

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063**Till**
Trafiknämnden
2023-03-23

Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder. Reviderat inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till reviderad inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder upp till 5,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 30 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Tf. Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden godkände inriktningsbeslut för projektet Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder, i oktober 2021. I beslutet var projektets investeringsutgift uppskattad till 18 mnkr. Under det fortsatta arbetet med planering av projektets genomförande har nya förutsättningar identifierats, vilket får som konsekvens att genomförandet fördröjs. De ökade utgifterna beror på att ett mer detaljerat underlag skapat en bättre bild av projektets omfattning, men också på att nya förutsättningar identifierats, som flera ledningar under mark i Gävlegatan samt grunt liggande berg under både Gävlegatan och Vanadisplan. Stigande materialpriser som följd av omvärldsfaktorer har också bidragit till projektet fördröjs.

En stor del av de tidigare planerade arbetena på Gävlegatan föreslås därför utgå från projektet i syfte att hålla nere projektets kostnader. Trots ökade kostnader och förändrad omfattning vad gäller åtgärder längs Gävlegatan, ger genomförande av föreslagna åtgärder stor nytta för gående längs stråket.

Mot bakgrund av den föreslagna förändrade omfattningen och ökade kostnader vill kontoret lyfta ett reviderat inriktningsbeslut till trafiknämnden.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till reviderad inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Vanadisplan- Hagastaden, gångåtgärder upp till 5,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 30 mnkr.

Bakgrund

Gävlegatan och del av Vanadisvägen är en del i ett av de strategiskt viktiga stråken som pekats ut i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor (se figur 1 nedan). Stråket förbinder den nya stadsdelen Hagastaden med innerstaden och pendeltågsstationen vid Vanadisvägen.



Figur 1. Projektet omfattar Gävlegatan, Vanadisplan och del av Vanadisvägen mellan Hagastaden och citybanans entré på Vanadisvägen.

I samband med att Hagastaden växer fram och sedan Citybanan öppnat med en entré till pendeltågsstationen på Vanadisvägen vid Dalagatan, har kopplingen mellan Vanadisplan och Hagastaden fått ökad betydelse för gångtrafik. Mängden gående har ökat och kan förväntas öka ytterligare, men standarden för gående längs dessa gator är låg. Kontoret har identifierat behov av åtgärder för att öka gångvänlighet i stråket. Om detta fattade trafiknämnden inriktningsbeslut i oktober 2021. Sedan dess har nya planeringsförutsättningar identifierats och genomförandet fördröjs av dessa samt av generellt

ökade materialkostnader, vilket gör att ett reviderat inriktningsbeslut behöver fattas.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samverkan med Norrmalms stadsdelsförvaltning. Samråd har hållits med trafikförvaltningen, men beslut om framtida busstrafikering som berör stråken har inte fattats ännu.

Mål och syfte

Projektet svarar mot *Stockholms Framkomlighetsstrategi* och *Strategi för offentliga rum* samt *Gångplan för Stockholm*. Syftet är att genomföra gatuåtgärder, för att förbättra förutsättningarna för gångtrafikanter i kopplingarna mellan Citybanans entré vid Vanadisplan och Hagastaden, via Gävlegatan.

Målen för projektet är att:

1. Trånga sektioner och passager där framkomlighet för gående begränsas byggs bort.
2. Förenkla för gående med tydligare prioritet vid tvärgator.
3. Skapa genare väg för gående.
4. Förbättra orienterbarhet för gående.

