

Handläggare
Kristofer Tengliden
08-508 26 374**Till**
Trafiknämnden
2022-11-17

Förbud mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan. Svar på uppdrag från trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av uppdraget och beslutar att förbudet mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan ska permanentas.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefJenny Carlsson
Tf. Avdelningschef

Sammanfattning

Nämnden beslutade 2021-02-18 att förbud mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan ska införas på försök och utvärderas. I tjänsteutlåtandet redovisas utvärderingen av försöket.

Pandemin har påverkat resandet och försvårade därför utvärderingen av försöket. Restiderna för biltrafiken på Strandvägen, liksom på de andra studerade rutterna, ökade under våren och sommaren 2021, och den huvudsakliga orsaken till detta var sannolikt ett förändrat resmönster under pandemin. Under hösten har restiderna återgått till det mer normala (som det var innan pandemin), även om en liten ökning av restiderna under eftermiddagens högtrafik kvarstår.

Rutterna för att köra mot Blasieholmen har i hög grad ändrats sedan förbudet mot vänstersväng infördes; fler kör nu via Birger Jarlsgatan. Även för de som kommer från Strandvägen finns det

fortfarande möjlighet att köra till Blasieholmen antingen via Norrmalmstorg-Smålandsgatan eller via U-sväng på Birger Jarlsgatan. Mätningarna visar att båda dessa alternativ används.

Resenärerna med linjerna 69 och 76 har fått cirka 45 sekunder kortare restid. Linje 7 hade innan försöket kortast restid tack vare att den, liksom övriga stomlinjer, har bussprio. Bussprion har fungerat väl redan innan försöket, vilket är anledningen till att resenärer med linje 7 endast har fått knappt 10 sekunder kortare restid. Resenärerna med linje 54 har fått knappt 15 sekunder kortare restid.

Kollektivtrafikresenärernas tidsvinst är mer än dubbelt så stor som tidsförlusten för de som reser med bil. Kontoret anser att den stora tidsbesparingen för kollektivtrafiken motiverar att behålla förbudet mot vänstersväng.

Bakgrund

Vid trafiknämndens sammanträde 2021-02-18 fattades genomförandebeslut om förbättringar för gång, cykel och kollektivtrafik vid Nybroplan. Ett av kontorets förslag var att förbjuda vänstersväng för biltrafiken från Strandvägen vid Nybroplan i syfte att förbättra framkomligheten för spårvagnar och bussar på väg västerut.

Nämnden beslutade att förbud mot vänstersväng skulle införas på försök och utvärderas. Försöket inleddes den 29 mars genom att avstängningsmaterial ställdes ut och trafiksignalen programmerades om för att ge bussar och spårvagnar mer gröntid. Kollektivtrafiken och biltrafiken mot Hamngatan fick därmed, till skillnad mot tidigare, grönt samtidigt.



Figur 1. Vänstersväng förbjuden. Spårvagnarna har, till skillnad mot tidigare, grönt samtidigt som biltrafiken.

Den 16 augusti startade entreprenadarbetena på Nybroplan. Vänstersväng är förbjuden under hela entreprenadtiden för att göra plats för de ombyggnader som ska göras. Syftet med detta ärende är att rapportera hur försöket har utfallit och ge underlag för beslut om vänstersvängen fortsatt ska vara förbjuden eller inte. När beslutet är fattat anpassas den slutliga utformningen efter detta.



Figur 2. Karta över området med vänstersvängen markerad

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Information har inhämtats från trafikförvaltningen, Keolis (busstrafiken), Stockholms Spårvägar samt Trafik Stockholm.

Metod

Ett flertal metoder har använts för att samla information om hur resandet har påverkats under försöket. Det som har studerats är kollektivtrafiken samt biltrafiken. Gång- och cykeltrafiken har inte påverkats av försöket och har därför inte studerats.

