

PROGRAMUTREDNING FÖR NY UTFORMNING AV

KLARABERGSGATAN



April 2013

Rapporten är framtagen på uppdrag av:

Stockholms stad

Kristofer Tengliden

08-508 263 74

kristofer.tengliden@stockholm.se

Arbetsgrupp:

Kristofer Tengliden

Liselott Luhr

Mattias Torkelsson

Sara Malm

Uppdraget har utförts av Grontmij AB

Uppdragsledare:

Nils-Göran Nilsson

Konsulter:

Arvid Gentele

Göran Nordberg

Lovisa Strandlund

Vahid Nouri

Underkonsulter:

Karl-Johan Tomczak (URS)

Fredrik Davidsson (Movea)

Omslag: DinellJohansson

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
FÖRUTSÄTTNINGAR	6
KLARABERGSGATAN IDAG	8
ALTERNATIV MED BILTRAFIK	10
ALTERNATIV UTAN BILTRAFIK	14
KONSEKVENSBESKRIVNING	18

SAMMANFATTNING

Utbyggnaden av Citybanan och Spårväg City innebär att Klarabergsgatan behöver byggas om.

En nyligen genomförd analys av gångtrafiken visar att antalet gående på Klarabergsgatan kan komma att fördubblas till 2030, från ca 40 000 gående per dygn till över 80 000. Ökningen beror främst på utbyggnaden av Citybanan, med ny entré mot Klarabergsgatan, men även utbyggnaden av Spårväg City bidrar. Den kraftiga ökningen av gående riskerar att medföra trängsel och säkerhetsmässiga problem framförallt i korsningarna med Drottninggatan och Klara Västra Kyrkogata.

Den här utredningen beskriver utformning och konsekvenser av Klarabergsgatan utan biltrafik och jämfört med ett alternativ med biltrafik.

I förslaget med biltrafik ges spårvagn och buss ett eget utrymme mitt i gatan. Intill området för kollektivtrafik föreslås ett bilkörfält i varje riktning. För att kollektivkörfält, bilkörfält och även cykelbanor ska inrymmas krävs en avsmalning av såväl den norra som den södra gångbanan.

Förslaget utan biltrafik innebär att körbanorna för bil utgår vilket skapar bättre utrymmen för gående och cyklister. Även i detta alternativ färdas cykel- och kollektivtrafik i egna banor. De fem viktigaste förändringarna mot dagens utformning kan sammanfattas till:

- 1. Ett bilfritt avsnitt mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen
- 2. Klara Västra Kyrkogata omvandlas till torg vid den nya entrén till Citybanan
- 3. Biltrafik förbjuds i östlig riktning mellan Cityterminalen och Klara Norra Kyrkogata
- 4. Körbanan kring Sergelrondellen krymps från två till ett körfält
- 5. Klara Östra Kyrkogata dubbelriktas

En jämförelse mellan alternativen visar att de flesta faktorer talar för en utformning utan biltrafik. Undantaget är konsekvenserna för biltrafiken som tvingas till nya vägval. Det medför ökad belastning på andra gator i City, framför allt Klaratunneln och Mäster Samuelsgatan.

Alternativet utan biltrafik ger möjlighet att lyfta fram gatans kvaliteter där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Genom att ta bort biltrafiken ges möjlighet till en god helhetsmiljö och ett attraktivt stadsliv. Gatans linjeföring blir bättre och hållplatserna kan integreras med gång- och vistelseytor istället för att hamna som isolerade öar med trafik på ömse sidor. Sammantaget ger det förutsättningar att göra Klarabergsgatan till en attraktiv bytespunkt för resenärer med tåg, spårväg och buss samtidigt som miljön lyfts för alla som vistas på gatan.

Matrisen nedan ger en förenklad bild av förhållandena:

	Nuläge	Med biltrafik	Utan biltrafik
Stadsliv			
Gångtrafik			
Cykeltrafik			
Kollektivtrafik			
Biltrafik			
Trafiksäkerhet			
Gestaltning			

Sammanfattning av konsekvenser. God standard (grön), mindre god standard (gul) och låg standard (röd)

INLEDNING

Nya förutsättningar kommer att gälla för Klarabergsgatan i framtiden då gatan står inför stora förändringar - konstruktioner och tätskikt under gatan ska renoveras, Spårväg City förlängas och Citybanans nya entré tas i bruk. För att klara de utrymmeskrav som följer med Citybanan och spårvägen, med en kraftig ökning av antalet gående, studeras en omfördelning av dagens trafikyor.

Om samtliga trafikslag, inklusive biltrafik, ska rymmas på Klarabergsgatan blir konsekvensen att gångbanorna måste minskas. Det vore olyckligt eftersom antalet gående kan komma att fördubblas, och det är trängsel vissa tider redan idag.

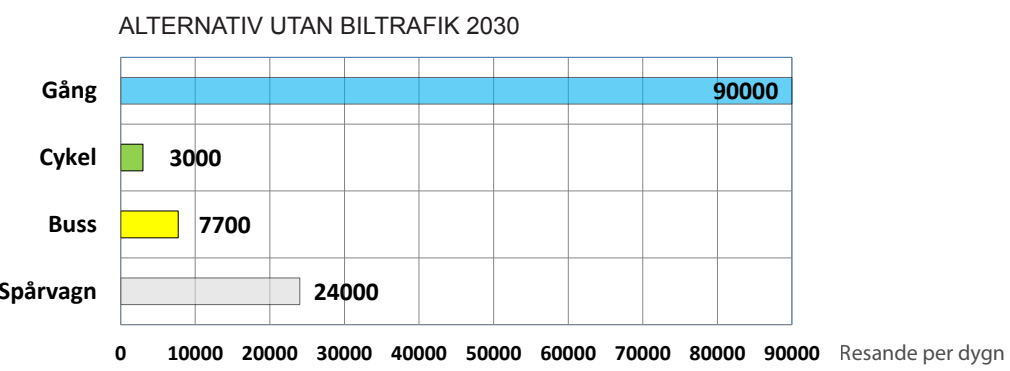
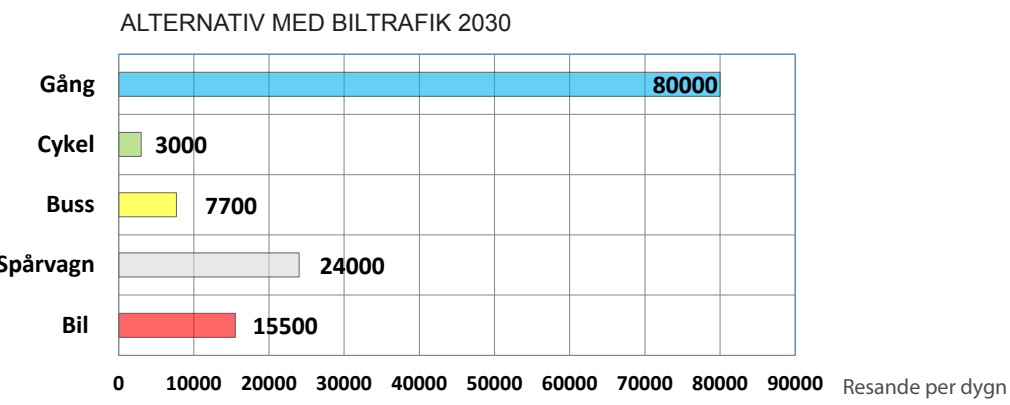
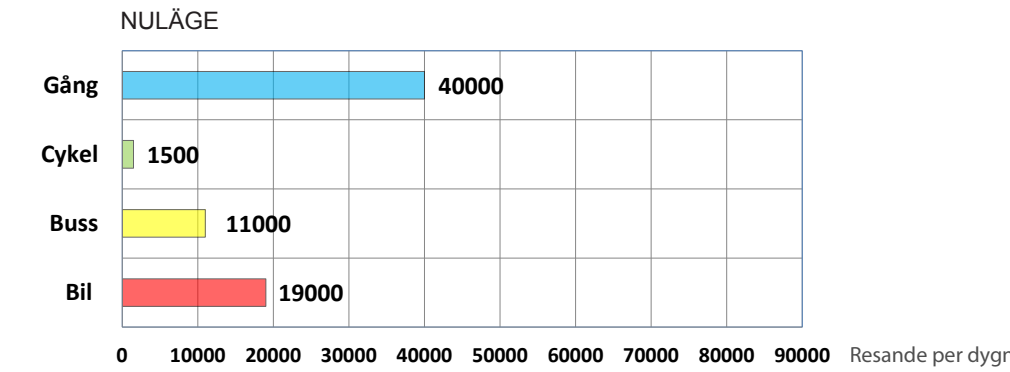
Trafikkontoret har fått i uppdrag från trafik- och renhållningsnämnden att utreda en ny utformning av Klarabergsgatan, där Spårväg City integreras i den färdiga gatuutformningen på ett attraktivt och funktionellt sätt.

I den här programhandlingen beskrivs utformning och konsekvenser av en Klarabergsgata utan biltrafik. Utformningsalternativet jämförs med ett alternativ där alla trafikslag tillåts.

Alternativet utan biltrafik motiveras i första hand av den kraftiga ökningen av antalet gående på Klarabergsgatan. Redan idag är Klarabergsgatan en av de gator i City som har flest gående. Till år 2030 räknar man med en fördubbling. Det kan komma att medföra problem framförallt i korsningarna med Drottninggatan och Klara Västra Kyrkogata om alla trafikslag tillåts. Det skulle också innebära en sämre gatumiljö. Sammantaget gör detta att man riskerar att få en utformning som försöker ta hänsyn till alla trafikfunktioner men som inte blir bra för någon.

Den förväntade utvecklingen av de olika trafikslagen framgår av figuren till höger.

Den här rapporten är uppbyggd med ett första avsnitt som beskriver de nya förutsättningarna för Klarabergsgatan. Därefter ges en kort orientering kring befintliga förhållanden. Sen beskrivs de båda alternativen i varsitt avsnitt, Alternativ med biltrafik och Alternativ utan biltrafik. Rapporten avslutas med en jämförelse av konsekvenser av alternativen.



Färdmedelsfördelning

FÖRUTSÄTTNINGAR

Ett flertal projekt och nya planeringsförutsättningar kommer att påverka Klarabergsgatans nya funktion och utformning.

PÅGÅENDE PROJEKT

Pågående projekt som ligger till grund för Klarabergsgatans omgestaltning beskrivs nedan.

