

Handläggare
Anläggning
Anders Hellström
08-508 260 89**Till**
Trafiknämnden
2016-08-25Trafikplanering
Erik Hammarström
08-508 260 25

Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning för Torsgatan till en sammanlagd utgift om cirka 75 mnkr enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande. Projektet har även en inkomst på cirka 10 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner att kontoret för fortsatta förhandlingar med Bonnier Fastigheter om utformningen av ytan mot bangårdsområdet.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefLars Jolérus
Avdelningschef

Sammanfattning

Mellan Barnhusbron och Bonnierhuset har Trafikverket haft en etablering och arbetstunnel för Citybanan sedan 2009.

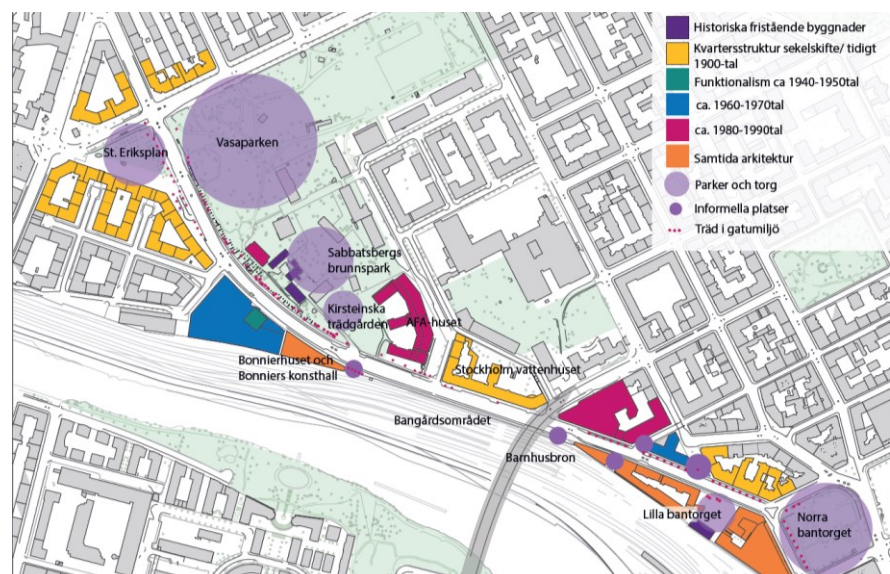
I genomförandeaftalet för Citybanan ingår i Trafikverkets åtagande att vid avetablering som planeras till sommaren 2017 återställa Torsgatan. Då Torsgatan är utpekad som pendlingscykelstråk i cykelplanen har kontoret under vintern 2015/2016 låtit utföra en programhandling för sträckan Norra Bantorget till Sankt Eriksplan. Förslaget innebär 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor längs hela sträckan med upphöjda överfarter vid korsningar. Gångbanelängden blir cirka 3 meter på bägge sidor men norr om Barnhusbron fram till Lokstallsgatan öppnar gångbanan upp på västra sidan och erbjuder möjlighet till ytor för upplåtelser.

Utanför fastigheten som tidigare inrymde Stockholm Vatten norr om Barnhusbron återplanteras träd som ersättning för de som fälldes i samband med arbetsstart för Citybanan. Utgiften bedöms i programhandlingsskedet till cirka 75 mnkr och ersättning från Trafikverket beräknas bli cirka 10 mnkr för deras minskade åtagande av återställning.

Flera fastighetsägare längs sträckan har med Bonnier fastigheter som samordnare drivit frågan om upprustning av Torsgatan och skapande av mer liv i gaturummet. Som en del i det har planer på kommersiell verksamhet mot bangårdsområdet kommit upp och kontoret avser att utreda detta vidare tillsammans med Bonnier fastigheter.

Bakgrund

Torsgatan är utpekad som ett pendlingsstråk i cykelplanen och förbinder Vasagatan med Solnavägen. Sträckan är en länk i det regionala cykelvägnätet. Gatan är cirka 1 750 meter lång och hastighetsbegränsningen är 50 km/h.



