

# GULLMARSPLANS TORG

- UPPFÖLJNING AV FÖRSÖK MED BILFRITT TORG



# Bakgrund och syfte

Trafikkontoret i Stockholms stad har utrett möjligheterna till förbättringsåtgärder på Gullmarsplans torg vad gäller utformning och reglering av gatumiljön. Projektets mål har varit att utreda platsens nuvarande användning i syfte att föreslå mindre gatuåtgärder som på kort sikt förbättrar trafiksituationen på torget. Särskild hänsyn har tagits till gåendes upplevda trygghet och trafiksäkerhet.

Som ett första steg i beslutsprocessen har Gullmarsplans torg omvandlats till ett "sommartorg" som en del av projektet Levande Stockholm. Det innebär att torget har stängts av för motorfordon under sommaren genom provisoriska åtgärder för att pröva hur utformningen och regleringen av bilfritt torg fungerar i praktiken.

I detta PM görs en uppföljning av försöket med bilfritt torg. Fokus i uppföljningen har varit att studera hur de gående påverkas av åtgärderna, men även biltrafikens rörelsemönster har studerats med avseende på hastigheter, lastning, parkering och taxiverksamhet.

Syftet med uppföljningen har varit att studera följande:

- Hur platsen används av de människor som uppehåller sig där
- I vilken omfattning platsen används för vistelse och hur den utökade torgytan används
- Vilka grupper som använder platsen och vilka aktiviteter som är vanligast
- Hur utformningen upplevs av besökare och företagare/butiksinnehavare
- Biltrafikens rörelsemönster och hur regleringen bilfritt torg efterlevs
- Hur lastning sker på platsen och om de uppstår några trafikfarliga situationer
- Hur taxitrafiken och parkeringssituationen påverkas av den nya utformningen
- Var och hur hämtning och lämning av passagerare sker

# Planering och genomförande

Uppföljningen har genomförts i följande arbetsmoment.

**1. Platsbesök** har gjorts för att studera hur det bilfria torget nyttjas med avseende på rörelsemönster och vistelse. Platsbesöket har genomförts en vardag i slutet av augusti då observationer har utförts vid tre tillfällen (morgon, lunch och eftermiddag) för att fånga upp de variationer som kan uppstå vid olika tidpunkter. Även biltrafikens rörelsemönster samt lastning, parkering och taxiverksamhet har studerats i samband med observationerna.

**2. Intervjuundersökning** har genomförts för att fånga upp hur besökare och näringsidkare/butiksinnehavare upplever torget. Intervjuundersökningen har genomförts av Novus på uppdrag av Stockholms stad under perioden 16-27 augusti 2021.

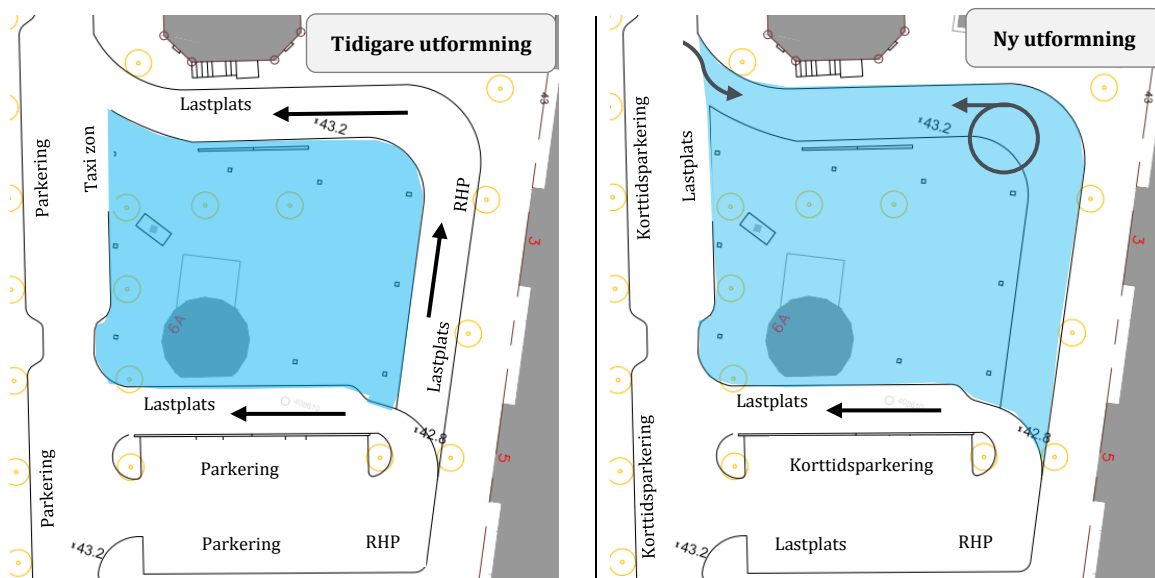
**3. Synpunkter från allmänheten** har sammanställts genom Stockholms stads synpunktsportal "Tyck till". Synpunktsportalen är ett viktigt komplement till intervjuundersökningen eftersom den ger möjlighet för vem som helst att framföra synpunkter när som helst och helt anonymt.

**4. Trafikmätning** har gjorts för att följa upp hur flödet och hastigheterna i motortrafiken vid Gullmarsplans torg har påverkats av utformningen. Trafikmätningen har genomförts under perioden 1-7 september 2021 och är ett viktigt komplement till de observationer som har utförts vad gäller biltrafikens rörelsemönster.

