

Handläggare

Erik Hammarström
08-508 26 025

Till

Trafiknämnden
2024-12-12

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

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 60 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Bitr. Enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 369
Växel 08-508 27 200
mimmi.holegard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Gatuträden längs med Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och 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 har påverkats negativt av upprepade schakter,

kompakterad mark och av de senaste årens torka. Växtbäddsrenovering och nyplantering av träd har skett på Sankt Eriksgatan söder om Vanadisplan men inte längre norrut på gatan. Trafikkontoret vill därför fortsätta med växtbäddsrenovering även längs denna sträcka för att förbättra förutsättningarna för träden.

För att växtbäddsrenoveringen ska kunna genomföras så måste intelligande cykelbanor grävas upp och förslaget är att samtidigt passa på att bredda cykelbanorna för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister längs det primära cykelstråket.

Projektet är planerat att genomföras från våren 2026 till hösten 2027.

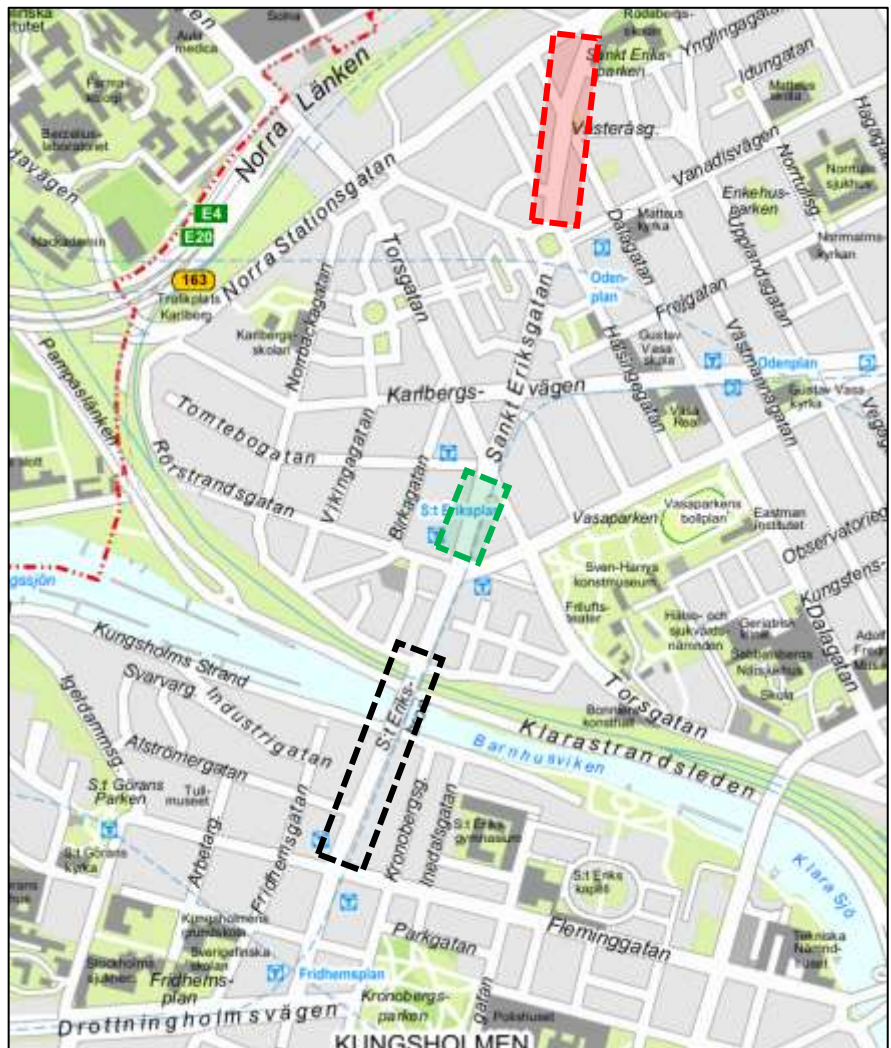
Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan till en investeringsutgift av 60 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

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. Mellan Rörstrandsgatan och Torsgatan breddades cykelbanorna under 2023. För sträckan från Sankt Eriksbron till Fleminggatan pågår utredning för att bredda och förbättra cykelinfrastrukturen.



Figur 1. Projektavgränsning (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 men cykelbanorna mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan uppfyller inte rekommenderad bredd vilket leder till framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

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.

Trafikkontoret vill därför växtbäddsrenovera samtliga träd på sträckan och samtidigt bredda cykelbanorna till primärstråksstandard.

