

Handläggare
Kristofer Tengliden
08-508 263 74**Till**
Trafiknämnden
2014-12-11

Klarabergsgatan. Beslut om framtida utformning och trafiklösning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att trafikkontoret ska planera för en trafiklösning med Klarabergsgatan utan biltrafik i enlighet med tjänsteutlåtandet. Den norra delen av Klara Västra Kyrkogata ska omvandlas till gågata.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCamilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Klarabergsgatan påverkas av flera stora projekt – Citybanan, Spårväg City och de pågående renoveringarna av konstruktionerna under gatan. De stora kollektivtrafikprojekten tillsammans med regionens tillväxt gör att dagens gångtrafik om 40000 gående per dygn bedöms öka till närmare 90000 gående per dygn till 2030.

Två alternativ till framtida trafiklösning har studerats – ett där Klarabergsgatan får större ytor för kollektivtrafikanter, gående och personer på cykel genom att biltrafiken tas bort samt ett där biltrafiken ligger kvar. Kontoret anser att alternativet utan biltrafik har flest fördelar. Det innebär förbättringar för gående, personer på cykel, kollektivtrafiken, trafiksäkerheten och stadslivet. Det har också en hög grad av måluppfyllelse.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 74
Växel 08-508 272 00
kristofer.tengliden@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Kontoret har med alternativet utan biltrafik hittat en utformningslösning som ger mycket bra villkor för kollektivtrafik, gående och personer på cykel. Det kommer att bli en framkomlig, säker och trivsamt stadsmiljö som inbjuder till vistelse. City är promenadstadens mittpunkt och visionen är att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare och stockholmarnas vardagsrum. Klarabergsgatan, Drottninggatan och området kring Sergels Torg är några av stadens mest välbesökta platser, något som förstärks än mer då kollektivtrafiken byggs ut och City utvecklas.

Biltrafikanter kommer att behöva söka sig andra vägar eller hitta andra resalternativ. Viss trafik kommer att flytta ut från City men trafiken bedöms också att komma att öka på några gator i City, framför allt i Klaratunneln och på Mäster Samuelsgatan. Det blir totalt sett något sämre framkomlighet med bil i City samtidigt som det blir enklare och mer attraktivt att resa kollektivt, gå eller cykla. Alternativ för biltrafiken finns men det kan bli längre perioder med köer än idag på Mäster Samuelsgatan och Vasagatan.

På sikt bedöms ändå biltrafiken i City totalt sett minska tack vare förbättrad kollektivtrafik, utbyggt cykelvägnät samt utveckling av trängselskatten.

Kontoret föreslår att Klara Västra Kyrkogata omvandlas till gågata på kvarteret närmast Klarabergsgatan, för att få tillräckliga utrymmen och en trafiksäker och trygg utformning för de stora strömmar av gående som tillkommer när entrén till Citybanan öppnas.

De flesta remissinstanserna förordar förslaget utan biltrafik, liksom de som besvarat enkäten på stadens hemsida.

Bakgrund

Klarabergsgatan står inför stora förändringar då flera stora projekt pågår i närområdet - Citybanan med en ny stationsentré vid Klarabergsgatan, Spårväg City förlängs från Hamngatan med en ny ändhållplats på Klarabergsgatan och staden renoverar konstruktionerna under gatan samt gör förstärkningar för spårvägen. Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2012-05-24 att ge trafikkontoret i uppdrag att utreda en ny utformning av Klarabergsgatan, där Spårväg City integreras i den färdiga gatuutformningen på ett attraktivt och funktionellt sätt.

Kommunfullmäktige fattade 2012-09-03 genomförandebeslut om renovering och förstärkning av tätskiktet under gatorna i området. Det projektet pågår 2012-2018.

Ärendets beredning

Utredningen har utförts i nära samarbete med Trafikförvaltningen. Utredningen har skickats på remiss till trafikkommittén med ett tiotal aktörer, fastighetsägare och tomträtthavare samt exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, Stockholm business region och Norrmalms stadsdelsförvaltning.

En enkät om förslaget att ta bort biltrafiken från Klarabergsgatan har också funnits tillgänglig på stadens hemsida.

