

Handläggare
Henrik Söderström
08-508 26 375

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

Cykel norra Götgatan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Inriktningsbeslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av uppdraget från kommunfullmäktige gällande alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel norra Götgatan enligt alternativet ”Cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken” upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I budget för 2017 gavs trafiknämnden i uppdrag att genomföra en utredning om förslag på permanent alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken. Arbetet har lett till att trafikkontoret nu föreslår åtgärder för att leda cykeltrafik längs Repslagargatan och förbättra trafikmiljön för gående och cyklister på delar av Götgatan mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen.

Mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden vid Medborgarplatsen löper Götgatan genom en historisk stadsmiljö där gaturummet bitvis är smalt. Samtidigt som det är ett av stadens mest använda

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 375
Växel 08-508 27 200
henrik.soderstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

cykelstråk är det också en livlig gågata där det finns ett stort antal butiker, restauranger och caféer. Stadslivet och pulsen är intensiv och flera närbelägna tunnelbaneuppgångar leder till att många människor rör sig längs gatan. Tidvis kan det stora antalet människor som rör sig längs gatan resultera i att fotgängare och cyklister upplever otrygghet och osäkerhet, framför allt om hur de olika trafikslagen ska samspela på sträckan. Konflikterna bedöms vara flest under eftermiddagar då många cyklister rör sig söderut samtidigt som ett stort antal fotgängare använder sträckan.

Kontoret föreslår att delar av Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden byggs om för att förtydliga trafikmiljön i syfte att minska konflikter mellan fotgängare och cyklister. Cykling via Repslagargatan mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan görs mer attraktiv genom att stråket ges en tydligare utformning med ombyggda korsningar så att cyklister och fotgängare ges tydlig prioritet gentemot biltrafiken och entréerna till Götgatans gågatudel förtydligas. I den fortsatta planeringen avser kontoret särskilt studera möjligheten att reglera och utforma hela eller delar av den alternativa sträckningen som cykelgata. Åtgärderna syftar till att skapa ett mer robust system där det är möjligt att välja en alternativ väg under de tider när trängseln är som störst.

Åtgärder på gågatudelen omfattas inte i utredningen, men tidigare genomförda utredningar visar att det finns ett behov av att förtydliga trafikmiljön även på Götgatans gågatudel. Kontorets förslag till alternativ väg för cykeltrafiken går att kombinera med eventuella framtida åtgärder på gågatudelen.

Kontoret föreslår att gångbanor breddas på de delar av Götgatan som inte är gågata vilket tillsammans med gågatan kommer bidra till att förstärka gångstråket från Medborgarplatsen till Slussen.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen av budgetuppdraget gällande alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken samt ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Cykel norra Götgatan upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till cirka 18 mnkr.

Bakgrund

Cykeln som transportmedel spelar en viktig roll för staden och regionen. För många stockholmare är cykeln en grundläggande del i en fungerande vardag. Götgatan är ett av Sveriges mest

använda cykelstråk och har en uppsamlande funktion för stadens cykelstråk där en stor del av de primära stråken i söderort samlas och leds mot Slussen. Norr om Medborgarplatsen övergår Götgatan till ett smalare gaturum om 12 meter. Här regleras gatan lite olika, en del är blandtrafik, en annan är gågata och gaturummet kantas av många verksamheter såsom butiker och restauranger. I syfte att ge cykeltrafiken ett alternativ till gågatan är parallellgatan Repslagargatan, som är enkelriktad för motorfordonstrafik söderut, ett alternativ för de cyklister som vill undvika trängsel på gågatudelen.

Sedan 2013 har det varit möjligt att cykla i båda riktningarna på Repslagargatan, men trots det har endast en mindre andel av cyklisterna valt att cykla den vägen. Under 2017 genomfördes därför ett antal enklare åtgärder för att förtydliga det parallella stråket via Sankt Paulsgatan, Repslagargatan och Högbergsgatan. Syftet med åtgärderna var att erbjuda cyklister kortare restid och minska irritation och otrivsel bland både cyklister och gående på gågatudelen. Mätningar av cykeltrafiken efter åtgärderna visar att andelen cyklister som färdas söderut och väljer att svänga in på Sankt Paulsgatan ökat från 3 % till 22 %. Denna ökning har hållit i sig och en något högre andel uppmättes 2020.