Trafiknämnden fattade den 18 april 2024 ett inriktningsbeslut för projektet i enlighet med kontorets förslag.

Mål och syfte

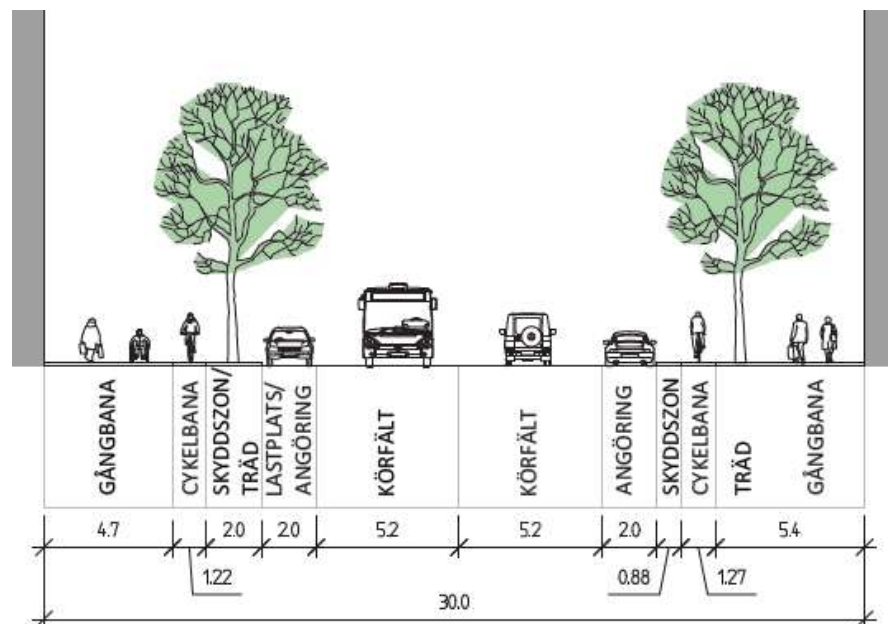
Syftet med projektet är att bidra till att Stockholm blir Europas främsta cykelstad och samtidigt öka trädens krontäckningsgrad på gatumark.

Målen är att:

- Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister.
- Öka antalet träd på sträckan.
- Skapa bättre levnadsförutsättningar för befintliga träd på sträckan.

Befintlig situation

Studerad sträcka längs Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är cirka 400 meter. Gatan består av ett körfält i vardera riktningen med gångbana och trädrad på respektive sida. Enkelriktade cykelbanor på båda sidorna. Parkering och angöring sker generellt på båda sidor om gatan. Det finns två busshållplatser på sträckan. Nedanstående typsektion illustrerar befintlig situation.



Figur 2. Typsektion över befintlig situation på Sankt Eriksgatan.

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. Ca 1000 cyklister passerar sträckan per dygn.



Figur 3. 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. Gångflödet per dygn uppgår till ca 5600 fotgängare.

Samtliga övergångsställen över Sankt Eriksgatan är försedda med hastighetsdämpande åtgärder. Detta saknas dock vid passager över anslutande gator.

Sankt Eriksgatan är en dubbelriktad huvudgata som ingår i det primära vägnätet för motorfordon. Gatan trafikeras av cirka 11 000 fordon/dygn. Boendeparkering finns på båda sidor om gatan. Det finns även tre lastplatser längs sträckan.

Det finns två busshållplatser inom projektområdet.

Busshållplatserna trafikeras endast av nattbuss och den ena saknar tillgänglighetsanpassning.

I dagsläget finns totalt 34 träd längs sträckan. 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 behövs för trädens tillväxt. Kontoret har under åren tagit bort några av de döda träden. Längs aktuell sträcka finns därför ett flertal tomma trädgropar.



Figur 4. Till vänster: Lind vars vitalitet är mycket dålig. Sankt Eriksgatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan. Till höger: markerad yta där träd tagits bort. Sankt Eriksgatan norr om Dalagatan.