Citybanan

Citybanan, den nya pendeltågstunneln under innerstaden, ska öppnas 2017. En ny station, Station City, får entré mot Klarabergsgatan. Via entrén kommer man även att nå Centralstationen. Citybanan och den nya entrén kommer att ge en kraftig ökning av gångtrafiken på Klarabergsgatan.

Tätskiktsrenovering

Större delen av betongkonstruktionerna under Klarabergsgatan, Sergels torg och Hamngatan är byggda under 1960-talet. Konstruktionernas tätskikt behöver renoveras. Arbetena är omfattande och komplicerade och behöver därför utföras samordnat med förlängningen av spårvägen. I samband med tätskiktsarbetena renoveras även ytskikt och gatumöblering. Arbetsområdet sträcker sig från Klarabergsviadukten till Regeringsgatan. Arbetena planeras vara klara 2018.

Spårväg City

Spårväg City trafikerar idag sträckan mellan Sergels torg och Waldemarsudde på Djurgården Linjen invigdes 2010 och ingår i SL:s linjetrafik. Landstingets Trafiknämnd tog i augusti 2011 beslut om fortsatt utbyggnad av spårvägen med förlängning från Djurgårdsbron till Ropsten via den nya miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden. I Ropsten kopplas spårvägen ihop med Lidingöbanan som byggs ut och moderniseras. En sammankoppling i Ropsten innebär att det återigen blir möjligt att åka från Gåshaga brygga in till Stockholm City. Spårvägen förlängs också från dagens sluthållplats på Hamngatan till Klarabergsviadukten. Utbyggnaden kommer att innebära förändringar på Klarabergsgatan. Ombyggnaden av Klarabergsgatan med spårvägen planeras vara klar 2018.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Stadens vision för Stockholms utveckling beskrivs i ”Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass”. För att målen ska kunna förverkligas konkretiseras dessa i olika strategier och planer.

Framkomlighetsstrategin

I januari 2013 antogs ”Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad 2030” i kommunfullmäktige. Strategin har arbetats fram för att möta de utmaningar som Stockholms snabba befolkningstillväxt innebär.

Framkomlighetsstrategin ger principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad reskvalitet. Detta genom att prioritera de kapacitetsstarka färdmedlen - gång, cykel och kollektivtrafik.

Cykelplan 2012

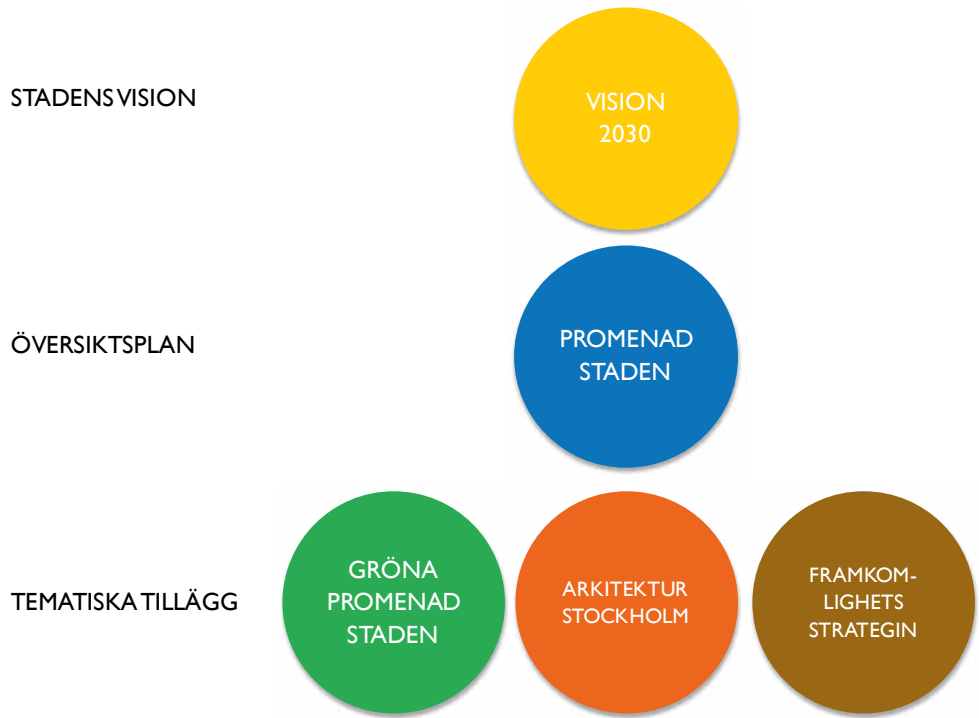
I februari 2013 blev en ny cykelplan för Stockholm antagen av kommunfullmäktige. ”Cykelplan Stockholm 2012” innehåller mål och åtgärder för stadens cykelplanering samt en handlingsplan för hur målen ska nås. Cykelplanen avser att öka andelen cyklister samt göra det säkrare och enklare att cykla genom att skapa en välfungerande infrastruktur.

Klarabergsgatan är utpekad som ett pendlingscykelstråk. Pendlingsstråk ska vara till för alla och möjliggöra för cyklister med olika hastighet att känna sig trygga. Stråken utmärks av god framkomlighet på breda cykelbanor eller cykelfält som medger omcykling.

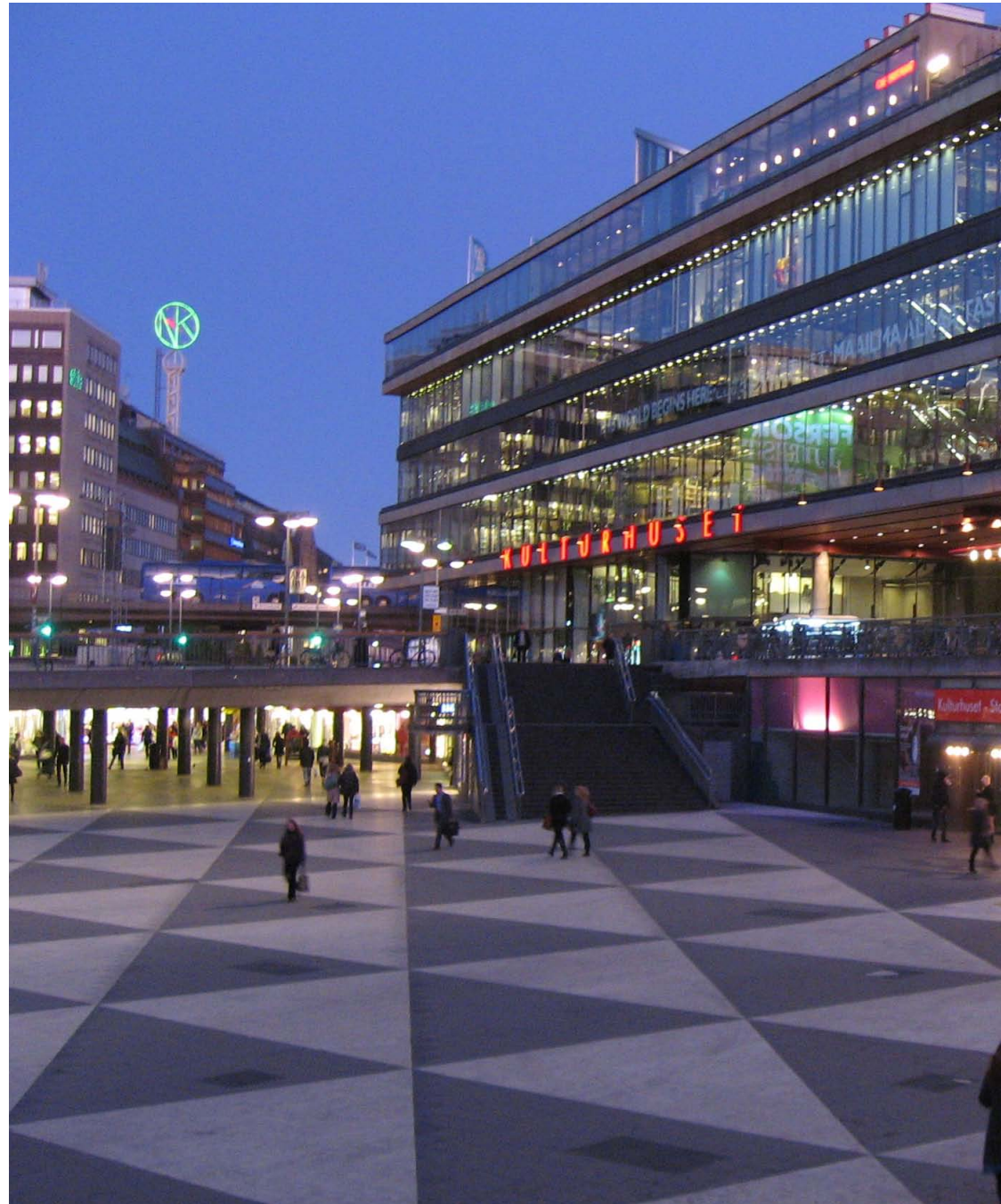
Ökning av gångtrafiken

Analyser visar att antalet gående på Klarabergsgatan kan öka från dagens ca 40 000 gående per dygn till ca 80–90 000, år 2030. Den ökade gångtrafiken beror främst på utbyggnaden av Citybanan och Spårväg City.

Station City och Centralstationen kommer att få en entré mot Vasagatan och en entré mot Klarabergsgatan. Huvuddelen av resenärerna kommer att använda entrén på Klarabergsgatan.



Planeringsförutsättningar



Sergels Torg



Illustration av entré till Citybanans station på Klarabergsgatan (3XN för Jernhusen)



Spårväg City vid Nybroplan (fotograf Kari Kohvakka)

PROGRAMUTREDNING FÖR NY UTFORMNING AV

KLARABERGSGATAN

KLARABERGSGATAN IDAG

STADSLIV

Klarabergsgatan domineras idag av stora asfaltsytor för fordonstrafik samtidigt som ytorna för gående är för små. Storstadspulsen är intensiv, men uttrycket är anonymt, och gatan har inte den karaktär som en entrégata till Stockholm och affärsgata i innerstadens mest centrala del bör ha. Den stundtals stora trängseln på gångbanorna gör att gatan kan upplevas som rörig.

