

**Handläggare**  
Björn Jerbic  
08-508 26 067  
Britt-Marie Alvern  
08-508 262 63

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-08-26

## Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Med 18 500 gående om dygnet är Norrtullsgatan en av de gator i staden som har högst gångflöden. Gatan förbinder kollektivtrafikknutpunkten Odenplan med den nya stadsdelen Hagastaden och lyfts fram som del i ett strategiskt viktigt stråk i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Gångbanorna är smala i förhållande till det stora antalet gående. Längs gatan växer träd i allé, men många av dem är döda eller döende och behöver ersättas och få bättre förutsättningar.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 067  
Växel 08-508 27 200  
bjorn.jerbic@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Kontoret föreslår att Norrtullsgatans västra gångbana breddas mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. I den breddade gångbanan inryms växtbäddar med biokolsteknik och nya gatuträd. Träden och växtbäddarna gör att dagvatten kan fördröjas lokalt och bidrar till att avlasta ledningsnätet.

Den breddade gångbanan gör det mer framkomligt, trafiksäkert och attraktivt att gå längs gatan. Breddningen stärker vistelsevärden längs gatan och gör plats för uteserveringar med mera.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

### **Bakgrund**

Norrtullsgatan är en del i ett av de strategiskt viktiga stråken som pekas ut i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Gatan förbinder stadsutvecklingsområdet Hagastaden med innerstaden och den nyöppnade pendeltågsstationen Stockholm Odenplan.

Under de senaste åren har kontoret genomfört flera åtgärder för att stärka stråket. Bland annat har Drottninggatans gågatudel förlängts och byggts om och under 2021 breddas Drottninggatans gångbana utmed Observatorielunden. Vintern 2019 invigdes en ny platsbildning i Norrtullsgatans korsning med Karlbergsvägen.

2016-04-14 godkände trafiknämnden kontorets svar på kommunfullmäktiges uppdrag om gångstråk mellan Medborgarplatsen och Norrtull. Den aktuella delen av Norrtullsgatan föreslås där få breddade gångbanor genom en omfördelning av gaturummet i samband med byggnation av nya växtbäddar och utbyte av träd samt genomgående gångbanor i korsningarna.

Många av Norrtullsgatans träd är döda eller döende på grund av de påfrestningar som staden som livsmiljö utgör för dem. De flesta träden behöver ersättas och få bättre förutsättningar genom att växtbäddar byggs med hjälp av biokolsteknik. Detta möjliggör även att dagvatten kan fördröjas och utnyttjas för bevattning av träden. Gatan ingår i tillrinningsområdet för korsningen Odengatan och Sveavägen som är en utpekad lågpunkt enligt stadens skyfallsverktyg.



*Bild 1 Projektets avgränsning. Röd figur visar större åtgärder i form av breddad gångbana och renoverad platsbildning. Blå figur visar enklare åtgärd i form av ändrad parkeringslösning.*

Projektet är avgränsat till Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan, totalt ca 210 meter, samt platsbildningen i korsningen Frejgatan. För att säkerställa att den tänkta gatuutformningen kan genomföras har sträckan mellan Surbrunnsgatan och Vanadisvägen studerats i ett inledande skede. För att kompensera för bortfall av parkeringsplatser på Norrtullsgatan trafikföring och parkeringslösning på Frejgatan.

I Stockholms stads strategi för offentliga rum lyfts aspekter som är viktiga att ta hänsyn till vid planering av offentliga rum. De ska planeras så att de inbjuder till vistelse, interaktion och trygghet. Vid en ombyggnad av Norrtullsgatan finns potential att utveckla och stärka vistelsevärdena genom att bygga vidare på de befintliga platsbildningarna vid Karlbergsvägen och Frejgatan. Större ytor för gående och träd möjliggör också ett flexibelt användande av gaturummet.

#### Beroende till andra projekt

Projektet angränsar till ett pågående cykelprojekt på Surbrunnsgatan. Projektering och genomförande samordnas med det.



*Bild 2 Norrtullsgatan i korsningen med Vidargatan, vy mot söder/Odenplan.*

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Stadsmuseet och Skönhetsrådet har informerats om projektet och en dialog pågår. Samordning med ledningsägare har genomförts.

### **Mål och syfte**

Norrtullsgatan ingår i avrinningsområdet för korsningen Sveavägen och Odengatan och syftet med att anlägga växtbäddar på gatan är att skapa fördröjning av dagvatten och ge bättre förutsättningar för träden på gatan och samtidigt förstärka det övergripande gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull vidare mot Hagastaden.

