

Utlåtande 2017:199 RVII (Dnr 124-1099/2017)

Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan

Hemställan från trafiknämnden

Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsekonomi i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet . Utgifterna för 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2018.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.
3. Trafiknämnden ska i övrigt beakta vad stadsledningskontoret anför om projektekonomi i bilaga 2 till utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Den 15 juni 2017 fattade trafiknämnden beslut om att genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. Beslutet överlämnades till kommunfullmäktige för godkännande.

Vasagatan ges en helhetsupprustning som innebär nya cykelbanor, breddade gångbanor med nya träd på gatans båda sidor, fler sittplatser, nya cykelparkeringar, förbättrad tillgänglighet och förbättrad belysning. För att inrymma breddade gångbanor och nya cykelbanor tas körfält och angöringsplatser bort.

Ekonomi och investeringskalkylen är belagda med sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen kap. 19 3§. Syftet med sekretessen är att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av trafikkontorets ekonomiska kalkyl.

Beredning

Ärendet är initierat av trafikinämnden och har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på att potentialen till förbättrad stadsmiljö tas till vara genom en helhetslösning, där såväl cykelinfrastrukturen som gestaltningen av gaturummet förbättras samtidigt som också trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras.

Mina synpunkter

De stora förändringar som kommer att genomföras på Vasagatan är lika glädjande som de är viktiga. Vasagatan är idag en gata som domineras av bilar där cykel- och gångtrafik har fått stå tillbaka med låg framkomlighet och dålig trafiksäkerhet som följd. Vasagatan kommer att bli mer tillgänglig och kommer även ge plats åt stadsliv med breda gångbanor och ytor för vistelse, sittbänkar och möten. Besökare som ankommer med tåg till Stockholm kommer att mötas av en helt annan gata präglad av den moderna stadens sätt att se på citykärnan.

Det är också glädjande att vi är överens med fastighetsägare om medfinansiering och att det därmed är bra att satsa på gående och cyklister.

Projektet omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Dessa gator ingår i ett cykelpendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan, och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Cykelinfrastrukturen är bristfällig och det finns också brister kring trafiksäkerhet, otillräckliga gångytor, belysning och gestaltning.

Förslaget innebär sammanhängande cykelbanor med standard enligt cykelplanens riktlinjer. Trafiksignalerna planeras för grön våg för cykeltrafiken i så stor utsträckning som möjligt. På Vasagatan rustas gatan också upp med breddade gångbanor med markvärme, fler träd i nya växtbäddar och bättre belysning. Även övergångsställen kommer att breddas där så är möjligt.

Hastighetsgränsen föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h vilket är i enlighet med förslaget till hastighetsplan.

Vasagatan är ett av Citys mest högtrafikerade gångstråk med cirka 50 000 gående per dygn kring Mäster Samuelsgatan. Det är också ett av Citys större cykelstråk med cirka 7 000 cyklister per dygn.

Den föreslagna omvandlingen av Vasagatan är även i linje med stadens övergripande Vision för city, då omprioriteringen av gatuutrymmet kommer att bidra till ett mer levande stadsliv och kan antas vara positivt för besöksnäringen.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande angående genomförandebeslut för nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. (SEKRETESS enligt 19 kap 3 § offentlighets och sekretesslagen) Finns tillgängligt att läsa för kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges ledamöter på KF/KS kansli, Stadshuset, plan 4.
3. Bilaga 2 Ekonomi för nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. (SEKRETESS enligt 19 kap 3 § offentlighets och sekretesslagen) Finns tillgängligt att läsa för kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges ledamöter på KF/KS kansli, Stadshuset, plan 4.
4. Bilaga 3 Investeringskalkyl för nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. (SEKRETESS enligt 19 kap 3 § offentlighets och sekretesslagen) Finns tillgängligt att läsa för kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges ledamöter på KF/KS kansli, Stadshuset, plan 4.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Cecilia Brinck (M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Det är angeläget att investera i bättre cykelstråk i hela Stockholms stad. Arbetet med att förbättra cykelmöjligheterna i Stockholm initierades av Alliansen och det är glädjande att den socialdemokratiskt ledda majoriteten har tagit över stafettpippen.

Vasagatan uppfattas idag som en genomfartsväg. Det är olyckligt eftersom Vasagatan är en av Stockholms mest centrala gator. Att göra om gatan till stadsgata med förbättrade cykel- och gångmöjligheter är välkommet och det är glädjande att trafiknämnden lyckats få med sig en majoritet av fastighetsägarna längs med Vasagatan i förslaget. Det bådar gott för projektets genomförande.

