

Kv Hästskon 12



Vasakronan Fastigheter AB

Trafiktekniskt underlag för samrådsförslag

Version 2.7

Stockholm 2015-10-19

Trafiktekniskt underlag för samrådsförslag

Kv Hästskon 12

Datum	2015-10-19
Uppdragsnummer	1320007618
Utgåva/Status	Version 2.7

Carl Chytraeus
Uppdragsledare

Carl Chytraeus
Handläggare

Magnus Kusoffsky
Granskare

Ramboll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320007618 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Allmänt	2
2.	Planförslag	2
2.1	Allmänt	2
2.2	Gångtrafik	3
2.3	Cykeltrafik.....	4
2.4	Kollektivtrafik	4
2.5	Biltrafik.....	4
2.6	Angöring och distributionstrafik.....	5
2.7	Parkering	5
2.8	Gatusektioner	6
2.9	Räddningsfordon	6
3.	Befintliga förhållanden	7
3.1	Allmänt	7
3.2	Gångtrafik	8
3.3	Cykeltrafik.....	11
3.4	Kollektivtrafik	13
3.5	Biltrafik.....	14
3.6	Distributionstrafik och parkering	15
3.7	Gator och korsningar	16
3.7.1	Malmskillnadsgatan	16
3.7.2	Mäster Samuelsgatan	20
3.7.3	Korsningen Malmskillnadsgatan – Mäster Samuelsgatan.....	23
3.7.4	Hamngatan	27
3.7.5	Sveavägen	28
3.7.6	Sergelgången	29
3.7.7	Korsningen Hamngatan - Regeringsgatan.....	29
4.	Framtida trafiksituation	32
4.1	Allmänt.....	32
4.2	Gångtrafik	32
4.3	Cykeltrafik.....	33
4.4	Kollektivtrafik	34
4.5	Biltrafik.....	37
4.6	Distributionstrafik.....	37
4.7	Parkering	38

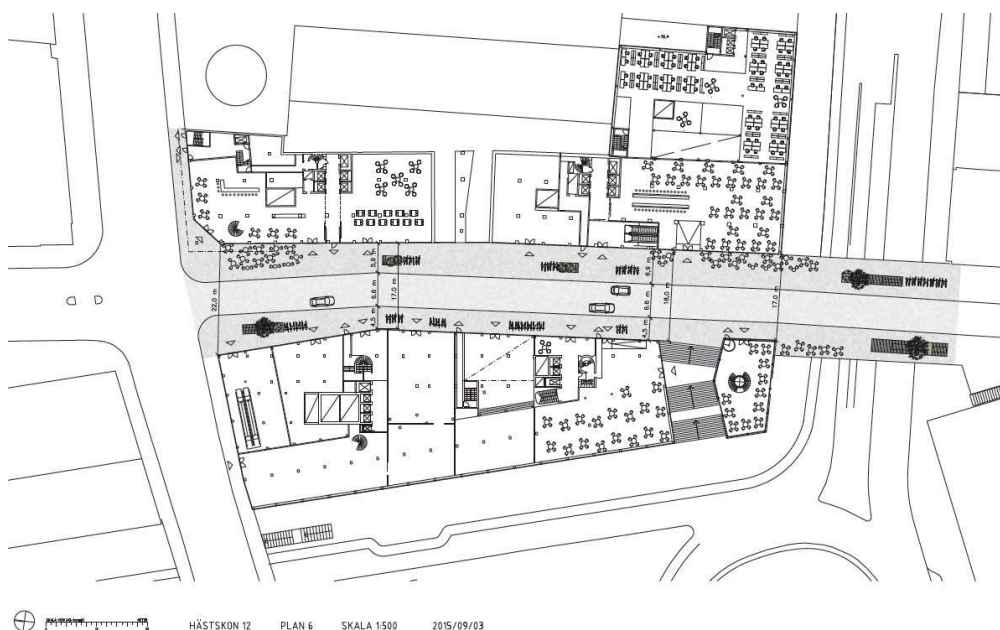
1. Allmänt

Denna handling beskriver den trafiktekniska utformningen och konsekvenserna av planförslaget för Kv Hästskon 12 i Stockholm.

Nedan redovisas under punkt 2 planförslaget och den trafiktekniska utformningen. Därefter redovisa befintliga förhållanden under punkt 3 och framtida förhållande i allmänhet under punkt 4.

2. Planförslag

2.1 Allmänt

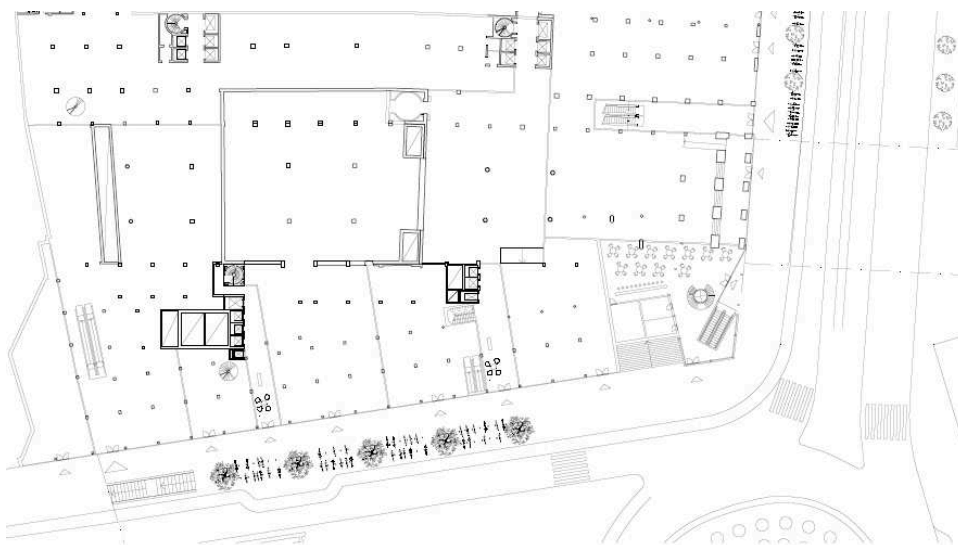


Figur 1 Planförslag

Malmskillnadsgatan görs om till en gata som prioriterar gående före bilisterna. Körbanan föreslås minskas till ca 6,5 meter för att skapa mera generösa ytor till gående framför fasaderna. En ny bred trappförbindelse skapas från Sergels torg och upp till Malmskillnadsgatan omedelbart norr om bron över Hamngatan. Hästskon 12 byggs om för att skapa en bättre anpassad arbetsplats och en utemiljö där människor vill vara.

2.2 Gångtrafik

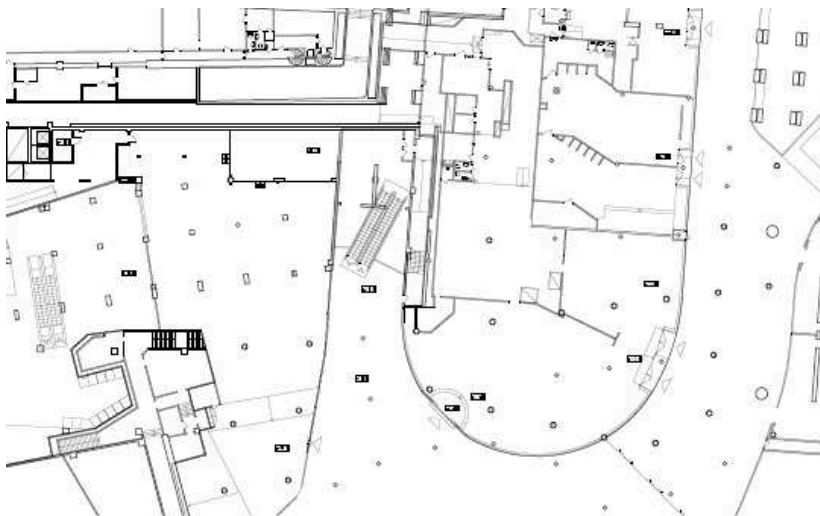
En av målsättningarna är att öka tillgängligheten till Malmskillnadsgatan. Detta görs genom en ny, ca 10 meter bred trappa, som förbinder Sveavägen vid Sergels torg med Malmskillnadsgatan omedelbart norr om bron över Hamngatan. Många rör sig i dag mellan Centralen/T-centralen och områdena öster om Malmskillnadsgatan via Mäster Samuelsgatan men få längs Malmskillnadsgatan. Med bredare gångbanor och en trevligare gatumiljö med affärsverksamheter i gatuplanet kommer fler att flanera och röra sig längs Malmskillnadsgatan som därmed blir ett attraktivt gångstråk.



Figur 2 Ny trappa från Sergels torg till Malmskillnadsgatan

Den nya trappförbindelsen förbättrar tillgängligheten i kvarteret och till Malmskillnadsgatan då det går att röra sig från både Sveavägen, och det undre galleriplanet upp till Malmskillnadsgatan. Från det undre galleriplanet går det att ta sig som i dag, med en trappförbindelse till gatuplanet och därefter upp till Malmskillnadsgatan via den nya trappan.

Den befintliga trappförbindelsen som förbinder galleriplanet med gatuplanet föreslås byggas om och förskjutas något söder ut för att anpassas till den nya trappan som leder upp till Malmskillnadsgatan. Se figur 2.



Figur 3 Justerad trappförbindelse mellan galleriplanet och gatuplanet.

2.3 Cykeltrafik

Malmskillnadsgatan är inte utpekad som cykelstråk i stadens cykelplan, och cykling kan där sker i blandtrafik.

För cykelpendlare och andra cyklister som skall ta sig fram snabbt i trafiken hänvisas till pendlarstråket längs Sveavägen och huvudstråket längs Regeringsgatan.