Det är från 1 december 2020 möjligt för kommuner att inrätta cykelgator, där förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Hastighetsbegränsningen är 30 kilometer i timmen, och parkering sker endast på särskilt anordnade parkeringsplatser. Cykeltrafiken ska styra trafikrytmen på en cykelgata. För att detta ska kunna uppnås måste den valda gatan ha rätt förutsättningar och utformning. Ju fler cyklar i förhållande till bilar, desto bättre. Gatan behöver dessutom ha en självförklarande utformning och trafikmiljö som tydliggör att den inte är en vanlig blandtrafikgata.

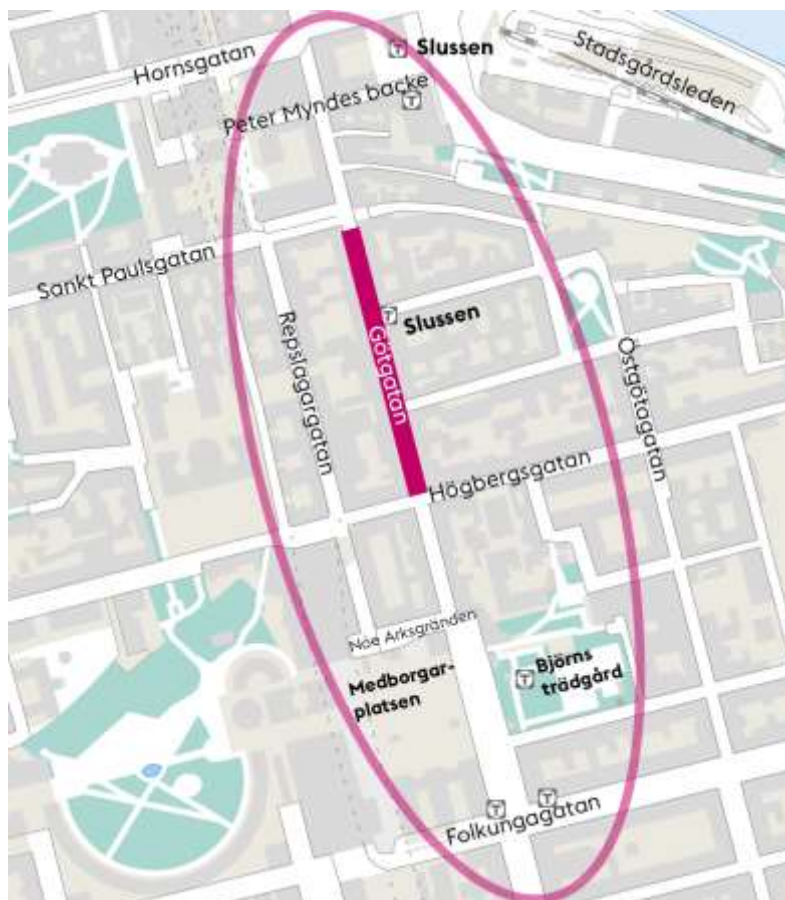


Bild 1 Röd ellips markerar utredningsområdet, Götgatan gågatudel markerat i rött

I budget för 2017 gavs trafiknämnden i uppdrag att genomföra en utredning om förslag på permanent alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken. Utredningen har avgränsats till sträckan mellan Hornsgatan i norr och Folkungagatan i söder.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft kontakt med Södermalms stadsdelsförvaltning angående projektet.

Mål och syfte

Under arbetet med att ta fram förslag har kontoret tagit stöd av flera av staden antagna visioner och styrdokument såsom Översiktsplan för Stockholm, Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum samt styrdokument som Cykelplan, Gångplan, Godstrafikplan, Parkeringsplan och Trafiksäkerhetsprogram.

I utredningen har ett antal tänkbara alternativa sträckningar av cykelstråket förbi Götgatan gågatudel studerats. För att kunna utvärdera alternativen har mål för platsen och sträckan arbetats

fram där både gång och cykelperspektivet varit viktigt för att få en fungerande helhet eftersom gatuutrymmet är begränsat.

Följande mål har därför formulerats.

