

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 266 86**Till**
Trafiknämnden
2017-05-18

Cykel- och gångåtgärder mellan Gustav Adolfs torg och Nybroplan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar om genomförande av föreslagna cykelåtgärder till en utgift om 27 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade i juni 2016 om inriktning för cykelprojektet Gustav Adolfs Torg – Nybroplan (T2013-313–06577). Ärendet omfattar åtgärder som till stor del motsvarar rekommendationen i Cykelplan 2012. Trafikkontoret bedömer sammantaget att de föreslagna åtgärderna på sträckan klarar målsättningar om sammanhängande cykelstråk och färre konflikter mellan gående och cyklister samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas. Kontoret föreslår att nämnden beslutar om föreslagna åtgärder till en utgift om 27 mnkr.

Bakgrund

Sträckorna Nybroplan - Gustav Adolfs Torg och Kungsträdgården söder om Arsenalsgatan är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. De utpekade sträckorna utgör tillsammans med

närliggande stråk viktiga knutpunkter för cykeltrafik. I och med det centrala läget tangerar sträckan dessutom flera viktiga målpunkter för cykeltrafik i form av arbetsplatser, handel, kultur och nöjen. Trafiknämnden beslutade om inriktning för projektet i juni 2016.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Föreslagna åtgärder

Sträckan Gustav Adolfs torg till Nybroplan delas in i sex delområden som nedan beskrivs var och ett för sig.

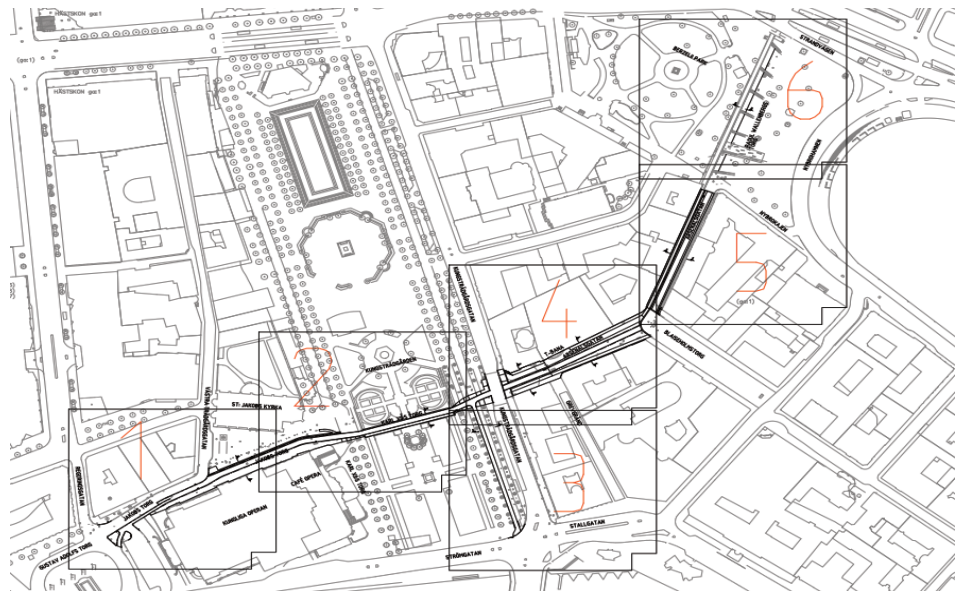


Bild 1. Översikt med de olika delsträckorna markerade:

1. Gustav Adolfs torg - Jakobs torg
- 2 Kungsträdgården
- 3 Kungsträdgårdsgatan.
4. Arsenalsgatan västra
5. Arsenalsgatan östra
6. Raoul Wallenbergs torg

Sträcka 1, Gustav Adolfs torg-Jakobs torg

Jakobs torg är ett unikt stadsrum i innerstaden med höga upplevelsevärden som idag störs av biltrafik. Platsen föreslås återfå sin funktion som torgyta genom att ytor för biltrafik minskas. Detta ger positiva effekter både för gående och cyklister och för hur platsen upplevs. Sträckan som kopplar ihop Jakobs torgs östra del med Gustav Adolfs torg har en traditionell uppbyggnad med en relativt trång sektion som sätter en gräns för hur mycket ytan för gångtrafiken kan breddas.



Bild 2. Gustav Adolfs torg-Jakobs torg.

