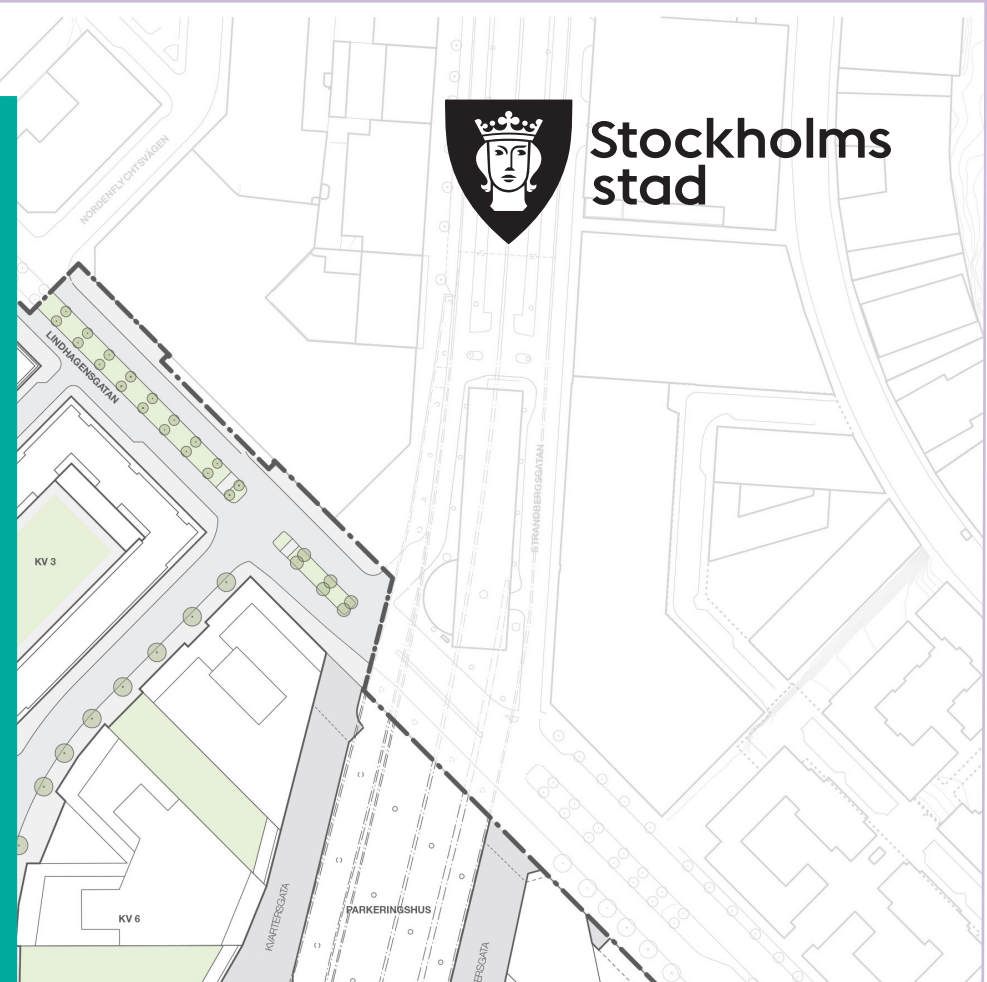


Trafik PM Hornsbergskvarteren



Stockholms
stad



MARS 2017

Uppdrag

Hornsbergskvarteren 2016

Titel på rapport:
Datum:

Trafik PM Hornsbergskvarteren
2017-03-24 Reviderad 2019-10-04

Medverkande

Beställare:
Kontaktperson:

Stockholm Stad, Exploateringskontoret
Magnus Bäckström och Andrew Blank

Konsult:
Uppdragsansvarig:
Upprättad av:
Handläggare:

Sweco
Håkan Lindström
Fredrik Karlsson
Julia Söderqvist

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	4
2. Förutsättningar	4
3. Uppdrag	6
4. Målpunkter	6
5. Gång	8
6. Cykel	10
7. Kollektivtrafik	12
8. Parkering	14
8.1 Cykelparkering	14
8.2 Bilparkering	15
8.3 Angöring	15
8.4 In och utfarter från Lindhagensgatan	15
9. Gatustruktur	16
10. Hastighet	17
11. Trafikalstring och trafikmängder	17
12. Sektioner	20
13. Övriga punkter att beakta	27
14. Referenser	28

1. Bakgrund

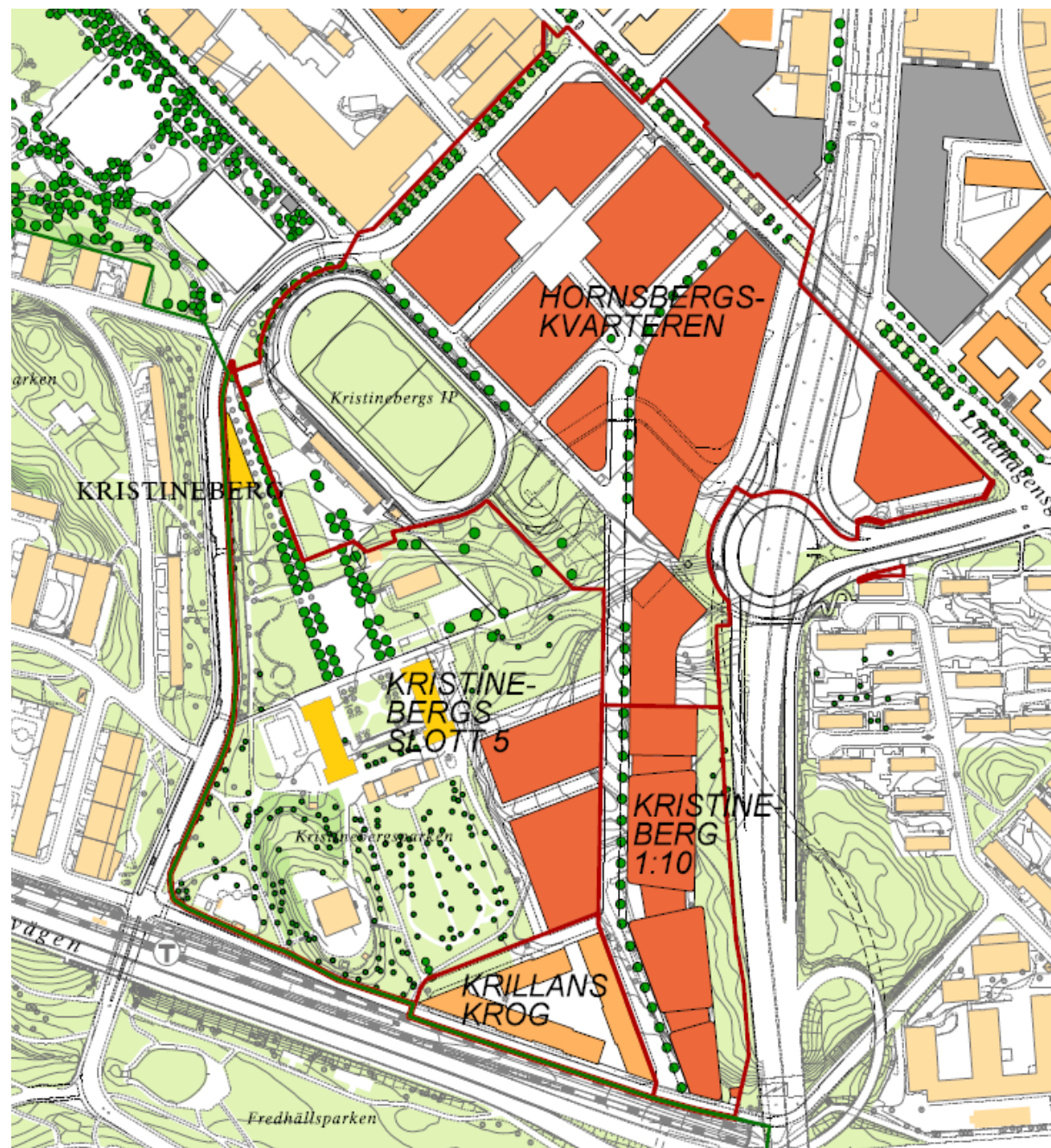
Nordvästra Kungsholmen utvecklas från ett tidigare industriområde till att innefattas av innerstadsbebyggelsen på Kungsholmen. Den nya stadsdelen planeras med stenstadens traditionella skala och täthet samt en blandad användning till bostäder, arbetsplatser och service med ett levande utåtriktat nyttjande av bottenvåningar för att bidra till en levande stad. Den täta stadsmässiga bebyggelsen balanseras med god tillgång till attraktiva parker och en medveten utformning av gaturum och platser. En stor sammanhängande stadspark skapas när Kristinebergs slottspark binds samman med strandpromenad och strandpark vid Ulvsundasjön.

Figur 1 illustrerar pågående detaljplaner (röda områden) för Nordvästra Kungsholmen samt Killans Krog.

