



Erika Björnsson
Trafikplanering
08-508 265 41
erika.bjornsson@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-11-10

Framkomlighetsåtgärder för biltrafiken i relationen Östermalm-söderut/västerut i samband med ombyggnad av Hamngatan för Spårväg City. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att öppna Sturegatan mellan Linnégatan och Birger Jarlsgratan för allmän trafik.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att utvärdera de konsekvenser öppnandet av Sturegatan samt åtgärderna på Hamngatan medför för övrig trafik och därefter återkomma till nämnden med en förnyad redovisning i ärendet.
3. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att initialt utföra utökad trafikövervakning på Hamngatan.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Linda Lundberg
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2009-09-24 genomförandebeslut om etapp 1 av Spårväg City. På Hamngatan medför den nya spårvägsförbindelsen en mycket stor förändring av gatans utformning och funktion. Bland annat blir det reducerad kapacitet för biltrafiken (ca 75% av dagens trafik kan passera). Flera av de bilister som idag väljer Hamngatan kommer att behöva välja andra vägar eller färdssätt för att nå sina mål. Trafiknätet i city är dock högt belastat under högtrafiktid och i princip alla huvudgator ligger nära kapacitetsgränsen. Genom att öppna Sturegatan mellan Linnégatan och Stureplan och tillåta allmän fordonstrafik i båda riktningar blir det möjligt att färdas Linnégatan-Sturegatan-Kungsgatan-Sveavägen och sedan vidare genom Klaratunneln eller Klarabergsgatan. Kontoret bedömer att åtgärden skapar ett bra alternativ för resande mellan Östermalm och söder-/västerut. Kontoret anser att åtgärden kan genomföras omgående för att även fungera under byggandet av etapp 1. Resultatet behöver dock utvärderas med avseende på konsekvenser för övrig trafik. Kontoret har översiktligt studerat även andra alternativ, men funnit att de av olika skäl inte är lämpliga att genomföra.

Bakgrund

Stockholms befolkning växer snabbt och fler ska rymmas på samma yta. För trafiksystemet innebär detta lösningar som möjliggör att fler kan resa på samma yta samtidigt som gatan ska förstås att spela en central roll i stadens liv. En pålitlig, miljövänlig och effektiv kollektivtrafik med hög kapacitet blir avgörande i detta. Spårväg City är en del av ett sådant nätverk i innerstaden. Genom att avlasta och komplettera tunnelbanenätet kan spårvagnar skapa förutsättningar för fler tunnelbaneresor. Spårväg City stödjer stadens utveckling då den förenar de nya stadsdelarna i Värtan/Norra Djurgårdsstaden och Nordvästra Kungsholmen med city. För Norra Djurgårdsstaden är spårvägen en viktig del i arbetet med att skapa en miljöstadsdel i världsklass. Tidiga modellberäkningar visar att spårvägen blir en viktig del i att upprätthålla ett fungerande transportnät i denna del av innerstaden.

Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2009-09-24 genomförandebeslut om etapp 1 av Spårväg City, vilket innefattar en upprustning av befintlig Djurgårdslinje samt en förlängning längs Hamngatan till Sergels Torg. Nya hållplatser anläggs vid Kungsträdgården samt i höjd med Malmskillnadsgatan. Spårvägen kommer att påverka framkomligheten för fordonstrafiken på den aktuella sträckan, främst berör det trafiken i relationen Östermalm-söderut.

Under 2007 och 2008 togs ett antal genomfartsförbud och trafikavstängningar bort på Östermalm för att underlätta för fordonstrafiken. Följande åtgärder har vidtagits:

- Linnégatan har öppnats tvärs över Narvavägen till Banérgatan
- Karlavägen och Narvavägen har öppnats mot Karlaplan
- Sibyllegatan har öppnats vid Karlavägen och Valhallavägen för att underlätta för busstrafiken
- Väjningsreglerna i korsningen Sibyllegatan-Karlavägen har ändrats
- Artillerigatan har öppnats för trafik söderut över Karlavägens mittremsa



