

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063**Till**
Trafiknämnden
2021-10-21

Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

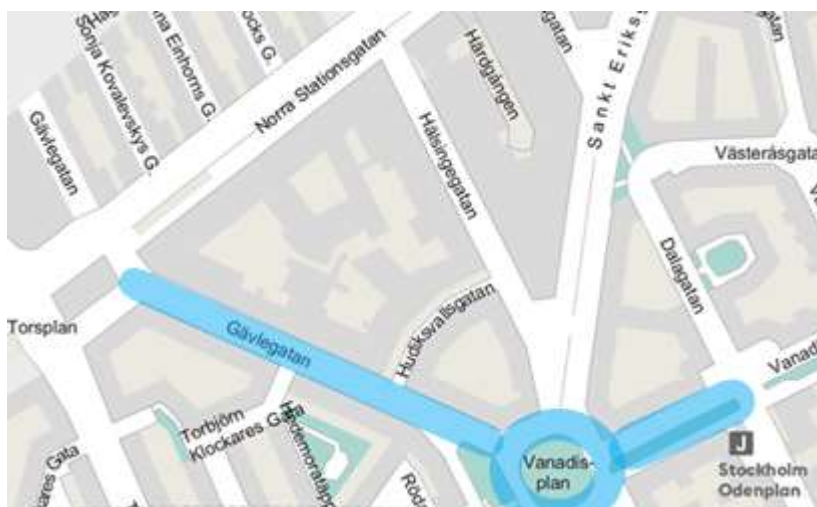
1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 18 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Syftet med projektet är att förbättra förutsättningarna för gångtrafikanter i kopplingarna mellan Citybanan entré vid Vanadisvägen och den nya stadsdelen Hagastaden, via Gävlegatan. Projektet omfattar Gävlegatan, Vanadisplan och del av Vanadisvägen (se figur 1 nedan). Dessa är en del i ett av de strategiskt viktiga stråken som pekats ut i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Mängden

gående har ökat och kan förväntas öka ytterligare. Gångvänligheten ökar genom att gångbanor breddas, genomgående gångbanor byggs över anslutande lokalgator, en gen koppling för gående skapas tvärs Vanadisplans rondell, nya träd och gatumöbler anläggs vid platsbildningar längs Gävlegatan samt i anslutning till pendeltågsstationen vid Vanadisvägen. Belysning ses över och kompletteras vid behov längs hela stråket.



Figur 1. Projektet omfattar del av Vanadisvägen, Vanadisplan samt Gävlegatan i kopplingen mellan Citybanans entré och Hagastaden.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Vanadisplan-Hagastaden gångåtgärder upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 18 mnkr.

Bakgrund

Gävlegatan och del av Vanadisvägen är en del i ett av de strategiskt viktiga stråken som pekas ut i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Stråket förbinder den nya stadsdelen Hagastaden med innerstaden och den nyöppnade pendeltågsstationen vid Vanadisvägen. Även Hälsingegatan och Dalagatan kopplar samman staden, men gångflödet är högst på Gävlegatan, varför detta stråk prioriteras i första hand. Dalagatan får ökad betydelse för gångtrafik längre fram i tiden, då östra Hagastaden byggs ut.

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 behöver höjas. Kontoret har identifierat behov av åtgärder för att öka gångvänlighet i stråket.



Figur 2. Projektet omfattar gångstråken mellan Citybanans entré på Vanadisvägen vid Vanadisplan och Hagastaden via Gävlegatan.

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 ej 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 Citybanan entré vid Vanadisplan och Hagastaden, via Gävlegatan.

Målen för projektet är att:

1. Antalet konfliktpunkter för gående ska reduceras.
2. Förenkla för gående med tydligare prioritet vid tvärgator.
3. Skapa genare väg för gående.
4. Förbättra orienterbarhet för gående.
5. Möjliggör för fler och/eller större sociala ytor.
6. Platsbildningar ska utvecklas och förstärkas.
7. Andelen grönytor och gröna vistelsekvaliteter ska utökas.
8. Dagvatten ska om möjligt fördröjas i nya växtbäddar.

Befintlig situation

Det studerade området är under utveckling och har skiftande karaktär. Området kring Vanadisplan är en del av Stockholms täta stenstad. Här finns också miljöer med speciellt 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.

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 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.

Vanadisvägen

Den aktuella delen av Vanadisvägen går mellan Vanadisplan och Dalagatan, en sträcka på ca 95 meter, med den nya uppgången från pendeltåget Citybanan som den dominerande målpunkten i öster. Gaturummet består av en dubbelriktad körbana med parkering/angöring/busshållplatser (för tillfället ej i bruk) på båda sidor av gatan, en central dubbelsidig allé av oxlar med gångbana i mitten samt en enkelriktad lokal körbana med parkering längs det södra kvarteret. Vanadisvägen har samma utseende även öster om pendeltågsstationen vid Dalagatan.



Figur 3. Vanadisvägen sedd från Vanadisplans rondell, består av en dubbelriktad körbana med parkering på båda sidor på norra sidan, en central allé med gångbana samt en lokalgata med parkering på södra sidan.

Från pendeltågsstationen går det inte att se vägen mot Hagastaden, men då man når Vanadisplan i väster anas Hagastadens högre bebyggelse i änden av Gävlegatan.



Figur 4. Vid västra änden av Vanadisvägen anas men Hagastaden på andra sidan Vanadisplans rondell.

Gångtrafik

Längs Vanadisvägen rör sig gående dels längs gångbanor utmed fasaderna, dels i den centrala gröna promenaden mellan träd-
raderna. I det centrala stråket finns även gatumöbler i form av
sittmöbler och cykelparkering. Det centrala gångstråket ansluter
till pendeltågsstationen i öster via övergångsställe. I väster leds
gående via övergångsställe vidare till gångbanor runt Vanadis-
plans cirkulationsplats. Den norra gångbanan rymmer också flera
uteserveringar närmast Vanadisplan, vilket bidrar till att gång-
banan upplevs som trång. Den fria gångbanelängden begränsas
till 1,1 m vid uteserveringarna. Gångbanornas totala bredd är 2,25
till 3m. I allén är den tillgängliga gångytan 2,8m bred.



Figur 5. Vanadisvägen sedd österut, med en central grön promenad som ansluter mot pendeltågsstationen i öster vid Dalagatan. Busshållplatsen i promenaden trafikerar ej.



Figur 6. Vanadisvägens norra sida sedd västerut mot Vanadisplan. Gångbanorna längs Vanadisvägen upplevs smala. Busshållplatser på var sida gatan trafikerar ej.