- Cykelbanans bredd ökas till 3,25 m. och beläggs med asfalt.
- Körbanans bredd minskas till 4,3 m.
- Gångbanans bredd ökas för att ge plats för både gående och uteservering.
- Möjligheten att köra runt Operan tas bort genom avstängning. Detta minskar biltrafiken in till Kungsträdgården och på Jakobs torg.

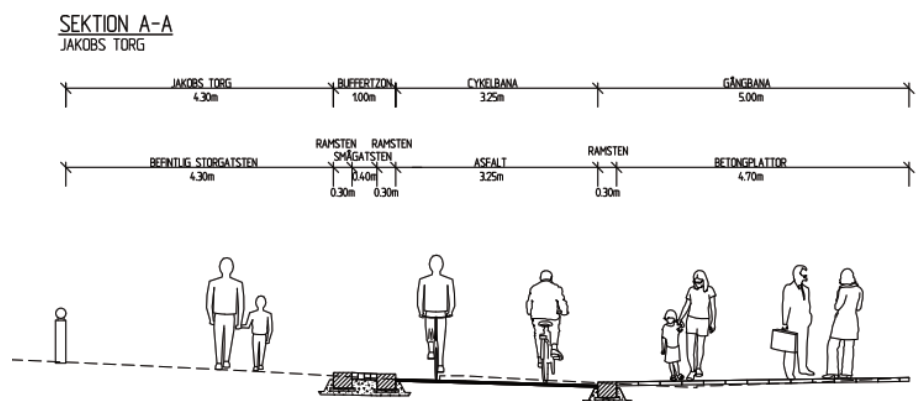


Bild 3. Gustav Adolfs torg-Jakobs torg.

Sträcka 2, Kungsträdgården

Pendelcykelstråket genom Kungsträdgården passerar mellan almarna och rosariet, båda känsliga miljöer som kräver stor hänsyn. Önskemålen om att öka cykelbanans och gångbanans bredd har vägts mot den påverkan breddning skulle innebära på angränsande miljöer. Almarna och ytan kring dessa samt rosariets utbredning begränsar hur mycket ytorna för gång- och cykeltrafiken kan

Sträcka 3, Kungsträdgårdsgatan

Kungsträdgårdsgatan har bland annat genom sitt läge längs Kungsträdgården stora kvaliteter, men Kungsträdgården är också en känslig miljö som kräver stor hänsyn. Lindarna och de kulturhistoriska värdena i Kungsträdgården ska värnas vid alla eventuella förändringar.