När ärendet var uppe till beslut i trafiknämnden i maj 2015 påpekade vi att det är prioriterat att förbättra framkomligheten även för gångtrafikanterna, eftersom de står

för en absolut majoritet av alla rörelser längs med gatan. Vi är positiva till att detta hörsammats och att även gångtrafikanterna får bättre förutsättningar i detta förslag.

Samtidigt som det är bra att stärka gång- och cykelmöjligheterna längs med Vasagatan så är vi bekymrade över vilka effekter detta kommer att få för framkomligheten för övriga trafikslag. Precis som vi tidigare påpekat, saknar vi ordentliga analyser av vad åtgärderna får för effekter för trafikflödet sin helhet. Vi har även föreslagit att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken rivs och förläggs till en tunnel och är måna om att möjligheten att genomföra dessa åtgärder ska finnas kvar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsekonomi i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet . Utgifterna för 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2018.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.
3. Trafiknämnden ska i övrigt beakta vad stadsledningskontoret anför om projektekonomi i bilaga 2 till utlåtandet.

Stockholm den 23 augusti 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Markus Nordström (alla M) och Björn Ljung (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Den 15 juni 2017 fattade trafiknämnden beslut om att genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. Beslutet hemställdes till kommunfullmäktige för godkännande.

Vasagatan ges en helhetsupprustning som innebär nya cykelbanor, breddade gångbanor med nya träd på gatans båda sidor, fler sittplatser, nya cykelparkeringar, förbättrad tillgänglighet och förbättrad belysning. För att inrymma breddade gångbanor och nya cykelbanor tas körfält och angöringsplatser bort.

Ekonomi och investeringskalkylen är belagda med sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen kap. 19 3§. Syftet med sekretessen är att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2017 följande.

1. Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till genomförande av nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan enligt kontorets tjänsteutlåtande till en utgift enligt bilaga 2 till kontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att justera förslaget så att övergångsställen där så är möjligt breddas i förhållandet till framlagt förslag i syfte att skapa god framkomlighet för gångflödena runt Vasagatan.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna avtal om markvärme med fastighetsägare och tomträttshavare enligt kontorets tjänsteutlåtande.
4. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna avtal med Jernhusen rörande användning, drift och skötsel av markområden vid Centralstationen enligt kontorets tjänsteutlåtande.
5. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna avtal med Jernhusen rörande ombyggnad av taxiplatsen vid Centralstationen enligt kontorets tjänsteutlåtande.
6. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens investeringsbeslut.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck (M) m.fl. och Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i särskilt uttalande från Cecilia Brinck (M) m.fl. och Patrik Silverudd (L).

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) och Mikael Valier (KD) som instämmer i beslut av nämnden.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Projektet omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Dessa gator ingår i ett cykelpendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan, och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. En liten del är huvudstråk (se nedan).



Cykelstråk enligt cykelplanen. Rött = pendlingsstråk (hög standard), blått = huvudstråk (medelhög standard)

Projektområdet är cirka 750 meter långt och hastighetsgränsen är 50 km/h. Vasagatan är ett av Citys mest högtrafikerade gångstråk med cirka 50 000 gående per dygn kring Mäster Samuelsgatan. Det är också ett av Citys större cykelstråk med cirka 7 000 cyklister per dygn. Antalet motorfordonspassager är cirka 18 000 per dygn. Delar av sträckan har cykellösningar av relativt låg standard och vissa delar saknar helt cykellösningar, vilket i kombination med den intensiva trafikmiljön innebär att det är en relativt krävande sträcka att cykla. Förutom cykelinfrastrukturen finns brister kring trafiksäkerhet, otillräckliga gångytor, belysning och gestaltning.



Vasagatan norrut vid Klarabergsviadukten

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret. Kontoret har samrått med stadsledningskontoret. Avstämningar har gjorts med City i Samverkan, fastighetsägare och tomträtthavare längs Vasagatan, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Trafiknämndens funktionshinderråd har informerats om projektet vid två tillfällen. Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna har informerats om planerna, och samordning har skett med ledningsägarna.

Förslag till ny utformning

Inriktningen för projektet är att:

- öka framkomligheten för cykeltrafiken genom sammanhängande cykelbanor med bra standard och styrning av trafiksignalerna anpassad till cykeltrafiken
- öka trafiksäkerheten genom sammanhängande cykelbanor med bra standard och tydlig separering mellan gång- och cykeltrafiken
- sänkt hastighetsgräns från 50 km/h till 40 km/h
- öka attraktiviteten och tryggheten för gående genom breddade gångbanor, markvärme och förbättrad belysning
- förbättra gestaltningen med breddade gångbanor med fler träd

Vasagatan

För Vasagatan föreslås en helhetsupprustning som innebär nya cykelbanor, breddade gångbanor med nya träd på gatans båda sidor, sittplatser, nya cykelparkeringar och förbättrad belysning.

