

**Handläggare**  
Anders Hellström  
08-508 260 89

**Till**  
Trafiknämnden  
2017-08-31

## **Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av nya cykelbanor och återställning efter Citybanan på Torsgatan enligt kontorets tjänsteutlåtande. Total investeringsutgift bedöms till 85 mnkr och investeringsinkomsten till 10 mnkr.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens investeringsbeslut.

Jonas Eliasson  
Förvaltningschef

Anne Kemmler  
tf Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Mellan Barnhusbron och Bonnierhuset har Trafikverket haft en etablering och arbetstunnel för Citybanan sedan 2009. Kontoret har i överenskommelse med Trafikverket åtagit sig att återställa Torsgatan efter att Citybanan är färdigbyggd. För detta har kontoret fått 10 mnkr i ersättning från Trafikverket.

Torsgatan är utpekad som pendlingscykelstråk i cykelplanen och i inriktningsbeslut från augusti 2016 gavs kontoret i uppdrag att fortsätta med planering för 2,25 meter breda cykelbanor längs Torsgatan mellan Norra Bantorget och Sankt Eriksplan.

**Trafikkontoret**  
Anläggning

Flemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 89  
Växel 08-508 272 00  
anders.hellstrom@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

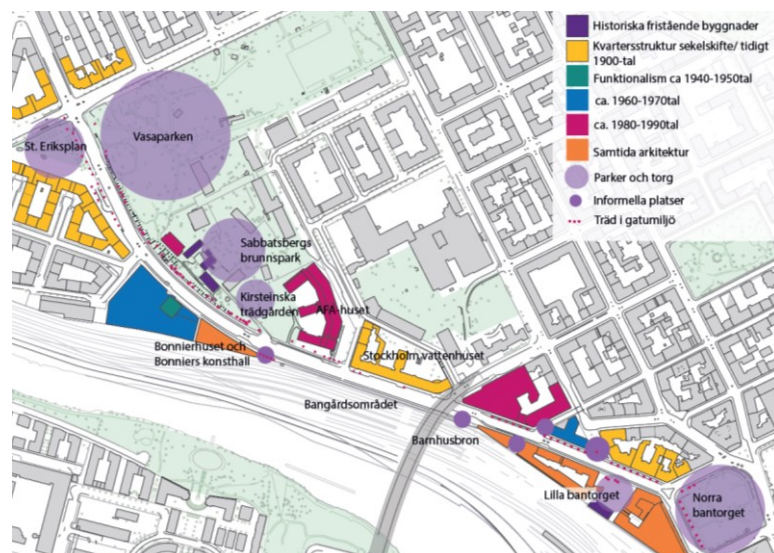
Förslaget innebär 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor längs hela sträckan med upphöjda överfarter vid korsningar. Befintlig gångbanelängd behålls eller utökas längs hela sträckan. Den utökade ytan för gång och cykel tas på bekostnad av angöring/-parkering där ca 50 platser försvinner. Utanför fastigheten som tidigare inrymde Stockholm Vatten norr om Barnhusbron återplanteras träd som ersättning för de träd som fälldes i samband med arbetsstart för Citybanan. Utanför Bonnierhuset och norrut planteras nya träd vilket gör att Torsgatan får träd längs hela sträckan fram till Sankt Eriksplan.

I inriktningsbeslutet gavs kontoret även i uppdrag att driva frågan om kommersiella lokaler i ytan mot bangården i samråd med fastighetsägare längs sträckan. Detta arbete har fortsatt och i förslaget skapas en yta mot bangården som kan upplåtas för mindre byggnader.

Utgiften för projektet beräknas till cirka 85 mnkr och ersättningen från Trafikverket uppgår till 10 mnkr.

## Bakgrund

Torsgatan är utpekad som ett pendlingsstråk i cykelplanen och förbinder Vasagatan med Solnavägen. Sträckan är en länk i det regionala cykelvägnätet. Gatan är cirka 1 750 meter lång och hastighetsbegränsningen är 50 km/h. I augusti 2016 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för cykelbanor och återställning efter Citybanan på den södra delen av Torsgatan, ca 1 km mellan Norra Bantorget och Sankt Eriksplan. På sträckan är trafikflödet cirka 8 500 bilar och 2 500 cyklister per dygn.



