

Handläggare
Håkan Andersson
08-508 26 008

Till
Trafiknämnden
2020-04-23

Gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Jacob Johansson
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Den 25 april 2019 fattade trafiknämnden genomförandebeslut om investeringsåtgärder för 5,2 mnkr för att utföra den nya torgytan vid Norrtullsgatan mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan. Utgiften för projektet slutade på 5,3 mnkr.

Den nya torgytan vid Norrtullsgatan har haft som huvudmål att öka gångvänligheten, skapa en torgyta som är trygg, säker och som upplevs attraktiv att vistas på.

Torget har även fått en ny cykelbana, bänkar, fem nya träd med tillhörande växtbäddar och bättre belysning.

Sammankopplingen till Odenplan har förbättrats genom åtgärder vid övergångställen, vilket gör platsen mer tydlig och lättpasserad.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 008
Växel 08-508 27 200
hakan.e.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

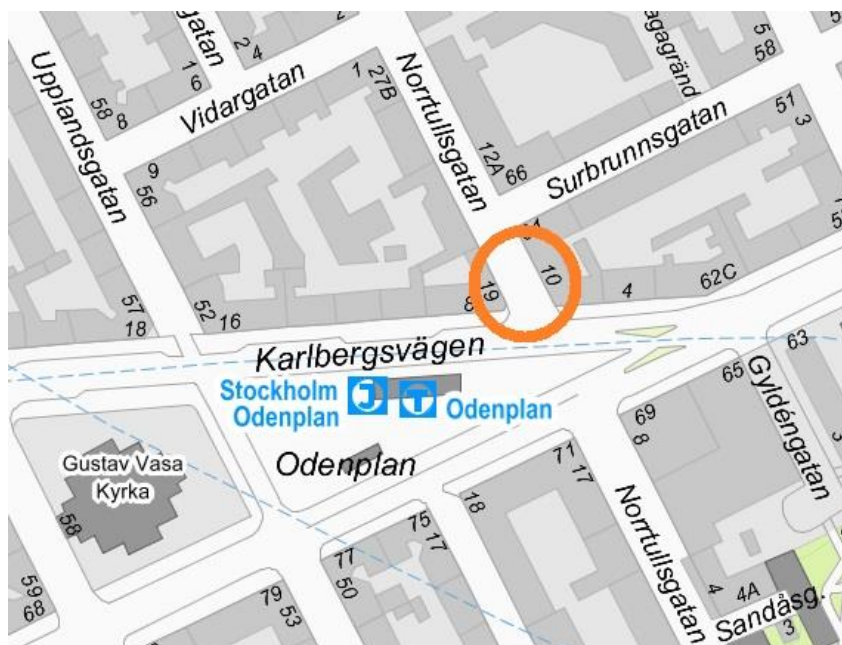
Bakgrund

Genomförandet av åtgärder för ökad framkomlighet och attraktivitet för gående längs Norrtullsgatan är resultat av uppdraget om ökad gångvänlighet längs gångstråket från Medborgarplatsen till Norrtull, vars program redovisades i trafikinämnden i april 2016.

Gångstråket mellan Hagastaden och Söderstaden är dessutom ett av fem strategiskt viktiga stråk som pekas ut i handlingsplanen till Stockholms stads gångplan, vilken antogs av kommunfullmäktige våren 2016.

Genomförandet av åtgärder för fotgängarna på Norrtullsgatans första kvarter norr om Odenplan är därför en del av lösningen på behovet att ge en ökad framkomlighet och attraktivitet för gående längs hela Norrtullsgatan.

Denna slutredovisning omfattar åtgärder på Norrtullsgatan inom första kvarteret norr om Odenplan, mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan.



Figur 1 Denna slutredovisning omfattar åtgärder på Norrtullsgatan inom första kvarteret norr om Odenplan, mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan.

