

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 262 09**Till**  
Trafiknämnden  
2017-02-02Mats Larsson  
08-508 263 66

## **Ombyggnation av gång- och cykelbanan i Rålambshovsparken och gestaltning av tunneln under Gjörwellsgatan. Reviderat genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gång- och cykelbanan i Rålambshovsparken samt åtgärder i tunneln till en beräknad utgift om ca 11,4 mnkr.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefLars Jolérus  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

I april 2015 godkände trafiknämnden genomförandebeslut till cykelförbättrande åtgärder på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden. Samtidigt fick kontoret i uppdrag av nämnden att samråda med Kungsholmens stadsdelsförvaltning om utformning av gång- och cykelbanan genom Rålambshovsparken samt att lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för denna del.

I samråd med Kungsholmens stadsdelsförvaltning tog kontoret fram ett förslag som innebar att gång- och cykelbanan i parken skulle flyttas och ges en bredd av 5,5 m.

Cykelbanan skulle läggas om i tunneln under Gjörwellsgatan och tunneln skulle få en ny gestaltning. Samtliga åtgärder uppskattades till en kostnad om ca 4 mnkr.

I augusti 2015 godkände trafiknämnden det nya förslaget för gång- och cykelbanan i parken med tillägget att cykelbanan i parken ska utformas enligt cykelplanens rekommendationer på mått och funktion för höga cykelflöden och med en bättre separering för gående och cyklister.

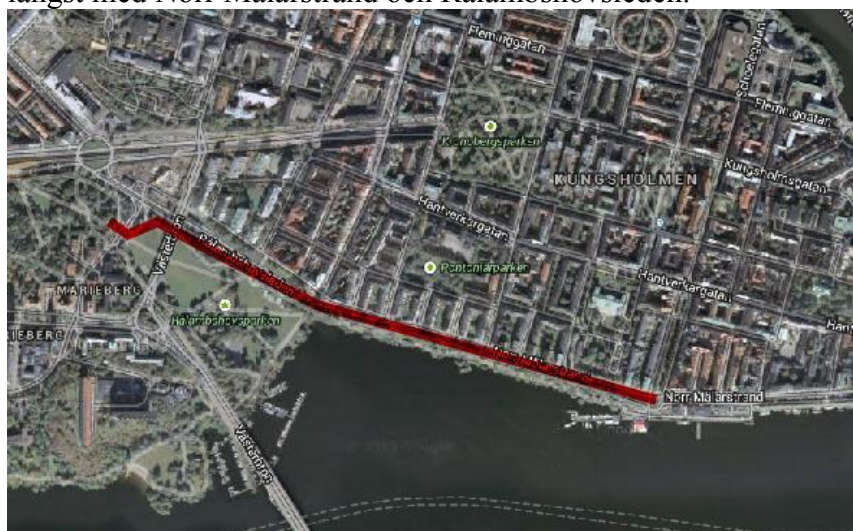
Med hänsyn till nämndens beslut presenterar trafikkontoret därför ett reviderat förslag på gång- och cykelbanan i parken och i tunneln. Enligt det reviderade förslaget får cykelbanan en bredd på 4,5 m, vilket motsvarar cykelplanens rekommendationer för ett pendlingsstråk med höga cykelflöden. Projektets utgift uppskattas till ca 11,4 mnkr. Projektet planeras för genomförande under 2017.

## Bakgrund

I april 2015 fattade trafiknämnden genomförandebeslut gällande cykelåtgärder på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden. I beslutet redovisades även två olika alternativ på gång- och cykellösning i Rålambshovsparken samt i tunneln under Gjörwellsgatan.

Den del av cykelbanan som ligger i parken behandlades inte i nämndens beslut eftersom trafikkontoret vid den tidpunkten fortfarande diskuterade cykelbanans utformning med stadsdelsförvaltningen. Trafiknämnden gav kontoret i uppdrag att samråda vidare med Kungsholmens stadsdelsförvaltning om utformningen av gång- och cykelbanan genom Rålambshovsparken och därefter lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för denna del.

Cykelbanan i parken utgör en förlängning av cykelpendelstråket längst med Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden.