- Förbättrad framkomlighet för cykeltrafiken på sträckan mellan Folkungagatan och Slussen
- Förbättrad attraktivitet för gångstråket mellan Folkungagatan och Slussen
- Förutsättningarna för samspel mellan fotgängare och cyklister på Götgatan ska förbättras.

Befintlig situation

Mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen ser Götgatan i stort sett likadan ut som när den var öppen för genomfartstrafik med bil. Den har en körbanedel på 7,5 meter och smala gångbanor som är mellan 2 och 2,5 meter breda. Mellan Hornsgatan i norr och Noe Arksgränden i söder har gatan många olika regleringsformer:

- Mellan Hornsgatan och Peter Myndes backe är körbanan idag en dubbelriktad cykelbana
- Mellan Peter Myndes backe och Sankt Paulsgatan finns en målad gångbana i körbanan
- På samma sträcka finns en motriktad målad cykelbana uppför backen
- Götgatan är reglerad som gågata mellan Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan
- Enkelriktad cykelbana i norrgående riktning finns mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden samt enkelriktad blandtrafik med genomfartsförbud för motorfordonstrafik söderut.
- Blandtrafik i Sankt Paulsgatan, Repslagargatan och Högbergsgatan

Götgatan mellan Slussen och Medborgarplatsen är ett av Stockholms populäraste och mest använda stråk för fotgängare och cyklister. På morgonen dominerar den norrgående cykeltrafiken gatan tillsammans med angöringstrafik och personer till fots på väg till arbete eller skola. På eftermiddagen är de gående i majoritet på gågatudelen och tar hela gaturummet i anspråk. Det innebär att cyklister som färdas längs gatan ska anpassa sig efter fotgängarna och samspela med dem. Otydlighet mellan utformning och regleringsform gör att många trafikanter har svårt att uppfatta vilka trafikregler som gäller för de olika delsträckorna.



Bild 2. Götgatans gågataudel



Bild 3. Cyklister i korsningen med Hornsgatan

Räkningar av cykeltrafiken visar på en tydlig inpendling norrut på morgonen och utpendling söderut på eftermiddagen. Mellan 2007 och 2019 ökade antalet cyklister kraftigt.

Trafikräkning Götgatan vid Svartensgatan				
	Tid	2007	2015	2019
Gående	7.00 - 9.00	2 000	2 300	2 400
	16.00 -18.00	7 800	8 300	6 500
Cyklister	7.00 - 9.00	1 800	2 600	3 700
	16.00 -18.00	1 500	2 500	2 700

Under förmiddagens maxtimme har cykeltrafiken god framkomlighet mellan Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan. På förmiddagen rör sig färre gående på gågatan vilket gör att interaktionerna med cyklister blir färre. På eftermiddagen ökar antalet fotgängare i förhållande till antalet som cyklar och framkomligheten längs sträckan är låg.

I Transportstyrelsens system STRADA samlas information om trafikolyckor som rapporterats in av polis och sjukvård. På gågatudelen av Götgatan har det mellan åren 2015 till 2020 registrerats 3 olyckor mellan gående och cyklist. Samtliga 3 olyckor har registrerats som lindriga. Trafiken på gågatan upplevs av många som intensiv och kontoret får med jämna mellanrum synpunkter om bristande hänsyn längs sträckan.

Olycksstatistiken och inkomna synpunkter till trafikkontoret visar att problematiken i dagsläget främst handlar om otrygghet, som delvis beror på en osäkerhet om hur fotgängare och cyklister ska samspela på sträckan.



Bild 4. Götgatan söder om Peter Myndes backe. Målad gångbana till vänster i bild. Behovet av en bredare gångbana syns tydligt i bilden.

Under 2021 har kontoret placerat ut fordonshinder på Götgatans gågatudel i syfte att förbättra skyddet mot fordonsattacker.

I korsningen mellan Götgatan och Högbergsgatan är trafiken intensiv. Här samsas gående och cyklister med bilar och lastbilar. Utrymmet är begränsat och sikten är dålig och det uppstår tidvis låsningar då trafik från flera olika riktningar möts. I samband med att fordonshindren placerats på Götgatan har Högbergsgatan enkelriktats för motorfordonstrafik i västgående riktning mellan Repslagargatan och Kapellgränd. Enkelriktningen innebär att korsningen förenklats då motorfordonstrafik kommer från ett håll istället för två. Enkelriktningen syftar även till att minska antalet motorfordon totalt sett för att på så sätt underlätta samspelet för alla trafikslag i korsningen.