2.4 Kollektivtrafik

Spårväg city planeras för att dras vidare längs Hamngatan och Sergels torg till ett nytt hållplatsläge för vändande spårvagnar längs Klarabergsgatan utanför Åhlens. Nuvarande hållplats vid Kungsträdgården blir kvar. Befintliga busslinjer bedöms fortsätta trafikera området med nuvarande sträckningar och omfattning.

2.5 Biltrafik

Framtida trafikmängder bedöms vara kvar på samma nivå som idag. Körbanan föreslås bli 6,5 meter bred vilket gör att framkomligheten för distributionsfordon/utryckningsfordon/taxi förblir är acceptabel. Körbanan blir smalare än i dag och gaturummet med bredare gångbanor inbjuder till lägre hastigheter än i dag.

Tillgängligheten till fastigheterna kan ske genom att det är parkeringsförbud men inte stoppförbud längs gatan. Fordon kan därmed stanna till och hämta och lämna längs gatan men inte parkera. Fordon som stannar till kommer att påverka

framkomligheten längs gatan då de står i det ena körfältet vilket gör att fordon som skall passera måste begagna sig av den motsatta körbanan. Trafikflödet längs gatan bedöms vara högst 8 000 fordon/vardagsmedeldygn vilket gör att framkomligheten fortfarande bedöms som acceptabel.

Gatan kan antingen utformas som en "stadsgata" med 6,5 meter körbana, kantsten och gångbanor eller som tex en gånggata.

Skillnaden i gestaltning är att en "stadsgata" skall utformas så att det tydligt framgår vad som är körbanan och vad som är gångyta medan en gångfartsgata skall utformas på de gående villkor och hastighetssäkras. På en gångfartsgata är det de gående som har företräde och bilisterna skall framföra fordonet på de gåendes villkor, vilket i dag bedöms till 7 km/h. Gångfartsgator kan inrättas med fördel på gator med låga trafikmängder. Det är tveksamt om en gata med 8 000 fordon/vardagsmedeldygn skall utformas som gångfartsgata. Risken är att det uppstår väldigt många konflikter mellan gående och bilister speciellt om gångfartsområdet är på en längre sträcka. Utformningen på gatan planeras bli densamma som för Brunkebergstorg. På så sätt skapas en helhet i gaturummet längs Malmskillnadsgatan.

2.6 Angöring och distributionstrafik

Angöring och inlastning för distributionstrafik och för hyresgäster planeras ske via lastfaret. Lastfaret har också kapacitet att klara ett ökat antal hyresgäster och tillkommande kommersiell yta. Den befintliga lastzonen på Malmskillnadsgatans östra sida i riktning mot Mäster Samuelsgatan föreslås tas bort.

2.7 Parkering

Parkeringsmöjligheter (grön zon) finns i dag på båda sidor om Malmskillnadsgatan. Denna parkering föreslås tas bort i och med minskningen av körfältsbredden till 6,5 meter. Det är dock fortfarande tillåtet att hämta och lämna längs gatan vilket gör att tillgängligheten till entréer behålls.

Längs Mäster Samuelsgatan finns gatuparkering och en handikapplats utanför Parkaden. En ny handikapplats planeras utanför bostadsentrén på Mäster Samuelsgatan. Här finns också parkeringsplatser framför den tänkta hotellentrén.

Behovet av ett ökat antal parkeringsplatser både för kontor och för lägenheter kan tillhandahållas i parkeringshuset Parkaden. Parkaden som ligger i kvarteret mellan Malmskillnadsgatan och Regeringsgatan har ca 800 parkeringsplaster med in och utfart till Malmskillnadsgatan.

Bussparkeringen på bron över Hamngatan kan med fördel tas bort.

2.8 Gatusektioner

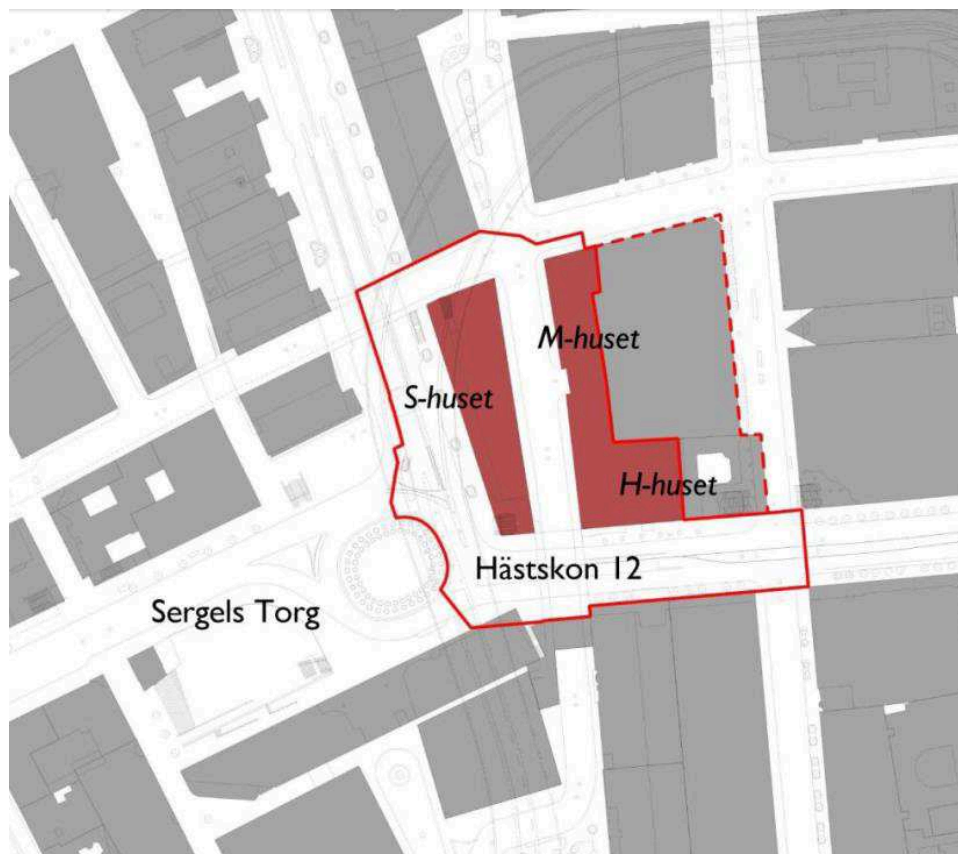
Malmskillnadsgatan har vid Hästskon 12 idag en varierande gatusektion mellan 20 och 22 meter. Efter ombyggnad blir det smalaste avsnittet 17,5 meter berett mellan fasaderna. Med en körbanebredd av 6,5 meter blir gångbanorna ca 5 respektive 4,5 meter breda. Detta är betydligt bättre än dagens bredder på trottoarerna som varierar mellan 3,0 i söder till 4,0 i norr vid Mäster Samuelsgatan.

2.9 Räddningsfordon

Tillgängligheten för räddningsfordon förändras inte jämfört med i dag.

3. Befintliga förhållanden

3.1 Allmänt



Figur 4 Preliminärt planområde för plansamråd

Utredningsområdet för plansamrådet, Hästskon 12, utgörs av Malmskillnadsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och bron över Hamngatan samt en del av Mäster Samuelsgatan mellan Malmskillnadsgatan och bron över Sveavägen. Dessa gator ligger på en övre nivå medan Hamngatan och Sveavägen som också ingår i utredningsområdet ligger på en lägre nivå. Under Sergels torg och Hamngatan ligger Sergelgången som med sina butiker utgör ett viktigt gångstråk fram till NK och Regeringsgatan.

3.2 Gångtrafik

De stora gångtrafikströmmarna sker främst i öst-västlig riktning längs Hamngatan och Sergelgången. Det finns ett tydligt flöde av gående i östlig riktning på Mäster Samuelsgatan som korsar Malmskillnadsgatan under förmiddagen och som återkommer på eftermiddagen i västlig riktning.

Gångflödena i nord-sydlig riktning sker främst längs Regeringsgatan och i mindre utsträckning längs Sveavägen och minst gångflöde är det längs Malmskillnadsgatan.

Gångförbindelserna mellan det övre planet bestående av Malmskillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan och det undre bestående av Sveavägen och Hamngatan är i dag få.

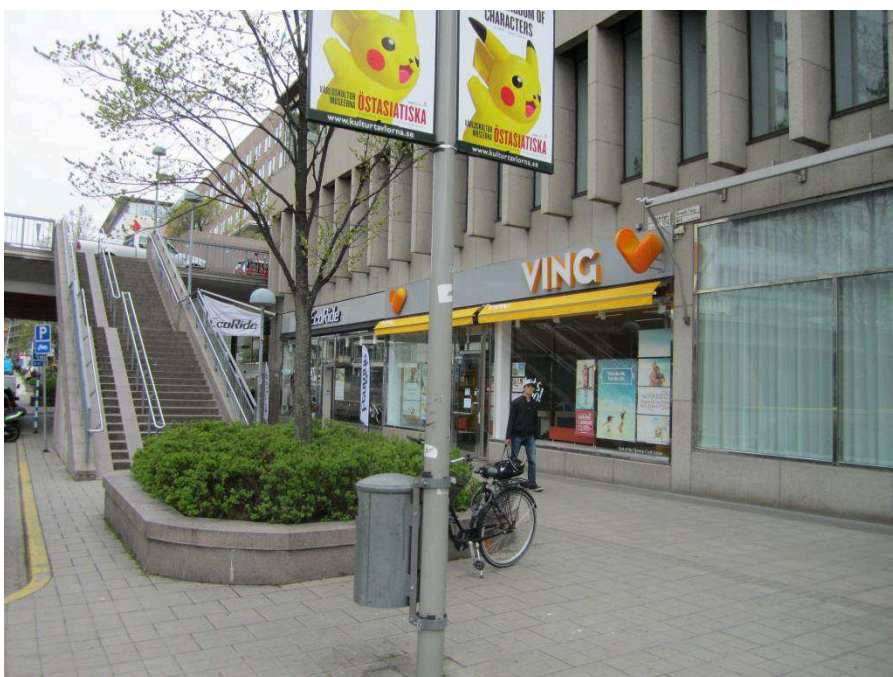


Figur 5 Trappförbindelse mellan de övre och undre gatuplanen.

