

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063**Till**
Trafiknämnden
2022-04-21

Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

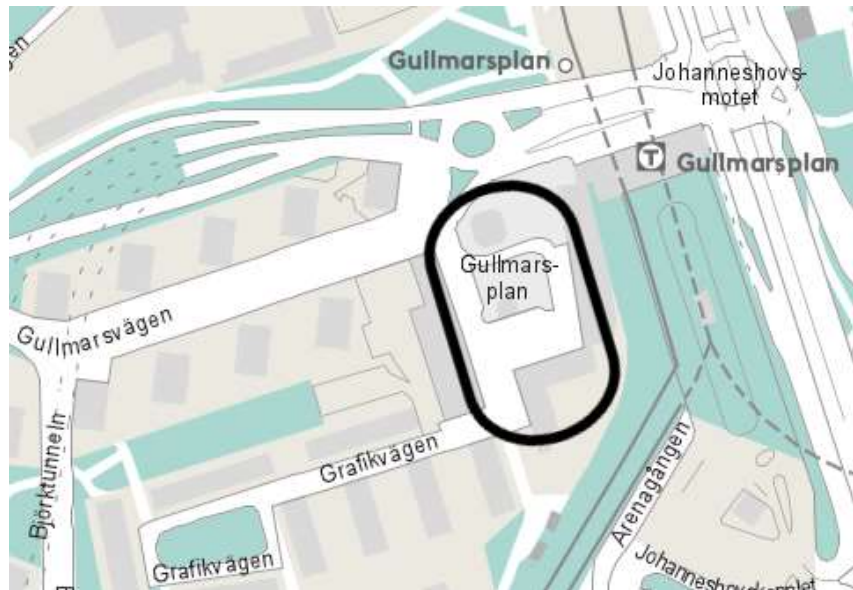
1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder till en investeringsutgift om 10,0 mnkr och investeringsinkomst om 0,2 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny 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 minimera biltrafik på torget. 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. Under vintern 2021-2022, har torget omvandlats till vintertorg inom ramen för Levande Stockholm och planeras fortsatt vara bilfritt fram till genomförandet av permanenta åtgärder.

Med erfarenhet från försöket görs Gullmarsplan torg 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. Om allt detta fattade trafiknämnden inriktningsbeslut i november 2021. Åtgärder för permanent bilfritt torg samt vägvisning för gående genomförs från augusti till december 2022.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder till en investeringsutgift av 10,0 mnkr och en investeringsinkomst om 0,2 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, men de flesta besökare till torget kommer till fots.



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 trafiknämnden 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.

Kontoret har utrett möjligheten att minimera biltrafik på torget. Behov och reglering av parkering, angöring och leveranser har setts över. Under sommaren 2021 och vintern 2021-2022 har denna utformning och reglering testats inom ramen för Levande Stockholm, samtidigt som torget kompletterats med ny tillfällig möblering och belysning. Försöket visade att angöringsvägen över torget kan tas bort, om en kortare vändslinga för angöring och leveranser behålls i torget norra ände. På detta sätt begränsas obehörig trafik väsentligt och trafikflödet på torget minskar till en tiondel. Konflikter mellan gående och fordon på torget har därmed minimerats och torgytan upplevs större. Med erfarenhet av försöken föreslås nu förändringarna permanentas. Denna inriktning fattade trafiknämnden beslut om i november 2021.

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 och vintern 2021-2022. 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 genom att minska biltrafiken på torget och 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.
- Torgets möblering för gående och cyklister ses över och kompletteras för att göra det mer inbjudande och funktionellt för dessa grupper.
- Behov och utformning av angöring, parkering och varuleveranser ses över och förtydligas, med syfte att minska biltrafik på torget.
- Platsens reglering som gångfartsområde ses över och ersätts med reglering som bättre motsvarar torgets utformning och användning.

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.

Gullmarsplan torg har en medveten gestaltning med beläggning i granit och flera större träd som omger en central torgyta (figur 3 nedan).



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.

Gångbanorna längst med byggnaderna har släta ytor medan resten av torget och körbanorna har ett rutmönster av gatsten och granithällar. Kring det centrala torget finns för platsen typiska belysningspelare, medan gångytorna runt torget lysas upp med belysningsglober. Trots detta uppfattas den centrala torgytan som mörk, medan omgivande gångytorna är väl belysta. I torgets södra del finns ett fåtal bänkar invid en stor blomsterurna. Pollare och låga murar separerar körbanor och vändslingsor från ytor avsedda för fotgängare. Cykelparkering finns i anslutning till kollektivtrafiken vid Gullmarsvägen i norr, men inte på själva torget.

