

BILAGA B - ÅTGÄRDSLOGG

STOMLINJE 4

SuperFyran Hornsgatan



Titel	Bilaga B – Åtgärdslogg SuperFyran 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

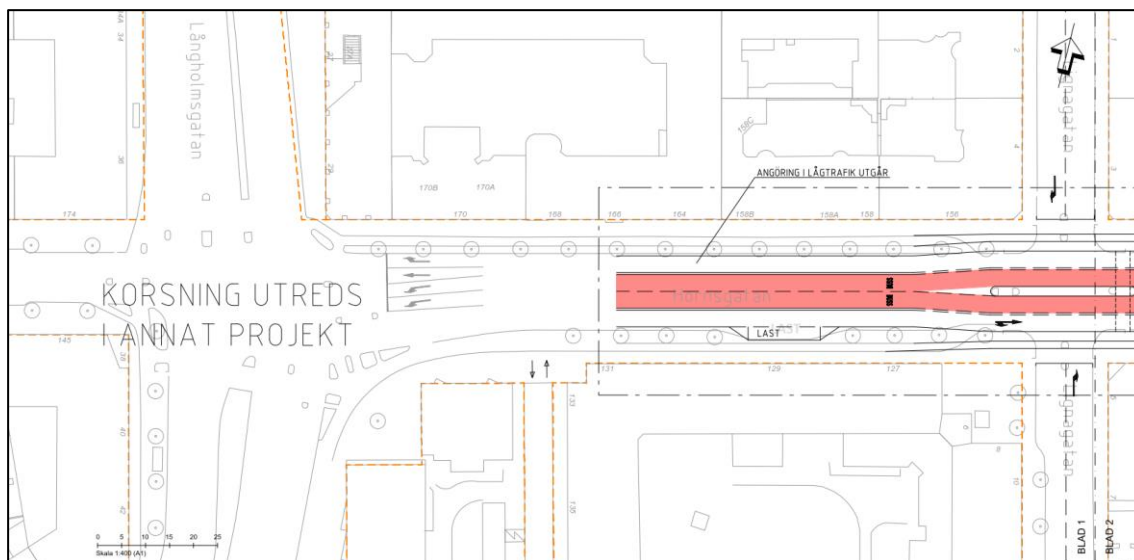
1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER	5
2. BLAD 1	6
3. BLAD 2	7
4. BLAD 3	8
5. BLAD 4	9
6. BLAD 5	10
7. BLAD 6	12



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

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 0 i nuläget

Sträcka med stoppförbud på norra sidan, där angöring i dagsläget tillåts utanför rusningstid, utgår till förmån till körfält för rörlig trafik.

2.3 CYKELTRAFIK

Befintliga enkelriktade cykelbanor behålls och kompletteras med genomgående cykelbanor förbi korsningen Lignagatan.

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

4 av 5 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss och separeras med avskiljande barriär)

2.8 KORSNINGAR

Korsningen med Lignagatan regleras som höger in – höger ut. Refug som hindrar korsande trafik ordnas. Signalreglering tas bort men övergångsställe kan signalstyras vid behov. Genomgående gång- och cykelbanor längs med Hornsgatan med väjningsplikt från tvärgatorna.

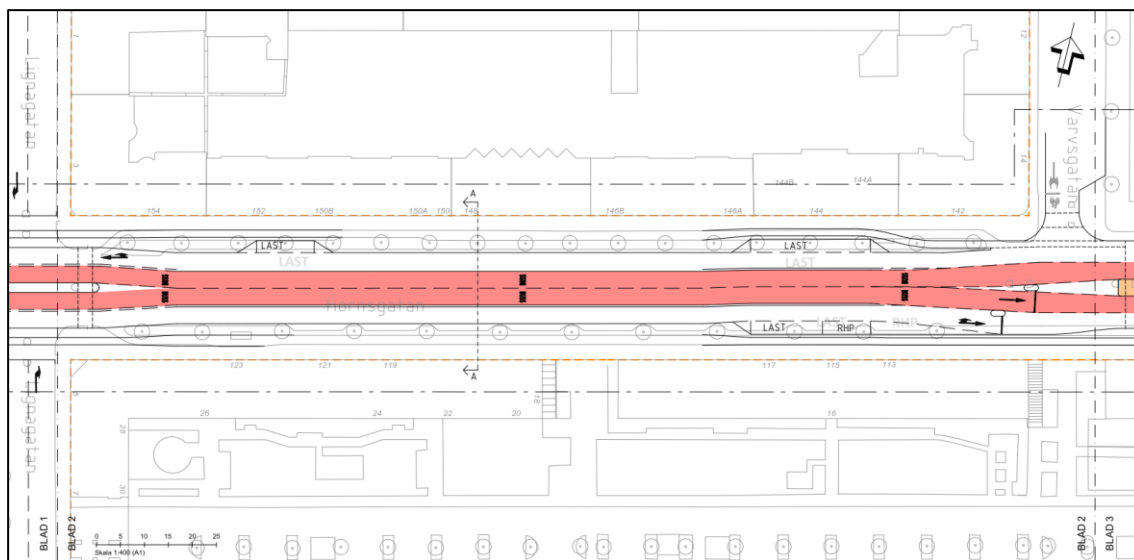
2.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett signalreglerat övergångsställe utgår (av två stycken i korsningen med Lignagatan)

