

HandläggareLinnea Svärd
08-508 26 309**Till**Trafiknämnden
2023-11-09

Sveavägen bilfri helgtid. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget, samt kontorets förslag på genomförande av test.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef

Sammanfattning

I budget 2023 för Stockholms stad framgår att trafiknämnden ska utreda möjligheten att göra Sveavägen bilfri helgtid i syfte att levandegöra platsen och skapa utrymme för tillfällig torghandel, loppisar, kulturevenemang och liknande aktiviteter samt förhindra de omfattande störningsproblem som finns på Sveavägen kvällstid.

Trafikkontoret gör bedömningen att det är möjligt att göra delar av Sveavägen bilfri helgtid och samtidigt upprätthålla nödvändig framkomlighet.

Trafikkontoret föreslår att i första hand området mellan korsningarna med Odengatan och Kungstensgatan stängs av för motorfordonstrafik, och att Sveavägen dessutom stängs av för genomfart i en punkt norr om Frejgatan. Platsaktivering och möblering föreslås ske i området mellan Odengatan och Kungstensgatan.

Föreslagna avstängningar och aktivering bedöms kunna bidra till mindre ordningsstörningar samtidigt som delar av Sveavägen levandegörs. För att utförligare kunna besvara frågeställningarna och studera konsekvenser föreslår trafikkontoret att fyra helger med Sveavägen bilfri helgtid genomförs sommaren 2024, med utgångspunkt i beskrivna förslag.

I samband med ett sådant försök kan trafikkontoret utvärdera och analysera effekterna av en avstängning, både vad gäller platsaktivering, trafikpåverkan och påverkan på störningsproblematiken.

Bakgrund

I budget 2023 för Stockholms stad framgår att trafiknämnden ska utreda möjligheten att göra Sveavägen bilfri helgtid i syfte att levandegöra platsen och skapa utrymme för tillfällig torghandel, loppisar, kulturevenemang och liknande aktiviteter samt förhindra de omfattande störningsproblem som finns på Sveavägen kvällstid. Utredningen ska tydliggöra vilken sträcka som kan omfattas, hur avstängningen kan upprätthållas, hur nödvändig framkomlighet ska garanteras samt med vilken frekvens gatan kan stängas för biltrafik.

Längs Sveavägen finns en problematik med fordonsförare som bland annat kör fort och spelar hög musik. Störst är problemen kvällstid på helger under sommarhalvåret. Dessutom förekommer i högre utsträckning än på andra gator i innerstaden andra typer av förgälsäckande beteende och i vissa fall även lag- och ordningsbrott kopplat till ovan. Tillsammans med boende längs Sveavägen har trafikkontoret, Polisen och Norrmalms stadsdelsförvaltning sedan 2018 haft en dialog om åtgärder för att minska problematiken, varav flertalet har genomförts.

Trafikkontoret har bland annat:

- Skyltat lägre hastigheter på Sveavägen,
- Infört stopp- och stannandeförbud på vissa sträckor,
- Placerat ut permanenta farthinder på flera platser,
- Initierat förbättrad samverkan mellan parkeringsvakter och polis,
- Placerat ut en bom vid infarten till Vanadislunden,
- Genomfört test med tillfälliga fysiska hinder för att förhindra ansamling av stillastående fordon,
- Justerat trafiksignaler kvälls/natttid för att ta bort grön våg för trafiken,

- Genomfört årlig kommunikationskampanj som del i ett åtgärdsprogram för att minska de höga halterna av kolmonoxid.

Trafikkontoret har mot bakgrund av det som beskrivs ovan studerat möjligheten att göra Sveavägen bilfri helgtid, i syfte att ytterligare minska störningsproblemen och levandegöra platsen med olika aktiviteter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har även skett med Trafikförvaltningen i Region Stockholm, kulturförvaltningen och Norrmalms stadsdelsförvaltning.

Analys och konsekvenser

Förutsättningar

Sveavägen är en vältrafikerad huvudgata genom centrala Stockholm som ansluter Sveaplan i norr med Sergels torg och Centralbron via Klaratunneln i söder. Gatan fyller en viktig funktion för trafikförsörjningen i innerstaden och är en del av det primära vägnätet. Högsta tillåtna hastighet är 40 km i timmen. Gatubredder mellan fasad varierar, men är mestadels runt 33 meter.

