

HandläggareStina Airijoki
08-508 26 063**Till**Trafiknämnden
2023-12-14

Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder till en investeringsutgift om 35 mnkr..
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Syftet med projektet är att förbättra förutsättningarna för gångtrafikanter i kopplingarna mellan Citybanans entré vid Vanadisvägen och den nya stadsdelen Hagastaden, via Gävlegatan. Projektet omfattar Gävlegatan, Vanadisplan och del av Vanadisvägen. Dessa är en del i ett av de strategiskt viktiga stråken som pekas ut i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Sedan pendeltågsstationen öppnade och Hagastaden börjat växa fram har mängden gående ökat och kan förväntas öka ytterligare. Gångvänligheten ökar genom att gångbanor breddas, genomgående gångbanor byggs över anslutande lokalgator och att

Mål och syfte

Syftet med projektet är i första hand att förbättra framkomligheten och säkerheten för gående genom att anlägga sammanhängande gångbanor med god standard mellan Citybanans entré vid Vanadisvägen och ny bebyggelse i Hagastaden, via Gävlegatan. Projektet utgår från inriktningen i Stockholms gångplan där stråket identifierats som högt prioriterat med potential för ökat gående.

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. Vid Norra Stationsgatan gick tidigare gränsen för den täta innerstaden och det angränsande spårområdet utgjorde en tydlig barriär norrut. Istället länkar nu Hagastaden samman Normalmalm med Solna och Karolinska institutets område och nya kopplingar och målpunkter av olika slag tillkommer. Den nya stadsdelen kommer att bli tät och antalet invånare öka med omkring 5 700–7000 personer. Citybanan öppnade 2017 med entré till pendeltåget på Vanadisvägen vid Dalagatan, vilket har förändrat rörelsemönstren och inneburit fler gående i området.

I september 2020 räknades de gående längs flera gator i området. Gångflödena har räknats upp för att motsvara en vardag före pandemin. För gående är särskilt Vanadisvägen och Gävlegatan högt prioriterade och har högst flöden av gående. 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 till fots. Därför har även ett scenario med framtida flöden när Hagastaden är fullt utbyggd, tagits fram. I prognosen har en generell dubblering av antalet gående antagits, förutom för Hälsingegatan där en fyrdubbling antagits, då dess funktion kommer förändras än mer i framtiden med koppling till nya bostäder och arbetsplatser men också till det centrala parkstråket i Hagastaden. Fortfarande är Vanadisvägen och Gävlegatan de stråk där vi ser flest gående, med ett flöde som motsvarar det längs Vasagatan vid centralstationen.



Figur 2. Prognos över gångflöden inom projektområdet med Hagastaden fullt utbyggd.

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. Belysningsstolpar i gångbanan gör dock att den hinderfria bredden minskar. Markbeläggningen på gångbanorna utgörs huvudsakligen av betongplattor, men stråk av smågatsten och rännदार gör gångbanorna otillgängliga. Det saknas även sittmöbler längs gatan. Till Gävlegatan ansluter tre tvärgator, där gångbanorna bryts. Bristen på övergångsställen över korsningarna mot tvärgående gator gör att gående inte upplevs prioriteras.

Vanadisplan är utformad som en cirkulationsplats. I centrum av Vanadisplans cirkulationsplats finns en generös grönyta med sittplatser i rondellen. Genom rondellen går en grusad gångväg som nås via övergångsställen. I nordväst ansluter gångvägen mot Gävlegatan, men i söder ansluter gångvägen inte gent mot Vanadisvägen utan mot Hälsingegatan. Gångvägen genom rondellytan i Vanadisplan används av mellan 20-30 % av de gående mellan Vanadisvägen och Gävlegatan, men har potential för ökat gående. Den alternativa gångvägen, på trottoarerna runt rondellen är längre och trots att de är relativt breda upplevs de bitvis som trånga då det är stor konkurrens om ytorna. Här rör sig många gående och samtidigt som det finns både träd, uteserveringar och gatumöbler som begränsar ytan att gå på.

