

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 262 09**Till**
Trafiknämnden
2015-04-13

Breddning av cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av åtgärder på cykelbanan på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden till en uppskattad utgift om cirka 34 mnkr.
2. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att samråda vidare med Kungsholmens stadsdelsförvaltning om utformning av delen genom Rålambshovsparken och därefter lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för denna del.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

I februari år 2013 fattade trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Enligt stadens Cykelplan ska ett pendlingsstråk vara bekvämt och säkert att cykla på. Detta innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning på cykelbanan, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet. Åtgärder för cykelbanor längs Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden ingick i inriktningsbeslutet.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 09
Växel 08-508 272 00
jevgenija.palin@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Hösten 2013 startade trafikkontoret en utredning som resulterade i en rad föreslagna åtgärder, som breddning av den befintliga cykelbanan på Norr Mälarstrand – Rålambshovsleden till 4,5 m (önskvärt mått enligt cykelplanen), förbättrad belysning, säkrare gångpassager över cykelbanan, förbättrad linjeföring på cykelbanan och åtgärder i tunneln under Gjörwellsgatan mm.

Eftersom cykelbanan på Norr Mälarstrand ligger mellan parken och parkeringen har samråd skett med Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Stockholm Parkering. Den befintliga cykelbanan på Norr Mälarstrand föreslås breddas in mot parkeringen, vilket gör att cirka 60 p-platser försvinner från parkeringsytan och 50 av dessa återskapas på andra ställen. Stockholm Parkering är positiva till förslaget.

I inriktningsbeslutet beräknades utgiften för åtgärderna på sträckan till cirka 25 mnkr, inkl Västerbronedfarten. Efter fortsatta studier konstaterade kontoret att 25 mnkr inte är tillräckligt för åtgärder på både Norr Mälarstrand - Rålambshovsleden och Västerbronedfarten. Västerbronedfarten skildes därför till ett separat projekt som är i utredningskedet.

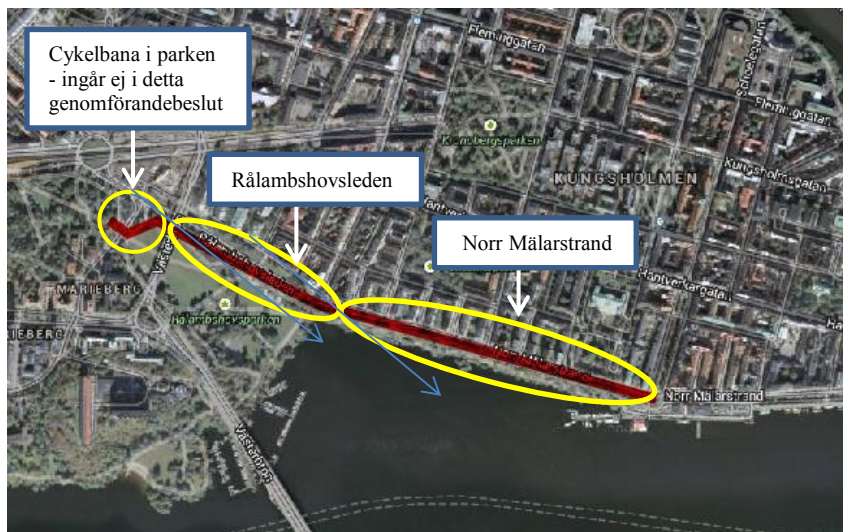
Den totala kostnaden för det aktuella projektet bedöms nu uppgå till cirka 34 mnkr samt ytterligare ca 3 mnkr för den del genom parken som inte omfattas av detta genomförandebeslut. Breddningen av cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden leder till många följdåtgärder. Det är bl. a. ledningsomläggningar, förbättrad belysning, flytt/ersättning av träd, åtgärder på gångbanor och parkeringsytor, gestaltning av tunneln, en ny trappa mm.

Enligt projektets tidplan startar genomförandet av projektet i augusti år 2015 med färdigställandet år 2016. Merparten av projektet kommer att genomföras under år 2016.

Bakgrund

I februari 2013 fattade trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Åtgärder för cykelbanor längs Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden ingick i beslutet.

