

**Handläggare**Kristofer Rogers  
08-508 26 022**Till**Trafiknämnden  
2023-10-19

## **Framkomlighet Norra Södermalm. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och trafiknämnden**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från trafiknämnden om ett större långsiktigt helhetsgrepp kopplat till projekt Cykel norra Götgatan.
2. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från kommunfullmäktige om cykling i Söderledstunneln.
3. Trafiknämnden beslutar att fortsättningsvis behålla avstängningen i Söderledstunneln.
4. Trafiknämnden beslutar att fortsättningsvis hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik, vilket ej inkluderar busstrafik i linjetrafik.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
Avdelningschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 022  
Växel 08-508 27 200  
kristofer.rogers@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholmJenny Carlsson  
Enhetschef

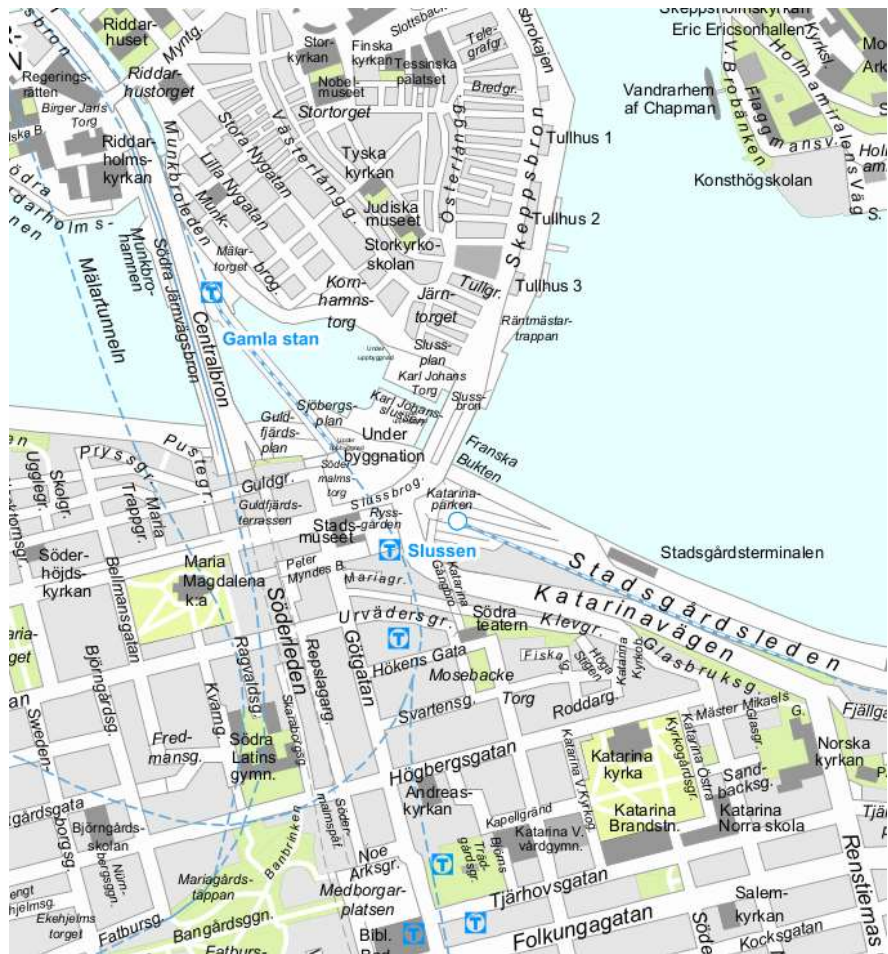
## Sammanfattning

Slussens ombyggnad har påverkat framkomligheten för trafiken under många år, inte bara i direkt närhet till Slussen utan även i ett större omland. Katarinavägen har varit avstängd för genomfartstrafik i mer än åtta år och Söderledstunnelns avfart mot Hornsgatan har varit avstängd lika länge. Till detta har ett antal uppdrag och projekt initierats som kan påverka trafiken och trafikföringen i området ytterligare, både under Slussens byggtid och när allting står klart. Budgetuppdragen som rör cykling i Söderledstunneln och omdirigering av cykeltrafiken förbi Götgatsbacken är två av dessa. Besluten om trafikavstängningar och de separata uppdragen påverkar varandra och helheten kring Slussen vilket är anledningen till att de redovisas samlat i detta ärende.

