

PM Trafik

Klara City View
2024-11-01



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
GH	2024-06-28	Granskningshandling	Mathias Högberg	Louise Bergström
Slutversion	2024-11-01	PM klart för samråd	Sofia Holmqvist	Louise Bergström

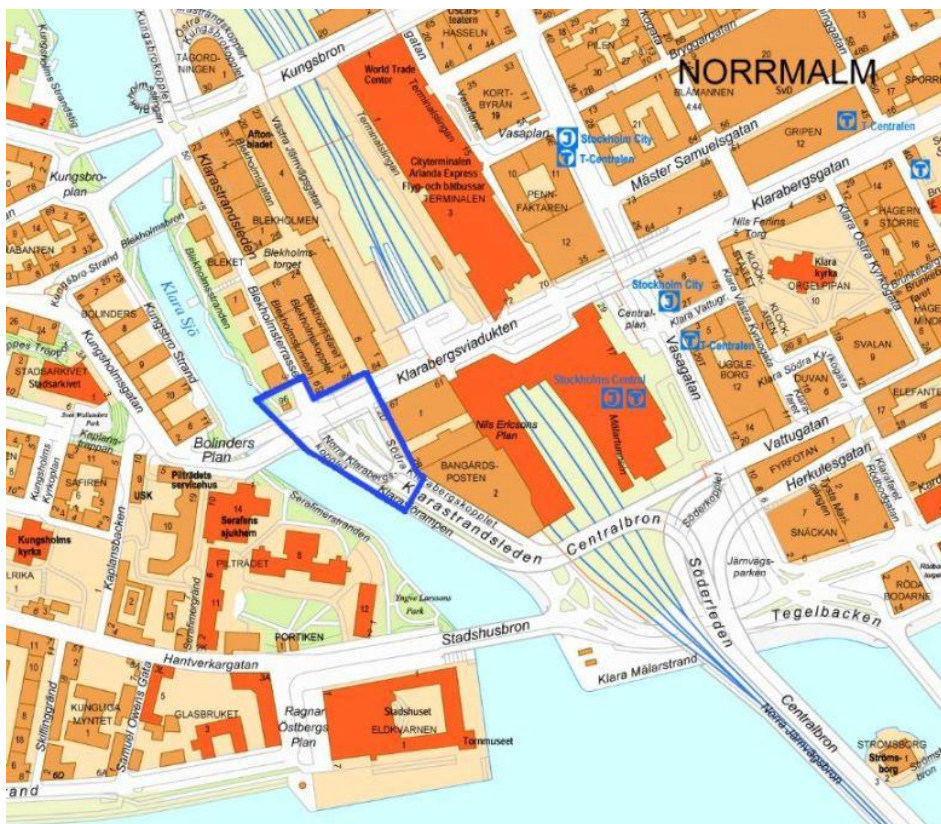
Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Syfte och mål	4
1.2	Omfattning och avgränsning	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Planeringsförutsättningar för detaljplanen	5
2.2	Angränsande planer och andra viktiga parametrar	5
3	Nulägesbeskrivning	6
3.1	Gång- och cykeltrafik	7
3.2	Kollektivtrafik	10
3.3	Motorfordonstrafik	11
3.4	Angöring och parkering	13
3.5	Trafiksäkerhet och trygghet	14
3.6	Trafiktekniska system	14
4	Planförslag	15
4.1	Övergripande förändringar	15
4.2	Utformning övre plan	17
4.3	Utformning nedre plan	19
4.4	Utformning Klara Mälarstrand	20
4.5	Utformning Blekholmstunneln	21
5	Konsekvenser och analys av planförslag	23
5.1	Gång- och cykeltrafik	23
5.2	Kollektivtrafik	27
5.3	Motorfordonstrafik	28
5.3.1	Trafikalstring och flöden	29
5.3.2	Trafikanalys	30
5.3.3	Varuleveranser och avfallshantering	31
5.4	Parkering och angöring	32
5.4.1	Cykelparkering	32
5.4.2	Bilparkering	33
5.5	Trafiksäkerhet och trygghet	36
5.6	Trafiktekniska system	36
5.7	Trafik under byggtid	38
	Bilaga	39

1 Inledning

Projekt Klara City View, del av fastigheten Norrmalm 4:41, omfattar att bygga ett nytt kontorshus på ca 15 000 kvm vilket möjliggörs genom att delar av Klara strandsleden däckas över. Klara City View ligger centralt i Stockholm. Fastigheten angränsar mot Klarabergsviadukten i norr, Klara sjö i väster, Waterfront Congress Building i öster och Klara Mälarstrand i söder.

Idag utgörs platsen till största del av ramper för motorfordonstrafik mellan Klarabergsviadukten och Klarastrandsleden/Centralbron, vilken utgör en viktig länk för stora delar av centrala Stockholm. Klara City View ligger i Blekholmstunnelns södra mynning.



Figur 1. Översikt över området. Blå markering visar Klara City Views område.

1.1 Syfte och mål

Syftet med denna rapport är att beskriva det trafikala förutsättningarna och konsekvenserna av en exploatering vid Klara City View. Rapporten ska utgöra ett underlag avseende trafikala frågor till detaljplanen. PM Trafik sammanfattar arbetet som pågått under detaljplaneskedet.

1.2 Omfattning och avgränsning

Detaljplanens avgränsning kan studeras i Figur 1 ovan. Eftersom platsen är central i Stockholm och består av viktiga trafikala länkar är påverkansområdet större. I detta PM beskrivs de trafikala förändringarna och effekterna som planen medför vilket omfattar delar av Stockholms innerstad.

2 Förutsättningar

2.1 Planeringsförutsättningar för detaljplanen

Detaljplanen ska medge ombyggnad av platsen med en byggnad ovanpå Blekholmstunneln. Fastigheten ska innefatta kontor och restauranger.

2.2 Angränsande planer och andra viktiga parametrar

I området kring Centralstationen pågår planarbete för ombyggnad och utbyggnad av Centralstationsområdet. Det finns behov av samordning mellan projekten vad gäller trafik och angöring. Detaljplanen för Centralstationsområdet har som inriktning att trafikförsörja delar av området via anslutning till Blekholmsgatan, på delen norr om Klarabergsviadukten, vilket kan förändra trafikflödena på Blekholmsgatan. I projekt Klara City View har antaganden om trafikflöden med hänsyn till Centralstationsområdet beaktats men eftersom det är ett pågående planarbete behövs fortsatt samordning.

Blekholmsgatan norr om Klarabergsviadukten är en gemensamhetsanläggning mellan berörda fastighetsägare. Blekholmsgatan söder om Klarabergsviadukten är allmän platsmark. Detta är viktiga förutsättningar som styr och påverkar vald trafiklösning vid Klara City View.

Området kring Klara City View är komplext då det har trafik i flera nivåer och består av ett flertal olika gemensamhetsanläggningar och servitut. Samtliga fastighetsrättsliga parametrar har kartlagts som underlag för detaljplanen i syfte att ge förutsättningar till utredning och projektering.

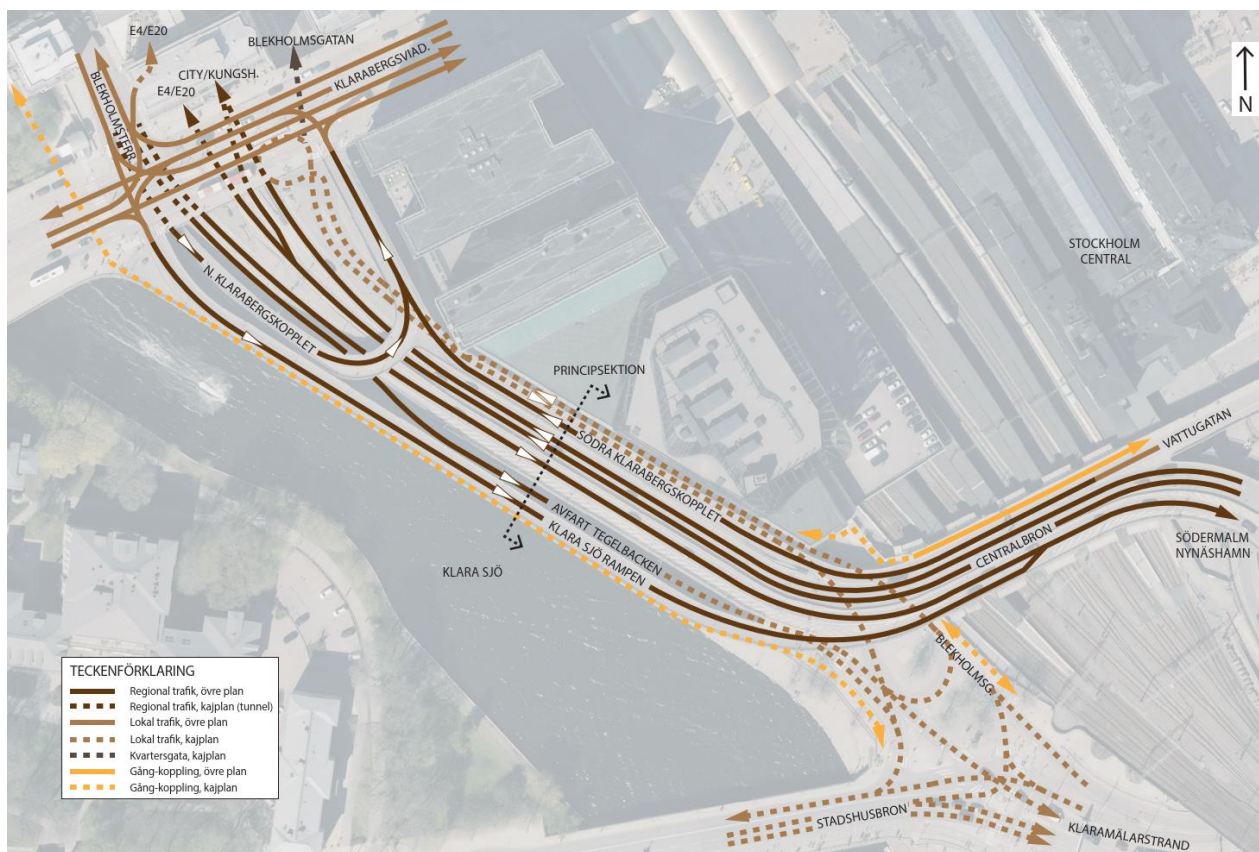


Figur 2. Översikt Klara City View-området. Området för tänkt exploatering är markerat med en rosa yta.

3 Nulägesbeskrivning

Området runt Klara City View utgör en infrastruktur med flera ramper mellan den genomgående trafiken på Klarastrandsleden och det lokala vägnätet. Idag består Klara City View av en komplex trafikstruktur med många körfält, ramper och anslutningar, se Figur 3.

Centralbron/Klarastrandsleden är Stockholms nord-sydaxel, som den nord-sydliga trafikleden genom Stockholms centrala delar kallas. Det är en av få nord-sydliga länkar utöver Essingeleden och den utgör idag en viktig länk för både lokal- och regionaltrafik. Stockholms stad är väghållare för Klarastrandsleden. En del av nord-sydaxeln utgörs av Blekhölmstunneln som förbinder Klarastrandsleden med Centralbron. Parallellt med Blekhölmstunneln, i det övre planet, löper Blekhölmsterrassen som förbinder Kungsbron med Klarabergsviadukten. Blekhölmsgatan är en lokal angöringsgata parallellt med Blekhölmstunneln i det nedre planet.



Figur 3. Övergripande trafikstruktur.

Blekhölmsgatan, norr om Klarabergsviadukten, är idag enkelriktad söderut och dubbelriktad mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand. Den enkelriktade delen norr om Klarabergsviadukten är privat gemensamhetsanläggning och Stockholms stad har ingen möjlighet att påverka dess funktion och utformning. Den dubbelriktade delen söder om Klarabergsviadukten är allmän platsmark, vilket innebär att den är öppen för alla och staden har rådighet över dess utformning.



Figur 4. Översikt Klara City View idag, bild över dagens tunnelmynning för Blekholsktunneln.

3.1 Gång- och cykeltrafik

Området har stor potential för vistelse och rörelse för gående och cyklister men är idag svårt att nå samt trafik- och bullerstört. Det går att promenera längs östra sidan av Klara sjö och cyklister kan ta sig fram men det är inte anpassat för cykeltrafik. Områdets trafikstruktur är planerad med flera planskildheter och Klarastrandsleden är en barriär.

