

Handläggare
Camilla Byström
08-508 260 92**Till**
Trafiknämnden
2016-04-14

Gångstråk Medborgarplatsen-Norrtull. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och ger i uppdrag åt kontoret att arbeta vidare med omreglering av fordonstrafiken, komplettering av sittplatser, ombyggnader av korsningar och vidare utredningar rörande gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande och till en kostnad av 6 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har utrett möjligheten att skapa ett sammanhängande gångstråk mellan Medborgarplatsen och Norrtull. Stora delar av sträckan är redan i dag reglerad som gågata.

Enligt kontorets bedömning finns det förutsättningar att skapa gågata på en större del av sträckan än idag, men inte längs med hela sträckan. Orsaken till detta är att delar av stråket måste ha god framkomlighet för andra trafikslag, i de flesta fall cykel, vilket inte kan åstadkommas med en reglering som gågata.

På Norrtullsgatan och på Götgatan mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan är gångstråket samlokaliserat med viktiga cykelstråk,

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 276 49
Växel 08-508 272 00
sara.malm@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

samtidigt som det finns behov av angöring och leveranser. Hur samtliga dessa förutsättningar ska tillgodoses föreslås utredas vidare.

Götgatan mellan Högbergsgatan och Medborgarplatsen fungerar som en tillfart till Söderledstunneln för motorfordonstrafiken och det skulle ge stora konsekvenser i trafiksystemet att ta bort förbindelsen. Gågata på denna del av stråket föreslås därför inte, men en omfördelning av gatuutrymmet på sträckan föreslås utredas vidare.

Dagens gågata på Drottninggatan föreslås förlängas norrut med ett kvarter, från Tegnérgatan till Rådmansgatan. Ett försök med gågata även mellan Rådmansgatan och Observatoriegatan föreslås också genomföras under sommaren 2017, för att sedan utvärderas innan beslut om en eventuell permanentning tas.

Den del av Drottninggatan som är reglerad med förbud mot trafik med fordon föreslås utökas norrut med ett kvarter, från Apelbergsgatan till Olof Palmes gata.

Sittplatser saknas på stora delar av stråket. Kontoret föreslår att permanenta och tillfälliga sittplatser placeras längs med hela stråket i olika omfattning.

Ett antal korsningar längs med stråket upplevs som otrygga eller saknar hastighetssäkrande åtgärder. Kontoret föreslår att dessa byggs om för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängare.

Bakgrund

I budgeten för 2015 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheten att skapa en gågata mellan Medborgarplatsen och Norrtull:

Götgatsbacken, Västerlånggatan och Drottninggatan är redan idag uppskattade gågator med ett stort antal besökare och välbesökt av turister. Staden ska utreda möjligheterna för att utveckla en sammanhängande gågata mellan Medborgarplatsen och Norrtull. När Citybanan öppnar 2017 ökar betydelsen av attraktivare gångstråk till Odenplan.

Kontoret valde att bredda uppdraget för att även omfatta möjligheten att på andra sätt förbättra för fotgängare även om gågata inte visar sig möjlig att genomföra på delar av sträckan.



Översiktsbild över gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull. Blåmarkerade delar av stråket är idag enkel- eller dubbelriktade stadsgator med hastighetsgräns 30 km/h. Gröna delar är gågator med leveranstrafik tillåten mellan 6 och 11, samt transport av person med rörelsenedsättning tillåten dygnet runt. Rödmarkerad del har förbud mot trafik med fordon. Slussen har inte tagits med i utredningen.

Det aktuella stråket är en del av det prioriterade gångstråket mellan Hagastaden och Söderstaden som finns med i gångplanens handlingsplan som ett stråk med hög potential.

Den sträckning som har utretts är Norrtullsgatan, Drottninggatan, Riksbron, Riksgatan, Stallbron, Mynttorget, Västerlånggatan, Triewaldsgränd eller Järntorgsgatan, Slussen och Götgatan mellan Slussen och Medborgarplatsen. Eftersom ombyggnad av Slussen pågår har denna del exkluderats från utredningen.