Figur 1. Orienteringsbild över utredd sträcka med platser och byggnader benämnda.

Delsträckan från Norra Bantorget till Barnhusbron fick sin nuvarande utformning så sent som 2008-2009 då exploatering av hotell, kontor och bostäder skedde längs spårområdet. Sträckan har enkelriktade cykelbanor med en bredd av cirka 1 meter och angöring på båda sidor.

I samband med exploateringen från Norra Bantorget till Barnhusbron projekterades även sträckan Barnhusbron till

Sabbatsbergsvägen men eftersom en av Citybanans arbetstunnlar förlades till Torsgatan med etableringsstart 2009 genomfördes aldrig den etappen. I Trafikverkets åtagande ingår enligt genomförandeavtalet för Citybanan en återställning av gatan mellan Barnhusbron och Sabbatsbergsvägen vid avetablering 2017. I de tidiga förhandlingarna med Trafikverket diskuterades att återställningen skulle ske efter den projektering som togs fram inför ovan nämnda exploatering och att staden då skulle betala de merkostnader som detta innebar. Eftersom staden sedan dess tagit över hela ansvaret för återställningen av Torsgatan efter Citybanans etablering kommer projektet att få en intäkt om 10 mnkr från Trafikverket i ersättning i enlighet med gällande avtal. Sträckan från Sabbatsbergsvägen till Sankt Eriksplan upptas till stor del av körbanor med separata körfält för svängande trafik och har smala gång- och cykelbanor samt cykelfält på del av sträckan.

Eftersom sträckan är utpekad i cykelplanen har kontoret under vintern 2015/2016 låtit utföra en programutredning för sträckan Norra Bantorget till Sankt Eriksplan, ca 1 km av Torsgatans totala sträckning, som en del i planerna för återställningen efter Citybanan. Torsgatan söder om Barnhusbron har tagits med för att ansluta till den pågående projekteringen för Cykelbanor på Vasagatan. Sträckan norr om Sabbatsbergsvägen har tagits med för att ansluta cykelbanorna till Odengatan. Sträckan norr om Sankt Eriksplan till Solnavägen har inte utretts då fokus har varit återställning efter Citybanan. Illustrationsplaner redovisas i bilaga 1. På utredd sträcka är trafikflödet cirka 8 500 bilar och 2 500 cyklistar per dygn.

Ärendets beredning

Eftersom den sammanlagda utgiften i inriktningsbeslutet överstiger 50 mnkr har samråd skett med stadsledningskontoret. Samrådet kommer sedan även att anmälas till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

I arbetet med programhandlingen har kontoret haft kontakt med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Beskrivning av förslaget

I programutredningen har tre alternativ för utformning av cykelbanor på sträckan utvärderats:

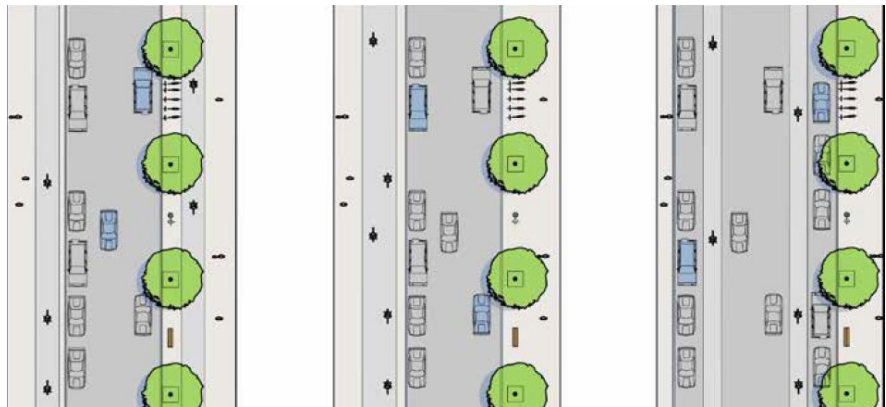
- Enkelriktade cykelfält
- Enkelriktade cykelbanor
- Dubbelriktad cykelbana

Alternativen med enkelriktade cykelfält och dubbelriktad cykelbana har valts bort till förmån för enkelriktade cykelbanor.

