

Handläggare
Mats Larsson
08-508 26 366
Jevgenija Palin
08-508 262 09**Till**
Trafiknämnden
2018-08-30

Breddning av cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende gång- och cykelåtgärder på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fattade i april 2015 genomförandebeslut gällande breddningen av cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden till en utgift om ca 34 mnkr.

Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Sträckan är en av innerstadens mest trafikerade cykelstråk med flöden upp till 10 000 cyklisterna per dygn. Den totala längden på sträckan som byggdes om är ca 1250 m.

Enligt cykelplanen utgör pendlingsstråken ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla, där det ska vara bekvämt och säkert att cykla. Detta innebär tillräcklig bredd för att medge

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

omkörning på cykelbanan, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet.

Cykelbanan på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden har breddats till 4,5 m och belysningen har förbättrats längs med hela cykelstråket. Alla korsningspunkter har tydliggjorts för att öka säkerheten och tryggheten samt en ny trappa och nya längsgående parkeringsplatser har anlagts på den norra sidan av Rålambshovsleden.

Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 30,8 mnkr. Genomförandet av projektet påbörjades i augusti 2015 och färdigställdes 2017

Bakgrund

Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Innan ombyggnationen hade cykelstråket brister både i utformning och i funktion. Stråket ingick därför som ett högt prioriterat cykelstråk i planeringen för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Ambitionen var att bygga en cykelbana med standard och mått (4,5 m) enligt rekommendationer för höga flöden i stadens cykelplan. Stråket trafikeras av ca 10 000 cyklister/dygn.

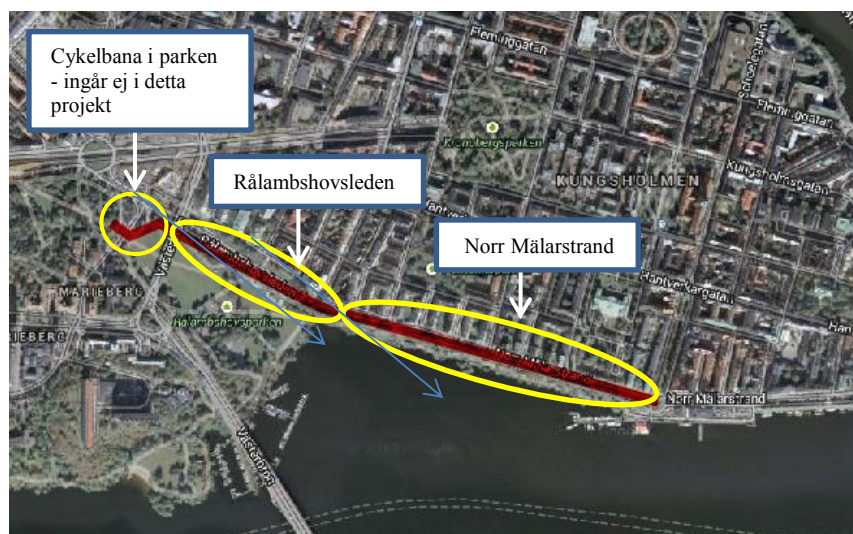
Karaktären på stråket varierar längs sträckan. Eftersom cykelbanan på Norr Mälarstrand ligger mellan parken och parkeringen har samråd skett med Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Stockholm Parkering.

Innan ombyggnationen var cykelbanan på Norr Mälarstrand för smal (2,2-2,3 m) i förhållande till såväl mängden cyklande som cykelplanens rekommendationer. Samtidigt var stråket dåligt belyst och ofta fanns det stående vatten i cykelbanan på grund av dålig vattenavrinning. Cykelbanan ligger mellan parken och parkeringsytan som disponeras av Stockholm Parkering. Passager över cykelbanan hade dålig sikt på grund av buskage och uppställda återvinningsstationer. Gånganslutningar mellan cykelbanan och gångstråket i parken var otydliga.

Cykelbanan på Rålambshovsleden var innan ombyggnationen 3,25 m bred (inkl skyddsremsa). Den smala skyddsremsan mellan parkeringen och cykelbanan innebar risk för dörruppslag mot

cyklade. Samtidigt saknades det en gånganslutning mellan parkeringen och parken.

Sträckan ingick i det första inriktningsbeslutet för cykelåtgärder inom ramen för cykelmiljarden, som fattades av trafiknämnden i februari 2013. I april 2015 fattade trafiknämnden genomförandebeslut gällande breddade cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden till en uppskattad utgift om ca 34 mnkr. Åtgärder på gång- och cykelbanan i Rålambshovsparken behandlades i ett separat beslut.