Stora delar av sträckan är redan idag reglerad som gågata, oftast med leveranser tillåtna mellan 6 och 11 samt transport av personer med rörelsenedsättning tillåten hela dygnet. Det innebär också att cyklar får framföras där i gångfart. Mellan Apelbergsgatan och Strömgatan är fordonstrafik helt förbjuden, vilket innebär att hela gatans bredd i princip är en gångbana där varken cykling eller leveranser är tillåtna. Övriga delar av stråket utgörs av enkel- eller dubbelriktade stadsgator med hastighetsgräns 30 km/h.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Synpunkter har också inhämtats från exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Rådet för funktionshinderfrågor har informerats om ärendet den 25 januari.

Utredningen

Utredningen har inkluderat en inventering av stråket och en analys av trafikförutsättningarna. Inventeringen har sedan använts för att analysera delsträckornas styrkor, svagheter, möjligheter och hot ur gåendes perspektiv. Två stormöten/workshops har hållits, där exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar bjudits in, liksom representanter för flera av trafikkontorets avdelningar, för att bidra med information till projektet och ges möjlighet att påverka utredningen. Utredningen har resulterat i förslag på fortsatt arbete med åtgärder på kort, medellång och lång sikt för varje delsträcka.

Nedan sammanfattas utredningens viktigaste slutsatser samt de åtgärder som kontoret vill fortsätta utreda på kort, medellång och lång sikt. De åtgärder som föreslås på kort sikt innebär ett tidsperspektiv på upp till tre år från idag. De åtgärder som föreslås på medellång sikt, mellan tre och tio år, är ofta beroende av andra projekt innan de kan påbörjas och blir därmed osäkrare eftersom förutsättningarna kan förändras. Åtgärdsförslag på lång sikt, mer än tio år, beror i ännu högre grad på omgivande förutsättningar och är snarare att betrakta som önskad utveckling utifrån dagens situation.

Norrtullsgatan mellan Norrtull och Odenplan

Sträckan är idag i huvudsak en bostadsgata med verksamheter i bottenvåningarna. Det finns behov av att angöra till bostäder, eventuella handikapparkeringsplatser, samt att möjliggöra för leveranstrafikens transporter. Mellan Norrtull och Vanadisvägen trafikeras gatan av stombuss.

Möjlig reglering

Eftersom gatan även är ett viktigt framtida cykelstråk som ska förbinda Odenplan med Hagastaden och Hagaparken behöver förutsättningarna för både gångtrafik och cykeltrafik vara goda på denna delsträcka. En reglering av sträckan som gågata uppfyller inte kraven på god framkomlighet för cyklister. För att skapa en trygg trafiksituation är det heller inte önskvärt att blanda fotgängare och cyklister. Om cyklister ska kunna samsas med nödvändig leverans- och angöringstrafik på ett säkert sätt behöver både antalet motorfordon och deras hastighet vara låg. Leveranstrafiken behöver styras till tider då det inte råder rusningstrafik för gång- och cykeltrafiken. Gångbanorna behöver vara breda både för att inrymma dagens fotgängarmängder, som är höga i anslutning till Odenplan, och framtidens ökande antal gående som väntas på grund av Citybanans öppnande, och byggandet av Hagastaden. Utrymme på gångbanorna behövs också för att ge möjlighet till vila och vistelse i gaturummet, till exempel genom sittplatser och uteserveringar.

Hur denna och andra gator ska utformas för att uppfylla ovan beskrivna behov behöver utredas vidare. Eftersom Norrtullsgatan med stor sannolikhet kommer att behöva användas för omledningstrafik under arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan från Odenplan till Karolinska sjukhuset kan förmodligen inga större ombyggnadsåtgärder göras på sträckan de närmaste åren. Om gatan ska se ut på samma sätt längs med hela sträckan behöver också stombussen på sikt ledas om.

Förslag på åtgärder

På kort sikt föreslås att en utredning görs inom kontoret av hur en gata där både gång- och cykeltrafik är prioriterade ska vara utformad och vilka regleringsmöjligheter som finns. På medellång sikt föreslås en ombyggnad av Norrtullsgatan enligt de framtagna principerna. Ombyggnaden kan ske etappvis med start vid Odenplan. Hela Norrtullsgatan på båda sidor av Odenplan bör omfattas av ombyggnaden. På kort sikt föreslås också att de existerande möjliga vistelseytorna längs med stråket kompletteras med fler sittplatser, i samverkan med stadsdelsförvaltningen. Detta

gäller till exempel Tre Liljor, korsningen med Vanadisvägen, ingångarna till Enkehusparken och korsningen med Frejgatan.