GÅNGTRAFIK

Klarabergsgatan är viktig för gångtrafiken. Det är en av de gator som har flest gående i City. Gatan utgör för många den genaste förbindelsen mellan kollektivtrafik, arbetsplatser och shopping i City. Av gatans totala bredd på 36 meter är 16 meter gångyta. Den norra gångbanan är tio meter bred, och den södra cirka sex meter. Antalet gående är idag ca 40 000 per dygn. Tidvis uppstår trängsel.

Gatan är relativt tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning. De stora hindren för personer med rörelsenedsättning är nivåskillnaden till Vasagatan samt brister i entréernas tillgänglighet. För personer med synnedsättning kan de öppna platserna längs gatan, Nils Ferlins torg och korsningen med Drottninggatan, vara svårorienterade.

Det finns inga förskolor, grundskolor och gymnasieskolor i närheten av Klarabergsgatan, men flera andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar, till exempel Kulturhuset, biografer, kaféer och butiker.

CYKELTRAFIK

Cykling sker idag i blandtrafik längs större delen av sträckan. Gatan har tät busstrafik och många hållplatser vilket skapar en otrygg situation för cyklister. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h vilket innebär låg standard vid blandtrafik.

Cykelflödet på Klarabergsgatan är 1500 cyklar per dygn vilket kan jämföras med Vasagatan (vid Tegelbacken) som har 6000 cyklar per dygn och Kungsgatan med 4000 cyklar per dygn.

KOLLEKTIVTRAFIK

Klarabergsgatan har tät busstrafik med flera innerstadslinjer. Under högtrafik trafikerar även bussar till Tyresö och Haninge Klarabergsviadukten. Nattetid trafikeras Klarabergsgatan av mer än tjugo busslinjer. Antalet bussresenärer är idag ca 11 000 per dygn.

BILTRAFIK

Klarabergsgatan är en av de hårdast trafikerade gatorna i City. Den ingår i huvudnätet för biltrafiken och utgör vid sidan av Klaratunneln den mest trafikerade öst-västliga förbindelsen i City. Trafikflödet är ca 15 500 fordon per dygn.

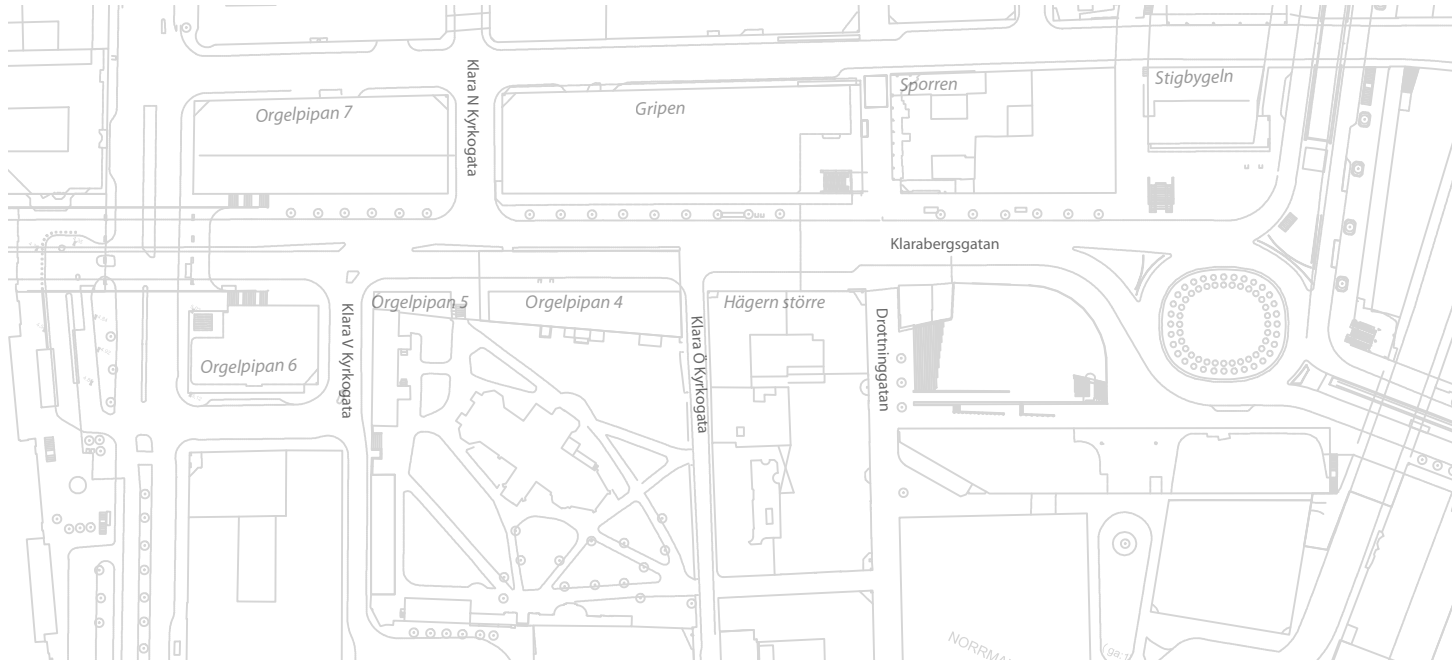
Utöver den övergripande funktionen för bil så har gatan även lokal betydelse.

Parkering sker i parkeringshus i närområdet samt på kringliggande gator. Varudistribution och avfallstransporter sker i huvudsak från lastfar på den norra sidan. På den södra sidan sker varudistribution i lastfar, men även i viss mån från gatan.

LUFT OCH BULLER

Luftkvaliteten på Klarabergsgatan är något bättre än normalt jämfört med andra lika tungt trafikerade gator i Stockholm. Luftkvalitetsnormerna överskrids inte, men ligger strax under gränsvärdena för både partiklar PM10 och kvävedioxid vid Klarabergsviadukten och vid Sveavägen.

Bullret är liksom på andra huvudgator påtagligt. Bullernivån på gångbanorna och Soltorget ligger över 65 dBA. På Sergels Torgs nedre nivå är bullernivån lägre, 55-65 dBA.



Orienteringskarta, gatu-och kvartersnamn

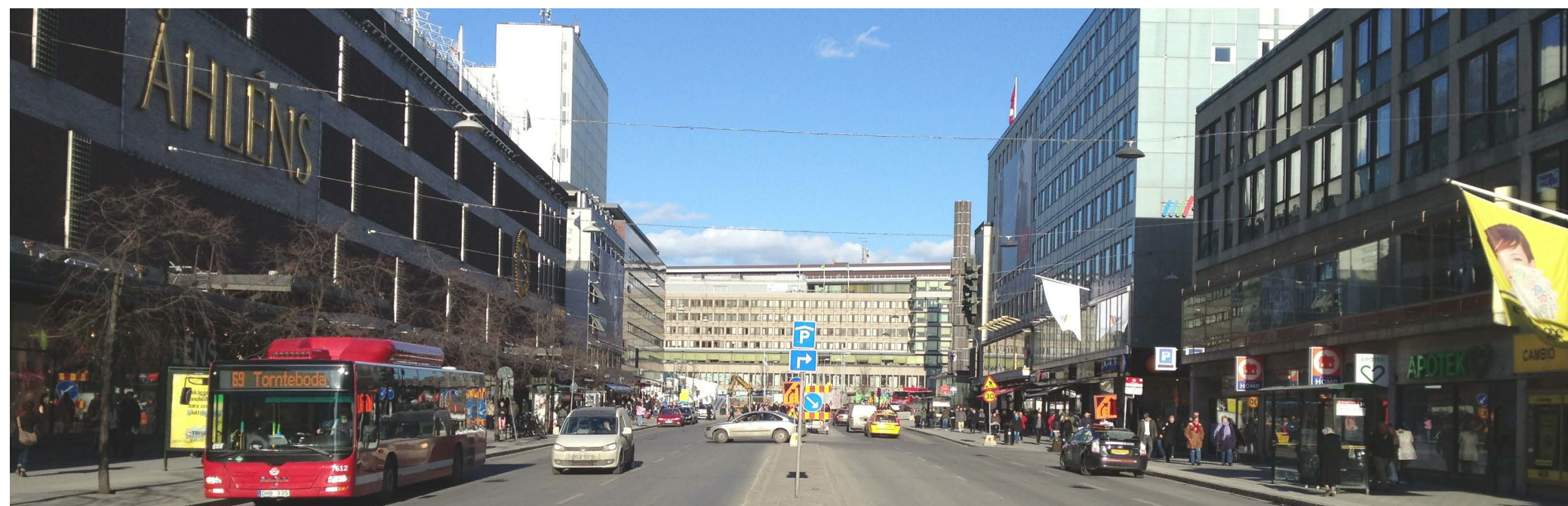
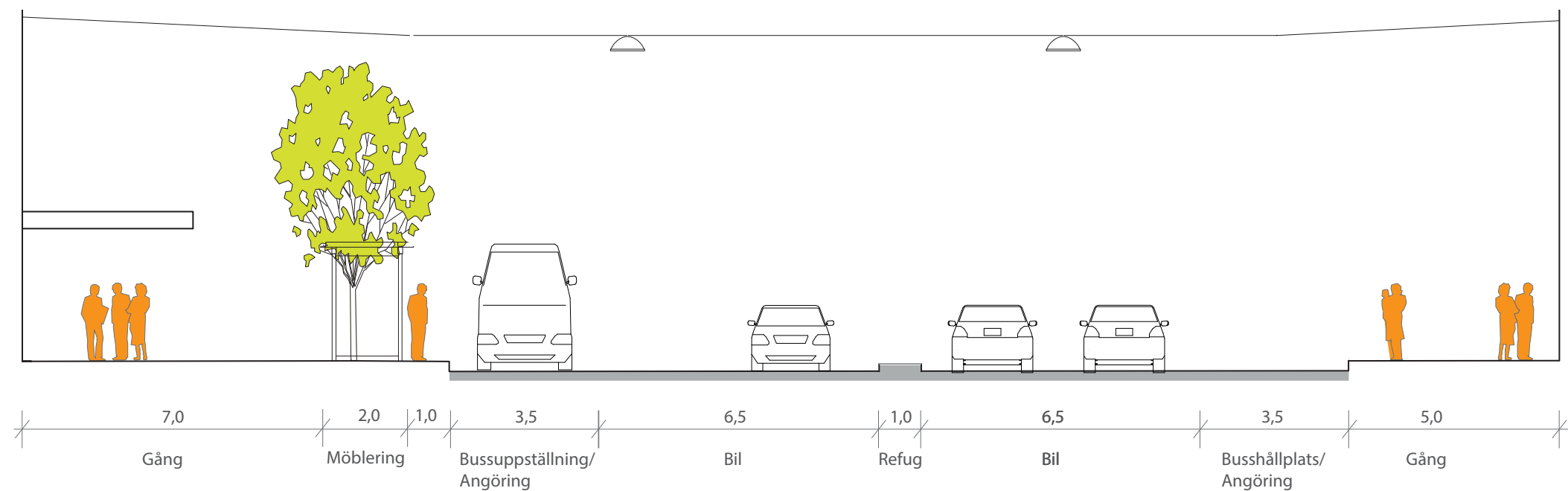
TRAFIKSÄKERHET

I dag utgör ca 80 % av olyckorna inom utredningsområdet konflikter mellan personbilar och oskyddade trafikanter. Under den senaste femårsperioden har det inträffat ca 30 olyckor varav fem svåra olyckor och resterande lindriga. De flesta fotgängarna skadas i kollisioner med motorfordon mellan Drottninggatan och Klara Norra Kyrkogata, och de flesta cykelolyckorna sker vid kollisioner med motorfordon vid rondellen.