Gångstråket har utretts och gångtrafikens förutsättningar har analyserats, med fokus på gångplanens fyra värdeord, att invånarna ska *kunna*, *vilja*, *veta* och *våga* gå. Gående ska kunna (tillgängliga och rena gångytor ska finnas), vilja (ska vara

attraktivt), veta (ska vara pedagogiskt och överblickbart) och våga (ska vara tryggt och säkert) gå längs Norrtullsgatan.

Det program för gångstråket som ligger till grund för förslaget, har tagits fram av trafikkontoret, med synpunkter från exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret och redovisades för trafiknämnden 2016. Därefter har ärendet beretts inom trafikkontoret. I samband med den tillfälliga utformningen av platsen sommaren 2018, inom ramen för Levande Stockholm, har synpunkter på platsens utformning och funktion hämtats in från boende och verksamheter.

Den 25 april 2019 fattade trafiknämnden genomförandebeslut att utföra den nya torgytan vid Norrtullsgatan mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret och samråd har skett med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Resultat/Genomförd lösning

Norrtullsgatans första kvarter norr om Odenplan har fått ny utformning och reglering, från väg till torgyta. Detta är i linje med det program som togs fram för gångstråket Medborgarplatsen till Norrtull 2016, där denna del av Norrtullsgatan föreslogs bli bilfri. Det tidigare gatuområdet har omvandlats till en plats utan motorfordon, med generösa ytor för gång och vistelse (se figur 2).

Detta avsnitt av Norrtullsgatan är utpekat huvudstråk i cykelplanen, och förbinder huvudcykelstråket på Surbrunnsgatan med Karlbergsvägen. Därför har en 2,5 m bred genomgående dubbelriktad cykelbana avgränsad med kantsten och nivåskillnad från övrig torgyta anlagts. Befintligt övergångsställe över Karlbergsvägen mot Odenplan har breddats, för att ge gående ökad framkomlighet i denna koppling.



Figur 2. Illustration av ny utformning av Norrtullsgatan mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan, som en bilfri torgyta med träd och sittmöbler samt separerad cykelbana.

Före genomförande av projektet var Norrtullsgatan direkt norr om Odenplan utformad som en gata med trottoarer på var sida. Gatan var trädplanterad, men träden var döende.



Figur 3. Norrtullsgatan före ombyggnad, som en stadsgata med smala trottoarer.



Figur 4. Norrtullsgatan före ombyggnad, sedd från korsning med Surbrunnsgatan.

Efter ombyggnad är Norrtullsgatan utformad som en torgyta med ny möblering och belysning samt nya träd i en central möbleringszon, samtidigt som tillräcklig yta för gående har skapats längs båda fasaderna.

Torgytan har anlagts med betongplattor med inslag av återanvänd natursten, som tagits från Soltorget ovanför Sergels torg. Platsen har fått fem nya träd med tillhörande växtbäddar med biokol, vilket gynnar trädens etablering, livslängd och bidrar positivt till platsens förmåga att hantera dagvatten.



Figur 5. Norrtullsgatan efter ombyggnad, en torgyta med ny belysning, nya träd, sittmöbler och genomgående cykelbana.



Figur 6 Norrtullsgatan efter ombyggnad, en generös yta för gående.



Figur7. Norrtullsgatan efter ombyggnad, nya sittmöbler och papperskorgar.



Figur 8. Norrtullsgatan efter ombyggnad, med breddat övergångsställe över Karlbergsvägen.

Måluppfyllelse

De utförda åtgärderna förväntas öka gångvänligheten på stråket och bidrar till Gångplanens fyra värdeord *kunna, vilja, veta* och *våga gå*. Generösa gångytor, nya sittplatser och träd ökar framkomligheten och attraktiviteten och gör att fler kan och vill använda gångstråket. Torget blir en tydlig entré och pekar ut riktningen till Norrtullsgatans länk norrut och kan leda till att gångstråket förstärks och nyttjas av fler.