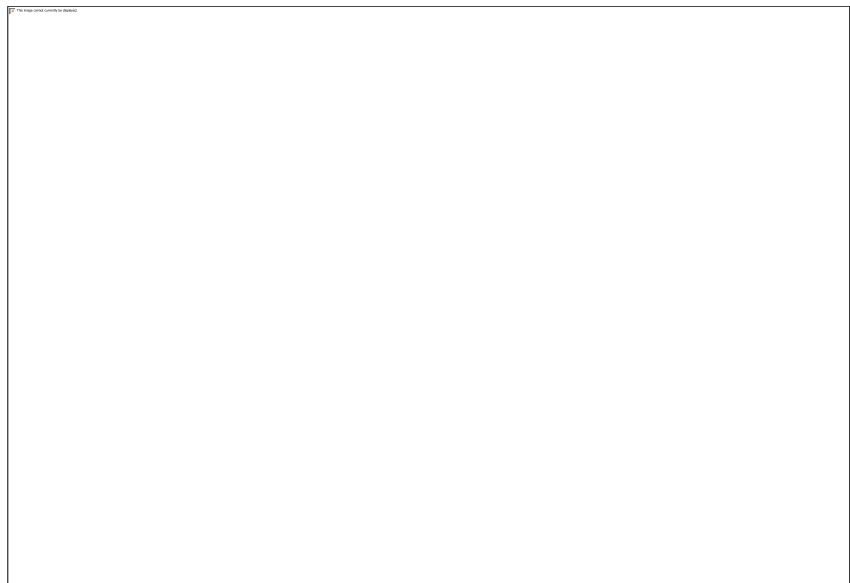


Figur 1. Vy över pendelstråket längst med Norr Mälarstrand, Rålambshovsleden och i parken.

Enligt yttrande från Kungsholmens stadsdelsförvaltning till trafikkontoret, skulle cykellösningar integreras i parken så att de inte skulle upplevas för dominerande. Flera förslag diskuterades. Stadsdelsförvaltningen förordade alternativet med minst påverkan på parkens gröna ytor.

Med hänsyn till stadsdelsförvaltningens önskemål lämnade kontoret ett förslag till nämnden, som innebar en breddning av den befintliga gång- och cykelbanan i parken med 0,8 m, dvs. från den befintliga 4,7 m till 5,5 m. Bredden för den dubbelriktade cykelbanan i förslaget skulle bli 3 m, vilket är smalare än den nybyggda cykelbanan på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden.

I augusti 2015 presenterades förslaget, se figur 3. I förslaget ingick även gestaltning av tunneln. Samtliga åtgärder i förslaget uppgick till ca 4 mnkr.



*Figur 3. Placering av den dubbelriktade cykelbanan i mitten av tunneln enligt det ursprungliga förslaget.*

Trafiknämnden godkände kontorets förslag, 2015-09-24, till genomförande av åtgärder i parken med en förutsättning att cykelpendlingsstråket skulle uppfylla bredden för Cykelplanens rekommendation för höga flöden (4,5 m). Trafiknämnden beslutade samtidigt att en högre grad av trafikseparering behövde uppnås. För att möjliggöra detta måste tunneln under Gjörwellsgatan utformas så att all cykeltrafik förläggs till den mittersta tunneldelen och all gångtrafik till den södra tunneldelen. Cykelbanan ska tydliggöras och gestaltningen av den norra tunneldelen ska säkerställa en visuell och funktionell symmetri för hela tunneln.

### Befintlig situation

Gång- och cykelvägen ner mot tunneln ligger i parken mellan gräsytan och slänten mot Gjörwellsgatan. Tunneln är 25 meter bred och delas i tre delar med pelarrader. Den mittersta delen är grusad och de två andra är asfalterade. De norra och södra tunneldelarna är avsedda för delade gång- och cykelbanor medan den mittersta tunneldelen inte används.

Vid passagen under Gjörwellsgatan öster om tunneln finns det två tvära kurvor i anslutning till tunneln och sikten är dålig. Det förekommer frekvent konflikter och tillbud mellan cyklister och mellan cyklister och gående på grund av bristfällig utformning, bredd och den dåliga sikten. Tunneln är mörk både natt och dag och upplevs otrygg.



