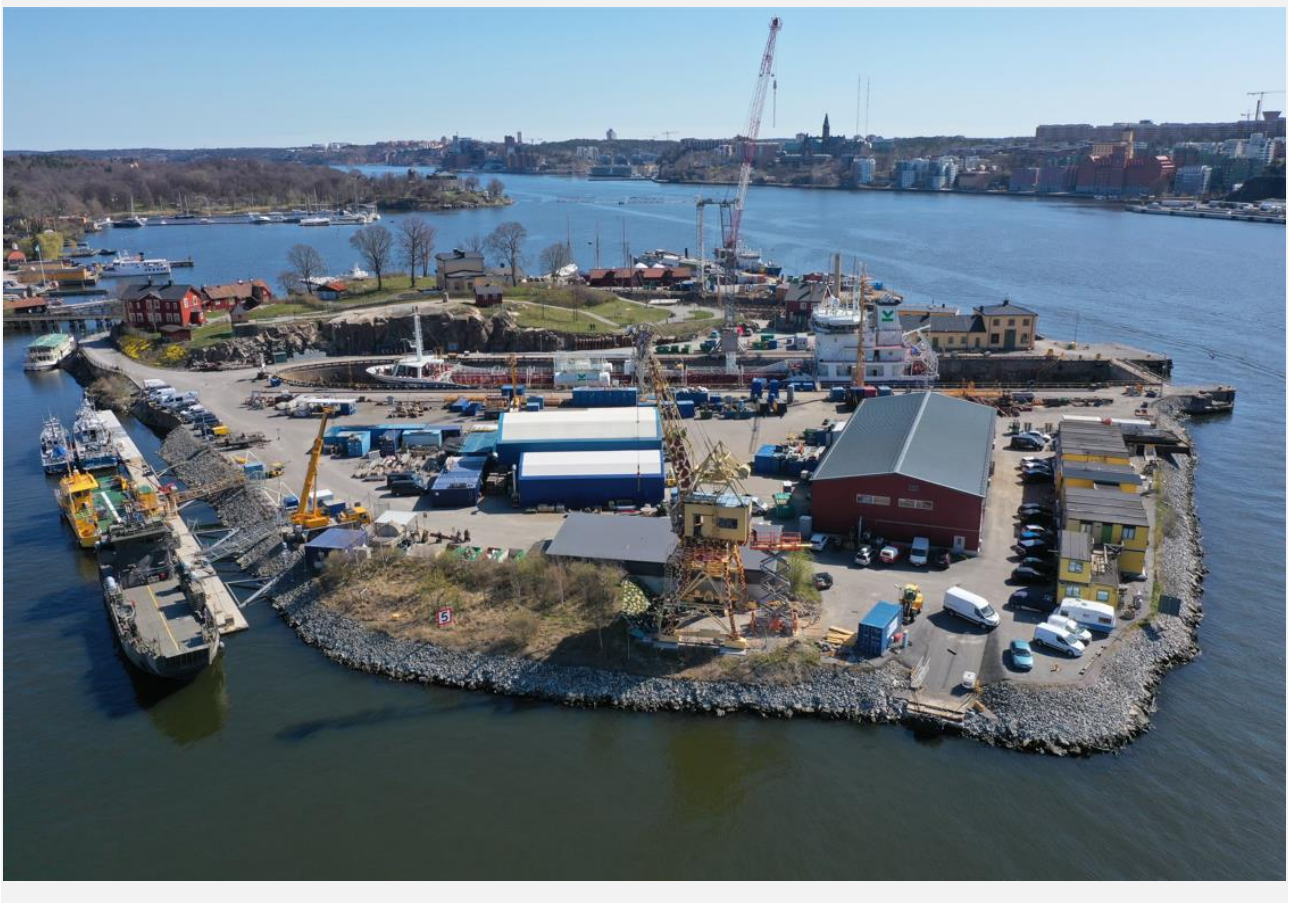


Trafikutredning

Beckholmen



En trafikutredning har genomförts på ön Beckholmen, i anknötning till Djurgården, som ska ligga till grund för ny detaljplan. Utredningen påvisar att Beckholmen är ett komplext område där många olika typer av verksamheter ska dela på små ytor. Det har resulterat i en instabil trafikmiljö, där både interna och externa transporter sker över öns olika delar, vilket ger en osäker trafiksituation. Eftersom verksamheterna på ön varierar så mycket är det svårt att samordna transporterna, då deras transportbehov skiljer sig åt.

Däremot finns det vissa åtgärder som skulle kunna förbättra situationen och bidra till en ökad trafiksäkerhet. Genom att få en tydlig samordning av ytor för lastning och lossning av gods skulle trafikmiljön tydliggöras och olycksriskerna minska. Det finns även ett stort behov av att skapa tydliga parkeringsytor för både bilar och cyklar, så att den typen av persontransporter inte behöver ske över hela ön utan kan centreras till vissa specifika områden. Även avfallshanteringen behöver bli mer strukturerad för de olika verksamheterna så att sopbilar har en tydlig upphämtningsyta, utan skymmande föremål i närheten. Däremot är ytorna för denna typ av åtgärd begränsade på ön, vilket försvårar gemensam samordning för godshantering och parkering. Det är även en fråga som i vissa fall kan lösas internt inom respektive verksamhet, när de upplever att behov uppstår.