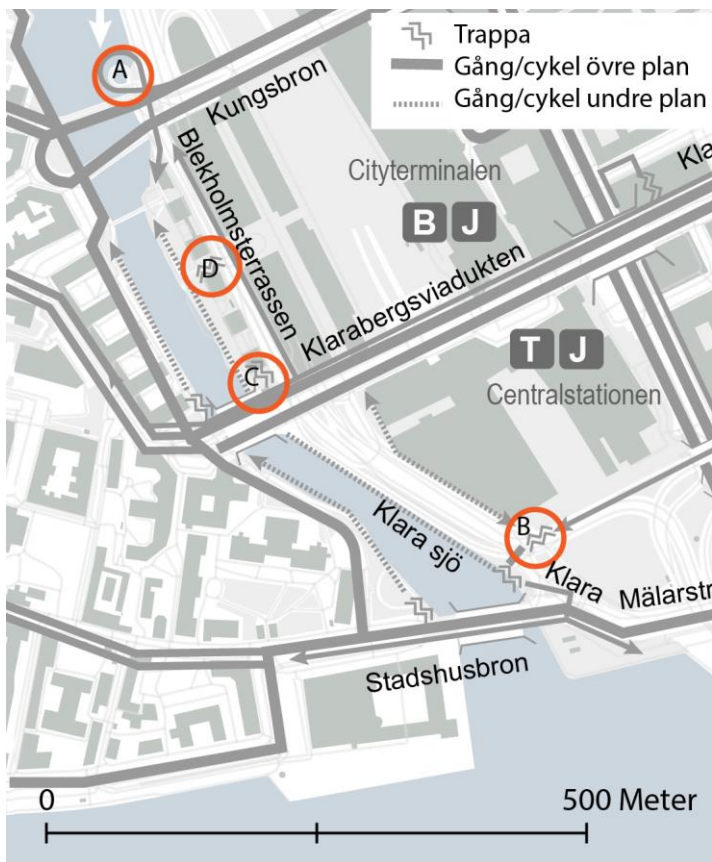
Orienterbarheten kring Klarabergsviadukten och Blekholskterrassen är låg. Området präglas av infrastruktur för motorfordonstrafik samtidigt som gående och cyklister har dåliga stråk och kopplingar.

För gående är den planskilda strukturen besvärande. Det är stora nivåskillnader och det saknas gena och tillgängliga kopplingar. För gående är det svårt att få god orienterbarhet och tillgänglighet och det finns få kopplingar mellan det övre gatuplanet och kajer i söder.

I området kring Klara City View finns gångbanor utmed Klarabergsviadukten, Blekholskterrassen och Kungsbron. Längs med östra sidan av Klara sjö finns möjlighet att röra sig på kajen utmed vattnet. Det finns dock begränsade möjligheter att röra sig mellan de olika nivåerna.

Det finns trappkopplingar samt en ramp mellan de olika nivåerna:

- A. Vid Kungsbron finns en gångramp som förbinder de två nivåerna.
- B. En trappa förbinder Klara Mälarstrand med Vattugatan vid Waterfront Congress Centers södra ände.
- C. Trappor förbinder Klarabergsviadukten med Klara sjö vid Blekholskterrassen.
- D. Trappor leder från Blekholskterrassen till Klara sjö

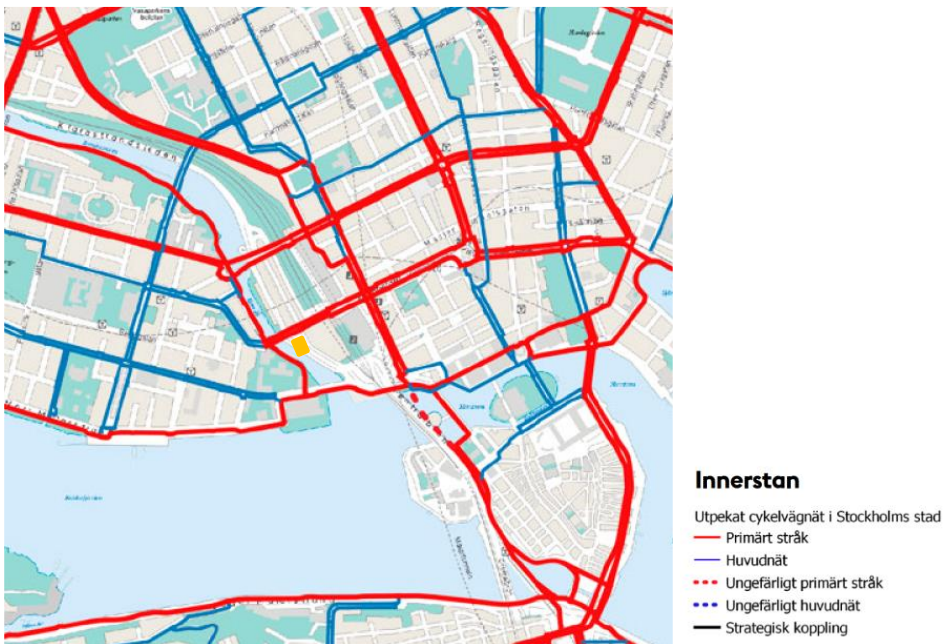


Figur 5. Viktiga gångstråk och trappor i området kring Klara City View.

För gående och cyklister finns idag två viktiga länkar mellan Kungsholmen och City i närheten av Klara City View; via Stadshusbron och via Klarabergsviadukten. Norr om utredningsområdet är Kungsbron en viktig länk för både gående och cyklister.

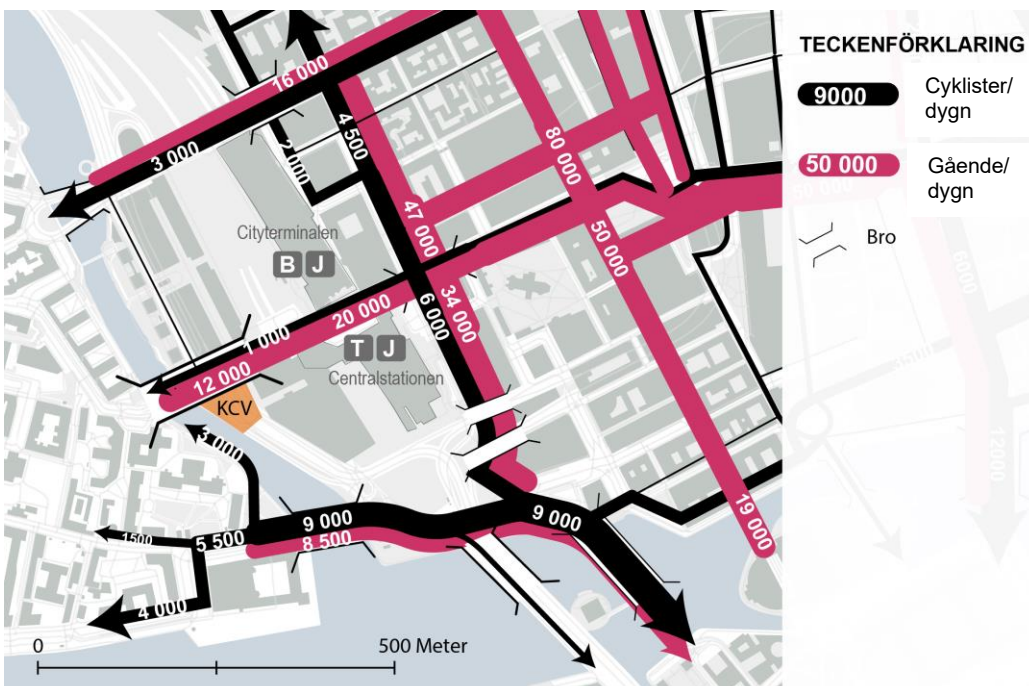
För cyklister är cykelvägnätet i området kring Kungsholmen och västra City stormaskigt. Det saknas cykelinfrastruktur utmed flera av de större gatorna och cykelinfrastrukturen har låg standard. Det finns planskilda stråk på flera platser, vilket ytterligare försämrar möjligheterna att smidigt och lättnavigerat cykla i och genom City.

Såväl Stadshusbron, Klarabergsviadukten som Kungsbron är utpekade primära stråk i Stockholms stads cykelplan. Till dessa typer av stråk finns utpekade utformningsriktlinjer avseende bredder och separering mellan gående, cyklister och motorfordon.



Figur 6. Utsnitt från Stockholms stads cykelplan för området kring Klara City View (markerat med orange).

I Figur 7 kan dagens gång- och cykelflödet i området kring Klara City View studeras. De utmaningar som finns avseende nivåskillnader och barriärer gör att flödena är som störst i öst-västlig riktning utmed de större gatorna. Cykelflödet är som störst via Stadshusbron med ca 9 000 cyklister/dygn och gångflödet högst på Klarabergsviadukten med ca 12 000 – 20 000 gående/dygn.



Figur 7. Översikt uppmätta gång- och cykelflöden i närområdet kring Klara City View. (data från Dataportalen.stockholm.se) Mätning av gångflöden på Stadshusbron är från 2018. Övriga mätningar är från 2017.

3.2 Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafik kring Klara City View utgörs dels av expressbusslinjer längs med Kungsbron och Stadshusbron, dels av regional busstrafik till och från Cityterminalen och lokal linjetrafik. Det förekommer även beställningsbusstrafik, regional busstrafik till och från terminalslingan vid Cityterminalen samt bussar som är mellan linjer i så kallad tomkörning.

Framkomligheten i området är idag begränsad på grund av köbildningar i området. På förmiddagarna är det kö norrut på Klarastrandsleden och på eftermiddagarna förekommer stillastående kö på Blekholmsterrassen under eftermiddagens maxtimme. Detta påverkar busstrafiken då det inte finns busskörfält i området.

Norra Klarabergskopplet används i nuläget av busstrafiken för tomkörning av bussar som ska angöra vid Centralstationen. I anslutning till detta finns en reglerhållplats, en hållplats där bussar mellan turer kan vänta och chauffören ta rast, som ligger på Klarabergsviadukten norr om Klarabergskopplet och väster om Centralstationen.

En ny bussdepå har byggts i Tomtebodan, nordväst om city, vilket har ökat behovet av bussar att trafikera Klarastrandsleden. Bussarna nyttjar nu Klarastrandsleden för att ta sig till och från bussdepån.

På Klarabergsgatan, öster om Vasagatan, ligger Spårväg citys ändhållplats T-centralen. Hållplatsen trafikeras även av ett antal röda busslinjer. Befintlig kollektivtrafik illustreras i Figur 8.

Spårbunden kollektivtrafik finns dels genom nationell och regionaltågstrafik vid Stockholm C. Cityterminalen är viktig nod för regional och nationell busstrafik. Utvecklingen av Centralstationsområdet innebär en ökad järnvägstrafik med fler resenärer, bland annat med anledning av Roslagsbanans förlängning till city med planerad trafikstart 2039.



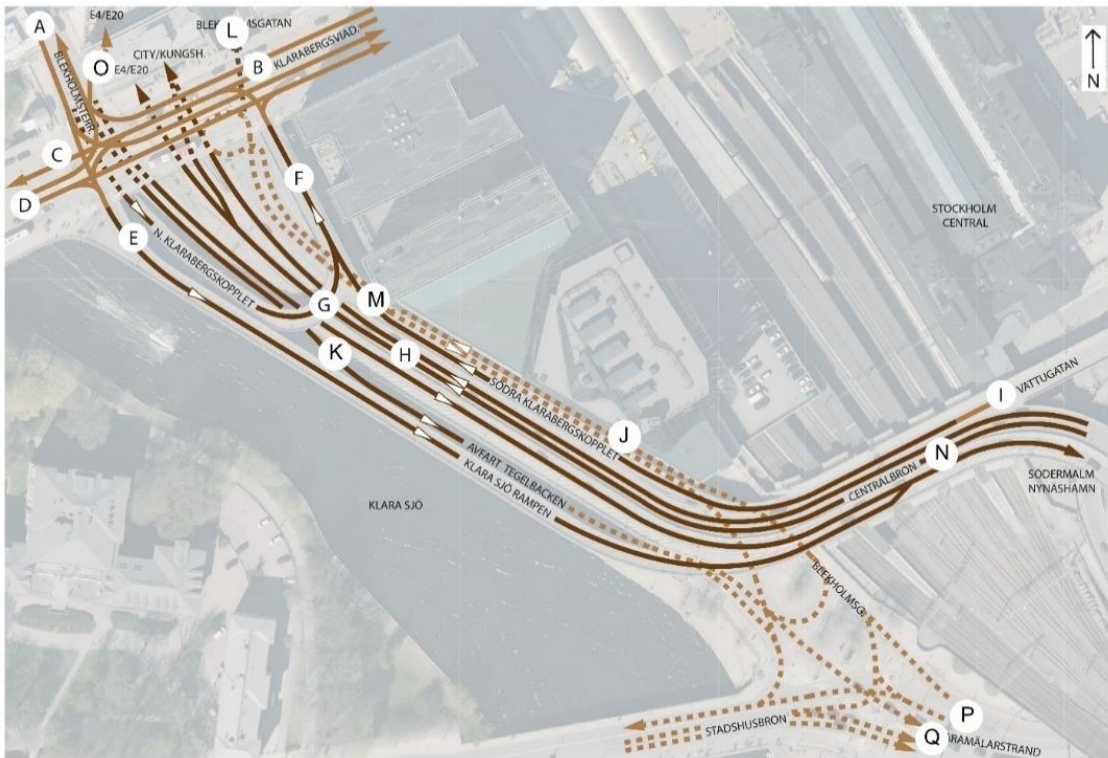
Figur 8. Befintligt busslinjenät i Region Stockholm. Utöver detta finns även beställningsbusstrafik, regionala busslinjer och turistbusstrafik som trafikerar området.

