

BILAGA D - ÅTGÄRDSLOGG

STOMLINJE 4

FyranPlus Hornsgatan



| | |
|-------------------------|--|
| Titel | Bilaga D – Åtgärdslogg FyranPlus Hornsgatan |
| Bilaga till | Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 – Odengatan och Hornsgatan |
| Foto på framsida | Emma Wallgren, från hållplats Högalidsgatan |
| Beställare | Lotten Svedberg, Trafikkontoret, Stockholms stad Sofie Enander, Trafikförvaltningen, Region Stockholm |
| Konsult | Sweco |
| Medverkande | Jenny Widell Janne Henningsson Filip Holmström Anton Holgersson Klara Bäckström Mathias Högberg Emma Wallgren Johan Ingelshed Edit Knutas |
| Kontaktperson | Jenny Widell, Jenny.Widell@sweco.se |
| Revidering | Slutrapport |
| Revideringsdatum | 2020-06-08 |

INNEHÅLL

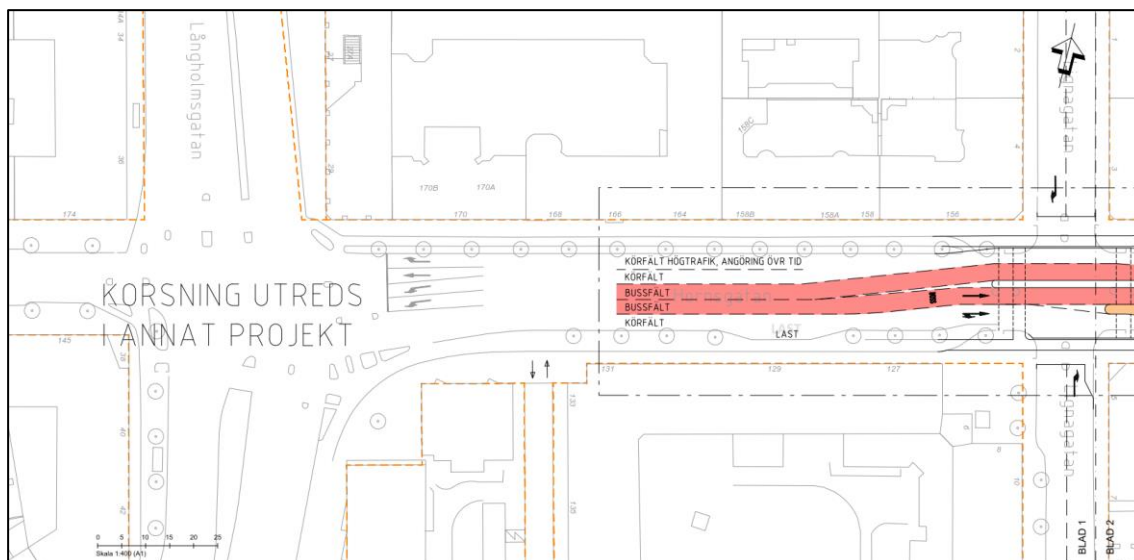
| | |
|--|----|
| 1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER | 5 |
| 2. BLAD 1 | 6 |
| 3. BLAD 2 | 7 |
| 4. BLAD 3 | 8 |
| 5. BLAD 4 | 9 |
| 6. BLAD 5 | 10 |
| 7. BLAD 6 | 12 |



1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER

| SUMMERING ÅTGÄRDER | SuperFyran Blad | | | | | | FyranPlus Blad | | | | | | Super- Fyran Totalt | Fyran- Plus Totalt |
|---|--------------------|----|----|----|----|----|-------------------|----|----|----|----|----|---------------------------|--------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Hornsgatan | | | | | | | | | | | | | | |
| Antal ej tidresglerade p-platser (nuläge) | 0 | 42 | 33 | 30 | 39 | 24 | 0 | 42 | 33 | 30 | 39 | 24 | 168 | 168 |
| Antal ej tidsreglerade p-platser efter åtgärd | 0 | 0 | 7 | 11 | 0 | 4 | 0 | 7 | 20 | 4 | 0 | 0 | 22 | 31 |
| Antal tidsreglerade p-platser efter åtgärd | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 11 | 11 | 7 | 0 | 44 |
| Antal p-platser totalt efter åtgärd (exkl RHP) | 0 | 0 | 7 | 11 | 0 | 4 | 0 | 22 | 20 | 15 | 11 | 7 | 22 | 75 |
| Antal utgående lastplatser | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| Antal utgående RH-platser | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antal utgående träd | 1 | 10 | 10 | 0 | 10 | 20 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 51 | 7 |
| Förändring av antal passager med korsande gång- och cykeltrafik | -1 | -1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

2. BLAD 1



2.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Ingen förändring

2.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

Inge förändring gällande antal parkeringsplatser.