Då Beckholmen i framtiden förväntas locka turister i större utsträckning är det extra viktigt att få en mer strukturerad och samordnad trafikmiljö på ön. Detta i kombination med att många av verksamheterna ser en potentiell ökning av både interna och externa transporter framöver. Till dess behöver åtgärder genomföras för att kunna garantera en säker vistelse på ön, både för turister och de som arbetar där.

Uppdrag:	Beckholmen
Uppdragsnummer:	30 025 907
Kund:	Kungliga Djurgårdens förvaltning
Version:	2
Datum:	2022-04-21
Upprättad av:	Isa Brisby Agnes Widing Per-Olof Jönsson- granskare
Dokumentreferens:	g:_5 teams\27102\data\adm\agwi\projekt\old\beckholmen\rapport\trafikutredning beckholmen_20220421.docx

Innehållsförteckning

Inledning	4
1. Nulägesbeskrivning	7
1.1 Trafikflöden	7
1.2 Hastighet och väghållare	10
1.3 Att ta sig till Beckholmen med hållbara transporter	11
1.3.1 Gång- & cykelvägar	11
1.3.2 Buss & Spårtrafik	12
1.4 Angöring och lastning/lossning för transporter till/från verksamheter på Beckholmen	12
1.5.1 P-tal och cykelparkeringstal i Stockholm stad	15
2. Trafikanalys	17
2.1 Prognos trafikflöden	17
2.1.1 Analys jämfört med nuläge	17
2.1.2 Antagande turistflöden	17
2.1.3 Antaganden boendeflöden	18
2.2 Problemanalys av nuläget	18
2.3 Åtgärdsförslag	19
3. Slutsatser	21

Inledning

Kungliga Djurgårdens förvaltning har ansökt om att en detaljplan upprättas för Beckholmen. Detaljplanens, Djurgården 1:38, huvudsyfte är att möjliggöra fortsatt användning av Beckholmen för såväl kommersiell som kulturhistorisk varvsverksamhet.

Sweco har fått i uppdrag att göra en trafikutredning i samband med arbetet med den nya detaljplanen som upprättas. Arbetet med trafikutredning omfattar följande moment:

- Nulägesbeskrivning gällande fordonstrafik och oskyddade trafikanter till och från Beckholmen.
- Platsbesök
- Angöring och inlastning för transporter till verksamheter på Beckholmen.
- Parkering & parkeringstal för bil och cykel, för kontor och bostäder
- Påverkan trafikflöden på omgivande gator.



Bild 1: Översiktskarta med Beckholmen inringad, källa: PM Illustrationsplan

Sweco | Trafikutredning

Uppdragsnummer: 30 025 907

Datum: 2022-04-21

Version: 2

Dokumentreferens: g:_5 teams\27102\data\adm\lagwi\projekt\old\beckholmen\rapport\trafikutredning\beckholmen_20220421.docx

Beckholmen är en holme i Saltsjön inom Stockholm, strax söder om Djurgården och Djurgårdsstaden. Administrativt ingår ön i stadsdelen Djurgården inom Östermalms stadsdelsområde.

På Beckholmen finns många verksamheter som bedrivs året om och majoriteten av dessa har marin anknytning. Bland annat finns tre torrdockor på ön, där fartyg kan torrsättas vid underhåll och reparation, och denna typ av verksamhet har funnits på Beckholmen sedan mitten på 1800-talet.

Området är en del av ett unikt marint landskap på västra delen av Djurgården, som ingår i Nationalstadsparken. På ön finns även ett fåtal bostäder med permanent boende samt tillfälliga övernattningsboenden.

Man når Beckholmen från Djurgården via Beckholmsbron, alternativt från sjösidan. Bron har en bärighet av 20 ton vilket gör att tyngre transporter hänvisas till ön med färja. Bron är en 55 meter lång och 4,5 meter bred (avser körbanan), en träbro med en körbana och en trottoar. Den enda träbro i Stockholm som är körbar.



Bild 2: Vägvisning på Beckholmen

Beckholmsbron angör Beckholmen vid broplan där vägen delar sig till den västra och östra delen av ön. Då varvsverksamhet pågår på bägge sidor av ön passerar en stor mängd transporter denna plats, särskilt som det är den enda vägen för tyngre transporter mellan de olika delarna av ön. Det är även möjligt

att köra rakt fram från bron, då en liten väg går upp på den gröna kullen mitt på ön.

En tvärförbindelse för gångtrafik och lättare fordon finns på öns södra del nedanför kullen. Gående varvpersonal kan även röra sig längs den södra kanten av ön och över dockportarna.

En promenadslinga, "Beckholmsstigen", finns att promenera runt på kullen där det ges bra utsikt över verksamheterna på ön med omnejd.

1. Nulägesbeskrivning

1.1 Trafikflöden

För att ta sig till Beckholmen landvägen så behöver man ta sig via Djurgården och vidare längs Djurgårdsvägen. Djurgårdsvägen är en kommunal väg och har ett totalt trafikflöde på ca 3000 fordon/dygn (2014).

Från Djurgårdsvägen finns Beckholmsvägen som leder till Beckholmsbron där man sedan tar sig över till Beckholmen, bild 4 nedan.