Ovan redovisas de trappförbindelser som finns mellan Sveavägen och Mäster Samuelsgatan respektive Hamngatan och Malmskillnadsgatan inom utredningsområdet.



Figur 6 Trappa och hiss mellan Hamngatan och Malmskillnadsatan



Figur 7 Trappa mellan Mäster Samuelsgatan och Sveavägen



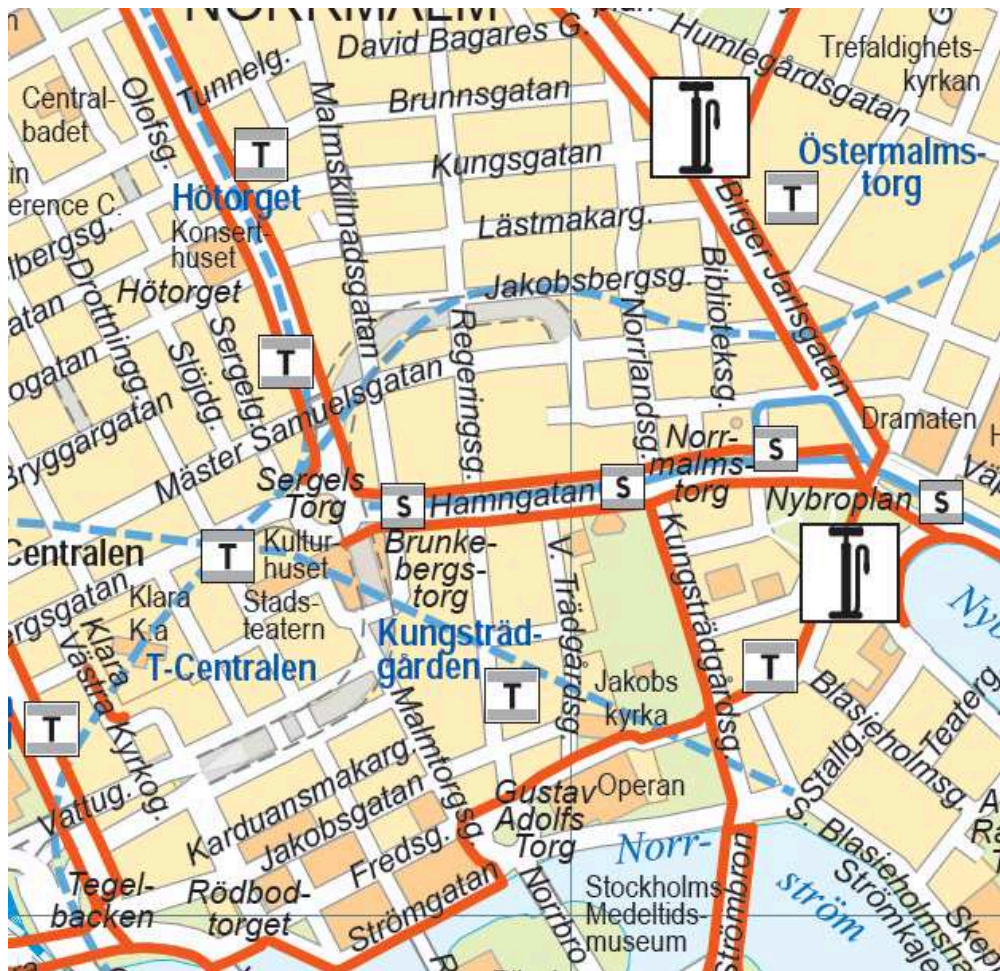
Figur 8 Förbindelser mellan Sergelgången och gatuplanet (Hamngatan och Sveavägen).

Figuren ovan redovisar gångförbindelser mellan Sergelgången och gatuplanet, dvs Hamngatan och Sveavägen. Förutom dessa förbindelser finns förbindelser dagtid via Gallerian, NK och vissa andra butiker.



Figur 9 Förbindelsen mellan Sergelgången och Regeringsgatan söder om Hamngatan.

3.3 Cykeltrafik

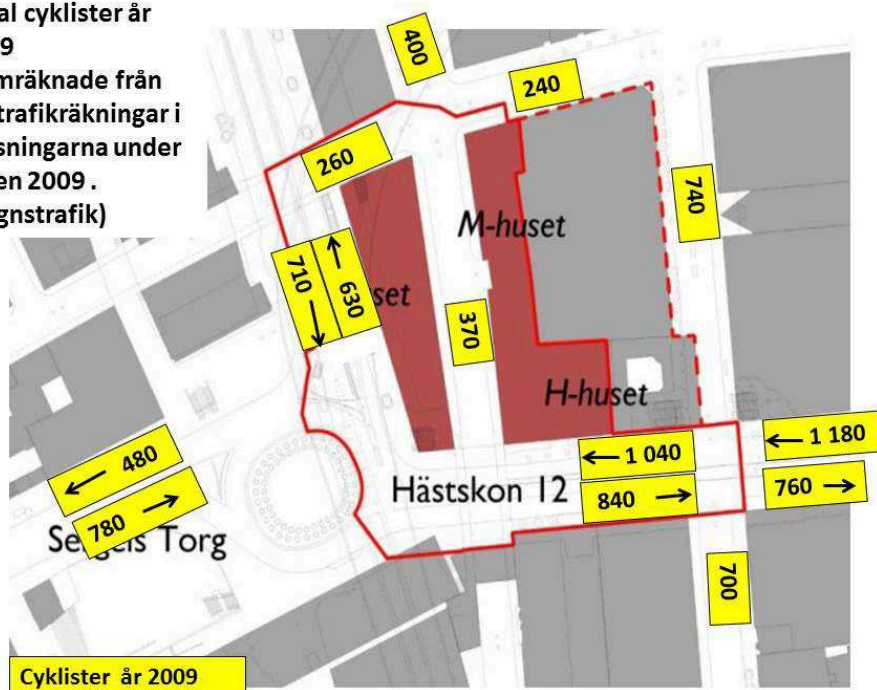


Figur 10 Cykelbanor och cykelfält (Karta från Stockholms stad)

Cykelbanor finns längs båda sidor av Hamngatan. Cykling sker enkelriktat på ömse sidor om Hamngatan. Sveavägen har cykelfält i båda riktningarna norr om Sergels torg.

Cykling sker i gatan på Malmkillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan.

Antal cyklister år
2009
Framräknade från
timtrafikeräkningar i
korsningarna under
våren 2009.
(Dygnstrafik)



Figur 11 Antalet cyklister år 2009. Beräknat utifrån korsningsräkningar utförda under våren 2009.

På Malmskillnadsgatan cyklar dagligen 300 – 400 cyklister eller motsvarande ca 7 % av fordonstrafiken. Genom att Malmskillnadsgatan är enkelriktad söderut norr om Jakobsbergsgatan så finns det en ström av cyklister som cyklar Malmskillnadsgatan söder ut och Regeringsgatan norr ut.

De högsta cykelflödena är längs Hamngatan.

3.4 Kollektivtrafik



Figur 12 Kollektivtrafikkarta SL, Busslinjenät och tunnelbanestationer

Området är väl försörjt med kollektiva färdmedel. Tillgång till tunnelbanor, spårväg och busstrafik finns inom ett gångavstånd på 400 meter. Centralen och Cityterminalen ligger på ett avstånd av 800 meter och nås från området på ca 8 minuter.

Tunnelbanor

Gångavståndet mellan Malmskillnadsgatan (mätt från infarten till Parkaden) till T-centralens tunnelbanespärrar är 380 meter via Mäster Samuelsgatan och 300 meter via Kulturhuset. Det tar 4 respektive 3 minuter att gå dessa sträckor. Vid T-centralen nås alla tunnelbanelinjer (grön, röd och blå). Hötorgets tunnelbanestation (grön linje) ligger på ett gångavstånd på 180 meter, vilket motsvarar en gångtid på ca 2 minuter.

Spårväg

För närvarande pågår ett ombyggnadsarbete av Sergels torg vilket gör att linje 7, Djurgårdslinjen stannar vid Kungsträdgårdsgatan. Efter ombyggnaden kommer den att förlängas över Sergels Torg till Orgelpipan 6.

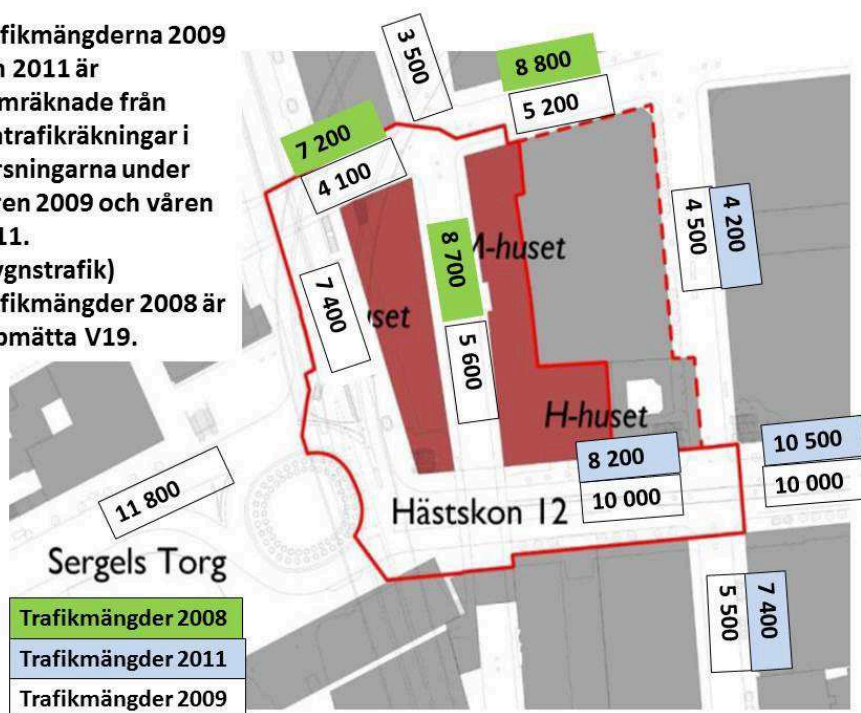
Busslinjer

Längs Hamngatan går busslinjerna 54, 57, 69 samt nattbusslinjer och längs Sveavägen går busslinje 57. På Kungsgatan går stombusslinje nr 1 och en nattbusslinje från Sergels torg till Lidingö.