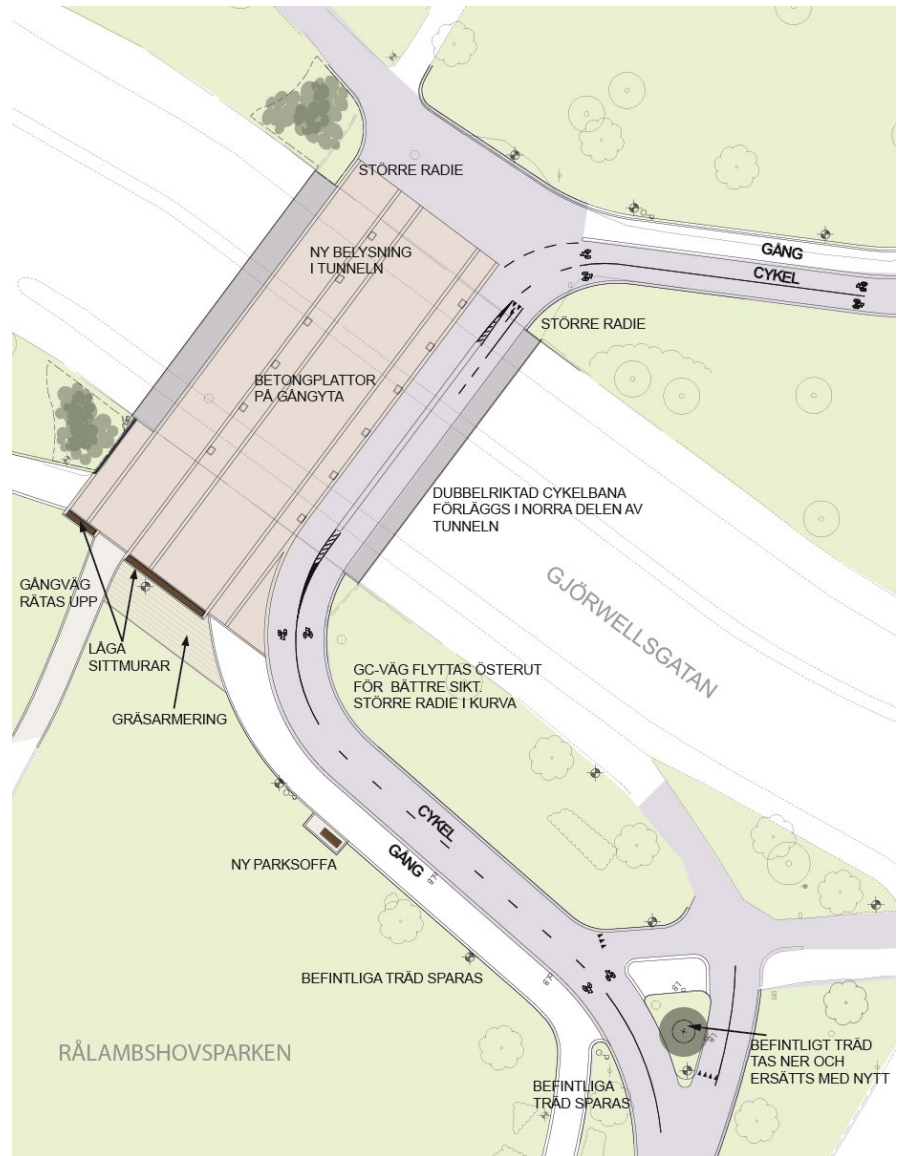
Figur 2. Delade gång- och cykelbanor i parken vid tunneln under Gjörwellsgatan

### Det reviderade förslaget

Med hänsyn till nämndens önskemål om högre separeringsgrad mellan trafikantgrupper har kontoret tagit fram ett nytt reviderat förslag för gång- och cykellösningar i tunneln.

Under projektets gång har kontoret undersökt flera alternativ för gestaltningen av den norra tunneldelen. Symmetri och funktion i tunneln är svårt att uppnå utan att en av tunneldelarna blir utan användning i enlighet med nämndens beslut. Det anses olämpligt att stänga av den norra tunneldelen för gångtrafikanter med hjälp av fysiska hinder som en mur eller dyligt. Detta skulle öka risken för nedskräpning av ytan och ge minskad trygghet. Samtidigt finns det en risk att gående skulle gå där ändå.

Kontoret presenterar därför ett nytt förslag som innebär en bättre separering mellan gående och cyklister, bättre funktion och bredare mått jämfört med det ursprungliga förslaget (se figur 4 och bilaga 1).



Figur 4. Cykelbanans placering i den norra tunneldelen enligt det reviderade förslaget

Cyklister föreslås separeras i norra tunneldelen bakom pelarraden. Fotgängarna får generösa ytor i resterande delen av tunneln och alla tunneldelar blir använda. Konflikter mellan gående och cyklister vid tunneln på pendlingsstråket försvinner helt eftersom det inte blir några korsningspunkter mellan dessa trafikantgrupper. För en bättre tydlighet och separering mellan gång- och cykeltrafiken förläggs gångytor med betongplattor och cykelbanan belägs med asfalt.

Tunneln förses med en ny belysning på tunnelväggarna och på pelarna. Tunnelväggarna rustas upp med ett nytt kakel i två varierande färger, vilket förstärker en ljuskänsla i tunneln. Taket målas med en vit färg.

Rålambshovsparken får en tydligare entré med hjälp av låga sittmurar, som avgränsar gångytan med gräsytorna.



Figur 5. Vyn över tunneln

Gång- och cykelbanan breddas från 4,7 m till 7,8 m, med en 4,5 m bred cykelbana och en 3 m bred gångbana. För en tydligare separering och bättre trafiksäkerhet och tydlighet separeras gångbanan och cykelbanan med två rader stor gatsten (0,3 m). (se figur 6).