Analys och konsekvenser

Hamngatan

Befintlig situation

Strandvägen och Hamngatan fungerar idag som en del i en östlig förbindelse mellan Östermalm och söderut. Av trafiken västerut på Hamngatan (ca 1 100 f/dh) kommer den största delen från Strandvägen och endast en mindre del från Birger Jarlsgatan. Majoriteten av trafiken ska vidare söderut, vilket sker dels via högersväng in på Norrlandsgatan och vidare till Klaratunneln, dels via vänstersväng in på Regeringsgatan och över Norrbro^{*)}. Den svängande trafiken är i konflikt med de stora fotgängarströmmar som rör sig längs Hamngatan. Detta leder till att blockeringar av korsningarna lätt uppstår, vilket sätter ner genomströmningen av fordon. Utifrån nuvarande förutsättningar utnyttjas gatornas kapacitet maximalt under eftermiddagen, efterfrågan är dock stor varför det då blir

^{*)} Norrbro är för närvarande avstängd pga reparation

köbildning. I östlig riktning är framkomligheten i regel tillfredställande. Hamngatan trafikeras av 17 000-24 000 fordon/dygn, ett flertal busslinjer passerar området, längs Hamngatan rör sig ca 40 000 fotgängare per dygn.

Spårväg City Etapp 1

SLs kundundersökningar visar vilka kvalitetsfaktorer som är viktigast för kollektivtrafikresenärer i Stockholm, och därmed några av de faktorer Stockholm måste satsa på för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Den absolut viktigaste faktorn är tidhållning, följt av god turtäthet och information om aktuella trafikstörningar. För buss- och spårvagnstrafiken är framkomligheten en av de främsta faktorerna som påverkar tidhållningen. En spårväg som inte får en bra framkomlighet kommer att ha svårt att locka resenärer. Projektets ambition har därför bl a varit att åstadkomma god framkomlighet för spårvägen genom kollektivkörfält där så är möjligt samt signalprioritering i korsningar.

På Hamngatan medför den nya spårvägsförbindelsen en mycket stor förändring av gatans utformning och funktion. De förändringar som inverkar på biltrafikens framkomlighet är främst att:

- Tillfarten från Nybroplan mot Hamngatan minskas från två till ett körfält.
- Sträckan Nybroplan-Norrlandsgatan utformas med ett reserverat kollektivtrafikkörfält i riktning västerut samt ett körfält i var riktning för övrig trafik (vilket utökas med högersvängfält mot Norrlandsgatan).
- Sträckan Norrlandsgatan-Sergels Torg utformas med reserverade kollektivtrafikkörfält i båda riktningar samt ett körfält i var riktning för övrig trafik (vilket utökas med svängfält vid korsningen med Regeringsgatan).
- Vänstersvängen norrut från Hamngatan mot Regeringsgatan tas bort.
- Högersvängen norrut från Hamngatan mot Regeringsgatan tas bort.
- Busshållplatserna vid Norrmalmstorg flyttas till Kungsträdgårdsgatan.
- All angöring utgår.



Konsekvenser

Att införa ett kollektivkörfält mellan Nybroplan och Norrmalmstorg och därmed minska antalet allmänna körfält till ett leder till minskad kapacitet för biltrafiken. För att inte skapa blockeringar på Hamngatan är det viktigt att hålla tillbaka trafiken redan på Strandvägen och inte ta in mer trafik på Hamngatan än vad som kan avvecklas. Analyser visar att ca 75% av dagens trafik kan passera, vilket är ca 300 färre fordon per timme under högttrafiktid. Detta innebär en teoretisk kö på 2,3 km. Merparten av dessa fordon måste hitta alternativa vägar/färdsätt. Även trafiken mot Birger Jarlsgatan kommer att påverkas.

För att underlätta trafiksituationen på Hamngatan och förbättra bytet mellan spårvagn och bussar flyttas busshållplatserna vid Norrmalmstorg till Kungsträdgårdsgatan. För att hållplatser ska vara möjligt på Kungsträdgårdsgatan måste den reserveras för busstrafik och angöring till fastigheter. Om allmän trafik tillåts växer köerna bakåt och leder till blockering av korsningen Hamngatan-Norrlandsgatan.