Gångtrafik

Sveavägen är viktig för gångtrafik genom Norrmalm och gångflödet är uppskattat till cirka 22 000 gående per dygn i höjd med Tegnégatan. Flödet varierar dock mycket längs gatan. Det finns gångbanor på båda sidor.

Cykeltrafik

Sveavägen är klassad som primärt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan. Cykelflödet på Sveavägen är cirka 4000 cyklister per dygn i höjd med Tegnégatan. Cykelinfrastrukturen består av cykelfält och enkelriktade cykelbanor.

Kollektivtrafik

På Sveavägen finns kollektivtrafik i form av busstrafik och tunnelbana. Söder om Odengatan finns entréer till tunnelbanans gröna linje för stationerna Rådmanngatan och Hötorget. Gatan trafikeras av följande bussar i linjetrafik:

- **57** Frösundavik - Sofia
- **515** Odenplan - Sundbyberg station
- **516** Sergels torg - Häggvik

- **595** Stockholm C - Sundbybergs station (nattbuss, endast natt mot vardag)



Figur 1. Buss i linjetrafik

Turtätheten varierar över dygnet och mellan vardag och helg. Söder om Odengatan trafikerar endast linje 57 på helger. Norr om Odengatan trafikerar linje 57 och 515 på helger.

Motorfordonstrafik

Sveavägen fyller en viktig funktion för motorfordonstrafiken i Stockholm, och är en del av det primära vägnätet. Trafikflöden redovisas i figur 5 som ett medelvärde för uppmätta flöden på lördagar och söndagar, där mätåren varierar mellan år 2010 till 2022.

Angöring och tillgänglighet

Sveavägen har flera entréer för både bostäder och verksamheter längs gatan med tillgänglighetskrav och angöringsbehov.



Figur 2. Trafikflöden helgmedelvärde

Område med störningar

Längs Sveavägen finns problem med störningar från trafik under främst helgnätter, särskilt under sommarhalvåret. Fordonsförare kör fort och många parkerar sitt fordon längs gatan och spelar hög musik. I vissa fall efterlevs inte trafikföreskrifter som parkerings- och stoppförbud.

Störningarna upplevs som ett stort problem för de boende i området och medför bland annat sömnsvårigheter. Det förekommer också andra typer av störande, olämpligt och olagligt beteende som till exempel nedskräpning, offentlig uriner och ofredande. Problemområdet är främst avgränsat till sträckan mellan Sveaplan och Kungstensgatan, se figur 6.



Figur 3. Gulmarkerat område är det främsta området med störningar på Sveavägen

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret har utifrån budgetuppdraget och med beaktande av problembeskrivningen ovan och förutsättningarna i området studerat möjligheten att göra Sveavägen bilfri helgtid. Syftet med uppdraget är att:

- levandegöra platsen bland annat genom att skapa utrymme för tillfällig torghandel, loppisar och kulturevenemang,
- förhindra de omfattande störningsproblem som finns,
- utreda vilket område som kan stängas av,
- utreda med vilken frekvens gatan kan stängas av,
- utreda hur avstängningen kan upprätthållas,
- utreda hur nödvändig framkomlighet ska garanteras.

Val av område

Trafikkontoret gör bedömningen att det är möjligt att göra delar av Sveavägen bilfri helgtid och samtidigt upprätthålla nödvändig framkomlighet.

Kontoret föreslår att i första hand området mellan korsningarna med Odengatan och Kungstengsgatan stängs av för motorfordonstrafik, och att Sveavägen dessutom stängs av för genomfart i en punkt norr om Frejgatan. I området mellan Odengatan och Kungstengsgatan föreslår trafikkontoret en aktivering, se figur 7.



Figur 4. Föreslagen avstängning

Det finns flera skäl till valet av sträcka.

- Det finns goda förutsättningar att levandegöra området.
- Området har idag problematik med störningar.
- Det är lämpligt ur ett trafikperspektiv.

