

Handläggare

Stina Airijoki
08-508 26 063

Till

Trafiknämnden
2024-06-13

Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan, gångåtgård och reinvestering gata. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan gångåtgärder och reinvestering upp till 1 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 27 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Rörstrandsgatan är en bostadsgata i norra innerstaden med många kaféer, restauranger och butiker i bottenvåningarna som lockar besökare. Sedan 2016 är gatan en återkommande sommargåata. Rörstrandsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Norrbackagatan är också ett utpekad stadslivsstråk (högst prioritering) i remissversionen av stadens prioriterade gångvägnät, med ett högt flöde av gående.

Under 2024 och 2025 planerar flera ledningsbolag arbeten längs Rörstrandsgatan och kontoret ser samordningsvinster med att genomföra flera mindre gatuåtgärder i samband med

ledningsbolagens arbeten. Åtgärderna syftar till att göra det lättare och trevligare att gå längs Rörstrandsgatan genom att bredda norra gångbanan mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan och tillskapa genomgående gångbanor tvärs de lokalgator som ansluter till Rörstrandsgatan.

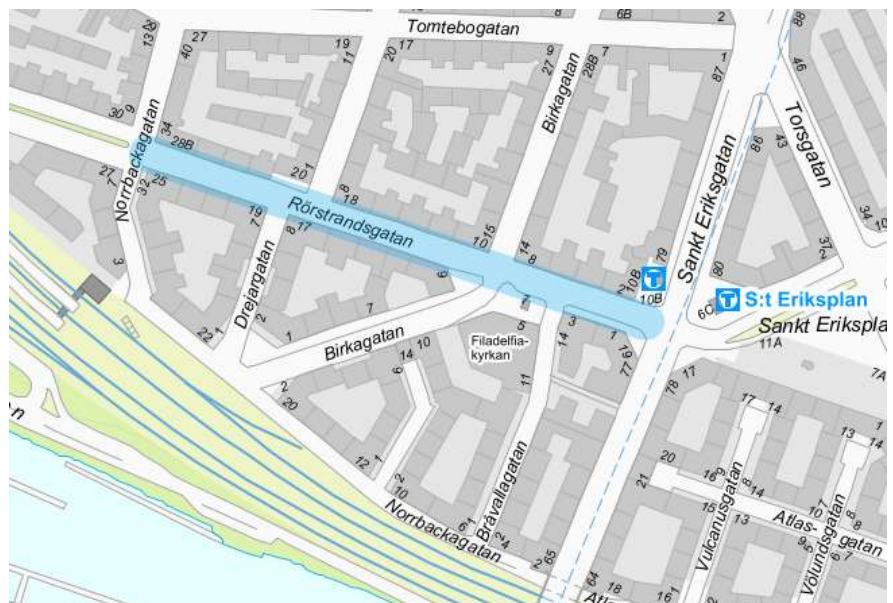
Sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan planeras att regleras som gågata och tydliga entréer till gågatan anläggs.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Gångåtgärder, Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan upp till 1 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 27 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Rörstrandsgatan är enligt remissversionen av stadens prioriterade gångvägnät, ett stadslivsstråk (högst prioritering) med många gående. Sträckan mellan Norrbackagatan och Birkagatan har sedan 2016 varit en sommargågata inom ramen för Levande Stockholm. 2019 beslutade trafiknämnden att Rörstrandsgatan skulle vara en av fem årligen återkommande sommargågator. I trafiknämndens budget för 2024 anges också att återkommande sommargågator om möjligt ska göras permanenta.



Figur 1. Rörstrandsgatan med aktuell sträcka mellan Sankt Eriksgatan och Norrbackagatan markerad i blått.

Kontoret har sedan tidigare tagit fram ett program utifrån erfarenheter från sommargågatan för hur Rörstrandsgatan kan

omvandlas till en permanent gågata och hur framkomlighet och vistelsekvaliteter för gående längs gatan kan stärkas. Utifrån detta program har sedan tidigare två genomgående gångbanor byggts över Drejargatans och Vikingagatans anslutningar till Rörstrandsgatan.