Det är också viktigt att konstatera att även utan hållplatser på Kungsträdgårdsgatan är det inte möjligt att tillåta allmän trafik på gatan. Detta eftersom tillgänglig gatubredd i Hamngatan inte rymmer både vänstersväng mot Kungsträdgårdsgatan och kollektivkörfält. Kollektivkörfältet är mycket viktigt för spårvägens framkomlighet. Reserverat körfält för spårvägen genom korsningen har varit ett krav från SL, som kontoret bedömt vara rimligt. Att tillåta vänstersväng från det raktframgående körfältet innebär att framkomligheten försämras kraftigt, bl a påverkas trafiken mot Klaratunneln negativt.

Möjligheten till resa söderut via Regeringsgatan och Norrbro kvarstår.

Kontoret föreslår utökad trafikövervakning på Hamngatan initialt, eftersom all angöring utgår och eventuella angörande fordon kommer att störa framkomligheten för övrig trafik.

Alternativa vägar för resande mellan Östermalm och söder-/västerut

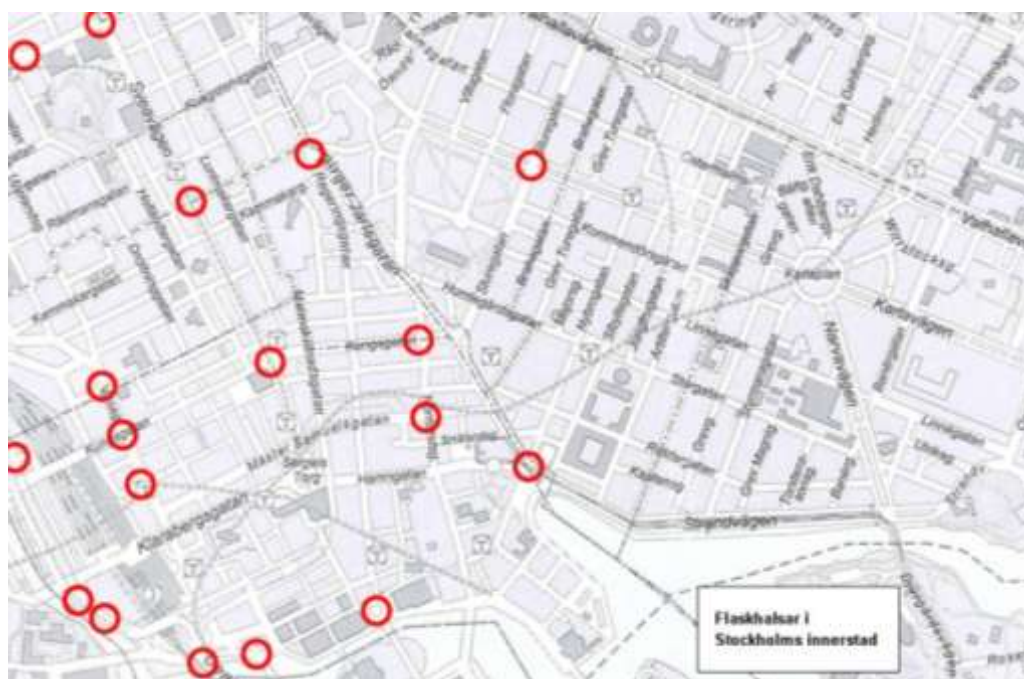
Reduceringen av framkomligheten och de nya restriktionerna på Hamngatan kommer att medföra förändrade vägval. En av erfarenheterna från utvärderingen av "trängselskatten" är att det inte finns något förbestämt antal resor som måste rymmas i ett trafiksystem, utan trafikanterna hittar många olika strategier för att hantera en ny trafiksituation. Det totala antalet resor kan effektiviseras eller rentav

minska. Att detta fenomen uppstår vid ändringar i trafikkapacitet stöds även av internationell forskning.

Flera av de bilister som idag väljer Hamngatan kommer att behöva välja andra vägar eller färdväg för att nå sina mål. I första hand gäller det trafiken mellan Östermalm och söderut. Det kommer att bli en omfördelning av trafik på Östermalm, vilket innebär ökad trafikmängd på vissa gator. Alternativa resvägar är bl a Valhallavägen eller Karlavägen. I och med att ett antal genomfartsförbud och trafikavstängningar redan tagits bort på Östermalm underlättas detta och det finns goda förutsättningar för andra vägval.

