

2016-05-02

Handläggare
Kristofer Tengliden
08-508 263 74**Till**
Trafiknämnden
2016-05-19

Pendlingsstråk för cykel och upprustning av Vasagatan. Reviderat inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till reviderad inriktning för Vasagatan till en sammanlagd utgift om 85 mnkr brutto, 66,6 mnkr netto, enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden godkänner avtal avseende delfinansiering av Vasagatans upprustning.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCamilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden godkände 2015-05-21 förslag till inriktning för cykelstråk på Vasagatan enligt *Alternativ cykel* till en utgift om 30 mnkr, och gav samtidigt kontoret i uppdrag att pröva delfinansiering från fastighetsägare för det mer omfattande *Alternativ ny gestaltning* för 70 mnkr. Kontoret har nu efter diskussioner med parterna tecknat avtal avseende delfinansiering av Vasagatans upprustning, där 13 av fastighetsägarna åtar sig att finansiera 18,4 mnkr av merkostnaden för stadsmiljöförbättringarna. Avtalet är villkorat av att trafiknämnden fattar inriktningsbeslut och godkänner avtalet samt att kommunfullmäktige fattar

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 75
Växel 08-508 272 00
henrik.soderstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

genomförandebeslut senast 2017. Kontoret anser att det är mycket positivt att i samband med arbetena med cykelstråket kunna lyfta Vasagatan till en mer välkomnande stadsgata. Kontoret har sedan inriktningsbeslutet reviderat kalkylen vilket medför att bruttoutgiften beräknas till 85 mnkr. Kontoret bedömer att utgiften kommer att kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan.

Förslaget innebär att gångbanorna söder om Gamla Brogatan breddas till cirka 6-7 meter och får möbleringszoner med träd. Möbleringszonerna placeras mellan gångbanorna och cykelbanorna vilket ger en trygg lösning för gående och cyklister, och cykelbanorna separeras från biltrafiken med kantsten. Vid hållplatserna leds cykelbanorna bakom väntytan för att få en så framkomlig och säker lösning som möjligt. Utrymmet för breddade gångbanor och cykelbanor tas från körbanan som på stora delar av sträckan får färre körfält och minskad möjlighet till parkering och angöring.

På Östra Järnvägsgatan breddas cykelbanan, och på Vasaplan byggs en ny cykelbana. Vid Norra Bantorget byggs nya cykelbanor för att koppla samman cykelstråken på Vasagatan, Torsgatan och Östra Järnvägsgatan och även på ett kvarter av Upplandsgatan närmast Norra Bantorget byggs en cykelbana. Träden som står mitt i gatan framför Centralstationen behöver tas bort för att ge utrymme till breddade gångbanor och träd på gatans båda sidor. Antalet gatuträd på Vasagatan ökar från dagens cirka 30 träd till cirka 70 träd, och nya växtbäddar möjliggör lokalt omhändertagande av dagvatten i enlighet med stadens dagvattenstrategi.

Gatans nya utformning innebär att bussarnas och bilarnas framkomlighet minskar när körfält tas bort. I sydlig riktning bedöms kapaciteten minska med 20-25 %, och i nordlig riktning med 10 %. Det bedöms inte ge någon större påverkan i ett regionalt perspektiv utan främst lokalt, med trögare trafik på Vasagatan främst under högtrafiktid.

Klara Vattugränd och Klara Västra kyrkogata söder om Klara Vattugränd behöver byta körriktning för biltrafiken eftersom det inte ryms svängkörfält på Vasagatan.

Bakgrund

Vasagatan ingår i ett pendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan och är en central länk i det regionala cykelvägnet. Gatan är cirka 750 meter lång och hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Det är en av citys mer trafikerade gator, och gatubredder varierar mellan 24 och 36 meter. Gatan saknar en genomtänkt gestaltning, och upplevs mer som en genomfartsled än som en levande stadsgata.