Med förslaget till ny utformning ändras Vasagatan från att vara ett utpräglat transportrum till en väl gestaltad stadsgata med bra utrymmen för gång- och cykeltrafiken.

Mellan Tegelbacken och Gamla Brogatan breddas gångbanorna som får möbleringszoner med nya träd, sittplatser och cykelparkeringar. Utanför gångbanorna anläggs nya sammanhängande cykelbanor med bra standard enligt cykelplanens riktlinjer vilket ger bra förutsättningar för framkomlig och säker cykeltrafik. Trafiksignalerna planeras för att ge grön våg för cykeltrafiken i så stor utsträckning som möjligt. För att få hög säkerhet och trygghet separeras gång- och cykelytor med möbleringszon eller nivåskillnad i första hand, och med materialskillnad i andra hand. Norr om Gamla Brogatan, där gatan är smalare, breddas gångbanan endast på östra sidan. På västra sidan behålls dagens gångbanor liksom cykelfältet mellan Olof Palmes Gata och Kungsgatan. En utformning med cykelbana har prövats men bedöms ge sämre trafiksäkerhet och framkomlighet.

Dagens placeringar för låncyklar behålls och vid Centralstationen utreds möjligheten till ytterligare en plats.

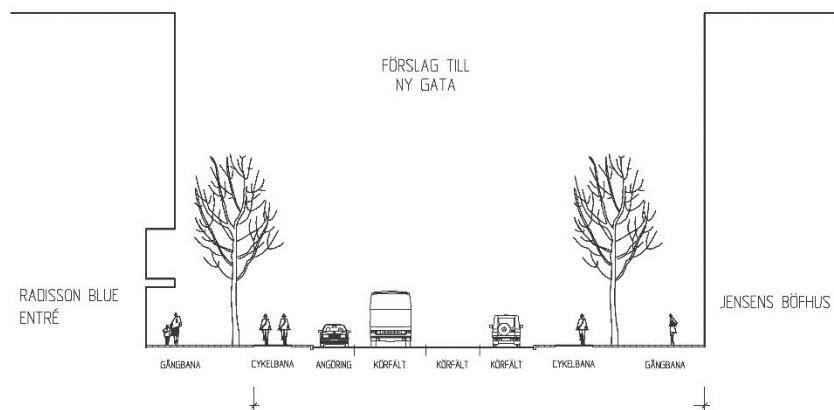
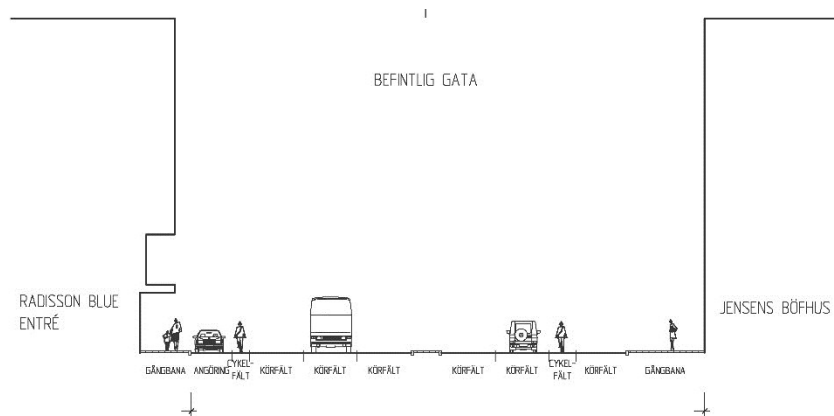
Hastighetsgränsen föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h vilket är i enlighet med förslaget till ny hastighetsplan.

Tillgängligheten förbättras genom att insteg till entréer tas bort, övergångsställen tillgänglighetsanpassas och nya ledstråk läggs vid platser som kan vara svårorienterade. Nya sittplatser längs gatan ger möjlighet att vila.

De nya gångbanorna planeras att få markvärme för ökad framkomlighet och säkerhet vintertid. Förutsättningen för detta är att fastighetsägare och tomträttshavare tecknar investerings- och driftavtal med staden. Förhandling om detta har påbörjats.

Belysningen kommer att förbättras genom en kombination av nya linspända armaturer kompletterat med låga belysningsstolpar mellan träden.

För att inrymma breddade gångbanor och nya cykelbanor tas körfält och angöringsplatser bort.



