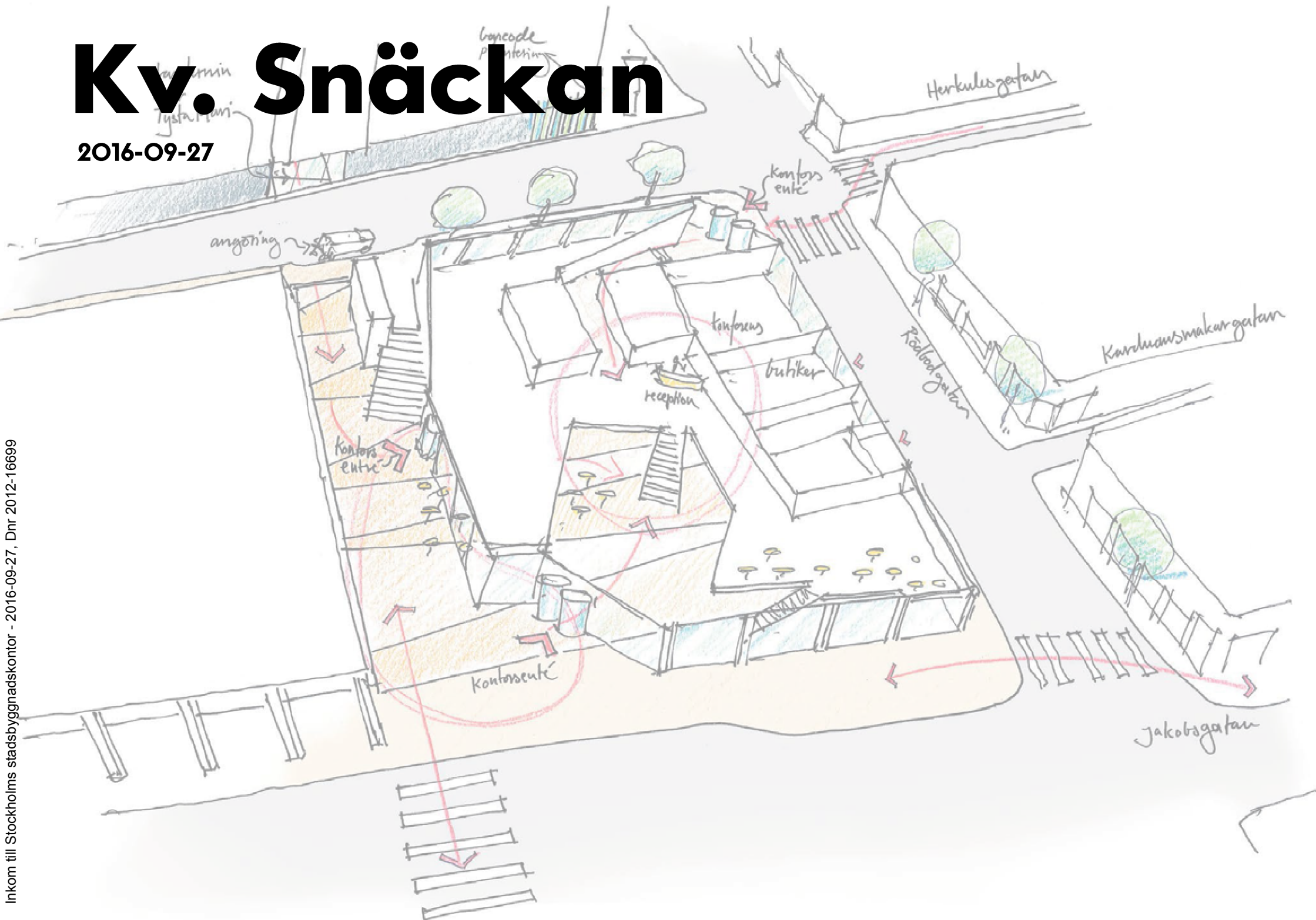


# Kv. Snäcka

2016-09-27



Uppdrag Trafikutredning Kv. Snäckan 8

Titel på rapport: Trafik PM - Detaljplanearbete Kv. Snäckan.

Version: 1.0

Datum: 2016-09-27

## Medverkande

Beställare: Skanska fastigheter Stockholm AB

Kontaktperson: Joel Ambré

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Trafikplanerare: Åsa Lilja, Ali Esmaili

## Sammanfattning

- Kontor, butiker och restauranger byggs i kollektivtrafiknära läge.
- Stängningen av Klarafarets södra nedfart påverkar inte trafikflöden och trafikrörelser ur ett övergripande perspektiv.
- Lokalt minskar tillgängligheten och orienterbarheten med bil till garage och lastfar för Kv. Snäckan 7 och 8, Kv. Duvan samt Kv. Svalan.
- Gång, cykel och kollektivtrafik påverkas i liten omfattning.
- Angöring till Snäckan 8 och entréer placeras längs Herculesgatan och Jakobsgatan (Tegelbacken). Innebär att tillgänglighetskrav uppfylls.
- I det centrala och kollektivtrafiknära läget bör låga parkeringstal tillämpas. Satsningen på attraktiv cykelparkering och bilplatser för "lånebilar" som t.ex. Drive now eller Car 2 go kan minska behovet av bilar och bilparkering.
- Ombyggnaden av Kv. Snäckan omöjliggör inte genomförandet av idéerna om Tegelbacken utan går hand i hand med önskan om att förbättra möjligheten för stadsliv.



