

## **Trafikutredning Blasieholmen** Nulāgesanalys

**Februari 2015**

**Uppdrag** Trafikutredning Blasieholmen, 254275

**Titel på rapport:** Trafikutredning Blasieholmen - Nulägesanalys  
**Datum:** 2015-02-20

## Medverkande

**Beställare:** Stockholms stad, Exploateringskontoret  
**Kontaktperson:** Pierre Savard

**Konsult:** Tyréns  
**Uppdragsansvarig:** Per Francke och Åsa Lilja  
**Handläggare:** Per Francke och Johan Nordberg  
**Kvalitetsgranskare:** Kristina Glitterstam

O:\STH\254275\T\\_Text\Trafikutredning Blasieholmen Nulägesanalys 150220

## Revideringar

Revideringsdatum: -  
Version: 1.0  
Initialer: -

## Sammanfattning

En nulägesanalys av Blasieholmens trafiksituation har tagits fram med anledning av de förändringar som Blasieholmen står inför de kommande åren. På östra Blasieholmen kommer Nobel Center att uppföras med ambitionen att bli ett av Stockholms mest attraktiva besöksmål och Nationalmuseum genomgår för tillfället en stor upprustning. Planerna på en ny sträckning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården mot Nacka kommer att påverka Blasieholmens trafiksituation. Främst kan det märkas under byggtiden då en av arbetstunnlarna eventuellt kommer placeras här, men även efter färdigställandet, då Kungsträdgårdens tunnelbanestation beräknas få betydligt fler resenärer än idag.

Syftet med nulägesanalysen är att kartlägga trafiksituationen för samtliga trafikslag och att identifiera eventuella brister i trafikinfrastrukturen. Analysen utgör ett viktigt underlag för planeringen av framtida åtgärder i områdets trafikinfrastruktur.

Dagenstrafiksituation präglas av att Blasieholmen inte innehåller några bostäder utan mestadels består av hotell, kulturinstitutioner och arbetsplatser. Trafiksituationen påverkas även i stor utstäckning av att endast en liten del av den bil- och cykeltrafik som förekommer i utredningsområdet har målpunkter inom området. Den största mängden bilar passerar över Blasieholmen norrut via den enkelriktade Stallgatan. Övriga gator har låga trafikflöden. Utredningsområdet innehåller även ett flertal lastplatser då flera verksamheter inom området har behov av lastning och lossning från gatan.

De större strömmarna av cyklister går norrut via Stallgatan och Arsenalsgatan under förmiddagen och söderut via Arsenalsgatan under eftermiddagen. Stallgatan och Arsenalsgatan är även utpekade som pendlingsstråk i Stockholms stads Cykelplan men har i dagsläget ett flertal brister. Bristerna består i att delar av stråken saknar anordnade cykelfält eller cykelbanor. På övriga delar av Blasieholmen färdas cyklister i blandtrafik på lokalgator.

Gångtrafiken på Blasieholmen är starkt årstidsberoende och är betydligt större under somarmånaderna då bland annat museer på Skeppsholmen och Strömkajens skärgårdsbåtar är stora målpunkter. De huvudsakliga gångstråken utgörs av Arsenalsgatan, Kungsträdgårdsgatan och Strömkajen. Ett antal brister pekas ut på dessa stråk där konflikter med framför allt cyklister förekommer.

Kollektivtrafiken inom eller i anslutning till utredningsområdet utgörs av tunnelbana, spårvagn, ett flertal busslinjer samt färjetrafik. Tillgängligheten till kollektivtrafik är god och den kommer att förbättras ytterligare med tunnelbanans förlängning mot Nacka.

Ett antal rekommendationer för fortsatt utredning ges. Dessa innefattar bland annat att skapa bättre stråk och säkerställande av god framkomlighet samt minimerande av konflikter för cyklister och gående, utredning av Stallgatan framtida utformning samt reglering av lastplatsernas användning.

# Innehållsförteckning

## 1 Inledning ..... 6

1.1 Syfte och avgränsning .....6

## 2 Styrande dokument ..... 8

2.1 Framkomlighetsstrategin .....8

2.2 Cykelplan .....8

## 3 Planeringsförutsättningar ..... 10

3.1 Nobel Center ..... 10

3.2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas arbetstunnel ..... 10

3.3 Nationalmuseum ..... 10

## 4 Befintlig trafiksituation ..... 12

4.1 Cykeltrafik ..... 14

4.1.1 Planerade och pågående cykelprojekt ..... 14

4.2 Gångtrafik ..... 16

4.2.1 Räkning av gående och cyklister ..... 17

4.3 Kollektivtrafik ..... 18

4.3.1 Tunnelbana till Nacka ..... 18

4.4 Båttrafik ..... 20

4.5 Biltrafik ..... 21

4.5.1 Varutransporter, parkering och angöring ..... 23

4.5.2 Blasieholmens gator ..... 25

4.6 Trafiksäkerhet ..... 28

## 5 Sammanfattande analys ..... 29

5.1 Rekommendationer för fortsatt utredning ..... 29



# 1 Inledning

På Blasieholmen bidrar två större projekt till att utveckla området under kommande år. Nobel Center kommer uppföras strax norr om Nationalmuseum och Förvaltning för utbyggd tunnelbana ska eventuellt skapa access till en arbetstunnel för byggandet av tunnelbana till Nacka. Just nu pågår också upprustningen av Nationalmuseum som beräknas avslutas under 2017. Denna utveckling av befintliga och nya verksamheter på Blasieholmen innebär att trafiksituationen kommer påverkas och att åtgärder kan krävas för att skapa en gatumiljö som är attraktiv för alla trafikanter.

En internationell arkitekttävling har genomförts för att utforma Nobel Center. Vinnande förslag korades 9 april 2014 och är ritat av David Chipperfield Architects Berlin. Detta center kommer innehålla restauranger, utställningar och konferenslokaler samt eventuellt vara värd för den årliga utdelningen av Nobelpriser. Nobel Center antas attrahera en stor mängd besökare. För att dessa ska kunna ta sig till platsen tryggt och säkert ställs höga krav på trafikinfrastrukturen. Vidare kommer centret att alstra transporter och besöks trafik som ska hanteras på stadens gatunät.

Stadens cykelplan konstaterar att det idag finns brister i cykelinfrastrukturen och anordnade cykelbanor eller cykelfält saknas på flera sträckor. En otydlighet råder också kring hur cyklister ska röra sig i området. För fotgängare finns också en viss otydlighet i de stråk som leder mot det nya Nobel Center och kajytorna på norra sidan av utredningsområdet är otillgängliga med smala gångytor.

Biltrafiken utgör generellt inget större inslag i gatumiljön på Blasieholmen bortsett från Stallgatan. Övriga mindre gator är mer sparsamt trafikerade och hanterar till större delen nyttotrafik till och från fastigheter. En större markparkering finns intill Tullhuset på den yta där Nobel Center planeras uppföras. Denna parkering kommer att förläggas i garage under Nobel Center och cirka 120 parkeringsplatser skapas.

## 1.1 Syfte och avgränsning

Syftet med nulägesbeskrivningen är att kartlägga trafiksituationen för samtliga trafikslag och identifiera eventuella brister i trafikinfrastrukturen. Utredningen utgör underlag för kommande utredning om utformningen av Blasieholmens framtida trafiksystem med hänsyn till utvecklingen av befintliga och nya verksamheter. Utredningsområdets geografiska avgränsning framgår av figur till höger.





Karta över utredningsområdet, markerat med svart streckad linje, och detaljplaneområdet för Nobel Center, med röd streckad linje.



## 2 Styrande dokument

För den framtida planeringen av området finns ett antal styrande dokument som pekar ut riktningen för hur trafiksystemet ska utformas. Vid sidan av Översiktplanen och Vision 2030 är framförallt Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen viktiga att nämna.

### 2.1 Framkomlighetsstrategin

Idag är vi 2 miljoner invånare i Stockholms län. År 2030 kommer vi att vara 2,5 miljoner. Vi blir fler, men gatorna blir inte bredare än de är idag. Kommunfullmäktige i Stockholms stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska användas. Strategin visar hur man kan göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns.

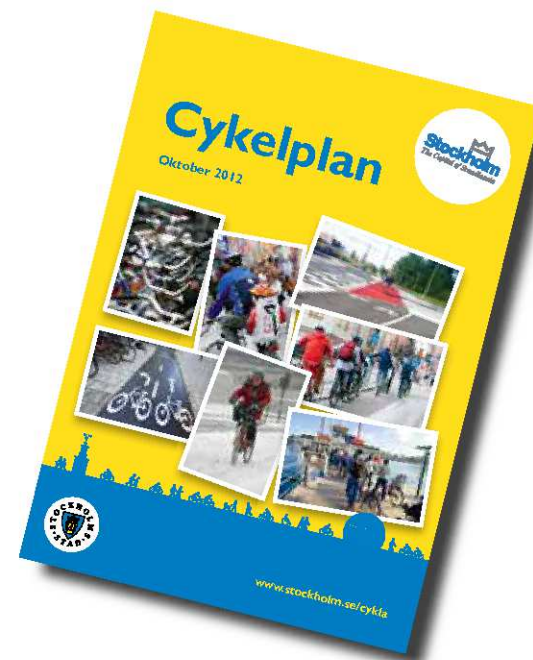
#### Strategins fyra huvudinriktningar:

1. Mer plats till bussar och cyklister, det vill säga fler reserverade körfält. Förbättrade möjligheter att lasta och lossa gods.
2. Trafiken ska bli mer pålitlig. Du ska kunna veta ungefär hur lång tid resan tar, oavsett hur du väljer att resa. Kollektivtrafiken ska komma fram lättare på sina reserverade körfält.
3. Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar. Det kan till exempel handla om bättre belysning, bättre städning och snöröjning på trottoarerna.
4. Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet.