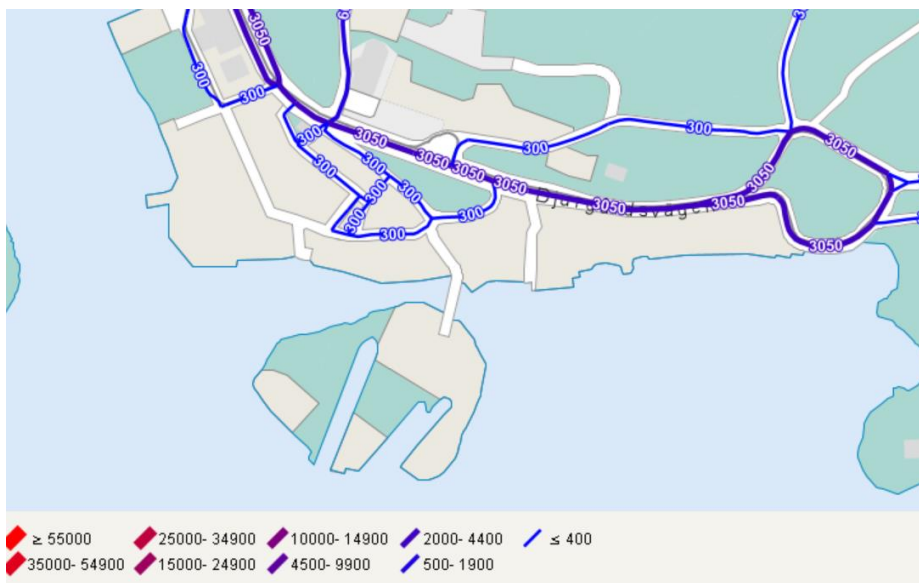


Bild 3: Trafikflöden/dygn, källa Stockholms stad

Två platsbesök har genomförts under denna utredning.

Onsdag den 2 februari besökte vi Beckholmen och träffade Stockholms reparationsvarv, då vi fick en guidning runt ön och information kring olika trafikfrågor.

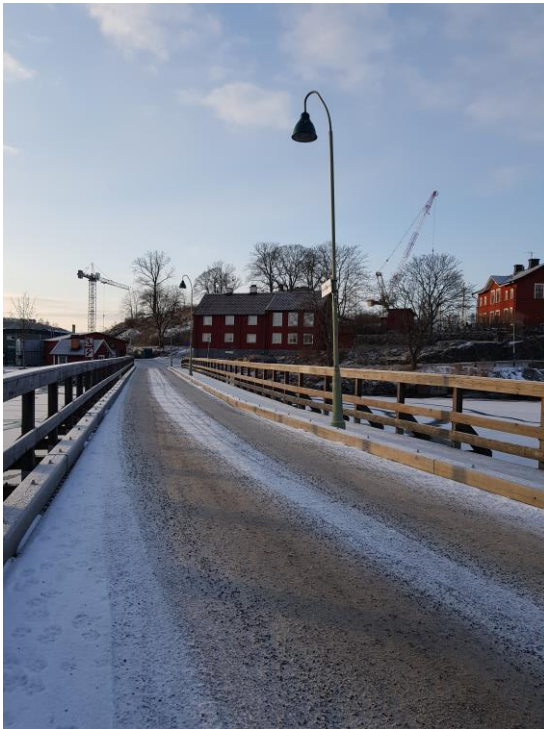


Bild 4: Beckholmsbron sedd från Beckholmsvägen

Fredagen 4 februari besöktes ön för att studera trafikflödet till/från Beckholmen. Flödet mättes vid Beckholmsbron mellan kl. 06.45-08.00 och tabell 1 visar summan av de personbilar, cyklister, lastbilar och fotgängare som passerade.

Tabell 1. Trafikflöden vid Beckholmsbron en vardagsmorgon i februari.

Typ av fordon	Antal
Personbil	20
Lastbil	2
Cyklister	6
Fotgängare	10
Summa	38

Verksamheterna Stockholm Reparationsvarv AB och Beckholmens Dockförening är de största verksamheterna på ön och är de som alstrar störst trafikflöden, både när det kommer till externa och interna transporter.

Det är en stor blandning av transporter på Beckholmen och trafikflödet bidrar till ett flertal riskpunkter på området. Vid dessa punkter finns en ökad risk för skador på både gods och personer, vilket beror på att det är trånga utrymmen, dålig sikt och en blandning av många olika typer av transporter.

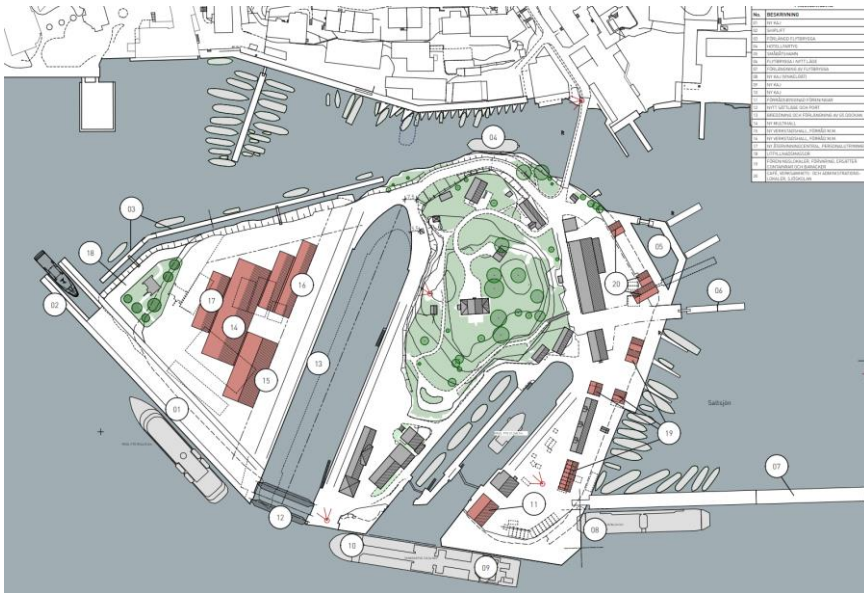


Bild 5: Programkarta över Beckholmen

Det är enbart en av verksamheterna på Beckholmen som ligger utanför grindarna. Förutom den trafik som genereras för verksamheterna Stockholms reparationsvarv AB och Beckholmens Dockförening, tillkommer trafikflöden innanför grindarna från de andra verksamheterna som är verksamma på ön.

