

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 260 63**Till**
Trafiknämnden
2019-11-14

Åtgärder på Drottninggatan, del av Gångstråk Medborgarplatsen – Norrtull. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende åtgärder för gående på Drottninggatan.

Philip Hall
t.f. FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Under 2015 utredde kontoret möjligheten att stärka gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull. I samband med att utredningen för Gångstråk Medborgarplatsen – Norrtull redovisades för trafiknämnden i april 2016 fick kontoret ett antal uppdrag för att stärka gångstråket.

I mars 2017 fattade trafiknämnden genomförandebeslut för åtgärder på Drottninggatan, del av Gångstråk Medborgarplatsen – Norrtull. Åtgärderna beräknades innebära en utgift om totalt 13,5 mnkr. De åtgärder som genomförts var en förlängning av Drottninggatans gågata med två kvarter norrut, en förlängning av sträckan med reglering förbud mot fordon på befintlig gågata med ett kvarter norrut samt ombyggnad av sex korsningar längs Drottninggatan för att tydligare prioritera fotgängare. Behovet av nya sittplatser längs Drottninggatan och Norrtullsgatan har setts över. Projektets genomförande påbörjades 2017 och slutbesiktigades sommaren 2019 till en investeringsutgift om ca 12,9 mnkr.

Bakgrund

I Stockholms stads budget för 2015 fick kontoret uppdraget att ”utreda möjligheterna för att utveckla en sammanhängande gågata mellan Medborgarplatsen och Norrtull.” Utredningen redovisades för trafiknämnden i april 2016 och i samband med det fick kontoret ett antal uppdrag för att stärka gångstråket, de flesta med fokus på dess norra delar, Drottninggatan och Norrtullsgatan.

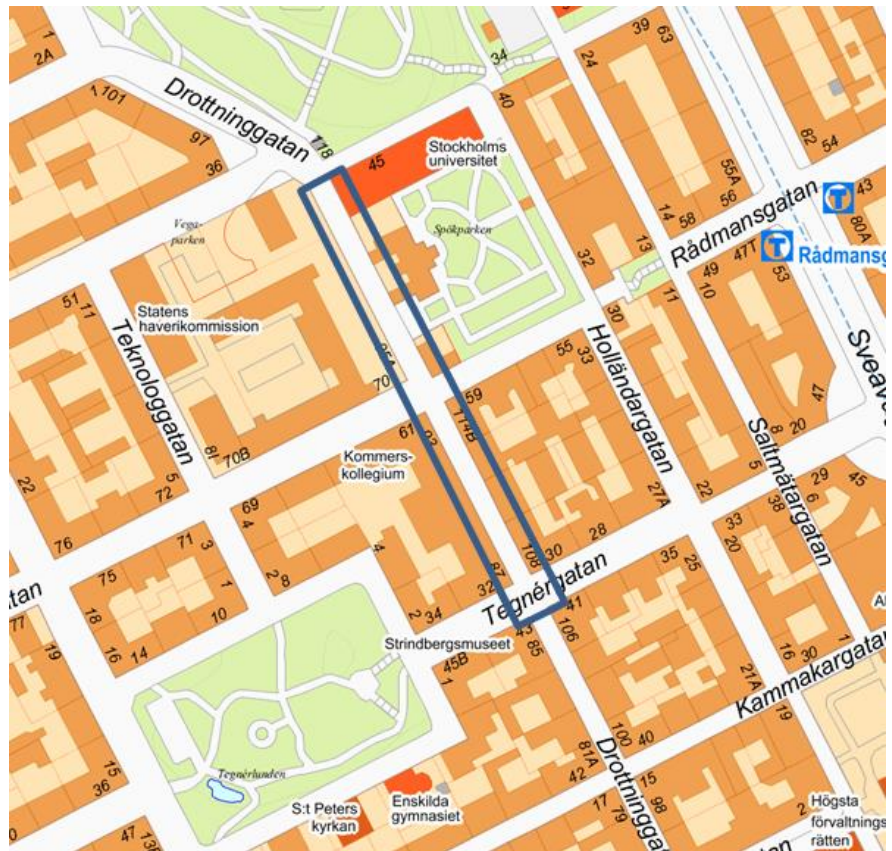
Åtgärderna bestod av en förlängning av Drottninggatans gågata med två kvarter norrut, en förlängning av sträckan med fordonstrafik förbjuden på befintlig gågata med ett kvarter norrut samt ombyggnad av sex korsningar längs Drottninggatan för att tydligare prioritera fotgängare. Dessutom skulle Drottninggatan och Norrtullsgatan få nya sittplatser där det fanns behov. Ett genomförandebeslut för detta, med en beräknad utgift om 13,5 mnkr, fattades av trafiknämnden i mars 2017.