Norrtullsgatan och Drottninggatan mellan Odenplan och Tegnégatan

Denna delsträcka har bostadsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningarna i kvarteren närmast Odenplan och Tegnégatan, medan sträckan däremellan kantas i huvudsak av gamla institutions- och palatsbyggnader med stängda bottenvåningar och avgränsad förgårdsmark, samt av parker (Observatorielunden, Spökparken och den närliggande kommande Vegaparken). Det gör att behovet av angöring och parkering på gatan är ganska litet, men också att det finns få förutsättningar och målpunkter som är viktiga för att en gågata ska vara attraktiv.

Möjlig reglering

Cykelstråket mot Hagastaden är tänkt att gå även på Norrtullsgatan mellan Odenplan och Observatoriegatan, vilket innebär att det behövs en utformning som prioriterar både cyklister och fotgängare motsvarande den på övriga Norrtullsgatan, som beskrivits ovan. För att binda ihop gång- och cykelstråket bör också övergångsställen och cykelpassager över Odenplan breddas på medellång sikt.

På Drottninggatan mellan Observatoriegatan och Rådmansgatan finns de trafikmässiga förutsättningarna för att skapa en gågata. Idag finns få målpunkter längs med sträckan. Det ökade antalet fotgängare som väntas i och med Citybanans öppnande kan innebära att gatan ändå blir befolkad. Det pågår också två parkprojekt längs med sträckan, den kommande kvartersparken i kvarteret Vega samt upprustning av Observatorielunden. Båda dessa projekt skulle kunna ge utökade möjligheter till vistelse i anslutning till stråket.

Förslag på åtgärder

Drottninggatan mellan Rådmansgatan och Tegnégatan, som idag är enkelriktad mot Tegnégatan, utgör en naturlig fortsättning på den del som idag är gågata, och skulle med enkla medel kunna regleras om enligt samma princip. Detta föreslås genomföras på kort sikt. Dock är behovet av angöring för personer med rörelsenedsättning stort på sträckan, vilket innebär att de RH-platser som finns där antagligen behöver ligga kvar. Tegnégatan kommer att behöva hållas öppen för korsande biltrafik över gångstråket på samma sätt som idag, men föreslås på kort sikt byggas om för att tydligare prioritera fotgängare. Eventuellt kan övriga enkelriktningar i

närområdet behöva ses över när ytterligare ett kvarter görs till gågata, för att tillgodose behoven av framkomlighet för biltrafiken.

På kort sikt, under sommaren 2017, föreslås Drottninggatan mellan Observatoriegatan och Rådmansgatan göras om till gågata på försök. Försöket bör sedan utvärderas för att undersöka möjligheterna att permanenta åtgärden.

Drottninggatan mellan Tegnérgatan och Apelbergsgatan

Denna sträcka är idag reglerad som gågata med leveranser tillåtna mellan kl 6 och 11. Transport av person med rörelsenedsättning är tillåten dygnet om. Nästan samtliga hus har verksamheter i bottenvåningarna. Gatans utformning är relativt otillgänglig, då den lutar starkt, och eftersom kantstenarna ligger kvar trots regleringen som gågata, med smågatsten på de gamla gångbanorna. Sträckan har få sittplatser, och korsningarna med tvärgatorna är breda vilket kan innebära att korsande fordonstrafik håller hastigheter som är högre än gångfart.

Möjlig reglering

Sträckan mellan Tegnérgatan och Olof Palmes gata föreslås behålla sin nuvarande reglering som gågata. Drottninggatan mellan Olof Palmes gata och Apelbergsgatan föreslås få samma reglering som sträckan längre söderut, förbud mot trafik med fordon, för att öka gångvänligheten och framkomligheten för fotgängare.