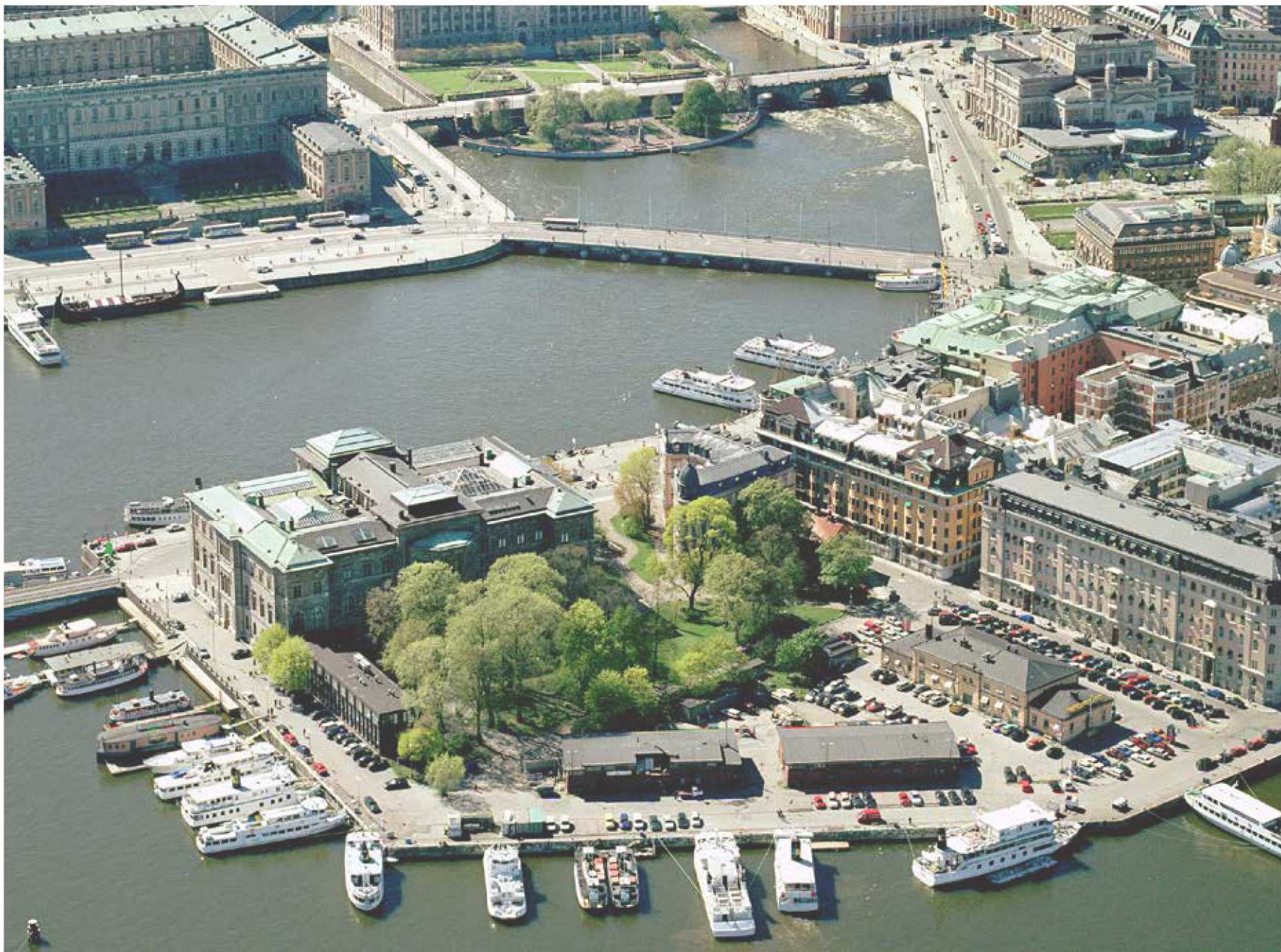


### 2.2 Cykelplan

Cykelplanen är en del av Stockholms framkomlighetsstrategi där delarna som rör cykeltrafiken i strategin konkretiseras och förtydligas. Den är antagen av kommunfullmäktige i Stockholms stad och har som ambition att bland annat öka cykeltrafiken året runt. Planen ska fokusera på pendlingscyklister, prioritera regionala stråk samt göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll samt kommunikation.







Vy över Blasieholmsudden. I förgrunden ligger det område där Nobel Center ska uppföras.

### 3 Planeringsförutsättningar

Blasieholmen utvecklas då Nobel Center anläggs. Vidare kan bygget av tunnelbanan till Nacka komma att påverka området temporärt då eventuellt en arbetstunnel planeras i Blasieholmsgatans förlängning.

#### 3.1 Nobel Center

Nobelstiftelsen, genom Nobelhuset AB, driver sedan en tid tillbaka ett arbete med att planera uppförandet av ett Nobel Center. Detta center ska bli hemvist för Nobelstiftelsen samt även innehålla ytor för utställningar, evenemang, bibliotek samt restauranger. Byggnaden kommer att uppföras direkt norr om Nationalmuseum. Den tomt som ska bebyggas innehåller idag parkeringar och två lägre magasins- och förrådsbyggnader samt ett Tullhus.

En internationell arkitekttävling har genomförts och ett vinnande förslag korades i april 2014. Vinnare blev "Nobelhuset" ritat av David Chipperfield och Christoph Felger, David Chipperfield Architects Berlin. Byggnaden är placerad direkt norr om Nationalmuseum intill Hovslagargatan. Placeringen och byggnadens volym avviker något från intilliggande bebyggelse eftersom den inte ligger i samma linje som angränsande kvarter och är något högre än intilliggande bebyggelse. Bottenvåningen utformas för att vara inbjudande och öppen och ska upplevas som att den inte har någon tydlig fram- eller baksida. Övriga våningsplan innehåller utställningsytor, restauranger och högst upp är den stora Nobelsalen placerad där den årliga prisceremonin kan komma att hållas.

Access till parkeringsgarage sker via ramp som ansluter till Hovslagargatan. Mot Hovslagargatan finns också yta för buss- och taxiangöring.

#### 3.2 Förvaltning för utbyggd tunnelbanas arbetstunnel

I Blasieholmsgatans förlängning mot Museiparken ligger en arbetstunnel som användes då tunnelbanan byggdes till Kungsträdgården. Denna tunnel kan komma att återöppnas när tunnelbanan till Nacka ska byggas med start 2018. Tanken är att bergmassor eventuellt ska transporteras ut från denna arbetstunnel till antingen en pråm som placeras utmed någon närbelägen kaj eller via lastbil på det ordinarie gatunätet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar just nu med att utreda olika alternativ för hur denna tunnel eventuellt kan inpassas i området.

#### 3.3 Nationalmuseum

Just nu pågår ett större renoveringsarbete av Nationalmuseum. Fram till och med 2017 ska byggnaden renoveras för att modernisera byggnaden och öka de publika ytorna. Byggnaden kommer också att kompletteras med en mindre tillbyggnad mot Museiparken.





Fotomontage över nytt Nobel Center och ny park bakom Nationalmuseum.  
Källa: David Chipperfield Architects Berlin



Fotomontage över nytt Nobel Center. Vy från Djurgårdsbron.  
Källa: David Chipperfield Architects Berlin



Planillustration från tävlingsförslaget över nytt Nobel Center.  
Källa: David Chipperfield Architects Berlin

#### 4 Befintlig trafiksituation

Blasieholmen består till största delen av kontor, hotell och kulturinstitutioner samt ett fåtal restauranger. Större målpunkter är Nationalmuseum och Grand Hotel samt Skeppsholmen. Bortsett från Stallgatan har gatorna i området låga trafikflöden. Skyltade hastigheter i området framgår av illustration på kommande sida.

Årstiden påverkar resande i området i stor utsträckning eftersom många turister söker sig till området och båttrafiken på Strömkajen ökar markant under sommarhalvåret.



*Vy över Stallgatans korsning med Södra Blasieholmshamnen.*





Karta över tillåtna körriktningar och hastigheter. Illustrationen redovisar ej parkeringar eller lastplatser.

## 4.1 Cykeltrafik

Cykeltrafiken utgör en stor del av resorna genom utredningsområdet. Inga större målpunkter finns dock för cyklister inom utredningsområdet utan cyklister passerar igenom på sin resa vidare norr- eller söderut. De större cykelstråken genom området går via Arsenalsgatan och Stallgatan som knyter samman Nybroplan och Strömbron. Dessa stråk är också utpekade som pendlingscykelstråk i Stockholms cykelplan. Ett stråk av mindre karaktär går ut till Skeppsholmen via Södra Blasieholmshamnen.

Cykeltrafiken fördelar sig lite olika beroende på vilken tid på dygnet som studeras. Under förmiddagen sker cykelpendlingen tydligt i nordlig riktning. Under eftermiddagen skiftar riktningen och fler cyklister färdas söderut. Under helgen är cykeltrafiken av en annan karaktär. Pendlingscyklister försvinner och rekreativscyklister tar över.

