

# PM: Åtgärd för fotgängare och cyklister- korsningen Stora Nygatan-Slottsgatan

Av: Martin Larsson trafikplanerare/inhyrd konsult

## Bakgrund

Korsningen Slottsgatan - Stora Nygatan är en viktig korsningspunkt för oskyddade trafikanter som rör sig mellan Slottsparken och Gustav Adolfs torg. Korsningen har stora brister gällande framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och otydlighet främst för fotgängare men även för cyklister. Det inkommer ofta önskemål om att justera korsningen. Under de senaste fem åren har det inkommit över tio ärenden till kundärendesystem rörande fotgängares och cyklisters situation i korsningen. Då är inte inkomna ärenden per telefon och mail inräknade.

Flertalet ärenden handlar om att fotgängare känner sig utsatta när de måste stå på cykelbanan och invänta grön signal för att sedan kunna passera Slottsgatan på övergångsstället. Fotgängare tycker det är otryggt att stiga ut från kyrkogården genom grinden. Detta främst med anledning av att sikten mot cykelbanan är bristfällig för de fotgängare som stiger ut genom grinden men också att ytorna för fotgängare är för små. I flera av dessa ärenden nämns också att det är särskilt svårt och otryggt för personer med barnvagn eller rullator att korsa cykelbanan mellan kyrkogården och övergångsstället. I figur 1 visas siktproblematiken och platsbristen.



Figur 1 Siktproblematik vid grinden ut från kyrkogården samt platsbrist för fotgängare i anslutning till cykelbanan.

Inkomna ärenden indikerar också att ytterligare ett problem är att det inte finns ett tydligt sätt för cyklister att röra sig mellan cykelbanan längs Slottsgatan och Stora Nygatan. Enda punkten där kantstenen är nollvisad är vid övergångsstället vilken måste nyttjas av cyklisterna för att cykla till och från cykelbanan diagonalt genom korsningen från/till Stora Nygatan. Det innebär en ökad konfliktrisk mellan fotgängare och cyklister på övergångsstället. Detta innebär också en ökad risk för konflikt mellan cyklist och motorfordon i korsningen samt en bristande framkomlighet då de som ska norrut först måste cykla en omväg för att ta sig upp på cykelbanan via nollvisningen vid övergångsstället. I anslutning till korsningen har det under perioden 2010-01-01 - 2020-04-14 skett 8 olyckor varav 7 involverar fotgängare eller cyklister och 1 involverar motorfordon.

Sammantaget görs därmed bedömningen att det föreligger stor risk för konflikter mellan fotgängare och cyklist, mellan cyklist och cyklist samt mellan cyklist och motorfordon.