*Orienteringsbild över sträckan med platser och byggnader benämnda.*

Delsträckan från Norra Bantorget till Barnhusbron fick sin nuvarande utformning 2008-2009 då exploatering av hotell, kontor och bostäder skedde längs spårområdet. Sträckan har enkelriktade cykelbanor med en bredd av cirka 1 meter och angöring/parkering på båda sidor.

Mellan Barnhusbron och Sabbatsbergsvägen har Trafikverket sedan 2009 haft en etablering för arbetet med Citybanan. Förbi etableringen finns ett ca 1 meter brett cykelfält i södergående riktning och en ca 1 m bred cykelbana i norrgående riktning. Gående är hänvisade till den östra sidan av gatan där även angöring/parkering finns.

Sträckan från Sabbatsbergsvägen till Sankt Eriksplan upptas till stor del av körbanor med separata körfält för svängande trafik. Längs en del av sträckan finns smala gång- och cykelbanor samt cykelfält. Angöring/parkering finns på bägge sidor.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret. Samråd har även skett med stadsledningskontoret. Utöver det har avstämningar gjorts med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och fastighetsägare längs Torsgatan.

Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna har informerats om planerna och samråd har skett med ledningsägare.

### **Förslag till ny utformning**

Torsgatan byggs om för att ge plats för enkelriktade cykelbanor med bredden 2,25 meter i vardera riktningen. För att möjliggöra detta tas angöring/parkering på ena sidan bort längs hela sträckan. Gång- och cykelbanor görs genomgående vid korsande gator. Gatan förses med nya ytskikt i hela sektionbredden från Sankt Eriksplan till Norra Bantorget.

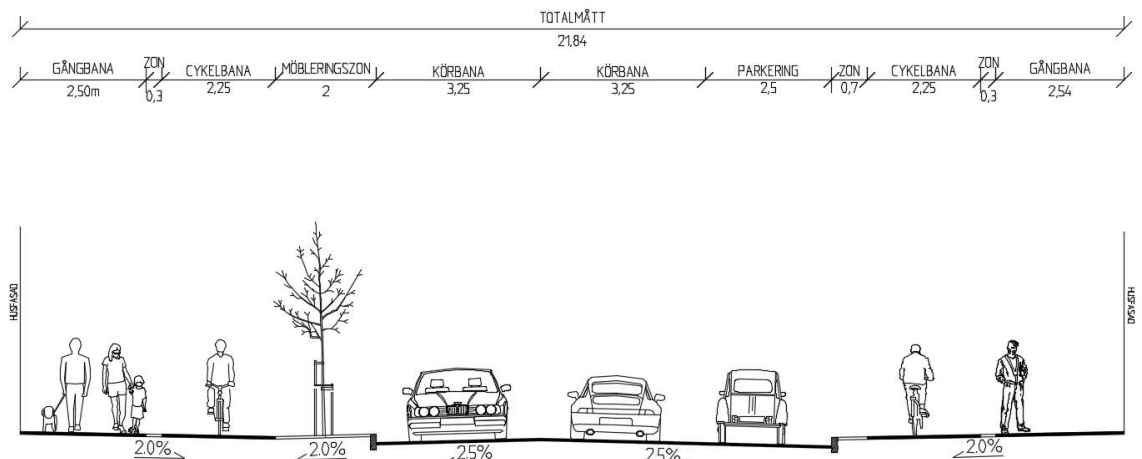
### **Norra Bantorget till Barnhusbron**

På södra delen av Torsgatan tas angöring och parkering på den östra sidan bort för att ge plats för breddning av de befintliga cykelbanorna. De befintliga träden på östra sidan tas bort och ersätts med nya träd placerade längre ut från fasaden. Träden förses med skelettjordar i vilka en del av dagvattnet leds ner i enlighet med stadens dagvattenstrategi. Gångbanebredden behålls som idag på ca 2,8 meter, inklusive skiljeremsan mellan gång och cykel.



