

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 26 215
Susanna Lennström
08-508 26 195**Till**
Trafiknämnden
2023-04-20

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 2 och 3. Genomförandebeslut. Beskrivning av åtgärder, Bilaga 1.

I denna bilaga beskrivs föreslagna åtgärder för stomlinje 2 och 3 i detalj.

Smålandsgatan

Smålandsgatan är enkelriktad österut. Den västra delen är reglerad med genomfartsförbud och på sträckan finns en kantstensficka med en lastplats. Mittersta delen förbi Norrmalmstorg är reglerad som bussgata, vilket är markerat med både skylt och vägmarkering, se figur 2.



Figur 1 Kartbild som visar Smålandsgatan.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 342
Växel 08-508 27 200
sofia.lindh@stockholm.se
traffikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 2 Bussgata förbi Normalmstorg.

Den östra delen av gatan är öppen för trafik och används som vändslinga för spårvagnstrafik. På denna del finns en lastplats som är placerad uppe på gångbanan, se figur 3.



Figur 3 Lastplats placerad på gångbanan.

Utformningen av lastplatsen i den östra delen skapar osäkerhet och leder till att uppställning istället sker på körbanan, vilket hindrar bussens framkomlighet. Lastplatsen föreslås därför förtydligas med betongplattor i annan färg. Trafikkontoret ser inte detta som en optimal lösning eftersom lastplatsen tar gångyta i anspråk då den används. Samtidigt råder det brist på lastplatser i området och

eftersom ytan på körbanan också är mycket begränsad har kontoret inte lyckats hitta någon annan lämplig placering för lastplatsen.

Åtgärden förväntas öka framkomligheten både för stomlinje 2 och för spårvagn som använder sträckan för vändning och under sommartid trafik med museitåg.

Birger Jarlsgatan vid Mäster Samuelsgatan

På södra delen av Birger Jarlsgatan är medelhastigheten endast omkring 10 km/h för stomlinje 2. Vid korsningen med Mäster Samuelsgatan finns ett övergångsställe med taxiplatser på båda sidor och ett cykelfält längs med vägen. Körfältet förbi övergångsstället är smalt på grund av mittrefugerna vid övergångsstället. Taxibilar står ofta felplacerade på cykelfältet utanför taxiplatsen, vilket tvingar cykeltrafiken ut i körbanan och medför att bussar inte kan köra om cyklisterna.



Figur 4 Kartbild som visar Birger Jarlsgatan-Mäster Samuelsgatan.



Figur 5 Birger Jarlsgatan vid Mäster Samuelsgatan.

För att förtydliga utformningen och minska möjligheten att bilar parkerar i cykelfältet föreslås ett öra, det vill säga en lokal breddning av gångbanan, byggas ut vid övergångsstället och vägmarkeringen för cykelfältet anpassas till den nya utformningen, se figur 6.



Figur 6 Åtgärdsförslag på Birger Jarlsgatan vid Mäster Samuelsgatan.

Trafikkontoret förordar att örat utformas på ett sätt så att så många taxiplatser som möjligt behålls, vilket är viktigt för att inte öka taxiuppställning vid Stureplan och orsaka ökade framkomlighetsproblem för busstrafik där. Förslaget innebär att örat börjar tio meter söder om övergångsstället och fortsätter fem meter norr om övergångsstället. Enligt generella regler i trafikförordningen är det inte tillåtet att ställa upp fordon inom tio meter före ett övergångsställe. Detta innebär att möjligheterna att ställa upp taxi före övergångsstället inte påverkas av den föreslagna åtgärden. Däremot försvinner en taxiplats på övergångsställets norra sida. På grund av in- och utfarter är det inte möjligt att ersätta taxiplatsen på platsen. På det utbyggda örat föreslås cykelparkering på övergångsställets norra sida.

Åtgärden förväntas förbättra både trafiksäkerhet och framkomlighet för busstrafik och cykeltrafik längs med Birger Jarlsgatan, eftersom cykeltrafiken inte tvingas ut i körbanan av parkerade fordon. Det utbyggda örat förbättrar dessutom sikten vid övergångsstället och kortar passagen över körbanan, vilket är positivt för gåendes trafiksäkerhet. Åtgärden ökar även framkomligheten för andra större fordon och även i viss mån för annan trafik på sträckan då bussar och tyngre fordon inte riskerar att hindra bakomvarande trafik.

Åtgärden medför att höjderna på befintliga gångbanor behöver anpassas och att fem dagvatten- och nedstigningsbrunnar behöver

höjdjusteras. Två nya dagvattenbrunnar behöver anläggas då den nya utformningen påverkar dagvattenavrinningen.

Birger Jarlsgatan vid Snickarbacken och Jutas backe

På Birger Jarlsgatan, vid kurvan vid Snickarbacken, finns kantstensparkering på östra sidan av gatan och i motsatt riktning finns ett kollektivtrafikkörfält. Körfältsbredden är vid det smalaste stället cirka 3,8 meter. Dock är det en kurva på platsen, vilket i kombination med gatuparkering på ena sidan och kollektivtrafikkörfält på andra sidan, gör det trångt för bussen att passera.

Vid Jutas backe finns ett övergångsställe med busskuddar i båda riktningar. Vid busskuddarna finns parkering längs gatan, som gör att bussen inte kan köra rakt över busskuddarna, se figur 8.



Figur 7 Kartbild som visar Birger Jarlsgatan vid Snickarbacken och Jutas backe.

