

Uppföljning trafikutredning Sveavägen och Vanadislunden

2021-04-20

stockholm.se

Uppföljning trafikutredning Sveavägen och Vanadislunden

Utgivningsdatum: 2021-04-20

Utgivare: Trafikkontoret, Stockholms stad

Kontaktperson: Jonida Qureshi, Projektledare

Konsult:

Structor Mark Stockholm AB

Ellen Fredholm, Uppdragsledare

Cornelia Stanislawska, Utredare

Patrik Lundqvist, Granskare

Sammanfattning

Denna trafikutredning är en uppföljning till en utredning 2018 för Sveavägen som undersökte åtgärder för att lösa problemen med störande fordon utmed vägen. Trafikutredningen fokuserar på sträckan från Sveaplan till korsningen med Rådmansgatan och området runt Vanadislunden.

Fordon som spelar högljudd musik, kör fort och uppträder på förargelseväckande sätt förekommer fortfarande längs Sveavägen, främst mellan Vanadislunden till och med Rådmansgatan och huvudsakligen under helgnätter. Konsekvenserna av störningarna är att boende i närområdet får svårt att sova samt upplever en otrygg boendemiljö nattetid. Boende hör av sig regelbundet till både trafikkontoret, Norrmalm stadsdelsförvaltning och Norrmalmspolisen med önskemål om ytterligare åtgärder för att förbättra situationen.

Hastigheterna på vägen har enligt de senaste mätningarna sjunkit kraftigt och en trolig förklaring är de farthinder som placerats ut på två platser längs vägens norra sträckning. De trafikregleringar som infördes under 2018 har dock haft låg efterlevnad och fordon står fortfarande parkerade och spelar hög musik, främst vid Vanadislunden och McDonald's Sveavägen vid korsningen med Odengatan. För att dessa regler ska efterlevas krävs mer regelbunden övervakning, vilket polisen inte haft möjlighet att prioritera.

Olika åtgärdsalternativ har utretts som framför allt syftar till att försvåra angöring för fordon längs med vägen och särskilt i anslutning till platser som identifierats som problematiska.

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret anser att följande åtgärder är rimliga att genomföra:

- Tidsbegränsad **gatuparkering** på delar av Sveavägen mellan Vanadislunden och Frejgatan.
- Hårdare styrning av **trafiksIGNALerna**, så att ”grön våg” inte blir möjligt nattetid längs Sveavägen, företrädesvis sträckan Odengatan – Sveaplan.
- Sänkt skyltad hastighet till **40 km/ tim** längs Sveavägen.
- **Bom** vid infarten till Vanadislunden från Frejgatan. Bommen kommer fällas ner varje kväll och öppnas varje morgon.

- **Test** med **cykelfält** längs Vanadislunden under sommaren. Cykelfält som avgränsas med t ex limmade pollare. En åtgärd som eventuellt kan permanentas ifall busstrafikens framkomlighet inte får en betydande försämring.
- **Test** med att förse mindre ytor intill Mc Donalds och Pub Anchor med någon form av **fysiska hinder**, t ex blomurnor.

En **större ombyggnad** av Sveavägen behöver förädlas av beslut och resurser för det. I dagsläget har inte kontoret något sådant.

Kontoret menar att problematiken handlar om bristande ordning där människor uppehåller sig i och runt sina bilar samt kör fram och tillbaka på Sveavägen. De spelar hög musik, väsnas, ofredar och respekterar inte de ordningsregler som gäller på allmän plats. Kontorets bedömning är att en högre **polisnärvaro** är det som bäst skulle bidra till både ordning och trygghet i detta område.

Trafikkontoret anser inte att en **avstängning** av Sveavägen nattetid är rimlig att genomföra. Även nattetid har Sveavägen en viktig funktion för bl a busstrafik, räddningstjänst, nyttotrafik och boende. En avstängning av Sveavägen kommer att påverka gator med sämre kapacitet på ett negativt sätt. En avstängning är mycket svår och dessutom väldigt kostsam att genomföra.

Kontoret anser inte att Sveavägen är lämplig för **pop-up-parker**. Det finns en tydlig risk att det bidrar till ökat stök och oönskat häng. Pop-up-parker tillåts endast på 30-gator där vi kan erbjuda en säker och trygg plats för vistelse.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	6
1.1 Uppdraget	7
1.2 Bakgrund	7
2 Nulägesbeskrivning	8
2.1 Upplevda problem	8
2.2 Buller och miljö	12
3 Analys av genomförda åtgärder	14
3.1 Genomförda åtgärder	14
3.2 Trafikmätningar	17
3.3 Effekter av åtgärder	22
4 Åtgärder	24
4.1 Åtgärdsförslag	24
4.2 Kostnader	43
4.3 Sammanfattning åtgärder	46
5 Samlad bedömning	48

1 Inledning

Längs med Sveavägen, i de centrala delarna av Stockholm, har de boende sedan en tid tillbaka upplevt en problematik med fordon som bland annat kör fort samt parkerar och spelar hög musik nattetid under helger. Dessutom förekommer andra typer av förargelseväckande beteende och i vissa fall även lag- och/eller ordningsbrott.

Tillsammans med de boende har Trafikkontoret, Polisen och Stadsdelsförvaltningen sedan 2018 haft en dialog om åtgärder som kan vidtas för att komma till bukt med problematiken. Under 2018 togs även en trafikutredning fram av Structor Mark Stockholm AB i samarbete med Polisen, Stadsdelsförvaltningen och Trafikkontoret.

Under åren 2019 - 2020 genomfördes åtgärder och insatser av Trafikkontoret, Stadsdelsförvaltningen och Polisen som baserades på åtgärdsförslagen från tidigare trafikutredning. Enligt boende förekommer dock fortfarande samma problematik.

Structor Mark Stockholm AB har därför fått i uppdrag av Trafikkontoret att ta fram en ny trafikutredning för att utvärdera tidigare genomförda åtgärder samt att komma med förslag på eventuellt nya åtgärder.



Figur 1 Översikt

1.1 Uppdraget

Uppdraget omfattar utredning av åtgärder längs Sveavägen och vid Vanadislunden för att minska de störningar som upplevs av de boende. Utredningen ska även utvärdera effekterna av de åtgärder som tidigare genomförts. En redovisning av nya åtgärdsförslag, inklusive kostnadsuppskattning, ingår i uppdraget.

1.2 Bakgrund

Problem med störande fordon på Sveavägen har pågått under en längre tid. Boende längs med vägen hörde under början av år 2018 av sig till Trafikkontoret med förslag och önskemål om åtgärder, vilket trafikutredningen som då genomfördes syftade till att besvara.

Av de föreslagna åtgärderna ansåg Trafikkontoret att några var genomförbara på kort sikt och andra på lång sikt. Några av åtgärderna ansågs inte vara genomförbara. Under åren 2018-2020 genomfördes flera av åtgärder som konstaterats genomförbara i den tidigare utredningen.

Enligt de boende har störningarna sedan 2018 fortsatt trots genomförda åtgärder. Denna rapport syftar till att utvärdera de åtgärder som vidtagits och eventuellt omvärdera de åtgärder som föreslagits men uteslutits.

2 Nulägesbeskrivning

Sveavägen sträcker sig mellan Sveaplan och Sergels torg i nord-sydlig riktning, vägen är ca 2 km lång och har en hastighetsbegränsning på 50 km/tim. Antalet körfält varierar mellan 2 - 3 i vardera riktningen. Gaturummets bredd, från fasad till fasad, varierar mellan 27 och 47 meter, men är på de flesta sträckor runt 33 meter.

Vägen uppfyller en viktig funktion för trafikförsörjningen i staden då den är en del av det primära vägnätet. Det primära vägnätet är vägtrafikens huvudstråk och har en betydelse för bil- och kollektivtrafiken som infarts-, utfarts- och genomfartsleder. Det primära vägnätets regionala och interregionala betydelse medför att kapaciteten behöver vara god och inte begränsas. Framkomligheten längs det primära vägnätet är högt prioriterat och flertalet korsningar längs Sveavägen är därför signalreglerade.

Längs med Sveavägen finns det gångbanor på båda sidor som varierar i bredd mellan ca 3,8 - 8,8 meter. Vägen utgör ett viktigt gångstråk vilket gör det prioriterat för fotgängare. Det finns goda möjligheter till passage över vägen med övergångsställen vid varje korsning.

Utmed Sveavägen finns ett pendlingscykelstråk med enkelriktade cykelbanor vars bredd varierar mellan 1,0 och 2,3 meter. Längs vissa delar av sträckan ersätts cykelbanan med cykelfält med bredden 1,2 - 1,5 meter.

Vägen trafikeras även av flertalet busslinjer som förbinder de norra delarna av Stockholm med innerstaden.

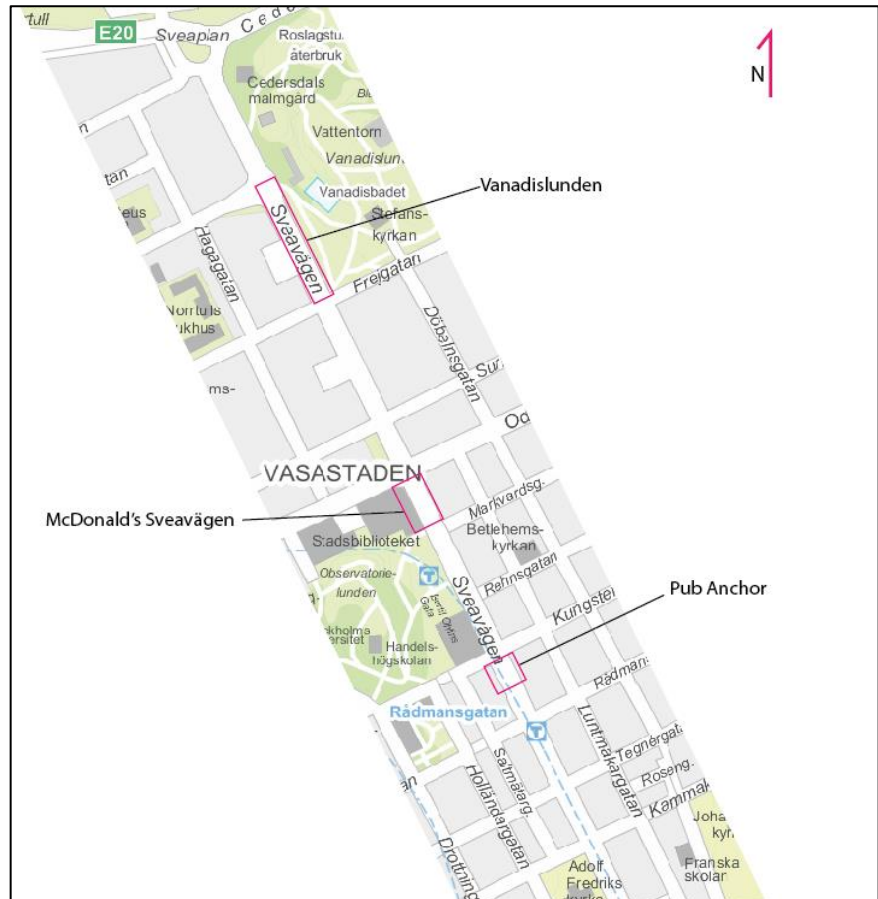
2.1 Upplevda problem

Störningarna längs Sveavägen har pågått sedan en tid tillbaka och förekommer främst under helgnätter då fordon kör fort, hög musik spelas och det tomgångskörs från parkerade fordon utmed vägkanten. Detta stör de boende i området och medför sömnsvårigheter.

Parkeringen strider i vissa fall mot trafikföreskrifter så som parkerings- och stoppförbud. Andra typer av störande och olagligt beteende förekommer också; nedskräpning, offentlig urinering och ofredande är några av dessa. Parkerade fordon som spelar hög

musik och nöjeskörningen av fordon längs med Sveavägen leder även till framkomlighetsproblem för övrig trafik.

Problematiken har varit fortsatt påtaglig längs Sveavägen i höjd med Vanadislunden samt utanför McDonalds och vid Pub Anchor.



Figur 2 Platser där störningar oftast förekommer

Gemensamt för platserna är att de möjliggör för bilar att stanna eller parkera då gatusektionen är utformad på så sätt att bilar enkelt kan angöra vid kantstenen. Vid vissa tillfällen kör fordon även upp på gångbana eller blockerar cykelfält och/eller busshållplatser genom att stanna i körbana. Vid Vanadislunden förekommer det även att fordon kör in i parken och parkerar.

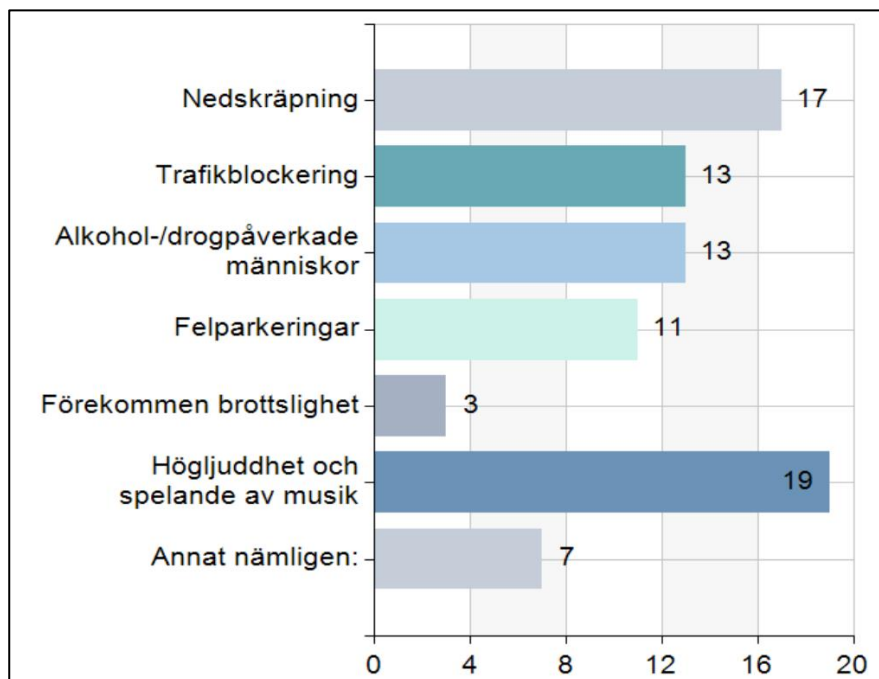
2.1.1 Enkät till bostadsrättsföreningar

En enkätundersökning som syftade till att utreda boendes upplevda trygghet och problem längs Sveavägen sammanställdes under 2021. Undersökningen utfördes av Urban Utveckling på uppdrag av Norrmalms Stadsdelsförvaltning och har delgivits Trafikkontoret för kännedom.