Dubbelriktad cykelbana är olämpligt eftersom det finns målpunkter på bägge sidor samt att anslutande cykelvägnät har enkelriktade cykelbanor.

Cykelfält på en gata med 50 km/h och flygbusstrafik leder till en låg trygghet som kan få vissa grupper av cyklister att välja bort gatan.

Kostnaden för cykelfält respektive dubbelriktad cykelbana bedöms vara cirka 5-8 mnkr lägre jämfört med enkelriktade cykelbanor men fördelarna för både gående och cyklister motiverar enligt kontoret merkostnaden.



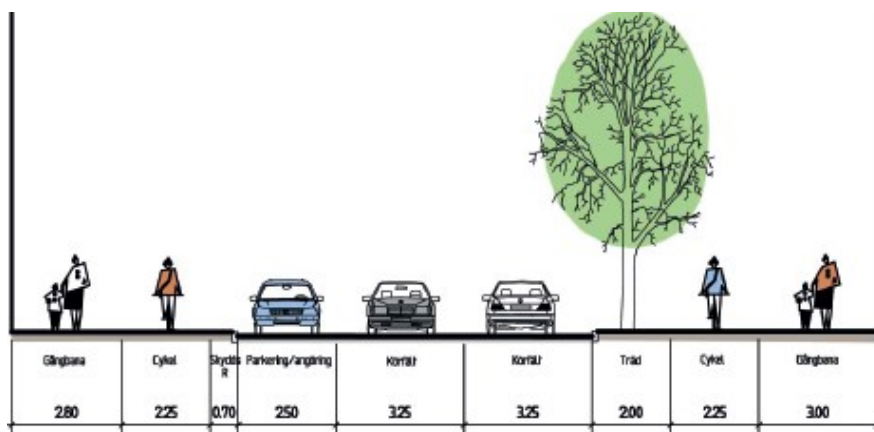
Figur 2. De tre inledningsvis studerade alternativen till ny cykellösning.

De enkelriktade cykelbanorna blir 2,25 meter breda och gångbanorna blir cirka 3 meter på bägge sidor längs hela sträckan. Utrymmet till cykelbanor och gångbanor tas från körbanan.

På sträckan Norra Bantorget till Barnhusbron tas angöring bort på östra sidan där möjlighet för angöring kan lösas på vändplatsen vid Dalatrappan och Kammakargatan samt utrymmet under Barnhusbron. På sträckan norr om Barnhusbron till Sabbatsbergsvägen kommer parkering och angöring att finnas på östra sidan medan det på bangårdssidan inte kommer att återskapas någon parkering efter Citybanans avetablering, där finns inte heller något angöringsbehov.

Utanför Bonnierhuset kommer angöringsytan att finnas kvar på västra sidan medan dagens kantstensparkering på östra sidan mot bergskärningen försvinner. Norr om Lokstallsgatan tas yta från körbanan då fickan för flyg- och nattbussar försvinner i norrgående riktning, hållplatsen kommer att utföras som kantstenshållplats, även det separata körfältet för svängande trafik ner till parkeringsgaraget vid Sankt Eriksplan försvinner. I södergående riktning försvinner det körfält som idag används som angöring och

körfält för svängande trafik till Lokstallsgatan på denna sträcka, 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, detta för att endast leda in en fil på Torsgatan.



