



OMBYGGNAD AV CENTRALSTATIONEN

KVALITETSSÄKRING AV FOTGÄNGARMILJÖ (ETAPP 3-5)

MÅL

ATT UNDERSTÖDA GENA SÄKRA VÄGVAL OCH EN ATTRAKTIV
FOTGÄNGARMILJÖ UNDER OMBYGGNAD

UPPLÄGG

1. ANALYSERA DE PROVISORISKA OMLÄGGNINGAR AV GÅNGTRAFIKEN SOM PLANERAS
2. KLARGÖRA RISKER OCH PROBLEM MED HÄNSYN TILL DE PROVISORISKT OMLAGDA FLÖDENA AV GÅNGTRAFIK
3. FÖRESLÅ FÖRBÄTTRINGAR OCH GE KVANTIFIERBARA ARGUMENT FÖR EN BÄTTRE FUNGERANDE FOTGÄNGARMILJÖ

AVGRÄNSNING

1. UTGÅNGSPUNKT I NORMALRESENÄREN:
SKILLNADER MELLAN OLIKA RESENÄRSGRUPPERS
BETEENDE ÄR EJ ÄNNU STUDERAT

2. BEFINTLIGA GÅNGFLÖDEN OMDISTRIBUERAS:
FÖRÄNDRINGAR AV TOTAL FLÖDESMÄNGD
ÄR EJ ÄNNU STUDERAT

FÖRSLAG

ANALYS

REKOMMENDATIONER

UPPFÖLJNING

AVSPÄRRNINGAR

VÄGVAL

GÅNGFLÖDEN

FYSISKA OCH
INFORMATIVA
ÅTGÄRDER

FLÖDEN OCH
MILJÖ

SKEDEN

1. VINTER 2009
2. VÅR 2010
3. SOMMAR 2010
4. VINTER 2010
5. VÅR 2011
6. SOMMAR 2011

UNDERLAG

1. HUVUDSTRÅK
2. ÖVERBLICKBARHET
3. RESANDEMÅLPUNKTER
4. BUTIKER
5. IMAGE
6. NIVÅSKILLNAD
7. TRAFIKSÄKERHET
8. TRÄNGSEL
9. KLIMAT
10. SKYLTNING

ANALYSMODELLEN VIKTAS
UTIFRÅN OLIKA BRUKARGRUPPER
(VARDAGSRESENÄR,
SÄLLANRESENÄR, STADSBOR,
RÖRELSEHINDRADE)

UNDERLAG

1. VÄGVALSANALYS
2. BEFINTLIGA VÄGVAL
3. BEFINTLIGA GÅNGFLÖDEN

ÅTGÄRDER

1. GÅNGSTRÅKSKOPPLINGAR
2. VERTIKALA KOPPLINGAR
3. DIMENSIONERING
4. TRAFIKREGLERING
5. BUTIKSEXPONERING
6. VISTELSEYTOR
7. IMAGE
8. SKYLTNING

UNDERLAG

1. HUVUDSTRÅK
2. ÖVERBLICKBARHET
3. RESANDEMÅLPUNKTER
4. BUTIKER
5. IMAGE
6. NIVÅSKILLNAD
7. Trafiksäkerhet
8. TRÄNGSEL
9. KLIMAT
10. SKYLTNING

VAD PÅVERKAR VÄGVALET?

HUVUDSTRÅK

Folk följer folk. Ligger vägvalet i ett naturligt huvudstråk.

ÖVERBLICKBARHET

Man går dit man ser. Är det lätt att förstå vägen. Finns naturliga riktmärken.

RESANDEMÅLPUNKTER

Resenärer söker sig till färdmedlen. Ligger vägvalet nära perronger och avgångar.

BUTIKER

Folk shoppar. Vägval nära butiksstråk är attraktivare.

IMAGE

Folk vill trivas. Man tar hellre en trygg och snygg passage.

NIVÅSKILLNAD

Man byter helst inte plan. Rulltrappa är enklare än trappa.

TRAFIKSÄKERHET

Gående undviker biltrafik. Trafiksäkra stråk väljs i första hand.

TRÄNGSEL

Folk undviker trängsel. Det finns vistelseträngsel (> 600 pers/tim/meter) och obehagsträngsel (> 900 pers/tim/meter).

KLIMAT

Om man kan inomhus är det en kvalitet, särskilt kalla årstider.

SKYLTNING

Folk följer skyltar, dock beroende på resenärstyp.

SPACESCAPE

OLIKA GÅENDES VÄGVAL?

VARDAGSRESENÄR

Detta är ofta pendlare som passerar stationen i princip varje vardag. De har bråttom och vet den bästa vägen

SÄLLANRESENÄR

Detta är i huvudsak besökare och turister. De har ofta inte så bråttom och är mer utforskande i sina vägval.

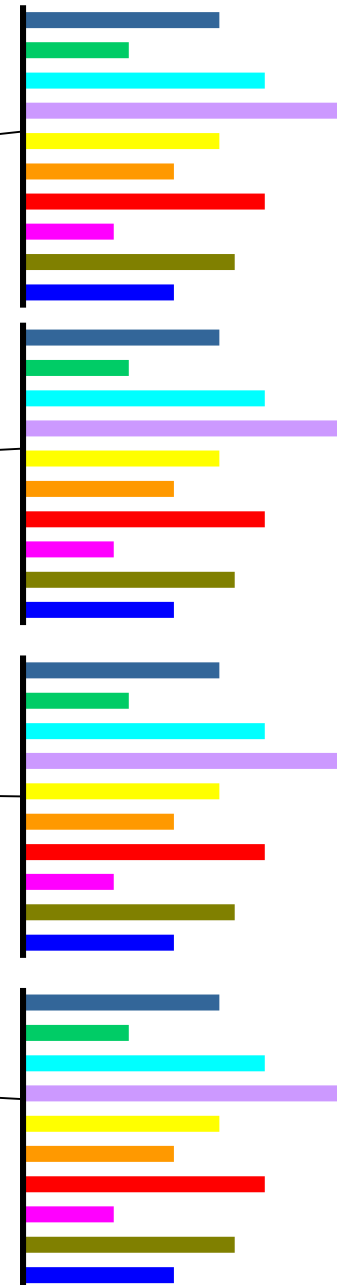
STADSBO

Detta innefattar de som använder stationen som passage i staden. De arbetar eller bor troligen i närheten.

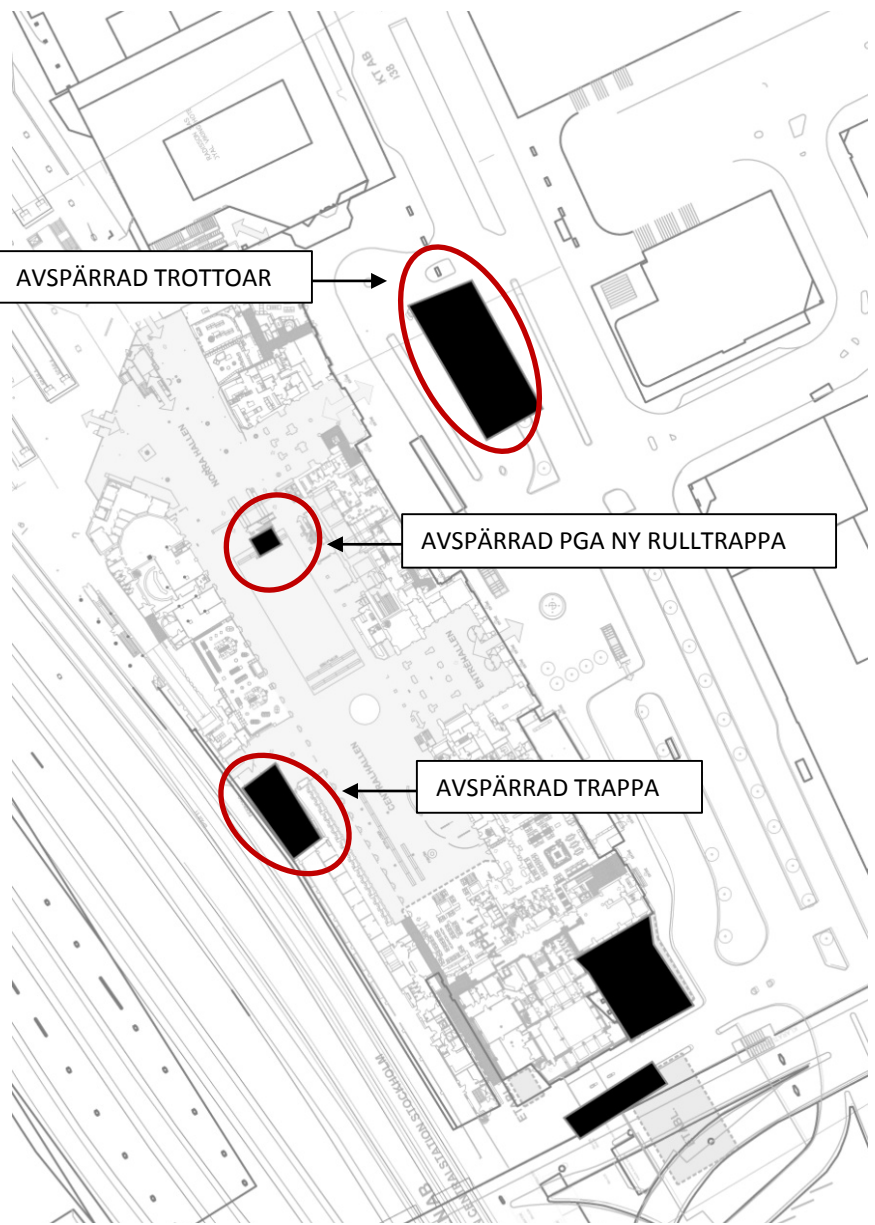
RÖRELSEHINDRADE

Denna grupp innefattar alla som har svårt att gå i trappor, vilket är bla. rullstolsbundna och de med barnvagnar. Hissberoende