Sikten för cykelbanan innan tunneln blir i praktiken samma som i förgående förslag. Gång- och cykelbanan justeras något österut mot parken, vilket skapar bättre radier för cyklister vid tunneln.

Både delen av gång- och cykelytan vid entrén och gång- och cykelbanan i parken försörjs med en ny belysning. Det utgående trädet vid cykelbanan ersätts med ett nytt träd.



6. Vyn över gång- och cykelbanan i parken

Stadsdelsförvaltningen accepterar ett större ingrepp i parken och föreslår som kompensation för i anspråktagen parkmark tre stycken åtgärder inom Rålambshovsparken. Ett gödsling- och luftningsprogram för att förbättra befintliga gräsytor i hela parken, förnyelse av området där gång- och cykelbron över Rålambshovsleden landar i parken och nyplantering av träd vid lekplatsen och amfiteatern. Samtliga åtgärder har av stadsdelsförvaltningen kostnadsberäknats till 1,4 mnkr.

Trafikkontoret anser det rimligt att vissa kompensationsåtgärder utförs inom projektet. Breddningen av befintlig gång- och cykelväg innebär att parkmark behöver tas i anspråk. För att kompensera ianspråktagen mark föreslås att kompensationsåtgärder utförs inom projektet för att förstärka befintliga ytor som får ett högre slitage. Föreslagna åtgärder är att renovera befintliga gräsytor i anslutning till gång- och cykelvägen genom att lufta, dressa, så och gödsla. Ytterligare kompensationsåtgärd som föreslås är att tydliggöra entrén till parken där gång- och cykelbron över Rålambshovsleden landar i parken genom att där förbättra säkerheten mellan cyklister och gående via bl.a. ersätta siktskymmande buskage med en lägre plantering.

Föreslagna åtgärder är bedömda att kosta 0,4 mnkr. Ersättningen utgår som ett engångsbelopp till stadsdelsförvaltningen som själva genomför åtgärderna.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kontoret och i samarbete med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

## Ekonomi

Den totala utgiften för projektet beräknas uppgå till ca 11,4 mnkr, vilket är 7,4 mnkr mer än beräknat i genomförandebeslutet.

Projektet är delvis inrymt inom nämndens investeringsplan i verksamhetsplanen för 2017. Den ökade utgiften beräknas kunna inrymmas inom ram.

Den totala utgiften om 4,0 mnkr i genomförandebeslutet baserades på utformning av gång- och cykelbanan med en bredd på 5,25 meter, fördelat på gångbana 2,3 m och cykelbana 2,95 m samt att entreprenadarbetet kunde avropas i pågående entreprenad för Rålambshovsleden/Norr Mälarstrand.

Enligt nytt förslag på utformning kommer projektet att projekteras, handlas upp och byggas. Kompensationsåtgärder för i anspråktagen parkmark föreslås ingå i projektet med 0,45 mnkr.

Utgifterna fördelas enligt nedanstående tabell:

	<b>mnkr</b>
Utredning och projektering	0,9
Entreprenad	8,5
Oförutsett	0,8
Byggledning	0,4
Byggherrekostnader	0,4
Kompensationsåtgärder	0,4
<b>Totalt</b>	<b>11,4</b>

I Stockholmsområdet råder en överhettning på anläggningsmarknaden. Det finns ofta fler anbudsförfrågningar och möjliga uppdrag för entreprenörerna än det finns tillgängliga resurser att genomföra dem. Detta skapar höga priser och mindre konkurrens i entreprenaderna. Hänsyn till denna aspekt har tagits med i entreprenadutgiften. Jämfört med genomförandebeslutet har totala utgiften för projektet stigit. Utgiftsökningen beror framförallt på att ny projektering genomförts, ökad omfattning av entreprenadarbetet och ökade byggherrekostnader i samband med projektering och upphandling.



I tabellen nedan redovisas utgiftsökningen jämfört med genomförandebeslutet.

<b>Arbeten som beräknas bli dyrare än i genomförandebeslutet</b>	<b>mnkr</b>
Projektering	0,8
Utökat entreprenadarbete	5,2
Byggledning och byggherrekostnader	0,6
Kompensationsåtgärder	0,4
Oförutsett	0,4
<b>Totalt</b>	<b>7,4</b>

Projektet har en inkomst om 0,3 mnkr från Stokab enligt genomförandeaftal om samförläggning i projektet. Den tillkommande driftkostnaden för den utökade gång- och cykelbanan beräknas till ca 2000 kr per år.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,3 mnkr från och med år 2019. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Tidplan**

Enligt gällande tidplan startas entreprenaden våren 2017 och avslutas under året.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gång- och cykelbanan i Rålambshovsparken samt åtgärder i tunneln till en uppskattad utgift om ca 11,4 mnkr.

### **Slut**

### **Bilagor**

Bilaga 1. Översikt av det reviderade förslaget