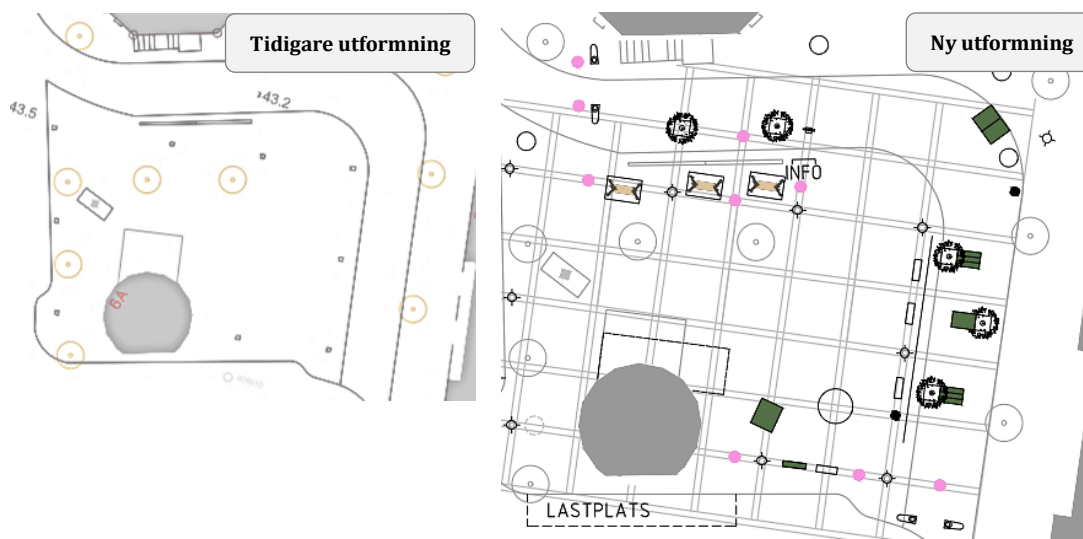
**5. Parkeringsstudie** har genomförts för att följa upp hur beläggningen av parkeringsplatser och lastplatser har påverkats av försöket. Studien visar hur beläggningen och användningen av parkeringsplatser och lastplatser påverkas av tidsbegränsad parkering och färre parkeringsplatser.

# Kort om den nya utformningen

Den nya utformningen av Gullmarsplans torg innebär att torget har stängts av för motorfordon genom tillfällig möblering och reglering. Utformningen innebär att torget har utökats genom att den östra angoringsvägen har omvandlats till gångyta med ny möblering och att motorfordon istället hänvisas till den kortare vändslingan söder om torget. Undantaget är leveranser och sophantering som fortsatt har en vändslinga i torgets norra ände, se bilder nedan.



Förslaget bygger på provisoriska åtgärder. Det innebär att alla befintliga gatumöbler står kvar men att de har kompletterats och utökats med blomsterurnor och gatumöbler från Levande Stockholm som har placerats på den tidigare torgytan samt på den yta som har frigjorts på den norra vändslingan, se bilder nedan.



# Resultat från uppföljningen

## 1. Platsbesök

### Hur används platsen av de människor som uppehåller sig där?

Observationerna från platsbesöket visar att Gullmarsplans torg delvis har fått en ny användning. Vid tidigare platsbesök användes inte torget lika mycket som vistelseplats utan i första hand för att passera på vägen till och från tunnelbana, buss och tvärbanan. Med den nya utformningen har torget fått fler sittplatser som kompletterar de fasta bänkarna. Det innebär att torget har fått fler vistelsezoner och därmed omvandlats till en plats att stanna till på och som inbjuder till möten och sociala aktiviteter. Vid samtliga observationer (morgon, lunch, eftermiddag) användes de provisoriska sittplatserna, men också de permanenta, av besökare. Det innebär att torget har fått ett utökat stadsliv.



Samtidigt som utformningen har gjort Gullmarsplans torg mer levande, har det även inneburit att torget har blivit lugnare, tystare och tryggare. Med färre motorfordon har ljudnivån från trafiken minskat markant. Det innebär att både nya och befintliga sittplatser används flitigt och att torget inbjuder till vila och avkoppling på ett helt annat sätt än tidigare. Vid platsbesöket noterades att flera personer använde sittplatserna för att läsa en bok, sitta tillbakalutade med ansiktet mot solen eller till och med sova en stund. Vid platsbesöket för ett år sedan, innan förändringen, var det en mer intensiv stämning med en högre ljudvolym och högre tempo.