3.3 Motorfordonstrafik

Klarastrandsleden/Centralbron är den länk med högst trafikflöde i området. På- och avfartsramp mellan Centralbron och Klarabergsviadukten har också höga trafikflöden. Trafikflödet på och kring Klara City View har mätts i december 2020 och under hösten 2019, se Tabell 1 och Figur 9 nedan. Mätningarna på Klarastrandsleden är från 2014 men då trafiken har minskat något sedan 2015 i området, bedöms fortfarande vara relevanta.

Tabell 1. Trafikflöden, vardagsmedeldygn, 2019, 2020 och 2022.

Markering	Gata/plats	Trafikflöde, vardagsmedeldygn	Andel tung trafik
A	Blekholmsterrassen	8 200	8%
B	Klarabergsviadukten, öster om KCV	4 600	12%
C	Klarabergsviadukten, västgående trafik	2 100	12%
D	Klarabergsviadukten, östgående trafik	3 700	12%
E	Klarasjörampen	9 200	6%
F	Södra Klarabergskopplet	6 500	6%
G	Norra Klarabergskopplet	700 (Länken utgår i ny utformning)	6%
H	Klarastrandsleden	33 300 N 20 400 S 12 900	8%
I	Vattugatan <i>påfart</i> Klarastrandsleden	1 700	13%
J	Blekholmsgatan	2 900	12%
K	Avfart från Blekholmstunneln mot Klara Mälarstrand	1 400 (Länken utgår i ny utformning)	12%
L	Blekholmsgatan norr om KCV	500	15%
M	Södra Klarabergskopplet	5 800 (beräknat)	6%
N	Centralbron	53 500 N 29 500 S 24 000	8%
O	Blekholmskopplet	1 200 (år 2008)	2%
P	Tegelbacken	6 400	18%
Q	Klara Mälarstrand	8 300	18%



Figur 9. Platser för trafikflöden.

3.4 Angöring och parkering

På Klarabergsviadukten utanför Klara City View:s fastighet är i dagsläget reglerad med ett stopp och stannandeförbud med undantag för fordon i linjetrafik. I övrigt är alla kopplingar och länkar vid Klara City View:s fastighet reglerade med ett stopp och stannandeförbud. I närområdet finns Waterfront Congress Center, Radisson Blu Waterfront Hotell och Waterfront Building, en kontorsbyggnad som ligger mot Klarabergsviadukten öster om Klara City View. Dessa tre fastigheter har gemensam inlastning, varumottagning och avfallshantering i nedre plan mot Blekholmsgatan. Där finns även ett större garage med ca 120 platser. Kongressbyggnaden har nödutrymning mot Blekholmsgatan i det nedre planet.

Byggnaderna har angöring för personer genom taxi eller buss i övre plan mot Nils Ericssons plan och Klarabergsviadukten.

Trafikanter som angör den norra delen av Blekholmsgatan använder den södra delen av Blekholmsgatan för att ta sig därifrån. Utmed den norra delen av Blekholmsgatan finns flera funktioner; parkeringsgarage, angöring, sophantering, varumottagning m.m. vilket är viktiga funktioner för att byggnaderna ska fungera.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2024-11-01, Dnr 2017-02604

3.5 Trafiksäkerhet och trygghet

I området är det framför allt Klarastrandsleden och dess tunnel under Klarabergsviadukten och Blekholmsterrassen som har höga trafikflöden och bristande trafiksäkerhet. Det finns idag en av/påfart till norrgående tunnelrör i tunnelmynningen samt en i tunnelns norra del. Det är ofta stillastående köer i tunneln, p.g.a. höga trafikflöden, vilket riskerar att ge upphov till upphinnandeolyckor.

Utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att det framför allt sker upphinnandeolyckor i tunneln men även olyckor med avsvängande fordon och singelolyckor. Olyckorna har gett lindriga personskador men även måttlig personskada förekommer. Några olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter har förekommit i området.

I STRADA framgår att det förekommer olyckor även i det övre planet. Flertalet olyckor kan härledas till gatumiljöns utformning med flera svängande rörelser för motorfordon, samtida passager för oskyddade trafikanter och bristande infrastruktur för framför allt cyklister orsakar olyckor. Det har skett olyckor såväl mellan motorfordon - cyklister som fotgängare - cyklister samt en del singelolyckor för både gående och cyklister.

Området kring Klara City View har stora nivåskillnader som nås via trappor vid ett fåtal platser. Gångstråket längs Klara sjö nås endast via ett fåtal punkter; från söder via Klara Mälarstrand, via trappor vid korsningen Klarabergsviadukten-Blekholmsterrassen, trappor längs Blekholmsterrassen och en ramp norra änden vid Kungsbron. I området utgör Klarastrandsleden en barriär. Sammantaget gör det att det finns många delar i området som kan upplevas otrygga. Det är på flera platser mörkt och finns flera skymda vrår och hörn. Det saknas bra möjligheter för människor att röra sig i stora delar av det nedre planet.

Trygghetsmätningar visar att människor upplever sig otrygga i delar av Stockholm City, framför allt på kvällar och nätter. Svårigheter att orientera sig och överblicka platser bidrar till otrygghet vilket stämmer in för området kring Klara City View.

3.6 Trafiktekniska system

Blekholmstunneln har tekniska behov som innebär att det finns flera tekniska system i området. Behovet finns att kunna stänga av såväl Centralbron som Blekholmstunneln och därför finns ett flertal olika tekniska system i området som behöver beaktas när området byggs om. Det gäller följande:

- Tunnel Entrance Sign (TES) för att informera om det går att svänga in i tunneln eller ej.
- Körfältssignaler för att varna för kö
- Kamera för att bevaka köbildning
- Bom och wig-wag-signaler för att stänga av tunnel eller påfart.

I området finns trafiksignaler i korsningen Klarabergsviadukten-Blekholmsterrassen samt Blekholmsgatan-Klara Mälarstrand som kommer påverkas av Klara City View.

4 Planförslag

Detaljplanen för Klara City View omfattar en ny kontorsbyggnad med lokaler och restauranger som placeras ovanpå Blekholmstunneln. Blekholmstunneln förlängs för att möjliggöra att byggnaden placeras söder om Klarabergsviadukten och väster om Blekholmsgatan.

Vy från Klarabergsviadukten



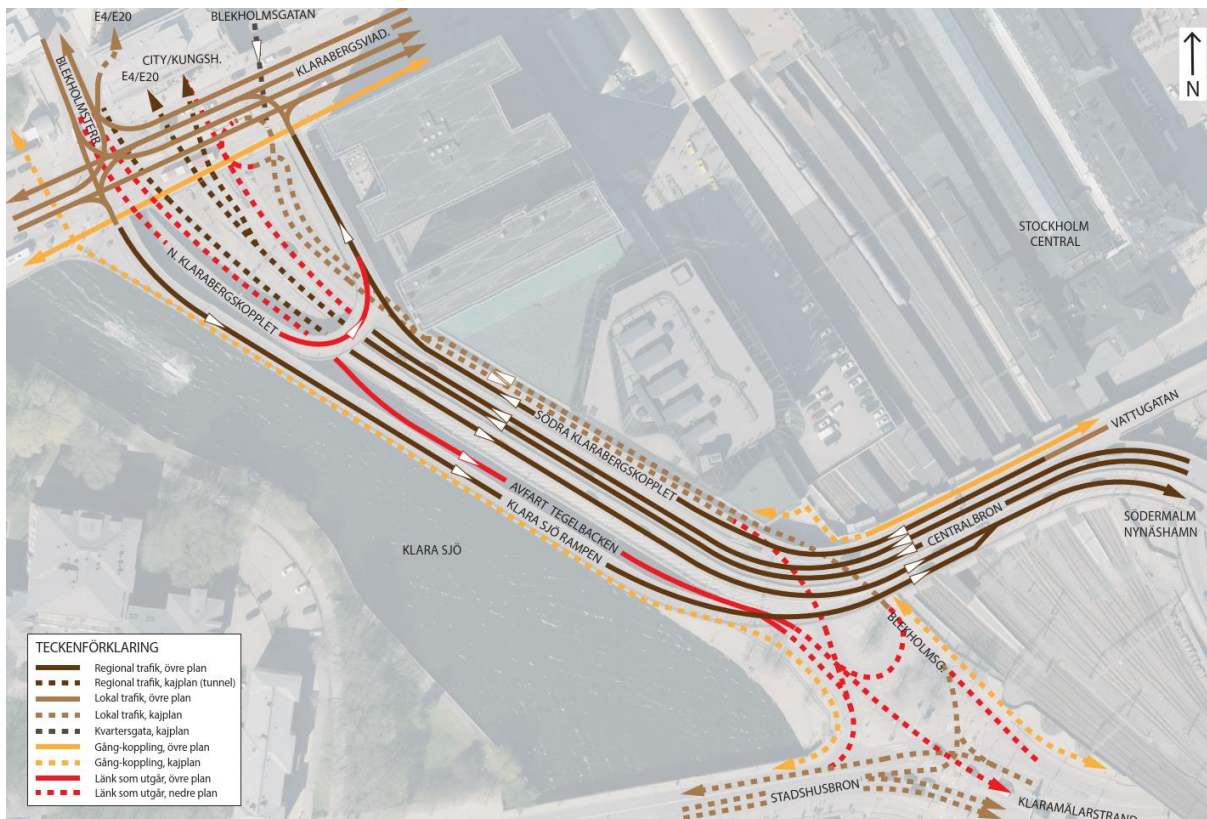
Figur 10. Översikt planförslag, vy från Klarabergsviadukten. Illustration: Dorte Mandrup.

4.1 Övergripande förändringar

Områdets gatustruktur kommer delvis att byggas om i syfte att möjliggöra för Klara City View, men även för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för framför allt gående och cyklister. Se förslaget i översikt i Bilaga A samt i Figur 12 och Figur 16. Bilaga B visar normalsektioner för gatorna omkring Klara City View.

Förslaget omfattar några övergripande förändringar i vägnätet, se Figur 11 och innebär:

- Genomgående trafik på Klarastrandsleden minskas från dagens två till ett körfält per riktning.
- Följande länkar och kopplingar utgår helt:
 - o Avfart från Blekholmstunneln till Klara Mälarstrand/Tegelbacken
 - o Norra Klarabergskopplet, kallad "Postrampen", anslutning mellan Blekholmstunneln och Klarabergsviadukten i södergående riktning
 - o På- och avfart mellan Blekholmstunneln och Blekholmsgatan i södra tunnelmynningen. Detta gäller norrgående riktning.