För att säkerställa god framkomlighet för stombusstrafiken och bättre förutsättningar för gående, cyklister och vistelse vid Slussen med omnejd föreslår kontoret att Katarinavägen fortsättningsvis hålls stängd för genomfartstrafik och att Söderledstunnelns på- och avfarter mot Hornsgatan och Folkungagatan fortsättningsvis hålls stängda. Därtill föreslår kontoret att cykling i Söderledstunneln inte tillåts utan föreslår istället en omdirigering av cykeltrafiken via Repslagargatan enligt separat genomförandebeslut för projekt Cykel norra Götgatan. Cykling i Söderledstunneln bedöms inte ge cykeltrafiken tillräckligt positiva effekter samtidigt som det skulle påverka övriga trafikströmmar på ett negativt sätt, inte minst framkomligheten vid de två tunnelmynningarna. Även alternativa omdirigeringar av cykeltrafiken förbi Götgatsbacken har studerats men kontoret rekommenderar föreslagen omdirigering via Repslagargatan.

## Bakgrund

Slussen med kopplingen mellan Södermalm och Gamla Stan är den viktigaste och mest trafikerade förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet för gående och cyklister i Stockholm. Behovet av utrymme och framkomlighet är därför stort. Även busstrafiken med två stombusslinjer gör anspråk på utrymme. Under Slussens ombyggnad, sedan projektstart 2016, har biltrafiken varit begränsad och ytor för fordonstrafik har tillfälligt kunnat omvandlas till förmån för gående, cyklister och vistelse.



Figur 1 Slussen med omnejd

I januari år 2016 stängdes Katarinavägen av för genomfartstrafik och juni samma år stängdes den av för all genomfartstrafik samtidigt som kopplingarna från kajnivån togs bort i och med att ramperna från Stadsgårdsleden revs. För att skapa en koppling för motorfordon mot Gamla stan och City från östra Södermalm och ostsektorn dedikerades det östra tunnelröret i Söderledstunneln för denna lokaltrafik med hjälp av mittbarriärer i tunneln. Busstrafiken fick nya hållplatslägen och nyttjade Söderledstunneln för sin trafikering mellan Södermalm och Gamla stan/City.

Hösten 2020 öppnades Katarinavägen med möjlig genomfart men då endast för byggtrafik och kollektivtrafik (bland annat stombusslinje 2 och 3). Genom delöppningen kunde busstrafiken återgå till ordinarie sträckning med relativt god framkomlighet samtidigt som projekt Slussen har kunnat gå vidare med sitt genomförande av anläggningsdelar i anslutning till vägen. Linje 76 trafikerar fortsatt Söderledstunneln mellan Gamla stan och östra Södermalm.

I budget för 2017 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda alternativa sträckningar av cykelstaket på Götgatsbacken och 2019 kom det

första budgetuppdraget om att utreda cykling i Söderledstunneln. Dessa uppdrag samspelar med redan befintliga trafikavstängningar och utfallen av uppdragen och möjligheten att behålla de tillfälliga avstängningarna påverkar tillsammans trafiken vid Slussen och delar av Gamla Stan och Södermalm. Nedan redovisas uppdragen och avstängningarna var för sig men eftersom de tillsammans bidrar till en förändrad trafikföring i området och möjliggör en ökad prioritering av gående, cyklister och kollektivtrafik redovisas de gemensamt i detta ärende.