Trafiknämnden godkände 2015-05-21 kontorets förslag till inriktning för cykelstråk på Vasagatan enligt *Alternativ cykel*, till en utgift om 30 mnkr. *Alternativ cykel* fokuserade främst på förbättringar för cykeltrafiken. I samband med nämndens beslut fick kontoret i uppdrag att förhandla med fastighetsägarna om delfinansiering för att se om detta skulle kunna möjliggöra en större gatuupprustning enligt *Alternativ ny gestaltning*, samt vid behov återkomma till nämnden med ett reviderat inriktningsbeslut.

Alternativ ny gestaltning har utöver nya cykelbanor stora fördelar såsom breddade gångbanor med nya träd på gatans båda sidor och förbättrad belysning, och beräknades i samband med inriktningsbeslutet vara 40 mnkr dyrare. För båda alternativen är trafiklösningen i princip densamma och utgångspunkten är att cykelbanorna ska vara 2,25 respektive 1,5 meter breda för pendlings- respektive huvudstråk i enlighet med cykelplanen.



Alternativ cykel



Alternativ ny gestaltning

Kontoret har efter nämndens beslut, via en etablerad fastighetsägargrupp som leds av City i Samverkan, gjort en avstämning med de berörda fastighetsägarna för att se om det finns intresse av att medfinansiera *Alternativ ny gestaltning*. Delfinansieringen motiveras främst av breddade gångbanor som ger mer plats för stadsliv, samt ett gestaltningsmässigt lyft av gatan som även gynnar fastighetsägarna.

Avtal avseende delfinansiering av Vasagatans omdaning

Förhandlingarna om delfinansiering har förts i positiv anda, och de flesta fastighetsägarna har visat intresse för att delta. En fördelningsnyckel, baserad på en kombination av fasadlängd mot gatan och uthyrningsbar yta, togs fram för att fördela fastighetsägarnas andel. Trots idoga försök har det inte gått att få med alla fastighetsägare, men 13 av 17 vill vara med och bidra till en upprustning. Ett avtal har träffats mellan staden och fastighetsägarna, i vilket delfinansieringen med diverse villkor regleras. Utgångspunkten för avtalet är den principlösning som finns i *Alternativ ny gestaltning*, och förhandlingsresultatet är att fastighetsägarna bidrar med 18,4 mnkr.

Staden sköter projektering och genomförande av projektet. En eventuell kostnadsökning utöver den bedömda totala investeringen bekostas av staden. Fastighetsägarnas andel fördelas mellan respektive fastighetsägare på sträckan mellan Kungsgatan och Tegelbacken enligt fördelningsnyckeln. Andelarna varierar mellan 0,53 mnkr och 2,9 mnkr, med ett snitt på 1,4 mnkr per fastighet. Avtalet hänvisar till principlösningar avseende utformningen och reglerar att staden ska informera och samråda med fastighetsägarna

under projektets gång, t.ex. avseende utformning och genomförande. Busshållplatsernas placering på gatan förutsätts gälla för åtminstone de kommande fem till sju åren.

Utöver ovanstående beskrivna delar reglerar avtalet på sedvanligt sätt villkor för till exempel fakturering och tvist. Avtalet är också villkorat av att trafiknämnden fattar inriktningsbeslut och godkänner avtalet under 2016, samt att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut senast 2017.

