

Handläggare
Kenneth Kependahl
Agneta Pernu Olofsson
Mats Christenson
Telefon (växel): 08-508 12 000**Till**
Södermalms stadsdelsnämnd
2015-09-24

Säkrare gångväg längs Årstaviken.

Svar på skrivelse från Gunnar Ågren (V).

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens redovisning som svar på skrivelsen.
2. Stadsdelsnämnden hemställer till kommunfullmäktige att pendlingsstråket för cyklar mellan Skanstull och Liljeholmsbron tas bort från Cykelplanen.

Margareta Östrand
stadsdelsdirektörNiklas Björkman
ekonomichef

Sammanfattning

Södermalms stadsdelsnämnd gav 2014-06-12 stadsdelsförvaltningen i uppdrag att bereda en skrivelse av Gunnar Ågren (V) om "Säkrare gångväg längs Årstaviken". I skrivelsen framförs att gångvägen längs med Årstavikens norra strand tillhör Söders mest uppskattade promenad- och motionsstråk men att den blandade gång- och cykeltrafiken innebär betydande olycksrisker. Skrivelsens författare föreslår att förvaltningen får i uppdrag att, i samråd med berörda instanser, genomföra en effektiv trafikseparering mellan gång- och cykeltrafikanter längs med det aktuella stråket.

Förvaltningen konstaterar att en separering av gångtrafikanter och cyklister innebär att en breddning av det aktuella stråket måste utföras, oavsett om staden väljer att anlägga ett pendlingsstråk i enlighet med Cykelplan för Stockholm eller inte. En breddning av stråket skulle enligt förvaltningen innebära mycket negativa konsekvenser för parkmiljön längs med Årstavikens norra strandpromenad och hela områdets unika parkrum.

Förvaltningen föreslår därmed att skrivelsens förslag avslås samt att stadsdelsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige om att ta bort

beslutet i Cykelplanen om att Årstavikens strandpromenad mellan Skanstull och Liljeholmsbron ska bli ett pendlingsstråk.

Bakgrund

Södermalms stadsdelsnämnd gav stadsdelsförvaltningen 2014-06-12 i uppdrag att bereda en skrivelse av Gunnar Ågren (V) om "Säkrare gångväg längs Årstaviken". Skrivelsen bifogas som *bilaga 1*.

Ärendet

I skrivelsen framförs att gångvägen längs Årstaviken, mellan Skanstull och Hornstull, tillhör Söders mest uppskattade promenad- och motionsstråk. Det påpekas att vägen också är ett genomgående cykelstråk vilket innebär att den trafikeras av många cyklister som ofta kör med hög hastighet och ibland i bredd. Enligt skrivelsens författare innebär den blandade gång- och cykeltrafiken betydande olycksrisker och det framförs att en rimlig lösning på detta problem är att fotgängare och cyklister får separata vägar. Där en separering är svår att genomföra på kort sikt bör det enligt skrivelsen finnas effektiva farthinder eller andra åtgärder som kan minska olycksriskerna.

I skrivelsen föreslås att stadsdelsförvaltningen får i uppdrag att i samråd med berörda instanser lägga ett förslag om och genomföra en effektiv trafikseparering mellan gångtrafikanter och cyklister på vägen längs Årstavikens norra strand.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av ekonomiavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 15 september, i pensionärsrådet den 14 september och i rådet för funktionshindersfrågor den 15 september 2015.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen instämmer helt med skrivelsens författare i att Årstavikens strandpromenad tillhör Söders mest uppskattade promenad- och motionsstråk. Det är också uppenbart att den tidvis intensiva cykeltrafiken längs stråket innebär risk för konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister och en otrygghet för de gående.

Förvaltningen hävdar dock att detta problem inte på ett realistiskt och acceptabelt sätt kan lösas genom att inrätta separata vägar för cyklister respektive fotgängare, som föreslås i skrivelsen. Skälen till det hänger ihop med egenskaperna hos den unika miljö som strandpromenaden utgör vad gäller topografi, naturmiljö och

bebyggelseelement och vilka ingrepp i denna miljö som skulle krävas för att åstadkomma separerade gång- och cykelbanor.

I februari 2013 beslutade kommunfullmäktige att anta Cykelplan för Stockholm. I cykelplanen klassificerades Årstavikens strandpromenad som ett cykelpendlingsstråk. Under rubriken **"Cykelplan för Stockholm"** nedan ges en kortfattad redogörelse för cykelplanen och innebörden av pendlingsstråk enligt planen. Vidare redovisas vad stadsdelsnämnden yttrade i maj 2012 angående remissförslaget till Cykelplan.