GESTALTNING

Stora delar av miljön på Klarabergsgatan är hårdgjord och präglas av en grundtanke om svartvit mönsterläggning. Ändringar och tillägg har gjorts vid ett flertal tillfällen i olika stilar och material sedan färdigställandet 1967.

Möbleringen härstammar från en renovering gjord på 1990-talet. Grundtanken med en möbel som hör ihop med markbeläggningen har försvunnit. Det finns en mångfald av belysningsstolpar, allt från linspänd belysning till olika varianter på stolpar. Gatan är även belamrad med reklamskyltar, telefonautomater, kiosker, lånecyklar och staket. Den enda vegetationen är trädrader som kantar norra gångbanan. Träden är karaktärsskapande, välgörande och värdefulla i den i övrigt hårdgjorda gatumiljön.



Övre bilden visar sektion på Klarabergsgatan vid Åhléns.
Nedre bilden visar Klarabergsgatan österut

ALTERNATIV MED BILTRAFIK

Under arbetet med Spårväg City har staden och SL tagit fram ett förslag till framtida utformning för Klarabergsgatan. I förslaget behålls möjligheten att trafikera Klarabergsgatan med bil. Det sker i smala körfält vid sidan om den nya spårvägen.

De största förändringarna jämfört med idag är:

1 Ett eget utrymme för spårväg och buss

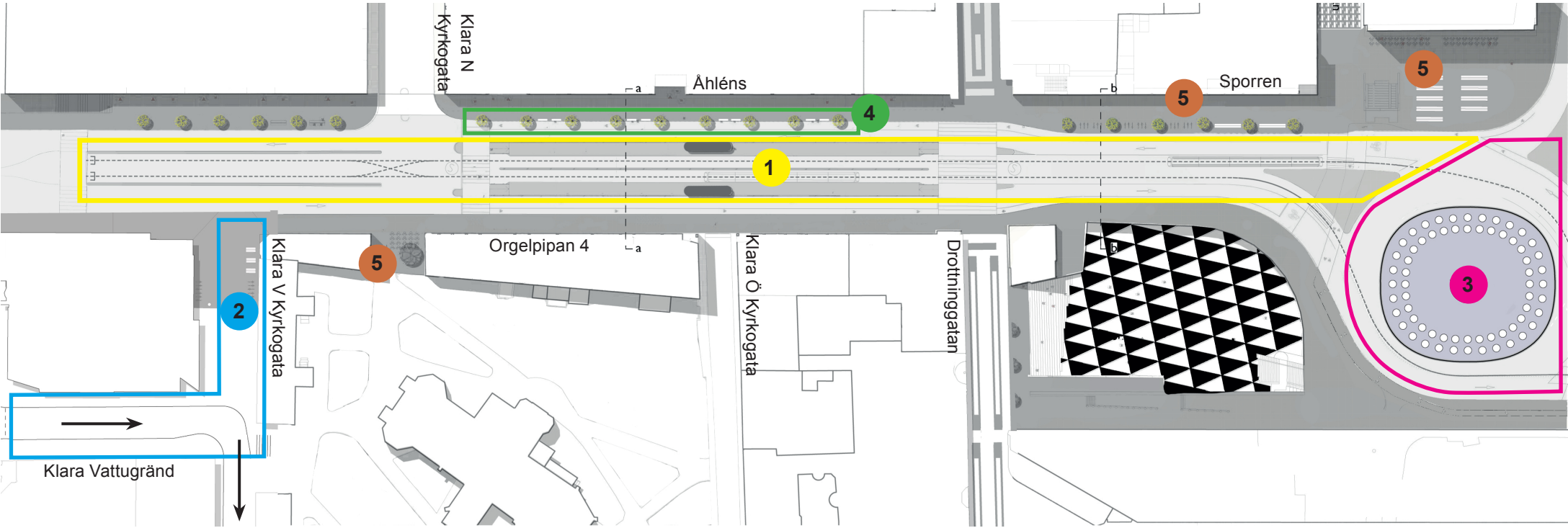
Spårvagn och buss får ett eget utrymme, mitt i gatan, mellan Klara Norra Kyrkogata och rondellen. Vid Åhléns ordnas hållplatser på respektive sida om spåren. Hållplatserna blir 3,5 meter breda och ca 100 meter långa. Det kommer att finnas utrymme för 60 meter långa spårvagnar och dessutom möjlighet för två ledbussar att samtidigt med spårvagnen stanna för av- och påstigning. Intill plattformarna föreslås 3,0 meter breda bilkörfält. Hållplatserna förses med räcken mot körbanan för att inte resenärerna ska riskera att trängas ut mot biltrafiken. Hållplatserna blir ”öar” omgivna av spår på ena sidan och körbana för bil på den andra.

Utöver spår och hållplatser planeras ett utrymme med vändmöjlighet för spårvagnen strax väster om Klara Norra Kyrkogata. Det begränsar utrymmet för övriga trafikslag även utanför hållplatsområdet.

Mellan körfält och gångbana föreslås 1,6 meter breda cykelbanor i varje riktning.

Såväl den norra som den södra gångbanan blir smalare än idag. På norra sidan blir gångbanan ca sex meter och på den södra sidan fem.

Det kommer inte att vara möjligt att stanna med bil på sträckan eftersom det medför att övrig trafik inte kan passera. På samma sätt som idag kommer parkering ske i parkeringshus samt på övriga gator i området och varudistribution kommer i huvudsak att ske från lastfar under fastigheterna. Ett undantag är butikslängan på södra sidan mellan Nils Ferlins Torg och Klara Östra Kyrkogata. Här saknas lastfar. Idag finns det möjlighet att klara varuförsörjning från gatan under vissa delar av dygnet, bland annat genom att använda busshållplatserna. Den möjligheten försvinner.



Förändringar i alternativet utan biltrafik

2 Klara Västra Kyrkogata omvandlas till torg vid den nya entrén till Citybanan

I och med ombyggnaden av Klarabergsgatan ges en möjlighet att göra Klara Västra Kyrkogata bilfri mellan Klarabergsgatan och Klara Vattugränd. Det har inte funnits med i planeringen tidigare men möjligheten bör utnyttjas för att förbättra förhållandena för de nya strömmar av gående som tillkommer efter att entrén till Citybanan öppnats.

Ett nytt torg på Klara Västra Kyrkogata medför att körvägarna för bussarna till och från Tyresö och Haninge samt busslinje 69 måste ändras. Nuvarande hållplatslägen på Klarabergsviadukten kan i och för sig ligga kvar men körvägen via Klara Västra Kyrkogata måste ersättas. Alternativa hållplatslägen och körvägar har studerats i samarbete med Trafikförvaltningen.

Med åtgärden följer att Klara Vattugränd kan enkelriktas österut.

3 Ombyggnad med cykelbanor kring rondellen

I samband med ombyggnaden för spårvägen kommer Sergelrondellen att förses med cykelbanor. De ansluter till befintliga och planerade cykelbanor på Hamngatan och Sveavägen.

4 Flytt av befintliga träd

Trädraden utanför Åhléns flyttas inåt mot fasaden, så att ett säkerhetsavstånd på 0,5 meter från cykelbanan uppnås. De nya träden kommer inte stå i samma linje längs med gatan som de befintliga träden öster och väster om Åhléns. Mellan träden ryms ett antal soffor och några cykelställ i en möbleringszon.

5 Utrymme för möblering

Förslaget innebär att gångbanorna till stor del måste hållas fria från möblering så att de kan utnyttjas av de stora fotgängarströmmarna. Soffor och cykelställ ryms i något större omfattning utanför kvarteret Sporren samt utanför Citybanans nya entré.

