

Handläggare

Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till

Trafiknämnden
2024-04-18

Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan upp till 5,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 60 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Lindarna längs med Sankt Eriksgatan, från Sankt Eriksplan till Norra Stationsgatan, har under de senaste somrarna fått bruna löv väldigt tidigt och en del har tappat löven helt och dött. Orsakerna till detta är att träden genom åren har påverkats negativt av upprepade schakter, kompakterad mark och av de senaste årens torka. Kontoret har under åren tagit bort flera av de döda träden. Växtbäddsrenovering och nyplantering har skett på Sankt

Eriksgratan söder om Vanadisplan men ännu inte mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan.

För att växtbäddsreoveringen ska kunna genomföras så måste intilliggande cykelbanor grävas upp och förslaget är att samtidigt passa på att bredda cykelbanorna från 1,25 m till 2,25 m. Detta uppfyller cykelplanens mått för primära cykelstråk och ger både bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister. Cykelstråket utgör en viktig koppling till och från Hagastaden men även en länk mot Norrtull och cykling norrut. Utöver breddning av cykelbanor föreslås även genomgående gång- och cykelbanor vid anslutande gator för att på så sätt öka framkomligheten och prioriteringen av gående och cyklister längs Sankt Eriksgatan.

Förslaget är att i första hand anlägga nya moderna växtbäddar som ger förutsättningar för de befintliga träden att återhämta sig och för de nyplanterade träden att etablera sig och växa. På västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan finns cirka tio stycken mindre lindar med dålig vitalitet. Dessa träd planterades cirka 2005 och har stannat i tillväxten. Flera av träden är i princip döda med nästan inga gröna blad, då rötterna inte har utvecklats i det begränsade utrymmet under mark. Träden bedöms inte kunna räddas genom växtbäddsreovering utan kommer att ersättas med nya träd enligt trädmålet. Placeringen av träden förskjuts något i sidled för att ge plats åt både växtbäddar och en bredare gång- och cykelbana. De nya växtbäddarna kommer att ge bra förutsättningar för träden att snabbt etablera sig.

Projektet är planerat att genomföras från hösten 2025 till och med sommaren 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Växtbäddsreovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan upp till 5,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 60 mnkr.