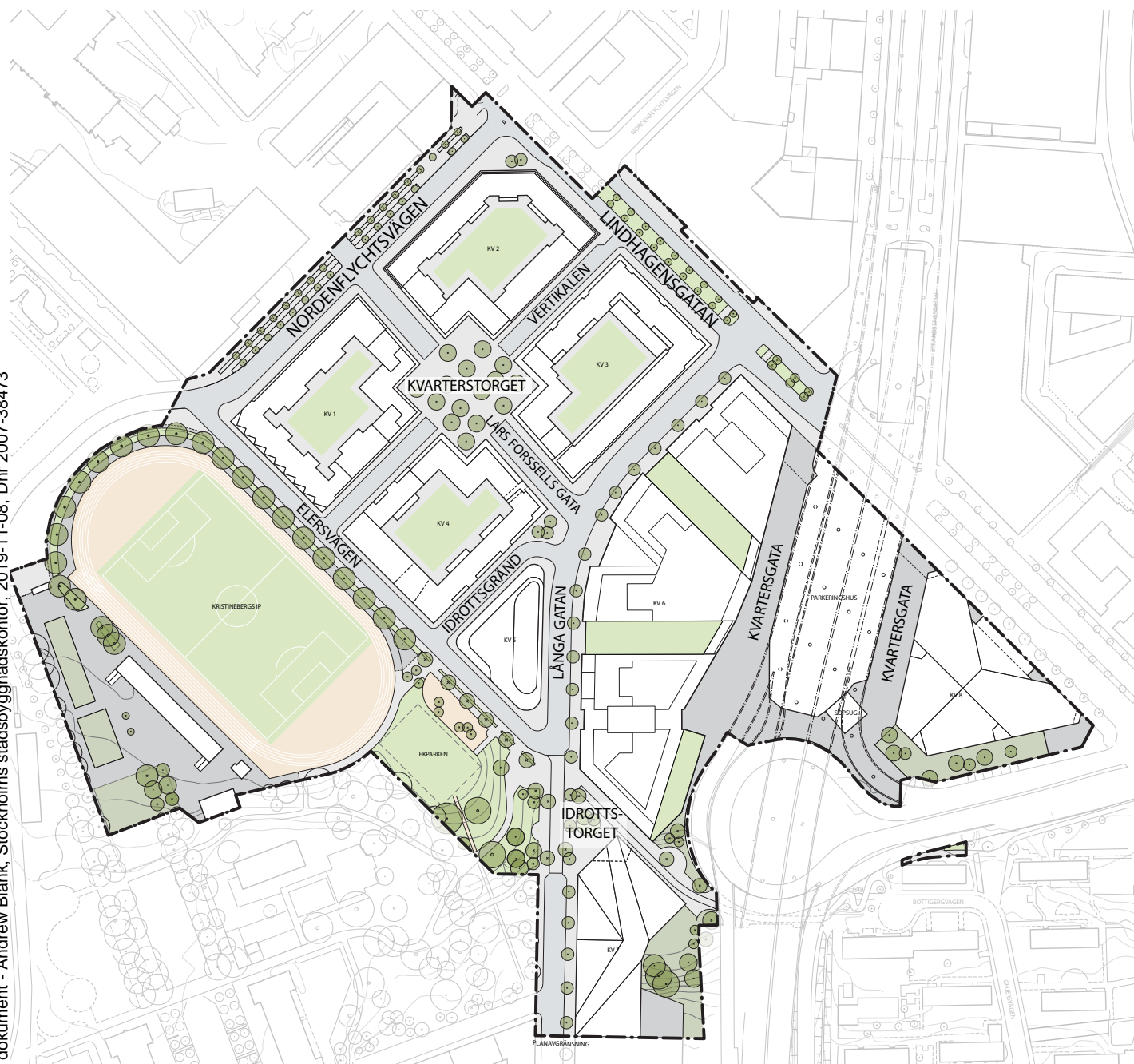
2. Förutsättningar

I området där nuvarande Hornsbergs bussdepå finns pågår detaljplanarbete för fortsatt stadsutveckling av Nordvästra Kungsholmen med bland annat bostäder och kontor. Totalt innehåller planförslaget ca 750 lgh beräknat på 100 kvm ljus BTA/lgh eller enligt nu liggande förslag till lägenhetsfördelning från byggaktörerna ca 850 lgh, vilket betyder att förslagen innehåller en större andel mindre lägenheter än snittet. Detta kan dock komma att ändras innan planens genomförande. Vidare innehåller planförslaget ca 90 000 kvm kontor, hotell, förskola med 8 avdelningar, parkeringshus, två fullstora idrottshallar, idrottsplats och ny park.

Detta PM utgör ett underlagsdokument för detaljplanen. I området finns det värdefull park och naturmark som kommer att behållas, bland annat flertalet träd intill Kristinebergs idrottsplats. Torg kommer att tillskapats centralt mellan bostadskvarteren samt vid Idrotts-hallen.



Figur 1. Pågående detaljplaner för Nordvästra Kungsholmen. Källa: Stockholm Stad.



Figur 2. Situationsplan över Hornsbergskvarteren.

Alla kvarter kommer ha bottenvåningar med publika lokaler för att bidra till stadslivet. Kontorskvarteren och Idrottshallen är placerade närmast Essingeleden och har fått en högre skala för att utgöra ett skydd mot trafikens störningar för bakomliggande bebyggelse. För att utnyttja marken under Essingeleden kommer ett offentligt garage anläggas där.

Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är nyligen ombyggda. Då Hornsbergskvarteren har anslutningar till dessa gator kommer viss anpassning behövas göras av gatuutformningen på de sidor som ansluter till Hornsbergskvarteren. Essingeledens trafikplats har nyligen byggts om, men den kommer inte att påverkas av den planerade kontorsbebyggelsen i nära anslutning till den västra delen av Essingeleden. Den kontorsbyggnad som på illustrationsplanen ligger närmast trafikplatsen (se Figur 2) kommer endast ha ett våningsplan med planterbart bjälklag och därmed ligga under rampens nivå (plushöjd). Däremot kommer det byggas ett offentligt garage under Essingeleden med anslutning från Lindhagensgatan. Den tidigare planerade samverkanscentralen öster om Essingeleden utgår och ersätts med ett kontorskvarter.

Utbyggnaden av Hornsbergskvarteren innebär att fler fotgängare och cyklister kommer röra sig inom och till och från planområdet, vilket ställer krav på en trafiksäker, tillgänglig och trygg trafiksituation.

3. Uppdrag

Sweco har fått i uppdrag att ta fram ett Trafik PM för detaljplanen för Hornsbergskvarteren. Detta PM beskriver trafikförutsättningarna och trafikkonsekvenserna av detaljplanen för Hornsbergskvarteren. Trafik PM:et behandlar bara Hornsbergskvarteren där bland annat den befintliga bussdepån vid Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen finns, se streckad linje i Figur 2 för detaljplanegräns. Kopplingarna till de övriga planområdena kommer att beröras, men ingen fördjupning kommer att ske.

4. Målpunkter

I Figur 3 redovisas större befintliga målpunkter i närområdet till Hornsbergskvarteren.

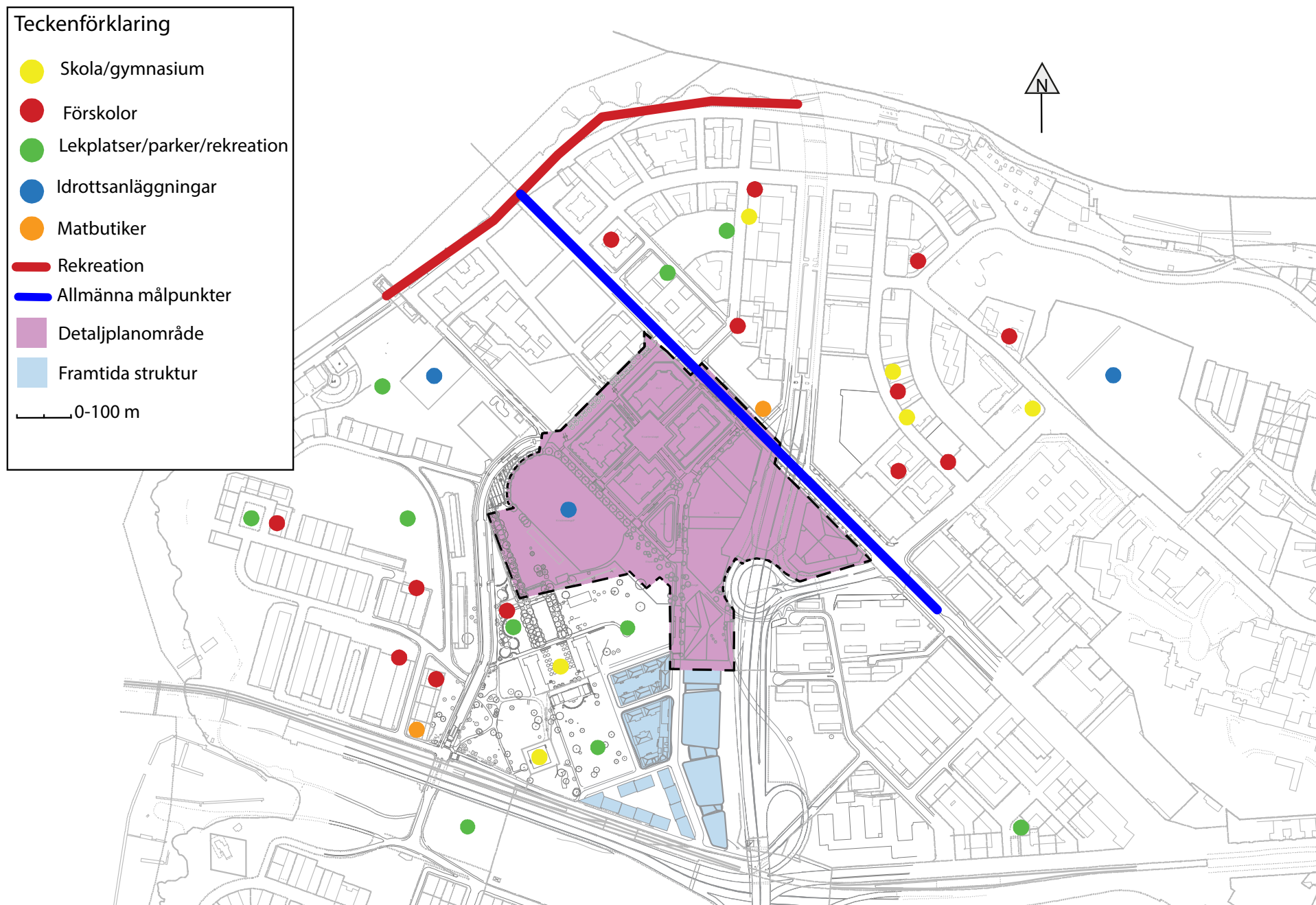
I Figur 3 visas större befintliga målpunkter för Nordvästra Kungsholmen. Det finns två matbutiker i området som är markerade med en orange punkt, där den nordost om Hornsbergskvarteren är en del av Lindhagens köpcentrum. Längs strandkajen är det en röd linje som markerar Hornsbergstrand, en målpunkt för området framförallt under sommarhalvåret. På Lindhagensgatan finns flera allmänna målpunkter såsom lokala servicebutiker och restauranger/caféer. Större parkområden finns i anslutning till Kristinebergs idrottsplats och slott och är markerade med gröna punkter i figur 3.