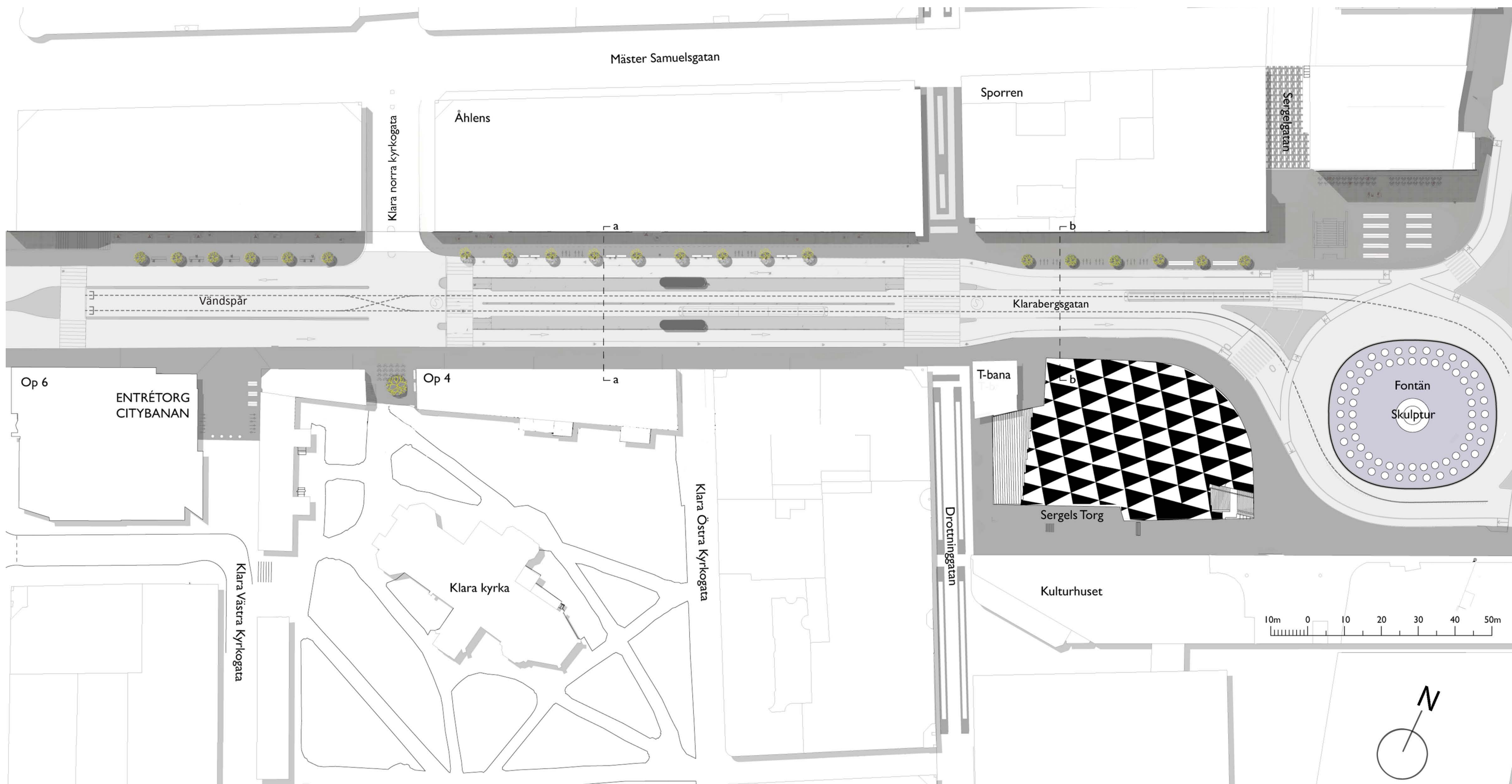
Vid Soltorget utanför Hötorgsskraporna, Nils Ferlins torg och på refugerna kring fontänen kan soffor placeras på samma sätt som idag.



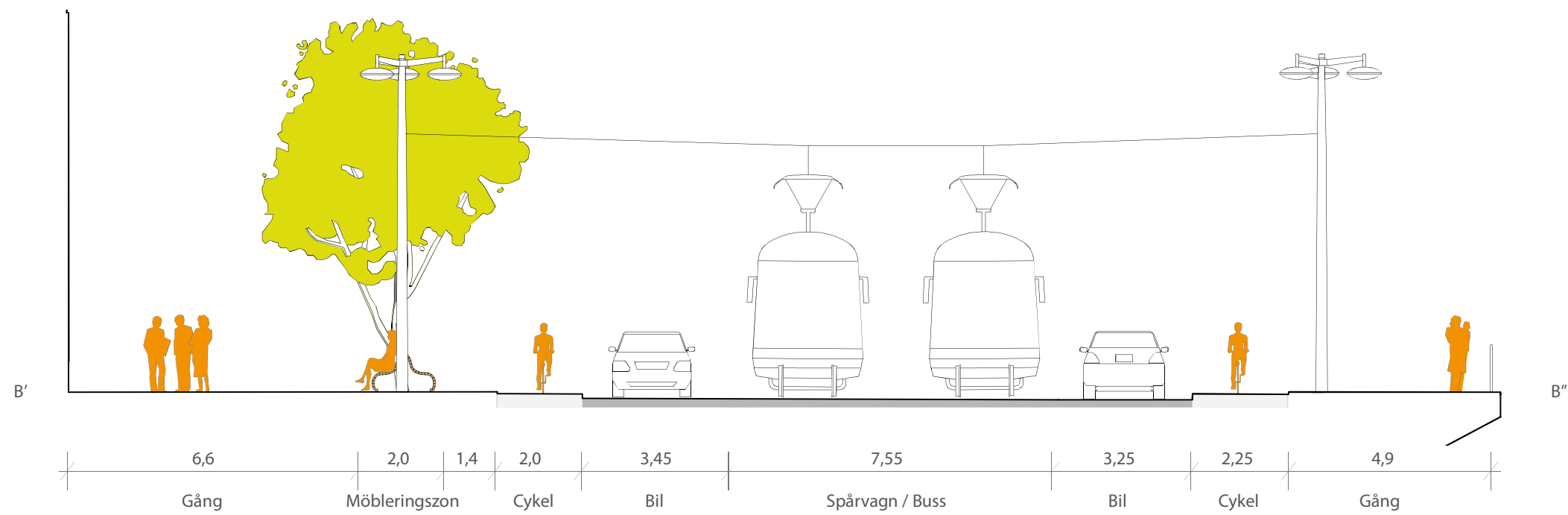
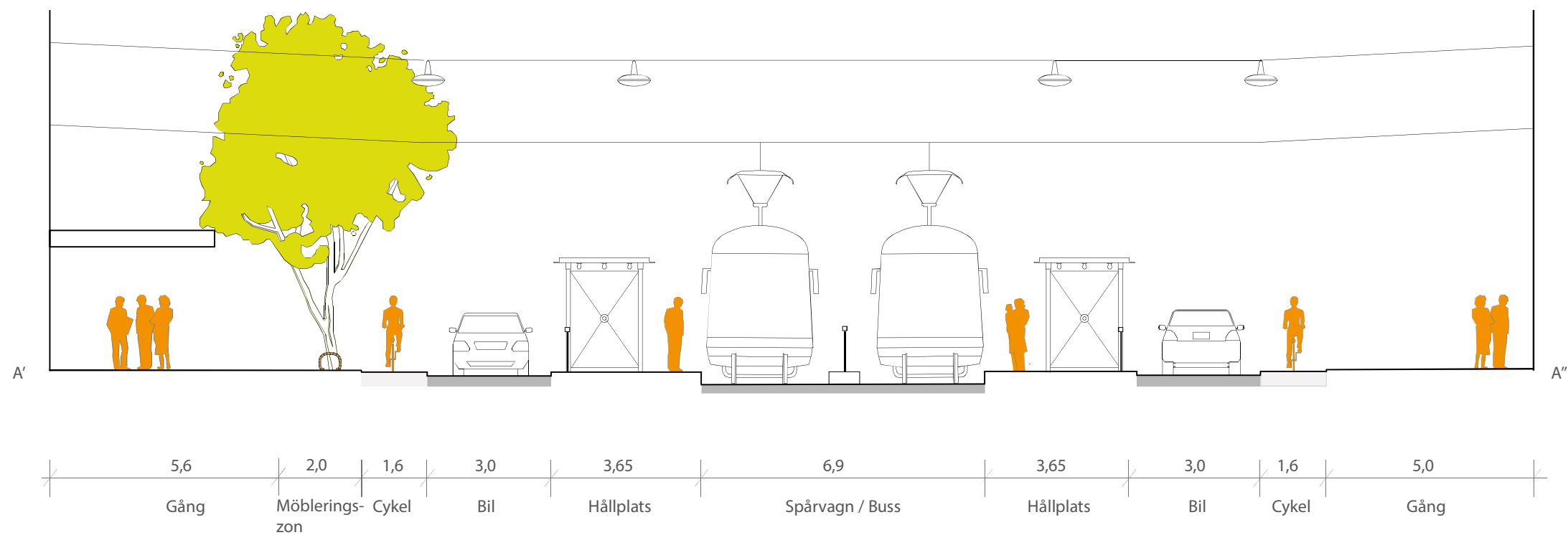
Illustration – ny utformning av Klarabergsgatan med biltrafik (DinellJohansson)

PROGRAMUTREDNING FÖR NY UTFORMNING AV

KLARABERGSGATAN



Illustrationsplan alternativ med biltrafik



Sektioner för alternativ med biltrafik.
Övre sektionen (A) vid hållplatsområdet
och nedre (B) vid Sergels Torg.

ALTERNATIV UTAN BILTRAFIK

Bakgrunden till förslaget om en bilfri utformning av Klarabergsgatan är främst behovet att skapa en god stadsmiljö som prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik och uppmuntrar till vistelse. Det är ett unikt tillfälle att kunna samordna detta med arbetena för renovering av tätskikten och utbyggnaderna av Citybanan och Spårväg City.

Förslaget innebär att körbanorna för bil utgår. Det ger möjlighet att skapa bättre utrymmen för gående och cyklister, bättre framkomlighet och bra hållplatser för spårväg och bussar samt en bättre miljö för alla som vistas på gatan.

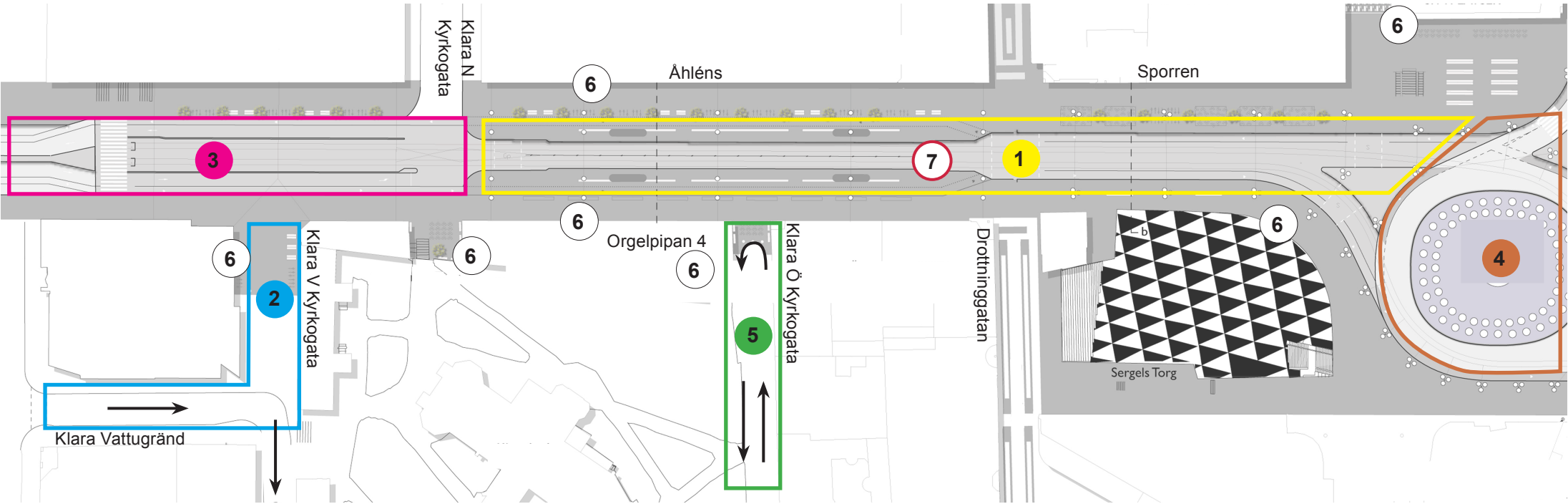
De största förändringarna jämfört med idag är:

1 Ett bilfritt avsnitt mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen

Den viktigaste delen av förslaget är ett helt bilfritt avsnitt mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen. En körbana för spårväg och bussar med hållplatser ordnas i gatans mitt. Utrymmena för gående och cyklister vid sidan om hållplatserna blir drygt 12 meter på norra sidan och ca 10 meter på den södra. Hållplatserna in- och samordnas med de breddade ytorna för gående och cyklister. Även möblering och utrustning samordnas för att skapa en god helhet

Cyklister tar sig förbi hållplatserna på egna banor vid sidan om hållplatserna. Banorna separeras från gångytorna med kantsten eller möblering. Utanför själva hållplatsområdet ordnas cykelbanor intill körbanan för spårväg och buss.