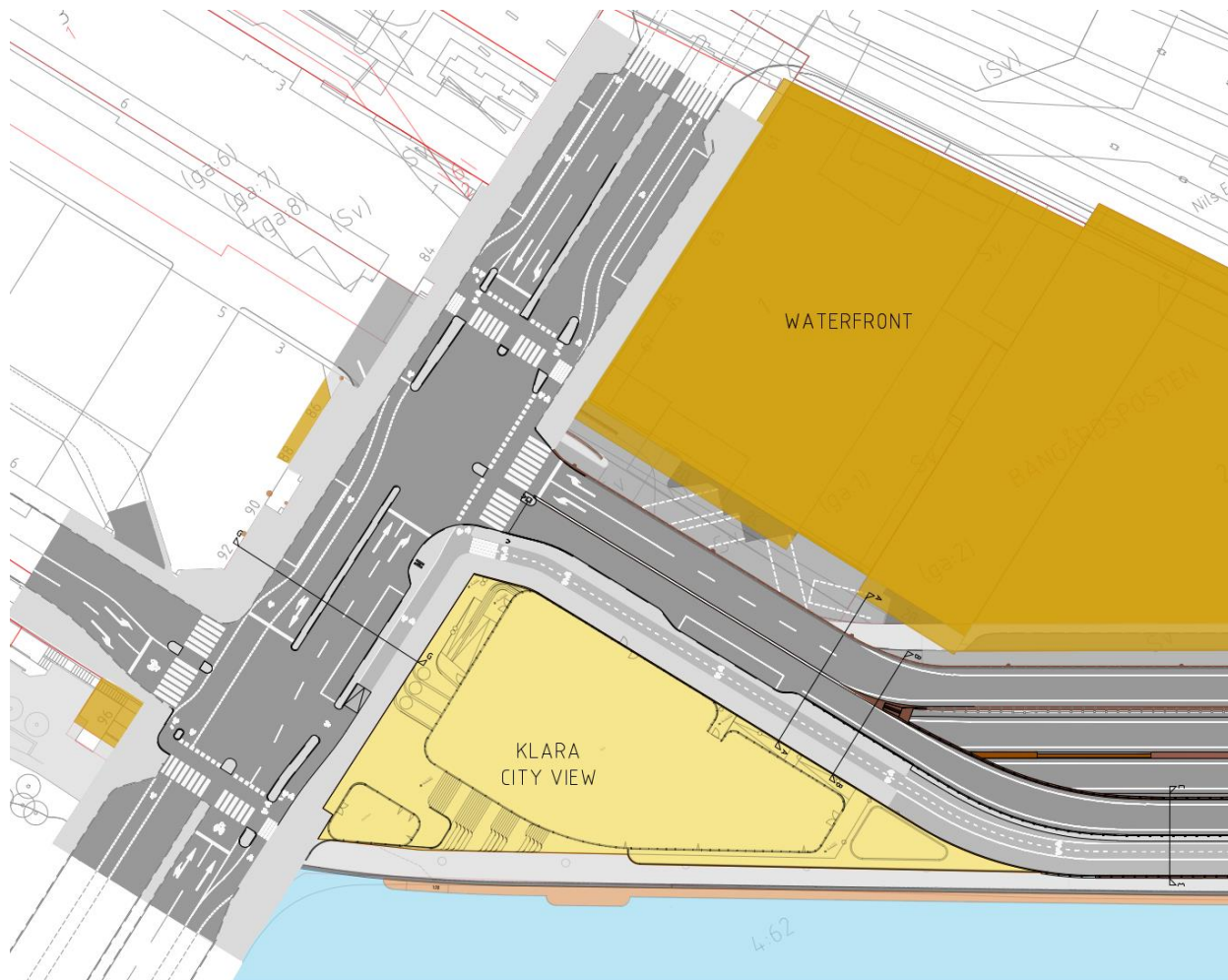


Figur 11. Dagens utformning samt de länkar som utgår markerade i rött.

- Klarasjörampen (påfart från Klarabergsviadukten mot Centralbron) och Södra Klarabergskopplet (avfart från Centralbron mot Klarabergsviadukten) samordnas mellan Klara City View och Waterfront Congress Building för att skapa ett gaturum mellan kvarteren.
- En ny gång- och cykelbro kopplar samman Klarabergsviadukten och Klara Mälärstrand. Denna samordnas med Klarasjörampen på delar av sträckan.
- Vattugatans direkta koppling till Klarastrandsleden utgår. Trafik på Vattugatan leds via Södra Klarabergskopplet till Klarabergsviadukten.
- Klarabergsviadukten får ny utformning mellan bron över Klara Sjö till anslutning vid Waterfront.

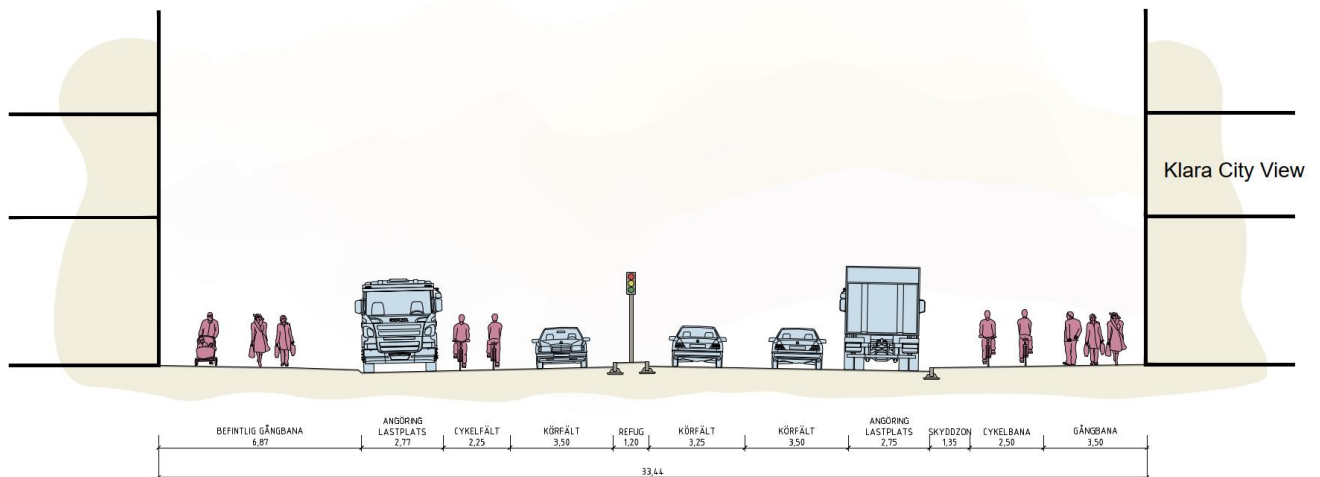
4.2 Utformning övre plan

I det övre planet skapas ett gaturum mellan Waterfront Building och Klara City View. Denna gata är på- och avfart från Centralbron och ska även delvis serva nya Klara City View med viss angöringsmöjlighet. Södra Klarabergskopplet, rampen mot Waterfront, kvarstår likt idag söder om denna del.



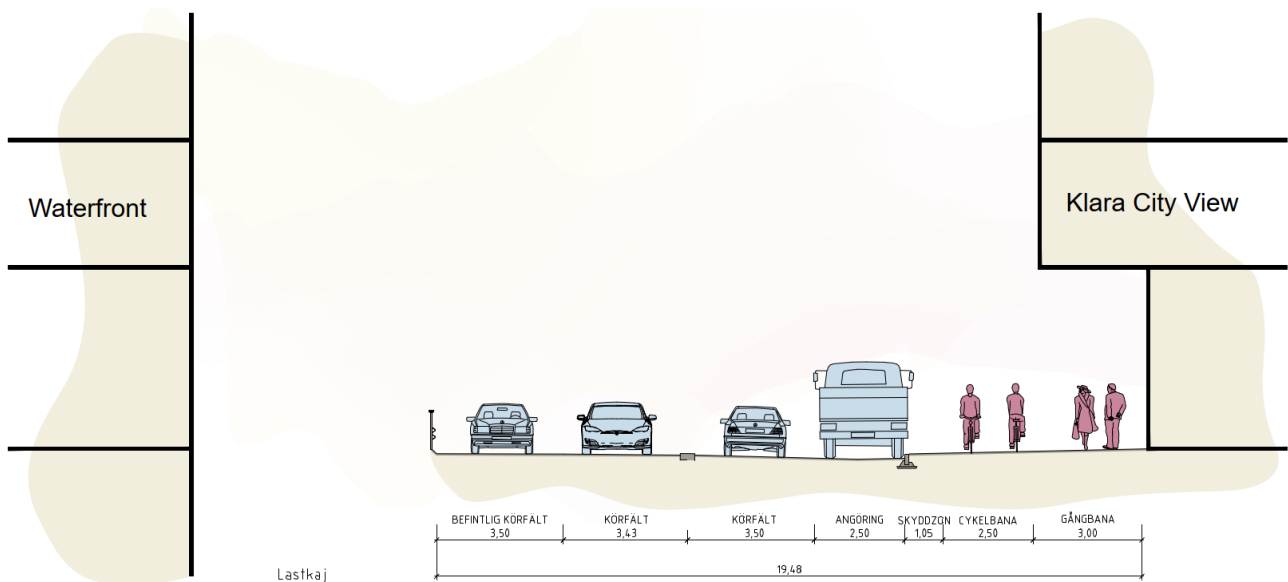
Figur 12. Översikt planförslag övre plan. Klara City View placeras ovanpå överdäckning/förlängning av Blekholmstunneln.

Utmed Klarabergsviadukten får gatan en ny utformning med cykelbana utmed södra sidan och cykelfält utmed gatans norra sida. Det skapas angöringsmöjlighet till Klara City View, se Figur 13.



Figur 13. Sektion Klarabergsviadukten vid Klara City View, sektion G-G i trafikritning för övre plan.

På nya gatan mellan Waterfront och Klara City View skapas en gång- och cykelbana som leder mellan Stadshusbron och Klarabergsviadukten, se Figur 14.



Figur 14. Sektion nya stadsgatan mellan Waterfront Building och Klara City View, sektion A-A i ritning för övre plan.

4.3 Utformning nedre plan

Förslaget omfattar framför allt förändrad utformning av vägnätet i det nedre planet och i Blekholmstunneln. Utmed Blekholmsgatan förläggs inlastning och sophertering för det nya kvarteret i det nedre planet i höjd med Waterfronts gemensamma inlastning. Där skapas en inlastning med hissanslutning till övre delar av fastigheten.

Blekholmsgatan och inlastning i det nedre planet är dimensionerat för 12 meters lastbil (LBn). Det är möjligt att vända runt under Klarabergsviadukten.

I det nedre planet tillkommer det ett antal pelare för att bära upp den nya konstruktionen för såväl gata som hus ovanför. Waterfronts inlastning kommer ligga kvar likt idag men påverkas av förändringarna som sker. Genom anpassningar är bedömningen att inlastningen kan fortsätta fungera på samma sätt som idag.

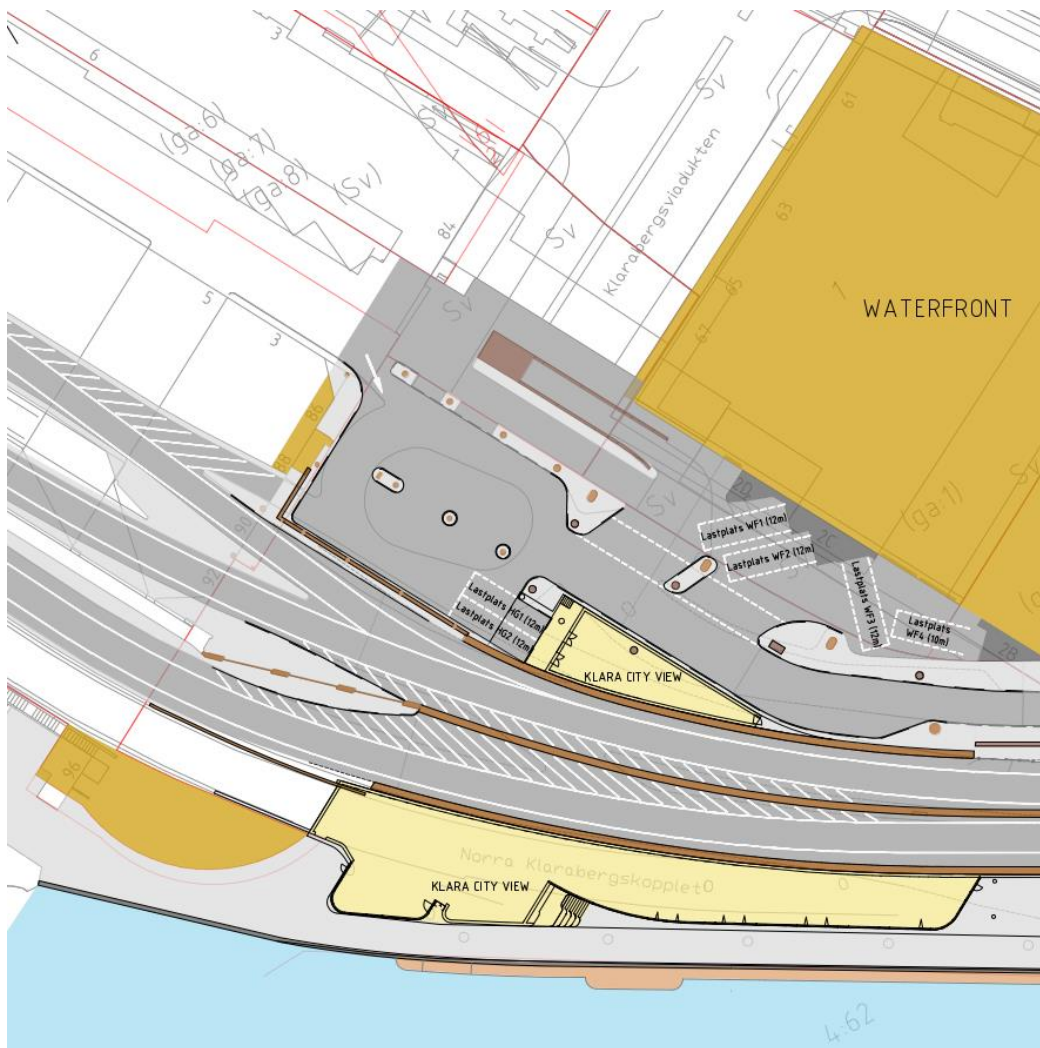
Infarten till Blekholmsgatan sker från Klara Mälarstrand. Blekholmsgatan, söder om Klarabergsviadukten, förblir dubbelriktad och primärt avsedd för leveransfordon till Waterfront och Klara City View samt som utfart för den norra delen av Blekholmsgatan.

