

**Handläggare**  
Björn Jerbic  
08-508 26 067**Till**  
Trafiknämnden  
2026-06-11

## **Rålambsvägen stadsmiljöåtgärder. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Rålambsvägen stadsmiljöåtgärder till en investeringsutgift om 20 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Rålambsvägen mellan Gjørwellsgatan och Västerbroplan har stora brister i tillgänglighet, trafiksäkerhet och trivsel, med otrygg cykelmiljö där vänstersvängen mot Marieberg och Essingeöarna är särskilt problematisk. Området lider av värmeproblem som påverkar de många skolelever som dagligen passerar platsen. Nästan alla gatuträd på platsen är döda.

Projektet omfattar ny cykelbana, breddade ytor för gående, ombyggda busshållplatser med förbättrad tillgänglighet samt 25 nya träd och grön mittrefug.

Projektet omvandlar en trafikdominerad miljö till en grön stadsgata där gående och cyklister prioriteras. Den förbättrade cykelinfrastrukturen och de nya träden skapar en attraktiv och klimatanpassad gaturumslösning. Åtgärderna uppfyller flera av stadens mål för tillgänglighet, trafiksäkerhet och grön infrastruktur.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Rålambsvägen stadsmiljöåtgärder till en investeringsutgift av 20 miljoner kronor.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

I Stockholm stads budget för 2026 fick trafiknämnden flera uppdrag om grönstruktur och klimatanpassning:

- Budgetuppdrag 2026 – Trafiknämnden ska plantera träd utanför skolor och förskolor där värmeeffekter är tydliga och/eller där luftkvaliteten enligt genomförd kartläggning inte når upp till stadens mål, i syfte att förbättra luften, minska värmeproblematik samt öka trafiksäkerheten för barn.
- Budgetuppdrag 2026 – Trafiknämnden ska utveckla arbetet med att motverka värmeöar och att öka krontäckningsgraden till minst 30 procent i de områden där människor riskerar att drabbas av värmeeffekter i enlighet med stadens trädsmål.
- Budgetuppdrag 2026 – Trafiknämnden ska anlägga fler växtbäddar för att rena vatten från vägar och torg samt stärka stadens motståndskraft mot skyfall. Användningen av biokol i stadens växtbäddar ska öka.

Rålambsvägen mellan Gjörwellsgatan och Västerbroplan är en av gatorna som identifierats som lämplig för åtgärder.

På platsen finns även behov av att förbättra situationen för gående och cyklister. I dagsläget finns två hållplatser med brister i tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och som saknar skugga.

Trafiknämndens investeringsbudget för 2026 har utökats med 460 miljoner kronor för att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt. I den utökade budgeten inryms bland annat förbättrad stadsmiljö, klimatåtgärder samt satsningar på grön infrastruktur med inriktning på mångfunktionalitet.

Åtgärderna som föreslås på Rålambsvägen utgår från den inriktning som trafiknämnden pekar ut i budget för 2026. Trafiknämnden har även avsatt medel för genomförande av åtgärder under 2026. Mot bakgrund av att trafiknämnden tydligt pekat ut en inriktning i budget väljer kontoret att gå direkt på genomförandebeslut. Det möjliggör även att projektet delvis kan genomföras under innevarande år.

### Mål och syfte

Syftet med projektet är att förbättra gatumiljön på Rålambsvägen mellan Gjörwellsgatan och Västerbroplan genom att:

- Tillföra nya gatuträd och växtbäddar med biokol för att motverka värmeeffekter, förbättra dagvattenhanteringen och stärka vistelsevärdena i området
- Förbättra ytorna för gående och skapa ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Skapa en mer trafiksäker och trygg cykelinfrastruktur

Projektet utgår från inriktningen i Stockholms cykelplan och Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Projektet är i linje med kommunfullmäktiges inriktning i stadens budget för 2026, där det framgår att trafiknämnden konsekvent ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken.

### Befintlig situation

Rålambsvägen mellan Gjörwellsgatan och Västerbroplan domineras idag av trafikytor. Gatan har tre körfält i varje riktning och på gatans södra sida finns en lokalgata med dubbelsidig parkering. Lokalgatan reglerades om till cykelgata 2025. Det finns busshållplatser för stombusslinje 1 och lokalbusslinjerna 51, 61 och 91. Inför trafiksignalerna finns korta kollektivkörfält, 15 meter i västgående riktning och 30 meter i östgående riktning.