Analys och konsekvenser

Förutsättningar

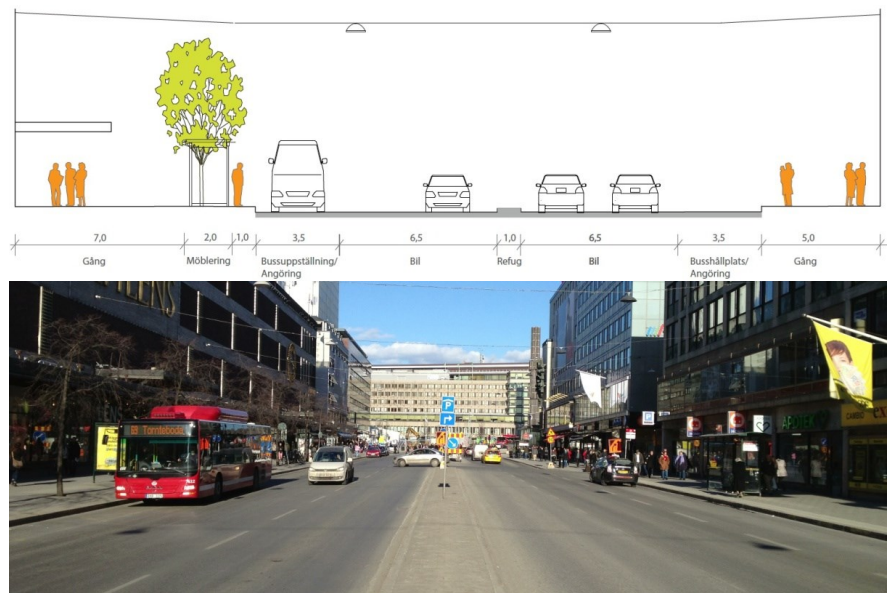
Det finns flera pågående projekt i närområdet att förhålla sig till när Klarabergsgatans framtida funktion och utformning utreds. Dels Citybanan med entré vid Klarabergsgatan som ska stå färdig 2017, dels Spårväg City som ska förlängas från Hamngatan till Klarabergsgatan med en ny ändhållplats 2018. Staden renoverar konstruktionerna under gatan samt utför förstärkningar för spårvägen 2012-2018. Fram till 2018 kommer gatornas ytskikt i olika etapper helt tas bort för att det skall vara möjligt att komma åt konstruktionerna.

Det finns också flera planeringsförutsättningar att förhålla sig till, bland annat Framkomlighetsstrategin, Vision för City 2030 och Cykelplanen.

Förbättringarna av kollektivtrafiken tillsammans med regionens starka tillväxt kommer att innebära en kraftig ökning av gångtrafiken och kollektivtrafiken på Klarabergsgatan. Gångtrafiken bedöms kunna öka från dagens 40000 per dygn till närmare 90000 per dygn till år 2030.

Klarabergsgatan idag

Klarabergsgatan domineras idag av stora asfaltsytor för fordonstrafik samtidigt som ytorna för gående är för små. Gatan har inte den karaktär som en entrégata till Stockholm och affärsgata i innerstadens mest centrala del bör ha. Den tidvis stora trängseln på gångbanorna tillsammans med den bristfälliga gestaltningen gör att gatan upplevas som rörig och ogästvänlig. Klarabergsgatan är viktig för gångtrafiken, och är en av de gator som har flest gående i City. Antalet gående är idag ca 40 000 per dygn. Det är få som vistas längs gatan med undantag för entrén till tunnelbanan vid Åhléns samt Soltorget.



Sektion och bild på Klarabergsgatan vid Åhléns

Klarabergsgatan är ett pendlingsstråk för cykeltrafiken, men man får idag cykla i blandtrafik samtidigt som hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Gatan har tät busstrafik och många hållplatser vilket skapar en otrygg situation för personer på cykel.