Enkätundersökningen skickades ut till 35 utvalda bostadsrättsföreningar som ligger utmed vägens norra delar och mot Vanadislunden. Svar inkom från 22 av föreningarna vilket motsvarar en svarsandel på 63%.

Av de inkomna svaren uppgav strax över 83% att de upplevde trafiksituationen utmed Sveavägen som ganska eller väldigt problematisk. Av dessa uppgav ca 44% att anordnade bilträffar var orsaken till trafiksituationen och 36% uppgav fortkörning. Av de svarande upplevde 17% inte situationen som problematisk.

Ca 90% av de svarande upplever att bilträffarna på Sveavägen, både anordnade och spontana, medför problem. Nedan sammanställs de problem som styrelsemedlemmarna i bostadsrättsföreningarna upplever att bilträffarna medför. Notera att de funnits möjlighet att markera flera svarsalternativ.

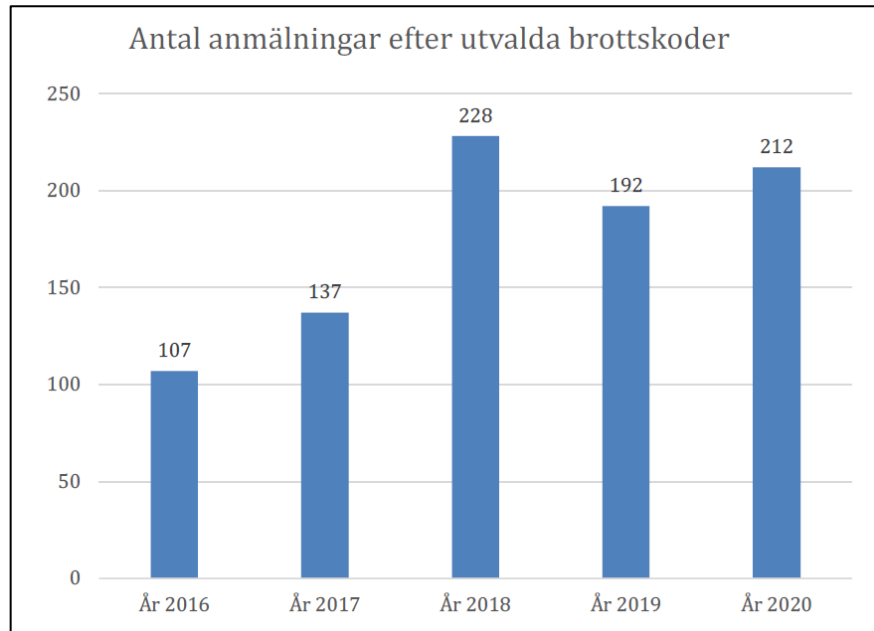


Figur 3 Upplevd problematik av boende

De tillfrågade föreningarna har haft möjlighet att lämna egna kommentarer. Bland dessa har en av respondenterna uppgett att denne tröttnat på att anmäla brott till polisen vilket medför risk för ett mörkertal i brottsstatistiken.

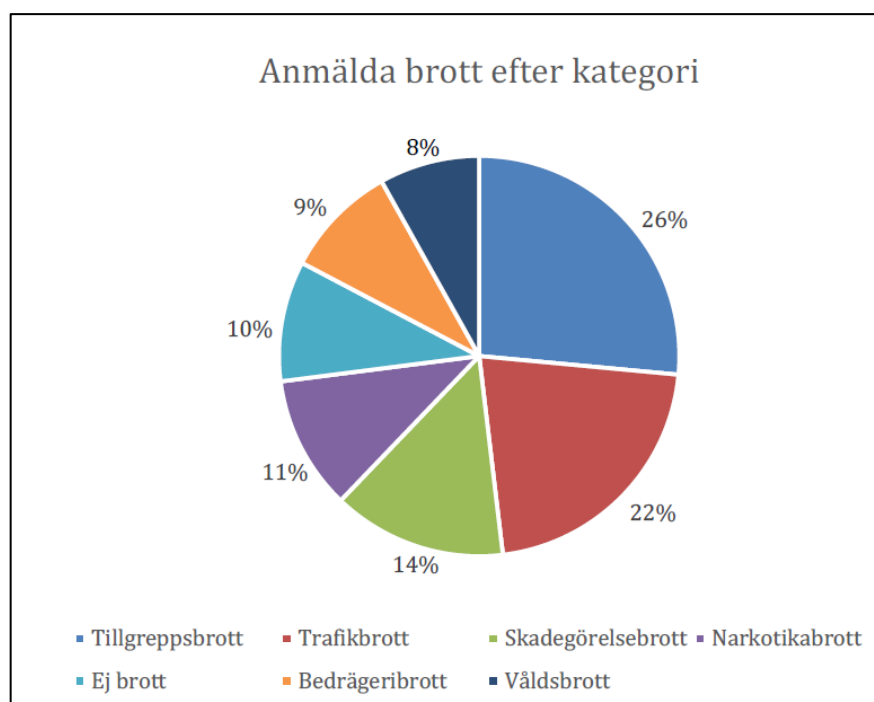
Strax över hälften har uppgett att Sveavägen upplevs som en brottsutsatt gata och av dessa anges trafikbrott vara vanligt förekommande.

Nedan har antalet anmälningar efter utvalda brottskoder sammanställts. Statistiken gäller utvalda brottskoder, exempelvis trafikbrott och narkotikabrott, som är kopplade till en adress längs med Sveavägen mellan Sveaplan och korsningen med Odengatan.



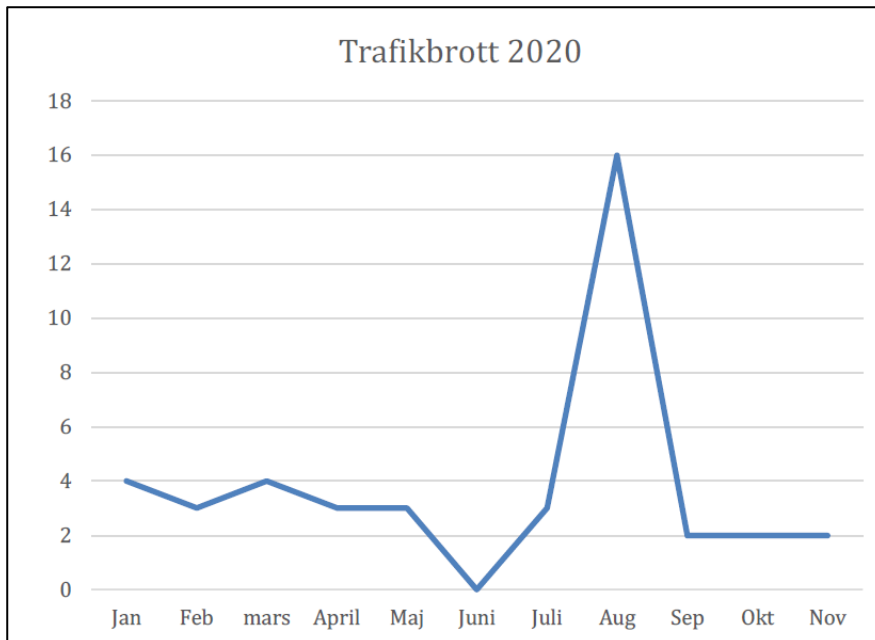
Figur 4 Antalet anmälningar efter utvalda brottskoder, Sveavägen

Under de senaste fem åren har antalet anmälningar ökat, med flest anmälningar under 2018. Av de utvalda brottskoderna är det främst trafikbrott och tillgreppsbrott av fordon (fordonsstöld) som anmäls.



Figur 5 Fördelning av anmälda brott efter utvalda brottskoder

Antalet anmälda trafikbrott under år 2020 (jan – nov) var 41 stycken. Av dessa anmäldes över en tredjedel under augusti månad.



Figur 6 Antal anmälda trafikbrott på Sveavägen (Odengatan – Sveaplan) år 2020

Sammantaget visar undersökningen på att en stor del av de representanter för bostadsrättsföreningar som svarat på enkäten upplever trafiksituationen längs Sveavägen som problematisk. De anordnade bilträffarna har angetts som en av de främsta orsakerna till problematiken. Sveavägen upplevs som en brottsutsatt och otrygg gata bland många av de svaranden och statistiken visar på att antalet anmälda brott (efter utvalda brottskoder) också har ökat de senaste åren.

2.2 Buller och miljö

Bullernivåerna längs Sveavägen varierar under dygnet och är i genomsnitt lägre nattetid än dagtid. Utmed vägen finns en fast mätpunkt som kontinuerligt mäter ljudnivåerna längs vägen. Mätpunkten är placerad vid Sveavägen 59 och trafikbullret registreras av en mikrofon som är placerad ca 6 m ovanför trottoaren dikt an mot fasaden.

Under de senaste åren har årsmedelvärdet för ekvivalent ljudnivå vid Sveavägen 59 varierat mellan 65,1 – 65,6 dB. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad är 62 dB, vilket överskrids för fastigheterna utmed vägen.

Många klagomål på höga ljudnivåer nattetid från fordon har inkommit till Trafikkontoret, framför allt från boende norr om korsningen med Odengatan. Mellan Sveavägen 79 – 127 genomfördes därför år 2020 en bullerberäkning som visade att dygnsekvivalentnivån utomhus var ca 67 dB och ekvivalentnivån under natten var 56 dB. Maxnivå under nattetid var 77 dB utomhus vid fasad. Bullerberäkningar ger en bättre bild av bullernivåerna under en längre period jämfört en mätning då en mätning blir momentan och gäller bara för den tidpunkten. En beräkning ger årsmedeldygn och ekvivalentnivå, det vill säga en ljudnivå under hela dygnet.

Riktvärdet för bullernivåer inomhus är under nattetid max 45 dB, högst 5 gånger/natt (ej badrum). För att uppnå riktvärdet behöver bullerdämpande åtgärder genomföras i de fastigheter som påverkas. Bidraget till bullerdämpande åtgärder har erbjudits samtliga bostadsfastigheter längs Sveavägen och av dessa har majoriteten genomfört åtgärder som gör att riktvärdet inomhus nattetid nu ska underskridas. Om störning ändå förekommer nattetid kan det vara i lägenheter då fönstren ännu inte åtgärdats alternativt på grund av bristande underhåll på åtgärdade fönster.

Längs med Sveavägen är partikelhalterna höga, men uppfyller miljökvalitetsnormerna. Noterbart är att halterna för PM10 och NO₂ som är de svåraste halterna att klara har uppfyllt riktvärdet under de senaste åren. Kontinuerliga mätningar på Sveavägen visar att miljökvalitetsnormen överskridits i princip en gång per år sedan införandet av normen. Överskridanden bedöms omfatta Sveavägens bredd och sträcka på två kilometer. Anledningen är en årlig veteranbilsträff som lockar många deltagare och åskådare första helgen i augusti. Äldre veteranfordon saknar ofta katalysator och därför sker ofullständig förbränning av bränslet som leder till höga kolmonoxidhalter. Gränsvärdet för kolmonoxidhalter är 10 mg/m³ och vid veteranbilsträffarna på Sveavägen har halter på 11 mg/m³ uppmätts.

3 Analys av genomförda åtgärder

3.1 Genomförda åtgärder

Under åren 2018 - 2020 har ett flertal åtgärder som utretts i tidigare trafikutredning genomförts längs Sveavägen för att minska störningarna nattetid från fordon som kör för fort och spelar högljudd musik. Åtgärderna har genomförts i anslutning till de platser som identifierats som särskilt problematiska.