Figur 3. Typsektion med enkelriktade cykelbanor

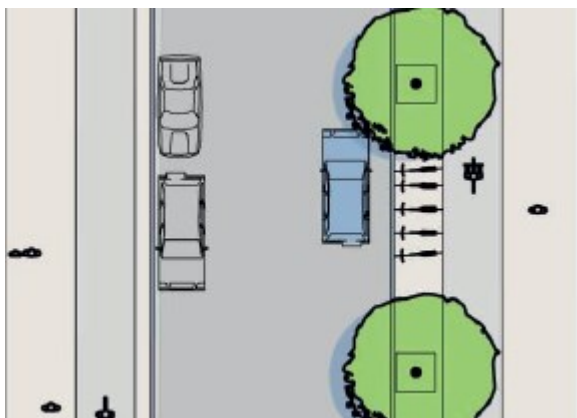
Konsekvenser

Cykeltrafik

Förslaget innebär stora 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

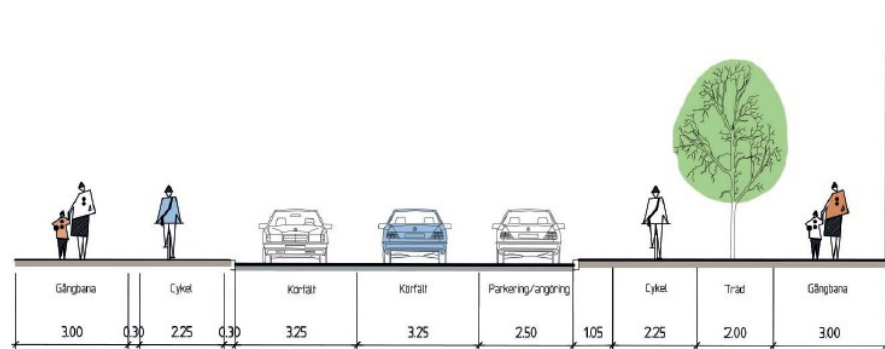
Söder om Barnhusbron behålls dagens gångbanelängder på cirka 3 meter på vardera sidan. Befintliga träd behöver fällas och nya återplanteras för att ge plats för cykelbanan på östra sidan. I den nya trädraden finns utrymme för parkmöbler och cykelparkering. Utrymme för uteservering finns redan idag på Norra Bantorget.



Figur 4. Planutsnitt för delen närmast Norra Bantorget

Norr om Barnhusbron fram till Bonnierhuset är gatusektionen generösare och mot bangården finns utrymme för möblering och planteringar samt tillfälliga upplåtelser utöver den yta som behövs för trafiklösningen.

Trädraden som till större delen fälldes i samband med etableringen för Citybanan återställs på östra sidan. Cykelbanan läggs på den här sträckan utanför planterings- och möbleringszonen för att undvika konflikt med befintliga ledningar.



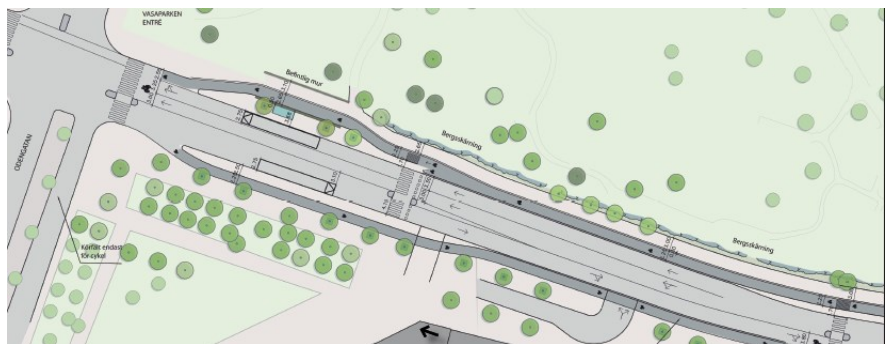
Figur 5. Sektion utanför fastigheten som tidigare inrymde Stockholm Vatten, ytan för möblering och plantering mot bangårdsområdet ej redovisad.