Cykeltrafik

Vanadisvägen är utpekad som huvudstråk enligt stadens cykelplan. Idag sker cykling i blandtrafik längs hela sträckan mellan Vanadisplan och Sveavägen. Cykelställ finns i allén i Vanadisvägens mitt samt ett fåtal på platsbildningen bakom stationsentrén. Antalet platser är för få. Spontan cykelparkering förekommer runt stationsentrén.



Figur 7. Antalet cykelparkeringar vid pendeltågsstationen är för få i förhållande till efterfrågan.

Vanadisplan

Vanadisplan är utformad som en cirkulationsplats. Det är en stor och öppen plats där överblickbarheten och orienterbarheten är relativt god. Bebyggelsen i Hagastaden syns över Röda bergens lägre byggnader. Då Vanadisvägen är rak ger den även fri sikt bort till Vanadislunden i öster.

Gångtrafik

I centrum av Vanadisplans cirkulationsplats finns en generös grönyta med sittplatser i rondellen. Genom rondellen går en grusad gångväg som nås via övergångsställen. Gångvägen ansluter i söder inte gent mot Vanadisvägens gröna promenad utan mot Hälsingegatan. I nordväst ansluter gångvägen mot Gävlegatan. Gångvägen genom rondellytan i Vanadisplan används av mellan 20-30 % av de gående mellan Vanadisvägen och Gävlegatan, men har potential för ökat gående.



Figur 8. Vanadisplans rondell sedd från Gävlegatan. Genom rondellen finns en gångväg och flera sittbänkar finns i grönytan. I utkanten av cirkulationsplatsen finns cykelbanor.

Utanför cirkulationsplatsens körfält för biltrafik finns cykelbanor och gångbana. Gångbanorna längs fasaderna varierar något i bredd men är ca 5,5 meter. De upplevs bitvis som trånga beroende på att det är stor konkurrens om ytorna. Här är många gående och samtidigt både träd, uteserveringar och gatumöbler som begränsar ytan att gå på. Den hinderfria bredden för gående är vid den trängsta passagen endast 1,4m.



Figur 9. Vanadisplans östra sida. Utanför cirkulationsplatsen finns cykelbanor och gångbanor., som bitvis upplevs trånga då även träd och uteserveringar ryms på gångbanan.

Cykeltrafik

Sankt Eriksgatan och Vanadisplan är utpekade som primära stråk i cykelplanen. Cykling sker i cykelbanor utanför cirkulationens

körfält. Cykelbanorna uppfyller inte cykelplanens mått. Cykel-parkering finns runt om cirkulationen på flera platser.

Gävlegatan

Gävlegatan mellan Vanadisplan och Torsplan/Norra Stationsgatan, en sträcka på ca 300 meter, har idag dubbelriktad trafik med parkering/angöring längs gatans båda sidor. Gångbanorna är breda och cykling sker i blandtrafik. Gatan har sex lindar på den nordöstra sidan, varav vissa har en mindre bra vitalitet. Gävlegatan rymmer en mix av bostäder och verksamheter. Längs gatans sydvästra sida gränsar Röda bergen med bostadshus med ett fåtal verksamheter i gatunivå. Längs nordöstra sidan finns, förutom bostäder närmast Vanadisplan, flera olika verksamheter i tidigare industrilokaler, exempelvis hotell, gym, restaurang och resebyrå. Gatan lutar ner mot Norra Stationsgatan. Enligt stadens skyfallsmodell är Gävlegatans anslutning till Norra Stationsgatan en lågpunkt som kan riskera översvämmas vid skyfall.



Figur 10. Gävlegatan sedd från Vanadisplan ner mot Hagastaden kantas av bostäder främst på sydvästra sidan och verksamheter i tidigare industrilokaler på nordöstra sidan. Ett fåtal träd av skiftande kvalitet växer på nordöstra sidan gatan.

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, fransett en sträcka närmast Vanadisplan på gatans sydvästra sida som är belagd med asfalt. Det finns inslag av tvärgående rader av smågatsten samt ränndalar längs gångbanorna vilket påverkar tillgänglighet för gående. Det finns inga sittplatser längs med gatan, trots att den lutar relativt mycket ner mot Norra Stationsgatan.



Figur 11. Gävlegatan sedd mot Vanadisplan. Fri gångbanelängd begränsas av belysningsstolpar och rännor.

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 12. Gångbanan bryts vid anslutande tvärgator, som här vid Hudiksvallsgatan.

Cykeltrafik

Cykling sker i blandtrafik på Gävlegatan i båda riktningarna. Gatan är i nuläget inte utpekad som viktigt stråk för cykling, men i remissversionen av den nya cykelplanen pekas gatan ut som huvudstråk. Cykelparkeringar finns på båda sidor av gatan, men

spontan parkering förekommer också i anslutning till olika verksamheter. Vid norra änden av Gävlegatan intill nummer 25 är cykelparkering placerad längs fasaden och begränsar därmed den fria gångbanelängden.



Figur 13. Spontan cykelparkering förekommer längs gångbanor vid olika verksamheter.

Trafikflöden

Gångtrafik

I september 2020 räknades de gående längs flera gator i området. På grund av rådande pandemi, Covid-19, var antalet gående färre än vanligt vid denna tidpunkt. Med ledning av andra trafikantmätningar som Trafikkontoret genomfört har därför de uppmätta gångflödena räknats upp. 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 Hälsingegatan 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 14. Dagens gångtrafikflöden (gående per dygn) mellan Vanadisplan och Hagastaden.

Det finns många målpunkter i närområdet redan idag. 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 22-24 000 gående per dygn längs Biblioteksgatan eller 22-34 000 gående per dygn på Vasagatan mellan Centralstationen och Kungsgatan.



Figur 15. Framtida gångtrafikflöde (gående per dygn) då Hagastaden är fullt utbyggd.

