



TRAFIKKONTORET

## GÖTGATAN • EN ÖVERSYN AV GÅGATEDELEN

MAJ 2012

 TYRÉNS



# INNEHÅLL

---

BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL .....	5
INLEDNING .....	6
TIDIGARE UTREDNINGAR .....	7
NUVARANDE SITUATION.....	8
ANALYS .....	10
KRAV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR .....	11
UTREDDA ALTERNATIV - ÖVERSIKT .....	12
UTREDDA ALTERNATIV .....	14
DETALJER OCH INSPIRATION .....	22
KONSEKVENSER FÖR UTESERVERINGAR.....	23
KRINGÅTGÄRDER.....	24

## MEDVERKANDE

### **Trafikkontoret, Stockholms Stad:**

Josefine Weinberg  
Karin Mehlis  
Riitta Ravantti  
Catarina Nilsson  
Marika Andersson  
Lars Lalander  
Tord Larsson

### **Konsulter, Tyréns AB:**

Kristina Glitterstam  
Malin Hallor  
Göran Nordberg  
Anke Xylander

Uppdragsnummer 240510  
Stockholm den 4 maj 2012



# BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL

## BAKGRUND

Götgatan omvandlades år 2004 till gågata mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan. Under förmiddagen är biltrafik tillåten i vissa avseenden. Cyklister får trafikera gatan på de gåendes villkor.

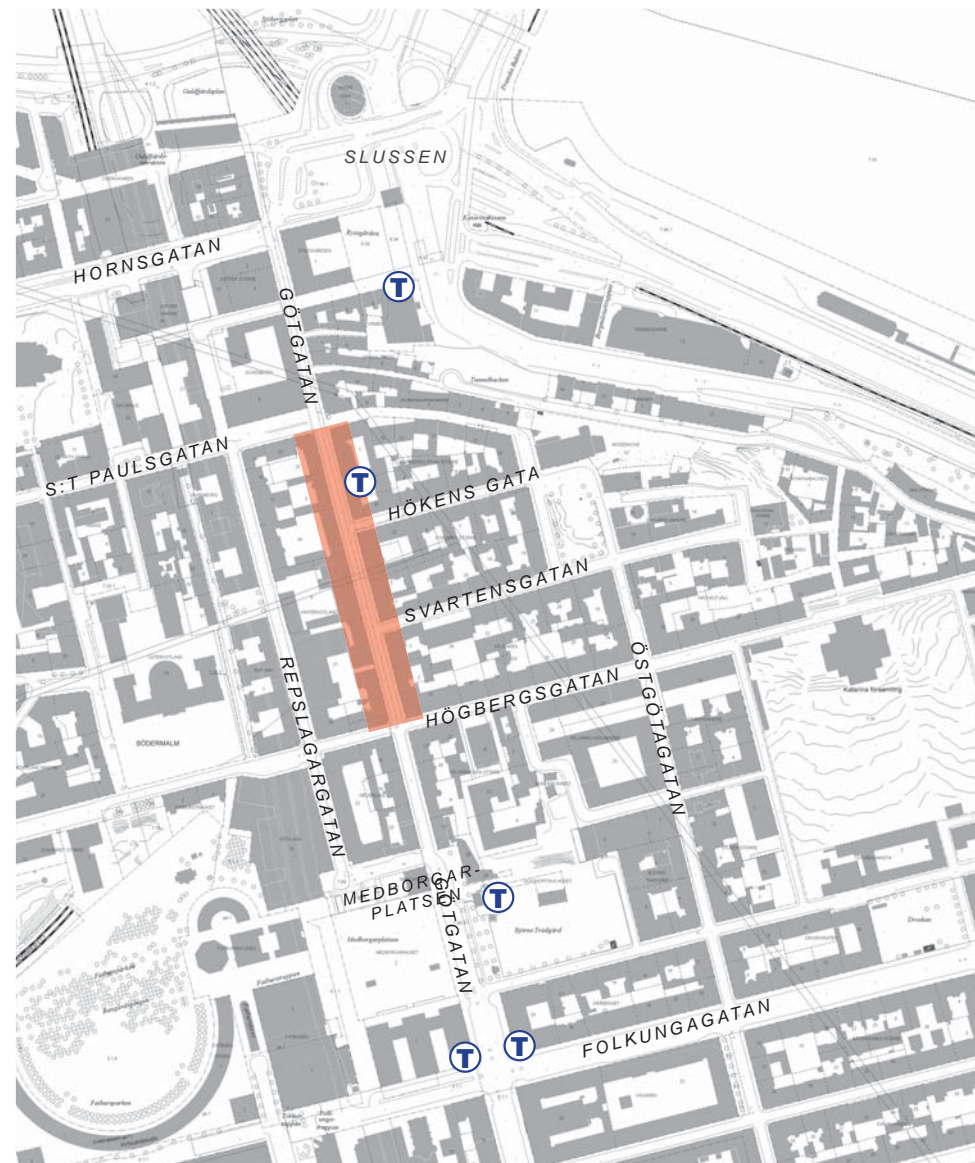
Trafikregleringen på gatan fungerar förhållandevis bra men upplevs ändå av många som problemfylld. De gående upplever gatan som otrygg och menar att både bilar och cyklister kör för fort. Cyklisterna tycker att det är fotgängare överallt och att andra cyklister betar sig galet. Tillgängligheten på gångbanorna är begränsad på grund av "gatupratare" och blockerande uteserveringar. Avsaknaden av sänkta kantstenar gör det svårt/omöjligt för rörelsehinderade att ta sig förbi hinder.

## SYFTE

Trafikkontoret vill hitta en lösning som fungerar drift- och underhållsmässigt, trafiksäkerhetsmässigt och gestaltningsmässigt och samtidigt upplevs som fungerande av brukarna trots att det är en gågata med stadens största cykelstråk.

## MÅL

1. Tillgängligheten till gångbanorna ska förbättras.
2. Konflikter mellan gående och cyklister ska minska.



Götgatan sträcker sig från Skanstull till Södermalmstorg och har funnits sedan stadens tillkomst. Namnets betydelse "vägen som leder till Götaland" säger en del om gatans tidigare funktion som infartsled till Stockholm. Nya broförbindelser och tunnlar har sedan dess uppstått som bättre alternativ för biltrafiken. Men för cykeltrafiken är Götgatan fortfarande ett mycket betydelsefullt pendlingsstråk som dess nord-syd-axel.

Götgatan har utvecklats till en av Stockholms livligaste stadsgator som lockar många besökare. Söder om Medborgarplatsen är gatan 24 meter bred och rymmer förutom breda gångbanor utmed fasaderna även cykelbanor, bilkörfält, parkering och träd. 2004 ändrades trafikföringen norr om Medborgarplatsen, där Götgatan numera är gågata mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan. Biltrafik är tillåten under vissa tider och regleringar. Cykling får ske på de gåendes villkor. Framförallt på eftermiddagarna är avsnittet en attraktiv shoppinggata.

Gågatudelen fungerar bra trafikjuridiskt. Bilisterna håller sig väl till regleringarna, det är relativt få fordon som trafikerar och parkerar utmed gågatan. I nulägesanalys som trafikkontoret genomförde 2007 (se vidare kapitlet "Tidigare utredningar") svarar nästan alla intervjuade att man upplever det som en trevlig gata men väldigt många tycker också att gatan inte är trafiksäker. Många ytterligare skrivelser och samtal har inkommit

efter 2007 till trafikkontoret med klagomål över dålig framkomlighet (cyklister), bristande trafiksäkerhet (gående och cyklister) och otillgängliga gångbanor (gående). Trafikkontoret vill därför utreda möjligheten till förbättringsåtgärder.

Götgatans gågata är som tidigare nämnt unik. Det är både en av Stockholms mest populära gågator och en av de mest frekventerade cykelstråken. Trots slitet utseende och gammal gatsektion finns en stolthet över gatan hos användarna som inte drar sig för att stoppa bilister eller på olika sätt markera att biltrafik inte är välkommen här. Detta brukarengagemang är värdefullt och borde tas tillvara i planeringsprocessen över nya Götgatan!

Det är inte självklart vilken utformning av gatan som ger det efterfrågade resultatet, dvs både ökar tillgängligheten för gående och minskar konflikterna mellan gående och cyklister. I Stockholm finns en tradition att blanda cyklister och gående på gågator, men enligt GCM-handboken skall generellt separering ske vid stora cykelflöden. Vidare står att läsa att den bästa lösningen ibland kan vara att leda cykeltrafiken längs parallella stråk för att öka cyklisternas framkomlighet och fotgängarnas trygghet.

Det finns generellt en uttalad koppling mellan gågatereglering och fysisk utformning; gatans funktion skall vara självförklarande.

## PÅ EN GÅGATA GÄLLER FÖLJANDE:

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
3. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

På gågator får inte motordrivna fordon föras. Undantaget om det behövs för

1. varuleveranser till eller från butiker vid gågatan,
2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan eller
3. transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

### Regler för gågata

Antal fotgängare per timme och meter gågatebredd	Rekommendation
< 100	Gående och cyklister blandas
100-160	Separering i samma nivå
160-200	Separering med nivåskillnad
> 200	Ingen cykling på gågatan

I Holländska handböcker finns följande rekommendationer kring cyklister på gågator

# TIDIGARE UTREDNINGAR

Götgatans gågatedel har utretts tidigare av trafikkontoret. Det handlade då dels om en nulägesstudie gällande trafikbeteenden och dels om ett förfrågningsunderlag gällande total ombyggnad och upprustning av gatan:

## 1) GÅGATA INFÖRS 2004

Under 2004 ändrades trafikföringen på del av Götgatan. Biltrafiken begränsades radikalt och Götgatan blev gågata mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan. Viss biltrafik (transporter till fastigheterna) är tillåten mellan kl 06 - 11, övrig tid är gatan reglerad med "motorfordonstrafik förbjuden". Cyklisterna får cykla på de gåendes villkor.

## 2) PROGRAM FÖR UPPRUSTNING 2007

Under 2006 togs ett program för upprustning av gatumiljön för Götgatsbacken fram. Projektet omfattade sträckan mellan Noe Arks gränd och Södermalmstorg. Programmet föreslår att trottoarer breddas och att gatan ges ett sammanhållande golv som tydligt signalerar gågata.

## 3) FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG 2007

Utifrån detta program togs 2007 ett förfrågningsunderlag *Götgatsbacken - ombyggnad av mark* fram. Offererade svar visade sig dock vara så kostsamma att upphandlingen aldrig slutfördes, programmet har alltså inte genomförts.

## 4) BETEENDESTUDIER 2007

Inför ombyggnationen genomfördes 2007 beteendestudier på Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Noe Arks gränd. I samband med denna studie räknades cykel- och gångtrafikmängder på olika platser utmed Götgatan och dess omgivning. Studien syftade till att kartlägga beteenden före den planerade ombyggnaden och skulle följas upp efter ombyggnaden för att dra slutsatser om upprustningens betydelse för folkliv, säkerhet och beteenden på Götgatan. Ombyggnationen blev dock inte av.

Av studien framgår att gågatudelen av Götgatan "ägs" av de gående på eftermiddagarna medan cyklisterna tar för sig på morgonen när det är mycket få gående. Cyklisterna betar sig annorlunda på eftermiddagen när det är mycket folk i rörelse; de cyklar långsammare och anpassar sig efter de gående.