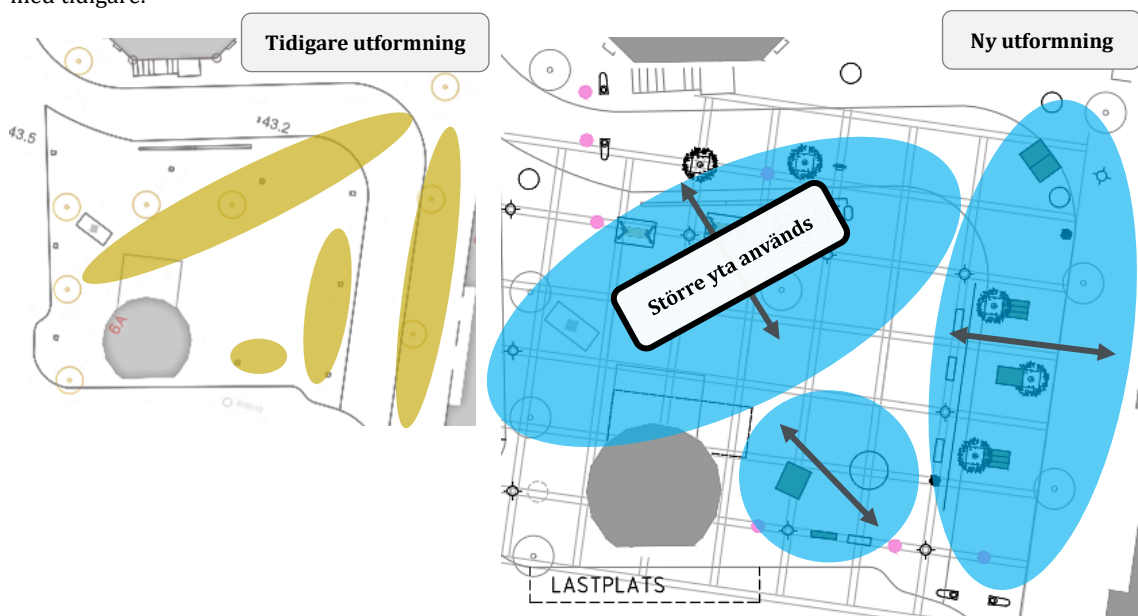


### Hur används den utökade torgytan?

Den nya utformningen innebär att torgytan har utökats till att även omfatta den tidigare angöringsvägen i öster. Det innebär att fler sittplatser har tillkommit samtidigt som de gående tycks ha ändrat sina gångmönster. Vid tidigare platsbesök noterades att det var relativt få gående som använde körbanan/angöringsvägen, trots att den var reglerad som gångfartsområde. Istället var det trängsel på gångbanorna som var åtskilda från körbanan med kantsten och pollare. Med den nya utformningen används hela torget av gångtrafikanter. Det innebär att trängseln på gångbanorna öster om torget har minskat och att rörelsemönstren över torget delvis har förändrats.

En ytterligare notering är att framkomligheten över torget tycks ha ökat med den utökade torgytan. Tidigare stod ofta dubbelparkerade bilar utmed anföringsvägen, vilket bidrog till en otrygg och stökig miljö med många backrörelser. Nu är ytan fredad för fotgängare vilket gör att fler tar den genaste vägen över torget.

I bilderna nedan visas hur gångtrafikens rörelsemönster och vistelsezoner har förändrats på torget. Från att främst ha varit en passage har torget blivit en plats där fler stannar till. Betydligt fler personer vistas nu på den centrala torgytan liksom ytan som tidigare användes som vändslinga. Observera att bilderna inte är tänkta att illustrera storleken på gångflödena, men däremot vilka delar av torget som används för rörelse och vistelse idag jämfört med tidigare.



#### Vilka grupper använder platsen och vilka aktiviteter är vanligast?

Platsbesöket visar att Gullmarsplans torg har en blandad och varierad användargrupp. Det är personer i alla åldrar och med olika bakgrund. På morgonen och lunchen är det många frukostbesökare och lunchbesökare som arbetar i närområdet som vistas på platsen tillsammans med barnfamiljer och pensionärer i närområdet.