Tabell 1 Tidigare åtgärdsförslag från boende

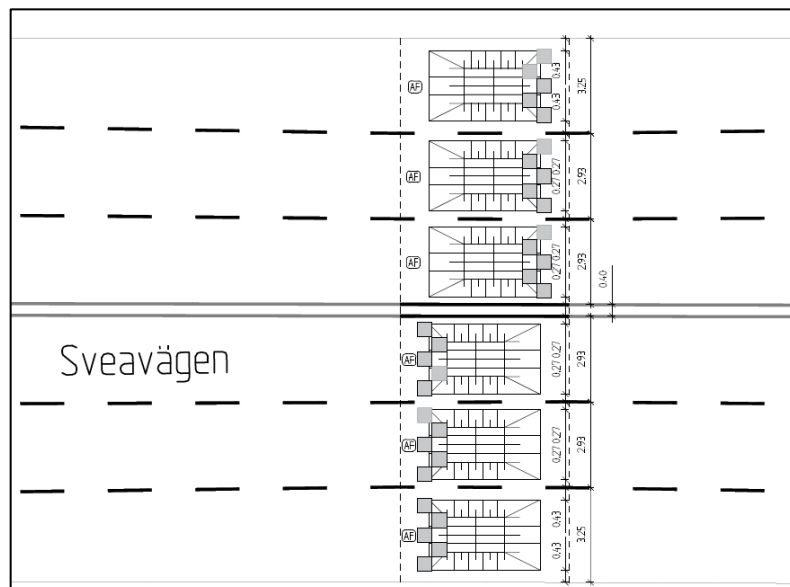
Åtgärdsförslag från boende	Trafikkontorets genomförande
Hastighetsbegränsning 30 eller 40 km/timme	40km/timme genomförs genom skyltning 2021
30 km/h utanför skolan på Sveavägen	Genomfört
Ta bort MC-parkering utanför McDonalds	Genomfört
Stoppförbud	Genomfört
Kollektivtrafikkörfält dygnet runt	Genomfört på vissa sträckor
Tillfälliga farthinder/gummigupp	Genomfört
Permanent farthinder	Genomfört
Avstängning nattetid med bommar	Utreds i denna utredning
Parkering ersätter bussfiler	Utreds i denna utredning
Ökad närvaro av parkeringsvakter	Utreds i denna utredning
Permanent borttagning av körfält	Utreds delvis i denna utredning
Cykelvägar ersätter bussfiler	Utreds eventuellt vidare på lång sikt
Sveavägen utvecklas mot stadsboulevard	Utreds eventuellt vidare på lång sikt
Upphöjda mittremsor	Utreds eventuellt vidare på lång sikt
Tydligare avgränsning mellan E4 och stad	Utreds vidare inom separat pågående projekt
Avsmalning vid övergångsställen	Utreds eventuellt vidare på lång sikt
Bättre gatubelysning	Utreds eventuellt vidare på lång sikt
Införande av miljözoner	Utreds eventuellt vidare inom staden
Farthinder vid signal	Genomförs ej
Dynamiska farthinder	Genomförs ej
Nya övergångsställen	Genomförs ej

Nya och förändrade trafikföreskrifter har införts längs Sveavägen, så som stoppförbud, införande av lastplats, sänkt hastighet och kollektivtrafikkörfält dygnet runt. Regleringarna ökar möjligheterna för bötfällning på de platser där fordon tenderar att störa.

Vanadislunden har varit en av de problematiska platserna längs Sveavägen med fordon som både kör in i parken samt ställer sig på den östra sidan om vägen, utanför parken. Efter tidigare trafikutredning infördes både stoppförbud och kollektivtrafikkörfält

utanför parken. Stoppförbud infördes även utanför McDonald's Sveavägen.

Tillfälliga och sedan permanenta farthinder i form av vägkuddar har placerats ut på två platser mellan korsningarna Sveavägen/Vanadisvägen och Sveavägen/Surbrunnsgatan. De tillfälliga farthindren visade sig efter en testperiod vara effektiva och därför anlades permanenta hinder i form av vägkuddar. Vägkuddarna har placerats i samtliga körfält så att de täcker hela körbanan. Avståndet mellan de två platserna för vägkuddar är anpassat så att fordon får svårt att hålla en hög hastighet mellan hindren. Då de permanenta vägkuddarna har visat sig ha god effekt på hastigheterna utmed vägen så har tidigare önskemål om dynamiska farthinder inte utretts i denna utredning.

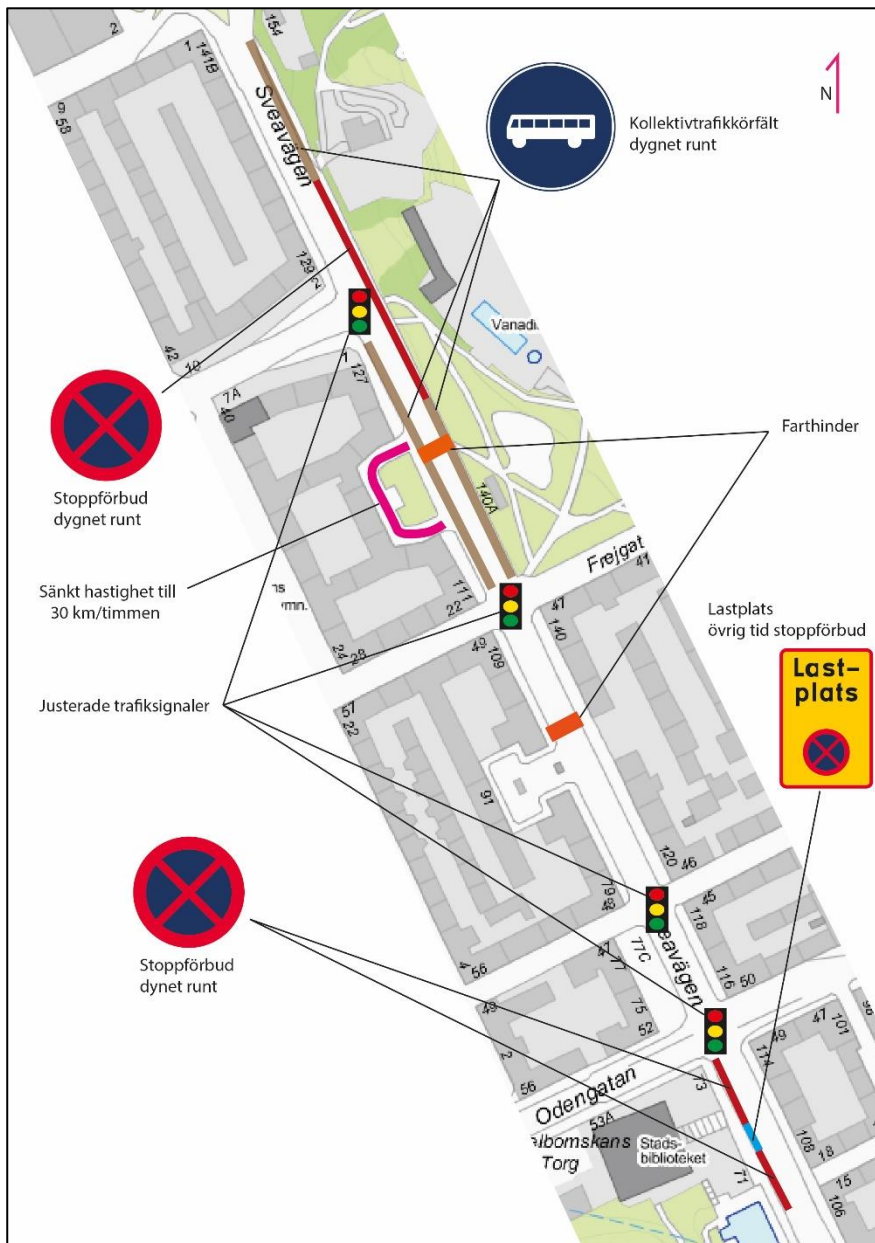


Figur 7 Ritning farthinder/vægkuddar på Sveavägen

Ytterligare en åtgärd som genomförts är justering av trafiksignaler i korsningarna mellan Sveavägen respektive Vanadisvägen, Frejgatan, Surbrunnsgatan och Odengatan för att få ned hastigheterna på vägen under nätter. Justeringen innebär att signalerna inte längre slår om till grönt när ett fordon närmar sig på en sträcka om ca 30 meter från korsningarna. För att inte riskera att köra mot rött behöver fordon sänka hastigheten. Trafikkontoret kommer se över justering av trafiksignalerna ett varv till för att säkerställa att "grön våg" längs Sveavägen nattetid inte blir möjlig alls.

Figuren nedan sammanfattar de åtgärder som under åren 2018 - 2020 genomförts av Trafikkontoret längs med Sveavägen. Dessa

har kompletterats av Polisen som har genomfört insatser genom utökad bevakning och trafikstyrning. Polisens insatser har främst förekommit under de kvällar som brukar locka veteranbilar och andra fordon som riskerar att störa. Vid tillfällen med hög polisnärvaro i området har situationen varit avsevärt bättre och lugnare. Störande samlingar av människor och fordon har skingrats och upphört tidigare än annars.



Figur 8 Genomförda åtgärder 2018 - 2020

3.2 Trafikmätningar

3.2.1 Tidigare mätningar

De tidigare trafikmätningarna på Sveavägen genomfördes i tre mätpunkter år 2013 och 2017.

Mätningarna utfördes under vardagar i en vecka. Mätningen i Mätpunkt 1 utfördes i november 2017, i mätpunkt 2 och 3 i november 2013. Hastighetsbegränsningen på Sveavägen var vid mättillfällena 50 km/tim.



Figur 9 Trafikmätningar 2013 och 2017

Resultatet presenteras i två tabeller, en för dygnsflöde och en för nattligt flöde.

Tabell 2 Dygnsflöde vardagar (mån-fre) år 2013 och 2017

	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
Dygnsflöde	23 441	24 624	22 993
Medelhastighet	43 km/h	30 km/h	29 km/h
85- percentilen	52 km/h	40 km/h	38 km/h

Tabell 3 Nattligt flöde vardagar (mån-fre, 22-06) år 2013 och 2017

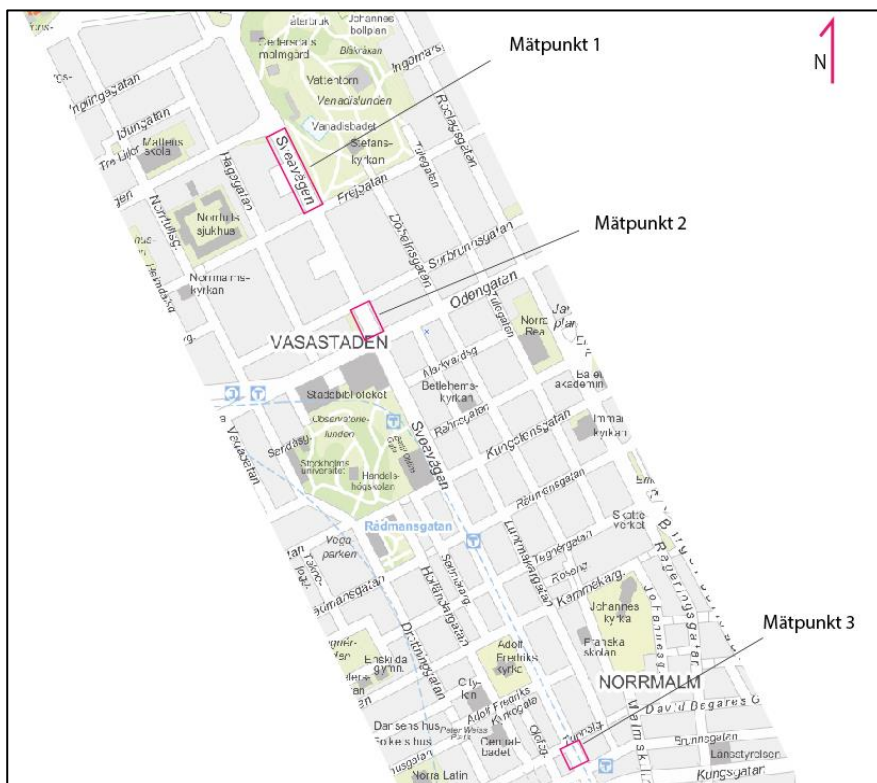
	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
Flöde	3 073	3 949	2 938
Medelhastighet	50 km/h	45 km/h	36 km/h
85-percentilen	58 km/h	55 km/h	45 km/h

Resultatet visade att medelhastigheten i mätpunkt 1 var högre jämfört med hastigheten i mätpunkt 2 och 3 både under dag – och nattetid, men med högre hastigheter under nätterna. Resultatet för medelhastigheten i samtliga punkter visade att hastighetsbegränsningen följdes vid de aktuella mättillfällena. Dock överskred 85-percentilen den tillåtna hastigheten i mätpunkt 1 under hela dygnet och i mätpunkt 2 under nätterna. 85-percentilen innebär att 85 procent av alla fordon kör den uppmätta hastigheten eller lägre, vilket i mätpunkt 1 motsvarade 58 km/tim eller lägre under nätter.

3.2.2 Nya mätningar

3.2.2.1 Resultat vardagar

Nya trafikmätningar på Sveavägen genomfördes under hösten 2020 i samma mätpunkter som åren 2013 och 2017. Placeringen av mätpunkt 2 skiljer sig dock. Mätpunkt 1 är placerad mellan Vanadisvägen och Frejgatan. Mätpunkt 2 var år 2020 placerad mellan Surbrunnsgatan och Odengatan och Mätpunkt 3 ligger mellan Olof Palmes gata och Apelbergsgatan.



Figur 10 Trafikmätningar år 2020

Mätningarna genomfördes under en veckas tid. För att få ett jämförbart resultat med mätningarna som genomfördes 2013 och 2017 har resultatet för de nya mätningarna delats upp för vardag respektive helg.

Tabell 4 Aktuellt dygnsflöde vardagar (mån-fre), 2020

	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
Dygnsflöde	19 262	18 838	25 088
Medelhastighet	33 km/h	30 km/h	31 km/h
85-percentilen	39 km/h	37 km/h	38 km/h

Tabell 5 Aktuellt nattligt flöde vardagar (mån-fre, 22-06), 2020

	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
Flöde	1632	1668	1684
Medelhastighet	35 km/tim	32 km/h	35 km/h

Från den mätdata som erhållits redovisas 85-percentilen nattetid för både vardagar och helger i tabellen nedan.

Tabell 6 Aktuell 85-percentil (mån - sön, 22-06)

	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
85-percentil	45 km/tim	42 km/tim	46 km/tim

Resultatet från mätningarna visar att dygnsflödet under vardagar är något lägre vid mättillfällena under 2020 jämfört med mättillfällena under 2017 och 2013. Sannolikt påverkar den pågående pandemin av viruset Covid-19 antalet fordon. 85-percentilen under nattetid är högre i samtliga mätpunkter jämfört med 85-percentilen för hela dygnet vilket tyder på att hastigheterna under nätter är högre än under dagen.