Mål trädåtgärder:

- Bidra till att avlasta ledningsnätet genom att fördröja dagvatten lokalt i växtbäddarna.
- Bidra till att diversifiera stadens trädbestånd genom att plantera nya och friska träd.
- Ge stadens gatuträd bättre förutsättningar att leverera de ekosystemtjänster som förväntas av dem.
- Skapa ett långsiktigt hållbart växtsubstrat, som samtidigt binder koldioxid, med biokol, krossad sten och kompost.

### Mål gångtårder

- Minska trängseln för fotgängare på sträckan.
- Öka fotgängarnas upplevelse av attraktivitet och prioritering i gaturummet.
- Öka tillgängligheten på sträckan.



*Bild 3 Norrtullsgatan. Vy mot norr från korsningen Surbrunnsgatan.*

### Befintlig situation

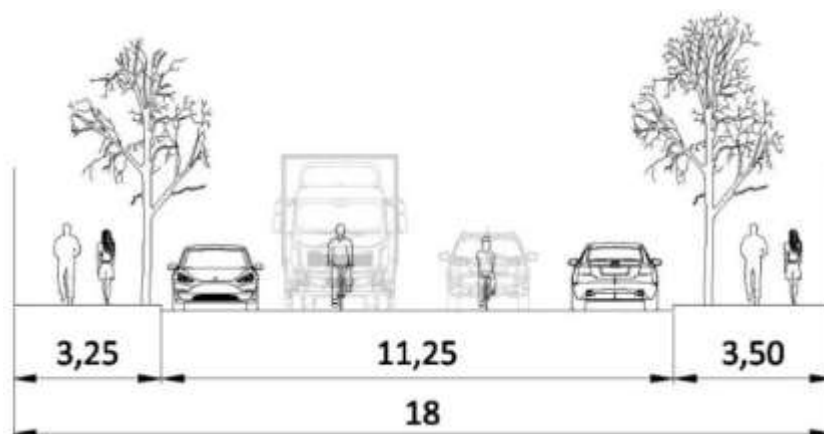
Norrtullsgatan är en typisk stadsgata med lokaler i gatuplan och många målpunkter. Bottenvåningarna är aktiva, företrädesvis på den västra sidan av gatan, och inrymmer blandade verksamheter i form av bostäder, butiker, restauranger, uteserveringar och kontor. Bebyggelsen är varierad och består av byggnader från olika tidsepoker. Längs gatan finns träd i allé och gatan belyses idag med armaturer på linspänn.

Gångbanorna är smala i förhållande till det höga gångflödet och cykling sker till största del i blandtrafik. Sträckan mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan har enkelriktats och har varit del av ett testprojekt där en motriktad cykelbana utformad med enklare medel anlagts.

Enligt stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta har flera byggnader längs med Norrtullsgatan höga eller synnerligen höga kulturhistoriska värden. Norrtullsgatan är också en av de gator i staden som varit trädkantade under mycket lång tid, troligen sedan 1700-tal. Gångbanan längs Hamburgerbryggeriet på gatans

östra sida har en äldre beläggning i form av klinkers från byggeriets byggnadsår.

Utöver den nya platsbildningen vid Karlbergsvägen finns även en liten platsbildning vid Frejgatan bestående av soffor, träd, belysningsstolpar och cykelställ. Denna ligger strategiskt intill Viktor Rydbergs gymnasieskola och är redan idag välbesökt.



*Bild 4 Befintlig sektion Norrtullsgatan mellan Vidargatan och Frejgatan*

### Träd

Många av Norrtullsgatans träd är döda eller döende på grund av de påfrestningar som staden som livsmiljö utgör. En fördjupad trädinventering är utförd. Många av träden har skador från påkörning och tidigare beskärningar som gått hårt åt dem. Under de senaste åren har kontoret fått ta bort döda eller döende träd.

För att träden ska kunna ersättas måste växtbäddar anläggas för att skapa utrymme för trädens rötter under mark och tillgodose rötternas behov av gasutbyte och vatten. För att skapa utrymme för detta måste vissa ledningar samt kantstenen flyttas vilket även ger större utrymme för gående.

### Gång

Mätningar utförda i september 2018 visar på 18 500 gående per vardagsdygn mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan. Fördelningen mellan den östra och västra gångbanan var jämn. Under förmiddagens maxtimme uppmättes 2 200 gående. På den angränsande platsbildningen vid Karlbergsvägen visar mätningar på mellan 20 och 25 000 gående. Som jämförelse har Kungsgatan väster om Vasagatan 18 000 gående per dygn. Odengatan öster om Sveavägen har 12 500 gående per vardagsdygn och 1 600 i maxtimmen.

Flera för-, grund- och gymnasieskolor ligger längs eller i närheten av Norrtullsgatan. Detta innebär att många barn rör sig längs gatan, särskilt vid skoldagens början och slut.