Genomförda åtgärder

Åtgärder för ökad gångvänlighet på Drottninggatan har genomförts i flera etapper och med två skilda entreprenörer. Genomförandet påbörjades 2017 och slutfördes sommaren 2019.

Gågatans förlängning

Åtgärden innebar att Drottninggatans gågata har förlängts två kvarter norrut från Tegnérgatan till Kungstensgatan (se figur 1 nedan). Sträckan har reglerats som gågata. Den nya gågatan har inretts med gatumöblering och byggts om vid korsningarna med anslutande gator.



Figur 1. Ny gågata på Drottninggatan.

Inför den permanenta förlängningen av Drottninggatans gågata genomförde kontoret en tillfällig gågata på platsen. Under sommaren 2017 inrättades en sommargågata på Drottninggatan mellan Tegnérsgatan och Observatoriegatan, inom ramen för Levande Stockholm. Sommargågatan var ett eget projekt, men samverkan mellan den tillfälliga och permanenta gågatan har skett, för att dra lärdomar av utformningen och regleringen av gågatan. Genomförandet av den tillfälliga utformningen under Levande Stockholm har även påverkat tidplan för genomförandet av en ny permanent gågata. Den permanenta förlängningen av Drottninggatans gågata har genomförts under hösten 2018 och våren 2019.

Drottninggatans förlängda gågata har fått tydliga entréer mot anslutande gator. Vid Kungstensgatan och Tegnérsgatan har gågatan upphöjda entrépunkter med betongplattor i samma nivå som anslutande gångbanor (se figur 2 och 3 nedan). Gågatans entré ansluter med en svag ramp ned till befintlig asfalterad körbana. Detta för att tydligt signalera gågata, utan att bygga om hela sträckan. Samtidigt får fotgängare som går i den gamla körbanan en jämn yta att gå på, utan att passera snubbelkanter i form av korsande kantstenar.



Figur 2. Entré till Drottninggatan vid Kungstensgatan före ombyggnad.



Figur 3. Entré till Drottninggatans förlängda gågata vid Kungstensgatan, med vägmärken i båge. Ny möblering växelvis på östra respektive västra sidan av gatan.

Också i Drottninggatans korsning med Rådmanngatan höjdes korsningen upp och fick en beläggning av betongplattor (se figur 4 nedan). Detta uppmärksammar korsande trafik på den nya gågatan och håller ned hastigheten på korsande biltrafik och prioriterar fotgängarna som rör sig längs gågatan. Vägmärket gågata har placerats på bågar vid entréerna till gågatan, för att smalna av den körbara ytan. Dessutom har vägmärket satts upp i direkt anslutning till korsande gatas anslutning till gågatan.



Figur 4. Drottninggatans förlängda gågata söderut genom korsning med Rådmansgatan. Vägmärken för gågata placerade både längs med Drottninggatan och vid korsande gatas möte med gågatan.

Ny möblering i form av soffor, planteringsurnor, skräpkorgar och cykelparkering har placerats ut som öar i den gamla körbanan. Detta för att undvika ett rakt körspår och raka siktlinjer för den biltrafik som fortsatt får trafikera gatan (se figur 5 och 6 nedan).



Figur 5. Drottninggatans norrut från Rådmansgatan före ombyggnad. En bildominerad gata.