Förvaltningen ger därefter under rubriken **"Årstavikens strandpromenad - nulägesbeskrivning och konsekvenser av införande av separat cykelbana"** en beskrivning av parkstråket längs Årstaviken som det ser ut idag och vad ett införande av separerade gång- och cykelbanor i någon form skulle innebära.

Cykelplan för Stockholm

Cykelplan för Stockholm har som syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i staden både när det gäller arbetspendling och cykling i allmänhet. Planen innehåller både en cykelstrategi och en handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur. För att åstadkomma detta har cykelvägnätet i staden inventerats, analyserats och klassificerats i tre olika slags stråk, nämligen pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Stråken har olika funktion och standardnivåer, som framför allt för pendlingsstråken innebär en standardhöjning. I cykelplanen har parkstråket längs Årstaviken, samt sträckan från Liljeholmsbron till Pålundsbron klassificerats som ett pendlingsstråk.

Vad är ett pendlingsstråk?

Ett pendlingsstråk innebär enligt cykelplanen ett stråk som har målpunkter i olika kommuner eller stadsdelar och som har höga cykelflöden eller potential till höga cykelflöden. Stråket ska vara tillräckligt brett så att omcykling eller cykling i bredd medges. En dubbelriktad gång- och cykelväg kräver enligt cykelplanen en bredd på mellan 5 och 7 meter.

Stadsdelsnämndens svar på remissen om Cykelplan för Stockholm I stadsdelsnämndens yttrande angående remissförslaget till Cykelplan som gavs i samband med nämndsammanträdet 2012-05-24, instämde nämnden i tjänsteutlåtandets invändningar mot att strandpromenaden längs med Årstaviken och vidare mot Pålundsbron skulle bli ett pendlingsstråk, då det bland annat skulle innebära väsentliga fysiska ingrepp i ett vackert och omtyckt promenadstråk i en känslig parkmiljö. Förvaltningen kan konstatera att det inte tagits hänsyn till stadsdelsnämndens synpunkter i denna

del. Förvaltningen har fört diskussioner med trafikkontorets stadsträdgårdsmästare om det olämpliga med att utveckla ett pendlingsstråk längs med denna sträcka.

Årstavikens strandpromenad - nulägesbeskrivning och konsekvenser av införande av separerad cykelbana

Nulägesbeskrivning

Norra Årstavikens strandpromenad utgörs av ett cirka 2 km långt strandområde av naturkaraktär mellan Skanstullsbron och Årstabron och vidare mot Liljeholmsbron. Längs stranden finns flera båtklubbar som ligger vid bryggor sommartid och vintertid på uppläggningsområden. I anslutning till strandpromenaden ligger också ett antal koloniträdgårdsområden. Uteserveringar finns i området, främst i den östra och västra delen av strandpromenaden. Lekplatsen Sockerskålen som ligger nedanför Tantogatan alldeles invid strandpromenaden, upprustades för ett par år sedan och är en omtyckt och välbesökt lekpark. I parkdelen närmast Liljeholmsbron ligger Tanto strandbad, som under det senaste året utvecklats till ett citybad med bryggor, hopptorn, större sandtor och en ramp som möjliggör för rullstolsburna att ta sig ner i vattnet vid badet. Dessutom har ett utomhusgym anlagts i anslutning till badet.

Vegetationen är mestadels naturlig och längs promenaden växer stora vackra träd, i stor utsträckning närmast vattnet. Här finns rikligt med knäckepil och andra fuktälskande träd.

Strandparken är som helhet mycket populär med många olika värden, både ekologiska, kulturella och sociala, och har ett mycket högt besöksstryck. En stor mängd människor i alla åldrar förflyttar sig där till fots varje dag, promenerande, joggande, på väg till de många olika målpunkter som finns. Uppskattningsvis passerar här cirka 10-12 personer per minut. Tanto strandbad är i sig ett dragplåster med sina nya tillgångar. Hela strandpromenaden ligger vänd mot söder och erbjuder attraktiva och unika möjligheter att njuta av sol och utsikt över vatten. Sammantaget är området en unik plats i innerstaden och utgör en verklig oas för många människor.