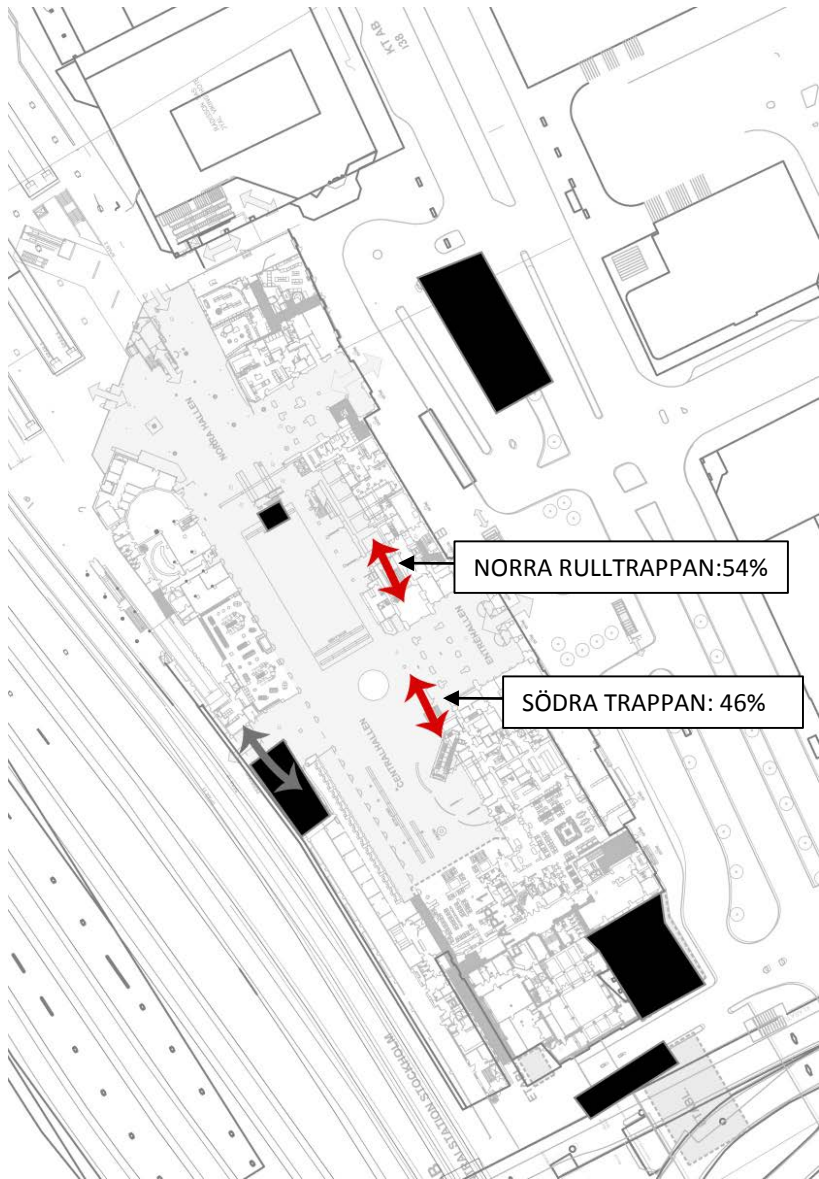
OLIKA GÅENDEPROFILER (EJ UTRETT)



VINTER 2009



VINTER 2009 - FÖRÄNDRINGAR



SLUTSATSER

Vägval et via södra trappan har ett bättre läge men saknar rulltrappa, har trängsel och är sämre skyltad.

Slutsatsen är att vägvisningen mot norra rulltrappan i detta fall är bra för att flödena leds till en snabbare passage med större kapacitet.

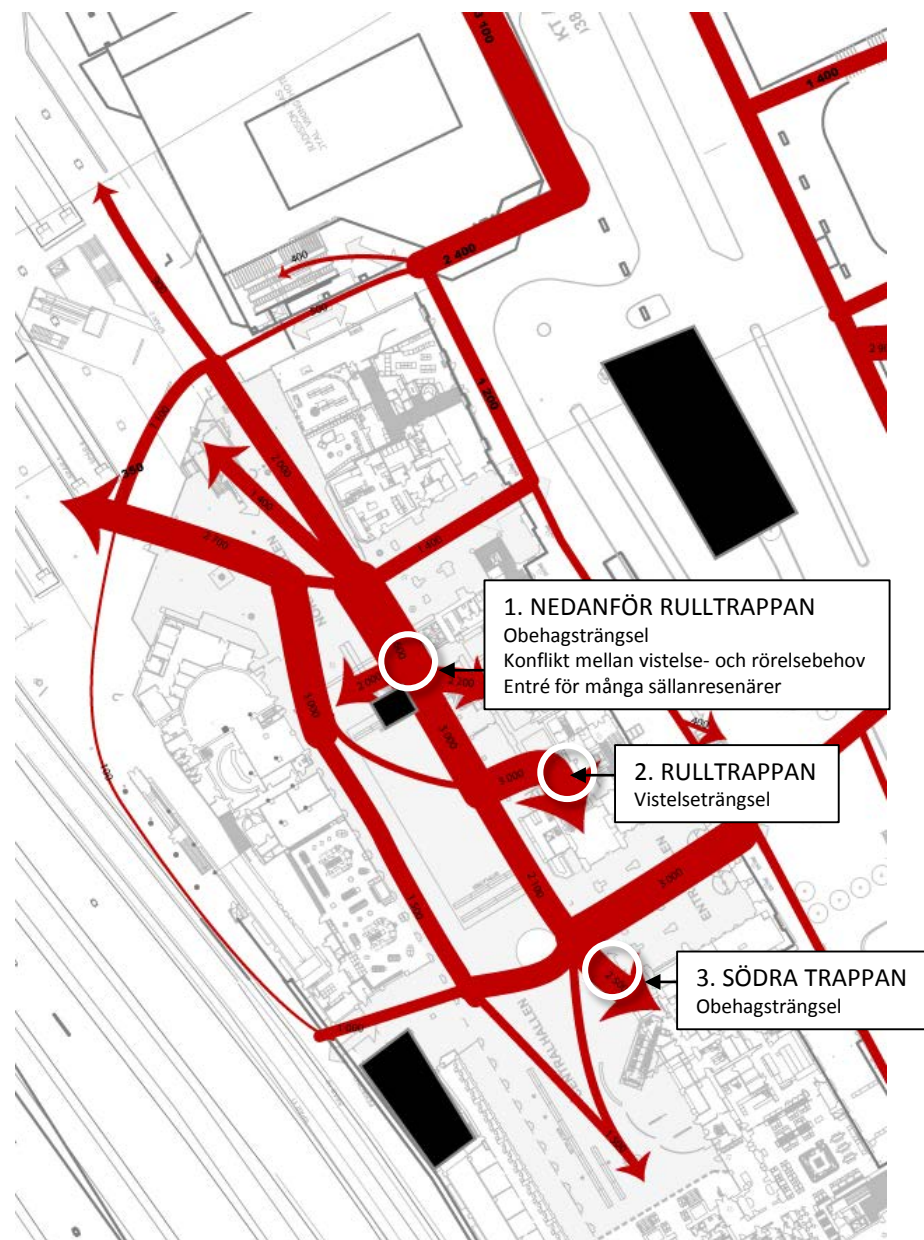
VÄGVALSANALYS

RELATIVA VÄGVALSAKTÖRER	NORRA RULLTRAPPAN	SÖDRA TRAPPAN
1. HUVUDSTRÄK (- avskild, + nära, ++ direkt)	+	++
2. ÖVERBLICKBARHET (- långt, + nära, ++ mycket nära)	+	+
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	+	++
4. BUTIKSSTRÄK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	++	+
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	+	+
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ingen)	+	-
7. TRAFIKSÄKERHET (- oöversiktlig, + signal, ++ ej korsning)	++	++
8. TRÄNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	+	-
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	++	++
10. SKYLTNING (- ingen, + finns, ++mycket tydlig)	++	+
TOTAL ATTRAKTIVITET	14	12
FÖRDELNING I %	54%	46%
FÖRDELNING I FLÖDE (2 300)	1 200	1 100

OBSERVATIONER

Kompletterande gångtrafikmätning visar att relationen mellan de två flödena är konstant före och efter avspärrning av västra trappan.