Metoder för datainsamling:

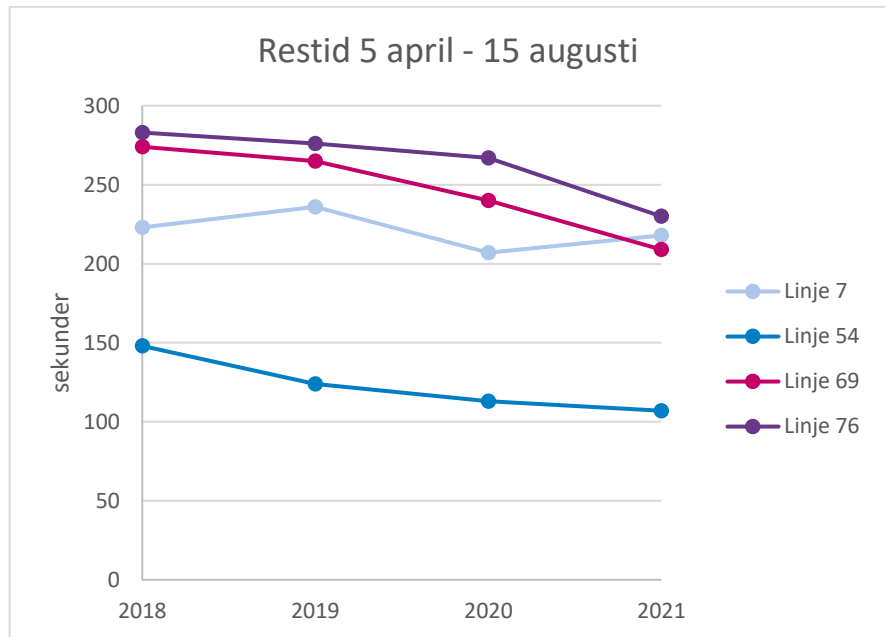
- Restider för bussar och spårvagnar har inhämtats från regionens system RUST.
- Restider för biltrafiken har inhämtats från Trafikverkets och trafikkontorets gemensamma restidssystem.
- Hur bilister väljer att köra till Nybrohamnen har mätts med kameror.
- Automatiska antalsmätningar av biltrafik.
- Inkomna synpunkter på försöket.

Analys och konsekvenser

Restider för kollektivtrafiken

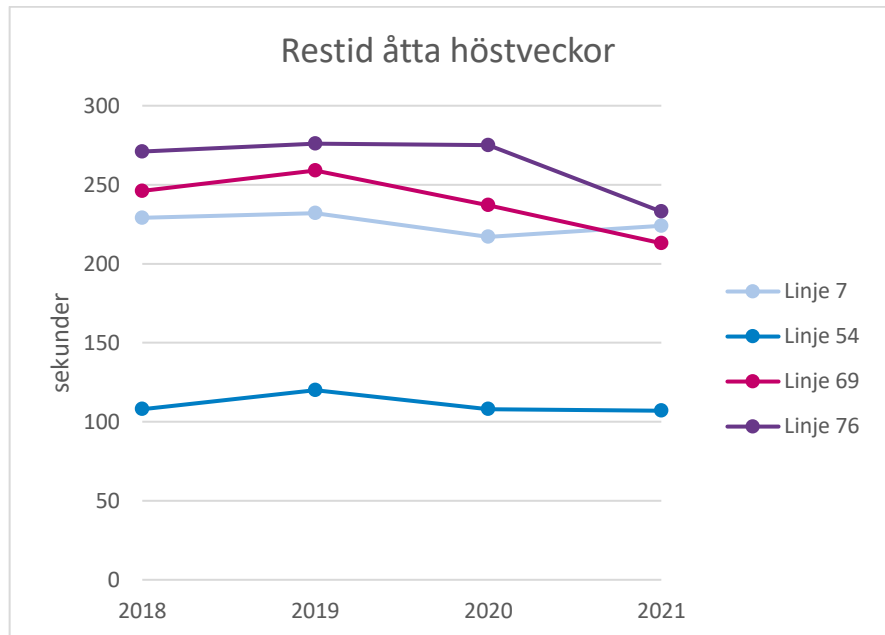
I samband med försökets start ändrades trafiksignalerna så att gröntiden för kollektivtrafikkörfältet mot Hamngatan ökade från cirka 6 till cirka 40 sekunder.

Restider för bussar och spårvagnar har inhämtats från trafikförvaltningen. Restiden efter försökets start jämfört med motsvarande tidsperiod 2018-2020 visas i figur 3. Den 16 augusti påbörjades entreprenadarbetena vid Nybroplan så detta påverkade inte tiderna i nedanstående figur.