Den aktuella delen av Vanadisvägen går mellan Vanadisplan och Dalagatan, en sträcka på knappt 100 meter, med den nya uppgången från Citybanan som den dominerande målpunkten i öster. Gaturummet består av en dubbelriktad körbana med parkering /angöring/busshållplatser på båda sidor av gatan. Ingen av hållplatserna är i bruk. Gatan har en central dubbelsidig allé av oxel med gångbana i mitten samt en enkelriktad lokal körbana med parkering längs det södra kvarteret. På var sida vägen finns smala gångbanor.



Figur 3: Vanadisvägen sedd från Vanadisplans rondell, har smala gångbanor längs fasaderna och en central promenad i allén. Norr om allén finns en dubbelriktad gata och söder om allén en enkelriktad lokalgata.

Längs Vanadisvägen rör sig gående dels längs gångbanor utmed fasaderna, dels i den centrala gröna promenaden mellan trädraderna. I det centrala stråket finns även gatumöbler i form av sittmöbler och cykelparkering. Det centrala gångstråket ansluter till pendeltågsstationen i öster via ett övergångsställe. I väster leds gående via ett övergångsställe vidare till gångbanor runt Vanadisplans cirkulationsplats. Den norra gångbanan rymmer flera uteserveringar närmast Vanadisplan, vilket bidrar till att gångbanan upplevs som trång. Den fria gångbanelängden begränsas till 1,1 m vid uteserveringarna.

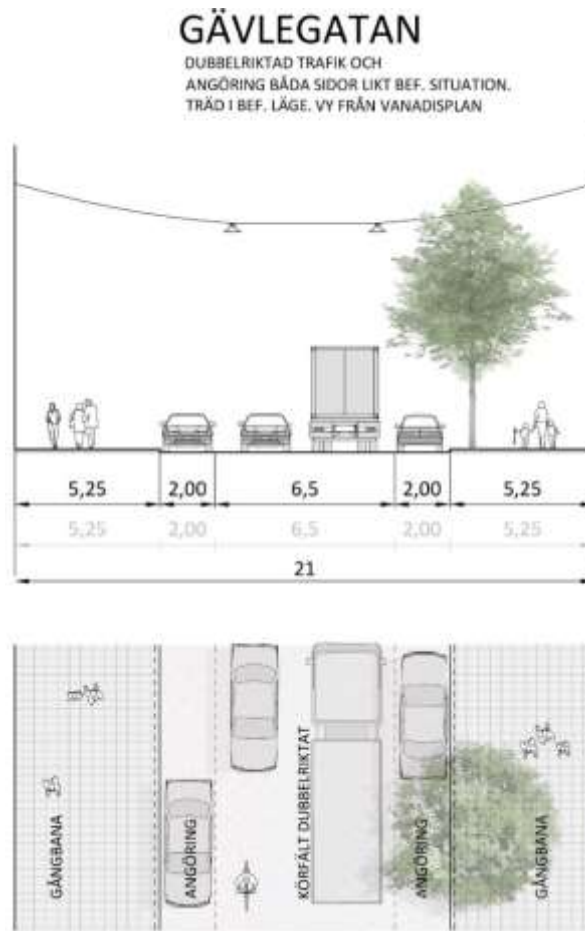
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samverkan med Norrmalms stadsdelsförvaltning. Dialog har skett med trafikförvaltningen, men beslut om framtida busstrafikering som berör stråken har inte fattats ännu. Trots det har kontoret valt att inte försämra möjligheten för framtida busstrafik längs stråken.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Gävlegatan är generellt 21 m bred med angöring och generösa gångbanor på var sida med lite varierande bredd på omkring 5 m. Gatan behåller samma sektion i framtiden. Gävlegatan trafikeras inte med buss och inga beslut finns om framtida busstrafik denna väg. Kontoret har ändå för avsikt att inte försämra möjligheten för framtida busstrafik, varför en gatubredd om 6,5m bibehållits.