Ärendets beredning

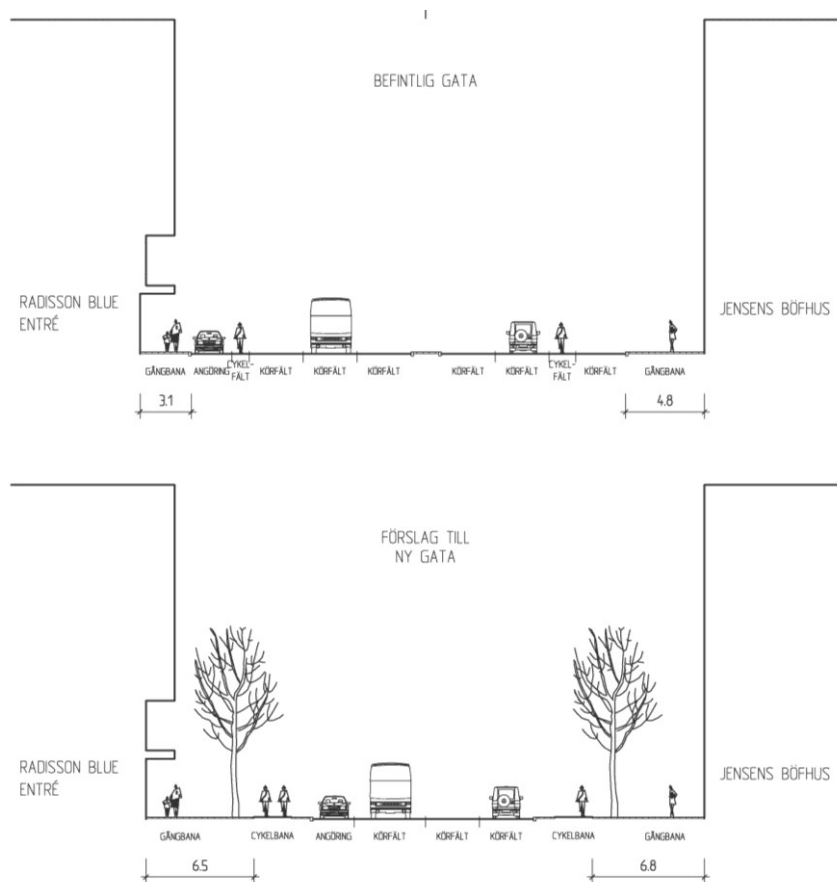
Eftersom den sammanlagda utgiften för projektet i inriktningsbeslutet överstiger 50 mnkr har trafikkontoret samrått med stadsledningskontoret i ärendet. Stadsledningskontoret kommer att anmäla samrådet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Beskrivning av förslaget

Den trafiktekniska lösningen motsvarar i princip den som godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, men *Alternativ ny gestaltning* får förutom nya cykelbanor även breddade gångbanor och nya träd på gatans båda sidor.

Förslaget innebär att båda gångbanorna söder om Gamla Brogatan breddas till cirka 6-7 meter och får möbleringszoner med träd. Mellan Gamla Brogatan och Kungsgatan blir det breddad gångbana och träd på östra sidan. Möbleringszonerna placeras mellan gångbanorna och cykelbanorna vilket ger en trygg lösning för gående och cyklister, och cykelbanorna separeras från biltrafiken med kantsten. Vid hållplatserna leds cykelbanorna bakom väntytan för att få en så framkomlig och säker lösning som möjligt. Utrymmet för breddade gångbanor och cykelbanor tas från körbanan som på stora delar av sträckan får färre körfält och minskad möjlighet till parkering och angöring. Belysningen kommer att förbättras genom att det blir en kombination av linspända armaturer kompletterat med låga belysningsstolpar mellan träden.

Utformningen anpassas till dagens utformning av Tegelbacken. Vissa förbättringar av överfarten över Tegelbacken kommer att utredas. Utformningen är också anpassad för att klara en eventuell ombyggnad av Tegelbacken, om man i framtiden vill minska trafikytorna där.



Befintlig sektion och princip för ny sektion

På Östra Järnvägsgatan breddas cykelbanan, och på Vasaplan byggs en ny cykelbana. Vid Norra Bantorget byggs nya cykelbanor för att koppla samman cykelstråken på Vasagatan, Torsgatan och Östra Järnvägsgatan och även på ett kvarter av Upplandsgatan närmast Norra Bantorget byggs en cykelbana.

Träden som står mitt i gatan framför Centralstationen behöver tas bort för att ge utrymme till breddade gångbanor och träd på gatans båda sidor.

Klara Vattugränd och Klara Västra kyrkogata söder om Klara Vattugränd behöver byta körriktning för biltrafiken eftersom det inte ryms svängkörfalt på Vasagatan. Dessa gator blir dubbelriktade för cykeltrafiken.

Konsekvenser

Cykeltrafik

Förslaget innebär stora förbättringar för cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet eftersom det blir separerade cykelbanor med bredder i enlighet med cykelplanen. Utgångspunkten för styrningen av trafiksignalerna är att planera för grön våg för cykeltrafiken.