Figur 3. Restid för kollektivtrafikresenärerna 5 april-15 augusti i västlig riktning mellan Nybroplan och Kungsträdgården (linje 54) respektive mellan Styrmansgatan och Kungsträdgården (övriga linjer).

Biltrafiken var ovanligt omfattande i City under våren och sommaren 2021. Därför gjordes även en analys av kollektivtrafikens restider under åtta höstveckor från mitten av augusti till mitten av oktober. Analysen visar att resultatet står sig även under mer normala trafikförhållanden (se figur 4). Kontoret bedömer att arbetena med ombyggnaden inte har påverkat dessa restider.



Figur 4. Restid för kollektivtrafikresenärerna från mitten av augusti till mitten av oktober i västlig riktning mellan Nybroplan och Kungsträdgården (linje 54) respektive mellan Styrmansgatan och Kungsträdgården (övriga linjer).

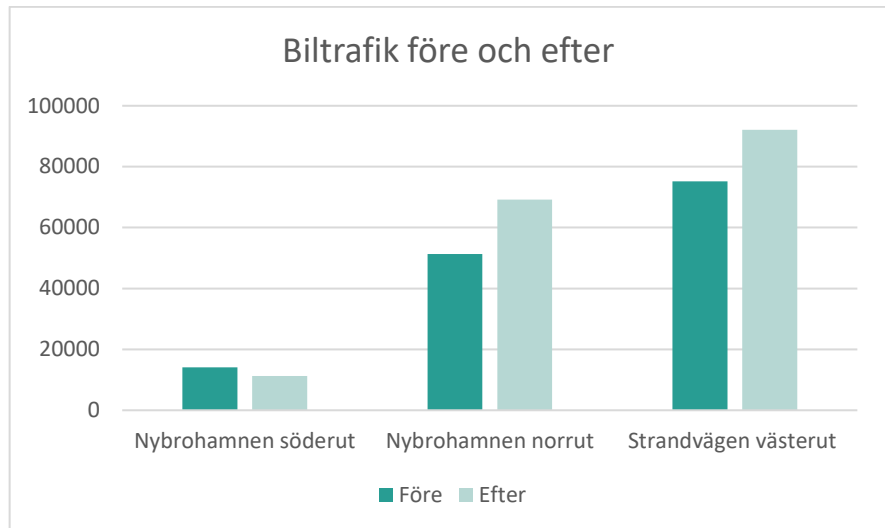
Jämfört med 2019 (före Covid-19) har restiden för resenärerna med linjerna 69 och 76 minskat med cirka 45 sekunder. Linje 54 använder inte kollektivtrafikkörfältet vid Nybroplan i västlig riktning då linjen kommer från Sibyllegatan och fick därför samma ökning av gröntiden som biltrafiken (9 sekunder); resenärerna med linje 54 har fått knappt 15 sekunder kortare restid. Resenärerna med linje 7 har endast fått knappt tio sekunder kortare restid vilket bedöms bero på att linjen redan innan försöket hade prioritet i trafiksignalen (bussprio), och att denna har fungerat väl.

Vid intervjuer med trafikledning och förare på Stockholms Spårvägar och Keolis har det framkommit att de upplever att det är betydligt färre bilar som använder kollektivtrafikkörfältet på Hamngatan mot Norrlandsgatan nu än innan, vilket är positivt.