Cykeltrafik

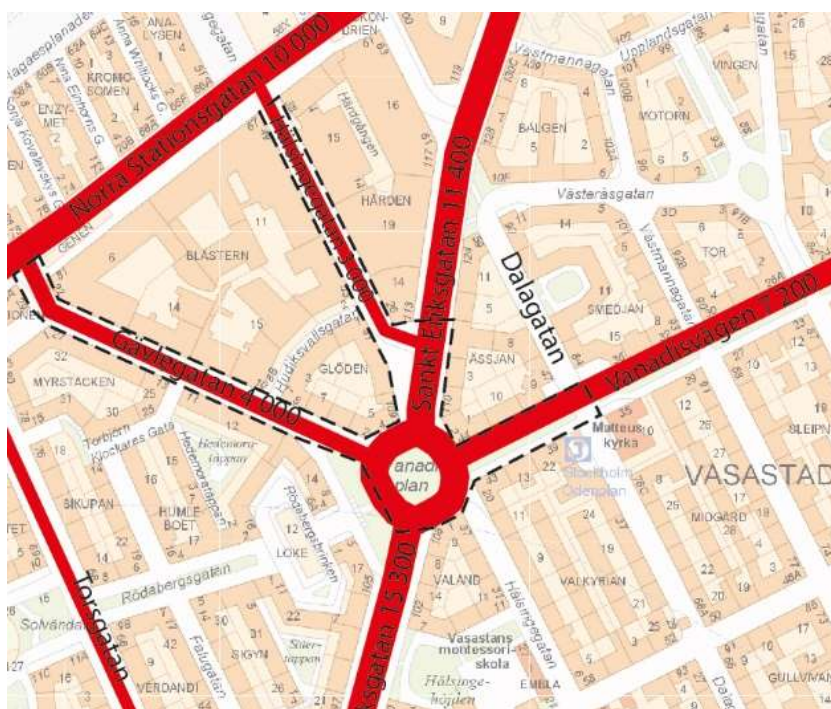
För cyklister är i stället Torsgatan och Sankt Eriksgatan de högst prioriterade stråken, medan Gävlegatan och Vanadisvägen pekas ut som huvudstråk i remissversionen av cykelplanen.



Figur 16. Cykelstråk enligt remissversion av cykelplanen, primära stråk (röda) och huvudstråk (blå).

Motorfordonstrafik

Tvärs genom området sträcker sig Sankt Eriksgatan med höga motorfordonsflöden (11 400-15 300 fordon per dygn). Denna gata och cirkulationsplatsen Vanadisplan upplevs som barriärer för gående mellan Hagastaden och Vanadisvägen. Vanadisvägen har betydligt mindre trafik, 7 200 fordon per dygn och Gävlegatan trafikeras av endast 4 000 fordon per dygn.



Figur 17. Dagens biltrafikflöden mellan Vanadisplan och Hagastaden, där Sankt Eriksgatans och Vanadisplans höga flöden upplevs som en barriär för gående.

Åtgärdsförslag

Studerade alternativ

Ett större område har studerats för åtgärder för ökad gångvänlighet i kopplingen mellan pendeltågstationen vid Vanadisvägen och den nya stadsutvecklingen i Hagastaden (se figur 18 nedan). Förutom Vanadisvägen, Vanadisplan och Gävlegatan har även Hälsingegatan och dess anslutning till Vanadisplan via Sankt Eriksgatan översiktligt studerats.



Figur 18. Ursprungligen har ett större område studerats, där förutom Vanadisvägen, Vanadisplan och Gävlegatan också del av Sankt Eriksgatan och Hälsingegatan ingick (blå stråk).

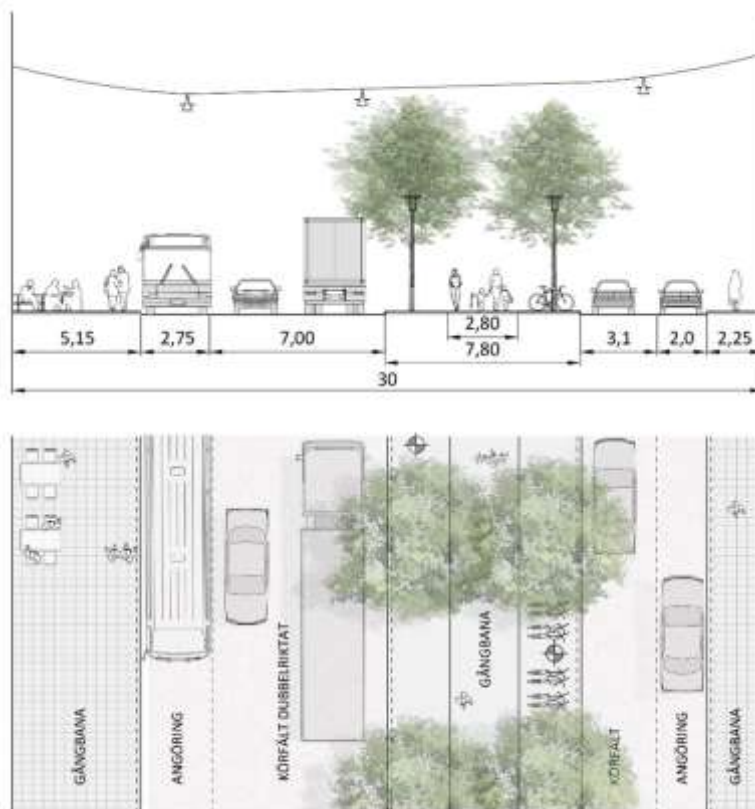
Hälsingegatan och Sankt Eriksgatan har dock utgått ur projektet i detta läge, då det konstaterats att Gävlegatan är det av stråken som har störst betydelse och högst antal gående både i dag och i framtiden. Dessutom finns behov av att samordna åtgärdsförslag som inbegriper Sankt Eriksgatan med behov av omfattande träd- och växtbäddsrenoveringar, vilket är ett projekt som planeras genomföras inom kort, men där underlag för samordning ännu inte finns framtaget. Sankt Eriksgatan är även i behov av åtgärder för cykeltrafik, också det ett projekt som inte hunnit mer än till idéstadiet, varför samordning inte kan ske i dagsläget. Detta stråk föreslås därför studeras vidare längre fram, som ett gemensamt gång-, cykel och trädrenoveringsprojekt. Även kopplingen norrut via Dalagatan kan utredas längre fram, då utbyggnaden av östra Hagastaden ger ett ökat behov av hög standard för gående i denna relation.

Föreslagna åtgärder ger sammantaget ett sammanhängande gångstråk av hög kvalitet mellan pendeltågsstationen vid Vanadisvägen och den nya stadsbebyggelsen i Hagastaden, längs det stråk som är högst prioriterat av gående. Åtgärderna förväntas ge högre standard för de som redan går och även bidra till ett ökat gående.

Förslag till inriktning

Vanadisvägen

Vanadisvägen får en ny sektion på aktuell sträcka (se figur 19 nedan).



Figur 19. Vanadisvägen ges ny sektion. Angöring mot den gröna promenaden tas bort och ytan ges till den norra gångbanan. Antalet körfält för rörlig trafik behålls.