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 trädraden längs gatan, träden har här förlagts på västra sidan då östra sidan redan upplevs som grön med kvartersplanteringar, Sabbatsbergsparken och Vasaparken i direkt anslutning om än med en bergskärning på delar av sträckan.



Figur 6. Illustration över framtida vy mot Bonnierhuset

Mellan Lokstallsgatan och Sankt Eriksplan breddas den östra gångbanan upp till 3 meter på större delen av sträckan. I en trång sektion vid södra övergångsstället mellan Vasaparken och Sankt Eriksplan blir gångbanan ca 2,5 meter, vilket ändå innebär en klar förbättring mot dagens 1 meter. På västra sidan är gångbanan en del av Sankt Eriksplan och här finns redan idag utrymme för både uteserveringar och gående. Sträckan kompletteras med enstaka nya träd för att fylla igen luckor mellan befintliga träd.



Figur 7. Illustrationsplan över sträckan Sankt Eriksplan till Lokstallsgatan

Trafiksäkerhet

I olycksinformationssystemet Strada går att utläsa vilka typer av olyckor som har rapporterats. De senaste 6 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 angöring till Bonnierhuset där dagens cykelfät 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 orsakerna till en stor del av olyckorna.

Busstrafik

Sträckan trafikeras idag endast av flygbussar och SL:s nattrafik, för denna trafik finns två hållplatslägen vid Sankt Eriksplan. Kontakt har tagits med trafikförvaltningen och inga planer finns för utökad kollektivtrafik.

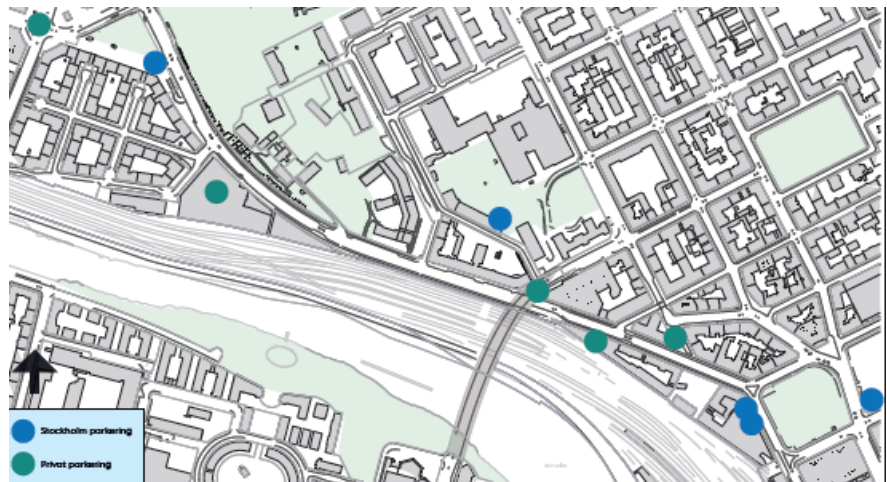
Nyttotrafik

De flesta fastigheter längs sträckan tar idag mot varor och leveranser från sidogator eller fastighetsmark. Lastzoner har behållits på de platser där denna möjlighet inte finns. Beroende på intresse för upplåtelse på ytan som tillskapas mot bangården kan

behov av lastplats innanför cykel och gångbana komma att behöva anordnas, detta är dock inget behov som har identifierats i den utredning som föreligger.

Bil- och motorcykeltrafik

Torsgatan har idag endast ett körfält i vardera riktning från Norra Bantorget fram till Lokstallsgatan där gatan breddas upp till två körfält i vardera riktning. 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 buss. För underlätta vävningen föreslås ena körfältet norr om Sankt Eriksplan bli 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.



Figur 8. lokalisering av parkeringsgarage öppna för allmänheten i närområdet

Samarbete med fastighetsägare

Det finns planer på att riva ”AFA-huset” norr om Torsgränd och att i samband med det se över möjligheten att ändra gatans karaktär till mer stadsmässig. Stadbyggnadskontorets tjänsteutlåtande har dock återremitterats för vidare utredning varför ingen särskild hänsyn har tagits till en eventuell framtida exploatering i kontorets genomförda programutredning. Förslaget innebär dock inget hinder för eventuell kommande byggnation.