Antalsmätningar av biltrafik

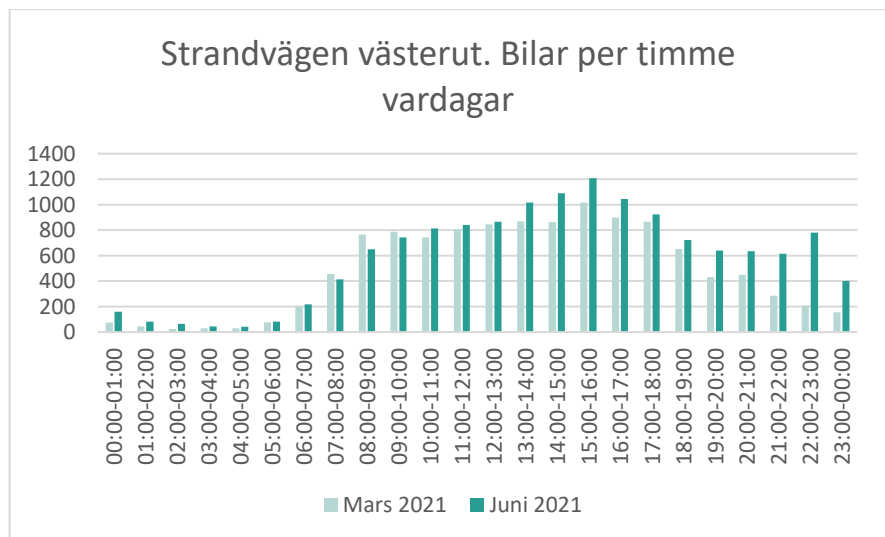
Kontoret har låtit mäta biltrafiken på Nybrohamnen och Strandvägen före försökets start (mars 2021) och under försöket (juni 2021). Biltrafiken västerut på Strandvägen samt norrut på Nybrohamnen ökade med cirka 20 % mellan före- och eftermätningen (se figur 5). Detta bedöms främst bero på lättade Covid-19-restriktioner. Att det var så mycket mer biltrafik i eftermätningen är något som behöver beaktas i utvärderingen, då detta har en stor påverkan på trafiksituationen. En jämförelse med

en tidigare mätning visar att flödet redan i mars 2021 var lika stort som i november 2018, trots Covid-19.



Figur 5. Biltrafik totalt under sju dygn på Nybrohamnen och Strandvägen västerut före (mars) och efter (juni) införande av vänstersvängförbud.

Under eftermiddagens högtrafik samt efter klockan 19 på kvällen var ökningen i juni särskilt stor (se figur 6).



Figur 6. Biltrafik västerut på Strandvägen i mars och juni 2021.

Vänstersvängförbudet har inneburit en minskning av biltrafiken på Blasieholmen (gatorna Nybrokajen, Hovslagargatan och Södra Blasieholmshamnen).

Restider för biltrafiken

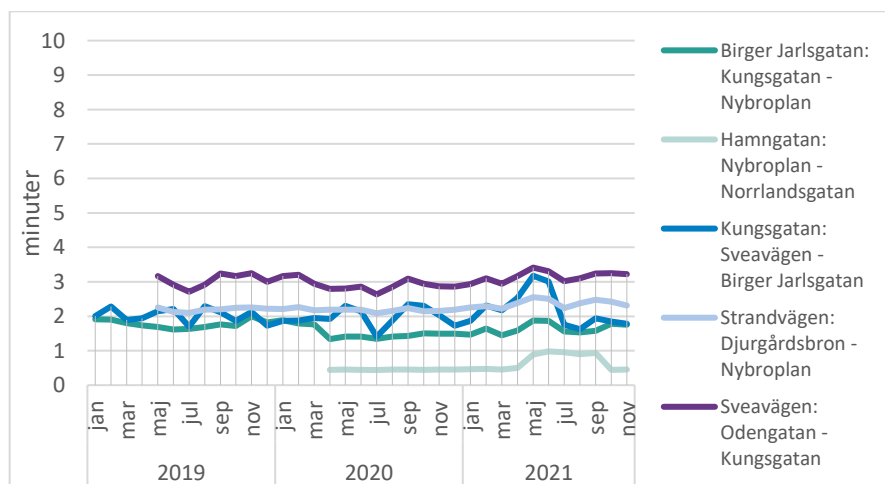
Under försöket togs ett av två körfält på Strandvägen mot Hamngatan bort, samtidigt som gröntiden för biltrafiken kunde ökas med 9 sekunder till cirka 40 sekunder.

Restider för biltrafiken har inhämtats från Trafikverkets och trafikkontorets gemensamma restidssystem. Det har under försöket med förbjuden vänstersväng inkommit en del synpunkter från trafikanter om att köerna på Strandvägen har ökat och att man anser att detta orsakats av försöket. Åtgärden har inte haft någon större påverkan på kapaciteten och ska därför inte kunna orsaka några större köbildningar, men för att kunna studera detta har restidsdata för några olika rutter tagits fram:

- Strandvägen mellan Djurgårdsbron och Nybroplan
- Hamngatan mellan Nybroplan och Norrlandsgatan
- Birger Jarlsgatan mellan Kungsgatan och Nybroplan
- Kungsgatan mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan
- Sveavägen mellan Odengatan och Kungsgatan