Befintlig situation

Det studerade området är under utveckling och har skiftande karaktär. Området kring Vanadisplan är en del av Stockholms täta stenstad. Här finns bostadshus med lokaler för verksamheter i bottenvåningarna. Här finns också miljöer med högt kulturhistoriskt värde som bostadsområdet Röda bergen, som sträcker sig från Gävlegatan och vidare västerut. Inom det tidigare industrikvarteret mellan Gävlegatan och Hälsingegatan finns idag verksamheter med inriktning mot konst och design, men också hotell och gym, medan Gävlegatans västra sida kantas av bostäder. Vid Norra Stationsgatan gick tidigare gränsen för den täta innerstaden och det angränsande spårområdet utgjorde en tydlig barriär norrut. Istället länkar nu Hagastaden samman Norrmalm med Solna och Karolinska institutets område och nya kopplingar och målpunkter av olika slag tillkommer. Den nya stadsdelen blir tät och innehåller både bostäder och arbetsplatser. Citybanan öppnade 2017 med entré till pendeltåget på Vanadisvägen vid Dalagatan, vilket har förändrat rörelsemönstren och inneburit fler gående i området. Nedan följer en mer detaljerad beskrivning av Gävlegatan. För nulägesbeskrivning av Vanadisvägen och Vanadisplan hänvisas till tidigare inriktningsbeslut i bilaga 1.

Gävlegatan

Gävlegatan mellan Vanadisplan och Torsplan/Norra Stationsgatan, en sträcka på ca 300 meter, har idag dubbelriktad trafik med parkering längs gatans båda sidor. Gångbanorna är breda och cykling sker i blandtrafik. Gatan har sex lindar på den nordöstra sidan, med mindre bra vitalitet. Gatan lutar ner mot Norra Stationsgatan, men det saknas sittplatser längs gatan. Enligt stadens skyfallsmodell är Gävlegatans anslutning till Norra Stationsgatan en lågpunkt som kan riskera översvämmas vid skyfall.

Gångtrafik

Gångbanorna på båda sidor gatan är breda, ca 5,25 m. Möblering med uteservering vid Vanadisplan och belysningsstolpar i gångbanan gör dock att den hinderfria bredden minskar. Markbeläggningen på gångbanorna utgörs huvudsakligen av betongplattor, frånsett en sträcka närmast Vanadisplan på gatans sydvästra sida som är belagd med asfalt. Det finns inslag av tvärgående rader av smågatsten samt rännalar längs gångbanorna vilket påverkar tillgänglighet för gående.



Figur 2. Gävlegatans gångbanor är breda, men framkomligheten för gående begränsas av träd, belysningsstolpar och cykelparkering. Tillgängligheten påverkas av inslag av otillgänglig markbeläggning.

Till Gävlegatan ansluter tre tvärgator, där gångbanorna bryts. Bristen på övergångsställen över korsningarna mot tvärgående gator ger upplevelsen att gående inte prioriteras i korsningarna.



Figur 3. Gävlegatans gångbanor bryts vid korsande tvärgator.

Cykeltrafik

Gävlegatan är ett huvudstråk för cykling och cykling sker i blandtrafik i båda riktningarna. Cykelparkeringar finns på båda sidor av gatan, men spontan parkering förekommer också i anslutning till olika verksamheter.

Trafikflöden

Gångtrafik

I september 2020 räknades de gående längs flera gator i området. Gångflödena har räknats upp för att motsvara en vardag före pandemin. Det visar sig att många rör sig till fots. För gående är särskilt Vanadisvägen och Gävlegatan högt prioriterade och har högst flöden av gående. Flödet av gående varierar mellan 13 900 längs Vanadisvägen och 9 200 längs Gävlegatan. Längs Hälsinge-

gatan är flödet av gående betydligt lägre, 3 400 per dygn. I dagsläget väljer fler att gå runt cirkulationen vid Vanadisplan än att använda gångvägen tvärs rondellen.



Figur 4. Uppmätta gångflöden hösten 2020.