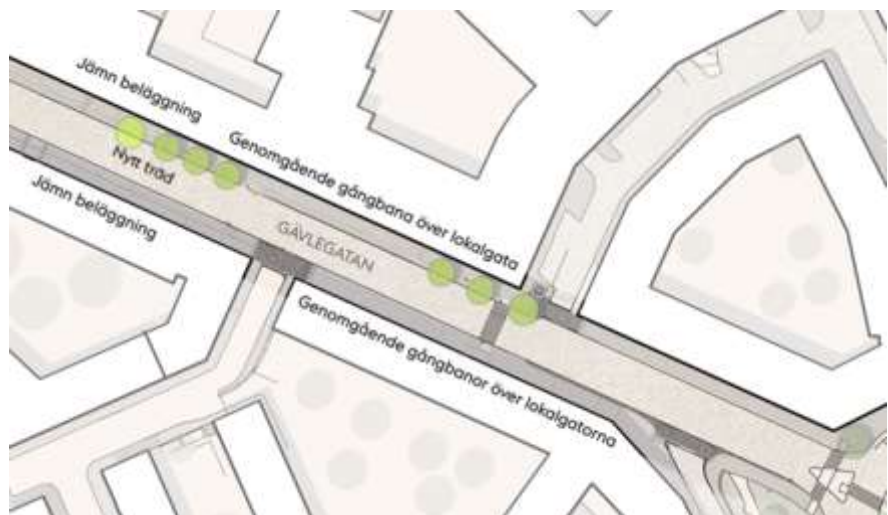


Figur 4. Gävlegatan behåller dagens sektion, med breda gångbanor.

I samtliga korsningar med lokalgator byggs genomgående gångbanor vilket ger gående högre prioritet och komfort, se figur 4 nedan. Tillgängligheten förbättras genom justering av ojämn beläggning i gångbanan längs hela Gävlegatan. Tvärgående stråk av smågatsten och avsnitt med asfalt i gångbanan ersätts med släta plattor och rännदार byts ut. Ett träd i mycket dåligt skick byts ut. Dessutom planteras ytterligare ett nytt träd i befintlig trädrad. Gatan kompletteras med sittmöbler i möbleringszonen.



