

HandläggareStina Airijoki
08-508 26 063**Till**Trafiknämnden
2025-03-20

Gångåtgärd Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Gångåtgärd Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan till en investeringsutgift om 27 mnkr och en investeringsinkomst om 4,1 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

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

Under 2024 och 2025 har Stockholm vatten och avfall AB genomfört ledningsarbeten längs Rörstrandsgatan och kontoret ser samordningsvinster med att genomföra flera mindre gatuåtgärder i samband med ledningsbolaget avslutar dessa 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 lokal-gator som ansluter till Rörstrandsgatan. Sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan regleras som gågata och tydliga entréer till gågatan anläggs. Gågatan får nya gatmöbler och flera nya träd planteras. Omvandling till gågata svarar mot uppdrag i trafiknämndens budget för 2024 om att återkommande sommargångator om möjligt ska göras permanenta.

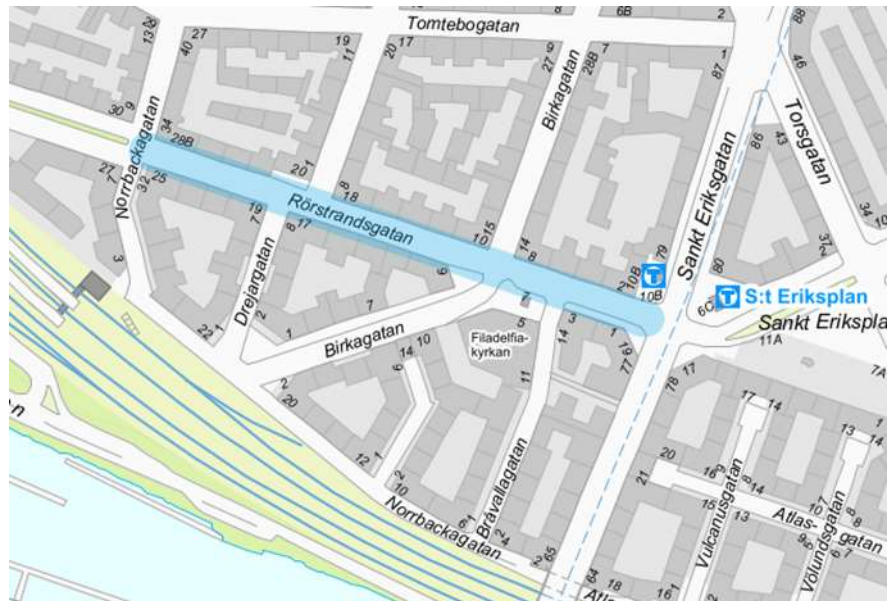
Genomförande kan starta tidigast i augusti 2025 och slutföras innan sommaren 2026. Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Gångåtgärder längs Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan till en investeringsutgift om 27,0 mnkr. Projektet har även en beviljad inkomst om 4,1 mnkr gällande statlig medfinansiering.

Introduktion till projektet

Bakgrund

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

Under 2024 och 2025 har flera större ledningsarbeten genomförts längs Rörstrandsgatan. Kontoret har även identifierat ett behov av att rusta upp 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.



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

Trafiknämnden fattade den 13 juni 2024 ett inriktningsbeslut för projektet i enlighet med kontorets förslag.

Mål och syfte

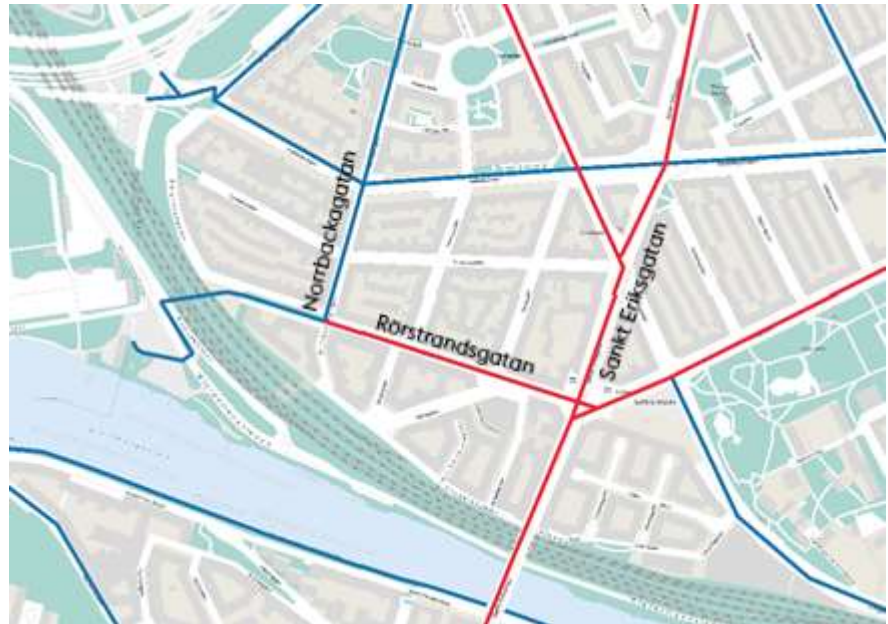
Projektet syftar till att göra det lättare och trevligare att gå längs Rörstrandsgatan.