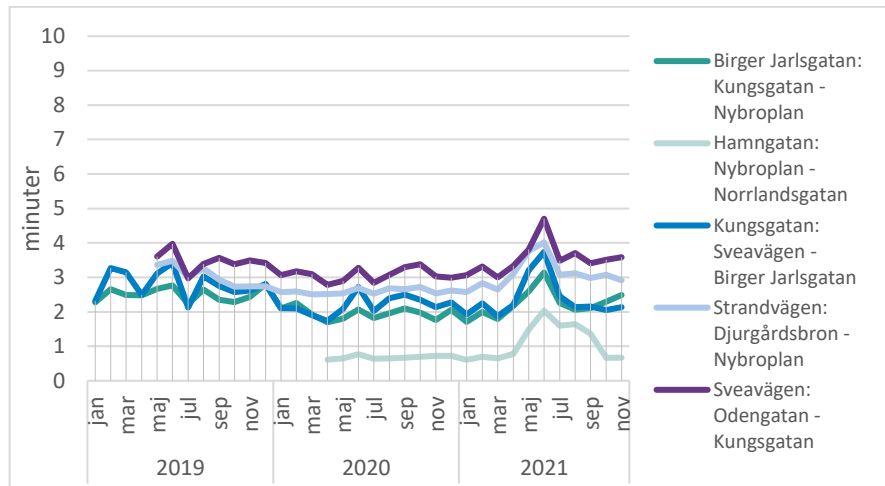
Data har samlats in olika länge för de olika rutterna; för några finns data för hela 2019 och framåt och för andra finns data från maj 2019 respektive april 2020.

Resmönstren under pandemin har haft en relativt stor påverkan på restiderna för biltrafiken, särskilt under våren och sommaren 2021. Under morgontrafiken klockan 7-9 har restiderna varit relativt stabila på de studerade rutterna, men en ökning syns särskilt på Kungsgatan och på Hamngatan under våren och sommaren. Under hösten minskade restiderna åter till det normala (se figur 7).



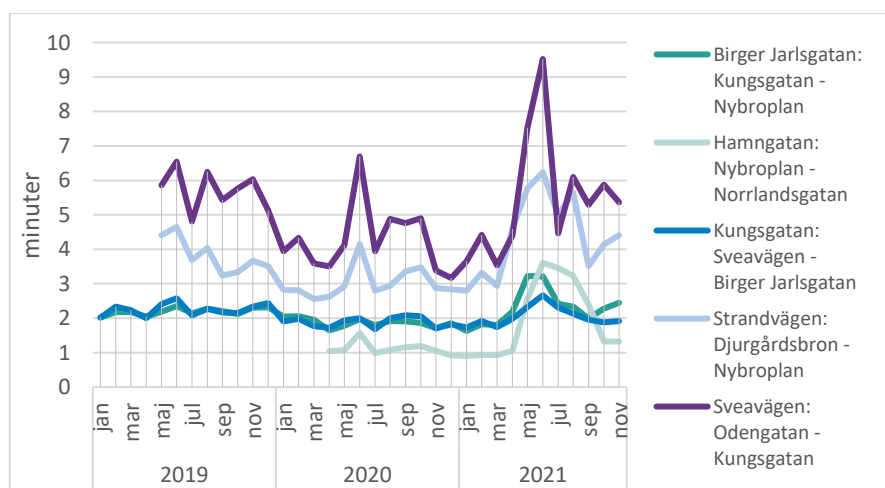
Figur 7. Restider för biltrafiken vardagar kl. 7-9.

Klockan 12-14 ökade restiderna för samtliga rutter under våren 2021 men har under hösten återgått till det normala (se figur 8).