Antalet gående och cyklisterna räknades under tiderna kl 7 - 9, 12 - 14 och 16 - 18 under en fin augustidag. Under dessa tider rörde sig 3700 cyklisterna och 15000 gående utmed Götgatan, se tabell till höger. Siffrorna visar tydligt cykelpendlingens variation och riktning under rusningstrafiken samt gångtrafikens dominans under eftermiddagen. Från lunch och framåt är det de gåendes gata.

	tid	norrut	söderut	totalt
<b>Gående</b>	7 - 9	1000	1000	2000
	12 - 14	2500	2600	5100
	16 - 18	3800	4000	7800
<b>Cyklisterna</b>	7 - 9	1500	300	1800
	12 - 14	200	200	400
	16 - 18	400	1100	1500

Antal gående och cyklisterna augusti 2007







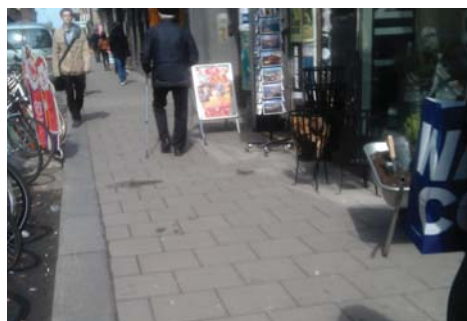
7-eleven har uteservering med avgränsande spaljéer i trä.



På mornarna består trafiken huvudsakligen av cyklister, angörande fordon och fotgängare på väg till jobb och skola. Matvaruaffären vid tunnelbanan har ofta större varuleveranser.



Uteserveringar på gångbanorna.



Diverse reklam ställs utanför butikerna



Fler cyklar än cykelställ - de cyklar som finns parkeras dock i hyfsat prydlig ordning i linje med de cyklar som står i cykelställen.



I princip varje butik på gågatan har "gatupratere" stående på trottoaren.



Café Espresso har uteservering med lösa bord och stolar utmed fasaden.



Old Beefeater Inn har den enda uteserveringen med fast möblering.



Café Muggen har uteservering med lösa bord och stolar samt fristående reklamtavlor.

## SAKER SOM FUNGERAR BRA

Gågatan upplevs som trevlig och stadsmässig. Det är mycket liv och rörelse, det är trivsamt att promenera eller shoppa. Uteserveringarna inbjuder till att stanna upp.

Under förmiddagen är det tillräckligt med utrymme för de behoven som finns utmed gågatudelen. Man hinner se och agera för att kunna ta hänsyn till varandra.

På eftermiddagen är det många gående, de tar hela gaturummet i anspråk vilket ger både säkerhet och trygghet i gemenskapen.

För cyklister är Götgatan en mycket genförbindelse. Tack vare motriktade cykelfält är Götgatan en rak förbindelse för cykeltrafik i nord-sydlig riktning.

## PROBLEM SOM DE GÅENDE UPPLEVER

Gående kan uppleva cykeltrafiken som obehaglig. Antagligen känner man sig så omgiven av gående att man glömmer bort att man befinner sig på ett betydande cykelstråk.

Gående med synnedsättning har svårt att promenera på gångbanorna och ta fasaderna till hjälp eftersom "gatupratare", annan möblering och uteserveringar blockerar. Det finns inga eller väldigt få kantstenssänkningar så att de som använder rullstol kan ta sig upp och ned på gångbanorna.

## PROBLEM FÖR CYKLISTERNA

För cyklister är Götgatan ett viktigt cykelstråk i nord-syd-axeln. Det finns inga alternativa cykelförbindelser mellan Skanstull och Slussen. För cyklister är Götgatsbacken ett krävande avsnitt med branta lutningar. Gågatudelen upplevs som farlig på eftermiddagarna eftersom man känner sig osäker på andra trafikanters agerande, både gåendes och andra cyklister.

## TIDPUNKT FÖR PROBLEMEN

Problemen uppstår framförallt på eftermiddagarna då de gående fyller upp hela bredden på gatan samtidigt som cyklister vill fram på sitt pendlingsstråk. Men även morgnarna kan vara problematiska när många varuleveranser sker samtidigt som stora cykelflöden ska passera.

## OLYCKOR

Under de senaste fem åren har 79 olyckor rapporterats på Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arks gränd. 32 av dessa var rena halkolyckor där ensamma personer har halkat och skadat sig. Ö olyckor mellan gående och cyklist har rapporterats, där oklart eller fel beteende ledde till krocken. Flera kollisioner har inträffat i korsningarna, framförallt vid Högbergsgatan. En del singelolyckor beror på att man snubblat på kantstenen, framförallt vid den dubbla kantstenen söder om Högbergsgatan som många inte uppmärksammar.

Svåra skador inträffade när en cyklist träffades av en öppnande bildörr (bilen felparkerade på cykelbana), när en skatebordåkare körde på en gående och när en person ramlade själv. Vid övriga olyckor uppstod endast lindriga skador.

## SEPARERING KONTRA SAMSPEL

Gågatudelen av Götgatan upplevs som trivsam. Det är orimligt att förpassa de gående till en alternativ gata. Att förbjuda cykeltrafiken vore också fel, även de upplever gatan som trevlig, men framförallt är detta den genaste vägen på ett mycket viktigt cykelstråk.

Ett lösningsalternativ är att separera gång- och cykeltrafik i gaturummet, exempelvis med ett cykelstråk i mitten mellan gångbanorna. Men det kommer kanske föranleda att vissa cyklister kommer köra något snabbare och känna rätt till detta. Det skulle också resultera i att de gående måste samsas på mindre ytor än idag, vilket innebär större trängsel, framförallt under eftermiddagen.

En följdfråga är hur gång- och cykeldel ska separeras samt vilka ytor som ska kunna användas av biltrafiken. För att behålla generösa utrymmen för de gående måste cykelytan göras smalare. Samtidigt förekommer viss fordonstrafik som också behöver utrymme.

Separering kan ske tydligt med olika material och kantsten emellan som hindrar. Med olika kombinationer av material kan man åstadkomma mer eller mindre tydliga separeringar. Eller tydliggöra att detta är en yta där man ska samspela med andra trafikanter och ta hänsyn.

Även gatumöbleringen är en del av möjligheterna att förtydliga och gestalta gaturummet. Genom att exempelvis flytta ut serveringarna från fasaden skapas fria gåytor utmed fasaderna där de som upplever samspelet som problematiskt (eller de som på grund av funktionsnedsättningar inte har möjlighet till samspel) kan gå, medan övrig yta delas av resten.

## VENTIL FÖR CYKELTRAFIKEN

En annan och kompletterande lösning är att erbjuda cyklister en alternativ väg. Exempelvis skulle den snabba cykeltrafiken kunna använda Repslagargatan under eftermiddagen då det är trångt på gågatan. Detta förutsätter att cyklister kan ta sig dit och därifrån på ett lagligt sätt och att korsningarna fungerar så bra att det verkligen upplevs som ett attraktivt och säkert alternativ.

# KRAV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

På en inledande workshop med Staden samt under projektets gång sattes ett antal krav och styrande förutsättningar upp:

## GÅGATA

Götgatan ska förbli gågata.

## CYKELSTRÅK

Cykelstråket mellan Slussen och Medborgarplatsen behöver finnas, det är kanske Stockholms största (och en av de viktigaste) cykellänk.

## UTESERVERINGAR

Enligt stadens riktlinjer skall uteserveringarna vara minst 0,5 meter breda och utmed fasad. Återstående gångbana ska vara minst 2 meter. Undantag medges för att kunna skapa "en levande stad" men tillstånd måste sökas. Serveringarna får tillstånd för uteservering ett år i taget. I omdanningen av Götgatan är ett krav från trafikkontoret att uteserveringarna ska vara minst 1,5 meter breda.

## TILLGÄNGLIGHET

Götgatans gångbanor behöver bli tillgängliga för alla; det ska finnas nivåfria passager till alla gångbanor på lämpliga ställen. Om kantstenen nollas helt ska det finnas ett ledstråk antingen på marken eller att det är möjligt att använda fasadlivet. Det är vidare önskvärt att samtliga entréer ska vara tillgängliga.

## DRIFT- OCH UNDERHÅLL

Vattenavrinningen måste lösas vid olika nivåer eller när nivåskillnader utjämnas.

Om det skall finnas en kantsten bör den vara tydlig för att inte bli en snubbelkant för gående eller cyklister.

Möblering och uteserveringar ska inte hindra gatustädningen. Konstruktionerna ska vara enkla att hållas rena. Fritt mått minst 2,2 meter.

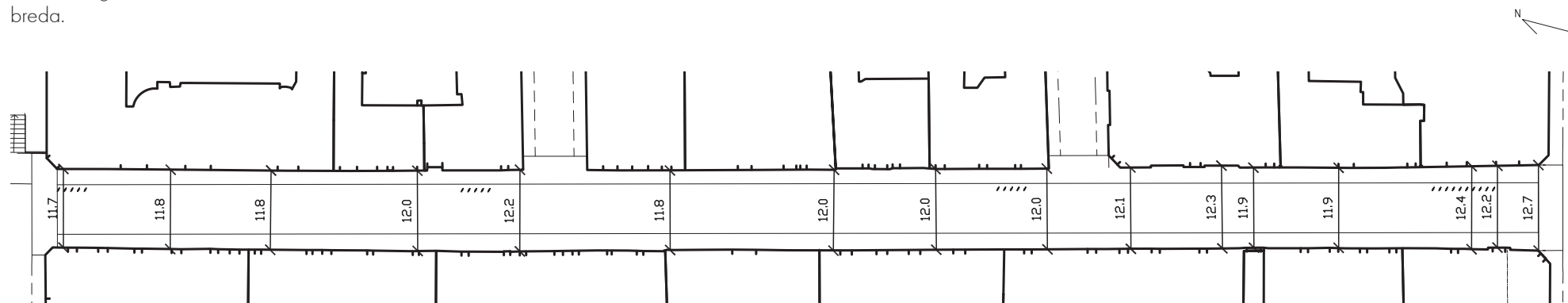
Det är önskvärt med stora skräpkorgar. Eventuella sittplatser bör inte vara många soffor, eftersom erfarenheten är att det samlas högljudda personer nattetid vid soffor/parkbänkar vilket stör boende i närheten.

Beläggningen bör helst vara asfalt eller betongmarksten som är lätt att underhålla

## CYKELSTÄLL

Enligt trafikkontorets cykelparkeringshandbok bör cykelparkeringar rymmas i möbleringszon, vid entréerna eller anslutande sidogator. Befintliga cykelställ på Götgatan är välanvända och ibland otillräckliga. Även om man inte får plats i cykelställen ställer man dock oftast cykeln direkt intill stället så att alla parkerade cyklar samlas.

**KULTURMILJÖ/HISTORISKA KRAV**  
Stadsmuseét har tidigare uttryckt önskemål/krav på att Götgatan även fortsättningsvis skall ha markerade gångbanor, dvs gångytorna närmast fasad skall ha avvikande beläggning jämfört med körytan. Det är dock inget krav att ytorna är skilda åt i nivå.