Introduktion till projektet

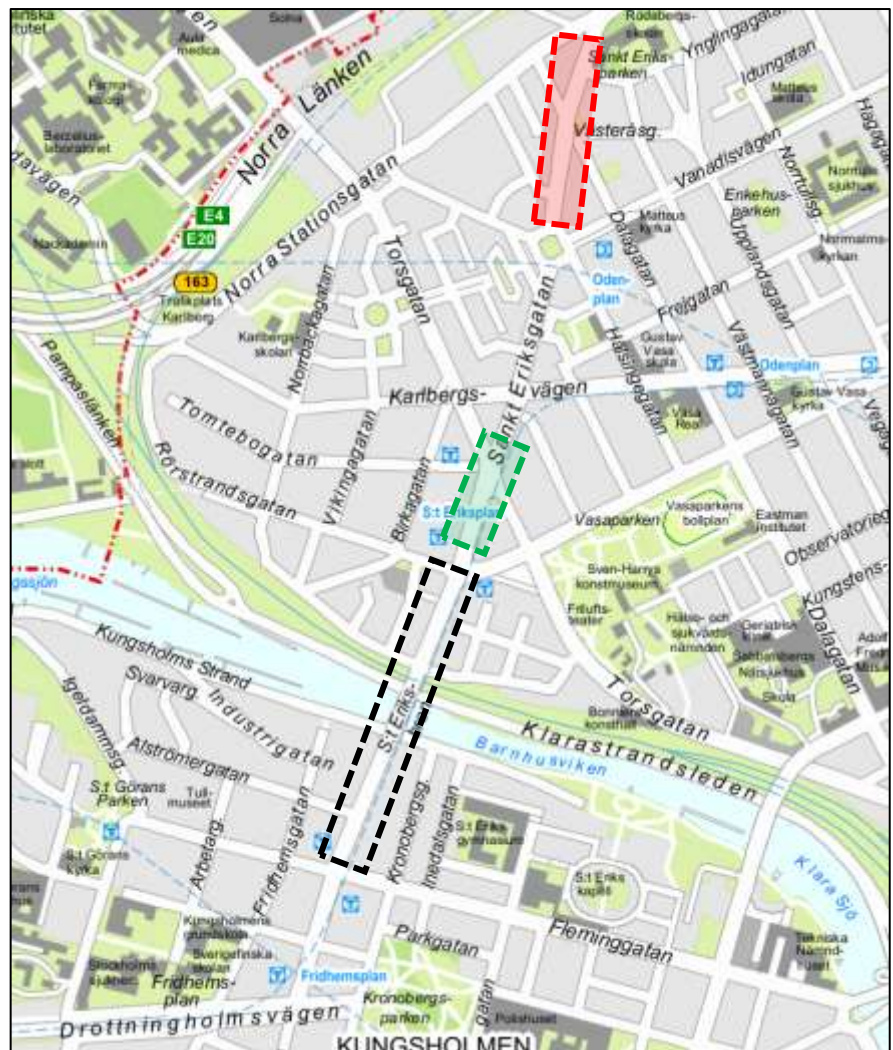
Bakgrund

Stockholms stad har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner. Cykeln är en naturlig beståndsdel i den tätaste staden med attraktiva gaturum och miljöer. Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar. Cykeln bidrar i sin tur till mänskligare stadsmiljöer genom att vara ett tyst och utsläppsfritt transportmedel som tar liten plats. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta.

Fler behöver använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Den studerade sträckan av Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är ett cykelstråk som ansluter mot Norrtull för vidare cykling norrut. Stråket utgör även en koppling till och från Hagastaden. Stråket kommer att bli viktigare ju mer Hagastaden byggs ut med ökade gång- och cykelflöden som följd.

Cykelinfrastrukturen längs Sankt Eriksgatan har varierande kvalitet. Mestadels finns separerade cykelbanor även om bredderna medför vissa framkomlighetsproblem eftersom det kan vara svårt att cykla om. Mellan Rörstrandsgatan och Torsgatan breddades cykelbanorna under 2023. Mellan Rörstrandsgatan och Fleminggatan pågår utredning för att bredda och förbättra cykelinfrastrukturen.



Figur 1 Kartbild som visar studerad sträcka av Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan (röd figur), del av Sankt Eriksgatan där cykelbanorna nyligen breddats (grön figur), del av Sankt Eriksgatan där utredning om breddade cykelbanor pågår (svart figur),

Sankt Eriksgatan är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan. De primära cykelstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att säkra möten, komfortabel omcykling och cykling i bredd medges. Målsättningen är att cykelbanor som ingår i det primära cykelnätet ska ha en bredd på minst 2,25 meter. På Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan har cykelbanorna idag en bredd på cirka 1,25 meter vilket innebär framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.



Figur 2, Bild hämtad från Stockholms stads cykelplan. Primärt stråk markerat i rött och huvudstråk markerat i blått. Studerad sträcka av Sankt Eriksgatan är markerad med svart.

Längs Sankt Eriksgatan (söder om Vanadisplan) har kontoret under åren 2021 – 2023 anlagt nya växtbäddar samt ersatt de träd som tidigare tagits ner. När växtbäddsrenoveringar genomförs behöver ofta delar av intilliggande gång- och cykelbanor grävas upp. Majoriteten av träden mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan har mycket nedsatt vitalitet. Kontoret har under de senaste åren tagit bort flera av de döda träden av trafiksäkerhetsskäl.

Ett friskt och välmående trädbestånd ger ökade vistelsevärden och en trevligare stad. Det medför även ökade ekosystemtjänster som till exempel att omhänderta dagvatten och mildra effekterna och värmeböljor, att ta upp koldioxid och bibehålla en god luftkvalitet samt att förstärka den biologiska mångfalden.