Cykelbanan mellan Kungsholmstorg och tunneln under Gjörwellsgatan kan delas i tre delsträckor med olika karaktär: cykelbanan längs Norr Mälarstrand utmed parkeringen, cykelbanan längs med Rålambshovsleden och cykelbanan i parken inklusive tunneln under Gjörwellsgatan.



Figur 1. Vy över cykelbanan på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden som föreslås åtgärdas.

Cykelbana längs Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden utgör ett viktigt pendlingsstråk i stadens Cykelplan och ingår i regionens prioriterade cykelvägnät. Sträckan är en av innerstadens mest trafikerade cykelstråk med flöden upp till 10 000 cyklister per dygn. Den totala längden på sträckan som föreslås åtgärdas är ca 1350 m.

Problembeskrivning

Norr Mälarstrand

Cykelbanan längs Norr Mälarstrand ligger på parkmark mellan Stockholm parkerings yta och parkytan med gräs, träd och buskar. Cykelbanan skiljs åt från parkeringen med ett skyddsräcke. Gångvägen löper längs med vatten och separeras från cykelvägen med en parkzon. Längden på cykelbanan på Norr Mälarstrand är 800 m och bredden är 2,2–2,3 m.

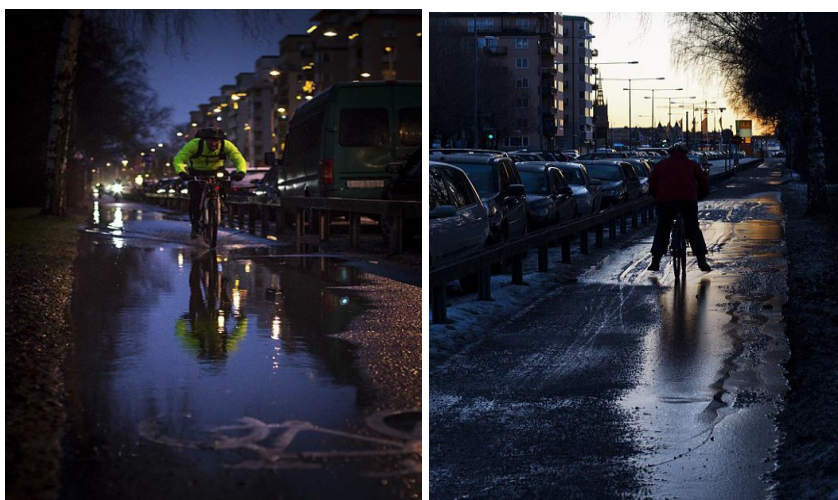
Befintlig cykelbana är smal i förhållande till mängden cyklande. Det stora flödet av cyklister, bredden på cykelbanan samt växtlighet och vägräcken i direkt anslutning till cykelbanan gör att det är trångt. Under rusningstid kan köer uppstå eftersom bredden inte är tillräcklig för att cykla om varandra (se figur 2).



Figur 2. Bild över cykelbanan på Norr Mälarstrand längs med parkeringen. Långa cykelklungor och smal cykelväg gör det svårt att cykla om

Det är stora problem med vattenavrinningen på både parkeringsytan och cykelbanan. Det leder till stora och djupa vattensamlingar på delar av cykelbanan. Under vinterhalvåret fryser dessa vattensamlingar till is, vilket innebär risk för halka. Vattensamlingarna beror på den dåliga lutningen (se figur 3).

Sikten är på vissa ställen dålig. Korsningspunkterna mellan gående och cyklister är otydliga och skymda av träd eller parkerade bilar, vilket ökar risken för kollisioner. Den befintliga gatubelysningen täcker inte cykelbanan, vilket gör att den upplevs mörk och otrygg.



Figur 3. Bilder över cykelvägen på Norr Mälarstrand med vattensamlingar

Öster om Smedsuddsvägen gör cykelvägen en kraftig sidoförskjutning på grund av en vändplan och ett träd. Denna lösning upplevs som störande och farlig av cyklisterna (se figur 4).



