

**Handläggare**

Henrik Söderström

**Till**Trafiknämnden  
2023-11-09

## Cykel norra Götgatan. Genomförandebeslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel norra Götgatan till en investeringsutgift om 39 mnkr.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefKristofer Rogers  
Biträdande enhetschef

### Sammanfattning

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

gentemot biltrafiken och entréerna till Götgatans gågatudel förtydligas. 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 förbättra trafikmiljön även på Götgatans gågatudel. Kontorets förslag till alternativ väg för cykeltrafiken bedöms gå att kombinera med eventuella framtida åtgärder på gågatudelen. Det kommer fortsatt att vara tillåtet att cykla på Götgatans gågatudel i gångfart.

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

Kontoret arbetar med fordons hinder på flera platser i staden. För att samordna utformningen och utförandet av entreprenader på Götgatan har kontoret valt att låta vissa fordons hinder ingå i detta projekt.

Kontoret föreslår att trafikinämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel norra Götgatan till en investeringsutgift om 39 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 motor-fordonstrafik 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 ökade från 3 % till 22 %. Denna ökning har hållit i sig och en något högre andel uppmättes 2020.

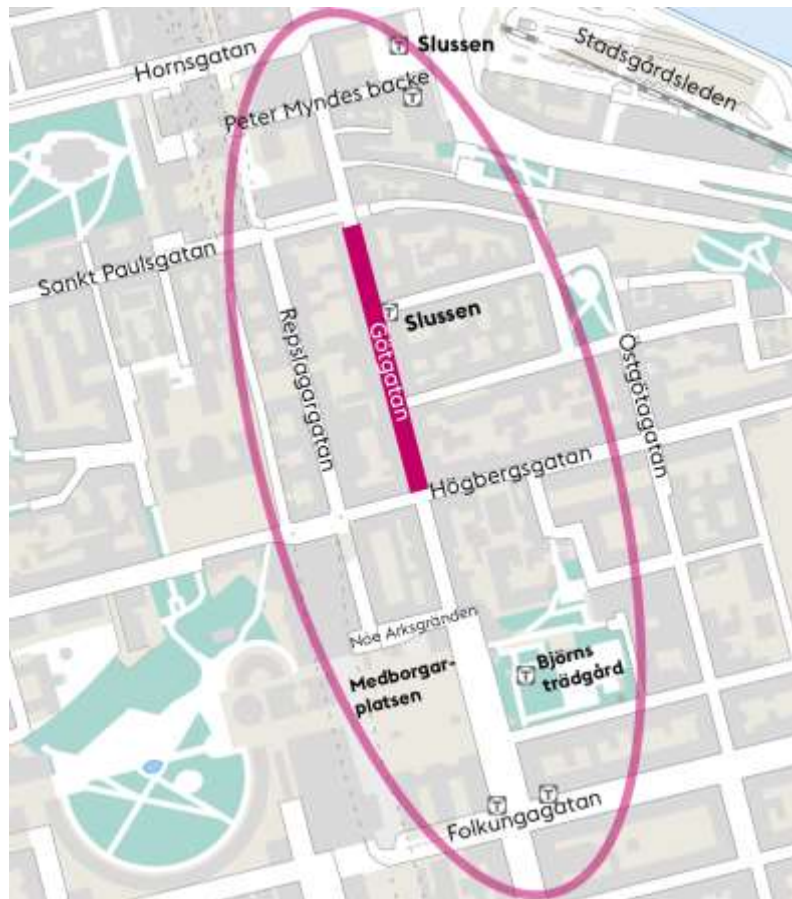


Bild 1 Röd ellips markerar utredningsområdet, Götgatans gågatudel markerat i rött

I budget för 2017 gavs trafiknämnden i uppdrag att genomföra en utredning om förslag på permanent alternativ sträckning av cykelstråket förbi Götgatsbacken. Uppdraget redovisades i ett inriktningsbeslut till nämnden i augusti 2021.

Kontoret arbetar parallellt med detta projekt med att utreda den optimala placeringen av fordonshinder på gatan och detta projekt har därför utökats med vissa därtill hörande åtgärder jämfört med inriktningsbeslutet.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft kontakt med Södermalms stadsdelsförvaltning angående projektet. I frågor gällande fordonshinder har kontoret samrått med stadsledningskontoret och polisen.

## Mål och syfte

Kontoret har under arbetet med förslaget 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.