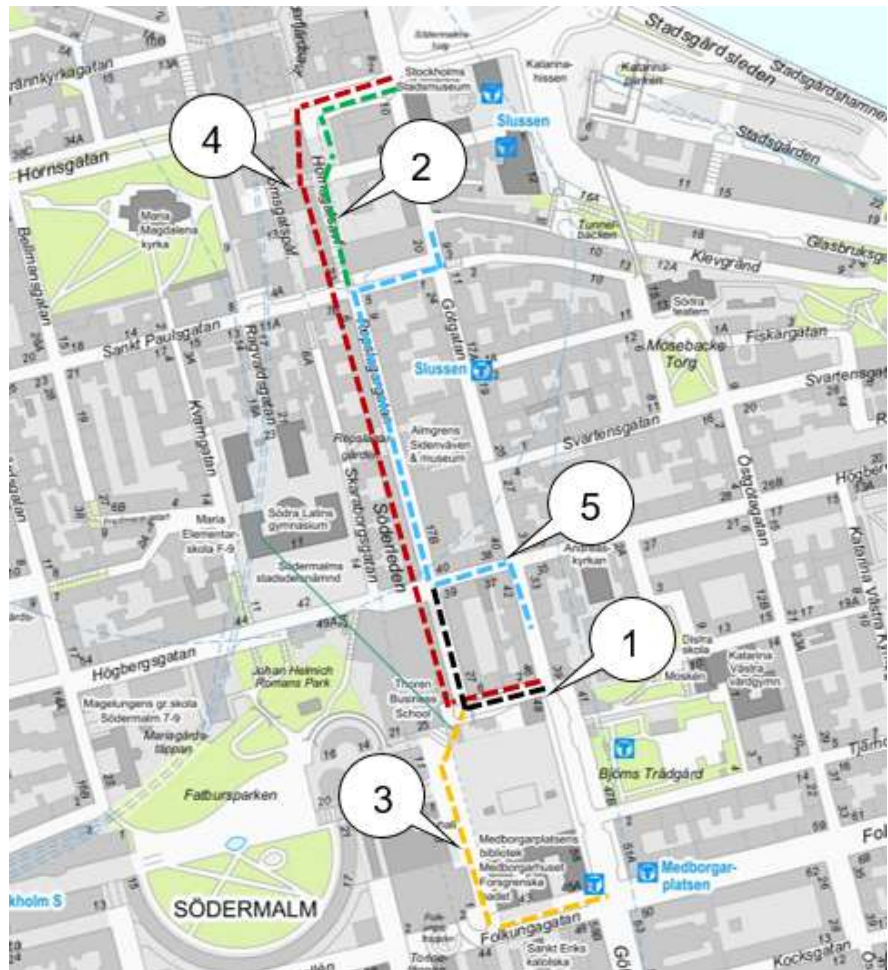
## **Cykel Norra Götgatan, ett långsiktigt helhetsgrepp**

Götgatan är ett av Sveriges mest använda cykelstråk och har en uppsamlande funktion där en stor del av de primära stråken i söderort samlas och leds mot och förbi Slussen. Samtidigt är det ett viktigt gångstråk och en plats för vistelse med många restauranger och butiker.

I budget för 2017 gavs trafiknämnden i uppdrag att genomföra en utredning om förslag på permanent alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken. Uppdraget redovisades i samband med att trafiknämnden fattade inriktningsbeslut om åtgärder på norra Götgatan den 26 augusti 2021. På sammanträdet gav trafiknämnden kontoret i uppdrag att ta ett större långsiktigt helhetsgrepp kring frågan och återkomma till nämnden med alternativa förslag på åtgärder.

Kontoret har studerat ett flertal tänkbara lösningar för att erbjuda cyklister en alternativ väg förbi den del av Götgatan som idag är gågata:

- Ramp på Noe arksgränd
- Ny koppling mellan Sankt Paulsgatan och Hornsgatan
- Cykling över Medborgarplatsen
- Cykling i Söderledstunneln
- Cykling via Repslagargatan, enligt separat genomförandebeslut  
Cykel norra Götgatan



Figur 2 Studerade alternativ. 1 – ramp på Noe Arksgränden, 2 – ny koppling mellan Sankt Paulsgatan och Hornsgatan, 3 – cykling över Medborgarplatsen, 4 – cykling i Söderledstunneln, 5 – omledning via Repslagargatan.

### Ramp på Noe arksgränden

I trafiknämndens beslut den 26 augusti 2021 nämns möjligheten att vid Noe Arks Gränd leda cykeltrafiken på ramp till Repslagargatan som ett tänkbart alternativ. Kontoret har gjort en översiktlig studie av genomförbarheten och potentialen i att anlägga en sådan ramp.