Över 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 nedan). Gatan skiljs från torg och gångbanor genom nivåskillnad och pollare. Gatan väster om torget har längsgående parkering på båda sidor.



Figur 4. Gullmarsplan torg omges av körytor i form av en genomgående gata i väster (gul linje) en angöringsväg över torget i öster och norr (blå linje) samt en kortare vändslinga från parkeringen i söder (grön linje).

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, där lastning och angöring är möjlig (grönt streck i figur 4 ovan)

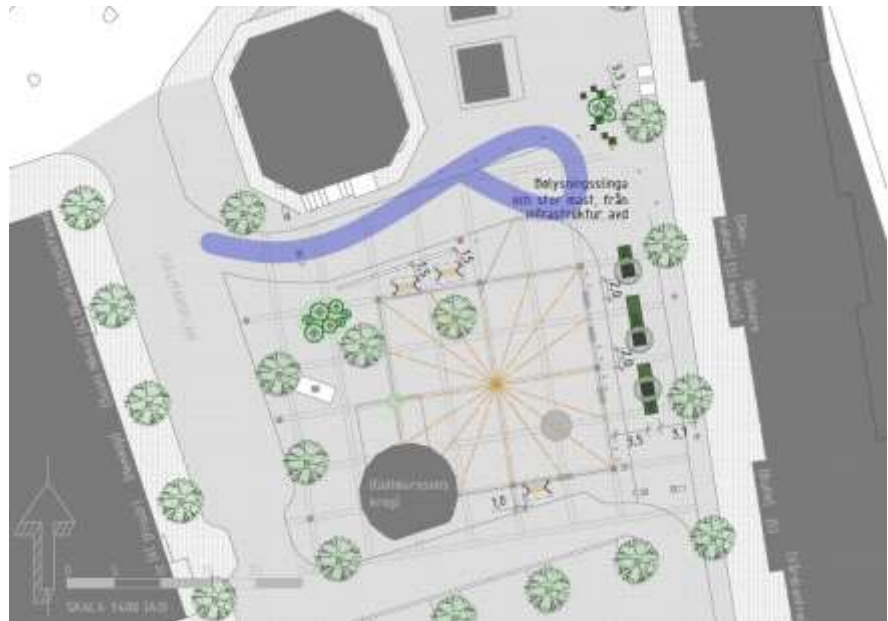
Angöringsvägen öster och norr om torgytan, tillsammans med den genomgående gatan i väster och parkeringsytan i söder gör att det endast är den centrala ytan i mitten av körytorna som uppfattas som torg.

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 5 nedan). Det största flödet av fotgängare sker i torgets norra del i passagen längs med Gullmarsvägen. Här rör sig 5 400 personer en vardag. På den västra gångbanan där många målpunkter finns, rör sig nästan 4 000 personer en vardag. Här kan det upplevas trångt att gå, där gående samsas med gatumöbler och uteserveringar. 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 som angör för kortare och längre ärenden på angöringsslingan som går över torget i öster och norr, vilket kan upplevas rörigt.



Figur 5. Flödet av gående (vänster i bild) är högre än flödet av fordon (höger i bild) över Gullmarsplan torg. Siffrorna anger personer respektive fordon per dygn i olika relationer.

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 5 ovan). Sedan sommaren 2021 har den genomgående angöringsvägen väster och norr över torget varit avstängd, genom tillfälliga åtgärder inom ramen för Levande Stockholm. Detta har resulterat i betydligt lägre trafikflöden över torget. Endast 100 fordon per dygn använder den återvändsgata som öppnats i norra änden av torget, söder om befintligt punkthus, för angöring och leveranser (figur 6 nedan).



Figur 6. Torget är tillfälligt möblerat genom Levande Stockholm och endast en kortare återvändsgata är öppen för leveranser till torget (blå linje).

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. 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. Dubbelparkerade fordon förekommer ofta i angöringsvägen runt torget i öster och norr.

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

Åtgärdsförslag

Gullmarsplan torg föreslås få en större sammanhängande yta fri från biltrafik och trafiken som angör torget minimeras. Genom enkla medel förbättras trafiksituationen på torget, biltrafiken på själva torgytan minskas och gåendes upplevda trafiksäkerhet, trygghet och

orienterbarhet förbättras. Åtgärderna utgår från platsens gestaltning och observerade användning (se figur 7 nedan).



Figur 7. Föreslagna åtgärder på Gullmarsplan torg med nya möbler för gående och cyklister, förbättrad belysning, genomgående gångbanan vid infart från Gullmarsvägen samt sänkt kantsten i söder vid infart till gång- och cykelväg från Grafikvägen och justerad kurvradie och nya pollare som styr angöring från torget.