Figur 4. Vändplan och träd innebär att cykelbanan gör en kraftig sidoförskjutning

Rålambshovsleden

Cykelbanan längs med Rålambshovsleden ligger mellan Rålambshovsparken och kantstensparkeringen. Cykelbanans bredd är 3,25 m inklusive skyddsremsan. Sträckan är 450 m lång (se bilaga och figur 5).

På södra sidan ligger Rålambshovsparken vars växtlighet ofta inkräktar på cykelbanan. Utmed sträckan är det även angöring för motorfordon. Skyddsremsan mellan parkering och cykelbanan är smal och följer inte stadens riktlinjer, vilket innebär risk för dörruppdrag i cykelbanan samt gör att passagerare tvingas stå i cykelbanan. Vidare finns inga gånganslutningar från parkeringen till gångvägen i parken, vilket gör att man tvingas gå längre sträckor på cykelbanan.



Figur 5. Bild över cykelbanan utmed Rålambshovsleden

Rålambshovsparken

Gång- och cykelvägen ner mot tunneln ligger i parken mellan gräsytan och slänten mot Gjörwellsgatan (se bilaga och figur 6). Tunneln är 25 m bred och delas i tre delar med pelarrader. Den mittersta delen är grusad och de två andra asfalterade.

Vid passagen under Gjörwellsgatan i väster är det två tvära kurvor i anslutning till tunneln och sikten är dålig. Det är frekvent förekommande konflikter och tillbud mellan cyklister och mellan cyklister och gående p.g.a. bristfällig utformning, bredd och den dåliga sikten. Tunneln är mörk även under dagen.



Figur 6. Delade gång- och cykelbanor i parken vid tunneln under Gjörwellsgatan

Alternativstudie

Syftet med projektet är att bredda cykelbanan. Målbredden är 4,5 meter enligt stadens Cykelplan 2012.

För cykelbanan på Norr Mälarstrand studerades tre alternativ för att åstadkomma detta:

1. Breddning av cykelbanan genom omformning av parkeringsplatser utmed sträckan
2. Breddning av cykelbanan genom att ta parkmark i anspråk
3. Breddning av cykelbanan genom att flytta hela gatan norrut

Under utredningen har alternativ 3 avfärdats eftersom det skulle innebära mycket stora kostnader och en lång genomförandetid med stora trafikstörningar.

De andra två alternativen har varit föremål för samråd med Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Stockholm Parkering.

Alternativ 1 skulle innebära ett stort ingrepp i parken och ett stort antal träd skulle behöva tas bort, vilket bedömdes som ett oönskat ingrepp. Kontoret beslutade därför att arbeta vidare med alternativ 2, d.v.s. breddning av cykelbanan ut mot parkeringsytan.

För att åstadkomma en bredare cykelbana längs Rålambshovsleden studerades två alternativ:

1. Breddning av cykelbanan genom avsmalnad mittrefug
2. Breddning av cykelbanan genom att minska antalet bilkörfält från två till ett i riktning österut.

Alternativ 1 är genomförbart, men medför stora kostnader på grund av flytt av bl. a. belysningsstolpar.

För att undersöka möjligheten till minskat antal körfält från två till ett i riktning österut genomfördes en trafikteknisk utredning. Utredningen visade att påverkan på trafiken blir marginell. Då resultatet av trafikutredningen var positivt valde kontoret att arbeta vidare enligt alternativ 2.

Förslag till åtgärder och konsekvenser

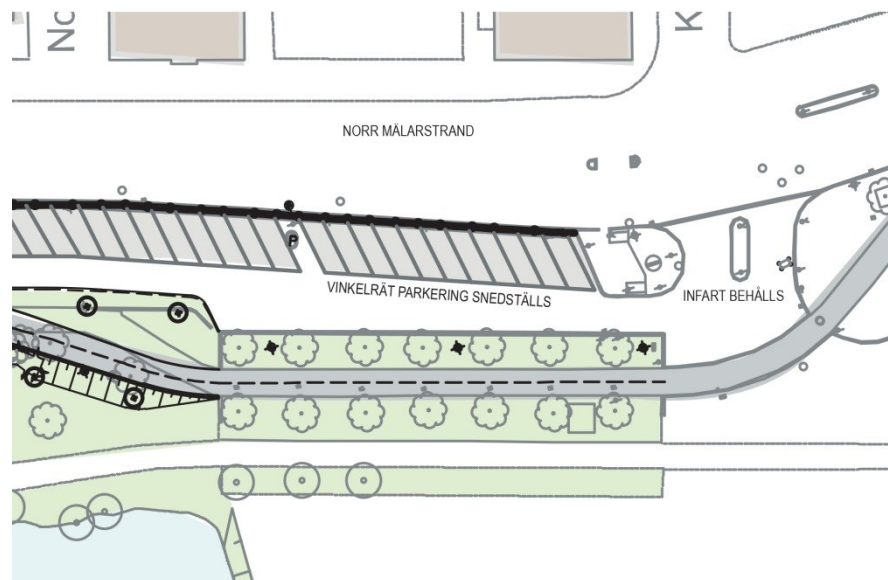
Se bilaga 1 för förslaget inklusive kommentarer.

