyhöjden eftersom de också får en kortare resväg.

Tunneln innebär även en helt väderskyddad färdväg vilket gör det till ett attraktivt val vid nederbörd, snö och halka. För cyklister som färdas österut längs Årstaviken innebär cykling i tunneln att en höjdskillnad på omkring 8 meter behöver övervinnas på en sträcka av ca 100 meter längs Vickergatan. Denna branta stigning kommer direkt efter den punkt där cyklisterna gör valet mellan att fortsätta sin färd längs vattnet eller att cykla genom tunneln. Det innebär sannolikt risk för att en del cyklister väljer att fortsätta längs vattnet istället för att cykla in i tunneln.



Ostra tunnelmynningen

Vid den östra tunnelmynningen anläggs två anslutningar för att göra tunneln så tillgänglig som möjlig. Längs den gamla banvallen skapas en gen och topografisk gynnsam koppling till Norra Hammarbyhamnen genom en ny cykelbana. Från tunnelmynningen anläggs även en ramp upp till Eriksdalsbadets entrétorg så att cyklisterna enkelt kan nå Ringvägen, Skansbron och Hammarby Slussväg.

En aspekt av trygghet är den upplevda risken för att bli utsatt för brott. I Boverkets skrift "Plats för trygghet" listas ett antal punkter som är viktiga att tänka på vid utformning av gång- och cykeltunnlar. Det rekommenderas bland annat att tunnlar bör vara korta och breda och ha god överblickbarhet. Skymmande buskar och murar bör undvikas i anslutning till tunnlar.

Järnvägstunnelns längd medför sannolikt att många cyklister skulle uppleva att det är otryggt att vistas i tunneln. Tunneln är inte helt rak vilket gör att cyklister som färdas västerut måste ta sig ca 400 meter in i tunneln innan den västra tunnelmynningen blir synlig. En intressant jämförelse i Stockholm är Brunkebergstunneln som är 230 meter lång. Miljöerna i anslutning till tunnelmynningarna inrymmer

endast järnvägsspår och har ingen koppling till kringliggande bebyggelse och vägar. Överblickbarheten är dålig och möjlighet att göra alternativa vägval saknas.

En annan viktig trygghetsskapande faktor är närvaron av andra människor. Bostäder saknas i anslutning till tunneln och det är osannolikt att cykeltrafiken i tunneln kommer att vara så omfattande att det kommer att finnas en konstant närvaro av andra trafikanter över dygnet och över året.

Otryggheten begränsar sannolikt potentialen för överflyttning av cyklister från strandstråket.

Förutom att cyklisternas framkomlighet förbättras med en bredare cykelbana separerad från gångtrafik betyder standardhöjningen även att förutsättningarna för drift och underhåll blir bättre. Vinterväghållningen kan förbättras genom att sträckan kan sopsaltas och beläggningen med asfalt istället för grus är lättare att hålla ren och i bra skick.



Cirka 200 meter in i tunneln västerifrån

Genomförbarhet

Gällande planer

Området som berörs av utredningsalternativet omfattas av fem gällande detaljplaner:

- Stadsplan för Eriksdalslunden m.m. (laga kraft 770502)
- Detaljplan för Eriksdalsbadet m.m. (laga kraft 970507)
- Stadsplan för Skansbron och Skanstullsbron m.m. (laga kraft 780605)
- Ändrad stadsplan för kv Tullgården (laga kraft 870409)
- Detaljplan för kv Mjärden m.m. (laga kraft 920415)

I samtliga detaljplaner är järnvägstunneln och spårområdet planlagt för järnvägstrafik. Annan användning för allmän trafik eller cykeltrafik tillåts inte enligt planbestämmelserna. Enligt Boverkets planbestämmelsekatalog ges inte heller utrymme att tolka områden planlagda för järnvägstrafik som att cykeltrafik kan tillåtas. Således krävs antingen detaljplaneändringar eller helt nya detaljplaner för att möjliggöra cykling i järnvägstunneln.

Planarbete för Södra Skanstull

Planarbetet för Södra Skanstull är pausat i väntan på att den samlade civil-militära totalförsvarsplaneringen färdigställs för Stockholmsområdet. Planeringen ska ge svar på om järnvägen ska finnas kvar och kan således resultera i fyra olika scenarier som påverkar genomförbarheten för cykling i tunneln på olika sätt:

1. Spåren ska vara kvar men cykling i tunneln kan möjliggöras genom detaljplaneändringar
2. Spåren försvinner och cykling i tunneln kan möjliggöras genom detaljplaneändringar
3. Spåren ska vara kvar och Försvarsmakten kan inte acceptera detaljplaneändringar som rör spårområdet
4. Spåren försvinner men staden väljer att gå vidare med annan användning av tunneln och eventuella detaljplaneändringar. Sannolikheten för detta är svår att bedöma och behandlas inte vidare i denna utredning.