Torget grundgestaltning behålls men dagens sittmöbler byts ut och kompletteras med fler i nya lägen (se figur 7 ovan). I söder vid den större blomsterurnan byts dagens sittmöbler ut mot nya bänkar. Likaså möbleras dagens körväg över torget med sittbänkar tillsammans med mindre urnor med växter, vilket gör att det som uppfattas som torg växer hela vägen till torgets östra fasader. De pollare som idag skiljer gångytor från körytor på östra sidan torget tas bort. Den låga muren i norra delen av torget, som hindrat gående att gena över torget, rivs. För att bjuda in till vistelse placeras flera grupper av kafémöbler och nya blomsterurnor i torgets norra del.

Belysningen på torget förbättras, men utgår från de karaktäristiska belysningspelare som redan finns på platsen (se gula markeringar i figur 7 ovan). Den centrala torgytan, som tidigare uppfattats som mörk blir tryggare och trevligare att vistas på. Belysningspelarna målas om i en ljus kulör, som passar väl ihop med nya möbler och omgivande bebyggelse.

Dagens cykelparkeringar vid Gullmarsvägen i torgets norra ände byts ut till nya mer funktionella. Även i torgets södra ände anläggs cykelparkeringar. I ett angränsande projekt anläggs cykelparkering vid verksamheterna på den genomgående gatan i väster.

I norr längs med Gullmarsvägen, där det största flödet av gående observerats, anläggs en genomgående gångbana som tydligt prioriterar gående vid infarten till Gullmarsplan torg. En genomgående gångbana är en trottoar som korsar en annan gata med bibehållen kantsten mot körbanan, höjd och utformning. Eftersom fordonen måste köra över en ramp eller kantsten för att korsa den genomgående gångbanan har den också en hastighetssänkande effekt. I söder vid Grafikvägen, där gång- och cykelvägen mot Slakthusområdet och Globen börjar, sänks kantstenen för att underlätta passage för gående och cyklister. För att underlätta gåendes orientering kommer vägvisning för gående sättas upp mellan Gullmarsplan tunnelbanestation och målpunkter inom gångavstånd.

Dagens angöringsväg över torgytan stängs av för genomfartstrafik med pollare och ny kantsten. En ny kortare angöringsväg med vändslinga i torget norra ände skapas (blå linje i figur 8 nedan). Den korta vändslingan söder om torget behålls med nuvarande funktion, men framkomligheten för biltrafik förbättras genom att en mindre snäv kurva anläggs vid infarten (grön linje i figur 8 nedan).



Figur 8. Genomfartstrafik över torget stängs av, en ny kortare vändslinga för angöring öppnas i norr (blå linje) och angöringsvägen i söder (grön linje) får bättre framkomlighet genom att radien förbättras vid infarten.

Dagens reglering gångfartsområde utgår och ersätts med rekommenderad hastighet 20 km/h, vilket bättre motsvarar platsens utformning och användning. Reglering av angöring, lastning och parkering 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. Reglering av parkering justeras genom att korttidsparkering 30 min till 2 timmar införs.

Konsekvenser

Gångtrafik

Utvärdering av tillfälligt bilfritt torg genom Levande Stockholm visar att torget har fått en delvis förändrad användning sedan biltrafiken minskat. 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. Vid infarten till Gullmarsplan torg från Gullmarsvägen i norr anläggs en genomgående gångbana som tydligt prioriterar gående längs Gullmarsvägen framför korsande biltrafik.

Trafiksäkerhet

När angöringsvägen på östra sidan av torget tas bort, utgörs trafiken över torget i betydligt större utsträckning av fordon i behov av leverans till fastigheterna. Med endast en tiondel av trafiken kvar på torget minskar också konflikter mellan gående och biltrafik, vid den norra vändslungan. Borttagande av regleringen gångfartsområde har inte påverkat bilarnas hastighet, som fortsatt är låg på platsen. Hastigheten beror sannolikt mer av platsens utformning, med körytor i smågatsten och ett högt flöde av gående som korsar gatan på flera ställen, än av regleringsformen. Både längs den genomgående gatan i väster och i norra vändslungan är uppmätta hastigheter lägre än 20 km/h, vilket underlättar samspel mellan bilister och gående och gåendes passage över gatan.

Parkering, angöring och leveranser

Genom att införa korttidsparkering på platsen ökar omsättningen på parkeringsplatserna och det frigörs 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. 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 kan använda angöringsvägen norr om torget.