# Innehållsförteckning

## 1 Bakgrund och syfte..... 1

## 2 Tidigare studier ..... 2

Grontmij 2010 .....2

SWECO 2011 .....2

## 2 Nulägesbeskrivning ..... 3

Gångtrafik.....3

Cykeltrafik.....3

Kollektivtrafik.....5

Biltrafik .....5

Parkering .....5

## 3 Framtida trafiksituation..... 7

Gångtrafik.....7

Cykeltrafik.....8

Kollektivtrafik.....8

Biltrafik .....9

Angöringstrafik .....9

Projekt .....9

Parkering ..... 11



# 1 Bakgrund och syfte

I direkt anslutning till Tegelbacken och Södra Klara-kvarteren i centrala Stockholm finns Kvarteret Snäckan 8. Skanska planerar riva befintlig byggnad ovan jord och utveckla fastigheten med nytt kontor och lokaler.

I samband med bygget av den nya fastigheten stängs Klarafarets södra nedfart vilket innebär effekter på tillgängligheten till bland annat parkeringsplatser, inlastning och körmönster i området. Tidigare studier har genomförts av både SWECO och Grontmij. Studierna syftar bland annat till att studera eventuella risker med att genomföra en ombyggnation av kvarteret Snäckan, undersöka behovet av att köra igenom samt angöra i faret. Dessutom har simuleringar utförts för att kontrollera körlängder och liknande. I nästa kapitel sammanställs de tidigare studierna.

Detta trafik-PM syftar till att redovisa de effekter lösningen innebär, dessutom redovisas fastighetens parkering.



Figur 1. Övergripande karta över Stockholm innestad med Kv. Snäckan utmarkerad.

## 2 Tidigare studier

I följande kapitel redovisas de tidigare studier som genomförts.

### Grontmij 2010

Grontmij genomförde 2010 en trafikutredning för Kv. Snäckan i syfte att identifiera eventuella risker med en ombyggnation samt att klargöra de behov fastighetens trafik har.

Räkningar har genomförts i Klarafaret. Räkningarna visar att den största delen av genomfartstrafiken kör från norr till söder. Vid räkningarna noterades även att många fordon angör i faret. Vid platsbesök gjordes även observationsstudier på trafiksituationen i området och konstaterades att inga större köbildningar fanns.

På norra sidan av Kv. Snäckan, Herculesgatan, finns personalingång till Sheraton. Avsaknaden av angöringsplatser och rådande stoppförbud försvårar hämtning och lämning. På den södra sidan vid Jakobsgatan/Tegelbacken finns dock gott om plats för angöring. Utredningen föreslår angöringsficka på norra sidan. Dessutom föreslås en avsmalning av Rödbodgatan från sex körfält till tre, detta bedöms i utredningen inte orsaka några kapacitetsproblem.

Då denna utredning genomfördes fanns möjligheten att köra mellan Klarabergsgatan och Tegelbacken i Klarafaret. Vidare bedöms Tysta Mariagången vara öde, mörk och icke välkomnande och föreslås därför rustas upp.

### SWECO 2011

Sweco genomförde 2011 en trafikanalys för Kv. Snäckan. Syftet med utredningen var att ge en noggrann översyn över hur många fordon som rör sig i och omkring Klarafaret och Rödbodgatan. Dessutom syftade utredningen till att fastställa att den föreslagna lösningen fungerar och inte orsakar köer som påverkar de intilliggande korsningarna negativt.