Identifierandet av omkringliggande målpunkter visar att Hornsbergskvarteren är centralt lokaliserade i förhållande till merparten av målpunkterna på Nord-

västra Kungsholmen. Det utgör goda förutsättningar för att boende inom Hornsbergskvarteren i stor utsträckning kommer att kunna transportera sig till fots, med cykel eller kollektivt för att nå ett flertal av de samhällsfunktioner som finns inom närområdet.

Lindhagensgatan kommer i och med utbyggnaden av planområdet få en förstärkt funktion som stadsgata med utökat antal servicefunktioner. Det kommer att innebära fler rörelser av fotgängare och cyklister längs med och korsandes av Lindhagensgatan.

Både Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen korsas för att nå flertalet lekplatser/förskolor/skolor och på sommarhalvåret är det stora flöden av fotgängare och cyklister som rör sig till rekreationsområdet Hornsbergsstrand. Utifrån ett barnperspektiv och gående och cyklisters säkerhet ställer det krav på tydlighet och trafiksäkerhet vid korsandet av gatorna, vilket befintliga och föreslagna övergångsställen bidrar till. Det finns förskola/skola i Slottsparken. För de boende i kommande Hornsbergskvarteren så innebär det att de endast behöver korsa lokalgator när de rör sig emellan dessa.



Figur 3. Större befintliga målpunkter i Nordvästra Kungsholmen.

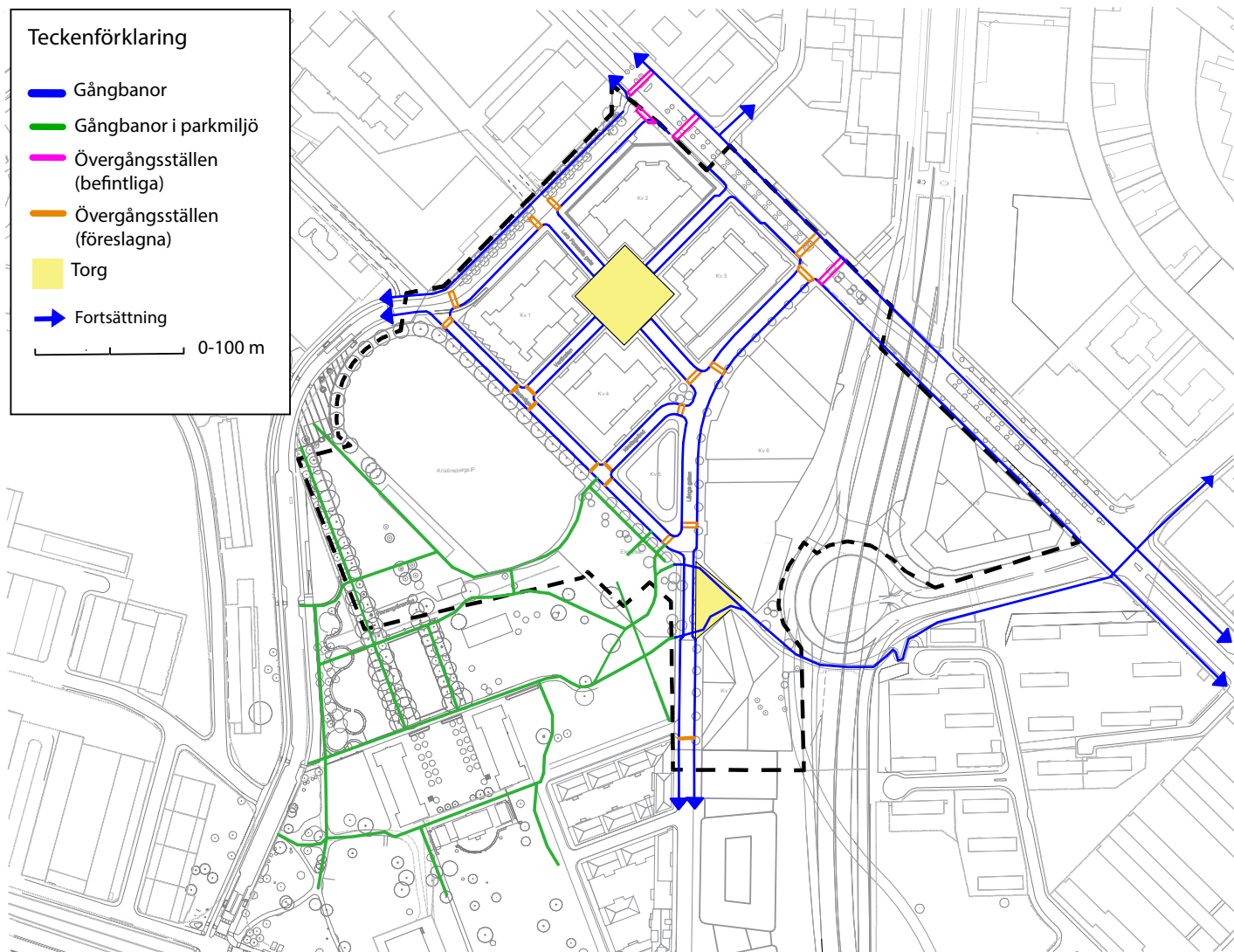
5. Gång

I Figur 4 visas föreslagen gånginfrastruktur i gatunätet (gångbanor, övergångsställen och torg) samt parkvägar. För att tydliggöra och höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har ett antal nya övergångsställen föreslagits inom planområdet.

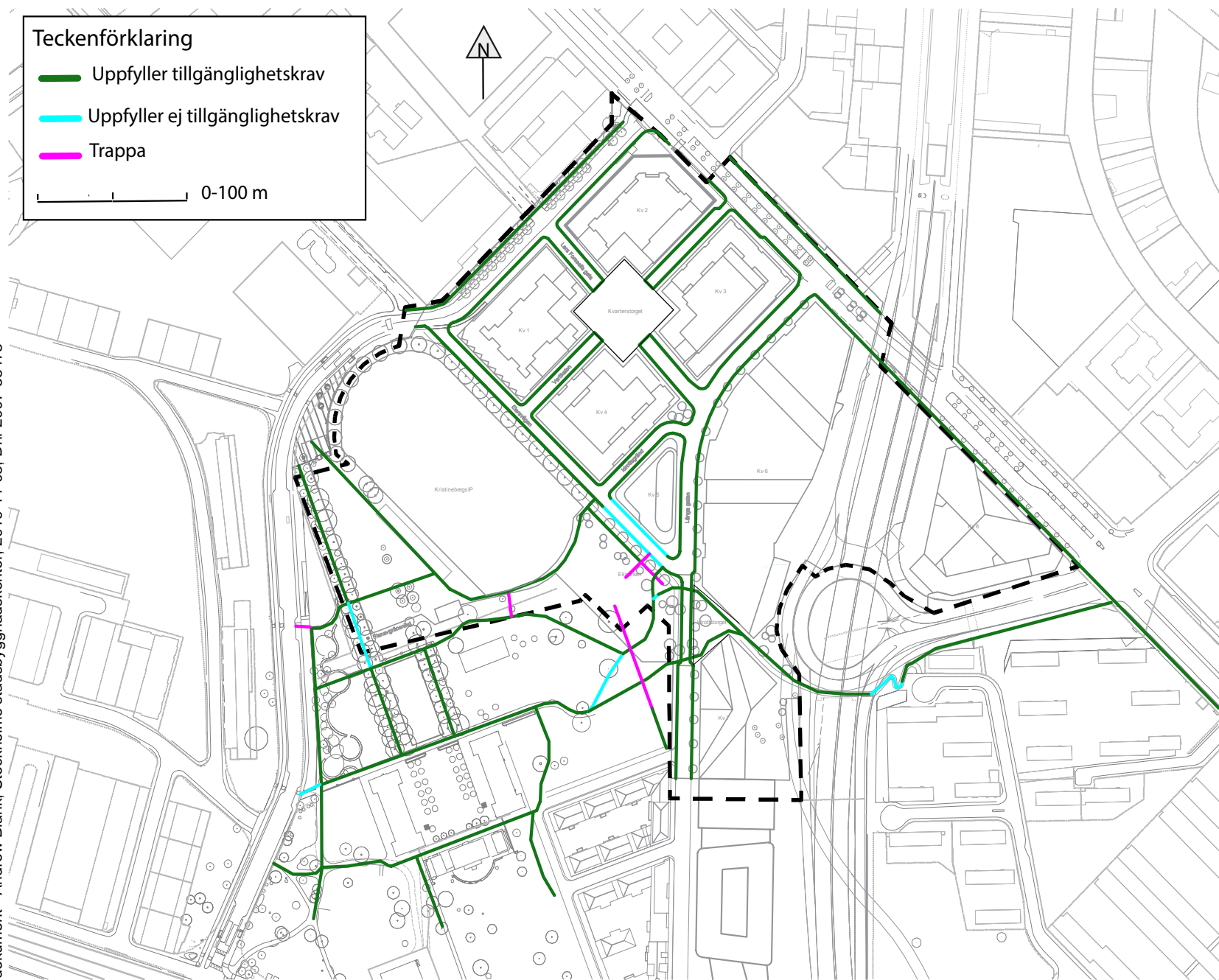
Bredden på gångbanorna inom Hornsbergskvarteren varierar, men alla gångbanor är minst 2,5 meter breda, i enlighet med Nordvästra Kungsholmens möbleringsprogram för gaturum och offentliga platser. 2,5 meter möbleringsfritt från fasad uppfyller även minsta mått för snöröjning av gångbanor. Kvarterstorget kommer i huvudsak att utformas för oskyddade trafikanter så att de ska kunna ta det i anspråk och vistas i, men där det kommer vara tillåtet med biltrafik på gåendes villkor. I huvudsak kommer den trafik som passerar torget vara angöringstrafik, då garagen till kvarteren är placerade i anslutning till omkringliggande gator i kvarteret. Garagens placering tillsammans med framkomligheten på Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan gör att mängden genomfartstrafik har bedömts vara låg. I Figur 4 framgår även förslag på övergångsställen.

Inom planområdet finns det gångbanor av god kvalitet på vardera sida av samtliga lokalgator, vilket främjar rörligheten inom och kopplingen till planområdet. Då flertalet målpunkter finns inom gångavstånd från planområdet är förutsättningarna att röra sig till fots goda. Det harmonierar väl med framkomlighetsstrategin, där gående ska prioriteras.

Anslutningarna av lokalgator från planområdet till Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan är föreslagna att utformas med genomgående gångbanor, förutom anslutningen till Långa Gatan och den västra parallellgatan under Essingeleden.