Överväganden

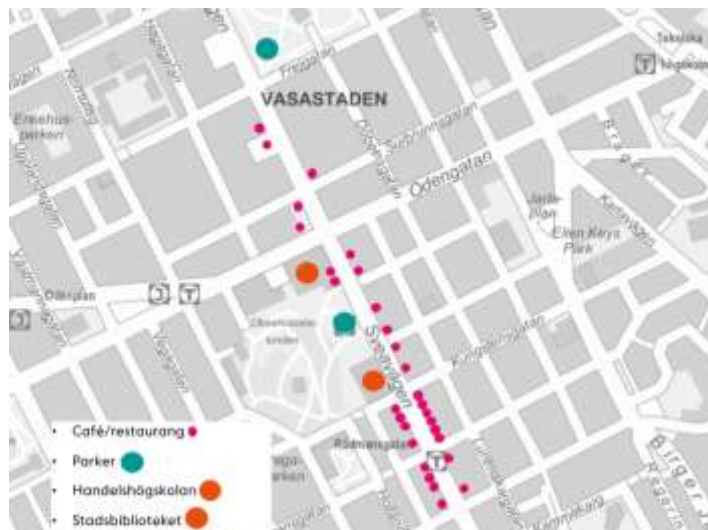
Trafikkontoret har utgått från den del av Sveavägen som har störningsproblematik. I arbetet har kontoret övervägt att föreslå avstängningar av längre sträckor, men landat i ett mer avgränsat område. Det huvudsakliga skälet är att förutsättningarna att aktivera och levandegöra en avstängd gata är bättre på en mer begränsad sträcka.

Kontoret har sedan tittat på vilken delsträcka som är mest lämplig. Längs norra delen av Sveavägen finns flertalet bilverkstäder och garageinfarter som utgör begränsningar för en eventuell avstängning, se figur 8. Bilverkstäderna har generellt stängt på helger, men samtliga garageinfarter behöver vara tillgängliga dygnet runt. Begränsningarna försämrar möjligheterna att aktivera och levandegöra en avstängd sträcka.



Figur 5. Befintliga garage och bilverkstäder

På andra delar av Sveavägen har förutsättningarna bedömts vara bättre att levandegöra och aktivera gatan vid en avstängning. Söder om Odengatan finns en potential i form av flertalet caféer och restauranger, som redan idag lockar människor till gatan med uteserveringar på trottoaren. Längs den västra sidan finns två stora aktörer i form av Stadsbiblioteket och Handelshögskolan, samt parken Observatorielunden. Se figur 9. Här finns inte heller garageinfarter eller verkstäder som norr om Odengatan.



Figur 6. Möjligheter för att levandegöra gatan

Trafikkontoret har utifrån nämnda möjligheter och begränsningar valt att utreda möjligheten att stänga av, levandegöra och aktivera sträckan mellan Odengatan och Kungstensgatan.

Här är gaturummet brett med cirka 30 meter från fasad till fasad. Tack vare gatubreddens och det faktum att gatan är rak med långa

siktlinjer åt norr och söder upplevs gatan som relativt ljus, med goda möjligheter att annonsera aktivitet på långt håll.

Även sträckan mellan Kungstensgatan och Rådmansgatan innehåller flertalet publika lokaler med caféer och restauranger som ger förutsättningar för en lyckad aktivering. Kontoret avser därför i det vidare arbetet att studera möjligheterna och bedöma konsekvenserna av att helt eller delvis utöka den ovan föreslagna sträckan ett kvarter söderut.

En risk med att bara stänga av och aktivera sträckan mellan Odengatan och Kungstensgatan är att delar av Sveavägen som har störningsproblematik fortfarande är öppen för motorfordonstrafik.

Därför har kontoret valt att föreslå en kompletterande avstängning för genomfartstrafik på Sveavägen norr om korsningen med Frejgatan. Det innebär att det inte kommer gå att köra obehindrat norrifrån längs Sveavägen fram till Odengatan. Det minskar sannolikt även trafiken på Frejgatan längs Vanadislunden. Merparten av genomfartstrafiken kommer behöva ta större omvägar – se nedan under konsekvenser – och därmed minskar förhoppningsvis även den trafik med höga hastigheter och som bidrar till störningar längs Sveavägen. Via sidogator och korsande gator kommer det fortfarande gå att nå adresser på Sveavägen mellan Frejgatan och Odengatan.