En ca 30 m långa sträcka med stoppförbud på norra sidan, där angöring i dagsläget tillåts utanför rusningstid, utgår. Den del av sträckan som ligger närmast korsningen med Långholmsgatan behålls.

2.3 CYKELTRAFIK

Befintliga enkelriktade cykelbanor behålls och kompletteras med genomgående cykelbanor förbi korsningen Lignagatan. Mjukare linjeföring åstadkoms på båda sidor av gatan.

2.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor på sträcka behålls, men där genomgående cykelbana ordnas vid korsning minskar ytorna för gångtrafik.

2.5 TRÄD

Ca 1 träd utgår

2.6 BUSSHÅLLPLATSER

Ingen förändring

2.7 KÖRFÄLT

5 av 5 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss)

2.8 KORSNINGAR

Korsningen med Lignagatan regleras som höger in – höger ut. Signalreglering tas bort men övergångsställen över Hornsgatan kan signalstyras vid behov. Genomgående gång- och cykelbanor längs med Hornsgatan med väjningsplikt från tvärgatorna.

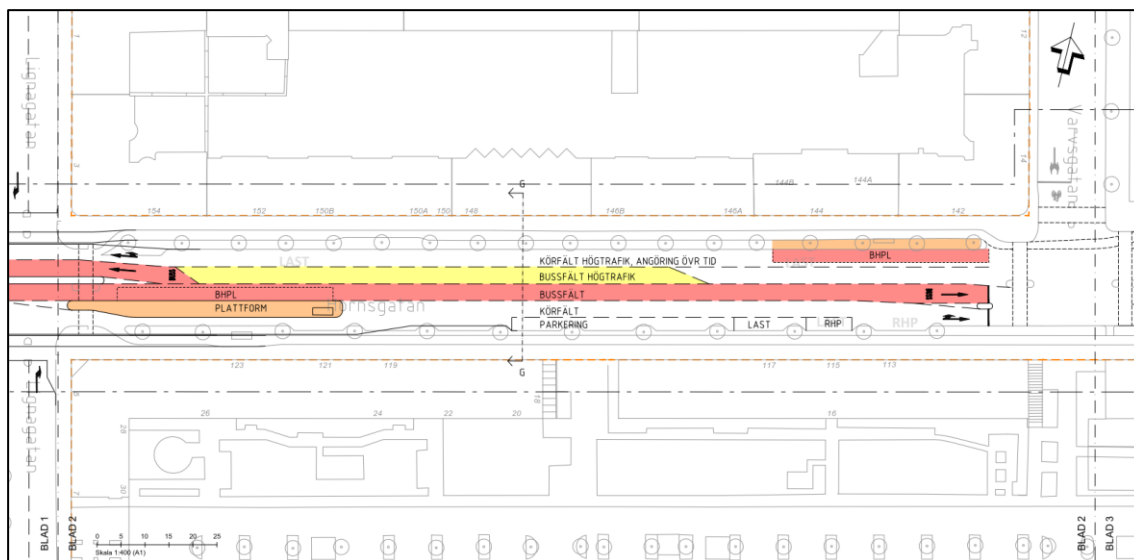
2.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte. Regleringsform (bevakade eller obevakade) utreds i senare skede med hänsyn till antalet korsande trafikanter och möjligheter till hastighetsdämpande åtgärder.

2.10 ÖVRIGT

De fem körfälten i västra delen av bladet har inte anslutits till korsningen med Långholmsgatan eftersom den korsningen står inför ombyggnad och utformningen ännu inte är fastställd. Ett av alternativen som har utretts, och som i dagsläget bedöms som mest aktuellt, innebär att Hornsgatans västra del stängs för motorfordonstrafik från korsningen. Genomförs detta tas ett av fyra körfält bort från den östra tillfarten. En sådan körfältsindelning bedöms kunna anslutas till de skissade körfälten i Blad 1. Tre västergående körfält ansluter till tre körfält i korsningstillfarten.

3. BLAD 2



3.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 152 behålls men tidsregleras

Lastplats vid nr 115 flyttas något västerut.