Cykelstråken genom området är dåligt anpassade till den mängd cyklister som trafikerar området. Få sträckor har någon form av anordnad cykelbana eller cykelfält. På Stallgatan där en stor mängd cyklister och bilister passerar under förmiddagen samsas bilister och cyklister om utrymmet. Detta skapar situationer där cyklister blir trängda och tvingas stanna till och leda cykeln på gångbanan. På det andra stora cykelstråket på Arsenalsgatan är gatan reglerad som gågata och cyklister ska färdas i gångfart. Utformningen av Arsenalsgatan inbjuder inte till pendlingscykling då gatan är stensatt och en otydlighet finns i vilken yta bilar, fotgängare och cyklister ska trafikerar. Många gående använder den släta cykelbanan att gå på eftersom övriga ytor upplevs mer knöliga att gå på. Hastighetsefterlevnaden bland cyklister på gågatan är bitvis bristfällig.



Trångt för cyklister på Stallgatan i riktning Nybroplan.

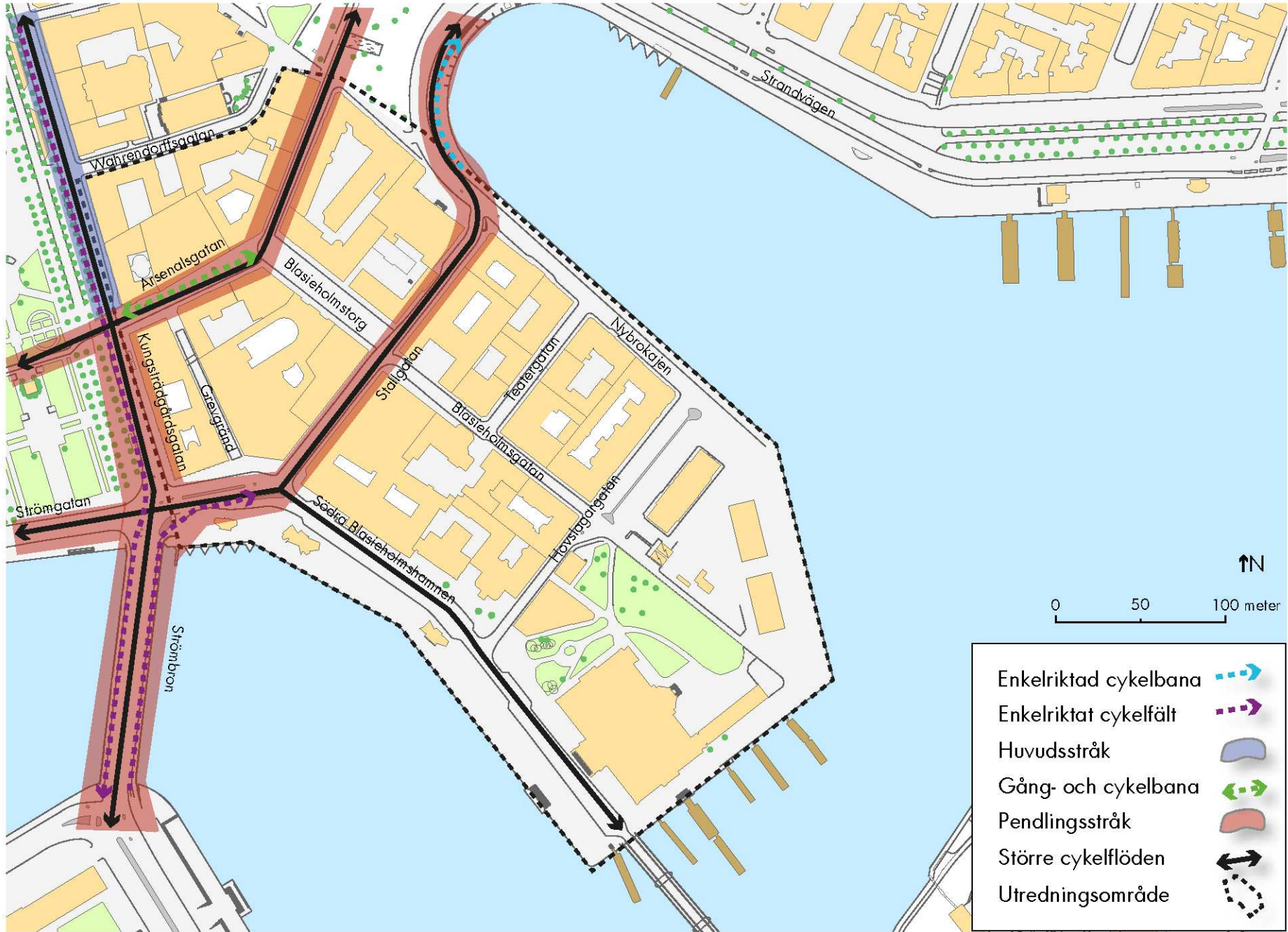
### 4.1.1 Planerade och pågående cykelprojekt

De brister som nämns i nulägesanalysen finns också dokumenterade i stadens cykelplan. Med anledning av detta utreder, eller planerar Trafikkontoret att utreda åtgärder för de brister som identifierats. För Skeppsbron och Strömbron pågår utredningar för att utreda möjligheten till att skapa bättre cykellösningar. Detta innefattar bredare cykelbanor och åtgärder i korsningar. En av de korsningar som planeras åtgärdas är Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan. En utredning pågår även för att se över cykelstråken genom Blasieholmen. De stråk som utreds är framför allt Arsenalsgatan och Stallgatan.



Cyklister på Arsenalsgatan cyklandes mot Nybroplan.





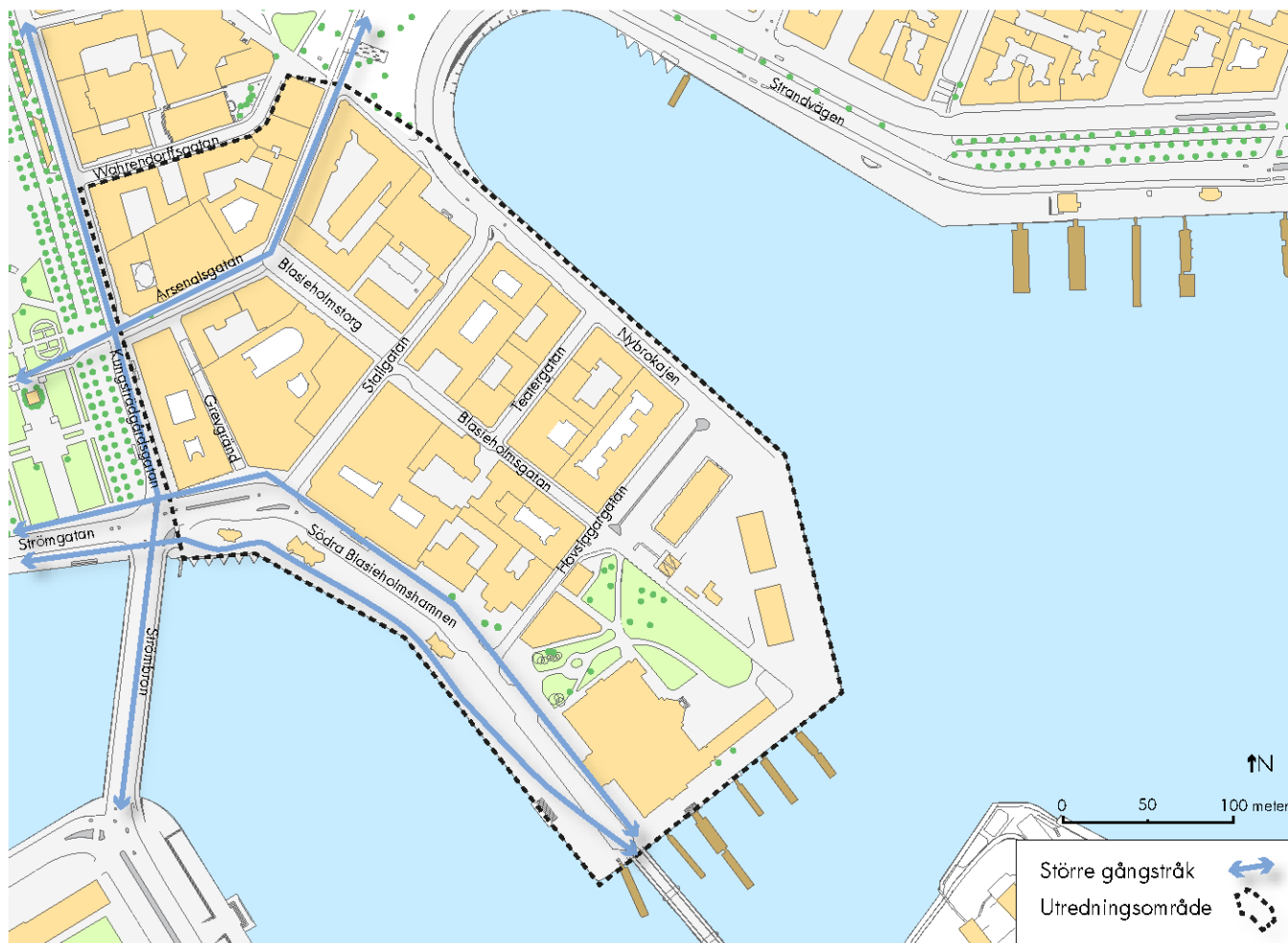
Karta över större cykelstråk. Röda, streckade linjer visar områdets anordnade cykelstråk.