Då Beckholmsbron har en bärighet av totalt 20 ton, krävs det ibland att tunga leveranser behöver hämtas på andra sidan bron för att sedan fraktas ut till Beckholmen, ibland i fler omgångar.

På Beckholmen finns ett fåtal bostäder i form av lägenheter som till viss del alstrar trafik. Tjärinspektorbostaden (hus 515) och hus 505 innefattar tre lägenheter vardera med tillhörande hyresgäster. Förutom permanenta hyresgäster i dessa två fastigheter förekommer tillfälliga övernattnings i Ateljé (hus 510), Lusthus (506), Ångbåtshuset och Logementsbyggnaden. Dessa sex lägenheter med permanent boende och de tillfälliga boendena alstrar en del persontrafik på ön. Som kan ses i bild 5 så är fastigheterna placerade på den centrala gröna kullen på ön och nås via den väg som går rakt fram från Beckholmsbron.

Direkt efter Beckholmsbron ligger hotellfartyget Prince van Orangiën förtöjd. Hotellet hör ihop med verksamheten Oaxen Krog & Slip, som ligger på fastlandet mitt emot, och har säsongöppet från påsk och framåt. På hotellets hemsida hänvisar man till spårvagn, buss, färja och gång/cykel för att enklast ta sig dit, då det inte finns någon gästparkering för bil i anknytning till verksamheten.



Bild 6: Karta över Beckholmen och de olika byggnader som innefattar boende och tillfälliga övernattningsplatser.

1.2 Hastighet och väghållare

På Beckholmsbron och på Beckholmen är hastighetsgränsen satt till 30 km/tim. Väghållare för bron är kommunal och på Beckholmen är vägarna enskilda.



Bild 7: 30 km/tim är den hastighet som råder över bron och på Beckholmen. Källa: NVDB



Bild 8: Beckholmsbron har kommunal väghållare och vägar på Beckholmen sköts enskilt.
Källa: NVDB

1.3 Att ta sig till Beckholmen med hållbara transporter

1.3.1 Gång- & cykelvägar

Stockholm Stad har ca 114 mil cykelvägar, både separerade cykelbanor, kombinerade gång- och cykelbanor samt cykelfält.

Längs Djurgårdsvägen går ett av stadens huvudcykelstråk, via detta stråk kan fotgängare och cyklister ta sig vidare till Beckholmsvägen och Beckholmsbron. Precis innan man åker upp på Beckholmsbron från fastlandets håll finns där en enkel cykelparkering med ca 8 platser.

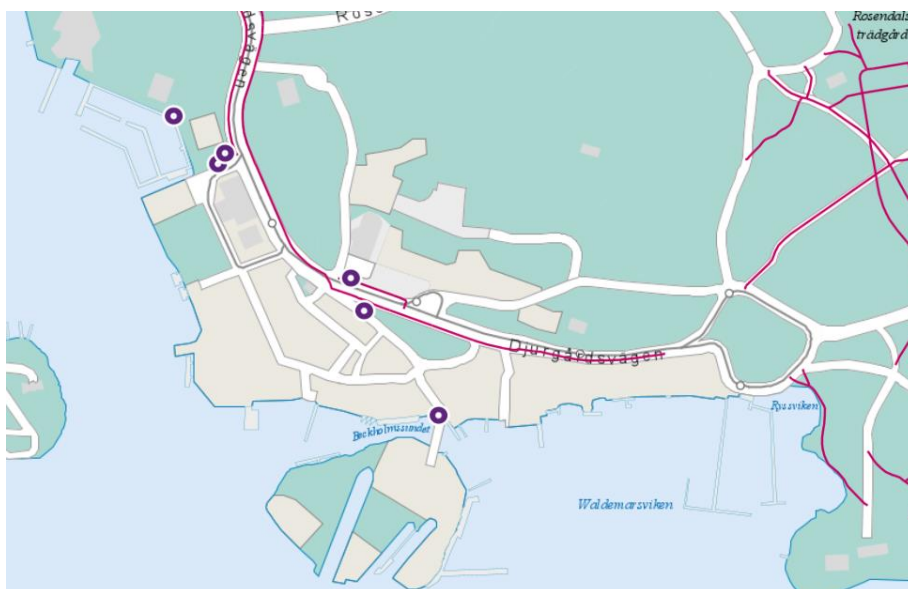


Bild 9: Cykelstråk längs Djurgårdsvägen med markering av cykelställ, källa Stockholms stad.

1.3.2 Buss & Spårtrafik

Beckholmen ligger i anknötning till Djurgården, i ungefärlig nivå med Skansen. För att ta sig med kollektivtrafik till Beckholmen är det möjligt att åka till hållplatserna *Skansen* eller *Djurgårdsskolan* och därefter ta sig till Beckholmsbron. Avståndet från hållplatserna ut till Beckholmen är ca 500 m respektive ca 600 m. Båda dessa hållplatser trafikeras av följande linjer:

- Spårvagn City 7, mot Djurgården Waldemarsudde
- Buss 67, mot Blockhusudden

Det är även möjligt att ta sig till Beckholmen med Djurgårdsfärjan som stannar vid Gröna Lund. Därifrån är det ungefär 650 m till Beckholmen. Bild 10 visar de tre hållplatserna i förhållande till Beckholmen.