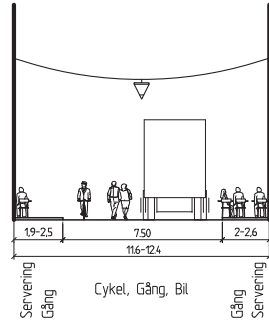


Ovan visas hur det totala gaturummet varierar i bredd från 11,7 till 12,7 meter.

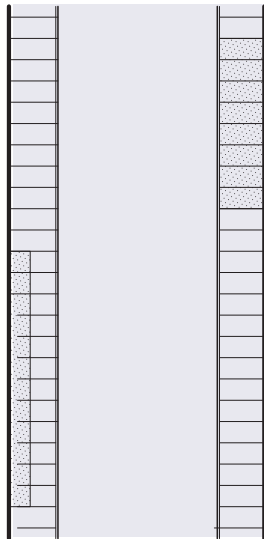
# UTREDDA ALTERNATIV - ÖVERSIKT

## ALT 0

GÖTGATAN SOM DEN SER UT IDAG



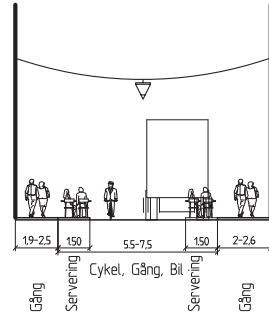
SEKTION



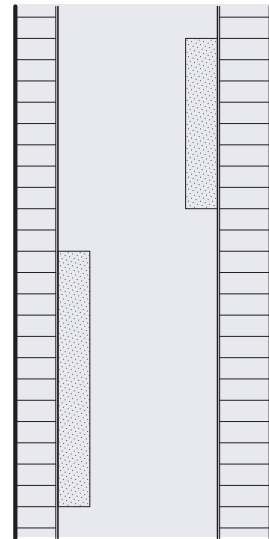
PLAN

## ALT 1

BIBEHÅLLEN SEKTION MED  
UPPBYGGDA 'SATELLITSERVERINGAR'



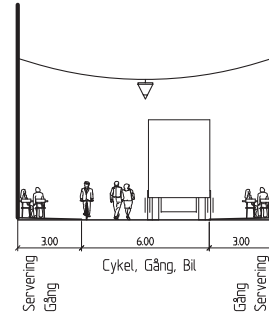
SEKTION



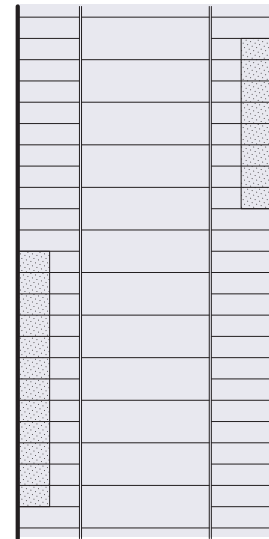
PLAN

## ALT 2

SEKTION ENL. UPPRUSTNINGSFÖRSLAG  
FRÅN 2006



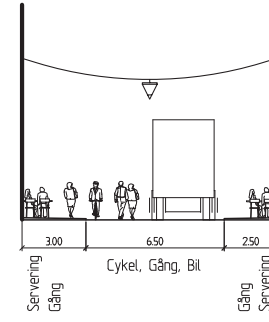
SEKTION



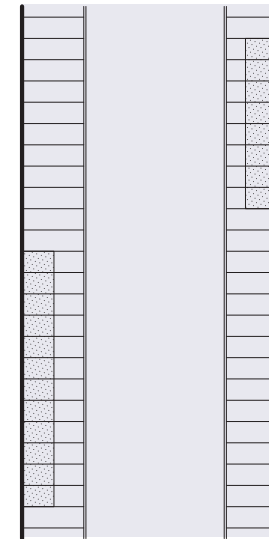
PLAN

## ALT 3

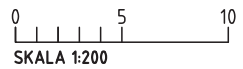
BREDDAD TROTTOAR  
VÄSTRA EL. ÖSTRA SIDAN



SEKTION

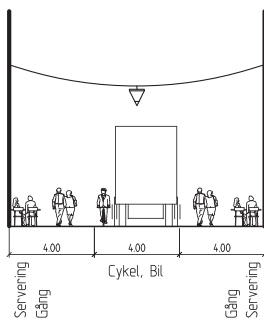


PLAN

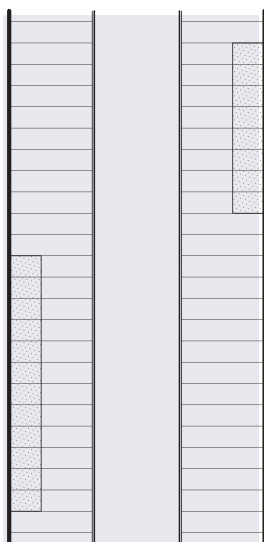


#### ALT 4

TREDELAD GÅGATA UTAN NIVÅSKILLNAD



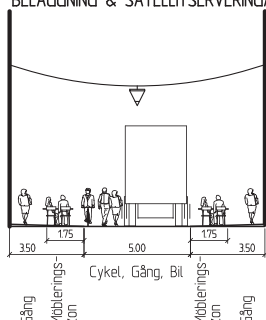
SEKTION



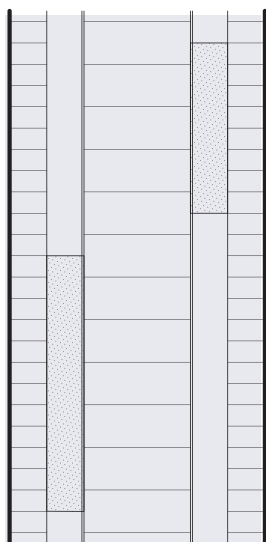
PLAN

#### ALT 5

GÅGATA UTAN NIVÅSKILLNAD MED MÖBLERINGSZON I AVVIKANDE BELÄGGNING & SATELLITSERVERINGAR



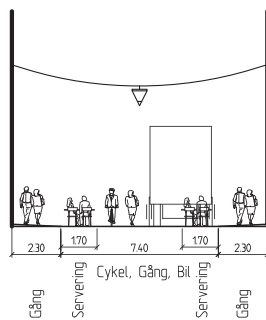
SEKTION



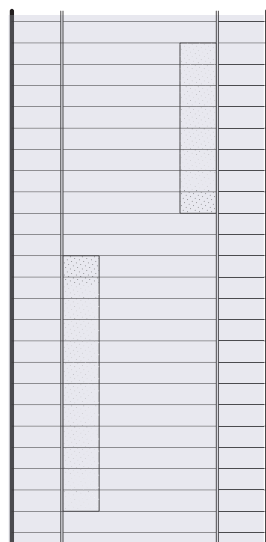
PLAN

#### ALT 6

GENOMGÅENDE BELÄGGNING UTAN NIVÅSKILLNAD, SATELLITSERVERINGAR



SEKTION



PLAN

#### UTREDDA ALTERNATIV

Med Stadens krav och önskemål som förutsättning för gestaltning och funktion har ett antal olika alternativ skissats på och diskuterats. Här redovisas sju av de olika varianterna som utretts, men många fler har ritats på och förkastats. Varianter av dessa sju finns naturligtvis. Även det förslag som togs fram 2007 och ledde till ett färdigt förfrågningsunderlag redovisas här intill som alternativ 2.

Alternativen går från mycket enkla lösningar där den enda åtgärden som föreslås är att uteserveringarna flyttas ut från gångbanorna till uppbyggda plattformar i samma nivå som gångbanorna till total ombyggnad av hela gatan. Mellan dessa ytterligheter finns alternativ som innebär mindre ombyggnader till exempel på ena sidan av gatan för att lösa tillgängligheten på gångbanan förbi uteserveringarna.

På följande sidor redovisas de nya alternativen mer i detalj. Avslutningsvis rekommenderas ett alternativ som anses ha bäst målpåfyllelse samt gestaltningsidé.

# UTREDDA ALTERNATIV

## ALT 1

### BIBEHÅLLEN SEKTION MED SATELLITSERVERINGAR

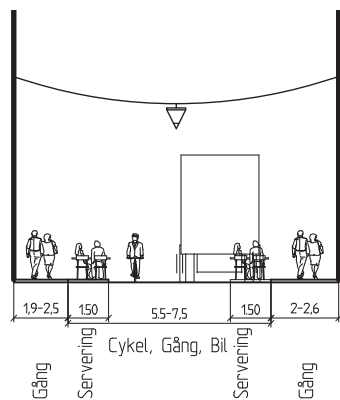
En mycket enkel lösning är att bara flytta ut uteserveringar i gatan, till så kallade *satellitserveringar*. I övrigt behålls gatan i nuvarande utformning.

Gående får fortfarande använda hela ytan men förslaget innebär att det finns en fri gåyta utmed fasad. Satellitserveringarna ska ha samma höjd som gångbanan och behöver alltså få någon form av plattform. Dessa plattformar måste kunna hållas rena även runtomkring och får inte hindra vattenavrinningen utmed gatan.

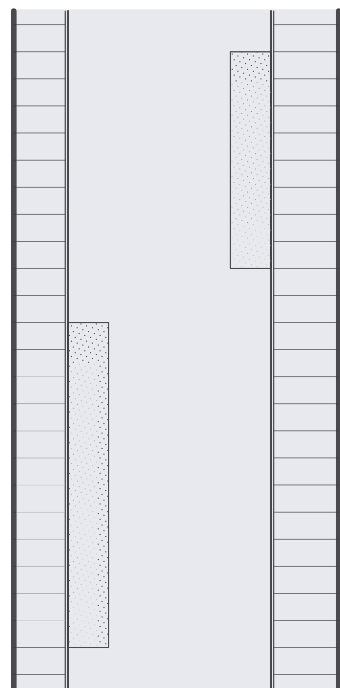
Fördelar med denna utformning är att man får fria gångbanor utmed fasad, fler hinder i "körbanan" kräver lägre hastigheter och väcker uppmärksamheten för lågfartsområdet. Nackdelar är att gatustädningen försvåras med hinder i körbanan, det är stor risk för en skräpig miljö och att serveringsplattformarna måste stå ute dygnet runt under uteserveringssäsongen vilket förfular gatumiljön.

Förändringen är enkel att genomföra utan större kostnader från stadens sida men ger inte hellre någon avsevärd förbättring av Götgatans något slitna miljö. Dessutom måste kantstenssänkningar genomföras för att lösa tillgängligheten vilket kommer medföra branta tvärlutningar på gångbanorna - vilket i sin tur är olämpligt av flera skäl.

Detta alternativ rekommenderas ej då det inte löser dagens problem helt och dessutom skapar nya.