MÄTPUNKTER	SÖDRA RULLTRAPPAN	SÖDRA TRAPPAN
Varadagsrusning 2008	1 800	1 300
Varadagsrusning 2010	3 000	2 500
ÖKNING	1 200	1 200



SLUTSATSER

Platsen nedanför rulltrappan till Klarabergsgatuplanet (1) är både en välbefolkad passage och en entréplats för många sällanresenärer som behöver tid att orientera sig. Förvaringsboxarna i anknytning till platsen skapar dessutom ytterligare ett vistelsebehov. Platsens smala sektion skapar där igenom en konflikt mellan resenärernas rörelse och vistelsebehov.

Uppgångarna till Centralhallen från tunnelbaneplanet (2,3) har idag trängsel, särskilt södra trappan (3).

OBSERVATION

PLATS	GÅNG- FLÖDE	BREDD	TRÄNGSELMÅTT (PERS/TIM/M)
1. Nedanför rulltrappan från Klarabergsviadukt	4 600	4 m	1 150
2. Södra rulltrappan från tunnelplan	3 000	4 m	750
3. Södra trappan	2 500	2 m	1 250



Konflikt mellan rörelse och vistelse nedanför rulltrappan till Klarabergsviadukten

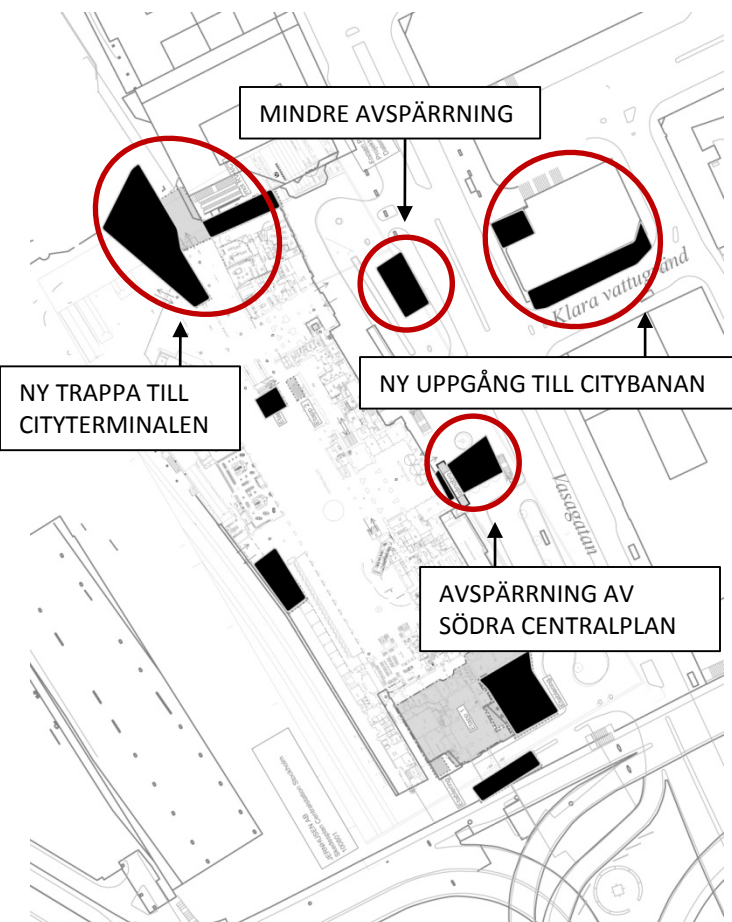
SLUTSATSER

Genom att flytta förvaringsboxarna kan konflikten minska mellan vistelse och rörelse i passagen intill rulltrappan.

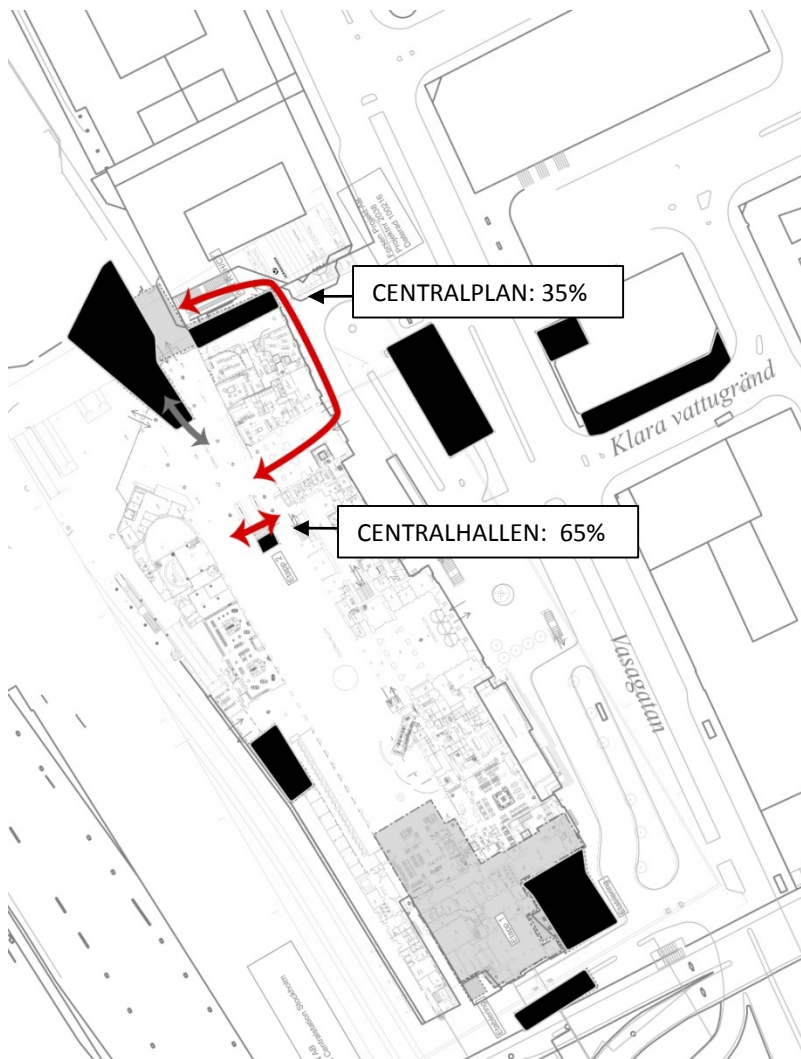


Flytta förvaringsboxar så fort som möjligt

SOMMAR 2010



SOMMAR 2010 – FÖRÄNDRINGAR



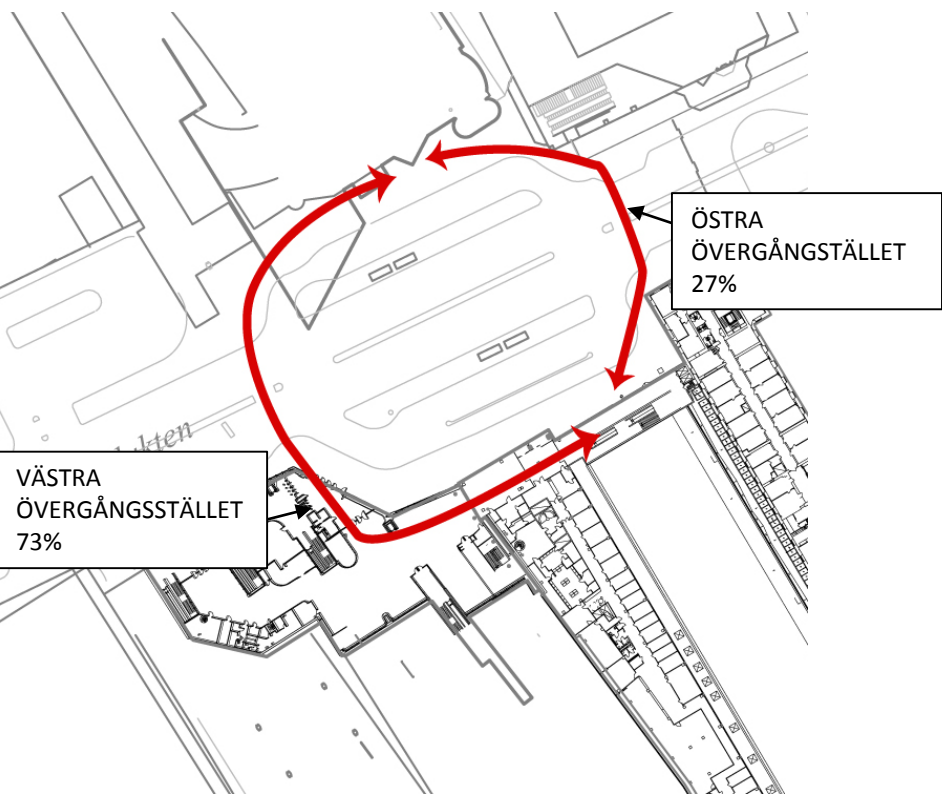
SLUTSATSER

Vägvalet via Centralhallen bedöms som mer attraktivt, särskilt vad gäller närhet, centralitet och överblickbarhet.