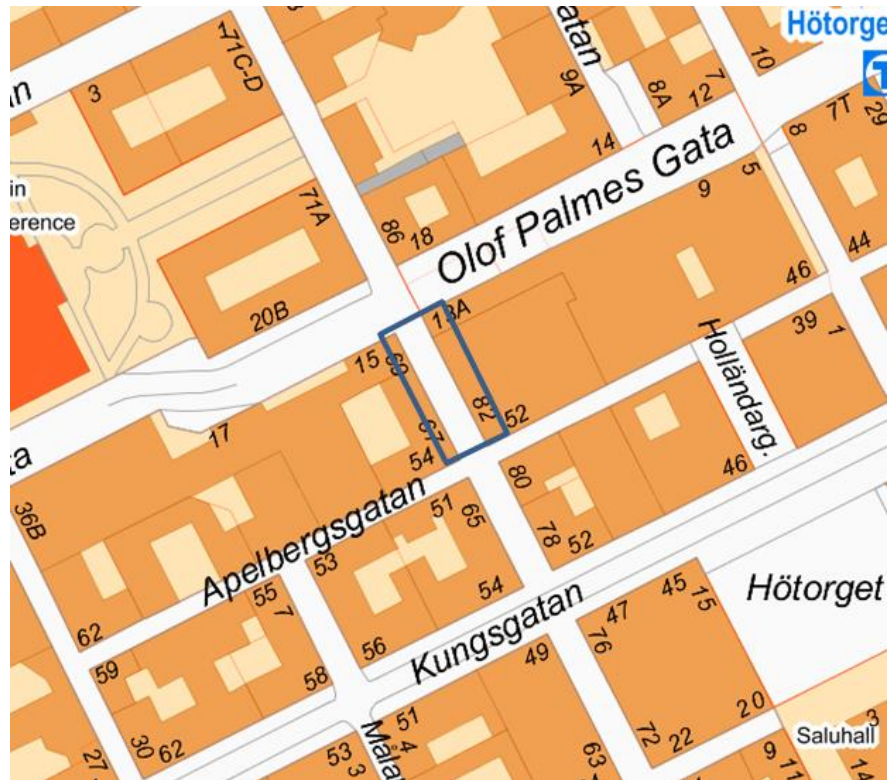


Figur 6. Drottninggatans norrut från Rådmansgatan efter ombyggnad med ny möblering som är i tidigare körbana.

Angöring för boende och verksamheter är tillåten dygnet runt. Parkeringsplatserna på sträckan togs bort i och med omregleringen till gågata, men parkering för rörelsehindrade har behållits.

Omreglering av befintlig gågata

Drottninggatan mellan Apelbergsgatan och Olof Palmes gata har i maj 2017 reglerats med förbud mot trafik med fordon, vilket är en hårdare reglering än den tidigare gågatan (se figur 7 nedan). I och med detta är all trafik förbjuden i båda köriktningar, inklusive cykel. Angöring hänvisades istället till intilliggande tvärgator. Nya lastplatser infördes på Olof Palmes gatas södra sida i direkt anslutning till Drottninggatan. Åtgärden innebar inga ombyggnader, förutom nya vägmärken.



Figur 7. Ny reglering fordonstrafik förbjuden på Drottninggatan

Komplettering av sittplatser

Kontoret har sett över behovet av nya sittplatser på hela Drottninggatans och Norrtullsgatans sträckning. Syftet har varit att hitta små platsbildningar som kan förstärkas genom ny möblering med relativt jämna mellanrum på sträckan. Sittmöbler har placerats ut i anslutning till målpunkter för gående, men också på befintliga torg för att bjuda in till vistelse. Totalt berörs 15 platser på sträckan. 22 nya soffor har placerats ut jämnt fördelade över hela sträckan. Nya sittmöbler har valts med omsorg, för att smälta väl in i befintlig gatumiljö.



Figur 8. Peter Weiss plats med ny möblering på befintlig torgyta.

Vid Peter Weiss plats har tre större sittmöbler och en skräpkorg placerats ut på befintlig torgyta (se figur 8 ovan). Dessa möbler är av samma typ som vid Klarabergsgatan, längre söderut längs Drottninggatan. Utplacering av nya gatumöbler genomfördes huvudsakligen under 2017 och slutfördes med Peter Weiss plats på våren 2018.