Under det närmsta året planeras flera större ledningsarbeten längs Rörstrandsgatan. Kontoret har även identifierat ett behov av att rusta beläggningen både i körbana och längs delar av gångbanorna på Rörstrandsgatan. Kontoret ser samordningsvinster med att i samband med dessa arbeten reglera om gatan till gågata.

Mål och syfte

Projektet syftar till att göra det lättare och trevligare att gå längs Rörstrandsgatan genom att bredda norra gångbanan mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan och tillskapa genomgående gångbanor tvärs de lokalgator som ansluter till Rörstrandsgatan.

Sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan planeras att regleras som gågata, vilket underlättas genom att tydliga entréer till gågatan anläggs.

Projektet utgår från inriktningen i stadens Gångplan och remissversionen av stadens prioriterade gångvägnät samt svarar mot uppdrag i budget för 2024 om att göra om återkommande sommargångator till permanenta gångator.

Befintlig situation

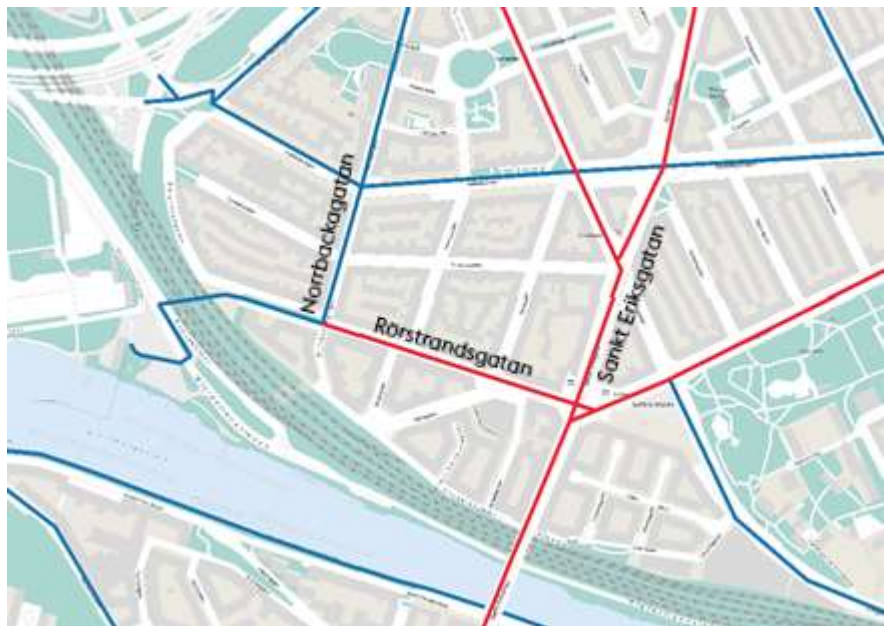
Rörstrandsgatan är en bostadsgata i norra innerstaden med många kaféer, restauranger och butiker i bottenvåningarna som lockar besökare. Rörstrandsgatan har koppling vidare mot Hagastaden i nordväst via Norrbackagatan och mot Karlbergs Slott i sydväst via en gång- och cykeltunnel och bro över spårområdet och Klarastrandsleden.

Rörstrandsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Norrbackagatan, är enligt remissversionen av det prioriterade gångvägnätet, ett stadslivsstråk (högst prioritering) med ett högt flöde av gående, omkring 12 000 per dygn (se figur 2). Rörstrandsgatan och dess koppling mot Karlbergs slott utgör även huvudstråk för cykel med cirka 2 000 cyklister per dygn.