Däremot är vägvalet via Centralplan mer trafiksäkert och saknar trängselproblematik. Detta vägval skapar heller ingen konflikt med kommande ombyggnadsetapper på Klarabergsgatuplanet.

VÄGVALSANALYS

RELATIVA VÄGVALSAKTÖRER	CENTRALPLAN	CENTRALHALLEN
1. HUVUDSTRÅK (- avskild, + nära, ++ direkt)	-	++
2. ÖVERBLICKBARHET (- långt, + nära, ++ mycket nära)	-	+
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	-	++
4. BUTIKSSTRÅK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	-	+
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	-	++
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ingen)	+	+
7. TRAFIKSÄKERHET (- obehagad, + signal, ++ ej korsning)	++	+
8. TRÄNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	++	-
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	+	+
10. SKYLTVNING (- ingen, + finns, ++mycket tydlig)	-	-
TOTAL ATTRAKTIVITET	6	11
FÖRDELNING I %	35%	65%
FÖRDELNING I FLÖDEN (1 400)	500	900

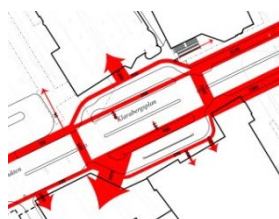


SLUTSATSER

Vägvalsobservationen visar att det västra övergångsstället används för passage mellan Cityterminalen och Centralstationen. Detta beror på Centralstationens överblickbara entré från Cityterminalen samt den naturliga rörelseriktningen från rulltrappan i Centralhallen, genom ett omhändertaget butiksstråk inomhus.

Det östra övergångsstället är en relativt gen koppling mellan terminalerna men som framförallt används från stad till terminalentréer.

RELATIVA VÄGVALSAKTORER	VÄSTRA ÖVERGÅNGSSTÄLLET	ÖSTRA ÖVERGÅNGSSTÄLLET
1. HUVUDSTRÅK (- avskild, + nära, ++ direkt)	++	+
2. ÖVERBLICKBARHET (- långt, + nära, ++ mycket nära)	++	-
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	+	+
4. BUTIKSSTRÅK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	+	-
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	++	-
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ingen)	++	++
7. TRAFIKSÄKERHET (- obehag, + signal, ++ ej korsning)	+	-
8. TRÅNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	++	++
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	+	-
10. SKYLTLNING (- ingen, + finns, ++mycket tydlig)	++	-
TOTAL ATTRAKTIVITET	16	6
FÖRDELNING	73%	27%
FÖRDELNING I FLÖDEN (900)	660	240



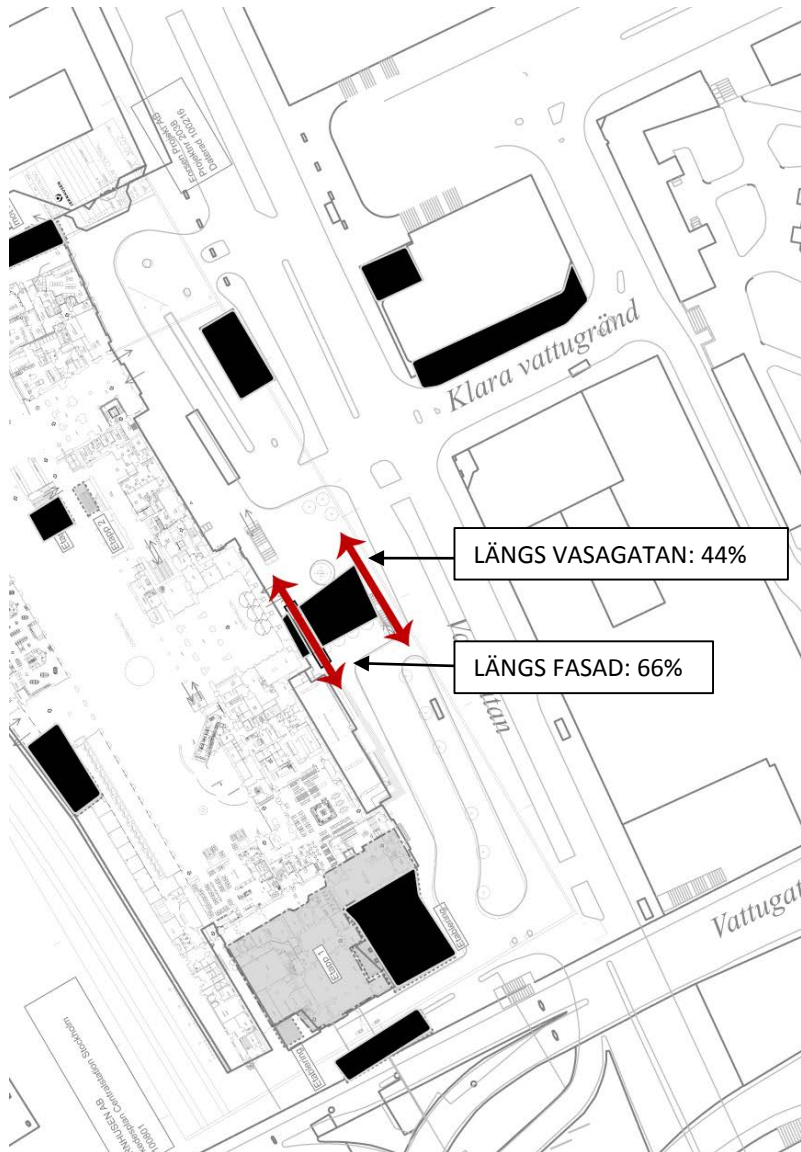
GÅNGTRAFIKMÄTNING
ÖSTRA ÖVERGÅNGSSTÄLLET
100% KOLL-STADSFLODE



MÅLPUNKT TILL MÅLPUNKT
100% ANVÄNDER VÄSTRA
ÖVERGÅNGSSTÄLLET



STAD TILL MÅLPUNKT
DE FLESTA ANVÄNDER
ÖSTRA ÖVERGÅNGSSTÄLLET



SLUTSATSER

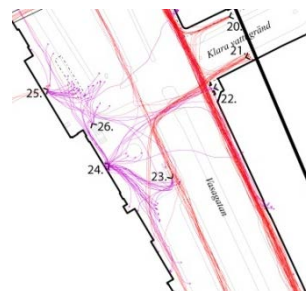
Vägvalet längs Centralstationens fasad på gångbron är mer attraktivt då den utgör en relativt närmare, trivsammare och mer överblickbar länk mellan bilangöringen och stationen huvudentré.

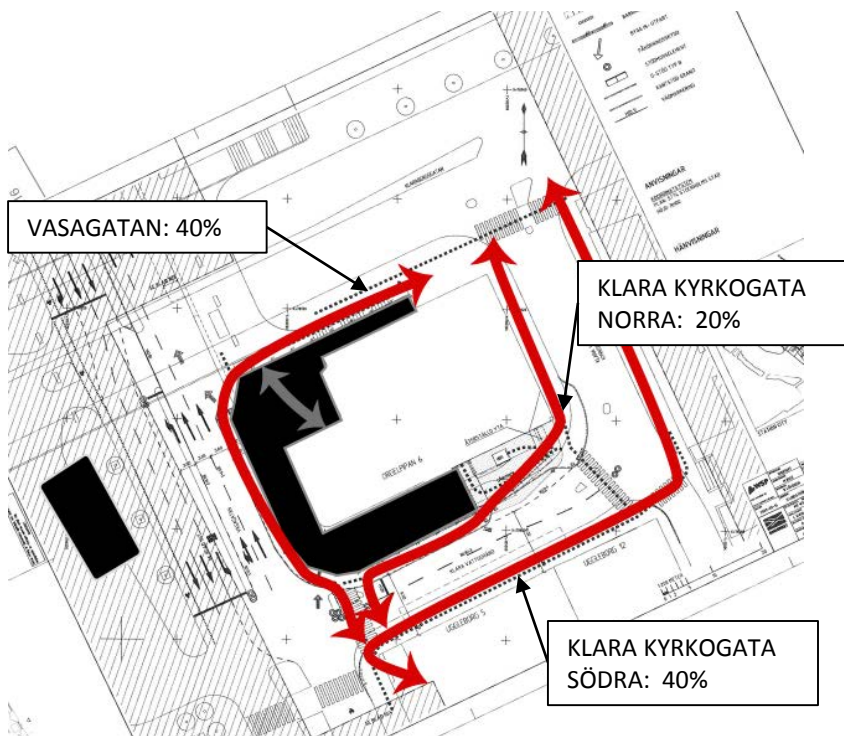
VÄGVALSANALYS

RELATIVA VÄGVALSAKTÖRER	LÄNGS FASAD	LÄNGS VASAGATAN
1. HUVUDSTRÅK (- avskild, + nära, ++ direkt)	+	++
2. ÖVERBLICKBARHET (- liten, + stor, ++ mycket stor)	+	-
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	++	+
4. BUTIKSSTRÅK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	-	-
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	+	-
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ ingen)	++	++
7. TRAFIKSÄKERHET (- oöversiktlig, + signal, ++ ej korsning)	-	-
8. TRÄNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	++	++
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	+	-
10. SKYLTNING (- ingen, + finns, ++ mycket tydlig)	+	+
TOTAL ATTRAKTIVITET	11	8
FÖRDELNING	66%	44%
FÖRDELNING I FLÖDEN (UPPSKATTAT 800)	300	500