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

Projektets genomförande

Norr Mälarstrand

En utmaning med projektet var att bredda cykelbanan med minimal påverkan på parken. Den nya cykelbanan byggdes ut i parkeringsytan genom att 60 längsgående parkeringsplatser togs bort. Tio av de borttagna platserna återskapades genom tvärställd vinkelparkering inom Stockholm Parkerings yta. Fyrtio p-platser återställdes på norra sidan av Rålambshovsleden (se figur 10).



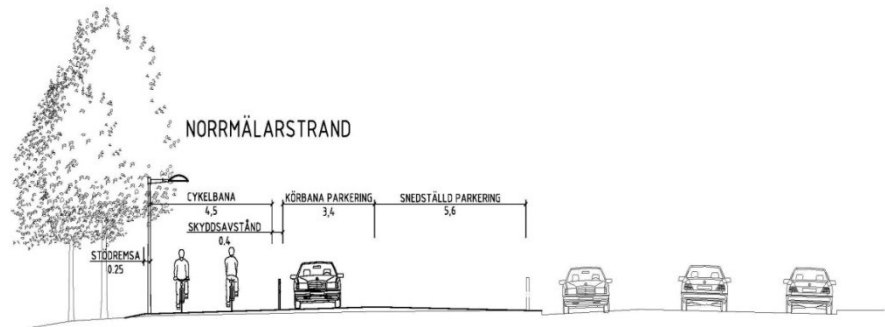
Figur 2. Bild över cykelbanan på Norr Mälarstrand längs med parkeringen innan ombyggnaden. Långa cykelklungor och smal cykelväg gör det svårt att cykla om

Den nya breda cykelbanan ger möjlighet till trygg och säker omkörning och höjer komfort och framkomlighet för cyklister.



Figur 3. Bild över cykelbanan på Norr Mälarstrand efter ombyggnationen

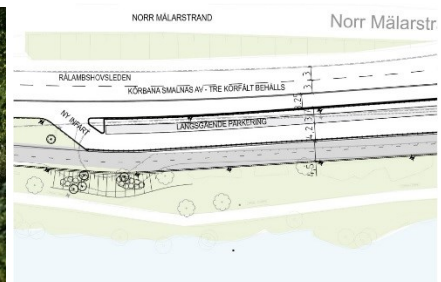
En annan utmaning i projektet var att det fanns stora problem med vattenavrinningen på både parkeringsytan och cykelbanan innan ombyggnationen. Det berodde på att allt vatten från parkeringsytan leddes till cykelbanan, som i sin tur låg lägre än parkmarken, vilket ledde till vattensamlingar i cykelbanan. Cykelbanan och parkeringsytan byggdes om så att en del av vattnet från parkeringen rinner ut mot gatan och resterande vatten från parkerings- och cykelytan rinner ut i parken och infiltreras i grönyterna.



Figur 4. Sektion utmed Norr Mälärstrand

Sikten vid alla gångpassager har förbättrats, skymmande växtlighet har tagits bort och ny belysning längs med cykelbanan har utförts. Tryggheten och trafiksäkerheten har förbättrats.

Vid den västra delen av parkeringsytan har den tidigare vändplanen tagits bort och cykelbanan har kunnat rätas ut. Detta möjliggjordes genom att vändplanen togs bort och infarter utfördes i vardera änden av parkeringen med en gemensam utfart i mitten.



Figur 5 och 6. Bild över cykelvägen på Norr Mälärstrand och vid vändplanen, som visar en kraftig sidoförskjutning innan ombyggnationen och skiss som visar cykelbanans nya sträckning efter ombyggnationen.

Rålambshovsleden

För att kunna åstadkomma breddning till en 4,5 m bred cykelbana med minst 1,2 m bred gångyta mellan parkeringen och cykelbanan, har ett av de två körfälten i östlig riktning mellan Lilla Västerbron och Smedsuddsvägen tagits i anspråk.



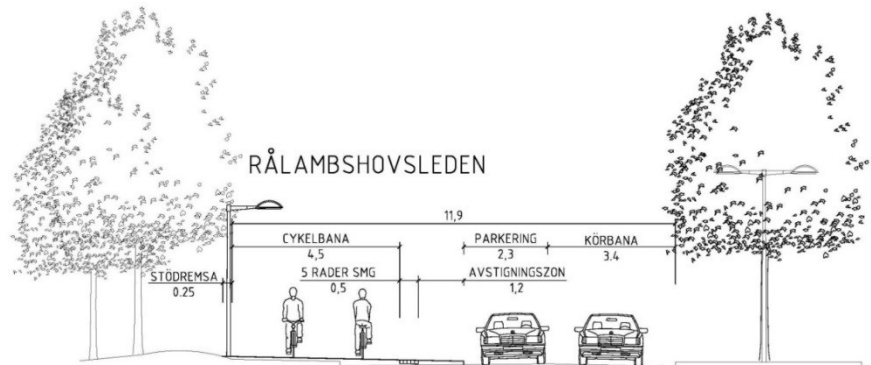
Figur 7. Bild över cykelbanan utmed Rålambshovsleden innan ombyggnationen