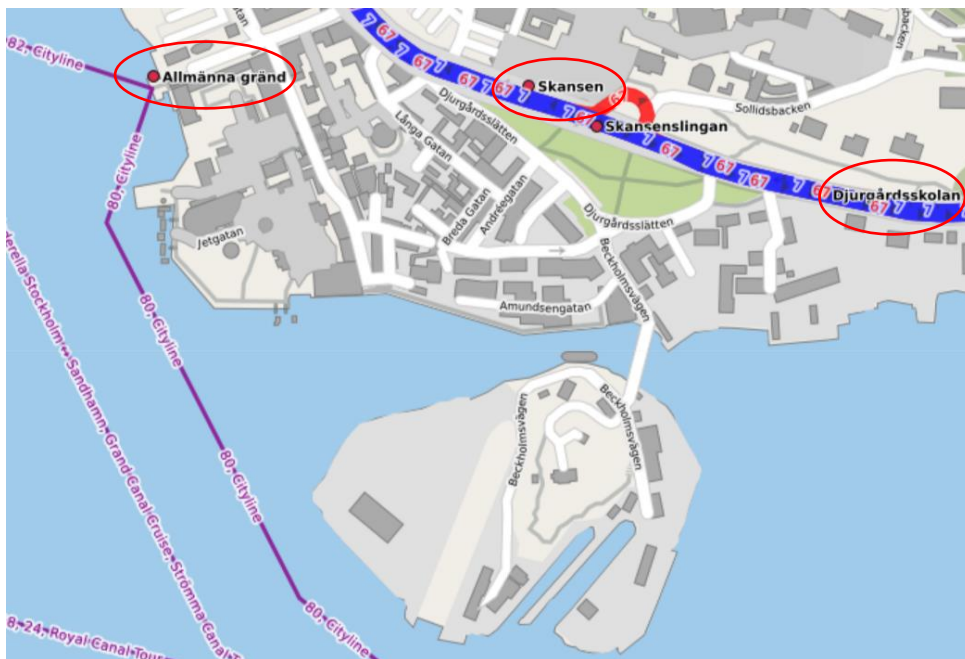


Bild 10: Hållplatser för kollektivtrafik i anknötning till Beckholmen, källa Open street map.

1.4 Angöring och lastning/lossning för transporter till/från verksamheter på Beckholmen

Verksamheterna på Beckholmen är utspridda över ön och varje verksamhet har sina egna leveranser samt interna och externa transporter. De har ofta sin egen "varumottagning" vid verksamheten med både lastning och lossning av gods samt yta för avfallshämtning.

Nedan i tabell 2 finns en sammanfattning över tillfrågade verksamheters transporter.

Tabell 2: Sammanfattande information från verksamheter

Verksamhet	Leveranser & volymer till verksamhet	Angöring Lastning/ lossning av gods	Intern trafik Truckar, kranar, golfbilar	Speciella ytor för parkering av fordon och cykel
Beckholmens Dockförening	Varierar en del, enstaka transporter/vecka Sophämtning 2 ggr/vecka	Lastbilar backar oftast in för att sedan använda lastbilens kran. Ser en ökning av interna transporter framåt.	Intern trafik m gaffeltruck och handkärror fler ggr/dag	Ja, särskilda parkeringsplatser samt 25 cykelparkeringsplatser
Stockholms Reparationsvarv AB (SRV AB)	Ca 15 leveranser/dag till godsmottagning Ca 10–15 leveranser/vecka (stål, färg, mat), avfallshantering	Externa transporter kör till godsmottagningen direkt. Varannan vecka hämtas leverans på andra sidan Beckholmsbron pga tyngd på gods & brons bärighet. Ser en ev. ökning av leveranser framöver	Interna transporter dagligen med truck eller lastmaskin	Ja
Sjöskolan på Beckholmen	Leveranser: 3–5 ggr/vecka Sophämtning 2 ggr/vecka	Leverans sker fram till dörr. Ser en ökning av leveranser framöver Inga speciella lastytor för leveranser	Har egna bilar för att hämta material internt	Ja
Föreningen stiftelsen Skärgårdsbåten	Leveranser: 1ggr/månad Sophämtning: 3 ggr/år, miljöstation töms 4ggr/år	Leveranser sker fram till dörr, som sedan bärs ut till rätt plats. Ser varken ökning eller minskning av leveranser framöver.	Kör med privata bilar ibland för att handla saker på fastlandet, men detta sker relativt sällan	Nej, säsongsarbetare tar egna bilar och parkerar i mån av plats. Får parkera på Djurgården om det är för trångt.
Föreningen Beckholmen	Sophämtning sker i utställda containrar på området			Ja, personalförläggning har egen parkeringsyta vid sin fastighet

Sophantering på ön varierar kraftigt beroende på verksamheternas aktivitet under året. Vissa veckor förekommer en mer frekvent sophämtning hos verksamheterna medan andra veckor är det mer sällan.

Förutom att sopbilarna hanterar vanliga sopor och farligt avfall, tömmer de även latrinerna på de båtar som är på plats. Därför kan avfallshämtningen ibland ske någon gång i veckan och ibland upp till fem gånger per dag, helt beroende på behovet just där och då.