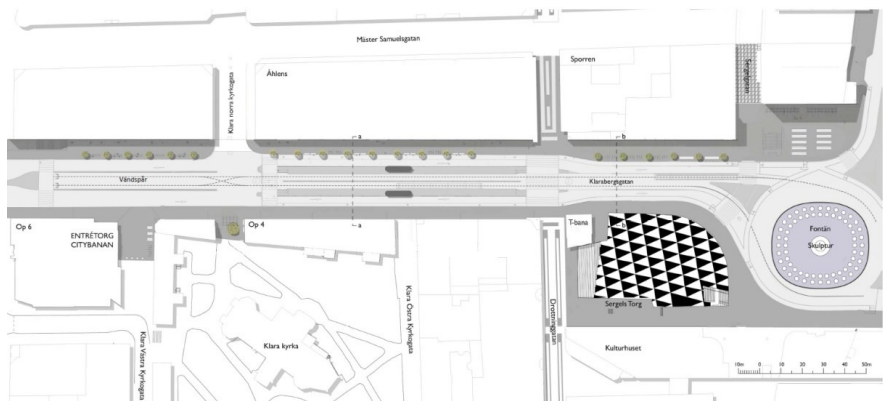
Klarabergsgatan är en av de mer biltrafikerade gatorna i City. Den ingår i huvudnätet för biltrafiken och utgör den mest trafikerade östvästliga förbindelsen i City. Trafikflödet är ca 15 000 bilar per dygn vilket till exempel kan jämföras med 20 000 på Fleminggatan, 14 000 på Kungsgatan öster om Sveavägen och 13 000 på Hamngatan vid Sergels torg. Parkering finns i parkeringshus i närområdet samt på kringliggande gator. Varudistribution och avfallstransporter sker i huvudsak från underjordiska lastfar på den norra sidan. På den södra sidan sker varudistribution dels från lastfar, men även i viss mån från gatan.

Under den senaste femårsperioden har det inträffat cirka 30 kända trafikolyckor med personsador. Omkring 80 % av olyckorna utgörs av kollisioner mellan personbilar och oskyddade trafikanter. De flesta fotgängarolyckorna sker i kollisioner med motorfordon mellan Drottninggatan och Klara Norra Kyrkogata, och de flesta cykelolyckorna sker vid kollisioner med motorfordon vid rondellen.

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.

Förslag till ny trafiklösning med biltrafik

Ett förslag som behåller alla trafikfunktioner inklusive biltrafiken beskrivs nedan. Se även bilaga 1.

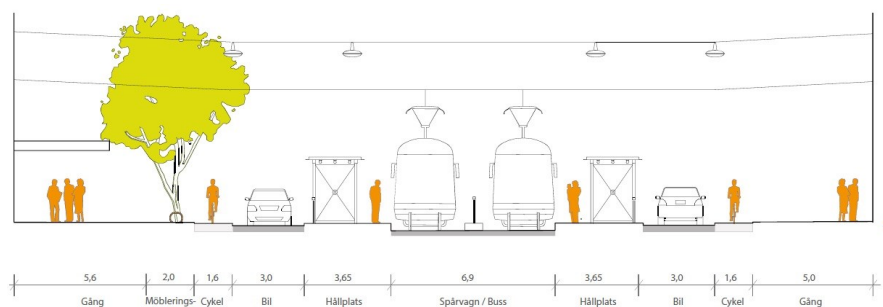


Situationsplan

En körbana för spårväg och bussar med hållplatser ordnas i gatans mitt. Utanför hållplatserna finns ett smalt bilkörfält i varje riktning. Hållplatserna blir smala ”öar” med spår på ena sidan och körbana för bil på den andra. Av säkerhetsskäl behövs räcken mellan körbana och hållplats. Vid hållplatsernas ändrar kan man komma till gångbanorna via signalreglerade övergångsställen.

Mellan körfält och gångbana föreslås smala enkelriktade cykelbanor på båda sidor. Sergelrondellen förses med cykelbanor som ansluter till befintliga och planerade cykelbanor på Hamngatan och Sveavägen.

På norra sidan blir gångbanan ca sex meter och på den södra sidan fem meter. Eftersom gångbanorna blir *smalare* än idag ryms inte möblering i någon större grad, men mellan träden finns visst utrymme för soffor och cykelparkering. Vid Soltorget framför Hötorgsskraporna, Nils Ferlins torg och på refugerna kring rondellen kan soffor placeras på samma sätt som det var innan renoveringen av gatan startade.



Sektion vid Ähléns

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Kontoret föreslår att Klara Västra Kyrkogata omvandlas till gågata på kvarteret närmast Klarabergsgatan, för att få tillräckliga utrymmen och en trafiksäker och trygg utformning för de stora strömmar av gående som tillkommer när entrén till Citybanan öppnas. Det innebär att de busslinjer som gick där innan tätskiktsprojektet startade, och som under projektet omlokaliserats, inte kan komma tillbaka till samma sträckning. Möjliga alternativa hållplatslägen och körvägar finns, och behöver studeras vidare tillsammans med Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna.