Figur 8. Bild över cykelbanan utmed Rålambshovsleden efter ombyggnationen

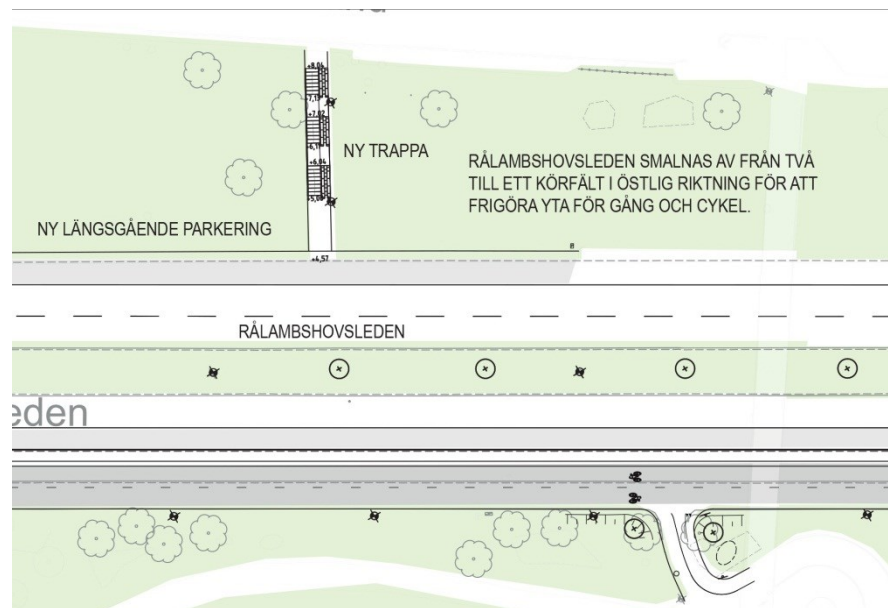
Skymmande växtlighet från parken har tagits bort i syfte att öka säkerheten.

En ny gånganslutning byggdes vid bron över Rålambshovsleden i syfte att förbättra gåendes framkomlighet från parkeringen till parken. Cykelbanan fick en ny belysning vid cykelbanans bakkant, vilket höjer tryggheten längst med gång- och cykelstråket.



Figur 9. Sektion utmed Rålambshovsleden

På norra sidan av Rålambshovsleden anläggs en ny gångyta längs med den nya parkeringen och en ny trappa som binder ihop parkeringen med kvarteren norr om Rålambshovsleden.



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

Måluppfyllelse

Målet med projektet har varit att bygga en bred cykelbana med mått och övrig standard som motsvarar cykelplanens rekommendationer. Den nya cykelbanan har höjt trygghet, komfort, framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet för cykeltrafikanter. Åtgärderna bedöms bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister, samt vara i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi och målen om ett klimatsmart Stockholm.

Även gångtrafikanter bedöms ha fått bättre framkomlighet och säkerhet med en bättre separerad gång- och cykelbana, den nya trappan på Rålambshovsleden och med de trygga och bättre belysta passagerna över cykelbanan på Norr Mälarstrand.

Trafikkontorets bedömning är att projektets mål är uppfyllt.

Jämställdhetsanalys

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter. Genom att höja trafiksäkerheten och framkomligheten har åtgärderna stärkt både kvinnors och mäns möjlighet att välja cykeln.

Tidplan

Enligt projektets tidplan påbörjades entreprenadarbetena i projektet i september år 2015 med färdigställande maj 2017.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände 2015-04-13 genomförandebeslut för Breddning av cykelbanor på Norr Mälarstrand och Rålambshovsparken till en investeringsutgift om ca. 34 mnr. Projektet hade av Trafikverket beviljats en statlig medfinansiering om 47% av projektets entreprenadutgift. Projektet har utfört arbete åt Ellevio och Stokab med ersättning om 1,6 mnr.

De slutliga utgifterna fördelar sig som följer:

Utredning och projektering	3,7
Byggherrekostnader och byggledning	2,1
Entreprenad	25,0
Summa brutto	30,8
Inkomst	
Statlig medfinansiering	9,7
Ellevio och Stokab	1,6
Summa netto	19,5

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende cykelåtgärder på Norr Mälarstrand och Råambshovsleden.

Slut