



Handläggare: Kristofer Tengliden  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 50826374  
kristofer.tengliden@gfk.stockholm.se

2003-11-20

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

## **Ändrad trafikföring i Götgatsbacken - genomförandebeslut**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden fattar genomförandebeslut om ändrad trafikföring i Götgatsbacken m.fl. gator enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

### **SAMMANFATTNING**

Götgatsbacken får en förändrad trafikföring under 2004. Syftet med förändringen är att förbättra miljön och trafiksäkerheten på Götgatsbacken. Riktningen ändras mellan Högbergsgatan och Hornsgatan, och dubbelriktad cykeltrafik tillåts mellan Medborgarplatsen och Slussen vilket är i linje med Cykelplan 1998. Cykeltrafiken på Medborgarplatsen kommer därigenom minska kraftigt. På delar av sträckan tillåts inte genomfart med bil, vilket kommer att ge en stor trafikminskning. En del intilliggande gator byter också riktning för att klara omläggningen och undvika oönskad genomfartstrafik. Förslaget har ändrats sedan inriktningsbeslutet vad gäller kvarteret mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden. Där föreslås att dagens trafikriktning behålls, och kompletteras med en motriktad cykelbana norrut. Anledningen är att närmare studier nu visat att det tidigare förslaget var olämpligt ur säkerhets,- och framkomlighetssynpunkt. Ombyggnader krävs framför allt vid Södermalmstorg, där ett övergångsställe flyttas, och på sträckan Medborgarplatsen-Högbergsgatan. Kostnaden beräknas till 3 Mkr.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

I Trafikplan för Södermalm finns ett förslag till ny trafikföring i Götgatsbacken. Inriktningsbeslut togs av nämnden 2003-02-18.

### Analys

Nuvarande situation är att den ca 500 m långa sträckan har enkelriktad trafik söderut från Hornsgatan mot Noe Arksgränden. Den totala gatubredd är 12 meter och körbanan är 7-7,5 meter bred. Genomfartstrafik är förbjuden mellan Hornsgatan och Högbergsgatan men har dålig effekt då förbudet är svårövertakat. Det medför att gatan har en trafikmängd av 4500-7500 bilar/dygn varav drygt hälften är olovlig trafik. Gående rör sig i stora mängder både över och utmed Götgatan. Trafikräkningar under sex timmar (vardag kl 7-9, 12-14, 16-18) under maj och juni 2003 gav nedanstående resultat:

	Götgatan vid Hökens g.	Repslagargatan
Fotgängare	10 863	1 704
Cyklar	1 474	1 523
Mopeder	29	19
Bilar + lastbilar	1 899	280 (beräknat)

*Antal fotgängare resp. fordon i båda riktningarna under sex timmar dagtid*

Slussens tunnelbanestation har två utgångar mot Götgatsbacken, Peter Myndes Backe och Hökens Gata, som genererar mycket gångtrafik förutom alla målpunkter som i övrigt finns utmed Götgatsbacken. Denna del av Götgatan har utvecklats till en av Stockholms mest intressanta och livligaste stadsgator som lockar många besökare. Trafiksituationen skapar många problem för de gående i form av bristande trygghet, trivsel och trafiksäkerhet. Det gäller inte minst vid den motriktade cykelbanan från S:t Paulsgatan mot Hornsgatan, där cyklister med hög hastighet i den branta nedförsbacken ger upphov till många konflikter för gående som många gånger är oförberedda på trafik från "fel" håll. Enligt tidigare beslut skall Cykelplan 1998 genomföras vilket innebär dubbelriktad cykeltrafik i hela Götgatsbacken.

### Samråd

Samrådsmöte hölls med Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd den 15 maj och med Katarina-Sofia stadsdelsnämnd den 18 september 2003 med cirka 50 närvarande på vardera möte. Inga direkt negativa synpunkter framkom, utan många undrade tvärtom när förändringen kunde komma till stånd. Någon tyckte att det var viktigt att säkerheten förbättrades även norr om S:t

Paulsgatan. Denna del måste vara öppen för allmän biltrafik dygnet runt, men trafiken förväntas minska när trafikomläggningen genomförs.