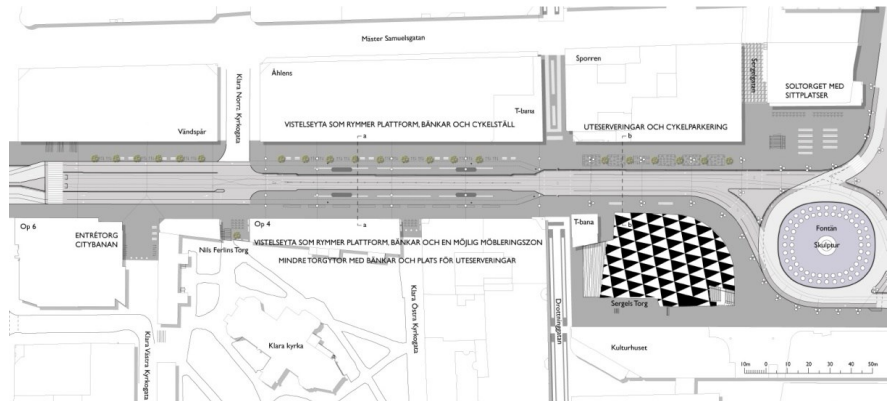
Det kommer inte att vara möjligt att stanna med bil på Klarabergsgatan eftersom det skulle medföra att övrig trafik inte kan passera. För att klara den begränsade varuförsörjningen som måste medges till kvarteret Orgelpipan 4 skulle varuförsörjningen kunna ske under mycket begränsade tider under lågtrafik genom att nyttja gångbanan på Klarabergsgatan. Övriga byggnader varuförsörjs via lastfar.



Gestaltning

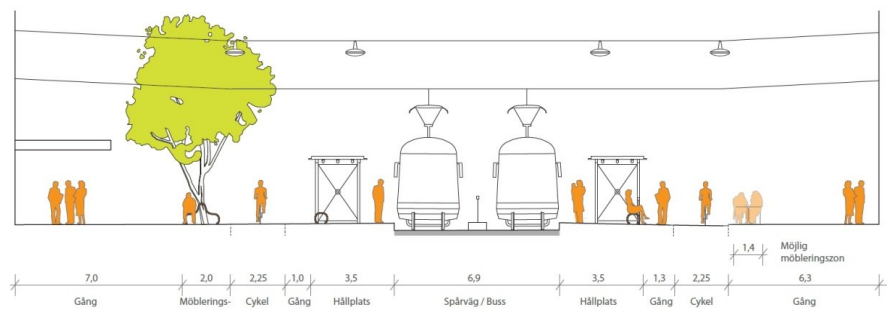
Förslag till ny trafiklösning utan biltrafik

Ett förslag som prioriterar kollektiv-, gång- och cykeltrafiken och ger utrymmen för stadsliv beskrivs nedan. Se även bilaga 1.



Situationsplan

Ett helt bilfritt avsnitt skapas mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen. En körbana för spårväg och bussar med hållplatser ordnas i gatans mitt med breda cykelbanor och gångbanor på sidorna. Cykelbanorna separeras från gång- och körytor med nivåskillnad, och på vissa delar även med möblering.



Sektion vid Åhléns

Förslaget innebär att det finns mer plats för att möblera gaturummet med sittplatser, uteserveringar och cykelparkeringar.

För att genomföra förslaget krävs att trafiken från väster på Klarabergsviadukten minskar, varför den allmänna biltrafiken från väster begränsas vid Cityterminalen. Mellan Cityterminalen och Klara Norra Kyrkogata tillåts då bara buss, cykel och taxi i östlig riktning. Taxi måste svänga vänster mot Klara Norra Kyrkogata och kan därmed även nå Vasagatan. I motsatt riktning kan allmän trafikering ske som idag från Klara Norra Kyrkogata och västerut.