För att klara den begränsade varuförsörjningen som måste medges till Orgelpipan 4 kan varuförsörjningen ske under mycket begränsade tider genom att nyttja gång- och cykelbanan på Klarabergsgatan. Distributionsfordonen kan sedan svänga söderut på Klara Östra Kyrkogatan (som i förslaget dubbelriktas).



Förändringar i alternativet utan biltrafik

2 Klara Västra Kyrkogata omvandlas till torg vid den nya entrén till Citybanan.

Klara Västra Kyrkogata omvandlas till torg mellan Klarabergsgatan och Klara Vattugränd. Den nya entrén till Citybanan placeras i hörnet mot Klarabergsgatan. Det medför nya stora strömmar av gående på Klarabergsgatan som får ett fredat utrymme i anslutning till entrén.

Busstrafiken behöver ledas om på samma sätt som i alternativet med biltrafik.

Klara Vattugränd enkelriktas österut.

3 Biltrafik förbjuds i östlig riktning mellan Cityterminalen och Klara Norra Kyrkogata

Väster om Klara Norra Kyrkogata planeras ett utrymme med vändmöjlighet för spårvagnen. Hållplatserna är i detta alternativ integrerade med gångbanan.

För att genomföra förslaget krävs att trafiken från väster på Klarabergsviadukten minskar. Därför föreslås att den allmänna biltrafiken från väster begränsas vid Cityterminalen. Mellan Cityterminalen och Klara Norra Kyrkogata tillåts då bara buss, cykel och taxi, i östlig riktning. I motsatt riktning kan allmän trafikering ske som idag från Klara Norra Kyrkogata och västerut.

Bussar och taxi tillåts trafikera från Cityterminalen österut. Taxi måste svänga vänster mot Klara Norra Kyrkogata och kan därmed även nå Vasagatan.

4 Körbanan kring rondellen byggs om

När biltrafiken minskar skapas möjlighet att krympa körbanan kring rondellen från två till ett körfält. Åtgärden är inte nödvändig för att klara den bilfria utformningen på Klarabergsgatan men skapar en värdefull möjlighet att öka utrymmena för gående och cyklister.

5 Klara Östra Kyrkogata dubbelriktas

Klara Östra Kyrkogata är idag enkelriktad söderut. Den sydligaste delen är dock dubbelriktad för att man ska kunna nå Brunkebergsfaret från Vattugatan.

Förslaget innebär att gatan dubbelriktas på hela sträckan mellan Vattugatan och Klarabergsgatan för garagen intill Klarabergsgatan ska kunna nås. Vid Klarabergsgatan ordnas vändmöjlighet för personbil.

6 Goda möjligheter för möblering skapas

Förslaget innebär att det kommer att finnas mer plats för att möblera gaturummet. På gatans norra sida placeras soffor, cykelställ och skräpkorgar i en möbleringszon mellan träden. Möbleringszonen fungerar även som en separering mellan cykelbana och gångbana. Trädens placering kan behållas i sitt befintliga läge, vilket innebär en samordnad och rak trädrad utmed hela den norra gångbanan. Vid kvarteret Sporren finns en större yta för cafémöbler i bra solläge mellan träden. Här finns även plats för ytterligare cykelparkering. På den breddade gångbanan vid Sergels Torg kan soffor och stolpar placeras med gående på bägge sidor. På Soltorget utanför Hötorgsskraporna skapas större utrymme för gående och sittplatser. Refugerna kring fontänen kan därmed hållas fria från möblering.

De nya små torg som skapas på den södra sidan av Klarabergsgatan kan tillsammans med Nils Ferlins Torg rymma soffor, cykelparkering och cafémöbler. Detta gör att sittmöjligheter finns med jämnt avstånd på gatans båda sidor.

Vid hållplatsen på den södra sidan är utrymmet för gångtrafikanter mindre. Här hålls större delen av gångbanan fri. På gångytan innanför cykelbanan kan eventuellt en smal möbleringszon markeras. Här skulle cafémöbler kunna tillåtas vissa tider.

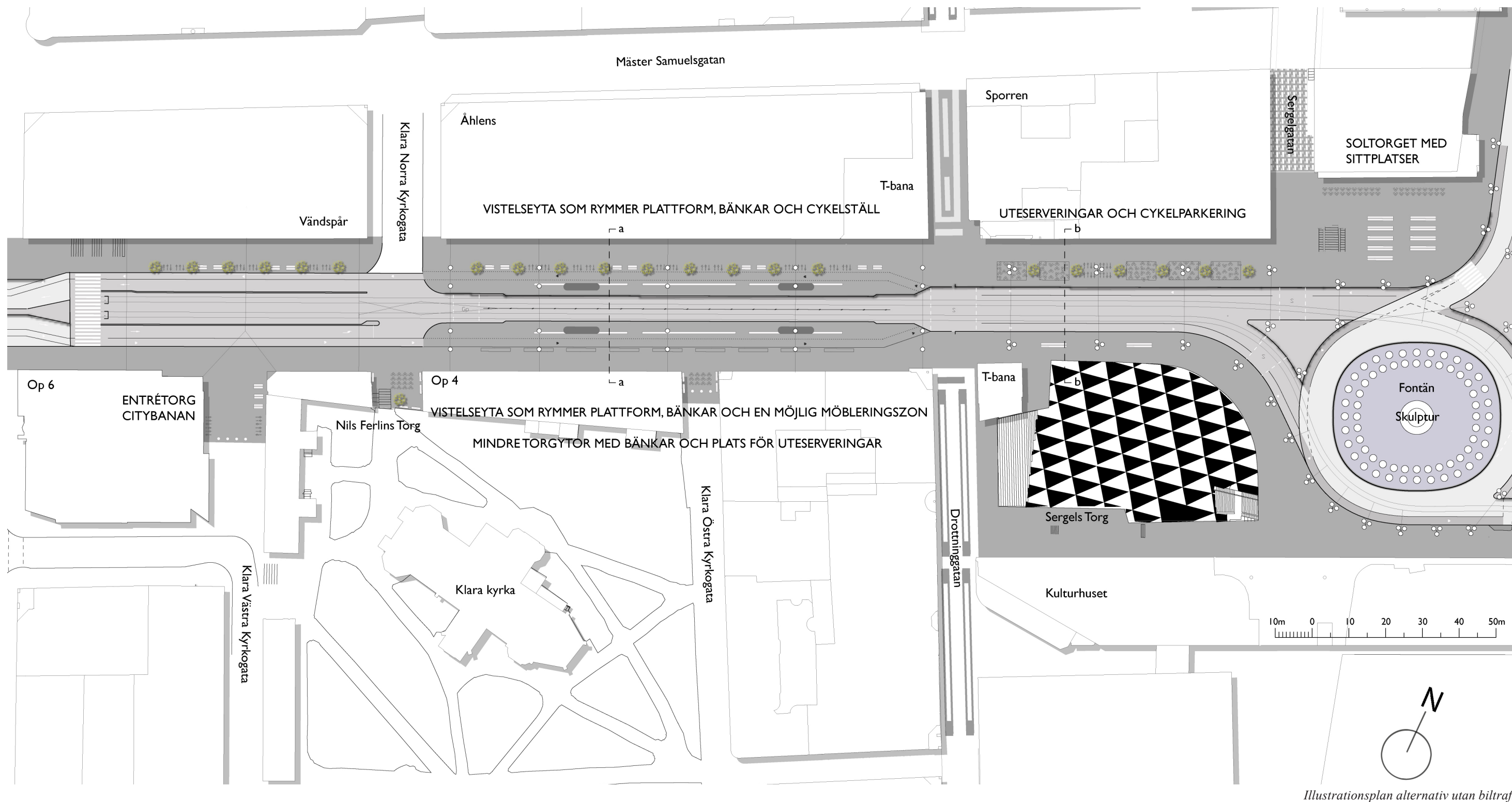
7 Stora sammanhängande ytor åstadkoms

Eftersom gångbanor och plattformar inte separeras av biltrafik kan en sammanhållen beläggning åstadkommas, vilket skapar en tydlighet i gaturummet.