Projektet utgår från inriktningen i stadens Gångplan och 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 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 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.



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

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 överbred i det första kvarteret väster om Sankt Eriksgatan.

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 det 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 Vikingagatan. I övrigt saknas trädplantering längs gatan. Rörstrandsgatan har pekats ut som en värmeö i stadens temperaturkartering.

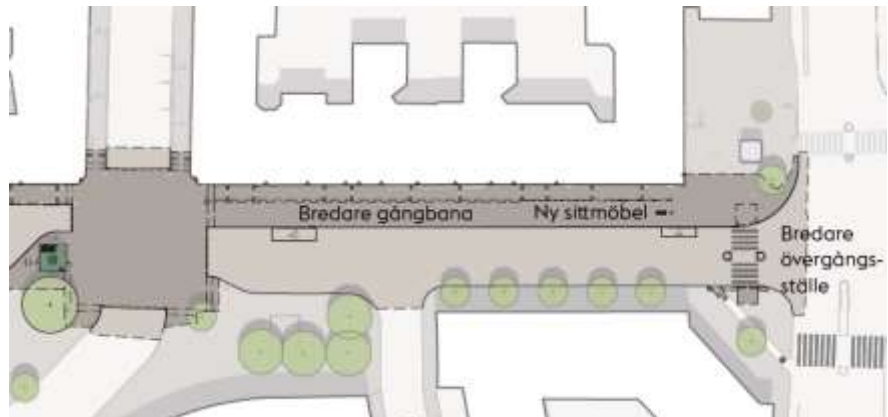
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Dialog har förts med Stockholm Vatten och Avfall AB samt med trygghets- och säkerhetssamordnare på stadsdelsförvaltningen.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

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 sju meter och tillskapa genomgående gångbanor tvärs Birkagatans anslutningar till Rörstrandsgatan (se figur 4). Övergångsstället närmast Sankt Eriksgatan görs bredare.



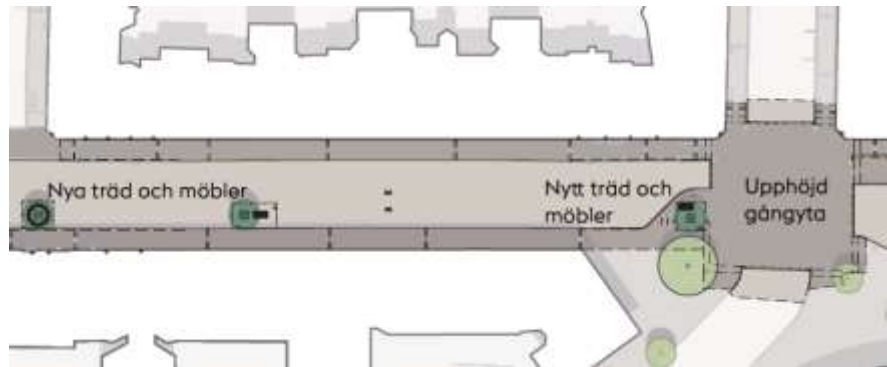
Figur 4. Gångbanan på östra sidan Rörstrandsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan breddas till omkring sju meter medan gatan behåller dagens funktioner. Övergångsstället närmast Sankt Eriksgatan blir bredare.

Sträckan mellan Birkagatan och Norrbackagatan regleras som gågata, vilket underlättas genom att tydliga entréer till gågatan anläggs. Detta åstadkoms genom att korsningarna i början och slutet av gågatan höjs upp och köryta vid tillfarterna smalnar av till ett körfälts bredd (se figur 5).