Konsekvenser för tillgänglighet

Åtgärderna i form av nya sittplatser och generösa gångytor samt en avgränsad bana för cyklister ökar tillgängligheten för personer med rörelsehinder.

Behov av angöring för boende eller besökande med funktionsnedsättning, har ordnats genom nya platser inom rimligt avstånd i angränsade kvarter, vilket också varit fallet sedan gatan fick ny reglering i och med Levande Stockholm sommaren 2018.

Konsekvenser för trafiksäkerhet

Den nya torgytan med jämn beläggning, leder till minskad risk för fallolyckor, vilket varit den vanligaste olyckan på platsen de senaste tio åren. Att ge både gående och cyklister tillräckliga och avgränsade ytor att röra sig på, minskar konflikter mellan dessa trafikslag. Att stänga Norrtullsgatan för genomfartstrafik mot Karlbergsvägen, kan bidra till minskade fordonsflöden längs resten av stråket, vilket är positivt för gående och cyklister.

Konsekvenser för cykeltrafik

En avgränsad cykelbana ger cyklister en förbättrad framkomlighet över torget och förbinder cykelstråken på Surbrunnsgatan och Karlbergsvägen med varandra.

Konsekvenser för övrig trafik

Förändringen bedöms inte innebära några större negativa konsekvenser för motorfordonstrafiken. Till sommaren 2018 stängdes Norrtullsgatan av för motorfordonstrafik mellan Surbrunnsgatan och Karlbergsvägen, inom ramen för Levande Stockholm. Innan avstängningen visade mätningar på ca 1 700 fordon/dygn på den nu avstängda delen. Ett skäl till de låga trafikflödena är att gångbanan på Karlbergsvägen sedan tidigare varit genomgående.



Figur 9. Redan före ombyggnation var gångbanan genomgående förbi Norrtullsgatans anslutning till Karlbergsvägen och biltrafiken nyttjade i huvudsak andra vägar.

Efter avstängningen ligger flödet på ca 1 400 fordon/dygn på sträckan norr om Surbrunnsgatan. Den trafik som har ärenden dit verkar alltså hittat andra körvägar. Omvägarna som uppstår är som mest två kvarter. Med avstängningen har också trafik som vid högersväng in på Norrtullsgatan från Karlbergsvägen kunde blockera körbanan på Karlbergsvägen försvunnit. Norrtullsgatan mellan Karlbergsvägen och Surbrunnsgatan beslutades därför fortsatt vara avstängd för motorfordonstrafik. De lastplatser som tidigare fanns på platsen har flyttas permanent till angränsade kvarter på Karlbergsvägen. Dagens lastplats på Surbrunnsgatan har utökats och en ny lastplats har tillkommit på Norrtullsgatan norr om Surbrunnsgatan i angränsande kvarter.

Konsekvenser för miljö och klimat

Genom plantering av de fem nya träderna och anläggande av nya växtbäddar med biokol under torgytan, bidrar platsen positivt till en långsiktigt hållbar utveckling. Belastningen på miljön minskar genom att halterna av koldioxid och partiklar i luften sänks. Dessutom har växtbädden en fördröjande effekt på dagvatten. Genom att utnyttja dagvatten för bevattningen av träd och skapa en bättre livsmiljö för gatuträden får platsen ett bättre lokalklimat. Att fördröja dagvattnet ger även träderna bättre förutsättningar att klara av extrem torka. Norrtullsgatan ligger i ett avrinningsområde med konstaterat behov av ökad dagvattenfördröjning, för att minska risken för översvämning.

Projektets genomförande och tidsplan

Ursprunglig Tidplan:

Nr	Milstolpe	Tid
1	Startbeslut	Kvartal 3, 2018
2	Genomförandebeslut	Kvartal 2, 2019
3	Genomförande	Kvartal 3, 2019
4	Slutredovisning	Kvartal 4, 2019

Utfall Tidplan:

Nr	Milstolpe	Tid
1	Startbeslut	Kvartal 3, 2018
2	Genomförandebeslut	Kvartal 2, 2019
3	Genomförande	Kvartal 3– 4, 2019
4	Slutredovisning	Kvartal 2, 2020

Genomförandet påbörjades vecka 26 och avslutades vecka 45, vilket ger en genomförande tid på ca 4,5 månader. För att upprätthålla tillräckligt god framkomlighet krävdes att projektet utfördes i tre etapper, vilket förlängde genomförandetiden något.