1.5 Parkering & parkeringstal för bil och cykel, för kontor och bostäder

I dagsläget finns det få samordnade parkeringsplatser för bilar eller cyklar som anländer till Beckholmen, utan parkering sker främst i anknypning till respektive verksamhet i mån av plats.

En mindre bilparkeringsyta finns precis till vänster efter bron, där ett fåtal parkeringsplatser finns, se bild 11. Nedan i bild 12 visas exempel på hur bilar är parkerade i anknypning till tillfälliga bostäder på ön.



Bild 11: Bilparkering för ett fåtal bilar, placerad direkt till vänster efter Beckholmsbron.



Bild 12: Improviserad bilparkering i anknäytning till personalförläggning på ön.

På Djurgårdssidan strax innan Beckholmsbron finns en mindre cykelparkering med ungefär 8 platser, se bild 13.

För de permanentboende på Beckholmen sker både cykel- och bilparkering på gården i anknäytning till respektive fastighet. Under vår- och sommartid är behovet större av cykelparkeringar då fler kommer med cykel.



Bild 13: Cykelparkering på fastlandet strax innan Beckholmsbron.

1.5.1 P-tal och cykelparkeringstal i Stockholm stad

I Stockholm stad tillämpas projektspecifika parkeringstal, vilket innebär att det inte finns en fast parkeringsnorm för staden utan det anpassas beroende på projekt och situation.

Projektspecifika P-tal bestäms utifrån byggnadens typ samt dess lägesegenskaper, som bland annat kollektivtrafiktillgänglighet och närhet till centrum. Stockholm stad använder sig även av *Gröna p-tal*, där parkeringsantalet kan justeras om det tillhandahålls mobilitetstjänster i anknäring till fastigheten. Exempel på mobilitetstjänster kan vara välfungerande cykelrum, medlemskap i bilpool och annat som kan motivera ett minskat p-tal.

Bilparkeringstal

Vid framtagande av parkeringstal vid nyproduktion och ombyggnation av lägenheter utgår Stockholm stad från en modell som baseras på grundintervall, lägesbaserat p-tal, projektspecifikt p-tal och slutligen gröna p-tal. Grundintervallet är framtaget utifrån bilinnehavet i staden och för samtliga nyproducerade lägenheter i Stockholm ligger grundintervallet mellan 0,3–0,6. Beckholmen hör till Östermalms stadsdelsområde, som enligt dokumentet *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* har ett bilinnehav på 0,5 per bostad.

De som är permanent boende på Beckholmen i de sex hyreslägenheter som finns tillgängliga, har bilparkering i anknäring till bostaden. Under utredningen och platsbesöken har det inte framkommit någon information eller uppfattning om att de boende är i behov av fler parkeringar, eller att antalet parkeringsmöjligheter skulle vara för stora. Trafikflödet för dessa bostäder upplevs inte heller så omfattande i jämförelse med andra verksamheter på ön.

Stockholms stads parkeringsnorm saknar information om lämpliga parkeringstal i anknytning till kontor, industrier och andra verksamheter. För att få en uppfattning om lämpligt parkeringstal för verksamheterna på Beckholmen har en jämförelse med närliggande kommuner genomförts, se tabell 3. Antal bilparkeringsplatser är uttryckt som antal platser per 1000 m² BTA (bruttoarea).

Tabell 3: Jämförelse mellan lämpliga parkeringstal för kontor och industrier.

Kommun	P-tal Centralt, närhet till andra mobilitetslösningar	P-tal Ej centralt, långt till andra mobilitetslösningar	Källa
Lidingö	14 (kontor)	22 (kontor)	Handlingsplan för parkering i Lidingö stad
Lidingö	7 (industri)	10 (industri)	Handlingsplan för parkering i Lidingö stad
Huddinge	10 (kontor)	12 (kontor)	Parkeringsprogrammet bilaga 1_parkeringstal
Huddinge	Särskild utredning (industri)	Särskild utredning (industri)	Parkeringsprogrammet bilaga 1_parkeringstal
Solna	6,5 (kontor)	8 (kontor)	Utvecklad parkeringsnorm för Solna stad

Under utredningen har det varit svårt att erhålla information om hur stora kontor- och industriytor som respektive verksamheter har. Antalet anställda kan också variera mycket, som exempelvis på SRV AB där antalet tillfälliga arbetare ibland kan vara över 100 personer. Detta medför en stor komplexitet i att fastställa antal parkeringsplatser som kan behövas på Beckholmen och i anknytning till respektive verksamhet.

Cykelparkeringstal

Enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett av målen att göra det enklare för dem som cyklar, vilket gör cykelparkeringar till en viktig del av stadens infrastruktur.

Behovet av cykelparkeringar ska främst skötas inom fastigheten, oavsett om det är i anslutning till bostäder eller arbetsplatser. Enligt kommunens bedömning är följande cykelparkeringstal rimligt vid nyproduktion, vilket även kan implementeras vid ombyggnationer:

- ✓ Bostäder:
Snittvärdet en cykel per person är bra att utgå från. Annars kan värdet 2,5–4 parkeringsplatser per 100 m² BTA användas.
- ✓ Arbetsplatser:
Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd.
- ✓ Idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar:
10–40 parkeringsplatser per 100 besökare.

2. Trafikanalys

2.1 Prognos trafikflöden

Årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) för nuläget samt trafikprognos för prognosåret 2040 visas nedan i tabell 4.