### **Konsekvenser**

Trafikförändringen medger cykling dubbelriktat i Götgatsbacken, vilket är i linje med Cykelplan 1998. Detta kommer även minska cykeltrafiken på Medborgarplatsen radikalt – kvar på Medborgarplatsen blir endast den betydligt mindre öst-västliga cykeltrafiken.

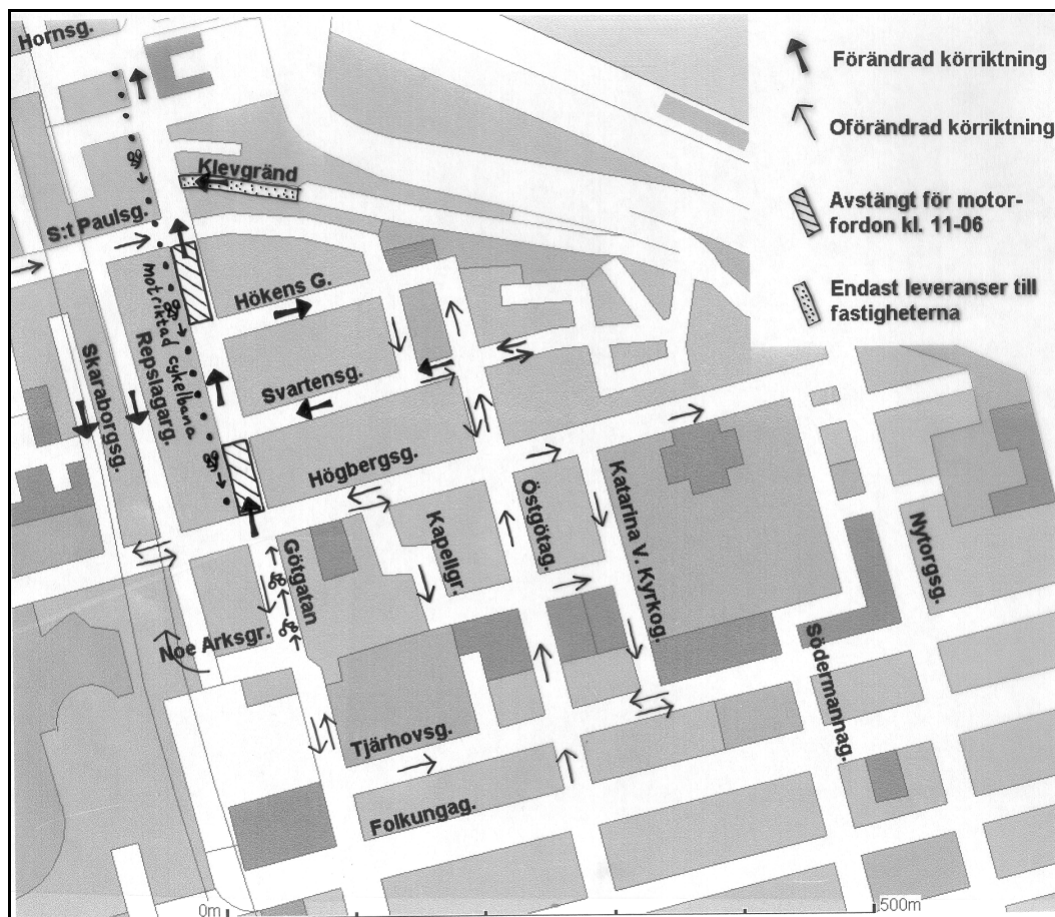
Trafiksäkerheten bedöms öka på Götgatan framför allt för oskyddade trafikanter när biltrafiken minskar. Bullret minskar och luftkvaliteten förbättras.

Inga negativa synpunkter har kommit in från de som har verksamheter vid gatan, men en konsekvens blir att varuleveranserna ska ske mellan kl. 06-11. Denna situation finns redan idag i Gamla stan, vilket fungerar bra där. Även om varudistributionen får mindre tid för leveranser, kan den ske mer ostört än idag då man delar gatuutrymmet med övrig biltrafik.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

Förändringen av Götgatsbacken planeras att ske i två etapper. I etapp 1 genomförs en trafikomläggning under 2004 för att minska biltrafiken och möjliggöra cykling i båda riktningarna. I etapp 2 planeras breddade gångbanor, förbättrad belysning och eventuellt nya markbeläggningar. Programarbetet för etapp 2 pågår, kontoret återkommer till nämnden om detta. Etapp 2 planeras genomföras tidigast 2006.

