

**Handläggare**  
Stina Airijoki  
08-508 26 063

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-11-25

**Trafiksituationen vid Gullmarsplan. Svar på skrivelse från Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD)**

**Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder. Inriktningsbeslut**

**Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).
2. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 10 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 063  
Växel 08-508 27 200  
stina.airijoki@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Jenny Carlsson  
Enhetschef

## Sammanfattning

Gullmarsplan torg är ett lokalt centrum och målpunkt för många människor invid en av stadens största knutpunkter för kollektivtrafik (figur 1 nedan). Torget omges av bostäder med lokaler i bottenvåningarna på alla fyra sidor.

I december 2019 fick kontoret i uppdrag av trafiknämnden att utreda möjligheten att förbättra trafiksituationen på torget genom att begränsa biltrafiken på torget och öka gåendes upplevda trafiksäkerhet och trygghet på platsen.



Figur 1 Gullmarsplan torg i södra Stockholm invid en av stadens största kollektivtrafikknutpunkter Gullmarsplan.

Kontoret har utrett möjligheten att göra torget fritt från biltrafik. Behov och reglering av parkering, angöring och leveranser har setts över. Under sommaren 2021 har denna utformning och reglering testats inom ramen för Levande Stockholm. Med erfarenhet från försöket föreslår kontoret att torget görs permanent bilfritt, med undantag för befintlig vändslinga direkt söder om torget samt en ny återvändsgata för angöring i torgets norra ände. Torget rustas upp med ny möblering för gående och cyklister och belysningen förbättras. Regleringen gångfartsområde ersätts med rekommenderad hastighet 20 km/h.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Gullmarsplan torg upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 10 mnkr.

## Bakgrund

Gullmarsplan torg är ett lokalt centrum med service och en målpunkt för många människor (figur 2 nedan). Läget, invid en av stadens största kollektivtrafikknutpunkter, förstärker detta ytterligare. Närheten till Södra Länkens in- och utfart gör att biltrafiken i närområdet är omfattande.



*Figur 2. Gullmarsplan torg med anslutning till, Gullmarsvägen i väster och Grafikvägen i söder och kollektivtrafikknutpunkten i öster.*

Torget har en relativt påkostad gestaltning, med natursten i beläggningen och flera stora träd på och kring torget. Samtidigt har platsen, över tid och genom flitig användning, blivit sliten och utformningen stämmer inte överens med hur platsen används. I samverkan med stadsdelsförvaltningen har en trygghetsvandring genomförts under hösten 2019, vilken bekräftar brister vad gäller trygghet och trivsel på och runt torget.

I en skrivelse till trafikinämnden den 12 december 2019 ger Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund

(L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) kontoret i uppdrag att utreda hur trafiksituationen vid Gullmarsplan kan förbättras på kort sikt. Skrivelsen anger att torget vid vissa tidpunkter är överbelastat av bilar, att framkomligheten för samtliga trafikslag påverkas negativt och att platsen uppfattas som otrygg av gångtrafikanter. Orienteringen för alla trafikanter behöver förbättras. En översyn av möjligheten att begränsa biltrafiken på torget, genom att möjliggöra angöring på annan plats, efterfrågas.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samråd med Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning. Förändrad utformning och reglering av torget har testats och utvärderats inom ramen för Levande Stockholm under sommaren 2021. Dialog har även förts med kommunpolis vid Globen.

### **Mål och syfte**

Kontoret föreslår att mindre gatuåtgärder genomförs på Gullmarsplans torg. Syftet är att förbättra trafiksituationen på torget samt öka den upplevda trafiksäkerheten och tryggheten på platsen. Särskild hänsyn tas till gångtrafiken och dess upplevelse på platsen.

Mål för projektet:

- Gåendes upplevda trafiksäkerhet och trygghet ska förbättras och deras orientering underlättas.
- Behov och utformning av angöring, parkering och varuleveranser ses över och förtydligas, med syfte att minska biltrafik på torget.
- Platsens förutsättningar att fungera som gångfartsområde ska ses över.