En övergripande målsättning vid utvecklingen och anläggandet av växtbäddar är att minska användandet av ändliga resurser som torv, sand och grus genom att ersätta matjord med återvunna material som krossad sten och biokol. På detta sätt skapas långsiktigt hållbara lösningar som förbättrar livsmiljön för träden samtidigt som belastningen på miljön minskar

Mål och syfte

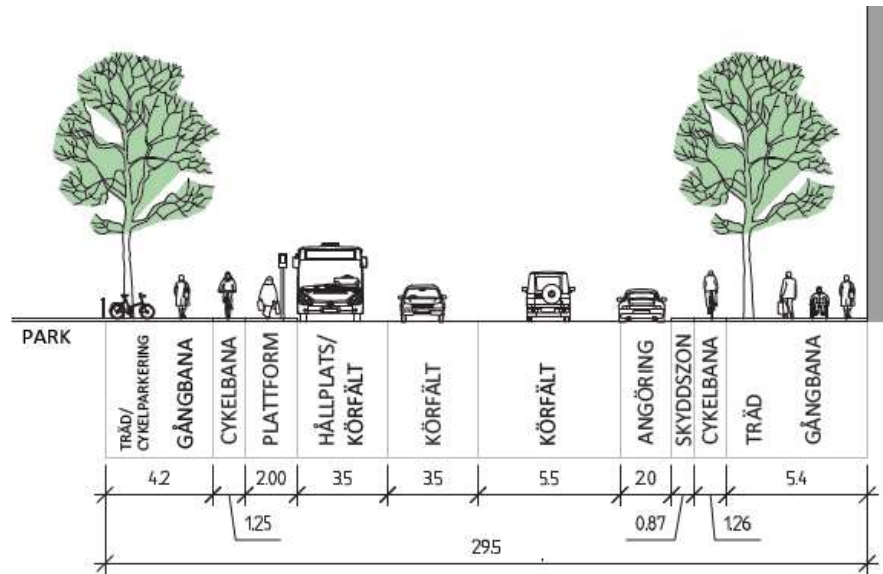
När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med Framkomlighetsstrategin behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Framkomlighetsstrategin tar avstamp i Stockholms översiktsplan. Den har fyra mål för stadens utveckling: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och klimatsmart och tålig stad. Ökad cykling bidrar till alla målen i översiktsplanen.

Växtbäddsrenovering av träd bidrar till kommunfullmäktiges inriktningsmål *Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning* och till verksamhetsmålen *Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring*, samt *Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar*. Projektet uppfyller även det nya trädmålet genom nyplantering vilket innebär att varje borttaget träd ersätts med två nya samt att krontäckningsgrad ska öka på sikt.

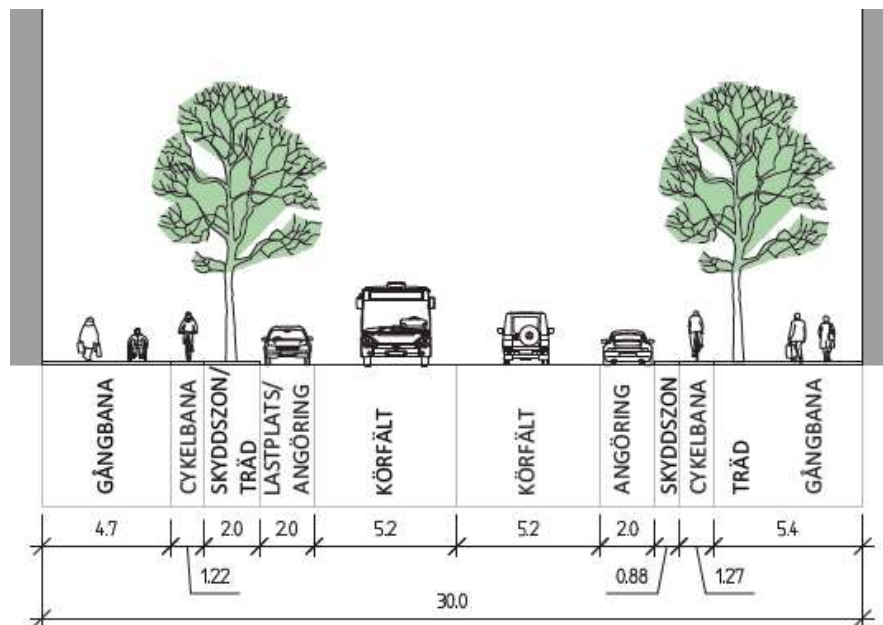
Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga bredare cykelbanor. Vidare syftar projektet till att ersätta de träd som tidigare tagits ner samt skapa bättre förutsättningar för resterande träd genom växtbäddsrenovering på sträckan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan.