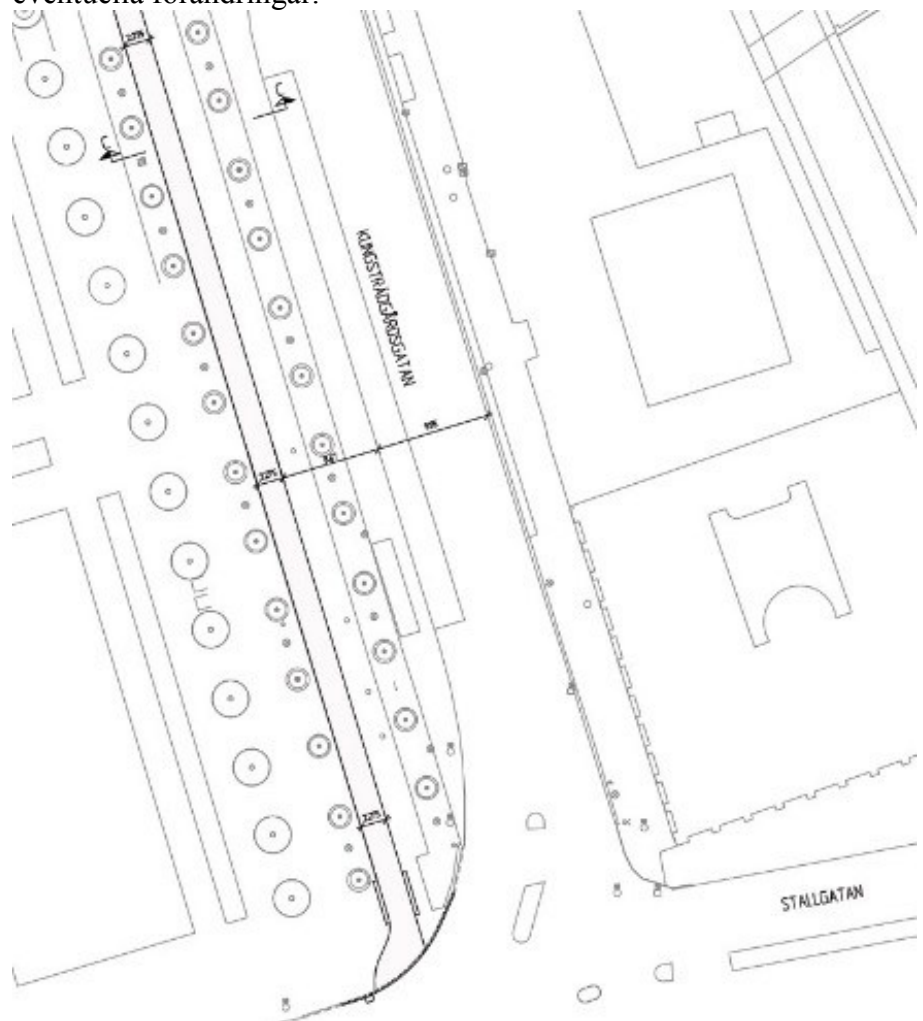


Bild 6. Kungsträdgårdsgatan.

- En enkelriktad cykelbana söderut med bredden 2,25 m anläggs i parken innanför den första trädraden lindar. Ytskikt asphalt.

- Cykelbanan förses med breda kantstenar med en nivåskillnad mot omgivande ytor för tydligare separering mellan gående och cyklister.
- Tydligare markering av cykelbanan genom att cykelsymboler fälls in i hållytan med ett tätare avstånd.
- Korsningen Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan förblir upphöjd med platågupp för att klara stombustrafik.
- Sträckan regleras som cykelbana.

