

**Utlåtande 2017:229 RVII (Dnr 124-1375/2017)**

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

Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projekt Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan till en investeringsutgift om 85,0 mnkr och med inkomster om 10,0 mnkr. Utgifterna för år 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget 2018.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Projektet innebär att anlägga cykelbanor och återställning efter projekt Citybanan. Enkelriktade cykelbanor kommer att anläggas på båda sidor om Torsgatan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan, en sträcka om cirka 1 000 meter. Befintlig gångbanebredd behålls eller utökas längs hela sträckan. Den utökade ytan för gång och cykel erhålls på bekostnad av yta för angöring och parkering, där cirka 50 parkeringsplatser försvinner. I närområdet finns flera parkeringsgarage som är öppna för allmänheten.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom upphöjda överfarter vid korsningar. Gatan ska göras mer attraktiv bland annat genom att det längs en sträcka norr om Barnhusbron kommer att skapas ett utrymme för möblering

och planteringar alternativt tillfälliga upplåtelse för kommersiell verksamhet. Vidare kommer Torsgatan att få träd längs hela sträckan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan och belysningen kommer att förbättras. Beslutet inkluderar utrustnings- och planteringsplaner.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* menar att framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter kommer att förbättras och att den nya utformningen av gatan kommer att gynna utvecklingen av ett levande stadsliv längs sträckan.

## Mina synpunkter

När nu Citybanan är i trafik kan staden påbörja arbetet med återställning av Torsgatan och därmed anlägga nya enkelriktade cykelbanor på båda sidor om Torsgatan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan, en sträcka om cirka 1 000 meter. Cykelbanornas utformning följer riktlinjerna i stadens Cykelplan 2012. Gångbredden kommer att utökas eller behållas längs hela sträckan. Med detta beslut skapas en tydlig och bra koppling mellan City med Norra Bantorget och Sankt Eriksplan och sträckan upp mot Hagastaden som saknas. Torsgatan är på intet sätt ny men har på grund av sin påvra och ruffiga utformning uppfattats som en ogästvänlig del som skärmat av stadens olika delar. Med detta projekt läker vi ett sår i staden.

Den utökade ytan för gång och cykel medför att yta för angöring och parkering minskas där cirka 50 parkeringsplatser ersätts av gång- och cykeltrafikinfrastruktur. I närområdet finns flera parkeringsgarage som är öppna för allmänheten vilket gör att ersättningsplatser finns.

Den nya utformningen av gatan skapar inte bara bättre utrymme för gång- och cykeltrafik utan ger även möjligheter att arbeta med en platsbildning ut mot banområdet som gynnar utvecklingen av ett mer levande stadsliv. Jag ser gärna Torsgatan som ett levande stadsrum som bjuder in stockholmarna till en gata med större potential än tidigare för ett levande Stockholm. Det är också glädjande att Trafikverket i en överenskommelse med staden bidrar till återställandet av Torsgatan med 10 miljoner kronor av den totala investeringskostnaden 85 miljoner kronor.

## Bilaga

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) 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 majoriteten tagit över stafettpinnen. En utveckling och återställning av Torsgatan är således mycket välkommen.

Som en del i arbetet försvinner ca 50 parkeringsplatser. Vi förväntar oss att bedömningen av tillgången till andra parkeringsalternativ stämmer och att detta inte får stora negativa konsekvenser för parkeringsmöjligheterna i området. Framförallt är det viktigt att säkerställa att boende även fortsatt kommer att ha tillgång till boendeparkering.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projekt Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan till en investeringsutgift om 85,0 mnkr och med inkomster om 10,0 mnkr. Utgifterna för år 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget 2018.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

Stockholm den 25 oktober 2017

På kommunstyrelsens vägnar:

KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

**Särskilt uttalande** gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Jonas Nilsson (alla M) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Anläggandet av nya cykelbanor och återställning efter Citybanan på Torsgatan bedöms uppgå till en total investeringsutgift om 85,0 mnkr och med investeringsinkomster om 10,0 mnkr.