SEKTION



PLAN

## ALT 2

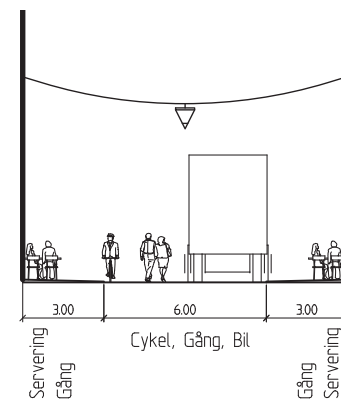
### SEKTION ENLIGT TIDIGARE FU

(3m - 6m - 3m, serveringar utmed fasad)

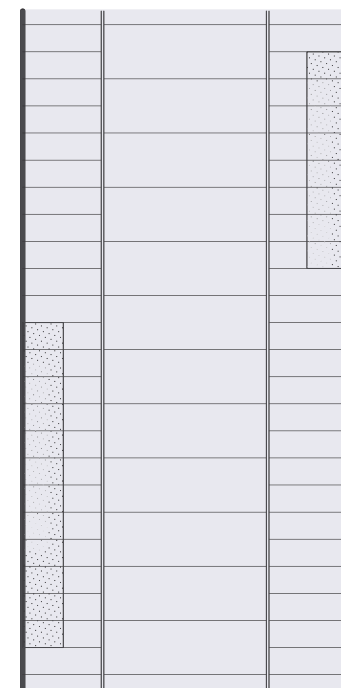
I det tidigare framtagna förslaget breddas båda gångbanor med ca en halvmeter, körbanan blir alltså en meter smalare. Uteserveringar ligger kvar utmed fasad. Hela gatan får en ny beläggning för att förstärka intrycket av gätareglerningen. Mellan köryta och gångyta finns en låg kantsten (6 cm) som hindrar angörande trafik att köra upp på gångbanan. Denna kansten sänks på ett flertal platser där personer med rullstol eller rullator kan korsa gatan.

Fördelar detta alternativ är att man tack vare de breddade trottoarerna kan passera uteserveringarna utan att behöva kliva ned ifrån kantstenen. Tillgänglighetskravet längs med gångbanan är därmed uppfyllt. Man får en bredare yta som är fredad från cyklister och bilar samtidigt som fordonen får en smalare yta.

Detta alternativ rekommenderas inte eftersom kraven på att korsa gatan utan nivåskillnader inte uppfylls.



SEKTION



PLAN

# UTREDDA ALTERNATIV FORTS

## ALT 3

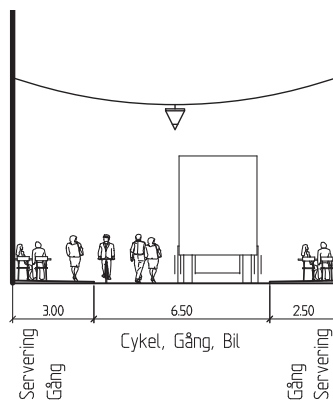
### BREDDAD TROTTOAR PÅ EN SIDA

(3m - 0,5m - 2,5m, serveringar utmed fasad)

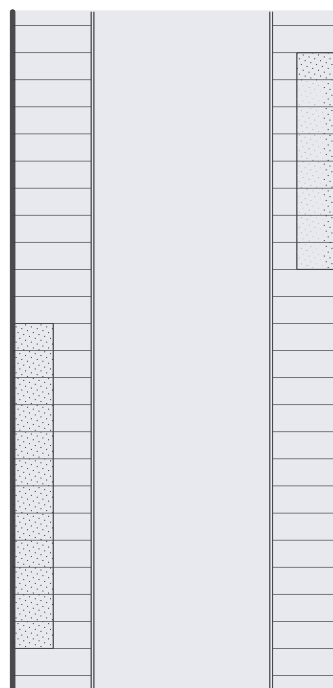
En billigare variant är att bredda endast en gångbana. Då finns möjlighet att gå utmed ena sidan på en yta fredad från cyklister och bilar. Dessutom skulle befintlig beläggning med betongplattor på trottoar och asfalt på den gemensamma ytan bibehållas.

Det diskuterades att komplettera detta förslag med smalare uteserveringar på den breddade sidan. Uteserveringar smalare än 1,5 meter har dock en tendens att ta mer plats än vad de får så att det i alla fall blir svårt för de gående att passera på gångbanan utanför.

Detta alternativ rekommenderas ej eftersom det inte skiljer sig tillräckligt mycket från befintlig situation och inte löser de problem vi har på gågatan idag.



SEKTION



PLAN

## ALT 4

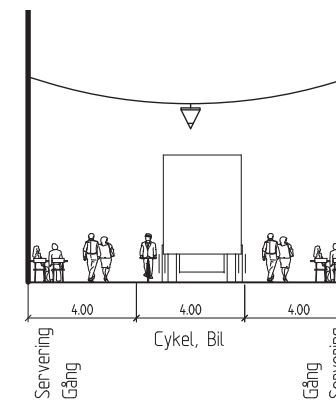
### TREDELAD GÅGATA UTAN NIVÅSKILLNAD

(4m - 4m - 4m, serveringar utmed fasad)

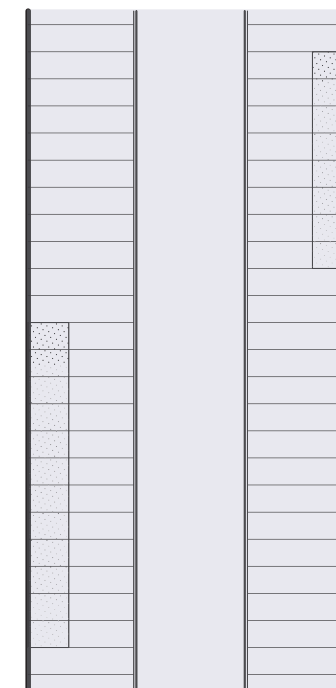
I detta alternativ görs en rejäl förändring genom att bredda gångbanorna till 4 meter på båda sidor. Då får man breda gångtytor och en smal "köryta" i mitten (där det fortfarande är tillåtet att gå). Förslagsvis beläggs de breda gångtytorna med en typ av plattor medan ytan med fordonstrafik får en annan, så att en tydlig skillnad fås.

Kantstenen mellan den "rena" gångytan och den gemensamma ytan nollas, dels för att förhindra snubbelkanter och dels för att fordon ska kunna mötas. Angörande trafik ställer upp på gåytan. Serveringarna placeras utmed fasaden eller som satelliter intill "körytan".

Troligen leder detta förslag till en ganska tydlig separering mellan gång- och cykeltrafik då körytan lär upplevas som en cykelbana. Frågan är om detta är önskvärt och löser de problem vi har på gågatan?



SEKTION



PLAN

# UTREDDA ALTERNATIV FORTS

## ALT 5 SATELLITSERVERINGAR, MÖBLERINGSZON I AVVIKANDE BELÄGGNING OCH UTAN NIVÅSKILLNADER

Detta förslag är en kombination av den enklaste förändringen med satellitserveringar och det förra alternativet med tredelad gågata utan nivåskillnad. I detta förslag läggs en möbleringszon mellan den "rena" gåytan och "blandytan". Inga nivåskillnader mellan ytorna finns men beläggningsindikerar indelningen.

Serveringarna placeras i möbleringszonen så att fasaderna blir fria. I möbleringszonen placeras även papperskorgar, eventuella sittplatser och cykelställ som snedställs för att rymma parkerade cyklar. Möbleringszonen görs 1,75 meter bred och placeras 1,75 meter ut från fasad.



Med detta alternativ kan man skapa en egen identitet för Götgatan. Befintliga funktioner bibehålls men genom en omfördelning av ytorna och en genomgående beläggning förtydligas ytornas tänkta användning utan att omöjliggöra en blandning.

Detta alternativ innebär en totalombyggnad av hela gatan. Körytorna minskas. Eventuellt kan städningen försvåras, alternativt måste serveringarna plockas in varje kväll.

**FÖRDELAR:** Tydligt indelat gaturum där ytorna närmast fasaderna frigörs från uteservering och på så sätt ges till gående som kan promenera tryggt utan att behöva ta hänsyn

till cyklister. Längsgående band med avvikande material markerar plats för möblering såsom sittplatser, cykelställ, papperskorgar och uteserveringar.

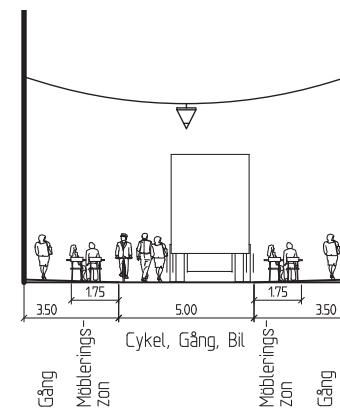
Gatan blir helt tillgänglig för gående eftersom nivåskillnader i form av kantstöd tas bort.

**NACKDELAR:** Den tydliga uppdelningen och markeringen av möbleringszoner kan fungera begränsande utrymmesmässigt. Om de gående styrs till gångytorna närmast fasaderna och in till mitten, men undviker de mönstrade banden, har vi tappat gångyta och skapat en situation med ännu större trängsel på gatan.

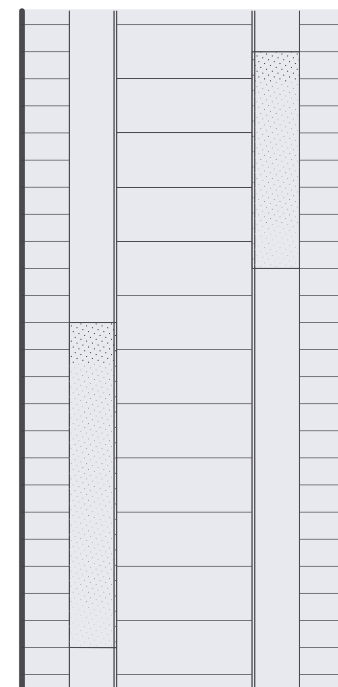
Det kan också finnas risk att möbleringszonen upplevs av butiksinnehavare som just en yta att möblera och använder den för gatuprat och annan skyltning.

En annan nackdel är att de längsgående banden med avvikande material styr uteserveringarnas storlek. Serveringarnas utbredning kan komma att - och borde gå att - förändras i framtiden, men alternativet låser fast användandet av gatan.

*Till vänster, Inspiration från Umeå; gågata med tydligt markerade möbleringszoner.*



SEKTION



PLAN



# UTREDDA ALTERNATIV FORTS

## ALT 6 SATELLITSERVERINGAR, GÅNGZON I AVVIKANDE BELÄGGNING OCH UTAN NIVÅSKILLNADER

Detta förslag är en vidareutveckling av alternativet på föregående sida. I detta förslag markeras dock inte möbleringszonen med särskilt material. Inga nivåskillnader mellan ytorna finns, men beläggningsen på den "rena" gåytan skiljer sig från "blandytan".

Serveringarna och övrig möblering placeras så att fasaderna blir fria. Gränsen mellan den "rena" gåytan och blandytan placeras ca 2,3 meter ut från fasad. På detta sätt kommer alltid renhållnings- och snöröjningsfordon förbi parkerade cyklar. Uteserveringsytorna markeras med mjukt välvda metalldubbar i hörnen, för att markera serveringarnas storlek på ett tydligt och prydligt sätt. Dubbarna får antingen ligga kvar under perioder utan servering eller tas bort och pluggas igen. Den rundade formen medger sopning och snöröjning.

Även med detta alternativ skapas en egen identitet för Götgatan. Befintliga funktioner bibehålls men med den genomgående beläggning förtydligar gatans gågaturkaraktär.

Detta alternativ innebär en totalombyggnad av hela gatan. Körytorna minskas något.