Kontoret föreslår att Klara Västra Kyrkogata omvandlas till gågata på kvarteret närmast Klarabergsgatan, för att få tillräckliga utrymmen och en trafiksäker och trygg utformning för de stora strömmar av gående som tillkommer när entrén till Citybanan öppnas. Det innebär att de busslinjer som gick där innan tätskiktsprojektet startade, och som under projektet omlokaliserats, inte kan komma tillbaka till samma sträckning. Möjliga alternativa hållplatslägen och körvägar finns, och behöver studeras vidare tillsammans med Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna.

När biltrafiken minskar skapas möjlighet att krympa körbanan kring rondellen från två till ett körfält, vilket ger ökade utrymmen för gående och personer på cykel samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Klara Östra Kyrkogata dubbelriktas för att garagen intill Klarabergsgatan ska kunna nås. Vid Klarabergsgatan ordnas vändmöjlighet för personbil.

För att klara den begränsade varuförsörjningen som måste medges till Orgelpipan 4 skulle varuförsörjningen kunna ske under mycket begränsade tider under lågtrafik genom att nyttja gångbanan på Klarabergsgatan. Övriga byggnader varuförsörjs via lastfar.



Gestaltning

Konsekvenser av alternativet utan biltrafik

Kontoret bedömer att alternativet utan biltrafik har flest fördelar. Konsekvenserna av det alternativet redovisas nedan.

Gångtrafik och stadsliv

Gångbanorna kommer även i framtiden att upplevas som trånga under vissa tider, men inte i sådan grad att det upplevs besvärande. Det blir enkelt att ta sig till och från hållplatserna samt att korsas gatan. För tillgängligheten för funktionshindrade är det viktigt att möbleringen planeras på ett bra sätt, att det finns hindersfria ytor och att cykel- och gångytorna separeras på ett tydligt sätt.

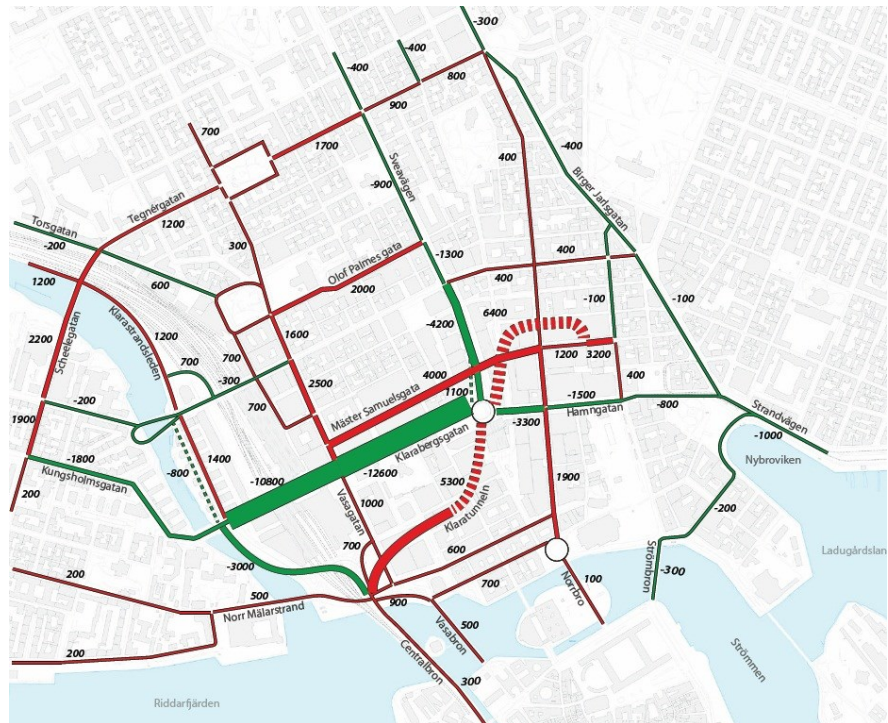
Det finns möjlighet att skapa platser att vistas på samt möblera. Sittplatser kan placeras där folk rör sig och där det finns möjlighet att överblicka platsen. Det bidrar till ett positivt folkliv och en livlig stadsmiljö.

Biltrafik

För att kunna bedöma effekterna för biltrafiken har gatusystemet för år 2017 simulerats i en datormodell, med Norra Länken och Spårväg City öppna för trafik, fler invånare i regionen och dagens trängselskatt. De beräknade biltrafikmängderna är sannolikt något överskattade eftersom modellen inte fullt ut tar hänsyn till att en del bilister byter färdmedel, målpunkt, avresetid eller reser mer sällan. Effekten av höjningen av trängselskatten 2016 är heller inte inräknad, vilket även det bidrar till en viss överskattning av biltrafikmängderna.