Figur 4. Gånginfrastruktur för fotgängare i Hornsbergskvarteren.



Figur 5. Tillgänglighet för fotgängare i Hornsbergskvarteren.

6. Cykel

Figur 6 visar en karta med klassificering av pendlings- och huvudstråk för cykel i Kristineberg med omnejd. Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är klassificerade som pendlingsstråk och båda ansluter till Hornsbergskvarteren.

I närheten av och i anslutning till planområdet finns det cykelbanor på Lindhagensgatan (enkelriktade på båda sidor av gatan), utmed Nordenflychtsvägen (dubbelriktad på västra sidan av gatan), längs Hornsbergs strand (dubbelriktade på västra sidan) och på Elersvägen (dubbelriktad på södra sidan). På övriga gator som angränsar till Hornsbergskvarteren är cyklister hänvisade till blandtrafik. Även inom Hornsbergskvarteren kommer all cykling vara hänvisad till blandtrafik, då alla gator utgörs av lokalgator med hastighetsbegränsningen 30 km/h. Anslutningarna av lokalgator från Hornsbergskvarteren till Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan är föreslagna att utformas med genomgående cykelbanor. Det gäller dock inte anslutningen till Lindhagensgatan från Långa Gatan och kvartersgatan vid Essingeleden.

Då cykelbanan på Nordenflychtsvägen endast finns på den västra sidan av gatan innebär det att cyklister behöver korsa Nordenflychtsvägen för att nå Hornsbergskvarteren. Det är därför viktigt att dessa korsningspunkter utformas på ett trafiksäkert sätt. På Lindhagensgatan är det enkelriktade cykelbanor, vilket gör att cyklister ofta behöver korsa gatan. Även där är det viktigt att korsningspunkter utformas på ett trafiksäkert sätt med hastighetsdämpande åtgärder.

Cykling längs Långa Gatan i blandtrafik kommer att vara ett alternativ till Nordenflychtsvägen för cyklister till och från det klassificerade pendlingsstråket längs Drottningholmsvägen via GC-tunneln mot Fredhällsparken. Det kommer även vara möjligt att via en tunnel under Essingeleden, vid den nya trafikplatsen, ansluta till Hornsbergskvarteren från områdena öster om Essingeleden.

Sammantaget är förutsättningarna för cykling lokalt och regionalt goda inom hela planområdet, med tanke på närheten till flertalet servicemålpunkter samt regionala cykelstråk.

Pendlingsstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. Bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller -fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll.

Mått:

Enkelriktad cykelbana 2,25 meter och 3,25 vid höga flöden > 15000 c/d

Dubbelriktad cykelbana 3,25 meter och 4,5 meter vid höga flöden > 10000 c/d

Dubbelriktad GC-bana/-väg 5 meter och 7 meter vid höga flöden > 10000 c/d

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken är till för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

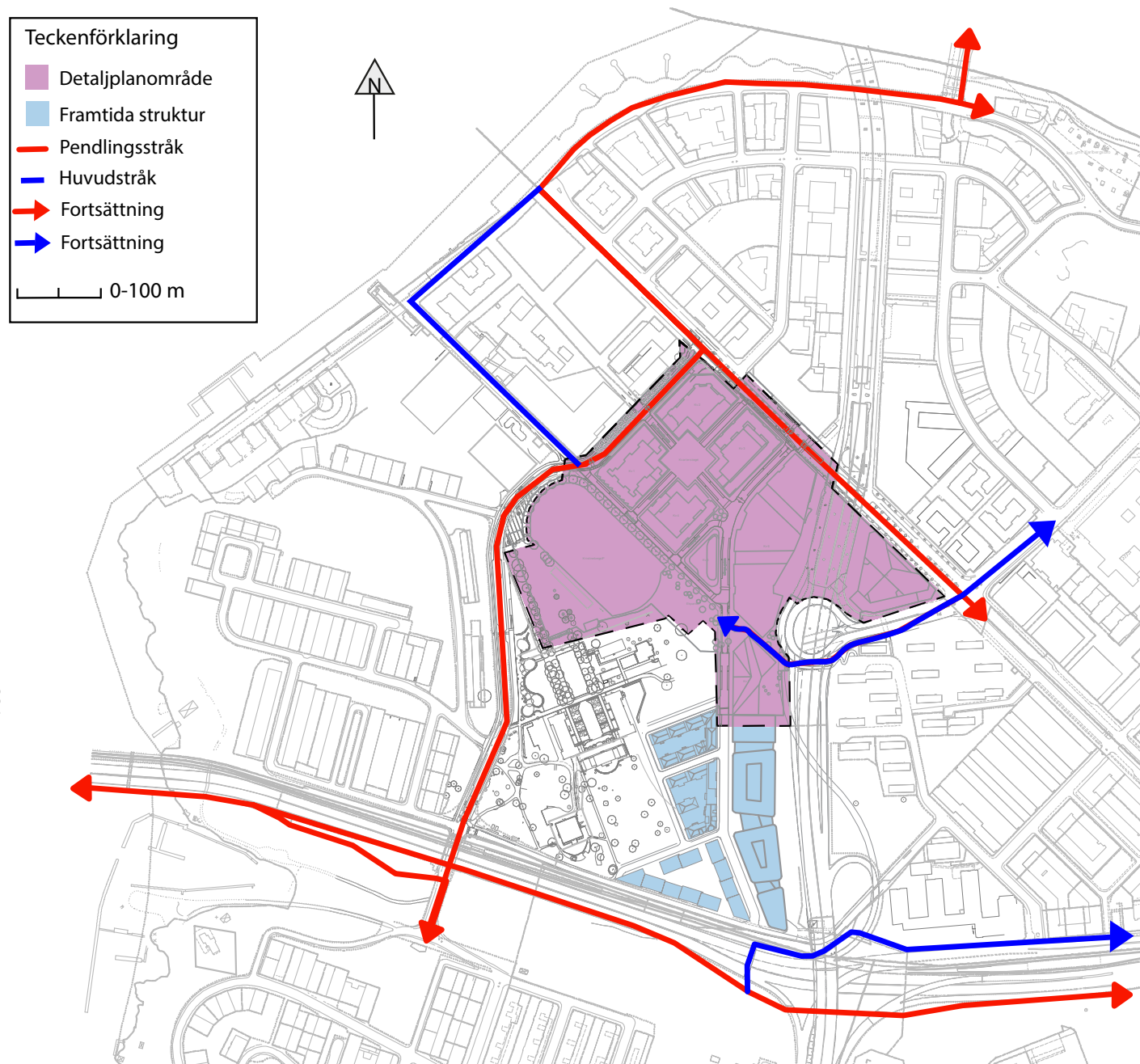
Mått:

Enkelriktad cykelbana 1,5 meter och 2,25 vid höga flöden

Dubbelriktad cykelbana 2,5 meter och 3,25 meter vid höga flöden

Dubbelriktad GC-bana/-väg 4 meter och 4,5 meter vid höga flöden

Bearbetad definition från Cykelplan 2012



Figur 6. Bilden illustrerar befintliga cykelbanor som klassificeras som pendlingsstråk (röd) eller huvudstråk (blå). Källa: Stockholm stad.

7. Kollektivtrafik

Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är trafikerade med buss i linjetrafik med hållplatser i anslutning till planområdet, enligt Figur 7. I Figur 7 framgår även tunnelbanestationerna Kristineberg (grön linje), Thorildsplan (grön linje) och Stadshagen (blå linje). Samtliga ligger på gångavstånd från Hornsbergskvarteren, men där topografin varierar och för vissa trafikanter kan topografin till Stadshagens och Thoridsplans tunnelbana ha viss barriäreffekt.

I anslutning till Hornsbergskvarteren trafikerar tre busslinjer med olika linjesträckning. I tabell 1 redovisas busslinjerna.

Med befintlig busstrafik och tre tunnelbanestationer inom gångavstånd, är det inte planerat någon linjetrafik inom Hornsbergskvarteren.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken har baserats på avståndet från en central punkt i planområdet. Från en punkt ungefär i mitten på planområdet har en radie på 200 meter redovisats för att visa att närtrafikens krav på 200 meter till linjetrafik uppfylls. En radie på 400 meter visar riktvärdet för gångavstånd till kollektivtrafik inom ett område med hög arbetstäthet och flerbostadshus, inom vilket Stadshagens tunnelbana samt flertalet busshållplatser nås. Den redovisade radien på 700 meter (se trafikförvaltningens råd nedan) visar att samtliga tunnelbanestationer (Thorildsplan, Kristineberg och Stadshagens) i närheten av planområdet innefattas.

Redovisade avstånd i Figur 7 är framtagna för att visa på Hornsbergskvarterens goda tillgänglighet till flertalet kollektivtrafikanslutningar, med korta gångavstånd till/ från bostäder och arbetsplatser. Det innebär att förutsättningarna inom planområdet för en hög färdmedelsandel med kollektivtrafik är god. Då avstånden är redovisade med radier utgör de fågelvägsavstånd, vilket kan skilja sig från det verkliga gångavståndet beroende på topografi och bebyggt miljö.