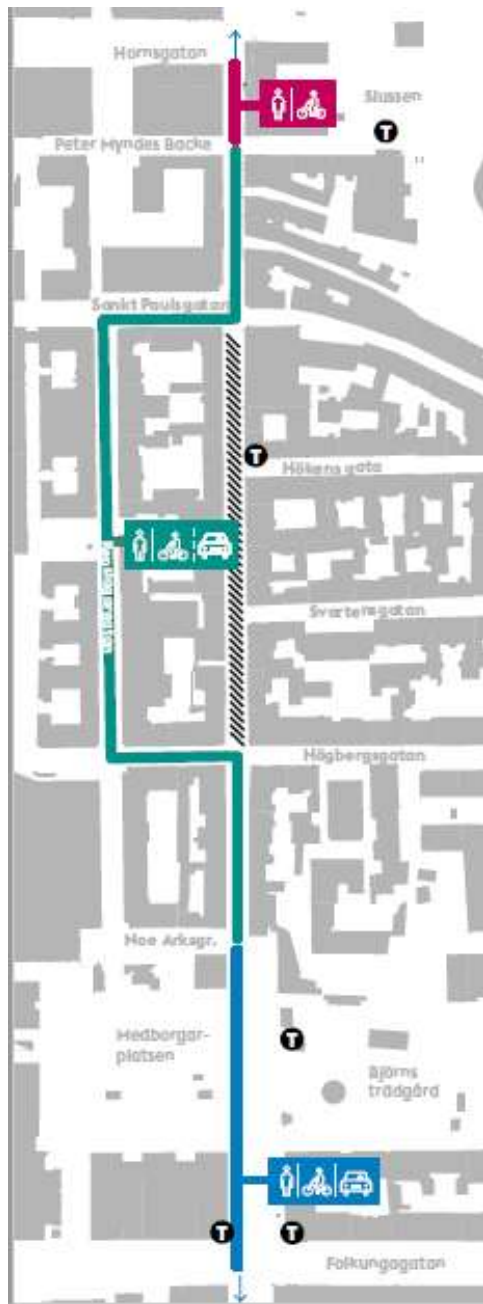


Bild 5 Illustration av alternativet
"cykling via Repslagargatan"

Studerade alternativ

För cykeltrafik mellan Hornsgatan och Folkungagatan är Götgatan den kortaste vägen. Sträckan är rak och lätt att orientera sig efter. En alternativ väg förbi gågatudelen av Götgatan kommer att bli längre och svårare att orientera sig längs. Den behöver därför göras så attraktiv att det upplevs vara värt besväret att cykla en längre väg.

Utredningen har identifierat ett antal tänkbara åtgärdsförslag och de två alternativ som bedöms kunna ge bäst måluppfyllnad och genomförbarhet har studerats närmare:

- cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken
- cykling via Repslagargatan och Medborgarplatsen

Utgångspunkten för arbetet har varit att hitta lösningar som förbättrar cyklisternas framkomlighet. Trafiksäkerhet och trygghet har varit viktiga parametrar och samtliga trafikslags anspråk har beaktats.

Åtgärder på gågatudelen omfattas inte i utredningen, men tidigare genomförda utredningar visar att det finns ett behov av att förtydliga trafikmiljön även på Götgatans gågatudel. Båda åtgärdsförslagen går att kombinera med en eventuell framtida ombyggnad av gågatudelen.

Alternativ 1 Cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken

Åtgärdsförslaget innebär att den alternativa vägen för cykeltrafik via Repslagargatan görs så attraktiv som möjligt för cyklister och att trafikmiljön förtydligas längs hela sträckan mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden vid Medborgarplatsen i syfte att förbättra förutsättningarna för samspel mellan olika trafikantgrupper.