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 3 m till drygt 5 m. Detta ger både bättre utrymme för gående och för en eventuell framtida busshållplats med högre standard än dagens (som ej är i trafik). Angöring mot norra gångbanan anpassas för möjlig framtida busstrafik och görs 2,75 m bred. Körfält för rörlig trafik ges 7 m bredd, vilket medger framtida eventuell busstrafik med god standard. Den centrala gröna promenaden behåller dagens mått: totalt knappt 8 m varav knappt

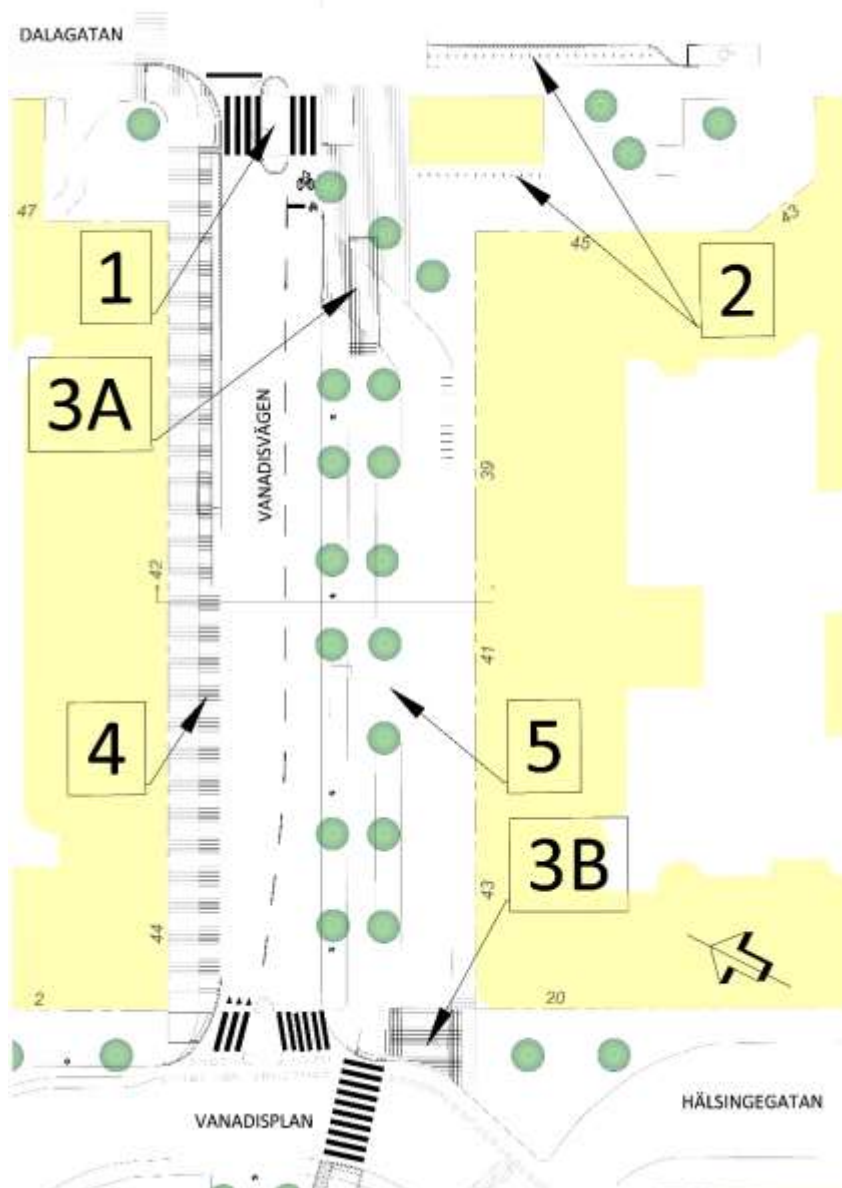
3m utgörs av gångvägen i mitten. Lokalgatan och dess intilliggande gångbana i söder behålls med samma utformning som idag. Förslaget innebär att 2 parkeringsplatser utgår.

Inga beslut finns om framtida busstrafikering denna väg, men projektet har antagit att ett behov av busstrafik i nära anslutning till pendeltågsstationen kan uppstå antingen på denna plats eller vid Citybanan vid Odenplan i framtiden. Busstrafik i Vanadisvägen är ett av flera alternativ som trafikförvaltningen och staden studerar, för trafikering som möjliggör byte mellan buss och pendeltåg och kan ha koppling mot Hagastaden.

Gångstråket längs Vanadisvägens gröna promenad förbättras genom att passagen över utfarten från lokalgatan mot pendeltågets stationsentré blir genomgående för gångtrafikanter (3A i figur 20 nedan). Även passagen söderut över infarten till lokalgatan görs genomgående för gångtrafikanter (3B). 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. Sammantaget förväntas detta leda till att fler gående mellan Vanadisvägen och Gävlegatan på ett enkelt sätt nyttjar den centrala promenaden och den gena gångvägen tvärs Vanadisplans rondell. Belysningen i den gröna promenaden förbättras.

Det signalreglerade övergångsstället över Vanadisvägen i anslutning till pendeltågstationen breddas (1) för att ge bättre framkomlighet för gående som korsar gatan i denna punkt. Åtgärden förväntas få ökad betydelse när östra Hagastaden byggs ut och gångstråket längs Dalagatan blir en gen koppling i denna riktning. Om en busshållplats i framtiden anläggs på Vanadisvägen i anslutning till passagen kommer detta också leda till att fler korsar gatan i denna punkt.

Gångbanan längs den norra sidan av Vanadisvägen breddas till förmån för gångtrafikanterna och skapar även bättre möjligheter för uteserveringar (4). Här möjliggörs även plats för hållplatslägen med hög standard för busstrafiken med nära koppling till pendeltåget. I anslutning till pendeltågsstationen kompletteras med fler cykelparkeringar (2).

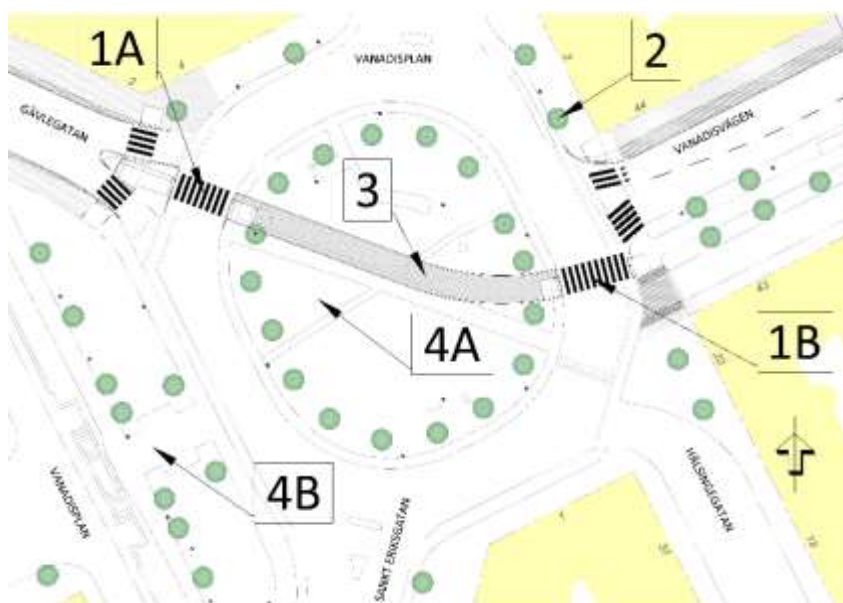


Figur 20. Förslag till åtgärder längs Vanadisvägen.