Både medelhastigheterna och 85-percentilen i mätpunkt 1, mellan Vanadisvägen och Frejgatan, har sjunkit avsevärt under hela dygnet. Farthinder som har anlagts i anslutning till mätpunkten har sannolikt medfört att hastigheterna har sjunkit. Trots hastighetssänkande åtgärd så uppmäts fortfarande de högsta hastigheterna i mätpunkt 1. Se nedan för detaljer kring uppmätta hastigheter.

Resultatet i mätpunkt 2 visar att hastigheterna sjunkit även här, dock skiljer sig placeringen av mätpunkten mellan åren då mätningarna genomförts, vilket gör det svårare att jämföra resultaten. I mätpunkt 3 har medelhastigheten under hela dygnet ökat något men sjunkit nattetid. En möjlig förklaring till att hastigheten har ökat kan vara att ett lägre flöde leder till mindre

sannolikhet att ett fordon är framförvarande och underlättar därmed för förare som vill köra fort.

Hastigheterna skiljer sig märkbart mellan de två körriktningarna i mätpunkt 1 respektive mätpunkt 2. I mätpunkt 1 var medelhastigheterna i färdriktningen norrut ca 39 km/h nattetid medan färdriktning söderut var 31 km/h nattetid. I mätpunkt 2 var medelhastigheten i nordlig riktning 35 km/h och 29 km/h i sydlig riktning. Sammantaget går det att konstatera att fordon generellt håller en högre hastighet i nordlig än i sydlig riktning.

3.2.2.2 Resultat kvällar och nätter helger

Problematiken med störande fordon förekommer främst under helgnätter och därför analyseras särskilt resultatet för denna period. Med hänsyn till den rådande pandemin, Covid-19, och de rekommendationer och restriktioner som regeringen infört så har data som analyserats begränsats till tidsintervallet 19:00-06:00. Resultatet från mätningarna under helgnätter sammanställs i tabellen nedan.

Tabell 7 Aktuellt flöde helger kväll/natt (fre-sön, 19-06)

	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
Flöde	4 856	4 742	5 107
Medelhastighet	34 km/h	29 km/h	33 km/h

Flödet i samtliga mätpunkter är ca fyra gånger högre nattetid under helger jämfört med under nattetid vardagar. Noterbart är att medelhastigheten i samtliga mätpunkter är något lägre under kvällar/natt helger jämfört med vardagar. Skillnaden i flöde och hastighet beror till viss del, men troligen inte enbart, på att ett längre tidsintervall inkluderas i resultatet för helgen vilket medför att fler fordon inkluderas i statistiken samt att hastigheterna generellt är lägre under tidig kväll.

3.2.2.3 Antal hastighetsöverträdelser överträdelser

En noggrannare analys över resultatet i mätpunkterna har genomförts avseende antal överträdelser och sammanställts i tabellen nedan. Notera att datumen samt antalet dagar mätningen genomförts skiljer sig åt mellan mätpunkterna.

Tabell 8 Antal hastighetsöverträdelser överträdelser, 2020

Hastighet [km/tim]	Mätpunkt 1	Mätpunkt 2	Mätpunkt 3
50-59	1908	1359	1596
60-69	192	170	133
70-79	11	25	19
80-89	10	3	4
90-99	1	1	1
100-109	2	0	2
110-119	0	0	0
120+	2	0	2

Från statistiken går det inte att utläsa exakt vilka fordon som passerat. Det är därför möjligt att de höga hastigheterna orsakats av blåljusmyndighet, exempelvis polis- eller ambulansfordon.

Mätpunkt 1

Hastighetsöverträdelser i mätpunkt 1 enligt tabellen ovan skedde mellan den 29 oktober – 7 november 2020. Inom spannet för överträdelser mellan 50-70 km/tim har dessa skett relativt jämnt fördelat över dygnets timmar samt under vardagar och helger. För överträdelser i hastighetsintervallet 70-80 km/tim så har en övervägande del av dessa skett under helger, främst kvälls- och nattetid.

Högre hastigheter, mellan 80-90 km/tim, har främst uppmätts natten mellan fredag och lördag mellan kl. 19-06. Enstaka överträdelser har skett under vardagar eller sen fredag eftermiddag. Överträdelser i hastigheter mellan 90-110 km/tim har skett nattetid vardagar.

De uppmätta topphastigheterna i mätpunkt 1 på över 120 km/tim har skett under en onsdag eftermiddag runt kl. 13:45.

Mätpunkt 2

I mätpunkt 2 genomfördes mätningen mellan den 7 december – 15 december 2020. Majoriteten av överträdelserna i intervallet 50-69 km/tim har främst skett mellan kl. 06-07. Enstaka överträdelser förekommer till största del under tidig kväll och natt.

I intervallet 70-79 km/tim har flertalet av dessa skett under tidig morgon och tidig kväll. Ca en tredjedel av passagera i intervallet har skett mellan kl. 22-06.

I de högsta intervallen (80-99 km/tim) har de höga hastigheterna uppmätts kvällstid mellan kl. 20-21, främst under fredag och lördag kväll.

Mätpunkt 3

Överträdelserna i mätpunkt 2 skedde mellan den 7 december – 14 december 2020. Mätpunkten visar liknande fördelning av överträdelser som i mätpunkt 2, det vill säga att tider då många förare kör fort främst ligger mellan kl. 06-07. Tidsintervall med enstaka överträdelser förekommer till största del under tidig kväll och natt.

Av överträdelser i de högre intervallen (80-109 km/tim) har samtliga skett nattetid, ca hälften under vardagar respektive helger.

I det högsta intervallet, 120+ km/tim så har två överträdelser registrerats kl. 14 under lördagen.

3.3 Effekter av åtgärder

Vid Vanadislunden kvarstår problemen med fordon som ställer sig längs med Sveavägens östra sida trots tidigare åtgärder. Det förekommer även att fordon kör in i parken via entrén mot Frejgatan. De åtgärder som infördes, stoppförbud och kollektivtrafikkörfält dygnet-runt, prioriterar kollektivtrafiken och gör det lättare att bötfälla fordon som stannat intill vägkanten längs Sveavägen. Åtgärderna innebär dock inte något fysiskt hinder för fordon att ställa sig där.

De trafikföreskrifter som införts längs Sveavägen, främst vid Vanadislunden och McDonald's, har inte fått den önskade effekten. Antal anmärkningar som delats ut på respektive plats har ökat. Trots att gällande reglering gör det möjligt för parkeringsvakter att dela ut parkeringsanmärkningar så kräver situationerna ofta att parkeringsvakterna behöver stöd av polisen och för det finns sällan resurser. Parkeringsvakterna upplever generellt att regleringarna hjälper bäst när det finns polisnärvaro.

De fysiska åtgärder som genomförts, farthinder och justerade trafiksignaler, har gett positiva effekter genom att medelhastigheterna mellan Odengatan och Sveaplan har sjunkit från tidigare år. Ett antal överträdelser sker dock fortfarande.

Flera polisinsatser har skett under särskilt stökiga nätter där polisen dirigerar om trafiken vilket har gett positiva effekter för Sveavägen

som påverkats mindre och fått bättre framkomlighet. Ofta uppstår dock störningar längs andra gator och vägar i stället när problemet ”flyttar sig”.

Under Lucianatten 2020, natten mellan lördagen den 12 och söndagen den 13 december, genomförde Trafikkontoret ett platsbesök vid Sveavägen. Lucianatten är sedan tidigare känd som ett tillfälle då bilträffar anordnas. Polisen hade under natten satt in extra bemanning i flera av korsningarna med Sveavägen och dirigerade bort den trafik som bedömdes kunna bidra till störningar. Natten upplevdes generellt som lugn utan större ordningsstörningar. Trafikkontoret fick dock in klagomål gällande störningar från boende utmed närliggande gator, exempelvis Odengatan.

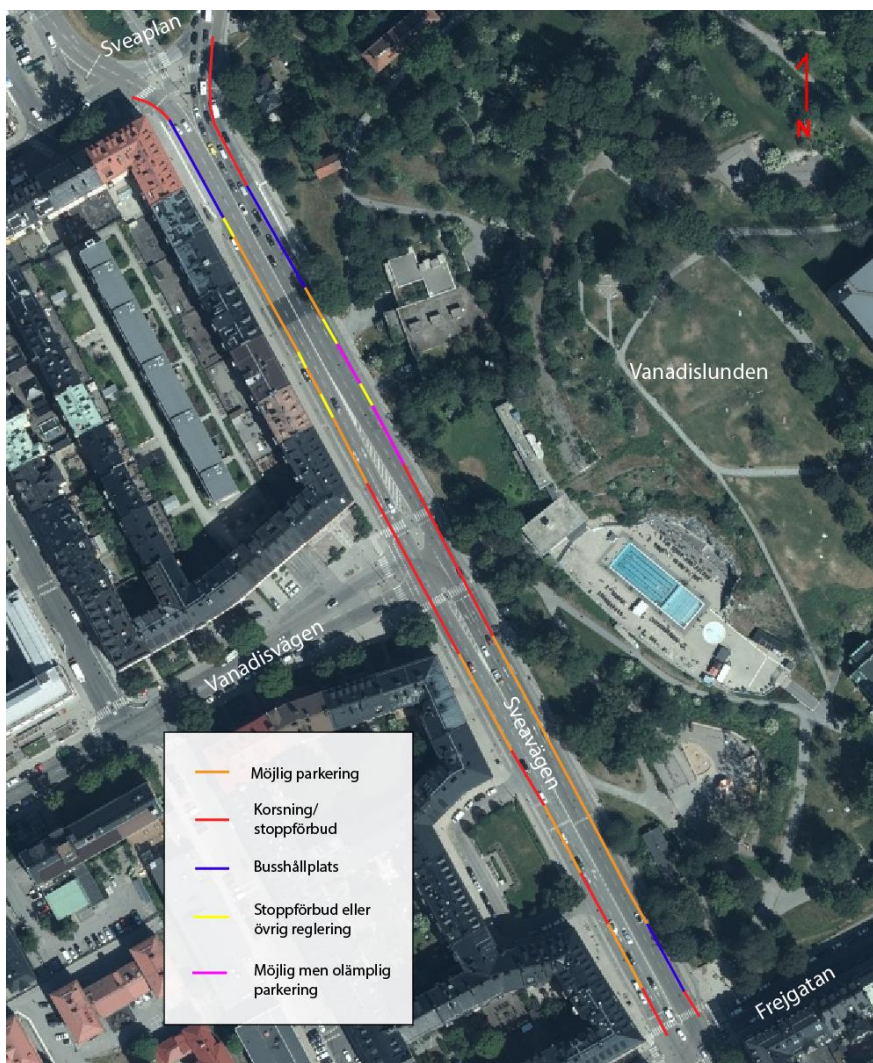
4 Åtgärder

Effekterna av de tidigare genomförda åtgärderna har varierat men inte varit tillräckliga för att störningarna längs Sveavägen ska upphöra vid de aktuella platserna. I detta kapitel framförs nya åtgärdsförslag på de platser där problematiken kvarstår, detta inklusive konsekvensanalys och en grov kostnadsbedömning för respektive åtgärd.

4.1 Åtgärdsförslag

4.1.1 Kantstensparkering Frejgatan - Sveaplan

För att begränsa möjligheterna till angöring vid vägkanten längs Sveavägen utanför Vanadislunden är ett alternativ att omvandla körfälten närmast kantsten till parkering för antingen bussar eller kantstensparkering med boendetaxa under natten.



Figur 11 Utredd parkering längs Sveavägen

I dagsläget är körfälten närmast kantsten delvis kollektivtrafikkörfält.



Figur 12 Befintliga kollektivtrafikkörfält norra Sveavägen

Regleringen för vilka tider kollektivtrafikkörfält respektive kantstensparkering ska gälla rekommenderas att utredas djupare om åtgärden blir aktuell. I ett tidigt skede har Trafikkontoret bedömt att kollektivtrafikkörfälten kan begränsas i tid till mellan kl 08- 19 när behovet är som störst.

För att få en längre sammanhängande parkering på den östra sidan om Sveavägen skulle busshållplats *Frejgatan* eventuellt kunna tas bort.

Framtagande av trafikföreskrifter samt parkeringsövervakning ansvarar Trafikkontoret för.

4.1.1.1 Bussparkering nattetid

Den busstrafik som avses är av typen turistbussar. Alternativet innebär att kollektivtrafikkörfälten, som i dagsläget gäller dygnet runt, blir reglerade till att gälla under dagtid. Under nattetid blir ytan för kollektivtrafikkörfält i stället en yta för parkering av bussar.

4.1.1.2 Gatuparkering nattetid

Ett alternativ till bussparkering är gatu-/kantstensparkering nattetid i kollektivtrafikkörfälten på Sveavägen vid Vanadislunden. De boende i området har önskat möjlighet till boendeparkering för att dels tillskapa mer parkering, dels för att begränsa ytan där störande fordon kan ställa sig. Vid eventuellt genomförande av åtgärd föreslås parkering med möjlighet till boendetaxa.

4.1.1.3 Konsekvenser av gatuparkering

Konsekvenser av buss- eller gatuparkering nattetid

Genom att tillskapa parkering längs Sveavägen blir det svårare för övriga fordon att angöra närmast kantstenen. På så sätt skulle riskerna för att störande fordon parkerar längs vägen kunna minimeras.

Sveavägen varierar mellan två och tre körfält i vardera riktningen. Längs sträckor med tre körfält i vardera riktningen är de yttersta körfälten, närmast kantsten, kollektivtrafikkörfält. Parkeringen i kollektivtrafikkörfält nattetid innebär att det fortfarande finns två körfält i vardera riktningen och framkomligheten för trafiken bedöms därför inte påverkas nämnvärt.