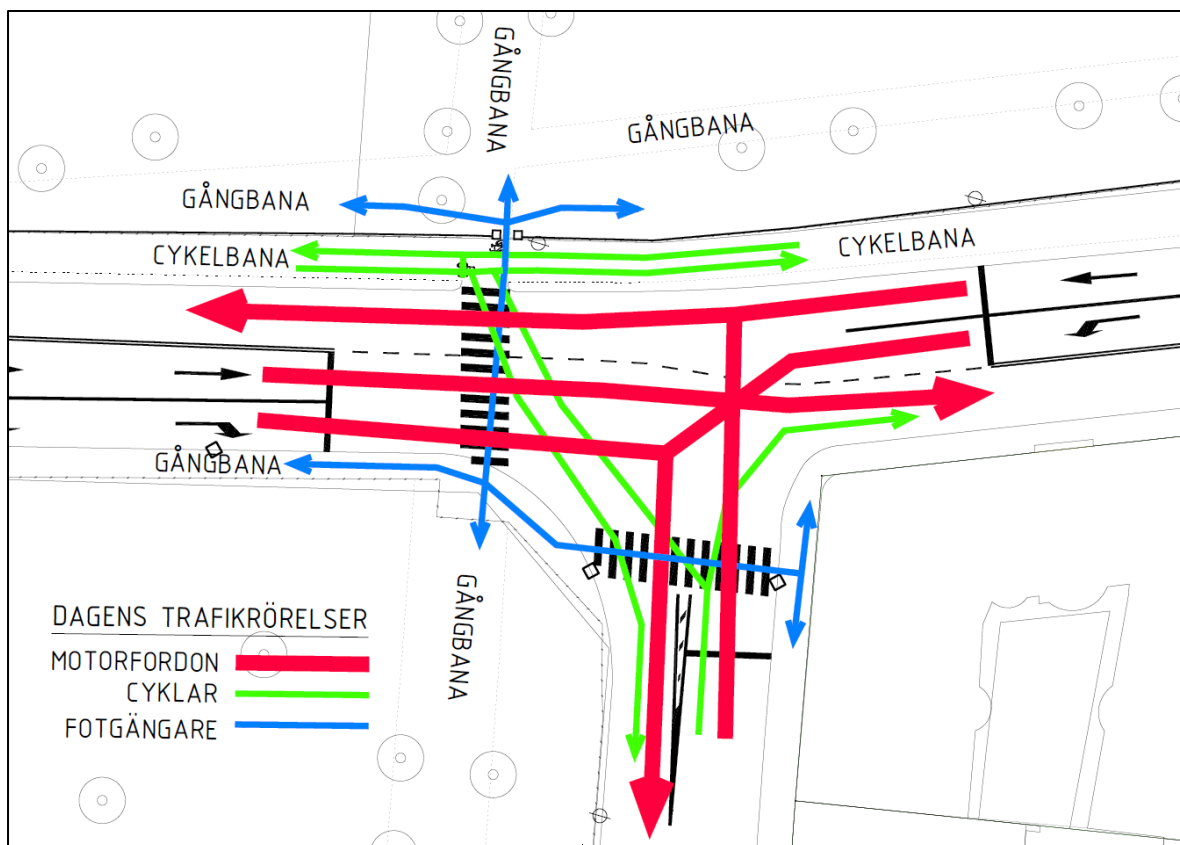
*Figur 2 Inget cykelsläpp/ nollvisning finns till cykelbanan i korsningen.*

Det finns inte heller några näraliggande alternativa stråk med tillgängliga korsningar för oskyddade trafikanter i gatumark. De närmsta sådana stråk som korsar Slottsgatan är Regementsgatan och Hospitalsgatan vilket sker drygt 200 meter från korsningen med Stora Nygatan. Att behöva korsa Slottsgatan via dessa stråk skulle innebära mycket stora omvägar som fotgängare och cyklister.

I anslutning till korsningen trafikeras Slottsgatan idag av ca 15000 motorfordon/dygn (2019) och Stora Nygatan ca 4000 motorfordon/dag (2015). Cykelbanan på Slottsgatan trafikeras av ca 7000 cyklar per dygn (2019) och Stora Nygatan av ca 1700 cyklist/dygn (2018).

I dagsläget trafikeras även korsningen av stadsbusslinje 1 och 4 samt regionbusslinje 141. Under 2024 är planen att Malmöexpresslinje 4 ska börja trafikera korsningen. I väntan på en eventuell ombyggnad för Malmöexpressen anses mindre justeringar vara intressanta för att uppnå ökad tydlighet, tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter samtidigt som god framkomlighet för buss säkerställs.

I figur 3 presenteras de trafikrörelser som finns i korsningen.

