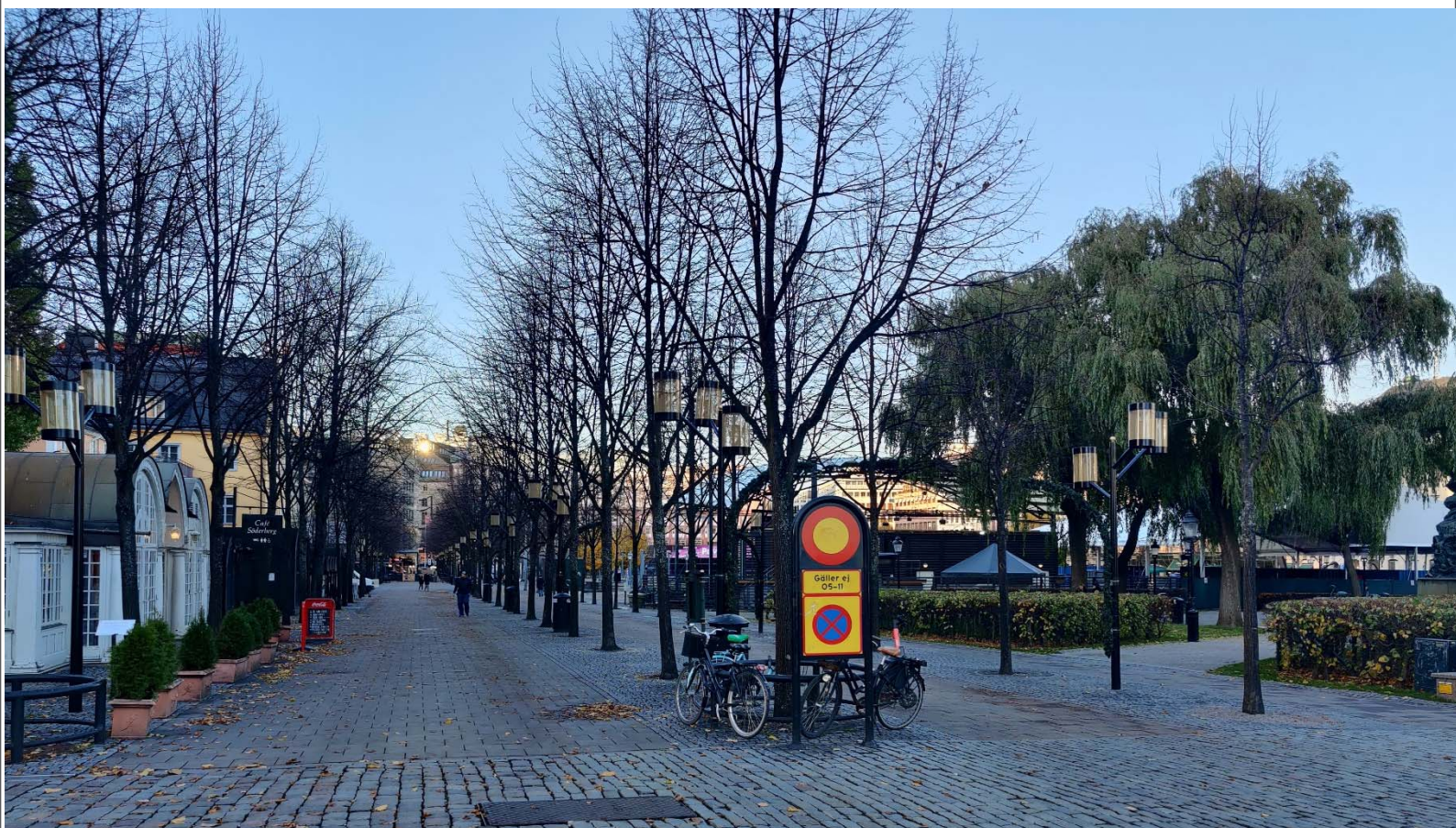


# Konsekvensutredning av rörliga pollare i Kungsträdgården

PM Trafik  
2021-01-14



|                       |                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------|
| Beställare:           | Trafikkontoret                             |
| Konsultbolag:         | Structor Mark Stockholm AB                 |
| Uppdragsnamn:         | Pollare Kungsträdgården - Konsekvensanalys |
| Uppdragsnummer:       | 4154                                       |
| Datum:                | 2021-01-14                                 |
| Uppdragsledare:       | Mats Ohlson                                |
| Handläggare/utredare: | Cornelia Stanislawska                      |
| Granskare:            | Mats Ohlson                                |
| Status:               | Slutrapport                                |

## Sammanfattning

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Trafikkontoret att göra en konsekvensutredning av åtgärdsförslaget rörliga pollare i Kungsträdgården. Pollarna är tänkta att placeras vid parkens entréer och syftar till att öka tryggheten och säkerheten för besökare genom att förhindra olovlig körning.

Pollarna får generellt positiva effekter för gång- och cykeltrafiken som inte behöver störas av otillåten motorfordonstrafik. Leveranser till verksamheterna i parken kan komma att påverkas i varierande omfattning beroende på vilken typ av styrning pollarna får. Ett alternativ till styrning är att Trafikkontorets servicecenter fjärrstyr pollarna. Förslaget innebär att förare av leveransfordon ringer servicecenter för att kunna medges passage.