OBSERVATIONER

Gångtrafikmätning för själva Centralplan saknas



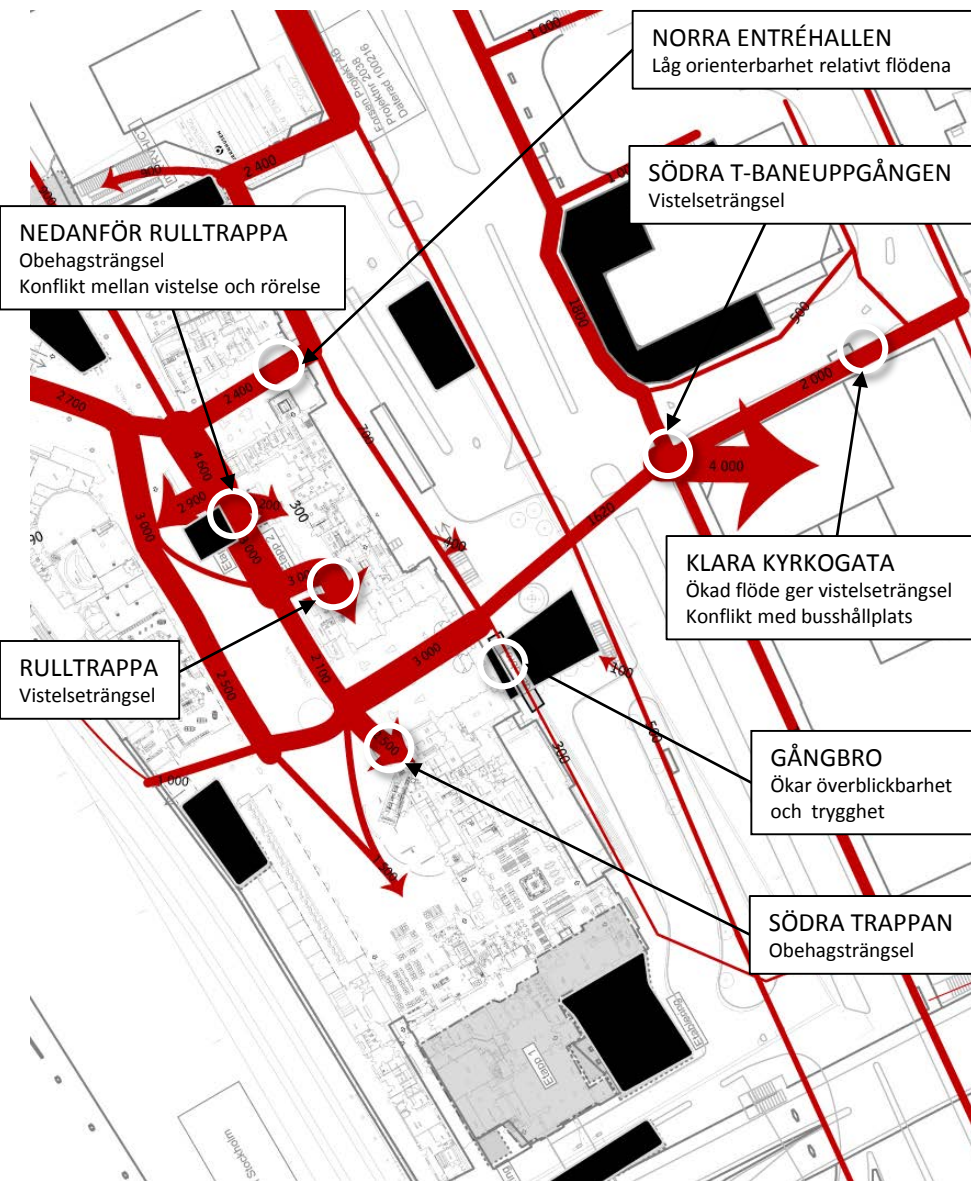


SLUTSATSER

Vägvalen Klara kyrkogata och Vasagatan bedöms som relativt likvärdiga i attraktivitet. Klara Kyrkogata norra är mindre överblickbart och trafiksäkert.

VÄGVAL - NORRA T-BANEUPPGÅNG IDAG	FRÅN UPPGÅNG	TILL UPPGÅNG	FLÖDEN (3000)
BUSSHÄLLPLATS	10%	0	100
SÖDER UT PÅ VASAGATAN	10%	10%	300
KLARABERGSGATAN	40%	50%	1 400
NORRUT PÅ VASAGATAN	40%	30%	1 000
KLARA KYRKO GATA	0	10%	200

RELATIVA VÄGVALSFAKTORER	VASAGATAN	KLARA KYRKO GATA SÖDRA	KLARA KYRKO GATA NORRA
1. HUVUDSTRÅK (- avskild, + nära, ++ direkt)	++	+	-
2. ÖVERBLICKBARHET (- långt, + nära, ++ mycket nära)	+	+	-
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	+	+	+
4. BUTIKSSTRÅK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	+	-	-
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	+	-	-
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ingen)	-	++	++
7. TRAFIKSÄKERHET (- oöversiktlig, + signal, ++ ej korsning)	-	+	-
8. TRÄNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	++	++	++
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	-	-	-
10. SKYLTVÄRDE (- ingen, + finns, ++mycket tydlig)	-	-	-
TOTAL ATTRAKTIVITET	8	8	5
FÖRDELNING	40%	40%	20%
FÖRDELNING I FLÖDEN (1 400)	550	550	300



SLUTSATSER

Flödet i norra entréhallen har mer än fördubblats. Norra entréhallen har trots det god kapacitet att fungera som provisorisk passage mellan resandemålpunkter och Vasagatan. Passagen behöver dock tydliggöras då hallen är en mindre överblickbar passage än befintliga huvudstråk.

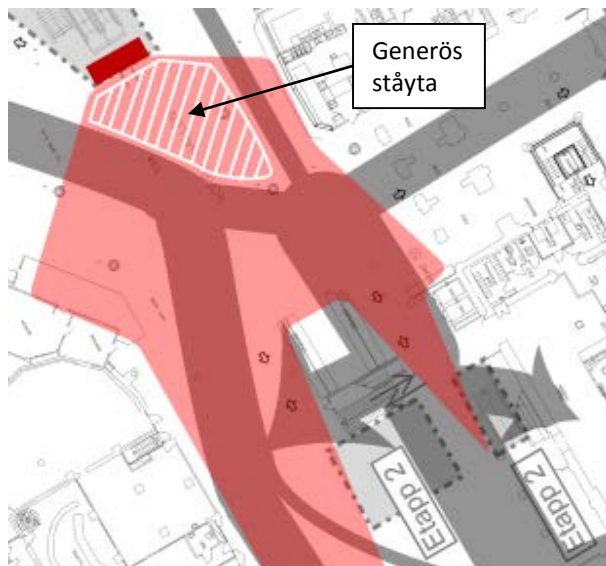
Flödet och den smala passageytan nedanför rulltrappan gör platsen olämplig för vistelse och därmed även för informationstavlor som kräver längre uppmärksamhet.

Gångbron skapar en både gen och trafiksäker passage från stationens huvudentré och vidare söderut på Vasagatan. Gångbron skapar dessutom ökad överblickbarhet mellan huvudentrén och bilangöringen.

Den ökade överblickbarheten som gångbron medför innebär också minskad risk för att platsen söder om avspärrningen skall bli en otrygg baksida.

Gångbron får inga kapacitetsproblem då flödet på södra Centralplan idag är mycket lågt.