2.10 ÖVRIGT

De fyra 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. Två västergående körfält övergår i tre körfält i korsningstillfarten.

3. BLAD 2



3.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Samtliga tre lastplatser behålls men lägesjusteras något.

RH-platsen vid nr 113 flyttas något västerut.

3.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 42 i nuläget

3.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelbanor väster om Varvsgatan. Befintliga cykelbanor behålls till stor del (bredd ca 2,0 m). Vid angöringsfickor smalnas cykelbanor av till ca 1,5 m. Mjukare linjeföring skapas på båda sidor av gatan.

3.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor på sträcka behålls till stor del, men där genomgående cykelbana ordnas vid korsning minskar ytorna för gångtrafik. Likaså vid angöringsfickor, där befintliga gångbanor smalnas av något (från ca 3 till 2,7 m).

3.5 TRÄD

Ca 10 träd utgår.

3.6 BUSSHÅLLPLATSER

Lignatgatans enda hållplatsläge (i östlig riktning) utgår.

Varvsgatans västliga hållplatsläge utgår.

3.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss och separeras med avskiljande barriär).

3.8 KORSNINGAR

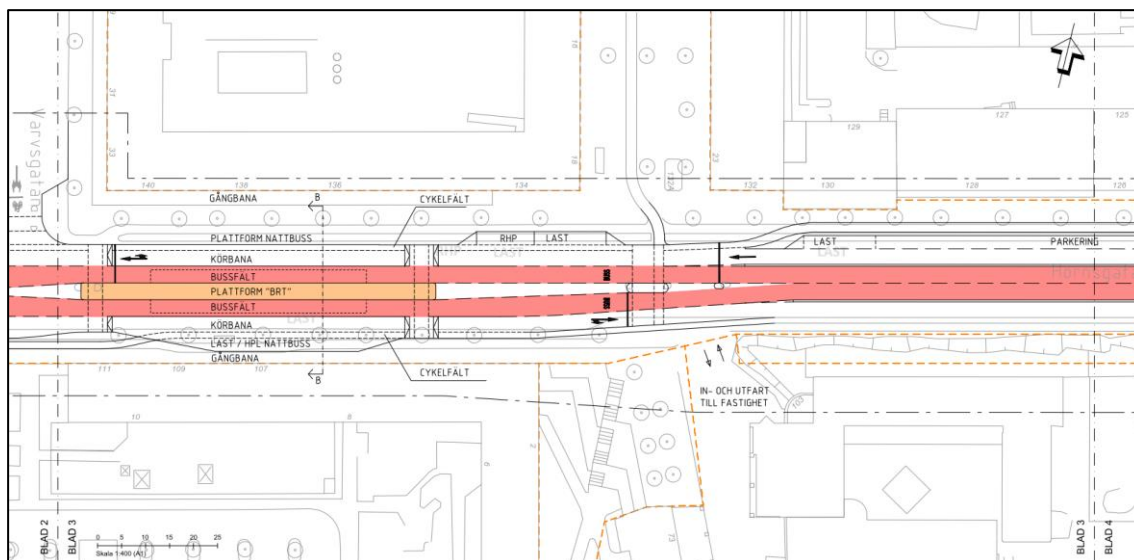
Korsningen med Varvsgatan behåller sin signalstyrning och nuvarande svängmöjligheter. Extra refug mellan körfälten i västra tillfarten möjliggör ett rakt fram-/vänsterkörfält till höger om det mittförlagda bussfältet. Varvsgatans anslutning smalnas av.