Tabell 4. Årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) nuläge och prognos för år 2040.

Typ av fordon	2022	2040
Personbil	20	26
Lastbil	2	4
Cyklister	6	-
Fotgängare	10	-
Summa	38	30

2.1.1 Analys jämfört med nuläge

Råmaterialet till siffrorna i tabell 4 är från ett mätillfälle, vid en mätpunkt under en timme, en vardagsmorgon i februari. Siffrorna ska endast ses som en fingervisning på trafikflöden till Beckholmen en vardagsmorgon.

Eftersom nulägessiffrorna är små blir prognosens utfall även den med små siffror. Men det är möjligt att se en liten ökning av trafikflödet på ön framöver i prognosen. Flertalet verksamheter nämner att de ser en ökning av leveranser framåt i tid.

(Observera att ÅDT-siffrorna kan vara påverkade av pandemin COVID-19. Detsamma kan sägas om de uppmätta trafikflödena från 2022, då platsbesöket genomfördes när det fortfarande var pandemi och tydliga restriktioner gällde i samhället).

2.1.2 Antagande turistflöden

Vi ser en viss ökning av turisttrafik till ön, bland annat på grund av den caféverksamhet som planeras.

Vid markering No. 20 på kartan nedan, bild 14, planeras ett café att byggas i anknötning till småbåtshamnen. På grund av de begränsade möjligheterna att ta sig runt på ön med bil, kan turister till stor del förväntas anlända till Beckholmen till fots alternativt med cykel.

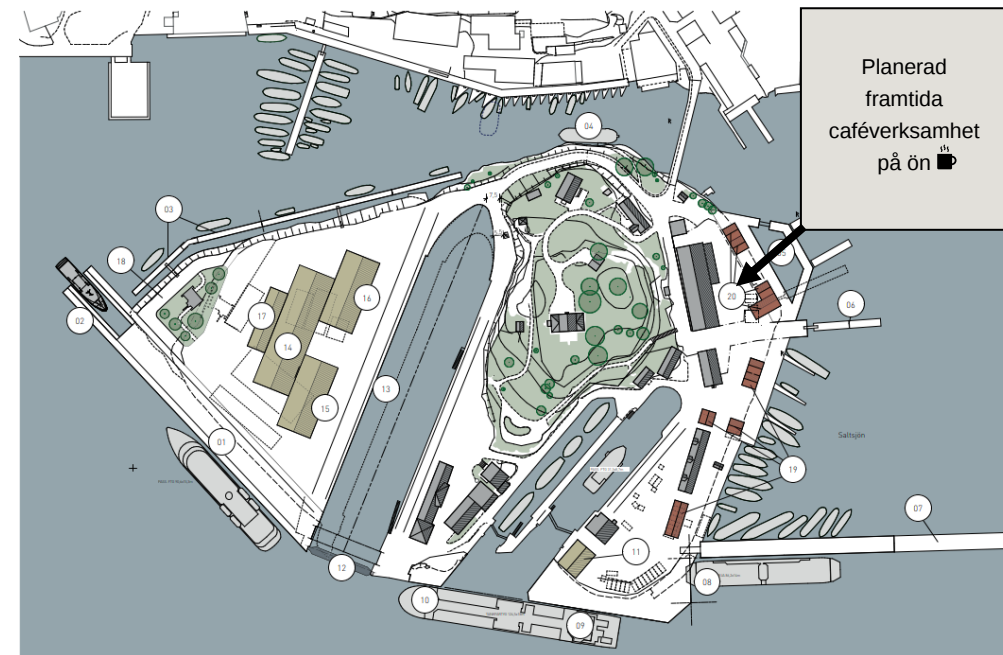


Bild 14: Illustrationsbild av Beckholmen i framtiden, med utpekad caféverksamhet.

2.1.3 Antaganden boendeflöden

Eftersom det permanenta boendet minskar på ön, på grund av den verksamhet som pågår, ser vi inte någon ökning av trafik för boenden framöver, utan eventuellt en minskning i denna kategori.

2.2 Problemanalys av nuläget

En problemanalys av nuläget visar en otydlig och rörig trafikmiljö på Beckholmen.

Parkeringsytorna som finns runt om på ön är otydliga, vilket resulterar i att bilar parkerar lite överallt där det finns en yta att stå på. Detta skapar en rörig trafiksituation på ön, vilket ger en otydlig trafiklösning som i sig kan vara uppkomst till incidenter.

Verksamma på ön berättar att Beckholmsbron inte håller för vissa transporter som behövs till ön. Bron har idag för låg begränsad bärighet för att klara transporter till och från ön via landsvägen. Vissa leveranser behöver hämtas upp på andra sidan bron för omlastning. En önskan om förstärkning av bron finns hos verksamheter på ön.

Idag har alla verksamheter i stort sett sina egna lossnings- och lastningsytor i nära anslutning till sin verksamhet. Detta skapar transporter för leverans av varor över hela ön. Utöver många transporter på ön så skapar dessa även viss blockering på vägarna för annan trafik och kan ge upphov till eventuella trafiksäkerhetsrisker.

Platsbesöken och intervjuer visar att det är många interna transporter mellan östra och västra sidan av ön, eftersom förråd och verkstäder är utspridda på båda sidor. Detta bidrar till en rörig trafiksituation på hela ön.