Det finns många målpunkter i närområdet redan idag, där pendeltågsstationen i söder och Karolinska sjukhuset i norr är de största. Fortsatt utbyggnad av Hagastaden och ny tunnelbana kommer bidra till än mer rörelse. Därför har även ett scenario med framtida flöden då Hagastaden är fullt utbyggd, tagits fram. I prognos för framtida flöden har generellt en dubbling av de gående antagits. För Hälsingegatan har dock en fyrdubbling antagits eftersom dess framtida funktion skiljer sig mer från dagens, med koppling till nya bostäder och arbetsplatser men också till det centrala parkstråket i Hagastaden. Fortfarande blir Vanadisvägen med 33 000 gående och Gävlegatan med 18 400 gående per dygn de högst prioriterade stråken med flest gående. Detta kan jämföras med ett flöde på 22 000-34 000 gående per dygn på Vasagatan mellan Centralstationen och Kungsgatan.



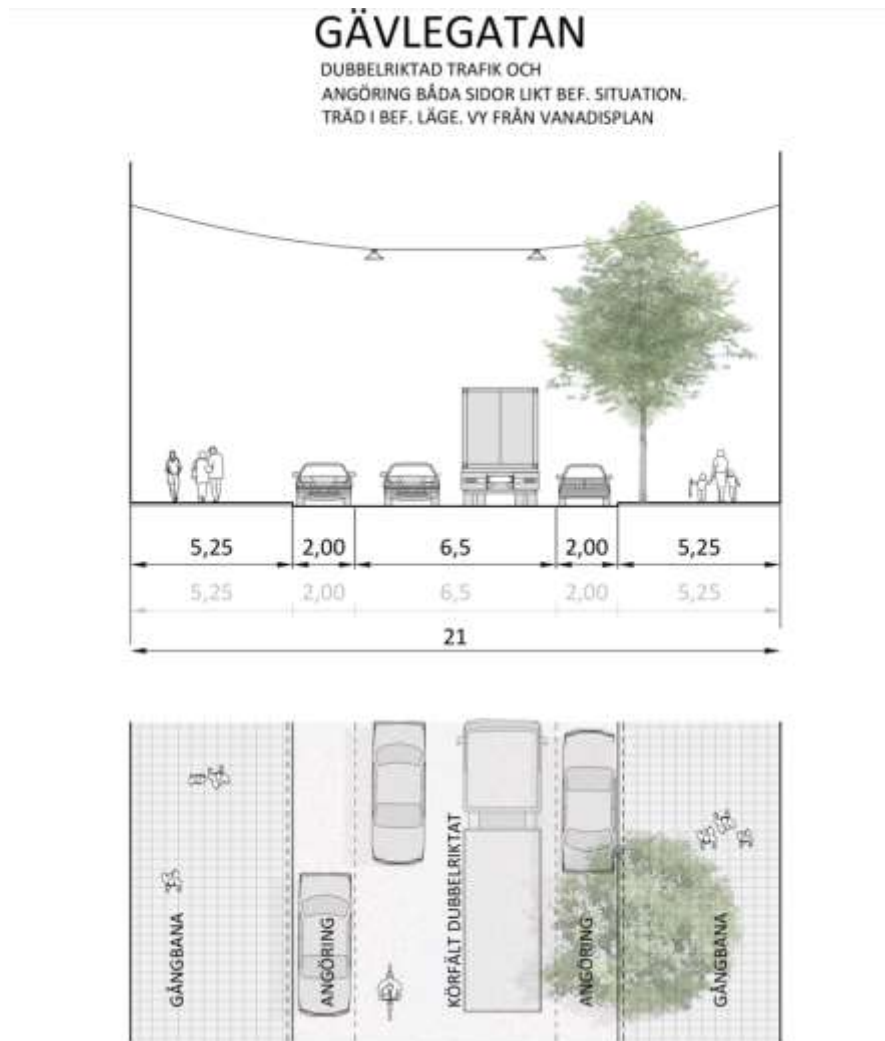
Figur 5. Prognos för gångflöden då Hagastaden är fullt utbyggd.

Förslag till förändrad inriktning

Kontoret har utrett möjligheten att lokalt bredda Gävlegatans norra gångbana för att möjliggöra plantering av nya träd med växtbäddar

och skapa utrymme för en ny möbleringszon. Detta föreslogs i tidigare inriktningsbeslut i oktober 2021.