Befintlig situation

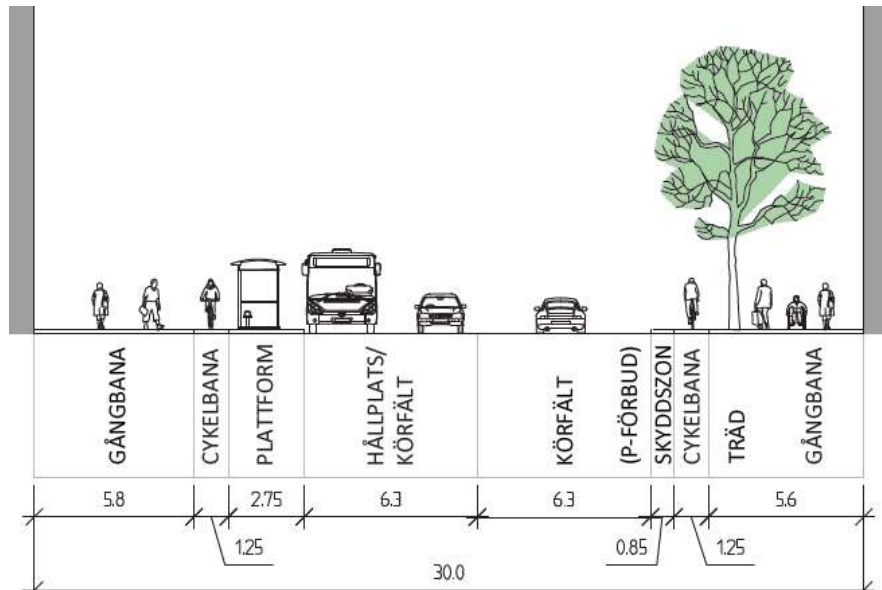
Studerad sträcka längs Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är cirka 200 meter. Gatan består av ett körfält i vardera riktningen med gångbana och träd på respektive sida. Enkelriktade cykelbanor finns i respektive riktning. Parkering och angöring sker längs gatan. Det finns två busshållplatser på sträckan. Nedanstående sektioner illustrerar befintlig situation.



Figur 3, Sankt Eriksgatan söder om Hälsingegatan.



Figur 4, Sankt Eriksgatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan.



Figur 5, Sankt Eriksgatan norr om Dalagatan.

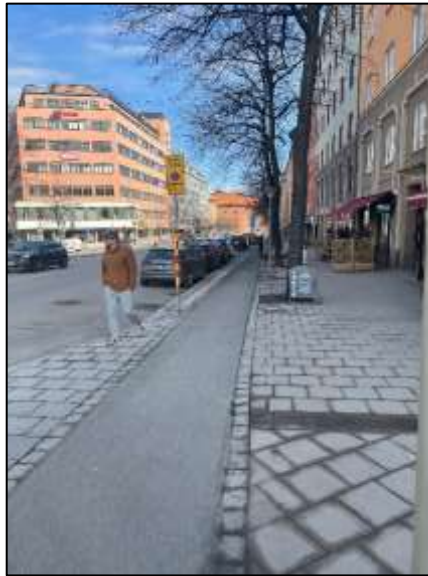
Gång- och cykeltrafik

Cykelbanornas bredd uppgår till cirka 1,25 meter. Cykelbanan är placerad intill körbanan längs hela sträckan bortsett från på västra sidan mellan Hälsingegatan och Dalagatan där cykelbanan är placerad mellan gångbanan och trädplanteringen.



Figur 6, Cykelbanan mellan Hälsingegatan och Dalagatan. Bild till vänster: västra sidan. Bild till höger: östra sidan.

Gångbanorna har en bredd på cirka fyra till sex meter. Delar av gångbanorna upptas dock av trädplanteringar, cykelparkeringar och uteserveringar.



