

Handläggare
Mats Larsson
08-508 26 366

Till
Trafiknämnden
2019-04-25

Breddad gångbana på Fridhemsplan vid Kv. Väktaren. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende breddad gångbana på Fridhemsplan vid kv. Väktaren.

Fredrik Alfredsson
T.f. Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Johan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Fridhemsplan är en av Stockholms viktigaste kollektivtrafikknutpunkter med ett strategiskt läge på Kungsholmen och med en god regional förankring i stadens gatunät. Fridhemsplan har potential att bli Kungsholmens naturliga centrum med folkliv, uteserveringar, mänskliga möten och torgliv.

Syftet med projektet var att skapa bättre gång- och vistelsezoner. Området är en viktig mötespunkt och knutpunkt på Kungsholmen. Området upplevdes som slitet, hårt och rörigt. Den norra gångbanan på Drottningholmsvägen var övermöblerad med kiosker, reklamvittriner etc. till den grad att den var svårorienterad och i viss mån svårframkomlig.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 366
Växel 08-508 27 200
mats.t.larsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Trafiknämnden fattade 2016-12-08 genomförandebeslut att genomföra miljöupprustning av Drottningholmsvägens norra gångbana vid kv. Väktaren, Fridhemsplan, till en investeringsutgift om ca 32 mnkr brutto och 30,6 mnkr netto. Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 37,1 mnkr brutto och 31,6 mnkr netto. Genomförandet av projektet påbörjades i juni 2017 och färdigställdes i juli 2018.

Bakgrund

Fridhemsplan är en av Stockholms viktigaste kollektivtrafikknutpunkter med ett strategiskt läge på Kungsholmen och med en god regional förankring i stadens gatunät. Fridhemsplan har potential att bli Kungsholmens naturliga centrum med folkliv, uteserveringar, mänskliga möten och torgliv.

Syftet med projektet var att skapa en bredare gångbana med torgkaraktär och bättre ytor för gång och vistelse. Området är en viktig mötespunkt och knutpunkt på Kungsholmen. Området upplevdes som slitet, hårt och rörigt. Den norra gångbanan på Drottningholmsvägen var övermöblerad med kiosker, reklamvittriner etc. till den grad att den var svårorienterad och i viss mån svårframkomlig. Den norra gångbanan mellan St.Eriksgatan och Fridhemsgatan ingår som en delsträcka i stadens gestaltungsprogram för Fridhemsplan och är den första delen av programmet som har åtgärdats.

Även möjligheten till en ny cykelbana längs med Drottningholmsvägen studerades i ett tidigare skede men avvisades. Orsaken till detta är hållplatserna längst med gångbanan, en hög gångtrafik med flera målpunkter i kvarteret, som tunnelbana, butiker mm. Med tanke på höga gångflöden fanns det risk för konflikter mellan korsande gång- och cykeltrafikanter. Den andra orsaken var att den nya cykelbanan skulle göra ett avkall på gångstråket, vilket gick emot projektets syfte att skapa ett brett och öppet gångstråk.

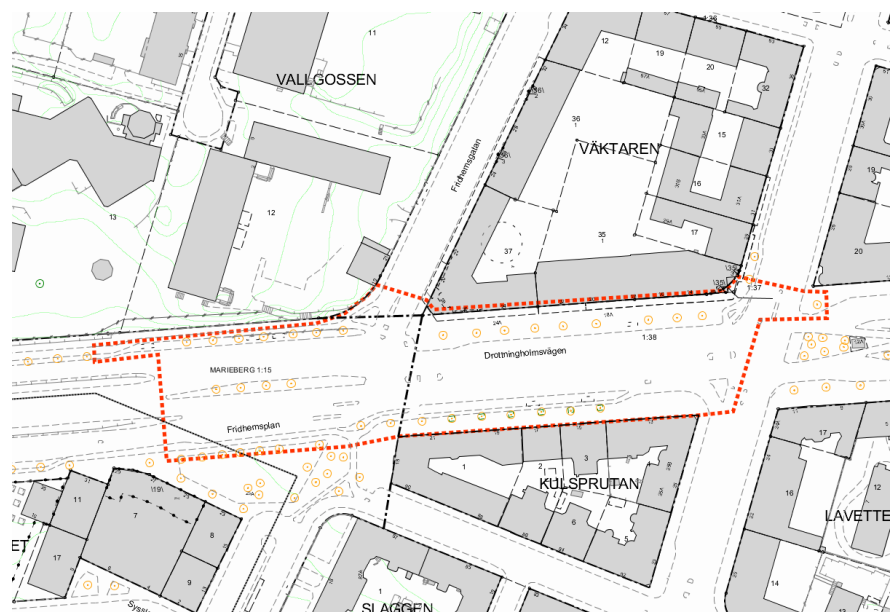
Kontorets utredning har visat att cyklister kommande på St.Eriksgatan norrifrån mot Västerort väljer att cykla via St.Göransgatan och Fridhemsgatan, för att ta sig vidare på den befintliga cykelbanan på Drottningholmsvägen. På så sätt slipper cyklister trafiksignalen i korsningen mellan St.Eriksgatan och Drottningholmsvägen. Istället använder de en fri cykelpassage vid korsningen Fridhemsgatan och Drottningholmsvägen. Med det vägvalet slipper cykeltrafikanter att cykla över hållplatser på Drottningholmsvägen, som ofta är blockerade med bussar.