Gatan har dubbelriktad trafik och parkering på båda sidor gatan. Trafikflödet uppskattas till cirka 1 000 fordon per dygn, varav knappt 10 % tunga transporter. Gångbanorna är omkring tre meter breda, men upplevs bitvis smala, där flödet av gående är högt och gångbanan kantas av uteserveringar. Särskilt gäller detta den norra

gångbanan som är solsidan och där flest väljer att gå. Genomgående gångbanor som tydligt prioriterar gående längs Rörstrandsgatan har byggts över de anslutande tvärgatorna Drejargatan och Vikingagatan.

I öster vid Sankt Eriksplan finns en tunnelbaneentré och flera stom-busshållplatser. Fram till 2017 var gatan en anslutning till pendeltågsstationen vid Karlberg som nu är stängd och trafikerades också med buss. På grund av tidigare busstrafik är körbanan över-bred i det första kvarteret väster om Sankt Eriksgatan.



Figur 2. Rörstrandsgatan fram till Norrbackagatan utgör ett stadslivsstråk (röd markering) enligt kontoret planerade prioriterade gångvägnät, det högst prioriterade stråket för gående. Blå markering visar huvudgångstråk.

Sommartid är det många uteserveringar längs gatan (se figur 3). Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Birkagatan är en återkommande sommargågata genom Levande Stockholm sedan 2016. Mellan Birkagatan och Sankt Eriksgatan har uteserveringar tillåtits i parkeringsytan längs norra gångbanan medan gatan i övrigt behållit sin reglering.



Figur 3. Mellan Birkagatan och Norrbackagatan är många uteserveringar sommartid.

Rörstrandsgatans första kvarter väster om Sankt Eriksgatan har trädplantering på södra sidan. Därutöver finns träd på torgytan framför kyrkan respektive på torgytan framför livsmedelsaffären vid Norrbackagatan. I övrigt saknas trädplantering längs gatan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Dialog har förts med Stockholm Vatten och Avfall AB.

Åtgärdsförslag

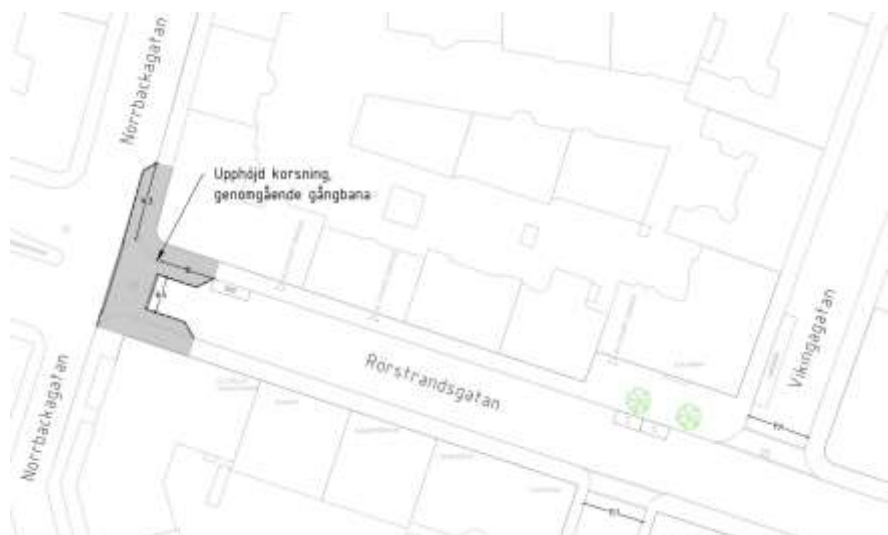
Förslag till inriktning

De åtgärder som föreslås syftar till att göra det lättare och trevligare att gå längs Rörstrandsgatan genom att bredda norra gångbanan mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan till omkring sex meter och tillskapa genomgående gångbanor tvärs Birkagatans anslutningar till Rörstrandsgatan (se figur 4).



Figur 4. Gångbanan breddas på norra sidan i första kvarteret väster om Sankt Eriksgatan. Vid Birkagatan skapas en entré till gågatan med en upphöjd korsning.

Sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan planeras att regleras som gågata, vilket underlättas genom att tydliga entréer till gågatan anläggs. Detta kan åstadkommas genom att korsningarna i början och slutet av gågatan höjs upp (se figur 4 och 5). Gatumöbler i form av sittplatser och fordonshinder kommer placeras ut på gågatudelen av Rörstrandsgatan, samtidigt som plats lämnas för uteserveringar.



Figur 5. Gågatan avslutas i väster vid Norrbackagatan med en upphöjd korsning.

Den ojämna markbeläggningen på gångbanorna mellan Birkagatan och Norrbackagatan kommer att bytas ut för att öka tillgänglighet och komfort för gående. Även ojämn markbeläggning i körbanan kommer åtgärdas längs gatan. Komplettering av grönska i form av träd eller andra planteringar, som kan tillskapas utan ledningsomläggningar, kommer undersökas vidare i nästa skede av projektet.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Gång- och cykeltrafik

Breddad gångbana på första kvarteret väster om Sankt Eriksgatan kommer ge mer utrymme och bättre framkomlighet för gående, utan att inskränka på framkomlighet för övriga trafikslag. Införande av gågata på sträckan Birkagatan till Norrbackagatan ger gående prioritet i gaturummet. Samtidigt begränsas övriga trafikslags hastighet till gångfart på den aktuella sträckan. När gatan kantas av uteserveringar är den fria gatubredden så smal att hastigheterna blir begränsade. Den begränsade gatubredden mellan uteserveringarna gör det inte möjligt att anlägga särskild infrastruktur för cykel på sträckan. Cyklister fortsätter färdas i blandtrafik, med bibehållen tillgänglighet.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras för alla då ytor för gående får ny beläggning och de ojämnheter och skador som finns idag försvinner. Genomgående gångbanor längs gatan ökar komfort och trafiksäkerhet för gående.

Åtgärderna ligger i linje med fokusområde tre i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Uteserveringar

Det folkliv som uteserveringar längs Rörstrandsgatan medverkar till bidrar till att gatan upplevs som levande och attraktiv att vistas på. Denna kvalitet bevaras i förslaget till ny utformning. Reglering av gågata påverkar inte möjligheten att söka upplåtelse för uteserveringar i gatan. Däremot behöver gatan tillföras en permanent möblering i form av sittmöbler och fordonshinder, för att fungera som gågata året om och även utan uteserveringar. Placering av fasta möbler samordnas i möjligaste mån med dagens uteserveringar. I första kvarteret av Rörstrandsgatan där gångbanan breddas, kommer dagens parkeringsficka finnas kvar och möjligheten att söka upplåtelse för uteservering i denna behålls. Gångbanan breddas, vilket minskar konflikten mellan möblering i form av serveringar och gående som behöver passera.

Biltrafik

För att möjliggöra den breddade gångbanan tas yta från körbanan, som är dimensionerad för tidigare busstrafik. Körbanan smalnas av till ca 6,5 meter mellan parkerade bilar. Förslaget bedöms inte

påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken på sträckan där flödet av fordon inte motiverar dagens gatubredd, sedan busstrafik på Rörstrandsgatan upphört. Gågatureglering begränsar fordons-hastigheten till gångfart, men det begränsade gatuutrymmet mellan uteserveringar bedöms redan idag begränsa hastigheten på sträckan.

Parkering

Införande av gånggata på sträckan Birkagatan till Norrbackagatan innebär att 50 parkeringsplatser på sträckan utgår permanent. Redan idag är dessa parkeringar inte tillgängliga den del av året då gatan är reglerad som sommargångata. Parkering för rörelsehindrade behålls. Angöring och lastning kan dock fortsatt ske längs gånggatan även utan anvisade platser. För att kompensera för de platser som tas bort på Rörstrandsgatan kan vinkelparkering ordnas på angränsade gator. Om vinkelparkering ordnas på Tomtebogatan, Norrbackagatan och Birkagatan norr om Rörstrandsgatan kan det ge ett tillskott på omkring 30 platser (se figur 6). Utformning av tillkommande parkering studeras mer detaljerat i nästa skede.