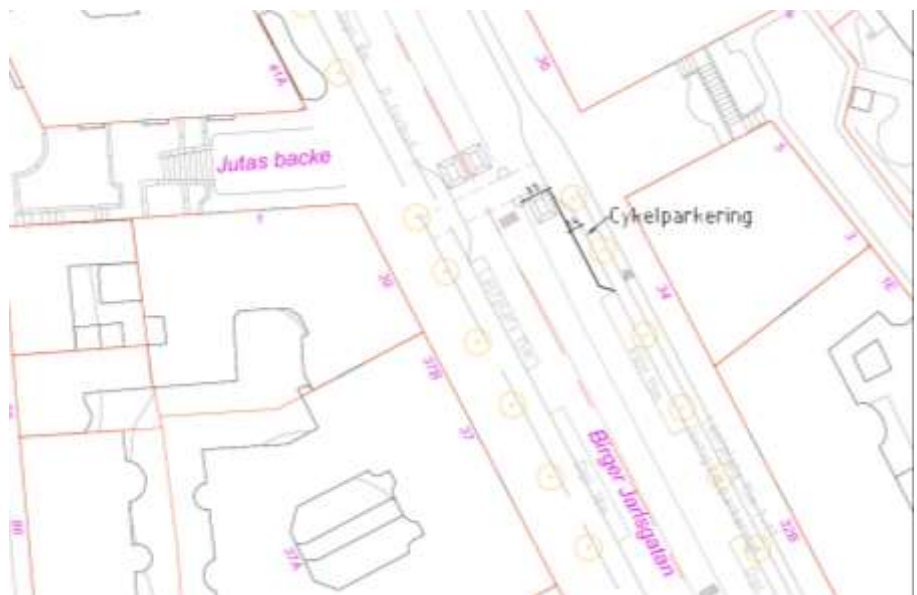


Figur 8 Birger Jarlsgatan vid Jutas backe.

För att öka framkomligheten föreslås ett befintligt öra vid östra sidan av gatan vid Jutas backe förlängas söderut, se figur 9. Detta medför att en parkeringsplats försvinner men föreslås ersättas med cykelparkering som placeras på det utbyggda örat. Åtgärden medför att busstrafiken kan köra rakt över busskudden och att sikten vid övergångsstället förbättras.

Vid Snickarbacken föreslås parkering förbjudas under rusningstid för att skapa utrymme i kurvan för busstrafiken. Detta medför att ungefär sex parkeringsplatser utgår under rusningstid. Parkering föreslås vara fortsatt tillåtet övrig tid. De diplomatparkeringsplatser som idag är placerade i kurvan flyttas norrut. På det utbyggda örat planeras ny cykelparkering i form av sex cykelpollare.

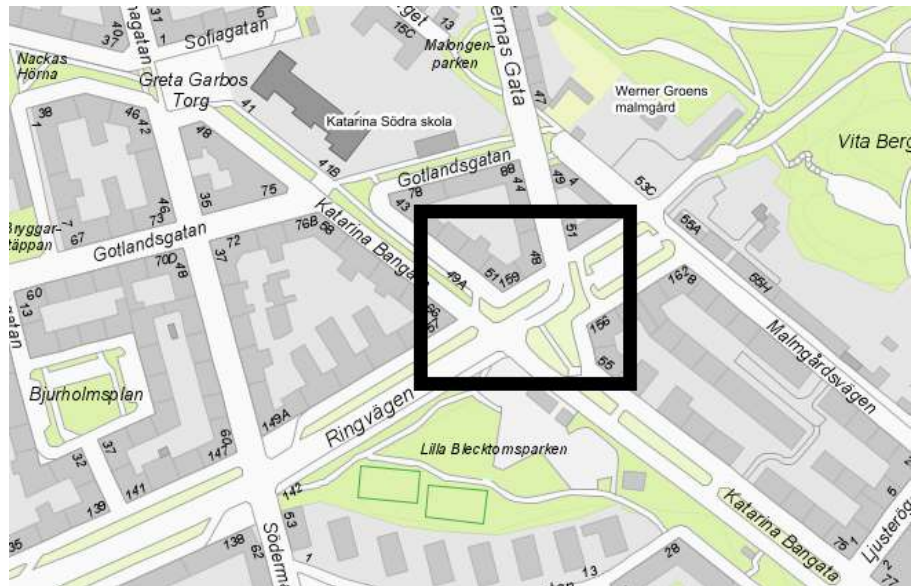
Den nya utformningen förväntas medföra förbättrad framkomlighet för stombusstrafiken. Åtgärderna förbättrar även framkomligheten för tung trafik och övriga busslinjer längs sträckan, busslinje 628, 624C, 628C och 680. Den nya utformningen medför att två befintliga dagvattenbrunnar måste höjjusteras.



Figur 9 Åtgärdsförslag på Birger Jarlsgatan vid Jutas backe.

Ringvägen vid Renstiernas gata

På Ringvägen, vid övergångsstället öster om den signalreglerade korsningen med Katarina Bangata, finns ett utbyggt öra som smalnar av vägen till ett körfält. Efter körfältet breddas vägen upp och det bildas en ficka som är reglerad med parkeringsförbud. Fickan används för angöring, vilket hindrar busstrafikens framkomlighet, se figur 11.



Figur 10 Kartbild som visar korsningen Ringvägen-Renstiernas gata.



Figur 11 Ringvägen vid korsningen med Katarina Bangata.

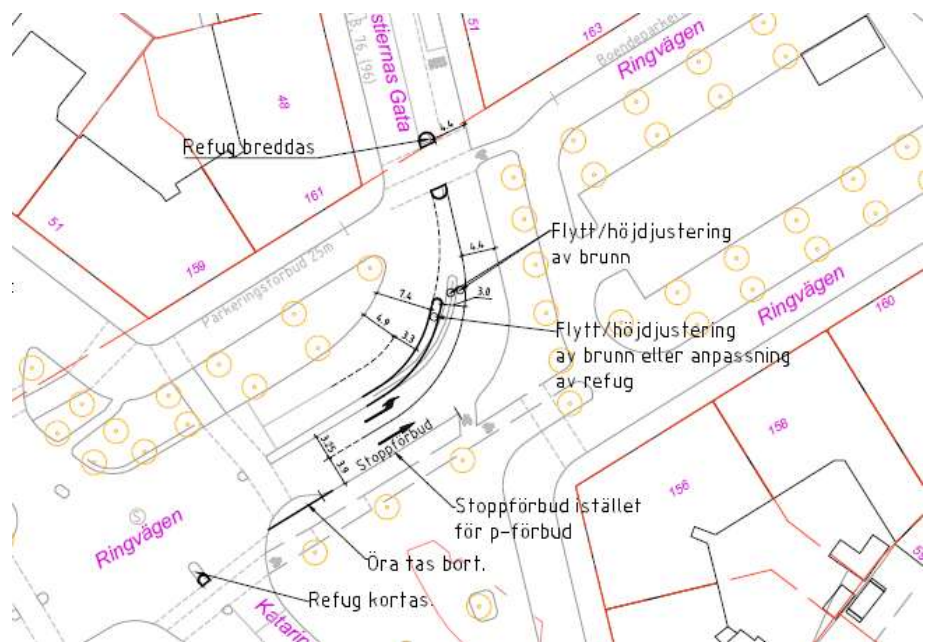
Trafikkontoret föreslår att örat byggs bort och refuger justeras så att två körfält skapas efter korsningen. Detta förväntas öka framkomligheten för busstrafiken men medför samtidigt att möjligheten att angöra platsen försvinner. Kontorets bedömning är dock att angöringsbehovet vid denna plats är litet eftersom det saknas målpunkter i närområdet.