## 4.2 Gångtrafik

Området präglas framförallt sommartid av sin stora mängd fotgängare. Flera stora målpunkter finns på Skeppsholmen och Blasieholmen med sina museer och båttrafik på Strömkajen. Vintertid är mängden fotgängare betydligt lägre och utgörs främst av arbetspendlare som går mellan kontor och kollektivtrafiken.

Större stråk för gående finns utmed Strömkajen, Kungsträdgårdsgatan och Arsenalsgatan. På dessa sträckor rör sig fotgängare mellan kollektivtrafiken och målpunkter runt Nybroplan, Kungsträdgården, Skeppsholmen och verksamheter på Blasieholmen.

Sommartid är Strömkajen mer frekventerad då Waxholmsbolagets båttrafik avgår mer frekvent och målpunkter ute i skärgården lockar. Även Skeppsholmen utgör en stor målpunkt för turister sommartid. Mellan 2009 och 2013 har Strömkajen renoverats och rustats upp. Vid sidan av att skapa bättre möjligheter för båttrafiken att angöra kajen har kajen fått en rejäl ansiktslyftning med tillgänglighetsanpassade gångstråk och bättre sittmöjligheter. Cirka 500 000 reser årligen med båttrafiken vid Strömkajen.



Karta över större gångstråk.

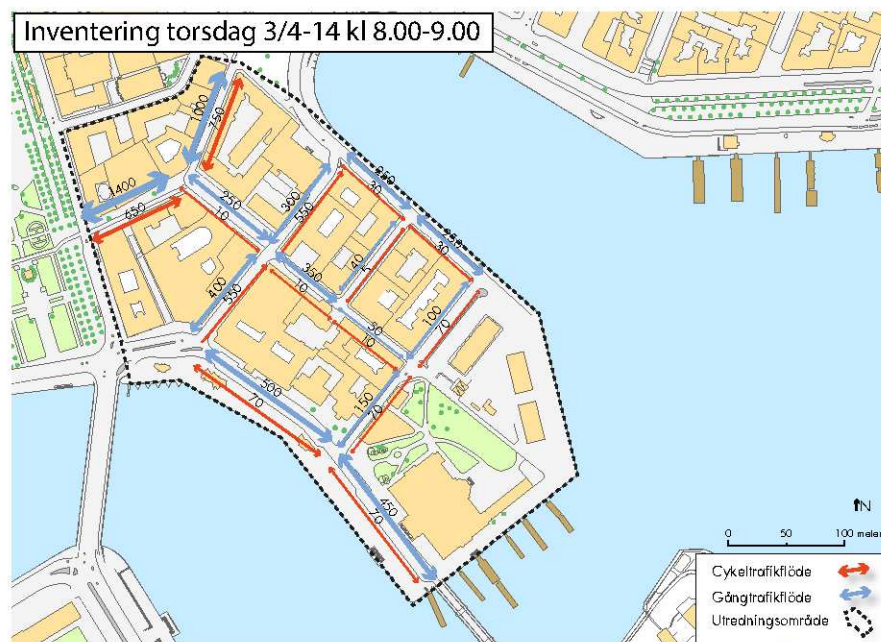
Utifrån de inventeringar och räkningar som gjorts kan det konstateras att fotgängare kan ta sig fram relativt obehindrat. Däremot finns några problematiska punkter gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. I korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan är ytor för fotgängare underdimensionerade och konflikter uppstår mellan cyklister och bilister. Liknande problematik finns på övergångsstället i Arsenalsgatans förlängning mot Kungsträdgården. Här uppstår

många konflikter mellan fotgängare, cyklister och bussar som beror på otydliga och trånga ytor. En sträcka som inte är speciellt frekventerad av fotgängare men som ändå är problematisk är Hovslagargatan mellan Blasieholmstorg och Södra Blasieholmshamnen. Här är gångbanorna smala, vilket gör att det är problematiskt att passera två personer i bredd. Vid vissa tidpunkter blockeras också gångbanorna av fordon som ska leverera varor till intilliggande verksamheter.

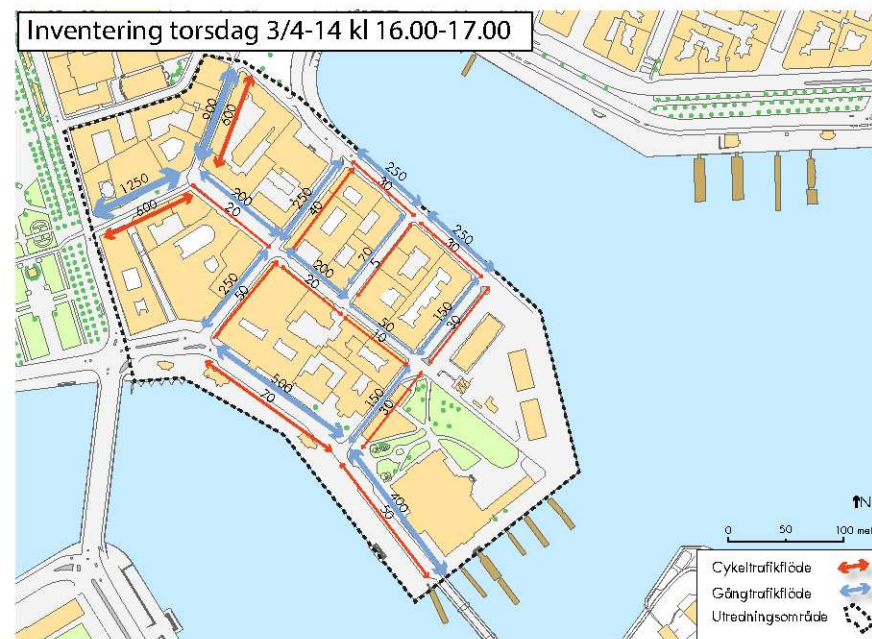


#### 4.2.1 Räkning av gående och cyklister

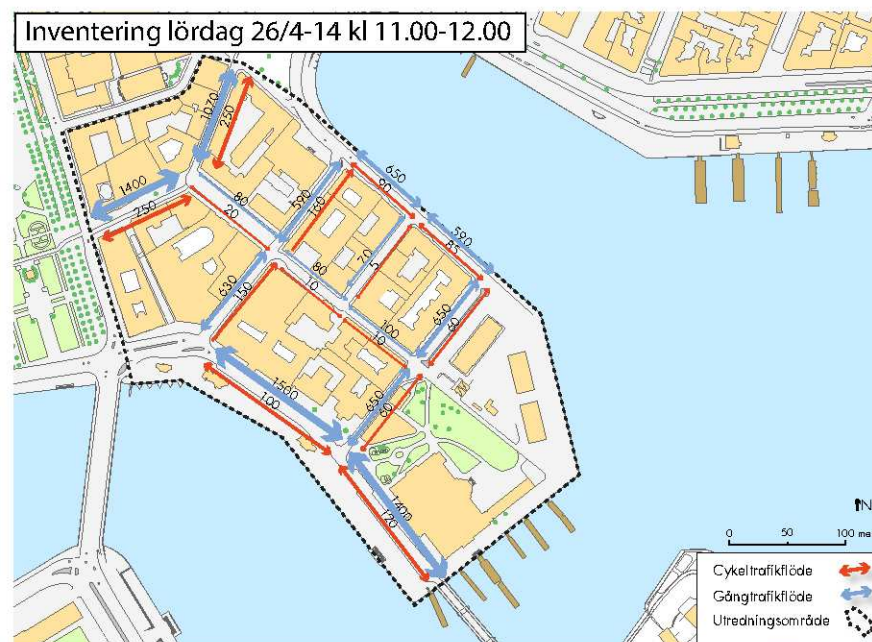
Antalet fotgängare och cyklister har räknats under för- och eftermiddag torsdag den 3/4-14 samt lördag 26/4-14. Viktigt att ha i åtanke är att Nationalmuseum, ett av Blasieholmens största besöksmål, var stängt för renovering vid inventeringstillfällena. I illustrationerna syns inga större skillnader i den totala trafiken mellan för- och eftermiddag, förutom antalet cyklister på Stallgatan. Skillnaden förklaras med att gatan är enkelriktad och att pendlingen genom området generellt är högre under förmiddagen. Under helgen ökar mängden fotgängare i området och antalet cyklister minskar. Stråket Nybrokajen-Hovslagargatan-Strömkajen ökar kraftigt liksom antalet fotgängare på Strömkajen.



Antal fotgängare och cyklister under förmiddagstimme torsdag 3/4-14.



Antal fotgängare och cyklister under eftermiddagstimme torsdag 3/4-14.



Antal fotgängare och cyklister under timme lördag 26/4-14.

## 4.3 Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns främst kontor, hotell och kulturinstitutioner samt ett fåtal restauranger. Få eller inga bostäder finns. Detta påverkar resandet till och från området. Under för- och eftermiddag maxtimme är resandet som mest intensivt. Under sommarhalvåret ökar mängden turister som rör sig i området.