Följande mål har 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
- En 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. Dagens situation, Götgatans gågatudel*



*Bild 3. Dagens situation, 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
<b>Gående</b>	7.00 - 9.00	2 000	2 300	2 400
	16.00 -18.00	7 800	8 300	6 500
<b>Cyklister</b>	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 förhållandevis god framkomlighet på gågatudelen mellan Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan. Under 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 Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden i syfte att förebygga fordonsattacker från Hornsgatan.

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 samspelet i korsningen har underlättats för alla trafikanter då motorfordonstrafik kommer från ett håll istället för två.

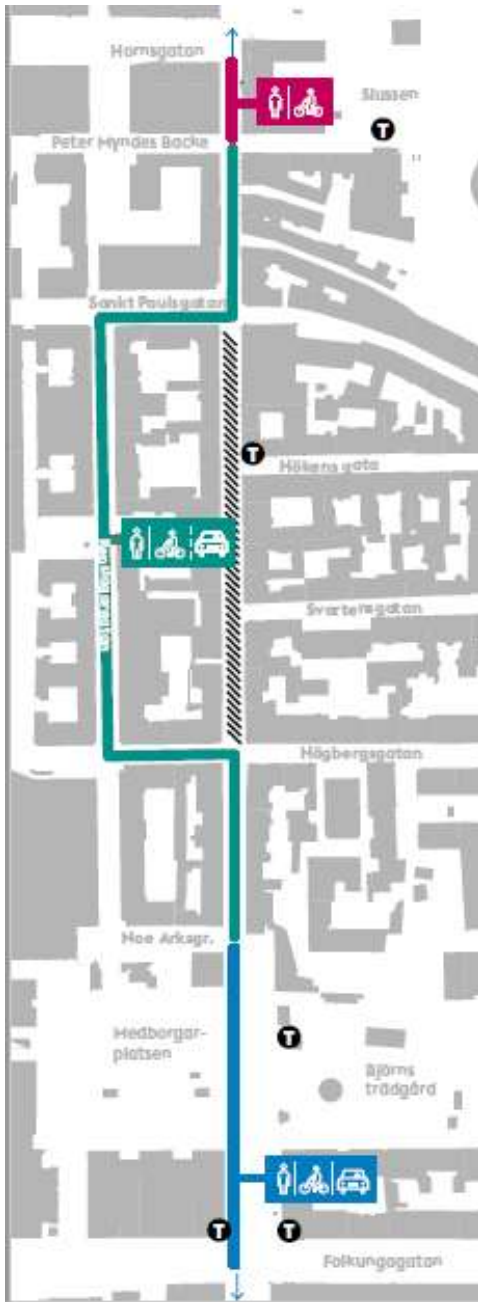


Bild 5

## Åtgärdsförslaget

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. Det är viktigt att en alternativ sträckning görs attraktiv så att det upplevs vara värt besväret att cykla en längre sträcka.

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 förslaget, men tidigare genomförda utredningar visar att det finns ett behov av att förtydliga trafikmiljön även på Götgatans gågatudel. Kontorets bedömning är att åtgärdsförslaget går att kombinera med en eventuell framtida ombyggnad av gågatudelen. Det kommer fortsatt att vara tillåtet att cykla på Götgatans gågatudel i gångfart.

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

- Breddning av gångbanor
- Förtydligande av entréer till gågatudelen
- Genomgående gångbana över Högbergsgatan i korsningen med Götgatan
- Korsningarna med Replslagargatan utformas så att cykeltrafiken prioriteras tydligare genom att korsande trafik får väjningsplikt
- Vid tre platser anläggs hinder för att förebygga fordonsattacker

I stadens budget anges att det ska vidtas åtgärder vid en del särskilt utpekade platser som är i behov av riskminimerande och trygghetsskapande åtgärder. Kontoret arbetar med att analysera dessa platser och vid behov placera ut fysiska trafik hinder. Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden är en prioriterad sträcka att skydda med fordons hinder, eftersom många gående och cyklister rör sig längs gatan. Vid vissa tidpunkter kan stora delar av kvarteren utgöras av en kö av cyklister mot trafiksignalerna vid Hornsgatan respektive Noe Arksgränden.

Inom projektområdet föreslås permanenta fordons hinder som försvårar för tunga fordon att få upp höga hastigheter på tre platser.



I en skrivelse från nämndens majoritet i mars 2022 pekas det på att de framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som finns mellan cyklister och mellan gående och cyklister har förstärkts av de temporära fordonshinder som i dag är utplacerade. Kontoret fick därför i uppdrag att se över och föreslå förbättringar angående situationen på Götgatan.