*Figur 7, Bild till vänster: gångbanan på östra sidan om gatan norr om Hälsingegatan.
Bild till höger: gångbanan på västra sidan om gatan söder om Norra Stationsgatan.
Trädplantering och uteservering upptar en stor del av gångbanan.*

Det finns tre övergångsställen över Sankt Eriksgatan och vid två av dessa finns även cykelpassager. Längs Sankt Eriksgatan finns tre övergångsställen med cykelpassage.

Antal gående uppgick vid ett mätillfälle 1 juni 2023 till cirka 5 600/dygn. Vid samma mätillfälle uppgick antal cyklister till cirka 1 000/dygn.

Biltrafik

Sankt Eriksgatan är en dubbelriktad huvudgata som ingår i det primära vägnätet. Körbanan är cirka tio meter bred med ett körfält i vardera riktningen. Gatan trafikeras av cirka 10 000 – 12 000 fordon/dygn (trafikmätning 2021). Högsta tillåtna hastighetsgräns är 40 km/h söder om Västmannagatan och 30 km/h norr om Västmannagatan.

Kollektivtrafik

Det finns två busshållplatser längs sträckan: Norra Stationsgatan och Vanadisplan. Busshållplats Norra Stationsgatan trafikeras av nattbuss, Flygbussarna samt Flixbus. Busshållplats Vanadisplan trafikeras endast av nattbuss. Busshållplats Vanadisplan (södergående riktning) är inte tillgänglighetsanpassad, saknar väderskydd och befintlig på- och avstigningsyta är för smal enligt de riktlinjer som finns.



Figur 8, till vänster: busshållplats Vanadisplan södergående riktning. Till höger: busshållplats Norra Stationsgatan i norrgående riktning.

Parkering

Boendeparkering finns på båda sidor om gatan. All boendeparkering är reglerad med avgift kl. 7 - 19 (11 - 17) med taxa 3. Majoriteten av platserna finns på östra sidan om gatan. Det finns totalt tre lastplatser längs sträckan. Ett flertal cykelparkeringar finns längs gatan. Vid platsbesök under våren 2024 har cykelparkeringarna varit fullbelagda.

Trafiksäkerhet

Totalt tre personskadeolyckor har inrapporterats mellan 2018 – 2022. Samtliga av dessa var singelolyckor. Olyckorna inträffade i nära anslutning till Vanadisplan.

Samtliga övergångsställen över Sankt Eriksgatan är försedda med hastighetsdämpande åtgärder. Däremot saknar övergångsställen längs Sankt Eriksgatan hastighetsdämpande åtgärder.

Belysning

Belysningen längs sträckan består av linspänd belysning över körbanan med kompletterande belysningsstolpar för gång- och cykelbanorna.

Träd

Totalt finns cirka 35 befintliga träd längs sträckan. Generellt utgörs träden av lind förutom vid några platsbildningar där det står hästkastanj. Majoriteten av träden har visat nedsatt eller mycket dålig vitalitet vid senaste trädinventeringar. Träden saknar växtbäddar och marken är kompakterad vilket begränsar rotutvecklingen och leder till brist på vatten och luft som är essentiella för trädens tillväxt.

Lindarna längs Sankt Eriksgatan mellan Hagastaden och Sankt Erikspan har under de senaste somrarna fått bruna löv väldigt tidigt och en del har tappat löven helt och dött. Orsakerna till detta är att träden saknar tillräckligt med utrymme för rötterna samt att de

genom åren har påverkats negativt av upprepade schakter, kompakterad mark och av de senaste årens torra väder på våren och försommaren. Kontoret har under åren tagit bort några av de döda träden. Längs aktuell sträcka saknas cirka tio träd. Träden har ännu inte ersatts, då kontoret har inväntat samordning med ledningar samt åtgärder för cykel. Renovering av växtbäddar och återplantering har hittills prioriterats i etapper mellan Sankt Eriksplan- Vanadisplan.



Figur 9, Till vänster: Lind vars vitalitet är mycket dålig, trädet är nästan dött. Sankt Eriksgatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan. Till höger: markerad yta där träd tagits bort. Sankt Eriksgatan norr om Dalagatan.