Risken med att tillåta tidsbegränsad parkering är att vissa förare inte följer de tillåtna klockslagen för parkering vilket resulterar i att fordon står parkerade när kollektivtrafikkörfältet börjar gälla igen. Parkeringen kan då leda till framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Bärgning av personbilar är möjligt vilket skulle kunna återställa kollektivtrafikfältets funktion om problemet med parkerade fordon i fältet skulle uppstå. Bärgning av större fordon, så som turistbussar, är svårare och risken finns att bussarna står kvar en längre tid efter att kollektivtrafikkörfältet börjat gälla igen.

Servicenätter behöver schemaläggas så att dessa inte öppnar upp möjlighet för störande fordon att parkera. Nätter och kvällar, särskilt helgtid, bör service undvikas då gatan töms på fordon vilket skapar större förutsättningar för störande fordon att parkera. Vintertid sker plogning av vägar under nätterna vilket innebär att fordon, särskilt bussar, kan ha svårt att ta sig ut från parkeringen om stora snövallar uppstår i och med plogning.

Parkeringen utmed hela den utredda sträckan innebär att det yttersta körfältet på den östra sidan om Sveavägen innan korsningen med Vanadisvägen kortas ned. Då flödet nattetid är lägre än under dagen

bedöms inte parkeringen påverka framkomligheten längs vägen i någon märkbar utsträckning.

Norr om korsningen med Vanadisvägen finns det möjlighet att tillskapa parkering längs Sveavägens östra sida i det yttersta körfältet. Med hänsyn till körbanebredd och nuvarande körfältsindelning, se figur nedan, blir konsekvensen av parkering norr om korsningen att Sveavägens östra sida enbart får ett körfält direkt efter korsningen, vilket ökar risken för framkomlighetsproblem i rusningstrafik. Därför har denna sträcka bedömts som ”möjlig men olämplig” i figur 11.



Figur 13 Vy över körfält på Sveavägens östra sida
Källa: Google Maps 2021

Vid eventuellt anläggande av kantstensparkering eller bussparkering är en skyddsremsa på minst 0,7 meter nödvändig mellan parkeringen och cykelbanan för att parkering ska vara möjlig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vid kantstensparkering finns annars en risk för konflikt med cyklister när passagerare öppnar fordonets dörr.

På den västra sidan om Sveavägen finns det ett utrymme på ca 0,8 – 1,0 meter som möbleringszon för vägskyltar innan cykelbanan tar vid. Det skapar möjlighet för parkering på den västra sidan om Sveavägen utan ytterligare åtgärder eftersom skyddszonen på 0,7 meter uppfylls.

På den östra sidan behöver hänsyn tas till den ca 2,3 meter breda cykelbana dikt an längs vägen. Dagens sektionsutformning medför att bussförare eller passagerare till parkerat fordon behöver korsa cykelbanan vid av- och påstigning.

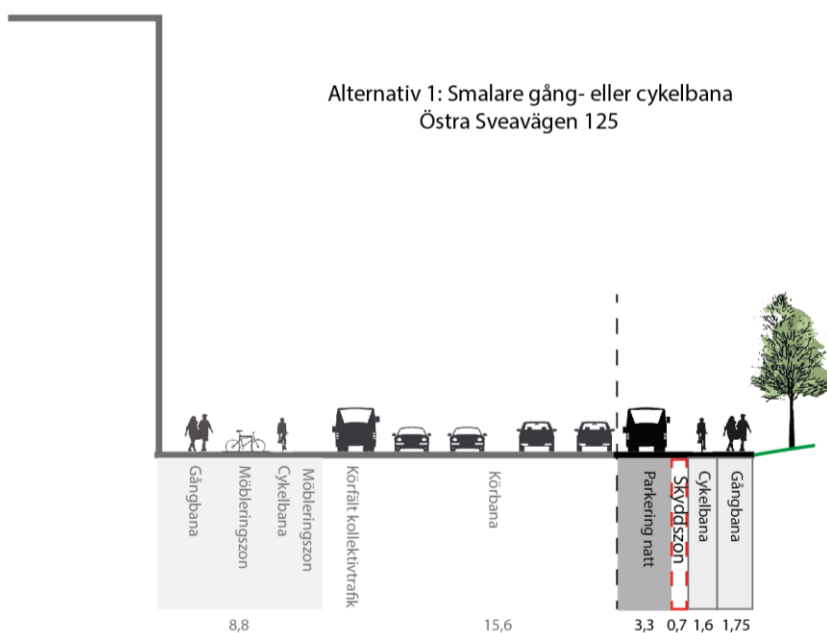


Figur 14 Körbana östra Sveavägen (Källa: Google Maps, 2021)

En tillfällig skyddszon kan tillskapas genom målning i kollektivtrafikkörfältet. För att skapa en permanent skyddszon kan gatusektionen behöva utformas på olika sätt, nedan utreds några alternativ.

Alternativ 1 – Avsmalning av cykelbana

Skyddsremsan innebär att cykelbanan, som är ca 2,3 meter bred, blir minst 0,7 meter smalare vilket kraftigt försämrar standarden på cykelbanan som är en del av ett pendlingsstråk. Alternativt förskjuts cykelbanan minst 0,7 meter i sidled mot parken vilket i stället smalnar av och försämrar standarden på gångbanan som i dagsläget har en bredd på 1,75 meter. Alternativet medför även att markbeläggningen på ytan närmast kantstenen, skyddszonen, blir plattlagd istället för asfalterad.

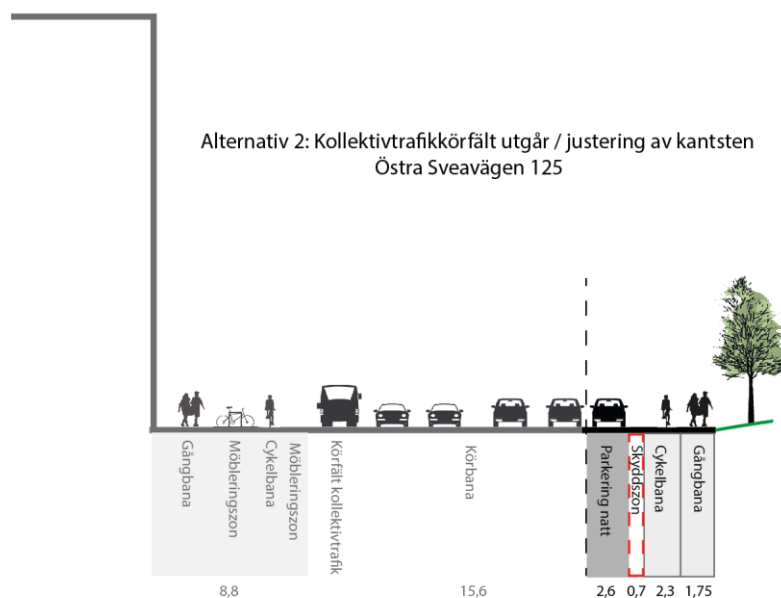


Figur 15 Sektion alternativ 1, smalare gång- eller cykelbana, östra sidan

Alternativ 2 – Kollektivtrafikkörfält utgår/ justerad kantsten

För att skapa en skyddsremsa utan att påverka gång- eller cykeltrafiken medför detta alternativ att kantstenen flyttas. Kollektivtrafikkörfältet är idag ca 3,3 meter brett. En minskad bredd på kollektivtrafikkörfältet med 0,7 meter innebär att körfältet inte uppfyller de krav som ställs för att trafikering med buss ska vara möjlig.

Stockholm stads krav på minsta körfältsbredd för kollektivtrafikkörfält är 3,25 meter. För att alternativ 2 ska vara aktuellt bör behovet av ett kollektivtrafikkörfält utredas.

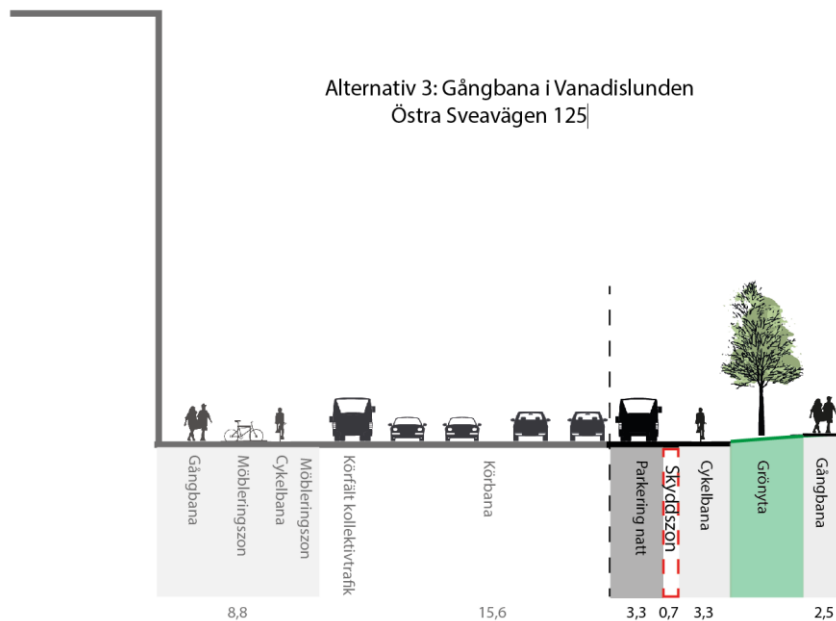


Figur 16 Gatusektion för alternativ 2, Kollektivtrafikkörfält utgår/kantsten justeras

Alternativ 3 – Gångbana i Vanadislunden

För att undvika försämrad standard på befintliga gång- och cykelbanor samt för kollektivtrafiken innebär detta alternativ att flytta gångbanan på den östra sidan om Sveavägen en bit in i Vanadislunden.

I nuläget finns det flera träd i parken och vid flytt av gångbana föreslås det att en ny dragning anpassas efter befintliga träd. Avstånden mellan gångbana och övrigt gaturum kan därför variera beroende på trädens placering.



Figur 17 Gatusektion för alternativ 3, gångbana i Vanadislunden

Förslaget medför att en ny gångbana behöver anläggas genom parken vilket inkräktar på befintlig grönyta.

Konsekvenser av bussparkering

Parkeringen av stora fordon längs med Sveavägen kan ur ett stadsbyggnadsperspektiv skapa en otrygg baksida, till exempel bakom bussarna mot Vanadislunden.

Åtgärden skulle dessutom vara som mest effektiv under sommarhalvåret och främst under dagtid då efterfrågan på ställplatser för bussar är som störst. Risken finns att bussarna inte fyller upp parkeringsytan under resten av året samt nattetid då efterfrågan på turistbussar är lägre. Skulle parkeringen av bussar nattetid ha stora luckor så tappar åtgärden sin funktion.

Konsekvenser av gatuparkering

Genom att tillskapa gatuparkering med taxa skapas det en laglig möjlighet för bilar som spelar hög musik att parkera, under förutsättning att de betalat för parkeringen, vilket gör det svårare för polisen att avlägsna dessa med hänsyn till trafikföreskrifter. Det finns fortfarande möjlighet att avlägsna personer som ofredar, exempelvis genom att spela hög musik. Parkering mot taxa innebär också att det finns möjlighet att bötfälla störande fordon som inte betalat. Boten för felparkering på boendeparkering är dock lägre jämfört med boten för att parkera i kollektivtrafikkörfält. På så sätt blir konsekvenserna av felparkering ekonomiskt sett lägre jämfört

med dagsläget. Om parkering tillåts kvällar efter kl. 19.00 är den avgiftsfri på Norrmalm. Konsekvensen blir att om det inte är tillräckligt många fordon som är parkerade finns det möjlighet för störande fordon att parkera avgiftsfritt efter kl. 19:00. De kan då heller inte bötfällas på grund av obetald p-avgift.

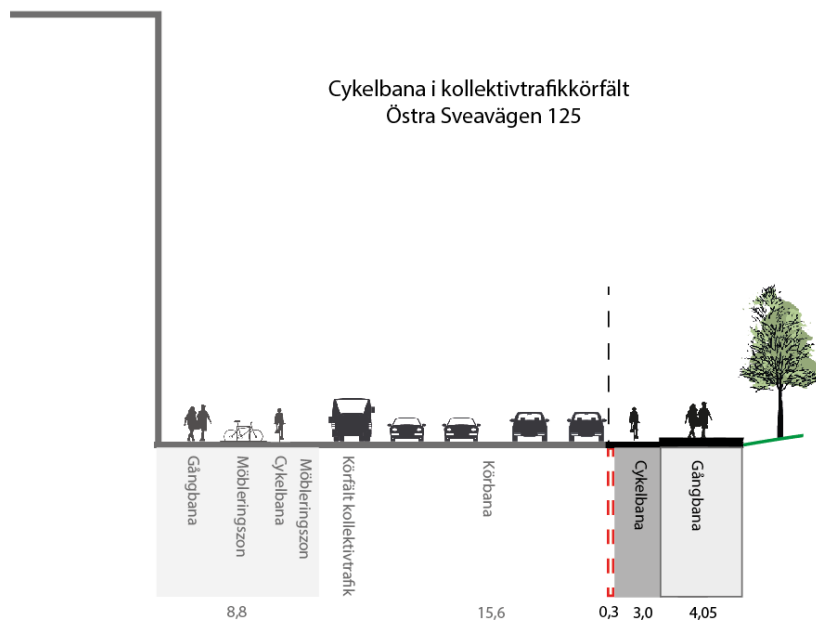
Under sommarhalvåret tenderar trafikmängderna i innerstaden att sjunka vilket också medför att färre nyttjar parkeringen. Det öppnar möjligheterna att hitta parkeringsplats för fordon som är störande.