När Klarabergsgatan stängs för biltrafik kommer trafikanterna att söka sig andra vägar eller hitta andra resalternativ. Viss trafik kommer att flytta ut från City men trafiken bedöms också att öka på några gator i City, framför allt i Klaratunneln och på Mäster Samuelsgatan. I Klaratunneln bedöms trafiken öka med 5300 bilar (+ 12 %) och på Mäster Samuelsgatan med 4000 bilar (+ 31 %). I de korsningar som får störst trafikökningar visar beräkningar att kapaciteten klaras utan överbelastning men att köbildningen ökar, vilket innebär trögare trafik under en större del av dagen än idag. Det gäller främst Klaratunnelns mynning vid Mäster Samuelsgatan och korsningen Vasagatan/Mäster Samuelsgatan. Det medför risk för tidvis blockering i intilliggande korsningar.

Det kan bli nödvändigt att göra vissa justeringar i trafiksignaler, korsningsutformning och trafikreglering i det närliggande gatunätet.



Differensbild som visar skillnaden för biltrafiken mellan de två utformningsalternativen. Röda länkar visar var trafiken är större med alternativet utan biltrafik på Klarabergsgatan, och gröna länkar var trafiken är mindre

På några gator minskar trafiken, bland annat på Klarabergsviadukten, Kungsholmsgatan, Sveavägen och Hamngatan.

Cykeltrafik

Förslaget innehåller separata cykelbanor med generös bredd och konflikter med biltrafik kan nästan helt undvikas. Kring rondellen är det möjligt att ta bort ett av dagens två körfält och ge gående och personer på cykel större utrymmen. Fler cykelparkeringar kan tillskapas.

Cykelbanorna placeras mellan hållplatserna och gångbanorna. De separeras från gång- och körytor med nivåskillnad, och på vissa delar även med möblering, vilket minimerar risken för konflikter.

Trafiksäkerhet

Förslaget har bra förutsättningar för god trafiksäkerhet. Antalet konfliktsituationer minskar när biltrafiken minskar. Trafiksituationen blir lätt att uppfatta och det blir relativt lätt att korsa gatan. De gående har breda gångbanor vilket minskar risken att man använder cykel- och spårutrymmen. Gående och personer

på cykel kommer att korsa varandras väg vid hållplatserna, men det bedöms inte bli någon stor säkerhetsrisk. Säkerheten vid rondellen förbättras när ett körfält tas bort.

Varudistribution och avfallshantering

Nästan alla varustransporter och allt avfall hanteras från underjordiska lastfar. Undantaget är fastigheten Orgelpipan 4 på gatans södra sida, där varuförsörjningen idag sker från körbanan. Leveranser får här ske från gångbanan under tider då gångtrafiken är liten. Detta gäller även i alternativet med biltrafik. Dialog har förts med tomträttshavaren och vidare planering kommer att göras gemensamt med denne.

Luft och buller

Luftkvaliteten förbättras och bullret från vägtrafiken blir lägre, vilket ökar gatans vistelsevärden.

Parkering och angöring

På samma sätt som idag får parkering i huvudsak ske i parkeringshus i området. Parkeringsgaragen kommer fortfarande att kunna nås, men det kan bli ändrade och något längre körvägar för att nå dem.

Tillgängligheten för funktionshindrade som kommer med bil blir begränsad, men man kan komma nära Klarabergsgatan med bil vid Klara Norra Kyrkogata, Klara Östra Kyrkogata, Sveavägen och Mäster Samuelsgatan. Detta gäller även i alternativet med biltrafik, eftersom det inte heller då skulle vara möjligt att stanna på gatan.

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 bedöms alternativen vara likvärdiga.

Gestaltning

Klarabergsgatan binder ihop viktiga stadsrum och målpunkter i City. Utformningen kan lyfta fram gatans kvaliteter och bidra till en sammanhållen stadsmiljö som är lätt att förstå för besökaren.