Eventuellt kan städningen försväras, alternativt måste serveringarna plockas in varje kväll. Extra resurser för renhållning och snöröjning krävs kring möblering som sittplatser, skräpkorgar och cykelställ. För att underlätta

snöröjningen vintertid föreslås att sittplatserna plockas in under vinterperioden (vilket redan görs på många platser i Stockholm).

**FÖRDELAR:** Gatan blir helt tillgänglig för gående eftersom nivåskillnader i form av kantstöd tas bort. När ytorna närmast fasaderna frigörs från uteservering kan de gående promenera tryggt utan att behöva ta hänsyn till (eller bli skrämda av) cyklister.

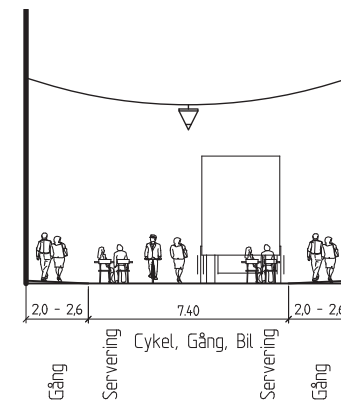
Beläggningsen i "blandytan" blir genomgående och därmed flexibel. På mornar och

under perioder utan uteserveringar blir ytan där gående, cyklister och till viss del biltrafik samas på, maximal.

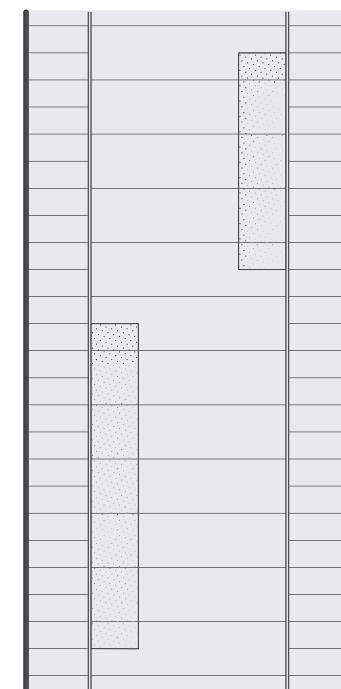
**NACKDELAR:** Den diskreta markeringen av uteserveringar kan medföra att möbleringen sprids något okontrollerat.

Detta alternativ har valts att studeras vidare och beskrivs i detalj på nästföljande sidor.

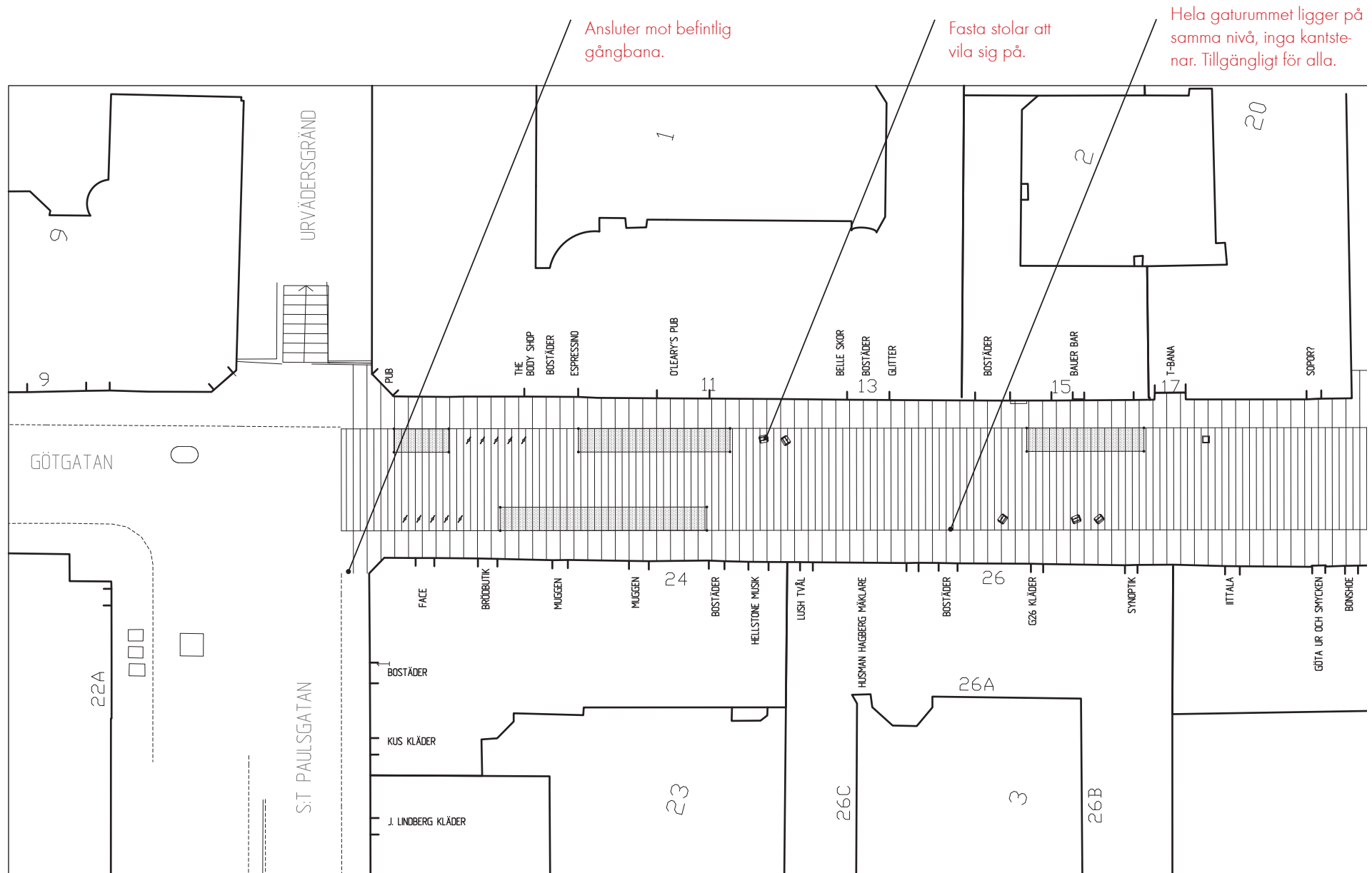
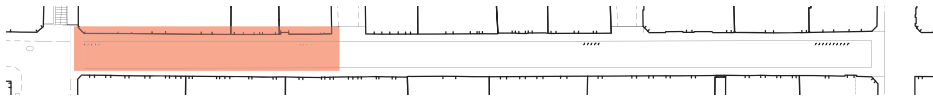
Nedan, *Inspiration från Köpenhamn; "trasmattebeläggning" i mitten och plattor i sidorna.*



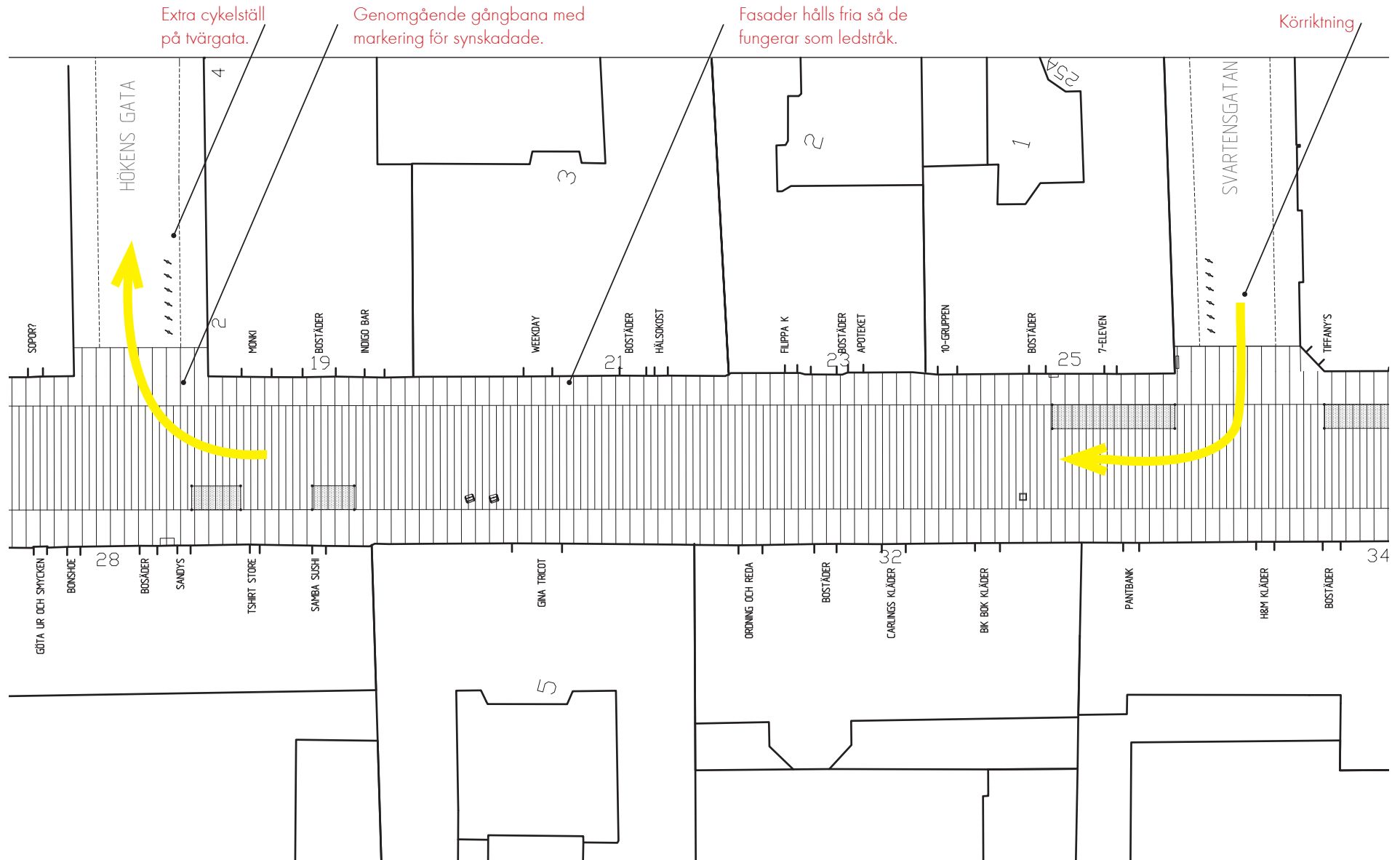
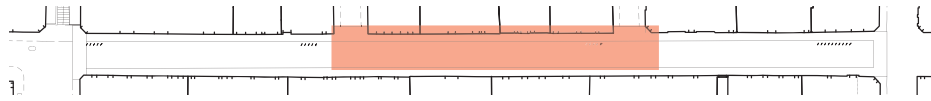
SEKTION