Längre norrut på platsen i kurvan där Ringvägen övergår till Renstiernas gata avskiljer en refug med en betongbarriär och räcken körriktningarna åt. Refugen upphör några meter innan infarten till Ringvägens lokalgata och ett övergångsställe över Renstiernas gata. Denna plats används frekvent för att göra en u-sväng och köra tillbaka längs med Ringvägen. Både trafik som ska göra en u-sväng och vänstersvängande trafik som ska in på Ringvägens lokalgata

hindrar bussens framkomlighet, då fordonen stannar för att väja för mötande trafik från Renstiernas gata.

För att förbättra framkomligheten föreslås refugens läge justeras så att ett nytt vänstersvängskörfält får plats och busstrafiken kan passera fordon som stannat för väjning, se figur 12. Åtgärden förbättrar även framkomligheten för övrig motorfordonstrafik. Åtgärden medför att körbanans höjder justeras och en ny dagvattenbrunn behöver anläggas. Befintliga nedstigningsbrunnar, tillsynsbrunnar, ventiler och en dagvattenbrunn behöver höjjusteras. En trafiksignalstolpe vid korsningen mellan Katarina Bangata och Ringvägen behöver flyttas till nytt läge.

Åtgärden förväntas förbättra framkomligheten för stomlinje 3 men också annan busstrafik på sträckan, busslinje 76, 423, 446 och 449. Åtgärden ökar även framkomligheten för övrig trafik på sträckan.



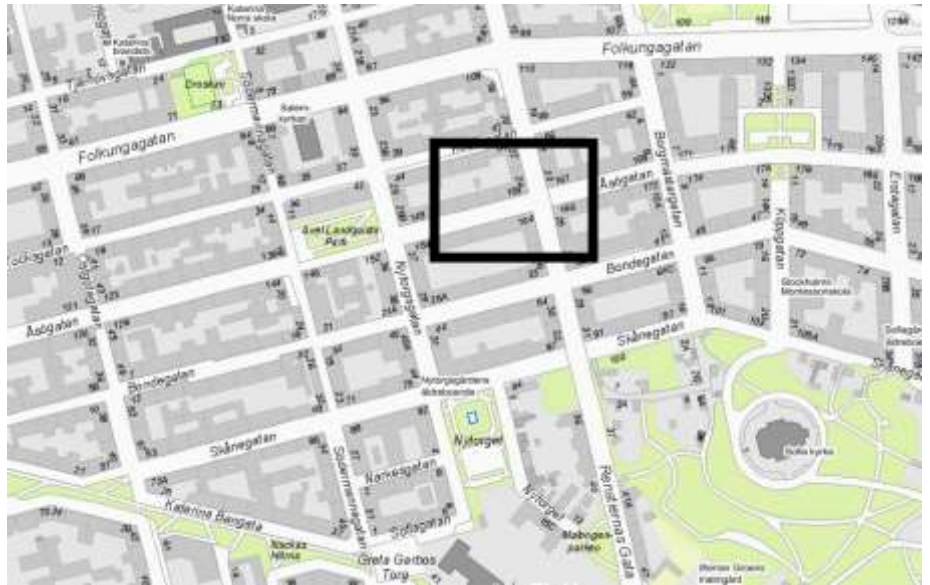
Figur 12 Förslag med justerad refug och breddning vid Ringvägen/Renstiernas gata.

Renstiernas gata vid Åsögatan

Längs Renstiernas gata mellan Åsögatan och Kocksgatan finns idag två körfält i norrgående riktning, varav ett mittförlagt busskörfält. Det högra körfältet är reglerat med parkeringsförbud, men används ofta för angöring. I södergående riktning finns ett brett körfält.

På båda sidor av korsningen med Åsögatan finns oreglerade övergångsställen försedda med mittrefuger. Mittrefugen vid övergångsstället på korsningens norra sida är delvis placerad i busskörfältet, vilket skapar en trång passage för busstrafiken. Ett

annat problem är att trafik kör ut i busskörvälet för att passera angörande fordon på sträckan. Medelhastigheten är mycket låg på denna sträcka, mellan 11 och 12 km/h.



Figur 13 Kartbild som visar korsningen Renstiernas gata- Åsögatan.

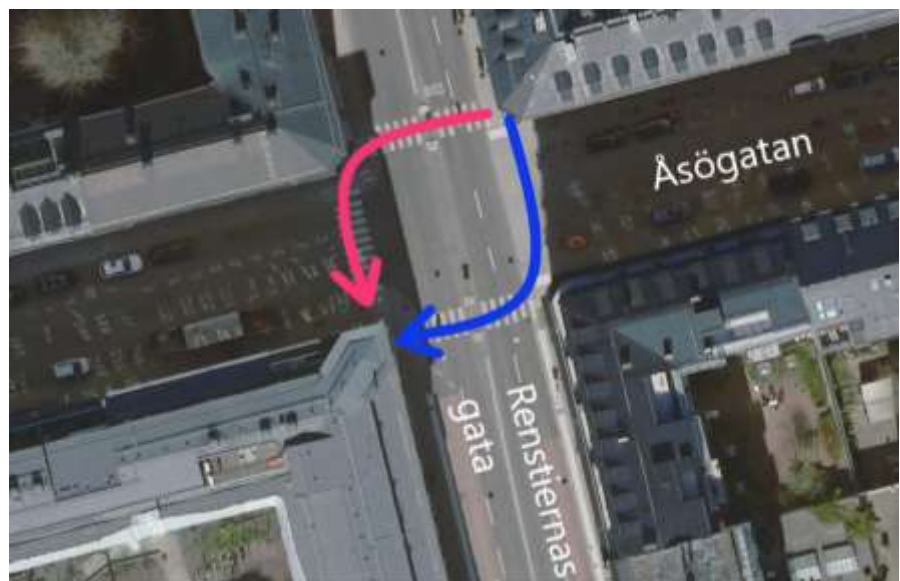


Figur 14 Renstiernas gata vid Åsögatan.