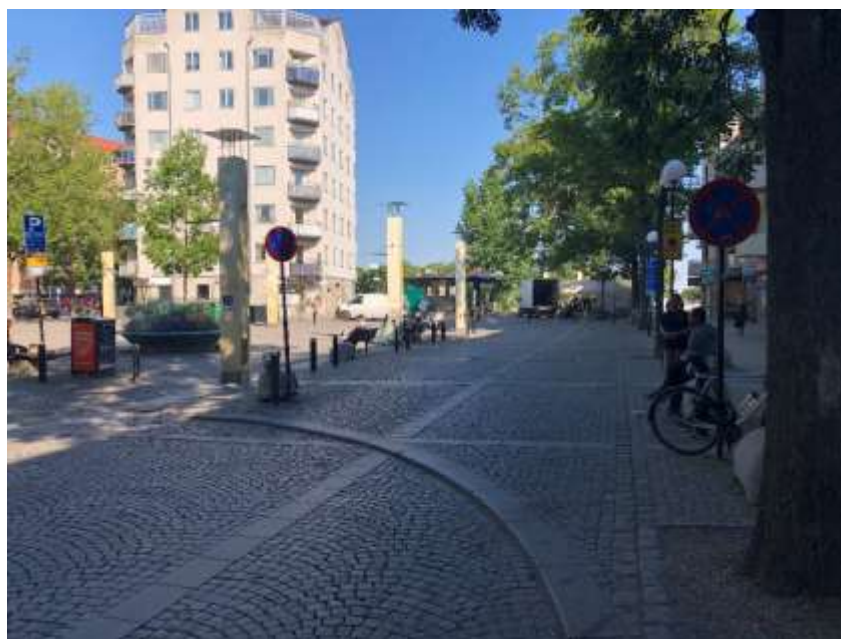
Under arbetet med att ta fram förslag har kontoret tagit stöd av flera av stadens visioner och styrdokument som Framkomlighetsstrategin, Gångplanen och Planeringsstöd för Gångfartsområden.

### **Befintlig situation**

Gullmarsplan torg är ett lokalt centrum och en målpunkt för många människor. Torget omges av bostäder i flerfamiljshus med entréer mot torget. På alla fyra sidor finns lokaler i bottenvåningarna. Här erbjuds ett varierat utbud av service och tjänster, vilket medför besökare från tidig morgon till sen kväll. Läget, invid en av stadens största kollektivtrafikknutpunkter Gullmarsplan med omkring 80 000 påstigande ett vardagsdygn, bidrar till att platsen har många besökare. Vissa stannar kvar, men många

passerar förbi. En intervjuundersökning som genomförts på platsen i september 2021 visar att torget besöks av personer i alla åldrar och både kvinnor och män. Många av de som besöker torget återkommer varje vecka. Av besökarna är lika delar boende, arbetar på platsen, utför ett ärende, umgås på platsen, eller passerar förbi.

Gullmarsplan torg har en medveten, och av medborgarna uppskattad utformning, med beläggning i natursten och flera större träd som omger en central torgyta (figur 3 nedan). Gångbanorna längst med byggnaderna har släta ytor med naturstenshällar. Övriga ytor har markbeläggning av gatsten och granithällar i ett rutnätsmönster.



*Figur 3. Gullmarsplan torg sedd söderifrån, har en medveten utformning med natursten på marken, stora träd kring torget och särskilt framtagna belysningspelare. På torgets östra sida syns den genomgående angöringsvägen, avskild från övriga ytor med pollare.*

Kring det centrala torget finns för platsen särskilt utformade belysningspelare. På gångbanorna längs fasaderna finns belysningsglober. Trots detta uppfattas den centrala torgytan som mörk, medan omgivande gångytor är väl belysta. I torgets södra del finns ett fåtal bänkar invid en stor blomsterurna. Pollare och låga murar separerar körbanor och vändslingor från ytor avsedda för fotgängare, så som torgytan och gångbanor. Cykelparkering finns endast i anslutning till kollektivtrafiken vid Gullmarsvägen i norr.

I torgets södra del ligger en fristående byggnad med uteservering på den centrala torgytan. Också i torgets norra ände finns två paviljonger med blomsterförsäljning respektive servering.

Genom torget i öster och norr, i samma nivå som själva torgytan, går en särskilt anvisad angöringsväg för biltrafik med parkering och lastplatser (blått streck i figur 4 nedan). Denna skiljs från övriga gångytor med pollare.