Busslinje 43 gick tidigare på Malmskillnadsgatan. Denna busslinje mellan Tanto och Ruddammen är nu ersatt av busslinje 55 på delen Tanto-Slussen och linje 61 på delen Odengatan- Ruddammen.

3.5 Biltrafik

Trafikmängderna 2009 och 2011 är framräknade från timtrafikeräkningar i korsningarna under våren 2009 och våren 2011. (Dygnstrafik) Trafikmängder 2008 är uppmätta V19.



Figur 13 Trafikmängder fordon/dygn år 2008, 2009 och 2011.

Trafikmängderna för år 2008 (gröna) är slangmätta trafikmängder för dygnstrafik medan övriga är beräknade utifrån korsningsräkningar utförda av Stockholms stad.

- Malmskillnadsgatan/Mäster Samuelsgatan 2009-04-22
- Regeringsgatan/Hamngatan 2009-04-22 och 2011-03-30 (endast biltrafik)
- Sergels torg 2009-05-09

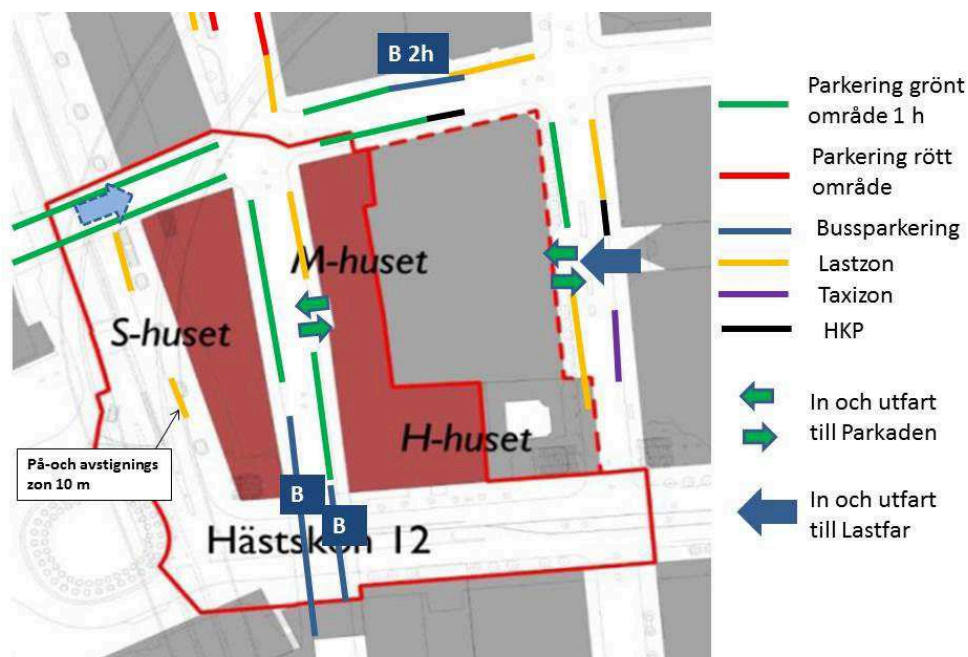
Genom att det endast är en dags mätning är dygnsvärdet för den dagen ganska säkert men utslaget på hela året (vardagsmedeldygn) mera osäkert.

3.6 Distributionstrafik och parkering

På gatorna i området är det tillåtet att parkera under en 1 timme. Kostnaden är 41 kronor i timmen under hela dygnet (Grön parkeringszon).

På Malmskillnadsgatan norr om Mäster Samuelsgatan gäller parkering enligt röd zon. Detta innebär 26 kr/h vardagar mellan 0900-1700 och lördagar 0900-1600 och 15 kr/h övrig tid. Städning sker på fredagar mellan 0000-0600 då parkeringsförbud råder.

Bussupställningsplatser finns på ömse sidor av Malmskillnadsgatan på bron över Hamngatan. Bussar kan stå uppställda här alla tider på dygnet utom städdagar 0000-0600. Det är kostnadsfritt att parkera bussen. Det finns också en bussupställningsplats i västlig riktning på Mäster Samuelsgatan mellan Regeringsgatan och Malmskillnadsgatan. Bussar får vara uppställda på denna plats i högst två timmar.



Figur 14 Parkering och lastangöring

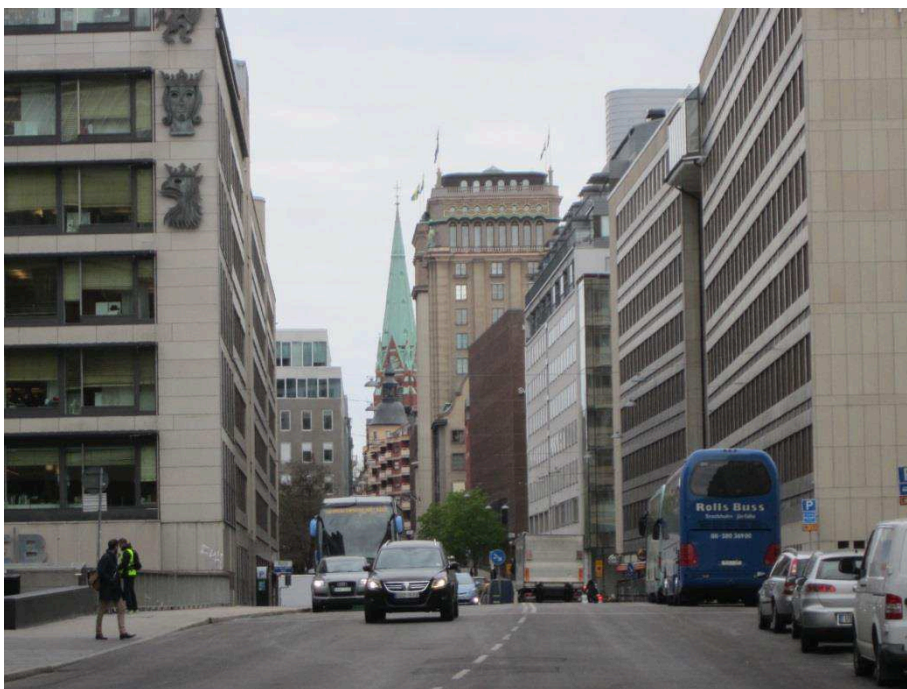


Figur 15 Lastintag från Sveavägen

Kvarteret har sin distribution via två lastintag. Det ena från Sveavägen under Mäster Samuelsgatan och den andra via infarten till Parkaden från Regeringsgatan. Från lastfaret (Malmfaret) nås hela kvarteret. Lastzoner finns utmed Malmskillnadsgatan, Mäster Samuelsgatan, Regeringsgatan och Sveavägen. Utmed Hamngatan är det cykelbana närmast körbanan som gör att det inte är tillåtet att stanna med motorfordon intill kantstenen.

3.7 Gator och korsningar

3.7.1 Malmskillnadsgatan



Figur 16 Malmskillnadsgatan norr ut från bron över Hamngatan

Malmskillnadsgatan är en typisk innerstadsgata med två körfält och möjlighet att parkera på ömse sidor. Trafikmängden bedöms till 5600 f/d (vardagsmedeldygn).

Cykling sker på gatan och det är ca 350 cyklister om dagen.

Den skyltade hastigheten är 30 km/h.



Figur 17 Malmskillnadsgatan, sektion mellan fasaderna



Figur 18 Malmskillnadgatans sektion

Malmskillnadsgatans sektion varierar längs sträckan. Närmast Mäster Samuelsgatan är den totala sektionen mellan husen 22 meter medan den är 20 meter i söder närmast bron över Hamngatan. Även körbanan och gångbanorna varierar i bredd. Se ovanstående figur.

Det är tillåtet att parkera 1 timme på Malmskillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan. Avgift 41 kr/h alla tider på dygnet (Grön parkeringszon).



Figur 19 Parkering längs gatan, grön biljett



Figur 20 Bussparkering på bron över Hamngatan

Det är tillåtet att parkera bussar på bron över Hamngatan gratis hela dygnet.

3.7.2 Mäster Samuelsgatan



Figur 21 Mäster Samuelsgatan öster ut från bron över Sveavägen

Mäster Samuelsgatan har en trafikmängd på 4 200 f/d väster om Malmskillnadsgatan och 5 200 f/d (vardagsmedeldygn) öster om Malmskillnadsgatan.

Cykling sker på gatan och antalet cyklister är 260 väster om Malmskillnadsgatan och 240 cyklister öster om Malmskillnadsgatan.