RH-plats vid nr 113 flyttas något västerut.

3.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

22 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 42 i nuläget. 15 av dessa är tidsreglerade.

3.3 CYKELTRAFIK

Befintliga enkelriktade cykelbanor behålls och kompletteras med genomgående cykelbanor förbi korsningen Lignagatan. Mjukare linjeföring åstadkoms på båda sidor av gatan.

3.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor på sträcka behålls, men där genomgående cykelbana ordnas vid korsning minskar ytorna för gångtrafik.

3.5 TRÄD

Ca 5 träd utgår.

3.6 BUSSHÅLLPLATSER

Lignagatans enda hållplatsläge (i östlig riktning) får en ny utformning. Hållplatsen utformas som en plattform mellan busskörfält och körfält för övrig trafik.

Varvsgatans västergående hållplats behåller sitt läge men förlängs västerut för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

3.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls men nya tidsregleringar införs. Ett permanent bussfält införs i östlig riktning. I västlig riktning regleras det vänstra körfältet som bussfält i högtrafik, medan det högra körfältet regleras som vanligt körfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik.

3.8 KORSNINGAR

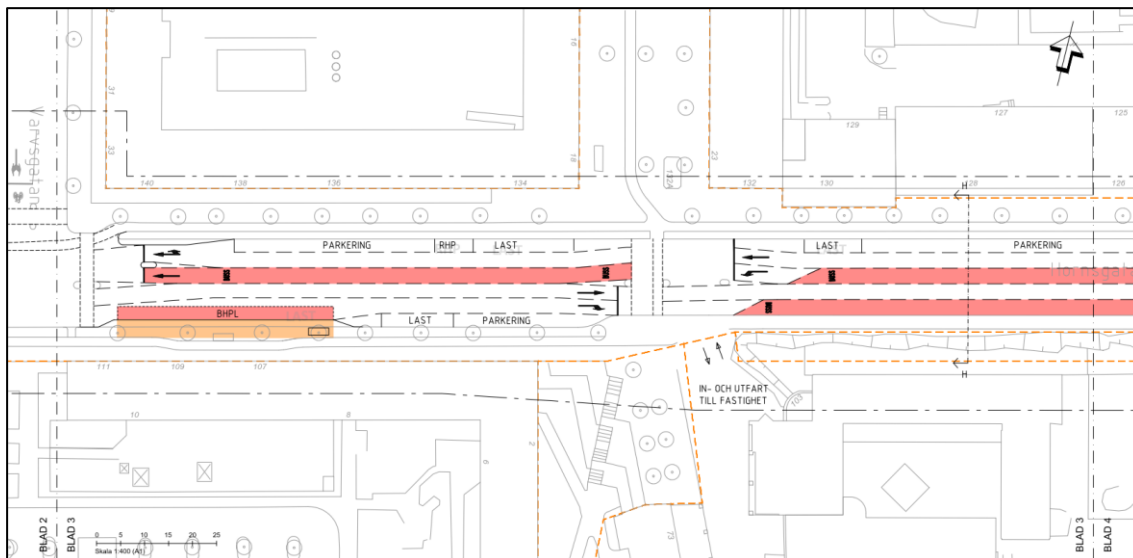
Korsningen med Varvsgatan behåller sin signalreglering, och samma svängmöjligheter som i nuläget. En extra refug ordnas i västra tillfarten för att kunna separatreglera vänstersväng för övrig trafik över bussfältet.

3.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte. Regleringsform (bevakade eller obevakade) vid Lignagatan utreds i senare skede med hänsyn till antalet korsande trafikanter och möjligheter till hastighetsdämpande åtgärder.

3.10 ÖVRIGT

4. BLAD 3



4.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 107 flyttas något österut

4.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

20 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 33 i nuläget

4.3 CYKELTRAFIK

Befintliga enkelriktade cykelbanor behålls.

4.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls

4.5 TRÄD

Ca 1 träd utgår (pga flytt av väderskydd vid hållplatsförlängning).

4.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplatsen Varvsgatans östergående läge förlängs för att rymma 2 stycken 21 m långa bussar. Hållplatsförlängningen kombineras med utbyggnad av en mindre klack för att säkerställa tillräcklig plattformsbredd.

4.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls men vissa reserveras för buss. I östergående riktning ordnas två körfält för allmän trafik förbi hållplatsen Varvsgatan fram till den signalreglerade in- och utfarten. Därefter reserveras det högra körfältet för buss. I västergående riktning ordnas ett bussfält med ett kort uppehåll för vänstersvängande fordon till fastighetsinfarten.