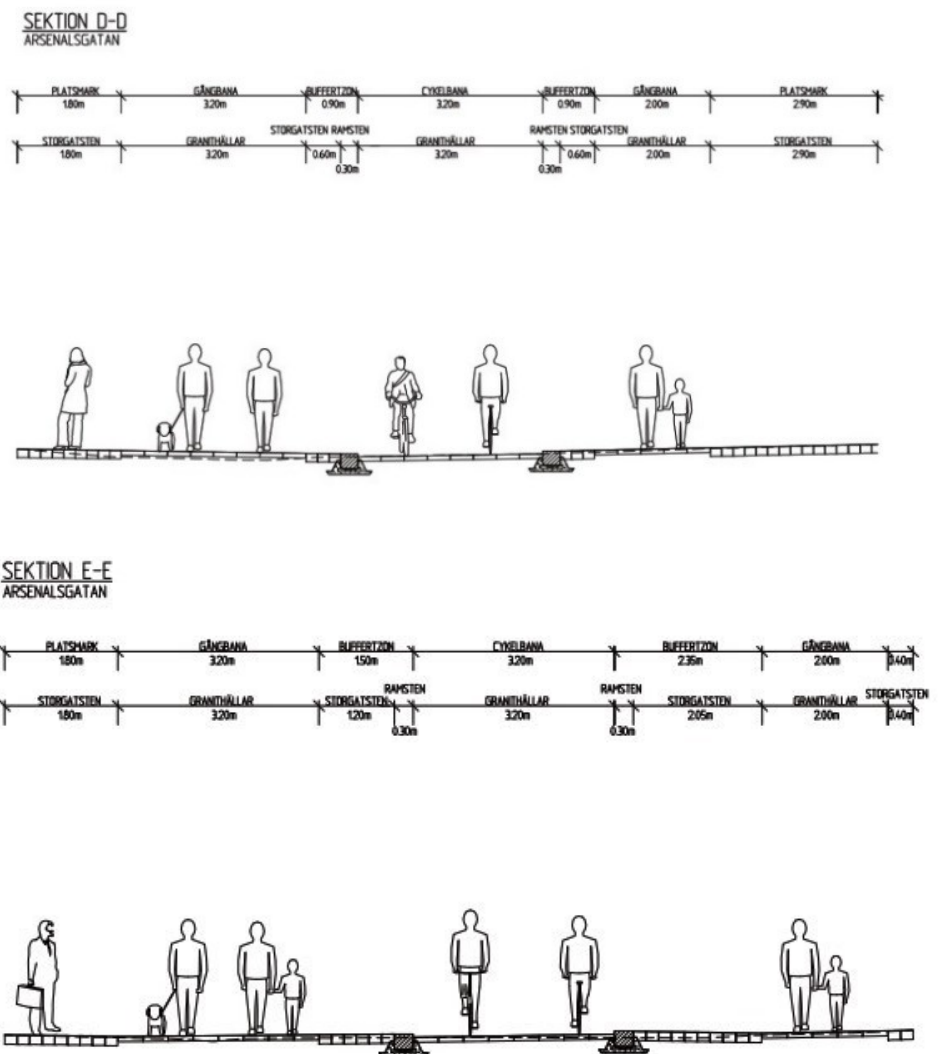


Bild 9. Arsenalsgatan västra två sektioner.

Sträcka 5, Arsenalsgatan östra

Arsenalsgatans östra del är ett relativt trångt och klassiskt gaturum omsorgsfullt gestaltat med en traditionell karaktär. Önskemålen om ökad framkomlighet för både gång och cykel innebär avvägningar eftersom den totala bredden begränsar hur mycket ytorna för gång- och cykeltrafiken kan disponeras. Även behov av angöringstrafik

till Bukowskis och det nya hotellet har beaktats. Förändringar har även vägts mot gaturummets gestaltning som helhet. Idag är gaturummet belagt med granithällar och storgatsten. Granithällarnas bredd är 0,4 m och läggs med 8 stycken i bredd, därför blir det totala måttet 3,20 m.

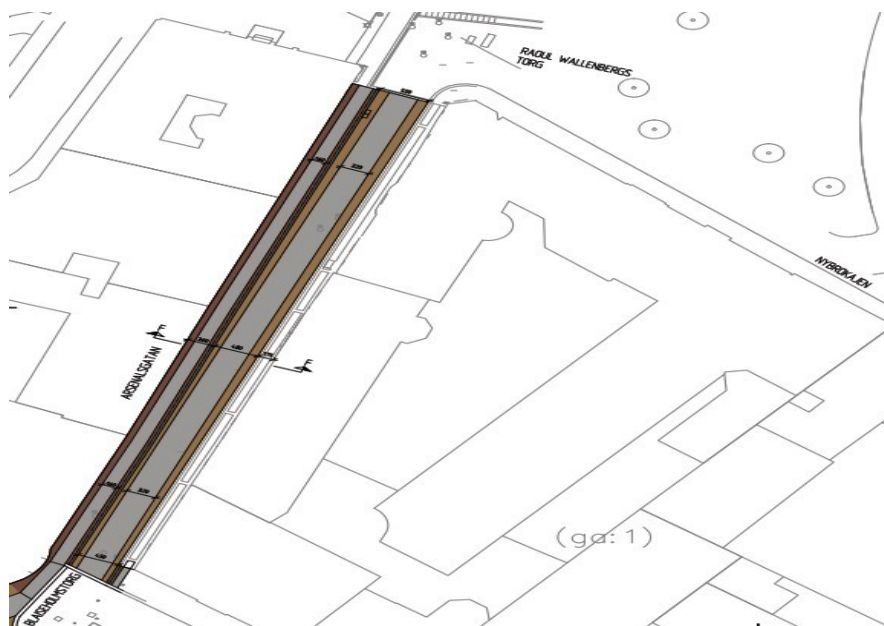
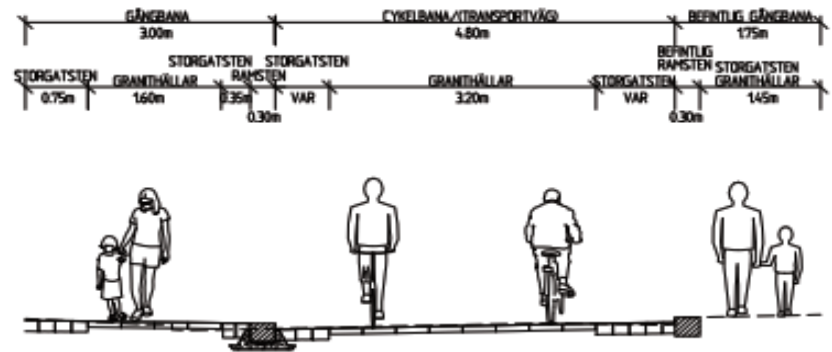


Bild 10. Arsenalsgatan östra.