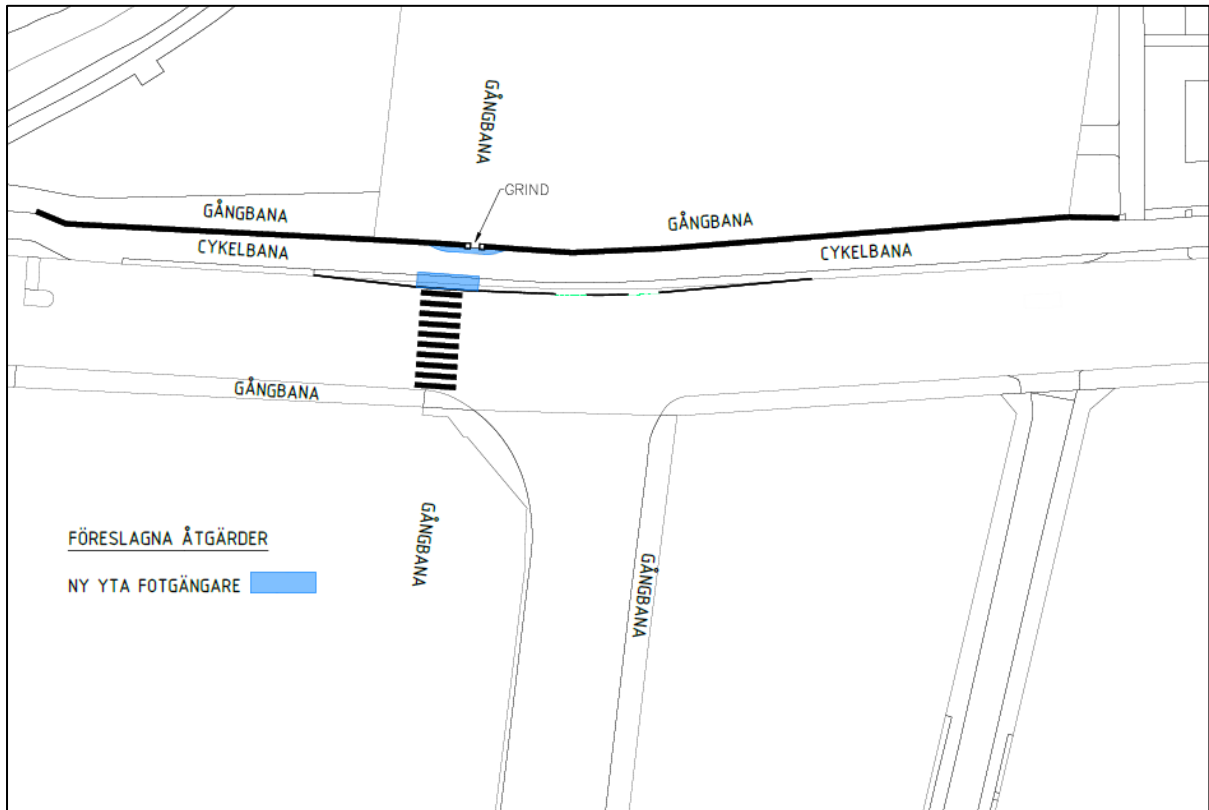


Figur 3 Dagens trafikrörelser i korsningen Stora Nygatan - Slottsgatan

Sammanfattningsvis konstateras att de relativt stora trafikmängderna för såväl cykel som motorfordon samt att korsningen trafikeras av stads- och regionbussar ställer krav på en välfungerande korsning. Inkomna ärende visar brister på framkomlighet, tillgänglighet och trygghet. Med relativt små åtgärder kan avsevärda förbättringar för oskyddade trafikanter göras med avseende på tillgänglighet, trygghet, tydlighet och framkomlighet.

## Förslag till åtgärd

I figur 4 presenteras en schematisk illustration på föreslagna åtgärder.



Figur 4 Nya ytor för fotgängare

### Förslaget innefattar följande åtgärder:

- Befintligt övergångsställe över Slottsgatan, söder om korsningen, flyttas något söderut och en förskjutning av det västra kantstödet österut ger fotgängare större och tydligare väntyta på västra sidan mellan cykelbana och körbana.
- Förskjutningen av kantstödet möjliggör även en väntyta för fotgängare mellan kyrkogårdens mur/grind och cykelbanan.
- Cyklister som kommer norrifrån och söderifrån på cykelbanan och har för avsikt att färdas österut till Stora Nygatan får egna väntemagasin och en signal som justeras för att få hög framkomlighet.
- För att stadsbussar ska klara en sväng från Stora Nygatan riktning söderut, krävs att stopplinjen vid trafiksignalen söder om korsningen förskjuts österut 6 meter.
- För att stadsbussar av Malmöexpressen-standard ska klara en sväng från Stora Nygatan riktning norrut förskjuts stopplinjen norr om korsningen 3m norrut. Idag är denna sväng inte möjlig om inte bussen ska behöva nyttja södergående körfält för att svänga runt.
- Cyklister som färdas västerut över korsningen får cykelbox och cykelfält samt ett enkelriktat cykelsläpp upp på cykelbanan längs Slottsgatan. Inga parkeringsplatser på Stora Nygatan behöver tas bort till följd av denna åtgärd.
- Förstärkning av belysning föreslås i samband med att trafiksignal sätts upp för cyklister som ska korsa för färd österut mot torget. En upprensning och samordning av stolpar på cykelbanan kommer också att ingå i arbetet.