Gångtrafik, stadsliv och gestaltning

Med förslaget blir det stora förbättringar för gångtrafiken, stadslivet och gatans gestaltning. De breddade gångbanorna och träden gör att gatan blir mer inbjudande för stadens invånare och besökare.

Trängseln minskar och det blir med möbleringszonerna en naturlig avgränsning mellan gång- och cykeltrafiken. Träden gör också att gatans storskaliga gaturum krymper och får en mer mänsklig skala, samt tillför grönska i en annars ganska karg miljö. De breddade gångbanorna ökar möjligheterna att få plats med uteserveringar och annan möblering som kan främja stadslivet. Möjligheten att värma gångbanorna med markvärme kommer att utredas.

Parkeringsförbud omvandlas till stoppförbud i relativt stor grad vilket innebär att det generellt blir svårare att stanna med bil. Det betyder bland annat att det på några kvarter blir en försämrade tillgänglighet för funktionshindrade som reser med bil. I övrigt blir tillgängligheten för funktionshindrade bättre med förslaget. Eftersom gångbanorna läggs om finns det möjlighet att minska nivåskillnaderna vid entréer, och möbleringszonen mellan cykel- och gångbanor ger bättre ordning och en tydligare separation mellan gående och cyklister. Nya sittplatser ger också möjlighet att vila.

Projektet innebär att de flesta av de befintliga träden behöver fällas och ersättas av nya träd, för att få en bra funktion och gestaltning. De flesta av de befintliga träden är i dåligt skick. Nya träd får bättre förutsättningar främst tack vare bättre växtbäddar. Nya växtbäddar möjliggör också lokalt omhändertagande av dagvatten i enlighet med stadens dagvattenstrategi. Det totala antalet gatuträd mellan Kungsgatan och Tegelbacken ökar från dagens cirka 30 stycken till cirka 70 stycken.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms bli bättre med de nya cykelbanorna. Hastighetsgränsen föreslås sänkas till 40 km/h.

Busstrafik

Den nya utformningen får lägre kapacitet för biltrafiken än idag vilket innebär att trafiken blir trögare främst under rusningstid. Detta innebär att även bussarna kan få ökade körtider eftersom det inte ryms kollektivtrafikkörfält. Gatan trafikeras av linjerna 50, 53, 59 och 65. Störst risk för köbildning blir det i riktning söderut på Vasagatan samt västerut på Mäster Samuelsgatan på eftermiddagarna. För att minimera riskerna för fördröjningar för busstrafiken kan trafiksignalerna användas för att försöka ställa bilköer på platser där de är minst hindrande. Eftersom kollektivkörfält inte ryms är det inte lämpligt att i framtiden använda gatan för stombusslinjer, men detta är heller inte avsikten enligt stommötesplanen.

Nyttotrafik

Tack vare att de flesta byggnaderna längs gatan har underjordiska lastfar löses mycket av varuförsörjningen den vägen. Vissa lastplatser kommer att behöva utgå, flyttas eller tidsbegränsas för att främja framkomligheten. Det kan innebära att det blir lite längre att transportera varorna för distributörerna på vissa delar av gatan. Ändringen av enkelriktningen på Klara Vattugränd och Klara Västra kyrkogata innebär också ändrade körvägar.

Det kan bli en viss minskning av taxiplatser, men området bedöms ändå ha tillräckliga ytor för taxi.

Bil- och motorcykeltrafik

Gatans nya utformning innebär att biltrafikens framkomlighet minskar när körfält tas bort. I sydlig riktning bedöms kapaciteten minska med 20-25 %, och i nordlig riktning med 10 %. Det innebär att det blir trögare trafik främst under högtrafiktid. Den största delen av den södergående biltrafiken på Vasagatan kör mot Centralbron. När kapaciteten minskar på Vasagatan innebär det att Centralbron istället kan matas med något mer trafik från Klarastrandsleden, Klaratunneln och Vattugatan. Det betyder att den minskade kapaciteten på Vasagatan inte bedöms ge någon större påverkan i ett regionalt perspektiv utan främst lokalt.