- Breddning av gångbanor
- Genomgående gångbanor i korsningar
- Förtydligande av entréer till gågatudelen
- Korsningarna med Repslagargatan utformas så att cykeltrafiken prioriteras tydligare genom att korsande trafik får väjningsplikt
- I den fortsatta planeringen avser kontoret särskilt studera möjligheten att reglera och utforma hela eller delar av den grönmarkerade sträckan i bild 5 som cykelgata

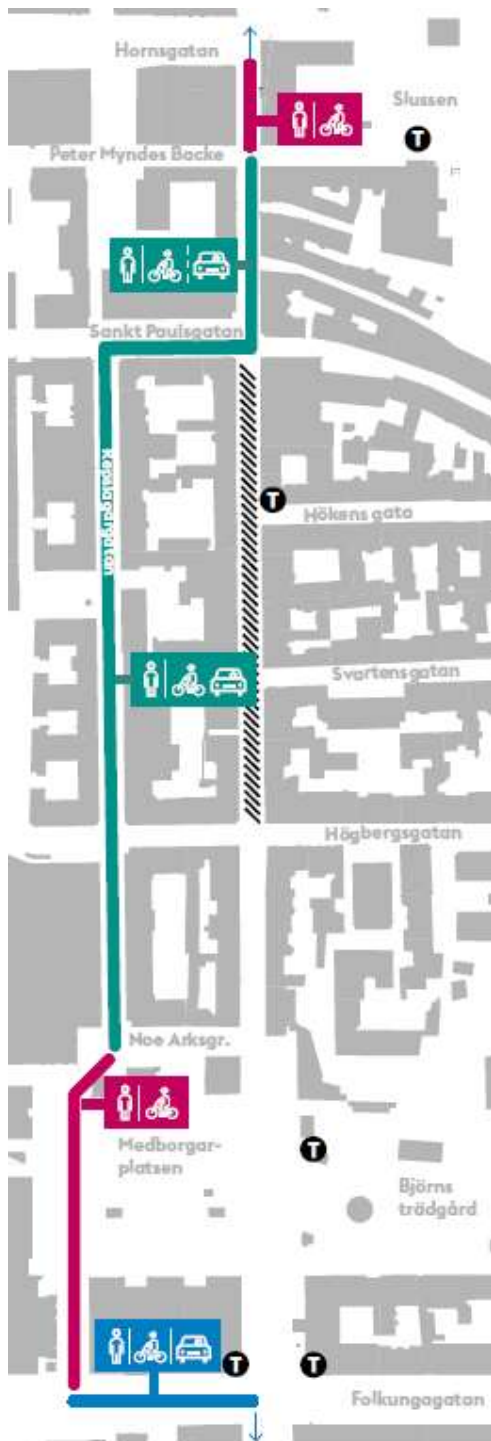


Bild 6. Illustration av alternativet "cykling via Medborgarplatsen"

Alternativ 2 Cykling via Repslagargatan och Medborgarplatsen

Åtgärdsförslaget innebär att ett kontinuerligt stråk och en alternativ färdväg skapas mellan korsningen Götgatan/Sankt Paulsgatan och korsningen Götgatan/Folkungagatan via en ny dubbelriktad cykelbana över Medborgarplatsen.

Förslaget innehåller många av de åtgärder som föreslås i alternativet med cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken. Samtliga åtgärder på sträckan mellan Hornsgatan och Höbergsgatan återfinns i båda förslagen.

För att få cyklister att cykla via Medborgarplatsen istället för Götgatsbacken bör färdvägen resultera i kortare restid. Även om lösningen innebär att de slipper trafiksignalerna vid Noe Arksgränden, Björns trädgård och Tjärhovsgatan riskerar den eventuella tidsvinsten att förloras i trafiksignalerna vid Folkungagatan och Götgatan. Att låta det stora cykelstråket svänga i korsningen istället för att köra rakt genom den är utrymmeskrävande och kräver fler faser i trafiksignalen, vilket påverkar alla trafikslag negativt.

Åtgärdsförslaget med cykling över Medborgarplatsen bedöms inte ge tillräckligt goda effekter för att överväga nackdelarna. De framkomlighetsvinster som kan uppnås genom att leda cykeltrafiken förbi trafiksignalerna vid Noe Arksgränden, Björns trädgård och Tjärhovsgatan bedöms inte uppväga problemen som uppstår vid konfliktytan på Medborgarplatsen. Kontoret ser inte att det finns någon rimlig lösning som kan förebygga de konfliktytor som skapas. Att leda in cykeltrafiken över torgytan skulle även påverka torget negativt där cykeltrafikens utrymmesbehov står i konflikt med övriga anspråk på torgytan. Mätningar visar att fler än 40 gående i minuten korsar Medborgarplatsen i öst-västlig riktning. En situation där de problem med upplevd otrygghet och konflikter mellan fotgängare och cyklister som idag finns på Götgatan riskerar att skapas på torget istället.