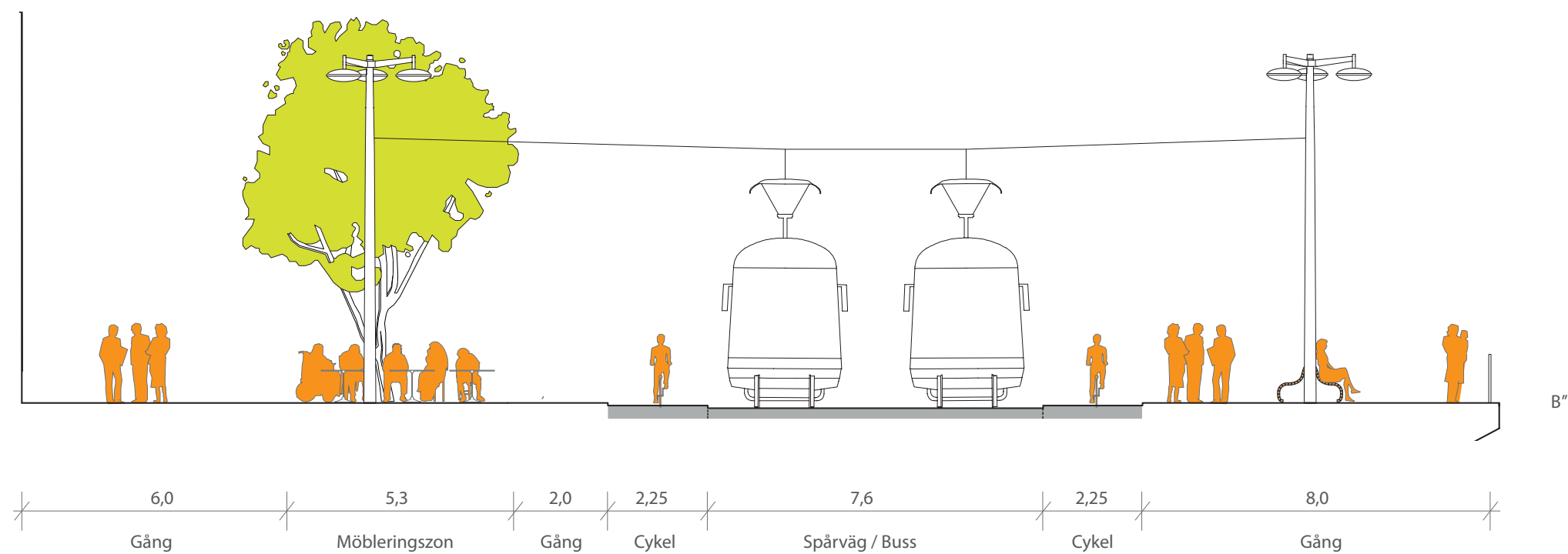
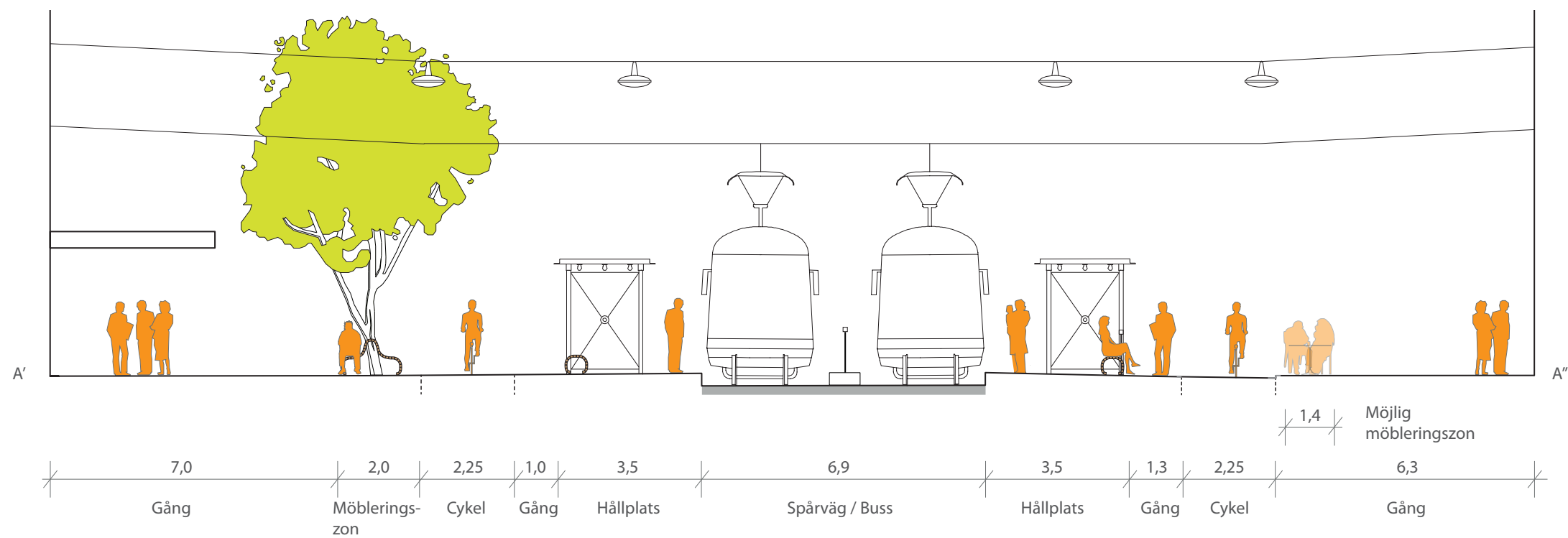
Körbanan för kollektivtrafik mellan Sergels Torg och Klara Norra Kyrkogata föreslås ha en avvikande beläggning i till exempel platsgjuten betong eller cementstabiliserad asfalt. På så sätt kan den bilfria delen av Klarabergsgatan också tydligt markeras. Där cykelbanan materialmässigt integreras med gångbanan markeras den visuellt och taktilt. Separering mellan hållplatsytan och cykelbanan kan utgöras av bänkar.



Illustration – ny utformning av Klarabergsgatan utan biltrafik (DinellJohansson)



Illustrationsplan alternativ utan biltrafik



Sektioner för alternativ utan biltrafik.
Övre sektionen (A) vid hållplatsområdet
och nedre (B) vid Sergels Torg.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Det här kapitlet innehåller en jämförelse mellan alternativen. Skillnaden mellan alternativen blir störst för gångtrafik, biltrafik samt stadsliv, karaktär och gestaltning. För andra aspekter är skillnaden marginell till exempel för parkering och angöring.

Sist i beskrivningen finns en tabell som med färgkoder ger en förenklad bild av förhållandena.

STADSLIV

Här finns de kanske största och viktigaste skillnaderna mellan alternativen.

I alternativet med biltrafik kommer trafikytorna för bil och kollektivtrafik att dominera gatan. Utrymmena för gående blir till och med mindre än idag och gatan kommer ännu mindre än idag att locka till vistelse. Gaturummet delas upp i längsled vilket gör det svårt att åstadkomma en tydlig och enhetlig miljö.



Inspirationsbild. Uteserveringar på Bysis Torg, Södermalm

I alternativet utan biltrafik blir gångbanorna mycket generösare och det kan skapas platser att vistas på. Det ger bättre förutsättningar för gående, cyklister, möblering och uteserveringar. Bänkar kan placeras där folk rör sig och där det finns möjlighet att överblicka platsen. Det bidrar till ett positivt folkliv och en livfull stadsmiljö.

GÅNGTRAFIK

För gångtrafiken är det stor skillnad mellan alternativen.

I alternativet med bil minskas gångbanorna jämfört med idag. En analys (Atkins 2013) visar att det medför kraftigt ökad trängsel framförallt på södra sidan. Det skulle medföra risk för att gående använder cykel- och körbanor för att ta sig fram. Särskilt besvärlig blir situationen för personer med funktionsnedsättning. Till detta kommer längre väntetider i trafiksignalerna än idag efter att spårvägen byggts ut. Framförallt vid Drottninggatan kommer det att leda till att många går mot rött. Situationen är mycket lättare att hantera i alternativet utan bil.

Även utan biltrafik kommer det att bli trångt under vissa tider, särskilt på den södra sidan. Dock inte i sådan grad att det upplevs besvärande. Snarare hamnar trängseln på ”rätt” nivå vilket bidrar till en levande gatumiljö.

Med den bilfria utformningen blir det lättare att korsa gatan eftersom körytorna är smalare.

För spårvägs- och bussresenärerna är det bilfria alternativet väsentligt bättre eftersom ingen körbana behöver passeras för att nå hållplatsen. Cykelbanan behöver dock passeras i båda alternativen.

CYKELTRAFIK

Alternativet utan biltrafik är bättre för cyklister i de flesta avseenden. Cykelbanorna blir bredare och man slipper helt konkurrens och konflikter med bilar. Kring rondellen kan man bygga bort ett av dagens två körfält och man kan ge cyklisterna bättre utrymme. I alternativet inryms fler cykelparkeringar.

En möjlig nackdel med den bilfria utformningen är cykelbanornas placering vid hållplatserna, där cykelbanorna ligger mellan hållplatserna och de renodlade gångytorna. Det försämrar framkomligheten för cyklisterna något och kan medföra vissa konflikter när gående och cyklister korsar varandras väg. Detta finns även till viss del i alternativet med biltrafik där gående på grund av de smala cykelbanorna ibland kommer att gå på cykelbanan på grund av trängsel.

I alternativet med biltrafik finns en risk att bilar kommer att stanna på cykelbananan för ärenden.

KOLLEKTIVTRAFIK

Skillnaden mellan alternativen är liten. Båda alternativen ger god framkomlighet för bussar och spårväg. För resenärerna är dock alternativet utan biltrafik bättre genom att hållplatserna kan nås utan att passera bilkörfält.

Alternativet utan biltrafik möjliggör en mer effektiv prioritering av spårvagnen i trafiksignalerna vilket både innebär färre fördröjningar för spårvagnen och mindre störningar för övriga trafikanter jämfört med förslaget med biltrafik.

TRAFIKSÄKERHET

Alternativet utan biltrafik bedöms vara bättre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Komplexiteten minskar genom att biltrafiken tas bort på Klarabergsgatan. De bredare gångbanorna minskar risken för att gående använder cykel- och spårutrymmen. De integrerade hållplatserna och gångbanorna är säkrare än hållplatser som omges av spår- och körbanor, och trafiksituationen vid rondellen förenklas när ett körfält tas bort.