Ärendets beredning

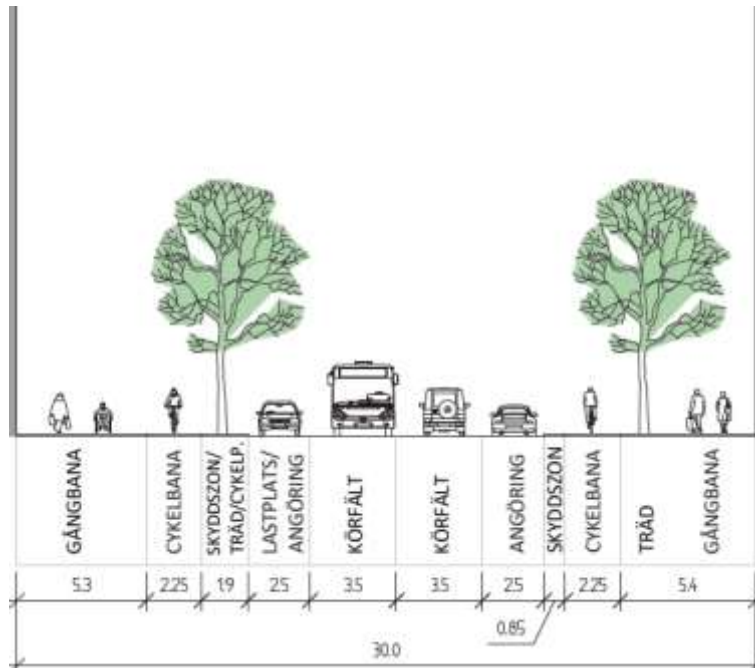
Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen för Norra innerstaden och Region Stockholm. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2024-11-05.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Nedanstående typsektion och illustrationsplan i bilaga 1 visar föreslagen utformning.

Cykelbanorna breddas från 1,25 till 2,25 meter på hela sträckan. Cykelbanorna ligger kvar i befintligt läge och breddas ut mot körbanan. På västra sidan om Sankt Eriksgatan mellan Dalagatan och Hälsingegatan breddas gångbanan från 4,7 till 5,3 meter. I övrigt bibehålls gångbanebredden.



Figur 5. Typsektion över ny lösning på Sankt Eriksgatan.

För att möjliggöra de breddade cykelbanorna tas yta från körbanan. Körbanan smalnas av från cirka tio till sju meter men antalet körfält kvarstår. Befintliga parkeringsplatser och möjlighet till angöring påverkas inte av lösningen. Den nya utformningen föranleder att ett flertal belysningsstolpar behöver flyttas.

Samtliga passager över anslutande gator kommer att utformas som genomgående gång- och cykelbanor vilket bedöms öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister.



Figur 6. Genomgående gång- och cykelbana med bredare cykelbana i korsningen med Hälsingegatan.

I februari 2024 beslutade trafiknämnden om nya riktlinjer för trädvård, dnr T2022-00463. Huvudprincipen för nedtagning av träd är att bevara träd så länge som möjligt men om ett träd har så pass kraftigt nedsatt vitalitet så att drift- och underhållsåtgärder inte kan rädda det eller när det utgör en oacceptabel och akut risk för omgivningen, ett så kallat riskträd, kan det behövas tas ned och ersättas. På västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan finns elva mindre lindar med mycket dålig vitalitet. Dessa träd planterades cirka 2005 och har stannat i tillväxten. Flera av träden är näst intill döda, troligtvis beror det på att rötterna inte har utvecklats i det begränsade utrymmet under mark. Träden bedöms inte kunna räddas genom växtbäddsrenovering utan kommer att behöva ersättas. 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.

Några av de övriga gatuträden inom projektområdet bedöms preliminärt inte vara möjliga att rädda genom växtbäddsrenovering och kommer därför att behöva ersättas med nya träd. Det rör sig om cirka tio träd. Det exakta antalet är i dagsläget oklart och fastställs under detaljprojektering då en ny vitalitetsbedömning av träden kommer att utföras.

Tillskott av gatuträd

Samtliga träd kommer att få nya eller renoverade växtbäddar med möjlighet att fördröja dagvatten. Sammanlagt kommer 55 nya eller renoverade växtbäddar anläggas i projektet och cirka 50 träd planteras, varav sex stycken i helt nya lägen. Projektet kommer att uppfylla trädmålet om att varje nedtaget träd ska ersättas med två nya.

Avvägningar och konsekvenser

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.

Framkomligheten för motorfordonstrafiken bedöms inte påverkas i och med att samma antal körfält som idag bibehålls.

I inriktningsbeslutet föreslog kontoret två nya träd utanför Rödabergsskolan vid busshållplats Norra Stationsgatan. Information har framkommit om ytligt berg på platsen vilket komplicerar anläggandet. Träden har därför utgått.

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.