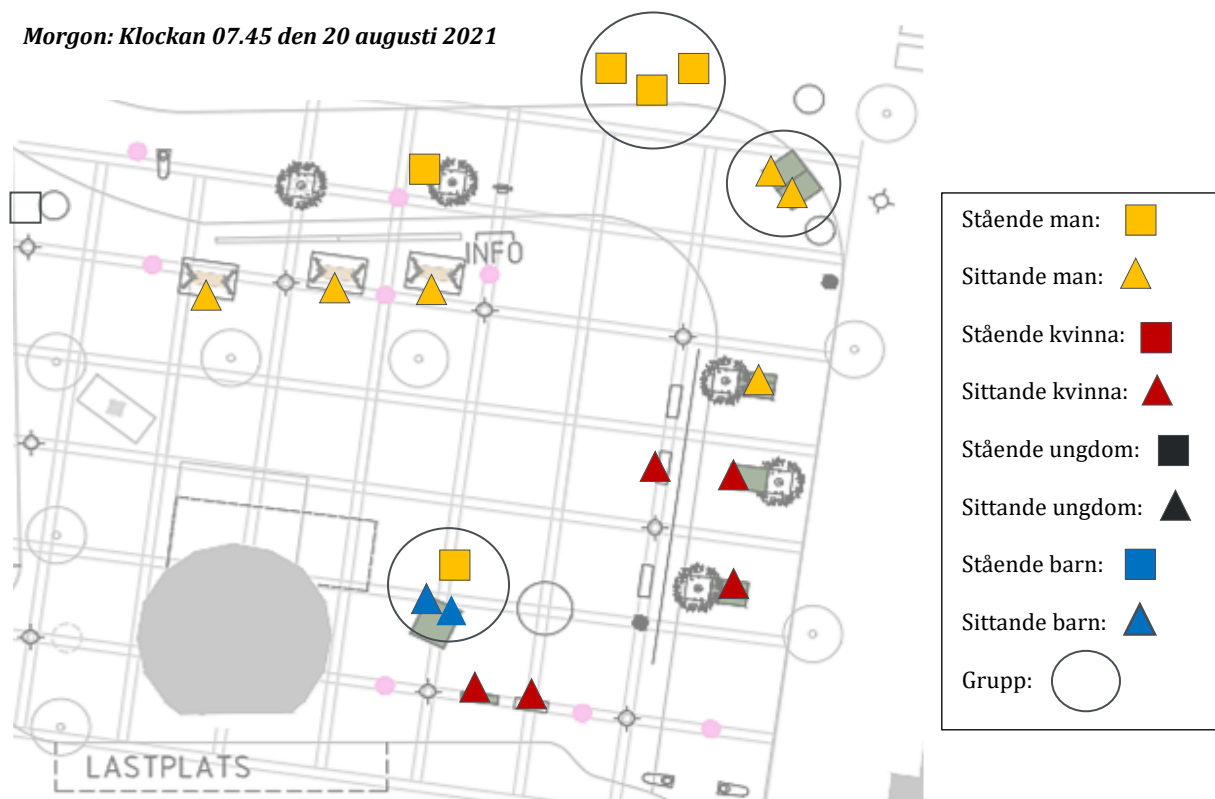
På eftermiddagen är det fler unga som vistas på torget. Dels i form av korttidsbesökare som passar på att stanna till en stund på torget i samband med ärenden till Hemköp och Systembolaget. Dels i form av skolungdomar som använder torget som social mötesplats efter skoldagens slut. Krogarna på torget lockar både äldre och yngre som börjar samlas under eftermiddagen (observera att platsbesöket skedde en fredag).



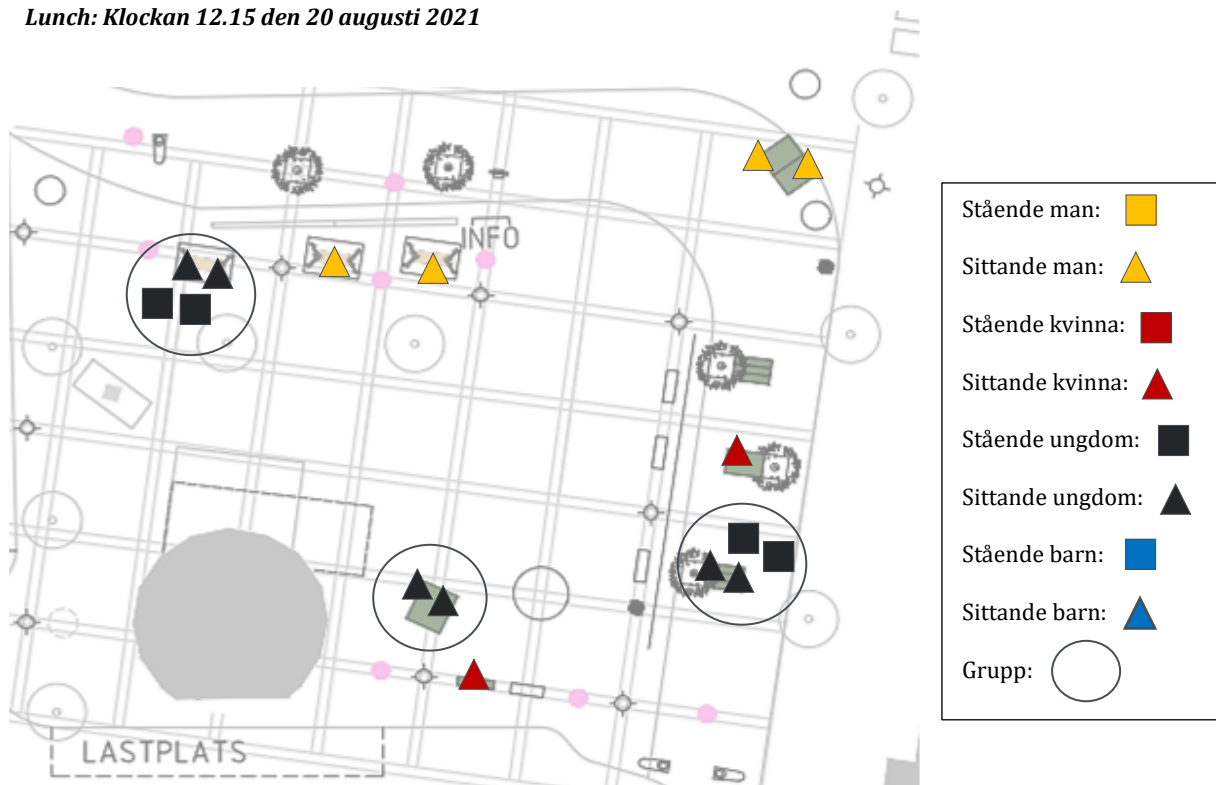
Även aktiviteterna på torget skiftar över dagen. På morgonen är det många som använder körvägar runt torget som hämtning- och lämningsplats för vidare färd med kollektivtrafiken. Det är även flitigt med leveranser till butikerna runt om torget och förberedelser för torghandel. På lunchen och eftermiddagen ökar vistelsen och de sociala aktiviteterna på torget. Sittplatserna används flitigt som lunchbänkar och det är många som tar en paus i

eftermiddagssolen. Upplevelsen är tydlig – torget har ändrat karaktär med fler besökare som uppehåller sig längre tid och över en större yta av torget. I bilderna nedan visas var personer stannar till på torget under en ögonblicksbild i samband med platsbesöket. Illustrationerna visar vistelsen (sittande och stående personer, ej personer i rörelse) på torget på morgonen och lunchen den 20 augusti 2021.