*Bild 5 Norrtullsgatans västra sida*

Gångbanorna är mellan 3,25 och 3,5 meter breda, men den effektiva ytan för gående begränsas av träden. På flera ställen har trädrötter lyft beläggningen vilket ytterligare begränsar de gåendes ytor. Att plattor lyfts innebär också försämrade tillgänglighet och medför risk för fallolyckor.

### Cykel

Idag finns en motriktad cykelbana på Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan. Cykelbanan ligger i nivå med körbanan och är avgränsad från parkeringsraden med eftergivliga pollare. På övriga delar av sträckan sker cykling i blandtrafik.

Cykelmätningar genomförda i september 2020 visar på ett cykelflöde om ca 2 400 cyklande för vardagar. Fördelningen mellan norr- och södergående cykeltrafik är jämn.

Cykelparkering finns idag på torget vid Frejgatan med ca 15 pollare för ramlåsning (d.v.s. ca 30 platser). I övrigt saknas cykelparkering.



*Bild 6 Norrtullsgatan norrut, motriktad cykelbana på gatans östra sida*

### Kollektivtrafik

Den aktuella delen av Norrtullsgatan ligger i ett kollektivtrafiknära läge. Dess södra del angränsar till Odenplan med flertalet busslinjer bland annat stombuss 2, 4 och 6, tunnelbanans gröna linje och samtliga pendeltågslinjer.

### Motorfordonstrafik

Norrtullsgatan har en hastighetsbegränsning på 30 km/tim och ett farthinder finns mellan Vidargatan och Frejgatan. Mätningar utförda 2020 visar ett trafikflöde på 1 700 fordon per vardagsdygn. Hastigheterna är jämförelsevis låga med en medelhastighet på 22 km/tim och en 85-percentil på 27 km/tim. Norrtullsgatan är enkelriktad söderut för motorfordonstrafik mellan Vidargatan och Surbrunnsgatan. Norr om Vidargatan är gatan dubbelriktad.



*Bild 7 Trafikföring, dagens situation*



### Angöring och parkering

Parkering för personbilar finns på båda sidor om gatan och uppgår totalt till cirka 38 platser mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. Sammanfattningsvis finns följande angöringsmöjligheter idag:

- Parkering för rörelsehindrade: 5 platser
- Parkering för personbil: 33 platser
- Lastplats: 3 platser, totalt 45 meter

Inventeringar utförda i augusti 2020 visar på en beläggningsgrad mellan 85 och 98 %. Beläggningen i området är generellt sett hög, särskilt nära Odenplan. Enligt stadens parkeringsundersökning våren 2020 var beläggningsgraden 89,5% för det område där Vasastaden ingår.

I närområdet finns cirka 900 parkeringsplatser på gatumark inom 300 meter från den aktuella delen av Norrtullsgatan, 46 av dessa är avsedda för rörelsehindrade. Två större parkeringsanläggningar som erbjuder förhyrda platser och korttidsparkering ligger också i närheten. Odenplansgaraget på Odengatan med totalt 323 platser och parkeringshuset Riddarsporren på Hagagatan med totalt 359 platser.

### Trafikolyckor

De senaste fem åren, 2016 – 2020, har 8 olyckor med personskada rapporterats längs den aktuella delen av Norrtullsgatan. Ingen av dem orsakade allvarliga personskador, men måttliga personskador har rapporterats i 4 av fallen. De 8 olyckorna utgörs av 4 olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, 1 olycka mellan cyklist och fotgängare, 3 singelolycka gående och 1 singelolycka cyklist.

### Ledningar

I marken under Norrtullsgatan finns, framförallt på den östra sidan av gatan, ett stort antal ledningar i form av vatten, dagvatten, avlopp, gas, fjärrvärme, tele/opto och el. I gatan finns även strömförsörjning till tunnelbanan.

### Åtgärdsförslag

#### Studerade alternativ

Under programutredningsarbetet har ett antal olika alternativ för Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Vanadisvägen studerats utifrån projektets mål. Detta tjänsteutlåtande behandlar enbart sträckan mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan som

föreslås byggas som en första etapp. Lösningarna som presenteras här är möjliga att förlänga norrut i framtiden.

För gångtrafiken har huvudalternativen varit:

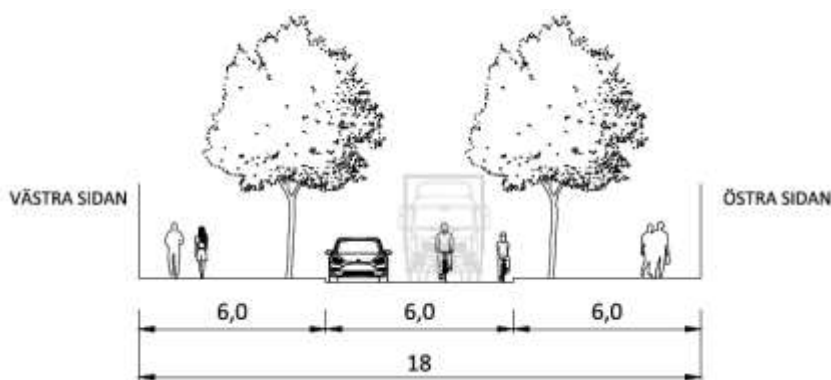
1. breddning av gångbanorna på bägge sidorna
2. breddning av gångbanan på östra sidan
3. breddning av gångbanan på västra sidan