Figur 6. Ersättning för de parkeringar som tas bort på Rörstrandsgatan kan åstadkommas genom vinkelställd parkering på gatorna norr om Rörstrandsgatan (blå markering). Markerade ytor motsvarar drygt 30 platser.

Skyfall

Projektet har undersökt behovet av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte är motiverat att utföra större åtgärder inom ramarna för projektet. Anläggande av genomgående gångbanor bryter vattenflödet vid nederbörd, vilket kommer hanteras genom anläggande av nya dagvattenbrunnar uppströms gångbanan. I övrigt planeras inga gatuåtgärder som bedöms öka risken för skyfallsproblem på platsen.

Studerade och avfärdade alternativ

En fullständig gatuombyggnad där körbanan höjs till gångbanans nivå på gågatudelen inryms inte i projektet. Inte heller kommer upprustning av torgytan på Rörstrandsgatans södra sida mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan genomföras inom projektet, då detta kräver mer resurser att utreda och genomföra.

Mellan uteserveringarna längs gågatudelen finns inte utrymme att skapa separat cykelinfrastruktur. En cykelbana på gågatan bedöms också skapa otydlighet i samspelet mellan gående och cyklister på en sträcka där gående har företräde. Flödet av övriga fordon på sträckan är så lågt, att en blandtrafiklösning bedöms fungera bra på platsen.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektering av bygghandling kan starta direkt efter att inriktningsbeslut fattats. Om genomförandebeslut fattas våren 2025 kan genomförande av gatuåtgärder ske så snart ledningsägare har slutfört sina ledningsarbeten längs Rörstrandsgatan. Genomförandet planeras för att störa boende och näringsliv så lite som möjligt. Genomförandet kan starta tidigast sommaren 2025.

Trafik under byggtiden

Genomförande av åtgärder längs Rörstrandsgatan kommer ha stor påverkan på framkomligheten för alla trafikslag lokalt längs gatan. Även ledningsbolagens arbeten kommer orsaka störningar längs gatan. Kontoret ser därför vinster med att samordna våra arbeten för att minska påverkan på boende och verksamma.

Rörstrandsgatan kantas av bostäder på var sida gatan och har många lokaler i bottenvåningarna, vilka kräver framkomlighet under byggtiden. Genomförande måste därför ske i flera etapper och beläggningsarbete i gatan kommer behöva ske nattetid. Trafik i korsningen Birkagatan och Norrbackagatan kommer starkt begränsas under byggtiden, med endast ett körfält öppet för trafik. En betydande mängd parkering kommer tas bort under byggtiden och längs den sträcka som omvandlas till gågata försvinner parkeringsmöjligheter permanent, förutom platser för rörelsehindrade. Trafik under byggtid kommer utredas mer grundligt inför genomförandebeslut.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 1 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 27 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl på programhandling.

Projektet bedöms kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram. Större delen av åtgärderna (22 mnkr) avser utveckling för gångtrafikanter. Denna del redovisas inom framkomlighetssatsningen för gångtrafik. Resterande del (5 mnkr) avser reinvesteringsarbeten i körbana och gångbanor.

Kontoret planerar att söka trygghetsmedel för arbete med fordons- hinder.

Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,1 mnkr per år från och med år 2027. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Omgestaltung av gatan medför en försumbar förändring av driftskostnader för gatan. Borttagande av 50 parkeringsplatser, även den tid av året då här inte är sommargågata, medför dock ett intäktsbortfall på cirka 1,1 mnkr per år. Om 30 ersättningsplatser tillskapas uteblir intäktsbortfallet.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för boende och för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Rörstrandsgatan. I projekteringskedet kommer kontoret att ta fram en produktionsplan för att mer noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Det finns en risk för att anbuden som inkommer är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget. Risken är inte projektspecifik.

Slut