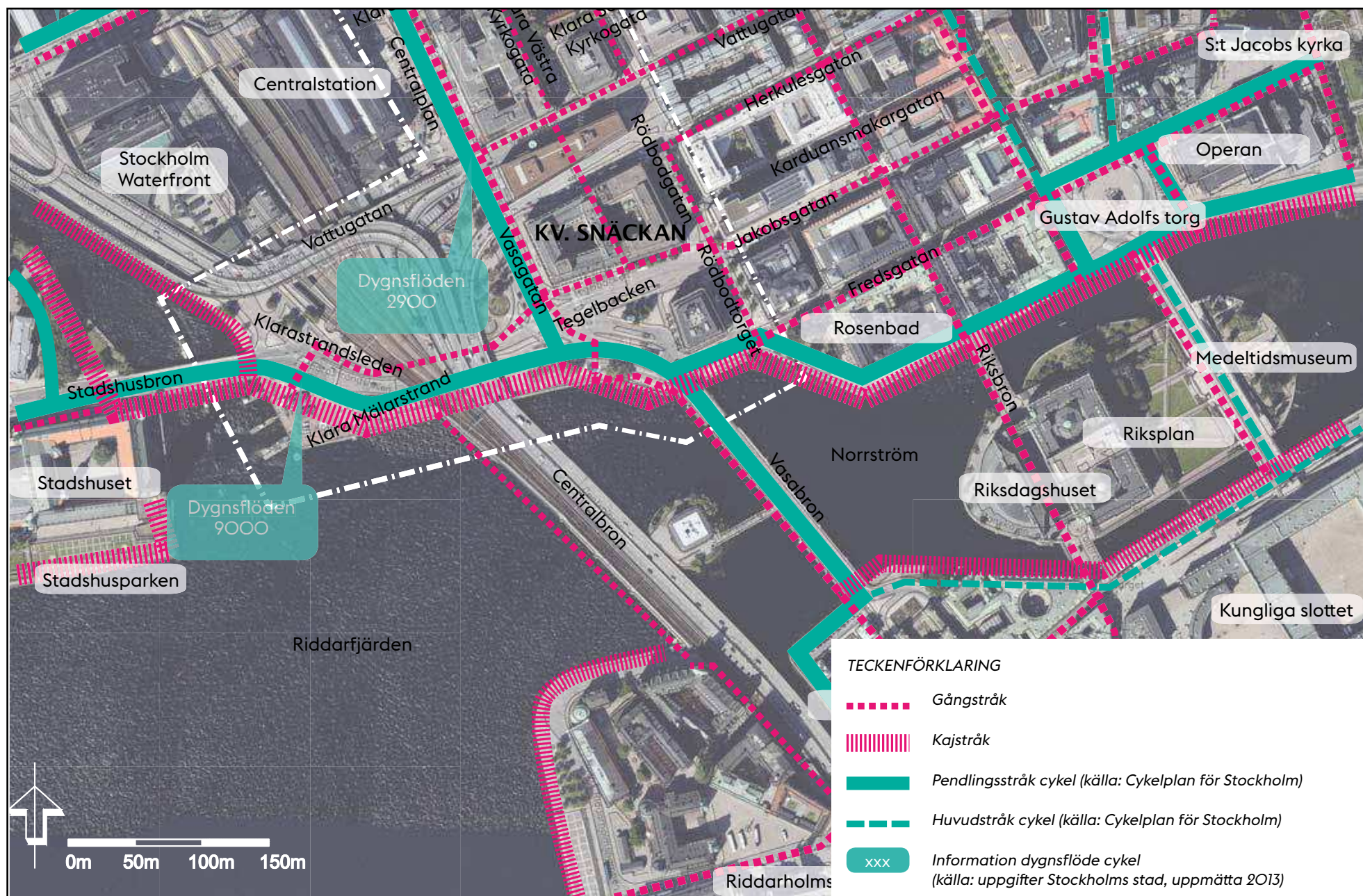
Utredningen visar att vid en ombyggnad av Kv. Snäckan är det under maxtimma cirka 20 fordon som måste hitta en ny väg till faret och att cirka tio fordon som använt faret som genomfart inte längre har möjligheten att köra genom faret. Omfördelningen av trafiken bedöms i utredningen vara såpass småskalig att den endast ökar belastningen på övriga gator marginellt.

Den nya gatuutformningen som medföljer en ombyggnad av Kv. Snäckan har simulerats i mikrosimuleringsverktyget VISSIM. Slutsatserna från dessa simuleringar är:

- Reducering av körfält på Rödbodgatan kommer inte försämra framkomligheten i de intilliggande korsningarna. Köerna och fördröjningar kommer öka något.
- Trafiken i Klarafaret kommer kunna söka andra vägar och någon förbindelse ner från Rödbodgatan bedöms inte vara nödvändig.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2016-09-27, Dnr 2012-16699





Figur 5. Gång- och cykelstråk i området. Källa: Södra Klara - Förutsättningar & utvecklingspotential (Andersson Jönsson Landskapsarkitekter, Alessandra Rippelino Arkitekter, Grontmij) 2015



## Biltrafik

Stora delar av Södra Klara är byggt under 1950- 60- och 70-tal. Trafikmiljön i området är därför ett arv från denna tid. Centralbron, Klaratunneln och Tegelbacken är främst anpassade efter motortrafiken.

Centralbrons på- och avfarter, via Vattugatan och Herkulesgatan, kopplar i ett övre gatuplan till Klaratunneln som fördelar biltrafiken genom innerstaden. Centralbron kopplar vidare till Klarastrandsleden, som är en länk vidare norrut. Trafiklederna kring Centralbron är skilda från det nedre gatuplanet.

Tegelbacken utgör en stor hårdgjord yta mitt i City som fungerar som en utbredd cirkulationsplats med signal-reglerade korsningar med flera körfält. Via Tegelbacken kan trafiken köra under Centralbron, till Vasagatan, Fredsgatan, Herculesgatan mot eller via Rödbodgatan/Klara Västra Kyrkogata till Klarafaret.

Området Södra Klara utgör en komplex trafikmiljö med bristande orienterbarhet. Flera av gatorna är enkelriktade vilket gör att god lokalkännedom krävs för att kunna orientera sig i området.