Alternativen har testats med olika disposition av körbaneytan som blir kvar. Detta har innefattat utredning av enkelriktning av motorfordonstrafiken i nordlig och sydlig riktning, angöring på östra eller västra sidan samt med eller utan motriktad cykelbana. I de olika alternativen har även möjliga placeringar av träd och växtbäddar utretts utifrån avstånd till fasader och ledningar.

Kontoret förordar en lösning enligt alternativ 2 med breddning av den västra gångbanan och nya gatuträd.

De tre huvudalternativen presenteras närmare nedan.

#### Alternativ 1. Breddning av gångbanorna på bägge sidorna



*Bild 8 Gångbanorna breddas på båda sidorna av gatan*

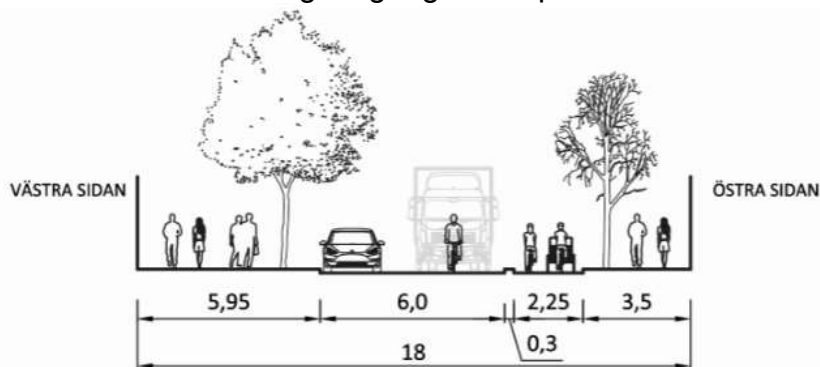
Gångbanorna breddas i alternativ 1 till 6 meter på respektive sida om gatan vilket lämnar plats för både ett långsgående gångflöde där flera fotgängare kan gå i bredd och mötas samt möbleringzon med plats för uteserveringar, cykelparkeringar, laddstolpar m.m.

Nya träd planteras på bägge sidor med ett större avstånd till fasad än idag. Trädraden på den östra sidan skulle hamna i konflikt med flera större ledningspaket, som är svåra och kostsamma att flytta. På gatans västra sida finns plats och möjlighet att inrymma växtbäddar.

Den föreslagna breddningen av gångbanorna skulle lämna en körbana om 6 meter. Gatan enkelriktas söderut för motorfordonstrafik längs hela sträckan för att ansluta till befintlig enkelriktning av Surbrunnsgatan. Förslaget innebär att cyklister får färdas i blandtrafik både med och mot enkelriktningen för motorfordonstrafiken.

I denna lösning måste angöringen tas bort helt på ena sidan gatan för att lämna plats åt den rörliga trafiken. I förslaget föreslås angöringen placeras på västra sidan av gatan.

### Alternativ 2. Breddning av gångbanan på västra sidan



*Bild 9 Breddning av den västra gångbanan*

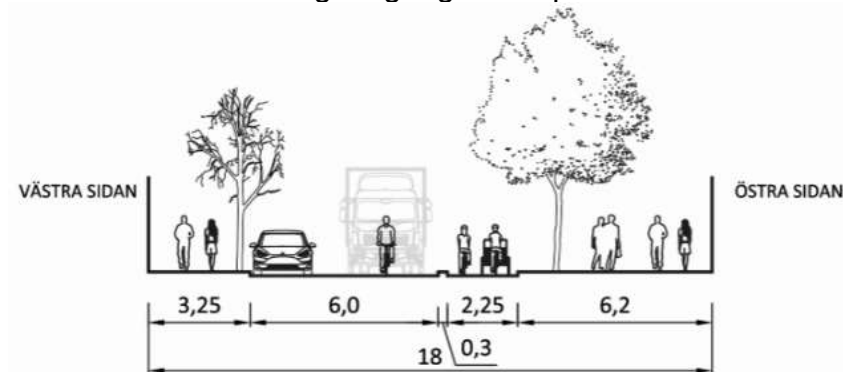
I alternativ 2 breddas endast gångbanan på västra sidan och får en bredd om cirka 6 meter. Då kantstenslinjen flyttas mot gatans mitt skapas mer utrymme för träden, både ovan och under mark. Nya träd planteras på gatans västra sida med större avstånd till fasad än idag. Träden på östra sidan lämnas orörda. Den äldre klinkerbelägningen på den östra gångbanan påverkas inte.