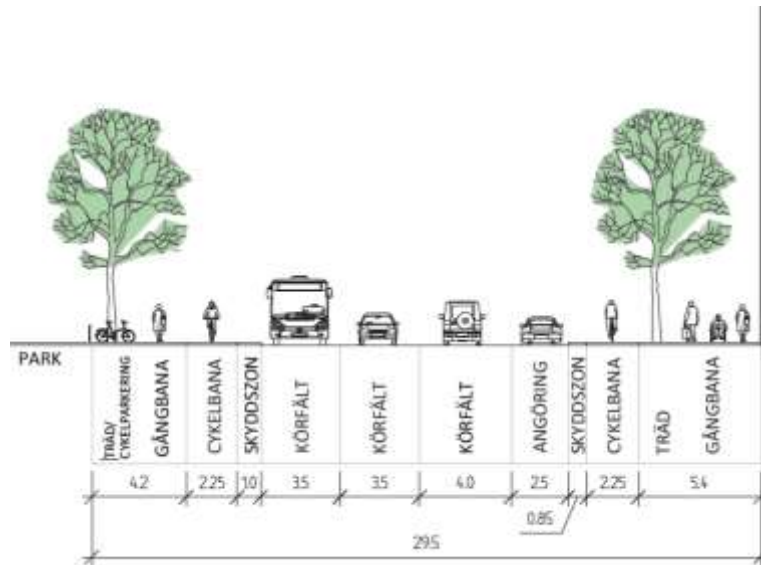
Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen på Norrmalm och Region Stockholm.

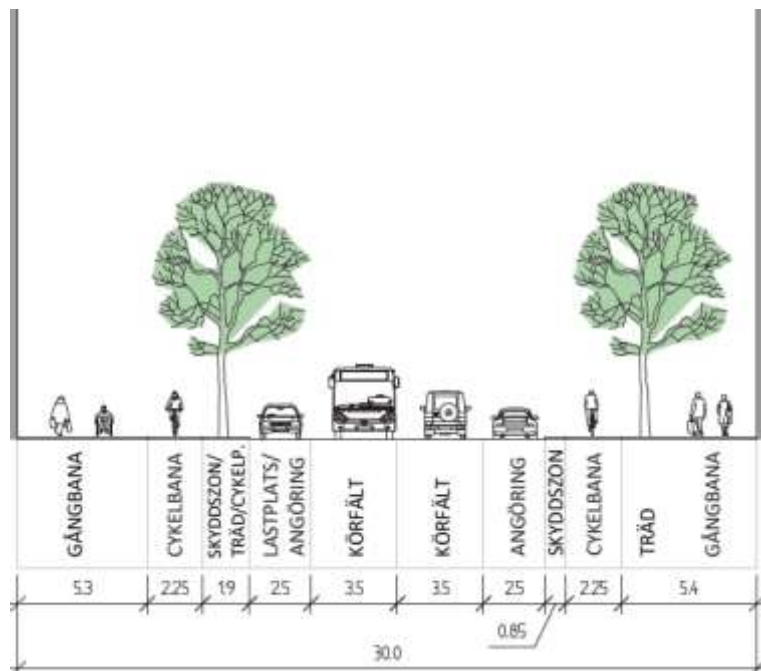
Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