Cykelvägen längs Norr Mälarstrand

Utmed Norr Mälarstrand föreslår kontoret att cykelvägen breddas till 4,5 meter på bekostnad av längsgående parkering på den parkeringsyta som Stockholm Parkering disponerar. Stockholm Parkering ställer sig positiva till förslaget om att parkering längs med räcket utgår. Detta då kombinationen av vinkel- och längsgående parkering gör det svårt att snöröja vintertid och parkeringsytan ofta upplevs trång i samband med snövallar. Förslaget innebär att cirka 60 längsgående parkeringsplatser utgår och att vinkelparkeringen blir kvar. Idag angör bilister vinkelparkeringen med 90-graders vinkel. Genom omstrukturering av den snedställda parkeringen återskapas cirka 10 platser. 40 p-platser föreslås ersättas på norra sidan av Rålambshovsleden (se bilaga).

Breddningen av cykelbanan börjar nedanför Kungsholmstorg direkt efter trädallén på kajen. Mellan träden är cykelvägen 3,7 m bred. Denna del av cykelvägen på Norr Mälarstrand byggdes om för ca 10 år sedan i samband med åtgärder mellan kajen och Stadshuset. Ett pågående detaljplanearbete för kajplanet kommer att beröra en

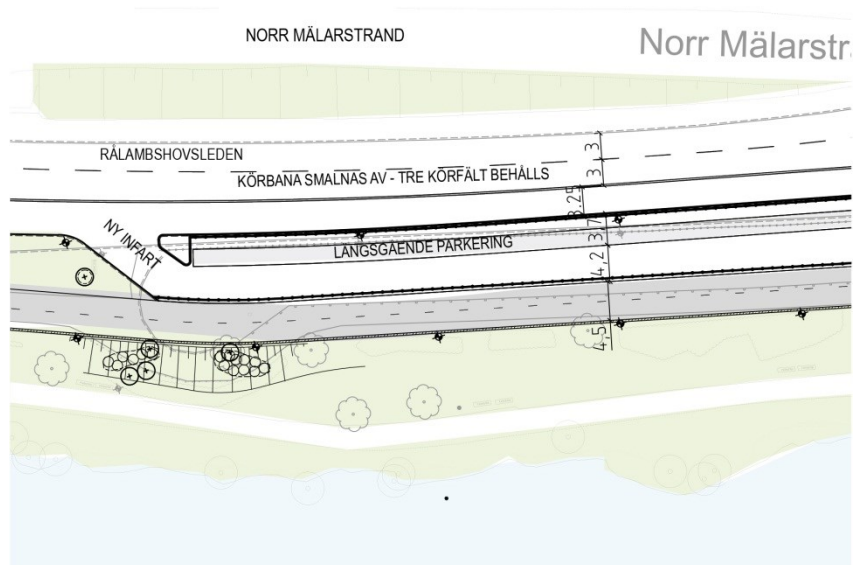
del av den befintliga cykelvägen, varför detta förslag inte inkluderar åtgärder på sträckan genom trädallén.



Figur 7. Breddning av cykelbanan börjar vid Kungsholmstorg

Befintlig cykelbana ligger på vissa sträckor lägre i nivå än parken. Idag rinner en del av vattnet från parkeringen mot cykelbanan och stannar där på grund av att den dåliga lutningen på cykelbanan. För att vattenavrinningen på cykelbanan ska fungera måste den höjas upp och lutas mot parken. Även parkeringsytan planeras att höjas upp för att åstadkomma en fungerande lutning.