Topografin längs hela strandpromenaden utmärks av ett smalt område närmast vattnet som är bevuxet med större träd och i varierande grad sluttar ner mot vattnet. Gränsande till detta område löper gångvägen som är plan och varierar i bredd mellan 3 och 3,5 meter. Vid området intill Årstabroarna är vägen endast cirka 2,60 meter bred. I den östra delen av strandpromenaden, närmast Eriksdalsbadet, ligger ett antal mindre grönmålade trähus i området mellan vägen och vattnet. När det gäller terrängen på andra sidan gångvägen, mot norr, består den i området mellan Eriksdal och

Vickergatans södra ände av en sluttning upp mot ett högre plan där det bland annat finns koloniträdgårdsbebyggelse. Strax väster om området kring Årstabroarna kommer ett vägparti där terrängen är planare norr om vägen. Här finns områden för båtuppläggning.

Nedan visas ett antal bilder, tagna västerut, som illustrerar hur det ser ut längs parkstråket. I *bilaga 2* finns en karta över strandpromenaden, med de platser markerade där bilderna har tagits.

Bild 1 är tagen vid slutet av det område där de gröna stugorna står. Här är bredden på vägen cirka 3-3,20 meter.



Bild 1

Bild 2 är tagen drygt 100 meter längre fram på vägen. Även här är vägens bredd cirka 3 meter.

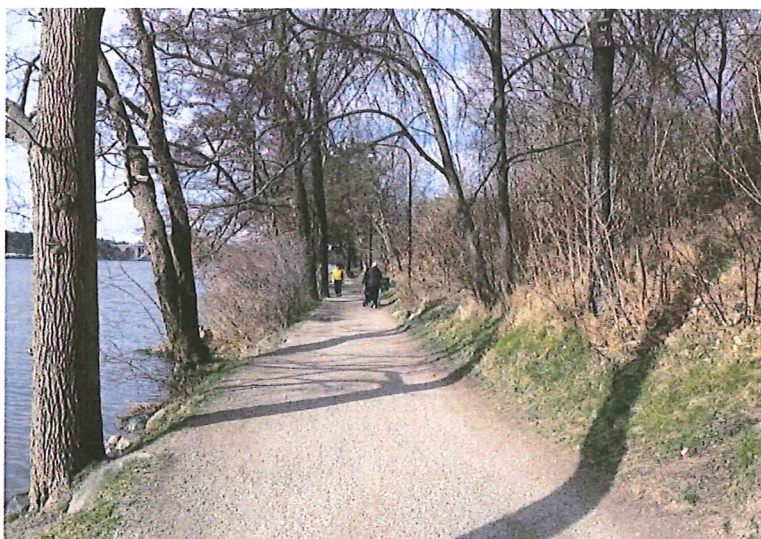


Bild 2

Bild 3 visar ett parti av strandpromenaden vid Vickergatans slut, strax efter träbron som ingår i gångstråket. Bredd cirka 3,5 meter.



Bild 3

Bild 4 illustrerar hur gångvägen ser ut under den nya Årstabron. Här är gångvägens bredd endast 2,6 meter.



Bild 4

Bild 5 är tagen ett stycke efter nya Årstabron. Gångvägens bredd är här drygt 3 meter.



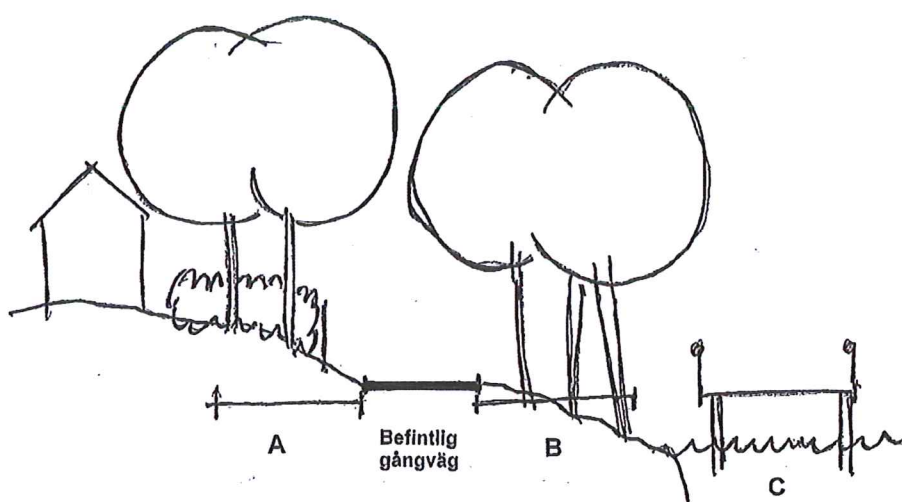
Bild 5

Konsekvenser av införandet av separerad cykelbana

Av bilderna och beskrivningen ovan framgår att ett införande av en separerad cykelbana knappast skulle kunna få plats utan radikala ingrepp i både natur- och bebyggelsemiljö. Enligt cykelplanen krävs minst 5 meters bredd för en dubbelriktad GC-bana/-väg. Det innebär att befintlig väg, som har en bredd på drygt 3 meter i genomsnitt, måste utökas med minst 2 meter i bredd.

