

Handläggare
Fredrik Ekroth
Telefon: 08-508 09 307

Till
Trafikkontoret

Yttrande om förslag till breddning av cykelväg genom Rålambshovsparken

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har begärt ett yttrande från Kungsholmens stadsdelsförvaltning gällande förslag till upprustning av cykelstråket igenom Rålambshovsparken längs sträckan från Rålambshovsleden till tunneln under Gjørwellsgatan. Förslaget är en etapp i upprustning och breddning av cykelstråket mellan Kungsholmstorg och Gjørwellsgatan. Åtgärderna sker enligt Cykelplan 2012 för Stockholm.

Tre alternativ har tagits fram som i olika grad påverkar den omgivande parkmiljön i Rålambshovsparken.

Stadsdelsförvaltningen bedömer att platsen har höga arkitektoniska och kulturhistoriska värden och att två av förslagen påverkar dessa mycket negativt. Förvaltningen förordar därför alternativ 1.

Bakgrund

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

Cykelbanan längs Norr Mälärstrand 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.

Under hösten 2014 och våren 2015 har ett förslag tagits fram för breddning av cykelstråket. Kungsholmens stadsdelsförvaltning har genom parkmiljöavdelningen deltagit i projektet.

Cykelbanan mellan Kungsholmstorg och tunneln under Gjörwellsgatan har delats i tre delsträckor med olika karaktär: cykelbanan längs Norr Mälärstrand utmed parkeringen, cykelbanan längs med Rålambshovsleden och slutligen cykelbanan i Rålambshovsparken inklusive tunneln under Gjörwellsgatan.

Den tredje delsträckan går i parken på detaljplanelagd parkmark. Trafiknämnden gav vid sitt sammanträde den 2015-04-13 trafikkontoret i uppdrag att samråda vidare med Kungsholmens stadsdelsförvaltning om utformning av delen genom Rålambshovsparken och därefter lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för denna del.

Ärendet

Projektets syfte är att bredda cykelbanan för att förbättra möjligheterna för cykeltrafik enligt Cykelplan 2012. Målbredden för stråket är 4,5 meter.

Där cykelstråket gör en sväng från Rålambshovsleden in i Rålambshovsparken ligger det på parkmark. Det leder in mellan modellerade kullar som ger en tydlig känsla av att träda in i en parkmiljö. För denna sträcka har tre alternativa utformningar tagits fram. Förslaget för sträckan genom tunneln under Gjörwellsgatan är dock likadant i alla tre alternativen.

För att höja säkerheten på gång- och cykelstråket föreslås en breddning och viss justering av stråkets läge för att nå bättre siktförhållanden.

Stråket genom tunneln

Hela tunneln föreslås få en ny gestaltning. Eftersom den kan upplevas som mörk även dagtid så förelås den få ny förbättrad belysning som är påslagen dygnet runt. Detta görs för att höja säkerheten och trygghetskänslan i tunneln.

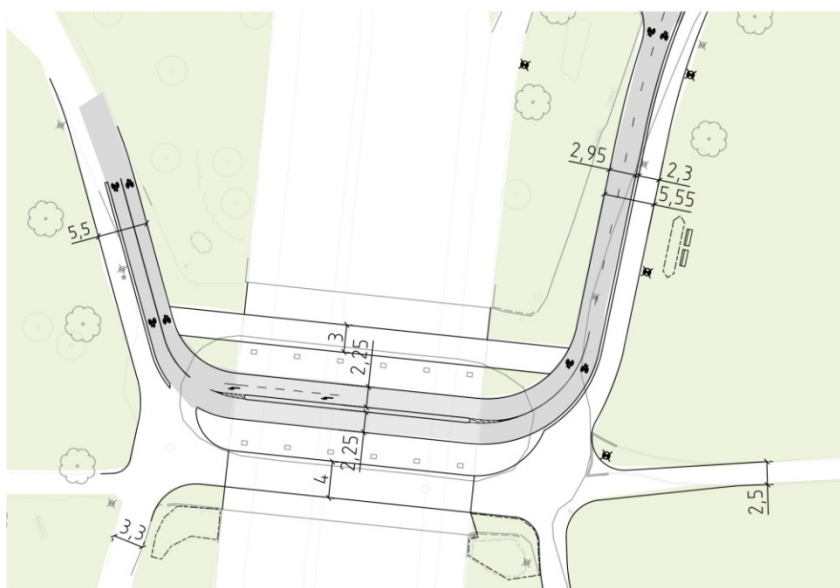
Förslaget innebär att de idag samutnyttjade gång- och cykelbanorna genom tunneln separeras för gående och cyklister. Cykelstråket föreslås placeras mitt i tunneln för att skapa bättre siktförhållanden och för att kunna bredda upp cykelvägen till 4,5 meter med tillräckliga avstånd till fasta hinder.