Då framtagna handlingar visar på att förslaget skulle kräva flytt av ett större ledningspaket, som i sin tur kräver bergschakt, föreslår kontoret att denna åtgärd utgår från projektet. Förändringen motiveras med att åtgärden skulle bli mycket dyr och komplex att genomföra i befintlig miljö jämfört med den bedömda nyttan. Att inte bredda gångbanan på Gävlegatans norra sida, kommer inte påverka gåendes framkomlighet i någon stor utsträckning. Däremot medför detta att Gävlegatan varken får nya träd eller ny möbleringszon. Samtliga träd blir i stället kvar i befintliga lägen. Åtgärder för att förbättra förutsättningarna för träden i befintliga lägen bör utredas. Sittmöbler längs Gävlegatan tillskapas i befintlig trädrad. Möjligheten att frigöra yta i gångbana genom att flytta ut cykelparkering i gatan bör utredas. Som en följd av att befintliga gångbanabredder ligger kvar, påverkas inte parkeringsmöjligheterna längs Gävlegatan annat än om parkering för bilar omvandlas till parkering för cyklisterna. Detta kan innebära att enstaka bilparkeringar tas bort längs Gävlegatan. Bortfall av bilparkering hanteras genom att ytterligare snedställd parkering tillskapas på Västmannagatans söder om Vanadisvägen. Tidigare föreslagna åtgärder på norra Västmannagatan för att tillskapa ersättningsparkering kan dock utgå. För att ytterligare förbättra orienterbarheten för gående längs hela stråket, föreslås att gångvägvisning för gående sätts upp.



Figur 6. Gävlegatan behåller dagens sektion och befintliga träd.



Figur 7. Gävlegatan behåller dagens sektion, men får ökad standard för gående genom att genomgående gångbanor anläggs tvärs alla lokalgator och att ojämna beläggning i gångbanorna åtgärdas. En ny passage för gående anläggs i höjd med Torbjörn Klockares gata.

För Vanadisplan och Vanadisvägen föreslås ingen förändring av åtgärder jämfört tidigare inriktningsbeslut, vilket biläggs detta beslutsunderlag.

Övriga planerade åtgärder på Gävlegatan genomförs i enlighet med inriktningsbeslutet. Det handlar bland annat om genomgående gångbanor över tvärgator samt att tillgängligheten förbättras genom justeringar av beläggning i gångbanan längs hela Gävlegatan. De låga belysningsstolparna i gångbanorna på var sida Gävlegatan tas bort, för att utöka den tillgängliga gångbanebredden längs gatan. Befintlig linspänd armatur över gatan bedöms vara tillräcklig för att lysa upp gångbanorna.

Avvägningar

Kontoret har kontinuerlig dialog med trafikförvaltningen, men beslut om framtida busstrafikering som berör stråken har inte fattats ännu.

Konsekvenser

Gångtrafik

Föreslagna åtgärder bidrar till att uppnå målen i projektet. Genom att anlägga genomgående gångbanor tvärs tvärgator både vid Vanadisvägen och vid Gävlegatan minskar antalet konfliktpunkter för gående. Att inte bredda gångbanan på Gävlegatans norra sida, kommer inte påverka gåendes framkomlighet nämnvärt. Däremot medför detta att Gävlegatan varken får nya träd eller ny möbleringszon. Samtliga träd blir i stället kvar i befintliga lägen.