4.1.2 Cykelbana Frejgatan – Sveaplan

Som nämnt i åtgärden 4.1.1 Kantstensparkering Frejgatan – Sveaplan finns det en risk att buss- eller gatuparkeringen inte fylls upp under sommarhalvåret med hänsyn till de lägre trafikflöden som då brukar råda i innerstaden. Under sommarhalvåret är det dessutom särskilt förekommande med anordnade och spontana bilträffar på Sveavägen. För att förhindra att parkeringen tas i anspråk av fordon som skulle kunna bidra till störningarna är ett möjligt alternativ att tillskapa en tillfällig cykelbana längs vägen. Cykelbanan skulle kunna nyttja befintligt kollektivtrafikkörfält på sträckan Frejgatan – Vanadisvägen, samma yta som i ovanstående åtgärd föreslås vara buss- eller gatuparkering.

Åtgärden innebär en bredare cykelbana vilket ger bättre standard för cyklister. För att öka tryggheten för cyklisterna samt för att förhindra att fordon ställer sig i cykelbanan kan pollare anläggas mellan körbanan och det temporära cykelfältet. Alternativ till pollare är att tillskapa en avskärmning mellan körbana och cykelbana genom limmad eller spikad kantsten.

En ombyggnation av Sveaplan är planerad, se åtgärd ”4.1.8 Ombyggnation av Sveavägen”, och kommer medföra bättre förutsättningar för gång och cykel. Att göra cykelbana i kollektivtrafikkörfältet mellan Sveaplan och Frejgatan till en permanent åtgärd kan vara önskvärt så att standarden höjs även på denna sträcka. Åtgärden medför även förbättringar för gående som ges utökad yta.



Figur 18 Sektion, cykelbana Frejgatan - Sveaplan

Konsekvenserna av åtgärden blir att kollektivtrafikkörfältet utgår för att ersättas av cykelbanan. Framkomligheten för både gående och cyklister ökar. Även för denna åtgärd föreslås busshållplats *Frejgatan* utgå för att skapa en längre sammanhållen sträcka för cykelbanan.

4.1.3 Förändrad utformning vid McDonald's Sveavägen och Pub Anchor

Utanför McDonald's Sveavägen vid korsningen med Odengatan har tidigare åtgärder genomförts i form av nya trafikföreskrifter som lastplats och stoppförbud. Föreskrifternas efterlevnad har dock visat sig vara låg. Därför har åtgärder som fysiskt försvårar eller förhindrar möjligheten att angöra mot kantstenen utretts vid dessa platser.

Utanför McDonald's Sveavägen gäller idag förbud mot att stanna. En reglering om lastplats infördes 2018 och är placerad i höjd med entrén till restaurangen och gäller vardag förutom vardag före sön- och helgdag klockan 00.00 - 06.30 och 09.30 - 17.00. Körfältet närmast kantsten är brett, ca 5,0-5,2 meter, därefter kommer en skyddszon om ca 0,7 meter inklusive kantsten innan en cykelbana tar vid.

Utformningen av gatusektionen vid Pub Anchor liknar sektionen utanför McDonald's med bred körbana och en skyddszon intill cykelbanan.

4.1.3.1 Uppställningsplats för taxi

Ett alternativ för att försvåra angöring vid ovan två platser är att anlägga uppställningsplats för taxi. Åtgärden förhindrar störande fordon att angöra längs kantsten eftersom yta då upptas av taxibilar. En risk med taxiplatser är att taxi ofta står en relativt kort tid på parkeringen i väntan på beställd körning. Det finns därför flera tillfällen under en kväll då det kan finnas en lucka i parkeringen vilket öppnar upp för andra fordon att angöra. Felparkering på taxiplatser är förlagt med böter men kräver att parkeringsvakter har möjlighet att på ett säkert sätt bötfälla.

Utanför McDonald's Sveavägen bör yta för lastplats kvarstå då behovet av leveranser till verksamheterna utmed vägen består. Tidsregleringen av lastplatsen möjliggör dock för taxiplats under nätter då lastplatsen inte gäller.

4.1.3.2 Gatuparkering nattetid

Gatuparkering anordnas mot boendetaxa. Risken är dock, likt tidigare åtgärdsförslag som berör parkering, att platserna inte fylls upp och möjlighet finns då att störande fordon parkerar där. Vid McDonalds bör gatuparkeringen nattetid även gälla sträckan för befintlig lastplats.

4.1.3.3 Fysiskt hinder i körbanan

Åtgärden innebär anläggande av någon typ av fysiskt hinder som blockerar möjligheten till angöring. Sådana hinder skulle exempelvis kunna vara: betongfundament, blomlådor anpassade för att stå i körbana eller pollare. Ett fysiskt hinder försvårar för angöring jämfört med regleringar som exempelvis stoppförbud. Dock kräver dessa kontinuerlig drift och underhåll.

Utanför McDonald's Sveavägen bör yta för lastplats kvarstå då behovet av leveranser till verksamheterna utmed vägen består. Placeringen av lastplatsen är i dagsläget relativt centralt placerat på sträckan mellan korsningen med Odengatan och signalregleringen i höjd med Markvardsgatan. För att få en mer sammanhållen yta där fysiska hinder kan placeras bör lastplatsen förskjutas, antingen

närmare korsningen med Odengatan eller närmare signalen i höjd med Markvardsgatan.

4.1.3.4 Kantsten i ändrat läge

Gatusektionens utformning vid McDonald's Sveavägen och Pub Anchor möjliggör för flytt av kantsten. Körbanornas bredd är i dagsläget mycket generös vilket underlättar vid leveranser men bjuder in till angöring även för andra fordon. En förskjutning av kantsten med ca 1,5 meter gör att körbanornas bredd minskas till ca 3,5 meter vilket innebär att de får samma bredd som övriga körfält. Antalet körfält kommer inte att påverkas och därmed bedöms inte framkomligheten för motorfordonstrafik att försämrats.

Utanför McDonald's Sveavägen bör befintlig lastplats förskjutas likt ovan beskrivet för att få en mer sammanhållen sträcka där kantsten kan förskjutas.

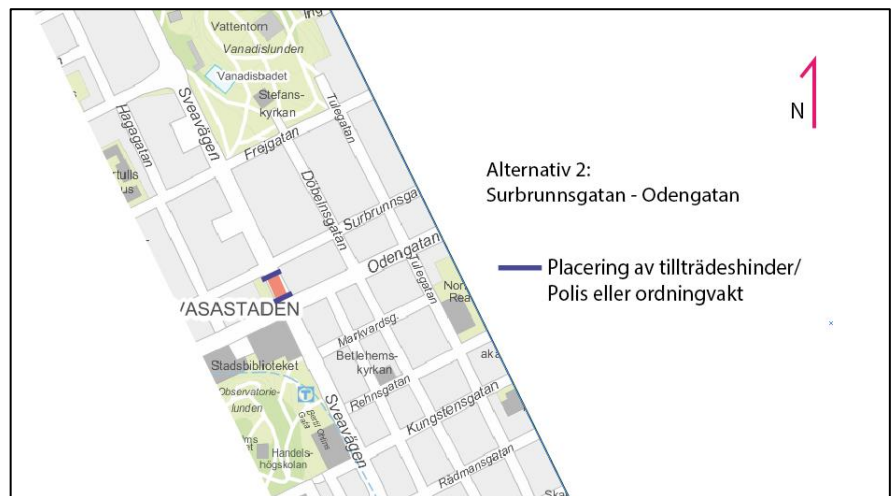
4.1.4 Avstängning av Sveavägen

En avstängning av en längre eller kortare sträcka av Sveavägen skulle kunna medföra att trafiken minskar. Genom att dela upp raksträckor med avstängningar av delsträckor kan hastigheten längs vägen sänkas och framkomlighet för de störande fordonen därmed begränsas.

Nedan presenteras två alternativ på sträckor som utretts.



Figur 19 Avstängning Sveavägen Vanadislunden, lång sträcka



Figur 20 Avstängning Sveavägen Surbrunnsgatan – Odengatan

En avstängning kan ske på olika sätt, antingen med tillfälliga eller permanenta fysiska hinder (tillträdes hinder) med ordningsvakter eller med polis.

4.1.4.1 Tillträdes hinder

Vanliga typer av hinder omfattar trafikpollare, bommar, vägspärrar och mobila hinder som hindrar trafiken från att passera.

Tillträdes hindren behöver vara av rörlig typ då passage ska vara möjlig under dagtid och under nattetid för behörig trafik som exempelvis buss i linjetrafik eller fordon i utryckning, exempelvis polis eller ambulans. Rörliga pollare och öppningsbara bommar är sådana exempel som kan fjärrstyras vilket underlättar öppning och stängning av hindren vid behov.

Rörliga pollare kan antingen vara höj- och nedsänkbara eller förskjutas i sidled. Höj- och nedsänkbara pollare är ofta mycket kostsamma och kräver att det finns fritt utrymme under pollarna vilket innebär att eventuella ledningar i marken behöver flyttas. Pollare som förskjuts i sidled kräver ett mindre utrymme under mark men behöver en plan yta vilket medför att de behöver stå i det yttersta körfältet när gatan är öppen för trafik. Med hänsyn till Sveavägens bredd är pollare som förskjuts i sidled inte möjliga att anlägga.



Figur 21 Exempel på höj/sänkbar pollare med fundament

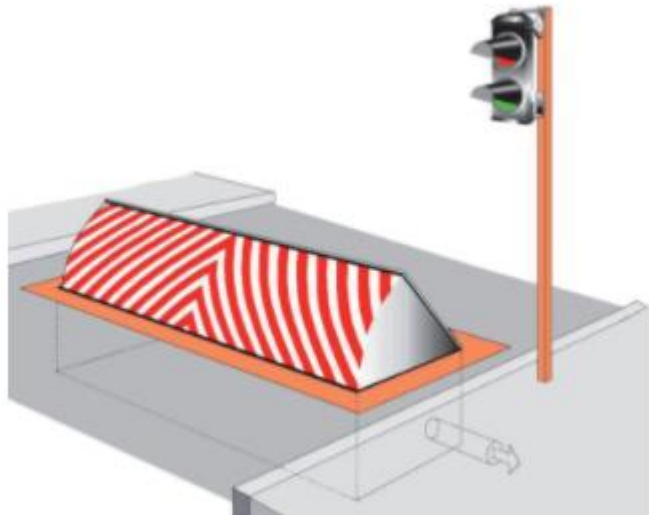
Öppningsbara bommar är en annan typ av rörligt hinder. På de platser som utretts är Sveavägen tre körfält bred i vardera riktningen, inklusive kollektivtrafikkörfält. Bredden på vägen innebär att två kortare bommar behöver placeras ut i vardera körriktningen. Längre bommar är inte lämpliga på denna plats då tiden för öppning blir längre jämfört en kortare bom vilket påverkar den kollektiva busstrafiken som har kontinuerligt behov av passage. Dessutom medför en längre bom större påverkan på stadsbilden när denna står uppfälld. För att behörig trafik ska kunna passera behöver bommarna fällas upp. De öppningsbara bommarna kräver ett fäste i marken som eventuellt kan komma i konflikt med ledningar i mark. För avstängning i ett vägsnitt om totalt sex körfält krävs fyra bommar i tre schakt.



Figur 22 Exempel på trafikbom

Avstängning med vägspärr är ett möjligt alternativ som kräver ett mindre schaktdjup och som därmed påverkar ledningar i en mindre

omfattning jämfört med nedsänkbara pollare. Vägspärren fälls upp eller ned med 'dragspelsfunktion' och kan kompletteras med inbyggd belysning för att tydliggöra avstängningen.



Figur 23 Exempel på nedfällbar vägsärr

Trafikkontoret ansvarar för investering och drift av eventuella tillträdeshinder.

4.1.4.2 Avstängning med vakter/polis

En avstängning kan ske med vakter eller polis i stället för tillträdeshinder. En sådan lösning innebär att polis antingen helt avvisar trafik eller kan dirigera om trafik som polisen bedömer bidra till problematiken på vägen.

Åtgärden skulle behöva genomföras av polisen i samarbete med trafikkontoret och entreprenör som ansvarar för trafikering av bussar i kollektivtrafik.

4.1.4.3 Konsekvenser av en avstängning

Konsekvenserna av att stänga av en del av Sveavägen skulle bli omfattande och åtgärden medför praktiska svårigheter. Sveavägen är en del av det primära vägnätet vilket gör den till en viktig länk för framkomlighet i staden. Det är möjligt att leda om trafiken längs Sveavägen till och från Sveaplan via Odengatan och Birger Jarlsgatan, men framkomligheten för kollektivtrafik och boende i området behöver fortfarande säkerställas.

Pollare, bommar och vägsärrar är möjliga att styra elektroniskt och kan fällas undan automatiskt när behörig trafik närmar sig. På så

sätt kan exempelvis kollektivtrafiken fortfarande trafikera avstängda sträckor. Risken finns att fordon som ligger bakom behörig trafik inte förstår att vägen är avstängd och kan därför få problem vid passage ut från den avstängda delsträckan.

Vid anläggning av tillträdes hinder som behöver styras nattetid av Trafikkontoret kommer dispenser behöva ges till fordon med behörighet att passera, exempelvis verksamheter, boende, färdtjänst med mera. Dessutom behöver Trafikkontoret ansöka om kameraövervakning för att ha kontroll över att fordon inte står i vägen eller finns på sträckan som ska stängas av när pollare/hinder ska upp. Trafikkontorets erfarenheter är att den här typen av lösning kan fungera på lågtrafikerade platser där driftstopp eller annat får måttliga konsekvenser. På en gata med mycket trafik och viktig funktion i vägnätet finns stor risk för problem med köbildning och stor trafikpåverkan vid t ex ett driftstopp.

En avstängning med polis eller ordningsvakter blir resursmässigt kostsamt för polisen. Dessutom kan polisen med kort varsel behöva tillkallas till andra områden vilket då medför att avstängningen upphör.