Projektet innebär att enkelriktade cykelbanor kommer att anläggas på båda sidor om Torsgatan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan, en sträcka om cirka 1 000 meter. Befintlig gångbanebredd behålls eller utökas längs hela sträckan. Den utökade ytan för gång och cykel erhålls på bekostnad av yta för angöring och parkering, där cirka 50 parkeringsplatser försvinner. I närområdet finns flera parkeringsgarage som är öppna för allmänheten.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom upphöjda överfarter vid korsningar. Gatan ska göras mer attraktiv bland annat genom att det längs en sträcka norr om Barnhusbron kommer att skapas ett utrymme för möblering och planteringar alternativt tillfälliga upplåtelse för kommersiell verksamhet. Vidare kommer Torsgatan att få träd längs hela sträckan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan och belysningen kommer att förbättras. Beslutet inkluderar utrustnings- och planteringsplaner.

Genomförandet är tänkt att delas in i två etapper. För etappen mellan Sankt Eriksplan och Sabbatsbergsvägen beräknas entreprenadstart ske våren/sommaren 2018. För den återstående sträckan mellan Sabbatsbergsvägen och Norra Bantorget planeras entreprenadstart till hösten 2018. Genomförandetiden beräknas till två år, med färdigställande våren 2020.

Efter färdigställande år 2020 beräknas de årliga kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, uppgå till cirka 5,0 mnkr. Därefter minskar dessa successivt med gjorda avskrivningar.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 31 augusti 2017 följande.

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.

*Särskilt uttalande* anfördes av Cecilia Brink m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

*Ersättningsyttrande* gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i det särskilda uttalandet från Cecilia Brink m.fl. (alla M).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

#### **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 sektionsbredden 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. Gångbanebredderna behålls som idag på ca 2,8 meter, inklusive skiljeremsa 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 förses 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 kantstenshallplats. 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 gångbanebredder 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 upplåtelser 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 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 angröring 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 upplåtelser 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 spår område 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 försämras 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 genomförandavtal.

#### 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.

Genomförandavtal 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	4,6	3,0	8,5
Inkomster		10,0		10,0	
Netto	2,7	3,2	3,6	3,0	7,5

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att projektet utformats i linje med kommunfullmäktiges målsättning att prioritera gång- och cykeltrafik i syfte att uppnå hållbara transporter. Cykelbanornas utformning följer cykelplanens rekommendationer. Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter kommer att förbättras, vilket torde bidra till en ökning av dessa trafikantgrupper.

Den nya utformningen av gatan bedömer kontoret kommer att gynna utvecklingen av ett levande stadsliv längs sträckan. Konsekvenserna av den förändrade användningen av gatuytorna har utretts och stadsledningskontoret bedömer att de avvägningar som nämnden har gjort innebär att den negativa påverkan för buss-, nytto- och personbilstrafiken har minimerats. Stadsledningskontoret utgår ifrån att de parkeringsgarage som finns i området har kapacitet att möta den ökade efterfrågan som kan bli följden av de parkeringsplatser som tas bort.

Stadsledningskontoret noterar att investeringsutgifterna sedan inriktningsbeslutet har ökat med 10,0 mnkr (13 procent) till 85,0 mnkr, vilket bedöms som rimligt då underlagen i detta skede har en större detaljeringsgrad. Nettoutgiften per meter ombyggd gatusträcka uppgår till cirka 75 000 kronor, vilket får anses acceptabelt med hänsyn tagen till de förbättrade stadsmiljökviteterna som ingår i projektet.

Stadsledningskontoret bedömer att tidsplanen är realistisk och att genomförandet kommer att ske som planerat. Dock har nämnden identifierat ett antal risker som kan medföra tidsförskjutningar, vilka kontoret därmed förutsätter att nämnden vidtar behövliga åtgärder för i syfte att förhindra att de uppkommer.

Projektet följer stadens projektstyrningsmetod.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden får genomföra projekt Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan till en investeringsutgift om 85,0 mnkr och med inkomster om 10,0 mnkr. Utgifterna för 2017 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i Budget 2018. Stadsledningskontoret föreslår vidare att trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Brink m.fl. (M) 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. En utveckling och återställning av Torsgatan är således mycket välkommen.

Som en del i arbetet försvinner ca 50 parkeringsplatser. Vi förväntar oss att kontorets bedömning av tillgången till andra parkeringsalternativ stämmer och att detta inte får stora negativa konsekvenser för parkeringsmöjligheterna i området. Framförallt är det viktigt att säkerställa att boende även fortsatt kommer att ha tillgång till boendeparkering.