Sammantaget föreslår kontoret därför att förslaget med cykling via Medborgarplatsen inte rekommenderas.

Kontoret förordar alternativet, cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken, då det sammantaget bedöms vara det bästa alternativet. Åtgärdsförslaget beskrivs vidare i nästa kapitel.

Åtgärdsförslaget

Hornsgatan till Sankt Paulsgatan

På sträckan mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan syftar förslaget till att omfördela trafikytorna så att de stämmer bättre överens med hur människor rör sig längs gatan.

Mellan Hornsgatan och Peter Myndes backe är Götgatan reglerad som dubbelriktad cykelbana och norrgående biltrafik till Hornsgatan leds via Peter Myndes backe som en tillfällig lösning för att möjliggöra arbeten inom Slussen. Det är önskvärt att lösningen bibehålls då utrymmet i korsningen med Hornsgatan inte räcker till för att inrymma även motorfordonstrafik. Förutsättningarna för att skapa en permanent lösning studeras just nu vidare.

Idag finns en målad gångbana i körbanan mellan Peter Myndes backe och Sankt Paulsgatan på östra sidan. I åtgärdsförslaget breddas den gångbanan permanent med utflyttad kantsten och gångbaneplattor för att ge gående bättre utrymme. På en ca 140 meter lång sträcka blir gångbanan 4,0 meter bred.

I backen upp från Hornsgatan finns en motriktad cykelbana och den föreslås vara kvar. Nedför backen sker cykling i blandtrafik liksom idag.

Korsningen Götgatan/Sankt Paulsgatan

Vid korsningen Götgatan/Sankt Paulsgatan föreslås en tydlig vägledning för att styra södergående cykeltrafik till den alternativa färdvägen via Repslagargatan. Entrén till gågatan markeras med skillnad i beläggning som ger en visuell ledning av gångtrafiken in på gågatan och av cykeltrafiken in på Sankt Paulsgatan. Entrén till gågatan kommer förstärkas genom att tillföra ny möblering. Sankt Paulsgatan närmast Götgatan trafikeras av i genomsnitt 650 motorfordon per dygn.

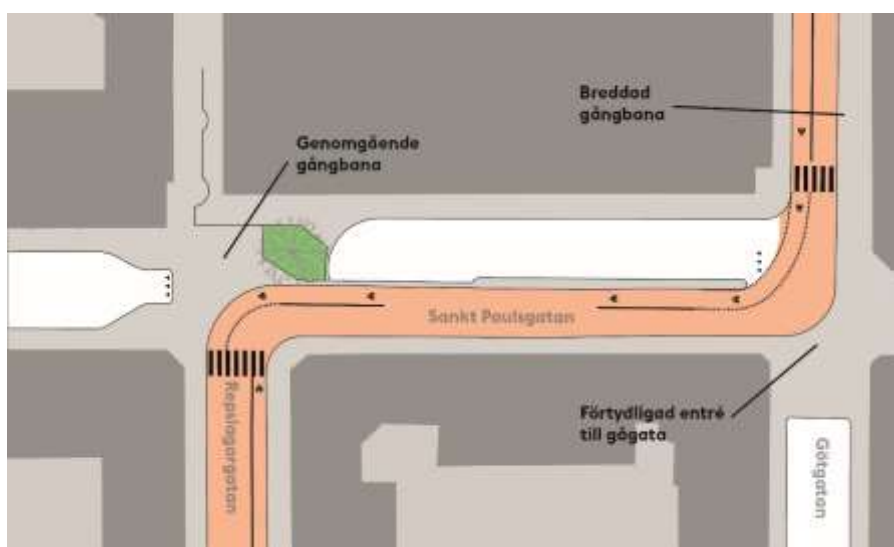


Bild 7. Idéskiss, breddad gångbana och förtydligad entré till gågatan vid Sankt Paulsgatan. Körbanans röda färg är ett exempel på en tänkbar utformning av cykelgata.