Platsstudier visar att gångströmmarna är störst i den södra tunneldelen. Därför föreslås den bli bredare än den norra, de föreslås bli tre respektive fyra meter. De nya separata gångvägarna förbättrar de gåendes situation i tunneln och höjer tillgängligheten till parken.

En del av gräsytan öster om tunneln tas i anspråk för att ge gång- och cykelbanan en ny mjukare linjeföring med syftet att uppnå en bättre kurvradie för cyklister och bättre sikt för fotgängare som kommer ut från den norra gångvägen. Genom dessa förändringar förväntas antalet tillbud mellan cyklister och fotgängare minska.

Stråket genom parken

Tre alternativ presenteras för cykellösningen genom parken mellan tunneln och Rålambshovsleden.



Alternativ 1. Separata gång- och cykellösningar i tunneln under Gjörwellsgata. Stråket löper på sin östsida utmed en markmodellerings släntfot. Dagens sträckning syns som tunna linjer i bakgrunden.

Alternativ 1

Den föreslagna utformningen tar något mer parkyta i anspråk än dagens lösning. Gång- och cykelstråket föreslås breddas med 0,8 meter och dess läge förskjuts något österut vid tunnelns mynning i syfte att förbättra sikten mellan gående i tunneln och cyklister. Gång- och cykelbanan föreslås ha en bredd om ca 3 meter för cykel och 2,3 meter för gående. Separering mellan gående och cyklister sker med två rader storgatsten. Gång- och cykelbanans totala bredd uppgår till 5,5 meter. Dagens gång- och cykelbana i parken är 4,7 meter bred.

Nära tunneln breddas de östra och södra parkvägarna något i anslutningarna till gångstråket vid tunneln för att åstadkomma en smidigare passage och minska risken att gående ”genar” över gräset. Alternativet är varsamt mot parkmiljön då det kan inrymmas utan påverkan på befintiga rumsskapande markmodelleringar.

Alternativ 2

I alternativ 2 föreslås en gång- och cykelförbindelse som uppfyller rekommendationerna i cykelplanen för pendlingsstråk med höga flöden. Det innebär bredder på 4,5 meter för cykelbanan och 3 meter för gångbanan. De separeras med två rader storgatsten på totalt 0,3 meter vilket ger ett sammanlagt 7,8 meter brett stråk. Vid så stora asfalterade ytor i parken rekommenderar trafikkontoret att gång- och cykelstråken separeras med större avstånd mot varandra, exempelvis med en gräsremsa emellan. Denna lösning medför ett stort intrång i parken och omfattande konsekvenser med schakter i kullarna.

Alternativ 3

Det tredje alternativet är en kompromiss mellan alternativ 1 och 2. Cykelbanan föreslås breddas till 3,5 meter och gångbanan till 2,5 meter. Gång- och cykelbanan breddas med två rader gatsten och den totala bredden kommer att uppgå till ca 6,3 meter. Även detta alternativ medför intrång och schakter i kullarna.