3.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett signalstyrt övergångsställe utgår (av två stycken i korsningen med Varvsgatan)

3.10 ÖVRIGT

4. BLAD 3



4.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplatserna på norra sidan lägesjusteras något medan en lastplats på södra sidan (nr 107) får samnyttja ytan för nattbusshållplats.

RH-plats vid nr 134 justeras något österut.

4.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

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

4.3 CYKELTRAFIK

Där ny busshållplats ordnas ersätts nuvarande cykelbanor med cykelfält vilket innebär breddminskningar. Cykelfältsbredden blir ca 1,2 m där nuvarande cykelbanor är ca 2,0 m. I övrigt behålls befintliga cykelbanor. Mjukare linjeföring skapas på båda sidor av gatan.

4.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls och kompletteras med nya ytor, exempelvis till följd av att västergående cykelbana ersätts med cykelfält.

4.5 TRÄD

Ca 10 träd utgår

4.6 BUSSHÅLLPLATSER

Varvsgatans östergående hållplatsläge utgår.

En ny hållplats (Varvsgatan) för Linje 4 ordnas med samförlagda hållplatslägen på varsin sida av en central plattform. Bussar angör med vänster sida mot plattformen. Vid sidan om hållplatsen ordnas hållplatser för nattbussar.

4.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss och separeras med avskiljande barriär)

4.8 KORSNINGAR

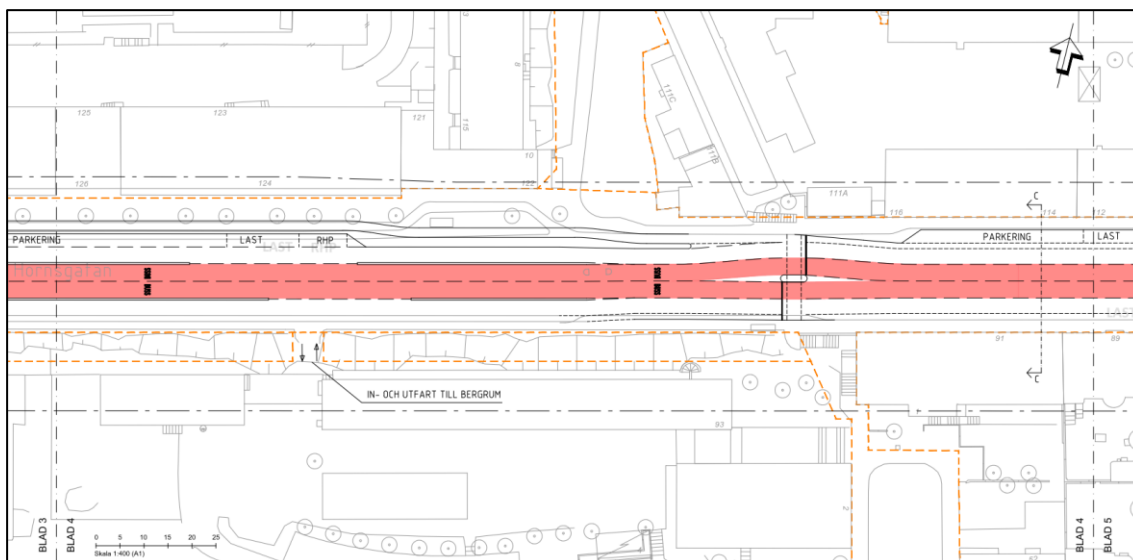
Signalreglerad in- och utfart och signalreglerad gång- och cykelöverfart behåller sina nuvarande funktioner med undantag för borttagande av vänstersväng från Hornsgatan.

4.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett oöväntat övergångsställe tillkommer vid östra änden av hållplatsplattformen.

4.10 ÖVRIGT

5. BLAD 4



5.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplatserna på norra sidan lägesjusteras något.

RH-platsen vid nr 124 lägesjusteras något.

5.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

11 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 30 i nuläget

5.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelbanor som övergår till cykelfält. Bredder på cykelfält och cykelbanor motsvarar i stort sett nuvarande bredder. Mjukare linjeföring åstadkoms på norra sidan.

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

Ansgariegatans båda hållplatslägen utgår.