Den norra delen av Blekholmsgatan, norr om Klara City View, kommer behålla sin nuvarande funktion och det behöver därmed vara möjligt att köra söderut via inlastningszonen vidare mot Klara Mälarstrand.

Utmed kajen skapas möjlighet för gående att tryggt och säkert röra sig längs Klara sjö och det ska även finnas verksamheter i bottenplan av nya huset mot kajen.



Figur 15. Vy mot söder på kajplanet, illustration Dorte Mandrup .



Figur 16. Översikt planförslag nedre plan.

4.4 Utformning Klara Mälarstrand

Söderut kommer anpassning av den föreslagna lösningen vid Klara City View även innebära vissa förändringar av korsningen Blekholmsgatan - Klara Mälarstrand. Den nya gång- och cykelbron når marknivå norr om Stadshusbron. Gång- och cykelbron har utformats med en trattform i söder för att ge god sikt och förutsättningar för god trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Blekholmsgatans anslutning till Stadshusbron görs mer yteffektiv och flyttas från dagens läge.

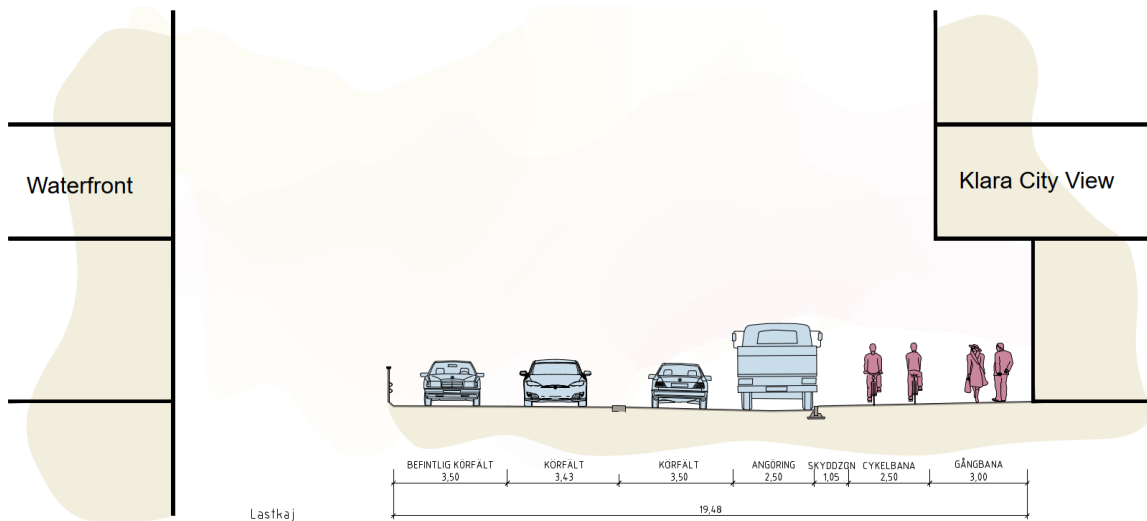
En passage mellan kajen och den trappa som leder upp till Vattugatan finns redan idag och kvarstår. Trappan kan med fördel byggas om för att ge en tydligare passage mot Klara Sjö men det ingår inte i detta projekt.

Korsningen Blekholmsgatan - Klara Mälarstrand är anpassad för att bussar som kommer från Tegelbacken ska kunna göra en U-sväng tillbaka till Tegelbacken. Behovet rör busstrafik som är mellan turer och alltså inte i linjetrafik. U-svängen är anpassad för boggibuss med svängande bakhjul (BBSA).

5 Konsekvenser och analys av planförslag

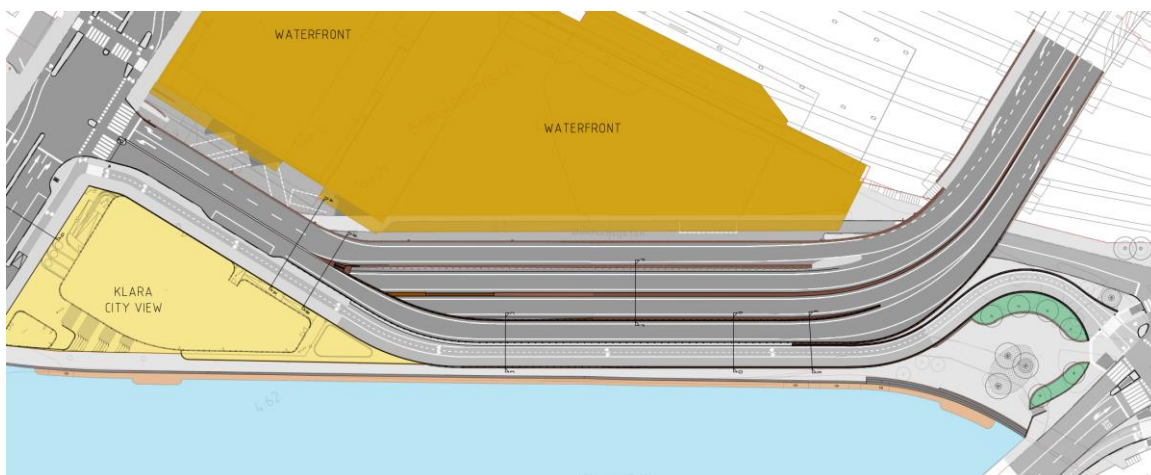
5.1 Gång- och cykeltrafik

Utmed Klarabergsviadukten skapas en cykelbana mellan Blekholmsterrassen och den nya gatan, bredvid Klara City View. Denna cykelbana kompletterar befintlig gång- och cykelinfrastruktur utmed Klarabergsviadukten som delvis består av cykelfält i västgående riktning och cykelfält vidare österut mot City.



Figur 19. Sektion Klarabergsviadukten vid Klara City View.

Dagens trafiklösning kompletteras med en gång- och cykelbro mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand. Förslaget innebär förbättringar för gående och cyklister men trafikmiljön kommer även fortsättningsvis att vara en miljö främst för motorfordonstrafik.



Figur 20. Gång- och cykelbrons dragning från Klarabergsviadukten i norr (till vänster i bilden) till Klara Mälarstrand i söder (till höger i bilden).

Gång- och cykelbron mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand underlättar för resenärer som ska mellan Centralstationsområdet och Kungsholmen. De båda kopplingarna utgör en naturlig förlängning av det primära cykelvägnätet och bidrar med ökad tillgänglighet mellan stadens olika delar.

Gång- och cykelbron kompletterar det befintliga gång- och cykelvägnätet som finns i västra city. Det saknas idag trygga, tillgängliga och gena kopplingar såväl mellan stråk som mellan nivåer. Bron kommer ge möjlighet för nya färdvägar till Centralstationsområdet och City från Stockholms västra delar. Eftersom Norr Mälarstrand idag utgör en primär färdväg in mot city kommer gång- och cykelbron kunna nyttjas av en stor del av dessa trafikanter. Den nya gång- och cykelbron bedöms också bli attraktiv för turister som rör sig kring Stadshuset och Centralstationsområdet.



Figur 21. Vy från söder mot Klara City View, gång- och cykelbron möter Klarabergsviadukten. Illustration: Dorte Mandrup.

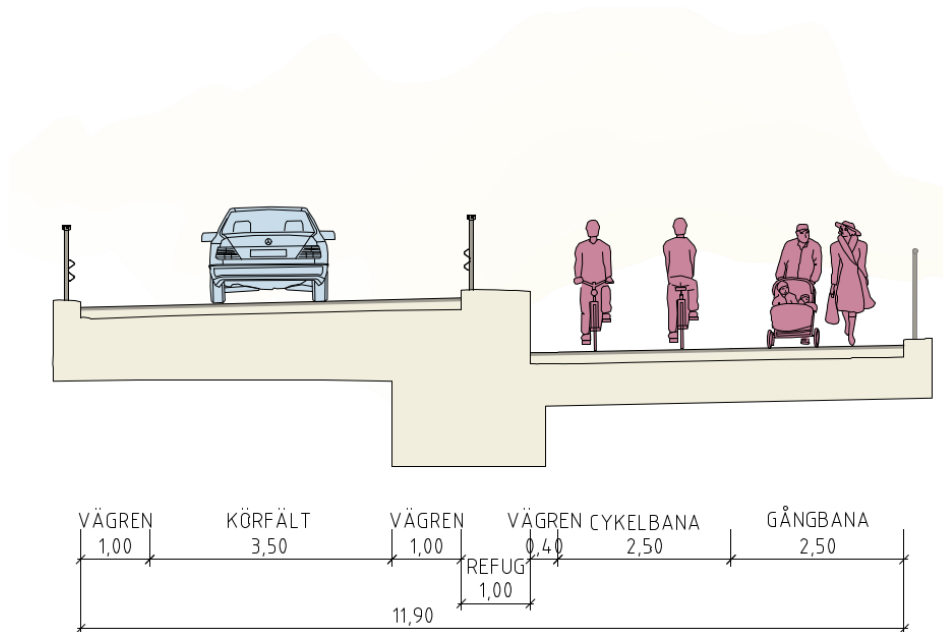
För gående kommer det vara möjligt att röra sig utmed kajen vid Klara Sjö likt idag. Kajen breddas och en bullerskärm anläggs i nedre plan mot genomgående motorfordonstrafik vilket skapar en trevligare vistelsemiljö.

Befintliga trappkopplingar mellan nivåer dels norr om Klarabergsviadukten dels i södra änden av Waterfront kommer att kvarstå.

Gång- och cykelbron utformas enligt standard för huvudstråk för cykel enligt Stockholms stads cykelplan; cykelbanan blir 2,5 meter dubbelriktad och gångbanan 2,5 meter. Totalt breddmått på rampen är dock något bredare för att inrymma räcke och belysning. Rampen planeras gå i den övre nivån från Klarabergsviadukten och söderut för att sedan ta upp höjdskillnaden på kortast möjliga sträcka utan att överstiga 5 % lutning. Rampen ansluter strax före anslutning med Stadshusbron/Klara Mälarstrand.

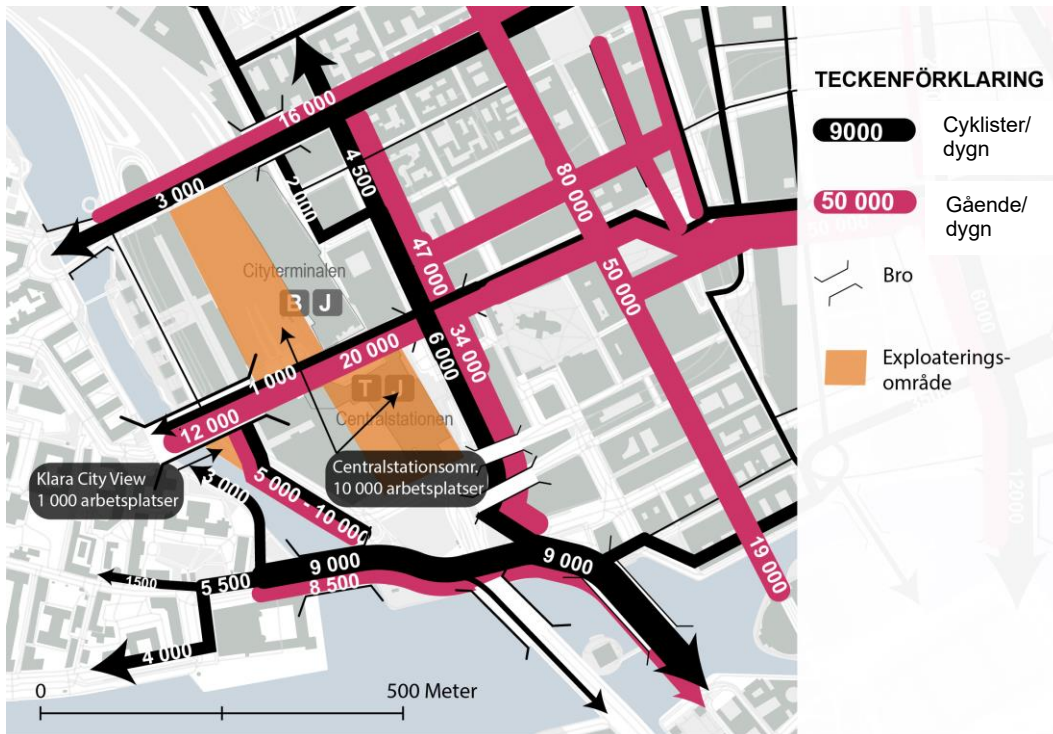
Gång- och cykelbron kommer att förses med räcke och stänkskydd mot körbanan där dessa går parallellt.