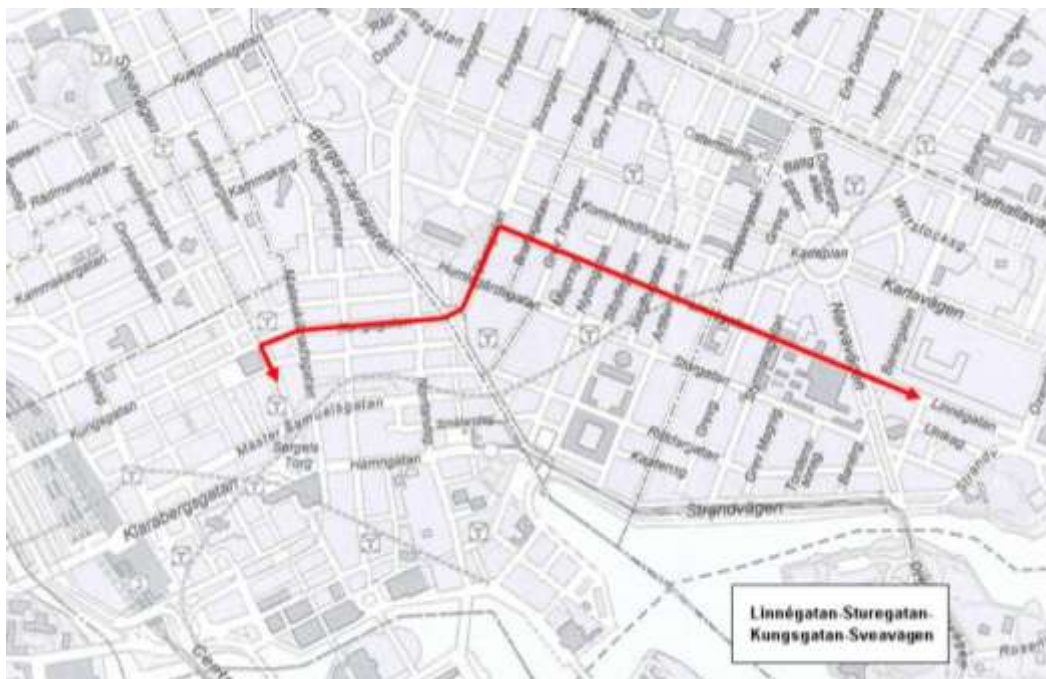
Trafiknätet i city är dock högt belastat under högtrafiktid och i princip alla huvudgator ligger nära kapacitetsgränsen. I detta område är dessutom tiden med högtrafik betydligt längre än på andra platser i Stockholm. Generellt kan sägas att perioden 12.00-18.00 har en hög trafikbelastning. Studien av "Flaskhalsar och köer i Stockholmstrafiken" (december 2008) redovisar ett antal flaskhalsar i området, se figur nedan.

Det kan konstateras att tillförsel av mer trafik i korsningar som är nära kapacitetstaket kan medföra att korsningen överbelastas och att störningar fortplantas. Ändrade förhållanden i en korsningspunkt medför också stor risk att andra resrelationer påverkas negativt. Detta gör att konsekvenserna av en eventuell åtgärd behöver följas upp.



Linnégatan-Sturegatan-Kungsgatan

Genom att öppna Sturegatan mellan Linnégatan och Stureplan och tillåta allmän fordonstrafik i båda riktningar blir det möjligt att färdas Linnégatan-Sturegatan-Kungsgatan-Sveavägen och sedan vidare genom Klaratunneln eller Klarabergsgatan.



Kungsgatan i riktning västerut kan ta något mer trafik än idag. Korsningarna Sturegatan/Kungsgatan-Birger Jarlsgatan samt Kungsgatan-Sveavägen är dock högt belastade och tillförsel av mer trafik i dessa punkter innebär att andra resrelationer påverkas. Framkomligheten för busstrafiken, däribland stomlinje 1, kan få sämre framkomlighet. Likaså påverkas trafiken på Sveavägen negativt. Buss på hållplatserna vid Stureplan kommer att stoppa upp biltrafiken, men detta är en normal situation vid hållplats. Eventuellt kan taxiangöringen på Sturegatan behöva tas bort för att underlätta framkomligheten i korsningen.