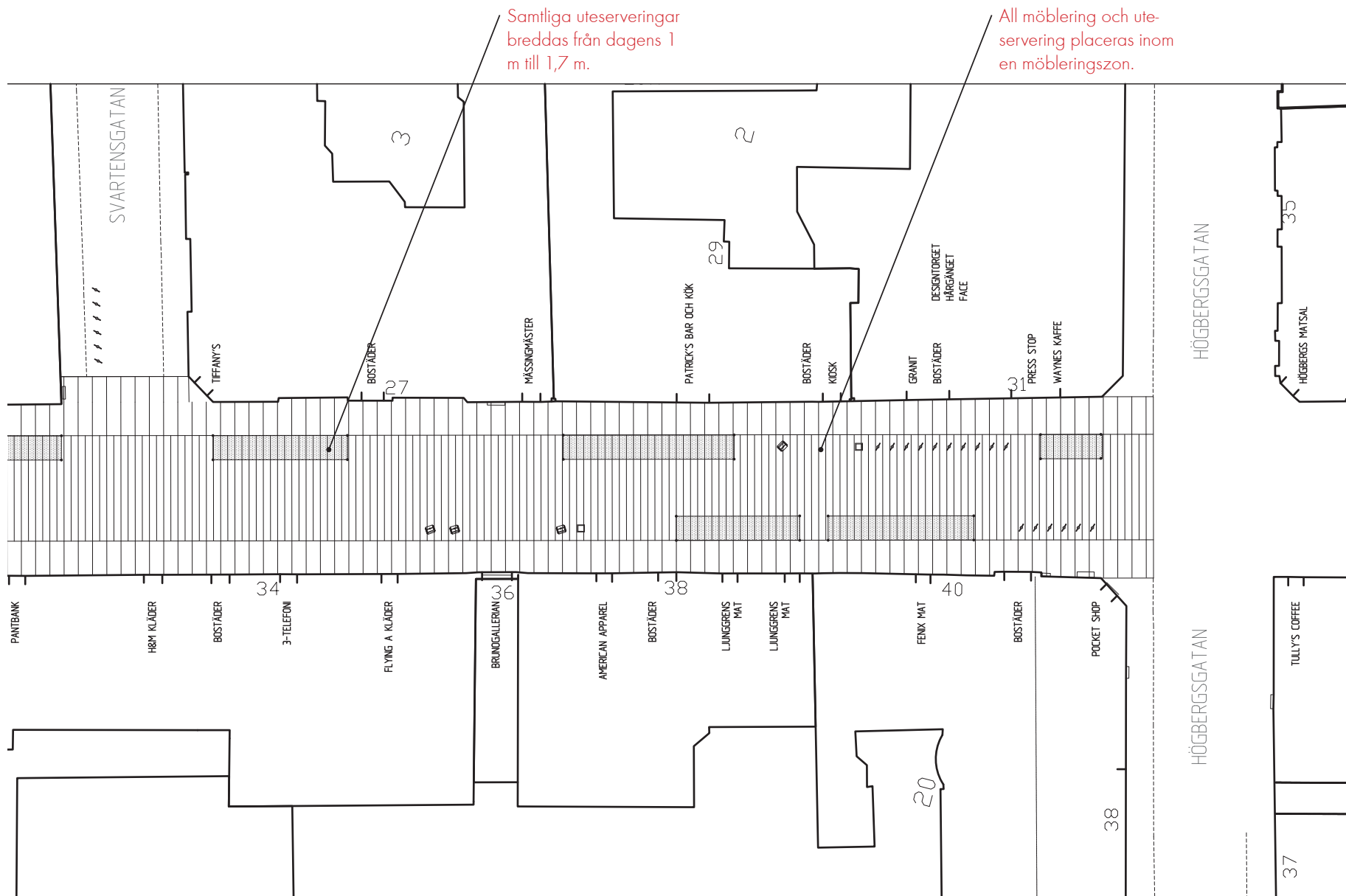
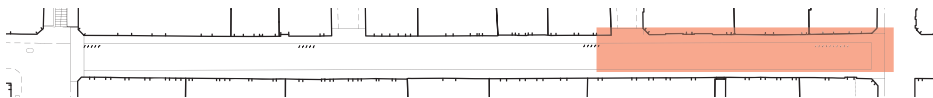
PLAN



**PLAN: ALT 6 SATELLITSERVERINGAR, GÅNGZON I AVVIKANDE BELÄGGNING OCH UTAN NIVÅSKILLNADER 1(3)**



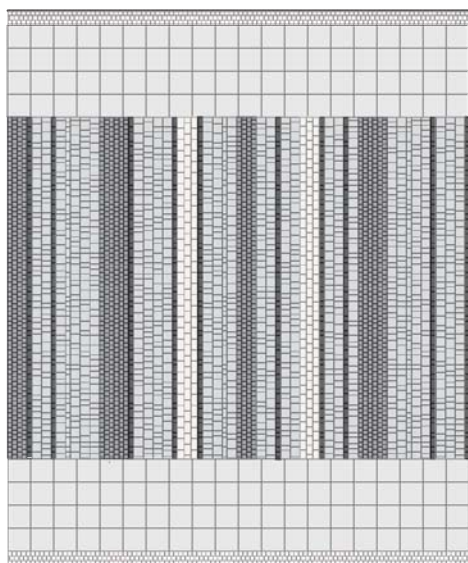
**PLAN: ALT 6 SATELLITSERVERINGAR, GÅNGZON I AVVIKANDE BELÄGGNING OCH UTAN NIVÅSKILLNADER 2(3)**



PLAN: ALT 6 SATELLITSERVERINGAR, GÅNGZON I AVVIKANDE BELÄGGNING OCH UTAN NIVÅSKILLNADER 3(3)

## BELÄGGNINGSIDÉ

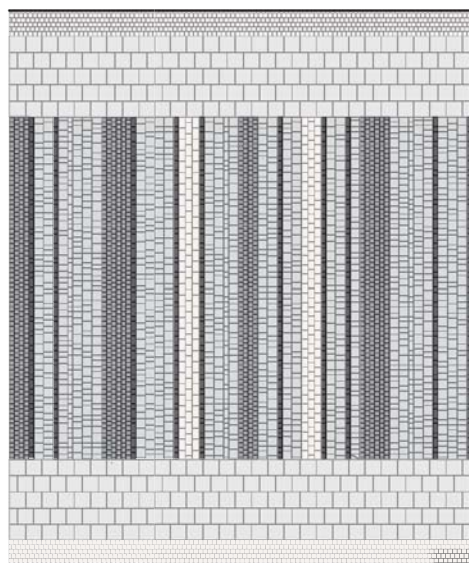
Tanken med "Trasmattan" är att ge fotgängare en fredad zon längs fasad och tydliggöra samspelsytan. Att påminna om den gamla gatan med kantstenar och asfalt men samtidigt göra något nytt. På detta sätt hoppas vi skapa ett gemensamt golv för samspel mellan olika fordon, inbjuda till rörelser vertikalt och diagonalt samt skapa ett inbjudande och generöst uterum för alla.



Förslag på beläggning av gågatan, 50x50 plattor eller 35-plattor.

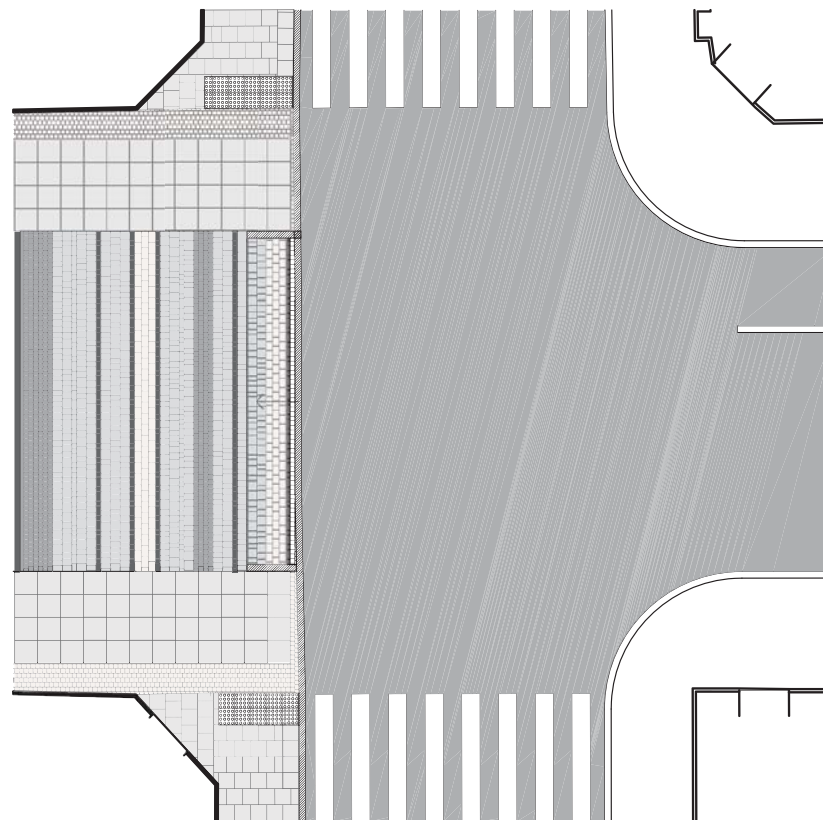
"Gångytan" längs fasad består av ljusa betongplattor - förslaget är större 50x50-plattor som dock kräver maskinell hjälp vid läggning, eller traditionella "35-plattor". De stora plattorna skapar en ram för "mattan" genom sin storlek och "ointressanta" läggningsmönster.

Mattan däremot har ett spännande mönster på en bas av ljus, finkornig betongsten från



standardsortimentet med avbrott av betongsten i mörkaste kulör. Som en återkommande bård håller ränder av flammad storgatsten ihop ytan. Storgatstenen blir även en påminnelse om gatans ålder och historia. Delar av mattan kan bytas ut under årens gång utan att helhetsintrycket påverkas och vid behov att gräva i gatan är de små och standardiserade storlekarna på stenen enkla att hantera.

Betongplattorna på "gångbanan" håller en konstant bredd av två meter, vilket är måttet för den smalaste sektionen. (Förutsatt att om 50-plattan väljs. Med 35-plattan blir gångstråket 1,75 meter). För att ta upp fasadernas fluktuation används flammad smågatsten mot huset. Smågatstenen innebär att skärning av betongplattor undviks. Den flammade ytan gör att det blir tillgängligt för alla.



Mötet med Högbergsgatan, illustrerat med 50x50 plattor

## DETALJER OCH INSPIRATION

Genom att hålla en konsekvent, samspelt och genomtänkt möblering och val av detaljer hålls ytan samman och ger Götgatan en egen identitet. Att all möblering placeras på samma avstånd från fasad skapar en ordning i gaturummet.

Det är dock viktigt att inte övermöblera Götgatan, utan hålla den öppen och generös.

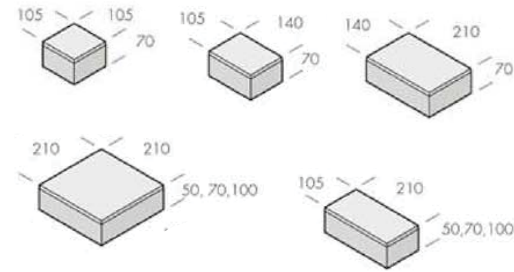
Vi har valt att föreslå en enkel sittplats i trä. Stolen går att snurra och man kan därmed välja att flytta sig efter solen, att sitta vänd mot en närbelägen stol eller att vända ryggen mot. En möblering med stolar skapar en möjlighet att korsas gatan mellan möbleringen och det upplevs heller inte som att en person tar upp flera sittplatser, som det kan bli på en bänk. Stolarna plockas in på vintern för att underlätta vinterväghållningen.