Inom fastigheten Klara City View mellan huskropparna kommer trappor byggas mellan Klarabergsviadukten och Klara sjö skapas. Trapporna kommer vara öppna för allmänheten vilket innebär en stor förbättring då det idag är svårt att hitta de få trappor som leder mellan nivåerna.



Figur 22. Typsektion för gång- och cykelbro bredvid nya påfarten på Centralbron, vy mot söder, sektion D-D i trafikritning.

En bedömning kring framtida gång- och cykelflöden med en ny gång- och cykelbro har tagits fram, se figur nedan. Bedömningen är att det kommer att vara ca 5 000 – 10 000 gående och cyklister på den nya rampen och utmed Klara City Views östra sida. Gång- och cykelbron förväntas fylla en viktig funktion när Centralstaden är utbyggd.



Figur 23. Bedömning av potential av gång- och cykelflöden på den nya rampen när exploatering av KCV och Centralstationsområdet är genomförda. Övriga flöden i figuren är befintliga gång- och cykelflöden.

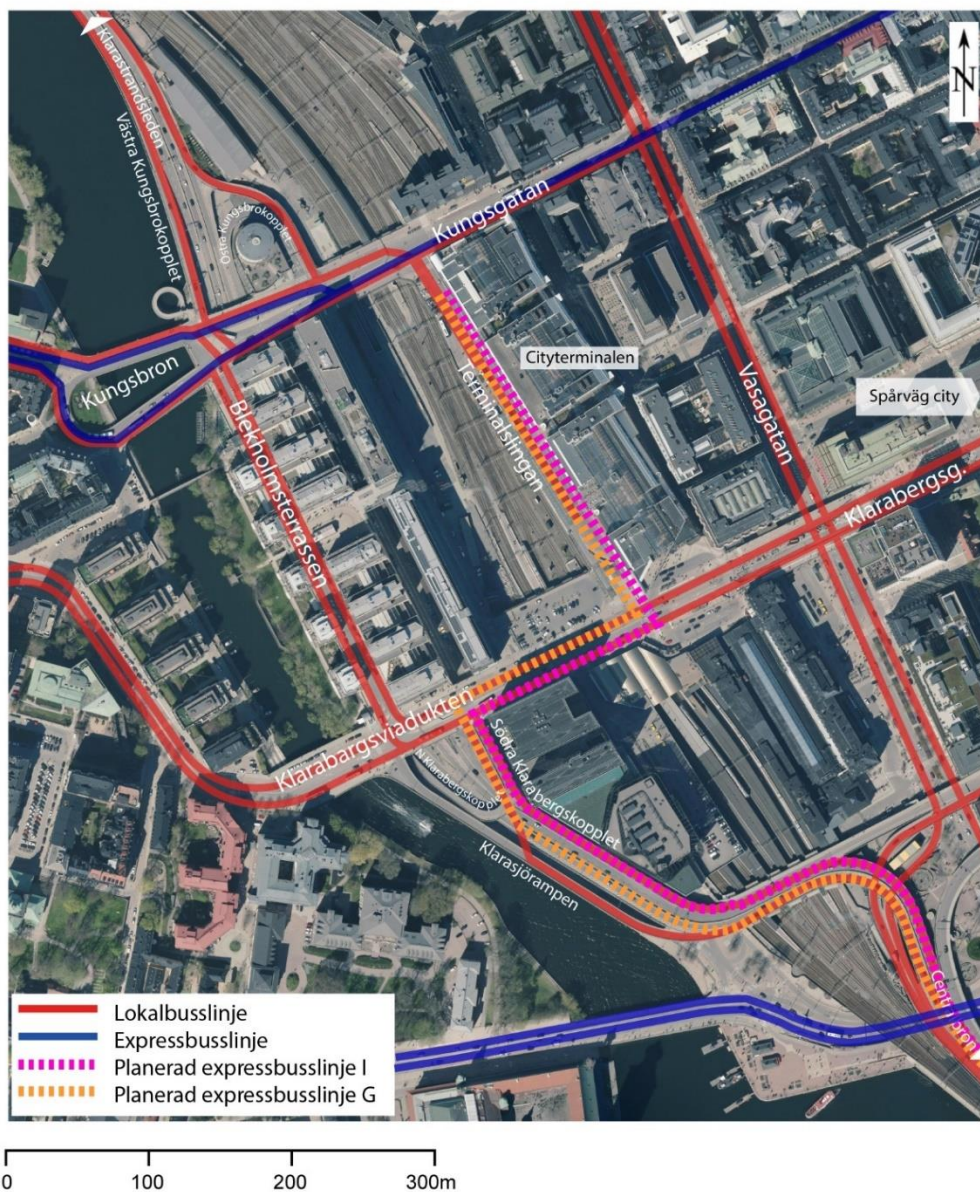


Figur 24. Illustration av byggnad och trappan mellan nivåerna, vy från Serafimerstranden/Kungsholmen. Illustration: Dorte Mandrup.

5.2 Kollektivtrafik

Utöver dagens busslinjer finns planer på två nya expressbusslinjer med trafikering till city. Linje G mellan Hemmesta och Norrtälje samt linje I mellan Tyresö och Vaxholm. Stockholms stad arbetar utifrån att fortsatt möjliggöra dessa linjer till terminalslingan och Cityterminalen kopplat till detaljplanen för både Centralstationsområdet och Klara City View.

Utöver bussar i linjetrafik finns behov av reglerhållplatser samt möjlighet att vända bussar vilket tillgodoses med nya utformningen. I dag finns en reglerhållplats som påverkas när Klara City View byggs ut. Det finns möjlighet att skapa ett nytt läge för denna reglerhållplats utmed Klarabergsviadukten. Läge och behov behöver samordnas med Region Stockholm.



Figur 25. Busslinjenät med föreslagen utformning vid Klara City View. Möjlig framtida linjedragning om expressbusslinje I och G blir beslutade av Region Stockholm.

5.3 Motorfordonstrafik

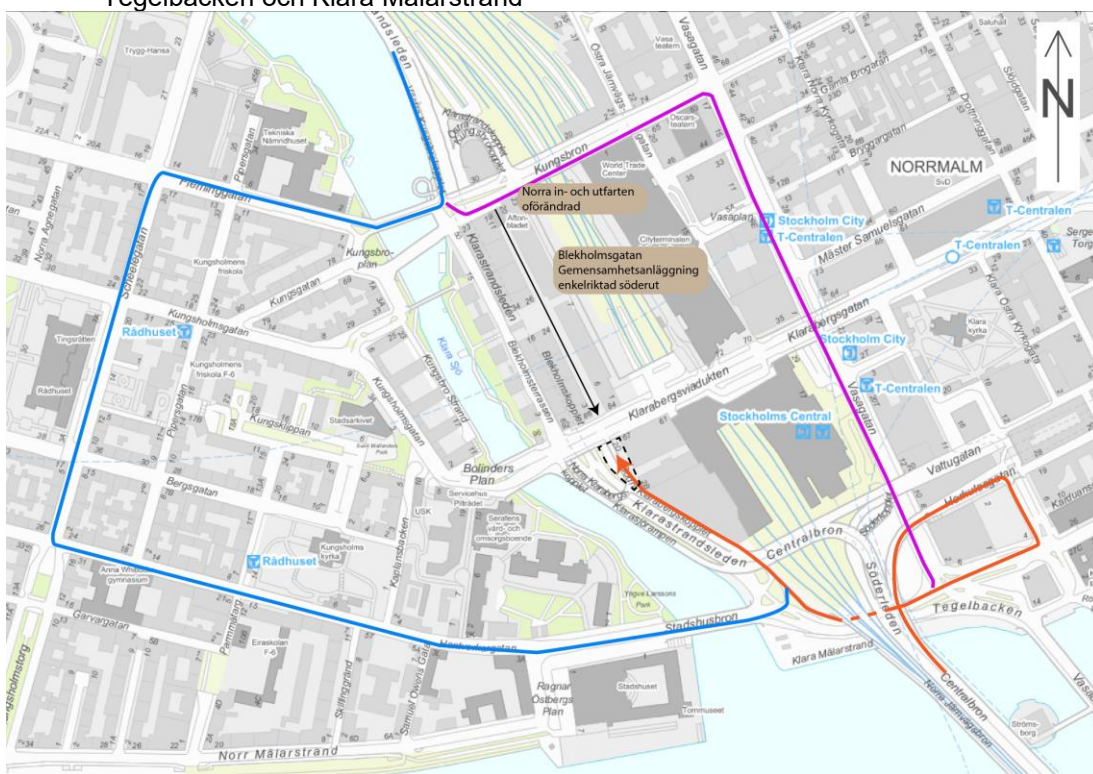
Föreslagen utformning innebär viss förändring i möjliga körvägar i området. Det kommer att vara möjligt att ta sig till och från Klarabergsviadukten likt idag. Norra Klarabergskopplet och avfart från Blekholmstunneln mot Tegelbacken kommer utgå. Trafikflödena kommer omfördelas i nätet och hänvisas till alternativ via avfart vid Kungsbron.

Förslaget innebär främst förändringar för resa till och från det nedre planet, Blekholmstunneln, och inlastningen.

Den södra delen av Blekholmstunneln, söder om Klarabergsviadukten, är viktig för funktionerna på Blekholmstunneln, Waterfront och Klara City View. Norrifrån blir påverkan något större eftersom avfarten från Blekholmstunneln mot Klara Mälärstrand utgår.

Blekholmstunnelns södra del nås på olika sätt (se alternativ i Figur 26 nedan):

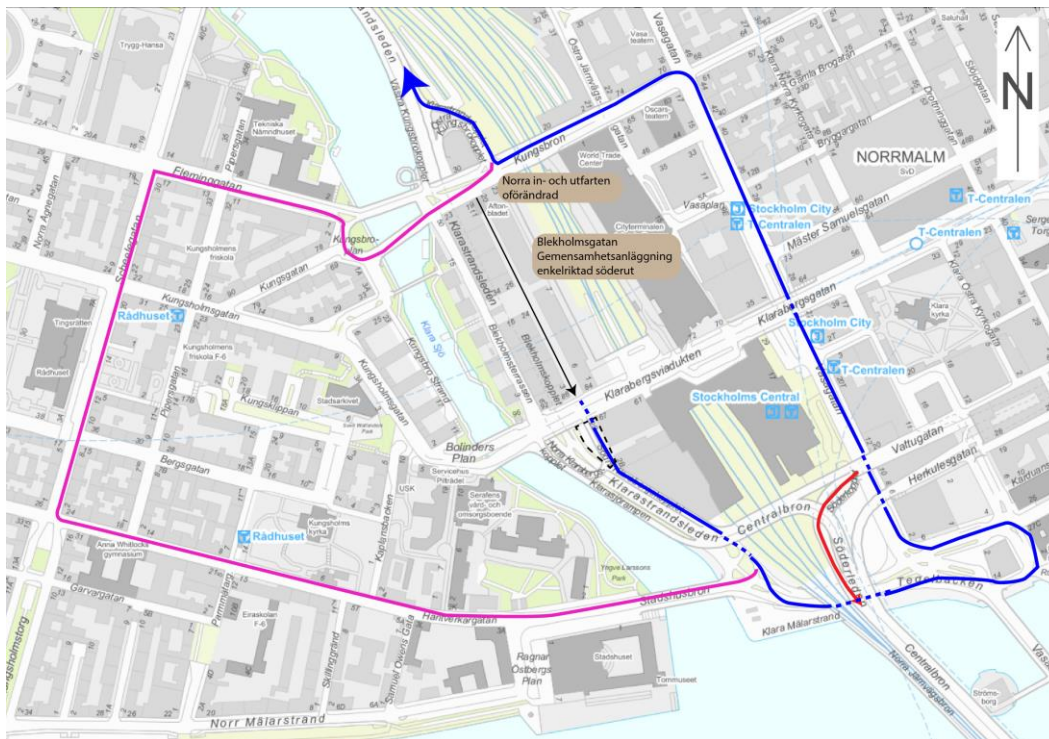
- Alternativ blå: Norrifrån via Västra Kungsbroskopplet, Kungsholmen (Scheelegatan) Klara Mälärstrand
- Alternativ lila: Norrifrån via Kungsbron och Vasagatan via Tegelbacken och Klara Mälärstrand
- Alternativ orange: Söderifrån nås södra delen via Herkulesgatan, Tegelbacken och Klara Mälärstrand



Figur 26. Angöring till Blekholmstunnelns södra del.