Vanadisplan

Kopplingen för gående i stråket tvärs rondellen förbättras genom att övergångsstället mellan rondellen och Vanadisgatan justeras i läge till förlängningen av den gröna promenaden i Vanadisvägen (1B i figur 21 nedan). Övergångsställena breddas för ökad framkomlighet. Övergångsstället mot Gävlegatan ligger kvar i läge, men breddas upp (1A). Gångvägen i rondellytan breddas till 4 meter och justeras i läge (3). Med nytt läge på gångvägen i rondellytan sätts även nya belysningsstolpar upp (4A). Även belysning i parken väster om Vanadisplan ses över och kompletteras vid behov (4B)

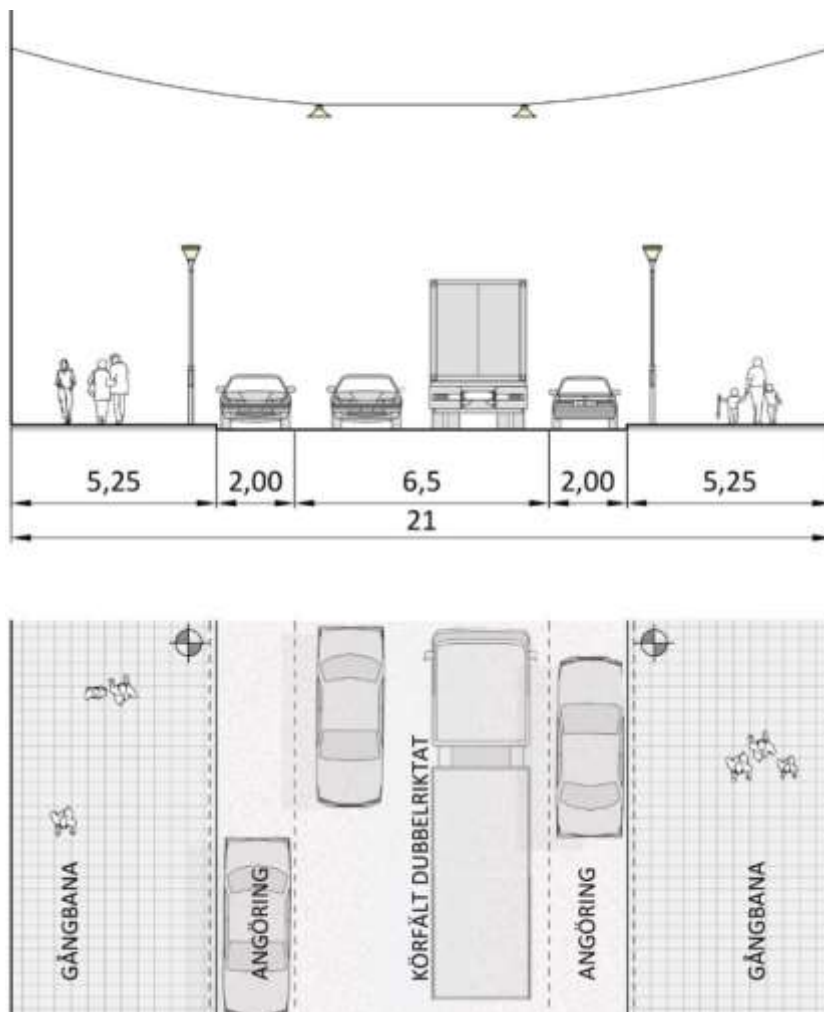
På gångbanan i nordöstra hörnet av cirkulationen skapas mer plats för gående genom att befintliga träd stammas upp, vilket innebär att de nedersta grenarna beskärs så kronan börjar högre upp från marken. Ytor för uteservering kan även begränsas lokalt (2). Passagen kommer fortfarande uppfattas som trång för gående, men uteserveringar och träd i gaturummet bidrar till platsens attraktivitet.



Figur 21. Förslag till åtgärder vid Vanadisplan.

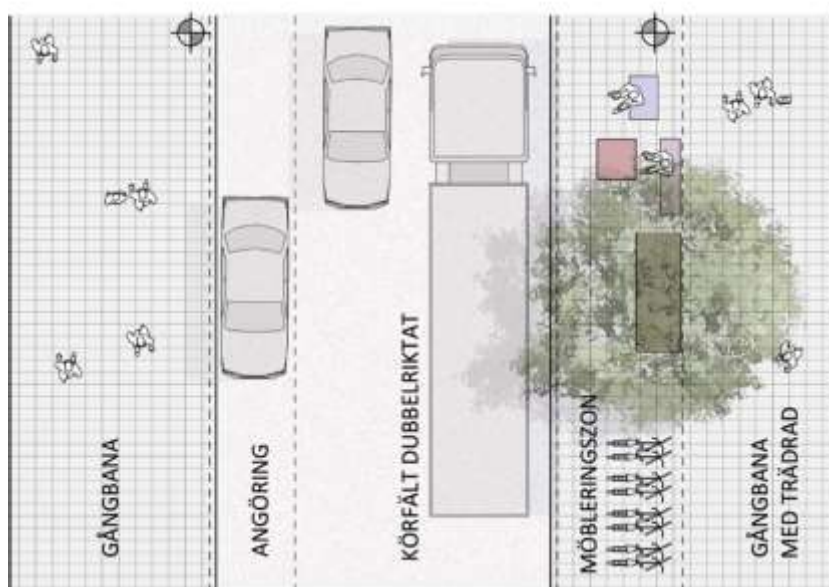
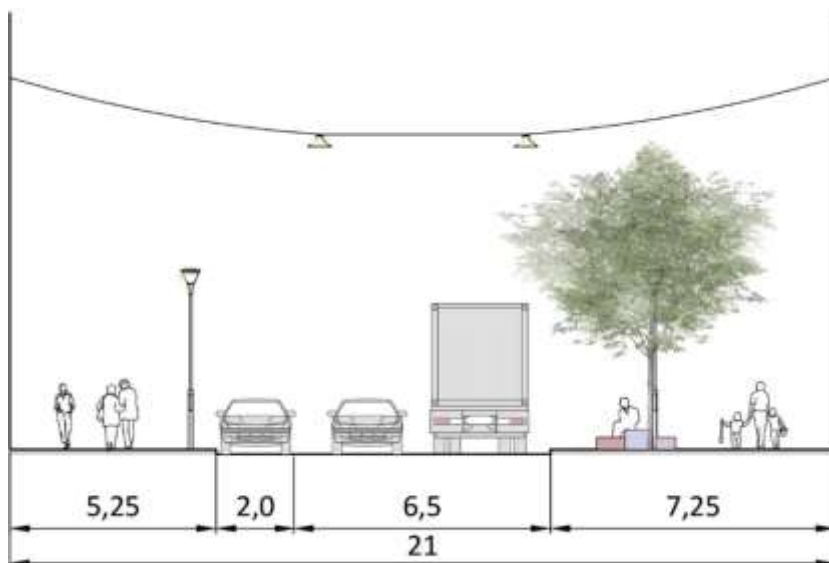
Gävlegatan