De två första scenarierna, som möjliggör cykling i tunneln, innebär att planarbetet för Södra Skanstull återupptas. Om

spåren ska vara kvar kommer programmet omarbetas så att gatunät, torg, parker och bebyggelse anpassas efter spåren. Om spåren försvinner kommer planarbetet fortsätta med det vilande programmet från 2016 som utgångspunkt. För att tunneln ska bli så funktionell och attraktiv som möjligt är det viktigt att utredningsalternativet med cykling i tunneln blir en utgångspunkt för det fortsatta planarbetet för Södra Skanstull. Det föreslagna gatunätet i det vilande programmet bedöms fungera väl för att en gen och naturlig anslutning till tunneln ska kunna gå att tillskapa utan någon större anpassning.

Det tredje scenariot innebär att cykling i tunneln inte kan realiseras inom överskådlig tid annat än genom ett tidsbegränsat bygglov. ”Ett tidsbegränsat bygglov får ges för en åtgärd som uppfyller någon eller några, men inte alla, förutsättningar för ett permanent bygglov. Ett tidsbegränsat bygglov får ges för högst tio år. För att en kommande avveckling ska kunna bedömas vara trovärdig bör det redan i ansökan redovisas hur det är tänkt att åtgärden ska avvecklas. Det ska vara praktiskt och ekonomiskt rimligt att avveckla åtgärden inom den tidsperiod som lovet söks för. Ett tidsbegränsat bygglov ska inte användas för att undvika en planändring när det handlar om åtgärder av permanent karaktär som strider mot detaljplanen” (Boverket.se).

Med tanke på åtgärdernas omfattning och den långa sträcka som berörs av den nya cykelbanan bedöms genomförbarheten för ett anläggande som kommer till stånd genom ett tidsbegränsat bygglov vara låg, även om det inte kan uteslutas. En tidsbegränsning gör dessutom att livslängden på investeringen blir kortare och nyttan måste kunna tillgodoräknas under den tid som bygglovet gäller.

Berg

En utredning av bergets beskaffenhet i och utanför tunneln behöver göras för att bedöma risken för ras och det eventuella behovet av förstärkningsåtgärder.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsmätningar rekommenderas för att bedöma behovet av fläktar i tunneln.

Tunnelsäkerhet

Följande händelser har identifierats som relevanta att belysa avseende olycksrisker:

1. Brand i cykelbatteri
2. Anlagd brand
3. Bil eller annat motorfordon som kör in i tunneln
4. Ambulansinsats (personskada och akuta sjukdomstillstånd)

Generellt är riskerna med cykeltrafik betydligt lägre än med motorfordonstrafik på grund av avsaknaden av drivmedel och annat brännbart material som kan finnas i bilar och lastbilar.

Cykelbatterier på elcyklar har dock identifierats som en möjlig riskkälla som behöver hanteras när det rör sig om en så lång tunnel som i det aktuella fallet. Även anlagda bränder där personer tagit med sig brännbart material in i tunneln bedöms också vara relevanta att belysa här.

Även risken föra att en bilist olovligen kör in i tunneln identifierats som en möjlig händelse som behöver hanteras. Risker för andra olyckor bedöms inte vara högre inne i tunneln jämfört med vanlig cykelbana, men tunnelns längd kan komplicera arbetet för ambulanspersonal vid en insats där exempelvis cyklister kolliderat eller om någon drabbats av ett akut sjukdomstillstånd. Som mest kan en insats kräva att räddnings- eller sjukvårdspersonal behöver gå 250 meter om en olycka inträffat i mitten av tunneln. Det bör utredas vidare om det finns någon rimlig lösning att anordna åtkomst för utrymning och räddnings- /sjukvårdsinsats i mitten av tunneln.

För att undvika fordonsbränder i tunneln bör någon typ av hinder uppföras så att bilar inte kan köra in i tunneln. Hindren kan vara av en typ som kan låsas upp eller fällas undan av räddningstjänst och ambulans om de skulle välja att köra in i tunneln vid en insats.

Transportstyrelsens föreskrifter anger att det inte får vara längre än 500 meter till närmsta utrymningsväg. Brandposter ska anordnas nära tunnelmynningarna och i tunneln ska

avståndet mellan brandposterna vara högst 250 meter. Tunneln bedöms alltså kunna uppfyllas kraven på en vägtunnel givet att det säkerställs att det finns brandposter i närheten av tunnelmynningarna. Om det inte är alltför kostsamt bör torra brandvattenledningar eller annan brandvattenförsörjning övervägas i samråd med räddningstjänsten. Det bör även säkerställas att räddningstjänsten har radiotäckning i tunneln och att nödbelysning som fungerar i 60 minuter utan extern strömförsörjning finns.