Figur 1 Befintlig situation

Gatan uppvisar idag flera brister ur tillgänglighets-, trafiksäkerhets- och trivselperspektiv. Gångytor och hållplatser har bristande tillgänglighet, vilket bland annat gör det svårt att renhålla och snöröja dem på ett tillfredsställande sätt. En av hållplatserna är placerad i en utfart, vilket leder till att kantstenen vid hållplatsen är låg, där den normalt brukar vara extra hög för att underlätta på- och avstigning.

Rålambsvägen är ett primärt cykelstråk men standarden på detta är delvis låg. På gatans norra sida finns en 1,6 meter bred cykelbana som upphör mitt i kvarteret där cyklister, skyddade av hållplatsens väderskydd, leds ut i blandtrafik inför korsningen med Gjörwellsgatan. Korsningen mellan Rålambsvägen och Gjörwellsgatan är stor och svåröverblickad, vilket kan skapa osäkerhet för cyklister.



Figur 2 Rålambsvägen, vy västerut mot Gjørwellsgatan

Under de senaste åren har nästan samtliga gatuträd på denna sträcka av Rålambsvägen vid Västerbroplan dött. Endast sex träd återstår. De kvarvarande träden saknar i dagsläget adekvata växtbäddar och tre mindre ungräd uppvisar kraftigt nedsatt vitalitet enligt den senaste trädinventeringen.

Området har en tydlig värmeproblematik med risk för sommartemperaturer som överstiger 35 grader. Busshållplatserna vid Västerbroplan saknar helt skugga i nuläget. Platsen används dagligen av många människor, inte minst skolelever från Rålambshovskolan, på gatans norra sida, och andra skolor i närområdet. Det finns även ett tydligt behov av att tillföra mer grönska i området, samtidigt som ytorna för motorfordonstrafiken är överdimensionerade i förhållande till det faktiska behovet då motorfordonstrafiken har minskat över tid.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samråd med Kungsholmens stadsdelsförvaltning.

## Åtgärdsförslag

### Projektets innehåll

För att åtgärda de identifierade bristerna föreslår kontoret en ombyggnad av Rålambsvägen mellan Gjørwellsgatan och Västerbroplan. Ombyggnaden innebär att ett körfält tas bort i vardera riktningen, vilket frigör utrymme för förbättrade lösningar för gående, cyklister och grönska. De korta kollektivkörfälten utgår. I korsningens norra tillfart finns idag ett vänstersvängskörfält och yttre körfält från vilket det är möjligt att svänga åt båda hållen och

att köra rakt fram. Åtgärdsförslaget innebär att det bara kommer att köra rakt fram och svänga höger från det yttre körfältet.

De frigjorda ytorna används för att skapa breddade och förbättrade ytor för gående, nya hållplatser samt en breddad cykelbana på norra sidan av gatan. Cykelbanan utformas med en hastighetssäkrad möjlighet att svänga vänster i korsningen, vilket ökar trafiksäkerheten för cyklister. Östergående cykeltrafik leds som idag in på cykelgatan på Rålambsvägens lokalgata.

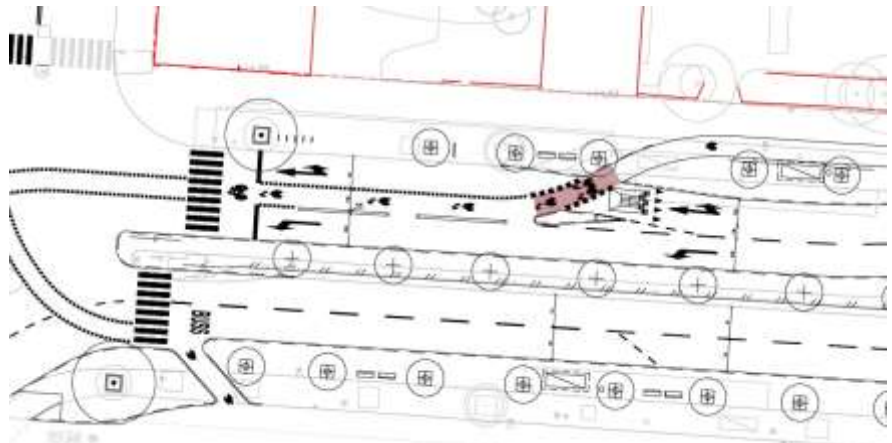
Projektet omfattar även 25 nya träd samt en grön mittrefug som bidrar till en grönare stadsmiljö. De båda hållplatserna byggs om för att uppfylla tillgänglighetskraven och skapa en bättre resenärsmiljö. Belysningen på norra gångbanan närmast skolan förstärks.