Alternativet medför inga allvarliga konflikter med ledningar fränsett en mindre gasledning som behöver flyttas för att skydda träden. Om gasledningen skulle läcka riskeras träden att skadas eller dö.

Breddas endast gångbanan på ena sidan finns plats för en motriktad cykelbana om 2,25 m. Denna ligger kvar i samma nivå som körbanan men får en fysisk separering mot motorfordonstrafiken med hjälp av en längsgående granitsten.

Precis som i alternativ 1 föreslås angöringen på östra sidan att tas bort och gatan att enkelriktas söderut. Detta lämnar plats för den föreslagna cykelbanan.

### Alternativ 3. Breddning av gångbanan på östra sidan



*Bild 10 Breddning av den östra gångbanan*

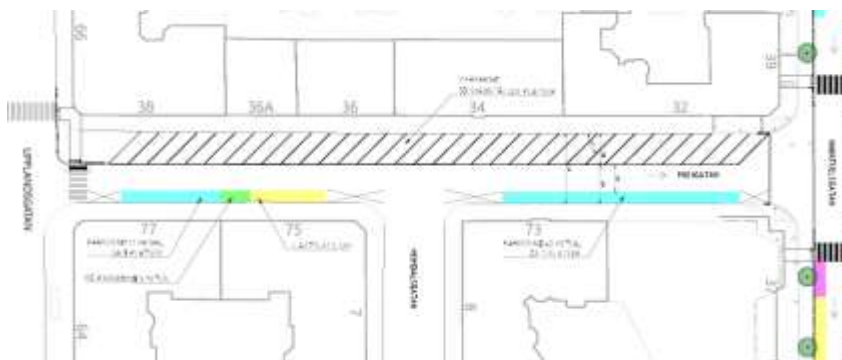
I alternativ 3 breddas endast gångbanan på östra sidan. Även i detta alternativ blir gångbanan 6 m bred för att trädens kronor ska komma längre från fasad och skapa utrymme för ny gatumöblering. Träden på västra sidan lämnas orörda.

Precis som i alternativ 1 innebär flytten av träden och kantstenen på den östra sidan att dessa kommer i konflikt med större ledningspaket. Enkelriktning av gatan och angöring föreslås att hanteras på samma sätt som i alternativ 1 och 2. Precis som i alternativ 2 finns plats för en motriktad cykelbana om 2,25 m med separering mot körbanan.

#### Åtgärder som ingår i samtliga alternativ

Projektet avser att skapa växtbäddar med biokol och de nya träden på Norrtullsgatan får cirka 15 kubikmeter växtbädd per träd med möjlighet till dagvattenfördröjning. Växtbäddarna kommer att byggas så sammanhängande som möjligt för att optimera kapaciteten hos dessa.

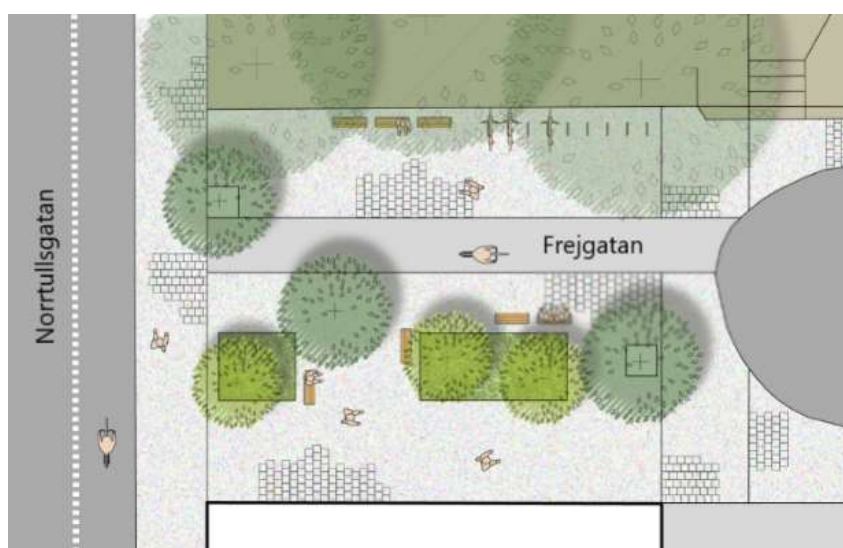
Samtliga alternativ innebär att 24 parkeringsplatser på Norrtullsgatan försvinner. För att kompensera detta föreslår kontoret att Frejgatan enkelriktas österut mellan Norrtullsgatan och Upplandsgatan så att parkeringen längs ena kantstenen kan vinkelställas. På så sätt kan ca 15 platser tillskapas på Frejgatan vilket innebär att projektet totalt medför att cirka 9 platser försvinner.