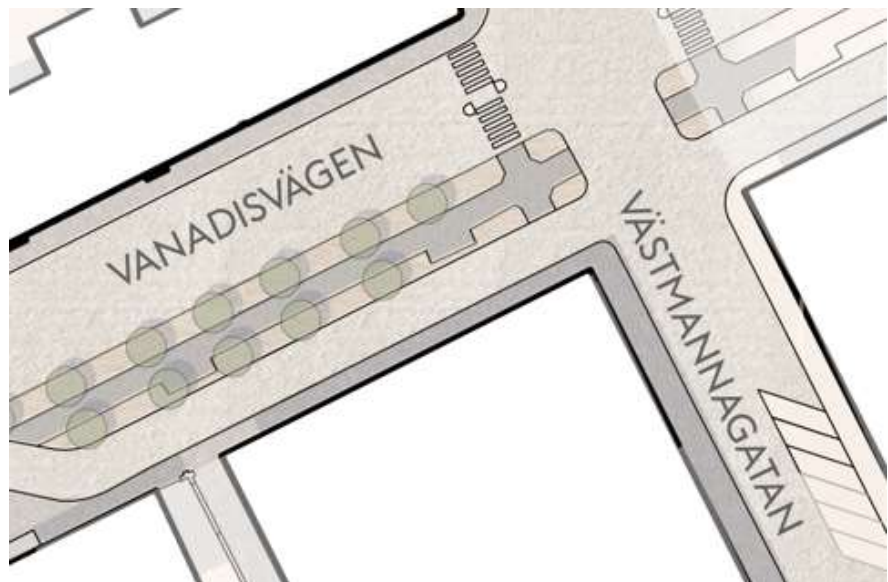
De genomgående gångbanorna och övergångställena sammanfaller med den riktning som flest vill gå och förbättrar orienterbarheten för gående. Att hitta vägen mellan pendeltågstationen vid Vanadisvägen och Hagastaden blir naturligt. Om ytterligare behov finns kan gångvägvisning komplettera den fysiska utformningen. Att byta ut ojämn markbeläggning i form av smågatsten samt äldre modell av rännalar tvärs gångbanor ökar tillgängligheten längs Gävlegatan. På den norra gångbana i Gävlegatan och Vanadisvägen, där de flesta går, byts all beläggning, vilket ger jämnare underlag för gående. Anläggande av genomgående gångbanor tvärs lokalgator ökar tillgänglighet och komfort för gående.

Konsekvenser för cykeltrafik och kollektivtrafik påverkas inte av projektets reviderade omfattning och beskrivs närmare i inriktningsbeslutet.

Parkering

På Gävlegatan påverkas inte möjligheten att parkera eller angöra av förslaget, då dagens gatusektion behålls. Om enstaka bilparkering omvandlas till ytor för cykelparkering längs Gävlegatan skapas ersättningsplatser i närområdet. Längs Vanadisvägen utgår endast två parkeringsplatser för att kunna bredda den norra gångbanan.

Ersättningsplatser för de parkeringsplatser som utgår kan tillskapas på Västmannagatan söder om Vanadisvägen, där gatan redan idag är enkelriktad med snedställd parkering. Här kan ytterligare vinkel-parkering anläggas, se figur 9 nedan. Däremot utgår förslag enligt tidigare inriktningsbeslut om att tillskapa ny vinkelparkering också på norra Västmannagatan, då det inte längre finns behov av dessa.



Figur 8. Vinkelparkering på Västmannagatan söder om Vanadisvägen kan utökas för att kompensera för de platser som utgår.

Biltrafik

Att anlägga genomgående gångbanor längs huvudgångstråket i Gävlegatan, tydliggör att fordonstrafik från anslutande tvärgator måste ge gående företräde. Detta bedöms dock ha mycket liten påverkan på framkomligheten för biltrafik i området.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, tillgängligheten och den upplevda tryggheten för gående. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Efter reviderat inriktningsbeslut i februari 2023 kan projektering av bygghandling utföras under 2023. Efter genomförandebeslut vår 2024 kan upphandling av entreprenör ske under våren 2024. Bedömd byggstart är sommaren 2024 med färdigställande 2025.

Aktivitet	2023	2024	2025
Projektering	X		
Genomförandebeslut		X	
Upphandling		X	
Entreprenad		X	X

Ekonomi

Trafiknämnden godkände inriktningsbeslut för projektet i oktober 2021. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 3 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 18 mnkr.