Befintlig sektion och princip för ny sektion

Påfarten mot Centralbron vid Järnvägsparken rätas ut och får en vinkelrät anslutning mot Vasagatan. Det ger lägre hastigheter och samtidigt en ny möjlighet för biltrafiken att svänga vänster från Tegelbacken mot Centralbron, vilket inte är tillåtet idag. Nya busshållplatser byggs mellan Gamla Brogatan och Mäster Samuelsgatan intill entréerna till tunnelbanan och den nya pendeltågstationen. Busshållplatserna framför Centralstationen och under Klarabergsviadukten behöver utgå för att kunna skapa bra och sammanhängande cykelbanor. Gångavståndet mellan Centralstationen och de nya busshållplatserna blir cirka 250 meter vilket fortfarande ger god standard. Cykelbanorna leds bakom busshållplatserna och separeras från väntytorna med staket för att få en så framkomlig och säker lösning som möjligt.

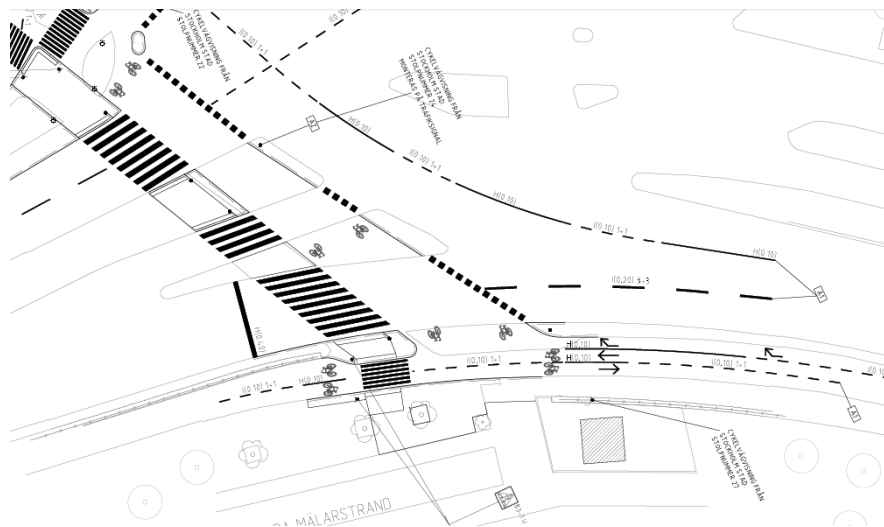
Taxiplatsen vid Centralstationen föreslås byggas om i samband med gatuombyggnaden. Infarten som ligger under Klarabergsviadukten är en stökig plats där det är vanligt med konflikter mellan taxibilar och fotgängare samt cyklister. När gatan byggs om riskerar dessutom taxiköer att blockera den sydgående biltrafiken då utrymme för svängkörfält saknas. För att kunna skapa ett kömagasin och ta bort konfliktpunkten

är förslaget att flytta infarten cirka 60 meter söderut till platsen för dagens utfart. För att kunna göra det behöver taxiplatsen byggas om. Det ger samtidigt fler uppställningsplatser för taxi, vilket det enligt Jernhusen finns behov av. Kontoret och Jernhusen är överens om att den nya utformningen skulle vara en förbättring. Eftersom taxiplatsen ligger på Jernhusens mark behöver ett genomförandeavtal om ombyggnaden tecknas.

De befintliga träden på Vasagatan, varav de flesta är i dåligt skick, behöver tas bort för att få plats med cykelbanor och breddade gångbanor. De ersätts av nya träd av arten *Zelkova serrata* "Green Vase". Det är ett vasformat, hårdigt träd lämpligt för gatumljörer och får vackra höstfärger. Längs hela gatan tas sammanlagt cirka 43 träd ned och 67 nya träd planteras. Träden planteras i nya växtbäddar med skelettjord för att de ska få bra förutsättningar att utvecklas och trivas. Dagvattnet är en resurs som i så stor utsträckning som möjligt kommer att tas om hand och ledas ner i växtbäddarna i enlighet med stadens dagvattenstrategi. Perennplanteringen framför Centralstationen behöver tas bort. Istället planeras för ett nytt blomsterprogram i planteringskärl på lämpliga platser längs gatan.

Tegelbacken

Vid Tegelbacken planeras en förbättring av gång- och cykelpassagen mellan kajsidan och Vasagatan. Övergångsstället och cykelpassagen byter plats vilket innebär att det går att skapa ett svängkörfält och kömagasin för cykeltrafiken från Vasabron. Eftersom cykeltrafiken till och från Vasagatan då inte längre behöver passera övergångsstället över cykelbanan minskar också risken för konflikter mellan gående och cyklister.