*Bild 11 Föreslagen vinkelparkering på Frejgatan mellan Norrtullsgatan och Upplandsgatan*

Alla de tre studerade alternativen innehåller åtgärder för ny belysning.

För att stärka gatans vistelsevärden och dess funktion för lokalt omhändertagande av dagvatten föreslår kontoret att platsbildningen i korsningen Norrtullsgatan/Frejgatan renoveras med ny möblering, nya samt växtbäddsrenoverade träd, en nedsänkta planteringsyta, ny belysning och ny markbeläggning. Den nedsänkta planteringsytan omhändertar dagvatten i en så kallad regnbädd som är en öppen grönyta där dagvattenåtgärderna kan synliggöras och skapar samtidigt möjlighet att etablera växter som gynnar den biologiska mångfalden. Cykelparkeringen flyttas från gång- och cykelstråk för att tillgängliggöra platsbildningen för gång och fler soffor och bänkar placeras ut. Platsen utformas för att möjliggöra upplåtelse, t.ex. uppställningsplats för foodtruck som kan bidra till att skapa en levande mötesplats.



*Bild 12 Förslag till ny utformning av platsbildning i korsningen Norrtullsgatan/Frejgatan*

## Avvägningar och konsekvenser

Alternativ 2 med breddning av den västra gångbanan och nya gatuträd bedöms vara det sammantaget bästa alternativet.

### Träd

Stadens höga andel hårdgjorda ytor skapar stora flöden av dagvatten som måste hanteras, bland annat för att ledningsnätet inte ska överbelastas och då särskilt vid skyfall. Norrtullsgatan ingår i avrinningsområdet till korsningen Odengatan och Sveavägen som utpekats som en lågpunkt i stadens skyfallsanalysverktyg och genom anläggandet av växtbäddar för träd ges goda möjligheter till fördröjning av dagvatten genom att hålrummen i materialet utnyttjas samtidigt som dagvattnet bevattnar träden. Växtbäddarna erbjuder en lösning som ryms i gaturummet samtidigt som det gynnar träden. Norrtullsgatan är en av de få trädplanterade gatorna i Vasastaden som inte ingår i det så kallade Esplanadsystemet från slutet av 1800-talet och bidrar till stadsdelens grönstruktur.

Under den tid som gatans trafikerades av spårvagnstrafik var lindarna formbeskurna för att undvika konflikt med spårvägens kontaktledningar. Detta, tillsammans med att de står väldigt nära fasad, är en bidragande orsak till att de befintliga träden har så mycket beskärningsskador.

Flera träd har även påkörnings- och plogskador vid stambasen. Eftersom rötterna inte har plats under marken har de dessutom lyft beläggningen på gångbanan. För att kunna flytta träden längre bort från fasad krävs en bred gångbana. Att välja en lösning där träden får bättre levnadsförutsättningar har därför varit ett av projektets huvudmål. Den västra sidan har bäst förutsättningar för att skapa förhöjda vistelsevärden längs med gatans sträckning i kombination med gynnsamma förhållanden för träd. Träden på östra sidan påverkas inte av förslaget. På gatans västra sida ersätts samtliga träd med nya, på den östra behålls träden, eftersom det inte finns utrymme att bygga nya växtbäddar där.

För att gatuträden ska kunna leverera ekosystemtjänster och klimatreglerande effekter behöver de förutsättningar för att kunna etablera sig och växa. En förutsättning för detta är att rötterna får tillgång till syre och vatten och därför skapas utrymme under stadens beläggningar med hjälp av växtbäddar. Genom att använda biokol och stenkross i växtbäddar minskar belastningen

på miljön då halterna av koldioxid sänks samt att materialet kommer från återvunnet material. Biokolet har även en renande effekt.

### Gångtrafik

Dagens gångbanor är tydligt underdimensionerade i förhållande till de höga gångflödena och breddas för att göra det mer attraktivt, framkomligt och bekvämt att gå. Gångflödena är relativt jämt fördelade mellan den östra och den västra gångbanan. Den positiva effekten för fotgängare och för träden har bedömts vara större med en större breddning av ena gångbanan framför en mindre breddning av bägge. Om gångbanan ska breddas, men göras smalare än 6 meter skulle detta dessutom innebära att flera större ledningar behöver flyttas. Att undvika ledningskonflikter har varit en förutsättning för projektet då ledningsflyttar på långa sträckor är mycket kostnadsdrivande. Östra sidans gångbana är i bättre skick än den västra varför det är mer motiverat att renovera den västra sidan.