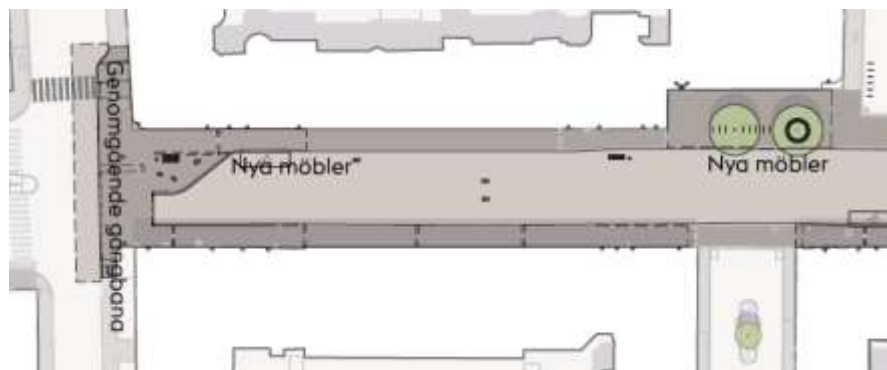


Figur 5. Illustration av gågatas entré från Norrbackagatan där gångbanan höjs upp och möbleras med en sittmöbel och pollare och tillgänglig köryta smalnar av till ett körfält.

Gatumöbler i form av sittplatser och fordonshinder placeras ut på gågatudelen av Rörstrandsgatan, samtidigt som plats lämnas för uteserveringar. För att bidra med grönska men också för att motverka effekten av att Rörstrandsgatan pekats ut som en värmeö i stadens temperaturkartering, planteras tre nya träd längs gågatan (se figur 6 och 7).



Figur 6. Där gågatan börjar vid Birkagatan höjs korsningen upp. Gågatan möbleras och får nya träd.



Figur 7. Där gågatan börjar vid Norrbackagatan höjs korsningen upp. Gågatan och torget framför mataffären får nya möbler.

Den ojämna markbeläggningen på gångbanorna mellan Birkagatan och Norrbackagatan kommer att bytas ut för att öka tillgänglighet och komfort för gående. Även ojämna markbeläggning i körbanan kommer åtgärdas längs gatan. För illustration av åtgärdsförslaget se bilaga 1, planillustration.

Avvägningar och konsekvenser

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. Då gatan redan idag är reglerad som sommargågata genom Levande Stockholm påverkas inte framkomligheten för cyklister sommartid. Vintertid då uteserveringar och cyklister är färre finns gott om utrymme för båda trafikslag.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras för alla då ytor för gående får ny beläggning och de ojämnheter och skador som finns idag åtgärdas. Genomgående gångbanor längs gatan ökar komfort och trafik-säkerhet för gående. Sittmöbler som placeras ut längs hela gatan bidrar också till ökad tillgänglighet för besökare.

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.

Trygghet

På gågatan begränsas fordonshastigheten till gångfart. För att åstadkomma detta höjs gatans entréer upp och smalnas av samt gatan möbleras. På strategiska platser placeras fasta fordonshinder ut för att styra fordonstrafiken i syfte att hålla ner hastigheter och förstärkta skydd mot fordonsattacker.

Uteserveringar

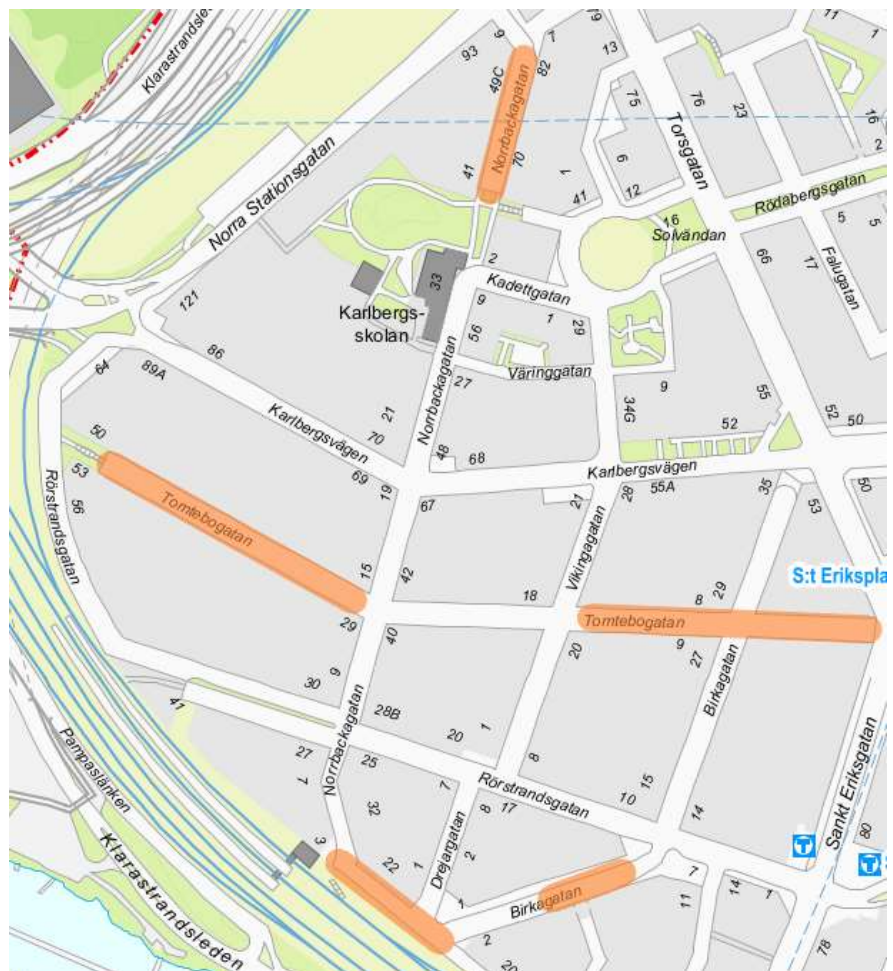
Det folkliv som uteserveringar längs Rörstrandsgatan ger bidrar till att gatan upplevs som levande och attraktiv att vistas på. Denna kvalitet bevaras i förslaget till ny utformning. Reglering av gågata påverkar inte möjligheten att söka upplåtelse för uteserveringar i gatan. Däremot behöver gatan tillföras en permanent möblering i form av sittmöbler och fordonshinder, för att fungera som gågata året om även då antalet uteserveringar är mindre. Placering av fasta möbler har samordnats 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 sex 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 fordonshastigheten till gångfart, men det begränsade gatuutrymmet mellan uteserveringar bedöms redan idag begränsa hastigheten på sträckan.