På västra sidan torget går en genomgående gata från norr till söder (gult streck i figur 4 och 5 nedan). Gatan skiljs från torg och gångbanor genom nivåskillnad och pollare. Här ligger flera uteserveringar i gångbanan. Gatan väster om torget har långsgående parkering på båda sidor.

I södra änden av torget finns en större parkeringsyta, som ligger i samma nivå som den genomgående gatan i väster. Från denna utgår den angöringsväg som omger torgytan i öster och norr, men också en kort vändslinga direkt söder om torget, mellan paviljongen och en låg mur, där lastning och angöring är möjlig (grönt streck i figur 4 nedan)

Angöringsvägen öster och norr om torgytan, tillsammans med den genomgående gatan i väster och parkeringsytan i söder gör att det endast är den centrala ytan i mitten av körytorna som uppfattas som torg.





*Figur 4. Gullmarsplan torg omringas av körbara ytor, både angöringsväg, parkering och gata.*



*Figur 5. Gatan på västra sidan torget är genomgående, med parkering på båda sidor. Gatan skiljs från gångbana med kantsten och pollare. Bild tagen från norr till söder.*

Vid observationer har noterats att många fordon parkerar hela dagar på anordnade parkeringsplatser, vilket gör att ledig parkering inte funnits för korta ärenden. Bilister har dock kompenserat för detta genom att nyttja angöringsvägen över torget i mycket stor utsträckning för kortare och längre ärenden. Detta trots att här inte funnits särskilt anvisade parkeringsplatser, annat än en för rörelsehindrade. Leveranser till verksamheter, angöring till lokal service och kollektivtrafik samt parkering, är relativt omfattande kring torget. De mest leveransintensiva verksamheterna som matvarubutik, systembolag och vårdcentral har dock särskilt anordnad lastning från baksidan av fastigheterna. Konflikter mellan trafikslag kan observeras på torget och det upplevs inte tryggt och trafiksäkert av gångtrafikanter. Dubbel-parkerade fordon förekommer ofta i angöringsvägen runt torget i öster och norr.

Gullmarsplan torg, från entrén vid Gullmarsvägen i norr till Grafikvägens lokalgata i söder, inklusive parkeringsyta och angöringsväg, är reglerat som gångfartsområde (figur 6 nedan). Regleringen innebär att bil- och cykeltrafik är tillåten, men på gåendes villkor och i gånghastighet.





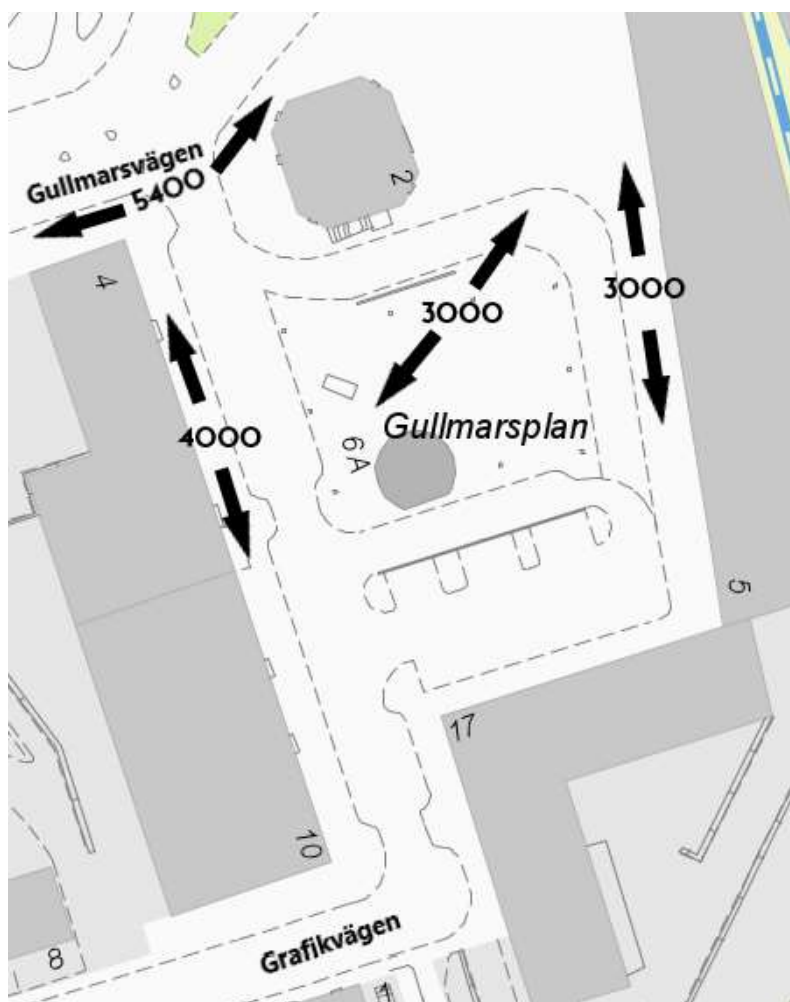
Figur 6. Gullmarsplan torg är reglerat som gångfartsområde, där trafik får förekomma på gåendes villkor, från Gullmarsvägen i norr till Grafikvägen i söder. I figuren visas även befintliga trafikflöden.