För att öka busstrafikens framkomlighet föreslår trafikkontoret att det norra övergångsstället över Renstiernas gata vid Åsögatan tas bort. På den östra sidan av korsningen finns idag en genomgående gångbana över Åsögatan. För att inte försämra framkomligheten för gångtrafikanter alltför mycket och bättre koppla samman gångytorna föreslås i så fall en genomgående gångbana även på den västra sidan av korsningen. Förbud att stanna och parkera föreslås införas på båda sidor under rusningstid på sträckan mellan Åsögatan och Kocksgatan. I anslutning till den föreslagna genomgående gångbanan på korsningens västra sida föreslås ett öra byggas ut. Då behov av cykelparkering har identifierats på platsen föreslås här nya cykelpollare.

Förslaget medför att refugen norr om korsningen tas bort, vilket innebär att den trånga passagen försvinner. Framkomligheten för busstrafik förväntas då öka, både på grund av den ökade bredden, till följd av att övrig motorfordonstrafik inte behöver använda busskörfältet vid passage av angörande fordon. Framkomligheten förväntas också öka eftersom busstrafiken endast behöver väja för gångtrafikanter vid ett övergångsställe i korsningen.

Konsekvenserna av denna åtgärd kan bli att gångavstånden ökar för vissa fotgängare och att möjligheterna att angöra sträckan minskar under rusningstid. Det som talar för att ta bort ett övergångsställe är att observationer på platsen visar att många gående går över två övergångsställen då de passerar korsningen, exempelvis över det norra övergångsstället över Renstiernas gata och därefter det västra övergångsstället över Åsögatan, se rosa pil i figur 15. Om det norra övergångsstället över Renstiernas gata utgår blir gångavståndet lika långt via den genomgående gångbanan över Åsögatan på korsningens östra sida och därefter det södra övergångsstället över Renstiernas gata, se blå pil i figur 15. Detta innebär att ett borttaget övergångsställe inte får alltför stora konsekvenser i form av ökade gångavstånd. Det som också talar för att ta bort det norra övergångsstället istället för det södra är för att behålla god tillgänglighet till de busshållplatser som är placerade i båda riktningar i anslutning till det södra övergångsstället.



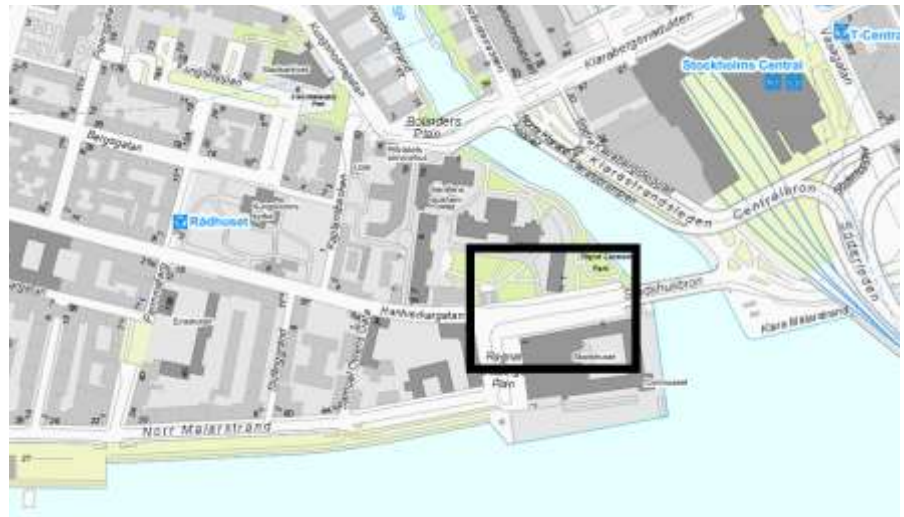
Figur 15 Alternativ för att passera korsningen Renstiernas gata/Åsögatan.

Åtgärden förväntas förbättra framkomligheten för stomlinje 3 men också annan busstrafik på sträckan, som dessutom bland annat trafikeras av busslinje 76, 423, 446 och 449. Åtgärden ökar även framkomligheten för övrig trafik på sträckan.

Förslaget medför att gång- och körbanans höjder behöver justeras, vilket innebär att tre befintliga brunnar och tre ventiler behöver höjjusteras. En befintlig lastplats som är placerad på Åsögatan väster om korsningen flyttas ungefär tio meter bakåt.

Hantverkargatan vid hållplats Stadshuset

Vid hållplats Stadshuset på Hantverkargatan i riktning mot Karolinska sjukhuset är kantstenslinjen något svängd och mittrefugen placerad på ett sätt som påverkar framkomligheten.



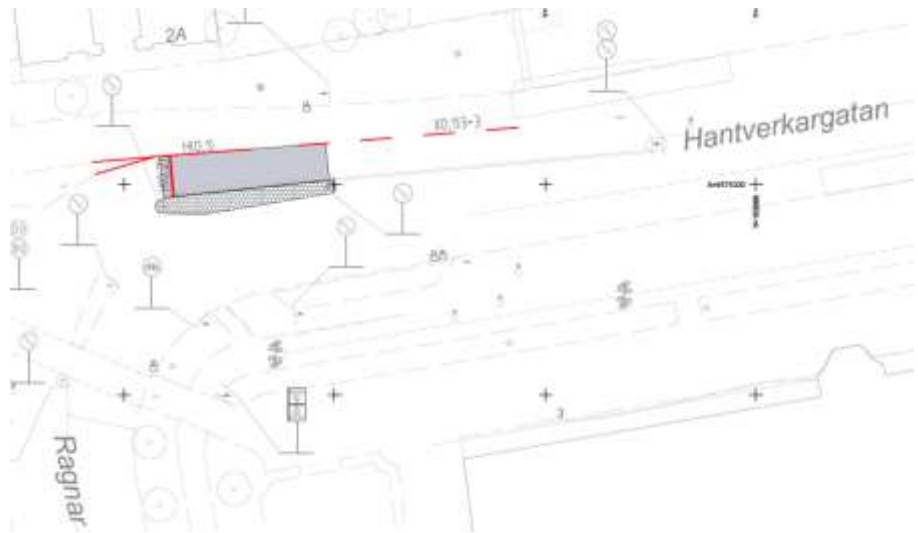
Figur 16 Kartbild som visar Hantverkargatan vid Stadshuset.