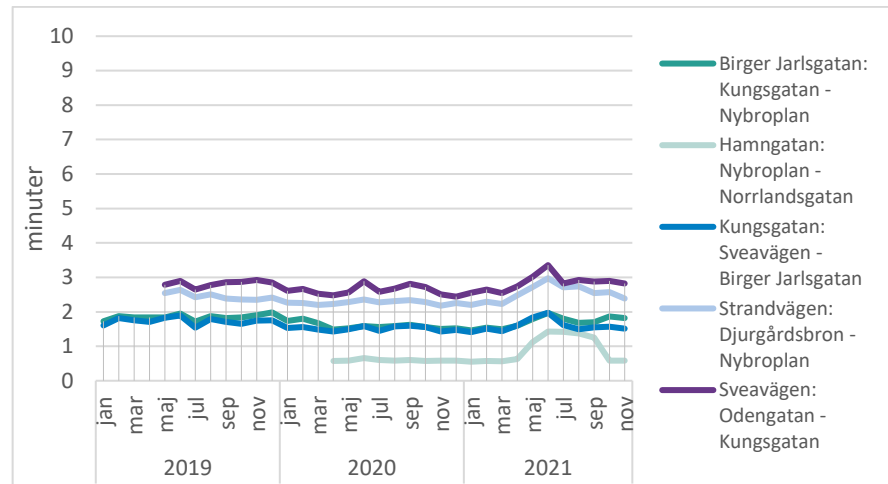
Figur 8. Restider för biltrafiken vardagar kl. 12-14.

Klockan 16-18 har rutterna på Sveavägen och Strandvägen normalt stor påverkan av köer, med ungefär dubbla restiden jämfört med lågtrafiktid innan pandemin (se figur 9). Köerna beror främst på att många vill resa mot Centralbron under eftermiddagarna. Under våren och försommaren 2021 ökade restiderna på dessa rutter ännu mer, men även på Hamngatan och Birger Jarlsgatan uppmättes öknningar. Under hösten återgick restiderna till det mer normala, men på Strandvägen var restiderna fortfarande 15-30 sekunder längre än under hösten 2019.



Figur 9. Restider för biltrafiken vardagar kl. 16-18.

Övriga tider på dygnet (lågtrafiktid) är restiderna som mest stabila, men även här ökade restiderna något under våren 2021 för att sedan återgå till det normala under hösten (se figur 10).



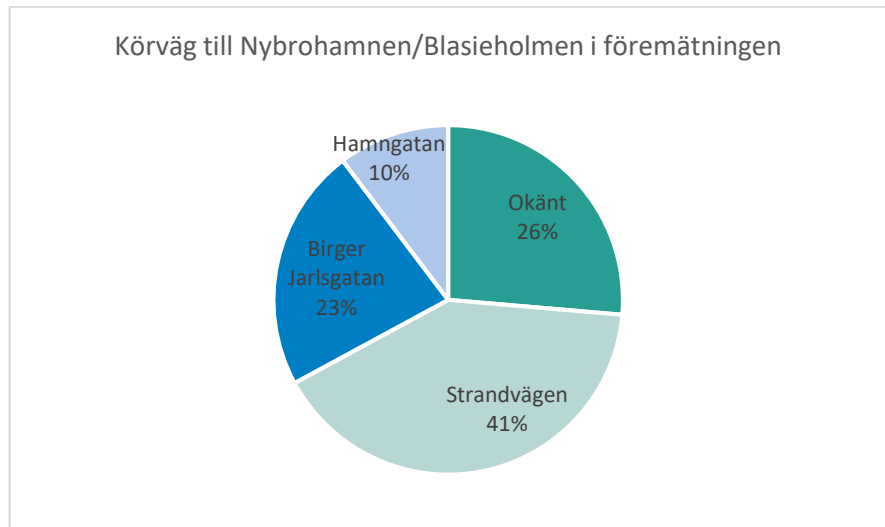
Figur 10. Restider för biltrafiken vardagar övrig tid.

Slutsatsen av detta är att restiderna för biltrafiken på Strandvägen, liksom på de andra studerade rutterna, ökade under främst våren och sommaren 2021, och att den huvudsakliga orsaken till detta sannolikt var ett förändrat resmönster under pandemin.