Efter intervjuer med flera av verksamheterna i parken så framgår det att det finns en tydlig oro för en negativ påverkan på verksamheternas leveranser. De flesta av verksamheterna kan enbart få sina varor via alléerna vilket innebär att leveranserna måste gå via parkens entréer. Bland svaren framhäver flera verksamheter att de önskar möjlighet till egen styrning av pollarna, utan att behöva kontakta servicecenter. Flera av verksamheterna har i dagsläget leveranser även under eftermiddagen, vilket skulle kunna medföra en begränsning i framtiden då detta inte är i enlighet med gällande trafikföreskrifter.

Verksamheternas önskemål om möjlighet till egen styrning av pollarna kan Trafikkontoret behöva ta hänsyn till vid beslut om styrning.

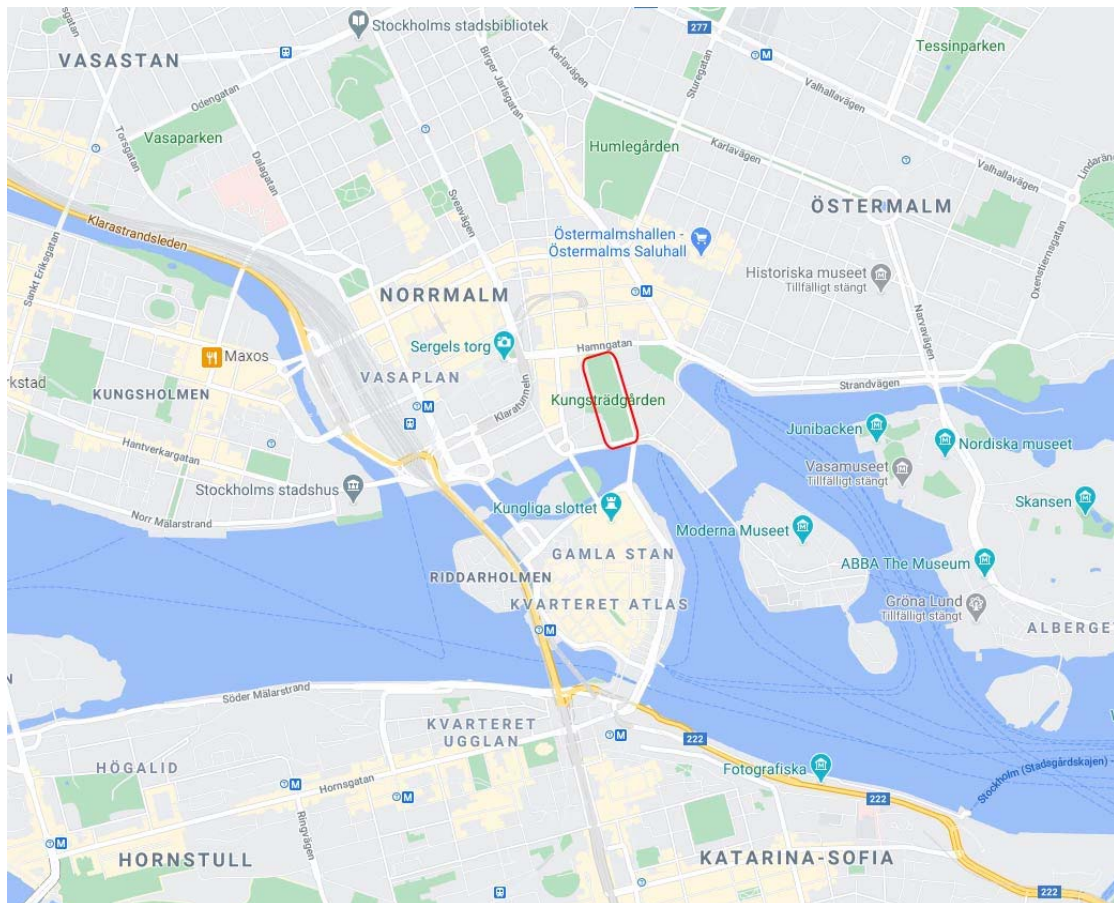
## Innehåll

|                                           |           |
|-------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inledning.....</b>                  | <b>5</b>  |
| 1.1. Uppdraget.....                       | 6         |
| 1.2. Avgränsningar och genomförande ..... | 6         |
| <b>2. Nuläge.....</b>                     | <b>7</b>  |
| 2.1. Allmänt.....                         | 7         |
| 2.2. Gång- och cykel .....                | 8         |
| 2.3. Motorfordonstrafik .....             | 8         |
| 2.4. Verksamheter .....                   | 8         |
| 2.5. Leveranser och angöring.....         | 9         |
| <b>3. Åtgärder.....</b>                   | <b>11</b> |
| 3.1. Förslaget.....                       | 11        |
| 3.2. Alternativa lösningar .....          | 12        |
| 3.3. Konsekvenser.....                    | 12        |
| 3.3.1. Gång- och cykel .....              | 12        |
| 3.3.2. Verksamheter .....                 | 13        |
| 3.3.3. Leveranser och angöring.....       | 13        |
| 3.3.4. Hälsa och miljö .....              | 13        |
| <b>4. Verksamheternas behov.....</b>      | <b>15</b> |
| 4.1. Identifierade verksamheter .....     | 15        |
| 4.2. Intervjumetod.....                   | 16        |
| 4.2.1. Kontakt med verksamheter .....     | 16        |
| 4.2.2. Frågor till verksamheterna.....    | 16        |
| 4.3. Erhållna svar .....                  | 17        |
| 4.4. Sammanfattning av intervjuer.....    | 17        |
| <b>5. Samlad bedömning .....</b>          | <b>18</b> |