Bedömd måluppfyllnad

En ny cykelväg genom den gamla järnvägstunneln skulle innebära att cyklister ges ett alternativ till cykling längs strandstråket på den sträcka som är som smalast.

Om tunneln kan erbjuda en kortare restid jämfört med strandstråket finns det en möjlighet att cyklister som i första hand väljer väg utifrån restid skulle kunna ändra sin resväg.

En del cyklister som idag väljer strandstråket på grund av den upplevda trafiksäkerheten i att cykla åtskilt från fordonstrafiken kanske också skulle välja tunneln.

Trygghetsaspekterna av att cykla i en lång tunnel innebär dock sannolikt att resvägen riskerar att väljas bort av många cyklister.

Cyklister som valt att cykla längs vattnet för att de uppskattar miljön kommer sannolikt inte välja att cykla i tunneln. Sammantaget bedöms potentialen till överflyttning från strandstråket vara begränsad. Situationen med trängsel längs strandstråket skulle sannolikt inte påverkas så mycket att det skulle märkas bland brukarna.

Kostnadsbedömning

En grov kostnadsbedömning indikerar att tunnelalternativet skulle kosta från 6 000 000 kr och uppåt.

Kostnaden för anläggandet av cykelbanan på spårområdet uppskattas till ca 2 600 kr/meter. Med en total sträcka på 1 100 meter innebär det omkring 1 700 000 kr. Kostnad för belysning både i och utanför tunneln uppskattas till 1 000 000 kr. Övriga installationer i tunneln, så som kameror, branddetektorer, fibernätverk, tunnelbelysning, styrsystem, räckviddsförstärkning för radio-/mobiltäckning och låsbara portar uppskattas till 1 100 000 kr.

Mer kostnadsdrivande arbeten som är svåra att uppskatta utan en detaljerad studie av bergets beskaffenhet är behovet av bergförstärkningsåtgärder och eventuell beklädnad av berget för att möjliggöra målade väggar. Utvändigt ligger en stor del av anläggningskostnaden i den ramp som krävs för att ta cyklisterna från spårområdet upp till befintlig gång- och cykelbro vid Eriksdalsbadet.

Beroende på val av gestaltning och nödvändig anpassning mot övriga delar i förslaget i Skanstullsprogrammet kan kostnaden för rampen variera inom ett brett spann. Om rampen tar stöd i slänten mot banvallen kan den utföras betydligt billigare än om den byggs med en fristående brokonstruktion. I totalkostnaden för tunnelalternativet ingår en kostnad för en enkel ramp med betongstödmur.

Kostnader för fläktar och eventuell hantering av föroreningar, exempelvis bromsdamm från tågtrafiken, ingår inte i kostnadsbedömningen.

Sammanfattning av utredningsalternativ

- 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 för cyklister till och från norra Hammarbyhamnen, dock finns en brant backe (8%) i den västra anslutningen till tunneln
- Stora utmaningar gällande trygghetsaspekterna av att cykla 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

Åtgärder längs Ringvägen

Utredningsalternativet innebär en upprustning av pendlingsstråket längs Ringvägen på sträckan mellan Renstiernas gata och Hornsgatan.

Ringvägen är utpekad 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 cyklister måste passera ett stort antal korsningar som kräver noggrann uppmärksamhet och samspel med motorfordonsförare. Förare som svänger av från Ringvägens huvudkörbanor har en kort sträcka på sig att upptäcka och väja för cyklister som alltid kommer från höger och därmed har företräde. Samtliga passager över Ringvägen är signalreglerade och för cyklister som väljer en resväg via Ringvägen innebär det i princip alltid att ett antal trafiksignaler ska passeras oavsett vilken

väg som cyklas. I områdena runt Skanstull och Hornstull finns flera alternativa färdvägar att välja för att ansluta till Ringvägen.

För att öka stråkets attraktivitet krävs åtgärder som förbättrar och prioriterar cyklister framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Stråket behöver en tydlig och enhetlig utformning med säkra korsningspunkter där cyklister och motorfordon möts. Trafiksignaler och dess väntytter/signalmagasin bör anpassas för att ge god framkomlighet och komfort för både cyklister och gående.