Skissen på nästa sida visar schematiskt hur terrängprofilen ser ut i genomskärning längs strandpromenaden, för sträckan från Eriksdal till Vickersgatans södra ände. I profilen har lagts in de olika alternativ som finns för att bredda vägen för att inrymma en cykelbana. Alternativ A utgör en breddning av vägen inåt, mot norr, i alternativ B breddas vägen på sidan mot vattnet och alternativ C innebär att en brygga byggs längs med stranden, ute i vattnet. A-alternativet innebär att en omfattande urschaktning av slutningen innanför befintlig väg måste göras, vilket, förutom ingreppen i naturmiljön, skulle få långtgående konsekvenser för den bebyggelse

tillhörande koloniträdgårdsföreningarna som finns längs vägen på denna sida. Detta innebär att många av koloniträdgårdshusen måste tas bort. Alternativ B medför att strandkanten i mycket stor omfattning skulle påverkas och alla stora och vackra träd skulle behövas avverkas. Alternativ C innebär att en stor del av Årstavikens vattenspiegel tas i anspråk vilket kräver vattendom. Åtgärden innebär att hela strandlinjens karaktär skulle påverkas påtagligt.



Skiss över terrängen längs strandpromenaden med alternativ markerade för breddning av vägen (A, B, C)

Förvaltningens sammanfattande synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att det är viktigt att strandpromenaden fortsättningsvis i första hand ska vara till för gångtrafikanter, men att cykling kan tillåtas om den kan ske helt på de gåendes villkor. Detta kräver att åtgärder genomförs som medför en effektiv dämpning av cyklisternas hastigheter. Åtgärder som gör att det är möjligt för den stora mängden fotgängare som rör sig här att samsas med hänsynsfulla cyklister på samma vägyta.

En separering av gångtrafikanter och cyklister innebär i sig en breddning av det nuvarande stråket, oavsett om staden väljer att anlägga ett pendlingsstråk för cyklar eller inte längs med Årstavikens strandpromenad. Som ovan visats skulle en breddning av stråket för att få in en separerad cykelbana innebära mycket negativa konsekvenser för parkmiljön och hela områdets unika parkrum. Förvaltningen anser vidare att det inte heller finns ett behov av ett pendlingsstråk längs med Årstavikens norra strandpromenad, då det saknas uppenbara målpunkter.

Sammanfattningsvis föreslår därför förvaltningen att skrivelsens förslag om separerade gång- och cykelvägar avslås och vidare att stadsdelsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige om att ta bort beslutet i cykelplanen om att Årstavikens strandpromenad mellan Skanstull och Liljeholmsbron ska bli pendlingsstråk. Vad beträffar stråket mellan Liljeholmsbron och Pårsundsbron är situationen delvis likartad som för Årstavikens strandpromenad. Där har emellertid planeringen kommit längre och omlägningsarbeten är redan planerade.

Bilagor

1. Skrivelse om ”Säkrare gångväg längs Årstaviken” av Gunnar Ågren (V)
2. Karta över Årstavikens strandpromenad med markering av platser där bilder tagits



§ 34

Skrivelse om säkrare gångväg längs Årstaviken

Gunnar Ågren (V) lade en skrivelse om säkrar gångväg längs Årstaviken. Dnr 676-2014-1.2.1.

Beslut

Nämnden lämnar skrivelsen till förvaltningen för beredning.

Skrivelse

Gångvägen längs Årstaviken mellan Skanstull och Hornstull tillhör Söders mest uppskattade promenad- och motionsstråk. Vägen är också ett genomgående cykelstråk, vilket innebär att den trafikeras av många cyklister som ofta kör med hög hastighet och ibland i bredd. Den samtidiga gång- och cykeltrafiken innebär betydande olycksrisker. Särskilt äldre människor med skör benstomme och nedsatt hörsel och barnfamiljer upplever det som osäkert att använda gångvägen.

Problemet med kollisionen mellan gång- och cykeltrafik har uppmärksamats vid flera tillfällen. Den rimliga lösningen är att fotgängare och cyklister får separata vägar. Där en sådan separering är svår att genomföra på kort sikt bör det finnas effektiva farthinder eller vidtas andra åtgärder som minskar olycksriskerna.