## 1. INLEDNING

Trafikkontoret har påbörjat ett arbete med att förbättra tryggheten och säkerheten för oskyddade trafikanter på offentliga platser i staden där det vistas mycket folk. Kungsträdgården i Stockholm city är ett exempel på en viktig målpunkt för stadens invånare och besökare. Parken är en livlig plats där det ofta anordnas olika typer av evenemang som stundtals drar stora folkmassor och är därför högt prioriterad för säkerhetsåtgärder.

I syfte att förhindra förekomsten av olovlig körning genom parken så föreslås det att tillträdeshinder i form av rörliga pollare installeras vid parkens entréer. Pollarna är öppningsbara så att passage kan möjliggöras för fordon med tillstånd. På så sätt kan leveranser och liknande till evenemang och närliggande verksamheter tillgodoses.



Figur 1: Översiktskarta, Kungsträdgården markerad (Källa Google Maps)

### 1.1. Uppdraget

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Trafikkontoret att göra en konsekvensutredning av åtgärdsförslaget rörliga pollare i Kungsträdgården för att identifiera och sammanställa eventuell påverkan som pollarna har på området, trafiken, miljön och eventuella intressenter.

Utredningen ska, enligt överenskommelse med Trafikkontoret, särskilt tydliggöra hur införandet av pollare påverkar verksamhetsutövare i området med hänsyn till deras behov och önskemål.

### 1.2 Avgränsningar och genomförande

Utredningen omfattar det område som påverkas av införandet av pollare vid fem av parkens entréer. För att inkludera samtliga verksamheter som kan påverkas av pollarna så har även det anslutande kvarteret väster om parken inkluderats i utredningsområdet.

Inom ramen för uppdraget ska särskilt behoven och önskemålen gällande leveranser för verksamheterna undersökas. Konsekvensutredningen kommer därför fokusera på att identifiera och sammanställa dessa genom intervjuer med berörda intressenter.

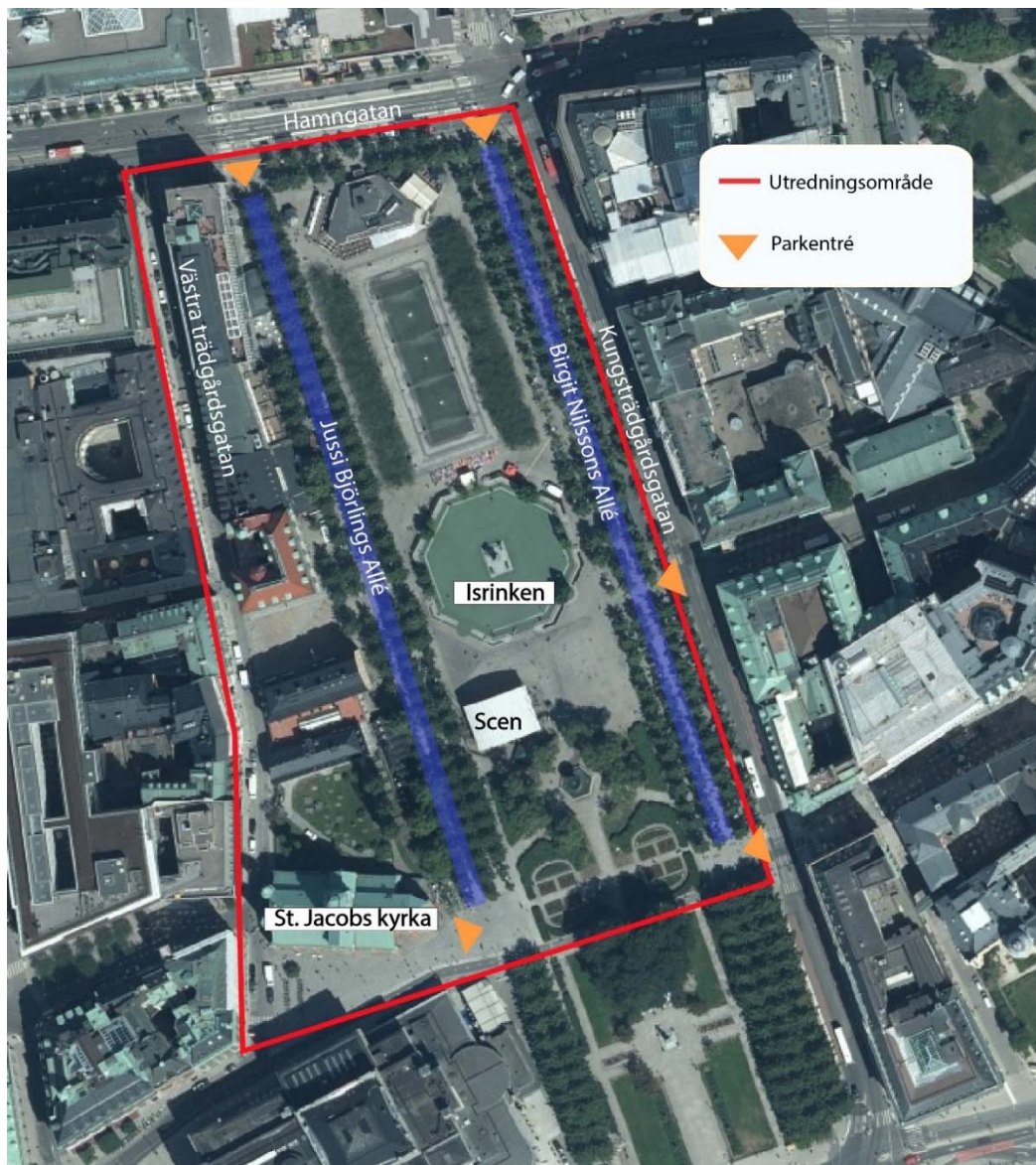
Uppdraget inkluderar ett platsbesök, utredning av konsekvenser samt intervjuer med berörda verksamhetsutövare och sammanställning av resultat i detta PM.