- Den norra gångbanan bedöms ha störst betydelse för gångtrafiken då den knyter ihop gångbanan längs Berzelii park med tunnelbaneentrén och Kungsträdgården. Gångbanan breddas från 1,8 m till en totalbredd av 3,0 m vilket ger utrymme för fler gående.
- Cykelbanan med hållar i gatans mitt läggs om med minimal fogbredd och breddas till 3,20 m.
- Tydligare markering av cykelbanan utförs med infällda cykelsymboler med tätare avstånd.
- Gatan regleras med förbud mot infart med motorfordon med undantag för leveranstrafik under icke rusningstid samt förbud att stanna och parkera utom på anvisad plats.

SEKTION F-F
ARSENALSGATAN



11. Arsenalsgatan östra.

Sträcka 6, Raoul Wallenbergs torg

Raoul Wallenbergs torg och monumentet är tillsammans med Berzelii park en känslig miljö som kräver stor hänsyn i gestaltningen. Förslaget är att förtydliga befintlig cykelbana genom ökad kontrast mellan gång- och cykelbana.

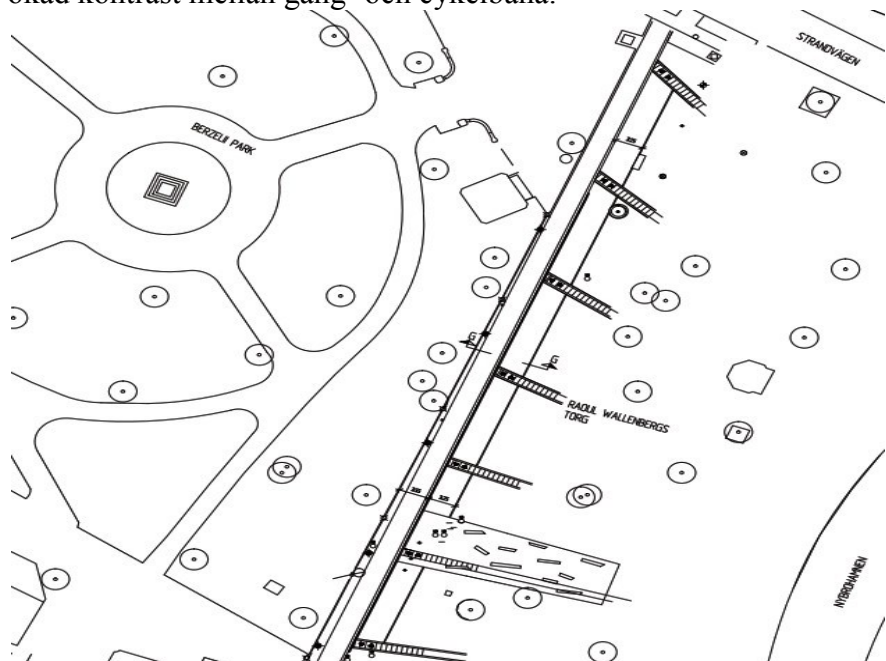


Bild 12. Raoul Wallenbergs torg.

- Breddning av cykelbanan till 3,25 m
- Smågatstensytan behålls med beläggning som slipas
- En ny kantlinje (markering av brons) mellan cykelbanan och torget fälls in för att tydliggöra cykelbanans utbredning,
- Kanten mellan gång- och cykelbana förtydligas genom att dräneringsrännans markering dras förbi de ”osynliga” passagera för gående över cykelbanan

- Komplettering av fler cykelsymboler i de hälltytor som korsar cykelbanan

SEKTION G-G
RADUL WALLENBERGS TORG

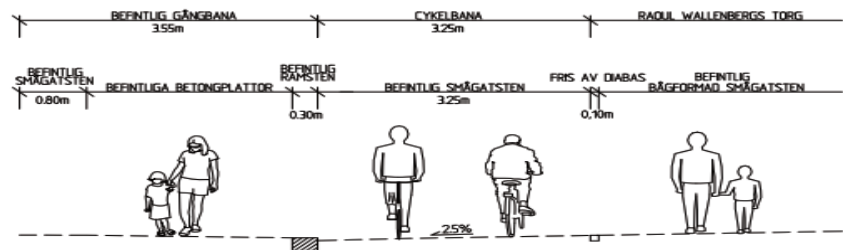


Bild 13. Raoul Wallenbergs torg

Avvägning och konsekvenser

Trafikkontoret bedömer sammantaget att de föreslagna åtgärderna på sträckan klarar målsättningar om sammanhängande cykelstråk och färre konflikter mellan gående och cyklister samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas.

