

**Handläggare**

Björn Jerbic  
08-508 26 067

**Till**

Trafiknämnden  
2024-10-24

## Gång och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Gång och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 32 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Kristofer Rogers  
Bitr. enhetschef

### Sammanfattning

Gång- och cykelvägen mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand nyttjas dagligen av många fotgängare och cyklister. Utrymmet är begränsat vilket påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för både gående och cyklister.

Närmast Hantverkargatan går gång- och cykelvägen genom Yngve Larssons park. Tidigare kantades den av almar men de har drabbats av almsjukan och fälldes därför mellan 2020 och 2022.

Kontoret föreslår att gång- och cykelvägen breddas från cirka 4 meter till 5,5 meter och att parkrummet i direkt anslutning till gång- och cykelvägen rustas och kompletteras med nya träd. En upprustning av Yngve Larssons park föreslås även. Denna bekostas av Kungsholmens stadsdelsförvaltning och ytterligare beslut behövs därför i stadsdelsnämnden.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Gång och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 32 mnkr och en investeringsinkomst om 10,7 mnkr.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

Kungsholms strandstig löper längs den norra sidan av Kungsholmen och fungerar både som ett populärt rekreationsområde och en viktig transportväg för fotgängare och cyklister. Idag är stråket utformat som friliggande gång- och cykelväg i parkmiljö. Enligt stadens cykelplan är Kungsholms strandstig utpekad som primärt stråk och utgör en viktig länk till Solna via Ekelundsbron.

Strandstigen används flitigt av både fotgängare och cyklister, men utrymmet är begränsat. Det uppfyller inte de önskade breddmåten i stadens cykelplan och är inte heller tillräckligt brett för att ge fotgängare god framkomlighet och komfort.



*Figur 1 Kungsholms strandstig söder om Klarabergsviadukten*

Närmast Hantverkargatan går gång- och cykelvägen genom Yngve Larssons park. Tidigare kantades den av almar men de har drabbats av almsjukan och var tvungna att fällas. Det finns således både behov av att bredda gång- och cykelvägen och att återställa träd och växtlighet i parken. Därför har ett helhetsgrepp tagits tillsammans med Kungsholmens stadsdelsförvaltning för att ta fram en långsiktig lösning för de som går, cyklar och vistas i parken.



Figur 2 Blå yta visar gång och cykelprojektets omfattning. Grön yta visar parkatgärder som bekostas av Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

## Mål och syfte

Projektets mål är att bredda och förbättra gång- och cykelvägen i syfte att:

- Förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och minska trängseln för fotgängare och cyklister
- Förebygga konflikter mellan fotgängare och cyklister

## Befintlig situation

Mellan Hantverkargatan och Kungsbros strand finns ett långsmalt parkområde som följer Klara sjö. Genom parken löper en gång- och cykelväg som är mellan 3,5 och 4,3 meter bred. Gående och cyklister separeras med en cirka 55 cm bred fris av smågatsten. Beläggningen är asfalt längs hela sträckan förutom ett cirka 80 meter långt avsnitt under Klarabergsviadukten som har betongplattor i både gång- och cykelbanan.

Det redan smala utrymmet begränsas ytterligare av ett antal bänkar och buskar som är placerade vid cykelbanans kant. Buskarna orsakar även siktproblem.



*Figur 3 Gång- och cykelväg vid parkeringsplats*

Cirka 60 meter in från Hantverkargatan ligger en parkeringsyta på den angränsande fastigheten Pilträdet 12. Längs parkeringen är gång- och cykelvägens utformning särskilt bristfällig. Parkeringen ligger i en innerkurva vilket gör att parkerade bilar försämrar sikten och gör det svårt för cyklister att se mötande cykeltrafik. Det finns även en hög kantsten som gör att cyklister behöver placera sig närmare gång- och cykelvägens mitt för att inte riskera att slå i pedalerna.

Närmast Hantverkargatan är cirka 120 kvadratmeter av parken hårdgjord och används för att underlätta parkering på den intilliggande fastigheten Pilträdet 12.