Parkering

Införande av gångata 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 fortsatt ske längs gångatan även utan anvisade platser. Eftersom beläggningen är hög på nuvarande platser föreslås att en del av parkeringen ersätts genom att vinkelparkering ordnas på angränsade gator. Vinkelparkering ordnas på Tomtebogatan, Norrbackagatan och Birkagatan norr och söder om Rörstrandsgatan vilket ger ett tillskott på omkring 35 platser (se figur 7).



Figur 7. Genom att omvandla längsgående parkering till vinkelparkering på gator norr och söder om Rörstrandsgatan kan omkring 35 nya parkeringar tillskap (se orange markering).

Klimat

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

hanteras genom anläggande av nya dagvattenbrunnar. I övrigt planeras inga gatuåtgärder som bedöms öka risken för skyfallsproblem på platsen. Rörstrandsgatan har pekats ut som en värmeö i stadens temperaturkartering. Plantering av tre nya träd med växtbäddar längs gågatan med växtbäddar ger bättre lokalklimat och kan bidra till att fördröja nederbörd på platsen. Träden bidrar till träd målet om ökad krontäckningsgrad.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Bygghandling och underlag för upphandling finns framtagen. Om genomförandebeslut fattas i mars 2025 kan genomförande av gatuåtgärder ske så snart ledningsägare har slutfört sina ledningsarbeten längs Rörstrandsgatan och trafikkontoret har upphandlat en entreprenör. För att störa boende och näringsliv så lite som möjligt planerar kontoret att starta entreprenaden efter sommaren 2025. Entreprenaden planeras därefter pågå fram till sommaren 2026.

Aktivitet	2024	2025	2026
Genomförandebeslut		X	
Projektering	X		
Upphandling		X	
Entreprenad		X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Genomförandet av åtgärderna längs Rörstrandsgatan kommer att ha stor påverkan på framkomligheten för alla trafikslag lokalt längs gatan. Även ledningsbolagens arbeten har orsakat störningar längs gatan. Kontoret ser därför vinster med att samordna våra arbeten för att minska påverkan på boende och verksamma. Gatuombyggnaden kan ta vid först efter att ledningsarbetena är avslutade.

Rörstrandsgatan kantas av bostäder på var sida gatan och har många lokaler i bottenvåningarna, vilka kräver framkomlighet under byggtiden. Genomförandet behöver därför ske i flera etapper längs sträckan och beläggningsarbetet i gatan kommer behöva ske nattetid. Även signalarbeten i korsningen med Sankt Eriksgatan bedöms behöva ske nattetid för att inte påverka trafiken i korsningen för mycket.

Minst ett körfält kommer alltid vara öppet förbi arbetsområdet för att tillåta förbipasserande trafik. Under entreprenaden kan bara ett körfält hållas öppet för fordonstrafik inom respektive etapp. Trafik i korsningen Birkagatan och Norrbackagatan kommer starkt begränsas under byggtiden, med endast ett körfält öppet för trafik.