De cyklister som korsar Drottningholmsvägen söderut fortsätter färdas på St.Eriksgatan.

Trafiknämnden fattade 2016-12-08 genomförandebeslut att genomföra miljöupprustning av Drottningholmsvägens norra gångbana vid kv. Väktaren, Fridhemsplan, till en investeringsutgift om ca 32 mnkr.

Beslutet omfattade en breddning av gångbanan vid kv. Väktaren, vilket kunde åstadkommas genom att ta bort mittrefugen på Drottningholmsvägen. Området skulle få en tydligare rumsindelning med uteserveringszon, gångyta och möbleringszon. I beslutet ingick även att kioskerna skulle vara kvar på platsen och att det östra övergångstället breddades.

Ellevio och Stokab hade önskemål om att få utföra kanalisationsarbeten i samband med entreprenadarbetet.



Figur 1 Projektets omfattning.



Figur 2. Kartskiss över placeringen av kiosker enligt nämndens förslag



Figur 3. Drottningholmsvägen i riktning mot St:Eriksgratan, innan projektet startade.



Figur 4. Gång och cykelöverfart över Fridhemsgatan före ombyggnaden

Projektets genomförande

Ytan har breddas till ca 12,5 m. Mittrefugen i körbanan har tagits bort för att ge utrymme för den bredare gångbanan. På så sätt har ett 5,5 m brett stråk skapats för rörelse med tydliga avgränsningar mot uteserveringszonen och möbleringszonen. Ett nytt ledstråk har anlagts för att leda synskadade längs med hela kvarteret.



Figur 5. Möbleringszon, gångyta och uteserveringszon.



Figur 6. Möbleringszon, ledstråk, gångyta och uteserveringszon.



Figur 7. Möbleringszon, gångyta och uteserveringszon.

Reklamvitriner har tagits bort, vilket har gett mer utrymme i möbleringszonen.

Kioskerna har fått ny placering i möbleringszonen. VA och kanalisation för el har förberetts till kioskerna.



Figur 8. Blomsterkiosken på den nya platsen.

Befintliga träd har tagits ner och ersätts av nya, som placerats längre ifrån fasaden. Totalt tio nya träd har planterats i den två meter breda möbleringszonen.



Figur 9. Nya träd har planterats.

Platsen har fått en varierande beläggning i form av betong- och granitplattor, vilket skiljer sig från gångbanornas normala karaktär i Stockholm. Valet av beläggning syftar till att platsen ska upplevas som ett torg, vilket skapar trivsel för vistelse och ger en speciell karaktär för hela platsen.



Figur 10. Varierad markbeläggning.

Närmast fasaden har möjlighet för uteserveringar skapats.
Beläggningens mönster förstärker avgränsningen mot gångytan.



Figur 11. Uteserveringszonen.

I möbleringszonen har några enstaka rejäla sittmöbler placerats. De nya sittmöjligheterna inbjuder till att stanna upp och uppleva platsen.



Figur 12. Nya sittbänkar

Belysningen har förstärkts med hjälp av linspännstolpar med nya armaturer över körbanan. Ny belysning över norra gångbanan och ny parkbelysning längs med den nya cykelbanan på södra sidan av gatan har utförts. Den nya belysningen ger ett mer upplyst gaturum vilket ökar trygghet och trivsel.



Figur 13. Ny belysning

Nya cykelparkeringar har anlagts i bägge ändarna av gångbanan och tydliggjort den tidigare stökiga miljön vid tunnelbanans entré. Cykelparkeringar vid tunnelbanans entré har gets en speciell konstnärlig utformning, som fångar upp områdets karaktär.