Nuläge längs Ringvägen

Två principer för upprustning av stråket har identifierats och studerats:

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

För att nå full potential med åtgärdsförslaget och åstadkomma en överflyttning från strandstråket till Ringvägen är det viktigt att det finns flera naturliga, gena och säkra anslutningsvägar till och från Ringvägen. En standardhöjning av Ringvägen bör därför även inkludera förbättringsåtgärder på de viktigaste anslutningsvägarna:

- Gång- och cykelvägen som leder mellan Skansbron och Ringvägen
- Gång- och cykelvägen som leder mellan Norra Hammarbyhamnen och Ringvägen
- Vänstersväng in på Ringvägen från Skanstullsbron
- Hornsgatan på sträckan mellan Hornstull och Ringvägen
- Vänstersväng in på Hornsgatan från Långholmsgatan
- Zinkens väg, Hornsviksstigen och cykelväg genom Drakenbergsparken
- Cykelväg genom Skinnarviksberget och Heleneborgsgatan

Alternativ 1 - cykelgator

Cykelgata är ett begrepp som i Sverige saknar koppling till någon regleringsform. Begreppet används för att beskriva gaturum där cyklister och motorfordon blandas men där cyklister prioriteras och styr förutsättningarna. Tanken att motorfordonstrafiken ska anpassa sig efter cyklisterna, istället för tvärt om.

Cykelgator kan användas där det finns begränsningar som gör att separerad cykeltrafik inte går att anlägga på ett funktionellt eller kostnadseffektivt sätt. Lösningen kan skapa kapacitetsstarka kopplingar för cyklister men samtidigt tillåta motorfordonstrafik trots att cykeln är prioriterad. Cykelgator kan med fördel anläggas längs stråk som är, eller har potential att vara, viktiga cykelkopplingar men samtidigt inte är viktiga stråk för motortrafik. Det kan handla om cykelstråk längs stadsgator, lokalgator eller gator med begränsad genomfartstrafik.

En säker cykelgata kan bland annat uppnås genom att skapa tillräckligt med utrymme för cyklister men begränsat utrymme för motorfordon. Bredden begränsas på ett sådant sätt att alla nödvändiga funktioner får plats, men inte mer plats än nödvändigt.



Ringvägens lokalgata som cykelgata (bildkälla: Google)

Generella riktlinjer

- Gatorna utformas och anpassas för cykeltrafik, för att skapa låga hastigheter och hög uppmärksamhet som underlättar samspel mellan trafikslagen
- Utformningen tydliggör att gatan inte i första hand är till för motorfordon och att en annan situation råder än på en konventionell gata
- Motortrafiken får inte dominera utan ska vara så begränsad att gatans funktion i stor utsträckning blir självförklarande
- 30 km/tim som hastighetsgräns
- Korsande gator har alltid väjningsplikt mot cykelgatan
- Parkering och angöring tillåts endast på anvisade platser

Utredningsalternativet innebär att Ringvägens lokalgator omvandlas till cykelgator på hela sträckan mellan Hornsgatan och Renstiernas gata. Alla korsningspunkter görs upphöjda och korsande trafik får väjningsplikt. Asfalten rödfärgas för att tydliggöra att gatorna har ett annat syfte och prioritet än övriga lokalgator i området.

Alternativ 2 - full utbyggnad med cykelbanor

Utredningsalternativet innebär att Ringvägen får en helt ny utformning med enkelriktade cykelbanor enligt cykelplanens standard längs hela sträckan mellan Renstiernas gata och Hornsgatan. Alternativet innebär stora åtgärder där utrymmet för cykelbanorna tillskapas antingen genom att träd tas ned på båda sidor om gatan eller genom att de parallella lokalgatorna tas bort.

Med en full utbyggnad skulle cyklisterna ges samma förutsättningar som övriga trafikslag med separerade trafikytor avsedda för ett trafikslag. En enhetlig och kontinuerlig utformning skulle ge stråket en tydlig funktion som en länk mellan västra och östra Södermalm.

Konsekvenser för alternativ 1 & 2

Båda utredningsalternativen med cykelgator och full utbyggnad av cykelbanor skulle innebära stora förbättringar för cyklister längs Ringvägen och för cykelvägnätet på Södermalm som helhet. Åtgärderna skulle leda till bättre trafiksäkerhet och trygghet och cyklisterna skulle erbjudas ett mer sammanhängande cykelvägnät med fler möjliga vägval. Om någon trafiksignal kan tas bort eller om signalerna kan cykelanpassas skulle även en viss förbättring av framkomligheten längs stråket kunna uppnås. Framkomligheten kommer dock alltid att vara bättre på strandstråket i och med att trafiksignaler och korsningar saknas där. Cykeln som transportmedel skulle tydliggöras i och med att cykelinfrastrukturen får ta större plats i gaturummet och åtgärderna har därmed även ett starkt signalvärde.

Genomförbarhet

I cykelplanen är stråket klassificerat som en prio 3-åtgärd vilket betyder att det finns risk för att upprustningen av Ringvägen kan skjutas på framtiden. Stadens cykelarbete går dock snabbt framåt och omkring 80 % av prio 1-åtgärderna som finns listade i cykelplanen har redan påbörjats eller slutförts.