## 2. Nuläge

### 2.1. Allmänt

Kungsträdgården är belägen i centrala Stockholm och är en populär mötes- och evenemangsplats. I parken finns det bland annat en stor scen, en isrink under vintertid och flera mindre kiosker, caféer och restauranger.

Parken begränsas av Hamngatan i norr och Kungsträdgårdsgatan i öst. Genom parken löper två trädalléer; Jussi Björlings allé längs parkens västra sida och Birgit Nilssons allé längs den östra sidan.



Figur 2: Utredningsområde Kungsträdgården

## 2.2. Gång- och cykel

Både Jussi Björlings Allé och Birgit Nilssons Allé är huvudsakliga stråk för gående inom området. Parken erbjuder dock möjlighet för de gående att röra sig fritt då det råder tidsbegränsade förbud mot trafik med fordon längs alléerna.

Det tidsbegränsade förbudet mot trafik omfattar inte enbart motorfordon utan samtliga fordon, det vill säga även cykeltrafik. Cyklister kan däremot alltid använda de cykelbanor och cykelfält som går längs Hamngatan respektive Kungsträdgårdsgatan. Tvärgående genom parken, mellan Kungsträdgårdsgatan i riktning mot Sankt Jacobs kyrka, går det nyligen ombyggda regionala Värtanstråket.

Cykelparkering i anslutning till parken finns vid de norra entréerna och vid Lantmäteribacken i anslutning till parkens västra del, i höjd med isrinken.

## 2.3. Motorfordonstrafik

Parkens centrala läge medför att trafiken på Hamngatan, Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan till stor del nyttjas av kollektivtrafik, taxi och leveranser. Övrig motorfordonstrafik förekommer också.

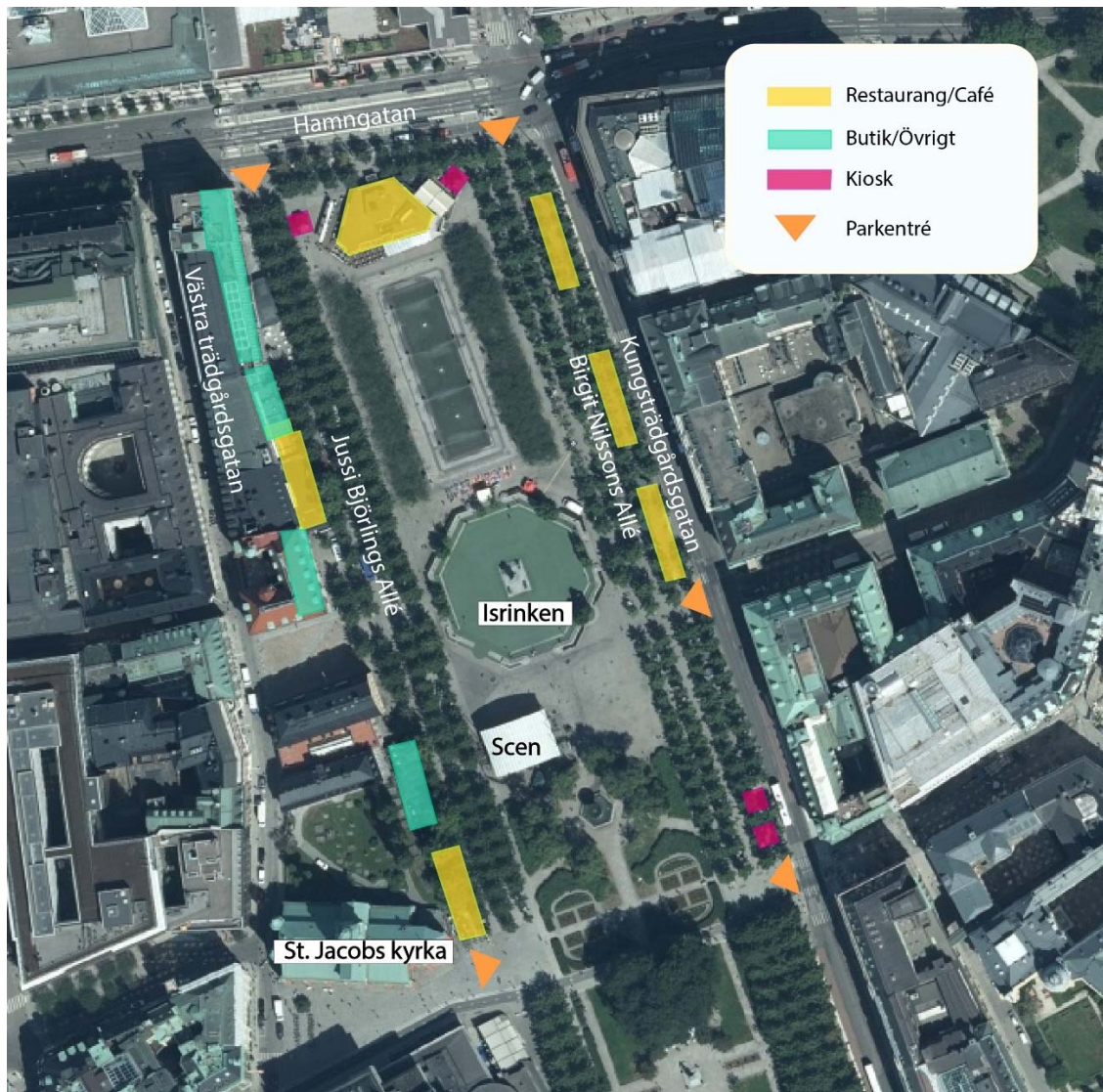
På Jussi Björlings Allé och Birgit Nilssons Allé som skär i nord-sydlig riktning genom parken finns det lokala trafikföreskrifter som förbjuder trafik med fordon längs båda alléerna. Undantag gäller för varutransporter till eller från kioskerna i parken mellan kl 05:00- 11:00 förutom vardag före sön- eller helgdag samt sön- och helgdagar. Trafikflödet längs alléerna är därför mycket lågt och fordonen ska anpassa sin hastighet efter gående i parken. Bredden på alléerna varierar mellan ca 5-6 meter.