Ombyggnad av korsningar

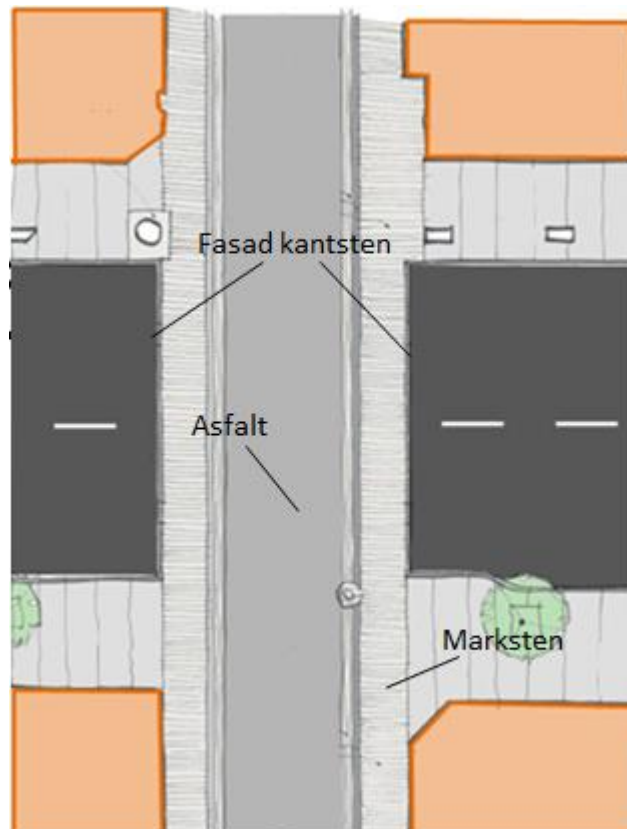
Totalt har sex korsningar längs Drottninggatan byggts om. Syftet var att tydligare prioritera gående samt att hastighetssäkra gågatan mot korsande trafik. Från norr till söder är det korsningarna med Tegnérsgatan, Olof Palmes gata, Vattugatan, Herkulesgatan, Jakobs-gatan och Fredsgatan (se figur 9 nedan). Ombyggnationen genomfördes till största delen under 2017. Korsningarna med Vattugatan och Herkulesgatan kunde utföras först 2018, då dessa påverkades av andra aktörers angränsande entreprenader.



Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Figur 9. Ombyggda korsningar längs Drottninggatan.

Drottninggatans gågata har på detta sätt visuellt gjorts genomgående tvärs samtliga dessa korsningar, genom att den befintliga gågatans beläggning löper vidare genom korsningen i Drottninggatans nivå (se figur 10 nedan).



Figur 10. Principutformning för genomgående upphöjd gågata. Exempel från Drottninggatans korsning med Olof Palmes gata.

Mot korsande biltrafik ligger kantsten eller ramper. I samtliga korsningspunkter har kompletterande vägmärken med Gågata satts upp, för att uppmärksamma korsande bil- och cykeltrafik på att gående längs Drottninggatan ska ges företräde. Bilister som korsar den genomgående gågatan har väjningsplikt mot fotgängare. Trafiksignaler som förut fanns i korsningarna med Olof Palmes gata, Jakobsgatan och Fredsgatan togs bort, för att prioritera fotgängare. Före- och efterbilder följer på samtliga berörda korsningar från norr till söder (se figur 11 till 22 på efterföljande sidor).



Figur 11. Drottninggatan vid Tegnérgatan före ombyggnad



Figur 12. Drottninggatan vid Tegnérgatan efter ombyggnad



Figur 13. Drottninggatan vid Olof Palmes gata före ombyggnad



Figur 14. Drottninggatan vid Olof Palmes gata efter ombyggnad



Figur 15. Drottninggatan vid Herkulesgatan före ombyggnad



Figur 16. Drottninggatan vid Herkulesgatan efter ombyggnad



Figur 17. Drottninggatan vid Vattugatan före ombyggnad



Figur 18. Drottninggatan vid Vattugatan efter ombyggnad



Figur 19. Drottninggatan vid Jakobsgatan före ombyggnad



Figur 20. Drottninggatan vid Jakobsgatan efter ombyggnad



Figur 21. Drottninggatan vid Fredsgatan före ombyggnad



Figur 22. Drottninggatan vid Fredsgatan efter ombyggnad. Pollarna på södra sidan Fredsgatan, uppfördes av Statens Fastighetsverk under 2018, och var inte en del i kontorets projekt för gågatan.

Måluppfyllelse

Förlängning av gågatan

Syftet med genomförda åtgärder var att få gatan att fungera som en gågata. Det vill säga att fotgängare använder den gamla körbanan, att bilar som fortsatt får använda gatan för angöring kör i gångfart och att sträckan upplevs som mer attraktiv och levande. För gående blir fördelarna att framkomlighet och trafiksäkerhet ökar då de ges större yta och får företräde framför all annan trafik på gatan. Samtidigt kan konstateras att den kvarvarande gångbanan längs med

Drottninggatans förlängda gågata fortfarande används av många gående, då denna fortfarande signalerar att ytan är för gående.