Såväl utrymmesmässigt som planmässigt finns goda förutsättningar att lyckas med en upprustning av stråket. I stadens översiktsplan finns Ringvägen utpekad som ett viktigt ”urbant stråk”, en benämning på överbredda gator som på sikt ska omvandlas till levande stadsmiljöer där de hållbara trafikslagen får större utrymme.

Eventuella utmaningar kan uppstå om tidigare initiativ kring förtätning med bostadsbebyggelse får nytt liv. Bland annat Stockholms hem har drivit ett förslag om att bygga upp emot 1500 lägenheter i mitten av den breda vägen som i så fall skulle delas i två lokalgator.

Bedömd måluppfyllnad

En förbättrad cykelinfrastruktur längs Ringvägen skulle möjligen kunna resultera i att en del cyklister väljer att cykla på Ringvägen istället för längs strandstråket, men det är svårt att bedöma hur stor överflyttningen skulle kunna bli.

Om tidsskillnaden mellan stråken blir mindre finns det en möjlighet att cyklister som i första hand väljer väg utifrån restid skulle ändra sin resväg, från strandstråket till Ringvägen.

I dagsläget är resvägarna från Norra Hammarbyhamnen och Skansbron till Hornstull i princip lika långa oavsett om cyklisten väljer att cykla längs strandstråket eller längs Ringvägen och Zinkens väg/Hornsviksstigen/Drakenbergsparken. På grund av tidsförluster som uppstår vid trafiksignalerna är dock Ringvägen ett något långsammare alternativ. Den stora variationen i Ringvägens utförning och alla interaktioner med andra trafikanter som cyklisterna tvingas till kan också förstärka känslan av att det tar längre tid att cykla längs Ringvägen.

En del cyklister som idag väljer strandstråket på grund av tryggheten i att cykla åtskilt från fordonstrafiken kanske också skulle välja Ringvägen i större utsträckning. Cyklister som valt att cykla längs vattnet för att de uppskattar miljön kommer sannolikt inte välja att cykla längs Ringvägen.

Sammantaget bedöms ändå potentialen till överflyttning från strandstråket genom en upprustning av Ringvägen vara låg. Situationen längs strandstråket skulle sannolikt inte påverkas så mycket att det skulle märkas bland brukarna.

Kostnadsbedömning

Det är ofta svårt att bedöma kostnaderna för stora åtgärder i befintlig gatumiljö utan att någon teknisk förstudie har genomförts. Kostnadsdrivande arbeten som är svåra att uppskatta utan en mer detaljerad studie av de tekniska förutsättningarna är exempelvis behovet av ledningsomläggningar, schaktarbeten, markförstärkningsåtgärder, flytt av trafiksignaler, ny belysning, bevarande av befintliga träd och anläggande av skelettjordar. Erfarenheter från liknande projekt indikerar en kostnad på omkring 20 000 – 40 000 kr/meter för att bygga nya cykelbanor genom omfördelning av ytor i befintliga gaturum. En total ombyggnad av Ringvägen med flytt av körbanor och borttagande av lokalgator skulle innebära betydligt högre kostnader.

En omvandling av Ringvägens lokalgator till cykelgator bedöms kosta i storleksordningen 1 500 till 2 000 kr/meter på respektive sida gatan på sträckan mellan Renstiernas gata till Hornsgatan vilket skulle vara ett kostnadseffektivt alternativ med stor påverkan på cyklisternas trafiksäkerhet, trygghet och komfort.

Sammanfattning av utredningsalternativ

Två förslag har studerats

- 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

Åtgärder längs strandstråket

Utredningsalternativet innebär att strandstråket breddas mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg i syfte att skapa en mer funktionell gång- och cykelväg och ge gående och cyklister bättre möjligheter att samsas om utrymmet.

En viktig utgångspunkt för utredningsalternativet är att stråkets karaktär kan bibehållas och att påverkan på naturmiljön blir så liten som möjligt. En breddning på ca 0,5-1 meter kan åstadkommas på en stor del av sträckan vilket ger en totalbredd på 3,5-4,0 meter. På delar av sträckan kan breddningen behöva åstadkommas med hjälp av en låg stödmur. En eventuell stödmur bör anläggas med minimal schakt för att undvika påverkan på befintlig slänt. Den bör utföras i granit och inte överstiga 0,8 meter i höjd för att inte bli för dominant i landskapsbilden. Om murens höjd begränsas till max 0,5 meter på vissa delar av sträckan skulle den även kunna ha en funktion som sittplats. En breddning av vägen på norra sidan innebär att belysningsstolpar behöver flyttas och parksoffor rivas.

