



2021-11-29

Till: Trafikkontoret
trafikkontoret@stockholm.se

Ert dnr: T2021-00262
Dnr: 2021/704

Remissyttrande avseende Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt samt att bidra till regionens besöksnäring.

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss *Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021*.

Revideringen av stadens befintliga cykelplan innebär ökade ambitioner på området och att planen anpassas till förändringar av relevant lagstiftning kring cykling, stadsutveckling och innovationer. Den reviderade cykelplanen, som fått namnet "Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021" ska enligt uppdraget fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga i stadens infrastruktur för cykling.

Bolagets verksamhet ligger i många delar i direkt anslutning till stadskärnan och i anslutning till ett av Europas största stadsutvecklingsområden; Norra Djurgårdsstaden. Detta innebär möjligheter för staden, men även utmaningar där hamnverksamhet ska samsas med både befintlig, och en till stor del pågående stadsutveckling. I detta blir ett välfungerande gränssnitt mellan stad och hamn allt viktigare och frågor som mobilitet och hållbara transporter står ofta i fokus.

Att få fler att välja cykel och andra mikromobilitetsfordon som transportmedel ligger helt i linje med Bolagets eget systematiska arbete med miljöfrågor som fokuserar på att förebygga föroreningar och uppnå en ständigt minskad miljöbelastning utifrån ett antal perspektiv. I Stockholm har sjöfarten en stor potential och möjlighet att avlasta både väg- och spårbunden trafik.



Bolaget anser att cykelplanen, och aktuell revidering av denna, är ett bra verktyg och kunskapsunderlag. För att kunna utveckla staden i enlighet med ”Vision 2040 - Möjligheternas Stockholm” och gällande översiktsplan är det viktigt att ha en strategisk inriktning för framkomlighet och tillgänglighet. Att förenkla för cykling är en av delarna till ett mer hållbart resande och en möjlighet att utveckla den ökande cykelturismen. En välfungerande cykelinfrastruktur och ett sammankopplat cykelstråk för Stockholm är en bra ansats. I en stad som Stockholm, byggd på öar sammanlänkade av ett stort antal broar, kan vatten vara barriärer för cyklister på de platser där infrastruktur som broar eller tunnlar saknas. I arbetet med åtgärder rörande saknade länkar måste hänsyn tas till sjöfartens behov och utveckling. Sjötrafikens framkomlighet måste säkerställas genom att fartygen kan passera under broar eller genom öppningsbara broar.

Bolaget vill med anledning av detta särskilt lyfta ett antal objekt i cykelplanens reviderade stråk benämnda som ”Strategiska kopplingar”, där förslagen skapar konflikt med både kommersiell yrkestrafik samt fritidsbåtstrafik.

Stockholms Hamnar noterar följande angående nya föreslagna strategiska kopplingar i remissen:

Strategisk koppling Ulvsunda – Solna Strand

Det planeras för en utbyggnad av Solnaverket i Solna och det aktuella området kommer enligt plan att utökas med fartygstrafik till en hamnanläggning på platsen. Fartygstrafiken till värmeverket kommer att nyttja denna farled, vilket gör att fartygstrafiken sannolikt kommer att öka i området framöver. Bolaget uppfattar även att denna strategiska koppling, det vill säga en föreslagen gång- och cykelbro är utformad att ligga lite snett. För sjöfarten är det aldrig bra ur säkerhetssynpunkt att gira. Denna bro ligger även väldigt nära nästa bro. För fartygen är det oerhört viktigt att ha en möjlig plats att ”stoppa upp” om något skulle gå fel.

Strategisk koppling Strandvägen – Djurgården

Förslaget till en ny gångbro mellan Strandvägen och Djurgården har varit under utredning en längre tid. Bolaget har varit delaktigt i arbetet i olika skeden och är positiv till en eventuellt ny bro. Förutsättningarna för Marinan på Djurgårdssidan behöver dock studeras närmare. Bolaget understryker vikten av att den allmänna sjövägen hålls öppen och säkerställa att hinder för sjöfarten uppstår i området. Djurgårdsbrunnsviken tillhör Stockholms Hamnars hamnområde vilket innebär att Bolaget bland annat ansvarar för att säkerställa en fungerande sjöfart i området, medan Kungliga Djurgårdsförvaltningen ansvarar för strandlinjerna som omhägnar viken. Farleden genom Djurgårdsbrunnsviken trafikeras framför allt av sightseeingbåtar samt privata fritidsbåtar. Det är av största vikt att en god kapacitet i farleden, under en eventuellt ny bro, säkerställs. Bolaget bedömer därmed att en ny bro inte bör vara lägre än den intilliggande Djurgårdsbron.