Vi föreslår

Att Stadsdelsförvaltningen uppdras att i samråd med berörda kommunala instanser lägga ett förslag om och genomföra en effektiv trafikseparering mellan gångtrafikanter och cyklister på vägen längs Årstavikens norra strand.

Att förslaget också utformas med utgångspunkt från ett barnperspektiv.

Utdragsbestyrkande

Lena Boij

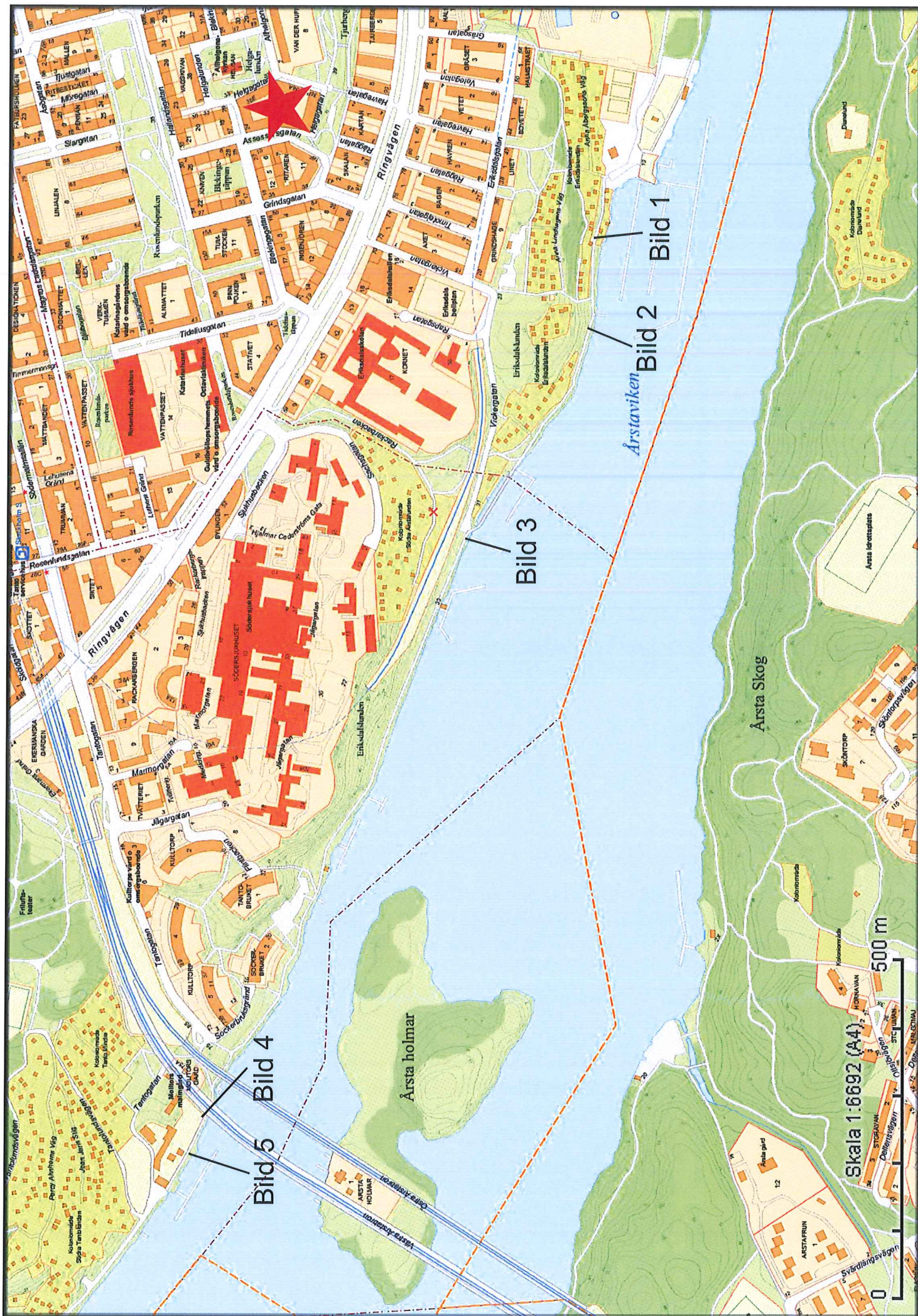


Bild 1

Årstaviken Bild 2

Bild 3

Bild 4

Bild 5

Skala 1:6692 (A4)

500 m