*Torsgatan söderut från Barnhusbron*

Angöring och parkering på gatan behålls på den västra sidan. På östra sidan finns befintliga lastplatser utanför gaturummet vid Dalatrappan och på Kammakargatan som inte berörs av projektet. Gaturummet är idag belyst med linspänd belysning som kommer att förse med nya armaturer.

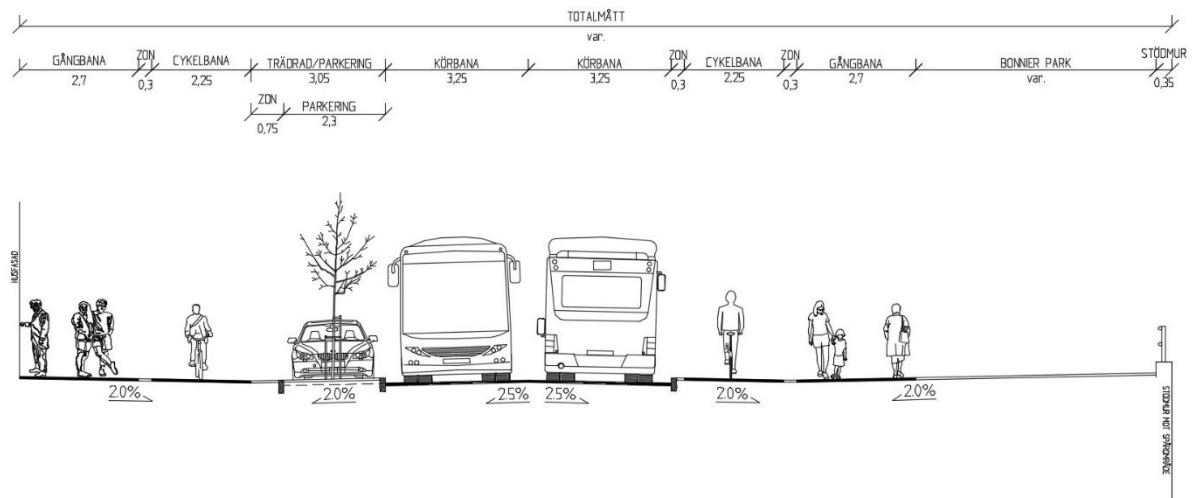


*Ny sektion på södra delen av Torsgatan*

### Barnhusbron till Torsgränd

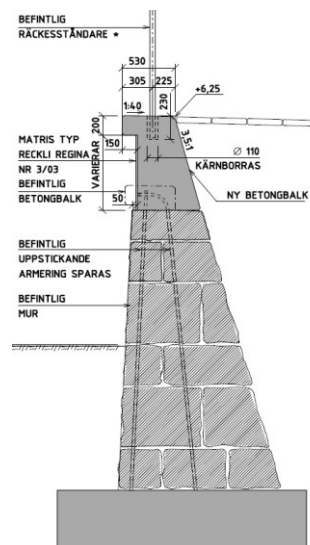
Innan Trafikverket/Citybanan etablerade på Torsgatan 2009 fanns det gatuparkering på båda sidor om gatan. I återställningen efter Citybanan återskapas inte de parkeringar som togs bort utan dagens lösning med parkering/angöring på östra sidan i fickor mellan

gatuträden behålls. De tre befintliga träden är i dåligt skick och tas ned och ersätts med åtta nya i skelettjord, placerade längre ut från fasaden. Dagens östra gångbana breddas något, till ca 3 meter inklusive skiljeremsa. På västra sidan återskapas den gångbana som togs bort när Citybanan etablerade. Mot bangården i det som idag är Citybanans etablering skapas en yta för mindre byggnader med verksamheter utanför gångbanan. Befintlig belysning på master ersätts med linspänd belysning som fästs i fasad på östra sidan och i stolpar på den västra sidan.



### Ny sektion mellan Barnhusbron och Torsgränd

Befintlig stödmur mot bangårdsområdet måste höjas på en sträcka av ca 150 meter som en följd av den exploatering som skedde söder om Barnhusbron 2008-2009.