Förslaget innebär att synskadade ska kunna använda sig av "rena" fasader som ledstråk. Vid korsande gator markeras detta i beläggningen med en taktill platta. Typ av platta får utredas vidare i detalj.

För att synliggöra "rätt" utbredning för respektive uteservering föreslås en markering i marken. Metallmarkeringen är mjukt rundad och ska klara att bli överkörd av snöröjningsfordon. Ytan på dobben skall vara räflad och matt för att undvika halka. Det ska vara möjligt att ta in markeringen på hösten och sätta ut dem igen till nästa säsong. På detta sätt bli det också tydligt att ytan för uteservering kan variera från år till år.



Exempel med stolen Le Soleil från Nola, snurrbar som tillval.

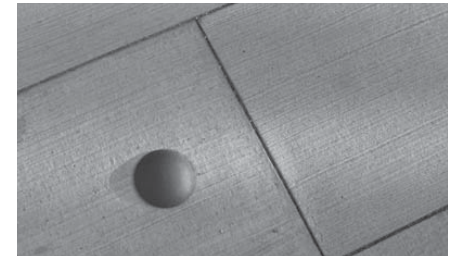


Nedan, Inspiration från Köpenhamn; gata med tvådelad beläggning; "trasmattebeläggning" i mitten och plattor i sidorna.

Samtliga föreslagna betongmarkstenar i körytan kommer från en stor producenters standardsortiment, håller för trafikclass 2 och är 70 cm tjocka.



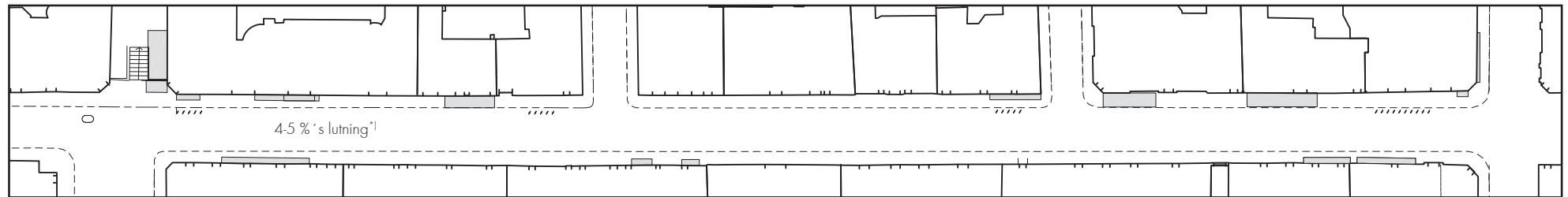
Flammad gatsten är bekväm att gå och cykla på.



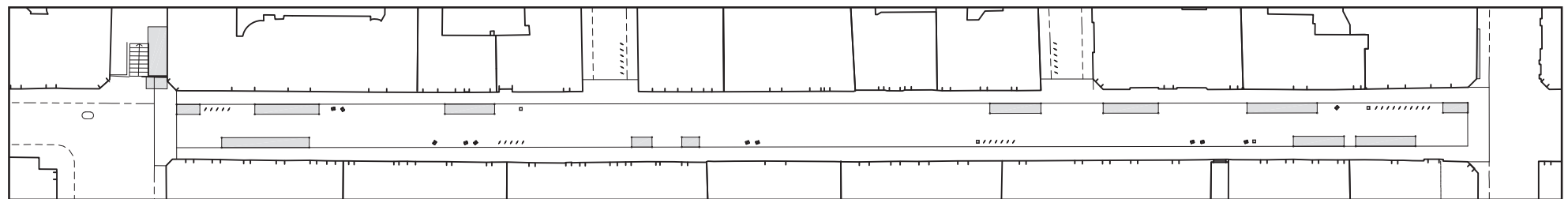
Markeringssöm i gjutjärn från GH-form.



# KONSEKVENSER FÖR UTESERVERINGARNA



Dagens uteserveringar



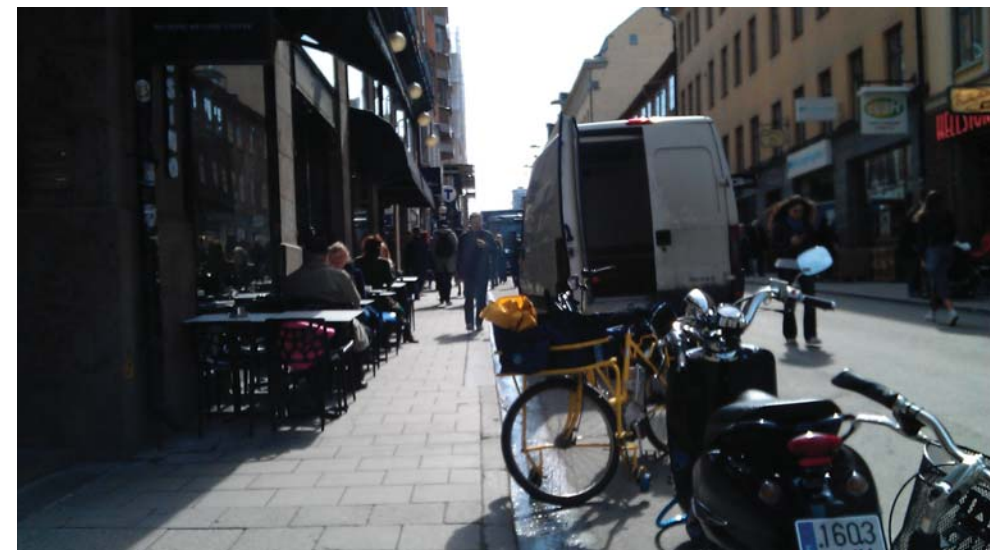
Föreslaget läge på uteserveringar

Placeringen av dagens uteserveringar framgår av den översta plankartan. Uteserveringarna varierar i bredd men har samma tillståndsgivna djup (1 meter) och ligger alla utmed fasaden.

Förslaget innebär att uteserveringarna flyttas minst 2 meter ut från fasaden (exakt mått varierar, på grund av att fasaderna inte är helt raka och parallella). De blir samtliga 1,7 meter djupa, vilket innebär en generell breddning.

I bågge ändrar av gågatan finns uteserveringar på båda sidor, vilket skapar en avsmalning som tydliggör entréerna till gågatan.

Målsättningen är att satellitserveringarna inte ska ha uppbyggda plattformar, utan bestå av lösa bord och stolar som plockas in varje kväll och ställs ut efter kl 11 (enligt samma princip som gäller i dagsläget). Vår bedömning är att samtliga uteserveringar kan fungera utan plattform, eventuellt med undantag för uteserveringen närmast S:t Paulsgatan/Urvädersgränd (restaurang Beefeater). Detta bör dock utredas mer i detalj. Ett gestaltningsprogram bör även tas fram för hur anordningarna för att avgränsa uteserveringarna skall se ut.



Trots lutande gata fungerar uteserveringar utan uppbyggd plan yta.

# KRINGÅTGÄRDER

## DUBBELRIKTA REPSLAGARGATAN FÖR CYKLISTER

Ett av målen i uppdraget är att minska antalet konflikter mellan gående och cyklister. Detta problem beror på att gågata kombinerats med pendlingsstråk för cyklister och kan så länge gågataregleringen finns förmodligen inte lösas med fysiska åtgärder på Götgatan. En projektförutsättning är att gågataregleringen ska finnas kvar, den upplevs av de flesta som positiv och trevlig.

Vår slutsats är därför att de cyklister som vill cykla snabbt och ostört måste få tillgång till alternativ väg.

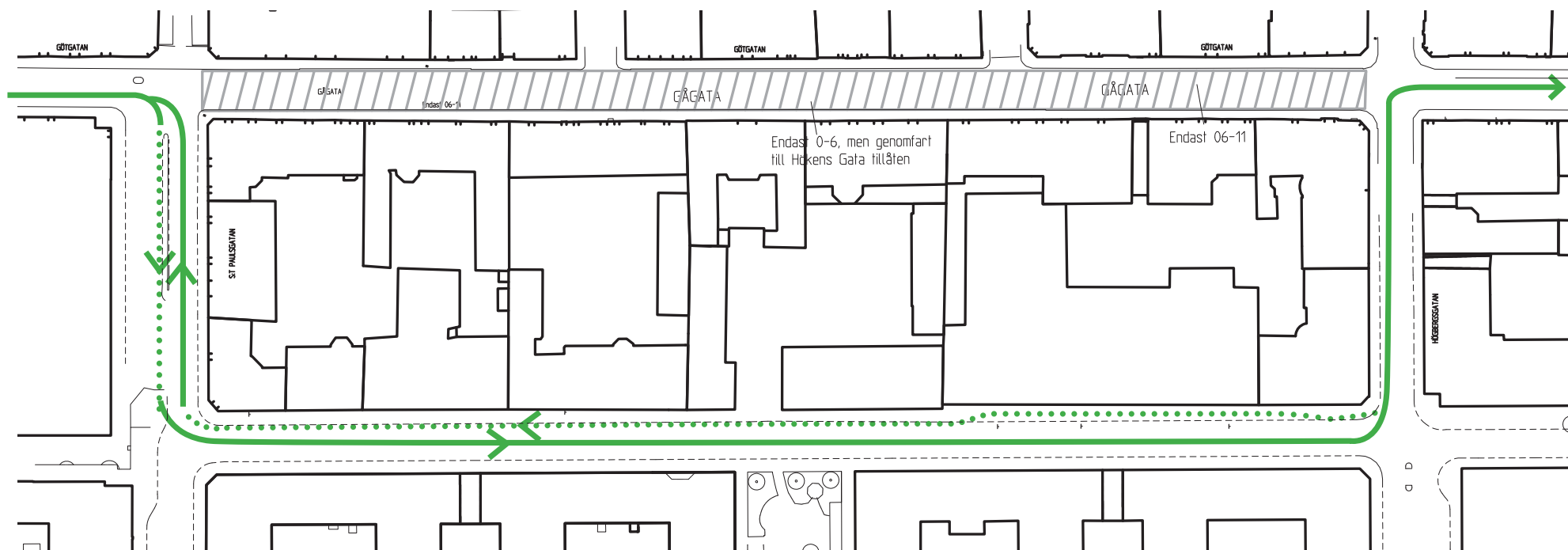
Det är framförallt på eftermiddagen det uppstår konflikter på Götgatan mellan gående och cyklister. Då är gågatan full av gående, och cyklister har mycket svårt att ta sig fram. Ett sätt att avlasta gågatan är att erbjuda cyklisterna ett alternativt cykelstråk på Repslagargatan (utan att för den skull förbjuda cykling på Götgatan). Repslagargatan blir

en "ventil" för de cyklister som inte har tid att cykla i gångfart. Förhoppningsvis väljer de snabbare cyklisterna denna väg och minskar därmed antalet konflikter.

För att åstadkomma denna ventil för cyklister krävs flera förändringar: S:t Paulsgatan behöver dubbelriktas för cyklister mellan Götgatan och Repslagargatan, Repslagargatan behöver dubbelriktas för cyklister och Högbergsgatan behöver få lugnare tempo och cykelprio mellan Götgatan och Repslagargatan.

Även skyltning och information på plats krävs under en period efter införandet. Det är avgörande att cyklisterna förstår att det inte innebär en tidsförlust att ta omvägen via Repslagargatan.