Figur 14. Konstnärlig utformning i form av en stiliserad drake, som för tanken till den biograf som låg vid Fridhemsplan 25-27. Biografen var verksam mellan åren 1938 till 1996.



Figur 15. Uteservering samt ny cykelparkering i östra ändan.

Gång- och cykelöverfarterna över Drottningholmsvägen och Fridhemsgatan har breddats och rättats till för att öka både säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Den oreglerade cykelöverfarten vid övergångsstället över Fridhemsgatan har höjts upp. Åtgärden har höjt säkerheten för fotgängarna och uppmärksammar cyklisterna vid korsandet av övergångsstället.



Figur 16. Gång och cykelöverfart Drottningholmsvägen/St:Eriksgatan



Figur 17. Gång och cykelöverfart Drottningholmsvägen/St:Eriksgatan



Figur 18. Gång och cykelöverfart över Fridhemsgatan



Figur 19. Gång och cykelöverfart över Fridhemsgatan.



Figur 20. Gång och cykelöverfart över Drottningholmsvägen vid Fridhemsgatan.

Samförläggning har skett i stor omfattning med Ellevio, Stokab, trafiksignal, belysning och trafikförvaltningen.

Måluppfyllelse

Syftet med projektet var att skapa bättre gång- och vistelsezoner. Området är en viktig mötespunkt och knutpunkt på Kungsholmen. Området upplevdes som slitet, hårt och rörigt. Den norra gångbanan på Drottningholmsvägen var övermöblerad med kiosker, reklamvittriner etc. till den grad att den var svårorienterad och i viss mån svårframkomlig.

Målet och syftet har uppfyllts genom att ytan har breddats till ca 12,5 m vilket nu inrymmer en 5,5 m bred gångyta, en uteserveringszon utmed fasaden samt en möbleringszon där träd, sittbänkar, kiosker och busshållplatserna ryms. Den varierande markbeläggningen förstärker platsen och ger en torgliknande karaktär. Belysningen har förstärkts både på den norra och södra gångbanan samt över körbanan.

Fordonstrafikens framkomlighet har inte påverkats av breddningen av ytan. Körfältsindelning och kapacitet är oförändrad efter ombyggnaden.

Jämställdhetsanalys

De åtgärder som utförts är bland annat trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafikanter. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av trygghet. Trygghetsskapande åtgärder är därför positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men gynnar även andra grupper i samhället.

Olycksstatistik visar att fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i Stockholm är mycket jämn, dock finns skillnader mellan trafikslag. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i trafikolyckor mellan fotgängare och motorfordon i Stockholm är mycket jämn, 51 % kvinnor och 49 % män. Fler män än kvinnor skadas i motorfordonsrelaterade trafikolyckor, vilket är en långlivad trend. I Stockholms län står män för omkring 60 procent av bilåkandet och en lika stor andel av cyklandet. Denna skillnad slår igenom nästan precis proportionellt i antalet olyckor: knappt 60 procent av skadade bilister respektive cyklister är män. Eftersom projektet innehåller trafikåtgärder för både gång- och cykeltrafikanter bidrar det till en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för både kvinnor och män.

Tidplan

Genomförandet av projektet påbörjades i juni 2017 och färdigställdes i juli 2018. Entreprenaden godkändes vid slutbesiktning 2018-07-09. Projektet kunde färdigställas ca 3 månader tidigare än vad som föreskrivits i entreprenadupphandlingen.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2016-12-08 genomförandebeslut att genomföra miljöupprustning av Drottningholmsvägens norra gångbana vid kv. Väktaren, Fridhemsplan, till en investeringsutgift om ca 32 mnkr

Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 37,1 mnkr. Den ökade omfattningen beror på att projektet utfört arbeten åt de ledningsdragande bolagen, vilket hade bedömts till en utgift om 0,9 mnkr med motsvarande intäkt om ca 0,9 mnkr; utfallet blev dock ca 5 mnkr avseende utgift, som täcks av en intäkt om 5 mnkr från de ledningsdragande bolagen. I övrigt kan nämnas att omfattningen utökats något, bland annat har det tillkommit en del beläggningsarbeten och oförutsett arbete med berg.

Utgifter (mnkr)	Beslut	Utfall
Utredning och projektering	2,5	2,6
Entreprenad	27,5	32,8
Byggledning	1,0	0,5
Byggherrekostnader	1,0	1,2
Totalt brutto	32,0	37,1

Intäkter (mnkr)	Beslut	Utfall)
Intäkt	1,4	5,5
Totalt Netto	30,6	31,6

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende breddad gångbana på Fridhemsplan vid kv. Väktaren.

Slut