Figur 3 Åtgärdsförslag

### Avvägningar

I korsningen Rålambsvägen/Gjörwellsgatan utformas den östra tillfarten för att gynna cyklister som ska svänga vänster mot Marieberg och Essingeöarna. Genom att placera en skyddad cykelbana i mitten av körfälten, istället för vid den yttre kantstenen, förenklas vänstersväng avsevärt. Detta är särskilt viktigt i denna korsning där den stora bredden annars skulle tvinga cyklister att korsa två körfält.



Figur 4 Hastighetssäkring av cykelöverfart

Projektet har tagit hänsyn till målen från Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning genom att förbättra tillgängligheten i hållplatserna och skapa breddade gångytor med bättre möjligheter för renhållning och snöröjning.

### Konsekvenser

#### **Gående**

Projektet innebär förbättringar för gående. Genom breddade gångytor och tillgänglighetsanpassade hållplatser förbättras både tillgängligheten och resenärsmiljön. De ombyggda hållplatserna möjliggör säkrare och enklare på- och avstigning, särskilt för personer med funktionsnedsättning.

#### **Cykeltrafik**

För cykeltrafiken innebär projektet en förbättring av både trafiksäkerhet och trygghet. Cykelbanan på den norra sidan av gatan breddas från 1,6 till 2,25 meter och siktproblemen vid väderskyddet byggs bort. Den hastighetssäkrade möjligheten att svänga vänster i korsningen minskar konfliktytor och gör korsningen mer överblickbar för cyklister.

#### **Kollektivtrafik**

Projektet har begränsad påverkan på busstrafikens framkomlighet. För vänstersvängande trafik in på Gjörwellsgatan finns idag bara ett körfält vilket innebär att bussar mot Essingeöarna väver ihop med övrig motorfordonstrafik i korsningen. Med åtgärdsförslaget flyttas vävningen till innan korsningen. Det korta busskörfältet innan korsningen tas visserligen bort, men kontorets bedömning är att bussens restid inte påverkas negativt då den västergående bussen kommer att komma igenom i samma signalfas som idag.

I östergående riktning mot Västerbroplan finns idag två körfält för biltrafik och ett kollektivkörfält där busstrafiken har en egen fas för vänstersväng i trafiksignalen. Genom att anpassa trafiksignalen medför ombyggnaden att den befintliga busslussen inte längre behövs. Även här är bedömningen att påverkan på busstrafikens framkomlighet blir liten.

### **Gestaltning och grönbrågor**

Projektet innebär en förbättring av gaturummets gestaltning och grönstruktur, i enlighet med kommunfullmäktiges inriktning i stadens budget för 2026. Nämnden har fått i uppdrag att genomföra en träsatsning och planera träd utanför skolor och förskolor där värmeeffekter är tydliga och/eller där luftkvaliteten inte når upp till stadens mål. Genom att 25 nya träd planteras och en grön mittrefug anläggs, omvandlas gaturummet från att vara trafikdominerat till att bli en grönare och mer trivsamt stadsmiljö. Växtbäddarna med biokol och planteringsytorna bidrar också till att hantera dagvatten lokalt.

Detta bidrar även till förbättrad luftkvalitet och ökad biologisk mångfald i området. Projektet uppfyller budgetens intention att gator, torg och kajer i högre grad ska fyllas av träd och grönska, samt att nämnden ska öka ambitionerna kring trädplantering. Planteringen av ett relativt stort antal träd medför ökad krontäckning, vilket har en temperaturreglerande effekt som sträcker sig bortom projektområdets gränser.

### **Motorfordonstrafik**

Åtgärden bedöms ha marginell inverkan på motorfordonstrafikens framkomlighet. För norra tillfarten kan dock viss restidsökning förväntas under perioder med högst trafikbelastning.

### **Trygghet och jämställdhet**

Projektet bidrar positivt till trygghet och jämställdhet i stadsmiljön, i linje med stadens budget för 2026. Genom att skapa tydligare och väl underhållna ytor för gående och cyklister minskar känslan av otrygghet som ofta uppstår i trafikmiljöer med bristande underhåll och otydliga trafikytor. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför förbättrad belysning, god sikt och väl underhållna ytor är särskilt viktiga aspekter.