För att fungera på ett bra sätt behöver regleringen gångfartsområde, där trafik får förekomma på gåendes villkor, tydligt framgå genom platsens utformning. Körbanorna som är tydligt avskilda från gångytan samt parkering och lastplatser runt den centrala torgytan, stämmer dåligt med regleringen gångfartsområde.

Den genomgående nord-sydliga gatan trafikeras av cirka 6 500 fordon per dygn och angöringsvägen över torget av cirka 1 500 fordon per dygn (figur 6 ovan).

I ett gångfartsområde har gående företräde. All trafik med motorfordon eller cykel är tillåten men de får köra högst i gångfart och måste lämna företräde åt gående. Enligt trafikmätningar på platsen håller biltrafiken låg hastighet både på den genomgående gatan där medelhastigheten är 15 km/h och angöringsvägen över torget där medelhastigheten är något lägre 11 km/h, men hastigheten är högre än gångfart.

Flödet av gående är högt på och kring torget. Fler människor rör sig till fots än med bil och gångflödet är högre på vardag än helgdag (figur 7 nedan).



Figur 7. Ett stort antal fotgängare passerar torget, de flesta längs med Gullmarsvägen, men också tvärs torget och längs med gångbanorna .

Det största flödet av fotgängare sker i torgets norra del i passagen längs med Gullmarsvägen. Här rör sig 5 400 personer en vardag. Därefter är flödet högst på den västra gångbanan där många målpunkter finns. Här rör sig nästan 4 000 personer en vardag. På

torget genar ungefär lika många snett från tunnelbanan och söderut som längs med den östra gångbanan, upp till 3 000 personer en vardag. De som sneddar över torget måste passera bilar på angöringsslingan som angör för kortare och längre ärenden, vilket kan upplevas rörigt. Särskilt på gångbanan i väster kan det upplevas trångt att gå. Många gående samsas med möbler och uteserveringar på gångbanan. Relativt få personer rör sig i de mer centrala och södra delarna av torget. Jämförelsevis få personer uppehåller sig på torget en längre tid, förutom vid de fåtal bänkar som finns i torgets södra del.

### **Åtgärdsförslag**

Två olika åtgärdsförslag har studerats för Gullmarsplan torg. Syftet har varit att med enkla medel förbättra trafiksituationen på torget, minska biltrafiken på själva torgytan och förbättra gåendes upplevda trafiksäkerhet, trygghet och orienterbarhet. Torgets grundgestaltning behålls i båda förslagen. Förslagen utgår från platsens gestaltning och observerade användning.

- Torg med gågata: I det ena fallet föreslås att angöringsvägen blir kvar, men regleras som gågata.
- Bilfritt torg: I det andra fallet föreslås att dagens angöringsväg över torgytan stängs av för genomfartstrafik. I detta fall skapas en ny kortare angöringsväg med vändslinga i torget norra ände.

I båda förslagen föreslås att dagens reglering gångfartsområde utgår och ersätts med rekommenderad hastighet 20 km/h, vilket bättre motsvarar platsens utformning och användning. Den korta vändslingan söder om torget behålls med nuvarande funktion. I båda fall föreslås också att torgets sittmöbler byts ut till nya och blir fler. Belysningen på platsen förbättras, men utgår från de karaktäristiska belysningspelare som redan finns på platsen. Belysningspelarna målas om i en ljus kulör. Reglering av angöring, lastning och parkering behöver ses över för att öka omsättningen på de platser som finns och underlätta för kortare ärenden vid verksamheter och för att hämta och lämna resenärer vid kollektivtrafiken.