Behovet av att genomföra en skedesplanering i tidigt skede även för ett relativt litet och avgränsat projekt, är en lärdom av detta projekt. Särskilt då mängden gående på platsen är stor och platsen angränsar till en kollektivtrafikknutpunkt, med omfattande stombusstrafik. Skedesplanering är en förutsättning för att få god kännedom om tider och kostnader för genomförandet redan i planeringsfasen.

Intressenthantering och kommunikation

En kommunikationsplan hade tagits fram i tidigt skede och uppdaterades efter behov. En kontaktlista för

investeringsprojektet framtagen mars 2019, uppdaterades löpande.

- Information fanns tillgänglig och uppdaterades på stadens hemsida kontinuerligt.
- Ett platsbesök med information till verksamheter genomfördes och var uppskattat.
- Brev utskick med information till berörda genomfördes efter genomförandebeslut TN 25/4.
- 7 maj genomfördes ett evenemang ”Tack för att du cyklar och går” på platsen med deltagare från kontoret samt information om projektet.
- Kontorets Facebook sida ”Gå och cykla i Sthlm” användes för att informera om projektet.
- Gående och cyklister hänvisades på platsen genom skyltning och information under byggtiden.

Kommunikationen har fungerat bra både externt och internt. Att nå ut till alla intressenter (externt och internt) i ett tidigt skede och skapa förståelse för projektets mål och syfte är viktigt för helheten och slutmålet och skapar större acceptans för de problem som kan uppstå på plats under byggtiden.

Ekonomi

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering samt kontorets egen tid	1,0	1,0	
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,6	0,5	-0,1
Entreprenad	3,6	3,8	0,2
Summa utgifter	5,2	5,3	0,1

Den ökade kostnaden för entreprenaden beror främst på att asfalten var förorenad. En lärdom från projektet är att ta borrprover på asfalten i samband med projekteringen.

Risk/Osäkerhet**Risk:**

- Samordningsproblem och långa handläggningstider för tillstånd.

Hantering:

- Tidigt möte angående samordning av genomförande med bygglidare och representanter för angränsande projekt samt staden TA-plans handläggare.

Kommentar:

- Den tidiga kontakten underlättade den fortsatta handläggningen.

Risk:

- Risk för att framkomlighetsproblem för gående, cyklister och stombussar vid anläggning, ger negativ opinion.

Hantering:

Projektet utfördes i flera etapper vilket gjorde det möjligt att begränsa störningen.

Kommentar:

- Tidig skedesplanering i projekten, som fokuserar på framkomlighet är en nyckel.

Risk:

- Ej möjligt att ge utrymme för upplåtelser för servering under byggtiden, påverkar näringsidkare negativt.

Hantering:

- Platsbesök till de intressenter som var berörda för att skapa en bra dialog och förståelse för projektet. Vi diskuterade också de nya möjligheterna som torgytan skapar för vistelse och rekreation, som troligen även gynnar näringsidkarna.

Kommentar:

- Näringsidkare såg framtida positiva möjligheter med den nya torgytan, bl.a. med uteserveringar och att ytan genererar ett ökat kundunderlag.

Risk:

- Att såga ner träd och gräva i gatan kan skapa negativ opinion för projektet under byggtiden.

Hantering:

- Information på plats samt på webben inför beslut i nämnd och inför genomförande minskar negativ opinion.

Kommentar:

- Information på plats var en lyckad åtgärd som skapade ett förtroende bland de inblandade.
Återkommande besök för avstämning av läget.

Slut