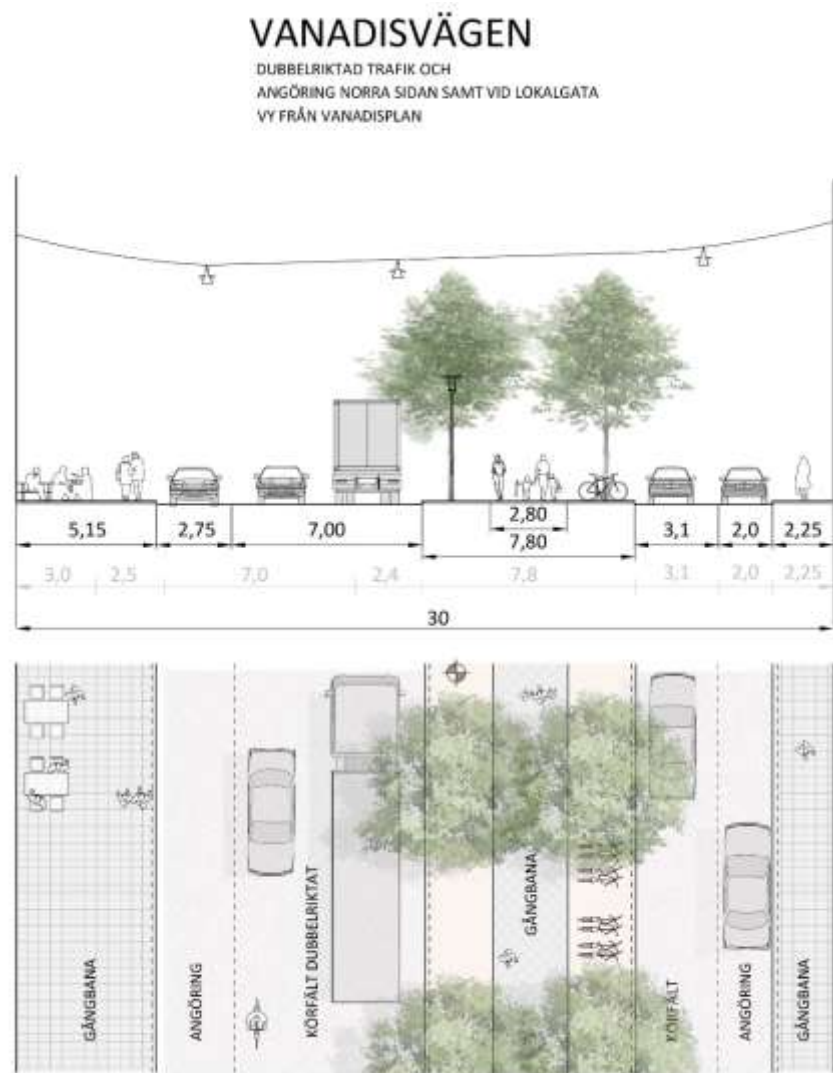
Figur 5. Längs Gävlegatan tas ett träd i mycket dåligt skick ner och ersätts med två nya i befintlig trädrad.



Figur 6. Längs Gävlegatan ges gående bättre framkomlighet och komfort genom att genomgående gångbanor anläggs tvärs alla lokalgator och ojämna beläggning i gångbanan byts ut. I en tom trädgrop planteras ett nytt träd.

Gävlegatan har linspänd belysning, men också låga stolpar längs större delen av gångbanorna. Gångbanorna bedöms ha god belysning för gående, även utan de låga belysningsstolpar som begränsar gångbanans fria bredd. Dessa kan därför tas bort.

Vanadisvägen får en ny sektion på aktuell sträcka, se figur 5 nedan. Gångbanan längs den norra sidan av Vanadisvägen breddas till förmån för gångtrafikanterna och skapar även bättre möjligheter för uteserveringar. Gångbanans bredd ger möjlighet för ett framtida hållplatsläge med hög standard för busstrafiken med nära koppling till pendeltåget om behovet uppstår. Parkering mot det centrala gröna stråket tas bort och de två körfälten för rörlig trafik skjuts söderut mot den gröna promenaden. Detta ger möjlighet att kunna bredda den norra gångbanan från tre m till drygt fem m.



Figur 7. Vanadisvägen får en ny sektion, då angöring mot den gröna promenaden utgår och den norra gångbanan breddas.

Gångstråket längs Vanadisvägens gröna promenad förbättras genom att passagen över utfarten från lokalgatan mot pendeltågets stationsentré blir genomgående för gångtrafikanter, se figur 6 nedan. Även passagen söderut över infarten till lokalgatan görs genomgående för gångtrafikanter. Kopplingen vidare över rondellen vid Vanadisplan

blir genare och mer tillgänglig när övergångsstället över cirkulationen justeras i läge och kopplas till den gröna promenaden, i stället för mot Hälsingegatan som idag.



Figur 8. Gåendes framkomlighet förbättras längs Vanadisvägen genom att den norra gångbanan breddas och får ny beläggning, genomgående gångbanor anläggs över Vanadisvägens lokalgata och övergångsstället mot Vanadisplan riktas om mot Vanadisvägen.

Även i Vanadisplans rondell får gångvägen lite förändrad sträckning för att ansluta mot Vanadisvägen. Det signalreglerade övergångsstället över Vanadisvägen i anslutning till pendeltågsstationen breddas för att ge bättre framkomlighet för gående som korsar gatan i denna punkt, se figur 6 ovan. För en översikt över projektets föreslagna åtgärder, se bilaga 1.