### **Alternativ torg med gågata**

Detta förslag liknar i stora drag dagens situation. Förslaget innebär att angöringsvägen runt Gullmarsplans torg behålls, men regleras som gågata (se figur 8 nedan). Det betyder att slingan fortsatt är möjlig att nyttja för behörig trafik, som boende utmed

gatan eller för leveranser till verksamheterna i bottenplan. Eftersom angöringsvägen hålls öppen för fordon behöver anslutningen utformas så att det är möjligt att angöra gatan samtidigt som platsen signalerar att ytan är dedikerad för gående. Detta kräver en stor omsorg vad gäller möblering och utformning, både av anslutningen till gatan och av själva körytan. För att minimera att obehörig trafik kör in på gatan föreslås att entrén i söder förses med betonglejon samt en skylt om gågata. Entrén görs så smal som möjligt, men utan att hindra fordonstrafik från att kunna köra in. Den korta vändslungan i söder behålls som utfart från parkeringen.



Figur 8. Alternativet torg med gågata liknar dagens situation. Angöringsvägen runt torget i öster och norr blir kvar men regleras som gågata (blå markering). Även den korta vändslungan i söder behålls (grön markering).

### Alternativ bilfritt torg

Detta förslag innebär att angöringsvägen söderifrån runt Gullmarsplan torg stängs av för motorfordon. Den yta som tidigare upplåtits för bilar möbleras i stället för gående, med nya

sittmöbler och blomsterurnor (se figur 9 nedan). Torgytan upplevs därmed växa hela vägen till fasaderna på östra sidan torget. Angöringsvägen stängs av permanent söderifrån med fasta hinder i form av pollare eller möbler. På norra änden torget behövs en angöringsväg med vändmöjlighet, för leveranser och sophantering, då avståndet mellan tillgänglig uppställning av fordon och fastigheten blir för långt. Den korta vändslingan i söder behålls och fungerar som utfart från parkeringsytan och lastplats för leveranser till torget.