Noe Arksgränden är en smal gata där flera funktioner inryms. Stora flöden av gång- och cykeltrafik rör sig i korsningen med Götgatan samtidigt som allmän motorfordonstrafik och angöring till Söderledstunneln och P-hus Medborgarplatsen nyttjar gatan. Det finns även en trappa från Repslagargatan samt flera lastplatser. Det är inte möjligt att inrymma en ramp utan att någon trafikfunktion behöver tas bort eller kraftigt begränsas. Till exempel skulle en ramp med en cykelbana som har cykelplanens breddmått medföra att längre fordon inte längre kan svänga i korsningen.

Noe Arksgränden lutar ned mot Söderledstunneln vilket gör att rampens lutning från Repslagargatan kan bli jämförelsevis brant,

uppskattningsvis mellan 6 och 10 % beroende på var den slutar. Vid rampens slut skulle cykelbanan behöva få en 90-graderssväng vid ett hushörn. Det skulle vara svårt att säkerställa god sikt och goda svängmöjligheter för cyklister som kommer i nedförsbacke. Risk finns även för konflikter mellan olika trafikslag.

Det finns flera faktorer som antas påverka genomförbarheten; det finns kulturhistoriskt värdefulla hus på båda sidorna av gatan, möjligheterna att anlägga en ny konstruktion i direkt anslutning till befintliga hus behöver utredas och de ledningar som ligger i Noe Arksgränden skulle behöva flyttas.

En ramp på Noe Arksgränden innebär samma sträcka och samma antal riktningsförändringar som att cykla från Repslagargatan via Högbergsgatan och Götgatan. Rampen bedöms inte ge tydliga fördelar för cykeltrafiken samtidigt som den skulle påverka övriga funktioner negativt.

### **Ny koppling mellan Sankt Paulsgatan och Hornsgatan**

Möjligheterna att anlägga en ny cykelkoppling mellan Sankt Paulsgatan och Hornsgatan har också studerats. En sådan koppling skulle förlänga den alternativa vägen via Repslagargatan förbi Götgatans gågatudel och bidra till att göra den mer attraktiv för cyklister. Den nya kopplingen skulle i så fall förutsätta att en cykelbar ramp anläggs mellan Sankt Paulsgatan och Peter Myndes backe och att en ny cykelbana anläggs mellan Peter Myndes backe och Hornsgatan.

Alternativet bedöms inte vara fördelaktigt för cykeltrafiken. Linjeföringen för cykelbanan skulle få flera skarpa kurvor nära varandra och på ett par platser medger inte avstånd mellan konstruktioner och fastigheter att en fullgod bredd på cykel- och gångbanor kan uppnås. Det finns även frågetecken rörande genomförbarheten då en rampkonstruktion skulle behöva anläggas på Söderledstunnelns tak och dessutom hamna nära intilliggande fastigheter.

### **Cykling över Medborgarplatsen**

Alternativet med att leda cykeltrafiken över Medborgarplatsen redovisas i ”Dnr T2020-01033 Cykel norra Götgatan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Inriktningsbeslut”. Sammanfattningsvis bedöms alternativet riskera att leda till en situation där de problem med upplevd otrygghet och konflikter mellan fotgängare och cyklister som idag finns på Götgatan skapas på torget istället. Lösningen skulle även påverka vistelsevärdena på torget negativt.

## Cykling i Söderledstunneln

Kontoret har studerat möjligheter och konsekvenser av att använda en del av Söderledstunneln som alternativ till att cykla på Götgatan mellan Medborgarplatsen och Hornsgatan. Detta har gjorts utifrån budgetuppdrag från både 2019 och 2023. Förslaget går ut på att cykeltrafiken får en gen och snabb väg genom tunneln och på så sätt undviks cykling längs med Götgatan och särskilt den del av Götgatan som idag är gågata avlastas. Även den branta delen av Götgatan mellan Peter Myndes backe och Sankt Paulsgatan undviks. Cykling genom tunneln skulle minska de interaktioner som finns mellan cyklister och andra trafikanter på Götgatan.