Förslag på åtgärder

För att tydligare prioritera fotgängare föreslås att korsningsåtgärder genomförs längs med sträckan på kort sikt. Korsningarna med Kammakargatan, Wallingatan och Barnhusgatan/Adolf Fredriks Kyrkogata föreslås i ett första skede föras med sommarmöblering som gör korsningarna snävare att passera för bilister för att öka uppmärksamheten, tydliggöra gågatan och sänka hastigheten. Korsningen med Olof Palmes gata, som har signalreglerade övergångsställen, föreslås byggas om och hastighets säkras.

Drottninggatan mellan Olof Palmes gata och Apelbergsgatan föreslås på kort sikt få samma reglering som Drottninggatan söderut, förbud mot trafik med fordon, och föras med tillfällig sommarmöblering på försök. Detta innebär eventuellt att Olof Palmes gata behöver få fler lastplatser i anslutning till korsningen med Drottninggatan.

Drottninggatan mellan Apelbergsgatan och Strömgatan

Denna sträcka är idag reglerad med förbud mot trafik med fordon, vilket innebär att enbart fotgängare får använda gatan. Gatans utformning med sitt karakteristiska svartvita beläggningsmönster är en del av det modernistiska city som skapades på 60-talet. Detta är en av Stockholms största shoppinggator och ett av de största fotgängarstråken. Cirka 60 000 personer trafikerar gatan under en normal fredag, vilket är den mest trafikerade veckodagen. Det innebär också att det tidvis uppstår trängsel och bristande framkomlighet. Övriga faktorer, markbeläggningen, de tillgängliga entréerna, markvärmen och den sparsamma lutningen ger dock god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Sittplatser finns i form av smala tvåsidiga soffor utan armstöd, placerade i mitten av gatan.

Korsningen med Klarabergsgatan byggs om inom kort i samband med tätskiktsrenoveringen av Sergels torg, vilket kommer att förbättra utformningen för fotgängare. De gator som ligger mellan Klarabergsgatan och Strömgatan är smala och enkelriktade, men bryter ändå gångstråket vilket kan antas minska dess attraktivitet.

Möjlig reglering

Ingen förändring av gatans reglering föreslås.

Förslag på åtgärder

På kort sikt föreslås att korsningarna med Vattugatan, Herkulesgatan, Jakobsgatan och Fredsgatan, byggs om för att hastighetssäkras. På kort sikt föreslås också att utvalda platser kompletteras med tillfälliga möbler under sommarhalvåret. På medellång sikt föreslås möbleringen av gatan bytas ut för att uppmuntra mer till vistelse. Gatan föreslås på lång sikt få ny beläggning.

Riksbron, Riksgatan, Stallbron och Mynttorget

Sträckan är gågata där enbart fordon med tillstånd är tillåtna. Området är avstängt med höj- och sänkbara pollare. Broarna ger goda utblickar över vattenrummet och många av Stockholms centrala landmärken. Mellan broarna går stråket genom riksdagshuset, som är delsträckans enda verksamhet. Husets fasader har relativt få entréer och högt sittande fönster mot Riksgatan. Stråket fortsätter över Mynttorget, som bland annat har en funktion som samlingsplats för demonstrationer. Området är välbesökt av turister. Sittplatser saknas förutom på Mynttorget.

Möjlig reglering

Ingen förändring av gatans reglering föreslås.

Förslag på åtgärder

Sträckan föreslås på kort sikt om möjligt, i samråd med Riksdagen, kompletteras med sittplatser längs med den så kallade Bankkajen, som går utanför Riksdagshuset på den sida som vetter mot Vasabron. Detta skulle kunna bli ett alternativt stråk med utblickar mot vattnet. På medellång sikt bör Mynttorgets möblering ses över och kompletteras.

Västerlånggatan, Järntorget och Triewaldsgränd

Sträckan är, liksom merparten av resten av Gamla Stan, gågata med leveranser tillåtna mellan 6 och 11 och transport av personer med rörelsenedsättning tillåten dygnet runt. Gatan är oerhört välbesökt av turister vilket innebär att det tidvis uppstår trängsel och brister i framkomligheten. Beläggningen av betongmarksten är sliten och lappad. Sittplatser saknas.