Området har god tillgänglighet till kollektivtrafiken och gångavstånd till hållplats för buss, tunnelbana, spårvagn eller båttrafik överstiger inte 300 meter. Cirka 12 000 personer per dygn passerar spärarna på Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Entrén till tunnelbanan ligger på Arsenalsgatan intill korsningen med Kungsträdgårdsgatan.

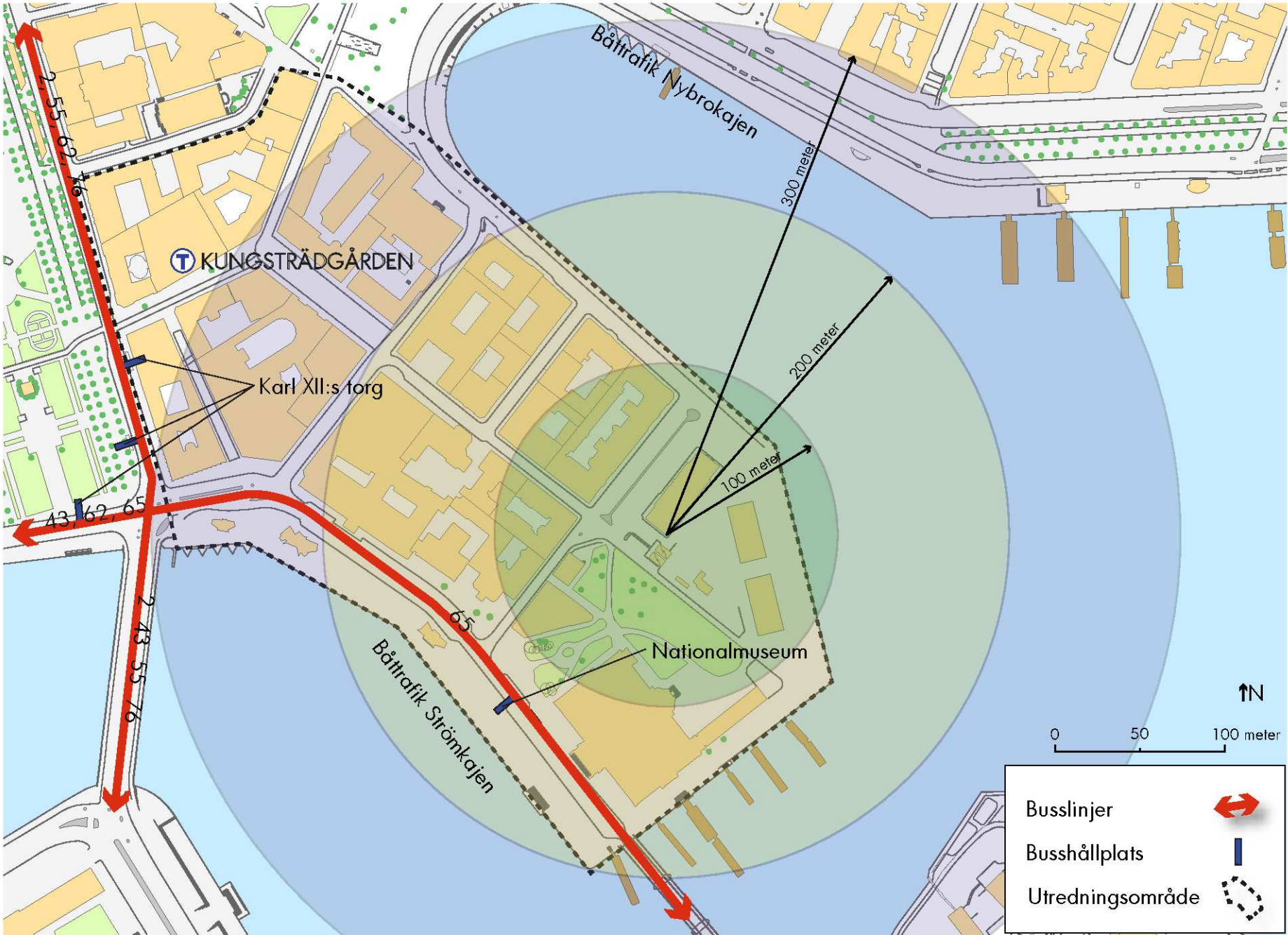
Flertalet busslinjer trafikerar området. Hållplatserna Karl XII:s torg, Nationalmuseum och Gustav Adolfs torg ligger inom eller i anslutning till utredningsområdet. Störst mängd resande finns vid hållplats Karl XII:s torg med cirka 8 300 av- och påstigande per dygn. Denna hållplats trafikeras av stombusslinje 2 och linje 43, 55, 62, 65 och 76 samt ett antal nattlinjer. Östra delen av utredningsområdet, området kring Nationalmuseum, har närmaste kollektivtrafik vid busshållplats Nationalmuseum som trafikeras av linje 65. Här är resandet mindre med cirka 80 av- och påstigande per dygn. Linje 65 trafikerar sträckan Skeppsholmen – Vanadisplan med avgångar var 20:e minut.

På Kungsträdgårdens norra sida finns hållplats för Spårväg city med cirka 1 100 av- och påstigande per dygn. Nästkommande spårväghållplats i östlig riktning finns vid Nybroplan. Vid denna hållplats är mängden av- och påstigande cirka 1 400 per dygn. Spårväg city trafikerar sträckan Waldemarsudde – Sergels torg. I framtiden ska Spårväg city byggas ut med nya sträckningar mot Ropsten där sammankoppling till Lidingöbanan sker.

### 4.3.1 Tunnelbana till Nacka

Planering pågår för en utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka. Under 2018 förväntas byggstart ske. När tunnelbanan är utbyggd år 2025 blir Blasieholmen tillgänglig för fler besökare och arbetspendling från sydöstra delarna av länet smidiggörs. De resandeprognoser Förvaltning för utbyggd tunnelbana har tagit fram visar på en stor ökning i antalet på- och avstigande vid station Kungsträdgården. Idag passerar 12 000 personer per dygn spärarna på stationen och år 2030 antas resandet öka till 21 000. Under förmiddag maxtimme ökar antalet avstigande från 1 500 idag till 2 600 och antalet påstigande från 350 idag till 500 år 2030, enligt uppgifter från Förvaltning för utbyggd tunnelbana.





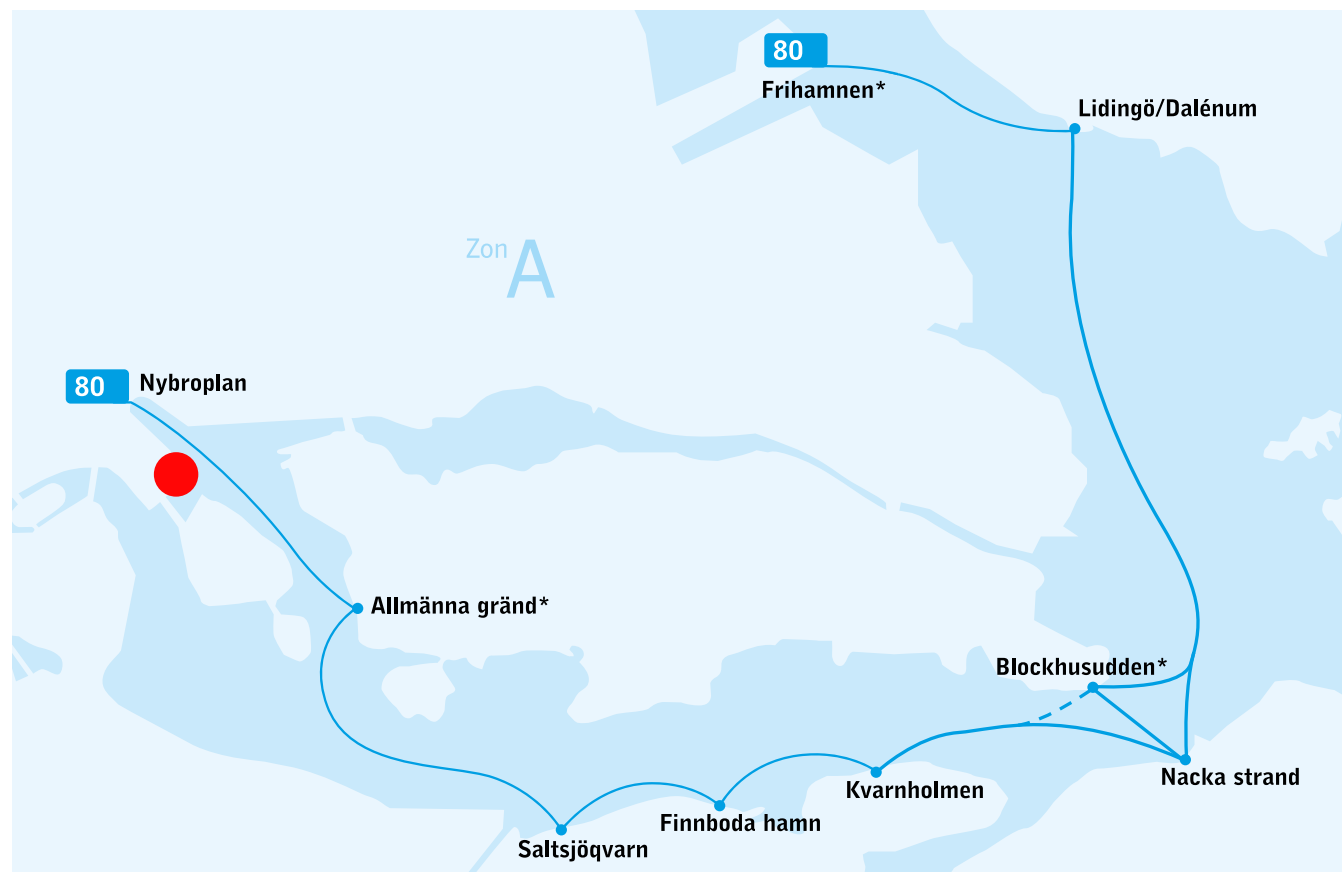
Karta över kollektivtrafik och hållplatser. Avståndet 300 meter anses vara god standard enligt gällande planeringsnormer.