2.3 Åtgärdsförslag

För att få ett bättre flöde av trafiken och en bättre trafiklogistik på ön så föreslås följande åtgärder:

- Lastnings- och lossningspunkter

Verksamheternas ytor för lastning och lossning av varor samt sophantering behöver ha fri sikt så att inte saker, som till exempel växter och dylikt, försämrar sikten. Man behöver även se till att leveranser och transporter på dessa ytor kan svänga runt för att så långt som möjligt undvika backning, då det är en trafiksäkerhetsrisk.

Lastning och lossningsytor är idag utspridda över ön vid varje verksamhet. Genom att förlägga en samlingsyta för lastning och lossning i nära anslutning till bron kan de externa transporterna, så långt det är möjligt, inom varvsområdet minska. De interna transporterna skulle då kunna transportera materialet vidare till respektive verksamhet på ön.

En av verksamheterna på ön kunde däremot berätta att lossning- och lastning inte upplevs som ett problem av verksamheterna på Beckholmen. Utredningen kunde påvisa vissa säkerhetsbrister med nuvarande situation, då många interna och externa transporter rör sig på en liten yta vilket kan ge upphov till buller och olyckor på personal och fordon. Detta ansågs däremot vara problem som löses internt hos respektive verksamhet, när behovet uppstår. Det finns inte heller tillräckligt med allmän yta för att skapa en gemensam plats för lastning och lossning som är tillgänglig för samtliga verksamheter.

Förslagsvis rekommenderas att det skapas tydliga upphämningsytor för avfall där det är möjligt, kanske att vissa verksamheter som ligger nära varandra kan ha ett gemensamt sophämningsställe. Så att sopbilarna slipper åka runt över hela ön utan har ett par ställen som de hämtar avfall på.

En del externa transporter går långt in på varvsområdet idag där det redan är trångt om utrymme, vilket resulterar i att redan trånga utrymmen blir ännu trängre och kan ge upphov till risker och extra buller. Det hade varit bra att utreda om vissa av dessa transporter kan hämtas upp närmare grindarna för att minska externa fordon på området.

- Trafiksäkerhet

Säkerställ underhåll av kör- och vändytor samt vissa upplagsytor för att öka säkerheten och minska bullret som uppstår när fordonen kör på varvsområdet.

Reservera bredare körytor för förbättrad sikt (minskad risk för skador på personer och material) samt åtkomlighet till funktioner.

- Parkering

Anlägg en cykelparkering efter bron där både verksamma och kommande besökare till ön kan parkera sin cykel. En cykelparkering med tak och säker låsmöjlighet med ramlåsning är att föredra. Belysning för ökad trygghet och eventuellt elstolpe.

Fler samordnade bilparkeringsytor behövs på ön. Elplatser bör finnas till ett visst antal parkeringsplatser. Även här finns en problematik med platsbrist på ön.

Då ett ökat flöde av turister förväntas i framtiden behövs några gästparkeringar på ön för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. I övrigt kan bilparkering hänvisas till Djurgårdssidan, till följd av den platsbrist som råder på Beckholmen.

Eftersom kollektivtrafik finns i nära anknäring till Beckholmen bör behovet av bilparkeringar för verksamheterna inte vara i översta spannet. Tabell 3 går att använda som anvisning, där det lägre antalet är att föredra. Om en bra cykelparkering byggs, med väderskydd och säkra låsmöjligheter, kan arbetare till stor del hänvisas till mer hållbara transporter än bil.

Bilparkering för de permanent boende på Beckholmen bör kunna sammanställas till maximalt tre platser, baserat på kapitel 1.5.1 att bilnehavet i denna del av Stockholm räknas till 0,5 per bostad. Här kan liknande resonemang föras som i ovanstående punkt, att närheten till kollektivtrafik och bra cykelparkering kan hålla antalet bilparkeringar till ett lägre antal.

- Övrigt

Verksamma på ön har önskemål om högre bärighet på Beckholmsbron så att alla transporter till ön ska kunna ta sig över oavsett vikt.

3. Slutsatser

Utredningen påvisar att Beckholmen är ett komplext område där många olika typer av verksamheter ska dela på små ytor. Det har resulterat i en instabil trafikmiljö, där både interna och externa transporter sker över öns olika delar, vilket ger en osäker trafiksituation. Eftersom verksamheterna på ön varierar så mycket är det svårt att samordna transportererna, då deras transportbehov skiljer sig åt.

Däremot finns det vissa åtgärder som skulle kunna förbättra situationen och bidra till en ökad trafiksäkerhet. Genom att få en tydlig samordning av ytor för lastning och lossning av gods skulle trafikmiljön tydliggöras och olycksriskerna minska. Det finns även ett stort behov av att skapa tydliga parkeringsytor för både bilar och cyklar, så att den typen av persontransporter inte behöver ske över hela ön utan kan centreras till vissa specifika områden. Även avfallshanteringen behöver bli mer strukturerad för de olika verksamheterna så att sopbilar har en tydlig upphämningsyta, utan skymmande föremål i närheten. Däremot är ytorna för denna typ av åtgärd begränsade på ön, vilket försvårar gemensam samordning för godshantering och parkering. Det är även en fråga som i vissa fall kan lösas internt inom respektive verksamhet, när de upplever att behov uppstår.

Då Beckholmen i framtiden förväntas locka turister i större utsträckning är det extra viktigt att få en mer strukturerad och samordnad trafikmiljö på ön. Detta i kombination med att många av verksamheterna ser en potentiell ökning av både interna och externa transporter framöver. Till dess behöver åtgärder genomföras för att kunna garantera en säker vistelse på ön, både för turister och de som arbetar där.