Föreslagen avstängning

Vid de tillfällen då Sveavägen ska vara bilfri och levandegöras föreslår kontoret som tidigare beskrivits att Sveavägen mellan Odengatan och Kungstensgatan stängs av för motorfordonstrafik, undantaget utryckningsfordon och angöring för rörelsehindrade.

På Sveavägen norr om Frejgatan är kontorets förslag en avstängning för motorfordonstrafik, men med tillåten busstrafik, se figur 13.



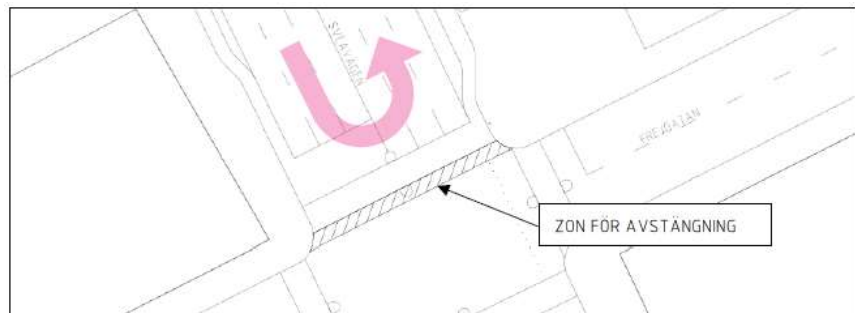
Figur 7. Föreslagen avstängning

I figur 14 visas förslag på lämplig placering av den fysiska avstängningen vid Odengatan respektive Kungstensgatan. Rosa pilar visar hur motorfordonstrafik kan röra sig. Avstängningarna behöver utformas så att utryckningsfordon ska kunna ta sig förbi vid behov.



Figur 8. Placering avstängning vid Odengatan till vänster och Kungstensgatan till höger

I figur 15 visas förslag på placering av avstängningen på Sveavägen norr om Frejgatan som tillåter busstrafik att passera. Avstängningen är föreslagen att placeras i korsningens norra tillfart för att inte riskera ökad trafik på Frejgatan. Mellan Frejgatan och Odengatan kommer Sveavägen vara öppen som vanligt med tillgänglighet till fastigheterna, men trafiken kommer minska markant. Avstängningen behöver tydligt markeras med tungavstängning och skyltning för att minska mängden smittrafik samt att U-sväng för vändande fordon tillåts.



Figur 9. Placering avstängning norr om Frejgatan

Föreslagen aktivering

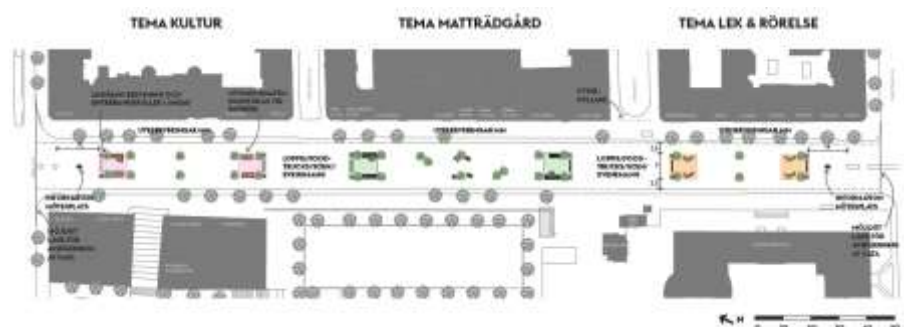
Sträckan mellan Odengatan och Kungstensgatan föreslås levandegöras och aktiveras, se figur 10.



Figur 10. Analys av den föreslagna avstängningen på Sveavägen mellan Odengatan och Kungstensgatan

Aktiveringen är uppdelad i tre delar där varje del har ett eget tema. De teman som föreslås är kultur, maträdgård samt lek och rörelse. Trafikkontoret har utifrån dessa teman tagit fram ett förslag på aktivering av avstängningen i form av möblering, se figur 12.