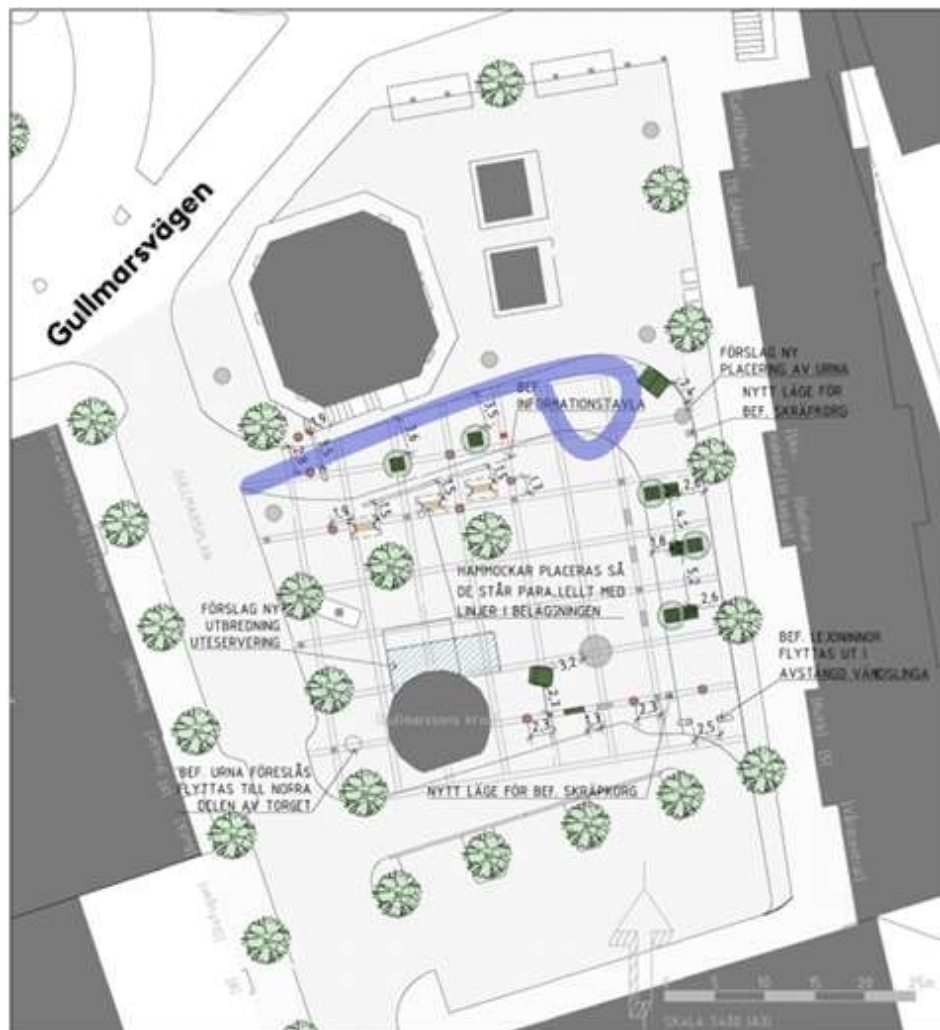


Figur 9. Alternativet bilfritt torg innebär att angöringsvägen söderifrån runt torget stängs av och möbleras. I norra änden torget behålls en kortare angöringsväg med vändmöjlighet (blå markering).

### Bilfritt torg genom Levande Stockholm

För att testa och utvärdera förslaget bilfritt torg, har Gullmarsplan torg under sommaren 2021 ingått i Levande Stockholms sommartorg. Den genomgående angöringsvägen runt torget har stängts av söderifrån och möblerats, men en återvändsgata har hållits öppen i norra änden av torget, för leveranstrafik (figur 10 nedan).





Figur 10. Möblering av Gullmarsplan torg sommaren 2021, som bilfritt torg, med ungefärlig yta för leveranstrafik i den norra delen i blått.

Kompletterande möbler och mer blommor har placerats ut på torget i den del av angöringsvägen som stängdes av, samt längs med muren i norra änden av torget. Även förändringar i reglering av parkering och lastplatser har testats och regleringen gångfartsområde har tagits bort och ersatts med begränsad hastighet 30 km/h.

### **Avvägningar och konsekvenser**

#### **Konsekvenser av torg med gågata**

Förslaget att bibehålla angöringsvägen runt torget, men reglera om den till gågata, liknar i stort dagens situation. Trots att torget får ett lyft med ny möblering och belysning, kan man anta att många av dagens problem kvarstår. Genom gågatan begränsas inte angöring till fastigheterna kring torget och leveranser kan fortfarande ske hela vägen fram till dörren. Det blir svårt att begränsa obehörig trafik, som i dagsläget trots att här endast finns

parkering för rörelsehindrade och ett par lastplatser, i stor utsträckning, kör in och stannar till på torget för kortare och längre ärenden. Problemet med upplevelsen av en trafikosäker miljö där motorfordon avgränsar torget kvarstår troligt.

Kvaliteter för vistelse kan ökas genom ny möblering och bättre belysning, men störs fortfarande av biltrafik. Den upplevda torgytan begränsas fortfarande av motorfordon, som skiljer det centrala torget från gångbanorna längs den östra fasaden. Ny belysning bidrar till att torget upplevs ljusare och tryggare kvällstid.

### Konsekvenser av bilfritt torg

Ett bilfritt torg ger större positiv effekt för gående på torget än då angöringsvägen finns kvar men regleras som gågata. Torgytan upplevs större, då den sträcker sig hela vägen till fasaden i öster och det blir lättare att röra sig till fots tvärs över torget om biltrafiken minskar. Den möblerbara ytan ökar, då den tidigare körvägen i stället kan möbleras för gående och cyklister. Angöring behöver troligen fortfarande ske, men kan avgränsas till en mindre yta i norra änden av torget längs med fasaden på det punkthus som står här, där få gående vistas idag. Då ingen genomfart finns runt torget, väljer färre att nyttja denna angöringsväg än i dag. Sannolikt nyttjas denna i större utsträckning av behörig trafik. Biltrafiken blir därmed betydligt mindre omfattande på torget.