Visionsbild över en nygestaltad och belyst tunnel under Gjørwellsgratan

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Enligt nämndens verksamhetsmål ska Kungsholmens parker utvecklas till en gemensam resurs för allt fler invånare. Här ska finnas plats för lek, spontant spel eller avkoppling i en vacker, grönskande park som är tillgänglig, trygg och välskött.

Förvaltningen är positiv till att åtgärder utförs för att förbättra möjligheterna till cykling i Stockholm i enlighet med stadens mål så att cyklandet blir enklare, säkrare, tryggare.

Platsen

Parkrummet där gång- och cykelstråket löper är mycket varsamt skulpterat genom hur marken modellerats samt med lönnar och pilträd som placerats på vallar och kullar så att de bildar ett omfamnande, lummigt tak kring cykelstråket när det leder in i parken från Rålambshovsleden.

Parkdelen kring Gjørwellsgratan anlades i mitten av 1940-talet i dåvarande stadsträdgårdsmästare Holger Bloms regi under ledning av arkitekten Erik Glemme. Tunneln och den planskilda korsningen mellan Gjørwellsgratan och gångvägen tillkom i mitten av 1960-talet.

Sättet att modellera marken, med vallen mot Rålambshovsleden och kullarna inne i parken var något man inte provat i Stockholm tidigare och detta var ett helt nytt sätt att behandla nivåskillnader. Inspirationen till detta lär Blom ha fått då han på en tjänsteresa vid Halländska kusten iakttog hur sanddynor var formade och uppbyggda. Platsen och dess utformning har höga kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Alternativen till upprustning

Av de tre alternativen till breddning av gång- och cykelstråket anser förvaltningen att det endast är Alternativ 1 som är genomförbart ur ett parkperspektiv. Alternativ 1 har tagits fram gemensamt i projektgruppen. Det är ett förslag som stadsdelsförvaltningens och trafikkontorets landskapsarkitekt har bedömt vara den bästa lösningen för parken.

Detta alternativ förbättrar dagens trafiksituation genom att stråket totalt breddas med cirka 80 centimeter och förses med två rader gatsten som separerar gångbanan från cykelstråken. Förvaltningen anser att stråkets förflyttning åt öster är positiv då siktmöjligheterna vid tunnelns mynning behöver förbättras. Breddningen från 4,7 meter till 5,5 meter bedöms vara den maximala bredd som parkmiljön tål utan att stråket blir för dominant och parkentréns arkitektoniska kvaliteter förloras.

Breddningarna som föreslås i alternativ 2 och 3 innebär stora till mycket stora negativa konsekvenser på parkens utformning vid det som är Rålambshovsparkens entré västerifrån. Gång- och cykelstråket får genom de föreslagna bredderna en dominant roll i parkmiljön. De innebär de också att man måste schakta i de ovan beskrivna kullarna för att ge plats åt stråken och föreslagna flackare kurvradier. I samband med detta kommer också flera av de rumsskapande träden behöva tas bort eller flyttas. Platsens väl avvägda och rumsskapande känsla kommer inte att kunna återskapas då proportionerna förändras.

Det är också viktigt att poängtera att cykling normalt är förbjudet i parker och att detta stråk utgör ett undantag från den regeln.

Förvaltningen är medveten om att cykelstråket har ett högt flöde av cykeltrafik och gående men vet från egna erfarenheter att tiderna för högt flöde av gång- respektive cykeltrafik inte sammanfaller under dagen. Cykeltrafiken är som högst på vardagar under morgon och kväll medan mängden gående är störst dagtid. Förvaltningen anser också att det kan finnas en poäng i att stråket smalnar av i samband med att det viker ned i parken. Dels för att det ger en signal att man träder in i en parkmiljö där andra aktiviteter som lek och spel kan pågå. Men även för att det kan bidra till att cyklisterna sänker hastigheten innan cykelvägen korsas av den norra gångvägen som leder ut från tunneln.

Gällande förslaget till förbättringar i gångtunneln är förvaltningen positiv eftersom trafiklösningen och belysningen förbättras vilket gör sträckan genom tunneln säkrare, vackrare och tryggare.