Bonnier fastigheter har tillsammans med övriga fastighetsägare längs Torsgatan varit aktiva i processen med

stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets planer för "AFA-huset" och eventuell tillkommande exploatering. Eftersom det råder osäkerhet kring vad som händer med "AFA-huset" har Bonnier Fastigheter själva utrett möjligheten att mot bangårdsområdet skapa en yta för mindre byggnader/containrar med verksamheter. Förslaget innebär att gatuparkeringen skulle få dela på utrymmet med träden. Det innebär färre parkeringar och träd på sträckan men kontoret anser att detta uppvägs av det liv som en kommersiell verksamhet skulle skapa på en del av Torsgatan som annars endast är en transportsträcka. Kontoret vill fortsätta förhandling och utredning av vad ett sådant förslag skulle innebära.



Figur.9 visionsbild från Bonnier på Torsgatan sedd norrut från Barnhusbron

Tidplan och ekonomi

Tidplan

Projektering för systemhandling pågår för hela sträckan med inriktning på att ta fram en detaljprojektering på sträckan Barnhusbron till Bonnierhuset till våren 2017. Eftersom Trafikverket återlämnar ytan till sommaren 2017 måste denna del ingå i en första utbyggnadsetapp. Kontoret har bedömt att omfattningen av ombyggnaden är så stor att hela sträckan inte är lämplig att bygga ut i en entreprenad utan bäst delas upp på två till tre etapper.

2:a halvåret 2016	Inriktningsbeslut och färdigställande av systemhandlingsprojektering.
1:a halvåret 2017	Genomförandebeslut, detaljprojektering och upphandling entreprenör etapp 1.
2:a halvåret 2017	Genomförande etapp 1. Färdigställande detaljprojektering resterande

	etapper.
1.a halvåret 2018	Färdigställande etapp 1. Genomförandebeslut, detaljprojektering och upphandling entreprenör resterande etapper.
2:a halvåret 2018	Genomförande resterande etapper
2019	Färdigställande resterande etapper

Tidplan i tabellform

Ekonomi

Förhandling förs med Trafikverket angående värdering av den återställning som ingår i deras åtagande enligt genomförandeavtal för Citybanan men som utgår.

Mnkr	2016	2017	2018	2019	totalt
Utgifter	4,0	18,0	35,0	18,0	75,0
Intäkter		10,0			10,0
Netto	4,0	8,0	35,0	18,0	65,0

Översikt utgifter och inkomster

De årliga kapitalkostnaderna beräknas öka med sammanlagt cirka 2,4 mnkr från och med 2019. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En investeringskalkyl har gjorts enligt stadens riktlinjer. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 58,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Driftkostnaderna bedöms öka med cirka 50 000kr – 70000 kr/år då körbaneytan minskar till förmån för gång- och cykelytor som är dyrare att sköta.

Risker

I projektet ingår att göra åtgärder på och höja befintlig stödmur mot bangårdsområdet, åtgärden har lyfts med Trafikverket men ytterligare samordning krävs. Utöver det har det i programskedet inte identifierats några risker som behöver hanteras så här tidigt.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets förslag till inriktningsbeslut för Torsgatan avseende enkelriktade cykelbanor till en utgift om cirka 75 mnkr. Med ersättning från Trafikverket på cirka 10 mnkr blir nettoutgiften cirka 65 mnkr. Dessutom godkänner nämnden att kontoret fortsätter förhandlingar med

Bonnier Fastigheter om utformingen av gatan mot bangårdsområdet.

Slut

Bilagor

1. Illustrationsplaner över sträckan, fyra blad
2. Investeringskalkyl, daterad 2016-06-07