Bild 8. Fotomontage korsningen Götgatan S:t Paulsgatan. Körbanans röda färg är ett exempel på en tänkbar utformning av cykelgata. Gångbanan breddas till vänster i bild och en tydligare entré till gågatan skapas.

Repslagargatan

Korsningen Sankt Paulsgatan/Repslagargatan utformas på liknande sätt så att utformningen ger en visuell ledning in på Repslagargatan.

Repslagargatan är idag enkelriktad söderut för motorfordonstrafik med parkering och angöring på den östra sidan, d.v.s. till vänster i körriktningen. Här föreslås att parkeringen och angöringen flyttas till den västra sidan. Då är det möjligt att måla en cykelbana i norrgående riktning och det innebär att möten mellan biltrafik och cykeltrafik blir bättre. Se bild 7 och bild 10.

Korsningen Götgatan/Högbergsgatan

En ny utformning av korsningen med Högbergsgatan föreslås. Utformningen syftar till att, tillsammans med enkelriktningen av Högbergsgatan som införts under året, förtydliga och underlätta för alla trafikanter att samspela i korsningen.

Den östra gångbanan föreslås blir 4 meter bred och görs genomgående i korsningen med Högbergsgatan. Detta kommer att förstärka gångstråket från Medborgarplatsen till gågatan och tillsammans med den breddade gångbanan norr om Sankt Paulsgatan förstärks gångstråket hela vägen till Slussen.



Bild 9. Fotomontage Götgatan/Högbergsgatan. Till höger i bild breddas gångbanan och i korsningen görs den genomgående.

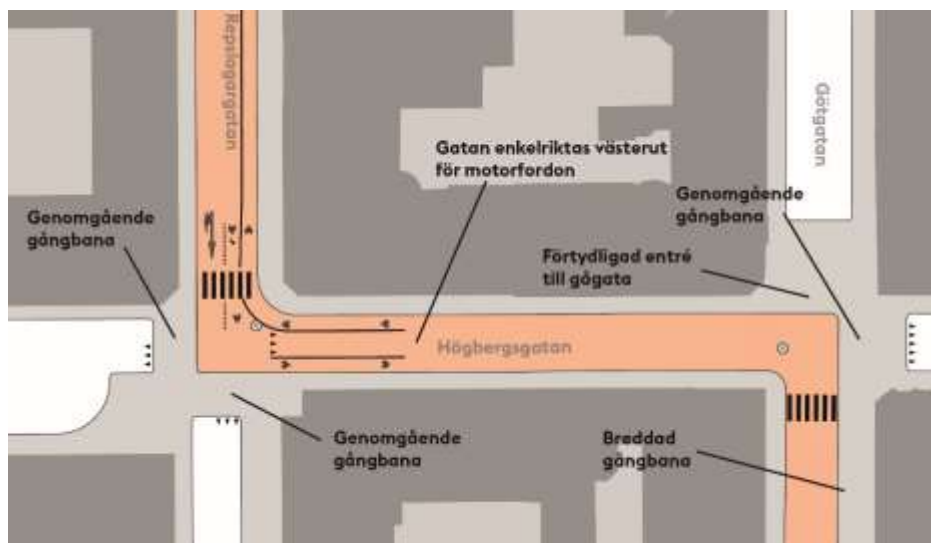


Bild 10. Idéskiss, breddad gångbana och förtydligad entré till gågatan vid Högerbergsgatan.

Entrén till gågatan markeras med skillnad i beläggning som ger en visuell ledning av gångtrafiken in på gågatan och av cykeltrafiken in till Högerbergsgatan. Körbanan söder om korsningen delas av cykeltrafik och leverans- och angöringstrafik. Förslaget ger en bättre separering av trafikslagen.

Avvägningar och konsekvenser

Åtgärdsförslaget syftar till att göra den alternativa vägen mer attraktiv för cyklister. Åtgärderna skapar även ett mer robust system där det är möjligt att välja en alternativ väg under de tider när trängseln är som störst. Detta är särskilt intressant för cyklister som vill undvika trängseln på gågatan. Genom att skapa tydligare entréer till gågatudelen och samtidigt erbjuda en bättre vägledning för cyklisterna som leder in på Repslagargatan kan fler cyklister upptäcka att det finns en bra alternativ väg förbi gågatudelen.