Alla entréer kommer vara tillgängliga under byggtiden och fotgängare kommer att kunna passera arbetsområdet på båda sidor om gatan. Även cyklister kommer kunna trafikera sträckan i båda riktningar.

Då arbete i korsningen med Birkagatan pågår kan omledning för fordonstrafik som kommer från Birkagatan och vill korsa Rörstrandsgatan bli aktuellt. Det finns alternativa vägar och en avstängning skulle underlätta och påskynda arbetet avsevärt.

En betydande mängd parkering kommer tas bort under byggtiden och längs den sträcka som omvandlas till gågata försvinner parkeringsmöjligheter permanent, förutom platser för rörelsehindrade. Kontoret planerar för att tillskapa ytterligare parkeringar i närområdet innan arbetet påbörjas.

Intressenthantering och kommunikation

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och påverkan beskrivas i god tid för samtliga intressenter och målgrupper. Kommunikationsinsatser riktas till boende, verksamheter och fastighetsägare längs Rörstrandsgatan inför entreprenadstart och löpande under genomförandet. För att nå ut bredare kommer framförallt stadens webbplats och sociala medier användas. Redan i utredningsskedet har kontakt tagits med verksamheter på gatan för att informera om projektet. En kommunikationsplan med kommunikationsaktiviteter har tagits fram för projektet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i maj 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 1 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 27 mnkr.

Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagen systemhandling. Den totala investeringsutgiften beräknas till 27 mnkr, vilket överensstämmer med inriktningsbeslutet.

Hittills har 1,3 mnkr förbrukats i projektet för utredning och projektering. Den prognostiserade utgiften för utredning och projektering för projektet ligger totalt på 1,5 mnkr.

Kommande utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

Projektet bedöms kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram. Större delen av åtgärderna (25 mnkr) avser utveckling för gångtrafikanter. Denna del redovisas inom framkomlighetssatsningen för gångtrafik. Resterande del (2 mnkr) avser reinvesteringsarbeten i körbana och gångbanor.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1,3	0,3	1,5
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,5	8,2	8,7
Entreprenad		16,3	16,3
Index		0,6	0,6
Summa utgifter	1,8	25,2	27,0
Statlig medfinansiering		-4,1	-4,1
Summa inkomster	0,0	-4,1	-4,1
Netto	1,8	21,1	22,9

Kontoret har sökt och beviljats statlig medfinansiering om 28 % för korsningsåtgärderna vid Birkagatan och Norrbackagatan (4,1 mnkr). Kontoret har även sökt stadens interna klimatinvesteringsmedel för plantering av tre nya träd och trygghetsmedel för säkerhetspollare. Kontoret har beviljats 0,8 mnkr i klimatinvesteringsmedel för de nya träden, men ej trygghetsmedel för säkerhetspollare.

Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader på sammanlagt cirka 1,8 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.

Omgestaltning av gatan till gågata med permanent möblering och träd, medför ökade driftkostnader för gatan om totalt ca 170 tkr per år. Framförallt beror det på att drift av de gångtytor som ersätter dagens körbana är dyrare. Om kontoret fattar beslut om att gågatan i framtiden ska sopsaltas kommer driftkostnader vintertid att öka ytterligare.

Utöver detta innebär borttagande av parkeringsplatser längs gågatan ett intäktsbortfall på cirka 1,1 mnkr per år. Då drygt 30 ersättningsplatser tillskapats i närområdet utblir intäktsbortfallet för parkering.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för boende och för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Rörstrandsgatan. Det finns därför en risk att anläggningsarbetet behöver delas upp i fler etapper än vad kontoret räknat med, vilket kan medföra längre byggtid och högre kostnader. Kontoret har tagit höjd för detta i riskpåslag.

Provgropar har gjorts på flera platser längs Rörstrandsgatan vilket visat på förekomst av förorenade massor. Omhändertagande av dessa fördyrar arbetet. Det finns en risk för att mängden förorenade massor underskattats. Kontoret har tagit höjd för detta i riskpåslag.

Längs gatan finns en stor mängd ledningar av varierande ålder och kvalitet. Hänsyn till detta har tagits i projekteringen, men då dess exakta läge inte är känt innan man gräver i gatan har kontoret tagit höjd för att de kan påverka utgifterna vid anläggning.

Genomförande av åtgärder längs Rörstrandsgatan kan medföra störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad tillgänglighet till fastigheterna samt minskad möjlighet för uteserveringar. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.

Slut

Bilagor

1. Illustrationsplan