Det ska också nämnas att Klarabergsgatan i april 2016 stängdes av för biltrafik. Avstängningen gäller mellan Sveavägen och Klara Norra Kyrkogata. År 2018 ska denna del vara gågata. Avstängningen innebär än försämrade tillgänglighet med bil i city och ökar biltrafiken på gatorna vid Kv. Snäckan. Främst ökar trafiken i Klaratunneln.

Tyréns utförde i Mars 2015 trafikräkningar i Klarafaret. Syftet med räkningarna var att se hur mycket trafik som använder de olika nedfarterna och hur mycket som är genomfartstrafik.

Studierna visade att den största delen av trafiken var genomfartstrafik (cirka 40 %) medan 20 % körde till Sheratongaraget och 20 % till Vattugaraget. Övriga 20 % fördelade sig mellan Västra lastfaren och Kv Svalan.

Räkningen gjordes periodvis måndag till torsdag mellan 07-18, det totala genomfartsflödet var 330 fordon söderut och 220 fordon norrut. Till Vattugaraget och Sheratons garage var flödet cirka 100 fordon. Redovisade flöden är en medelvardag kl 07-18.



Figur 6. Illustration på Kv. Snäckan.



Figur 7. Dagens körvägar för biltrafiken.



## Parkering och trafikflöden

I Klarafaret finns garage, förutom Kv. Snäckans parkeringsplatser (Sheratongaraget) har även Sheraton, Dufvan 6 och Kv. Svalan platser i garagen. Idag nås platserna via Vasagatan-Klara Västra Kyrkogata-Klarafaret eller Tegelbacken via den nedfartsramp som finns på Rödbodgatan.

Totalt finns cirka 60 parkeringsplatser för bil som är avsedda för Kv. Snäckan.

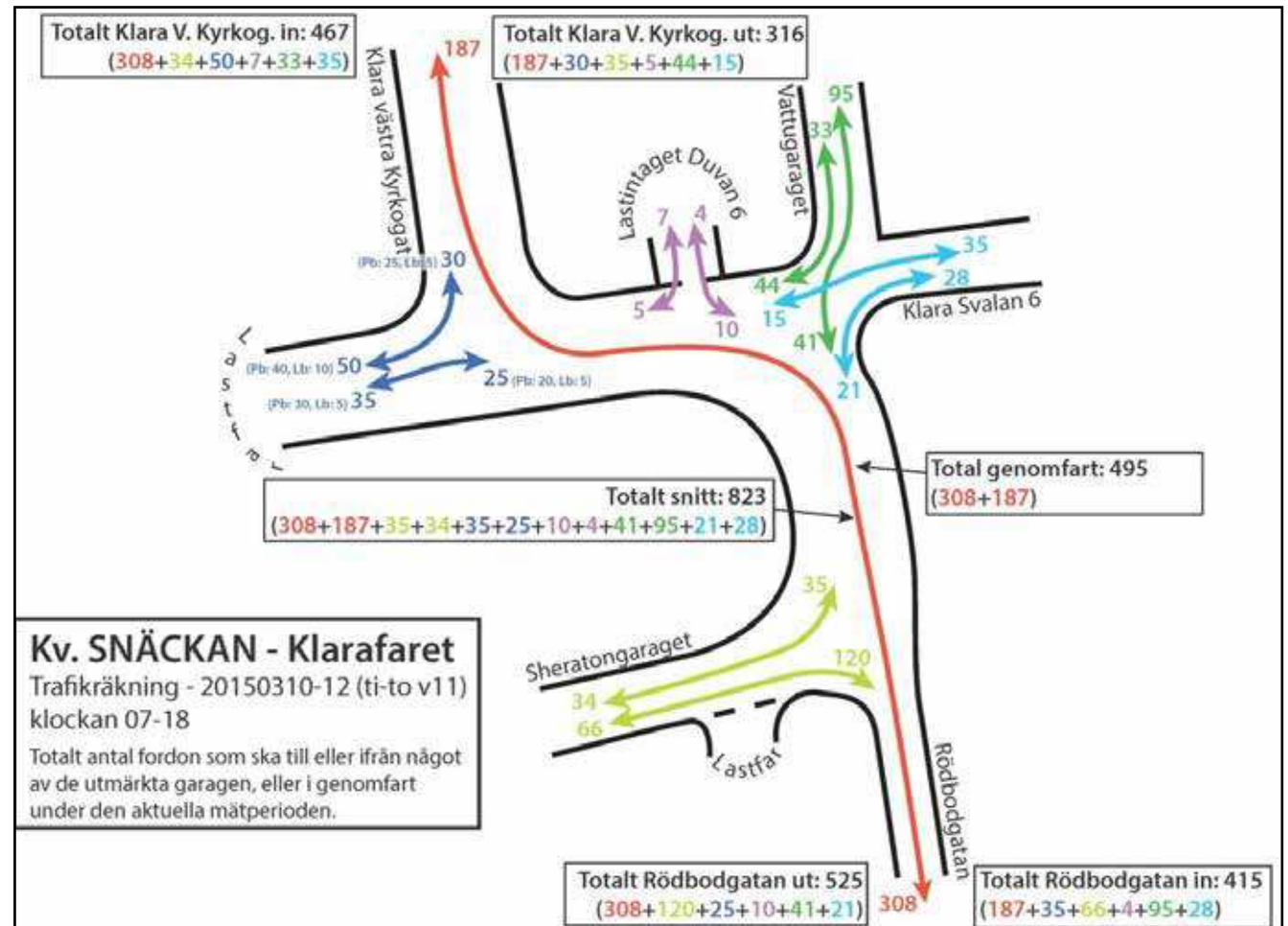
Parkering	Platser
Vattugaraget	289
Dufvan 6	25
Svalan 9	100
Sheratongaraget	200
Totalt	614