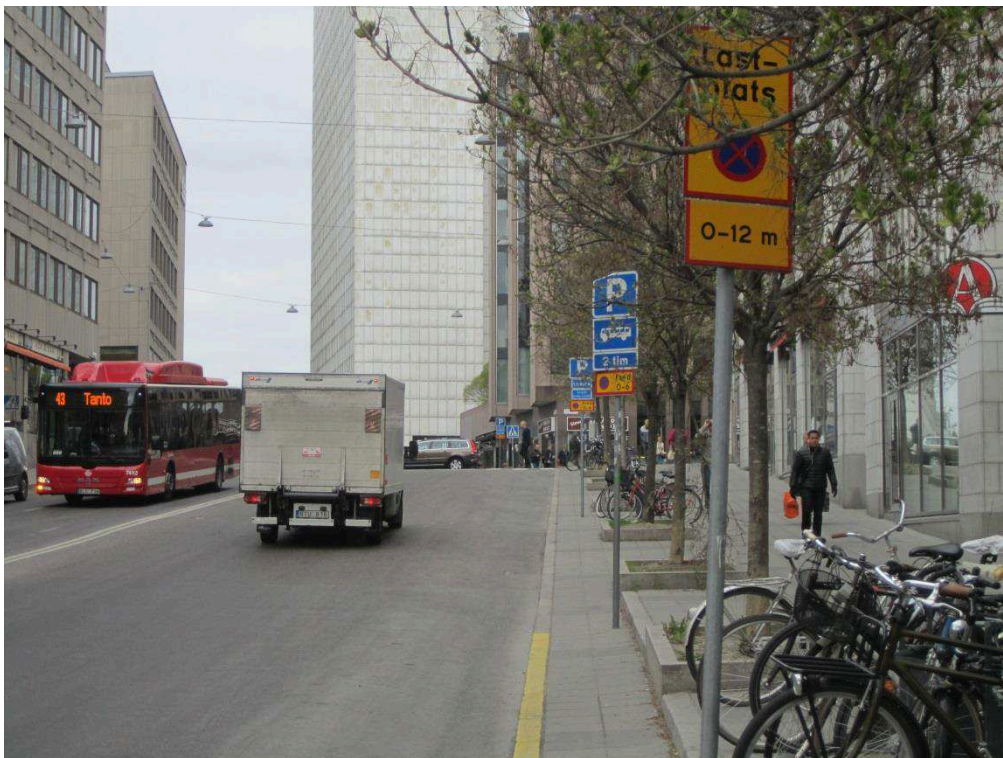
Den skyltade hastigheten är 30 km/h.



Figur 22 Sektion längs Mäster Samuelsgatan väster om Malmskillnadsgatan.

Avståndet mellan Mäster Samuelsgatans fasader varierar. Längst väster ut närmast Sveavägen är avståndet 18,1 meter medan det är 20,5 meter längst öster ut i anslutningen till Malmskillnadsgatan. Denna sektion ligger i korsningen varför sektion C är något väster om korsningen där avståndet är 20 meter mellan husfasaderna. Även Mäster Samuelsgatans körbana varierar i bredd från 12,3 meter i sektion D till 14 meter i sektion C närmast Malmskillnadsgatan.

Det är tillåtet att parkera 1 timme på Malmskillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan. Avgift 41 kr/h alla tider på dygnet (Grön parkeringszon).

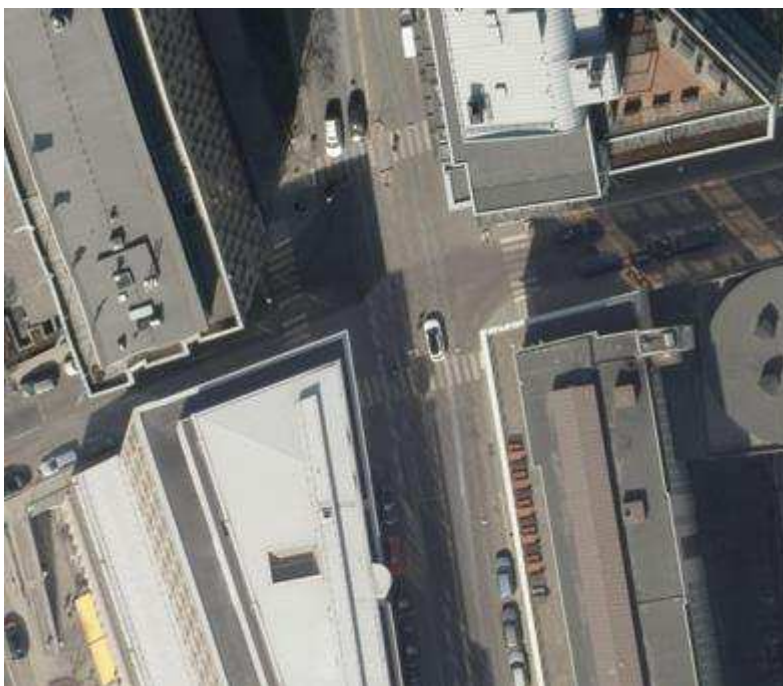


Figur 23 Mäster Samuelsgatan väster ut från Regeringsgatan. Parkring längs gatan, grön biljett och bussupställning i två timmar.

Det finns möjlighet att ställa upp en buss i två timmar längs gatan.

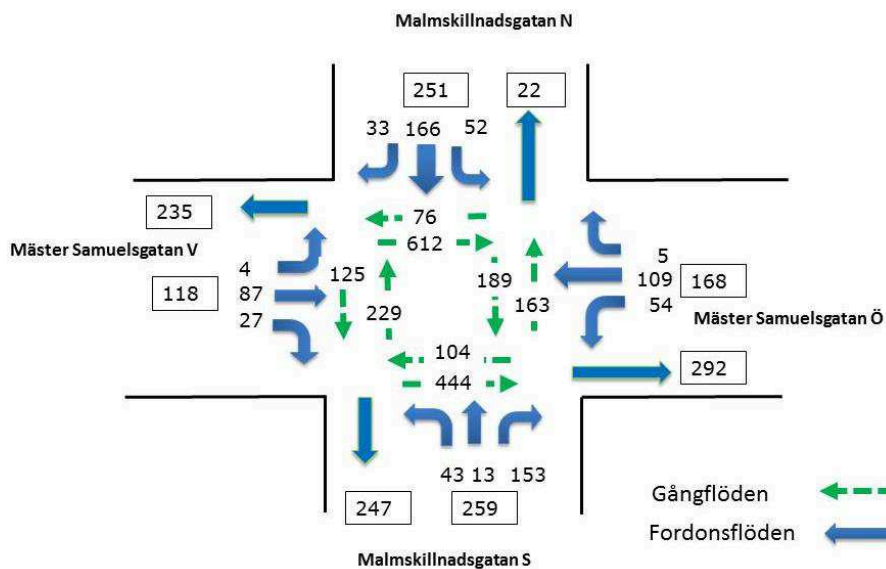
3.7.3 Korsningen Malmskillnadsgatan – Mäster Samuelsgatan

En trafikräkning av fordonstrafik, gångtrafik och cykeltrafik har utförts i korsningen Malmskillnadsgatan och Mäster Samuelsgatan 2009-04-22. Nedan redovisas trafikmängderna under maxtimmen på förmiddagen mellan kl 0800-0900 och kl 1700-1800



Figur 24 Flygbild över korsningen.

Timtrafik Fm 0800-0900

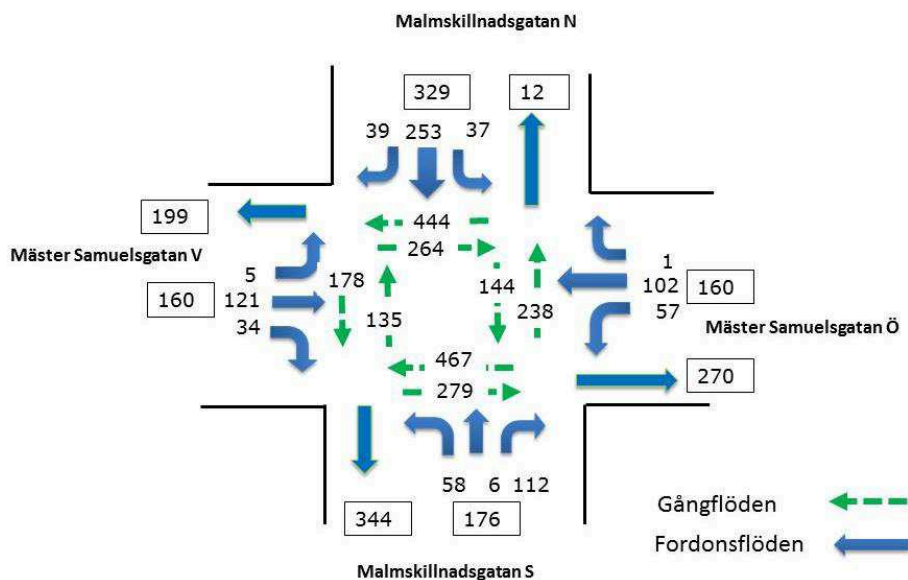


Figur 25 Timtrafik, fordons- och gångtrafikflöden uppmätt mellan kl 0800-0900 2009-04-22.

Malmkillnadsgatan har på delen mellan Mäster Samuelsgatan och bron över Hamngatan en trafikmängd på 5 000-6 000 fordon per dygn. Timtrafiken på förmiddagen är 500 fordon i timmen totalt i båda riktningarna. Trafiken är ganska jämt fördelad i båda riktningarna. På delen norr om Mäster Samuelsgatan är trafiken främst söderriktad eftersom gatan är enkelriktad norr om korsningen med Jakobsbergsgatan.

Det är förhållandvis stora gångflöden i korsningen. Främst är de riktade öster ut i korsningen på båda sidor om Mäster Samuelsgatan.