Befintlig parkeringsyta innehåller flera in- och utfarter med olika körriktningar, vilket är otydligt för bilisterna. Kontoret föreslår därför att parkeringsreglerna görs om för ökad tydlighet. Två infarter till parkeringen stängs och en ny infart öppnas vid vändplanen. Vändplanen utgår men det stora trädet vid vändplanen sparas. På så sätt blir regleringen på parkeringen tydligare, med bara en infart i vardera änden av parkeringen och en utfart i mitten av p-sträckan i höjd med Polhemsgatan (se figur 8 och bilaga).



Figur 8. En ny infart i västra delen av parkeringen på Norr Mälärstrand

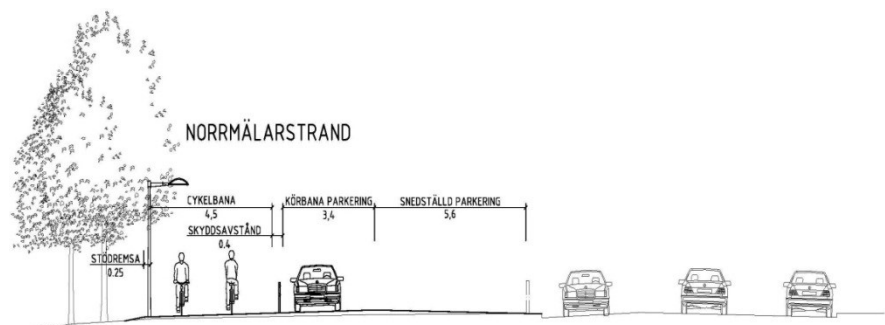
Denna lösning ger en möjlighet till en rak och bred cykelbana utan hinder för cyklisterna.

På denna sträcka påverkas inte antalet körfält av cykelbanans breddning. Ingen påverkan på motorfordonens framkomlighet kommer att ske.

Cykelbanan får ny belysning som placeras mellan träd och buskar längs med cykelbanan. Bättre sikt vid gångpassager åstadkoms genom röjning av växtlighet och förstärkt belysning.

De övergångsställena över Norr Mälärstrand som påverkas av projektet tillgänglighetsanpassas enligt stadens standard. Tillgänglighetsanpassningar av övergångsställen kommer genomföras även på norra sidan av gatan på ställen de saknas.

Figur 9 visar en sektion över cykelbanan, parkeringen och gatan på Norr Mälärstrand.