Figur 4 Parkmark som nyttjas för parkering

Gång- och cykelvägen upphör vid Kungsbros strand och cyklister leds ut på gatan där cykling sker i blandtrafik. Kungsbros strand är en av de gator som utreds inom uppdraget att inrätta nya cykelgator som trafiknämnden gav kontoret i 2024 års budget. En trappa ned från Klarabergsviadukten gör att gång- och cykelvägen smalnar av till cirka 2 meter.



Figur 5 Smal passage vid trappa från Bolinders plan

**Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.**

Vid trafikmätningar utförda i september 2024 passerade cirka 5600 gående och 4300 cyklister sträckan per dygn. Under eftermiddagens

rusningstid är trängseln påtaglig och variationen av olika trafikantgrupper stor med arbetspendling, motion, hundrastning och rekreation. De höga flödena av fotgängare och cyklister, i kombination med det otillräckliga utrymmet, orsakar trängsel, konflikter och framkomlighetsproblem för både fotgängare och cyklister.

I Yngve Larssons park har besökaren utsikt över inloppet till Klara sjö och mot Stadshuset. Parken fungerar som en av flera entréer till promenaden Kungsholmen runt som löper i vattennära läge runt hela ön. Mot Hantverkargatan avgränsas parken av flera stora fågelbärsträd och här finns även trappkoppling mot gatan. Att almarna tagits ned har fått stor påverkan på Yngve Larssons park då de ramade in parkrummet med grönska och avgränsade det från gång- och cykelvägen. Avsaknaden av träd gör att gräsytorerna i parken utsätts för torka och vistelsevärderna minskas avsevärt.



*Figur 6 Yngve Larssons park*

## Ärendets beredning

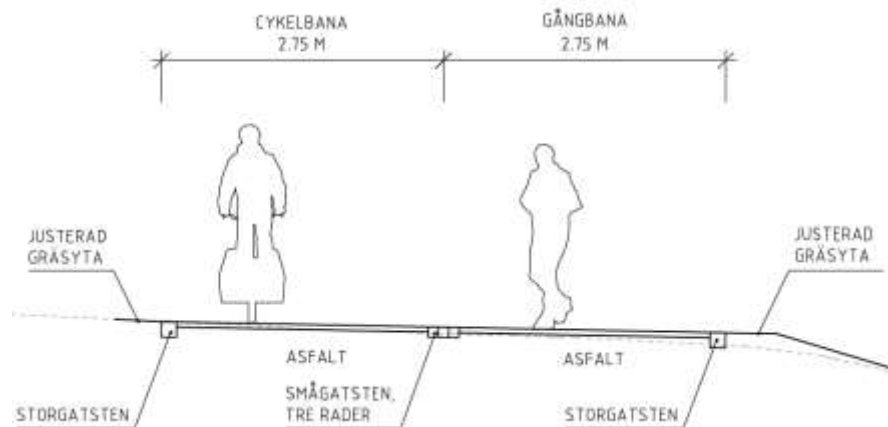
Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med Kungsholmens stadsdelsförvaltning. Micasa och fastighetskontoret äger intilliggande fastigheter och har informerats om projektet.

## Åtgärdsförslag

### Förslag till inriktning

Den befintliga gång- och cykelvägen breddas från cirka 4 meter till 5,5 meter som fördelas jämnt mellan gång- och cykeltrafik. Ytor

för gående och cyklister beläggs med asfalt och avgränsas med en fris bestående av tre rader smågatsten. Gränsen mot de intilliggande gräsyterna markeras med storgatsten. Förslaget är anpassat efter befintliga träd, parkstråket, konstruktioner och fastighetsgränser.