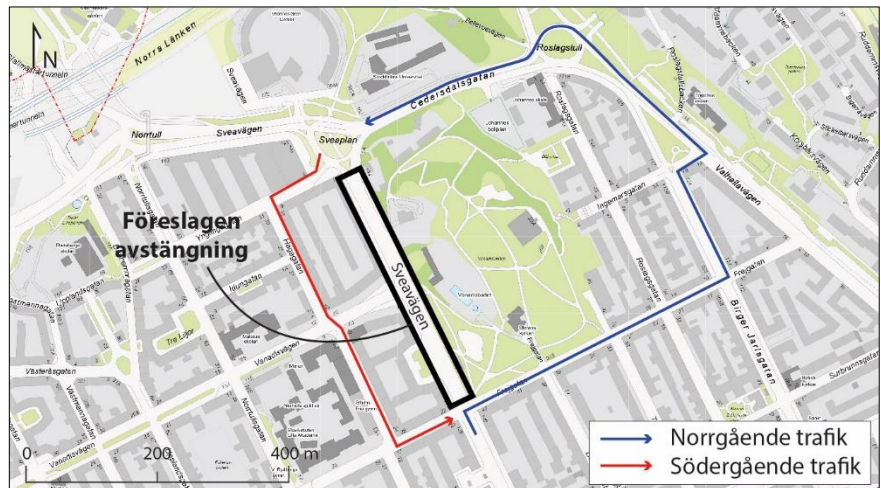
Fördelen med en avstängning med polis eller ordningsvakter är att behörig trafik kan passera polisen medan obehörig trafik kan hänvisas till andra gator. Framkomligheten för boende, kollektivtrafik och övrig trafik, som inte är en del av de fordon som stör, kan fortfarande passera och den negativa påverkan blir således mindre.

Avstängningen av en delsträcka av Sveavägen garanterar inte att störande fordon inte ställer sig på någon av de mindre tvärgatorna. Vid platsbesök på Sveavägen under Lucianatten 2020 dirigerade polisen om trafik som bedömdes kunna störa allmänheten. Resultatet var positivt för Sveavägen men fick också konsekvensen att boende längs med, framför allt, Odengatan hörde av sig till Trafikkontoret och uppgav att problematiken i stället flyttat dit. Risken med en avstängning av Sveavägen är att stora trafikmängder och tung trafik förflyttas till mindre gator som inte har den kapacitet som krävs för att hantera ökade trafikmängder.

Vid avstängning av Sveavägen påverkas omkringliggande gator, flera alternativa vägval finns. I och med gällande lokala trafikföreskrifter, bland annat enkelriktningar och förbjudna vänstersvängar, innebär de alternativa resvägarna längre resväg.

Vid avstängning längs Vanadislunden bedöms följande vägar påverkas mest i norr respektive södergående riktning:

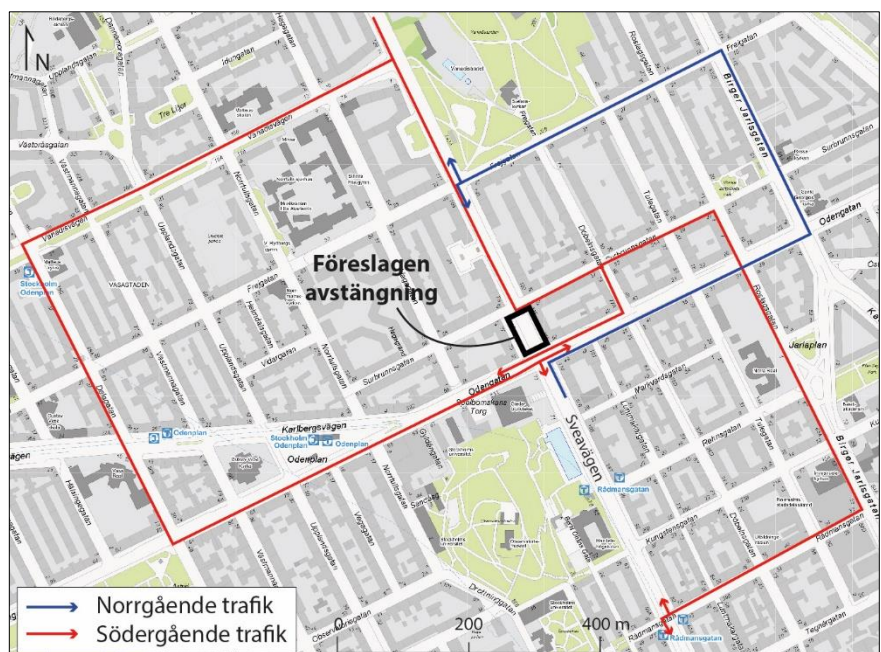
- Frejgatan – Birger Jarlsgatan – Valhallav. – Cederdalsg.
- Ynglingagatan – Hagagatan – Frejgatan



Figur 24 Alternativa vägval, avstängning Vanadislunden

Vid avstängning av den kortare sträckan, mellan Odengatan och Surbrunnsgatan bedöms följande vägar påverkas mest i norr respektive södergående riktning:

- Odengatan – Birger Jarlsgatan – Frejgatan
- Surbrunnsgatan – Roslagsgatan – Rådmansgatan
- Vanadislunden – Dalagatan – Odengatan

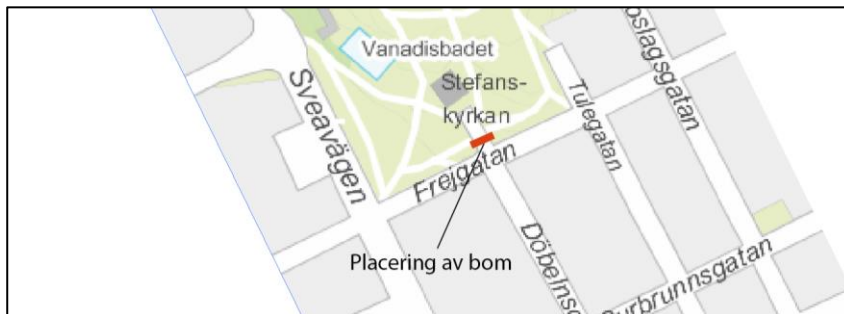


Figur 25 Alternativa vägval, avstängning Odengatan - Surbrunnsgatan

Åtgärden behöver prioriteras tillsammans med andra gator och vägar där önskemål om avstängningar kommit in.

4.1.5 Bom vid Vanadislunden

Vanadislunden har problem med fordon som kör in genom parkens entréer för att sedan parkera och spela hög musik. Dessutom förekommer andra typer av olagligt beteende. Ett förslag till åtgärd som hindrar fordon från att köra in i parken är en bom vid parkens entré mot Frejgatan. Förslaget har utretts och Trafikkontoret har i mars 2021 beslutat att en bom ska anläggas på platsen. En bom beräknas vara i drift senast i maj 2021.



Figur 26 Kommande placering av bom

Då det finns ett behov av framkomlighet till Stefanskyrkan och Vanadisbadet under dagtid så kommer bommen vara öppningsbar. Den typ av bom som är tilltänkt kan enbart öppnas med nyckel och planeras stå öppen under dagtid för att sedan vara låst nattetid. Öppning och låsning av bommen kommer att ske av vaktbolag.

En bom kan förhindra att fordon kör in i parken från Frejgatan och parkerar. Skulle fordon vilja ta sig in i parken finns det även andra entréer de kan ta sig in genom, exempelvis via Sveavägen.

Trafikkontoret ansvarar för investering och drift av denna öppningsbara bom.

4.1.6 Utökad parkeringsbevakning

De tidigare åtgärder som genomförts längs Sveavägen har till stor del syftat till att underlätta bötfällning genom nya trafikföreskrifter. Det finns därför förbättrade möjligheter att tilldela böter vid de platser längs Sveavägen där fordon brukar störa.

Genom att komplettera de nya trafikföreskrifterna med fler parkeringsvakter i området kan dessa åtgärder gemensamt bidra till att fler förare som bryter mot de lokala trafikföreskrifterna blir

bötfällda. För att öka tryggheten och säkerställa en god arbetsmiljö för parkeringsvakterna behöver bevakningen ske tillsammans med polis eller ordningsvakter.

Trafikkontoret skulle vara ansvariga och står för kostnaden för en utökning av parkeringsövervakningen. Detta kräver att en kompletterande upphandling av fler parkeringsvakter och/eller ordningsvakter görs av kontoret. Det kan inte inrymmas i nuvarande uppdrag gällande parkeringsövervakning.

En nackdel med utökad parkeringsbevakning är att det ofta är svårt för parkeringsvakterna att bötfälla fordonen då en bot enligt lag måste överlämnas direkt till föraren eller fästas på fordonets framruta. Skulle parkeringsvakter närma sig fordon som bryter mot trafikföreskrifterna flyttar vanligtvis förarna fordonen vilket gör det svårt att bötfälla.

4.1.7 Ordningsvakter

I syfte att förhindra och stoppa de typer av olagligt beteende som kan förekomma i samband med bilträffarna på Sveavägen är ett alternativ att bevakning med ordningsvakter längs vägen sker under helgnätter. Ordningsvakterna ska upprätta den allmänna ordningen och har befogenhet att omhänderta personer som uppträder olämpligt eller begår olagliga handlingar och på så sätt öka tryggheten.

Ordningsvakterna kan temporärt öka tryggheten men innebär inte en permanent lösning. Tillsammans med andra åtgärder kan det dock vara effektivt. Ordningsvakter förordnas av Polismyndigheten och åtgärden skulle därför behöva ske i samråd mellan Stockholms stad/Trafikkontoret och Polismyndigheten.

4.1.8 Ombyggnation av Sveavägen

Trafikkontoret har tidigare översiktligt studerat en ombyggnation av Sveavägen. Ett förslag som skulle vara möjligt är att Sveavägens sträckning mellan Kungsgatan och Tegnérgatan får bredare och bättre cykelbanor vilket gör vägen ett körfält smalare samt att alléerna ses över. Sveavägens trädallé sträcker sig i dagsläget från korsningen med Olof Palmes gata fram till korsningen med Odengatan och fortsätter sedan enbart på den östra sidan av Sveavägen fram till korsningen med Frejgatan. Allén har flera luckor längs vägen.



Figur 27 Trädallé Sveavägen

Om förslaget att skapa utrymme för trädallén skulle kunna förlängas till Sveaplan behöver ett körfält på Sveavägen norr om korsningen med Odengatan tas bort. En jämn och välskött trädallé mot gatan samt ett körfält mindre gör att det blir svårare att kliva ur fordon som stannat vid väggkanten. Dessutom får Sveavägen en mer stadslik karaktär som inte bjuder in till tomgångskörning i lika stor utsträckning.

Sveaplan kommer att byggas om i samband med utveckling av området Hagastaden vilket ytterligare kommer att tydliggöra övergången från motorväg till stadsgata.

En mer omfattande ombyggnation av Sveavägen kräver stora ekonomiska resurser och kräver vidare utredning i ett separat projekt. Något sådant projekt finns inte budgeterat för i dagsläget. Det bedöms heller inte som säkert att en ombyggnation av gatan skulle ge önskad effekt med färre störande fordon.

4.1.9 Sänkt hastighet

Enligt *Hastighetsplanen* ska hastighetsbegränsningen ändras längs Sveavägen från 50 km/timme till 40 km/timme. Beslutet grundar sig i att Sveavägen är en del av primära vägnätet, har intilliggande bebyggelse och är en gata med många korsningspunkter. Sänkningen har ännu inte genomförts och föreslås därför som en

åtgärd på kort sikt. Åtgärden skulle förhoppningsvis kunna ge ett lugnare trafikflöde och något lägre bullernivåer.

Risken är dock stor att åtgärden inte får den önskade effekten då fortkörning är ett beteenderelaterat problem och vissa förare inte respekterar hastighetsbegränsningen. Effekterna av de tidigare genomförda åtgärderna på Sveavägen visar på att enbart trafikreglering inte är tillräckligt för att uppnå förändrat beteende. En hastighetssänkning kan därför behöva kompletteras med fysiska åtgärder för att uppnå resultat. Samtidigt visar nya trafikmätningar att de farthinder som anlagts på Sveavägen sänkt hastigheten markant. Trafikkontorets bedömning är därför att problemet med höga hastigheter och vårdslös körning redan har minskat.

4.1.10 Pop-up-park

Erfarenheter från Trafikkontorets arbete med pop-up-parker inom projektet *Levande Stockholm* visar att sådana platser måste väljas med stor omsorg.

Platsen måste ha rätt förutsättningar för att den ska bidra till ett aktivt och positivt stadsliv. Kontoret har exempel på när möbler inte har uppskattats, då de har resulterat i platser där stökiga grupper getts en plats att hänga och skapa stök. Kontorets bedömning är att det finns en risk att så sker på Sveavägen.

Sveavägen mellan Frejgatan och Vanadisvägen är ca 170 meter lång. Vill man förhindra angöring längs den sträckan så krävs det stora mängder material som behöver planeras och beställas i god tid.

Sveavägen är en gata med hastighetsbegränsning 50 km/h och en hel del tung trafik. Pop-up-parker tillåts endast på 30-gator. Materialet på sådana platser ska klara påkörning och erbjuda en säker plats för vistelse. Kontoret gör utifrån detta bedömningen att Sveavägen inte är en lämplig gata för pop-up-parker eller som sommargågata.

4.2 Kostnader

Bedömningen av kostnaderna ses som en grov uppskattning då ingen detaljprojektering har genomförts. Priser för åtgärderna är hämtade från tidigare underlag från Trafikkontoret Stockholms stad, Trafikverket samt databasen KPSystem. Priser för pollare, bom och uppfällbara kilar är baserade på tidigare erfarenheter samt uppskattningar från leverantör. Priserna har avrundats.

Parametrar som ingår i kostnadsbedömningen är: schakt, rivning av kantsten, rivning av asfalt, omsättning av kantsten, ny överbyggnad/slitlager, pris för tillträdeshinder av olika slag (inkl. frakt och montage) samt ett riskpåslag om 25% för exempelvis oförutsedda kostnader.