Figur 17 Hållplats Stadshuset i riktning mot Karolinska sjukhuset.

För att öka framkomligheten föreslås mittrefugen justeras för att underlätta för bussen i riktning mot Karolinska sjukhuset, se figur 18. Dessutom föreslås komplettering av vägmarkeringen med en

mittlinje för att tydliggöra färdvägen. Åtgärden förväntas underlätta för både busstrafik och annan tung trafik på sträckan.

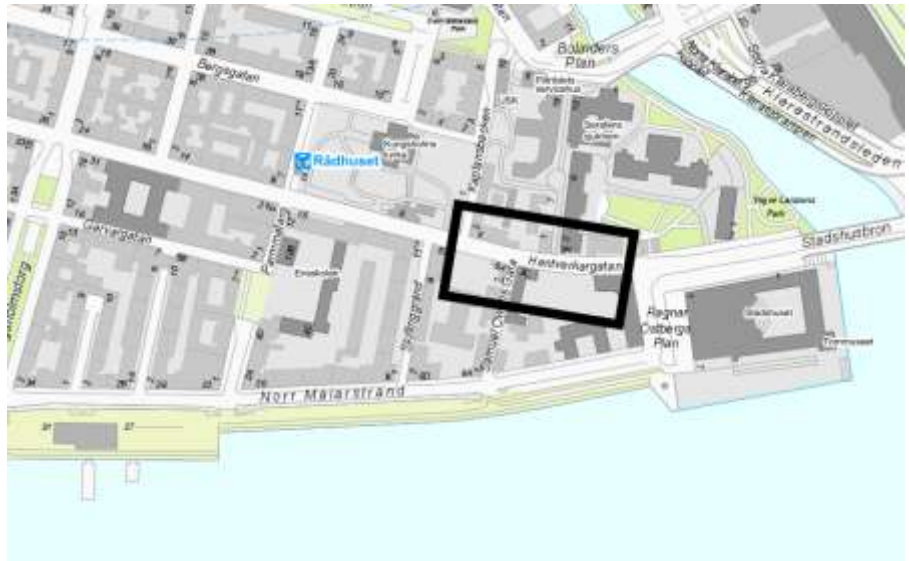


Figur 18 Åtgärdsförslag på Hantverkargatan vid Stadshuset.

Hantverkargatan på sträckan mellan Stadshuset och Kungsholms kyrka

På Hantverkargatan mellan Stadshuset och Kungsholms kyrka finns ett körfält i vardera riktningen och kantstensparkering i riktning österut, se figur 20. I denna riktning finns även bussparkering. På den norra sidan av gatan råder parkeringsförbud på större delen av sträckan. Parkerade fordon längs med sträckan orsakar framkomlighetsproblem för busstrafiken eftersom utrymmet är trångt. För att undvika parkerade fordon och dörruppslag måste bussarna ofta köra över mittlinjen i körfältet för mötande trafik.

För att förbättra framkomligheten på sträckan föreslås att mittlinjen justeras mellan korsningen med Samuel Owens gata och Ragnar Östbergs plan. Körfältet på södra sidan av gatan breddas till 3,5 meter. Körfältet på gatans norra sida smalnas av till 4,3 meter. Befintligt parkeringsförbud föreslås ersättas med förbud att stanna och parkera under dagtid, övrig tid föreslås parkeringsförbud. Åtgärden ökar även framkomligheten för andra större fordon och även i viss mån för annan trafik på sträckan då bussar och tyngre fordon inte riskerar att hindra bakomvarande trafik.



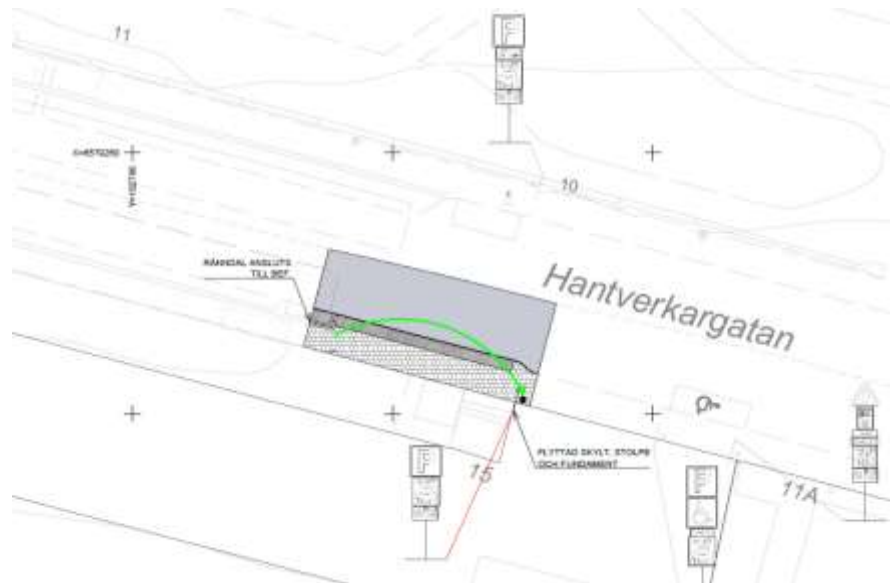
Figur 19 Kartbild som visar Hantverkargatan mellan Stadshuset och Kungsholms kyrka.



Figur 20 Hantverkargatan mellan Stadshuset och Kungsholms kyrka.

En körfältsbredd på 3,5 meter är tillräckligt för att busstrafik inte ska störas av angörande fordon. Åtgärderna medför att möjligheterna att angöra sträckan minskar under dagtid. Trafikkontoret bedömer emellertid att inga större målpunkter påverkas av detta.

Vid hållplats Kungsholms kyrka i riktning österut hindrar parkerade bilar efter hållplatsen bussar som ska lämna hållplatsen. För att minska detta problem föreslås klacken vid hållplatsen förlängas med ungefär 16 meter, se figur 21. Detta kommer att underlätta utkörning från hållplatsen men medför att ungefär tre parkeringsplatser försvinner.