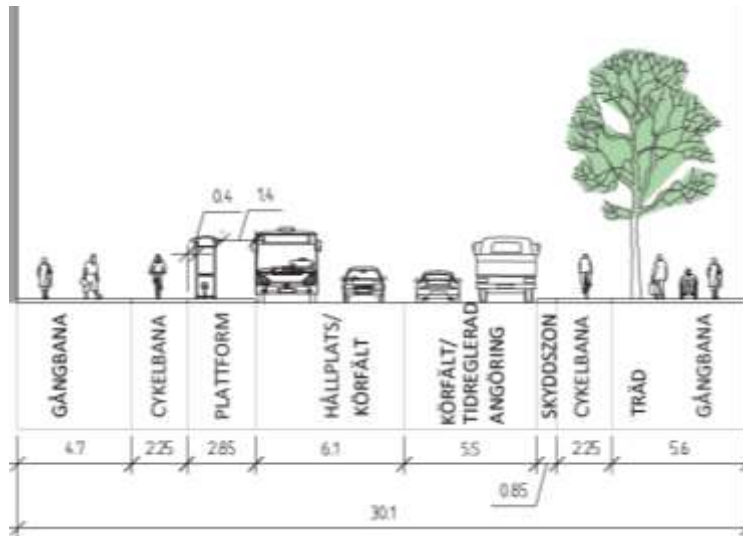
Cykelbanorna breddas för att uppnå standard för primära cykelstråk enligt Stockholms stads cykelplan. Gångbanan breddas mellan Hälsingegatan och Dalagatan. I övrigt behålls gångbanornas bredd. Antal körfält längs sträckan behålls. De träd som tidigare tagits ner kommer att ersättas med nya träd. Resterande gatuträd kommer att få nya växtbäddar genom växtbäddsrenovering. Nedanstående sektioner och illustrationsplan i bilaga 1 visar föreslagen utformning.



Figur 10, Sankt Eriksgatan söder om Hälsingegatan.



Figur 11, Sankt Eriksgatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan.



Figur 12, Sankt Eriksgatan norr om Dalagatan.

Gång- och cykeltrafik

Cykelbanorna breddas till 2,25 meter. Cykelbanorna bibehålls i befintligt läge och breddning sker ut mot körbanan. På västra sidan om Sankt Eriksgatan mellan Dalagatan och Hälsingegatan breddas gångbanan från 4,7 till cirka 5,5 meter. De nya träden mellan Dalagatan och Hälsingegatan måste placeras närmare körbanan på grund av befintliga ledningar vilket medför en bredare gångbana. I övrigt bibehålls gångbanebredden.

Biltrafik

För att möjliggöra de breddade cykelbanorna tas yta från körbanan. Körbanan smalnas av från cirka tio till sju meter. Förslaget bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken eftersom antal körfält bibehålls.

Kollektivtrafik

Busstrafikens framkomlighet och busshållplatsernas utformning påverkas inte av förslaget.

Parkering

Befintliga parkeringsplatser och lastplatser påverkas inte. Tre nya placeringar för cykelparkering föreslås med totalt 40 platser.

Trafiksäkerhet

Samtliga övergångsställen över Sankt Eriksgatan kommer fortsättningsvis vara försedda med hastighetsdämpande åtgärder. Samtliga övergångsställen som är placerade längs Sankt Eriksgatan kommer att utformas som genomgående gång- och cykelbanor vilket bedöms öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister.



Figur 13, Genomgående gång- och cykelbana med bredare cykelbana i korsningen med Hälsingegatan.

Belysning

Den nya utformningen föranleder att cirka tio belysningsstolpar på västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan behöver flyttas i sidled.

Träd

Kontoret kommer att ersätta de träd som saknas på sträckan med nya, cirka tio stycken.

På västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan finns cirka tio stycken mindre lindar med dålig vitalitet. Dessa träd planterades cirka 2005 och har stannat i tillväxten. Flera av träden är i princip döda med nästan inga gröna blad, då rötterna inte har utvecklats i det begränsade utrymmet under mark. Träden bedöms inte kunna räddas genom växtbäddsrenovering utan kommer att ersättas med nya träd. Placeringen av träden förskjuts något i sidled för att ge plats åt både växtbäddar och en bredare gång- och cykelbana. De nya växtbäddarna kommer att ge bra förutsättningar för träden att snabbt etablera sig.

Resterande träd kommer att få nya växtbäddar genom renovering med möjlighet att fördröja dagvatten.

Två nya träd föreslås vid busshållplats Norra Stationsgatan (norrgående riktning). Totalt planeras cirka 22st nya träd inom projektområdet.

Stadens höga andel hårdgjorda ytor skapar stora flöden av dagvatten som måste hanteras, bland annat för att ledningsnätet inte ska överbelastas. Växtbäddar fyller här en viktig funktion att fördröja

dagvatten samtidigt som det kommer träden tillgodo. Med växtbäddsrenoveringen fokuserar kontoret på att förbättra miljön för gatuträden i syfte att de ska leva längre och hjälpa till att utveckla stadens grönmiljöer.



