

HandläggareTheodor Bratt
08-508 26 370**Till**Trafiknämnden
2025-03-20

Klaratunneln, justeringar i samband med färdigställande av Rödbodgatan

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag att fortsatt hålla de lokala anslutningarna mellan Rödbodgatan och Klaratunneln stängda.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef

Sammanfattning

I samband med ombyggnationen av kvarteret Snäckan, intill Tegelbacken och Klaratunnelns södra tunnelmynning, har trafiksituationen i närområdet påverkats. Gator och kopplingar har i perioder varit avstängda. Sedan år 2020 har anslutningen mellan Klaratunnelns båda tunnelrör och Rödbodgatan varit stängd.

Kontoret konstaterar att avstängningen fungerat väl och ser fördelar med att behålla den, och alltså inte återställa kopplingen. Den långa avstängningen har lett till nya vanor, trafikströmmar och trafiksystemet har anpassat sig till dessa förutsättningar. Kontoret konstaterar vidare att avstängningen gett fördelar för trafikkapaciteten på Centralbron, och ger bättre framkomlighet för såväl befintlig som framtida planerad kollektivtrafik.

Kontoret föreslår att avstängningen av Klaratunnelns anslutningar till Rödbodgatan kvarstår även när arbeten i närområdet är avslutade. Byggetableringarna på Rödbodgatan bedöms vara färdiga under våren 2025. Kontoret föreslår att avstängningen bibehålles med enkla fysiska åtgärder till en kostnad av ca 200 000 kr.

Bakgrund

Klaratunneln har en viktig funktion i stadens centrala vägnät då den fungerar som en länk mellan Centralbron och de centrala delarna av Stockholms City. Centralbron utgör i sin tur en viktig länk i den så kallade nord-syd axeln. Huvuddelen av trafiken som trafikerar Klaratunneln är trafik till och från Centralbron. Före byggskedet utgjorde Klaratunneln även en lokal koppling för resor från området kring Tegelbacken till de centrala delarna av City. Rödbodgatan förbinder Klaratunneln med Tegelbacken.

Fastigheten Snäckan 8 byggs om genom att ersätta en tidigare kontorsbyggnad med en ny. Klarafarets in- och utfart vid Rödbodgatan tas bort och Rödbodgatan får en ny mer stadsmässig utformning. Planen vann laga kraft i december 2020.

Under byggtiden har kopplingen mellan Klaratunneln och Rödbodgatan varit avstängd, och Rödbodgatan i olika skeden varit helt eller delvis avstängd. I dagsläget (Feb 2025) är den helt avstängd. Trafiklösningen under byggtiden har inneburit att Klaratunnelns funktion som lokal koppling mellan Tegelbacken och de centrala delarna av City har utgått. Byggetableringen för den nya kontorsbyggnaden på Snäckan 8 beräknas avvecklas våren 2026.



Figur 1. Karta över den aktuella platsen. De påverkade kopplingarna ifråga är markerade i klarrött.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Konsekvenser för trafik under det pågående byggskedet

Under en långvarig trafikavstängning anpassar sig trafikflöden till de nya förutsättningarna och trafikanter vänjer sig vid ett nytt normalläge. Konsekvenser och effekter kan studeras och utgöra underlag för nya bedömningar. Trafikkontoret har konstaterat ett antal effekter av avstängningen i samband med bygget på Snäckan 8, som kan anses vara integrerade i trafiksystemet och accepterade av såväl användare som väghållare.

Framkomlighet på Centralbron

Då kopplingen mellan Klaratunneln och Rödbodgatan har varit stängd har trafiken från Centralbron kunnat nå Klaratunneln utan att begränsas av trafiksignalen i korsningen med Rödbogatan. Trafiksignalen har endast varit i bruk som ett varningssystem för överträdelse av höjdbegränsningen för tunneln.

Till följd av avstängningen har köbildning med påverkan på framkomligheten i nord-sydaxeln minskat. Då Centralbron trafikeras av flertalet busslinjer från Nacka/Värmdö och Tyresö/Haninge med målpunkt Vattugatan har den minskade risken för köbildning haft positiv inverkan på kollektivtrafikens framkomlighet.

Minskade trafikflöden vid området kring Tegelbacken

Genom avstängningen av kopplingen mellan Rödbodgatan och Klaratunneln har trafikflödet kring Tegelbacken minskat. Den minskade trafiken har gett bättre förutsättningar för goda vistelsevärden genom att trafikmängderna runt Tegelbacken har begränsats kraftigt. Under 2024-2026 byggs Tegelbacken om med minskade trafikytor, flyttade busshållplatser, en ny park och kiosk som bidrar till ökade vistelsevärden på denna centrala plats. Att kopplingen är fortsatt avstängd ger minskade barriäreffekter från trafiken.

Omfördelning på ytvägnätet

Genom avstängningen av in- och utfarten till Klaratunneln har det skett en omfördelning av lokala resor från tunneln till ytvägnätet. Avstängningen kan även ha påverkat färdmedelsval. Då rättvisande trafikräkningar för kopplingen mellan Rödbodgatan och Klaratunneln saknas har det inte gått att bedöma hur stor

överflyttningen har varit. Det kan dock konstateras att omfördelningen integrerats som en del av City-trafiken utan att större trafikpåverkan kunnat påvisas.

Förbättrad trafiksäkerhet

Genom att ta bort kopplingen har trafiksäkerheten vid tunnelmynningen förbättrats då en konfliktpunkt där två flöden korsar varandra har utgått.