I förslaget görs en avvägning mellan rekommenderad bredd på cykelbanan enligt Cykelplan 2012 och de gåendes behov. Med anledning av detta föreslås en bredd på cykelbanan om 3,2 meter. Sannolikt har cyklister mer att vinna på att de gående stannar kvar på gångytor i stället för att använda cykelbanan vid möte.

Avvägning mellan olika konsekvenser av vald reglering har också gjorts. Dagens reglering med cykelbana på den västra delen av Arsenalsgatan bedömer kontoret ger fortsatt god framkomlighet för cyklister. Gångytorna kommer dessutom att utformas med 5 cm kantstenshöjd vilket förtydligar cykelbanan. För den östra delen av Arsenalsgatan föreslår kontoret en reglering med förbud mot infart med motorfordon med undantag för leveranstrafik under icke rusningstid samt förbud att stanna och parkera utom på anvisad plats. Det kommer att öka framkomligheten för cykel som då inte måste ske på de gåendes villkor. Kontoret kan därmed tillmötesgå önskemålet från fastighetsägare och näringsidkare att ha goda möjligheter för leveranser.



Bild 14. Förslag till reglering av Arsenalsgatans östra del.

Ekonomi

Projektets inriktningsbeslut är 21 mnkr. Kalkylen för de fördjupade handlingar som nu är framtagna visar att utgiften bedöms bli ca 27 mnkr

- Program/Projektering 2,5 mnkr
- Byggledning byggherreadministration 1,5 mnkr
- Entreprenadkostnad 19 mnkr
- Administrativa kostnader 2 mnkr
- Oförutsett ca 2 mnkr

I den administrativa kostnaden ingår ev. arkeologiska arbeten och ökad kostnad för att stor hänsyn måste tas för Kungsträdgårdens evenemang.

Den ökade utgiften beror på flera omständigheter som inte kunde förutses i systemhandlingskedet.

Projektet har fått en ökad kostnad på ca 2,7 mnkr på grund av att belysningen är i sämre skick än förväntat. Belysningsarmatureerna är av specialtyp och förväntas vara dyra att köpa in samtidigt som speciallösningar krävs på flera platser pga. befintliga ledningar som måste flyttas.

Projektet har även varit tvunget att anpassa utformningen på Blasieholmstorg till den befintliga stensättningen för att bevara intrycken från stenstaden i en omfattning som tidigare inte bedömdes vara nödvändigt.

Projektet får även en större kostnadspåverkan för att minimera störningar och påverkan i Kungsträdgården och deras evenemang.

Projektet har nu även tagit med i beräkningen att det kan finnas historiskt intressanta objekt på Arsenalsgatan och därmed behov av arkeologiska undersökningar. Om så inte är fallet blir det förstås en mindre utgift.

De ledningsägare som vill gå med i schakterna kommer att inbringa en intäkt på ca 1 mnkr.

I besparingssyfte har cykelbanan på den östra sidan av Kungsträdgårdsgatan lyfts ur projektet. Kontoret bedömer att de nya cykelbanorna på Stallgatan avlastar Kungsträdgårdsgatan samt att flytten av busshållplatsen Karl den tolfte torg (norrgående) till norr om Arsenalsgatan har medfört stora trafiksäkerhetsvinster.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr från och med 2019. Kapitalkostnaderna

som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2019 avser cirka 1,4 mnkr avskrivningar och 0,2 mnkr intern ränta.

Tidplan

För att orsaka så lite störning som möjligt för Kungsträdgårdens alla evenemang delas projektet i två delar varav delen i Kungsträdgården utförs med årsentreprenören under hösten 2017.

Tidplan för övriga delar:

	KV. 1 2017	KV. 2 2017	KV. 3 2017	KV. 4 2017	KV. 1 2018	KV. 2 2018	KV. 3 2018	KV. 4 2018
Projektering	x	x						
Upphandling			x	x				
Entreprenad					x	x	x	
Slutrapport								x

Drift- och underhållskostnader

Kostnaderna för drift- och underhåll bedöms inte öka.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till genomförande av cykelåtgärder på sträckan Gustav Adolfs Torg – Nybroplan till en utgift om 27 mnkr.

Slut