Mot sjösidan bedöms möjligheten till breddning av vägen vara något sämre. Slänten ner mot vattnet är relativt brant på många platser längs sträckan och släntkrönet sammanfaller med vägbanekanten. Dessutom finns ett antal stora träd intill väggkanten. På vissa delar av sträckan skulle man med hjälp av utfyllnad kunna bredda vägen med ca 0,5 meter som mest. Anpassning kring befintliga träd är nödvändig.

En trädinventering skulle behöva göras för att undersöka om några träd bör tas bort av säkerhetsskäl. Vid platsbesök har det noterats att vissa träd har stamskador. Resultatet av en trädinventering skulle kunna innebära en möjlighet att ytterligare bredda stråket på vissa sträckor.

I samband med en breddning av stråket bör ytavrinningen ses över och ett nytt skikt av stenhjäl påförs. En så enkel sak som att vattenpöslarna försvinner kommer göra att stråket upplevs bredare.

Som ett komplement till att bredda stråket skulle ett mindre antal mötesplatser kunna tillskapas i gång- och cykelvägens bakkant eller mot vattenbrynet. Platserna skulle kunna fungera som andrum vid trängsel på stråket dit man kan gå för att vila och få fri sikt över Årstaviken. De skulle kunna utgöras av träbryggor på pålar med plats för tillgängliga sittplatser. Mötesplatserna kan anpassas kring befintliga träd för att understryka trädens betydelse för stråket. Det kan vara ett sätt att skapa mer utrymme vid de platser längs stråket som är allra smalast.



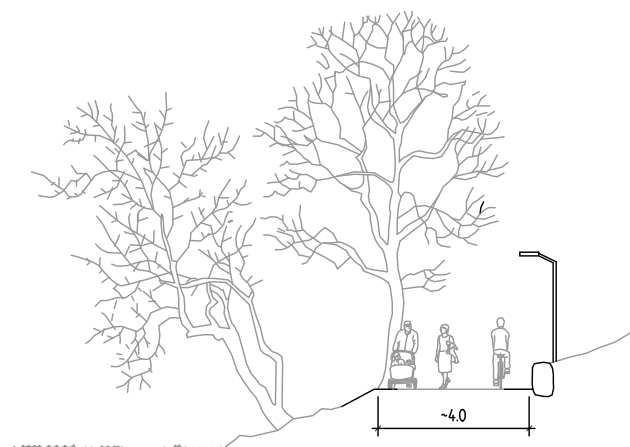
Utblick från strandstråket

För att åstadkomma ett bättre samspel mellan gående och cyklister föreslås även att staden byter ut de upplysande skyltarna, som beskriver att cyklister ska visa hänsyn, till skyltar med ett trevligare och mer inkluderande budskap t. ex.:

”Visa hänsyn – gående och cyklister delar vägen längs stranden”

Konsekvenser

En breddning av gång- och cykelvägen skulle leda till att färre gående och cyklister upplever trängsel, bristande samspel, låg komfort och otrygghet när de rör sig längs strandstråket. En allmän standardhöjning i form av bättre belysning, jämnare underlag och nya mötesplatser med utblick över Årstaviken stärker stråkets attraktivitet för både gående och cyklister.



Breddning av gång- och cykelvägen med ny mur och belysning

Genomförbarhet

En breddning av stråket som bibehåller dess karaktär måste utföras med hänsyn till enskilda träd och berghällar och behöver därför situationsanpassas meter för meter. Det innebär att vissa avsnitt sannolikt måste undantas från breddningsåtgärder. Det gäller till exempel kurvan med gamla tallar och utsikts- och badklippan. Även den smala passagen mellan sjöbodarna och kolonistugor strax innan anslutningen till Hammarby Slussväg är en plats som inte kan förbättras utan att större ingrepp görs, som att antingen flytta en sjöbod eller minska en kolonilott. Sjöbodarna och kolonilotterna är mycket viktiga för kulturmiljön och platsens unika karaktär, eventuella ingrepp eller flyttar måste därför ske med stor varsamhet. Möjligheterna för eventuella åtgärder bör studeras vidare i samband med projektering.



Exempel på mur

Bedömd måluppfyllnad

Utredningsalternativet som innebär ett upprustat strandstråk genom en försiktig breddning bedöms ge god måluppfyllnad. En bredare gång- och cykelväg längs Årstaviken leder sannolikt till att fler gående och cyklister känner sig trygga och upplever ett fungerande samspel med andra. En effekt av att bredda stråket är även att trängseln minskar, vilket både kommer gående och cyklister till gagn.

Kostnadsbedömning

Utredningsalternativet med en försiktig breddning av gång- och cykelvägen bedöms vara en mycket kostnadseffektiv åtgärd. De kostnadsdrivande posterna är schaktarbete och anläggandet av en stödmur i granit, flytt av belysningsstolpar samt anläggandet av mötesplatser genom träbryggor. En grov uppskattning är att åtgärderna ligger någonstans i storleksordningen 500-1 000 kr/meter exklusive kostnader för stödmur och mötesplatser vilket motsvarar en kostnad på 225 000 till 450 000 kr.