Den föreslagna trafikförändringen visas nedan:



Förslaget går ut på att Götgatsbackens riktning ändras så att gatan blir enkelriktad norrut, från Högbergsgatan mot Hornsgatan med möjlighet till angoring endast på östra sidan. Dubbelriktad cykeltrafik tillåts på hela sträckan. Mellan Högbergsgatan och Svartensgatan samt mellan Hökens Gata och S:t Paulsgatan tillåts endast varuleveranser och cyklar mellan kl. 06-11. Mellan kl. 11-06 tillåts inga bilar på de två ovannämnda kvarteren. Övriga delar måste hållas öppna hela dygnet för att angränsande kvarters trafiksystem skall fungera. Med denna ändrade trafikföring begränsas genomfartstrafiken avsevärt dels genom att Söderledstunneln är lättare att nå i norrgående riktning än sydgående, dels genom att trafiken begränsas på två kvarter mellan kl 11.00 och 06.00. Dessutom blir konflikterna mellan cyklister och gående mindre då den motriktade cykeltrafiken på den brantaste delen får uppförsbacke och därmed lägre hastighet.

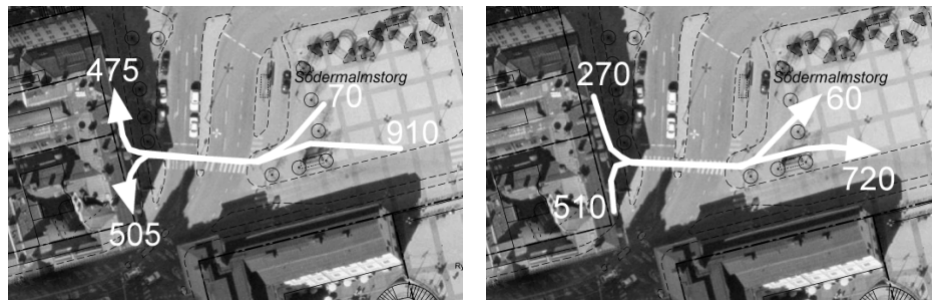
Repslagargatan och Skaraborgsgatan byter riktning då önskad genomfartstrafik annars kan uppstå.

Kontoret föreslår att det tidigare förslaget till trafikföring som finns i Trafikplan för Södermalm ändras på en punkt. Det gäller Götgatan mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden. I Trafikplan för Södermalm föreslås att kvarteret dubbelriktas, men när nu detta studerats närmare föreslår kontoret att dagens trafikering behålls och kompletteras med en motriktad cykelbana i nordlig riktning. Med en dubbelriktning skulle trafiken bli mycket störningskänslig p.g.a. gatans ringa bredd och det är stor risk att

främst cykeltrafiken skulle drabbas hårt både säkerhets,- och framkomlighetsmässigt, men även biltrafiken riskerar tidvis stora framkomlighetsproblem. Det viktigaste är att biltrafiken har god framkomlighet mot Söderledstunneln. Det nya förslaget med motriktad cykelbana innebär att varuleveranser till Götgatsbacken (på delen mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan) måste köra via Högbergsgatan. Detta bedöms inte vara något större problem eftersom det endast rör sig om cirka 150 fordon per dag (enligt räkning 2003-06-04), varav cirka 40 är tunga lastbilar. Resten är lätta lastbilar och personbilar.

Ombyggnader måste ske framför allt vid Medborgarplatsen och Slussen för att möjliggöra trafikomläggningen. Vid Slussen kommer biltrafiken från Götgatan inte kunna svänga vänster mot Hornsgatan p.g.a. trafiksäkerhets,- och utrymmesskäl. Den stora nord-sydliga cykelströmmen skulle komma i konflikt med vänstersvängande bilar, vilket skulle innebära oacceptabla olycksrisker. De bilar/lastbilar som ska västerut från Götgatan till Hornsgatan får då köra via Norra Slingan och Södra Slingan i Slussen, en omväg som tar en dryg minut i lågtrafik.