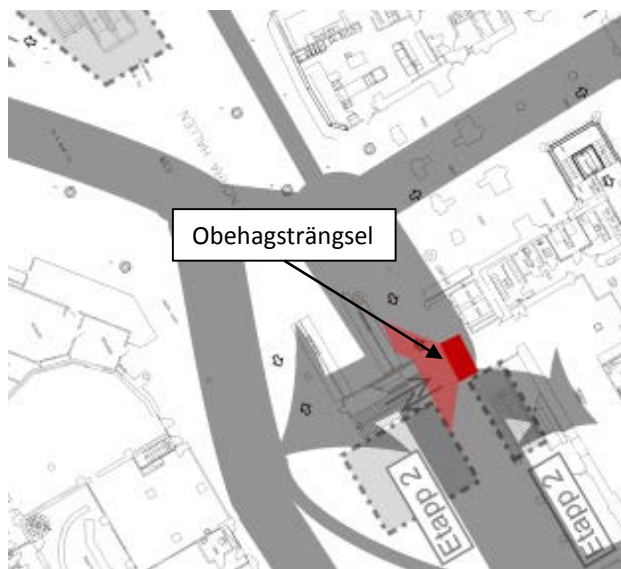
PLATS	GÅNG- FLÖDE	BREDD	TRÄNGSELMÅTT (PERS/TIM/M)
SÖDRA T-BANEUPPGÅNGEN	4 000	5 m	800 Vistelsesträngsel
KLARA KYRKO GATA	2 000	3 m	650
VASAGATAN	1 800	2,5 m	700
NEDANFÖR RULLTRAPPA	4 600	4 m	1 150 Obehagsträngsel
SÖDRA RULLTRAPPAN FRÅN TUNNELPLAN	3 000	4 m	750
SÖDRA TRAPPAN	2 500	2	1 250
SÖDRA T-BANEUPPGÅNGEN	4 000	5 m	800



REKOMMENDERAS

Skytläge norra hallen

- Mycket god överblick
- I blickfånget för många passager inom Centralhallen
- Stor potentiell ståyta



AVRÅDES

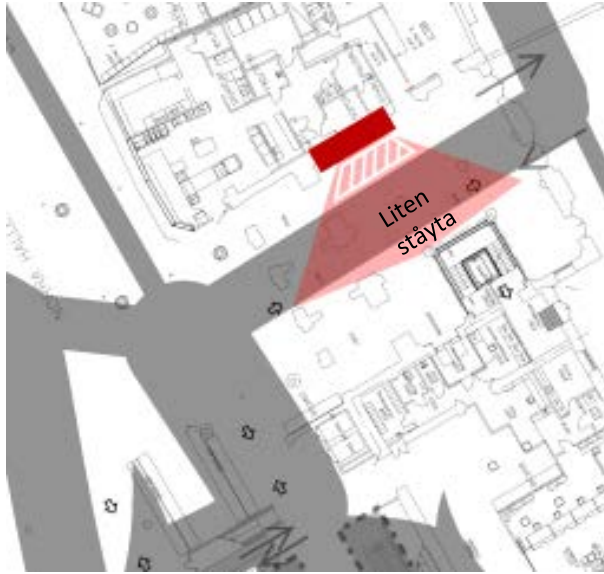
Skytläge nedanför rulltrappan

- Liten överblick
- Inte i blickfånget för passagera inom Centralhallen
- Ingen ståyta

SLUTSATSER

Goda skyltlägen för vägvisning kännetecknas av stor överblickbarhet, i blickfånget för stora gångflöden och ståyta framför informationstavlans synfält för tittande och väntande, som dessutom inte krockar med de större gångstråken. Skyltläget i Norra hallen förefaller täcka in samtliga dessa egenskaper, särskilt om den yta som idag delvis är serveringsyta omvandlas till ståyta framför informationstavlan. Läget nedanför rulltrappan saknar det goda skyltlägets samtliga egenskaper. Särkilt problematiskt är att hela den överblickbara ytan från skyltläget inrymmer obehagsträngsel under rusningstid.

- SKYTLÄGE
- SYNFÄLT
- GÅNGFLÖDEN
- POTENTIELL STÅYTA INOM SYNFÄLT



SLUTSATSER

Skyltläget i norra entréhallen är mindre överblickbart och inte i blickfånget. Dessutom är den ståyta som inte är i konflikt med angränsande flöden liten.

REKOMMENDERAS EJ

Norra entréhallen

- Liten överblick
- Ej i blickfånget för någon passage
- Liten ståyta utan konflikt med flöden

- SKYTLÄGE
- SYN FÄLT
- GÅNGFLÖDEN
- POTENTIELL STÅYTA INOM SYN FÄLT

SLUTSATSER

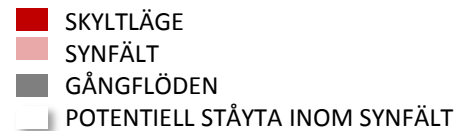
Kombinationen av de två skyltlägena på de temporära planken ger hela Centralhallen en god överblick över informationen om tillfällig vägvisning. Då skyltlägena både är i blickfånget för de stora flödena och har en ståta framför sig innebär det att resenärerna både kan tillgodo se sig informationen i farten och ha möjlighet att i lugn och ro ta till sig informationen, utan konflikt med hallens gångflöden.



REKOMMENDERAS

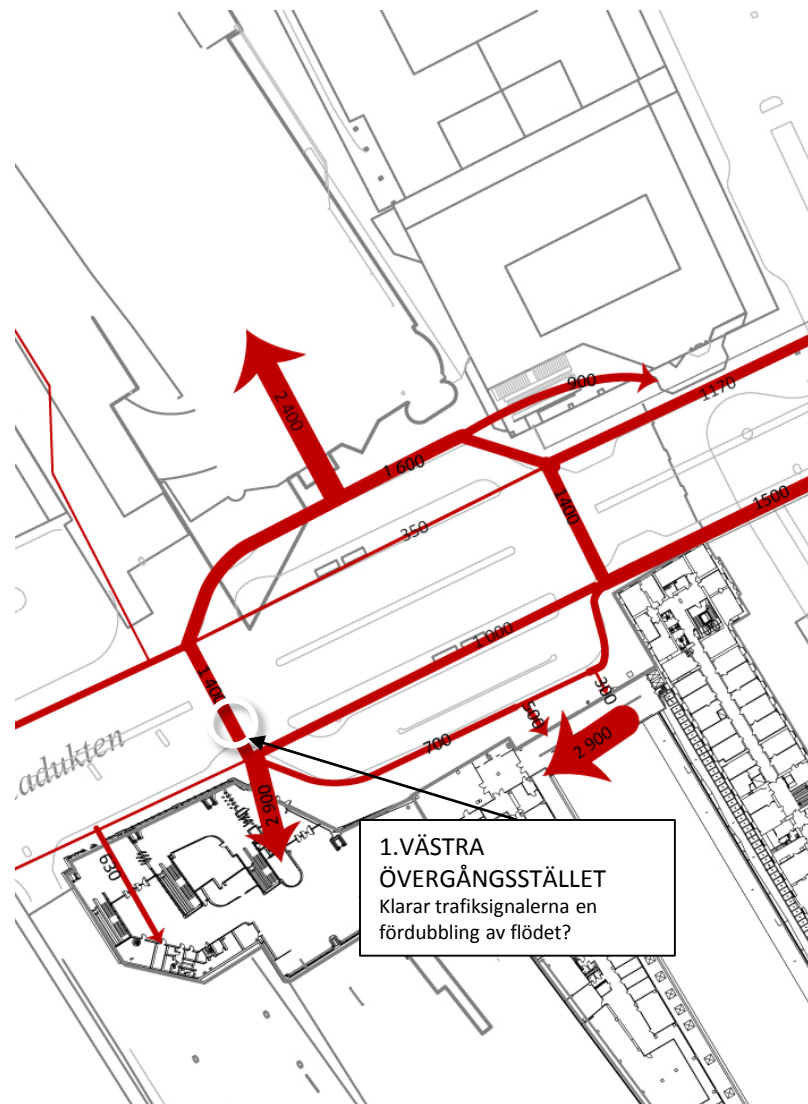
Kombination av skyltlägen

- Mycket god överblick över hela Centralhallen
- I blickfånget för alla huvudpassager
- Stora potentiella ståtor



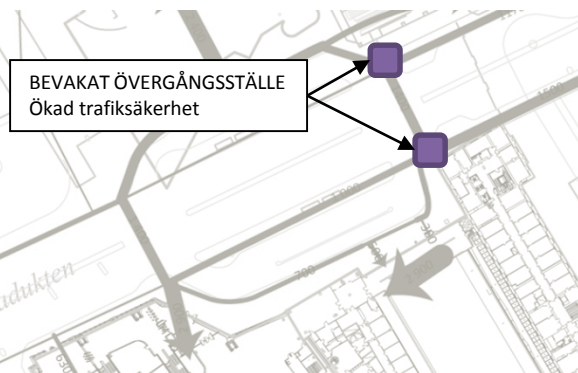
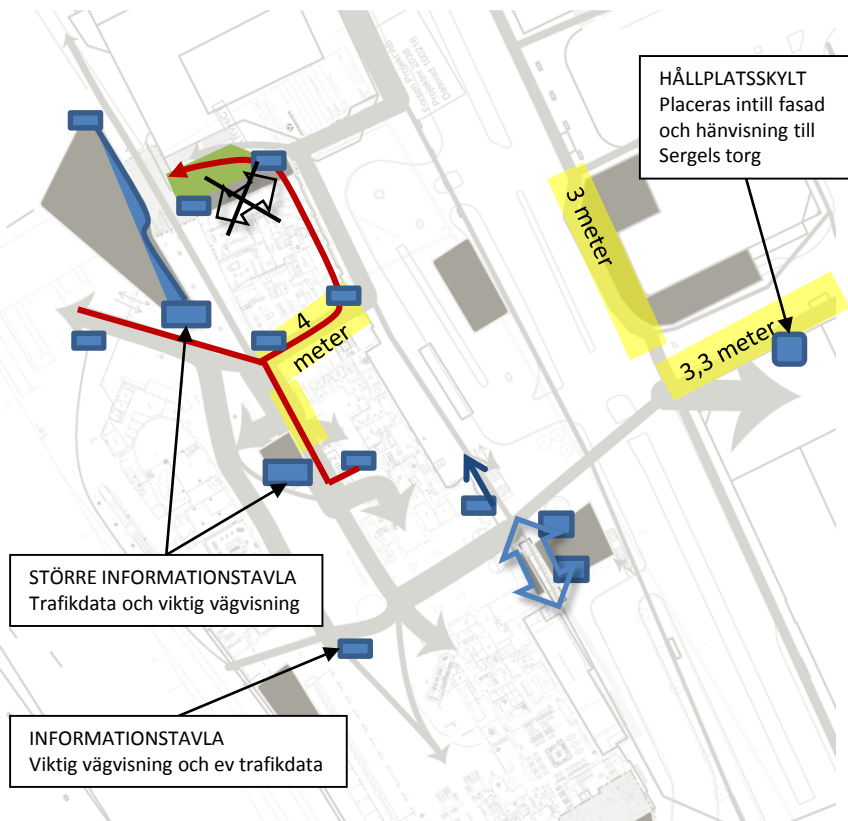
SOMMAR 2010 – SKYLTLÄGEN