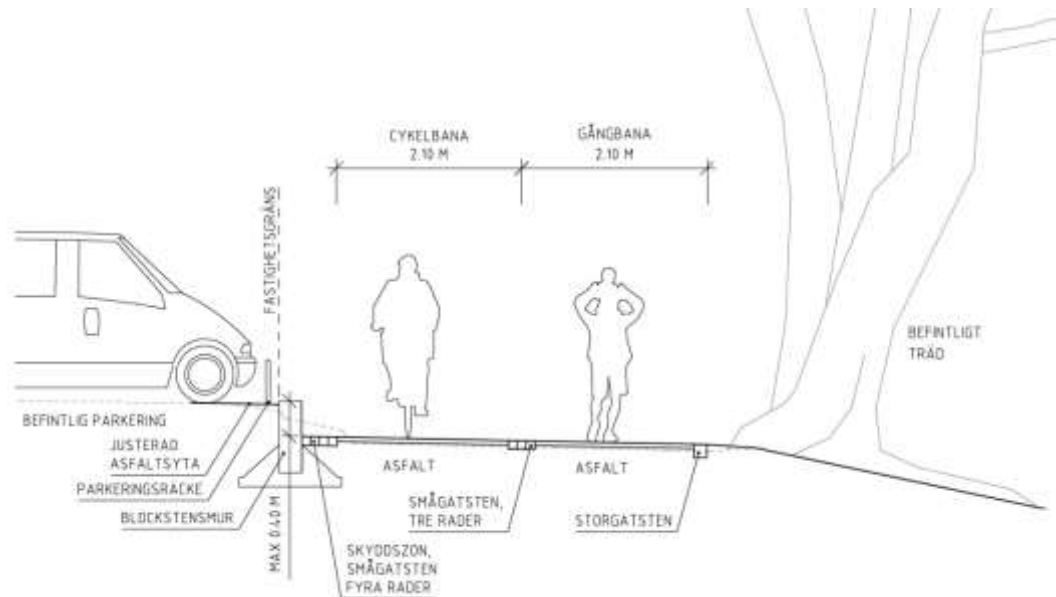


Figur 7 Föreslagen sektion

Breddningen av gång- och cykelvägen innebär att andelen hårdgjord yta ökar i parken. För att kompensera för det föreslås därför att parkrummet i anslutning till gång- och cykelvägen rustas upp. Bänkar som står utmed cykeldelen av vägen ersätts med nya soffor på platser som inte riskerar att komma i konflikt med cykeltrafiken. Buskar som skymmer sikten tas ned och ersätts på annan plats. Tre mindre pilträd nära Klarabergsviadukten behöver tas ned för att möjliggöra breddningen och totalt cirka 18 nya träd planteras. I kommande projektering kommer detta att utvecklas vidare i samarbete med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

Entrén från Hantverkargatan byggs om för att välkomna besökare till parken med entréstolpar av granit och en bredare gång- och cykelväg kantad av nya perenn-, busk- och trädplanteringar. Den hårdgjorda ytan utmed Pilträdet 12 återförs till parken och förses med nya planteringsytor.

Kantstenen mot cykelbanan rivs utmed parkeringen och höjdskillnaden tas upp med hjälp av blockstensmur eller likvärdigt, vilket utreds vidare i projekteringen. I den norra änden av parkeringen begränsas möjligheten att bredda gång- och cykelvägen av fastighetsgränsen på ena sidan och ett större bevarandevärdigt träd på den andra sidan. Här kan gång- och cykelvägen endast breddas till cirka 4,20 meter med ett skyddsavstånd på 40 centimeter mot muren.



Figur 8 Föreslagen sektion vid parkeringen

På Klarabergsviaduktens södra sida finns en trappa ned från Bolinders plan. Den nedersta delen av trappan kommer att behöva byggas om för att möjliggöra ombyggnaden av gång- och cykelvägen. Förutsättningarna styrs dock av fastighetsgränser och befintliga träd. Fortsatt utredning, bland annat i form av rotkartering, kommer att genomföras. Dialog med fastighetsägaren Micasa är inledd.

Under Klarabergsviadukten får cykelbanan ny beläggning av asfalt och gångbanan behåller sin befintliga beläggning av betongplattor.

Ytterligare en trappa ned från Bolinders plan finns på Klarabergsviaduktens norra sida (se figur 5 ovan). Den murade planteringslådan rivs vilket gör att ytan för gående och cyklister kan ökas från cirka 2,0 meter till cirka 3,9 meter.