Gävlegatan är generellt 21 m bred med generösa gångbanor på var sida med lite varierande bredd på omkring 5 m (figur 22 nedan). Gatan behåller 6,5 m körfält för rörlig trafik och också angöring på var sida. Sektionen är den samma som på dagens gata. 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 6,5 m bibehållits.



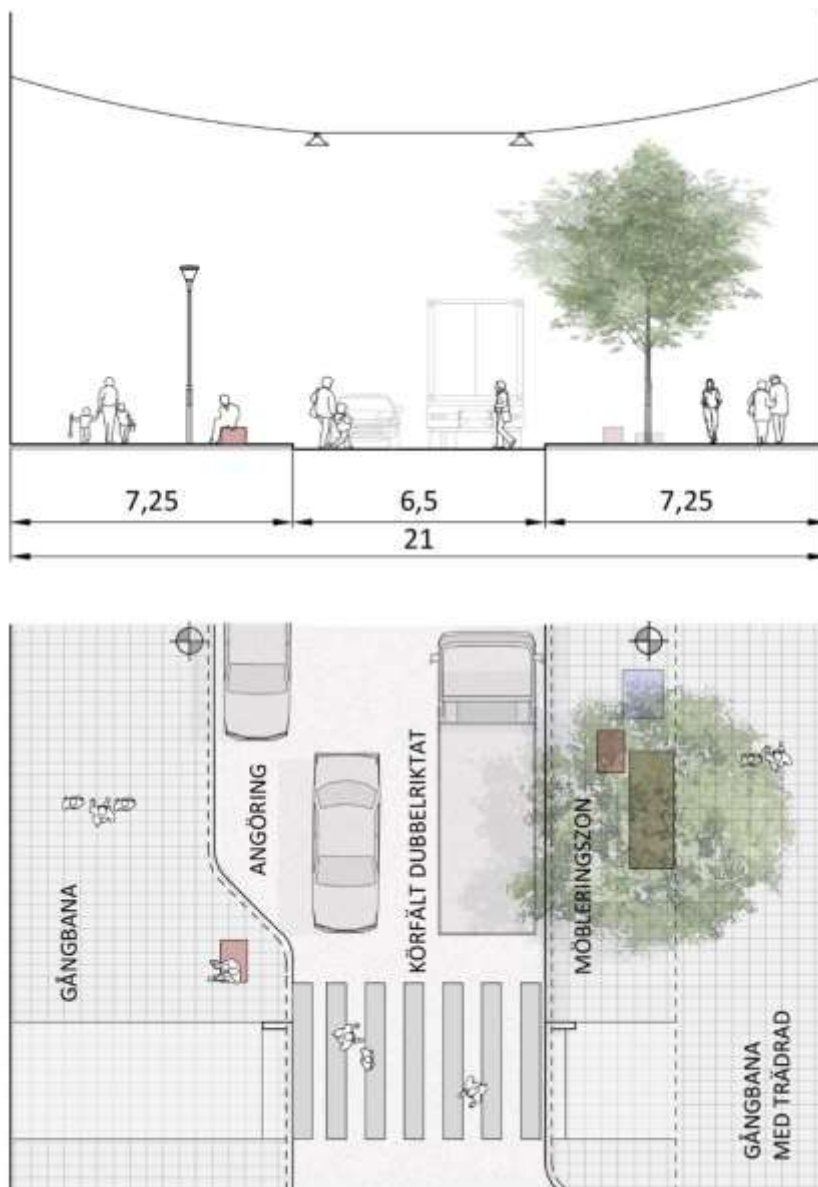
Figur 22. Gävlegatan är 21 meter bred med 5,25m breda gångbanor på var sida.

Gävlegatans funktion som gångstråk och som levande stadsgata förstärks genom förbättrad tillgänglighet längs gångbanor och fler platser för vistelse och grönska längs gatan. Detta innebär att gatan lokalt får bredare gångbanor på ena eller båda sidorna, genom att angöring tas bort. Gångbanan breddas på de platser där gående kan förväntas uppehålla sig, i samband med korsningar och passager. Förutom plats för vistelse ger den bredare gångbanan utrymme för träd (där gångbanan inte är underbyggd med ledningar) och en möbleringszon, som kan användas för sittplatser och cykelparkeringar (se figur 23 nedan). Gatan behåller även här 6,5 m körfält för rörlig trafik, men endast angöring på ena sidan gatan.



Figur 23. I samband med de nya träden längs östra sidan Gävlegatan inryms också en möbleringszon för sittmöbler och cykelparkeringar.