**Morgon: Klockan 07.45 den 20 augusti 2021**



**Lunch: Klockan 12.15 den 20 augusti 2021**



### Hur ser biltrafikens rörelsemönster ut? Var och hur sker hämtning och lämning av passagerare?

Utformningen med bilfritt torg har medfört en lugnare trafiksituation på torget. Vid observationerna var det endast fordon med tillåten leverans som angjorde vändslingan i norr för att lasta varor till torghandeln och apoteket. Användningen av den södra vändslingan tycks fungera väl och vid observationerna fanns inga tecken på att bilförarna tycker att det är oklart vad som gäller på platsen.

Hämtning och lämning av passagerare har förflyttats till gatan väster om torget alternativt till vändslingan i söder. Det innebär att det ibland sker dubbelparkering längs gatan, men i första hand används lastplatserna för att lämna eller hämta passagerare till och från kollektivtrafiken.

Intressant att notera är att det är många gående som korsar gatan utan att använda gångpassagen i norr. Istället tar gående den närmaste vägen mellan torget och Hemköp/Systembolaget. Men det sker genom samspel med bilisterna som är uppmärksamma och beredda på att gående ska korsa gatan framför dem. Det tycks med andra ord som att gatan fortsatt används och tolkas som gångfartsområde, trots att regleringen har upphävts.



### Hur sker lastning på platsen och hur har parkeringssituationen påverkats?

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. Syftet med regleringen är att öka omsättningen på parkeringsplatserna som annars används för långtidsparkering. Därmed frigörs parkering för korta ärenden som inköp och lunchbesök.

Att döma av observationerna har tidsregleringen gett stor effekt. Trots att antalet parkeringsplatser har minskat på totalen tycks belägningsgraden vara lägre än tidigare eftersom bilarna står parkerade under en kortare tid. Belägningsgraden varierar dock över dygnet och olika dagar. Det gör att det är lättare att hitta en ledig plats. En nackdel är dock att situationen utmed kantstensparkeringen blir mer "stökig" som en följd av att fler bilar stannar för att fickparkera, dvs med en ökad omsättning följer fler fickparkeringar. Å andra sidan minskar risken för dubbelparkering utmed gatan och på lastplatserna.

Vad gäller lastplatserna verkar det bara vara en av tre platser som används för lastning, nämligen platsen söder om Gullmarsons krog. Den andra lastplatsen i höjd med posten används snarare som parkering, vilket den var reglerad som tidigare. Även den tredje lastplatsen väster om torget tycks användas för annat än lastning. Ytan, som tidigare var reglerad som taxiplats, används fortsatt av taxibilar trots att den har omvandlats till lastplats. Observationerna visar att det nästan enbart är taxibilar som nyttjar platsen och att den i första hand används för ärenden – inköp, lunch, fika – och sällan för att hämta upp passagerare. I det fortsatta arbetet är det viktigt att fundera kring om lastplatserna snarare bör regleras som parkering och taxiplats eftersom det är så de används i praktiken.

Lastgatan som tidigare fungerade som vändslinga i norr har dock fått en betydligt bättre funktion för lastning och sophämtning. Med den nya utformningen är det inte längre ett problem med bilar som använder lastgatan för korttidsparkering. Flera leverantörer som tillfrågades vid observationerna anger att lastningen har blivit smidigare med den nya utformningen eftersom den innebär att färre bilar står i vägen för leveransen.

## 2. Intervjuundersökning

För att fånga upp hur besökare och näringsidkare/butiksinnehavare upplever den nya utformningen har en intervjuundersökning genomförts. Intervjuundersökningen har genomförts av Novus på uppdrag av Stockholms stad under perioden 16-27 augusti 2021. Totalt har 101 besökare och 8 näringsidkare deltagit i undersökningen.

När det kommer till besökare visar undersökningen att det finns ett starkt stöd för den nya utformningen av Gullmarsplans torg. Nästan samtliga deltagare anser att torget har blivit en bättre plats att gå på och vistas på jämfört med den tidigare utformningen. Majoriteten anser även att platsen känns trafiksäker och trygg och att det är positivt att biltrafiken har begränsats på torget. Se resultat från undersökningen nedan.

|                                        | Bättre innan | Bättre nu |
|----------------------------------------|--------------|-----------|
| Plats för gående                       | 2 %          | 94 %      |
| Plats för vistelse (ex bänkar)         | 1 %          | 90 %      |
| Planteringar                           | 0 %          | 88 %      |
| Plats för uteserveringar/marknadsstånd | 0 %          | 61 %      |
| Plats för cyklar inkl. elsparkcyklar   | 15 %         | 29 %      |
| Cykelparkering                         | 13 %         | 22 %      |
| Bilparkering                           | 64 %         | 15 %      |
| Plats för leveranser                   | 20 %         | 6 %       |