I figuren till höger visas resultat från den flödesmätning Tyréns genomförde 2015. Tydligt är att parkeringsplatserna inte alstrar stora trafikmängder. Vattugaraget alstrar totalt 213 resor en vardag mellan 07-18, vilket innebär att varje parkeringsplats alstrar 0,74 resor per arbetsdag.

(att köra in och parkera på morgonen och köra ut på eftermiddagen innebär två resor)

Sheratongaraget alstrar totalt 255 bilresor en vardag mellan 07-18 (trafik som kör in direkt från Vasagatan exkluderas). Detta innebär att varje parkeringsplats i Sheratongaraget alstrar 1,3 bilresor per vardag.

Även Dufvan och Svalan alstrar få bilresor per parkeringsplats, cirka 1,0 bilresor per vardag.



Figur 8. Trafikflöden till respektive garage, studie genomförd av Tyréns 2015.

### 3 Framtida trafiksituation

En ombyggnad av kvarteret Snäckan innebär att Klarafaret endast får en nedfart, via Klara Södra Kyrkogata. Den befintliga nedfarten i Rödbodgatan tas bort vilket ändrar förutsättningarna för biltrafiken i området.

#### Trafikutveckling i Stockholm

Stockholm växer, år 2030 kommer Stockholms befolkning ha ökat med en fjärdedel. Fler och fler lever och rör sig på samma ytor och innebär utmaningar för stadens trafiksystem, speciellt i innerstaden.

I Framkomlighetsstrategin som antogs år 2012 finns styrande principer för hur stadens gator och vägar ska användas. Strategin är också ett stöd för hur staden ska prioritera stora och små beslut så att kapaciteten och pålitligheten i väg- och gatutrafiken kan öka och bidra till ett tryggt, snyggt och miljövänligt Stockholm.

I stora drag innebär framkomlighetsstrategin fyra övergripande planeringsinriktningar.

1. Mer plats till bussar och cyklister.
2. Trafiken ska bli mer pålitlig.
3. Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar.
4. Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet.

Staden har sedan framkomlighetsstrategin antogs startat upp flera större cykelprojekt med syfte att öka cyklistens möjligheter att ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt i staden. Flera av dessa projekt finns i Stockholms innerstad och innebär i många fall att bilkörfält tas bort vilket också innebär att bilar får mindre och mindre plats i staden.

De minskade ytorna för biltrafiken gör att det blir svårare att parkera på gatorna och svårare att ta sig fram med bil. Med största sannolikhet kommer trafiken i innerstaden vara självreglerande. Då framkomligheten på en gata minskar väljer man i första hand nya körvägar, när alla körvägar är "tröga" byter man färdmedel till mer yteffektiva.

Kv. Snäckan ligger geografiskt mitt i Stockholms innerstad och bör planeras därefter. För att undvika "onödig" biltrafik till kvarteret bör man, i linje med framkomlighetsstrategin, planera för minskat buller och minskade partikelhalter. På bekostnad av biltrafiken förbättras oskyddade trafikanter förutsättningar och bidrar till ett förbättrat stadsliv.



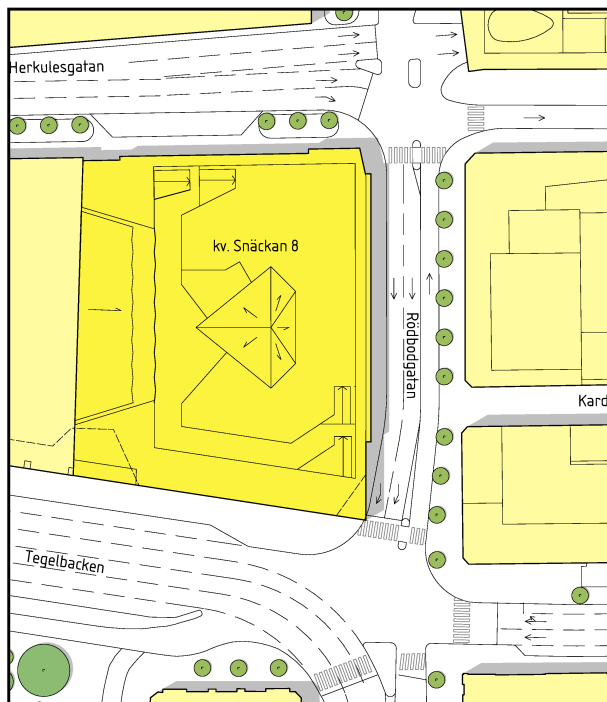
Figur 9. Ett av stadens styrdokument, Framkomlighetsstrategin.