Mellan temaytorna är förslaget att det ska finnas plats för olika aktörer att agera. Där ska det inrymmas allt ifrån foodtrucks till organiserade loppisar och evenemang. Förslaget möjliggör också att parkteater eller framträdanden är tanken att det ska gå att bygga upp en mindre scen som dockar an till kulturytan.



Figur 11. Förslagen aktivering av avstängningen

Konsekvenser

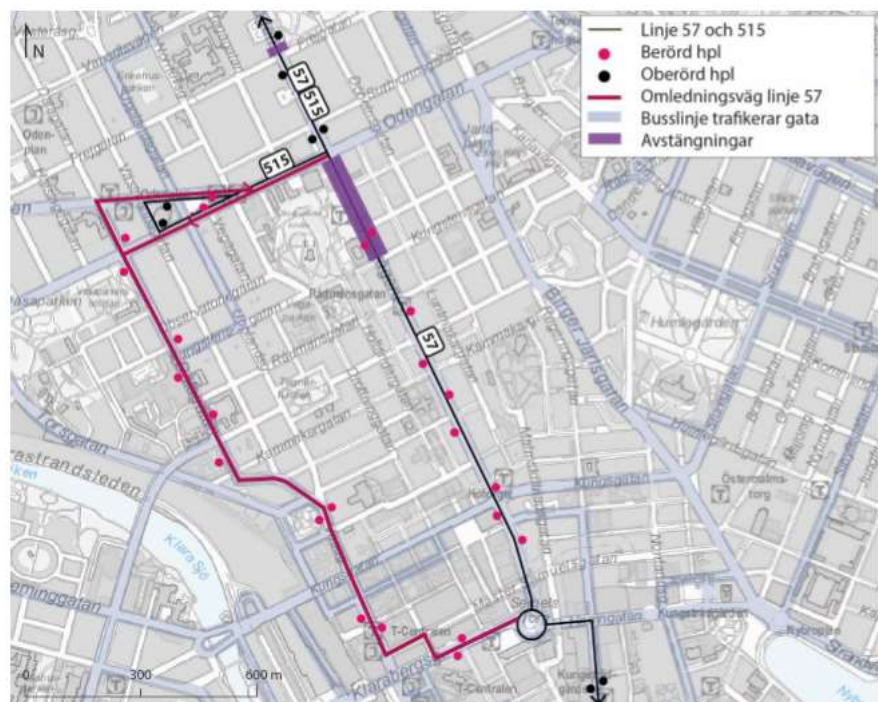
Gång- och cykeltrafik

Gående kommer att kunna röra sig över hela den avstängda ytan mellan Odengatan och Kungstensgatan. Ingen förändring kommer att ske för gående i och med avstängningen norr om Frejgatan. Cykeltrafik kommer tillåtas genom båda avstängningarna i befintliga cykelbanor och cykelfält. En minskad mängd

motorfordonstrafik längs med Sveavägen kommer sannolikt förbättra situationen för cyklister.

Kollektivtrafik

Busstrafiken påverkas inte av avstängningen på Sveavägen norr om Frejgatan, då busstrafik föreslås tillåtas genom avstängningen. Det är endast busslinje 57 som påverkas av den föreslagna avstängningen mellan Odengatan och Kungstensgatan, då det är enda linjen som trafikerar sträckan helgtid. Linje 57 kommer behöva ledas om under avstängningsperioden. Nio hållplatslägen längs Sveavägen och 14 hållplatslägen längs omledningsvägen berörs, se figur 16. Omledningsvägen är identifierad i samråd med bussoperatören samt trafikförvaltningen och sker längs befintliga gator där det idag redan går busstrafik. Eftersom tunnelbanan har stationer längs den påverkade sträckan har resenärer möjlighet att ta tunnelbanans gröna linje till exempelvis Odenplan eller Centralen för att nå buss 57.