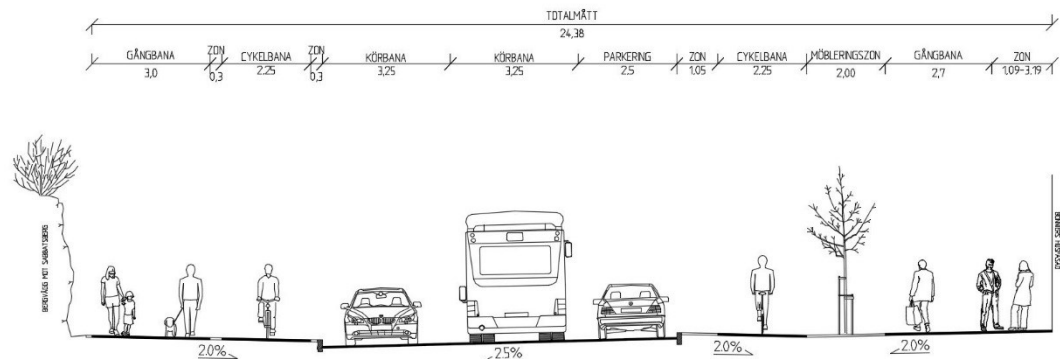
### Pågjutning av stödmur mot bangården

### Torsgränd till Sabbatsbergsvägen

Mellan Torsgränd och Sabbatsbergsvägen byggs gaturummet på samma sätt som föregående sträcka med skillnaden att den linspända belysningen blir stolpmonterad på bägge sidor då ingen fasad finns att fästa linorna i. De 5 lindarna direkt söder om Bonnierhuset förses med ny skelettjord. På östra sidan planteras 6-8 nya träd, också i skelettjord.

### Sabbatsbergsvägen till Lokstallsgatan

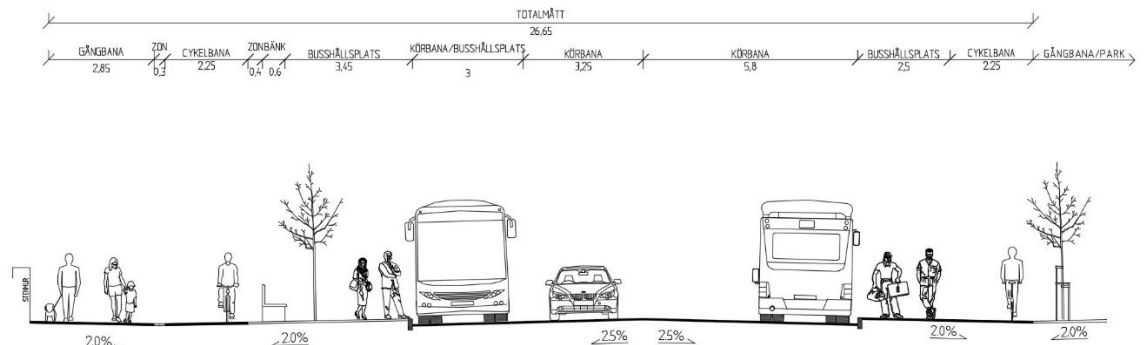
På sträckan utanför Bonnierhuset planteras 12-14 nya träd i skelettjord på den västra sidan. Angöring/parkering på den västra sidan behålls. Den östra sidan av gatan ligger mot en bergskärning och där tas dagens gatuparkering bort. Gaturummet är idag belyst med linspänd belysning som förses med nya armaturer. Dagens smala gångbana på östra sidan breddas till ca 3 meter. Den signalreglerade korsningen med Lokstallsgatan görs till genomgående och signalregleringen tas bort. Bergskärningen mot Vasaparken förses med effektbelysning.



*Ny sektion mellan Sabbatsbergsvägen och Lokstallsgatan*

### Lokstallsgatan till Sankt Eriksplan

Norr om Lokstallsgatan tas yta från körbanan genom att fickan för flyg- och nattbussar tas bort i norrgående riktning. Befintlig hållplats kommer att byggas om till en kantsteshållplats. Det separata körfältet för svängande trafik ner till parkeringsgaraget vid Sankt Eriksplan tas bort. I södergående riktning kommer det körfält som idag används som angöring och körfält för svängande trafik till Lokstallsgatan på denna sträcka att tas bort då behovet av angöring och separat körfält för svängande trafik ses som litet. Norr om Sankt Eriksplan görs ena körfältet om till körfält för svängande trafik för trafik österut på Odengatan, för att endast leda in en fil på Torsgatan.