Figur 14, Exempel på växtbäddsrenovering av befintligt träd med vakuumschakt



Figur 15, nya växtbäddar med kolmakadam och inlopp för dagvatten anlagt under cykelbana på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan – Karlbergsvägen (utanför studerad sträcka).

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte är motiverat att utföra fler åtgärder än de planerade växtbäddarna inom ramarna för detta projekt. Bedömningen är att de åtgärder som föreslås inom projektet inte försämrar möjligheten att längre fram vidta fler skyfallsåtgärder.

De breddade cykelbanorna, de genomgående gång- och cykelbanorna samt den breddade gångbanan kommer att leda till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister längs sträckan.

Körbanan kommer att bli smalare än idag men framkomligheten för motorfordonstrafiken bedöms inte påverkas i och med att antalet körfält bibehålls.

På västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan har projektet studerat möjligheten att byta plats på cykelbanan och trädplanteringen så att cykelbanan är placerad närmast körbanan (som på resterande del av sträckan). Alternativet förkastades dock på grund av att träden skulle hamna för nära befintliga ledningar. Kostnader för flytt av ledningar har inte bedömts som motiverat.

Region Stockholm har framfört önskemål om att flytta busshållplats Vanadisplan i södergående riktning till strax söder om Vanadisplan för att på- och avstigningsytan ska kunna tillgänglighetsanpassas. På- och avstigningsytan, som idag redan är för smal, kommer att bli smalare i och med den breddade cykelbanan. En flytt av busshållplatsen till strax söder om Vanadisplan skulle innebära en ökad investeringsutgift på cirka 1 mnkr men även ett årligt intäktsbortfall på närmare 300 000 kr då en handfull parkeringsplatser behöver tas bort. Eftersom busshållplatsen endast trafikeras av nattrafik så bedöms det i dagsläget inte motiverat att flytta busshållplatsen. Ett nytt hållplatsläge kan byggas när mer reguljär trafikering blir aktuell.

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan längs Sankt Eriksgatan.

Tidplan och genomförande

Tidplan

- Systemhandling: våren 2024 – sommaren 2024
- Genomförandebeslut: hösten 2024
- Detaljprojektering: vintern 2024 – våren 2025
- Genomförande: hösten 2025 – sommaren 2027

Trafik under byggtiden

Trafiken under byggtiden kommer att utredas mer grundligt under systemhandlingsskedet. Troligen kommer ett betydande antal parkeringsplatser behöva tas bort under byggtiden. Dessutom kan skytteltrafik bli nödvändig vid vissa arbeten som kräver större

avstängningar, exempelvis djupa brunnschakter. Därutöver kan framkomligheten på anslutande tvärgator behöva begränsas.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 5,5 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 60 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Projektets genomförandeutgifter fördelas över åren 2025 till 2027.

Utgifter för cykelåtgärder beräknas uppgå till 45 mnkr, varav 34 mnkr beräknas upparbetas fram till och med 2026 och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykel. Återstående 11 mnkr beräknas kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram.

Utgifter för trädåtgärder beräknas uppgå till 15 mnkr och redovisas inom befintligt reinvesteringsprogram för träd.

Kontoret kommer att söka statlig medfinansiering från Trafikverket för cykelförbättringarna samt klimatmedel inom staden för trädåtgärder.

Driftkostnad

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 4,7 mnkr från och med år 2028.

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.

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 54,1 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Kontoret bedömer i dagsläget att alla projektets utgifter är möjliga att aktivera men kommer att utreda detta närmare till genomförandebeslutet.

Projektet kommer att medföra att cykelbaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Driftkostnaderna väntas öka något då större cykelbaneytor medför ökade kostnader för sopsaltning.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Sankt Eriksgatan. I

projekteringsskedet kommer kontoret att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Det finns en risk för att anbuden som inkommer är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget. Risker är inte projektspecifika, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Slut

Bilagor

1. Växtbäddsrenovering och breddning av cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan. Inriktningsbeslut. Bilaga 1, illustrationsplan
2. Nuvärdeskalkyl