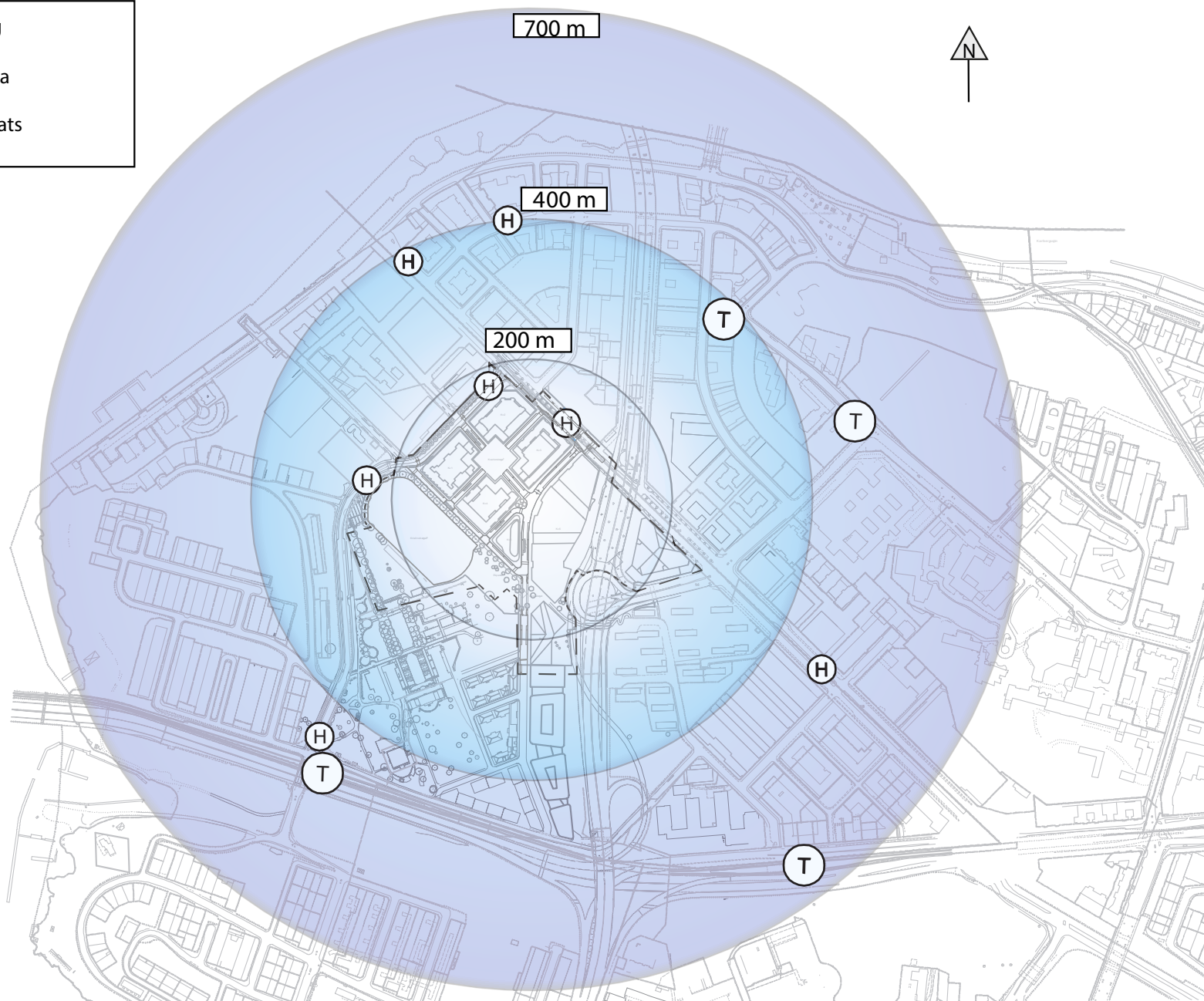
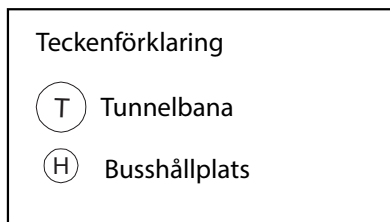
Tabell 1. Busslinjer, sträckning och turtäthet

Busslinjer	Sträckning	Turtäthet vardag
50	Hornsberg – Fridhemsplan – Centralen – Odenplan - Stora Lappkärrsberget	15-minuterstrafik
59	Norra Hammarbyhamnen – Medborgarplatsen – Centralen – Hornsberg- Fredhäll	20-minuterstrafik
61	Hornsberg – Fredhäll - Fridhemsplan - Odenplan - Ruddammen Linje	15-minuterstrafik

Trafikförvaltningen ger följande råd.

Bebyggelse inom 700 m (fågelvägsavstånd) från hållplats eller stationsentré för stomtrafik (blå bussar och spårtrafik) bedöms ha god tillgång till denna.

Bearbetat råd från RiPlan 2014



Figur 7. Busshållplatser och tunnelbanestationer i anslutning till Hornsbergskvarteren. Källa: SL.

8. Parkering

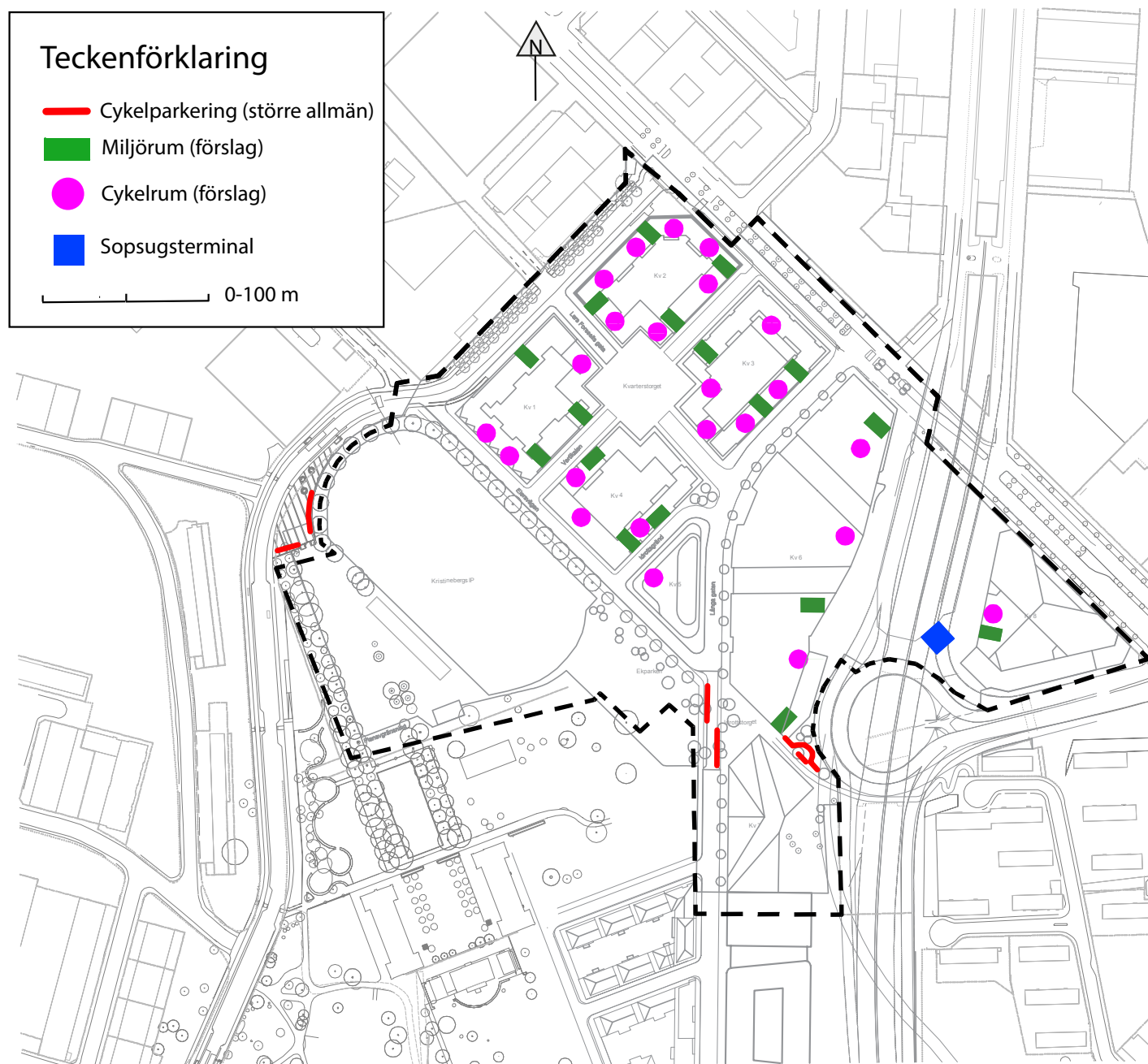
Till detaljplanen kommer det tas fram ett separat dokument för parkering, varpå Trafik-PM:et hänvisar till det för ytterligare detaljer och information.

8.1 Cykelparkering

I Hornsbergskvarteren planeras det för cykelparkering, i figur 8 framgår var cykelrum inom fastigheterna är planerade. Markerade cykelparkeringar skall utformas med god standard utifrån tillgänglighet och säkerhet. Större cykelparkering på allmän plats är markerade i Figur 8, dessa kommer att kompletteras med mindre cykelparkering i senare skede.

En förutsättning för att främja cykelresor är att det finns en god tillgång till och entrénära cykelparkering. Föreslagna cykelrum visar på att planområdet har en god tillgång till cykelparkering och goda förutsättningar till entrénära placering då de har god spridning inom hela planområdet.

Även antal miljörum är stort och dess spridning god inom planområdet. Vilket innebär att tillgängligheten till och användningen av miljörum anses vara god.



Figur 8. Hornsbergskvarteren med större allmän cykelparkering samt förslag på cykelrum, miljörum och sopsugsterminal i gatuplan.

8.2 Bilparkering

Inom planområdet kommer det finnas möjlighet för parkering i anslutning till all bebyggelse i form av gatuparkering och/eller garage (se markering i Figur 9). Se separat dokument för parkering.

Det gör att tillgängligheten till bebyggelsen inom planområdet är god framförallt möjligheten att anlägga parkeringsplatser för rörelsehindrade i entrénära lägen.