*Ny sektion vid Sankt Eriksplan*

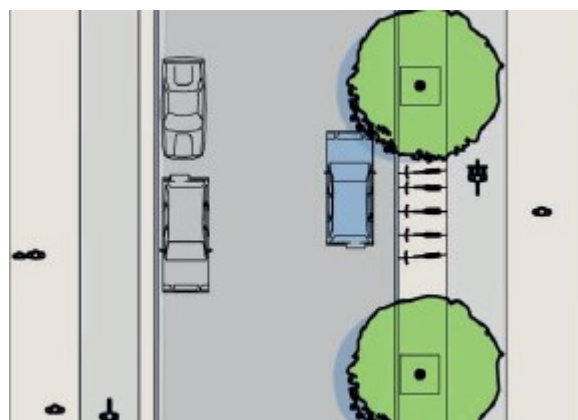
## Konsekvenser

### Cykeltrafik

Förslaget innebär förbättringar för cykeltrafiken då hela sträckan, som idag har en blandning av smala cykelbanor och cykelfält, får 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor längs hela sträckan, med upphöjda överfarter vid korsande gator. Förslaget följer cykelplanens rekommendation för bredder och utformning.

### Gångtrafik, stadsliv och gestaltning

Söder om Barnhusbron behålls dagens gångbanelängder på vardera sidan av gatan. Befintliga träd behöver fällas och nya återplanteras för att ge plats för cykelbanan på den östra sidan. Genom den nya placeringen av träden skapas utrymme för parkmöbler och cykelparkering. Utrymme för uteservering finns redan idag på Lilla norra Bantorget.



*Planutsnitt för delen närmast Norra Bantorget*

Norr om Barnhusbron fram till Bonnierhuset är gatusektionen generösare, och mot bangården skapas utrymme för möblering och planteringar alternativt tillfälliga upplåtelse för kommersiell verksamhet utöver den yta som behövs för trafiklösningen. De träd som till större delen fälldes i samband med etableringen för



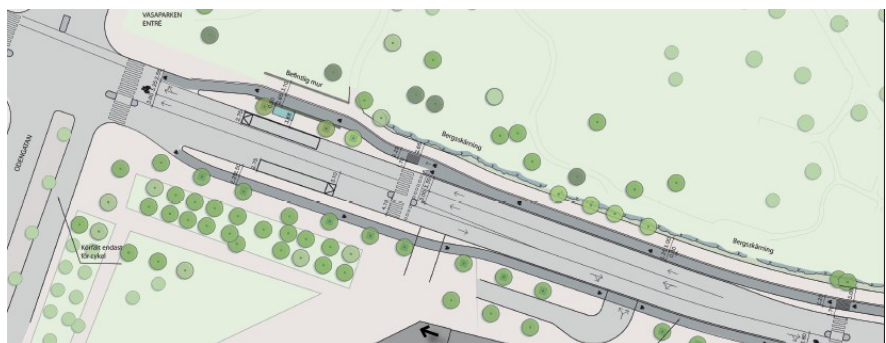
Citybanan återställs på den östra sidan och samordnas med parkering i fickor.

Utanför Bonnierhuset fortsätter den östra gångbanan med en bredd på cirka 3 meter, medan gångbanan utanför konsthallen och kontorshuset behåller sin nuvarande bredd på närmare 5 meter. Den borttagna parkeringen på östra sidan har även möjliggjort en fortsättning av raden med gatuträd längs gatan. Träden har här förlagts på den västra sidan då den östra sidan redan upplevs som grön med kvartersplanteringar, Sabbatsbergsparken och Vasaparken i direkt anslutning, om än med en bergskärning på delar av sträckan.