Sammanfattning av konsekvenser

Konsekvenserna sammanfattas nedan i en jämförelse mellan dagens situation och de två utredningsalternativen. Kontoret anser att förslaget utan biltrafik har flest fördelar. Anledningen till att cykeltrafiken inte bedöms uppnå god standard är att det på grund av

det stora antalet gående i området blir något begränsad framkomlighet.

	Nuläge	Med biltrafik	Utan biltrafik
Stadsliv	Red	Red	Green
Gångtrafik	Yellow	Red	Green
Cykeltrafik	Red	Yellow	Yellow
Kollektivtrafik	Yellow	Green	Green
Biltrafik	Green	Yellow	Red
Trafiksäkerhet	Red	Red	Green
Gestaltning	Red	Yellow	Green

Sammanfattning av konsekvenser. Grön = god standard, gul = mindre god standard, röd = låg standard

Inkomna synpunkter

Utredningen skickades i april 2013 på remiss till 20 externa aktörer, varav sju svarade. Remissen skickades också till fem förvaltningar i staden, varav fyra svarade. Remissvar, sammanfattning av remissvar samt kommentarer finns i bilaga 2.

Trafikförvaltningen, polisen, brandförsvaret, Jernhusen, stadsbyggnadskontoret, Stockholm business region, miljöförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning förordade alternativet utan biltrafik.

Hufvudstaden och Stockholms handelskammare förordade alternativet med biltrafik.

Nyttotrafikkommittén avstod från att förorda något alternativ.

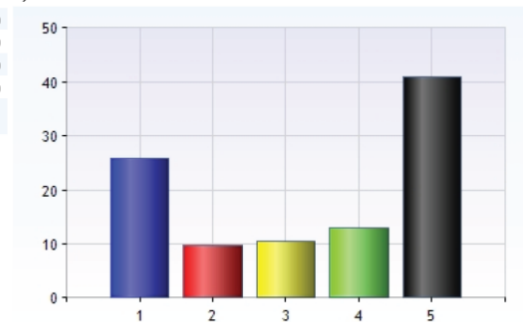
En enkät har också funnits på stadens hemsida där man har kunnat läsa om förslaget att ta bort biltrafiken och svara på några frågor. Cirka 2400 personer läste om förslaget, och av dem besvarade 286 personer frågorna. En majoritet var positiv till förslaget. Kvinnor och män tyckte generellt ungefär lika, och yngre var generellt mer positiva till förslaget än äldre.

1. Vad tycker du om förslaget?

Besvarad av: 286 (12%) Ej besvarad av: 2111 (88%)

1	Helt emot	74 (26%)
2	2	28 (10%)
3	3	30 (10%)
4	4	37 (13%)
5	Helt för	117 (41%)

Medel: 3,3



Måluppfyllelse

Staden har flera strategier och mål som är relevanta för Klarabergsgatan. Alternativet utan biltrafik ger enligt kontoret vid en samlad bedömning större mervärden än alternativet med biltrafik.

Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin tar sin utgångspunkt i stadens översiktsplan Promenadstaden, och kan ses som ett tematiskt tillägg till översiktsplanen. Strategin har tagits fram för att möta de utmaningar som Stockholms snabba befolkningstillväxt innebär, och ger principer för hur stadens vägar och gator kan transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad resekvalitet. Detta genom att prioritera de kapacitetsstarka färdmedlen – kollektivtrafik, gång och cykel.

Vision för City 2030

City är utpekad som ett stadsutvecklingsområde i översiktsplanen. Staden har tagit fram en vision för att ha som målsättning för att utveckla City till ett city i världsklass. Den handlar bland annat om att öka tryggheten och tillgängligheten, utveckla och förädla fastigheter och offentliga platser, fler torgytor och uteserveringar samt att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare.

Cykelplan

I stadens cykelplan ingår Klarabergsgatan som pendlingsstråk. Pendlingsstråk ska vara till för alla och möjliggöra för personer på cykel med olika hastighet att känna sig trygga. Stråken utmärks av god framkomlighet på breda cykelbanor eller cykelfält som medger omcykling.

Ekonomi

Beslutet om trafiklösning är inte direkt kopplat till utgifter eftersom ekonomin hanteras inom tätskiktsprojektet, men alternativet utan biltrafik blir något dyrare eftersom det blir mer möblering i form av

bänkar och cykelparkering. Vägvisningen behöver justeras, och det behövs vissa åtgärder på det kringliggande gatunätet. Extrautgifterna bedöms understiga 10 mnkr, och målsättningen är att kunna inrymma det inom tätskiktsprojektets budget.