5.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss och avskiljs delvis med fysisk barriär)

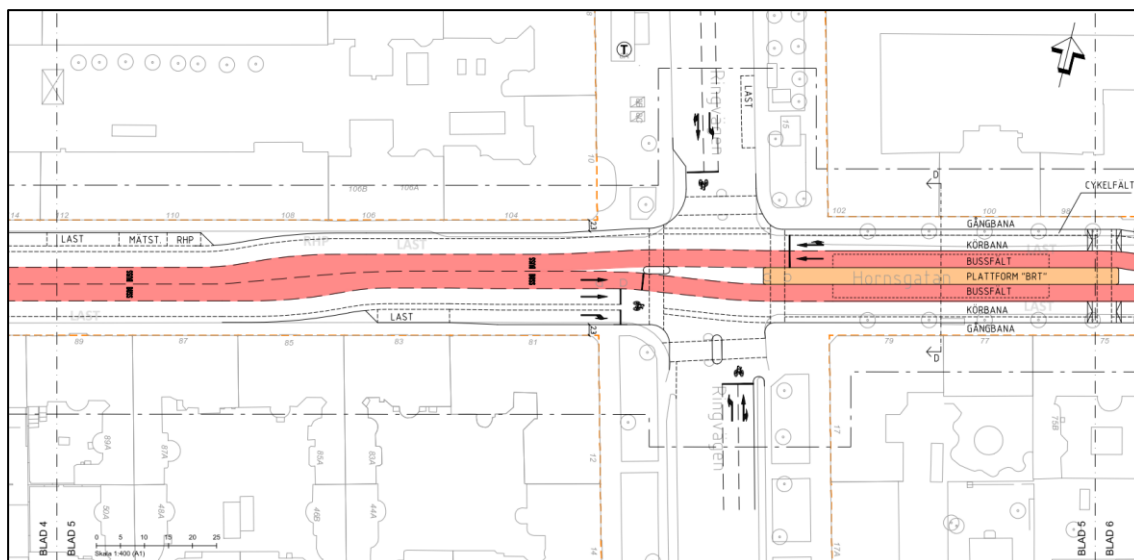
5.8 KORSNINGAR

5.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det signalstyrda övergångsstället öster om Ansgariegatans nuvarande hållplats flyttas ca 30 m österut, så att angöringszonen på norra sidan gatan tillgängliggörs för husen på södra sidan av gatan.

5.10 ÖVRIGT

6. BLAD 5



6.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplatsen vid nr 106 flyttas västerut till nr 112.

Lastplatsen vid nr 89 flyttas österut till nr 83.

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

Lastplatsen vid nr 77 utgår.

RH-platsen vid nr 108 flyttas ca 20 m västerut.

6.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 39 i nuläget

6.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält, men dessa placeras i högre grad utmed kantsten istället för mellan parkeringsrad och körfält. Cykelfält ges ca 1,2 m bredd jämfört med dagens cykelfält som varierar mellan 1 och 1,5 m.

En kort sträcka cykelbana vid korsningens östra tillfart utgår.

Cykelfälten görs sammanhängande där det i nuläget är uppehåll för sidoplacerade hållplatser.

6.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanor smalnas av kring korsningen med Ringvägen, som mest ned till 2,3 m väster om korsningen, för att rymma fem körfält (varav två 3,5 m breda busskörfält) och smala cykelfält i båda riktningarna.

Vistelseytor i möbleringszonen mellan befintliga träd utgår då kantstenen flyttas närmare fasaderna.

6.5 TRÄD

Ca 10 träd utgår.

6.6 BUSSHÅLLPLATSER

Nuvarande hållplatslägen på Hornsgatan öster och väster om korsningen utgår. Norrgående hållplatsläge för linje 66 på Ringvägen flyttas norrut, förslagsvis mitt emot nuvarande södergående läge, för att ge plats åt en flyttad lastplats.

En ny hållplats (Zinkensdamm) för Linje 4 ordnas med samförlagda hållplatslägen på varsin sida av en central plattform. Bussar angör med vänster sida mot plattformen.

6.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss)

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 (till höger om det nya bussfältet) och ett högersvängskörfält för allmän trafik. Högersvängskörfältet förkortas med ca 50 m jämfört med nuläget. 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.

I norra tillfarten utgår ett av tre körfält. Detta görs genom att ett rakt fram-/högersvängkörfält slås ihop med ett rakt fram-körfält. På grund av detta kan passagen över västra korsningsbenet flyttas österut så att cykelfältet i västra frånfarten ryms.