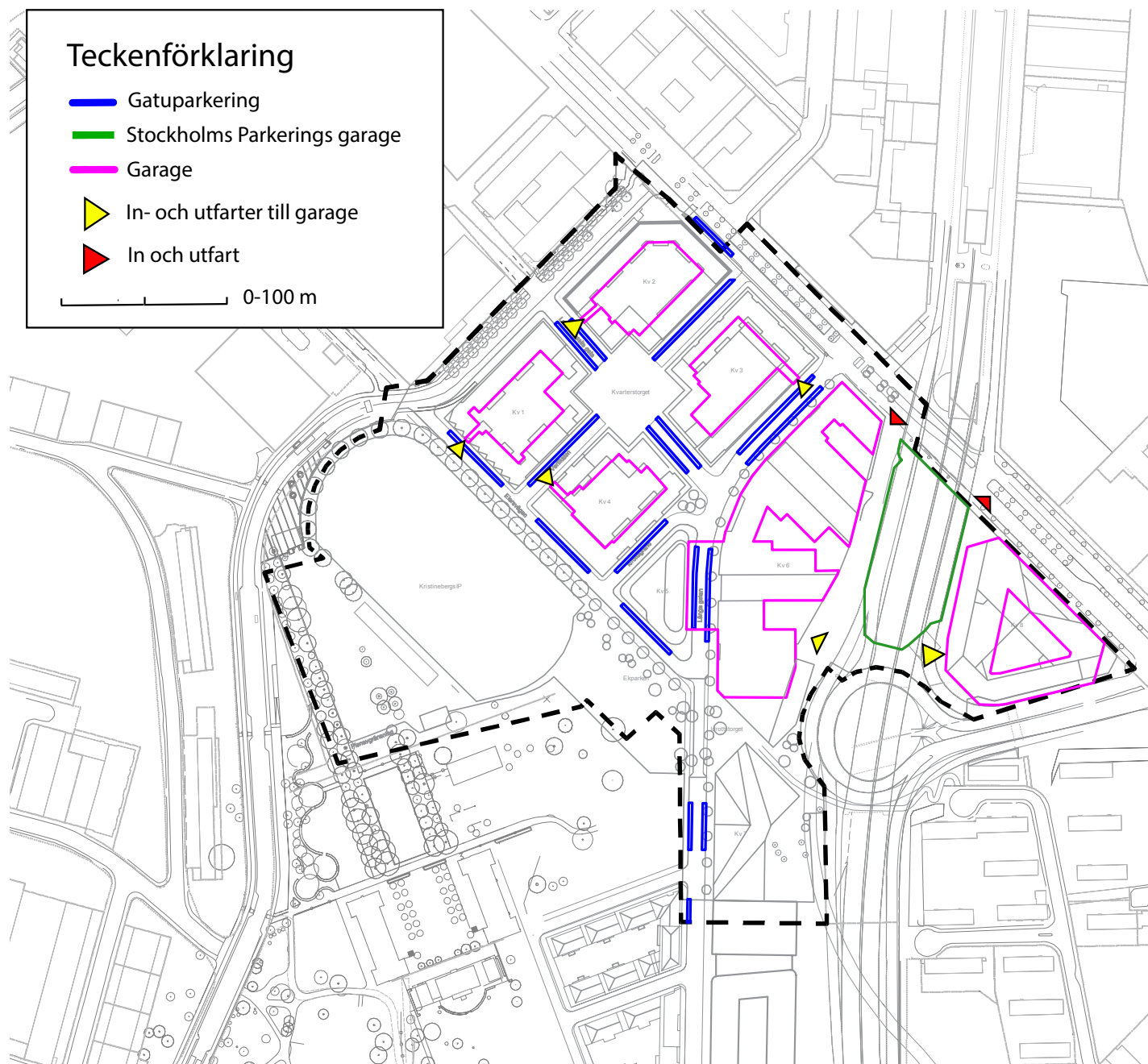
8.3 Angöring

Angöring kommer att möjliggöras på alla gator inom Hornsbergskvarteren, i samband med eller i anslutning till markerad gatuparkering (blå markering i Figur 9) och miljörum (grön markering i Figur 8).

Detta möjliggör goda förutsättningar för angöring till verksamheter och boende inom planområdet samt för hantering av avfall och återvinning. Reglering kommer att vara viktig för ändamålsenlig tillgång till angöring. Reglering framgår i det separata dokumentet för parkering.

8.4 In och utfarter från Lindhagensgatan

In och utfart (se Figur 9) till Stockholm Parkerings garage under Essingeleden kommer att nås från Lindhagensgatan via dem enkelriktade kvartersgatorna (se Figur 10). Kvartersgatorna kommer även fungera för angöring till och lastutrymmen i kontorshuset samt angöring till sopsugsterminalen (se Figur 8).



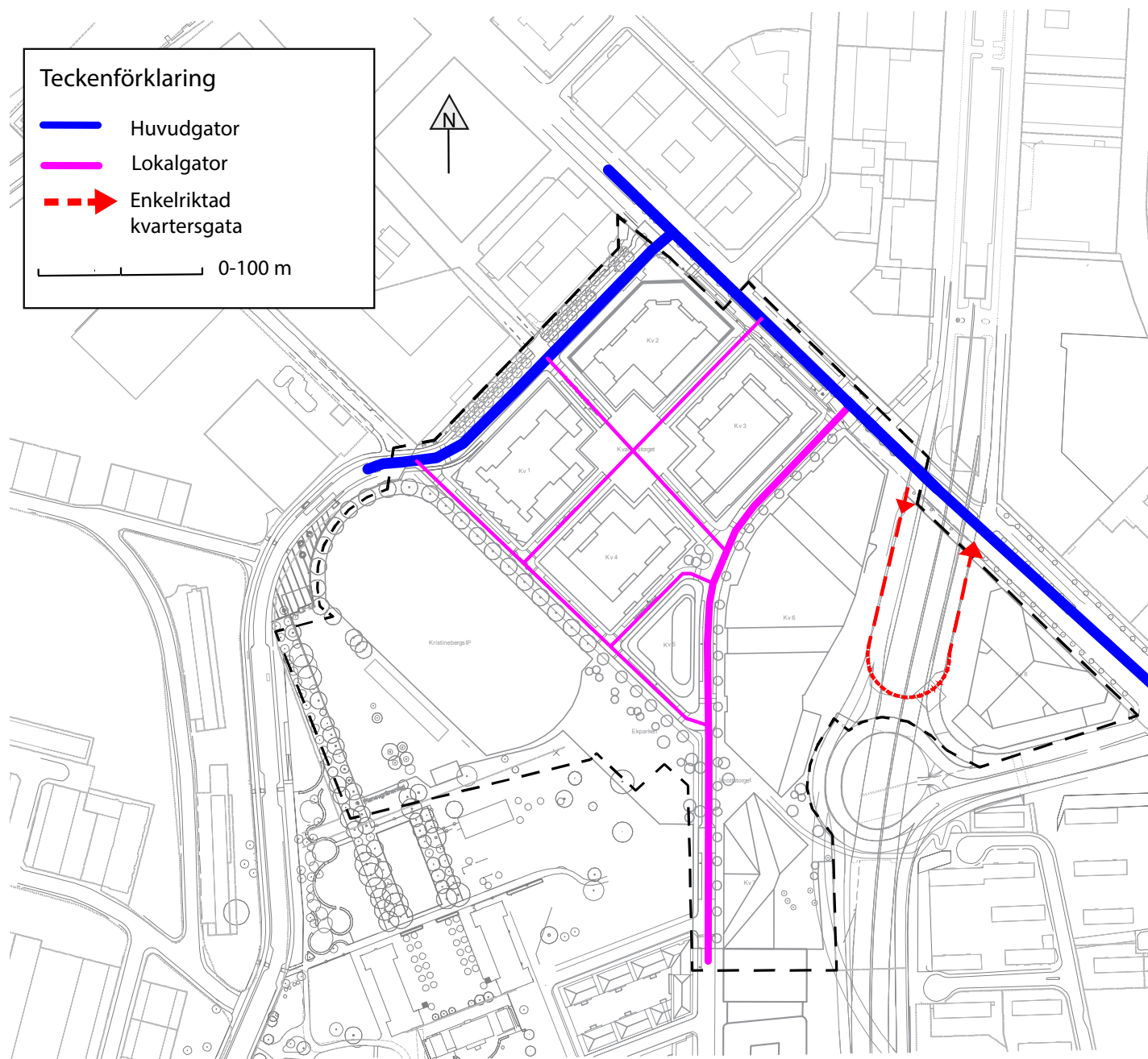
Figur 9. Hornsbergskvarteren med markerad gatuparkering, garagedrifter och in och utfart från Stockholms Parkerings garage.

9. Gatustruktur

Gatunätet inom Hornsbergskvarteren är öppet utan avstängningar, enkelriktningar eller återvändsgator. Strukturen ger ett gatunät av traditionell rutnätstyp. Det följer därmed planeringsprinciperna för övriga delar av Nordvästra Kungsholmen med ett öppet och orienterbart gatunät av innerstadskarakter. Kransgatorna till det aktuella området, Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen utgör allmänna huvudgator (se blå linje i Figur 10) medan gatorna inom detaljplanområdet definitionsmässigt tillhör det allmänna lokalnätet (se lila linje i Figur 10), även om Långa Gatan kommer att ha en karaktär av uppsamlingsgata (med uppsamlingsgata inom lokalnätet avses en gata som samlar upp trafik från lokalgator och ansluter till huvudgata). Kvartersgatorna (enskilda) kommer vara enkelriktade gator (se röda pilar i Figur 10) för angöring till kontorskvarteren.

Korsningarna har utformats för 12-metersfordon, dock med möjlighet att klara turistbuss (boggiebuss) till en planerad idrottshall utmed Långa Gatan. Området nås i första hand från Lindhagensgatan via Långa Gatan men även via Nordenflychtsvägen.

Gatustrukturen med ett rutnät av lokalgator omgärdat av två huvudgator innebär att tillgängligheten till området är god och tillsammans med kvarterstorgets utformning på fotgängares villkor minimeras genomfartstrafiken genom planområdet.



Figur 10. Hornsbergskvarteren gatustruktur, där linjernas tjocklek återspeglar gatans trafikmängd.

10. Hastighet

Nordenflychtsvägen har hastighetsbegränsningen 30 km/h och Lindhagensgatan 40 km/h. Alla gator inom exploateringsområdet är föreslagna till lokalgator med hastighetsbegränsningen 30 km/tim.

Diskussioner har förts om hastighetssäkrande åtgärder i form av till exempel förhöjda gatukorsningar med genomgående gång- och cykelbanor utmed Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen (se separata kapitel för gång respektive cykel) samt även korsningar och platser inom planområdet.

Hastighetsbegränsningen på 30 km/h inom hela planområdet innebär goda förutsättningar för oskyddade trafikanter rörlighet, trygghet och trafiksäkerhet.

11. Trafikalstring och trafikmängder

Korsningen Nordenflychtsvägen/Lindhagensgatan: Dagens trafiksituation längs Nordenflychtsvägen är acceptabel, men med exploaterings trafiktillskott kommer trafiksituationen tidvis vara ansträngd kopplat till ökad trafik på övergångsställena i korsningen med Lindhagensgatan. 2030 har trafikflödet i Stockholm överlag ökat och kapacitetsproblemen längs Nordenflychtsvägen kommer vara mer frekventa. Det betyder att köerna kommer att öka, men är framförallt i relation till flödet av gående och cyklister som korsar och trafikökningen på Lindhagensgatan.