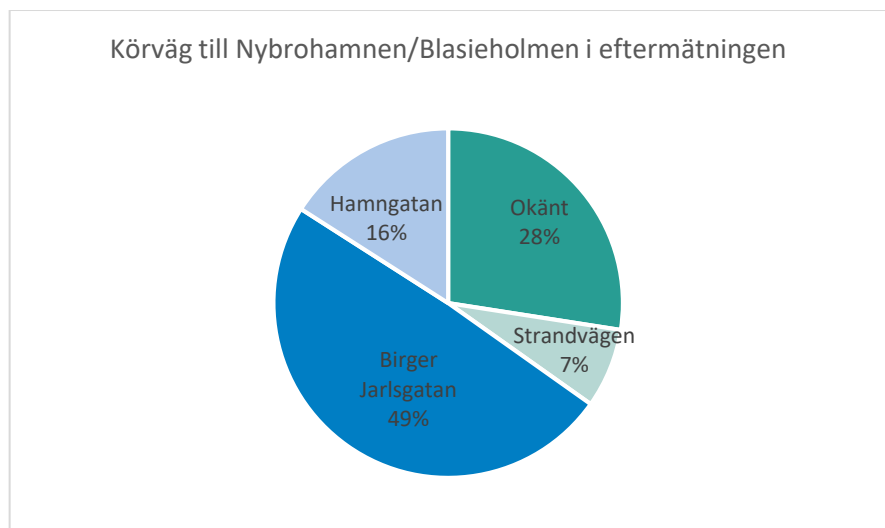
Bilisters körväg till Blasieholmen

Hur bilister väljer att köra till Nybrokajen/Blasieholmen har mätts med kameror som automatiskt avläser och anonymiserar registreringsnummer tillsammans med en tidsstämpel samt information om färdriktning. Föremätningen genomfördes kl. 7-9, kl. 10-14 och kl. 15-17 under sju dagar mellan 17-29 mars 2021 och eftermätningen mellan 11-17 juni 2021. Syftet med mätningen var att se hur vänstersvängförbudet skulle påverka vilken väg bilisterna valde.

Mätningarna visar att vänstersvängförbudet hade stor påverkan på hur man kör till Nybrohamnen och Blasieholmen (se figur 11 och 12). Andelen som kommer från Strandvägen minskade från 41 % till 7 %, och istället ökade andelen från främst Birger Jarlsgatan men det var även en ökning från Hamngatan. 26-28% av fordonen som ankom till Nybrohamnen hade inte fångats av någon kamera vid ankomst till korsningen; det kan exempelvis bero på att registreringsskylten skymts av något annat fordon.



Figur 11. Körväg till Nybrohamnen i föremätningen. Totalt 1377 fordon.



Figur 12. Körväg till Nybrohamnen i eftermätningen. Totalt 1129 fordon.

Av de som kommer via Birger Jarlsgatan i eftermätningen har 16 % gjort U-sväng på Birger Jarlsgatan och 18 % har kört via Hamngatan-Norrmalmstorg-Smålandsgatan. I föremätningen gjorde 1 % respektive 2 % de vägvalen. Det har alltså uppstått nya ruttval. Kontoret bedömer att trafiken söderut på Birger Jarlsgatan på grund av detta har ökat med cirka 70 fordon i maxtimmen, vilket inte har någon särskild påverkan på framkomligheten; restiderna är några sekunder längre kl. 16-18 men några sekunder kortare övriga tider.

Vid en uppföljande mätning i oktober 2021 svängde cirka tio bilister per timme vänster från Strandvägen trots förbudet. Det ska jämföras med cirka 120 per timme innan förbudet.

Inkomna synpunkter

I synpunktsportalen registreras inkomna frågor och klagomål som inkommer via till exempel ”Tyck till”. Ett uttag av ärenden gjordes i mitten av oktober angående inkomna klagomål om försöket.

De inkom enligt nedan:

April: 8 st

Maj: 3 st

Juni: 1 st

Juli: 1 st

Augusti: 2 st

September: inga

Oktober: inga

12 av synpunkterna var klagomål på köer, en synpunkt handlade om att det var otydligt vilken fil man ska köra i, en handlade om att det tar längre tid att köra till Kastellholmen och en var ett förbättringsförslag för cykeltrafiken.

Trafikkontorets synpunkter

Pandemin har påverkat resandet och försvårade därför utvärderingen av försöket. Samtidigt som försöket startade i april ökade också bilresandet i City, med ökade köbildningar och restider som följd. Detta fortsatte under sommaren, men under hösten återgick restiderna till det mer normala (som det var innan pandemin) även om en liten ökning av restiderna under eftermiddagens högtrafik kvarstår.