Kontoret anser att norra Götgatan har behov av att klara framkomligheten och trafiksäkerheten för cykel och gångtrafik genom att exempelvis undvika hinder som kan skapa plötsliga sidoflyttningar i nedförsbackar eller smala passager med risk för konflikter och olyckor. Vidare måste gatusträckningen även fortsatt möjliggöra för verksamheter att ta emot leveranser och ha kvar ytor för upplåtelse.

Projektet inkluderar inte korsningspunkten med Noe Arksgränden eller Hornsgatan. I projektet ingår inte heller åtgärder på Götgatans gågata utöver de södra respektive norra entrépunkterna. Detta arbete och dessa platser kommer kontoret inkludera inom andra projekt och inom sitt ordinarie väghållarskap.

### **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. Norr om korsningen med Peter Myndes backe kommer befintliga temporära fordonshinder att ersättas med en permanent lösning. Norrgående biltrafik till Hornsgatan leds via Peter Myndes backe. Denna färdväg är provisoriskt utformad i dagsläget men kommer under året att få en permanent utformning.

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 och tydligare utrymme. På en ca 140 meter lång sträcka blir gångbanan cirka 4 meter bred.

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

Norr om Peter Myndes backe ersätts nuvarande betonghinder med en lösning som ska vara välgestaltad och yteffektiv. Lösningen

utformas med hänsyn till cykeltrafiken och ska även underlätta för fotgängare att ta sig över Götgatan i denna punkt.

På sträckan mellan Sankt Paulsgatan och Peter Myndes backe är det svårt att hitta lösningar med fordonshinder som samtidigt ger god framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel- och gångtrafik samt möjliggör angöring för boende och verksamheter. I detta förslag förordas därför inga hinder i körbanan. Kontoret avser att ha en fortsatt dialog med polisen om platsen.

### **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 höjs upp och får en markbeläggning av betongplattor med inslag av natursten. Entrén till gågatan görs upphöjd och markeras med skillnad i beläggnings. Det ger en visuell ledning av gångtrafiken in på gågatan och av cykeltrafiken in på Sankt Paulsgatan. Entrén till gågatan kommer förtydligas genom att tillföra ny möblering och fordonshinder. Sankt Paulsgatan närmast Götgatan trafikeras av i genomsnitt 650 motorfordon per dygn.

Vid entrén till gågatan höjs gatan upp med en plattsatt yta som inrymmer fordonshinder i form av pollare. Hindren placeras så att fordon som ska ut från gågatan måste hålla en låg hastighet.



*Bild 7. Illustration 1. Cykelbana och körbana med röd asfalt? Väjningsreglerad korsning.  
Bild 8. Fotomontage av korsningen Götgatan S:t Paulsgatan. Körbanans röda färg ger en visuell ledning längs hela den alternativa sträckningen. Gångbanan breddas till vänster i bild och en tydligare entré till gågatan skapas.*

## Repslagargatan

Korsningen Sankt Paulsgatan/Repslagargatan utformas för att ge cyklister en visuell ledning in på Repslagargatan med röd asfalt, vägmarkering och väjningsreglering som prioriterar cykelstråket.

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 de flesta lastplatserna flyttas till den västra sidan (d.v.s. till höger i körriktningen). Då blir det möjligt att måla en cykelbana i norrgående riktning. På så sätt blir möten mellan biltrafik och cykeltrafik bättre. Befintlig lastplats strax norr om Högbergsgatan bibehålls på den östra sidan. Detta för att underlätta angöring till ett lastintag som finns där.

Repslagargatans korsning med Högbergsgatan utformas likt korsningen med Sankt Paulsgatan.

## Korsningen Götgatan/Högbergsgatan

Götgatans korsning med Högbergsgatan föreslås byggas om för att förtydliga och underlätta samspelet mellan alla trafikantgrupper som rör sig här.



Bild 9. Fotomontage Götgatan/Högbergsgatan. Genomgående gångbanor över Götgatan och Högbergsgatan. Gångbanan till höger i bild breddas inför korsningen.