Tidplan och genomförande

Det är angeläget att få ett beslut om Klarabergsgatans framtida trafikfunktion och utformning redan nu, trots att det dröjer flera år innan gatan är färdigbyggd. Dels för att det som just nu byggs i tätskiktsprojektet ska vara anpassat till den slutliga utformningen, dels för att hinna göra nödvändiga åtgärder på det omgivande gatunätet.

Genomförandet av alternativet utan biltrafik är beroende av tidplanen för renoeringen av konstruktionerna på Klarabergsgatan. Stadens arbeten med tätskikten pågår 2012-2018. Kring 2018 är det dags för Trafikförvaltningen att bygga spåranläggningen. I samband med det färdigställs även ytorna bredvid spåren, och senast då behöver biltrafiken tas bort. Det kan finnas skäl att stänga av för biltrafik tidigare, eftersom det eventuellt skulle kunna underlätta entreprenaderna. Innan en avstängning måste också vissa förberedelser göras i det kringliggande gatunätet. Den mest lämpliga tidpunkten behöver utredas vidare, och planeras tillsammans med de andra trafikstörande arbeten som kommer att genomföras i staden och regionen under de kommande åren.

Ett sådant närliggande projekt är en kommande renoering av konstruktionerna under Kungsgatan, och ett annat är en renoering av Klaratunneln. Om inte Klarabergsgatan längre är öppen för biltrafik när tunneln ska renoveras kommer trafiken behöva hitta andra vägar under renoeringsperioden. Renoeringen bedöms kunna genomföras i två etapper om cirka sex månader.

Oavsett om Klarabergsgatan är öppen för biltrafik eller inte så kommer den framtida renoeringen av Klaratunneln att ha stor påverkan på framkomligheten med bil till och från City. Påverkan kommer att vara mindre än när Söderledstunneln renoverades eftersom det finns fler alternativa vägar till Klaratunneln.

Klaratunnelns renoering bör så långt möjligt invänta de andra stora ombyggnadsprojekten som kommer att pågå i och omkring City de närmaste åren, för att inte störa framkomligheten mer än nödvändigt. Det finns också ekonomiska incitament att inte tidigarelägga renoeringar av anläggningar som inte uppnått sin fulla livslängd. Bedömningen är idag att en renoering av

Klaratunneln kan vara aktuell kring år 2020-2022. Något som kan vara en fördel är att trängselskatten kan ha ändrats när tunneln ska renoveras, vilket bedöms minska trafiktrycket i City.

Slutsats

Kontoret har med alternativet utan biltrafik hittat en utformningslösning som ger mycket bra villkor för kollektivtrafik, gående och personer på cykel. Det kommer att bli en framkomlig, säker och trivsam stadsmiljö som inbjuder till vistelse.

City är promenadstadens mittpunkt och visionen är att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare och stockholmarnas vardagsrum. Klarabergsgatan, Drottninggatan och området kring Sergels Torg är några av stadens mest välbesökta platser, och kommer bli det ännu mer när kollektivtrafiken byggs ut och City utvecklas.

När biltrafiken på Klarabergsgatan tas bort kommer det att leda till att det blir lite sämre framkomlighet med bil i City samtidigt som det blir enklare och mer attraktivt att resa kollektivt, gå eller cykla. Alternativ för biltrafiken finns, och omfördelningen kommer att ske främst lokalt men även längre från City. Det blir mer biltrafik främst på och kring Mäster Samuelsgatan och Vasagatan, vilket innebär att biltrafiken där kan bli trögare under en större del av dagen än idag. På sikt bedöms biltrafiken i City totalt sett minska tack vare förbättrad kollektivtrafik, utbyggt cykelvägnät samt utveckling av trängselskatten.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att kontoret ska arbeta vidare med en trafiklösning för Klarabergsgatan utan biltrafik i enlighet med tjänsteutlåtandet. Kontoret ska också planera för att omvandla den norra delen av Klara Västra Kyrkogata till gågata, för att på så sätt skapa en funktionell och trafiksäker plats vid den nya pendeltågsstationens entré.

Slut

Bilagor

1. Programutredning Klarabergsgatan
2. Remissvar och kommentarer