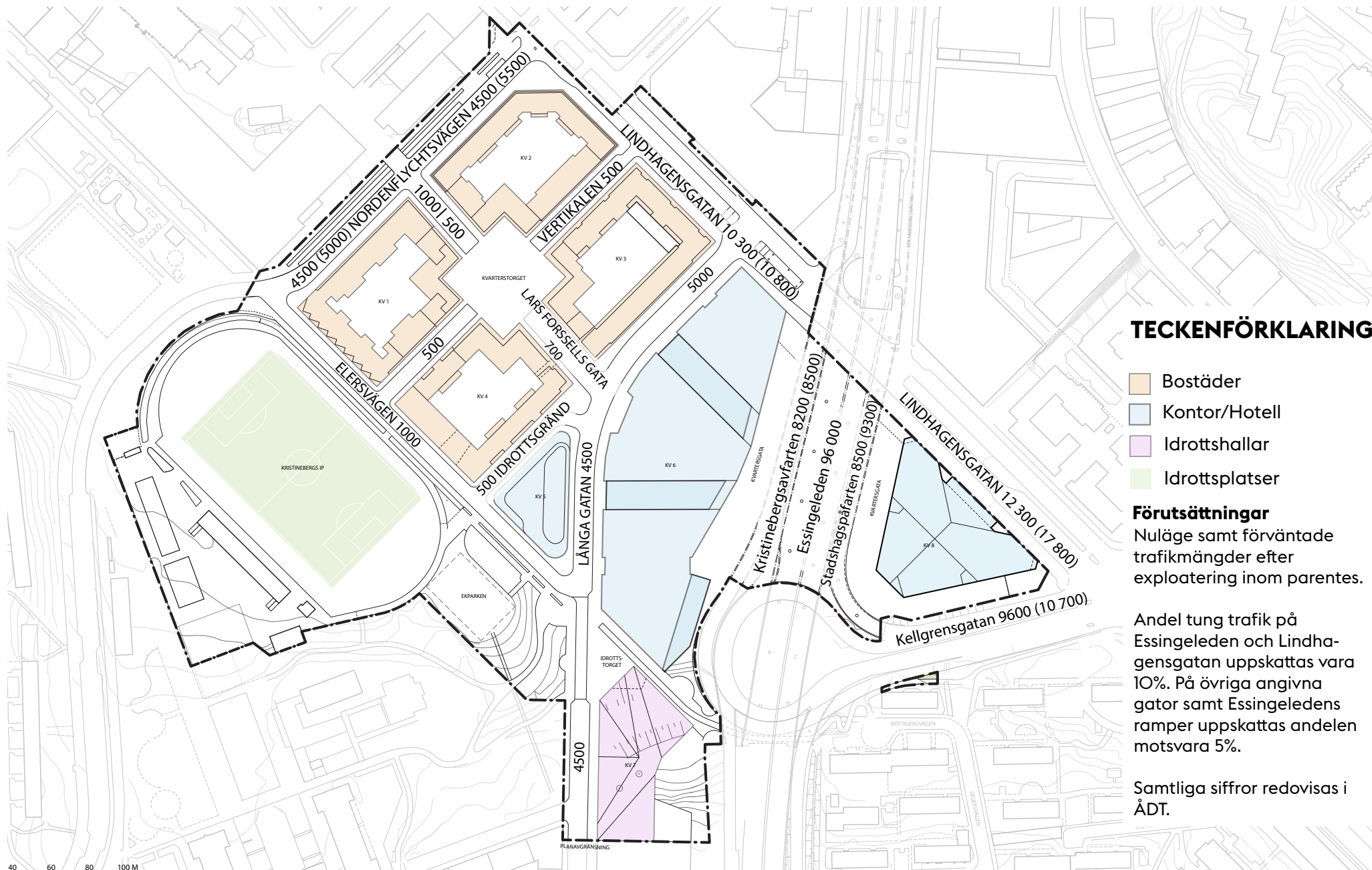
Korsningen Kellgrensgatan/Lindhagensgatan: Kapacitetsproblem finns redan för dagens trafiksitua-

tion längs Lindhagensgatan särskilt under eftermiddagen. Korsningen är nära sin kapacitetsbegränsning och det extra trafiktillskott som exploateringen bidrar till kommer innebära att kapacitetsbegränsningen tidvis överskrids. Trafiktillskottet från korsningen kommer ha marginell påverkan på den befintliga köbildningen på Kristinebergsavfarten. 2030 kommer trafiksituation ha försämrats ytterligare framförallt på grund av den allmänna trafikökningen och kapacitetsbegränsning i korsningen kommer sannolikt överskridas mer frekvent, vilket kommer ha en påverkan på framkomligheten. Essingeleden kommer överskrida sin kapacitetsbegränsning, kopplat till den allmänna trafikökningen och vävningar på Essingeleden kommer vara ett stort problem. Långsamtgående trafik från korsningen kommer påverka köbildningen på Kristinebergsavfarten. Justering av trafiksignalen i korsningen kommer kunna användas för att hantera köbildningen, men kommer samtidigt behöva samordnas med hela trafiksituationen längs Lindhagensgatan.

Sammanfattningsvis kommer trafiktillskottet från exploateringen att ha en marginell påverkan på framkomligheten på Essingeleden, likväl som på- och avfarten till Essingeleden. Det beror på att Essingeleden redan i nuläget når sitt kapacitetstak under högrafik och att storleken på trafiktillskottet är förhållandevis litet i sammanhanget.

Vid behov kommer trafiksignalen i korsningen Kellgrensgatan/Lindhagensgatan kunna användas för att i viss utsträckning styra längden på köerna in i korsningen. Det innebär dock en påverkan på hela trafiksituationen längs Lindhagensgatan. Den pågående utvecklingen

med en omfördelning mellan de olika trafikslagen, utifrån Stockholms stads Framkomlighetsstrategi samt målstyrda prognoser, kan också komma att ha en positiv effekt över tid avseende kapaciteten och framkomligheten i korsningen Kellgrensgatan/Lindhagensgatan.



Figur 11. Nuläge med förväntad ökning efter exploatering inom parentes.

19

12. Sektioner

Sektionerna på gatorna inom och i direkt anslutning till planområdet varierar vad gäller både funktion, karaktär och innehåll, se de olika gatusektionerna nedan.

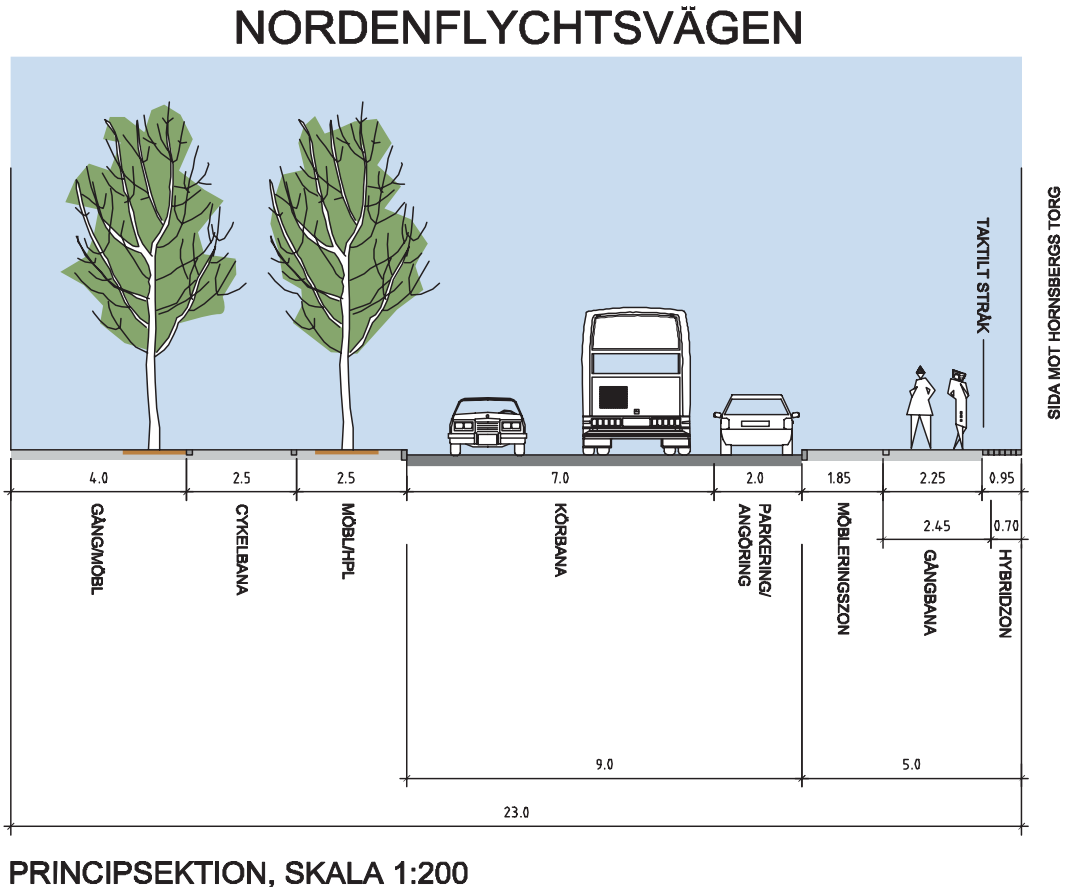
En viktig del av en levande stadsmiljö är en så kallad hybridzon där gränsen mellan den offentliga och privata sfären längs en gata kan variera och där de överlappar varandra. Hybridzonen bildar en övergång mellan det privata och offentliga där bottenvåningsbrukaren interagerar med gaturummet. Hybridzonen kan exempelvis vara en dekorerad förgårdsmark vid en entré, en yta där butiksägaren ställer ut varor eller en uteservering. När hybridzonen blir omhändertagen sätter brukarna sin egen prägel på stadsrummet och tillför liv till gatorna och interagerar med de förbipasserande. Det mänskliga livet och interaktionen mellan människor är grunden till stadens uppkomst och att skapa platser i vilka människor interagerar är grundförutsättningen för att få en levande stad.