## Gångtrafik

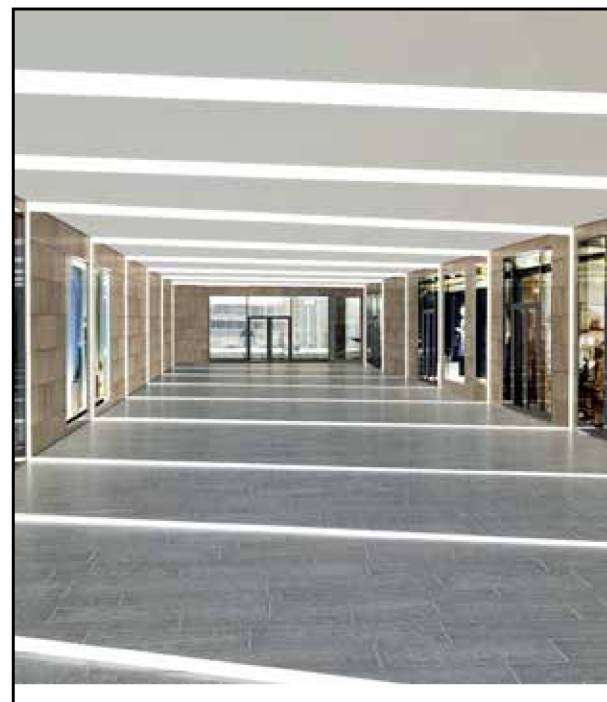
Borttagande av nedfarten på Rödbodagatan bedöms inte påverka gångvägarna i området. Förslaget innebär dock att Rödbodagatan och Herculesgatan får bredare och trevligare gångbanor vilket skapar förutsättningar för ökat gångflöde i området. Det nya kvarteret öppnas så att man kan passera genom bottenvåningens butiksplan mellan Tegelbacken och Herculesgatan. I det ombyggda kvarteret planeras butiker och restauranger i de tre nedre våningarna. Kontor och konferenslokaler planeras i övriga våningsplan. Det kommer innebära ett ökat folkliv där fler människor kommer att röra sig runt och inom fastigheten.

Tysta Marigången planeras vara kvar men omformas till en mer attraktiv och ett mer inbjudande stråk som inbjuder till vistelse. Nedgången till Klarafaret utformas som ett gångfartsområde vilket skapar en mer vistelsevänlig och trygg miljö.



Figur 10. Illustrationsskiss över området.

- Breddad gångbana längs Rödbodagatan och Herculesgatan.
- Plantering längs Herculesgatan.
- Tysta Marigången kvar i ny skepnad.
- En framtida idé är att förstärka ett gångstråk mellan Klarabergsgatan och Gamla stan med hjälp av övergångsställen vid Klaratunnelns mynnings.



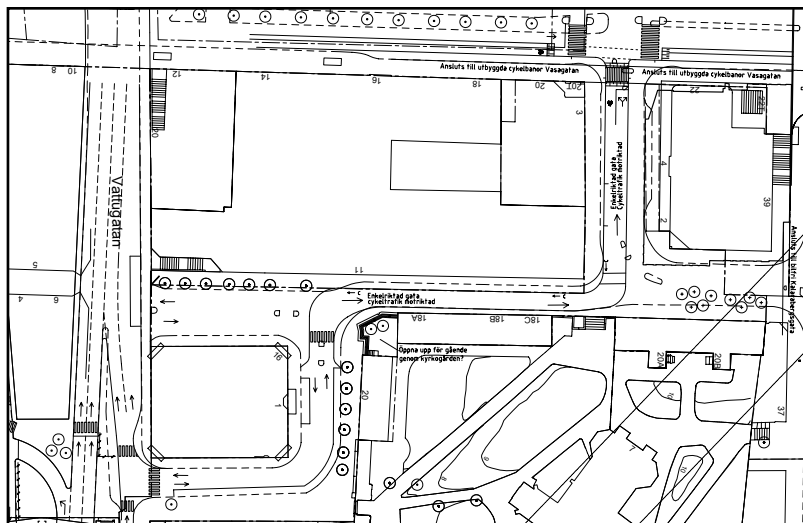
Figur 11. Tysta Mariagången i ny skepnad som inbjuder till vistelse

## Cykeltrafik

Sammantaget bedöms påverkan på cykeltrafiken vara marginell.

Då Klarafarets nedfart vid Rödbodgatan försvinner, försvinner också möjligheten att cykla genom Klarafaret. Vid den trafikräkning som utfördes av Tyréns 2015 var dock antalet genomfartscyklister lågt.

Klara Västra Kyrkogatas enkelriktning vänds mot Vasagatan för biltrafiken. Cyklister tillåts cykla motriktat. På Vasagatan planeras nya breda cykelbanor som ökar cyklisters framkomlighet.



Figur 12. Enkelriktning vänds och cyklister tillåts cykla mot enkelriktat.

En idé för framtiden är en omdaning av tegelbacken som också skulle påverka cyklister framkomlighet i området som idag domineras av biltrafik.