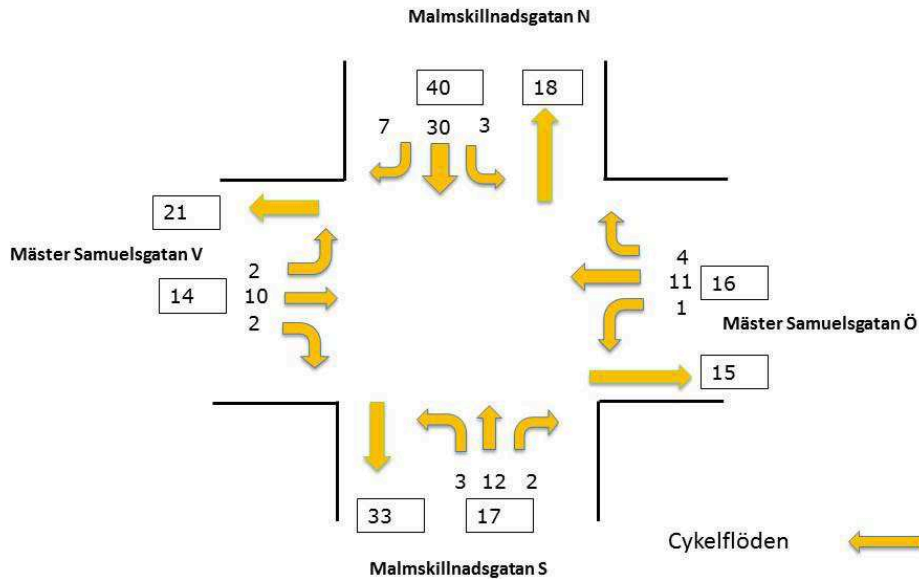
Timtrafik Em 1700-1800



Figur 26 Timtrafik, fordons- och gångtrafikflöden uppmätt mellan kl 1700-1800, 2009-04-22.

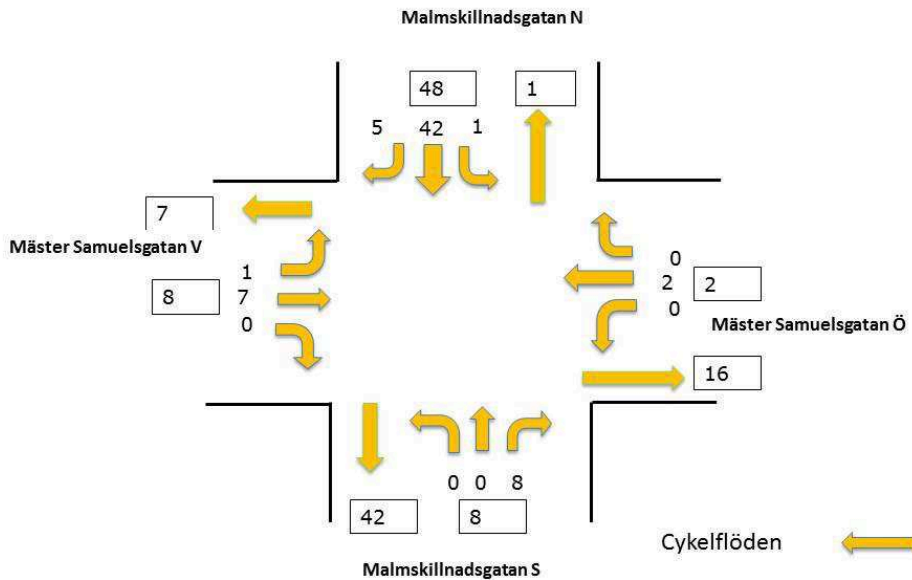
Under eftermiddagen är trafikmängderna något högre än under förmiddagens maxtimme och på Malmskillnadsgatan i huvudsak riktade söder ut. Gångtrafikströmmarna går i huvudsak väster ut på Mäster Samuelsgatan.

Timtrafik Fm 0800-0900



Figur 27 Timtrafik, cykeltrafik uppmätt mellan kl 0800-0900, 2009-04-22.

Timtrafik Em 1700-1800



Figur 28 Timtrafik, cykeltrafik uppmätt mellan kl 0800-0900, 2009-04-22.

3.7.4 Hamngatan



Figur 29 Hamngatan väster ut från Regeringsgatan (före ombyggnadsarbetena)

Hamngatan har en trafikmängd på 8 200 f/d på delen Mellan Regeringsgatan och Sergels Torg.

Cykling sker på cykelbana och antalet cyklister är 1 040 cyklister/dag i västlig riktning och 840 cyklister per dygn i östlig riktning.

Gångbanan längs den norra fasaden är drygt 7 meter bred och med trädplanteringar.

Eftersom det är cykelfält längs gatan så är det inte tillåtet att stanna för motorfordon.

Spårväg City går i mitten av Hamngatan och hade tidigare sin ändhållplats på Hamngatan innan Sergels torg. Hållplatsen är nu flyttad till Kungsträdgårdsgatan under tätskiktsrenoveringen av Sergels torg. När tätskiktsrenoveringen är klar planeras Spårväg City att dras vidare mot Centralen. Hållplatsen vid Kungsträdgårdsgatan blir då kvar och nästa hållplatsläge blir på Klarabergsgatan.

3.7.5 Sveavägen



Figur 30 Sveavägen söder ut från Mäster Samuelsgatan.

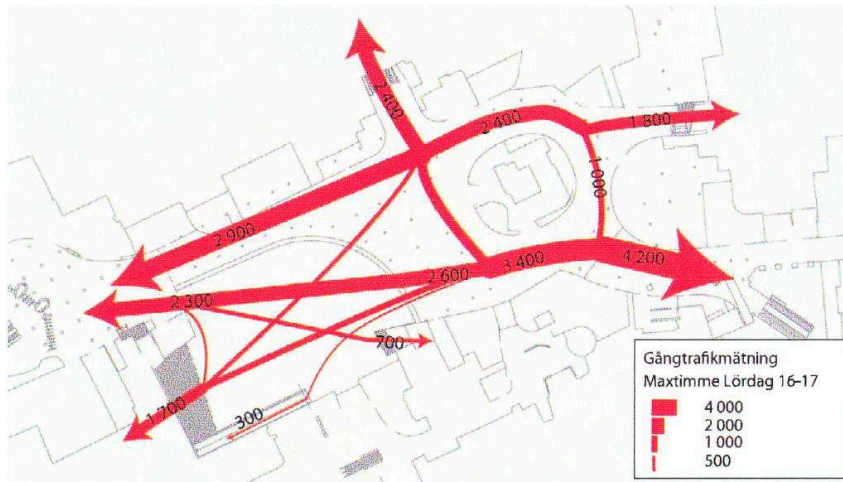
Sveavägen har en trafikmängd på 7 400 f/d på delen från Sergels torg till anslutningen av Klaratunneln.

Cykling sker i cykelfält och antalet cyklister är 630 cyklister/dag i nordlig riktning och 710 cyklister per dygn i sydlig riktning.

Gångbanan längs den norra fasaden är ca 9 meter bred och med trädplanteringar. Det är tillåtet att stanna till och lämna av utmed en sträcka av 10 meter närmast Sergels torg och det finns en lastzon innan bron vid Mäster Samuelsgatan.

Ett lastintag till lastfaret under kvartaret finns under bron vid Mäster Samuelsgatan.

3.7.6 Sergelgången



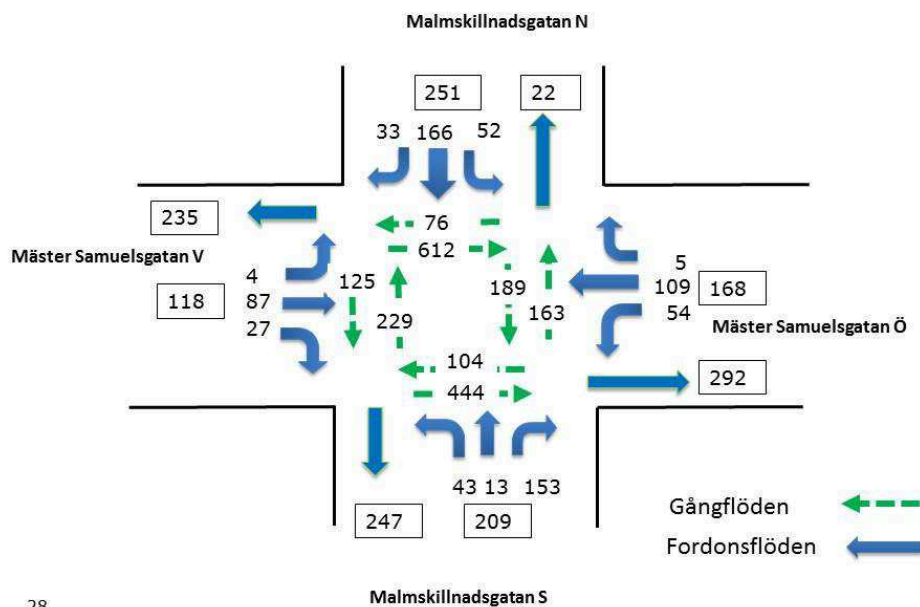
Figur 31 Gångtrafikflöden i Sergelgången (Ståhle/Spacescape 2008)

3.7.7 Korsningen Hamngatan - Regeringsgatan



Figur 32 Flygbild över korsningen Regeringsgatan – Hamngatan. År 2014 med spårväg city.