Utvärderingen av sommartorget har genomförts under augusti och september 2021 på flera sätt, genom platsbesök, intervjuer med besökare och företagare, synpunkter via ”Tyck till-appen” samt trafikräkningar. Synpunkterna har samlats in från mitten av juni då torget omvandlades till månadsskiftet augusti/september. Enkäter har genomförts på plats för att fånga upp hur besökare och företagare/butiksinnehavare upplever torget. 100 besökare på torget har intervjuats och 8 av 22 verksamheter har svarat på frågor. Då få näringsidkare svarat på enkäten, kan man inte dra entydiga slutsatser från denna.

En övervägande majoritet av synpunkter som kommit in under tiden för bilfritt torg är positiva till förändringen. De som önskar förändringar önskar ofta mer av det som testats, större bilfria ytor eller nya typer av möbler. Man önskar även fler och bättre cykel-

parkeringar. De som är negativa till förändringen är få. De reagerar över att torget ändå inte är helt bilfritt, då leveranser sker på vändslungan i norr och önskar bättre parkeringsövervakning.

Intervjuerna visar tydligt att av de som besöker torget är en majoritet positiva till förändringen till bilfritt torg. Nästan alla uttrycker att det bilfria torget är en trafiksäker plats att gå på och uttrycker också att det är en trygg plats på dagen.

### **Påverkan på gångtrafik**

Besök på platsen visar att torget har fått en delvis förändrad användning. Torget har blivit en plats där människor stannar till och de möbler som placerats ut används i stor utsträckning under hela dagen. Fler människor gör torget mer levande och minskad biltrafik har gjort att torget i större utsträckning nyttjas för avkoppling. Intervjuerna visar tydligt att av de som besöker torget är en majoritet positiva till förändringen till bilfritt torg. Nästan alla uttrycker att det bilfria torget är en trafiksäker plats att gå på och uttrycker också att det är en trygg plats på dagen. Majoriteten, 70% är positiva till att biltrafiken begränsats på torget. Sannolikt kommer ny belysning på torget, vilken inte fanns på plats under sommaren, ytterligare bidra till ökad upplevd trygghet också på kvällstid.

En majoritet av de 8 näringsidkare (av totalt 22) som svarat på enkäten upplever att de fått färre besökare på grund av att torget stängts av för trafik. Det är dock svårt att verifiera om detta stämmer då observationer på platsen visar på att fler besökare till fots stannar till på platsen. Att verksamheterna kring torget påverkats negativt av pågående pandemi är inte heller osannolikt. Generellt visar studier från Stockholm och andra städer på att verksamheter av den typ som finns vid Gullmarsplan torg gynnas av ökad tillgänglighet för besökare till fots.

När angöringsvägen på östra sidan av torget togs bort, utgörs trafiken över torget i betydligt större utsträckning av fordon i behov av leverans till fastigheterna. Borttagande av regleringen gångfartsområdet har inte påverkat bilarnas hastighet, som fortsatt är låg på platsen. På den västra genomgående gatan var medelhastigheten under försöket 13 km/h. Hastigheten beror sannolikt mer av platsens utformning, med körytor i smågatsten och användning med ett högt flöde av gående som korsar gatan på flera ställen, än av regleringsformen.

Som en del av sommarens projekt, har parkeringen runt torget omvandlats till korttidsparkering 30 minuter. Det gäller både parkeringsplatserna söder om torget och kantstensparkering utmed gatan. Förändringen genomfördes för att öka omsättningen på parkeringsplatserna och frigöra parkering för korta ärenden. Det gör att det är enklare att hitta en ledig plats, vilket i sin tur gör att färre fordon står felparkerade på lastplatser. Dubbel-parkering av fordon förekommer inte lika ofta som tidigare i angöringsvägen på torget. Dock kan 30 minuter parkering upplevas som för kort tid för att hinna göra lite längre ärenden som att besöka vårdcentralen eller äta lunch.

Även leveranser till verksamheterna runt torget bedöms fungera bra med ett bilfritt torg. De mest leveransintensiva verksamheterna kring torget har särskilt anordnad lastning från baksidan av fastigheterna. Övriga verksamheter har kunnat använda angöringsvägen norr om torget. Vid dialog med Stockholm Vatten och Avfall angående tillgänglighet för sophantering efter förändring till bilfritt torg, konstateras att lösningen fungerat bra och att tillgängligheten till fastigheterna via den korta angöringsvägen i norr bör permanentas.