Under det fortsatta arbetet med planering av projektets genomförande har nya förutsättningar identifierats, vilket lett till att genomförandet fördyrats. En stor del av de planerade arbetena på Gävlegatan kommer därför enligt kontorets förslag att utgå.

Även inräknat denna omfattningsförändring beräknas investeringsutgiften öka jämfört med inriktningsbeslutet. Den totala investeringsutgiften uppskattas i detta reviderade beslut till 30 mnkr. I utgiften ingår ett indextillägg om ca 3 mnkr för arbeten kommande år. Projektets planeringsutgifter beräknas till 5,5 mnkr fram till genomförandebeslut.

De ökade utgifterna beror framförallt på att ett mer detaljerat kalkylunderlag skapat en bättre bild av projektets omfattning. Stigande materialpriser som följd av omvärldsfaktorer har också bidragit till projektets fördyring. Av den totala utgiftsökningen om 12 mnkr har prisförändringar inom bygg- och anläggningsbranschen bidragit till 2 mnkr. Resterande del om 10 mnkr avser framförallt entreprenadarbeten, bland annat utgifter för gatuuppbbyggnad och beläggningsarbeten, vars omfattning inte fullt identifierats i tidigare skede. I beloppet ingår även ett riskpåslag och utgifter för intern tidrapportering. Riskpåslaget motiveras av det rådande omvärldsläget, vilket bland annat påverkar priser och materialtillgång inom

bygg- och anläggningsmarknaden. Utgifter för projekteringsarbetet har underskattats något i det tidigare inriktningsbeslutet. Dessa beräknas bli något dyrare.

En lärdom för kontoret utifrån detta projekt är att inte överskatta säkerheten i kalkyler baserade på tidiga utredningar. Ett större riskdetaljeringspåslag är då generellt nödvändigt, eftersom platsens förutsättningar inte är fullt kända och komplexiteten i genomförandet inte är helt utrett. Även om tidig dialog genomförs med externa parter, som ledningsägare, kan nya omständigheter komma fram i senare skede, med stor påverkan på genomförande och ekonomi. För allt detta bör kontoret ta större höjd ekonomiskt och tidsmässigt i tidigt skede av projektet.

Projektets genomförandeutgifter fördelas jämnt över åren 2024 och 2025 och är inrymda inom nämndens investeringsplan. Projektet redovisas inom den nya framkomlighetssatsningen för Gång.

Projektet har för avsikt att söka medfinansiering genom stadsmiljöavtal, vilket kan ge bidrag om hälften av genomförandeutgiften, eller omkring 7 mnkr.

Driftkostnader

Projektet kommer att medföra att gångbaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Nämndens driftkostnader väntas öka något då större gångbaneytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning. Kontoret planerar att återkomma med en mer detaljerad analys inför kommande genomförandebeslut.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,7 mnkr från och med år 2026. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,2 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk

En riskanalys har genomförts för att identifiera och hantera projektets risker.

- Utgiftskalkylen är i vissa delar framtagen på mindre detaljerat underlag, särskilt i Gävlegatan där avsteg från framtagen handling gjorts för att minska projektets omfattning och därmed kostnader. Denna risk hanteras genom riskpåslag på framtagen utgiftskalkyl.

- En risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.
- Under större delen av projektområdet kan antas att berggrunden ligger ytligt. Detta innebär att djupare schakter kan medföra behov av sprängning, vilket riskerar fördyra och försena projektet samt leda till påverkan på intilliggande fastigheter. Riskerna hanteras genom att ta höjd för ökad kostnad och förlängd genomförandetid i kalkyl och tidplan för genomförandet. Inför genomförandet kan provborring genomföras på platser där schakter planeras.
- Det finns också en risk att ledningsägare i sent skede aviserar behov av egna investeringar i befintliga ledningar. Detta kan leda till fördyringar och förseningar i genomförandet. Riskerna hanteras genom redan pågående ledningssamordning med ledningsägare.

Slut

Bilagor

1. Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder. Inriktningsbeslut
2. Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder. Översikt över förslag till åtgärder