Åtgärderna i anslutning till gång- och cykelvägen påverkar Yngve Larssons park och det finns ett behov av att ta ett helhetsgrepp om parkrummet i samband med entreprenaden för gång- och cykelstråket. Kungsholmens stadsdelsförvaltning, som förvaltar parken, planerar därmed för att samtidigt kunna rusta upp parken med nya träd, planteringar och möbler.

### Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

#### Föreslagen sektion för gång- och cykelbana

Den föreslagna breddningen av gång- och cykelvägen når inte upp till cykelplanens mål och ger inte heller önskvärd bredd på för



gående. Åtgärderna innebär ändå en stor förbättring för gående, cyklister och parkbesökare. Ombyggnaden innebär generellt att gång- respektive cykeldelen av vägen blir cirka 0,75 och 1,0 meter bredare. Något förenklat kan man alltså säga att ytterligare en gående och en cyklist kommer att inrymmas i bredd vilket kommer göra det enklare för gående och cyklister att mötas utan att inkräkta på varandras ytor. Bredden kommer även underlätta för cyklister som har lastcykel eller cykelkärra.

Möjligheterna att bredda gång- och cykelvägen ytterligare begränsas av befintliga träd, parkmiljön, konstruktioner och fastighetsgränser. I och med att flera stora träd behövt tas ned är de kvarvarande än mer värdefulla att behålla.

### Separation av gående och cyklister

Gående och cyklister separeras av en fris bestående av tre rader smågatsten och ytan kantas av friser av storgatsten. Samma utformning finns sedan våren 2024 på sträckan mellan Pipersgatan och Kungsbron. Genom att föra in naturmaterial ges den bredare sektionen ett mer parkanpassat uttryck. Lösningen med smågatsten förekommer på angränsande sträckor längs Kungsholms strandstig och även i stråkets förlängning in i Solna. Gång- och cykelbanorna kommer att förses med återkommande vägmarkering som förtydligar uppdelningen. Förbättrade utrymmen och separation kommer att vara särskilt värdefullt nära stadshuset då fler turister och parkbesökare rör sig där.

### Park och grönytor

Genom att tillföra nya bänkar, plantera ny växtlighet och nya träd utmed gång- och cykelvägen kommer vistelsevärden och gröna värden att stärkas i en centralt placerad park vid vatten.

En mer tydligt grön parkentré skapas genom att återställa den hårdgjorda ytan vid entrén mot Hantverkargatan till grönyta med buskar och träd.

### Genomföra breddning av gång- och cykelväg och stadsdelens parkåtgärder i samma entreprenad

Att hantera både gång- och cykelvägen och de intilliggande parkytorna inom samma projektering innebär att de olika funktionernas behov kan samordnas och att en långsiktig lösning kan åstadkommas.

Det kan även vara fördelaktigt att genomföra gång- och cykelåtgärder i samma entreprenad som stadsdelsförvaltningens planerade upprustning av Yngve Larssons park. Arbetena är delvis

av liknande karaktär och ligger i direkt anslutning till varandra. Det kan även vara en fördel för de stockholmare som rör sig i och längs projektet att endast ha en entreprenör på plats.

### Skyfall

Projektområdet ligger inte i ett riskområde för översvämning. Även om breddningen av gång- och cykelvägen medför att andelen hårdgjord yta ökar blir tillskottet av regnvatten marginellt. Projektområdet omges av parkmark och gränsar till Klara sjö, som naturligt kan ta emot regnvatten. Det bedöms därför inte motiverat att utföra skyfallsåtgärder inom ramarna för projektet.

### Tillgänglighet

Stockholms stads program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är ett styrdokument som syftar till att skapa en stad där alla, oavsett funktionsförmåga, kan delta på lika villkor utan diskriminering. Projektet tar hänsyn till tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan röra sig, vistas i och använda miljön längs den aktuella sträckan.

### Studerade och avfärdade alternativ

#### Bredda cykelbanan på bekostnad av gångbanan

Givet att det inte är lämpligt att bredda gång- och cykelvägen till mer än 5,5 meter skulle det ändå vara möjligt att nå cykelplanens föreskrivna breddmått genom att göra cykeldelen bredare än gångdelen. Det har dock inte bedömts vara lämpligt med tanke på de höga gångflödena.