## Kollektivtrafik

I och med färdigställandet av Orgelpipan 6 blir kollektivtrafikläget, om möjligt, än bättre. Orgelpipan 6 innebär en samlad stationslösning för citybanan (pendeltåg) och tunnelbanan och entré finns inom 200 meters radie från kvarteret Snäckan. Citybanan planeras vara i drift 2017. På Klarabergsgatan kommer även spårväg att ha en hållplats 2018. Tegelbacken kommer fortsättningsvis vara en bytespunkt för busstrafiken.



Figur 13. Kv. Orgelpipan 6 med en samlad kollektivtrafiklösning.

## Biltrafik

Ombyggnaden av Kv. Snäckan och borttagandet av nedfarten till Klarafaret vid Rödbodgatan påverkar biltrafikens körvägar lokalt i området. Möjligheten att köra genom Klarafaret mellan Tegelbacken och Vasagatan försvinner vilket fördelar om trafik. Sedan tidigare har möjligheten att köra mellan Klarabergsgatan och Tegelbacken byggts bort vilket troligtvis inneburit att körvägen blivit mindre attraktiv.

Den norra delen av Klara Västra Kyrkogata som idag är enkelriktad i södergående riktning blir omvänt enkelriktad mot Vasagatan. Detta innebär att den enda infarten till garaget är via Vattugatan medan trafiken som ska ut från garaget kan nå Vattugatan och Vasagatan. Konsekvensen är att biltrafiken behöver köra en omväg för att nå lastfaret och parkeringsgarage jämfört med dagsläget. Sheratongaraget har dock en egen infart från Vasagatan som behålls.

I figur 11 redovisas den nya körvägen till Klarafarets garage och lastfar. Idag når man Klarafaret direkt från Rödbodgatan/Tegelbacken. Efter ombyggnad krävs en omväg via Herculesgatan-Klara Tvärgränd - Vattugatan till garage och lastfar. Även Jakobsgatan/Fredsgatan till Malmtorgsgatan är en möjlig körväg in i Klarafaret. Den lokala trafiken till inlastningar och garage till fastigheterna Snäckan 8, Duvan 6 och Svalan påverkas också. Den övergripande trafiken påverkas marginellt av stängningen av genomfarten.

Sheraton erbjuder valetparking vid sin entré. Bilarna körs ner i Sheratongaraget av hotellets personal, tvättas och parkeras för att köras tillbaka till Sheratons entré vid Tegelbacken. Genom att faret stängs i södra delen blir körvägarna vid framkörning längre, Klara Västra Kyrkogata-Vasagatan-Tegelbacken. Även biluthyrningen som finns vid Vasagatan påverkas på samma sätt. Ett exempel är sträckan/tiden det tar att köra hyrbilarna till Norr Mälarstrand för tankning.

## Angöringstrafik

Entréer planeras längs Herculesgatan och Tegelbacken/Jakobsgatan. Längs den sistnämnda finns idag angöringsplatser, längs Herculesgatan saknas idag angöringsplats. För att uppfylla tillgänglighetskrav förses även Herculesgatan med angöringsplats.

Längs Rödbodgatan planeras en butiksentré och stoppförbud råder på gatan.

All lastning och lossning till kontor, butiker och restauranger sker i Klarafaret. Även sophämtning sker i faret.

## Projekt

I och omkring Klara-kvarteren finns planerade och pågående projekt som kan komma att beröra kvarteret Snäckan.

Omdaning av Tegelbacken som går från att vara en utbredd cirkulationsplats till att bli två trevägskorsningar mellan Tegelbacken/Vasagatan och Tegelbacken/Vasabron. Syftet med projektet är att minska trafikytorna för att skapa mer plats för vistelse, gång och cykel.

Även Vasagatan planeras få en ny utformning med bredare gång- och cykelbanor. Med den nya utformningen väntas cyklister få ökad framkomlighet.

En idé som tidigare nämnts är en förbättrad gångkoppling mellan Klarabergsgatan och Gamla stan via Klara Södra Kyrkogata och Rödbodgatan.



Figur 14. Ny körväg för trafik som ska till Klarafaret.





Figur 15. Framtida körvägar för biltrafiken.

## Parkering och trafikflöden

Idag finns cirka 60 parkeringsplatser för bil som betjänar Kv. Snäckan 8. Platserna bevaras vid en ombyggnation. Totalt planeras för 28 000 BTA kontor vilket innebär 2,14 parkeringsplatser per 1000 BTA. Kv. Snäckan antas ha 1 900 kontorsanställda vilket innebär att tre procent kan köra bil.

Parkeringstalet motiveras främst av kollektivtrafikläget som kan ses som ett av Sveriges främsta läge. Inom 200 meters radie finns tillgång till lokalbussar, alla tunnelbanelinjer, alla pendeltåg, spårvagn och regionala tåg.

Vidare bör det låga parkeringstalet användas som en tillgång. Med ett lågt parkeringstal undviker man ökade trafikflöden. Parkeringstalet kan nyttjas som ett styrmedel för att skapa de gator staden önskar ha.