4.8 KORSNINGAR

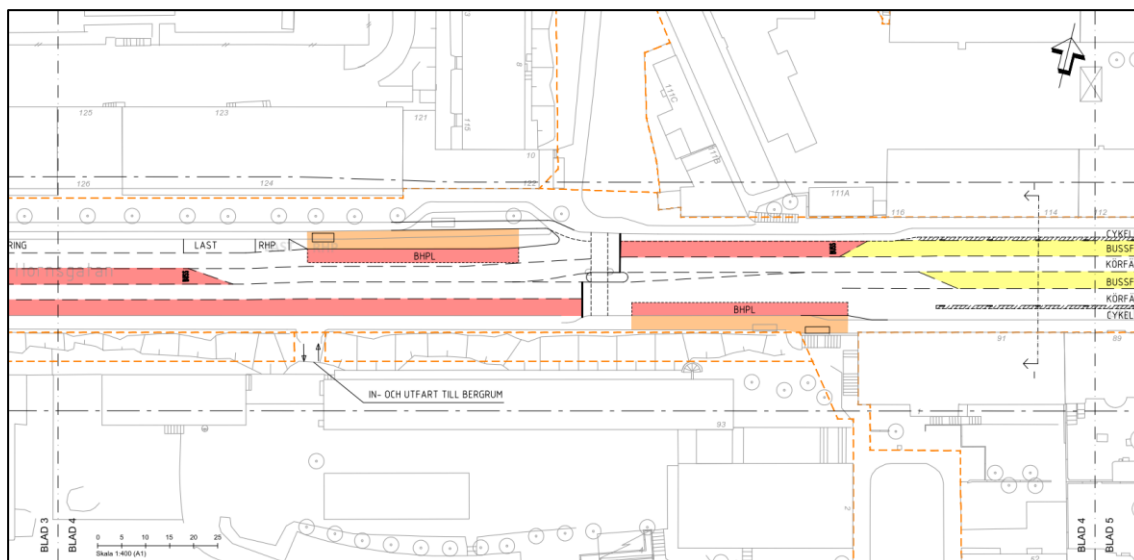
Signalreglerad in- och utfart och signalreglerad gång- och cykelöverfart behåller nuvarande funktioner och utformning.

4.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig passageutformning och reglering kan behållas.

4.10 ÖVRIGT

5. BLAD 4



5.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 124 flyttas något västerut.

RH-plats vid nr 124 flyttas något västerut.

5.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

15 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 30 i nuläget. 11 av dessa är tidsreglerade.

5.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelbanor som övergår till cykelfält. Cykelfälten i östra delen av bladet placeras dock närmast kantstenen, där det i dagsläget är kantstensparkering. Cykelfält separeras från tidsreglerade angöringsytor med hjälp av målning och pollare.

De befintliga cykelbanorna kan behållas men förbi det västergående hållplatsläget föreslås en ändring som ger mjukare linjeföring.

5.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls och kompletteras med nya ytor där västergående cykelbana rätas ut.

5.5 TRÄD

Ingen förändring

5.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplatsen Ansgariegatan behåller sina hållplatslägen men de förändras något. Båda förlängs för att rymma två stycken 21 m långa bussar. Vid det västergående byggs en klack ut som anpassas till bussfältets placering före hållplatsen. Det östergående hållplatsläget förlängs österut.

5.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls men vissa reserveras för buss. Permanenta bussfält ordnas före de båda hållplatslägena. I östra delen av bladet införs tidsregleringar av körfälten. I östergående riktning regleras det vänstra körfältet som bussfält i högtrafik, medan det högre körfältet regleras som vanligt körfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik. I västergående riktning regleras det högra körfältet som bussfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik, medan det vänstra körfältet regleras som vanligt körfält.