Möjlig reglering

Ingen förändring av gatans reglering föreslås.

Förslag på åtgärder

Gatan föreslås på medellång sikt få en ny markbeläggning som bättre passar för denna del av stråket och ger en tillgänglig utformning som kopplar till nya Slussens system för gående. På kort sikt föreslås också en utredning av hur alternativa stråk genom Gamla Stan kan förbättras för att attrahera fotgängare så att Västerlånggatan blir avlastad. Ett tänkbart stråk skulle kunna vara Stora Nygatan, som ansluter till Vasabron och Vasagatan norrut och till Kornhamstorg och Slussen i söder. Inom denna utredning föreslås också ett förslag på vägvisning tas fram. På kort sikt föreslås också Järntorget kompletteras med fler sittplatser.

Götgatan mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen

Mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan är Götgatan enkelriktad för biltrafik men dubbelriktad för cyklister genom ett motriktat cykelfält. Gångbanorna räcker inte riktigt till för fotgängarna, som tidvis fortsätter att gå i gatan när de lämnar Götgatans gågatudel. Sträckan lutar brant mot Slussen och saknar helt sittplatser.

På gågatudelen, mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan, är leveranser tillåtna mellan 6 och 11, och transporter av personer med rörelsenedsättning är tillåtna dygnet runt. På kvarteret mellan Hökens gata och Svartensgatan är motorfordon som ska ta sig

mellan de båda enkelriktade gatorna tillåtna, eftersom gatorna är för smala för att tillåta vändning. Den tidigare körbanan är möblerad med papperskorgar och cykelställ. Uteserveringar finns på de tidigare gångbanorna, vilket innebär att orienteringsmöjligheterna för personer med synnedsättning är bristfälliga. Under förmiddagarna domineras Götgatans gågatudel av cykeltrafik och leveranser. Det existerar en dubbelriktad omledningsväg via Sankt Paulsgatan, Repslagargatan och Högbergsgatan för cyklister som inte vill cykla i gånghastighet. Under eftermiddagarna domineras gågatan av fotgängare. Tidvis uppstår konflikter mellan personer som cyklar och personer som går.

Götgatan mellan Högbergsgatan och Medborgarplatsen är enkelriktad för biltrafik och dubbelriktad med en motriktad cykelbana för cyklister. Götgatan utgör här en viktig tillfart till Söderledstunneln, vilket innebär att det i dagsläget skulle ge stora konsekvenser för fordonstrafiken att stänga av denna del för fordonstrafik. Gångbanorna är smala och tidvis för trånga för fotgängarflödet. Övergångsstället vid Noe Arks gränd och infarten till Söderledstunneln, har små väntytter för fotgängare. Här har hela gångstråkets enda dödsolycka med en fotgängare inblandad skett de senaste fem åren, en kollision mellan en fotgängare och en lastbil.

Möjlig reglering

Det pågår en parallell utredning av ett cykelstråk mellan Gullmarsplan och Odenplan, som utvärderat ett flertal olika utformningar för att skapa en attraktivare cykelförbindelse förbi Medborgarplatsen och Götgatan, med färre konflikter mellan fotgängare, cyklister och motorfordon. Tyvärr har få av de alternativa rutternas för cykelstråket visat sig vara genomförbara på kort sikt. En anledning till detta är Slussens ombyggnad och de trafikomledningar som denna leder till, som begränsar vad som går att göra under de närmaste fyra åren. Utgångspunkten för denna utredning har därför varit att den befintliga sträckningen för cykelstråket behålls, åtminstone på kort sikt, men att sträckan utreds på nytt när trafikomledningarna är avslutade.

Förutsatt att cykelstråket ligger kvar i sin befintliga sträckning föreslås sträckan mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan på medellång sikt regleras och utformas som en gata prioriterad för cyklister och fotgängare, enligt samma princip som ska utvecklas för Norrtullsgatan.

Befintlig gågata mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan kan inte förlängas om inte de beskrivna förutsättningarna förändras.