Övergångsstället vid Södermalmstorg måste flyttas 30 meter norrut för att möjliggöra omläggningen av Götgatan. Anledningen är att det annars blir för kort avstånd mellan trafiksignalen vid Götgatan och signalen vid övergångsstället, med risk för oavsiktlig rödljuskörning som följd. Fotgängarna vid övergångsstället har räknats för att se vilka konsekvenser en flytt av övergångsstället får:

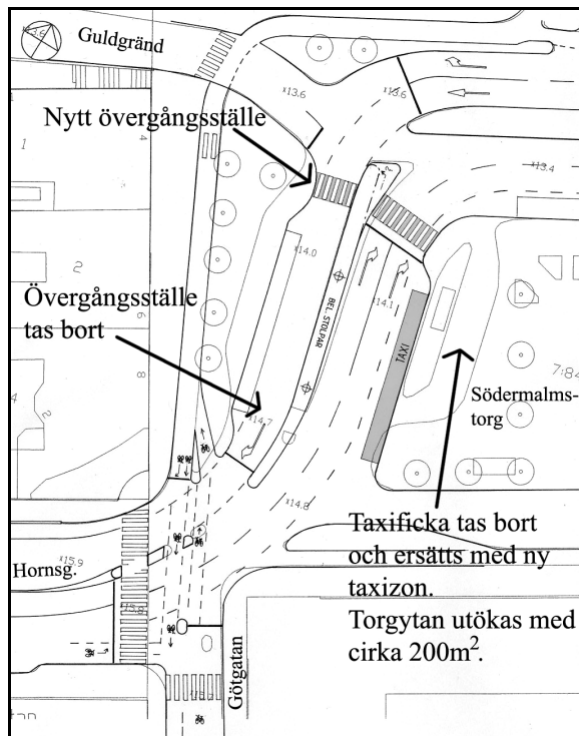


*Antal gående vid övergångsstället under sex timmar dagtid den 23 oktober 2003*

58% av de som använder övergångsstället går till eller kommer från Hornsgatan. När övergångsstället flyttas norrut kommer dessa få gå en omväg på upp till 35 meter. Annars är ett alternativ att använda det andra övergångsstället över Hornsgatan som ligger direkt väster om Götgatan. För de fotgängare som går till eller från Guldgränd innebär flytten ingen större förändring. Flytten av övergångsstället innebär en viss försämring för fotgängarna, men flytten är nödvändig för trafikomläggningen.

Vid Södermalmstorgs västra sida finns idag en taxificka med separat trafikreglering ut mot Skeppsbron. När övergångsstället flyttas blir det inte längre möjligt att ha fickan kvar av trafiksignalskäl, utan en vanlig taxizon längs med kantstenen anordnas istället. Taxi kommer då inte kunna köra direkt från taxizonen in på Guldgränd och hotellet där, utan måste ta en sväng runt Slussen. Svenska Taxiförbundet och Nyttotrafikkommittén har informerats om planerna. De anser att det är negativt att framkörningstiden

från taxifickan till hotellet vid Guldgränd förlängs från cirka en minut till ca två minuter. Kontoret ser dock ingen annan lösning än att taxifickan tas bort, och en framkörningstid på cirka två minuter får anses acceptabelt.



Skiss som visar de planerade förändringarna vid Södermalms-torg

Även vid Medborgarplatsen måste vissa ombyggnader göras. På Götgatan anläggs cykelfält mellan Noe Arksgränden och Tjärhovsgatan som tar hand om den nord-sydliga cykelströmmen, vilket minskar konflikterna mellan cyklister och fotgängare. Cykelöverfarten och övergångsstället mellan Björns trädgård och Medborgarplatsen flyttas något söderut för att passa den nya dispositionen på Medborgarplatsen. På Götgatan mellan Noe Arksgränden och Högbergsgatan anläggs en cykelbana i nordlig riktning.

Kostnaderna för trafikomläggningen beräknas till 3 Mkr.

**SLUT**