Kontorets utredning visar att det finns ett antal nackdelar och omständigheter som talar emot flera av de tänkbara fördelarna. Anslutningarna till och från tunneln behöver utformas på ett sätt som gör det bekvämt och smidigt att cykla till och från tunnelmynningarna. I den norra anslutningen krävs att del av Hornsgatan byggs om så att det finns utrymme för de höga mängderna av cykeltrafik som ska till tunneln men också för de som ska vidare mot Munkbron eller Skeppsbron. Korsningen med Götgatan och Hornsgatan behöver byggas om på ett sätt som innebär att en ny signalanläggning som har en extra fas kommer på plats. Detta innebär att väntetiderna för alla trafikslag i korsningen ökar vilket också ökar cyklisternas restid i tunneln. I förlängningen minskar också kapaciteten i korsningen, dvs hur många som kommer igenom korsningen under en timme.

I den södra anslutningen längs med Noe Arksgränden kommer cykling att ske i blandtrafik med motorfordonstrafik som ska till och från garaget och lastfaret under Medborgarplatsen. Noe Arksgränden är idag enkelriktad och motorfordonstrafik som åker in i lastfaret åker sedan ut i tunneln. Om tunneln inte längre tillåter motorfordonstrafik så behöver Noe Arksgränden dubbelriktas och därmed även Götgatan förbi Medborgarplatsen, som idag är enkelriktad norrut. Detta innebär att cykelinfrastrukturen längs denna del av Götgatan behöver återgå till låg standard.

Att tillåta cykling i tunneln innebär också att övrig trafik som idag trafikerar tunneln behöver hitta andra vägar. De analyser som genomförts visar att det lokala vägnätet på Södermalm skulle bli mer belastat. Detta kommer påverka framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag längs många gator och korsningar på Södermalm. För att inte skapa alltför långa omledningar för motorfordonstrafiken är kontorets bedömning att cykling i Söderledstunneln behöver kompletteras med att Katarinavägen är öppen för genomfartstrafik. Detta kommer i sin

tur påverka trafikflödena över Slussen och Skeppsbron vilket gör att busstrafikens framkomlighet blir svår att säkerställa.

Det är viktigt att cykling i tunnelmiljö uppfattas som tryggt och tillgängligt för alla. Tunneln är lång och är inte överblickbar vilket kan innebära att den kan upplevas som otrygg att vistas i för vissa grupper, särskilt under tider när det inte är många medtrafikanter.

Det krävs en avskiljande vägg mellan huvudtunneln och delen med cykeltrafiken om människor ska tillåtas cykla i tunneln. Det innebär att stora delar av tunnelns nuvarande installationer behöver göras om från grunden. Tunneln är anpassad för sin nuvarande funktion och ändras denna krävs ett nytt säkerhetskoncept som påverkar bl.a. miljöventilation, brandventilation brandsäkerhet och utrymning. Det innebär ett omfattande utredningsarbete som ska göras i samråd med Transportstyrelsen. Innan ett sådant arbete är färdigt är det inte möjligt att bedöma effekter och kostnader för åtgärden.

Sammantaget är kontorets bedömning att cykling via Repslagargatan och Götgatan är en bättre lösning än cykling via del av Söderledstunneln i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande Cykel norra Götgatan.

## **Avstängning i Söderledstunneln**

Sedan början av 2016 har på- och avfarterna från Söderledstunneln mot Hornsgatan respektive Folkungagatan varit avstängda med mittbarriärer. Anledning till avstängningarna, som bl.a. redovisades 2019 i ärende Dnr T2019-02911, har varit att säkerställa framkomligheten över Slussens vid dess ombyggnad. Enligt redovisningen ska avstängningen tas bort då ombyggnaden av Slussen är klar.

Mittbarriärerna har förutom minskad trafik förbi Slussen också lett till större genomströmning av trafik i Söderledstunneln. De vävningsrörelser som tidigare fanns vid av- och påfarterna finns inte längre vilket lett till att upp till 300 fler fordon kan passera tunneln i maxtimmarna. Detta har framför allt haft en gynnsam effekt på restiden för det stora antalet citybussar som trafikerar Söderledstunneln.