Ny möblering i öar i den tidigare körbanan ger gatan en annan karaktär och bidrar till ökad trivsel. Att öarna placerats växelvis på östra respektive västra sidan av gatan, bryter siktlinjerna längs med gågatan och uppmärksammar fordonsförare att gatan numera är en gågata. Grönska i nya planteringskärl gör platsen mer attraktiv att vistas på.

Vid upprepade platsbesök kan konstateras att gågatan används som en transportsträcka av de flesta gående, snarare än en plats att vistas på. De flesta målpunkter för gående ligger på avsnittet mellan Rådmansgatan och Tegnérgatan. Här har fastigheterna lokaler i husens bottenvåningar. Särskilt avsnittet mellan Rådmansgatan och Kungstensgatan har få målpunkter för gående och omges i stora delar av staket på båda sidor gatan, varför de målpunkter som ändå finns i form av parker på var sida gågatan, inte är direkt synliga från gatan.

Cyklister kan fortsatt passera gatan och har en fördel i att gatan trafikeras av mindre övrig trafik. En nackdel är att de måste färdas i gångfart och ge gående företräde. Gågatan har också fått ett tillskott av cykelparkeringar.

Leveranstrafik och angöring har förbättrats generellt, men leveranser till verksamheter är styrda till förmiddagar mellan 06 och 11, likt angränsade gågata söder om Tegnérgatan

Den nya gågatoregleringen innebär att all gatuparkering på sträckan tagits bort. Cirka 25 parkeringsplatser, tillgängliga dagtid, och ytterligare 13 platser, tillgängliga kvälls- och nattetid, har försvunnit på sträckan. Inom närområdet (beräknat som en 300-meters radie från Drottninggatans korsning med Rådmansgatan) finns ca 200 gatuparkeringsplatser dagtid (exklusive platserna på Drottninggatan). Det finns även ett parkeringsgarage öppet för allmänheten på Rådmansgatan intill Drottninggatan med 250 platser.

Omreglering av befintlig gågata

Den nya regleringen med förbud mot fordon, mellan Olof Palmes gata och Apelbergsgatan innebär att ingen motorfordonstrafik eller cykeltrafik är tillåten på sträckan. Eftersom sträckan är relativt kort och cykeltrafik sedan tidigare är förbjuden vidare söderut på Drottninggatan, bedöms åtgärden inte ha fått några större negativa konsekvenser för cyklister. Det fanns sedan tidigare lastplatser i

direkt anslutning till Drottninggatan, på Apelbergsgatan och Olof Palmes gata. Oavsett var man befinner sig på den sträcka som omreglerats, kan dessa lastplatser nås inom cirka 30 meter. Avståndet till lastplatserna har därmed ökat, men bedöms som acceptabelt, för att kunna hantera angöringen.

Ombyggnad av korsningar

Framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare bedöms ha ökat med den nya utformningen eftersom bilister tvingas väja och passagen blir jämn samtidigt som upphöjningar och kantstenar mot korsande gator håller nere hastigheterna på fordonstrafiken. Åtgärderna har vissa negativa konsekvenser för biltrafiken i samtliga korsningar, då fotgängarflödet tidvis är så pass stort, att det är svårt att hitta luckor att korsa Drottninggatan. På tider då Drottninggatan har lägre flöden av fotgängare, bedöms inte kapaciteten ha påverkats.

Det kan konstateras att placeringen av vägmärket gågata i korsning med gågatan, har betydelse för efterlevnaden av ny reglering. I ett första utförande placerades vägmärke för gågata endast längs med Drottninggatan vid ombyggda korsningar. Detta var inte tillräckligt tydligt för korsande fordon och ledde till konflikter med gående längs med gågatan. I ett senare skede fick dessa därför kompletteras med vägmärken väl synliga för fordon som korsar Drottninggatan från anslutande gator, vilket ledde till att tidigare vanligt förekommande synpunkter från gående på bristande väjningsbeteende hos bilister helt har upphört.