En breddning av gångbanan på västra sidan ger bättre förutsättningar för att skapa ett tryggt och attraktivt gångstråk, med ökade vistelsevärden jämfört med en breddning på den östra sidan då det finns fler utåtriktade verksamheter med möjlighet till exempelvis framtida uteserveringar med mera. Vidare kommer dörruppslag från parkerade bilar ske mot den breda möbleringszonen på denna sida och riskerar därmed inte att komma i konflikt med förbipasserande fotgängare eller cyklister. En breddning på västra sidan blir också en naturlig förlängning på platsbildningen närmast Karlbergsvägen där ytorna för gående är bredast på den västra sidan. Bredare ytor för gående och genomgående gångbanor innebär också en tryggare och säkrare miljö för de många skolbarn som rör sig längs gatan.

Tillgängligheten förbättras då ytor för gående kommer att få ny beläggning och att de ojämnheter och skador som finns idag försvinner. Samtliga övergångsställen som byggs om tillgänglighetsanpassas.

### Cykeltrafik

Norrtullsgatans norra ände ansluter till den nya stadsdelen Hagastaden och det regionala cykelstråket utmed Uppsalavägen. I takt med att stadsdelen byggs ut väntas cykelflödena på Norrtullsgatan öka.

En motriktad cykelbana bedöms öka tryggheten för cyklister i relation till att cykla i blandtrafik mot enkelriktningen för motorfordonstrafiken. Detta kan bidra till att nya grupper av cyklister använder gatan vilket är viktigt med tanke på gatans funktion som skolväg. Att behålla angöringen på bägge sidor om Norrtullsgatan skulle innebära att cyklister får cykla mot enkelriktningen för biltrafiken på en fri yta om ca 4 m där dörruppslag från båda hållen kan förekomma. Med tanke på de relativt höga cykelflödena bedöms detta inte vara en lämplig lösning för cykel ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Gatan kantas av entréer och verksamheter och behov av ny cykelparkering finns. Genom att göra en större breddning på den ena sidan av gatan kan möbleringszonen göras tillräckligt bred för att inrymma ny cykelparkering som inte inkräktar på ytorna för gående.

#### Motorfordonstrafik

En enkelriktning av Norrtullsgatan norrut skulle innebära att Surbrunnsgatan behöver få en ändrad enkelriktning västerut. Den föreslagna lösningen med enkelriktning av Norrtullsgatan söderut följer principen att leda trafik till huvudgator, Sveavägen i det här fallet. Att ändra enkelriktningen på Surbrunnsgatan skulle riskera att leda in smittrafik från Sveavägen som vill vidare norrut. Därför föreslås att Norrtullsgatan enkelriktas söderut mellan Frejgatan och Surbrunnsgatan.

Enkelriktningen av Frejgatan bedöms inte påverka tillgängligheten i bilvägnätet negativt då kvarteren på denna del av Frejgatan är så korta.





*Bild 13 Trafikföring enligt åtgärdsförslag med snedställd parkering på Frejgatan. Gröna pilar visar nya enkelriktningar.*

#### Parkering och angöring

Parkering och angöring föreslås placeras på den västra sidan av Norrtullsgatan då antalet målpunkter och portar på denna sida är större än på östra sidan och för att angöringen ska hamna på höger sida i färdriktningen.

Vidare finns det interna angöringsgator i kvarteren öster om Norrtullsgatan vilket minskar behovet av kantstensangöring på denna sida om gatan. Med tanke på det låga trafikflödet går det även relativt enkelt att korsa gatan om man har parkerat på västra sidan men har en målpunkt på andra sidan. Att ta bort angöringen på bägge sidor för att möjliggöra en breddning av gångbanan tillsammans med dubbelriktad motorfordonstrafik har inte ansetts lämpligt på grund av gatans många bostäder.

Parkeringsutredningen visar att belägningsgraden på dagens gatuparkering är hög. Projektet medför att totalt 9 platser försvinner. Kontoret bedömer att den ökade nyttan genom ökad framkomlighet och attraktivitet för fotgängare och cyklister överväger den negativa konsekvensen att boende på Norrtullsgatan får något längre till parkeringen än idag. Inför genomförandebeslut kommer konsekvenser och utformning av den föreslagna parkeringslösningen på Frejgatan att utredas vidare.

#### Gestaltning

Materialvalet längs med gatan är asfalt, betongplattor och granitkantsten enligt stadens standard, och den historiska beläggningen på gatans östra sida bibehålls. Mellan den

motriktade cykelbanan och körbanan ligger en bredare granitkantsten.

Utformningen på gatans östra sida behålls, inte minst på grund av det skulle vara kostsamt att utföra den komplicerade ledningsflytt som skulle vara nödvändig för att skapa plats för nya växtbäddar. Det kommer inte att vara möjligt att återplantera träd eftersom det inte finns plats för växtbäddar, dels på grund av ledningar och dels för att avståndet till fasad är väldigt litet. I projektet planeras det för att den gamla klinkerbeläggningen som ligger på delar av den östra sidans gångbana, exempelvis utanför Hamburgerbryggeriet, kommer att sparas och repareras.