#### Avsmalning vid parkering

Vid parkeringen kan gång- och cykelvägen inte breddas till mer än cirka 4,2 meter. Då staden äger Pilträdet 12 har möjligheterna att ta en del av parkeringen i anspråk studerats. Fastigheten belastas av ett servitut som ger en angränsande fastighet som ägs av Locum rätt att nyttja parkeringen. Locum har meddelat att de inte är beredda att gå med på att parkeringsytorna påverkas och därför har alternativet avfärdats.

#### Byta plats på gående och cyklister

Att byta plats på gång- och cykelbanan har studerats men bedöms inte vara bättre jämfört med att behålla dagens indelning. En fördel med att byta plats är att siktförhållandena vid parkeringen och trappan ned från Bolinders plan skulle bli något bättre om gång- och cykelbanan byter plats. Däremot skulle det innebära att räcken

behöver sättas upp mot vattnet och kanske även mot parken av säkerhetsskäl. Räckena skulle utgöra ett fast hinder vilket gör att gång- och cykelvägen behöver skjutas inåt eller smalnas av. Lösningen innebär också att det blir fler interaktioner mellan gående och cyklister.

### Göra befintlig gång- och cykelväg till cykelväg

Genom att hänvisa gående till gångvägen utmed kajen skulle den befintliga gång- och cykelvägen göras om till cykelväg. Det skulle ge cykeltrafiken de utrymmen som föreskrivs i cykelplanen. För gående från Hantverkargatan skulle det dock innebära en viss omväg och därför är det troligt att en del gående ändå skulle välja att gå längs den befintliga vägen. Alternativet avfärdas därför.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

Förslag till övergripande tidplan:

- Inriktningsbeslut oktober 2024
- Genomförandebeslut våren 2025
- Upphandling våren 2025
- Genomförande gång- och cykelväg hösten 2025
- Genomförande parkåtgärder 2026

### Trafik under byggtiden

Under byggtiden finns risk för störningar för allmänheten på grund av minskad framkomlighet på sträckan. Inför genomförandet kommer därför en produktionsplanering att tas fram för att kunna ställa krav för att minimera de negativa konsekvenserna.

Intelligande gator påverkas inte av projektet.

## Ekonomi och finansiering

Trafikkontoret ska bekosta breddningen av gång- och cykelvägen och parkåtgärder i direkt anslutning till den. Kungsholmens stadsdelsförvaltning ser fördelar med att samtidigt rusta upp Yngve Larssons park. Beslut om att tilldela medel för upprustningen fattas i ett eget ärende i stadsdelsnämnden.

Om stadsdelsförvaltningen fattar beslut om att rusta parken kan de arbetena utföras som ett tillägg till kontorets entreprenad under 2026. Projektets bruttoutgift höjs därför i detta ärende för att kunna inrymma upprustningen av parken. Nettoutgiften påverkas inte.

## **Investering**

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,9 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bland annat systemhandlingsprojektering och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 32 mnkr, vilket baseras på framtagen utgiftskalkyl av föreslagen programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Projektet beräknas även ha en inkomst om 10,7 mnkr avseende parkåtgärder som vidarefaktureras till Kungsholmens stadsdelsförvaltning. Trafikkontoret har ansökt om 5,5 mnkr i statlig medfinansiering för projektet via Länsplanen. Beslut om tilldelning fattas av trafikverket i december 2024.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder.

## **Driftkostnader**

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr från och med år 2027.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## **Risk/Osäkerhet**

Då det tidigare legat industrier inom projektområdet finns risk för förorenad mark. Därför har ett extra riskpåslag gjorts.

Vid de två trapporna är förutsättningarna under mark och på anslutande ytor delvis okända. Som en del i den kommande projekteringen kommer därför kompletterande utredningar att genomföras, bl.a. i form av rotkartering och grävning av provgropar.

Försenade materialleveranser är en generell risk som kan påverka tidplanen. Det är även risk att anbud som kommer in är höga på grund av rådande marknadsläge. Risker är inte projektspecifika, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Projektets kalkyl innehåller påslag för att ta höjd för dessa risker.

## Slut

## Bilagor

1. Illustrationsplan