Att ta sig från Blekholgsgatans södra del kommer delvis fungera likt idag men att ta sig norrut blir svårare än idag eftersom den påfart som finns i tunnelmynningen utgår. Följande alternativ finns (se färger i Figur 27):

- Alternativ röd: Söderut via Klara Mälarstrand, Tegelbacken till Centralbron via påfart på Vasagatan
- Alternativ lila: Norrut via Kungsholmen, Scheelegatan och Kungsbron
- Alternativ blå: Norrut via Tegelbacken, Vasagatan, Kungsbron

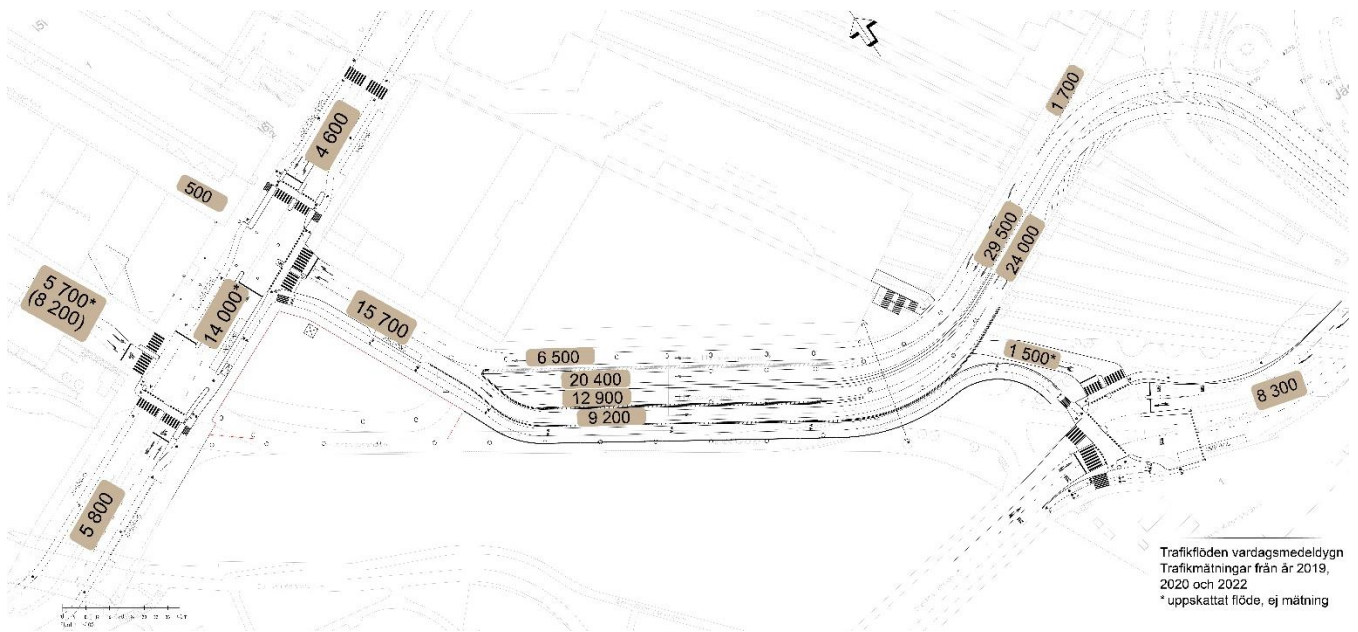


Figur 27. Angöring från Blekholgsgatans södra del.

5.3.1 Trafikalstring och flöden

Den nya byggnaden kommer alstra en del ny motorfordonstrafik. Byggnaden planeras för kontorsverksamhet och restauranger. Byggnaden har ett mycket centralt läge med god tillgång till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Därmed finns goda möjligheter för en hög andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor. Alstring av motorfordonsrörelser bedöms som låg (ca 200 fordonsrörelser per dygn) och dess påverkan på gatunätet bedöms också som låg.

Trafikflödena i området runt Klara City View har minskat sedan 2015. Bedömning är att trafiken kommer att ligga på samma storleksordning även 2040. Trafikflödena i Tabell 1 används såväl för nuläget som för prognosåret 2040. Blekholmsterrassen bedöms få ett lägre trafikflöde när korsningen Blekholmsterrassen – Klarabergsviadukten byggs om och den direkta kopplingen Blekholmsterrassen- Centralbron tas bort. Denna förändring gör att ett lägre flöde kommer att kunna ta sig igenom korsningen under maxtimmen vilket också ger ett lägre flöde över dygnet. Blekholmsterrassen har idag ca 8 200 fordon/dygn vilket uppskattas till ca 5 700 fordon/dygn med en framtida utformning.



Figur 28. Trafikflöden fördelade med nya utformning kring Klara City View.

5.3.2 Trafikanalys

Trafikanalys har gjorts för övre plan med Klarabergsviadukten och Blekholmsterrassen samt på- och avfart mot Centralbron samt för genomgående trafik på Klarastrandsleden. Klarastrandsleden – Centralbron är riksintresse för kommunikation och inriktningen har varit att inte påverka kapacitet och framkomlighet på denna länk när platsen byggs om.

För den genomgående trafiken på Centralbron- Klarastrandsleden kommer ombyggnaden av Klara City View innebära att ett körfält tas bort på sträckan mellan Centralbron och Blekholmstunnelns mynning. Det är idag två körfält på denna sträcka men trafiken som ska genomgående vidare norrut på Klarastrandsleden ska placeras i det vänstra körfältet och lokal trafik som ska till Kungsholmen ska placeras i det högra körfältet. I Blekholmstunneln finns sedan en möjlighet att växla mellan det högra tunnelröret och det vänstra vilket i viss mån används som en smitväg då det ofta är kö i det vänstra tunnelröret.

En analys av förslaget har genomförts i VISSIM av detta alternativ. I nuläget har Centralbron – Klarastrandsleden uppnått maximal kapacitet under maxtimmen och det passerar ca 1 850 fordon/timme under morgonens mest belastade timme i riktning norrut, efter avfarten mot Klaratunneln/Herkulesgatan, på Centralbron. Av dessa kör ca 600 fordon av mot Södra Klarabergskopplet och vidare mot Klarabergsviadukten. Resten, cirka 1 300 fordon/timme fortsätter norrut mot Blekholmstunneln. Vattugatan har ett flöde på 63 fordon under maxtimmen, vilket är ett mycket litet flöde i jämförelse med genomgående trafik på Centralbron.

Klarastrandsleden idag har ett körfält norr om Kungsbron och det genomgående flödet i Blekholmstunneln har också ett körfält. Det trafikflödet som kommer söderifrån, 1 300 fordon/maxtimmen, bedöms rymmas i ett körfält.

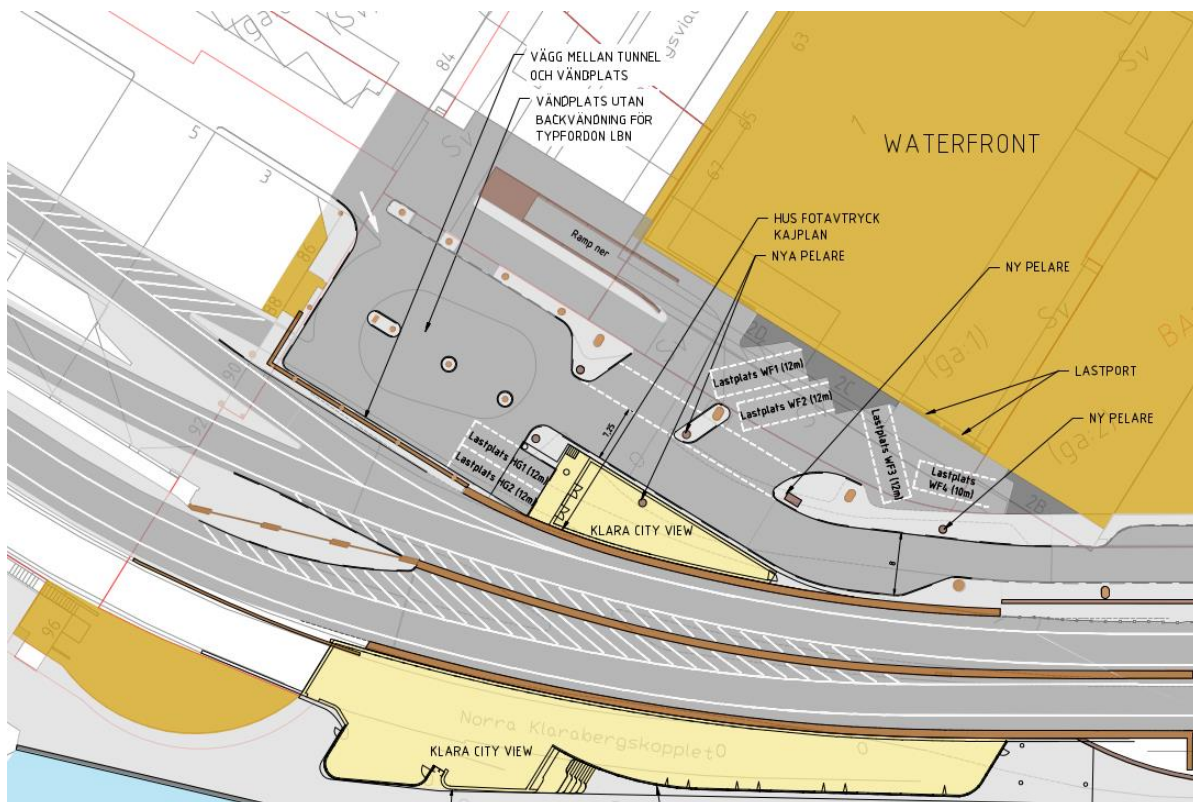
Föreslagen förändring innebär alltså att det körfält som idag finns parallellt söder om mynningen, som fungerar som ett kömagasin tas bort. Viss påverkan på kösituationen kan uppstå men framkomligheten och kapaciteten i stort bedöms inte påverkas.

Analyserna visar att dagens trafikflöden kan hanteras med ny utformning. Blekholmsterrassen bedöms dock få lägre kapacitet i relationen Blekholmsterrassen- Centralbron eftersom korsningen får ny utformning. Analyserna visar att det flöde som Blekholmsterrassen har idag, ca 8 200 fordon/dygn, kommer bli lägre med en framtida utformning, uppskattat till ca 5 700 fordon/dygn. Effekten bedöms vara en viss omflyttning av trafik till andra länkar i City.

Det sker ständigt olika ombyggnadsprojekt och trafikavstängningar som påverkar trafiken i City. Parallellt med detaljplanen för Klara City View pågår utredningsarbete för arbetet med ombyggnad av området kring Centralstationen där tillkommande bebyggelse planeras. Ingen alstring eller tillkommande trafik avseende projekt Centralstaden har adderats i analyserna för Klara City View.

5.3.3 Varuleveranser och avfallshantering

Varuleverans och avfallshantering till den nya fastigheten kommer att ske via lastfar från Blekholmsgatan. Det finns kapacitet för två lastbilar att angöra samtidigt, vilka backar mot lastkajen. Lastytan och vändplatsen under Klarabergsviadukten är anpassad för 12 meters lastbil (LBn).



Figur 29. Utformning nedre plan med inlastning Klara City View samt inlastning till Waterfront. Det finns även en möjlighet för fordon att vända, detta då norra delen av Blekholmsgatan är enkelriktad söderut.

Antal leveranser/transporter beror på typ av verksamhet: en större restaurang och kontor som kan innehålla olika hyresgäster. En restaurang kräver en viss typ av leveranser och transporter, kontor ett annat osv. En grov bedömning är dock att det kommer att bli ca 10 - 15 varustransporter per dag.

Avfallshanteringen kommer ske via lastfaret. Bedömningen är att antalet transporter av avfall bli ca två stycken per dag. Föreslagen lastkaj med två angöringsplatser bedöms vara tillräckligt för fastighetens behov.

Godsmottagning och avfallshantering vid Waterfront kvarstår likt idag. Det kommer att tillkomma några pelare i området och viss anpassning av ytor och refuger krävs.

Sammanfattningsvis bedöms transporter av leveranser, avfallshantering och angöring till och från fastigheten för planförslaget inte påverka trafiksituationen på närliggande gator nämnvärt.

5.4 Parkering och angöring

Vid detaljplanearbete ska parkeringslösningar för cykel och bil för bostäder, kontor och centrumverksamhet studeras enligt Stockholms stads riktlinjer. Cykelparkeringstalet utgår från "Riktlinjer för projektspecifika Cykelparkeringstal i nyproduktion i Stockholm" och bilparkeringstalet från "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering".

5.4.1 Cykelparkering

Ett av målen i Stockholms stads framkomlighetsstrategi är att göra det enklare för dem som cyklar. Cykeltrafiken i Stockholm ökar och cykelparkeringar är en viktig del i infrastrukturkedjan.

Behovet av cykelparkering i anslutning till arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmark eller inom huset, inte på gatumark.