Figur 9. Sektion utmed Norr Mälärstrand

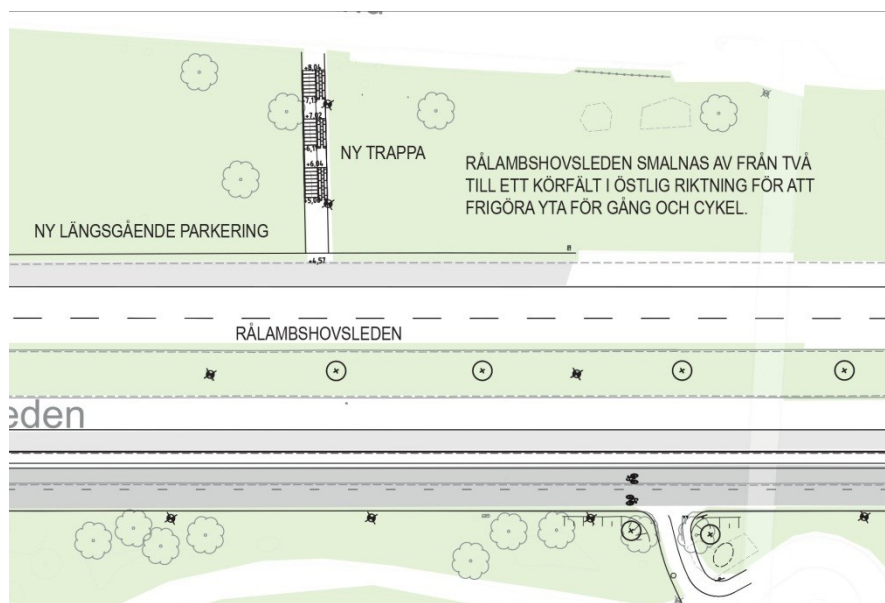
Cykelbanan längs Rålambshovsleden

Förslaget innebär att den befintliga cykelbanan breddas ut i gatan så att den blir 4,5 meter bred. Den smala remsan/avstigningszon mellan cykelbanan och parkeringen breddas till 1,2 meter och separeras ifrån cykelbanan med 5 rader smågatsten (se figur 10 och 11). Denna lösning ökar säkerheten för både cyklister och gående då gående slipper gå i cykelbanan på väg till eller från sina bilar.

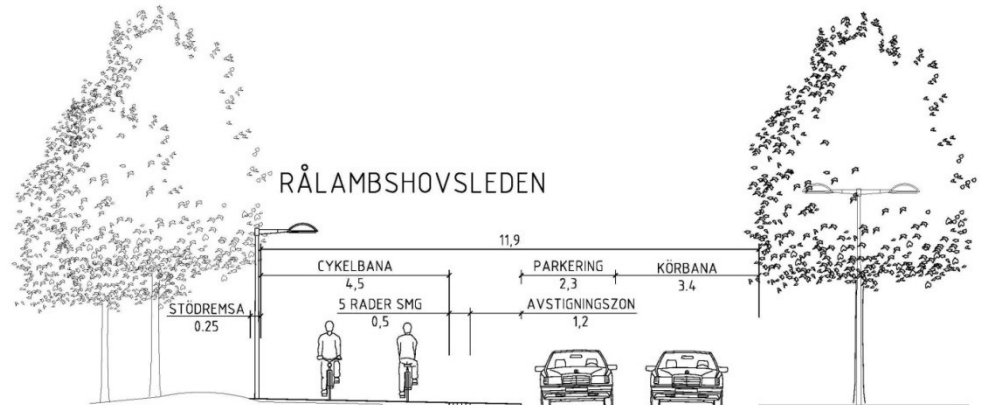
En ny anslutning för gående från parkeringen till parken föreslås anläggas vid cykelrampen. Idag finns det bara anslutning för cyklister (se figur 10).

För att ge plats för breddad cykelbana förbi parkeringen mellan Lilla Västerbron och Smedsuddsvägen minskas körbanan från två körfält till ett (se bilaga). Åtgärden bedöms som rimlig utifrån trafikens framkomlighet. Trafikanalysen visar ingen negativ påverkan på trafiken.

På norra sidan av Rålambshovsleden anläggs 40 nya p-platser som delvis ersätter borttagna platser längs Norr Mälarstrand. Längs med parkeringen kommer en ny 70 cm bred avstigningszon anläggas samt en ny trappa som förbinder kvarteren norr om gatan med den nya parkeringen (se figur 10).



Figur 10. En del av Rålambshovsleden med en ny parkering, en ny trappa och en ny gånganslutning till parken



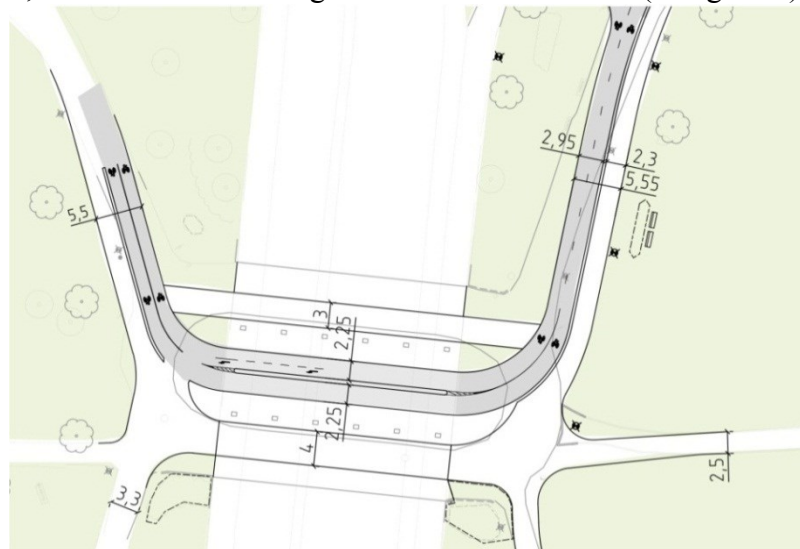
Figur 11. Sektion utmed Rålambshovsleden

Ny belysning placeras vid cykelbanans bakkant. Röjning av växtlighet kommer att genomföras på de platser där behov finns.