## 2.4. Verksamheter

Inom parkområdet finns det kommersiella verksamheter så som butiker, caféer, mindre kiosker och restauranger, men även allmänna målpunkter så som en isrink och scen.

Totalt finns det ett tiotal kommersiella verksamheter i parken som har behov av leveranser. Dessa ligger till största del längs alléerna, undantagen är restaurangen T.G.I. Friday's som ligger i fastigheten Sju Sekel som ligger mitt i parkens norra del, och kiosken Ice-Cream Bar som ligger i anslutning till T.G.I. Friday's.

På Kungsträdgårdens scen, som ligger i parkens södra del, hålls det vanligtvis flertalet stora evenemang årligen. Dessa är vanligtvis annonserade i god tid, men det finns tillfällen då evenemangen sker med kortare varsel. Det förekommer också allmänna sammankomster och demonstrationer. Omfattningen på evenemangen i parken varierar kraftigt både i storlek och tid. Konserter, festivaler och stadsfester är exempel på vanliga typer av tillställningar som förekommer.



Figur 3: Verksamhetstyper

## 2.5. Leveranser och angöring

Inom parkområdet finns inga anvisade ytor för sophämtning, lastning- eller lossning av gods. I dagsläget kan leveransfordon med tillstånd passera entréerna och angöra till verksamheterna där det finns plats och möjlighet längs alléerna.

Varutransporter till verksamheterna längs alléerna är tillåten vardagar 05:00-11:00 förutom vardag före sön- eller helgdag samt sön- och helgdagar. Det betyder att leveranserna är begränsade till tider då en mindre andel besökare vistas i parken.

Transporter till restaurangerna, caféerna och kioskerna längs alléerna sker via parkens norra entréer från Hamngatan. Fordon som levererar längs Jussi Björlings Allé vänder i slutet av stråket framför Jakobskyrkan och kör ut igen via Hamngatan. Från Birgit

Nilssons Allé sker utfarten via entrén/utfarten mot Kungsträdgårdsgatan i höjd med isrinken.

Vid evenemang i Kungsträdgården sker leveranser via huvudentrén som ligger i höjd med korsningen Kungsträdgårdsgatan/Wahrendorffsgatan. Evenemangen kräver i vissa fall att flera stora leveranser behöver ske till området under en längre tid. Styrningen av pollarna behöver därför vara anpassad så att leveranser till evenemangen kan ordnas på ett praktiskt och smidigt sätt.

## 3. ÅTGÄRDER

### 3.1. Förslaget

Förslaget innebär att öppningsbara pollare ska installeras vid fem av Kungsträdgårdens entréer enligt figur nedan. Den exakta placeringen av pollarna är ännu inte fastställd då hänsyn behöver tas till eventuella ledningar i marken samt den påverkan antalet pollare och placering har på den upplevda parkmiljön.

Pollarna kommer att komplettera de befintliga tillträdes hinder som redan finns placerade i anslutning till parken mellan Västra Trädgårdsgatan/Lantmäteribacken och Karl XII:s torg/Jussi Björlings Allé. Dessa är inte öppningsbara hinder, utan består av fasta pollare och betongsugga.



Figur 4: Föreslagen placering av rörliga pollare

Placeringen av pollarna innebär att samtliga entréer till parken blir tillslutna för biltrafik och alla inkommande motorfordons tillträde till området regleras av Trafikkontoret. Pollarna kommer att placeras med ett avstånd på 1,2 – 1,7 meter enligt stadens gällande riktlinjer för att möjliggöra framkomlighet för bredare cyklar, exempelvis lastcyklar.