\* Övriga svarande har ingen åsikt eller tycker att det är oförändrat

|                                             | Instämmer | Instämmer ej |
|---------------------------------------------|-----------|--------------|
| Platsen känns trafiksäker att gå på         | 98 %      | 1 %          |
| På dagtid är det en trygg plats             | 88 %      | 3 %          |
| Det är positivt att biltrafiken begränsats  | 70 %      | 14 %         |
| Platsen är utseendemässigt attraktiv        | 68 %      | 11 %         |
| Detta är en plats där människor vill vistas | 67 %      | 10 %         |
| Platsen är välstädd                         | 55 %      | 13 %         |
| På kvällstid är detta en trygg plats        | 47 %      | 24 %         |

\* Övriga svarande har ingen åsikt eller tycker att det är oförändrat

Vad gäller näringsidkare ser resultatet delvis annorlunda ut. Majoriteten av de svarande anser visserligen att

| Ett urval av citat:                                                                           |                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| "Mindre kunder, dom kan inte köra med bilen nu"                                               | "Trevligare utsikt men sämre tillgänglighet för bilburna kunder, mer samlingar av folk, blir stök"                                                   |
| "Mycket färre kunder för att det inte går att köra bil här nu, har förlorat ca 50% pga detta" | "Dumt med 30-minutersparkering, folk hinner inte äta, lastplatsen är katastrof, ingen utnyttjar den, mindre kunder pga att bilarna inte kan köra nu" |
| "Mindre kunder pga att dom inte kan parkera utanför"                                          | "Mindre med kunder för att bilarna inte kan köra hit"                                                                                                |

BAS: Totalt (n=8)

| Ett urval av citat:                                       |
|-----------------------------------------------------------|
| "Mera p-platser, alltid fullt."                           |
| "En liten lekplats åt barn."                              |
| "Gärna nått regn och vindskydd."                          |
| "Bilarna måste få plats, dumt att stänga av biltrafiken." |
| "Mera grönska, gärna nått evenemang."                     |
| "Vill ha nåt vindskydd, gärna mera planteringar."         |
| "Mera liv, gärna lite färg på torget."                    |
| "Ett öltält"                                              |

BAS: Totalt (n=101)

torget har blivit en bättre plats för gående med mer yta för vistelse, men anger samtidigt att utformningen har bidragit till färre kunder och sämre omsättning. Inte minst som en följd av tidsregleringen med 30 minuters parkering som gör det svårt för kunderna att hinna stanna för längre ärenden, som att besöka matställen eller vårdcentral.

Det är dock viktigt att poängtera att uppgifterna om färre kunder och intäktsförluster inte är verifierade utan bygger på näringsidkarnas egen uppfattning med ett relativt litet urval av deltagare. Det är också möjligt att den minskade omsättningen beror på andra orsaker än parkering såsom Coronapandemin.

### 3. Synpunkter från allmänheten

Vid sidan av intervjuundersökningen har synpunkter från allmänheten sammanställts genom Stockholms stads synpunktsportal "Tyck till". Synpunktsportalen är ett viktigt komplement till intervjuundersökningen eftersom den ger möjlighet för vem som helst att framföra synpunkter när som helst och helt anonymt.

Synpunkterna har samlats in från mitten av juni då torget omvandlades till månadsskiftet augusti/september. Under denna period har totalt 13 synpunkter kommit in som handlar om Gullmarsplans torg. Synpunkterna är övervägande positiva. Det bilfria torget uppskattas av de flesta och många önskar ytterligare möblering för gående och cyklisterna. Synpunkterna är indelade i fyra kategorier – beröm, idé, fråga och klagomål.

Beröm: 2 stycken

Idé: 3 stycken

Fråga: 4 stycken

Klagomål: 4 stycken

De synpunkter som gäller **beröm** handlar generellt om att trafiksäkerheten och tryggheten har ökat för gående på torget. Även inom kategorin **idé** finns flera berömmade kommentarer om att den nya utformningen har bidragit till en ökad trygghet och trivsel. Bland förbättringsförslagen nämns att Gullmarsplans torg bör göras bilfritt permanent samt att det behöver tillskapas fler cykelparkeringsställ runt torget – t.ex. utanför Capio vårdcentral, och att lastplatsen väster om torget som i första hand används för taxibilar ska ses över.

- *Tack för att ni stängt av biltrafiken på torget och gjort iordning med blommor och bänkar!! Så trevligt, gör super mycket för miljön! Hoppas att framförallt bilavstängningen är här för att stanna.*
- *Sommartorget betyder att det för första gången är folk som stannar till, inte bara skyndar över torget. Gör jättemycket för stämningen och tryggheten! Super!*
- *Ny cykelparkering på gatan. Tack för den! Det behövdes då det saknas cykelplatser och blir allmänt rörigt. Ötryggt att parkera cyklar olåst, föreslår cykelstolpar där man kan låsa fast cyklar.*

Inom kategorin **fråga** anges att avstängningen för bilar i den norra änden behöver göras mer kraftfull för att öka regelefterlevnaden. Vidare anges att torgytan bör utökas genom att ta bort parkeringsplatserna söder om torget för att på så sätt skapa en större utemiljö för torghandel och restaurangverksamhet.