Kontoret bedömer att åtgärden skapar ett bra alternativ för resande mellan Östermalm och söder-/västerut. Kontoret anser att åtgärden kan genomföras omgående för att även fungera under byggandet av etapp 1. Resultatet behöver dock utvärderas med avseende på konsekvenser för övrig trafik.

Övrigt

Kontoret har även översiktligt studerat andra alternativ (se nedan), men funnit att de av olika skäl inte är lämpliga att genomföra.

**Blasieholmen* - Att leda trafik söderut via Blasieholmen kräver relativt omfattande ombyggnader. Gatorna kan dessutom endast bära en begränsad mängd trafik och är inte så trafiktåliga, utan det finns risk för dålig trafiksäkerhet. Detta sammantaget gör att kontoret avstyrker från detta alternativ.

**Birger Jarlsgatan-Mäster Samuelsgatan* - Genom att öppna en vänstersväg från Birger Jarlsgatan mot Mäster Samuelsgatan skulle tillgängligheten till Klaratunneln samt trafiksituationen i korsningen Norrlandsgatan-Mäster Samuelsgatan förbättras. Detta är dock förknippat med flera stora svårigheter, bl a krävs en ombyggnad av Birger Jarlsgatan, gågatan Biblioteksgatan skulle korsas av en stor mängd trafik, verksamheterna längs Mäster Samuelsgatan och Biblioteksgatan kan påverkas negativt mm. Konsekvenser för trafiksäkerhet och framkomlighet samt näringsidkare behöver analyseras. Kontoret bedömer att alternativet kräver detaljstudier innan det går att ta ställning till om det är möjligt och lämpligt att genomföra. Innan beslut fattas om fortsatt utredning föreslår kontoret att drifttagandet av spårvägen ska avvaktas för att se hur trafikpåverkan blir.

**Engelbrektsgatan-Birger Jarlsgatan-Norrlandsgatan* - Kontoret bedömer att Engelbrektsgatan inte kan ta mer trafik i någon större utsträckning. Trafiken passerar två flaskhalsar på väg till Klaratunneln.

**Förlängd Klaratunneln* - Tidigare har möjligheten att förlänga Klaratunneln med ett nytt påslag i Birger Jarlsgatan alternativt Strandvägen översiktligt studerats. Detta skulle avlasta Hamngatan väsentligt, men är en mycket dyr investering som är tekniskt komplicerad och tidskrävande. Nyttan i förhållande till andra åtgärder och projekt behöver studeras. Kontoret bedömer att denna åtgärd inte är realistisk att gå vidare med i dagsläget.

Långsiktigt är en eventuell Östlig förbindelse en lösning. Kontoret har i uppdrag att verka för att ett inriktningsbeslut om en östlig förbindelse fattas. Östlig förbindelse ingår inte formellt i Stockholmsförhandlingen men nämns som ett angeläget objekt för vilket planeringsprocessen bör fortskrida med möjlighet att påbörja genomförandet före 2020.

Kontoret avser att följa och utvärdera hur trafiken i området utvecklas. Om det visar sig att problemen bli alltför omfattande får ytterligare åtgärder övervägas. Dessutom behöver gatunätet i direkt anslutning till Hamngatan ses över och eventuellt åtgärdas.

Ekonomi

Kostnaden för att genomföra utredningar, åtgärder och uppföljning enligt kontorets förslag bedöms till ca 200 000 kronor.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar

- att öppna Sturegatan mellan Linnégatan och Birger Jarlsgatan för allmän trafik.
- att ge kontoret i uppdrag att utvärdera de konsekvenser öppnandet av Sturegatan samt åtgärderna på Hamngatan medför för övrig trafik och därefter återkomma till nämnden med en förnyad redovisning i ärendet.
- att ge kontoret i uppdrag att initialt utföra utökad trafikövervakning på Hamngatan.

Slut