Avvägningar

Kontoret har kontinuerlig dialog med trafikförvaltningen, men beslut om framtida busstrafikering som berör stråken har inte fattats ännu. Vanadisvägen pekas i kontorets förslag till kollektivtrafikplan ut som ett sekundärt stråk för buss. Kontoret har bedömt att det i framtiden kan finnas behov av ett hållplatsläge invid pendeltågsstationen på Vanadisvägen, vilket föreslagen utformning medger.

Kontoret identifierade efter inriktningsbeslutet en konflikt mellan planerad breddning av gångbana och nya träd på Gävlegatan och ett större ledningspaket i kombination med grunt liggande berg under gatan. Av ekonomiska skäl tvingades därför breddning av gångbanan och nya träd utgå ur projektet. I mars 2023 fattades reviderat inriktningsbeslut med denna inriktning. Projektet ger ändå stor nytta för gående genom att bredda en trång gångbana på Vanadisvägen, anlägga en gen koppling till gångstråket genom Vanadisplans rondell och genomgående gångbanor tvärs anslutande tvärgator längs hela det prioriterade gångstråket.

Tillgängligheten och orienterbarheten för gående ökar genom att gående erbjuds en sammanhängande gångväg i en nivå genom anslutande tvärgator och genom att otillgänglig markbeläggning i gångbanorna byts ut samt att gångvägvisning sätts upp.

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. Genom att bredda gångbanan längs Vanadisvägen minskar även konflikter mellan gående som rör sig i olika hastighet eller riktning. Bredare gångbanor ger bättre förutsättningar för utserveringar tillsammans med ett högt flöde av gående. Genom att rikta om gångvägen genom Vanadisplans rondell och anlägga ett nytt övergångsställe mot den gröna promenaden i Vanadisvägens mitt skapas genare väg för det stora flödet av gående.

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. Planerad gångvägvisning kompletterar den fysiska utformningen. Att byta ut ojämn markbeläggning i form av smågatsten samt äldre modell av rännalar tvärsöver 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 tvärsöver lokalgator ökar tillgänglighet och komfort för gående.

Förslaget har utformats med utgångspunkt i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning blir god med förslaget med exempelvis tillgängliga markbeläggningar, sammanhängande gångstråk över korsningspunkter, tillgängliga sittplatser och förbättrad orienterbarhet.

Cykeltrafik

Framkomligheten för cykeltrafiken påverkas inte av projektet. Om det i framtiden finns behov av förbättrad cykelinfrastruktur finns fortfarande möjlighet till det. Vanadisvägen och Gävlegatan är ett huvudstråk för cykling, men behåller samma standard som idag där cykling sker i blandtrafik med låga flöden av motorfordon. Flödet av cyklister på Gävlegatan är lågt och möjligheten till samspel

mellan cyklister och motorfordon är goda. Om det i framtiden finns behov av ny cykelinfrastruktur i Vanadisvägen måste det vägas mot behovet av infrastruktur för buss. Längs Sankt Eriksgatan norr om Vanadisplan pågår ett parallellt projekt för bättre framkomlighet för cykel, vilket är samordnat med genomförandet av detta projekt.

Parkering

För att kunna bredda gångbanan på norra Vanadisvägen tas parkeringar bort på södra sidan gatan. På Vanadisvägen utgår två parkeringsplatser längs den centrala gröna promenaden. Parkering och angöring till fastigheter på södra sidan gatan hänvisas då till befintliga platser på den intilliggande lokalgatan. På Gävlegatan påverkas inte möjligheten att parkera eller angöra av förslaget, eftersom dagens gatusektion behålls.

Ersättningsplatser för de parkeringsplatser som utgår tillskapas på Västmannagatan söder om Vanadisvägen, där gatan redan idag är enkelriktad med snedställd parkering. Här anläggs ytterligare vinkelparkering, se figur 9 nedan.