Projektet bedöms få positiva effekter ur ett trygghets- och jämställdhetsperspektiv genom att gatan kommer att upplevas mer omhändertagen och få potential att bli mer befolkad med de breddade cykelbanorna och gångbanan. Även den förstärkta separeringen mot motorfordonstrafiken bedöms kunna inverka positivt på upplevelsen av trygghet.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektets övergripande tidplan redovisas i tabellen nedan.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027
Genomförandebeslut (TN och KF)	X			
Projektering		X		
Upphandling		X		
Entreprenad			X	X

Detaljprojektering och upphandling av entreprenaden är planerad att utföras under år 2025. Entreprenaden planeras starta våren 2026 och pågå i olika etapper till och med hösten 2027.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Projektet planeras utföras i olika etapper. Först planeras den västra sidan av Sankt Eriksgatan byggas om vilket beräknas ta cirka tio månader. Därefter planeras den östra sidan om Sankt Eriksgatan byggas om vilket beräknas ta ytterligare cirka tio månader.

Respektive sida om gatan delas upp i flera längsgående etapper där en etapp utförs i taget.

Framkomligheten för trafiken längs med sträckan kommer att påverkas under byggtiden. Genom att en sida om gatan byggs om åt gången kan ett körfält hållas öppet för motorfordonstrafiken i vardera riktningen förbi arbetsområdet. Alla entréer kommer vara tillgängliga under byggtiden och fotgängare kommer att kunna passera arbetsområdet på båda sidor om gatan. Även cyklister

kommer kunna trafikera sträckan i båda riktningar. När den södra sidan byggs om kommer cyklister att behöva cykla i körbanan.

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 planeras med riktade insatser till boende, verksamheter och fastighetsägare längs den aktuella sträckan inför entreprenadstart och löpande under genomförandet. För att nå ut bredare kommer framförallt stadens webbplats och sociala medier användas. En kommunikationsplan med kommunikationsaktiviteter har tagits fram för projektet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i april 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 5,5 mnkr fram till genomförandebeslut. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 60 mnkr.

Hittills har 3 mnkr förbrukats i projektet för utredning och planering. Den prognostiserade utgiften för utredning och planering för projektet ligger totalt på 5 mnkr. Den totala beräknade utgiften för projektet kvarstår sedan inriktningsbeslutet på 60 mnkr, vilket baseras på framtagna systemhandling. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Uppslagets ekonomi presenteras i nedanstående tabell.

Sammanfattning, mnkr	Bokförda utgifter (mnkr)					Totalt (mnkr)
	2023	2024	2025	2026	2027	
Utredning och projektering	1	2	3	0	0	6
Byggansvarigkostnader inkl bygglösning och risk	0	1	1	4	2	8
Entreprenad	0	0	0	25	15	40
Index	0	0	0	3	3	6
Summa utgifter	1	3	4	32	20	60

Utgifter för cykelåtgärder beräknas uppgå till 45 mnkr och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykel fram till 2027.

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

Trafikkontoret känner i dagsläget inte till att projektet har utgifter som inte är möjliga att aktivera.

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 54,5 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Kontoret har sökt statlig medfinansiering om 50 % för gatuåtgärderna och avser att söka stadens interna klimatinvesteringsmedel för trädåtgärderna. Dessa eventuella inkomster är inte redovisade i tabellen ovan.

Driftkostnader

Nämndens driftkostnader beräknas öka med ca 150 000 kr per år efter projektets genomförande. Detta beror främst på de tillkommande träden men även på grund av de breddade cykelbanorna som är mer kostnadsdrivande att drifta jämfört med den köryta för motorfordonstrafiken som utgår.

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.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Sankt Eriksgatan. Trafiksäkerheten för cyklister kommer under delar av entreprenaden att försämrats då de blir hänvisade till blandtrafik i ena riktningen. Produktionsplaneringen kommer att studeras vidare under detaljprojekteringen.

Projektet kommer att behöva ta ner ett antal träd vilket kan skapa missnöje bland allmänheten. Projektet har tagit fram en kommunikationsplan för att arbeta proaktivt med information kring varför träden tas ner och på vilket sätt de kommer att ersättas.

På del av sträckan kommer träd att planteras i nya lägen. Ledningssituationen på platsen är komplicerad och det finns en osäkerhet kring förläggningdjupet på befintliga ledningar på del av sträckan vilket utgör en risk att projektet inte kan skapa så stora växtbäddsvolymer som är önskvärt. Risken bedöms som låg, men provgropar kommer att grävas under detaljprojekteringskedet för att säkerställa växtbäddarnas kommande utbredning.

Slut

Bilagor

1. Systemhandling
2. Nuvärdeskalkyl