Med mittbarriärerna mellan huvudtunneln och påfart-/avfartstunnel minskar attraktionskraften för att köra via Gamla Stan vilket avlastar Munkbron och Skeppsbron. Öppnas dessa återigen för trafik kommer det inte gå att säkerställa busstrafikens framkomlighet på framförallt Skeppsbron. Därför föreslår kontoret att avstängningen mellan körfälten i huvudtunneln och körfältet för på- respektive avfart bibehålls.



## Katarinavägen

Inom projekt Slussen planeras Katarinavägen kunna öppnas för genomfartstrafik när bussterminalen i Katarinaberget är klar och gatan färdigställd. Detta är planerat till cirka 2025-2026.

Katarinavägen kommer då ha varit avstängd för genomfartstrafik i cirka 10 år.

Katarinavägens långa avstängning har lett till nya vanor, trafikströmmar och trafiksystemet har anpassat sig till dessa förutsättningar. Under denna period har kontoret sett möjligheter att kunna omfördela ytor på Skeppsbron från motorfordonstrafik till förmån för gång- och cykeltrafik, samtidigt som framkomlighet för busstrafiken har kunnat behållas. En framtida utveckling av Skeppsbron med god framkomlighet för busstrafiken tillsammans med god framkomlighet för gående och cyklister förutsätter att Katarinavägen fortsättningsvis är avstängd för genomfartstrafik eftersom utrymme för både busskörfält och breda gång- respektive cykelytor saknas.

Att öppna Katarinavägen för genomfartstrafik skulle även påverka framkomligheten på Katarinavägen som trafikeras av bland annat stomlinje 2 och 3. Analyser visar på fördröjningar i högtrafik för de norrgående bussarna på sträckan mellan Glasbruksgatan och Slussbrogatan. Utrymme för att anlägga ett kollektivkörfält saknas på denna sträcka och genom att fortsatt hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik kan busstrafikens framkomlighet på Katarinavägen säkerställas.

I Slussens slutlösning så kommer Söder Mälarstrand och Stadsgårdskajen att kopplas ihop mot Gamla stan igenom Slussbrons så kallade slits. Genom att slitsen öppnar och skapar kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan möjliggörs att fortsatt hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik med bibehållen tillgänglighet för motorfordonstrafiken. Trafik från ostsektorn och östra Södermalm kan då nå målpunkter i Gamla Stan och City via Stadsgårdelen. Ytvägnätet på östra Södermalm (Folkungagatan och Götgatan) kan därmed avlastas. Detta ger en möjlighet att prioritera exempelvis fotgängarflöden i trafiksignalerna utan att riskera stillastående kö på ovan nämnda gator. Eventuell köande fordon i nordlig riktning mot Gamla Stan kan då istället ställas på Stadsgårdsleden och kommande Stadsgårdstunnel istället för på ytvägnätet på östra Södermalm.

Katarinavägen är utpekad i cykelplanen som primärt cykelstråk. Genom att fortsatt hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik kan cykel-, gång- och busstrafik prioriteras. När mindre ytor behövs

för motorfordonstrafik ges även möjlighet att använda ytor för att skapa vistelsevärden.

## **Analys och konsekvenser**

Avstängningarna i Söderledstunneln och genomfartsförbud på Katarinavägen minskar tillgängligheten för motorfordonstrafiken men samtidigt kan busstrafikens framkomlighet säkerställas och gång- och cykeltrafik prioriteras. De busskörfält som annars skulle behövas för att få fram busstrafiken kan alltså utgå. Detta leder i sin tur att gatusektionerna på bland annat Skeppsbron och Katarinavägen kan utformas så att gående och cyklister får mer ytor och att vistelsevärdena ökar.

Vid Götgatsbacken är utrymmet begränsat och det är svårt att säkerställa god framkomlighet gående och cyklister. Inget av de studerade alternativa omledningarna av cykeltrafiken bedöms kunna fungera som permanent alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken. Positiva aspekter finns av att flytta merparten av cykeltrafiken från Götgatan men det finns samtidigt negativa effekter för framför allt cykeltrafiken av de studerade alternativen. Kontoret föreslår att en omledning av cykeltrafiken görs via Repslagargatan enligt separat genomförandebeslut för projekt Cykel norra Götgatan. Förslaget kan kombineras med eventuella framtida åtgärder på det som idag är gågata mellan Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan.

## **Slut**