### Förslag till inriktning

Det åtgärdsförslag som på bästa sätt uppfyller målen för platsen, att förbättra trafiksituationen på torget, minska biltrafiken på själva torgytan samt förbättra gåendes upplevda trafiksäkerhet, trygghet och orienterbarhet bedöms vara alternativet bilfritt torg. Åtgärder testades under sommaren 2021 och vidare arbete utgår från de lärdomar som drogs av försöket. Reglering av parkering och lastplatser utreds vidare inför genomförandet.

Torget grundläggande gestaltning föreslås behållas men kompletteras med ny möblering för gående och cyklister. Befintliga belysningsarmaturer byts ut och belysningspelare målas i ljus kulör. Nya sittmöbler kan erbjuda en större variation av sittmöjligheter och bidra till att utvidga den torgytan genom att ytor som idag trafikeras av biltrafik möbleras. Vidare föreslås att området kring Gullmarsplan torg förse med vägvisning för gångtrafikanter som underlättar orienteringen inte bara på själva torgytan, utan till målpunkter i närområdet. Förbättrad orientering för gående bidrar också till att öka tryggheten för gångtrafikanter och öka tillgängligheten för alla gångtrafikanter oavsett ålder eller funktionsvariation. Detta 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.

Under hösten 2021 genomförs upprustning av gångtunnel och trappa som mynnar i norra änden av Gullmarsplan torg i ett separat projekt, vilket ytterligare kommer förbättra gåendes upplevda trygghet på platsen. Samordning har skett mellan projekten.

### Tidplan

Kontoret fick uppdrag från trafiknämnden att utreda en utveckling av Gullmarsplan torg i december 2019. Efter utredning av framtida utformning och reglering, har test av bilfritt torg genomförts under juni till oktober 2021 inom ramen för Levande Stockholm. Efter utvärdering av försöket startar projektering av permanent förändring. Byggstart är planerad till sensommaren 2022 och byggnationen är planerad att slutföras under 2022. Projektets övergripande tidplan redovisas i tabellen nedan.

<b>Aktivitet</b>	<b>2021 vår</b>	<b>2021 höst</b>	<b>2022 vår</b>	<b>2022 höst</b>	<b>2023 vår</b>
Utredning	X				
Inriktningsbeslut		X			
Projektering		X	X		
Genomförandebeslut			X		
Upphandling			X		
Entreprenad				X	
Slutredovisning					X

Tabell 1. Projektets övergripande tidplan.

### Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 10 mnkr utifrån kalkyl framtagen på programhandling. De två olika studerade alternativen i programhandlingen bedöms medföra ungefär samma investeringsutgift. I investeringsutgiften ingår ett riskpåslag om 20 procent och ett indexpåslag om 5 procent/år. Projektet har tidigare nedlagda utredningsutgifter på totalt 1,5 mnkr vilket har avsett utredning för torgytan men även framtagande av gångvägvisningsplan.



Projektets budget är helt inrymt inom nämndens investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen på gång- och kollektivtrafik.

Statlig medfinansiering har sökts för genomförande av åtgärder på torget. Om medfinansiering beviljas innebär det en inkomst på upp till 1,1 mnkr i projektet.

### **Driftkostnader**

Projektet bedöms inte medföra några nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,5 mnkr från och med år 2024. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk**

En permanent förändring till bilfritt torg kan möta negativ kritik från verksamheter kring torget. Samtidigt är en stor majoritet av torgets många besökare positiva till denna förändring som bidrar till en tryggare och trevligare plats att vistas på. Fler besökare på torget kan ha en positiv påverkan också på verksamheterna. Negativ kritik bemöts genom dialog med besökare och verksamma på torget.

Lokala störningar kan förekomma under byggtiden, vilket påverkar framkomlighet på platsen. Påverkan minimeras genom tydlig information inför genomförandet.

För att säkert inrymmas i kontorets budget bör genomförandet av projektet ske under 2022, då medel finns i framkomlighetssatsningen för gång- och kollektivtrafik.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Skrivelse från trafiknämnden – Trafiksituationen vid Gullmarsplan
2. Gullmarsplans torg - Uppföljning av försök med bilfritt torg