

Handläggare

Lucas Glasare

Till

Trafiknämnden
2024-03-14

Motion om att använda Stockholms tunnlar av Dennis Wedin (M) och Torbjörn Erbe (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Emil Hagman
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har mottagit motion om användning av Stockholms tunnlar från Dennis Wedin (M) och Torbjörn Erbe (M) på remiss från kommunstyrelsen. Författarna adresserar stadens beslut att permanenta befintliga avstängningar för fordonstrafik i Söderledstunneln samt att inkorporera Klaratunnelns östra ben i Miljözon klass 3 i City.

Författarna menar att dessa begränsningar innebär ett suboptimalt utnyttjande av trafikinfrastrukturen och motionerar om att uppdra till Trafiknämnden att genomföra en konsekvensanalys samt utreda hur Söderledstunneln kan öppnas upp och hur innerstadens biltrafiktunnlar kan nyttjas bättre.

Trafikkontoret menar att dessa regleringar är analyserade sedan tidigare och hänvisar fördjupade perspektiv om motiv och konsekvenser till tidigare beslut om framkomlighet för norra Södermalm (Dnr T2023-01631) och Miljözon klass 3 (Dnr T2023-01293). Trafikkontoret ser inget behov av ytterligare konsekvensanalys, utöver det som redan genomförs inom ramen för kontorets löpande arbete och pågående budgetuppdrag.

Bakgrund

Trafikkontoret har mottagit motion om användning av Stockholms tunnlar från Dennis Wedin (M) och Torbjörn Erbe (M) på remiss från kommunstyrelsen. Motionen adresserar det beslut som togs i trafiknämnden den 19:e oktober 2023 avseende framkomlighet på norra Södermalm, där det bland annat beslutades att permanent stänga av- och påfart från Söderledstunneln till Hornsgatan och Folkungagatan. Motionen adresserar även beslut om att inkludera Klaratunnelns östra mynning på Mäster Samuelsgatan i miljözon klass 3 vid planerat införande 31 december 2024.

Författarna till motionen menar att dessa restriktioner för tunnelnarnas användning bidrar till ett suboptimalt utnyttjande av trafikinfrastrukturen och menar att det vore att föredra ur framkomlighet-, klimat- och stadsmiljösynpunkt att istället öppna upp kopplingar till tunnelarna.

Slutligen föreslår författarna till motionen att uppdra åt trafiknämnden att redovisa en konsekvensanalys av hur avstängningarna av Söderledstunneln samt inkluderandet av Klaratunnelns östra ben i Miljözon klass 3 kommer påverka trafiksituationen för biltrafiken i Stockholm och utreda hur Söderledstunneln kan öppnas upp, och hur de biltrafiktunnlar som finns i innerstaden ska kunna nyttjas bättre.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har inom tidigare ärenden redovisat konsekvenser och effekter för berörda vägvagnsnitt. Både inom framkomlighet på norra Södermalm (Dnr T2023-01631) och Miljözon klass 3 (Dnr T2023-01293). Trafikkontoret bedömer att dessa tidigare genomförda analyser svarar på frågan om trafikföringens konsekvenser och effekter.

Trafikkontoret har uppdrag i budget 2024 att redovisa en trafiklösning för Gamla stan samt har ett pågående uppdrag ta fram en Trafik- och Gatumiljöplan för City. I bägge dessa ärenden kommer frågorna att belysas ytterligare och redovisas för trafiknämnden.

Söderledstunneln

Vad avser permanentandet av åtgärden med mittbarriärer i Söderledstunneln hänvisar trafikkontoret till den analys som angavs i tjänsteutlåtande ”*Framkomlighet Norra Södermalm. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och trafiknämnden*” och som beslutades av Trafiknämnden 2023-11-09.

För att sammanfatta har trafikeffekterna av regleringen varit en större genomströmning av trafik i Söderledstunneln och därmed en framkomlighetsförbättring för huvudflödet i tunneln. De har även medfört minskade trafikflöden i snittet mellan Slussen, Gamla stan och City och därmed förbättrade förutsättningar för prioriterade trafikslags framkomlighet i stråket. Detta är särskilt betydelsefullt för busstrafikens framkomlighet.

Klaratunnelns östra gren

Avseende synpunkten om Klaratunnelns östra gren hänvisar kontoret till konsekvensbeskrivningarna i ärendet om Miljözon klass 3 (Dnr T2023-01293) som Trafiknämnden beslutade om 2023-12-24.

Kontorets bedömning är att det inom området för miljözonen kommer bli trafikminskningar och förbättrad framkomlighet. Det finns i det korta perspektivet risk att trafikflöden ökar på huvudgatorna som omger miljözonen, exempelvis Hamngatan och Kungsgatan. Samtidigt bedöms det totala trafikflödet genom City minska till följd av ändrade färdvägar samt genom byte till alternativa färdmedel. Tidigare erfarenheter av trafikbegränsningar i city har visat att trafikmängderna i hela området runt begränsningen har minskat och att förväntade öknings på angränsande länkar har överdrivits i prognoserna. I vissa fall har förväntade öknings helt uteblivit.

Fordonsbegränsningen i Klaratunnelns östra gren bedöms framförallt ge förändrade resmönster i city. Initialt bedöms effekterna bli mer utspridd biltrafik över dygnet, överflyttning till övriga vägnätet och byte av färdmedel från bil till annat alternativ. Vidare kommer Klaratunnelns östra gren fortsatt vara öppen för den fordonstrafik som klarar miljözonens reglering. Under 2023 stod elbilar för 38,7% av nyregistreringarna i Sverige, vilket var fler än antalet nyregistrerade laddhybrider. Motsvarande siffra i

Stockholms län var 44,3%. Omställningen till eldrift gör att allt fler förväntas kunna nyttja Klaratunnelns östra gren på sikt, i enlighet med motionärernas önskan.

Slut

Bilagor

1. Motion av Dennis Wedin (M) och Torbjörn Erbe (M) om att använda Stockholms tunnlar