Hur förändringarna kan genomföras presenteras på kommande sidor.



Översikt "ventil" på Repslagargatan - strekad linje betyder motriktad cykelbana.

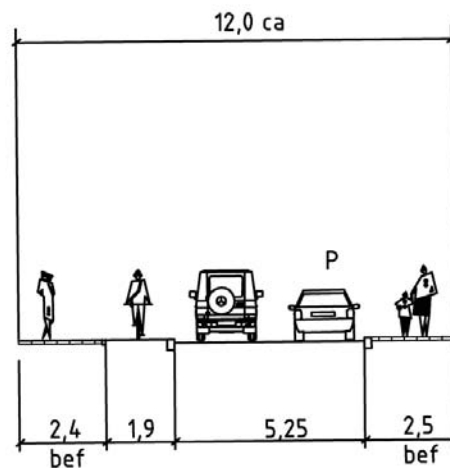


## REPSLAGARGATAN

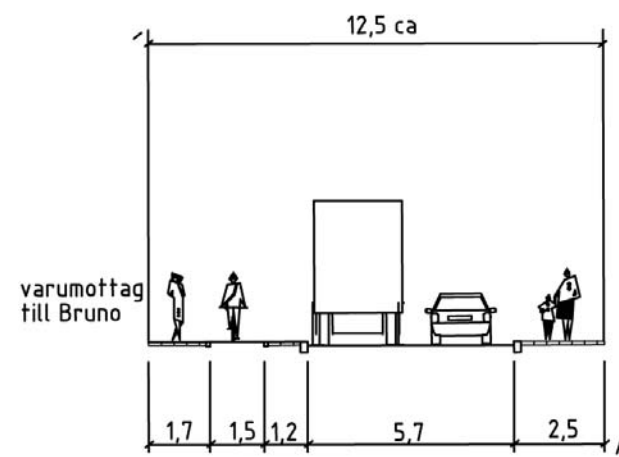
Repslagargatan är idag enkelriktad söderut, har parkering på den östra sidan och p-förbud på den västra. Vid Brunogallerians baksida finns två lastzoner som används relativt frekvent.

Gatan är ca 12 meter bred, har ca 2,5 meter breda gångbanor och 7 meter bred körbana.

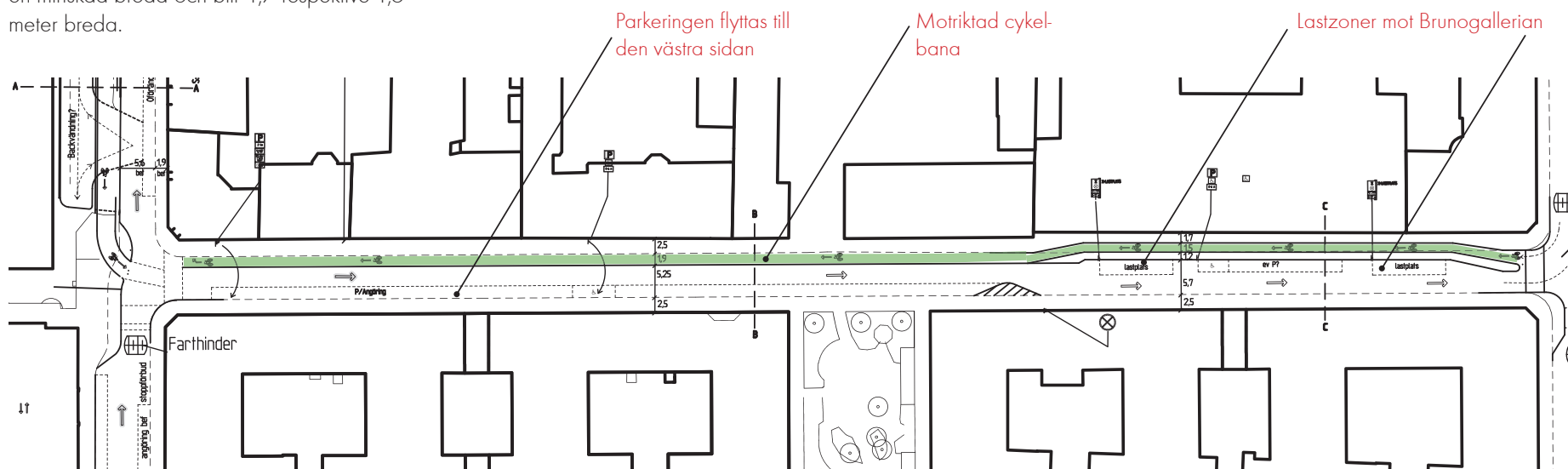
Förslaget innebär att en motriktad cykelbana byggs utanför den östra gångbanan och att parkeringen flyttas till den västra sidan av gatan. Lastzonerna till Brunogallerian ligger kvar och kompletteras med en säkerhetszon om 1,2 meter mellan motriktad cykelbana och lastzon. Gång- och cykelbanan får här en minskad bredd och blir 1,7 respektive 1,5 meter breda.



Sektion Repslagargatan B/B



Sektion Repslagargatan C/C



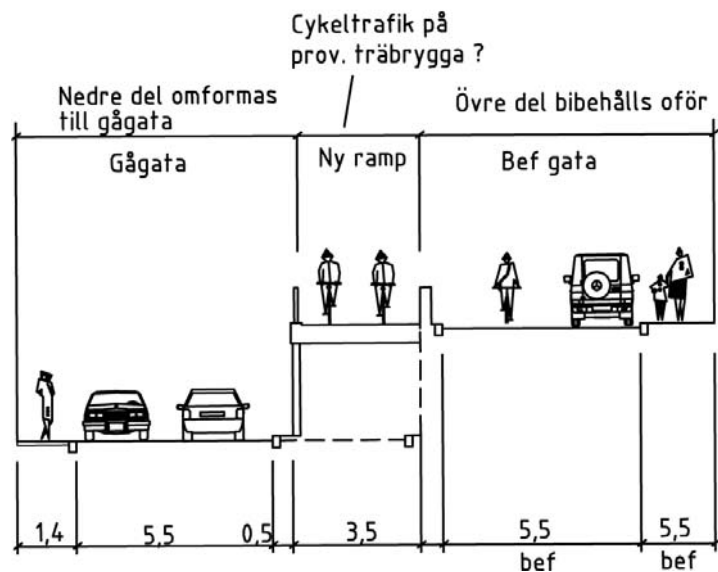
Plan motriktad cykelbana på Repslagargatan

## S:T PAULSGATAN

Även S:t Paulsgatan är idag enkelriktad och tillåter enbart trafik österut. Gatan har en gångbana om 1,9 meter på den södra sidan och körbana om 5,6 meter inklusive parkering på den södra sidan.

Gatan rymmer inte motriktad cykelbana, varför förslaget innebär att en ny cykelbana på konstruktion över intilliggande lokalgata byggs. S:t Paulsgatan förblir då oförändrad och parkering/angöring kan ligga kvar som idag.

Konstruktionen för den motriktade cykelbanan kan utföras som en relativt enkel provisorisk träbrygga, vilken ställs på lokalgatan och fästs vid befintlig konstruktionskant i S:t Paulsgatans östra sida.



Sektion S:t Paulsgatan A/A

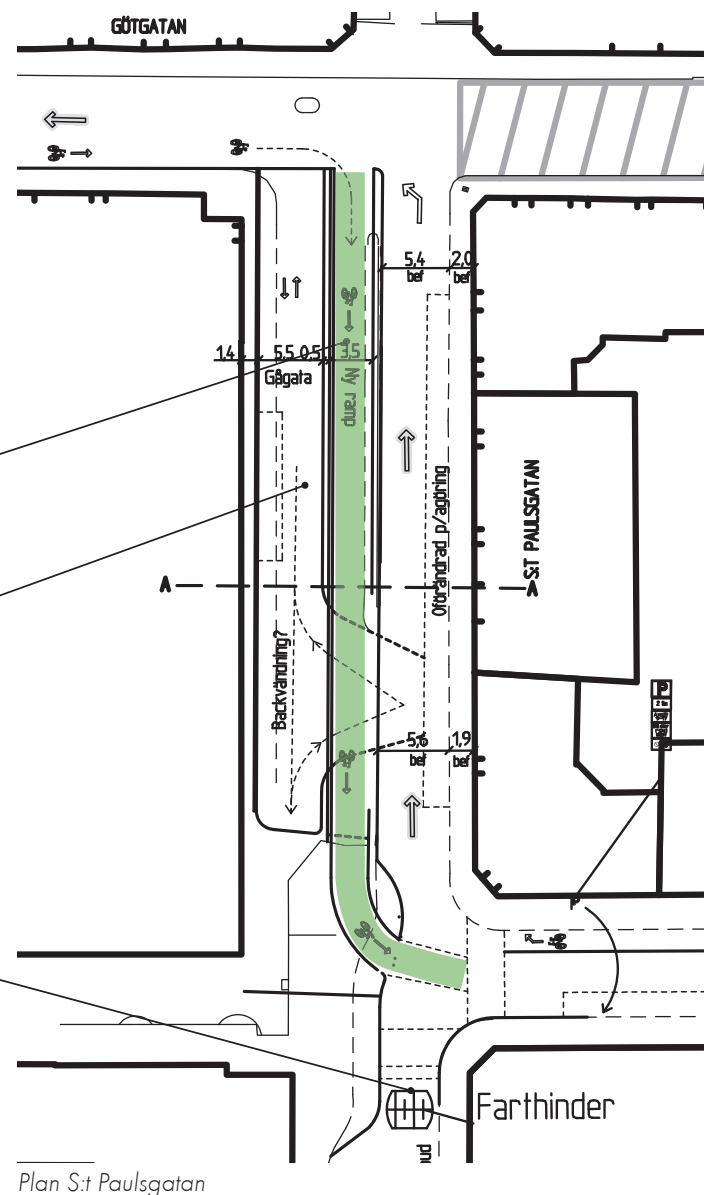
Lokalgatan föreslås få ny gätareglering vilket innebär inskränkningar i parkeringsmöjligheterna. Vändningen vid gatans slut får göras med backvändning.

Förslaget är relativt provisoriskt eftersom det finns planer på att bygga nya butiker, kontorslokaler och bostäder utanpå befintlig byggnad i kvarteret Schönborg (intill lokalgatan). När detta sker skall den motriktade cykelbanan mellan Götgatan och Repslagargatan vara en förutsättning i gatusektionen.

Motriktad cykelbana på träbrygga

Lokalgatan blir gånggata

Hastighetsdämpning höjer säkerheten för korsande cyklister



## HÖGBERGSGATAN

För att alternativet via Repslagargatan skall bli attraktivt för cyklister måste även korsningen Högbergsgatan/Repslagargatan åtgärdas så att cyklister från Repslagargatan får företräde gentemot trafik västerifrån på Högbergsgatan. Förslaget innehåller därför ett farthinder i form av gupp och avsmalning vid övergångsstället.

Det finns på Staden även sedan tidigare planer på att bygga om korsningen i samband med omdaning och exploatering av Göta Ark. Ombyggnaden innebär en avsmalning av Högbergsgatan, vilket stämmer väl in i planerna för motriktad cykelbana på Högbergsgatan.