Princip för ny utformning vid Tegelbacken
Norra Bantorget

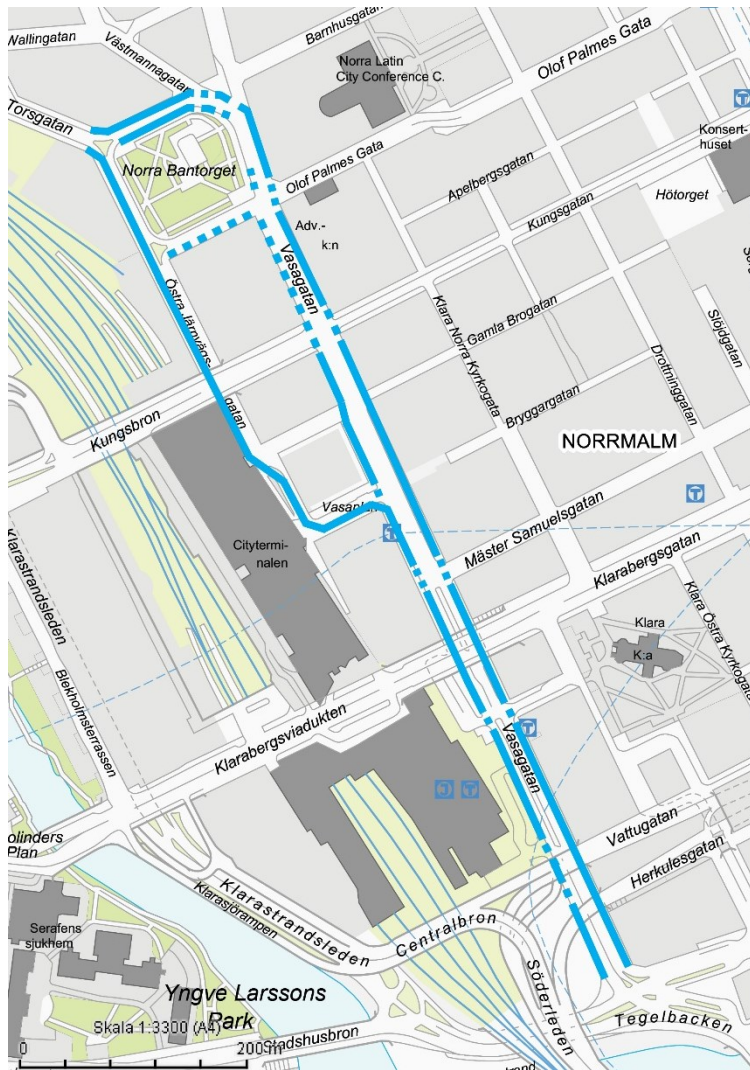
Kring Norra Bantorget föreslås nya cykelbanor med bra standard enligt cykelplanens riktlinjer för att binda samman stråken på Vasagatan och Östra Järnvägsgatan med Torsgatan. På Olof Palmes gata inrättas ett cykelfält. Gångbanorna behålls i stort sett oförändrade. Ett körfält tas bort runt hela torget för att ge plats åt cykelbanorna. Korsningarna vid Torsgatan och Barnhusgatan är relativt komplicerade trafikmiljöer med olika trafikriktningar och korsande gång- och cykelpassager. För att sänka hastigheterna och höja trafikanternas uppmärksamhet föreslås därför att de korsningarna utförs upphöjda. Trafiksignalen vid Torsgatan behövs inte längre och föreslås därför tas bort. Hastighetsgränsen föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h vilket är i enlighet med förslaget till ny hastighetsplan.

Östra Järnvägsgatan

På Östra Järnvägsgatan breddas cykelbanan för att få bra standard enligt cykelplanens riktlinjer genom att körbanan smalnas av. Gångbanan behåller befintlig bredd, och parkerings- och angöringsplatser kan behållas. Linspännen behålls, men söder om Gamla Brogatan byts belysningsarmaturerna mot en modernare typ. Hastighetsgränsen föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h vilket är i enlighet med förslaget till ny hastighetsplan.

Vasaplan

På Vasaplan anläggs en ny cykelbana österut med bra standard enligt cykelplanens riktlinjer genom att ett körfält tas bort. Gångbanan på södra sidan kan få markvärme om fastighetsägare och tomträtthavare tecknar investerings- och driftavtal med staden. Linspännen behålls, men belysningsarmaturerna byts mot en modernare typ. Hastighetsgränsen föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h vilket är i enlighet med förslaget till ny hastighetsplan.