Vad gäller kategorin **klagomål** är det flera synpunkter som gäller den tidigare taxiplatsen som nu har omvandlats till lastplats. Klagomålen gäller att taxibilar fortsatt abonnerar platsen och att det behövs en skarpare bevakning av ytan. Därtill finns klagomål om att taxiplatsen nu har försvunnit vilket gör det svårare för taxibranschen att bedriva sin verksamhet. Ett annat klagomål som lyfts fram är att gatan väster om Gullmarsplans torg har reglerats från gångfartsområde till traditionellt gata med 30 km/tim, vilket medför en ökad trafikfara för gående som korsar gatan.

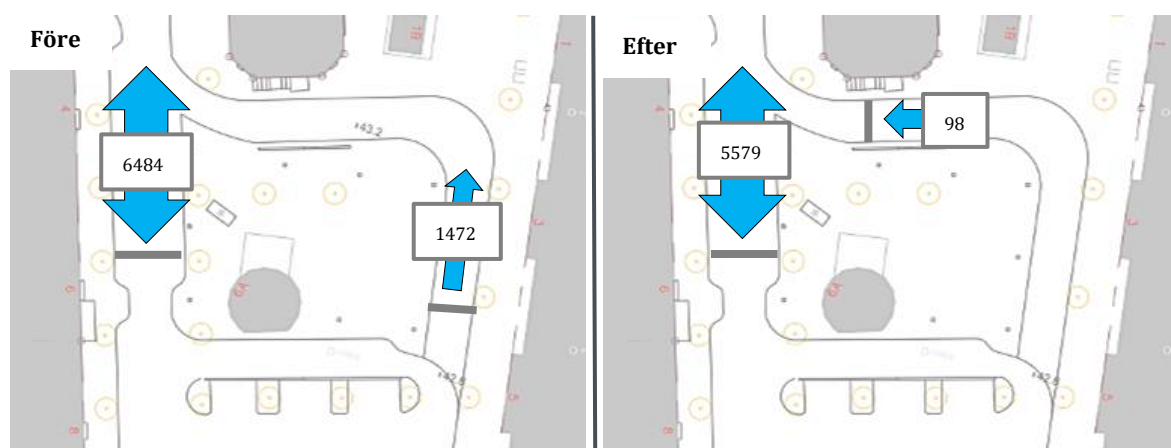
- *Bilar kör in "bakvägen" på norra sidan av torget trots nuvarande avspärrning. Hinder bör ställas så att det inte går att köra in från det hållet. Detta så att nuvarande planen med ett bilfritt torg infrias.*
- *Torget har alltid varit väldigt litet med för många parkeringsplatser samt en körslinga runt torget. Bort med parkeringsplatserna och skapa en utemiljö för ex torghandel och café/restaurang.*
- *Om man inte längre vill ha gångfartsområde måste man införa övergångsställe på en sådan viktig korsningspunkt. Alternativt gångfartsområde bara i korsningspunkten.*

## 4. Trafikmätning

För att följa upp hur trafikflödet och hastigheterna har påverkats av den nya utformningen har trafikmätningar genomförts – före och efter omvandlingen av Gullmarsplans torg. Den första mätningen genomfördes under perioden 12-18 september 2020 och den andra mätningen 1-7 september 2021. Trafikmätningarna är ett viktigt komplement till de observationer som har utförts vad gäller biltrafikens rörelsemönster.

I figuren nedan visas trafikflödena före och efter omvandlingen till bilfritt torg inklusive och omreglering från gångfartsområde till traditionell gata med 30 km/tim. Som framgår av figuren har trafikflödet väster om torget minskat något – från cirka 6 500 fordon per dygn till cirka 5 500 fordon per dygn.

Mätningen visar att den norra lastgatan används av närmare 100 fordon per dag. Det är ett relativt högt flöde med tanke på att det endast är varuleveranser och sophantering som har tillåtelse att köra in på lastgatan. Men det är samtidigt en avsevärd minskning relativt de 1500 fordon som tidigare trafikerade den genomgående lastgatan runt torget, vilket visar att åtgärden har haft effekt. Mätningen visar att 54 % av trafiken utgörs av tunga fordon vilket tyder på att det är många privatbilister som fortsatt nyttjar lastgatan, exempelvis för hämtning och lämning av passagerare.



Vad gäller hastigheterna i biltrafiken har medelhastigheten minskat från 15 km/tim till 13 km/tim väster om Gullmarsplans torg. Resultatet är något förvånande med tanke på att gatan har omreglerats från gångfartsområde till traditionell gata med 30 km/tim samt att trafikflödet på gatan har minskat. Siffrorna stämmer dock överens med observationerna från platsen som visar att det fortsatt är många gående som korsar gatan utan att använda gångpassagen i norr och att bilisterna visar stor hänsyn till fotgängarna och stannar för att släppa fram dem. Det tycks med andra ord som att gatan fortsatt används och tolkas som gångfartsområde, trots att regleringen har upphävts.