Figur 21 Åtgärdsförslag vid hållplats Kungsholms kyrka.

Hantverkargatan vid korsningen med Södra Agnegatan

På båda sidor av korsningen med Södra Agnegatan finns övergångsställen över Hantverkargatan, se figur 23. Täta övergångsställen medför att busstrafiken måste sakta ner och väja för fotgängare flera gånger, vilket påverkar bussens framkomlighet.



Figur 22 Kartbild som visar korsningen Hantverkargatan-Södra Agnegatan.

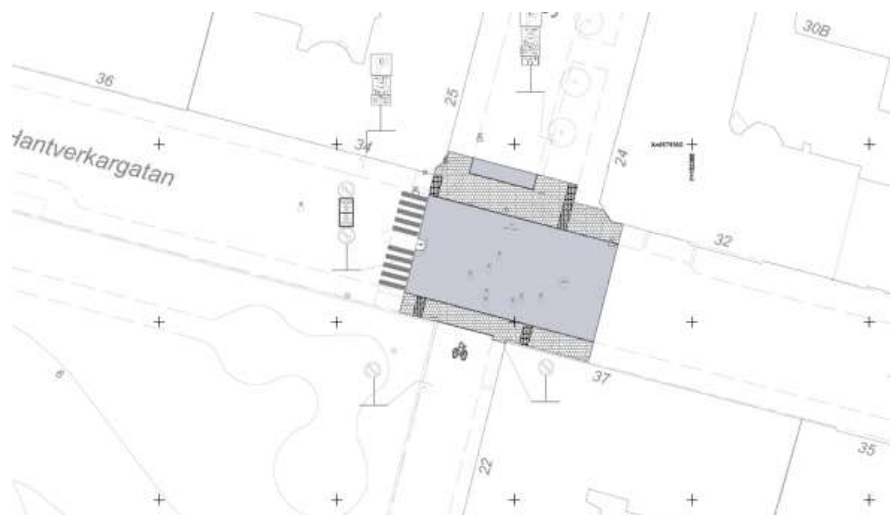


Figur 23 Hantverkargatan vid korsningen med Södra Agnegatan.

För att öka framkomligheten för busstrafiken föreslås övergångsstället öster om korsningen med Södra Agnegatan tas bort. För att inte försämra gångtrafikens framkomlighet alltför mycket och koppla samman gångytorna föreslås övergångsställena över Södra Agnegatan byggas om till genomgående gångbanor på båda sidor av Hantverkargatan.

Åtgärden med att ta bort övergångsstället ökar framkomligheten längs med Hantverkargatan, både för stomlinjen, annan busstrafik, cykeltrafik och övrig motorfordonstrafik. Sträckan trafikeras, förutom av stomlinje 3, även av busslinjerna 54 och 61. Eftersom närmsta övergångsställe endast ligger 20 meter bort bedömer kontoret att den försämrade framkomligheten för gångtrafiken är liten.

Åtgärden medför att höjder på gångbanor och körbanor behöver justeras och flera befintliga brunnar och ventiler behöver höjjusteras.



Figur 24 Åtgärdsförslag vid korsningen Södra Agnegatan/Hantverkargatan.

Hantverkargatan vid hållplats Kronobergsgatan

Hållplats Kronobergsgatan ligger på den västra delen av Hantverkargatan, intill korsningen med Sankt Eriksgatan. I riktning mot Karolinska sjukhuset är hållplatsen utformad som en klackhållplats. Efter hållplatsen finns en lastplats, se figur 26.



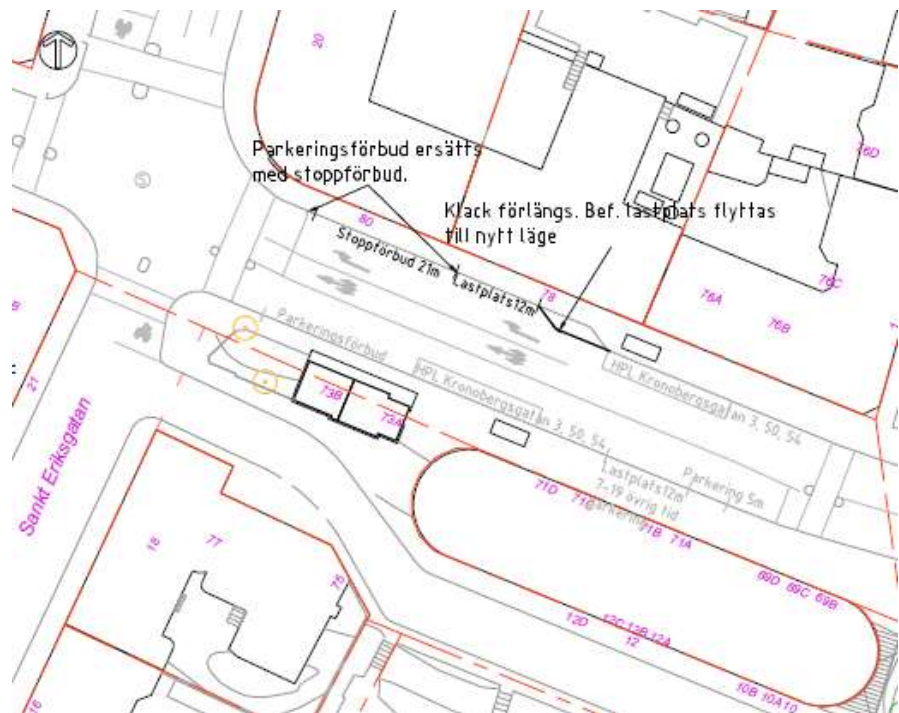
Figur 25 Kartbild som visar hållplats Kronobergsgatan på Hantverkargatan.



Figur 26 Lastplats som är placerad efter hållplats Kronobergsgatan i riktning mot Karolinska sjukhuset.

När bussen ska köra ut från hållplatsen och vidare mot korsningen hindras den ibland av angörande fordon vid lastplatsen. För att minska problemet föreslås befintlig hållplatsklack förlängas och lastplatsen förflyttas till ett nytt läge några meter västerut. Parkeringsförbudet mellan lastplats och korsning föreslås ersättas med ett förbud att stanna och parkera, se figur 27.