Efter ombyggnad. Cykelbana – heldragen linje, cykelfält – streckad linje

Konsekvenser

De föreslagna åtgärderna innebär stora förbättringar för cykeltrafikens framkomlighet, säkerhet och trygghet genom att det blir sammanhängande och separerade cykelbanor med bra standard. Den totala längden ny- eller ombyggda cykelbanor och cykelfält är cirka 2,1 km. De nya cykelbanorna medger bekväm omcykling och även breda cyklar med fler hjul än två får bra utrymme. Framkomligheten förbättras när trafiksignalernas styrning anpassas till cykeltrafikens hastighet. Det blir också lättare att parkera cykeln när antalet parkeringsplatser blir fler.

Förslaget ger också stora förbättringar för gångtrafiken, stadslivet och gatans

gestaltning. De breddade gångbanorna och de nya träden gör att gatan blir mer inbjudande både för gång och för vistelse, och ger bättre möjligheter att få plats med uteserveringar och annan möblering. Trängseln minskar och det blir en tryggare situation med möbleringszonerna som en naturlig avgränsning mellan gång- och cykeltrafiken. Träden gör att gaturummet krymper visuellt och får en mer mänsklig skala, samt tillför grönska i en annars ganska karg miljö. Markvärme i gångbanorna ger högre standard vintertid för både gångtrafik och varuleveranser. Förbättrad belysning ökar tryggheten och säkerheten. Eftersom det blir svårare att stanna med bil i området blir det något försämrade tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som reser med bil. I övrigt blir tillgängligheten bättre med förslaget. Nivåskillnader vid entréer byggs bort i största mån, och nya ledstråk placeras vid svårorienterade platser för att underlätta orienteringen. Nya sittplatser ger möjlighet att vila.

Trafiksäkerheten bedöms bli bättre med den nya utformningen eftersom trafikslagen separeras, antalet körfält minskar, hastighetsgränsen sänks till 40 km/h och belysningen förbättras.

Biltrafikens och busstrafikens framkomlighet minskar när körfält tas bort, vilket bedöms ge ökade körtider främst under högtrafiktid. Gatan trafikeras dagtid av busslinjerna 50, 53, 59 och 65 (det finns ett förslag om att lägga ner linje 59 på grund av för litet passagerarunderlag). Kontoret anser att förslaget innebär en rimlig avvägning mellan gång- och cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet å ena sidan och buss- och biltrafikens framkomlighet å andra sidan.

Vasagatan är nattbusstrafikens knutpunkt i City, och trafikeras av cirka 25 nattbusslinjer. Nya lägen för åtminstone en del av dessa behöver hittas när antalet busshållplatser minskar, och arbetet med detta har påbörjats. Kontoret anser att Cityterminalen verkar vara det bästa alternativet, men det är en fråga för trafikförvaltningen att besluta om.

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.

Eftersom de flesta byggnaderna längs Vasagatan har lastfär eller gårdar som används för leveranser löses mycket av varuförsörjningen den vägen, men till en del målpunkter används lastplatser på gatan. För att främja framkomligheten kommer vissa av dessa att behöva utgå eller flyttas till sidogator. Det innebär att det på några platser blir lite längre avstånd för varuleveranser. Markvärme i gångbanorna kan underlätta vintertid.

De få bilparkeringsplatser som finns inom projektområdet kan behållas. De två motorcykelparkeringar som finns på Vasagatan behöver utgå eller flyttas. Parkeringsförbud omvandlas på många platser till stoppförbud. Det finns en risk att många ändå kommer att stanna på otillåtna platser, vilket kan leda till behov av ökad trafikövervakning.

Måluppfyllelse

Förslaget bedöms bidra till måluppfyllelsen för åtta av de fjorton målen i Framkomlighetsstrategin, samt till två av de sex övergripande miljömålen i

Miljöprogrammet (Miljöanpassade transporter samt Hållbar mark- och vattenanvändning). Omhändertagande av dagvatten genom infiltration är en åtgärd i enlighet med stadens Dagvattenstrategi. Projektet är också i linje med Vision för City.

Risker

Att bygga i en befintlig miljö med mycket trafik och många verksamheter intill innebär alltid vissa risker. Nedan listas de viktigaste riskerna för projektet.

Markvärme ger en högre standard för gångtrafiken vintertid men innebär också att byggandet blir mer komplicerat. Det kommer att bli trångt att få plats med nya ledningar på vissa platser eftersom det finns många befintliga ledningar att ta hänsyn till. Så långt det är möjligt undviks möjliga konflikter i projekteringsskedet, men ritningarna som visar lägena för befintliga ledningar stämmer inte alltid vilket innebär att många av dessa frågor behöver lösas under byggtiden. Det kan påverka tidplan och ekonomi.

Nya ledningar för bland annat el ska läggas ned i samband med gatuombyggnaden. Det görs samordnat av staden på uppdrag av ledningsägare för att gatan inte ska behöva grävas upp flera gånger. Detta ökar komplexiteten i projektet vilket kan påverka tidplanen. Kontoret får ersättning från ledningsägarna för att täcka kostnaderna.