Parkeringstalet för cykel föreslås vara 20 cykelplatser per 1000 BTA enligt stadens styrdokument "Cykelparkeringstal i nyproduktion". Totalt innebär parkeringstalet för cykel 560 platser. Cykelparkeringen planeras ha goda låsningsmöjligheter och vara väderskyddade. Samtidigt ska goda möjligheter till dusch och ombyte finnas. Cykelparkering krävs även för besökande till kontor, butiker och restauranger, dessa bör ligga inom 25 meter från entré för att vara attraktiva.

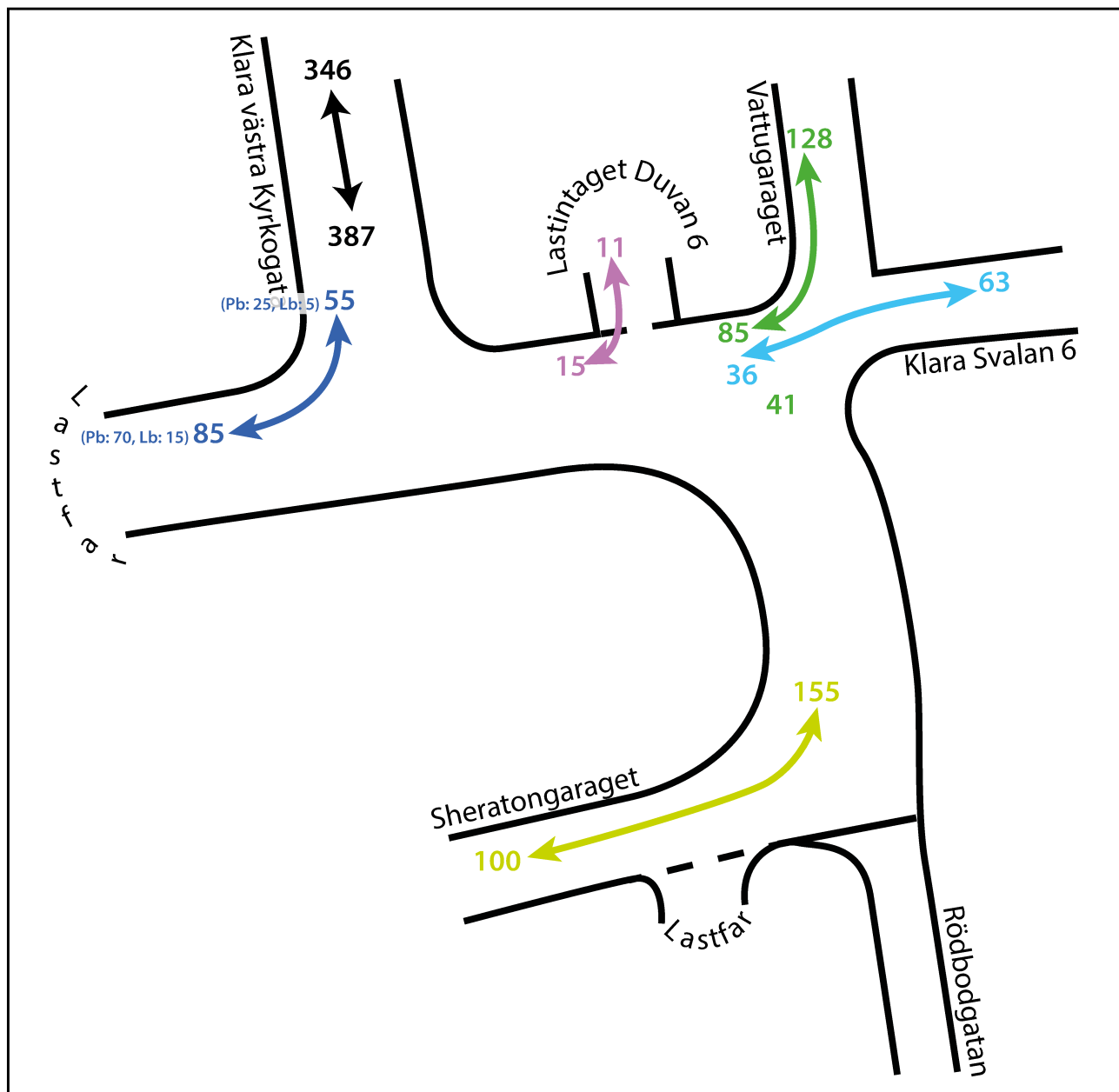
**Parkeringstal bil: 2,14 bpl/1000 BTA**

**Parkeringstal cykel: 20 cpl/1000 BTA**



En avstängning av klarafaret innebär som tidigare nämnts nya körvägar för en del av trafiken. I figuren till höger visas hur den befintliga trafiken tvingas köra via Klara Södra Kyrkogata.

I förhållande till antalet parkeringsplatser i garaget är trafikflödena relativt små. Totalt finns idag 614 parkeringsplatser vilket innebär att varje parkeringsplats alstrar 1,2 bilresor om dagen (angöringstrafik inkluderad). Detta innebär att många av parkeringsplatserna står tomma eller att bilarna står långtidsparkerade.



Figur 16. Nya trafikflöden i det stängda Klarafaret.