#### 4.4 Båttrafik

Vid Nybrokajen och Strömkajen avgår flertalet båtar och färjor för resor till skärgården eller målpunkter i Stockholms innerstad. Waxholmsbolagets båtar trafikerar Strömkajen och Nybrokajen trafikerar av flertalet privata rederier som mestadels avgår till målpunkter i Skärgården. Viss trafik finns också till Hammarby Sjöstad, Fjäderholmarna och Djurgården i form av bland annat SL:s Sjövägen som lägger till vid Nybroplan.

Det finns stora möjligheter att utveckla båttrafiken till och från Blasieholmen. De kajplatser längs Nybrokajen som i dagsläget används för uppställning av Waxholmsbolagets båtar skulle vara ett bra läge för på- och avstigning för kollektivtrafik med båt, såsom Sjövägen eller Djurgårdsfärjorna vars rutter i dagsläget passerar platsen. Framförallt skulle platsen kunna användas för att lägga till med turistbåtar under sommarhalvåret. På så vis skulle antalet turistbussar som genereras av framförallt kryssningsturismen kunna minskas på och omkring Blasieholmen. Eftersom nästan alla stora turistmål i Stockholms innerstad ligger vid eller i anslutning till vatten så skulle en utvecklad båttrafik mellan dessa platser kunna avhjälpa många av de trängselproblem som orsakas av utrymmeskrävande bussar vid turistmålen.

På Blasieholmen saknas dessutom lämpliga ytor för parkering av turistbussar vilket gör att alternativa färdssätt för turister kommer att vara nödvändiga för att ta sig till Nobel Center när detta öppnar.



Linjekarta för SL:s Sjövägen 80. Möjlig kajplats på Blasieholmen markerad med rött.  
Källa: [www.sjovagen.nu](http://www.sjovagen.nu)



## 4.5 Biltrafik

Bortsett från Stallgatan har gatorna i området låga trafikflöden. Skyltad hastighet är generellt 30 km/h utom på Stallgatan där 50 km/h gäller. Korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan är signalreglerad vilket även korsningarna Stallgatan/Södra Blasieholmshamnen och Stallgatan/Nybrokajen är. På Stallgatan i höjd med Blasieholmstorg finns ett signalreglerat övergångsställe.

Framkomligheten för biltrafiken är acceptabel och liknar övriga city. Inga långvariga och svåravvecklade köer uppstår. Den körrelation som är mest belastad är trafik under eftermiddagen från Hovslagargatan till Södra Blasieholmshamnen som sedan ska vidare mot Skeppsbron. Kapacitetsbegränsningen för denna körrelation ligger utanför utredningsområdet och återfinns framförallt på Skeppsbron/Strömbro/Slussen.



*Arsenalsgatan mot Nybroplan.*



Trafikflöden på gator i utredningsområdet 2009. Källa: Trafikkontoret



#### 4.5.1 Varutransporter, parkering och angöring

Områdets kontor, hotell och kulturinstitutioner alstrar en mängd transporter. Dessa transporter innefattar exempelvis leveranser av kontorsmaterial, tvätt till hotell och färskvaror till restauranger.

Lastning och lossning ska ske på anvisade lastplatser. Lastplatsernas placering framgår av illustration till höger där det syns att kvarteret där Grand Hotel ligger har ett stort antal lastplatser. Utmed Blasieholmsgatan stannar en stor del av områdets transporter.

Merparten av lastplatserna är tidsbegränsade till att användas mellan 7-17 bortsett en lastplats utanför Hotell Lydmar som får användas mellan 6-12. Övriga lastplatser får användas hela dygnet.

På östra Blasieholmen finns kanstensparkering utmed Södra Blasieholmshamnen/-kajen, Blasieholmsgatan, Teatergatan och Nybrokajen. De flesta av dessa är avgiftsbelagda och tillåter boendeparkering. På norra sidan av Blasieholmsgatan tillåts avgiftsfri parkering bortsett vardagar mellan 9-17 och på tisdagar 0-6.

Inom detaljplaneområdet för Nobel Center samt inom angränsande område kring Nationalmuseum är det svårt att fastslå ett exakt antal parkeringar. Just nu pågår renovering av Nationalmuseum och flera parkeringsplatser upplåts till etableringsytor för de som genomför renoveringen. Trafikkontoret genomförde en parkeringsinventering under vintern 2014/2015 som visar att cirka 215 parkeringsplatser finns sydöst om Hovslagargatan. Av dessa cirka 215 parkeringsplatser ligger 195 inom detaljplaneområdet. Av dessa 195 platser är 58 allmänna, avgiftsbelagda parkeringar. 50 av dessa ligger vid Albert Ranfts torg (ligger utmed Hovslagargatan mellan korsningarna med Nybrokajen och Blasieholmsgatan) och 8 utmed Hovslagargatan. Resterande 137 parkeringsplatser är förhyrda och är utspridda över detaljplaneområdet.



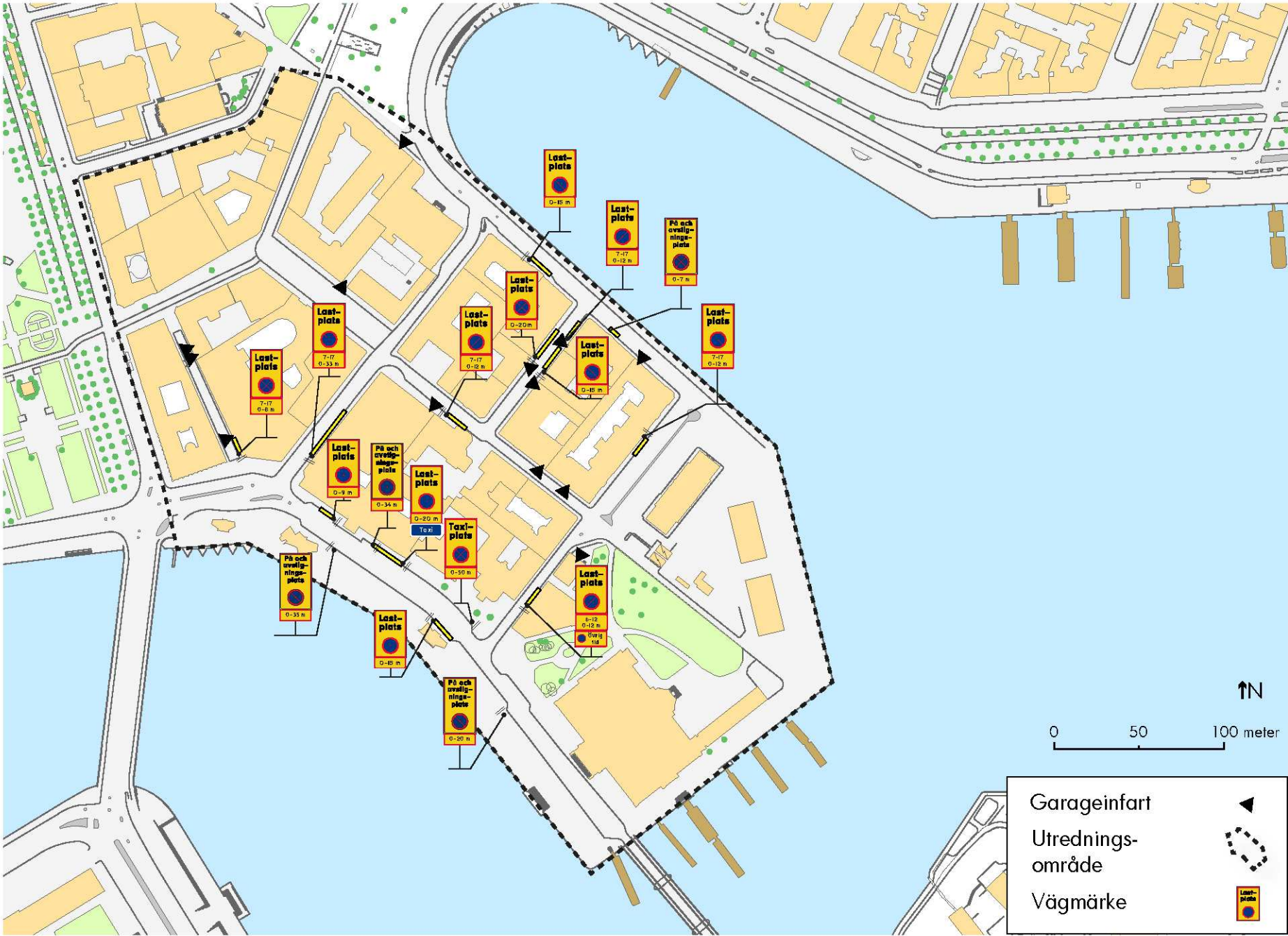
Lediga platser på parkeringen under förmiddagen.