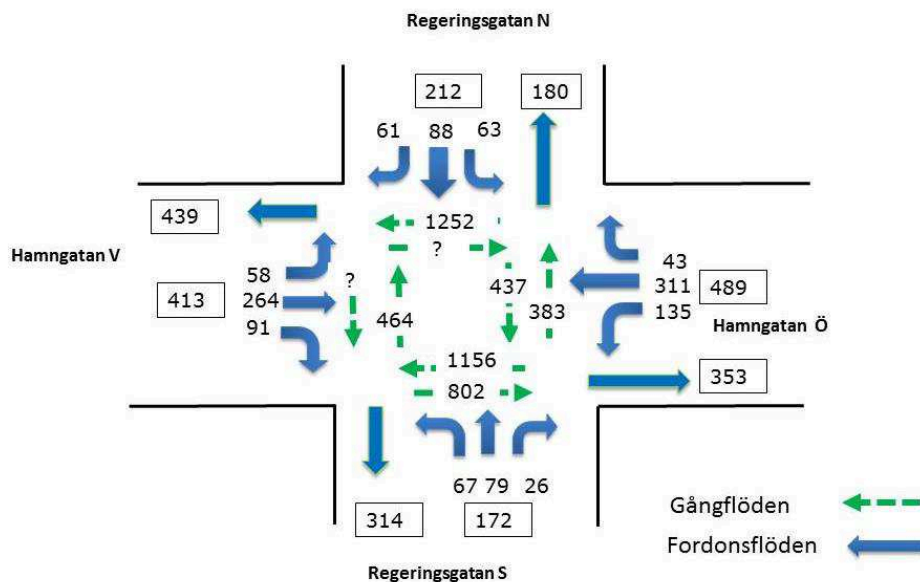
Timtrafik Fm 0800-0900



28

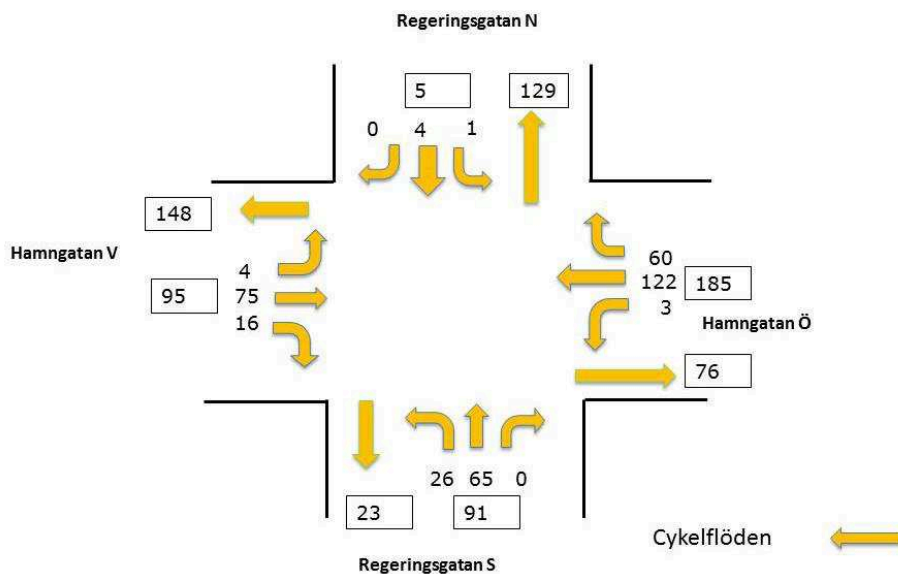
Figur 33 Korsningen Regeringsgatan - Hamngatan FM 0800-0900 (timtrafik)

Timtrafik Em 1700-1800



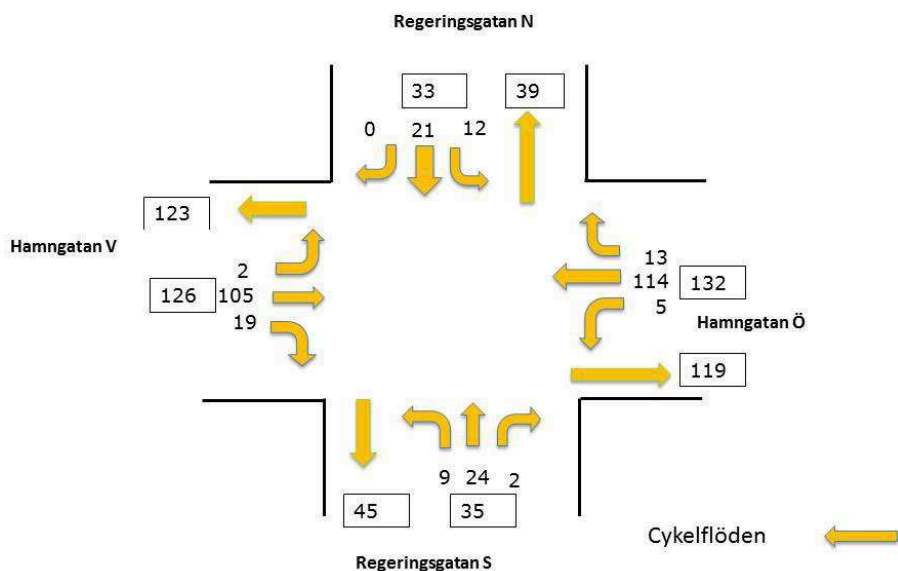
Figur 34 Korsningen Regeringsgatan - Hamngatan EM 1700-1800 (Timtrafik)

Cyklister Fm 0800-0900



Figur 35 Korsningen Regeringsgatan - Hamngatan FM 0800-090 (Cyklister i timmen)

Cyklister Em 1700-1800



Figur 36 Korsningen Regeringsgatan - Hamngatan EM 1700-1800 (Cyklister i timmen)

4. Framtida trafiksituation

4.1 Allmänt

Trafiken på Promenadstadens villkor

I stadens översiktsplan Promenadstaden som antogs i kommunfullmäktige 10-03-15 prioriteras de som går, cyklar och åker kollektivt. Stadens inriktning generellt är att bilens framkomlighet får ske på dessa villkor, samtidigt som framkomlighet för kollektivtrafik, yrkestrafik och viss privatbilism måste säkerställas. För det aktuella området behöver denna prioritering ställas mot modernismens planering av Sergels torg med de gående under mark och bilarna på ytan. Det fanns dock redan vid tiden för uppförandet av Hästskon 12 med i planering och byggande tunnlar för biltrafik och för varudistribution. I Hästskon 12 finns båda dessa funktioner på olika nivåer under mark.

Ambitionen med uppdragen är att belysa hur bebyggelsen inom området kan utvecklas i kombination med bibehållna eller förbättrade trafikfunktioner i området. En attraktiv och funktionell stadsmiljö ska uppmuntra till både vistelse och flöden i området. Hur funktionerna i stadsrummet disponeras ger olika förutsättningar för att skapa en intressant och levande stadsmiljö, möjlighet till trygg vistelse i gaturummet, och en god interaktion mellan "inne" och "ute". Dessa faktorer bedöms sammantaget ge stöd åt förväntade och önskade flöden i gaturummet.

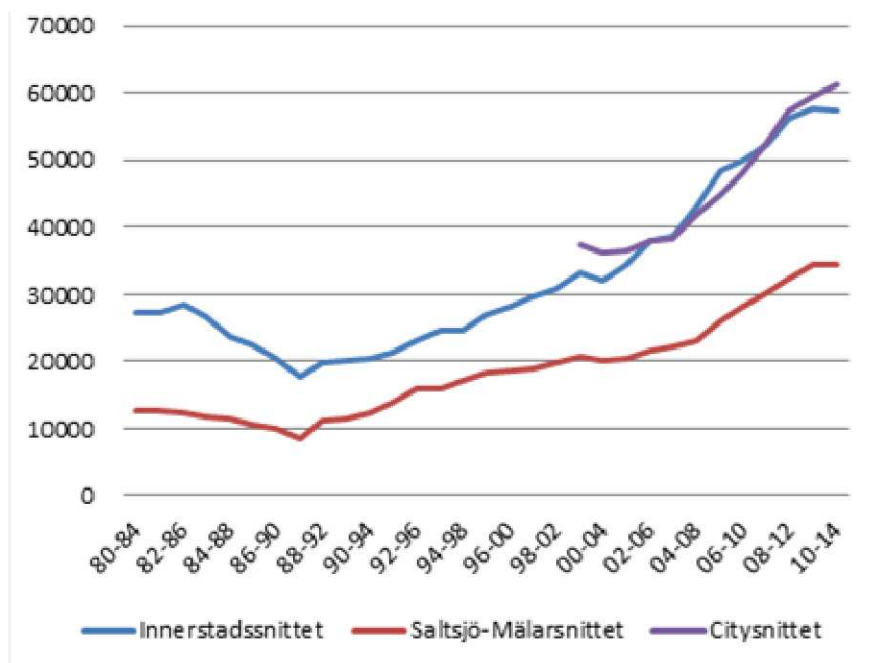
Nedan beskrivs en situation omkring 2020 när Spårväg City är utbyggd till ett läge utanför Åhlens och ansluten till Lidingöbanan.

4.2 Gångtrafik

Gångtrafikflödena i området förväntas öka genom en ökad mängd av arbetsplatser och butiker i området.

Se separat gångtrafikprognos för området 2030.

4.3 Cykeltrafik



Figur 37 Utvecklingen för cykeltrafiken fram till 2014.

Cykeltrafiken i Citysnittet har ökat med 6%/år mellan 2003 och 2014. Det sista året har det dock inte skett någon ökning i Innerstadssnittet eller i Saltsjö-Mälarsnittet, medan en viss ökning skett i Citysnittet.

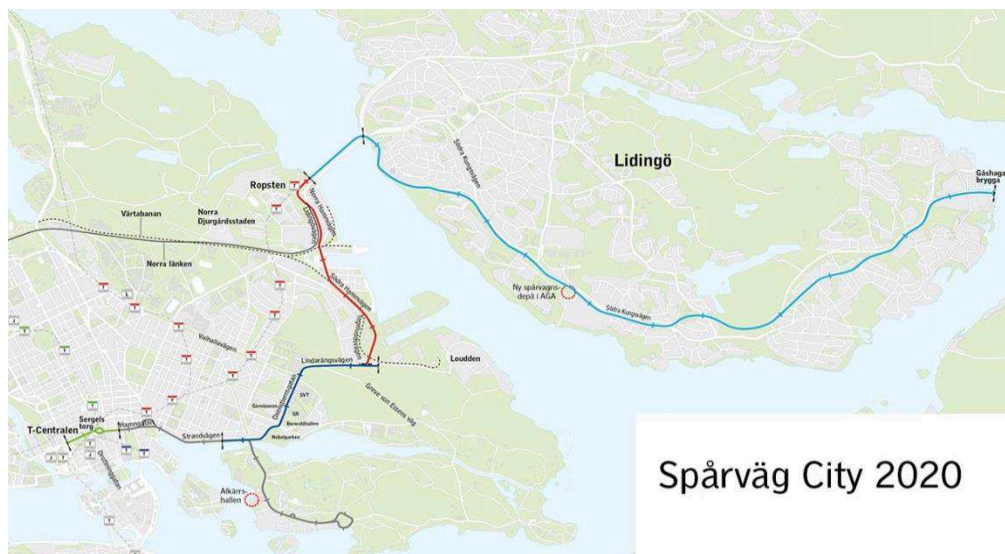


Figur 38 Stockholm cykelplan 2012

Stockholm cykelplan för år 2012 visar på att Hamngatan och Sveavägen utgör pendelstråk och Regeringsgatan utgör ett huvudstråk.