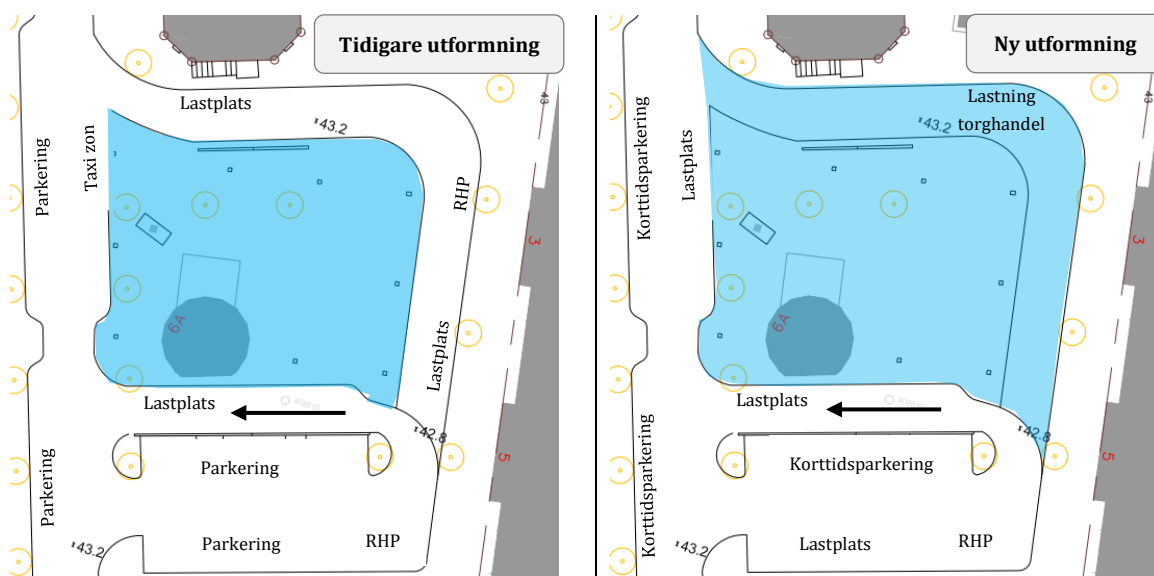
| Före (september 2020)              | Efter (september 2021)             |
|------------------------------------|------------------------------------|
| Genomsnittlig hastighet: 15 km/tim | Genomsnittlig hastighet: 13 km/tim |
| 85-percentilen: 18 km/tim          | 85-percentilen: 17 km/tim          |

## 5. Parkeringsstudie

För att undersöka hur parkeringsbeläggningen har påverkats av den nya utformningen har en inventering gjorts av parkeringsplatserna utmed torget – både före och efter omvandlingen till bilfritt torg. Syftet med inventeringen har varit att studera hur beläggningen och användningen av parkeringsplatser och lastplatser har påverkats av tidsbegränsad parkering och färre parkeringsplatser.

Parkeringsstudien har genomförts under ett antal vardagar i augusti 2020 och september 2021. Inventeringen har skett vid olika tider på dygnet (morgon, förmiddag, lunch och eftermiddag) för att fånga upp de variationer som kan uppstå vid olika tidpunkter. Samtliga parkeringsplatser och lastplatser har studerats – både parkeringen och lastplatserna söder om torget och utmed kantsten på gatan väster om torget.

Nedan visas hur parkeringssituationen har förändrats med den nya utformningen och regleringen.



Parkeringsstudien visar att beläggningen är hög vad gäller parkeringsplatser runt Gullmarsplans torg. Det gäller i synnerhet i mätningen från 2020 då beläggningen uppgick till cirka 80 % under stora delar av dygnet – morgon, eftermiddag och kväll. I mätningen från 2021 är beläggningen fortsatt hög under vissa tider på dygnet, men den varierar betydligt mer än tidigare. Intressant att notera är även att omsättningen på parkeringsplatser tycks ha ökat med tidsregleringen till korttidsparkering på 30 minuter. Tidigare utnyttjades parkeringen till stor del som långtidsparkering, men efter omvandlingen har omsättningen ökat vilket i sin tur innebär att det är enklare att hitta en ledig plats. Det visar att tidsregleringen har gett effekt och att platserna utnyttjas mer effektivt än tidigare.

Däremot är det tveksamt om 30 minuter är tillräckligt lång tid för korttidsregleringen av parkeringsplatserna. Både näringsidkarna och parkeringsövervakningen menar att 30 minuter är för kort tid för att hinna med de ärenden som ska utföras, exempelvis lunchbesök och inköp. Förmodligen är 60 minuter en bättre tidsreglering.

Vad gäller lastplatser bekräftar parkeringsstudien det som redan noterats under platsbesöken, nämligen att det bara är en av lastplatserna (den till söder om Gullmarsons krog) som används för lastning. Den andra lastplatsen i höjd med posten används istället som parkering, vilket den var reglerad som tidigare, medan den tredje platsen väster om torget används som taxiplats, vilket den var reglerad som tidigare.

Lastgatan som tidigare fungerade som vändslinga i norr har dock fått en betydligt bättre funktion för lastning och sophämtning. Med den nya utformningen är det inte längre ett problem med bilar som använder lastgatan för korttidsparkering, vilket bekräftas av bland annat SVOA (Stockholm Vatten och Avfall) som är positiva till den nya lösningen. Det förefaller som att lastgatan tillsammans med lastplatsen söder om Gullmarsons krog är tillräckligt för att lösa det behov som finns av varuleveranser till Gullmarsplans torg. Det skulle i så fall innebära att övriga två lastplatser kan omvandlas till tidigare funktioner – parkering och taxiplats.