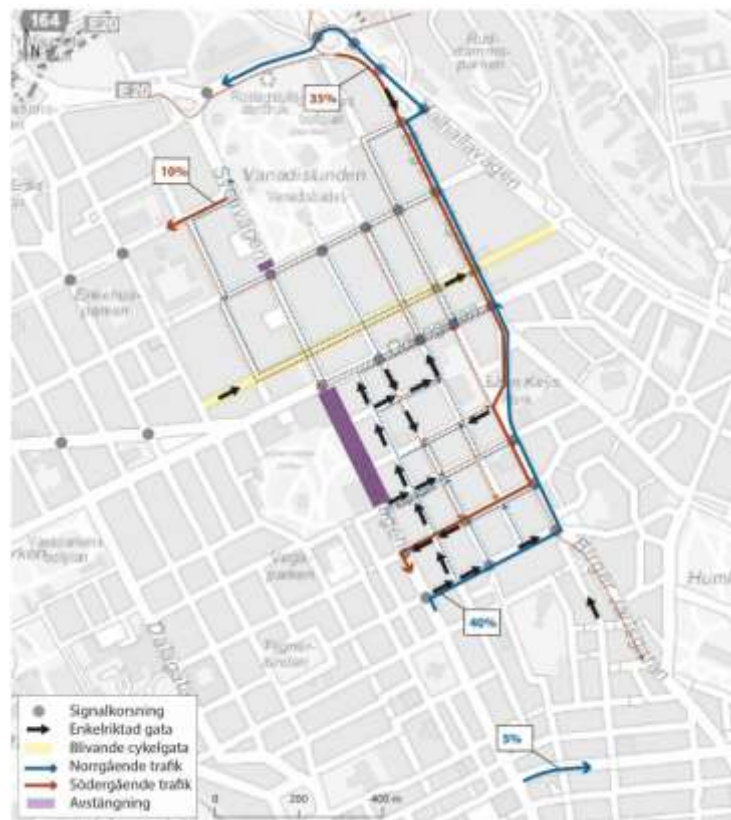
Figur 12. Föreslagen avstängning, omledningsvägar för busstrafiken

Motorfordonstrafik

För att bedöma konsekvenserna för motorfordonstrafiken har kontoret gjort ett antal välgrundade antaganden. Kontoret har antagit att 50 % av motorfordonstrafiken är genomfartstrafik, som idag trafikerar sträckan Sveaplan - Klaratunneln i båda riktningar med start och målpunkter längre bort. Denna trafik bedöms välja alternativa vägar eller andra färdssätt, vilket innebär att den inte alls

vid en avstängning kommer trafikera Sveavägen med omkringliggande lokalgator. Trafikkontoret har också antagit att 5 % väljer gator i det lokala vägnätet. Resterande 45 % av trafiken antas fördela sig enligt figur 17.

De huvudsakliga omledningsvägarna är markerade med heldragna linjer med tillfällig vägvisning. Av den norrgående trafiken som leds om bedömer trafikkontoret att merparten kommer välja Tegnérgatan - Birger Jarlsgatan. För den södergående trafiken finns två huvudsakliga vägval, antingen via Birger Jarlsgatan eller via Odengatan. Det senare kräver att vänstersväng från Sveavägen till Odengatan tillåts, vilket trafikkontoret bedömer är möjligt när det inte går genomgående trafik på Sveavägen. Alternativa vägval via det lokala vägnätet har identifierats och redovisas i figur 17 som streckade linjer.



Figur 13. Omledningsvägar för föreslagen avstängning

I förslaget stängs Markvardsgatan av mot Sveavägen. Det innebär att Markvardsgatans kvarter närmast Sveavägen, som idag är enkelriktat, behöver dubbelriktas för att möjliggöra för fordon att vända. Parkering längs ena sidan behöver utgå under avstängningsperioden, och tre parkeringsplatser för rörelsehindrade justeras i läge.

Rehmsgatan påverkas inte av avstängningen då den idag endast är öppen mot Sveavägen för gång- och cykeltrafik. Sveavägen mellan Frejgatan och Odengatan kommer fortsatt vara öppen, men trafiken på denna sträcka kommer minska markant på grund av avstängningen vid Frejgatan..