Götgatan mellan Högbergsgatan och Folkungagatan är idag en viktig förbindelse till Söderledstunneln, som nås via Noe Arks gränd. Att ta bort förbindelsen skulle innebära konsekvenser i trafiksystemet som varit för omfattande att överblicka för denna utredning. Gågata på denna del av stråket finns därför inte med som ett alternativ.

Förslag på åtgärder

Utformningen av Götgatan mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan föreslås på kort sikt utredas vidare för att få en utformning som bättre motsvarar behoven hos fotgängare och cyklister.

Gågatudelen av Götgatan, mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan, föreslås få en tydligare utformning som gågata. En förutsättning för detta är att cykelstråket via Repslagargatan tydliggörs och förbättras för att bli mer attraktivt att använda för cyklister. På kort sikt föreslås Götgatan få ny möblering och tillfälliga eller permanenta sittplatser i de befintliga möbleringszonerna. På medellång sikt bör gatan få ny markbeläggning för att tydliggöra gågatan och förbättra bland annat tillgängligheten för personer för funktionsnedsättning.

På kort sikt föreslås möjligheten att bredda gångbanorna på Götgatan mellan Högbergsgatan och Medborgarplatsen undersökas, om möjligt genom att lastplatsen på sträckan utgår. Övergångsstället över Noe Arks gränd föreslås på kort sikt byggas om för ökad trafiksäkerhet, vilket möjliggörs genom enkelriktningen av tunnelinfarten under ombyggnaden av Slussen. Övriga åtgärder vid Medborgarplatsen måste vänta till efter att trafikomledningarna på grund av ombyggnaden av Slussen är avslutade, eftersom delar av dagens gångytor tas i anspråk under ombyggnaden. På medellång sikt bör cykelstråkets sträckning ses över på nytt.

Analys och konsekvenser

Det fortsatta arbetet och de föreslagna åtgärderna antas förbättra gångvänligheten längs med stråket. På de delar av sträckan där gaturegleringen ändras kan framkomligheten för fordonstrafiken försämrats, samt möjligheten att parkera begränsas. Det föreslagna fortsatta arbetet är i linje med framkomlighetsstrategins mål.

Åtgärderna som föreslås på kort sikt ovan kommer så långt det är möjligt att genomföras i samverkan med de projekt som redan pågår

längs stråket, till exempel de pågående parkprojekten och projekt Slussen.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med följande frågor, som är samtliga de åtgärder som beskrivs ovan som föreslås ske på kort sikt:

- En utredning av lämplig utformning och reglering av gator där både gång- och cykeltrafik ska vara prioriterade.
- Komplettering och översyn av sittplatser längs Norrtullsgatan.
- Ett försök med gågata på Drottninggatan mellan Observatoriegatan och Rådmansgatan under sommaren 2017.
- Omreglering av Drottninggatan mellan Rådmansgatan och Tegnégatan till gågata.
- Ombyggnad av Drottninggatans korsning med Tegnégatan för att tydligare prioritera fotgängare.
- Ett försök med sommarmöblering på Drottninggatan mellan Tegnégatan och Strömgatan.
- Ombyggnad och hastighetssäkring av Drottninggatans korsning med Olof Palmes gata.
- Omreglering av Drottninggatan mellan Olof Palmes gata och Apelbergsgatan till förbud mot trafik med fordon.
- Ombyggnad och hastighetssäkring av Drottninggatans korsningar med Vattugatan, Herkulesgatan, Jakobsgatan och Fredsgatan.
- Undersöka möjligheterna att i samarbete med Riksdagen komplettera den så kallade Bankkajen med sittplatser.
- Komplettera Järntorget med sittplatser.
- Utredda gångstråk genom Gamla Stan som kan utgöra alternativ till Västerlånggatan.
- Komplettera Götgatan med sittplatser.
- Utredda möjligheten att bredda gångbanorna på Götgatan mellan Höbergsgatan och Medborgarplatsen.
- Bygga om övergångsstället över Noe Arks gränd för att öka trafiksäkerheten.

Den sammanlagda summan i investeringsmedel för ovanstående åtgärder uppskattas till 6 mnkr. De driftsmedel, cirka 0,3 mnkr, som beräknas behövas för tillfälliga åtgärder, bedöms kunna innefattas inom befintlig budget för Levande Stockholm.

Slut