Utanför Grand Hotel finns även taxiuppställning samt på- och avstigningsplatser.

På Nybrokajen finns ett cirka 20 cykelparkeringar och 20 parkeringsplatser för MC. Utanför Nationalmuseum finns ett 10-tal cykelparkeringar.



Blasieholmsgatan under en förmiddag.





#### 4.5.2 Blasieholmens gator

**Arsenalsgatan** är en gågata belagd med gatsten med en cykelbana i mitten av gatan som är uppbyggd av granithällar. I sydvästra änden av gatan ligger en uppgång från Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Gatan är det huvudsakliga stråket över Blasieholmen för både cyklister och gående och fyller en viktig funktion i cykelpendlingsnätet. En del biltrafik förekommer på gatan i form av transporter till adresser på Arsenalsgatan och Blasieholmstorg.

**Blasieholmstorg** är ett torg belagt med gatsten och är reglerat som gågata. Sittmöjligheter finns med bänkar i mitten på torget. Torget trafikeras i stort sett endast av gående. De flesta gående på torget har sin målpunkt på torget. Därför används stråket mot sydöstra Blasieholmen endast i liten utsträckning. En liten mängd biltrafik förekommer på torget i form av transporter till adresser eller garage på torget eller till och från adresser på Arsenalsgatan.

**Grevgränd** används till största del av gående mellan Arsenalsgatan och Södra Blasieholms hamnen. Gatan är avstängd för biltrafik mot Arsenalsgatan och parkeringsförbud råder på båda sidor längs hela gatan. Den biltrafik som förekommer på gatan består mestadels av transporter till och från den lastplats och de garage som finns längs gatans östra sida.



Vy över Arsenalsgatan med entrén till tunnelbanan.



Blasieholmstorg med vy mot Blasieholmsgatan.



Grevgränd sedd från Strömkajen.

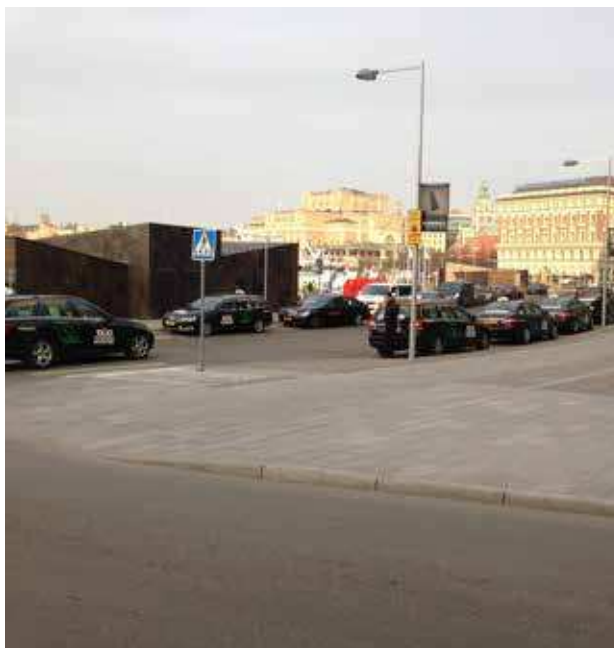
**Stallgatan** är enkelriktad från Södra Blasieholmshamnen till Nybrokajen. Gatan är trafikerad av bilar i dubbla körfält och även många cyklister väljer denna väg. I södra änden av gatan finns en lastplats för leveranser till Grand Hotel. Det är förbjudet för biltrafik att ansluta till Stallgatan från Blasieholmsgatan. Gångbanorna på Stallgatan är av varierande bredd och skymd sikt förekommer där gångbanan är som smalast. I sitt smalaste snitt understiger körbanebredden 6 meter vilket i praktiken omöjliggör att personbil, buss och cyklist färdas i bredd.

**Södra Blasieholmshamnen** karaktäriseras främst av sin kombination av gata med taxiuppställning och kajområde med biljettkontor och informationscenter. Längs gatans södra sida löper kajen som fungerar som ett brett gångstråk och angöring för skärgårdstrafikens båtar. Gatan trafikeras av gående mellan city och Skeppsholmen, Nationalmuseum och Grand Hotel. Västra änden av Södra Blasieholmshamnen är hårt trafikerad av bilar från Strömgatan och Strömbron till Stallgatan. Östra delen av Södra Blasieholmshamnen är betydligt mindre trafikerad. Cykeltrafiken på Södra Blasieholmshamnen följer samma mönster som biltrafiken då de stora strömarna av cyklister viker norrut på Stallgatan.

**Blasieholmsgatan** är dubbelriktad och kan angöras från både Stallgatan och Hovslagargatan. Det är dock förbjudet att köra ut på Stallgatan från Blasieholmsgatan och gatans västra ände utgörs därför av en vändplats. Gatan trafikeras av bilar med ärenden till Blasieholmsgatan eller Stallgatan, som är enkelriktad och därför endast kan nås från Blasieholmsgatan av biltrafik. En del trafik går även från Stallgatan ut mot östra Blasieholmen via Blasieholmsgatan. I Blasieholmsgatans västra ände finns en lastplats samt en infart till Båtska palatset och i gatans östra ände finns två garageinfarter.



Mycket trafik på Stallgatan under morgonrusningen.



Södra Blasieholmsgatan med Operan i fonden.



Blasieholmsgatans västra del.

**Teatergatan** är enkelriktad från söder till norr och kan alltså endast nå från Blasieholmsgatan. Längs östra sidan finns två garageinfarter och två lastplatser. Längs västra sidan finns en garageinfart och en lastplats. Biltrafiken på Teatergatan har antingen ärenden till gatan eller är på väg ut från Blasieholmsgatan. På gatan passerar få fotgängare och cyklister.



Inlastning till Strand hotell från Teatergatan.

**Nybrokajen** är hårt trafikerad i västra änden av de bilar och cyklar som kommer söderifrån på Stallgatan. Öster om Stallgatan är Nybrokajen betydligt lugnare och trafikeras endast av de bilar som ska till och från parkeringsplatserna och arbetsplatserna på östra Blasieholmen. I Östra änden övergår Nybrokajen till att bli endast kaj och karaktäriseras där främst av de verksamheter som är kopplade till Waxholmsbåtarna. En del gående rör sig i området under sommarhalvåret men det är lugnare vintertid. Eftersom både Stallgatan och Teatergatan är enkelriktade mot Nybrokajen så är enda möjligheten för bilar som kör österut på Nybrokajen att ta Hovslagargatan och runda Grand Hotel om man vill ta sig över Blasieholmen söderut.



Nybrokajen sedd från entrén vid Strand hotell.

**Hovslagargatan** kantas i gatans norra ände av det Hellströmska huset med Irlands ambassad på västra sidan och parkeringen på Albert Ranfts Torg på den östra. Söder om Blasieholmsgatan smalnar gatan av ner mot Södra Blasieholms hamnen. Hovslagargatan är den enda vägen för att ta sig söderut från Blasieholmens nordöstra och inre delar. Den avsmalnande södra delen av Hovslagargatan är en känslig punkt för både biltrafik och gående. För den dubbelriktade biltrafiken är den sammanlagda körbanebredden endast cirka 5,5 meter och på sträckans östra sida finns dessutom en lastplats för transporter till Lydmar Hotell. På gatans östra sida är dessutom sikten skyddad för gående söderut.



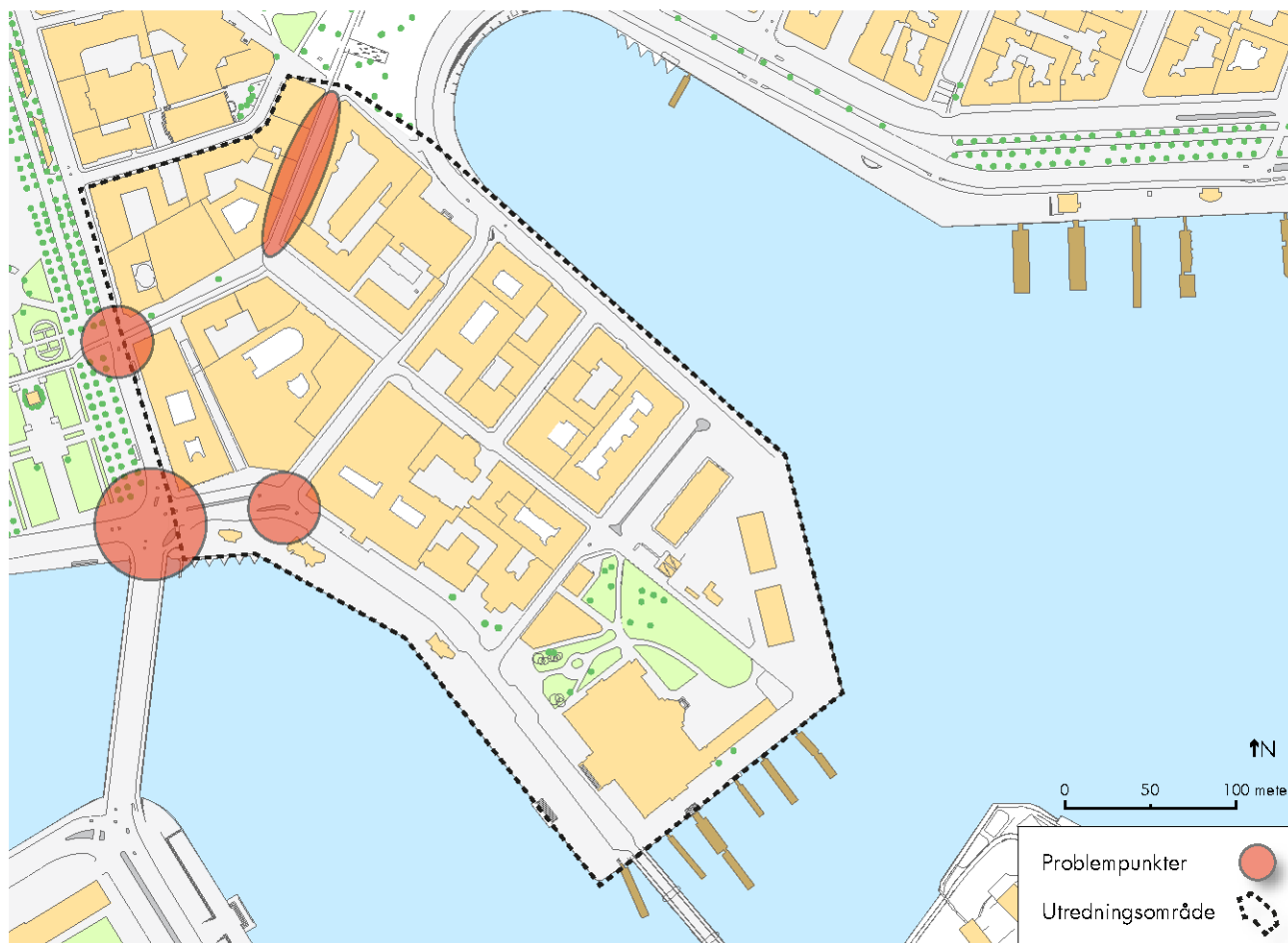
Hovslagargatans trånga sektion. Lastbil olovligt uppställd.