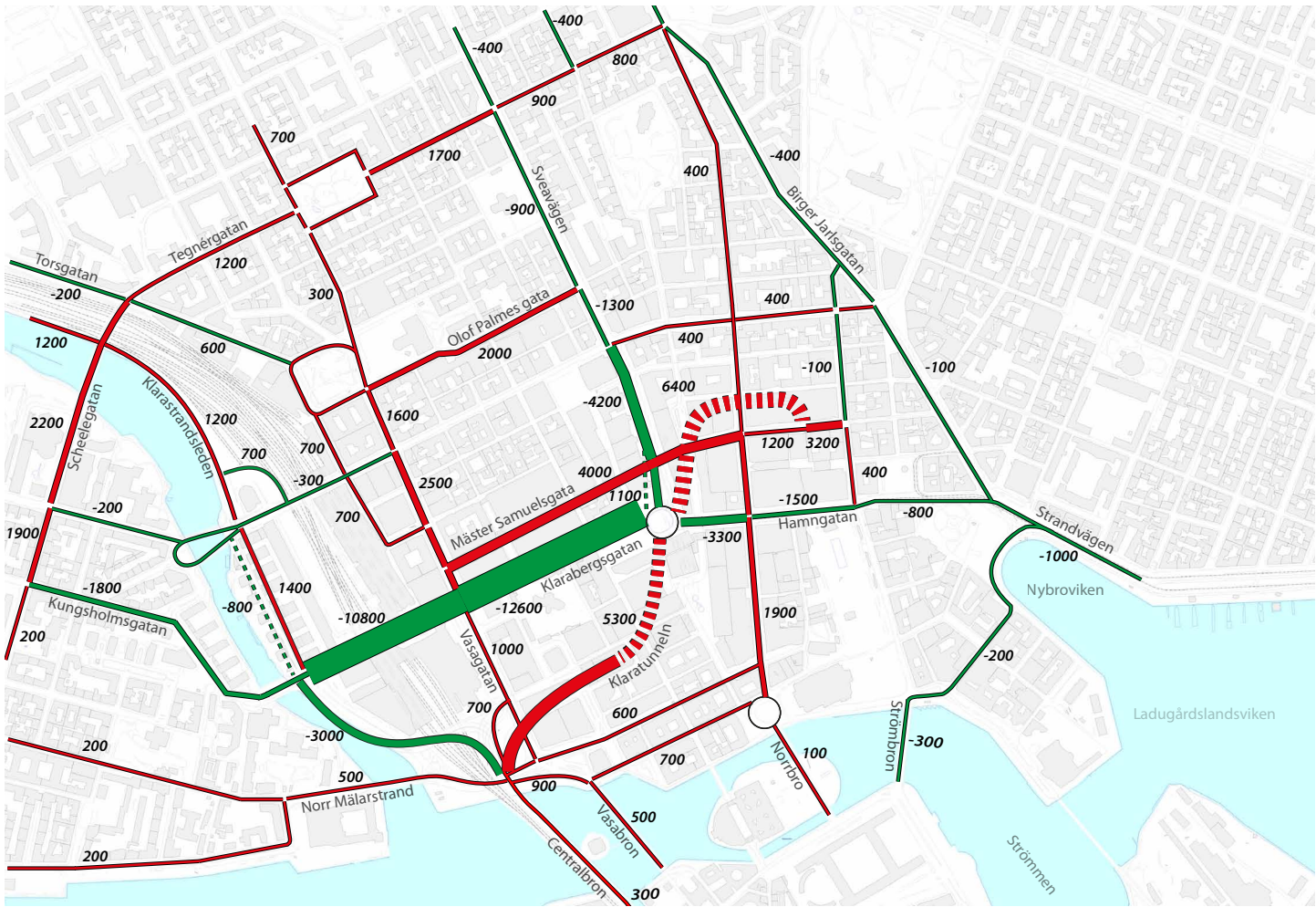
BILTRAFIK

Skillnaden mellan alternativen är stor.

Idag trafikeras Klarabergsgatan av ca 15 000 bilar per dygn. I alternativet med biltrafik förväntas en minskning med ca 2000 bilar beroende på försämrad framkomlighet på Hamngatan genom åtgärder för spårvägen. Det ger marginella ökningar och små effekter på andra gator i City.

Om Klarabergsgatan stängs för biltrafik kommer även resterande trafik, ca 13 000 bilar per dygn, behöva söka sig andra vägar eller hitta andra resalternativ. Viss trafik kommer att flytta ut från City men trafiken kommer att öka framförallt på Mäster Samuelsgatan och i Klaratunneln.

Med det bilfria alternativet minskar trafiken även på bland annat Sveavägen och Hamngatan. Minskningen på Hamngatan är positiv för kollektivtrafiken.



Differensbild (fordon per dygn). Bilden visar skillnaden i trafik på gatunätet i City om man genomför alternativet utan biltrafik. På de röda gatorna ökar trafiken (jämfört med alternativet med biltrafik). På de gröna gatorna minskar den. Av bilden framgår bland annat att Klaratunneln får den största relativa ökningen med 6400 fordon per dygn. På Mäster Samuelsgatan ökar trafiken med cirka 4000 fordon per dygn.

I de korsningar som får störst trafikökningar klaras kapaciteten utan överbelastning men köbildningen ökar. Det gäller Klaratunnelns mynning vid Mäster Samuelsgatan och Vasagatan/Mäster Samuelsgatan. Det medför risk för tidvis blockering i intilliggande korsningar.

Alternativet utan biltrafik ger viss försämrad tillgänglighet till verksamheter utmed Klara Östra Kyrkogata. Gatan behöver dubbelriktas om Klarabergsgatan ska kunna göras bilfri. Efter detta kan gatan bara nå från Vattugatan.

LUFT OCH BULLER

Luftkvaliteten kommer att förbättras om biltrafiken tas bort. Bullret kommer att bli något lägre i alternativet utan biltrafik, men eftersom bussar och spårvagnar kommer att trafikera sträckan kommer det fortfarande finnas buller.

PARKERING OCH ANGÖRING

I båda alternativen kommer det att bli mycket begränsade möjligheter att parkera eller stanna med bil på gatan. Parkeringsgaragen i området kommer fortfarande att kunna nås. I alternativet utan biltrafik kan det bli ändrade och något längre körvägar för att nå garagen.

VARUDISTRIBUTION OCH AVFALLSHANTERING

Nästan alla varutransporter och allt avfall hanteras från underjordiska lastfar. Undantaget är butikslängan på södra sidan inom fastigheten Orgelpipan 4. Här sker varuförsörjningen idag från körbanan. I båda alternativen kommer hanteringen behöva ske från gångbanorna under tider då gångtrafiken är liten. I alternativet med biltrafik kommer det att störa mer eftersom gångbanorna är smalare. Med detta alternativ finns det även en betydande risk att varuförsörjning och angöring kommer att ske från cykelbanorna på andra tider.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Alternativet utan biltrafik kommer att medföra något högre driftkostnader genom att det innehåller större gång- och cykelytor samt fler gatumöbler. I övrigt bör alternativen vara likvärdiga.

GESTALTNING

Klarabergsgatan binder ihop viktiga stadsrum och målpunkter i City exempelvis Sergels Torg och Drottninggatan med Centralstationen och Cityterminalen. Här ger det bilfria alternativet möjlighet att skapa ett levande stadsstråk där man tar ett helhetsgrepp om gestaltningen. En bilfri utformning kan lyfta fram gatans kvaliteter och bidra till en sammanhållen stadsmiljö som är lätt att begripa för besökaren.

Dessa möjligheter är mycket sämre eller obefintliga i alternativet med bil.

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSER

I tabellen till höger sammanfattas vilka konsekvenser de två alternativen får utifrån olika aspekter. Dessa jämförs även mot nuläget.

Denna sammanfattande jämförelse mellan alternativen visar att de flesta faktorer talar för en utformning utan biltrafik. Undantaget är konsekvenserna för biltrafiken som tvingas till nya vägval.

	Nuläge	Med biltrafik	Utan biltrafik
Stadsliv	- Anonymt uttryck - Eftersatt miljö som inte inbjuder till stadsliv	- Sämre förutsättningar för stadsliv på grund av utrymmesbrist och uppdelat gaturum	+ Bra förutsättningar för stadsliv då det skapas större möjligheter att uppehålla sig på platsen
Gångtrafik	- Tidvis trängsel på gångbanorna - För få sittplatser	- Svår trängsel - För få sittplatser	+ ”Rätt” trängsel + Genomgående gångbanor på södra sidan underlättar för gående att röra sig längs med sträckan. + Goda möjligheter att inrymma sittplatser
Cykeltrafik	- Inget eget utrymme - Otrygg trafiksituation	+ Eget utrymme - Risk för gående i cykelbanor på grund av trängsel på gångbanor	+ Eget utrymme - Viss risk för gående i cykelbanorna på grund av trängsel
Kollektivtrafik	- Kollektivkörfält saknas längs stora delar av sträckan	+ Kollektivkörfält	+ Kollektivkörfält
Biltrafik	+ Relativt god framkomlighet + Möjlighet till angöring - Ej möjligt att parkera	- Begränsad framkomlighet på grund av prioriterad kollektivtrafik - Begränsade vänstersvängar - Ej möjligt att angöra - Ej möjligt att parkera	- Förbud mot biltrafik - Ej möjligt att angöra - Ej möjligt att parkera
Trafiksäkerhet	- Cykling i blandtrafik med 50 km/tim	+ Cykling i egna banor - Ökad risk för konflikter mellan cyklister och gående på grund av smala gångbanor och otillräckliga refuger, framförallt vid Drottninggatan - Hållplatsöar som medför att resenärer måste korsa körbana	+ Cykling i egna banor + Kortare övergångsställen + Inga konflikter mellan oskyddade trafikanter och bilar + Hållplatser nås utan att passera bilkörfält - Viss risk för konflikter mellan cyklister och gående.
Gestaltning	- Rörig miljö med en mångfald av olika element	+ Möjlighet att omgestalta och förbättra miljön - Begränsat utrymme för möblering som sittplatser och cykelställ	+ Goda förutsättningar att inrymma sittplatser, uteserveringar och cykelställ + Möjlighet att skapa en sammanhållen och välgestaltad miljö

Sammanfattning av konsekvenser. God standard (grön), mindre god standard (gul) och låg standard (röd)

UNDERLAG

Gångtrafikanalys, Atkins 2013. Beställare Stockholms stad, Trafikkontoret

Nulägesbeskrivning och Inventering, Grontmij 2013. Beställare Stockholms stad, Trafikkontoret

Trafikanalys, Grontmij 2013. Beställare Stockholms stad, Trafikkontoret

Trafikflödesanalys, Movea 2013, Beställare Stockholms stad, Trafikkontoret

Systemhandling för Spårväg City, Tyréns 2012, Beställare SL

Systemhandling för renovering tätskikt, WSP 2013, Beställare Stockholms stad, Trafikkontoret

Olika policydokument från Stockholms stad exempelvis Framkomlighetsstrategin, Cykelplan för Stockholm