Även om åtgärderna genomförs bedömer kontoret att många cyklister även i fortsättningen kommer att välja att cykla via Götgatans gågatudel. Det kan dels handla om cyklister som har gågatan som start- eller målpunkt och dels om de som prioriterar att cykla den kortaste vägen. En del av dem upplever och värderar samma kvalitéer i gågatan som fotgängarna gör i form av folkliv, puls och levande fasader.

En del av cyklingen på sträckan, markerat i grönt i bild 5, kommer att ske i blandtrafik där biltrafikmängden och trafikrytmen är låg. Kontoret avser att särskilt studera om hela eller delar av sträckan kan utformas och regleras som cykelgata. Det pågår ett övergripande arbete på kontoret med att ta fram

riktlinjer och förslag på utformning av cykelgator. Projektet kommer ta hänsyn till detta i projekteringsskedet.

För de delar av Götgatan som ansluter till gågatudelen, mellan Noe Arksgränden och Högbergsgatan samt mellan Hornsgatan och Sankt Paulsgatan, bedöms en förtydligad gatuutformning och bredare gångbanor ge goda effekter för fotgängare.

Cykelgata är en blandtrafiklösning som bör undvikas som helhetslösning på primära stråk. På kortare sträckor där förutsättningarna är goda och det bedöms lämpligt, kan inrättande av cykelgata fylla en funktion för att exempelvis binda ihop ett längre stråk. Längs de gator som ingår i åtgärdsförslaget finns en viktig framgångsfaktor på plats då antalet cyklister överstiger antalet motorfordon vilket gör att cykeltrafiken naturligt kommer att styra trafikrytmen.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget ge följande konsekvenser:

- Samspel mellan olika trafikantgrupper underlättas
- Framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister förbättras när trafikytorna förtydligas och motorfordon får väjningsplikt från tvärgatorna
- Omfördelningen av trafikytor leder även till bättre framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för fotgängare där de får bredare gångbanor. Med bredare gångbanor bör Götgatans körbana och cykelbana respekteras av fotgängare i högre grad än idag.
- På de sträckor där det byggs ny cykelbana och där gångbanan breddas bedöms tryggheten öka för gående och cyklister.
- Trafiksäkerheten förbättras för både cyklister och gående.
- Åtgärdsförslaget bedöms i detta läge inte påverka förutsättningarna för drift och underhåll, avfallshantering, varuleveranser, eller nyttotrafik i någon nämnvärd utsträckning.
- Parkering och angöring kommer i huvudsak ha samma omfattning som idag.

Förslag till inriktning

Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel norra Götgatan enligt alternativet ”Cykling via Repslagargatan och södra Götgatsbacken” upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut under andra halvan av 2021. Projekteringen kommer kunna utföras under vintern 2021-22 och upphandling av entreprenör under 2022. Bedömd byggstart är under 2022, med färdigställande 2023.

Tidplan	2021	2022	2023
Planering	X		
Genomförandebeslut	X		
Projektering	X	X	
Upphandling/uppstart		X	
Produktion		X	X

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgifterna ingår 1,6 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. fortsatt utredning, projektering och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 18 mnkr. I utgiften ingår ett riskpåslag om 20 procent och ett indextillägg om 5 procent. Den delen av projektet som färdigställs under 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Projektet beräknas inte innebära några större ökning av drift- och underhållskostnaderna i förvaltningsskedet.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 mnkr från och med år 2023.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Risk/osäkerhet

Idag leds norrgående biltrafik till Hornsgatan via Peter Myndes backe som en tillfällig lösning för att möjliggöra arbeten inom Slussen. Det är önskvärt att lösningen bibehålls och förutsättningarna för det håller på att studeras vidare. Om lösningen inte kan behållas riskerar förutsättningarna för att få till en så bra lösning som möjligt för cyklister och gående på Götgatan att försämrats.

Götgatans gaturum är begränsat vilket kommer att påverka genomförandet. I projekteringsskedet kommer kontoret därför att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Slut