*Illustration över framtida vy mot Bonnierhuset*

Mellan Lokstallsgatan och Sankt Eriksplan breddas den östra gångbanan upp till 3 meter på större delen av sträckan. På den västra sidan är gångbanan en del av Sankt Eriksplan, och här finns redan idag utrymme för både uteserveringar och gående på ytor som inte ingår i projektet. Sträckan kompletteras med enstaka nya träd för att fylla igen luckor mellan befintliga träd.



*Illustrationsplan över sträckan Sankt Eriksplan till Lokstallsgatan*



### Trafiksäkerhet

I olycksinformationssystemet Strada går att utläsa vilka typer av olyckor som har rapporterats längs den aktuella sträckan. Under de senaste sex åren har 49 rapporterade olyckor skett. För olyckor mellan cyklist och motorfordon kan noteras att dessa till största delen sker i korsningar där det idag inte är genomgående cykelbana, samt vid angöring till Bonnierhuset där dagens cykelfält ligger utanför last- och taxizonen. Olyckor mellan gående och cyklister förekommer främst närmast Norra Bantorget där cykelbanan idag är underdimensionerad. Med föreslagna enkelriktade cykelbanor åtgärdas till en stor del orsakerna till olyckorna.

### Busstrafik

Sträckan trafikeras idag endast av flygbussar och SL:s nattrafik, och för denna trafik finns två hållplatslägen vid Sankt Eriksplan. Kontakt har tagits med trafikförvaltningen och inga planer finns för utökad kollektivtrafik. I dagsläget körs även vissa daglinjer i tomkörning via Torsgatan men det är en tillfällig omledning.

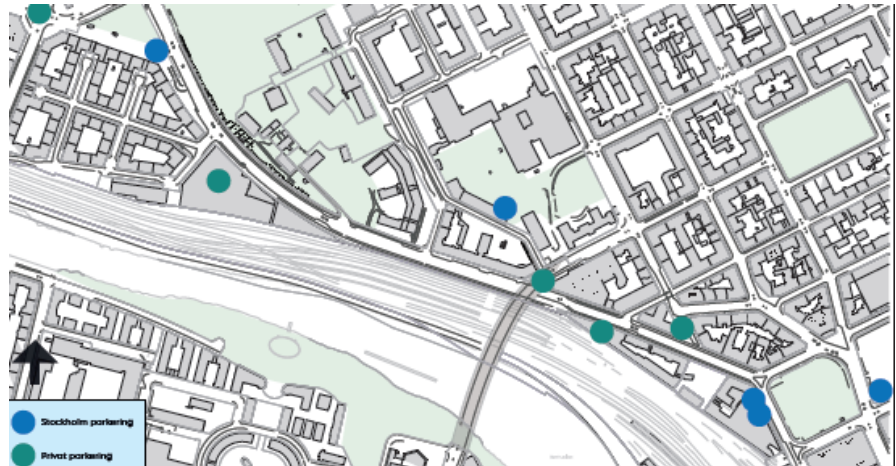
### Nyttotrafik

De flesta fastigheterna längs sträckan tar idag emot varor och leveranser från sidogator eller fastighetsmark. Lastzoner har behållits på de platser där denna möjlighet inte finns. Beroende på intresse för upplåtelse på den yta som tillskapas mot bangården kan en lastplats innanför cykel- och gångbanan komma att behöva anordnas.

### Bil- och motorcykeltrafik

Torsgatan har idag endast ett körfält i vardera riktningen från Norra Bantorget fram till Lokstallsgatan där gatan breddas upp till två körfält i vardera riktningen. Förslaget innebär att ett av körfälten i norrgående riktning samutnyttjas med busshållplatsen som blir en kantstenshållplats. I södergående riktning försvinner körfältet för svängande trafik till Lokstallsgatan, men i övrigt behålls dagens utformning med kantstenshållplats där trafiken kan ta sig förbi stillastående bussar. För att underlätta vävningen av körfälten blir ena körfältet norr om Sankt Eriksplan ett körfält för trafik som svänger österut på Odengatan. Kapacitetspåverkan på biltrafiken förväntas bli liten eftersom minskningen i körfält bara förflyttas ett kvarter norrut.

Antalet parkeringsplatser längs gatan minskar med ca 50 platser. I närområdet finns dock flera parkeringsgarage öppna för allmänheten.