PLAN -1 (TUNNELBANAN)



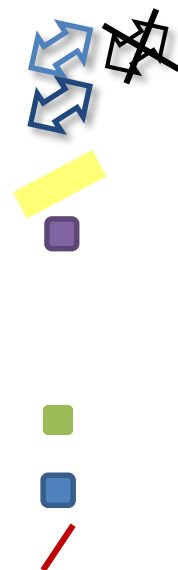
SLUTSATSER

Flödet ökar på Klarabergsviadukten och fördubblas på västra övergångsstället. Det innebär att de två övergångsställena blir lika använda.



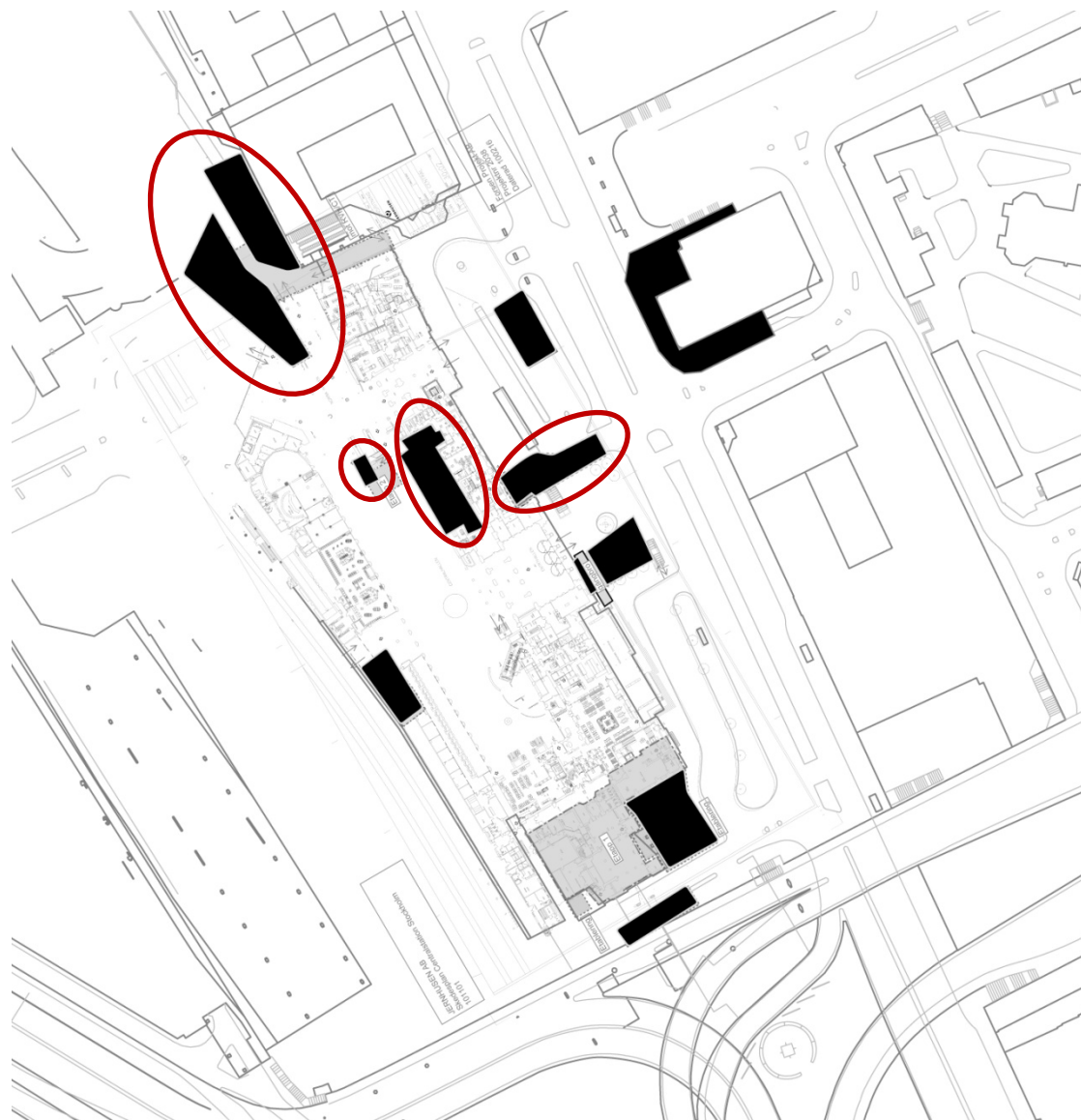
SLUTSATSER

Norra entréhallen och rulltrappan intill Hotel Viking kan fungera som en provisorisk trafiksäker och trängselfri länk under ombyggnad. Skyltning, dimensionering och image bör dock förbättras. Informationstavlor placeras i blickfånget för stora flöden, vid överblickbara platser med utrymme för väntande och tittande framför tavlan. Skyltning bör också finnas vid avspärrade passager. Vägvisning till Cityterminalen är även viktig i anslutning till "Ringens" och vid norra rulltrappan. För att undvika trängsel bör dimensioneringen för gångtrafik kring citybanebygget öka något. Genom att placera hållplatsskylt intill fasad kan konflikten mellan vistelse (bussresenärer) och rörelse (passerande) minska på södra Klara Kyrkogata. Hänvisning till hållplats Sergel kan också minska vistelsen för att få ner trängseln. Gångbron på Centralplan förbättrar sambanden mellan resandemålpunkterna och skapar ett mervärde i form av ökad trygghet i stationens näromgivning. Passage mellan Hotell Viking och Centralstationen kan stängas av utan större konsekvenser för flödet. Avstängningen kan också innebära att betydligt färre genar över Vasagatan, i passagens förlärning.



1. GÅNGSTRÅKSKOPPLINGAR/ EJ GÅNGSTRÅKSKOPPLING
2. VERTIKALA KOPPLINGAR
3. DIMENSIONERING
4. TRAFIKREGLERING
5. BUTIKSEXPONERING
6. VISTELSEYTOR / MINDRE VISTELYTA
7. IMAGE
8. VÄGGSKYLTNING
9. MARKSKYLTNING

HÖST 2010



HÖST 2010 – FÖRÄNDRINGAR



SLUTSATSER

Flödena i de norra trappan som stängs av går till stor del till Taxistationen. Dessa flöden förflyttas till den södra trappan på Centralplan.

Flödena längs stationens fasad går mellan Centralstationens huvudentré, taxistationen och vidare norrut på Vasagatan.

OBSERVATION

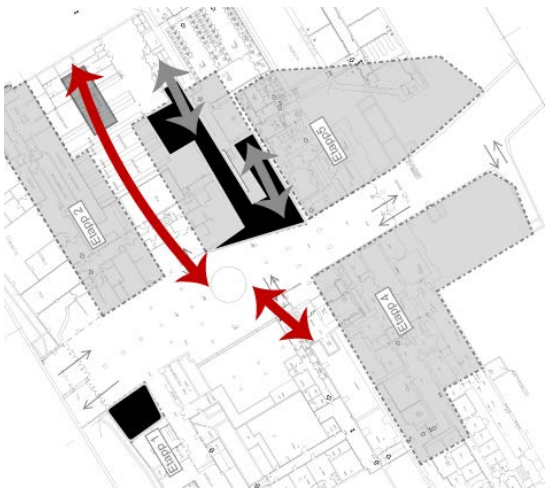
1. VÄGVAL – FRÅN NORRA TRAPPAN	ANTAL	ANDEL
TAXISTATION	6	70%
CENTRALHALLEN	3	30%

1. VÄGVAL LÄNGS STATIONSENS FASAD	ANTAL	ANDEL
VASAGATAN NORR OM CENTRALPLAN	12	70%
TAXISTATION	5	30%

PLAN 0 (VASAGATAN)



PLAN -1 (TUNNELBANAN)