Gatans förändrade sektion med en breddad gångbana på den västra sidan kommer att innebära en annan utformning än den som har varit fram till idag. Detta är nödvändigt för att skapa plats för de ökade gångströmmarna som har tillkommit samt för att skapa plats för växtbäddar och träd. Kontoret har inlett en dialog med Stadsmuseet och Skönhetsrådet om de förändringar som en ombyggnation av gatan kommer att innebära, och denna kommer att fortsätta under projektets gång.



*Bild 14 Odenplan och Norrtullsgatan, 1925, med Sundbybergssbanan, vy från Odenplan norrut. (Foto: Stockholmskällan/Spårvägmuseet, SM 1-481a)*

Stadsmuseet hänvisar till att man bör använda sig av traditionella material och former vid en ombyggnation, samt att man vid en återplantering bör använda lind. Samtidigt bör en avvägning ske, eftersom lindens är ett överanvänt träd, särskilt i innerstaden med

alla esplanader, och staden strävar efter ett mer diversifierat och motståndskraftigt trädbestånd. Trädvalet här bör också värderas utifrån de ökade vistelsevärden och möjligheter till upplåtelser som projektet vill uppnå. Trädens kronor bör heller inte skymma belysningen alltför mycket.

Om Norrtullsgatan gestaltas med hjälp av de traditionella materialen så tillåts den befintliga, nyligen färdigställda, platsbildningen mellan Odenplan och Surbrunnsgatan samt den tillkommande vid Frejgatan ha ett modernare uttryck. Större ytor tas i anspråk för vistelse och cykelställen flyttas till sidan av platsen för att skapa bättre flöden för fotgängare. En nyanlagd regnbädd ger platsen ytterligare grönska. Träd med luftiga kronor och växter med lång blomningstid som gynnar pollinatörer ges utrymme i gaturummet. God belysning bidrar också till en tryggare upplevelse.

#### Jämställdhet

Som ett led i kontorets arbete med jämställdhetsintegrering är det viktigt att regelmässigt analysera de prioriteringar och den resursfördelning som görs utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

När det gäller utemiljöer är det viktigt att arbeta med jämlikhetsfrågor där alla har samma rätt till våra gemensamma ytor. I projektet ses tillgänglighetsåtgärder och gestaltungsfrågor över ur flera perspektiv och ett aktivt beslut fattas utifrån platsens förutsättningar och projektets totala budget. Genom detta upprätthåller kontoret en god standard på stadens gång- och cykelbanor samt gator och torg, vilket både ökar tryggheten och upplevelsen av gestaltad utemiljö, samt tillgänglighet. En ombyggnation av Norrtullsgatan ger ökade vistelsevärden för en trevligare stad och ökad trygghet genom god belysning, bättre gång- och cykelmöjligheter som gynnar många individer och grupper i samhället. Det ger även ökade ekosystemtjänster till staden.



*Bild 15 Ny utformning på Norrtullsgatan, vy mot norr*

### Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut i början av 2022. Projekteringen kommer kunna utföras under vintern 2022 och upphandling av entreprenör under sommaren 2022. Bedömd byggstart är preliminärt hösten 2022 med färdigställande 2023.

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

### Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 1,0 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. systemhandling, detaljprojektering, och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 23 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår ett

riskpåslag om 3,5 mnkr och ett indextillägg om 5 procent per år. Den del av projektet som genomförs t o m år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på gång- och kollektivtrafik. Projektet beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

För de utgifterna kopplat till trädplantering och växtbäddsreovering har kontoret för avsikt att ansöka om klimatmedel om dessa blir tillgängliga.

### **Driftkostnader**

Projektet kommer att medföra att gångbaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Driftskostnaderna 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 1,3 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/Osäkerhet**

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

Vid markteknisk undersökning påträffades en betongplatta som ligger i vägen för framtida ledningsflytt. Flera prover kommer att tas för att identifiera utbredningen av betongplattan under detaljprojekteringskedet.

Projektet innehåller stenmaterial som riskerar att innebära lång leveranstid och därmed försena projektet. För att minska denna risk bör upphandling ske i god tid före entreprenadstart.

Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

En annan risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk

reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

#### **Förslag till inriktning**

Kontoret förordar en lösning enligt alternativ 2 med breddning av den västra gångbanan och nya gatuträd. Ny vinkelparkering skapas på Frejgatan och platsbildningen i korsningen med Norrtullsgatan renoveras.

Därför föreslås att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

#### **Slut**

#### **Bilagor**

1. Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder.  
Inriktningsbeslut.bilaga 1.pdf