Det finns vatten- och avloppsledningar i området som kan vara känsliga. Kring dessa kommer försiktig schakt tillämpas för att minimera risken för att ledningarna påverkas, men om en ledning går sönder får det ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser.

För att komma åt att bygga på alla ytor behöver vissa arbeten utföras nattetid. Så långt det är möjligt och rimligt ska störningar undvikas, men det ligger många hotell längs Vasagatan som i vissa skeden kan få sin verksamhet störd av arbetena.

Framkomligheten för alla trafikanter kommer att påverkas under byggtiden. Kontoret har tagit fram skedesplaner för att se hur arbetena kan bedrivas för att få så bra framkomlighet som möjligt samtidigt som arbetena ska kunna bedrivas på ett så effektivt sätt som möjligt.

Trafiksäkerheten kan precis som framkomligheten komma att påverkas under byggtiden. För att minimera riskerna kan hastighetsgränsen sänkas till 30 km/h.

Detaljerna kring hur arbetet ska bedrivas och hur trafiken ska fungera under byggtiden bestäms när en entreprenör är upphandlad. Trafikkontoret ska godkänna det förslag som entreprenören tar fram.

Skedesplanering och påverkan under byggtiden

Projektet ligger på en plats som är mycket komplex att bygga på, med en mängd verksamheter att ta hänsyn till, stora trafikmängder, många ledningar under marken som innebär begränsningar och begränsade utrymmen. Kontoret har därför låtit göra en skedesplanering, för att säkerställa framkomligheten och säkerheten för trafikanterna

och för att se till att entreprenören får ett rimligt område att arbeta inom. Skedesplanerna har tagit hänsyn till arbetsmängden som ska utföras och även säkerhetsaspekten för entreprenören.

Byggtiden uppskattas till tre år. Inriktningen är att Vasagatan byggs under de två första åren, och Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan det tredje året. Arbetena kommer att pågå ungefär april-november varje år.

Framkomligheten för bussar och bilar kommer att påverkas mycket, då endast ett körfält i vardera riktningen kan vara öppet under stora delar av ombyggnaden. Även gång- och cykeltrafiken kommer att påverkas.

Ombyggnaden av gångbanorna kommer ske i två etapper när ledningar ska läggas om och markvärme installeras. Vissa arbeten kommer att behöva ske under natten för att dels minska störningar för affärsidkare i området dels för att butikernas ingångar ligger så tätt att det är svårt att komma fram med grävmaskiner. Alla entréer kommer vara tillgängliga under byggtiden. Nattarbetena kan samtidigt störa hotellens verksamhet, och även detta behöver tas med i planeringen.

Skedesplaneringen kommer att finnas med i förfrågningsunderlaget som ett förslag på hur entreprenaden kan utföras. Entreprenören ska sedan lämna sitt förslag på hur arbetet ska bedrivas, och detta ska godkännas av kontoret.

Avtal

Det sedan tidigare träffade avtalet med fastighetsägare och tomträttshavare om delfinansiering av upprusningen av Vasagatan är villkorat med att kommunfullmäktige fattar genomförandebeslut under 2017.

För genomförandet av projektet behöver ytterligare avtal träffas med fastighetsägare, tomträttshavare och ledningsägare:

Markvärme

Det finns möjlighet att installera markvärme i gångbanorna på Vasagatan i samband med ombyggnaden. Förutsättningen för detta är att respektive fastighetsägare eller tomträttshavare tecknar avtal med staden om investeringsutgifter och driftkostnader.

Ombyggnad av taxiplatsen vid Centralstationen

Taxiplatsen vid Centralstationen föreslås byggas om. Den ligger på Jernhusens mark, varför det krävs ett genomförandavtal om villkoren för ombyggnaden.

Användning, drift och skötsel av markområden vid Centralstationen

Gränsen mellan stadens mark och Jernhusens mark vid Centralstationen har inte en naturlig dragning. Därför behövs ett avtal som klargör ansvar och användning av markområdena i detta område. Det handlar bland annat om skötsel och nyttjande av ytor, användning av parkeringsplatser och parkeringsövervakning.

Avtal med ledningsägare

Staden kan i samband med gatuarbetena utföra arbeten åt ledningsägare. Syftet är att gatan inte ska behöva grävas upp flera gånger. Villkoren för dessa arbeten bestäms i

genomförandeavtal.

Avtal om linspännsfästen

Vasagatan har idag belysning placerad på höga stolpar. Förslaget innebär att de ersätts med linspänn mellan fasaderna kompletterat med lägre stolpar. För att fästa linspänn i fasader behövs ett upplåtelseavtal mellan staden och fastighetsägare/tomträttsinnehavare.