- Kontor: 10–20 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Total planerad BTA för kontor är 10 580 m².
- Arbetsplatser (för beräkningen till restaurangen): 0,2 parkeringsplatser per anställd. Total planerad BTA för restaurangverksamhet är 550 m² vilket bedöms generera 10 stycken anställda.

I fastigheten planeras för ett säkert och tryggt cykelparkeringsrum i gatuplan för anställda. Utifrån riktlinjerna ovan är behovet av platser 109–218 för kontorsverksamheten och två platser för restaurangen. Detta ger ett behov på mellan 111 - 220 platser. Fastigheten ligger mycket centralt i Stockholm city och antal cykelparkeringar rekommenderas därför ligga i högre spannet, mot 220 platser.

Det planerade cykelparkeringsrummet bör få platser för olika typer av cyklar, alltså även för exempelvis lastcyklar, cykelkärror samt erbjuda laddningsmöjlighet för elcyklar. Trygghet och säkerhet är aspekter som särskilt behöver beaktas när det gäller cykelrummens entré och tillgänglighet där passage in och ut måste kunna ske snabbt och säkert utan att obehöriga kan passera.

Behovet av cykelparkering för besökare rekommenderas 0,1 av totalbehovet, det vill säga 11–22 platser. Med tanke på centralt läge rekommenderas den högre siffran. Cykelparkeringen bör placeras i ett bra läge i närhet till målpunktens entré. Det är inte önskvärt att allmänheten får tillgång till cykelrummet inom fastigheten. I första hand ska besöksparkering lösas inom fastighetsmark.

5.4.2 Bilparkering

Fastighetens läge är mycket gynnsamt för både gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket ger ett litet behov av bilparkering. Inga parkeringsplatser är därför planerade i fastigheten. På Klarabergsviadukten utanför Klara City View:s fastighet kommer det finnas en angöringsplats men i övrigt vara reglerat med ett stopp och stannandeförbud med undantag för fordon i linjetrafik. I övrigt är alla gator vid Klara City View:s fastighet reglerade med ett stopp och stannandeförbud.

Parkering för rörelsehindrade och angöring

Parkering för rörelsehindrade ska placeras inom 25 m gångavstånd till entré och kunna anordnas vid behov, och bör om möjligt anläggas inom 10 m från entré i enlighet med Stockholm stads egna riktlinjer. Det kommer att vara möjligt att anordna parkeringsplats för rörelsehindrade inom detta avstånd på allmän mark. Det är inte möjligt att anordna parkeringsplats inom fastigheten då yta för detta inte finns att tillgå.

Tillgänglig angöring för fastigheten kommer att vara möjlig utmed Klarabergsviadukten och utmed den nya gatan mellan Waterfront och Klara City View där en angöringsplats/lastplats skapas.

Fastigheten kommer att ha ett flertal olika entréer med olika funktion:

- A. Entré till paviljong
- B. Sekundärentré
- C. Huvudentré
- D. Sekundärentré
- E. Cykelrum
- F. Entré kontor
- G. Entré restaurang



Figur 30. Möjlig angöring Klara City View markerat med röda ytor, cirkelform visar 25 meters radie från huvudentréerna.

I Figur 30 kan avstånd från entré till angöringsmöjlighet studeras. Entré A-F klarar kravet med angöringsmöjlighet inom 25 meter och entré B-F även inom 10 meter. Entré G nås precis inom 25 meter för angöringsfickan och detta bör beaktas i vidare skeden för att säkerställa tillgänglig angöring.

Parkering för kontor och handel

Stockholms stad har inga riktlinjer för parkeringstal för handel och kontor, utan detta ska i stället bedömas från fall till fall. För Klara City View förespråkas ett parkeringstal på 0 bilplatser för dessa ändamål. Argumenten för detta är det centrala läget med närhet till bra kollektivtrafikutbud samt bra cykelinfrastruktur i närheten. Det finns parkering i parkeringshus inom 350 meter från fastigheten.

Tillgänglig bilparkering i området

En översyn har gjorts av befintliga P-hus, underjordiska parkeringsgarage, ytparkeringar och gatumarksparkeringar i närområdet. Figuren nedan visar de aktuella parkeringar, ytor och anläggningar som kan tillhandahålla en 8 timmars parkering, vilket motsvarar en arbetsdag. En del av dessa garage är privata och en del utgörs av Stockholm parkeringsanläggningar.



Figur 31. Tillgänglig parkering i närområdet till Klara City View.

Parkeringsinventeringen visar att det finns goda parkeringsmöjligheter med varierande alternativ av parkeringsanläggningar i närheten till Klara City View. Flest parkeringsplatser finns det i underjordiska parkeringsgarage med ca 2 110 platser, därefter kommer P-hus ovan mark med ca 283 platser, ca 274 gatumarksparkeringsplatser samt även ca 85 platser på ytparkering på både privat och allmän mark. Det sammanlagda parkeringsantalet inom det avgränsade området är 2 752 platser.

5.5 Trafiksäkerhet och trygghet

Planförslaget innebär att flera av de problem med trafiksäkerhet och trygghet som finns idag byggs bort. Nivåskillnaderna underlättas med hjälp av nya kopplingar, exempelvis gång- och cykelbron och trappor inom fastigheten.

De otrygga miljöer som finns idag byggs delvis bort. Kajen och stråket längs Klara sjö får en upprustning och det blir aktiv bottenvåning i fastigheten. Det kommer vara möjligt att röra sig tryggt i kajplanet samt mellan nivåerna övre/nedre plan. Bättre orienterbarhet skapas genom tydligare stråk och bättre infrastruktur för gående och cyklister.

Blekholmsgatan kvarstår som lokalgata som primärt trafikförsörjer Klara City View och befintliga byggnader utmed gatan. Det kommer fortsatt finnas en smal remsa för gående vid nödutrymning av Waterfront congress building mellan Klara Mälarstrand och Waterfronts inlastning. Området under Klarabergsviadukten och vid den nya inlastningen kommer fortsatt vara ett område enbart för motorfordonstrafik.

De problem som finns idag avseende trafiksäkerhet i tunneln och det nedre planet förbättras då utformningen för genomgående trafik på Klarastrandsleden byggs om. På- och avfarten i södra tunnelmynningen tas bort och antal vävningar och möjliga körfältsbyten tas bort i tunneln när det blir ett genomgående körfält i norrgående riktning. Effekten blir mindre risk för kollisioner i tunneln vilket leder till ökad säkerhet för bilister. En översyn av tunnelsäkerheten görs när tunneln förlängs så att hela tunneln, både den nya och gamla delen, klarar dagens säkerhetskrav.

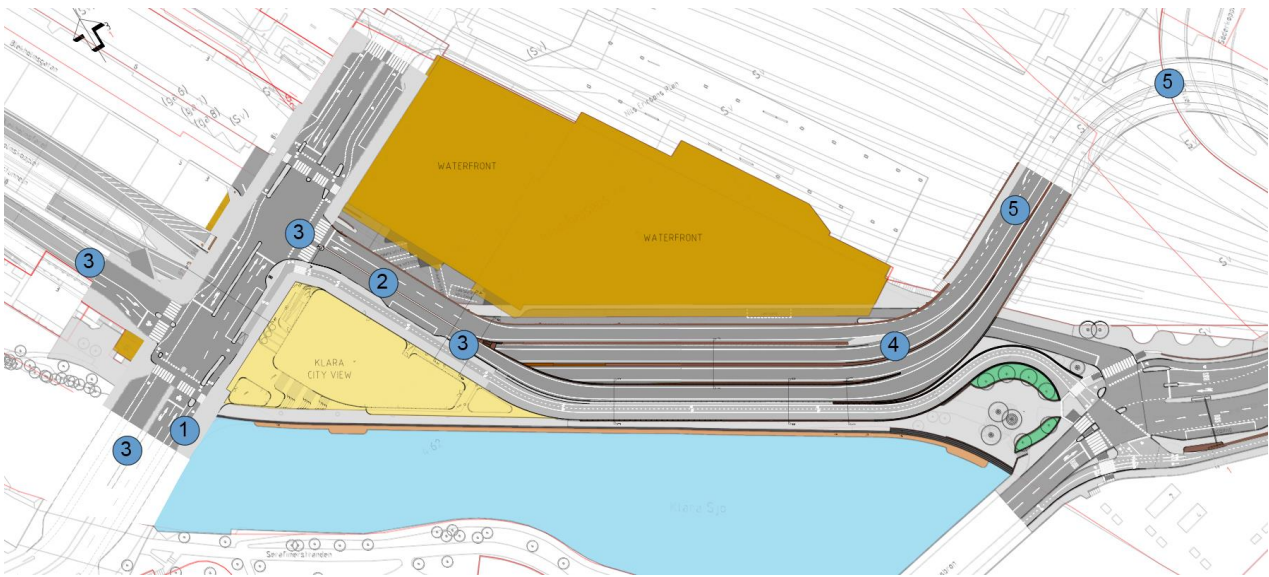
I det övre planet förbättras trafikmiljön genom tydligare utformning för motorfordonstrafik och cyklister. Det skapas tydligare uppdelning mellan trafikanter och bättre passager för oskyddade trafikanter med signalreglerade korsningar vilket förtydligar och minskar risken för konflikter. En gång- och cykelbana skapas på södra sidan Klarabergsviadukten och en gång- och cykelbro mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand ger nya förutsättningar att ta sig mellan nivåerna.

5.6 Trafiktekniska system

Dagens trafiktekniska system föreslås uppdateras och förbättras.

De trafiksignaler som finns i området på Klarabergsviadukten ges ny utformning och kommer därför att behöva projekteras om. De två trafiksignalerna behöver synkas för att optimera framkomligheten för motorfordon mellan Blekholmsterrassen och Centralbron.

I det övre planet kommer det finnas skyltar för att informera om påfarten till Centralbron är stängd. Skyltar kommer även att finnas för att varna för köbildning på Centralbron. Kameror placeras för att studera köläget för att reglera och styra flödet. En bom kommer installeras vid påfarten till Centralbron för att kunna stänga nedfarten.



Figur 32. Teknisk utrustning kring Klara City View och Klarastrandsleden.

- 1 Tunnel Entrance Sign (TES) placeras på Klarabergsviadukten för att informera trafikanter om Centralbron är stängd och att påfart är stängd. Trafik kan endast ledas via Blekholmsterrassen och norrut på Klarastrandsleden. Det bör också övervägas att anpassa trafiksignalerna så det motsvarar flödet vid stängd påfart. TES kan också placeras vid Kungsbron så att trafikanter inte kör in Blekholmsterrassen.



- 2 Körfältssignal som kan varna för kö på Centralbron söderut. Anslut till befintlig MCS – Motorways Control System. Kan även kryssas X för att förstärka vid avstängning.
- 3 Kamera
- 4 Bom, KFS och wig-wag där mittbarriär börjar. Det ska inte gå att runda bommen.
- 5 Befintligt MCS/KFS återanvänds. Här behöver vägvisning uppdateras. Portalerna kompletteras med kamera.

På påfarten och Klarastrandsleden kommer körfältssignaler installeras för att kunna varna vid köbildning. I tunnelmynningen kommer även bommar, signaler och körfältssignaler att finnas. Vägvisning kommer att uppdateras i området så att det stämmer med vägnätet.

I Blekholmstunneln föreslås tunnelinformationsskyltar (TIS) installeras. Dessa kan visa meddelande vid kö, brand, utrymning etc.

5.7 Trafik under byggtid

Området består av en komplex trafikmiljö vilket gör att det är teknisk komplicerat att bygga i området. Verksamheter i närområdet behöver kunna bibehålla sina funktioner och verksamheter under hela byggtiden. Inriktningen är att bibehålla framkomlighet och kapacitet för samtliga trafikslag likt idag.

För att säkerställa detta har principer för trafik under byggtid har tagits fram:

- Begränsa trafikstörningar under byggtiden
- Begränsa omgivningspåverkan under byggtiden
- Gällande säkerhetsregler för trafik i Blekholmstunneln ska klaras
- Trafik på Klarastrandsleden ska kunna fortgå i båda riktningar under hela byggtiden, undantaget kortare totalavstängningar nattetid.
- Södra Klarabergskopplat (trafiken från Centralbron till Klarabergsviadukten) kan stängas av men en alternativ färdväg behöver tas fram.
- Klarasjörampen (trafik från Klarabergsviadukten till Centralbron) kan stängas av men en alternativ färdväg behöver tas fram.
- Lastkajerna vid Waterfront ska vara tillgängliga under hela byggskedet
- Blekholmstunneln förlängs och både ny och gammal tunneldel ses som en anläggning med nya tunnelsäkerhetsförordningar.
- Omläggning av tung trafik och bussar ska undvikas

Bilaga

Följande bilagor följer med denna PM:

- Bilaga A Trafikskisser
- Bilaga B Sektioner