Drottninggatans korsningar med Jakobsgratan och Fredsgatan trafikerades vid ombyggnationen av buss i linjetrafik. Det fanns en oro att den genomgående gågatan skulle försvåra för motorfordons- trafikerna att korsa Drottninggatan. Detta skulle i så fall drabba även bussar, som riskerar att fastna i köerna. En utvärdering av effekten av att släcka tidigare trafiksignaler visade dock att kölängderna under rusningstimmarna tvärt om minskade i jämförelse med veckan innan, när signalerna var i bruk. Bussentreprenören upplevde inte heller någon försämrad framkomlighet. I dagsläget trafikerades dock varken Jakobsgratan eller Fredsgatan av bussar i linjetrafik.

Komplettering av sittplatser

De utplacerade sittmöblerna har stärkt platsbildningarna längs Drottninggatan och Norrtullsgatan och bjuder in till ett attraktivt och levande stadsrum för fotgängare. Vidare kan de skänka vila för de som behöver. Vid upprepade platsbesök längs Drottninggatan

och Norrtullsgatan kan konstateras att de nya sittmöblerna smälter väl in i stadsbilden och ofta används av besökare på platsen.

Ekonomi

De totala utgifterna för projektet beräknades i genomförandebeslutet till 13,5 mnkr. Se utgiftsfördelning nedan.

Uppskattade utgifter Drottninggatan			
	Ny gågata	Korsningsombyggnader	Ny möblering
Projektering	1 mnkr	0,7 mnkr	0,025 mnkr
Genomförande	2 mnkr	6,3 mnkr	0,475 mnkr
Risnpåslag	1 mnkr	2 mnkr	
			Totalt 13,5 mnkr

I genomförandebeslutet hade ett riskpåslag på totalt 3 mnkr gjorts. Detta då den förlängda gågatan ännu inte hade detaljprojekterats samt för att korsningsombyggnaderna bedömdes komplicerade att genomföra, på grund av trånga gatuutrymmen och stora trafikflöden på vissa av platser.

Utfallet visar att genomförandet av projektet blev billigare än beräknat. Den nya möbleringen längs gatan kostade något mer än beräknat medan genomförandet av ny gågata och korsningsåtgärder, inrymdes inom det som uppskattats. Kostnad för personal och kommunikation redovisades inte i tidigare uppskattad budget, utan ingick som del av genomförandekostnaden. Totalt blev utfallet av projektet 0,6 mnkr lägre än beräknat vid tid för genomförandebeslutet. Utgifterna fördelar sig enligt nedan:

Utfall utgifter Drottninggatan		
	Ny gågata och korsningsombyggnader	Ny möblering
Projektering	1,8 mnkr	0,6 mnkr
Genomförande	9,5 mnkr	
Personal och kommunikation	1,0 mnkr	
		Totalt 12,9 mnkr

Projektering av genomförda åtgärder blev något dyrare än tidigare uppskattat. Genomförandet av ny gågata rymdes inom uppskattad budget inklusive riskpåslag, trots att entreprenören stötte på

föreordade massor samt betong under tidigare körbanor. Omhändertagande av detta fördröjda entreprenaden. Kostnaden för ombyggnader av korsningarna påverkades av trafiksituationen på platsen. Vid Vattugatan och Herkulesgatan krävde trafiksituationen att entreprenören fick anlita flaggvakter under byggtiden. I samma korsningar krävdes även anpassning av befintlig markvärme under gågatan, vilket har belastat projektet. Trots detta kunde utgifterna för korsningsombyggnaderna hållas inom ramen för beräknat, inklusive det riskpåslag som gjorts.

I samband med förlängningen av Drottninggatans gågata togs 25 avgiftsbelagda parkeringsplatserna bort dagtid och ytterligare 13 kvälls- och nattetid. Då dessa låg i zonen med taxa 2 med boendeparkering innebär det ett intäktsbortfall på ca 1,1 mnkr per år.

Tidplan

Korsningsåtgärderna, omreglering med förbud mot fordon samt utplacering av de nya sittplatserna på Drottninggatan och Norrtullsgatan genomfördes av trafikkontorets årsentreprenörer under 2017 och 2018. Den förlängda gågatan på Drottninggatan genomfördes av årsentreprenören under hösten 2018 och våren 2019. Detta betyder att genomförandet tog något längre tid än beräknat. Orsaken till detta var behovet av samordning med andra aktörers omkringliggande projekt i samband med ombyggnationer av korsningar och att genomförandet av gågatan startade senare än planerat. Totalt tog genomförandet sex månader längre tid än beräknat.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att godkänna slutredovisning för projektet.

Slut