Utifrån antaganden om trafikfördelningen vid en avstängning har en trafikflödeskarta tagits fram, se figur 18. Kontoret bedömer att flödena är hanterbara då trafiken på exempelvis Birger Jarlsgatan når nivåer som liknar vardagstrafiken.



Figur 14. Trafikflöden (fordon per dygn) helgtid vid genomförande av föreslagen avstängning

Med minskade fordonsflöden på övriga delar av Sveavägen som frigör ytor, finns en risk att dessa blir mer attraktiva för personbilsförare som parkerar och stör kvälls- och nattetid. Det finns även en risk att den störande trafiken flyttar till någon annan gata eller plats. Samtidigt blir det kortare möjliga sammanhängande körsträckor som minskar risken för störningar på Sveavägen.

I bedömningen av möjligheten att i någon omfattning utöka den avstängda sträckan ett kvarter söderut till korsningen med Rådmansgatan görs en kompletterande utredning av omledningsvägar och trafikflöden.

Angöring och tillgänglighet

Flertalet entréer och verksamheter påverkas av avstängningen i och med att angöring längs Sveavägen inte blir möjlig. På den aktuella sträckan mellan Odengatan och Kungstensgatan finns boende med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För att klara tillgänglig angöring inom max 25 meter behöver trafikkontoret tillåta ett antal platser för rörelsehindrade inom den föreslagna avstängningen. I bedömningen av möjligheten att förlänga avstängningen till korsningen Rådmansgatan kommer det övervägas om det på denna sträcka finns behov att tillåta vissa leveranser, angöring till fastigheter och in/utfart till garage.

Störningsproblematiken

Trafikkontoret bedömer att under en helg när Sveavägen är avstängd enligt förslaget kommer störningsproblematiken minska. Detta då det inte kommer vara möjligt och därmed inte lika attraktivt att åka längs med hela Sveavägen.

Förslag på genomförande och vidare arbete framåt.

Som tidigare beskrivits bedöms föreslagna avstängningar och aktivering kunna bidra till mindre ordningsstörningar samtidigt som delar av Sveavägen levandegörs.

Kontoret föreslår fyra helger med Sveavägen bilfri helgtid genomförs sommaren 2024, med utgångspunkt i beskrivna förslag. Kontoret har gjort en bedömning av konsekvenserna av förslaget för kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik.

I samband med försöken kan trafikkontoret utvärdera och analysera effekterna av en avstängning, både vad gäller platsaktivering, trafikpåverkan och påverkan på störningsproblematiken. Utifrån en utvärdering kan kontoret bättre bedöma hur frekvent en liknande avstängning är möjlig att genomföra och vilka förutsättningar som skulle krävas.

Trafikkontoret föreslår därför att det fortsatta arbetet inriktas på att närmare utreda, planera och genomföra fyra bilfria helger, liksom en utvärdering av trafikpåverkan, de nattliga störningarna och aktiveringen.

Vidare arbete framåt

För att trafikkontoret ska kunna genomföra fyra testhelger sommaren 2024 kvarstår ett fortsatt arbete framåt, vilket kan sammanfattas i följande punkter:

- Val av möblering - behöver den hyras in eller finns det möblemang att låna in från Levande Stockholm
- Kontakt med kulturförvaltningen för att undersöka möjligheten till parkteater och annat levandegörande av området
- Trafikanordningsplan behöver tas fram för att bestämma hur avstängningen ska gå till och hur trafiken ska ledas om i praktiken
- Kontakt med organiserade loppmarknadsaktörer och andra evenemang
- Bestämma hur utvärderingen ska utformas och genomföras.

Ekonomi

Förslaget innebär att kulturförvaltningen bemannar aktiveringen på trafikkontorets driftbudget. Det kvarstår arbete för att kunna beräkna exakta kostnader för avstängningsmaterial, utvärdering, aktivering, möblering och bemanning. Då den exakta omfattningen av och frekvens för avstängningarna samt graden av aktivering påverkar projektets ekonomi, kan justeringar i detta behöva göras. Möjligheten att söka viss extern finansiering kan undersökas i det vidare arbetet.

Trafikkontorets synpunkter

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget, samt kontorets förslag på genomförande av test.

Slut