Exempel från Hamra nationalpark (foto från www.sverigesnationalparker.se – okänd fotograf)

Sammanfattning av utredningsalternativ

- 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 enskilda träd 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

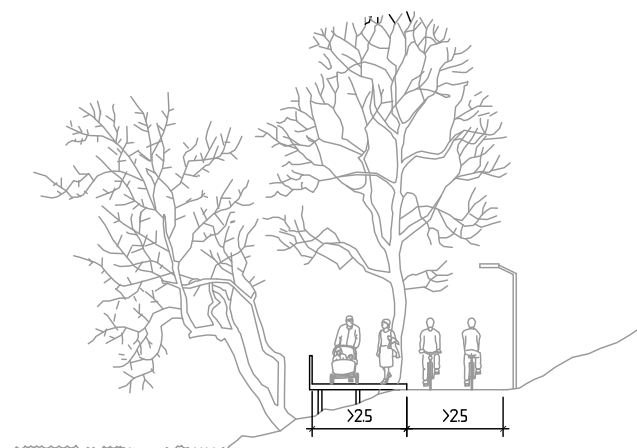
Måluppfyllnad

- God måluppfyllnad
- Konsekvenser som förbättrar situationen längs strandstråket

Gångbrygga längs stranden

En gångbrygga längs större delen av stranden skulle påverka stråkets karaktär i stor utsträckning då kontakten med stranden försvinner. Stråket skulle troligen upplevas kalare mot vattensidan då buskage behöver tas bort. Om träden i slänten mot vattnet ska kunna sparas behöver fundamentens lägen anpassas efter träden vilket troligen inte är görligt längs hela sträckan.

I vissa lägen skulle bryggan behöva flyttas ut från gångvägen för att klara träden alternativt skulle träd behöva fällas. Bryggan skulle behöva ha räcke på sjösidan och även på andra sidan där den separeras från land. Räckena påverkar utsikten i viss mån. Halkbekämpning vintertid kommer att bli krävande då snöröjningsfordon inte kommer kunna köra på träbryggan på grund av breddmättet och bärighet.



Gångbrygga längs stranden

Flytbrygga längs stranden

Med en flytbrygga i vattnet skulle den befintliga vägen kunna behållas i nuvarande bredd på långa sträckor. Vid båtbyggarna skulle det troligen inte få plats med en flytbrygga utan att påverka båtklubbens verksamhet. På delar av sträckan skulle det vara olämpligt med flytbrygga, tex framför platser med tydlig utsikt över vattnet.

Flytbryggorna kommer inte att ligga helt stilla. De kommer att röra sig t e x när fartyg passerar, vilket kan upplevas som obehagligt, särskilt för cyklister. En trolig disponering av ytorna skulle därför bli att flytbryggorna reserveras för gående medan cyklisterna får hålla sig på land. Det är en utmaning att skapa tillgänglighetsanpassade anslutningar mellan land och brygga vilket gör att en del gående sannolikt skulle välja att gå längs den befintliga vägen.

Halkbekämpning vintertid kommer att bli krävande då snöröjningsfordon inte antas kunna köra på flytbryggan.

Flytbryggor skulle påverka landskapsbilden påtagligt både från Södermalmsidan och från Årstasidan. Den fria utblicken från land som finns i dag går förlorad medan utblicken från flytbryggan kan bli ett tillskott. Möjligheterna till naturliga bad försämras vid flytbryggorna.



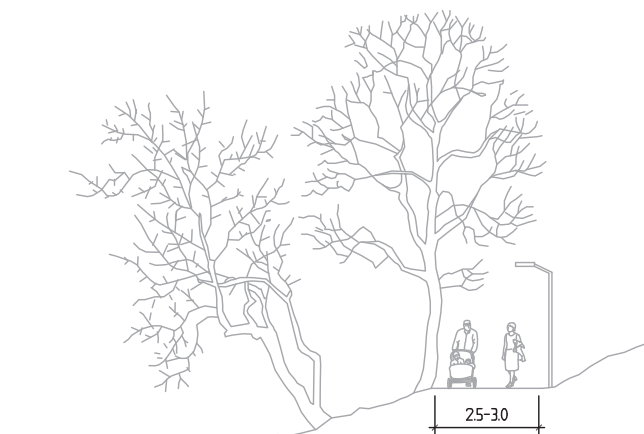
Flytbrygga längs stranden

Cykelförbud

Ett cykelförbud på sträckan mellan Vickersgatan och Hammarby Slussväg är kanske det mest exkluderande alternativet för att uppnå minskad trängsel. Strandstråket är idag ett mycket viktigt och uppskattat stråk för pendling och rekreation och ett förbud skulle innebära att en hel brukargrupp stängs ute från att ta del av platsens unika kvaliteter. Alternativet är inte heller förenligt med Cykelplanen.