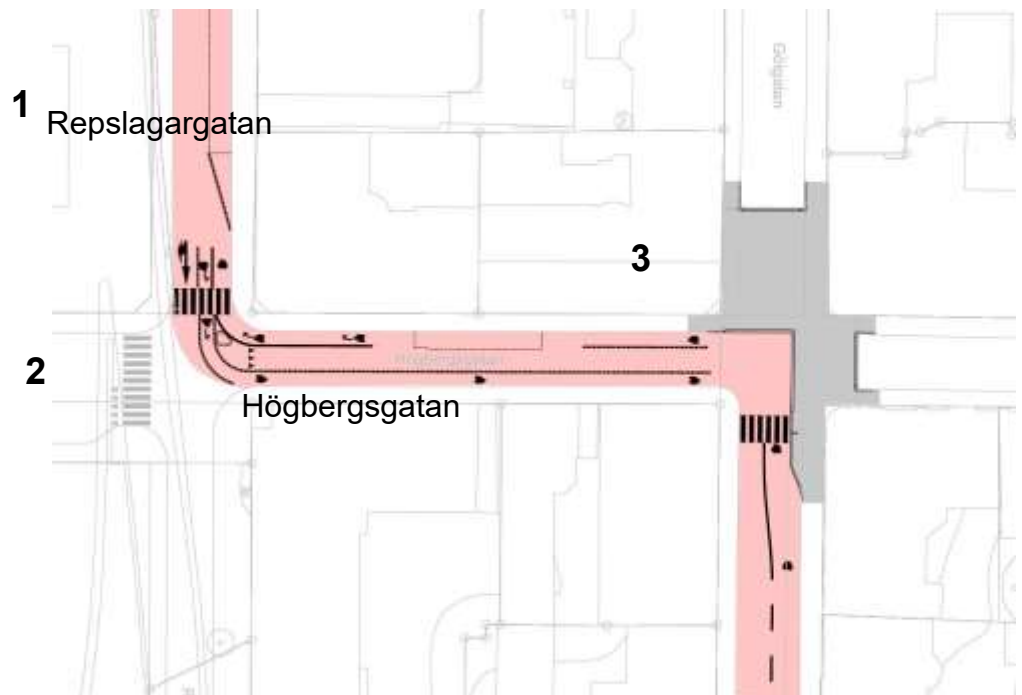


Bild 10. Illustration 1 – Cykelbana och körbana med röd asfalt 2 - vänjningsreglerad korsning med materialskillnad 3 – förtydligad entré till gågatan med upphöjd korsning med gångbanelplattor och fordonshinder

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

I korsningen placeras pollare som skapar en chikanrörelse för motorfordon som ska in på gågatan. Detta i syfte att få ner hastigheterna på den motorfordonstrafik som kör in på gågatan.

## Avvägningar

I samband med inriktningsbeslutet fick kontoret ett tilläggsbeslut om att ”ta ett större långsiktigt helhetsgrepp kring frågan med alternativa förslag för att åstadkomma ett genomgående och attraktivt pendlingsstråk för cykel och samtidigt stärka Götgatsbacken som gågata och vistelsemiljö. Utredningen ska arbeta brett och kan innehålla flera olika alternativ”. Kontoret har utrett olika alternativ, vilket återrapporteras i ett separat ärende ”Samlingsärende norra Södermalm”. Det mest fördelaktiga alternativet enligt kontoret är fortsättningsvis en omledning av cykeltrafiken längs Repslagatargatan via Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan.

Kontoret planerar även att placera fordonshinder i korsningen mellan Noe Arksgränden och Götgatan vilket påverkar möjligheterna att bredda den befintliga norrgående cykelbanan från Björns trädgård mot gågatan.

I programskedet var inriktningen att anlägga genomgående gångbanor i Repslagargatans korsningar med Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan. Det har dock inte visat sig vara genomförbart på grund av markförhållanden och dagvattenhantering.

Kontoret har studerat om sträckningen har potential att regleras och utmärkas som cykelgata. Bedömningen är att den sammantaget inte lämpar sig för detta. Cykelgata är en regleringsform som innebär cykling i blandtrafik. Kontorets bedömning är att föreslagen utformningen, med röd asfalt, tydliga korsningspunkter, vägvisning och delvisa cykelfält kommer att upplevas som en cykelvänlig trafikmiljö och ger en bättre helhet än cykling i blandtrafik och reglering som cykelgata.

Cykelgata är en relativt ny reglering och det är viktigt att det ska vara tydligt och intuitivt hur trafikanterna ska bete sig på en

cykelgata. Kontorets bedömning är att det kommer vara svårt att skapa en självförklarande trafiksituation just på denna plats,. Det är mycket annat som händer bland annat i form av enkelriktningar, korsningar, gågatureglering, smala gaturum, föreslagna motriktade cykelbanor/fält vilket gör att kontoret bedömer att reglering till cykelgata snarare kan komma att försämra än förbättra situationen. Kontoret ser att cykelgata är en användbar reglering som kan passa på många andra ställen i staden.

Kontoret arbetar med fordons hinder i andra parallella projekt. För att samordna utformningen och utförandet av entreprenader på Götgatan har kontoret bedömt att vissa åtgärder med fordons hinder bör ingå i detta projekt.