SLUTSATSER

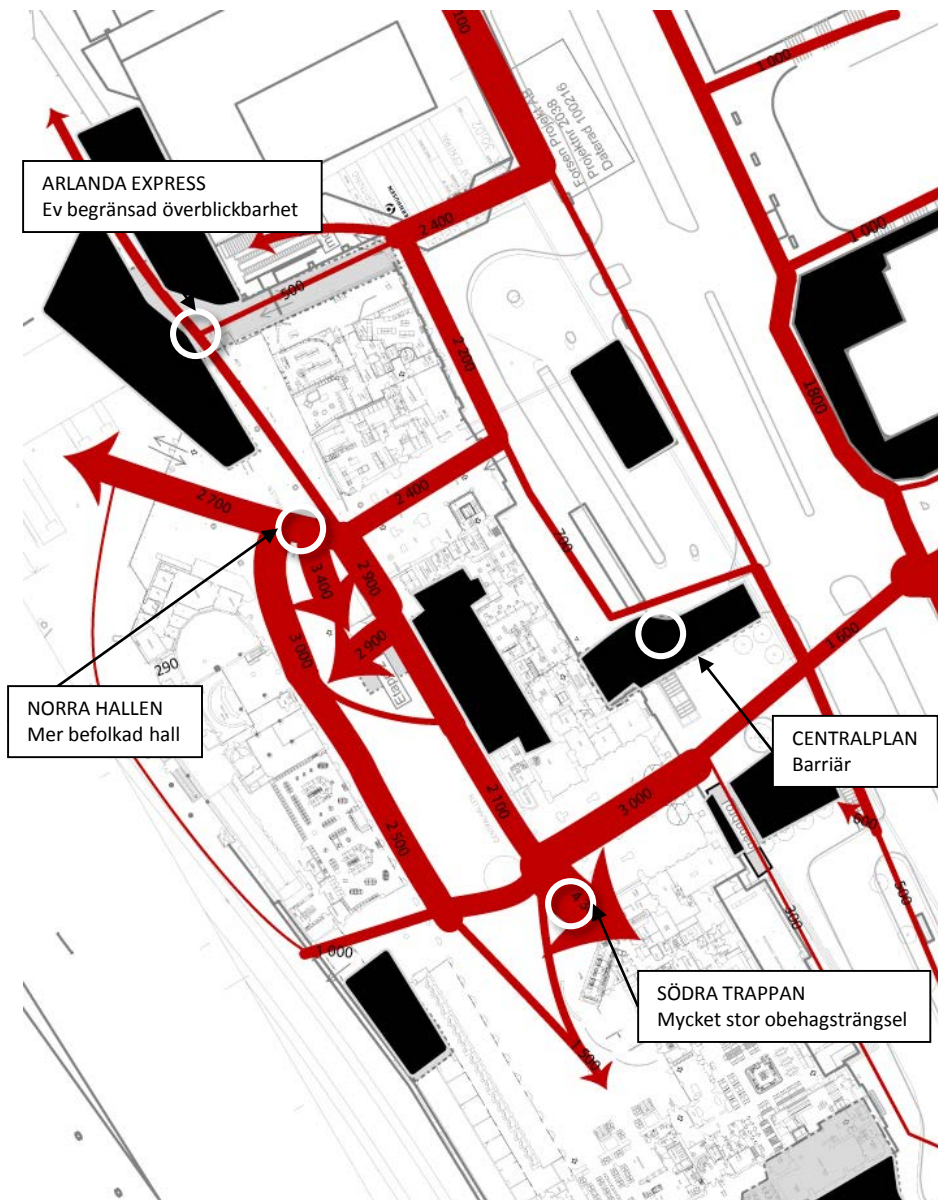
Den nya rulltrappan är en mycket attraktiv passage.

OBSERVATION

VÄGVAL – FRÅN AVSTÄNGDA TRAPPOR	FRÅN UPPGÅNG	TILL UPPGÅNG	TOTAL ANDEL
SÖDRA HALLEN	43	17	40%
NORRA HALLEN	46	50	60%

VÄGVALSANALYS

RELATIVA VÄGVALSAKTORER	NY RULLTRAPPA	SÖDRA TRAPPAN
1. HUVUDSTRÅK (- avskild, + nära, ++ direkt)	++	+
2. ÖVERBLICKBARHET (- liten, + stor, ++ mycket stor)	++	+
3. RESANDEMÅLPUNKTER (- långt, + nära, ++ mycket nära)	++	++
4. BUTIKSSTRÅK (- inga entréer, + enstaka, ++ många)	++	+
5. IMAGE (- oattraktiv, + normal, ++ attraktiv)	++	-
6. NIVÅSKILLNAD (- trappa, + rulltrappa, ++ingen)	+	-
7. TRAFIKSÄKERHET (- oöversiktlig, + signal, ++ ej korsning)	++	++
8. TRÅNGSEL (- obehag, + vistelse, ++ ingen)	++	-
9. KLIMAT (- utomhus, + delvis, ++ inomhus)	++	++
10. SKYLTVNING (- ingen, + finns, ++mycket tydlig)	++	+
TOTAL ATTRAKTIVITET	19	10
FÖRDELNING	65%	35%
FÖRDELNING I FLÖDEN (5 200)	3 400	1 800



SLUTSATSER

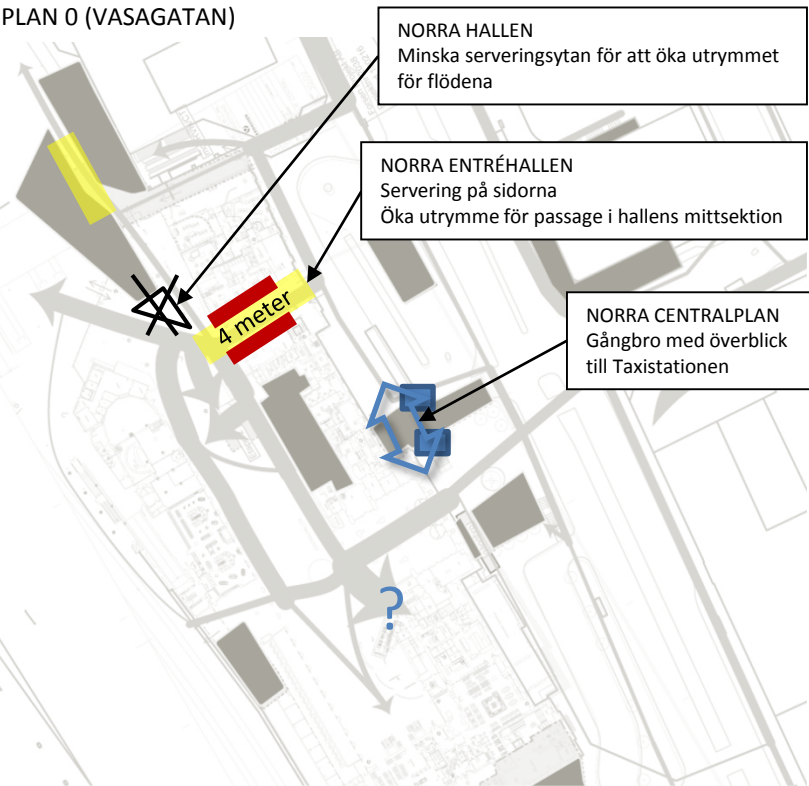
Då de östra uppgångarna från tunnelbaneplanet stängs får detta stora effekter på distributionen av flöden i Centralhallen. Särskilt den södra trappan får mycket stora flöden relativt sin bredd.

Norra hallen blir mer befolkad då fler angör den norra hallen direkt, vilket också ställer krav på tillräckliga ytor för rörelse för att motverka trängsel.

PLATS	GÅNG- FLÖDE	BREDD	TRÄNGSELMÅTT (PERS/TIM/M)
1. Södra trappan	4 300	2 meter	2 150
2. Norra rulltrappan	3 400	4,5 meter	750

■ Obehagsträngsel
■ Vistelsesträngsel

PLAN 0 (VASAGATAN)



PLAN -1 (TUNNELBANAN)



SLUTSATSER

Sitt- och ståtor kan omplaceras till norra entréhallens sidor från Norra hallen för att frigöra plats för flöden och de som tittar på informationstavlan.

Gångbro över avspärrad del av Centralplan behövs för närhet till Taxi, trygghet (fler vägval) och tillmötesgå befintliga flöden (700 pers/timme i rusningstid).

Hur trängselsituationen i kopplingarna mellan tunnelbaneplanet och Centralhallen är ett stort frågetecken, särskilt vad gäller den södra trappan. Markskyltning med hänvisning i tunnelbaneplanet till den mindre trängda norra tulltrappan kan vara en lösning.

- 

1. GÅNGSTRÅSKOPPLINGAR/ EJ GÅNGSTRÅSKOPPLING
2. VERTIKALA KOPPLINGAR
- 

3. DIMENSIONERING
4. TRAFIKREGLERING
5. BUTIKSEXPONERING
- 

6. VISTELSEYTOR / MINDRE VISTELYTA
7. IMAGE
- 

8. VÄGGSKYLTNING
- 

9. MARKSKYLTNING