### **Positiva konsekvenser av förslaget**

Breddning och förbättring av väntytan för fotgängare mellan körbanan och cykelbanan ökar framkomligheten och tryggheten för fotgängare samt möjliggör en tillgänglighetsanpassning med god standard. Åtgärden får till en effekt av tydlighet vilket leder fotgängare till de stråk som de är avsedda att använda. Detta bör leda till minskad risk för förekomst av fotgängare i cykelbanan.

Den nya ytan mellan kyrkogårdens grind/mur och cykelbanan minskar risken för konflikt mellan fotgängare som stiger ut genom grind och korsande cyklister på cykelbanan. Väntytan möjliggör för fotgängare att titta åt båda håll innan de korsar cykelbanan vilket minskar risken för konflikt mellan fotgängare och cyklister.

De nya väntemagasinen för cyklister på Slottsgatan som ska österut skapar en ökad tillgänglighet, framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Då svängande cyklister får tydliga ytor att stå på bedöms risken för konflikt minska mellan väntande cyklister och förbipasserande cyklister. Detta medför också ökad framkomlighet för cyklister som färdas längs med Slottsgatan.

Nya cykelsläpp till och från cykelbanan på Slottsgatan bidrar till ökad tydlighet och framkomlighet för cyklister. Detta minskar risken för att cyklister använder nollvisningen vid övergångsstället.

Cykelbox på Stora Nygatan samt det enkelriktade släppet till cykelbanan ger en förbättrad framkomlighet för cyklister i korsningen. Denna åtgärd påverkar inte antalet parkeringsplatser på Stora Nygatan. Det kommer även att bli mer förutsägbart för i synnerhet busschaufförer, men också övriga trafikanter, var cyklister befinner sig i körbana samt större förutsägbarhet var cyklister förväntas cykla/svänga. Cyklister får å sin sida mer eget utrymme vilket särskilt gynnar ovanare cyklister genom ökad trygghet och framkomlighet.

Den förbättrade belysningen i korsningen kommer att bidra till en ökad trygghet och säkerhet i korsningen.

De nya placeringarna av stopplinjerna på Stora Nygatan skapar större svängrum för svängande bussar och säkerställer därmed en god framkomlighet i korsningen för befintlig stadsbusstrafik samt för busstrafik med Malmöexpressen-standard. Under 2024 är planen att Malmöexpressen linje 4 ska börja trafikera korsningen.

### **Negativa konsekvenser av förslaget**

De negativa konsekvenserna som förväntas uppstå till följd av förslaget är att framkomligheten för cyklister kan komma att påverkas av den något smalare cykelbanan förbi övergångsstället på Slottsgatan. Då avsmalningen sker på en relativt kort sträcka (ca 5m) är bedömningen att det blir en marginell påverkan.

De nya väntytorna för fotgängare och magasinen för cyklister gör att körfälten för motorfordon på Slottsgatan förskjuts men möjliggör fortfarande busstrafik i samtliga riktningar i korsningen. Motorfordons framkomlighet bedöms inte påverkas i korsningen och inga parkeringsplatser tas i anspråk.

## **Slutsats**

Föreslagen lösning bedöms sammantaget ha tydligt övervägande goda effekter på trafiksituationen till en relativt låg kostnad. Åtgärden går även i linje med planerna för en framtida Malmöexpressen linje 4. Därmed rekommenderas att föreslagen åtgärd genomförs.