För biltrafik från Tegelbacken saknas idag möjlighet att svänga vänster mot Centralbron, men många gör olagliga U-svängar för att ändå komma dit. I förslaget skapas utrymme för att kunna göra denna vänstersväng på ordnat sätt.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att det är mycket positivt att i samband med arbetena med cykelstråket kunna upprusta Vasagatan till en mer välkomnande stadsgata. Delfinansiering vid gatuupprustningar är något som inte prövats förut i Stockholm, men är något som vid rätt förutsättningar bör kunna prövas även på andra platser. Därtill finns ett uppdrag i årets budget om att trafiknämnden tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ska ta fram en strategi för medfinansiering från privata fastighetsägare. Erfarenheterna från detta projekt kommer att vara ett värdefullt bidrag i arbetet med framtagande av denna strategi.

Måluppfyllelse

Måluppfyllelsen med avseende på Framkomlighetsstrategin och Vision för City bedöms bli hög med förslaget. Det blir stora förbättringar för cykeltrafiken, gångtrafiken och stadslivet och förslaget bidrar även till målet i Vision för City om ett grönare City.

Projektorganisation

Projektet organiseras och bedrivs av trafikkontoret som ett normalt investeringsprojekt. De fastighetsägare som är med och delfinansierar har bildat en samråds- och referensgrupp som kontoret kommer att samråda med under projekteringen och genomförandet av projektet.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände 2015-05-21 kontorets förslag till inriktning för cykelstråk på Vasagatan enligt *Alternativ cykel*, till en utgift om 30 mnkr. Kontoret har därefter reviderat kalkylen vilket ger en utgift för *Alternativ cykel* om 35 mnkr och för *Alternativ ny gestaltning* om 85 mnkr. Den nu föreslagna reviderade inriktningen innebär därmed en ökning från 35 mnkr till 85 mnkr. Av den totala utgiften finansieras 18,4 mnkr av fastighetsägarna, det vill säga 37 % av merkostnaden för upprustningen. Stadens nettoutgift uppgår därmed till 66,6 mnkr.

Finansiering av den utökade utgiften för tillkommande gatuåtgärder kommer att prövas i nämndens verksamhetsplan för 2017, men kontorets bedömning är att genomförande av det utökade projektet kommer att kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan.

Mnkr	T.o.m. 2016	2017	2018	2019	Totalt
------	----------------	------	------	------	--------

Utgifter inkl. oförutsett	6,0	12,0	35,0	32,0	85,0
Inkomster		9,2		9,2	18,4
Netto	6,0	2,8	35,0	22,8	66,6

Översikt utgifter och inkomster

En investeringskalkyl har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 57,5 mnkr. Investeringskalkylen redovisas i bilaga 2.

Kapitalkostnaden för projektet kan preliminärt beräknas till cirka 3,4 mnkr från och med år 2019, beräknat med 30 års avskrivning och 1,7 % intern ränta. Kapitalkostnaden minskar därefter med gjorda avskrivningar.

Driftkostnaderna bedöms öka något dels för att gång- och cykelbanor är dyrare att sköta än körbanor dels för att Vasagatan får fler träd och mer möblering. Samtidigt minskar underhållskostnaderna eftersom gatan får helt nya ytskikt, vilket minskar underhållskostnaderna under många år.

Tidplan

Arbetet med delfinansiering har tagit längre tid än beräknat vilket gör att tidplanen justeras något enligt nedanstående:

- 1:a halvåret 2016 Reviderat inriktningsbeslut + systemhandling
- 2:a halvåret 2016 Genomförandebeslut i trafiknämnden
- 2:a halvåret 2016 Genomförandebeslut i kommunfullmäktige
- 2:a halvåret 2016 Detaljprojektering
- 1:a halvåret 2017 Upphandling av entreprenör
- 2:a halvåret 2017 – 2019 Entreprenadarbeten

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets förslag till reviderat inriktningsbeslut för Vasagatan enligt *Alternativ ny gestaltning* till en utgift om 85 mnkr. Med fastighetsägarnas delfinansiering inräknad blir nettoutgiften 66,6 mnkr.

Trafiknämnden godkänner även bilagt avtal.

Slut

Bilaga

1. Avtal avseende delfinansiering av Vasagatans upprustning
2. Investeringskalkyl