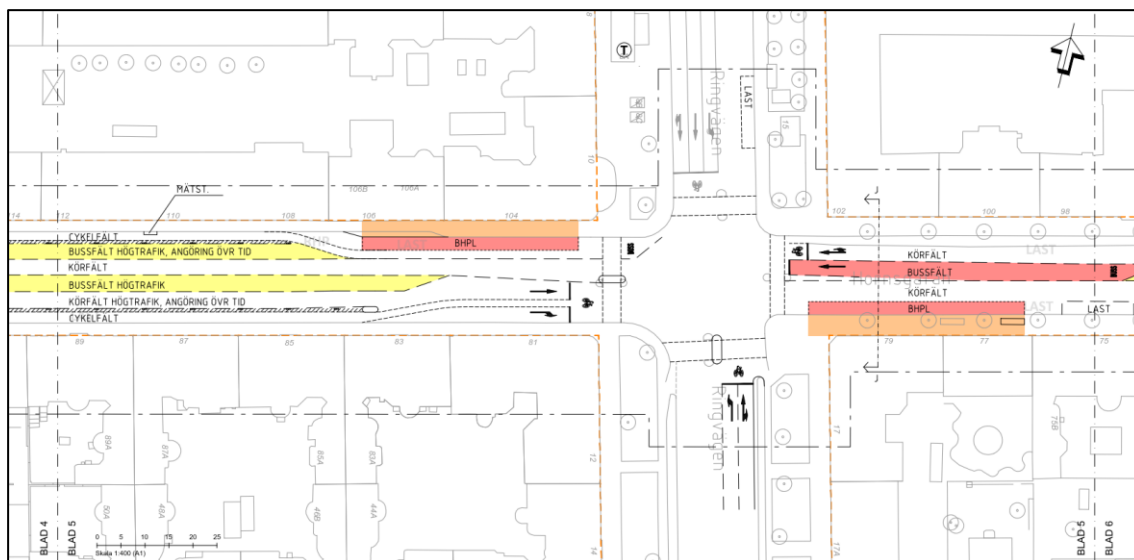
5.8 KORSNINGAR

5.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering kan behållas, mindre utformningsändring föreslås.

5.10 ÖVRIGT

6. BLAD 5



6.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 89 behålls men tidsregleras

Lastplats vid nr 106 flyttas västerut och tidsregleras

Lastplatsen vid nr 98 flyttas till Ringvägens norra frånfart, där en hållplats idag är placerad.

Lastplats vid nr 77 flyttas något österut.

RH-plats vid nr 108 flyttas något västerut och tidsregleras

6.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

11 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 39 i nuläget, varav samtliga är tidsreglerade.

6.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. Cykelfälten i västra delen av bladet placeras dock närmast kantstenen, där det i dagsläget är kantstensparkering. Cykelfält separeras från tidsreglerade angöringsytor med hjälp av målning och pollare. Åtgärden ökar cykelfältens bredd (ca 1,8 – 2,25 m) jämfört med nuläget (ca 1 - 1,5 m).

I östra delen av bladet, öst om Ringvägen, görs ingen förändring.

6.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls

6.5 TRÄD

Ingen förändring

6.6 BUSSHÅLLPLATSER

Zinkensdamms hållplats behåller sina lägen men de förlängs i riktning för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

Norrgående hållplatsläge för linje 66 på Ringvägen flyttas norrut, förslagsvis mitt emot nuvarande södergående läge, för att ge plats åt en flyttad lastplats.

6.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls men vissa reserveras för buss.

I västra delen av bladet införs tidsregleringar av körfälten. I östergående riktning regleras det vänstra körfältet som bussfält i högrafik, medan det högra körfältet regleras som vanligt körfält i högrafik och uppställningsyta för fordon i lågrafik. I västergående riktning regleras det högra körfältet som bussfält i högrafik och uppställningsyta för fordon i lågrafik, medan det vänstra körfältet regleras som vanligt körfält.

I östra delen av bladet, öster om korsningen med Ringvägen, skapas ett permanent västergående bussfält för bussar på väg rakt fram genom korsningen.

6.8 KORSNINGAR

Korsningen med Ringvägen behåller sin signalreglering men körfält ändras i till- och frånfarter.

Västra tillfarten får likt nuläget ett körfält rakt fram och ett högersvängskörfält för allmän trafik. Det saknas utrymme för att leda fram ett bussfält ända till korsningen. Därför avslutas det östergående tidsreglerade bussfältet ca 20 m före korsningen. För att i högtrafik ge bussar från detta bussfält prioritet framför fordon i det högra körfältet förses det senare med väjningsplikt i höjd med en ny refug. Denna åtgärd prioriterar också cykeltrafiken i det medlöpande cykelfältet.

Västra frånfarten får två körfält varav ett reserveras för buss, jämfört med dagens situation med två körfält för allmän trafik bredvid en uppställningsplats för buss.

I södra tillfarten utgår ett av två vänstersvängkörfält till följd av förändringen av den västra frånfarten.