Östra tillfarten får likt nuläget ett körfält rakt fram och ett rakt fram-/högerkörfält. Rakt fram-körfältet reserveras för buss, till skillnad från nuläget.

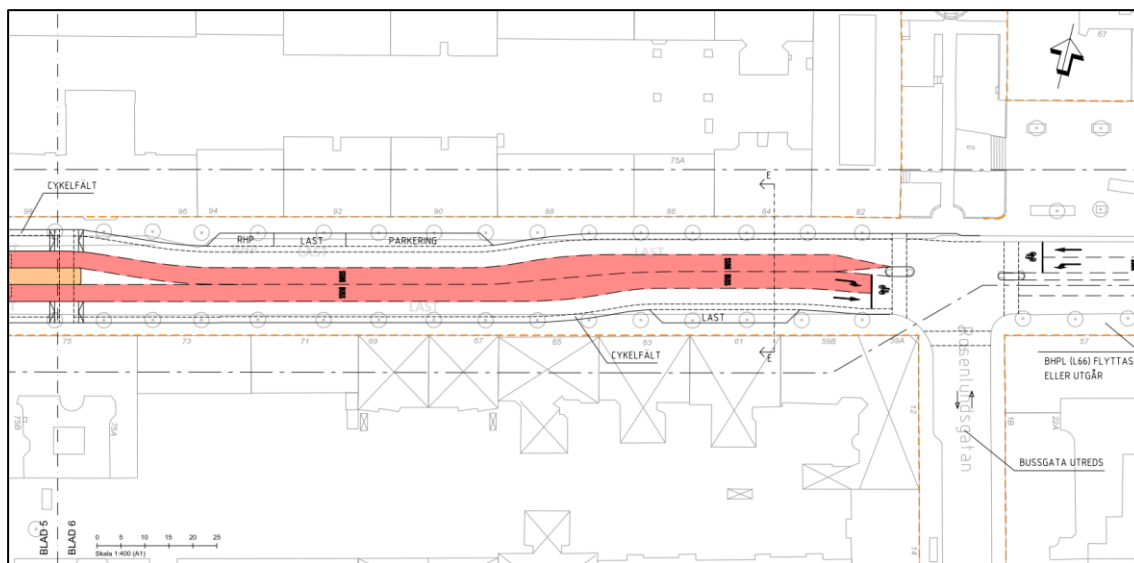
6.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det signalreglerade övergångsstället väster om korsningen med Ringvägen flyttas ca 20 m österut.

6.10 ÖVRIGT

Mätstation bevaras på nuvarande plats.

7. BLAD 6



7.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Angöring ryms inte på båda sidor av sektionen samtidigt. Ensidig angöring ordnas därför vilket leder till sidoförskjutning av körbanan. Punkten där sidoförskjutningen sker kan justeras något i läge utifrån avvägningar om vilka verksamheter som har störst behov av närhet till lastplats.

Lastplatsen vid nr 92 lägesjusteras något

Lastplatsen vid nr 86 utgår

Lastplatsen vid nr 67 flyttas österut till nr 61

RH-plats vid nr 94 lägesjusteras något

7.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

4 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 24 i nuläget

7.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält, men cykelfälten placeras närmast gångbanan och får smalare mått (1,2 m jämfört med ca 1,5 m i dagsläget).

7.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls. Vistelseytor i möbleringszonen mellan befintliga träd utgår då kantstenen flyttas närmare fasaderna.

7.5 TRÄD

Ca 20 träd utgår.

7.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplatsen Rosenlundsgatans västergående läge, vid korsningens västra frånfart, utgår. Det östergående läget vid östra frånfarten ligger utanför utredningsområdet. Eftersom det västergående läget (som används av linje 66) utgår antas att det östergående läget kommer behöva utgå eller flyttas till ett nytt läge på Hornsgatan utanför utredningsområdet.

7.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss)

7.8 KORSNINGAR

Korsningen med Rosenlundsgatan behåller sin signalreglering. Rosenlundsgatan regleras så att endast buss får tillträde till och från Hornsgatan. Signalplacering på arm över körfält krävs för att separatreglera bussars svängar från övrig trafik som ska rakt fram genom korsningen.

7.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett obevakat övergångsställe tillkommer vid östra änden av hållplatsplattformen.

7.10 ÖVRIGT

---OBS! Skriv ej text efter det här samt ta INTE bort efterföljande avsnittsbrytning!