Försöket har inte haft någon större påverkan på kapaciteten för biltrafiken mot Hamngatan; kapacitetsbegränsningen västerut ligger dessutom längre västerut vid Norrlandsgatan och infarten mot Klaratunneln. Sedan ett körfält från Strandvägen mot Hamngatan togs bort har det blivit en bättre balans mellan inflöde och utflöde, eftersom det inte längre fylls på med mer biltrafik in på Hamngatan än det finns plats för. Det har också lett till att färre bilar kör i kollektivtrafikkörfältet på Hamngatan.

Restiderna på Strandvägen mellan Djurgårdsbron och Nybroplan var 15-30 sekunder längre kl. 16-18 hösten 2021 än de var hösten 2019; resten av dygnet är restiderna på samma nivåer som 2019. Detta kan bero på att det var mer biltrafik 2021 än det var 2019, men sannolikt är den främsta anledningen till detta att färre bilar använder kollektivtrafikkörfältet på Hamngatan idag; tidigare användes det av många när köerna på Hamngatan växte bakåt mot Nybroplan, men så är det inte längre med den ändrade

körfältsindelningen. Kontoret bedömer att upp till cirka 1 300 bilresenärer per dygn får upp till 30 sekunder förlängd restid på denna rutt; detta är en uppskattning i överkant dels eftersom restidsförlängningen gäller de som kört hela vägen från Djurgårdsbron till Nybroplan dels eftersom restidsförlängningen under hösten varierat mellan 15 och 30 sekunder. Restiderna på Hamngatan verkar samtidigt vara något kortare än tidigare; i november 2021 var restiderna där nära nivån för april 2020 medan restiderna på Strandvägen och Sveavägen har ökat sedan dess.

Rutterna för att köra mot Blasieholmen har i hög grad ändrats; färre kommer från Strandvägen och fler kommer istället från Birger Jarlsgatan. Även för de som kommer från Strandvägen finns det fortfarande möjlighet att köra till Blasieholmen antingen via Norrmalmstorg-Smålandsgatan eller via U-sväng på Birger Jarlsgatan. Mätningarna visar att båda dessa alternativ används. Det är nu endast 3 % av de som kör västerut på Strandvägen som på olika sätt kör mot Blasieholmen; innan svängförbudet var det 8 %. Kontoret bedömer att cirka 600 bilresenärer per dygn har fått cirka 90 sekunders fördröjning när de har fått ändra rutt på grund av vänstersvängförbudet.

Resenärerna med linjerna 69 och 76 har fått cirka 45 sekunder kortare restid. Dessa två linjer har sammanlagt cirka 3 200 resenärer per dygn på denna plats.

Linje 7 hade innan försöket kortast restid tack vare att den, liksom övriga stomlinjer, har bussprio. Bussprion har fungerat väl redan innan försöket, vilket är anledningen till att resenärer med linje 7 endast har fått knappt 10 sekunder kortare restid. Linje 7 har cirka 5 300 resenärer per dygn på denna plats.

Linje 54 har cirka 600 resenärer per dygn som har fått knappt 15 sekunder kortare restid.

Restidsförändringarna för kollektivtrafiken och biltrafiken har sammanställts i tabell 1 nedan.

	Resor per dygn	Tid per resa (s)	Summa (s)
Kollektivtrafik			
Linje 54 (minskad restid)	600	13	8 000
Linje 7 (minskad restid)	5 300	8	42 000
Linje 69 (minskad restid)	1 500	46	69 000
Linje 76 (minskad restid)	1 700	43	75 000
Totalt minskad restid per dygn			194 000
Biltrafik			
Strandvägen (ökad restid)	1 300	30	39 000
Vänstersväng (ökad restid)	600	90	54 000
Totalt ökad restid per dygn			93 000

Tabell 1. Förändring av restider

Kollektivtrafikresenärernas tidsvinst är mer än dubbelt så stor som tidsförlusten för de som reser med bil. Detta är i linje med analysen som gjordes under planeringen av projektet och som redovisades i inriktningsbeslutet; dock gjordes den förra för maxtimmen medan försöket redovisas på dygnsnivå. Kontoret anser att den stora tidsbesparingen för kollektivtrafiken motiverar att behålla förbudet mot vänstersväng.

Kontoret föreslår därför att trafiknämnden godkänner redovisningen av uppdraget och beslutar att förbudet mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan ska permanentas.

Slut