Konsekvensbeskrivning av ett återställande

Bygghandlingarna för Kvarteret Snäckan och omgivande gator innebär att kopplingen mellan Klaratunneln och Rödbodgatan återställs och trafiken som omfördelats till ytvägnätet i City i stor utsträckning återgår till att använda Klaratunneln om inte ett nytt beslut fattas. Det medför ett antal konsekvenser.

Kapacitetsbedömning

Ett återställande av kopplingen mellan Rödbodgatan och Klaratunneln innebär reducerad kapacitet för trafiken från Centralbron in i tunneln, men även trafik från Centralbron vidare längs Herkulesgatan påverkas. I en återställd lösning får flödet mellan Centralbron och Klaratunneln minskad grön tid på grund av korsande trafik till/från Rödbodgatan.

Förändringarna innebär att den teoretiska kapaciteten för trafik från Centralbron in i tunneln reduceras från 3600 fordon per timme till 2100 fordon per timme, vilket motsvarar att kapaciteten minskar med 40 %. När kapaciteten minskar ökar risken för köbildning ut på Centralbron som är en viktig del av den så kallade nord-syd axeln.

Kollektivtrafik och införande av ny avstigningshållplats på Herkulesgatan

Den minskade kapaciteten beskriven ovan riskerar att påverka de busslinjer som idag trafikerar Centralbron och möjligheterna till utvecklad busstrafikering på densamma. Dagens linjer är 809c och 818c från Haninge samt 812c, 813c och 815c från Tyresö.

Utöver befintliga kollektivtrafiklinjer utreder Trafikförvaltningen Region Stockholm i linjestudier tillsammans med staden att öka trafikeringen till platsen. Vid utökad trafikering skulle nya hållplatslägen, bland annat avstigningshållplats vid Herkulesgatan, krävas. Denna lösning skulle med nedsatt kapacitet vid Klaratunnelns mynning bli svår att genomföra då kapacitetsbegränsningen bedöms ha negativ påverkan på framkomligheten på Centralbron (inklusive all busstrafik).

Påverkad trafiksäkerhet

Genom återställandet av kopplingen mellan Rödbodgatan och Klaratunneln försämras trafiksäkerheten vid tunnelmynningen då två trafikflöden behöver korsa varandra.

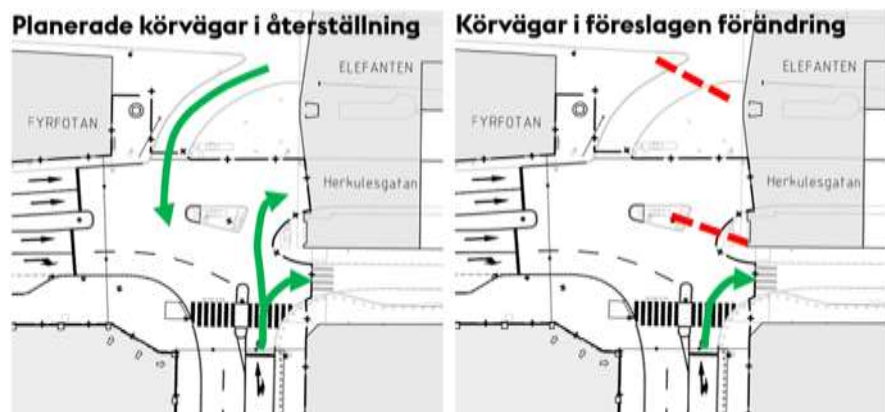
Trafikvolym i närområdet

Vid en eventuell öppning av kopplingen mellan Klaratunneln och Rödbodgatan är risken stor att trafikflöden i närområdet ökar då kopplingen bedöms som attraktiv för lokala resor. Omfördelningen innebär att trafikflöden kring Tegelbacken ökar vilket leder till försämrade förutsättningarna för vistelse.

Samlad bedömning

Under den period som kopplingen mellan Klaratunneln och Rödbodgatan har varit stängd har effekterna integrerats i Stockholmstrafiken och trafikströmmar anpassat sig till ett nytt normalläge. Flera positiva effekter har konstaterats.

Genom att hålla kopplingen stängd kan framkomligheten längs Centralbron prioriteras samtidigt som ökade trafikflöden i området kring Tegelbacken undviks. Trafiksäkerheten kan bibehållas utan korsande flöden tvärs Herkulesgatan och infarten till Klaratunneln. Den ökade kapaciteten för trafiken på Centralbrons avfart skulle kunna användas för att prioritera busstrafiken genom införande av busskörfält. Vidare är den ökade kapaciteten som den stängda kopplingen medför en viktig förutsättning för införande av en ny avstigningshållplats på Herkulesgatan, vilket skulle gagna framkomlighet för busstrafiken och ge en bättre trafikantmiljö för bussresenärer.



Figur 2. Körvägar vid tunnelmynningen i planerad återställning respektive i den föreslagna förändringen.

Ekonomi

Bibehållen avstängning omfattar inköp av avstängningsmaterial samt justering av vägvisning. Bedömd kostnad för genomförande uppgår till ca 200 000 kr.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att fortsatt hålla anslutningen mellan Rödbodgatan och Klaratunneln stängd. Kontoret föreslår att stängningen genomförs permanent men med hjälp av tillfälliga installationer i form av bommar och andra hinder för att förenkla eventuellt nyttjande vid kommande trafikomläggningar i staden.

Slut