Totalt för hela sträckan mellan Kungsholmstorg och Gjörwellsgatan planeras cirka 16 träd att tas bort. Det är träd som står i vägen för den nya anläggningen eller i direkt anslutning till den. 14 av dessa träd föreslås ersättas med nya. Vissa kommer att planteras i mittrefugen på Rålambshovsleden. Vissa på andra gröna ytor, exakt placering utreds för närvarande. Två träd sparas och flyttas i närheten av platsen de har tagits från.

Tunnel under Gjörwellsgatan och cykelbanan i parken

Förslaget innebär att de idag delade gång- och cykelbanorna genom tunneln görs om till separata lösningar för gående och cyklister. Cykelstråket föreslås placeras mitt i tunneln, dels för att skapa bättre siktförhållanden, dels för att kunna bredda upp cykelvägen till 4,5 meter med tillräcklig avstånd till fasta hinder (se figur 12).



Figur 12. Separata gång- och cykellösningar i tunneln under Gjörwellsgatan. OBS, här visas alternativet med en cykelbana som är smalare än cykelplanens rekommendation för pendlingsstråk med högt flöde.

I och med bredare gångvägar i norra och södra delar av tunneln förbättras de gåendes situation. Studier på platsen visar att de stora gångströmmarna under Gjørwellsgatan använder den södra tunneldelen. Därför föreslås den bli lite bredare än norra tunneln. Två nya separata gångströmmar i bägge ändar av tunneln höjer de gåendes tillgänglighet till parkens olika sidor.

I syfte att mjuka något radien på cykelbanan innan tunneln får den delade gång- och cykelbanan i parken öster om tunneln en ny linjeföring. En del av gräsytan tas i anspråk och gång- och cykelbanan får en ny mjukare linjeföring, som inte bara leder till bättre radie för cyklister utan även till bättre sikt för fotgängare som kommer ut från norra tunneldelen. Avståndet mellan tunneln och cykelstråket blir något längre.

Hela tunneln föreslås få en ny gestaltning. Då den befintliga tunneln är väldigt bred och mörk även på dagarna är bättre belysning av stor vikt. Belysningen planeras fungera dygnet runt. Detta görs för att höja säkerhet och trivselsen i tunneln. Efter mörkrets inbrott blir tunneln en ljus punkt omgiven av en mörkare park.



Figur 13. Visionsbild över en nygestaltad och belyst tunnel under Gjørwellsgatan

Nedan beskrivs två alternativ för cykellösningen genom parken. Enligt hittills framförda önskemål från stadsdelsförvaltningen ska cykellösningar integreras i parken så att de inte upplevs som dominerande och inte tar extra utrymme från gröna ytor.

Alternativ 1.

Den nya anläggningen kommer att ta en del av parken när den förskjuts mot parken i syfte att förbättra sikten mellan gående i tunneln och cyklister. Gång- och cykelbanan i parken föreslås därför behålla den befintliga bredden med ca 3 meter för cykel och 2,3 meter för gående, där separering mellan gående och cyklister sker med två rader storgatsten. Ytterligare intrång i parken är inte önskvärt. Bredden på gång- och cykelbanan blir således 5,5 m.

Den befintliga gång-och cykelbanan i parken på andra sidan av tunneln är 4,7 m bred. De östra och södra parkvägarna breddas lite i anslutningarna till gångstråket vid tunneln (se figur 12 och 14).



Figur 14. Illustration över delade gång-och cykelbanan och parkvägar vid tunneln under Gjörwellsgatan.