## 4.6 Trafiksäkerhet

Vid sidan av att studera trafiksäkerhetssituationen på plats under inventeringar har kompletterande underlag inhämtats från STRADA över inrapporterade olyckor. Olycksstatistiken visar att sedan år 2000 har 144 olyckor rapporterats in av polis och sjukvården. Av dessa 144 olyckor har 122 klassats som lindriga, 21 som svåra och en dödsolycka har inträffat.

Mest förekommande olyckstyp är singelolyckor bland fotgängare. I övrigt är olyckor med cyklist/personbil eller cykel/fotgängare vanligt förekommande. Många av olyckorna inträffar på eller i anslutning till övergångsställe och korsningar. Den dödsolycka som inträffade 2007 var mellan cyklist och buss på Kungsträdgårdsgatan. Cyklisten, som skjutsade en pojke på cykeln, blev trängd av bussen och pojken hamnade under bussen. Konflikter mellan cyklister och bussar är en vanligt förekommande orsak till olyckor på framför allt Kungsträdgårdsgatan.



Fyra punkter där trafiksäkerhetssituationen är bristfällig.

I de punkter som redovisas i illustrationen är korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan mest problematisk. Bristerna består i att ytorna för framförallt gående och cyklister är underdimensionerade. Detta leder till konflikter på cykelöverfarter och övergångsställen eftersom det blir trångt när pendlingscyklister ska samsas med flanerande turister. Många cyklister kör mot rött för att undvika trängsel. Cyklister som ska åka rakt fram från Strömbro ställer sig i kollektivtrafikkörfältet. Övergångsstället vid korsningen

Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan är olycksdrabbat. Den stora mängden cyklister och gående på underdimensionerade ytor skapar konflikter. Vidare finns en problematik i att cykelstråket på Arsenalsgatan är otydligt och inte uppmärksammas av fotgängare. I korsningen Stallgatan/Södra Blasieholmshamnen uppstår konfliktsituationer för bilar då lastning och lossning sker på Stallgatan och körfält delvis blockeras.

## 5 Sammanfattande analys

Nulägesanalysen pekar på att området idag har brister i gång- och cykelvägnet som bör åtgärdas inför kommande utvecklingsprojekt på Blasieholmen. För att besökare till Nobel Center, och övriga verksamheter på Blasieholmen, skall få ett attraktivt gångstråk från city krävs ett flertal förändringar i gatumiljön och trafikregleringarna. Framkomligheten för biltrafiken är acceptabel.

### 5.1 Rekommendationer för fortsatt utredning

Inför kommande skede med att se över hela områdets trafikstruktur med hänsyn taget till planer för nytt Nobel Center finns ett antal viktiga punkter att utreda vidare. Dessa sammanfattas i illustrationen på kommande sida samt i punktform nedan:

- Säkerställa god standard på stråk och ytor för fotgängare och cyklister med hänsyn till de stora strömmar gående och cyklister som väntas.
- Minimera konflikter mellan gående och cyklister.
- Behovet av två bilkörfält på Stallgatan bör ifrågasättas. Ytor till främst cykeltrafik och leveranstrafik bör tillskapas.
- Eventuell trafik under byggtiden för tunnelbanan och Nobel Center. Hur påverkas området av de lösningar som väljs för att hantera bergmassor från arbetstunneln?
- Reglering av lastplatseras användning för att minska inslaget av leveranstrafik under tider då cyklister och fotgängare har störst behov av framkomlighet.
- Hantering av angöring för turistbussar.
- Möjlighet till kollektivtrafik med båt samt turistbåtar till Blasieholmen.

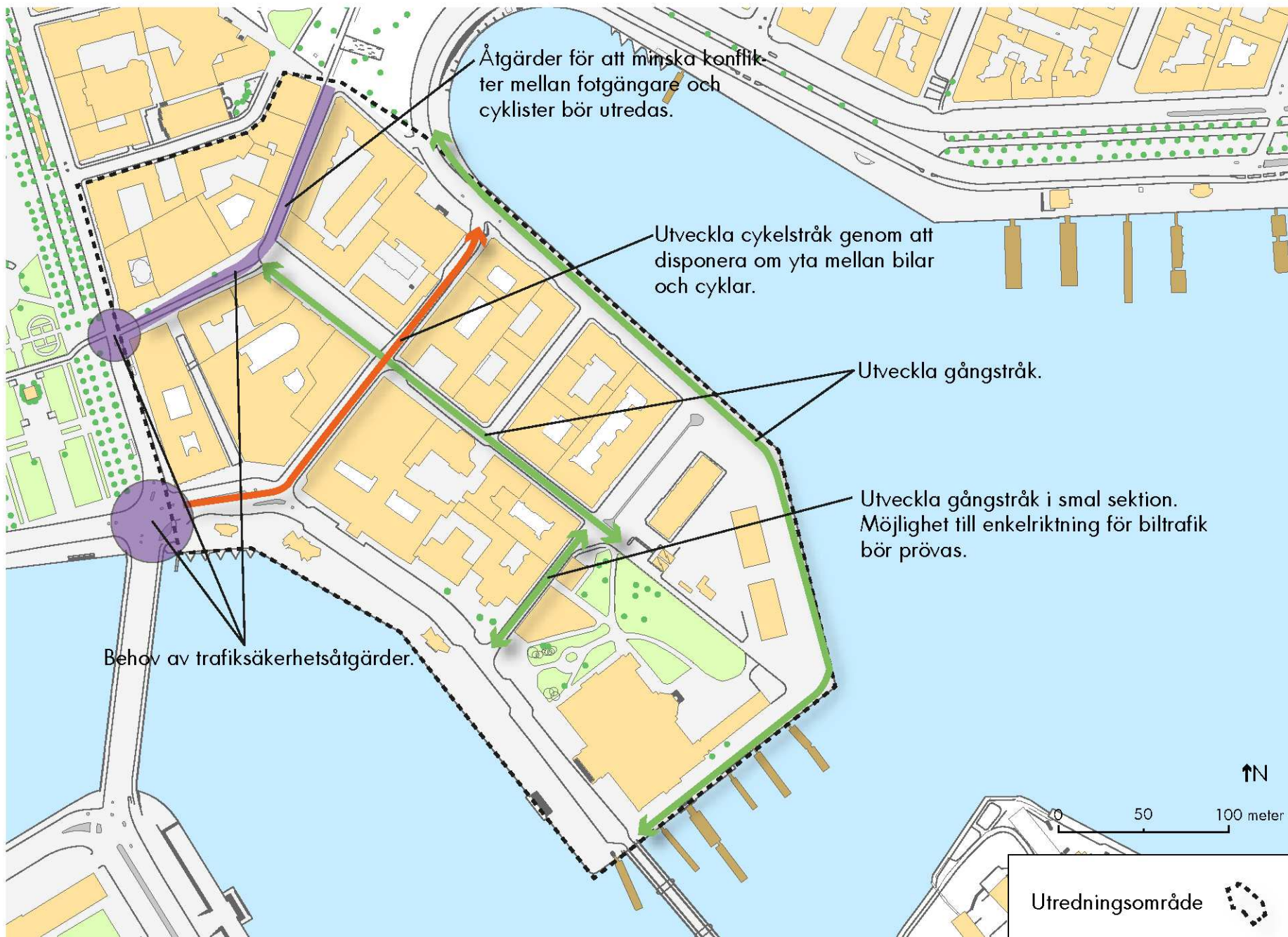


Illustration sammanfattandes nulägesanalysen.