Åtgärden förväntas öka framkomligheten både för stomlinje 3 och för busslinje 54 som också trafikerar hållplatsen.



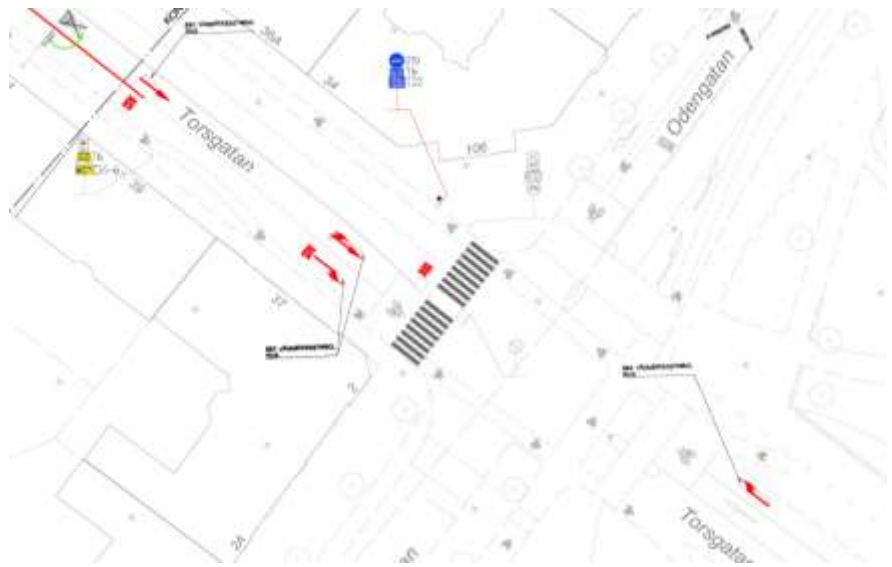
Figur 27 Åtgärdsförslag vid hållplats Kronobergsgatan.

Torsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan

På Torsgatan, mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan, finns idag två körfält i vardera riktningen. I sydlig riktning övergår det vänstra körfältet i ett vänstersvängskörfält inför korsningen med Odengatan. I sydlig riktning finns idag dessutom en lastplats. I nordlig riktning övergår det högra körfältet i ett högersvängskörfält inför korsningen med Sankt Eriksgatan. Under 2021 har trafikkontoret anlagt en kort sträcka med busskörfält i höger körfält vid korsningen med Sankt Eriksgatan i sydlig riktning. Syftet med åtgärden var att göra det möjligt för busstrafik att köra rakt fram i högersvängskörfältet i korsningen och på så sätt få bättre framkomlighet på sträckan.



Figur 39 Kartbild som visar Torsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan.



Figur 40 Föreslagna åtgärder vid korsningen Torsgatan-Odengatan.

I detta projekt har trafikkontoret studerat sträckan vidare och planerar att förlänga busskörfältet vidare i sydlig riktning fram till korsningen med Odengatan. Det vänstra körfältet övergår i ett körfält rakt fram och till vänster inför korsningen med Odengatan. Den befintliga lastplatsen föreslås tidsbegränsas till tider utanför rusning och regleras med förbud att stanna och parkera under rusningstid för att underlätta framkomligheten på sträckan. I riktning norrut planeras ett tidsbegränsat busskörfält i vänster körfält under rusningstrafik som avslutas innan korsningen med Sankt Eriksgatan, där den övergår i ett körfält rakt fram. Höger körfält övergår till ett högersvängskörfält inför korsningen.

Åtgärderna förväntas öka framkomligheten för framför allt stomlinje 3 och linje 77 som trafikerar sträckan Sankt Eriksplan-Torsgatan men även för annan busstrafik på sträckan. Åtgärden förväntas förtydliga och öka efterlevnaden av det förbud mot trafik med fordon som råder vid Sankt Eriksplan.

Torsgatan på sträckan mellan Karlbergsvägen och Rödbergsgatan

På Torsgatan, på sträckan mellan Karlbergsvägen och Rödbergsgatan i norrgående riktning, finns idag två körfält varav ett tidsbegränsat busskörfält på del av sträckan. I motsatt riktning finns två körfält, varav ett busskörfält, kantstensparkering och en klackhållplats.

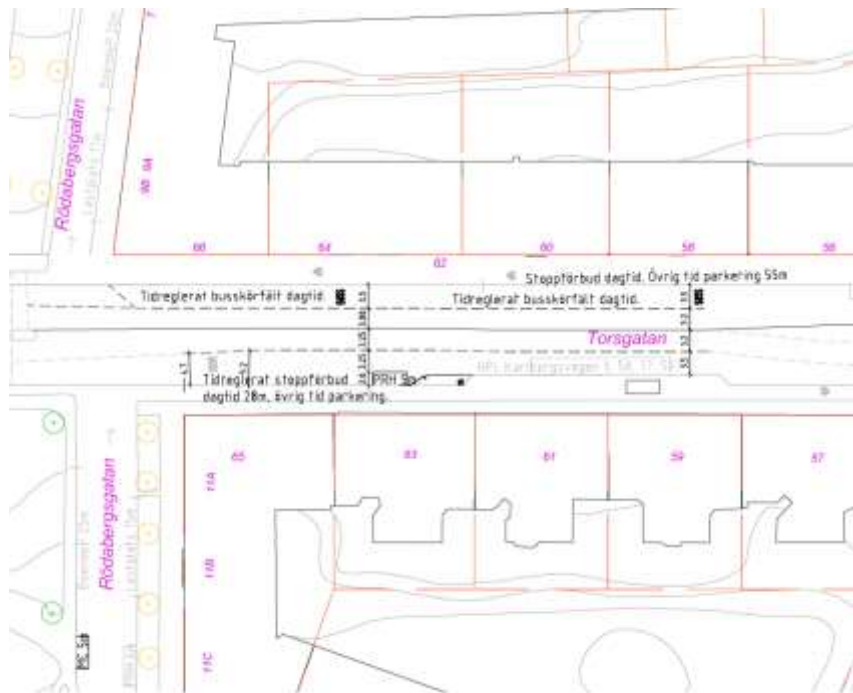


Figur 28 Kartbild som visar Torsgatan mellan Karlbergsvägen och Rödabergsgatan.