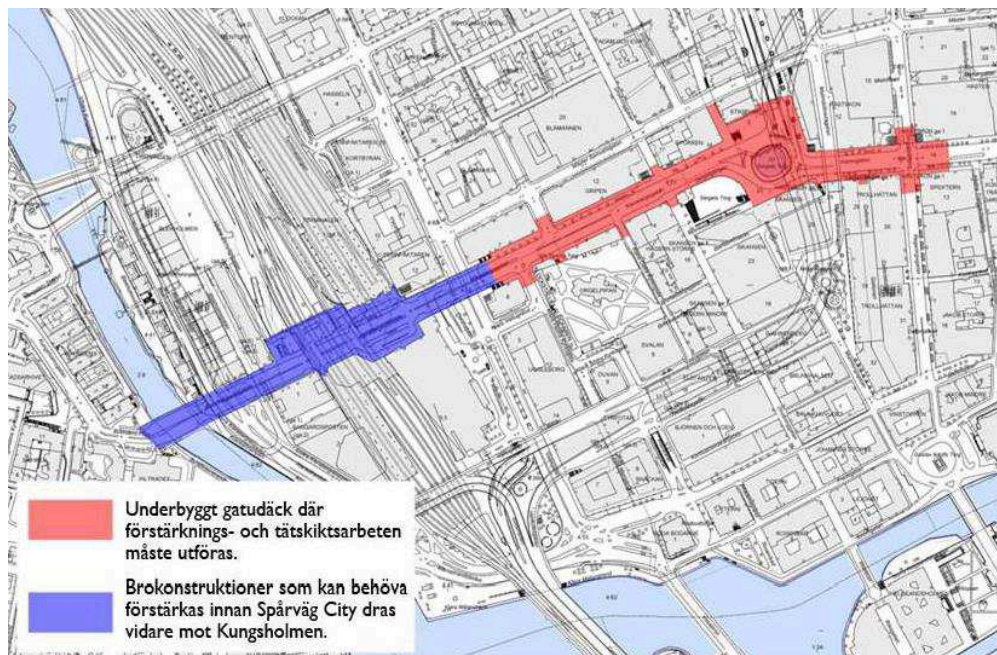
4.4 Kollektivtrafik

Idag går linje 7 till Sergels torg på Hamngatan. Spårvägen kommer att förlängas till Sergels torg/T-Centralen på Klarabergsgatan och därmed nå det centrala navet i Stockholms kollektivtrafik. Enkla byten mellan pendeltåg, tunnelbana, buss och spårväg kommer därmed att kunna göras när förlängningen är genomförd. Linjen kommer också att förlängas till Ropsten och anslutas till Lidingöbanan. Därmed blir det möjligt att åka spårväg från Gåshaga på Lidingö till Centralen i Stockholm.



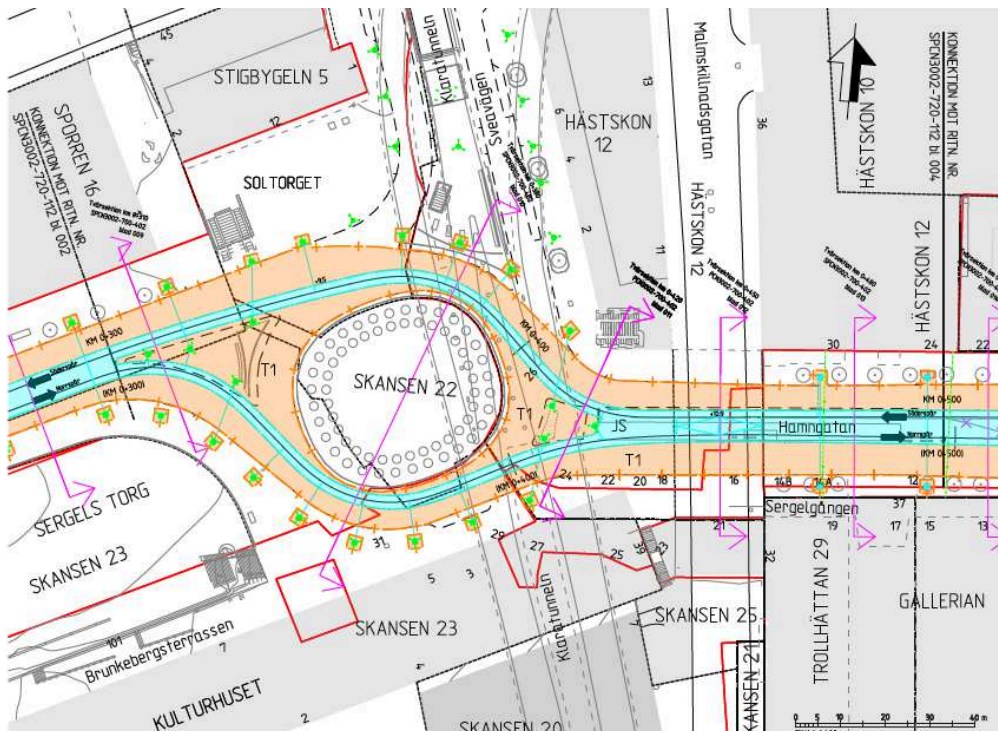
Spårväg City 2020

Figur 39 Karta över Spårväg City. (Trafikförvaltningen)



Figur 40 Rödmärkade områden är områden för tätskiktsbyten och förstärkning. Blått är områden som kan behöva åtgärdas vid en förlängning av Spårväg City till Kungsholmen. (Utdrag ur Tjänsteutlåtande från Exploateringskontoret och Trafikkontoret 2012-05-03)

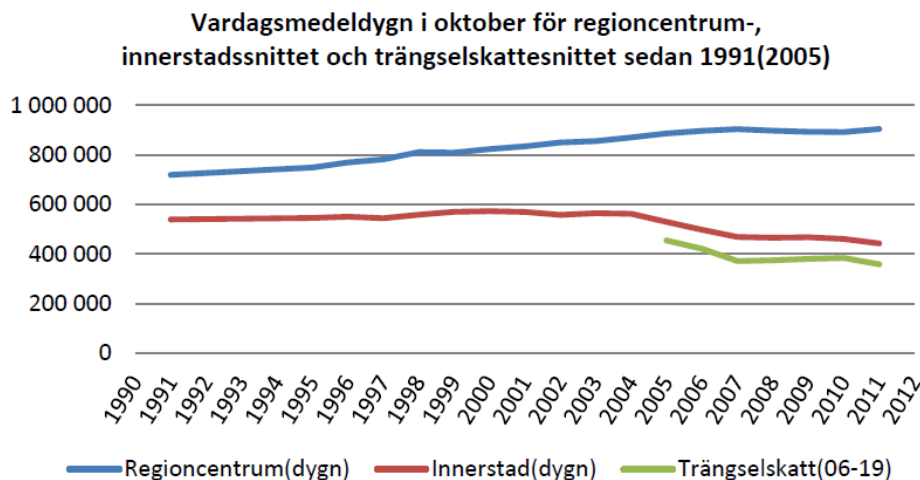
Innan spårvägen dras vidare över Sergels torg behöver det bytas tätskikt på konstruktionerna och förstärkas. Dessa arbeten beräknas vara klara inklusive ny spårdragning år 2018. Spårväg Citys sammankoppling med Lidingöbanan är planerad till år 2020.



Figur 41 Spårväg Citys planerade dragning över Sergels torg.

Ovanstående figur redovisar föreslagen dragning av Spårväg City över Sergels torg.

4.5 Biltrafik



Figur 42 Utvecklingen av biltrafiken fram till 2012.

Trafiken i området bedöms inte komma att öka, utan det finns snarare en tendens till minskade trafikflöden i innerstaden.

När spårvägen dras vidare längs Klarabergsgatan kommer denna gata att stängas av för biltrafik. Konsekvenserna blir att trafiken i öst-västlig riktning kommer att välja andra vägar. Trafiktrycket på Mäster Samuelsgatan kommer därmed att öka. I den trafikutredningen som genomfördes i samband med studierna av avstängningen av Klarabergsgatan konstaterades att Mäster Samuelsgatan bedöms få en ökad trafikmängd på 10%.

Trängselskatteavgiften kommer att höjas år 2016. Den maximala avgiften för en passage under högtrafiktid höjs från i dag 20 kr till 35 kr, samt avgift på Essingeleden. Trafikverket har i sin utredning från 2013 (Förändrade trängselskatter i Stockholm, kompletterande underlag november 2013) konstaterat att trafikarbetet minskar med 3 % i innerstaden.

Trafiken på gatorna inom området bedöms därför även fortsättningsvis få ungefär samma trafikmängder som de har i dag, även om det blir en hög trafikillväxt i regionen på grund av stor inflyttning. Mäster Samuelsgatan får en viss ökad trafik när Klarabergsgatan stängs för biltrafik.

4.6 Distributionstrafik

I och urlastning kommer att ske via befintligt lastfar under kvarteret som nås från Sveavägen och Regeringsgatan.

4.7 **Parkering**

Parkeringsanläggningen Parkaden planeras att vara kvar.
Stockholms stad har inga planer på att flytta nuvarande bussupställningsplatser.