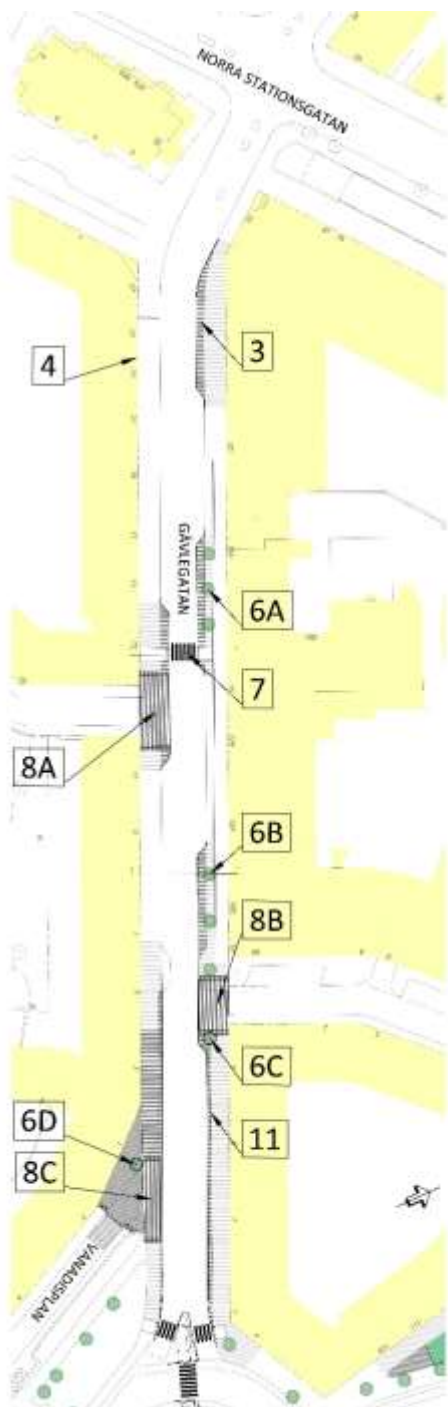
På ett avsnitt, vid anslutningen med Torbjörns Klockares gata, breddas gångbanorna på båda sidor gatan (se figur 24 nedan). Detta ger utrymme för möblering på var sida gatan och en gen passage för gående i kopplingen upp mot Röda bergen. 6,5 m körfält för dubbelriktad trafik bibehålls även här. Breddning av gångbanor på ena eller båda sidor gatan sker på bekostnad av parkering och lastplatser. I dagsläget finns 54 parkeringar och 89 m lastplats. Totalt minskar antalet parkeringar med 14 platser och 37 m lastplats utgår längs Gävlegatan.



Figur 24. I anslutning med Röda bergen breddas gångbanorna på båda sidan gatan för att möjliggöra möblering på var sida gatan och en gen passage för gående.

Gångbanorna behåller sin generösa bredd eller breddas på de platser där gående kan förväntas uppehålla sig, i samband med korsningar och passager (3, 11 i figur 25 nedan) samt (6A, 6B, 6C, 8A, 8B, 8C) Förutom plats för vistelse ger den bredare gångbanan utrymme för träd och en möbleringszon, som kan användas för sittplatser och cykelparkeringar. Vid 6A breddas gångbanan för att ge bättre förutsättningar för träden att växa och för att få plats med möblering. Breddningen ger även en kortare passage för gående över gatan. Vid 6B och 6C byts befintliga träd ut mot nya och utrymme skapas både för träden och för möblering. Cykelparkering längs den västra fasaden på norra

änden av Gävlegatan, som lokalt begränsar ytan att gå på, tas bort (4) och får i stället plats i möbleringszoner (3, 6A, 6B)



Figur 25. Åtgärder längs Gävlegatan.

I korsning med lokalgator byggs genomgående gångbanor (8A, 8B, 8C) vilket ger gående högre prioritet, i samband med dessa breddas gångbanan upp för att skapa plats för vistelse och möblering. [Den lokala breddningen ger möjlighet att möblera](#)

[gångbanan med möbler för gående och cyklister där detta behov observerats, samt ger det utrymme som behövs för träden, som föreslås bytas ut till nya livskraftiga.](#) En ny passage över Gävlegatan anläggs i höjd med Torbjörn Klockares gata (7).

Ett antal mindre platsbildningar skapas vid strategiska punkter i anslutning till korsningar och verksamheter samt vid befintliga och nya träd (6A, 6B, 6C, 6D). I anslutning till dessa ryms nya gatumöbler i form av sittplatser och cykelparkeringar. De träd som är av mindre god kvalitet planeras att bytas ut mot nya och alla träd planeras få nya växtbäddar, som både ger träden bättre förutsättningar och kan hjälpa till att fördröja regnvatten.

Tillgängligheten förbättras genom justeringar av beläggning i gångbanan längs hela Gävlegatan. Tvärgående stråk av smågatsten och avsnitt med asfalt i gångbanan ersätts med släta plattor och rännalar byts ut. Kompletterad och justerad belysning ökar upplevelsen av trygghet och stärker gatans karaktär. De belysningsstolpar som begränsar gångbanans fria bredd flyttas närmre kantstenen.

Konsekvenser

Gångtrafik

Föreslagna åtgärder bidrar till att uppnå målen i projektet. Genom anläggande av genomgående gångbanor tvärs tvärgator både vid Vanadisvägen och vid Gävlegatan kan antalet konfliktpunkter för gående reduceras. De bidrar även till att förenkla för gående med tydligare prioritet vid tvärgator. Genom att bredda trånga sektioner av gångbanan minskar även konflikter mellan gående som rör sig i olika hastighet eller riktning. Bredare gångbanor ger bättre förutsättningar för uteserveringar 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 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. Om ytterligare behov finns kan gångvägvisning komplettera den fysiska utformningen.

Breddade gångbanor på Gävlegatan möjliggör för fler och/eller större sociala ytor. Samtidigt skapas utrymme för möblering. Dessa sammanfaller med dagens platsbildningar som därmed kan utvecklas och förstärkas. Genom att plantera nya träd och ge dessa bättre förutsättningar att växa, kan andelen grönytor och gröna vistelsekvaliteter utökas. Dagvatten kan fördröjas i nya växtbäddar. Åtgärden kan därmed bidra till att minska risken för översvämning vid skyfall.

Att byta ut ojämn markbeläggning i form av smågatsten samt äldre modell av rännadar tvärs gångbanor ökar tillgängligheten längs Gävlegatan. Bättre belysning längs gångstråk ökar både tillgänglighet och trygghet för de gående. Anläggande av genomgående gångbanor tvärs lokalgator ökar tillgänglighet och komfort för gående.

Cykeltrafik

Cyklister ges bättre förutsättningar genom att cykelparkeringar tillkommer där brist på detta noterats. Framkomlighet för cykeltrafik påverkas inte av projektet. Breddning av cykelbanor runt Vanadisplans cirkulation genomförs inte i projektet. Vanadisvägen och Gävlegatan förväntas bli 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.

Kollektivtrafik

Samråd med trafikförvaltningen har skett angående möjlig framtida busstrafikering. Varken Vanadisvägen eller Gävlegatan har busstrafik idag. Det finns idag inga beslut om busstrafik i de gator som ingår i projektet. Trafikförvaltningen studerar flera olika alternativ, varav vissa berör detta område och andra inte medför busstrafik längs dessa gator. Kontoret har dock antagit att det i framtiden kan komma önskemål om busstrafik som angör nära pendeltågsstationen antingen vid Vanadisvägen eller vid stationen vid Odenplan. Därför har tillräcklig standard upprätthållits i Vanadisvägen för att möjliggöra busstrafik och ett hållplatsläge i anslutning till stationsentrén på den norra gångbanan. Längs Gävlegatan har kontoret planerat för att upprätthålla samma standard som idag vad gäller körfältsbredder, för en möjlig framtida busstrafik denna väg, om behov uppstår.