Lokalisering av parkeringsgarage i närområdet

## Risker

I projektet har följande större risker identifierats:

- arbete i befintlig trafikmiljö innebär alltid svårigheter då säkerhet för arbetare under byggtiden ställs mot framkomlighet för trafik
- arbete intill spårområde sker vid pågjutning av mur
- samordning med ledningsägare sker kontinuerligt men arbetet innebär risk för tidsförskjutning
- Stockholm Vattenhuset är nyligen sålt och den nya ägaren planerar för omfattande renoverings- och ombyggnadsarbeten vilket kräver samordning.

## Genomförande

Utförandet är tänkt att delas in i två etapper där sträckan norr om Sabbatsbergsvägen påbörjas först.

### Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer framkomligheten att försämrats då det under delar av byggtiden inte finns plats för separata körfält/cykelbanor, utan cyklister kommer att hänvisas till att cykla i blandtrafik. För gående kommer gångbanorna att vara smalare, och näringsidkare kommer inte att kunna ha upplåtelse på ytor under den tid som entreprenaderna pågår.

### Avtal

För genomförande av projektet behöver kontoret teckna avtal med fastighets- och ledningsägare:

#### Avtal med ledningsägare

I samband med entreprenadarbetena utför kontoret markarbeten åt ledningsägare. Syftet är att arbetena samordnas så att gatan inte ska

grävas upp flera gånger. Villkoren för dessa arbeten bestäms i genomförandeavtal.

#### Avtal om linspännsfästen

Kontoret behöver teckna avtal om infästning av linspännsfästen för belysning på gamla Stockholm Vattenhuset.

### **Kommunikation**

En kommunikationsplan kommer att tas fram för projektet och information kommer att ges ut till berörda. Under hela projekteringstiden har dialog hållits med intressenter om planerade arbeten och utformning.

### **Tidplan**

Detaljprojektering pågår och förfrågningsunderlag för etappen mellan Sankt Eriksplan och Sabbatsbergsvägen beräknas vara klart till årsskiftet 2017/2018, entreprenadstart våren/sommaren 2018. Förfrågningsunderlag för resterande sträcka mellan Sabbatsbergsvägen och Norra Bantorget planeras vara klart våren 2018, entreprenadstart hösten 2018.

Genomförandeavtal med ledningsägare och fastighetsägare planeras kunna tecknas hösten 2017.

Upphandling sker senhösten 2017 respektive vårvintern 2018 för de två etapperna. Genomförandetiden beräknas till 2 år, med färdigställande till hösten 2019 men vissa arbeten kan kvarstå till våren 2020.

### **Ekonomi**

Totalt beräknas utgiften för projektet uppgå till 85,0 mnkr. Överenskommelse har tecknats med Trafikverket om ersättning för den återställning som ingår i avtalet för Citybanan. Trafikverket har våren 2017 betalat 10 mnkr till kontoret, vilka periodiseras till 2018 då återställandet sker. Projektet är inrymt inom nämndens investeringsplan.

Efter inriktningsbeslutet har utgiften ökat med 10 mnkr vilket beror på att underlaget som kalkylen är gjord på är mer detaljerad än tidigare. Inga större förändringar i utförande har skett sedan inriktningsbeslutet togs fram.

Mnkr	2016	2017	2018	2019	totalt
Utgifter	2,7	3,2	46,0	33,0	85,0
Inkomster			10,0		10,0
Netto	2,7	3,2	36,0	33,0	75,0

*Översikt utgifter och inkomster*

De årliga kapitalkostnaderna beräknas öka med sammanlagt cirka 5,0 mnkr från och med 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En investeringskalkyl har gjorts enligt stadens riktlinjer. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 73,5 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Driftkostnaderna bedöms öka med cirka 60 000 kr/år då körbaneytan minskar till förmån för gång- och cykelytor som är dyrare att sköta.

**Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av nya cykelbanor och upprustning av Torsgatan enligt kontorets tjänsteutlåtande. Kontoret föreslår också att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

**Slut****Bilagor**

1. Utrustnings- och planteringsplaner
2. Investeringskalkyl