Att kombinera ett cykelförbud med cykling i järnvägstunneln är exkluderande för cyklister som väljer bort tunneln av trygghetsskäl. Kombinationen fungerar ej heller om tunneln låses nattetid. Dessutom finns svårigheter att genomföra lösningen rent praktiskt i och med att cyklister på väg västerut gör vägvalet mellan strandstråket och tunneln långt från den del av strandstråket som kan bli aktuell för cykelförbud.

Mer än hälften av cyklisterna svarar att de inte upplever någon trängselproblematik och efterlevnaden av ett cykelförbud bedöms därför bli låg. Ett förbud riskerar att leda till irritation och ökat missnöje hos såväl gående som cyklister.



Cykelförbud - endast fotgängare längs strandstråket

Sammanfattande analys

Målet med utredningen har varit att identifiera åtgärder som minskar trängseln på befintligt strandstråk på sträckan mellan Vickergatan och Hammarby Slussväg, i syfte att skapa förutsättningar för bättre samspel mellan fotgängare och cyklister. En viktig utgångspunkt för åtgärderna har varit att stråkets karaktär kan bibehållas och att påverkan på naturmiljön blir så liten som möjligt.

Av de tre studerade utredningsalternativen har det visat sig att varken alternativet med cykling i tunneln eller åtgärder på Ringvägen bedöms ha så stor potential till överflyttning av cyklister från strandstråket att problembilden med trängsel och upplevd otrygghet skulle ändras. Däremot bedöms utredningsalternativet med ett upprustat strandstråk, genom en försiktig breddning, ge god måluppfyllnad och behövs även om något av de andra alternativen realiserar. En bredare gång- och cykelväg längs Årstaviken leder sannolikt till att fler gående och cyklister känner sig trygga och upplever ett fungerande samspel med andra trafikanter. En effekt av att bredda stråket är även att trängseln minskar, vilket både kommer gående och cyklister till gagn. I samband med breddningen kan vistelsevärdena utmed stråket förbättras genom att mötesplatser och utblickar mot vattnet tillskapas.

Även om åtgärder längs Ringvägen inte uppfyller målen för denna utredning finns det flera skäl till att fortsätta utreda möjligheterna för en upprustning av pendlingsstråket. Båda utredningsalternativen med cykelgator och full utbyggnad av cykelbanor skulle innebära stora förbättringar för cyklister längs Ringvägen och för cykelvägnätet på Södermalm som helhet. Åtgärderna skulle leda till bättre trafiksäkerhet och trygghet och cyklisterna skulle erbjudas ett mer sammanhängande cykelvägnät med fler möjliga vägval. På längre sikt, om cykeltrafiken fortsätter att öka, kan Ringvägen få en avlastande funktion för strandstråket. Med en väl utbyggd cykelinfrastruktur på Södermalm ges cyklisterna fler möjliga färdvägar som alternativ till strandstråket.

Utredningsalternativet med cykling i järnvägstunneln är ett spännande förslag som skulle kunna få stor uppmärksamhet och bidra till att cykeln som trafikslag synliggörs i stadsplaneringen. Det finns dock stora osäkerheter kring genomförbarheten och kostnadsbilden, t ex behöver bergets beskaffenhet utredas vidare för att säkerställa att tunneln kan öppnas för allmänheten. Potentialen i att många cyklister skulle använda tunneln bedöms dock vara låg. Tunnelns placering i förhållande till cyklisternas resvägar är inte optimal och det finns även en trygghetsproblematik i den långa tunneln. Dessutom har tunneln tuff konkurrens med ett av Stockholms vackraste, lugnaste och mest framkomliga cykelstråk – det längs Årstaviken.

De allra flesta cyklisterna är redan idag nöjda med strandstråket som är gent, avskilt från motorfordonstrafik och slingrar sig fram i en naturskön miljö. Trots att vissa brukare upplever en otrygghet på grund av trängseln visar olycksstatistik från STRADA att strandstråket även är ett säkert stråk med få olyckor.

Det finns flera goda skäl att satsa på åtgärder med försiktig breddning av stråket:

- Kostnadseffektiva åtgärder som kommer många brukare till gagn
- Förbättrad trygghet och komfort för både gående och cyklister
- Förbättrade vistelsevärden med mötesplatser och utblickar mot vattnet
- Möjlighet att hantera ett ökat antal gående och cyklister i framtiden
- Fler stockholmare får möjlighet att njuta av Årstaviken till fots eller med cykel