Strategisk koppling Hammarby Sjöstad – Södermalm

Bolaget ser inte en föreslagen lågbro för fotgängare och cyklister i Hammarbykanalen, med ungefär samma målpunkter som dagens färjeförbindelse, som möjlig. En bro över farleden vid Danvikskanalen, och ytterligare en bro vid Lövholmen, skulle i princip stänga av en av två farleder in i Mälaren. Det finns dessutom en ökande trafikering vilket visar sig bland annat i Hammarbyslussen där rekordmånga fritidsbåtar slussade mellan Mälaren och Saltsjön under sommaren 2021. Under säsongen april till oktober hjälpte Bolaget hela 35 000 båtar att slussa genom Hammarbyslussen. Bolagets bedömning är därmed att en öppningsbar bro inte heller är möjlig på platsen med tanke på den intensiva sjötrafiken i området. Det bör påtalas att det redan i dagsläget är möjligt att medföra cykel på den kostnadsfria färjetrafiken mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm.

Strategisk koppling Hammarby Sjöstad – Nacka

Bolaget vill här uppmärksamma en tidigare utredning av den så kallade ”Danvikspassagen” framtagen av exploateringskontoret. En gång- och cykelbana längs Danvikskanalen måste utformas med hänsyn till fartygstrafiken och de risker det medför med att fartyg eventuellt kommer ur kurs på platsen, särskilt i kombination med passage av den öppningsbara Danvikstullsbron. Det är en smal passage för fartygstrafiken och därmed viktigt att det finns ordentliga avbärare som skyddar såväl fartyg som cyklister/gångtrafikanter.

Strategisk koppling Lövholmen – Bergsunds strand

Det finns pågående program och planprocesser för omvandlingen av Södertäljevägen, närmast Liljeholmen, från trafikled till urban miljö som bättre ska förena Liljeholmen med Södermalm. I förslaget finns byggnation av nya broar att ersätta dagens befintliga Liljeholmsbroar med.

Bolaget anser generellt att höjden på nya broar måste dimensioneras efter aktuell och framtida sjötrafik. Denna höjd bör vara samma höjd som de befintliga Liljeholmsbroarna har i dag och som minst den höjd som Danvikstullsbron har, det vill säga 11,8 m segelfri höjd. Detta så att höjden inte påverkar framkomligheten för sjötrafiken. Byggs en ny bro med samma höjd så måste den också vara öppningsbar. Ska bron inte vara öppningsbar så måste den dimensioneras likt Årstabroarnas nuvarande med 25 m segelfri höjd. Öppningsbara broar påverkar alla berörda transportslag negativt och för sjöfarten innebär det begränsningar för framkomlighet och tillgänglighet, samt att det även kan påverka sjösäkerheten negativt. Området omfattas även av den allmänna och riksintresseklassade farleden 915 med yrkestrafik. Under sommarhalvåret har farleden också en intensiv fritidsbåtstrafik. Farleden är en viktig transportlänk för transportbehovet till/från Mälardalen och är en av endast två tillfartsleder till Mälaren och dess hamnar i bland annat Västerås och Köping.



Området kan dessutom bli aktuellt för ökad inlandssjöfart (IVV). IVV är prioriterat från regeringen på grund av att det är en viktig nyckel i att uppnå en önskad överflyttning av gods till från väg till sjö och järnväg, både ur ett miljö- och trängselperspektiv och ett transportperspektiv.

På kartbilderna uppfattar Bolaget även att en strategisk koppling finns för en gång- och cykelbro vid Reimersholme. Denna bro hanteras primärt i program och planprocess för områdena på Liljeholmssidan. Bolaget deltar i dessa processer, men vill markera att en föreslagen gång- och cykelbro över Liljeholmsviken oavsett utformning skulle utgöra en barriär för farleden.

Bolaget saknar i förslaget till revidering av cykelplan ett resonemang och förslag på alternativa lösningar för cykeltransporter över vatten. Det finns möjlighet att hämta inspiration från andra europeiska städer byggda på vatten för att hitta lösningar på den barriäreffekt som vattnet i detta fall innebär. Eldrivna autonoma cykelfärjor är exempel på detta, men även Kielkanalen där de smalare passagerna över kanalen överbryggas med minde färjor som transporterar bland annat cyklar och fotgängare dag som natt. Liknande lösningar skulle skapa möjligheter att utveckla Stockholm som cykelstad samtidigt som upplevelsen av Stockholm som sjöfartsstad stärks.

Bolaget vill också betona vikten av tidig samverkan och av att adressera mål- och intressekonflikter när det gäller stärkta cykelmöjligheter vid stadens vatten. Värdet av framkomlighet med cykel på vissa platser behöver ställas i relation till den för Stockholm så viktiga kommersiella sjöfarten samt värdet av att säkra välfungerande kajer och framkomlighet, samt säkerhet i farled. Bolaget är generellt positivt till en ökad användning av vattenvägarna som en del i ett urbant, miljösamt och attraktivt rekreations- och transportsätt och deltar därmed gärna med kunskaper och erfarenheter i eventuella framtida dialoger om dessa frågor.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson
vd