### 3.2. Alternativa lösningar

Andra typer av tillträdes hinder vid entréerna har övervägts, men inte ansetts vara lämpade utifrån de förutsättningar som finns för platsen.

Vanliga typer av tillträdes hinder inkluderar:

- Fasta pollare
- Rörliga pollare
- Öppningsbara bommar
- Fasta bommar
- Betongsugor
- Mobila tillträdes hinder

Tillträdes hindren i Kungsträdgården behöver vara av rörlig typ då det finns kontinuerligt behov av varutransporter till parkens verksamheter och vid evenemang. Det utesluter betongsugor och fasta pollare eller bommar. Hindren behöver också vara motståndskraftiga mot försök till olovlig passage, vilket ställer krav på hållfastheten. Av den anledningen är rörliga bommar inte ett lämpligt alternativ då tunga fordon eller fordon med hög hastighet kan bryta igenom dessa. Rörliga pollare har därför bedömts vara den mest lämpliga åtgärden utifrån förutsättningarna. Här finns det även varianter där rörligheten sker antingen vertikalt eller horisontellt. Pollare som rör sig i sidled kan vara fördelaktigt på platser med många ledningar i marken.

### 3.3. Konsekvenser

Förslaget innebär en fysisk förändring i parkmiljön vilket kan medföra direkta och indirekta effekter som sammanställs i detta avsnitt.

#### 3.3.1. Gång- och cykel

Pollarnas huvudsakliga uppgift är att förhindra olovlig körning i parken, vilket ökar säkerheten för oskyddade trafikanter.

Fotgängare i parken kommer kunna passera fritt mellan pollarna. Avståndet på 1,2–1,7 meter är även tillräckligt för att en lastcykel, rullstol, permobil eller barnvagn ska kunna passera. Vid större evenemang kan det komma många besökare till parken och beroende på pollarnas exakta placering så kan besökarna behöva samsas om passage.

Cykeltrafik är enbart tillåtet i parken under samma tider som leveranser är tillåtna.

Pollarna innebär en viss begränsning i framkomlighet även för cykel men de påverkar inte någon av de befintliga cykelbanorna eller cykelfälten i området.

### *3.3.2. Verksamheter*

Verksamheter i parken som har behov av leveranser via parken kommer indirekt att påverkas av pollarna då varutransporterna påverkas. Det ska dock fortfarande finnas möjlighet att kunna bedriva sin verksamhet. För att säkerställa rätt möjligheter till passage kommer behovet för verksamheterna att inventeras genom intervjuer som redovisas i Bilaga 1.

### *3.3.3. Leveranser och angöring*

#### **Leveranser**

Införandet av pollare kommer till största del påverka de leveranser som sker till verksamheterna i parken. I dagsläget saknas fysiska hinder vid de flesta entréerna till parken, enbart Lantmäteribacken och Karl XII:s torg har hinder idag. Det innebär att varutransporterna till verksamheterna och leveranser till eventuella evenemang kan passera obehindrat.

Efter att pollare installerats behöver leveransfordonen få möjlighet att passera pollarna. I det fall fjärrstyrning via servicecenter anses vara den bästa lösningen kommer leverantören för varutransporter att behöva kontakta servicecenter på Trafikkontoret för att få möjlighet till att passera pollarna. Servicecenter kan då medge passage.

Under evenemang i parken, då det kommer flertalet leveranser under loppet av några timmar, behöver pollarna snabbt och enkelt kunna styras till och från sitt ursprungliga läge så att passage är möjlig.

#### **Sophämtning**

Vid avfallshantering sker passage på liknande sätt som för varutransporterna.

#### **Utryckningsfordon**

Vid situationer där utryckningsfordon behöver ta sig in i parken kommer pollarna att medge passage. Detta kan ske då fordonen är utrustade med Rakel, ett system för digital radiokommunikation. Systemet kan exempelvis användas för positionering, portöppning och fjärrstyrning. På så sätt minimeras tiden för utryckningsfordonen att kunna ta sig in till platser där det finns tillträdeshinder.

### *3.3.4. Hälsa och miljö*

Både den upplevda och den faktiska tryggheten för parkens besökare ökar i och med införandet av pollarna. Det är viktigt att besökarna känner att de kan vistas fritt i parken utan att känna oro för att det ska kunna ske en olycka eller ett dåd. Trygghetsaspekten blir särskilt viktig under evenemang i parken som drar större folkmassor.

Parken lockar många barnfamiljer och ur ett barnperspektiv är pollarna betydande för att säkerställa att det finns möjlighet till fri rörelse utan att behöva tänka på risken att fordon rör sig på samma ytor som barn och unga.