## **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.

Kontorets målsättning är att de flesta cyklister kommer att välja att cykla via Repslagargatan. Bedömningen är att det ändå fortsatt kommer att finnas de som 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.

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.

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.
- Förbättrat skydd mot fordonsattacker

### **Konsekvenser under byggtid**

Genomförandet bedöms pågå i cirka 16 veckor. Götgatans gaturum är begränsat och många rör sig här. Det innebär att genomförandet kommer påverka besökare, boende och näringsidkare.

För att minimera påverkan under genomförandet har kontoret planerat ett etappvis utförande. Ett särskilt fokus har lagts på sträckan mellan Peter Myndes backe och Sankt Paulsgatan. Detta då det är på denna del som gångbanan breddas genom att kantstenen flyttas ut och gångbanan får en ny plattbeläggning. Där planeras genomförandet att ske i begränsade etapper och deletapper för att på så sätt minimera störningen. Cyklar och övriga fordon får dela på en cirka 3,5–4,2 meter bred körbana vilket kommer innebära en påtaglig försämring under ombyggnadstiden.

### **Trygghet och jämställdhet**

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.

En förtydligad gatumiljö och bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och vistas på gatan. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.



## Tidplan

Nedan redovisas en tidplan för åtgärderna. Entreprenaden bedöms kunna påbörjas under 2024 med färdigställande under 2025.

Tidplan	2023	2024	2025
Genomförandebeslut	X		
Projektering		X	
Upphandling/uppstart		X	
Produktion		X	X

## Ekonomi

Projektets totala utgift bedöms till 39 mnkr. I den totala utgiften ingår förutom tidigare nedlagt för utredning, program- och systemhandling samt viss detaljprojektering även kommande utgifter för entreprenad, detaljprojektering och egen tid. Projektet har tagit höjd för oförutsedda händelser genom ett riskpåslag om 30 procent. Projektet beräknas kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsplan. Utgifterna sammanfattas i nedanstående tabell.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2,2	1,1	3,3
Byggansvarigkostnader inkl bygglösning och risk	2,1	10,4	12,5
Entreprenad		20,0	20,0
Index		3,1	3,1
<b>Summa utgifter</b>	<b>4,3</b>	<b>34,7</b>	<b>39,0</b>
Inkomst 1		0,0	0,0
Inkomst 2		0,0	0,0
Index		0,0	0,0
<b>Summa inkomster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Netto</b>	<b>4,3</b>	<b>34,7</b>	<b>39,0</b>

## **Kommentarer**

Kontoret konstaterar att det sker prisökningar i entreprenader. Dessa är delvis orsakade av ökade priser på material och bränslen. Detta har fått som följd att projektet bedöms få högre anbud än vad som förväntades inför inriktningsbeslutet. Inför inriktningsbeslutet har kontoret räknat lågt på projektkostnader samt byggherrekostnader som byggledning och egen tid. Det gör att den förväntade totala utgiften för projektet har ökat med 21 mnkr jämfört med tidigare uppskattningar.

Vidare har projektets omfattning ökat sedan inriktningsbeslutet och omfattar nu även fordons hinder. Sammantaget innebär detta en ökning av projektets totalutgift med 6,2 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet.

## **Driftkostnader**

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

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3 mnkr från och med år 2025. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent (kommunstyrelsens förslag till internränta 2024), minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## **Risk/osäkerhet**

Kontoret har identifierat ett antal risker för genomförandet. Flera av riskerna rör det faktum att Götgatans gaturum är begränsat i förhållande till hur många som rör sig på platsen. Därför är det viktigt att projektets upphandlingsstrategi utvecklas så att de speciella förutsättningarna som råder på Götgatan fångas.

Det finns även risk för att anbuden som kommer in är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget.

Projektet innehåller stenmaterial som riskerar att innebära lång leveranstid och därmed försena projektet.

Anläggningsarbeten i en så trång gatumiljö som på Götgatan kommer att påverka alla bor, verkar eller rör sig längs gatan. För att minimera störningar planerar kontoret att etappindela arbetena.

## **Kommunikation**

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och

påverkan beskrivas i god tid för samtliga målgrupper. Kommunikation kommer att riktas mot boende, verksamheter och fastighetsägare längs den aktuella sträckan, bland annat genom brevutskick och skyltning på plats. Bredare kommunikationsinsatser kommer också göras för att nå fler stockholmare, eftersom det är en populär och högt trafikerad sträcka. Aktuella kanaler för det är framförallt stadens webbplats och sociala medier, samt löpande dialog med lokal media.

**Slut**