Parkering

För att kunna bredda gångbanor tas parkeringar bort på Vanadisvägen och Gävlegatan. På Vanadisvägen utgår 2 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 minskar antalet parkeringar med 14 platser, från 54 till 40 stycken, och 37 m lastplats utgår, där gångbanan breddas och mindre platsbildningar skapas i anslutning till korsningspunkter. Belägningsgraden på gatuparkering är hög i denna del av staden, runt 90% vid undersökning våren 2020. Gatuparkering erbjuds dock på gatorna runt Gävlegatan. Dessutom i flera garage på Norra Stationsgatan, Norrbackagatan och på Gävlegatan, totalt cirka 970 platser för kort- och långtidsparkering och flera anläggningar byggs i Hagastaden direkt norr om Norra Stationsgatan.

Inför genomförandebeslutet kommer kontoret undersöka möjligheten att införa ersättningsplatser för de parkeringsplatser som föreslås utgå. Ett alternativ skulle kunna vara att låta Västmannagatan direkt norr om Vanadisvägen, enkelriktas söderut ett kvarter, vilket skulle möjliggöra snedställd parkering på ena sidan gatan samtidigt som dagens längsgående parkering behålls på motsatt sida gatan (se figur 26 och 27 nedan). Detta skulle ge ett tillskott om ca 10 parkeringsplatser.



Figur 26. Gatuparkering som kompenserar för de platser som tas bort kan skapas genom att enkelriktas Västmannagatan söderut ett kvarter och ordna snedställd parkering. Västmannagatan norr och söder därom är redan idag enkelriktade söderut.



Figur 27. Genom att enkelrikta Västmannagatan mot Vanadisvägen kan snedställd parkering skapas på östra sidan gatan, vilket ger totalt 42 platser längs gatan, 11 fler än idag.

Även Västmannagatan söder om Vanadisvägen, där gatan redan idag är enkelriktad, kan studeras för att se om ytterligare vinkel-parkering kan tillskapas. Dessa förslag utreds vidare och beslut kan fattas i samband med genomförandebeslutet.

Lastplatser

I samband med en lokal breddning av gångbanan längs Gävlegatan utgår 37m lastplats på östra sidan gatan. På den aktuella sträckan finns idag två på varandra följande lastplatser om 39m och 26m. Konsekvensen av att de första 37m lastplats utgår blir att verksamheterna vid Gävlegatan 10 får en längre sträcka mellan lastplatsen och porten. Fastigheten gränsar även till Hudiksvallsgatan, varifrån leveranser kan ske via garage. På adressen finns en kontorsbyggnad med gym i bottenvåningen, verksamheter med lågt behov av leveranser. Kontoret bedömer att konsekvensen av längre väg till lastplats blir ringa för verksamheterna på adressen.

Biltrafik

För att skapa en genare gångväg mellan pendeltågstationen vid Vanadisvägen och Hagastaden via Gävlegatan föreslås befintligt övergångsställe vid Vanadisplans rondell flyttas några meter norrut, så det bättre ansluter mot gångbanan i den centrala gröna promenaden. En konsekvens kan vara att fler gående använder övergångsstället. Om flödet av gående ökar på detta övergångsställe minskar det sannolikt med motsvarande mängd på det övergångsställe som korsar Sankt Eriksgatan direkt norr om rondellen,

vilket i så fall ger ökad framkomlighet för motortrafik i rondellen (se figur 28 nedan). En omfördelning av gångflödet mellan övergångsställena bedöms ha mycket liten påverkan på framkomligheten för biltrafik i rondellen.



Figur 28. Flödet av gående kan förväntas omfördelas från övergångsstället tvärs Sankt Eriksgatan i norr till övergångsstället i Vanadisvägens förlängning, som är en genare gångväg.

Om beslut fattas om att skapa ny gatuparkering kan Västmannagatan direkt norr om Vanadisvägen enkelriktas söderut. Västmannagatan norr och söder om detta kvarter är redan idag enkelriktade, varför det skulle falla sig naturligt för bilister om även denna del av Västmannagatan enkelriktades i samma riktning. Bilister från Vanadisvägen angör då gatan via Dalagatan i väster eller Upplandsgatan i öster, vilket ger en omväg om ett kvarter.

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 inriktningsbeslut kan planering av åtgärder fördjupas under hösten och vintern 2021. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut i mitten av 2022. Projekteringen kommer kunna utföras under vintern 2022

och upphandling av entreprenör under våren 2023. Bedömd byggstart är preliminärt sommaren 2023 med färdigställande 2023.

Tidplan	2021	2022	2023
Planering	X		
Genomförandebeslut		X	
Projektering		X	
Upphandling/uppstart			X
Produktion			X

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 1,5 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser projektering av systemhandling och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 18 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår ett riskpåslag om 20 procent av entreprenadutgiften och ett index-tillägg om 5 procent per år. Merparten av projektets utgifter (t ex entreprenadutgifter) planeras till 2023. Eftersom framkomlighets-satsningen på gång- och kollektivtrafik då beräknas vara avslutad kan projektets utgifter inte redovisas inom satsningen, utan behöver inrymmas inom ordinarie investeringsbudget. På grund av att budgetramen återgår till en lägre nivå fr.o.m. år 2023 bedömer kontoret det svårt att inrymma projektet, men kommer att pröva detta i kommande verksamhetsplanering.

Borttagande av 16 parkeringsplatser medför ett intäktsbortfall om cirka 470 000 kronor per år. Kontoret arbetar dock efter inriktningen att i möjligaste mån identifiera ersättningsplatser, vilket också skulle minska intäktsbortfallet. För utgifter kopplade till trädplantering och anläggande av växtbäddar, cirka 0,3 mnkr, har kontoret för avsikt att ansöka om klimatmedel om dessa blir tillgängliga.

Driftkostnader

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

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 mnkr från och med år 2024. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk

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

- En risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.
- Att ersätta dagens träd med nya i de gamla trädens läge samt att anlägga växtbäddar i anslutning till dessa längs Gävlegatan medför en risk att ledningsägare inte godtar planerad placering av träd som placeras för nära ledningar.
- 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.
- Då projektet inte hinner genomföras under 2022, då kontoret har särskilda medel för framkomlighets-satsningen för gång- och kollektivtrafik, måste dess genomförande prioriteras mot andra investeringsprojekt inom kontorets ordinarie budget. Det är därmed möjligt att projektet ej inryms inom trafikkontorets budget för investering i gångtrafik. Projektets nytta måste vägas mot alla kontorets övriga planerade investeringsprojekt.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

Slut