Den nya cykelbanan med förbättrad sikt och tydligare trafikföring ökar tryggheten för cyklister genom att de får en egen, separerad yta där de både kan se och synas. De breddade gångytorna och

förbättrade hållplatserna minskar trängsel och skapar en mer trygg och tillgänglig miljö för alla fotgängare. Projektet uppfyller budgetens krav på att stadsmiljön ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga, och att nämnden ska arbeta utifrån såväl jämlikhetsperspektiv som jämställdhetsperspektiv. En grönare miljö upplevs som tryggare och bidrar till att minska buller.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

Genomförandebeslutet planeras till trafiknämndens sammanträde i juni 2026. Projektering pågår under våren och försommaren 2026. Byggstart planeras till sensommaren 2026 och projektet beräknas vara färdigställt under våren 2027. Kontoret planerar att använda en ramavtalsupphandlad entreprenör.

<b>Aktivitet</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Genomförandebeslut TN	Q2	
Projektering	Q1-Q2	
Entreprenad	Q3-Q4	Q1-Q2

### Produktionsplanering och trafik under byggtiden

En produktionsplanering har tagits fram för att utreda hur projektet skulle kunna genomföras och vilka konsekvenser som uppstår under byggtiden. Arbetet planeras att genomföras etappvis, vilket innebär att byggnationen först bedrivs på ena sidan av gatan tillsammans med mittrefugen, varefter andra sidan utförs.

Gatan kommer att hållas öppen för trafik under hela byggperioden utan totalavstängningar. Däremot kommer hållplatserna behöva stängas tillfälligt under de perioder då arbeten pågår i deras omedelbara närhet. Eventuella temporära hållplatser eller annan påverkan på kollektivtrafiken kommer att kommuniceras i god tid.

Trafikanter och närboende får viss påverkan i form av buller, damm och tillfälliga trafikomläggningar under byggperioden.

### Intressenthantering och kommunikation

Information till allmänheten om planerade arbeten och trafikpåverkan kommer att ske innan byggstart samt löpande under byggtiden. Dialog kommer med bussoperatören pågår för att säkerställa minsta möjliga påverkan på resenärerna.

## Ekonomi och finansiering

### Investering

Investeringsutgiften för projekt Rålambsvägen stadsmiljöåtgärder beräknas till 20 mnkr brutto baserat på bygghandling, enligt tabell nedan. Kontoret bedömer att projektet kan inrymmas inom framkomlighetssatsningen för gångåtgärder och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,6	0,5	1,1
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,2	5	5,2
Entreprenad		13,4	13,4
Index		0,3	0,3
<b>Summa utgifter</b>	<b>0,8</b>	<b>19,2</b>	<b>20</b>
Inkomst 1		0	0
Inkomst 2		0	0
Index		0	0
<b>Summa inkomster</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto</b>	<b>0,8</b>	<b>19,2</b>	<b>20</b>

### Driftkostnader

Gång- och cykelbanor har högre driftskostnader än körbanor och därför ökar driftskostnaderna något.

Nyplanterade träd medför initialt ökade kostnader för uppbyggnadsbeskärning. När träden väl etablerats minskar beskärningsbehovet samtidigt som ekosystemtjänsterna ökar, vilket långsiktigt reducerar samhällskostnaden. Växtbäddarnas luftnings- och dagvattenbrunnar kräver årlig rensning. Den gröna refugen kommer att behöva en skötselinsats av stadsdelsförvaltningen 1-2 gånger om året.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr från och med år 2028.

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

### Risk/Osäkerhet

Kontoret har genomfört en riskanalys för projektet där ett antal risker har identifierats. Dessa har prissatts och inkluderats i projektbudgeten.

- Spårtrafik har tidigare funnits på Rålambsvägen och därför finns en risk för att gammal spåröverbyggnad eller eventuella konstruktioner finns kvar i gatan. Även om sannolikheten bedöms som låg kan konsekvenserna bli stora om sådana påträffas. För att hantera denna risk har en större provgröp grävts utan att något som försvårar genomförandet påträffades.
- Det finns även risk för att förorenade massor påträffas under schaktarbeten, vilket kan medföra ökade deponikostnader.
- Det finns alltid en risk att okända ledningar påträffas under schaktarbeten. Denna risk hanteras genom noggrann förprojektering, inhämtande av ledningsinformation och ett generellt riskpåslag.
- Projektet kommer att innebära störningar och sämre framkomlighet under byggtiden. För att minimera påverkan kommer löpande information att ges till allmänheten om planerade arbeten och trafikförändringar.
- De befintliga hållplatserna kommer att behöva stängas under ombyggnaden, vilket påverkar resenärerna. För att hantera detta förs en proaktiv dialog med bussoperatören för att säkerställa att alternativa lösningar finns tillgängliga.

### Slut