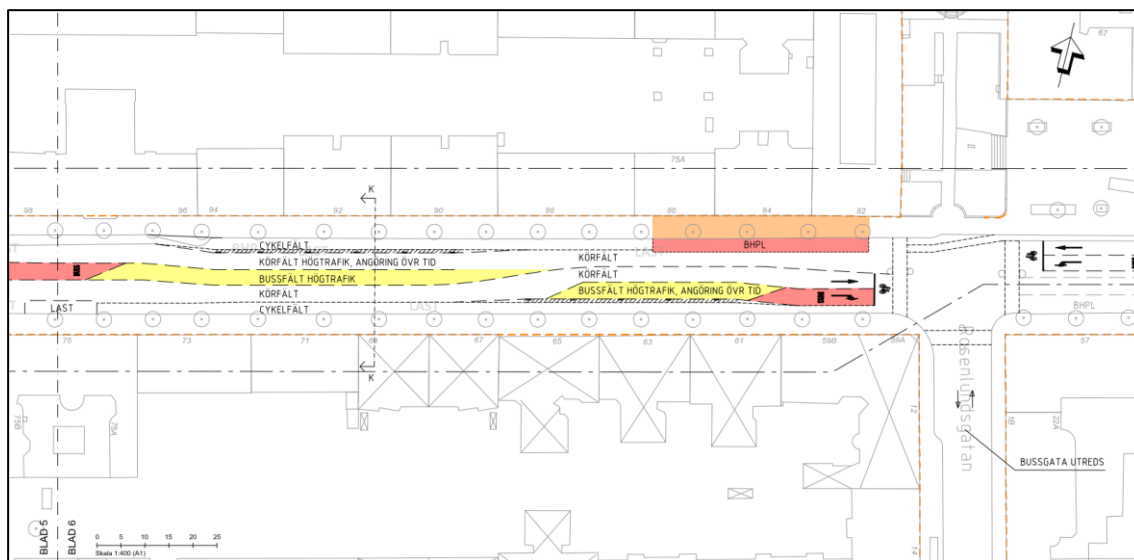
Östra tillfarten får likt nuläget ett körfält rakt fram och ett rakt fram-/högerkörfält. Rakt fram-körfältet reserveras för buss, till skillnad från nuläget. Dessa körfält behöver gå i separata faser för att prioritera bussens angöring till hållplatsen efter korsningen. Signalplacering på arm över körfält krävs för att möjliggöra detta eftersom det saknas utrymme för en extra refug mellan körfälten.

6.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering kan behållas, mindre utformningsändring föreslås.

6.10 ÖVRIGT

7. BLAD 6



7.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 92 behålls men tidsregleras

Lastplats vid nr 86 utgår

Lastplats vid nr 69 utgår och ersätts av en ny tidsreglerad plats i det tidsreglerade bussfältet

RH-plats vid nr 94 behålls men tidsregleras

7.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

7 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 24 i nuläget, varav samtliga är tidsreglerade.

7.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. Cykelfälten flyttas dock in mot kantstenen, där det i dagsläget är kantstensparkering. Cykelfält separeras från tidsreglerade angöringsytor med hjälp av målning och pollare. Åtgärden ökar cykelfältens bredd (ca 2,25 m) jämfört med nuläget (ca 1,5 m).

7.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls

7.5 TRÄD

Ingen förändring

7.6 BUSSHÅLLPLATSER

Rosenlundsgatans västergående hållplatsläge förlängs västerut för att rymma två stycken 2 m långa bussar.

7.7 KÖRFÄLT

3 av 4 körfält behålls och nya tidsregleringar införs. Ett av tre körfält regleras som tidsreglerat bussfält.

I västra delen av bladet regleras det vänstra av de två västergående körfälten som bussfält i högtrafik, medan det högra körfältet regleras som vanligt körfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik.

I östra delen av bladet regleras det högra av de två östergående körfälten som bussfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik, medan det vänstra körfältet regleras som vanligt körfält. Det tidsreglerade bussfältet övergår inför korsningen till ett permanent bussfält för högersvängande bussar mot Rosenlundsgatan, för att möjliggöra bussprioritering vid trafiksignalen.

7.8 KORSNINGAR

Korsningen med Rosenlundsgatan behåller sin signalreglering. Rosenlundsgatan regleras så att endast buss får tillträde till och från Hornsgatan.

7.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig utformning och reglering kan behållas.

7.10 ÖVRIGT

-