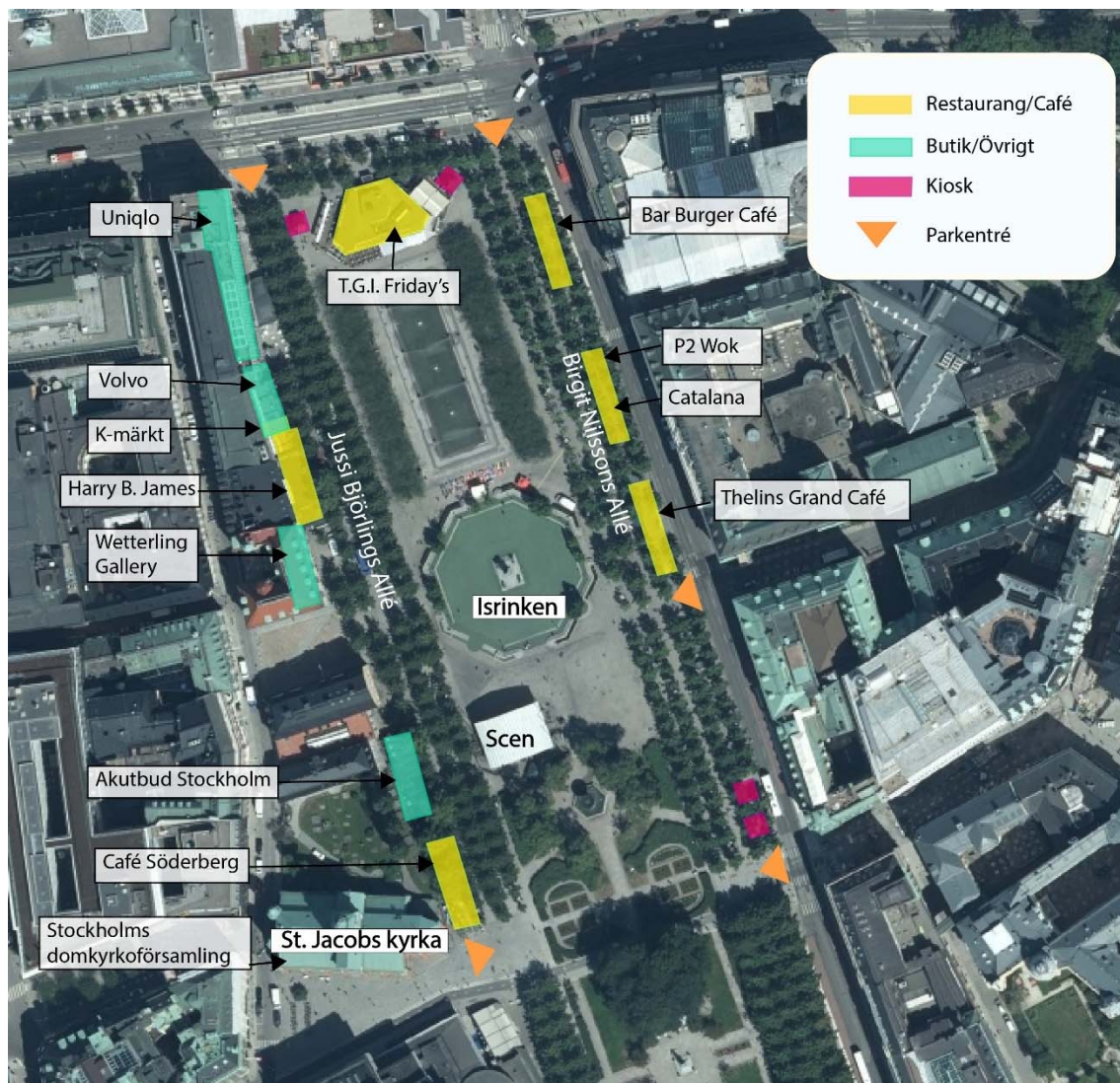
Miljömässigt bedöms inte pollarna minska trafiken i så stor grad att det blir någon märkbar skillnad i partikelhalter eller bullernivåer. I den fysiska miljön kan pollarnas relativt täta placering göra att de får en avskärmande effekt, vilket minskar parkens upplevda luftighet och öppna yta. Pollarna kommer dock inte att hindra gående och cyklister utan det ska fortfarande finnas möjlighet för dessa trafikantgrupper att passera mellan pollarna.

## 4. VERKSAMHETERNAS BEHOV

Införandet av pollarna kommer att påverka varutransporterna till verksamheterna i parken då tillgängligheten för fordon minskar. För att kunna lösa behoven för verksamheterna så har dessa identifierats och sammanställts i detta kapitel.

### 4.1. Identifierade verksamheter

De verksamheter som bedöms kunna påverkas av pollare vid Kungsträdgårdens entréer är de som har ingång eller lastintag via antingen Jussi Björlings Allé eller Birgit Nilssons Allé. Dessa har sammanställts i Figur 5 nedan.



Figur 5: Intervjuade verksamheter i Kungsträdgården

Majoriteten av de 17 verksamheterna är restauranger, caféer, kiosker eller butiker som ligger längs med alléerna. Ett fåtal verksamheter ligger i kvarteret mellan Jussi Björlings Allé och Västra Trädgårdsgatan, men saknar entré mot Kungsträdgården och har därför inte inkluderats i behovsanalysen.

För några av verksamheterna i figuren ovan ligger varuintaget mot Västra Trädgårdsgatan, detta gäller butiken Uniqlo och St. Jacobs kyrka (Stockholms domkyrkoförsamling). Frågorna till dessa verksamheter är därför anpassade något efter denna förutsättning.

## 4.2. Intervjumetod

### 4.2.1. Kontakt med verksamheter

Kontakt med berörda verksamheter har skett via mejl i de fall e-postadress har funnits tillgänglig. I övriga fall har intervju skett via telefon. Kontaktuppgifter till majoriteten av verksamheterna har kunnat erhållas, dock inte till alla. Av de verksamheter där enbart telefonnummer funnits tillgängligt så har två av dessa inte kunnat nås. Av de verksamheter som kontaktats via e-post så har två av dessa inte återkommit med svar.