Figur 29 Torsgatan mellan Karlbergsvägen och Rödabergsgatan.

Kantstensparkeringen i kombination med köer på platsen gör det svårt för bussen att nå busskörfältet och angöra hållplatsen i norrgående riktning. För att underlätta inkörningen till busshållplatsen föreslås att det tidsbegränsade busskörfältet förlängs. Detta medför att ett förbud att stanna och parkera för motorfordonstrafiken införs under rusningstid, kl. 7-10 och kl. 15-19, se figur 30.



Figur 30 Åtgärdsförslag Torsgatan mellan Karlbergsvägen och Rödabergsgatan.

Ett förbud att stanna och parkera under rusningstid förväntas öka framkomligheten för både stombusslinje 3 och 6 och övriga busslinjer som trafikerar sträckan, exempelvis linje 77, 507, 597 och 598. Under rusningstid i norrgående riktning utgår ca 11 parkeringsplatser och möjligheterna att angöra sträckan minskar.

I södergående riktning mot Södersjukhuset föreslås klackhållplatsen att förlängas samt ett tidsreglerat stoppförbud införs, se figur 32. Detta medför att fyra parkeringsplatser utgår och en MC-plats föreslås flyttas till nytt läge på Rödabergsgatan i nära anslutning till sträckan. Detta förväntas öka framkomligheten för stombuss och annan busstrafik på sträckan samt underlätta inkörning till hållplats. En lättare inkörning medför att bussen har lättare att angöra rakt, så att alla dörrar hamnar nära kantstenen. Detta underlättar på- och avstigning, inte minst för personer med funktionsnedsättning.

Åtgärderna medför att höjder på gångbana och körbana justeras och en ny dagvattenbrunn behöver anläggas. Två befintliga brunnar anpassas till de nya höjderna.

Prioritering i trafiksignaler

Genom det så kallade pribussystemet anpassas en trafiksignal när en stombuss närmar sig, i första hand genom att signalen får förlängd gröntid så att bussen hinner passera innan signalen slår om till rött. Trafikkontoret ser kontinuerligt över bussprioriteringen och dess

funktioner. Detta arbete kommer att fortsätta för trafiksignalerna längs med sträckningen för stomlinjer 2 och 3.

Utöver dessa större åtgärder har kontoret även under 2022 genomfört några mindre åtgärder såsom väjningsplikt vid anslutande gator.

Hållplatsåtgärder (genomförs av Region Stockholm)

De åtgärder som bedöms ha störst effekt på restiden är indragna hållplatser, vilket är åtgärder som ligger inom Region Stockholms och bussoperatörens ansvar. Tidsvinsten för en borttagen hållplats uppskattas till mellan 15 och 20 sekunder per buss och riktning. Trafikkontoret har, utöver de föreslagna åtgärderna som beskrivs ovan, sett över hållplatsavstånden längs med linjesträckningarna i samarbete med Region Stockholm och tagit fram förslag kring hållplatstrafikering. Detta är dock något som beslutas och genomförs av Region Stockholm.

Frejgatan

Avstånden mellan hållplatserna längs med Upplandsgatan, Vanadisvägen och Norrtullsgatan är korta, mellan 160 och 310 meter, se figur 41.



Figur 41 Hållplatsavstånd.

För att närma sig det rekommenderade hållplatsavståndet på 500 meter föreslås hållplats Frejgatan upphöra att trafikeras i båda riktningar, se figur 42. Detta förslag skulle öka avståndet mellan kvarvarande hållplatserna Odenplan och Vanadisvägen till 450 respektive 480 meter beroende på riktning. Åtgärden förväntas öka medelhastigheten för stomlinjen, dock medför förslaget längre gångavstånd för resenärer som tidigare använt hållplats Frejgatan. Detta planeras att genomföras av Region Stockholm vid tidtabellsskiftet i december 2022.



Figur 42 Hållplatsavstånd där hållplats Frejgatan upphört att trafikeras.

Region Stockholm avser att genomföra detta i tidtabellsskiftet vid december 2022.

Åtgärder som utgått ur detta projekt

Ersta sjukhus

I inriktningsbeslutet föreslogs en åtgärd för hållplatsen Ersta Sjukhus som idag är uppdelad på två hållplatslägen. Hållplatsläget för stomlinje 2 är problematiskt vid vinterväglag på grund av gatans lutning vilket medför att bussarna ofta kör fast.

För att förbättra situationen har kontoret studerat om hållplatsen kan flyttas till ett nytt läge på Folkungagatan, väster om korsningen med Erstagatan. Under utredningsskedet har kontoret sett att det är svårt att inrymma ett nytt hållplatsläge på platsen utan att antingen smalna av gång- och cykelbanorna längsmed Stigbergsparken eller ta bort ett kollektivtrafikkörfält på Folkungagatan. Kontoret ser inte något av dessa alternativ som lämpligt på denna plats. Med anledning av detta har kontoret valt att inte inkludera denna åtgärd inom projektet för stomlinje 2 och 3.

Korsningen med Hamngatan

I inriktningsbeslutet beskrev kontoret en åtgärd vid Kungsträdgårdsgatan-Norrlandsgatan där bussens framkomlighet är låg. I riktning mot Norrtull passerar stomlinjen från Kungsträdgårdsgatan till Norrlandsgatan, rakt igenom korsningen med Hamngatan. Det tar lång tid för bussen att köra igenom korsningen och nå busskörfältet som finns på Norrlandsgatan eftersom blockeringar uppstår vid köbildning då mer trafik svänger in från Hamngatan än vad som får plats i körfältet. Högersvängande trafik måste dessutom väja för fotgängare vid det högt trafikerade övergångsstället över Norrlandsgatan.

Kontoret har utrett möjligheten att separera högersvängande trafik i trafiksignalen och på så sätt styra trafikmängden som släpps in på Norrlandsgatan och anpassa detta till vad som ryms i körfältet. Utredningen visade dock att det inte var möjligt att inrymma en refug med signalstolpe för att kunna separera högersvängande trafik. Detta beror på att det i korsningen krävs stora utrymmen för svängrörelser i alla riktningar. Kontoret har därmed inte sett att den föreslagna lösningen är möjlig att genomföra på platsen.

Slut