Figur 9 Vinkelparkering på Västmannagatan söder om Vanadisvägen kan utökas för att kompensera för de platser som utgår på Vanadisvägen.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, tillgängligheten och den upplevda tryggheten för gående, då ett sammanhängande och lätt orienterat gångstråk byggs mellan pendeltågsstationen på Vanadisvägen och ny bebyggelse i Hagastaden. 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 och genomförande

Tidplan

Projektering av bygghandling har utförts efter reviderat inriktningsbeslut i mars 2023. Efter genomförandebeslut i december 2023 kan upphandling av entreprenör ske. Bedömd byggstart är sommaren 2024 med färdigställande under 2025.

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

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Vanadisvägen och Gävlegatan ska under hela entreprenadtiden ha ett körfält för fordon öppet i vardera riktningen, men det kommer stundtals att bli nödvändigt med skytteltrafik längs smala sektioner på Gävlegatan och Vanadisvägen. Under tiden för entreprenadarbete i och runt Vanadisplans rondell så kommer tredje man inte ges åtkomst till ytan i rondellen. Samtidigt kommer även ett körfält i cirkulationsplatsen stängas av. Lastplatser och parkering för rörelsehindrade kan temporärt behöva flyttas till andra lägen. Under entreprenadarbetena kommer upp till ett femtontal parkeringsplatser vara borttagna temporärt.

Intressenthantering och kommunikation

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och påverkan beskrivas i god tid för samtliga målgrupper.

Kommunikation kommer att riktas mot boende, verksamheter och fastighetsägare längs den aktuella sträckan, bland annat genom brevvetskick och skyltning på plats. För att nå ut bredare kommer framförallt stadens webbplats och sociala medier användas.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder beräknas till 35 mnkr brutto baserat på kalkyl på bygghandling. I den totala utgiften ingår förutom tidigare nedlagd kostnad för utredning, program- och systemhandling samt detaljprojektering även kommande utgifter för entreprenad och egen tid. Projektet har tagit höjd för oförutsedda händelser genom ett

riskpåslag om knappt 30 procent. Kontoret bedömer att projektet kan inrymmas inom investeringsplanen och genomföras inom framkomlighetssatning för gång. Utgifterna sammanfattas i tabell nedan.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnr)	Kommande utgifter (mnr)	Totalt (mnr)
Utredning och projektering	3,7	0,0	3,7
Byggansvarigkostnader inklusive bygglösning och risk	1,4	8,8	10,2
Entreprenad		18,9	18,9
Index		2,2	2,2
Summa utgifter	5,1	29,9	35,0

Investeringsutgiften beräknas bli 5 mnr högre än vad som angavs i tidigare reviderat inriktningsbeslut. Ett skäl till det är att ett mer detaljerat projekteringsunderlag har tagits fram vilket ger en mer detaljerad kalkyl, som bättre fångar upp en rad mindre kostnader. I tidigare beslut underskattade kontoret dessutom den ekonomiska effekten av genomförande i innerstadsmiljö, något som förväntas ge låg takt i utförandet.

Driftkostnader

Projektet kommer att medföra att gångbaneytorna ökar marginellt och gatumöbler i form av sittplatser och sopkorgar tillkommer. Nämndens driftskostnader väntas bli i stort sett oförändrade.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,7 mnr från och med år 2025. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

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

Anläggningsarbeten längs en sträcka där många rör sig, inte minst till fots, kommer att orsaka störningar för alla som bor verkar eller rör sig längs stråket. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.

Under större delen av projektområdet 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. Risken har hanterats genom att åtgärder som kan förväntas leda till djupare schakter har utgått ur projektet.

Det finns även risk för att anbudet som kommer in är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget. Risken är ej projektspecifik.

Slut

Bilaga

1. Översikt över förslag till åtgärder.