Sammantaget har 11 av 17 verksamheter sökts via mejl eller telefon. Av dessa har sju återkommit med svar. Sex stycken verksamheter saknade kontaktuppgifter.

Tabell 1 Verksamheter för vilka svar ej erhållits.

| Kontaktuppgifter saknas | Ej kunnat nås (telefon) | Kontakt tagits, ej återkommit med svar |
|-------------------------|-------------------------|----------------------------------------|
| Uniqlo                  | Catalana                | Café Söderberg                         |
| Akutbud Stockholm       | P2 Wok                  | Bar Burger Café                        |
| Kiosker (4 stycken)     |                         |                                        |

Utöver varuleveranser till verksamheterna finns även behov av avfallshantering via Stockholm Vatten och Avfall. Deras passage till parken regleras på samma sätt som för övriga transporter.

### 4.2.2. Frågor till verksamheterna

Frågorna har anpassats utifrån verksamheternas lokalisering inom utredningsområdet samt vilken typ av verksamhet som bedrivs.

### Allmänna frågor

De allmänna frågorna har ställts till samtliga verksamheter. Syftet med frågorna är att få en uppfattning om hur ofta verksamheterna har behov av leveranser samt hur dessa sker och ifall det finns övriga önskemål gällande leveranser. Undantaget är Stockholms domkyrkoförsamling som fått en annan formulering på sina frågor med hänsyn till att

deras entré ligger mot Västra Trädgårdsgatan. Vid kontakt med verksamheterna har det framförts att passage förbi pollarna eventuellt kommer att ske efter kontakt med servicecenter. Detta beror på vilken typ av styrning som Trafikkontoret bedömer vara mest lämplig.

- Hur sker era leveranser idag?
- Ungefär hur många leveranser per vecka har ni?
- Har ni några önskemål om förändring som rör era leveranser?
- Vill ni lämna ytterligare kommentarer och synpunkter som rör era leveranser?

### **Tilläggsfråga till verksamheter i västra området**

För de verksamheter som ligger längs med Jussi Björlings Allé ställdes ytterligare en fråga för att klargöra om verksamheterna får leveranser via parken eller annan väg.

- Känner ni till om det finns alternativa platser i närheten som ni kan få era leveranser från?

### **Frågor till särskilda verksamheter**

Stockholms domkyrkoförsamling sam Volvo Studio Stockholm har fått särskilt anpassade frågor med hänsyn till deras läge respektive typ av verksamhet. Samtliga intervjuer har sammanställts i Bilaga 1.

## **4.3. Erhållna svar**

En sammanställning av erhållna svar från 7 av de 13 kontaktade verksamheterna finns i Bilaga 1. En sammanfattning av synpunkterna följer i avsnitt 4.4 nedan.

## **4.4. Sammanfattning av intervjuer**

Flera av verksamheterna lyfter en oro inför de effekter som pollarna och deras styrning kan ha på deras leveranser och varutransporter. I flera av svaren betonas det att leveranser och transporter in och ut från parken behöver kunna ske under en större del av dygnet, i vissa fall även nattetid. Enligt gällande trafikföreskrifter är varutransporter längs alléerna enbart tillåtna under särskilda tider vilket strider mot hur några av verksamheterna får leveranser idag och hur de önskar kunna få sina leveranser i framtiden.

Majoriteten av verksamheterna anser även att det blir besvärligt för förarna av deras leveranser att ringa ett telefonnummer för att kunna medges passage, och efterfrågar någon typ av egen kontroll av pollarna genom exempelvis fjärrstyrning.

Av verksamheterna som ligger längs med Jussi Björlings Allé meddelar flertalet att de enbart har intag för leveranser via allén. Enstaka verksamhet lyfter att leverans via Västra Trädgårdsgatan är möjlig, men skulle bli mycket omständlig och potentiellt skadlig för deras varor på grund av den kullerstensbeläggning som finns mellan gatan och allén. Tillgängligheten för taxi och färdtjänst till verksamheternas entréer har också framförts som viktig bland de erhållna svaren.

## 5. SAMLAD BEDÖMNING

I syfte att öka tryggheten och säkerheten för besökare till Kungsträdgården så föreslås det att rörliga pollare placeras vid parkens entréer. Pollarna har positiva effekter för parkens besökare, men innebär att varutransporter och sophämtning behöver få tillgång till passage förbi pollarna.

Flera verksamheter lyfter en oro för att leveranserna kommer att påverkas negativt. Bland annat framhävs det att tiderna för leveranser inte får vara begränsade till enbart förmiddagar, vilket är vad som gäller enligt rådande trafikföreskrifter. Förslaget som innebär att servicecenter styr pollarna mottogs kritiskt av verksamheterna. Kontakt med servicecenter upplever flera av de intervjuade som ett besvärligt extra moment och de önskar att styrning av pollarna kunde ske direkt av verksamheterna eller förarna.

Verksamheternas önskemål om möjlighet till egen styrning av pollarna kan behöva bemötas genom information från Trafikkontoret.

Det rekommenderas att den exakta placeringen av pollarna tar hänsyn till befintlig cykelparkering samt gångflöden längs med Hamngatan.