Alternativ 2

I alternativ 2 skapas en gång- och cykelförbindelse som uppfyller rekommendationerna i Cykelplanen för pendlingsstråk med höga flöden. Det innebär att bredden blir sammanlagt 7,8 m med ca 4,5 m för cykelbanan och 3,0 m för gångbanan, där separering mellan gående och cyklister sker med två rader storgatsten med 0,3 m. Vid så stora asfalterade ytor i parken rekommenderas att placera gång- och cykellösningar med större avstånd mot varandra, t.ex med gräsremsan emellan. Denna lösning kräver större intrång i parken.

Samråd

Samråd gällande olika frågor har tagits med ledningsdragande bolag, stadsdelförvaltningen och Stockholm Parkering. Stadsdelförvaltningen är positiv till förslaget, men önskar så liten bredd som möjlig på cykelbanan genom parken för att det ska bli så litet intrång som möjligt. De önskar även att alla borttagna träd ska ersättas. Kontoret kommer att samråda vidare med stadsdelförvaltningen om utformning av delen genom Råambshovsparken. Stockholm Parkering är generellt positiva till förslaget.

Tidplan

Enligt projektets tidplan börjar genomförandet av projektet i augusti år 2015 med färdigställandet år 2016. Merparten av projektet kommer att genomföras år 2016.

Ekonomi

De totala investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 34 mnkr, varav 10 mnkr utgör statlig medfinansiering från Trafikverket. Till detta kommer en utgift för delen genom Rålambshovsparken som inte ingår i detta genomförandebeslut på preliminärt ca 3 mnkr.

I inriktningsbeslutet beräknades utgiften för åtgärder på sträckan till cirka 25 mnkr inklusive Västerbronedfarten. Denna schablonberäkning gjordes i ett tidigt skede. Inför detta genomförandebeslut har en kalkyl gjorts utifrån framtagna handlingar och utgifterna för projektet bedöms nu uppgå till 34 mnkr. Ökningen jämfört med schablonberäkningen orsakas bl.a. av åtgärder för förbättrad vattenavrinning, trädåtgärder och beläggningsåtgärder. Då kalkylen grundar sig på ett projekteringsunderlag (som ännu inte är färdigställt) måste hänsyn tas till kvarstående osäkerheter i projektet. En risk är att behov och omfattning av ledningsflytt ännu inte är färdigutrett. Med anledning av detta har påslaget för oförutsett bedömts till cirka 7,0 mnkr eller 30 % av entreprenadkostnaden. I denna kostnad ingår flytt av ledningar.

Kostnaderna fördelar sig enligt:

- Utredning, projektering, byggledning och byggherrekostnader utgör ca 3,5 mnkr
- Entreprenadkostnad 23,5 mnkr
 - Breddad cykelbana inkl justerad höjdsättning 10,8
 - Parkeringsytan inkl dränasfalt 5,0
 - Körbana (asfalt) 1,9
 - Belysning 2,5
 - Träd 1,4
 - Trappa samt gåyta för parkeringen inkl arbete under bron 1,4
 - Signalarbete 0,5
- Oförutsedda kostnader cirka 7,0 mnkr

Totalt: 34 mnkr

Driftkostnader

Breddningen av cykelbanan kommer att medföra ökade driftkostnader. I driftskostnaden ingår kostnader för renhållning och snöröjning, vilket i innerstaden uppskattas till ca 65 kr/kvm/år. För Norr Mälarstrand innebär det en ökad kostnad om ca 0,2 mnkr per år. Staden kommer även förlora viss intäkt från Stockholm Parkering när storleken på parkeringsytan minskar. Kostnaden för drift av parkeringsytan minskar, men denna åligger Stockholm Parkering.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna beräknas öka med sammanlagt cirka 1,7 mnkr från och med år 2017. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2017 avser cirka 1,1 mnkr avskrivningar och 0,6 mnkr intern ränta.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av bredare cykelbanor längs Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden med en uppskattad utgift om cirka 34 mnkr. Kontoret föreslår också att ett fortsatt samråd sker med Kungsholmens stadsdelsförvaltning om utformning av delen genom Rålambshovsparken. Därefter föreslås kontoret lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för denna del.

Slut

Bilagor

1. Bilaga. Översikt