Kommunikation

En kommunikationsplan kommer att tas fram, och City i Samverkan kommer att vara delaktiga i det arbetet. Målet är att ha en gemensam kommunikationsplan tillsammans med de fastighetsägare och tomträttsinnehavare som är med och delfinansierar upprustningen, så att kommunikationen kan samordnas och flera kan hjälpas åt att sprida information. Erfarenheter från kommunikationsarbetet i Projekt Sergels Torg kommer att tas med i arbetet.

Tidplan

Detaljprojektering med framtagande av förfrågningsunderlag pågår till sommaren 2017. Genomförandebeslut planeras i trafikinämnden i juni och i kommunfullmäktige i september. Under hösten ska ovanstående avtal träffas. Upphandling av entreprenaden planeras ske i oktober-november. Entreprenaden kan sedan påbörjas våren 2018. Genomförandetiden beräknas till tre år.

Ekonomi

Ekonomi redovisas i bilaga 2, och investeringskalkylen i bilaga 3. Dessa är belagda med sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen kap. 19 3§. Syftet med sekretessen är att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl.

Trafikkontorets förslag till beslut

Kontoret föreslår trafikinämnden godkänner förslag till genomförande av nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan enligt kontorets tjänsteutlåtande samt ger kontoret i uppdrag att teckna nödvändiga avtal. Kontoret föreslår också att trafikinämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Beredning

Ärendet är initierat av trafikinämnden och har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på att potentialen till förbättrad stadsmiljö tas till vara genom en helhetslösning, där såväl cykelinfrastrukturen som gestaltningen av gaturummet förbättras samtidigt som också trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras.

Stadsledningskontoret anser att projektet har utformats i linje med kommunfullmäktiges målsättning att prioritera gång- och cykeltrafik i syfte att uppnå hållbara transporter. I perspektivet av de mål som staden har satt upp för framkomlighet och hållbara transporter instämmer stadsledningskontoret med trafiknämnden i dess bedömning att avvägningen mellan gång- och cykeltrafikens framkomlighet å ena sidan och buss- och biltrafikens å andra sidan är rimlig.

Den föreslagna omvandlingen av Vasagatan är även i linje med stadens övergripande *Vision för city*, då omprioriteringen av gatuutrymmet kommer att bidra till ett mer levande stadsliv och kan antas vara positivt för besöksnäringen.

Stadsledningskontoret ser positivt på att privata fastighetsägare medfinansierar projektet, då en väsentlig upprustning av stadsmiljön också påverkar fastighetsvärdena positivt. Detta är i linje med det uppdrag som formulerats i kommunfullmäktiges budget 2016 om att ta fram en strategi för medfinansiering från privata fastighetsägare inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsområdet City.

Vad gäller projektekonomi framgår stadsledningskontorets synpunkter och förslag av bilaga 1. Bilagan är sekretessbelagd, se ovan.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden får genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsekonomi i enlighet med bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 8 augusti 2017. Utgifterna för 2017 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2018. Stadsledningskontoret föreslår vidare att trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal, samt att Trafiknämnden i övrigt ska beakta vad stadsledningskontoret anför om projektekonomi i bilaga 1 till detta tjänsteutlåtande.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck (M) m.fl. och Patrik Silverudd (L) enligt följande.

Det är angeläget att investera i bättre cykelstråk i hela Stockholm stad. Arbetet med att förbättra cykelmöjligheterna i Stockholm initierades av Alliansen och det är glädjande att den nya majoriteten tagit över stafettpippen.

Vasagatan uppfattas idag som en genomfartsväg. Det är olyckligt eftersom Vasagatan är en av Stockholms mest centrala gator. Att göra om gatan till stadsgata med förbättrade cykel- och gångmöjligheter är välkommet och det är glädjande att trafikkontoret lyckats få med sig en majoritet av fastighetsägarna längs med Vasagatan i förslaget. Det bådar gott för projektets genomförande.

När ärendet var uppe till beslut i trafiknämnden i maj 2015 påpekade vi att det är prioriterat att förbättra framkomligheten även för gångtrafikanterna, eftersom de står för en absolut majoritet av alla rörelser längs med gatan. Vi är tacksamma att detta hörsammats och att även gångtrafikanterna får bättre förutsättningar.

Samtidigt som vi tycker att det är bra att stärka gång- och cykelmöjligheterna längs med Vasagatan så är vi bekymrade över vilka effekter detta kommer att få för framkomligheten för övriga trafikslag. Precis som vi tidigare påpekat, saknar vi ordentliga analyser av vad åtgärderna får för effekter för trafikflödet sin helhet.