Exempel på parametrar som *inte* ingår i kostnadsbedömningen är: Kameraövervakning och dispenser (för åtgärderna som rör avstängning av gatan) ledningsarbeten, flytt av brunnar, markvärme, TA-planer samt arbete på obekvämt arbetstid. Dessa poster kommer med stor sannolikhet medföra mycket stora kostnader.

För tillträdeshindren tillkommer även kostnader för drift. Dessa kostnader är mycket svåra att förutsäga. På Hägerstensvägen har det dock sedan några år tillbaka stått en höj- och nedsänkbar pollare vars faktiska felanmälningar och driftkostnader redovisas, som referens, i tabellen nedan. Observera att nedan gäller för *en* pollare. Värdena i tabellen ger en genomsnittlig kostnad/ år om ca 80tkr.

Tabell 9: Faktiska driftkostnader, pollaren på Hägerstensvägen

År	Antal felanmälningar	Driftkostnad, ca priser
2015	28	90' kr
2016	8	30' kr
2017	18	100' kr
2018	24	109' kr

Med detta som utgångspunkt kan en mycket grov uppskattning av kostnader för drift av höj- och sänkbara pollare på Sveavägen uppskattas till:

- Ca. 2 mkr per år för åtgärden som innebär 25 pollare
- Ca. 1,3 mkr per år för åtgärden som innebär 16 pollare

Kostnader för ledningsflytt är mycket svåra att uppskatta i ett sådant här översiktligt skede. Som referens kan dock nämnas att vid ett nyligen planerat projekt för sex höj- och sänkbara pollare har dessa kostnader uppgått till ca 1,3mkr. Med detta som utgångspunkt kan en mycket grov uppskattning kostnader för ledningsflytt för höj- och sänkbara pollare på Sveavägen enligt ovan åtgärdsförslag uppskattas till:

- 9 mkr, för åtgärden som innebär avstängning längs Vanadislunden
- 6 mkr för åtgärden som innebär avstängning Odengatan - Surbrunnsgatan

Tabell 10: Översiktlig kostnadsuppskattning

	Åtgärd	Investerings- kostnad ca. (exkl. lednings- flytt m.m.)	Kommentar
Kantstensparkering nattetid	Avsmalning av cykelbana	150 tkr	Avser sträckan Frejg.-Vanadisl. ca 170 m
<i>Frejgatan - Sveaplan</i>	Kollektivtrafikkörfält utgår	500 tkr	Avser sträckan Frejg.-Vanadisl. ca 170 m
<i>buss-/gatuparkering</i>	Gångbana i Vanadislunden	900 tkr	Avser sträckan Frejg.-Vanadisl. ca 170 m
Cykelbana	Cykelbana i befintligt		
<i>Frejgatan - Sveaplan</i>	kollektivtrafikkörfält	100 tkr	Avser sträckan Frejg.-Vanadisl. ca 170 m
Ny reglering eller utformning	Uppställningsplats taxi	10 tkr	
<i>Vid McDonalds och</i>	Gatuparkering nattetid	10 tkr	
<i>Pub Anchor</i>	Fysiskt hinder i körbanan	50 tkr	
	Kantsten i ändrat läge	500 tkr	Observera att åtgärden med stor sannolikhet kommer innebära ledningsflytt som inte är inkluderad i redovisad kostnad.
Avstängning nattetid	Höj-/sänkbar pollare	30 mnkr	25 pollare, 12 schakter. Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 2 mkr/år.
<i>Frejgatan - Sveaplan</i>	Bom	5-7 mnkr	12 bommar, 10 schakter. Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 1 mkr/år.
	Vägspärr	10 mnkr	Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 1 mkr/år.
	Vakter/polis	-	Uppgift saknas
Avstängning nattetid	Höj-/sänkbar pollare	20 mnkr	16 pollare, 8 schakter. Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 1,5 mkr/år.
<i>Odeng. – Surbrunnsg.</i>	Bom	3-5 mnkr	8 bommar, 6 schakter. Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 750 tkr/år.
	Vägspärr	6-8 mnkr	Kostnader för drift och underhåll uppskattas till ca 750 tkr/år.
	Vakter/polis	-	Uppgift saknas
Bom, Vanadislunden		50 tkr	
Utökad P.bevakning		-	Uppgift saknas
Ordningvakter		-	Uppgift saknas
Ombyggnation Sveav.		>100 mnkr	
Sänkt hastighet		50 tkr	

4.3 Sammanfattning åtgärder

Åtgärdsförslagen som utretts, inklusive konsekvenser och kostnadsuppskattning, sammanställs i nedanstående tabell.

Observera att verkliga kostnader för fysiska åtgärder kommer att vara högre än redovisat. Detta på grund av kostnadsdrivande poster som inte ingår i kalkylen, exempelvis ledningsarbeten.

Tabell 11 Sammanfattning, åtgärder

Åtgärd	Konsekvenser		Investeringskostnad
	<i>Postiva</i>	<i>Negativa</i>	
<i>Kantstensparkering Frejgatan - Sveaplan</i>	Förhindrar angöring av fordon. Möjliggör parkering för buss eller boende.	Kan resultera i framkomlighetsproblem för kollektivtrafik. Möjliggör laglig parkering för störande fordon. Lägre belopp på parkeringsanmärkning jämfört med om det var kollektivtrafikkörfält. Risk för ökad otrygghet längs gång- och cykelbana då bussarna kan ge en 'vägeffekt'. Kan försvåra snöröjning.	150-900 tkr
<i>Cykelbana</i>	Förhindrar angöring av fordon. Förbättrar framkomlighet för gående och cyklister	Kollektivtrafikkörfält utgår. Kostsamt att uppföra och ta bort säsongvis.	100 tkr
<i>Förändrad reglering eller utformning vid McDonalds och Pub Anchor</i>	Förhindrar angöring av fordon.		10-500 tkr
<i>Avstängning av delsträcka längs Sveavägen nattetid</i>	Reducerad trafik nattetid. Lägre ljudnivåer och minskade störningar för boende.	Svårt att åstadkomma en effektiv och praktisk lösning som hindrar viss trafik och släpper igenom annan. Resurskrävande åtgärd som kräver ständig tillsyn och skötsel. Behov av frekvent underhåll för att fungera optimalt. Risk att trafik flyttas till andra gator med lägre kapacitet. Risk att boende på andra gator blir minst lika störda.	3-30 mnkr

<i>Bom vid Vanadislunden</i>	Förhindrar trafik från att köra in genom en av parkens entréer.	Finns risk att fordon kan ta sig in ändå, antingen genom andre entréer eller om man har nyckel till bommen.	50 tkr
<i>Utökad parkeringsbevakning</i>	Medför större möjligheter att bötfälla felparkerade fordon.	Parkeringsvakterna behöver ofta stöd från polis och polisen har brist på resurser. Behovet av stöd från polisen kan dock minskas om en ny upphandling görs så att fler parkeringsvakter arbetar tillsammans.	Uppgift saknas
<i>Ordningsvakter på allmän plats</i>	Kan bidra till att minska det olagliga beteende som ofta förekommer i samband med nattliga nöjeskörningar och veteranbilsträffar.	Ordningsvakter förordnas av Polismyndigheten som i dagsläget har bristande resurser.	Uppgift saknas
<i>Ombyggnation av Sveavägen till stadsgata</i>	Med ny utformning och gestaltning kan platser för uppställning av fordon i stora samlingar reduceras och därmed störningarna från dessa minskas. Det är dock osäkert om trafikmängderna minskar och i vilken omfattning störningar minskar.	Ekonomiskt kostsam åtgärd som främst är motiverad i samband med andra åtgärder längs vägen, exempelvis bredare cykelbanor.	>100 mnkr
<i>Sänkt hastighet</i>	Kan ge lugnare trafikflöde utmed vägen och något lägre bullernivåer.	Risk att åtgärden inte får effekt då höga hastigheter är beteenderelaterat.	50 tkr

5 Samlad bedömning

Tidigare genomförda åtgärder har inte varit tillräckliga för att förhindra förekomsten av störande fordon längs med Sveavägen. De farthinder som placerats ut har haft god effekt på hastigheterna men regleringarna som införts har visat sig ha låg efterlevnad.

De åtgärder som beskrivs i denna utredning fokuserar till stor del på att fysiskt begränsa möjligheterna för fordon att parkera eftersom detta är den största bidragande faktorn till störningar på Sveavägen. Fysiska åtgärder medför dock i flera fall omfattande ombyggnation av en delsträcka vilket kräver stora investeringskostnader. Flera åtgärder medför också omfattande behov av personella resurser samt stora löpande kostnader för drift- och underhåll varje år framåt.

Några av åtgärderna kräver resurser från Polismyndigheten, som i dagsläget redan har begränsade möjligheter. Polisen kan med kort varsel behöva prioritera sina resurser till annat vilket kan leda till att Sveavägen blir utan bevakning under helgnätter. Det kan även påverka andra åtgärdsförslag som är beroende av polis för att fungera effektivt, exempelvis utökad parkeringsbevakning. Den utökade parkeringsbevakningen påverkas även av Trafikkontorets avtal med parkeringsbolag. Gällande avtal medger inte utökad bevakning på särskilda gator. Om åtgärden ska kunna bli aktuell krävs en ny upphandling och ett särskilt avtal för övervakningen på just Sveavägen.

Sammantaget kräver många av de utredda åtgärderna stora ekonomiska och personalmässiga resurser för att uppnå rätt effekt. Därtill finns det ingen garanti att problematiken inte i så fall flyttar till andra gator.

Konsultens kommentarer

Sammantaget rekommenderas åtgärder som önskas genomföras att först genomföras provisoriskt. På så vis kan åtgärden testats och resultatet kan studeras innan stora investeringar görs. Om åtgärder ger önskat resultat kan det vara mer motiverat med en stor investering.

Konsultens samlade bedömning är:

- Om kantstensparkering nattetid längs Vanadislunden ska införas bör det införas enligt åtgärden ”Gångbana i Vanadislunden”. Detta eftersom det är den åtgärd som ger

bäst förutsättning för framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikanter. Det är även det dyraste alternativet för kantstensparkering under natten längs aktuell sträcka och därför bör kantstensparkering först införas provisoriskt genom enbart skylttåtgärder.

- Införande av cykelbana längs Vanadislunden bedöms som ett mycket bra alternativ till införande av kantstensparkering på samma sträcka. Om parkeringsplatserna inte skulle fyllas bedöms denna åtgärd mycket väl bidra till att angöring för fordon längs sträckan försvåras.
- Gällande sträckorna vid McDonalds och Pub Anchor bör först uppställningsplats för taxi och/eller gatuparkering nattetid införas. Om dessa åtgärder inte ger resultat bör test med provisoriska fysiska hinder i körbanan införas. Ger det önskat resultat bör vidare utredning för utformning med flytt av kantsten initieras.
- Tillträdeshinder för avstängning av Sveavägen nattetid bör inte genomföras i något av de utredda utförandena. Främst på grund av att det är svårt att hitta en praktisk och effektiv lösning som fungerar som avstängning men samtidigt kan släppa igenom behörig trafik. Dessutom kräver åtgärden stora investeringar och driftkostnader.
- En översyn av hela Sveavägen med ombyggnation där körbana smalnas av till förmån för utökade ytor för vistelse, gående, cyklister och grönt skulle ge mycket positiva konsekvenser. Dels för att möjlighet då finns att utforma gatan så att angöring av obehöriga fordon inte är möjlig men också för att skapa ett mer stadsmässigt gaturum. Det skulle ge stora vinster till stadens invånare, verksamheter och besökare. Dock är det en kostsam åtgärd som skulle behöva prioriteras tillsammans med andra projekt i staden.

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret anser att följande åtgärder är rimliga att genomföra:

- Tidsbegränsad **gatuparkering** på delar av Sveavägen mellan Vanadisvägen och Frejgatan.
- Hårdare styrning av **trafiksinalerna**, så att ”grön våg” inte blir möjligt nattetid längs Sveavägen, företrädesvis sträckan Odengatan – Sveaplan.
- Sänkt skyltad hastighet till **40 km/ tim** längs Sveavägen.

- **Bom** vid infarten till Vanadislunden från Frejgatan. Bommen kommer fällas ner varje kväll och öppnas varje morgon.
- **Test** med **cykelfält** längs Vanadislunden under sommaren. Cykelfält som avgränsas med t ex limmade pollare. En åtgärd som eventuellt kan permanentas ifall busstrafikens framkomlighet inte får en betydande försämring.
- **Test** med att förse mindre ytor intill Mc Donalds och Pub Anchor med någon form av **fysiska hinder**, t ex blomurnor.

En **större ombyggnad** av Sveavägen behöver föräledas av beslut och resurser för det. I dagsläget har inte kontoret något sådant.

Kontoret menar att problematiken handlar om bristande ordning där människor uppehåller sig i och runt sina bilar samt kör fram och tillbaka på Sveavägen. De spelar hög musik, väsnas, ofredar och respekterar inte de ordningsregler som gäller på allmän plats. Kontorets bedömning är att en högre **polisnärvaro** är det som bäst skulle bidra till både ordning och trygghet i detta område.

Trafikkontoret anser inte att en **avstängning** av Sveavägen nattetid är rimlig att genomföra. Även nattetid har Sveavägen en viktig funktion för bl a busstrafik, räddningstjänst, nyttotrafik och boende. En avstängning av Sveavägen kommer att påverka gator med sämre kapacitet på ett negativt sätt. En avstängning är mycket svår och dessutom väldigt kostsam att genomföra.

Kontoret anser inte att Sveavägen är lämplig för **pop-up-parker**. Det finns en tydlig risk att det bidrar till ökat stök och oönskat häng. Pop-up-parker tillåts endast på 30-gator där vi kan erbjuda en säker och trygg plats för vistelse.