Trygghet, jämställdhet och tillgänglighet

Ett mer levande torg där fler människor väljer att vistas en längre tid bidrar till att öka den upplevda tryggheten på platsen. Genom att byta ut äldre möbler mot nya och fler, erbjuds en större variation av sittmöjligheter vilket lockar olika besökare till platsen. Genom att utvidga ytan för gående och vistelse på torget och begränsa ytor med biltrafik upplevs torget mindre bildominerat och därmed tryggare och trafiksäkrare för gående. Befintliga belysningsarmaturer på torget kompletteras och belysningspelare som idag upplevs slitna och nedklottrade målas i ljus kulör. Därmed upplevs torget ljusare, vilket också bidrar till en ökad upplevelse av trygghet. Gullmarsplan torg uppfattas mer omhändertaget genom nya möbler för gående och cyklister och blomsterurnor som tillför grönska i den tidigare körytan.

Området kring Gullmarsplan torg förses med vägvisning för gångtrafikanter (se figur 9 nedan). Detta 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.



Figur 9. Vägvisningsskylt för gående.

Under hösten och vintern 2021- 2022 har upprustning av gångtunnel och trappa som mynnar i norra änden av Gullmarsplan torg genomförts i ett separat projekt, vilket ytterligare förbättrar gåendes upplevda trygghet på platsen. Trappan och gångtunneln har pekats ut som särskilt otrygga vid den trygghetsvandring som genomfördes på platsen 2019. 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 sommaren 2021 och vintern 2021-2022 inom ramen för Levande Stockholm. Efter utvärdering av försöket under sommaren 2021, genomfördes projektering av permanent förändring. Inriktningsbeslut för projektet fattades i november 2021. Byggstart är planerad till sensommaren 2022 och byggnationen är planerad att slutföras under 2022. Slutredovisning av projektet sker våren 2023.

Aktivitet	2021 höst	2022 vår	2022 sommar	2022 höst	2023 vår
Genomförande- beslut (TN)		X			
Projektering	X	X			
Upphandling		X			

Entreprenad			X	X	
Slutredovisning (TN)					X

Tidplanen är baserad på tilldelning av entreprenör i juni 2022 och godkända tillstånd (TA-plan, schakttillstånd etc.) samt att samordning sker med Levande Stockholm sommartorg och upplåtelse för vallokal inför valet 2022.

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift beräknas till 10 mnkr och investeringsinkomst till 0,2 mnkr. Projektets ekonomi beskrivs översiktlig i nedanstående tabell.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,9	0	1,9
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,9	2,3	3,2
Entreprenad	0	4,9	4,9
Summa utgifter	2,8	7,2	10,0
Inkomster			
Statlig medfinansiering		-0,2	-0,2
Summa inkomster			-0,2
Netto	2,8	7,0	9,8

Tabell 1. Översiktlig redovisning av projektets ekonomi inklusive utgifter och inkomster i form av beviljad statlig medfinansiering.

Kommentarer

Principlösningen för torgets utformning är den samma som i inriktningsbeslutet. Totalutgiften är oförändrad jämfört med kalkyl inför inriktningsbeslutet på 10 mnkr. Den tidigare kalkylen togs fram med ett mindre detaljerat underlag och innehöll större osäkerhet om hur utgifterna skulle fördelas. Med färdig utredning och projektering och en framtagna bygghandling som underlag har en mer exakt kalkyl för entreprenaden kunnat fastställas. Projektet har valt att behålla ett riskpåslag om 20 %. Detta på grund av osäkert marknadsläge och materialpriser som stigit under senare tid.

Projektets budget är helt inrymt inom nämndens investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen på gång- och kollektivtrafik, under förutsättning att det kan genomföras under 2022.

Statlig medfinansiering har sökts för genomförande av åtgärder på torget. Projektet har beviljats medfinansiering upp till 0,2 mnkr för anläggande av cykelparkeringar.

Driftkostnader

Projektet bedöms inte medföra några nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll. Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,6 mnkr från och med år 2023. 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/Osäkerhet

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 också ha en positiv påverkan på verksamheterna. Eventuell 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 och under genomförandet. Trafiksäkra och gena omledningsvägar anordnas för gående, cyklister och biltrafik. Angöring och leveranser till torget, Stockholm parkerings anläggning direkt söder om torget och fastigheter på Grafikvägen från Gullmarsvägen och Grafikvägen ska fungera under hela byggtiden.

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

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 målgrupper. Kommunikationen kommer framförallt att fokusera på lokal förankring med boende, verksamheter och fastighetsägare. Detta kommer bland annat ske genom brevutskick och skyltning på plats.

Eftersom Gullmarsplan är en knutpunkt för kollektivtrafiken i Stockholm kommer även bredare kommunikationsinsatser göras för att nå fler Stockholmare. Dessa insatser är till exempel information på stadens webbplats och inlägg i sociala medier.

Slut

Bilagor

1. Planritning med föreslagna åtgärder