En välfungerande hybridzon fungerar även som en buffertzon där bottenvåningsbrukaren kan reglera i vilken utsträckning de vill delta i livet i gaturummet. Ytor/zoner som är halvt inskjutna och halvt utskjutna från fasad tenderar att fungera bra. I dessa kan brukaren välja om den vill sitta/verka i den privata sfären eller i den offentliga. I nedan gatusektioner redovisas de delar av gaturummet som kan fungera som hybridzon.

Nordenflychtsvägens befintliga gatan har dubbla träd-rader på västra sidan. Den östra sidan av gatan som ingår i det nya området har en enklare gestaltning, utan träd. Längs fasaden finns en hybridzon.

Nordenflychtsvägen är en huvudgata med en total gatusektionsbredd på 23 meter. På östra sidan mot Hornsbergstorg är det en hybridzon på 0,7 meter. Gångbanan är 2,45 meter och en möbleringszon på 1,85 meter. Körbanan är på 9 meter där 2 meter utgörs av parkering/angöringszon och 7 meter är körbana. På västra sidan av

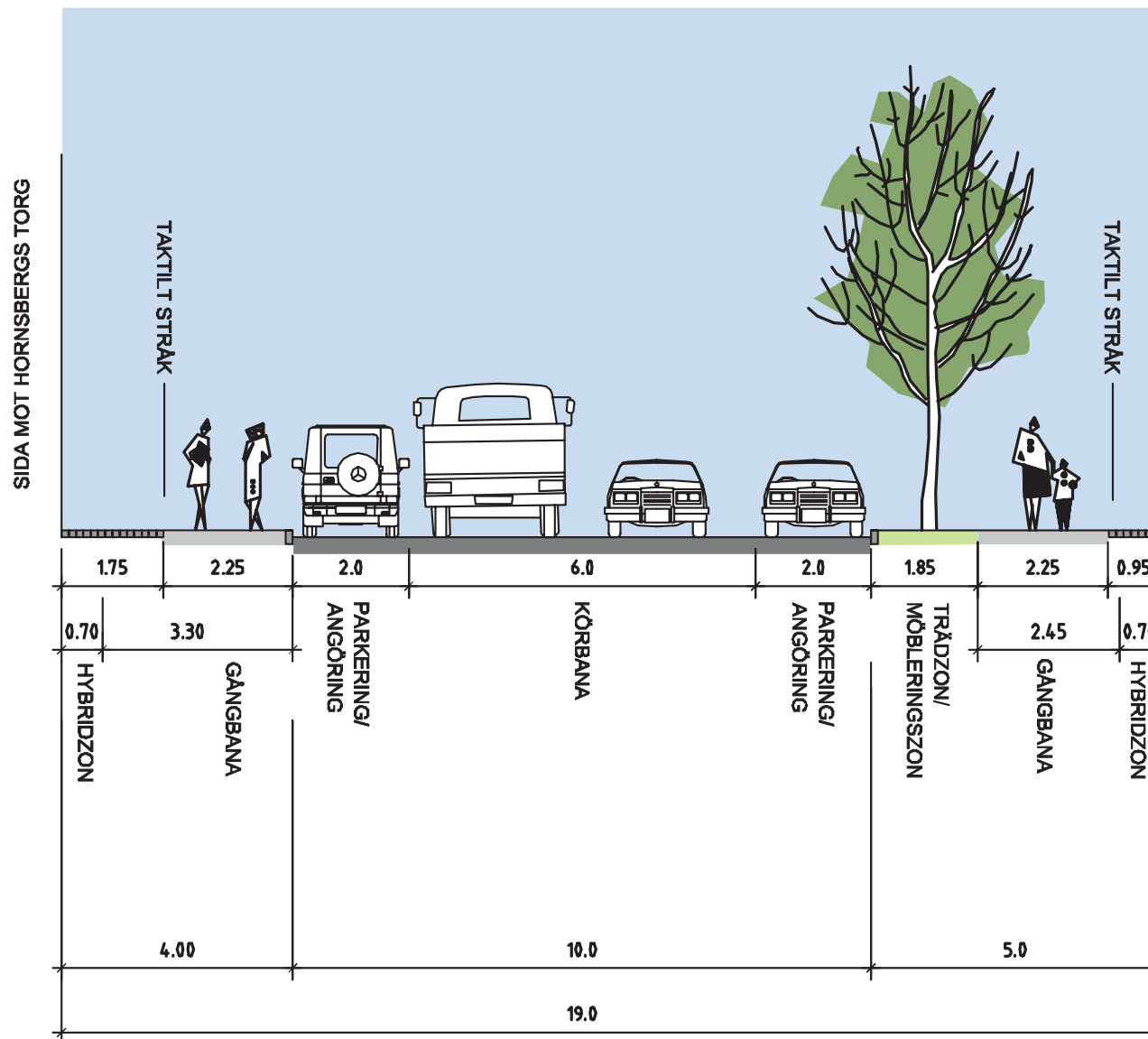
vägen är det en möbleringszon/hållplats på 2,5 meter, dubbelriktad cykelbana på 2,5 meter och gång/möblerad zon på 4 meter.



Långa Gatan (norra delen) har en genomgående enkelsidig allé i en zon som också innehåller belysningsstolpar och plats för cykelparkering. Längs fasaden finns en hybridzon.

Långa Gatan kommer bli en lokalgata med uppsamlingskaraktär. Gatussektionen är totalt 19 meter bred och har gångbana på båda sidor. Gångbanan på västra sidan mot Hornsbergstorg är 3,3 meter med en hybridzon på 0,7 meter. Parkerings- och angöringsmöjligheter finns på båda sidor av gatan med en bredd på 2,0 meter. Körbanan är 6 meter bred. På östra sidan av gatan finns det en träd/möbleringszon på 1,85 meter och en gångbana på 2,45 meter med en hybridzon på 0,7 meter.

LÅNGA GATAN (NORRA DELEN)

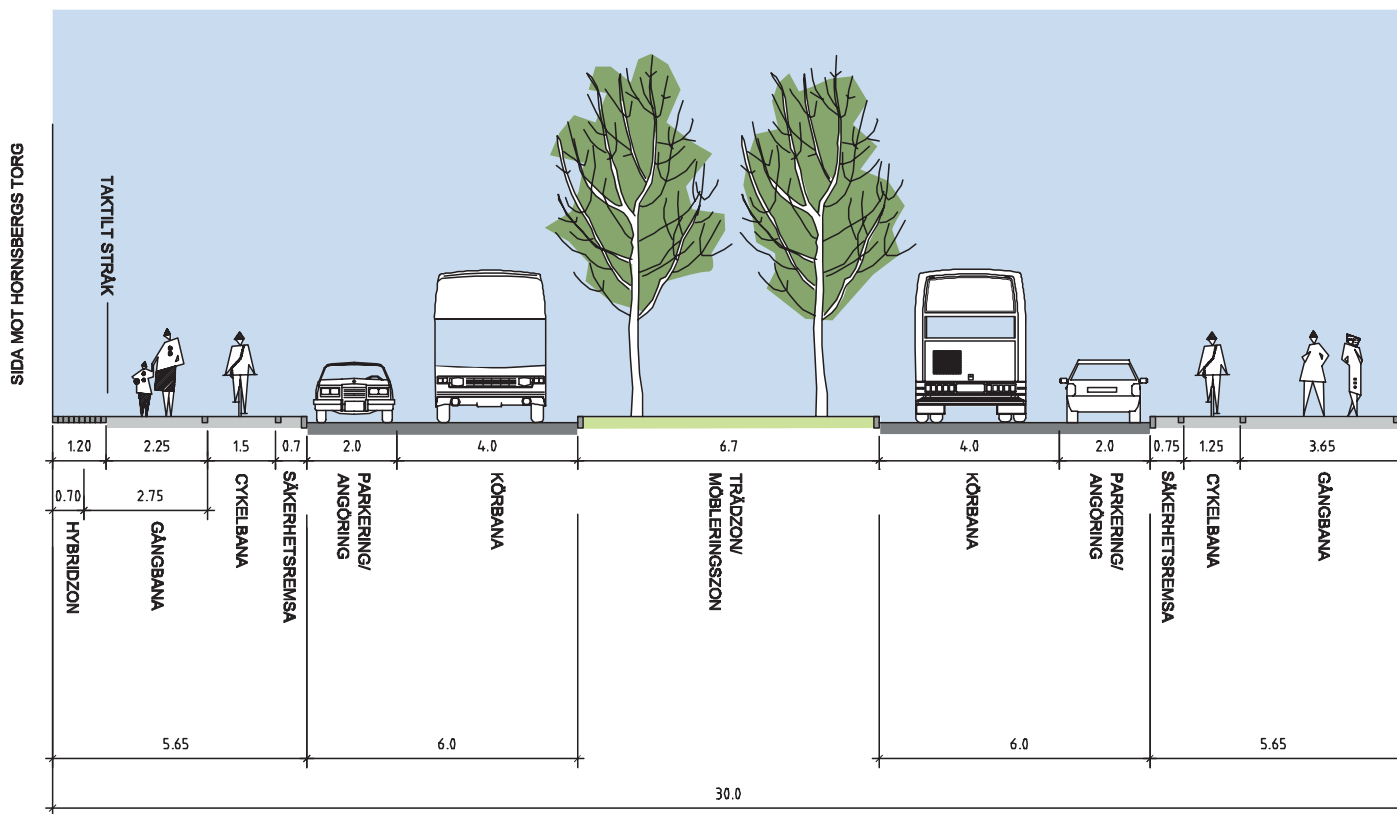


PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

Lindhagensgatan (norra) har en särställning som en trädplanterad esplanad med stora gatuträd. Dubbla trädtrader är placerade i mitten av gatan. Längs fasader finns en hybridzon. Sektionen har cykelbanor invid gångbana på bägge sidor.

Lindhagensgatan är en huvudgata med den totala gatusektionsbredden 30 meter. I mitten av gatan ligger en trädzon/möbleringszon på 6,7 meter. På södra sidan av gatan mot Hornsbergs torg är det en gångbana på 2,75 med hybridzon på 0,7 meter, följt av en enkelriktad cykelbana på 1,5 meter med en säkerhetsremsa på 0,7 meter. Körbanan är 6,0 meter med ett körfält (4 meter) och en parkering/angöringszon på 2,0 meter. På norra sidan av gatan är det samma sektionsuppdelning förutom att gångbanan är bredare med måttet 3,65 meter samt att cykelbanan är 1,25 meter bred.

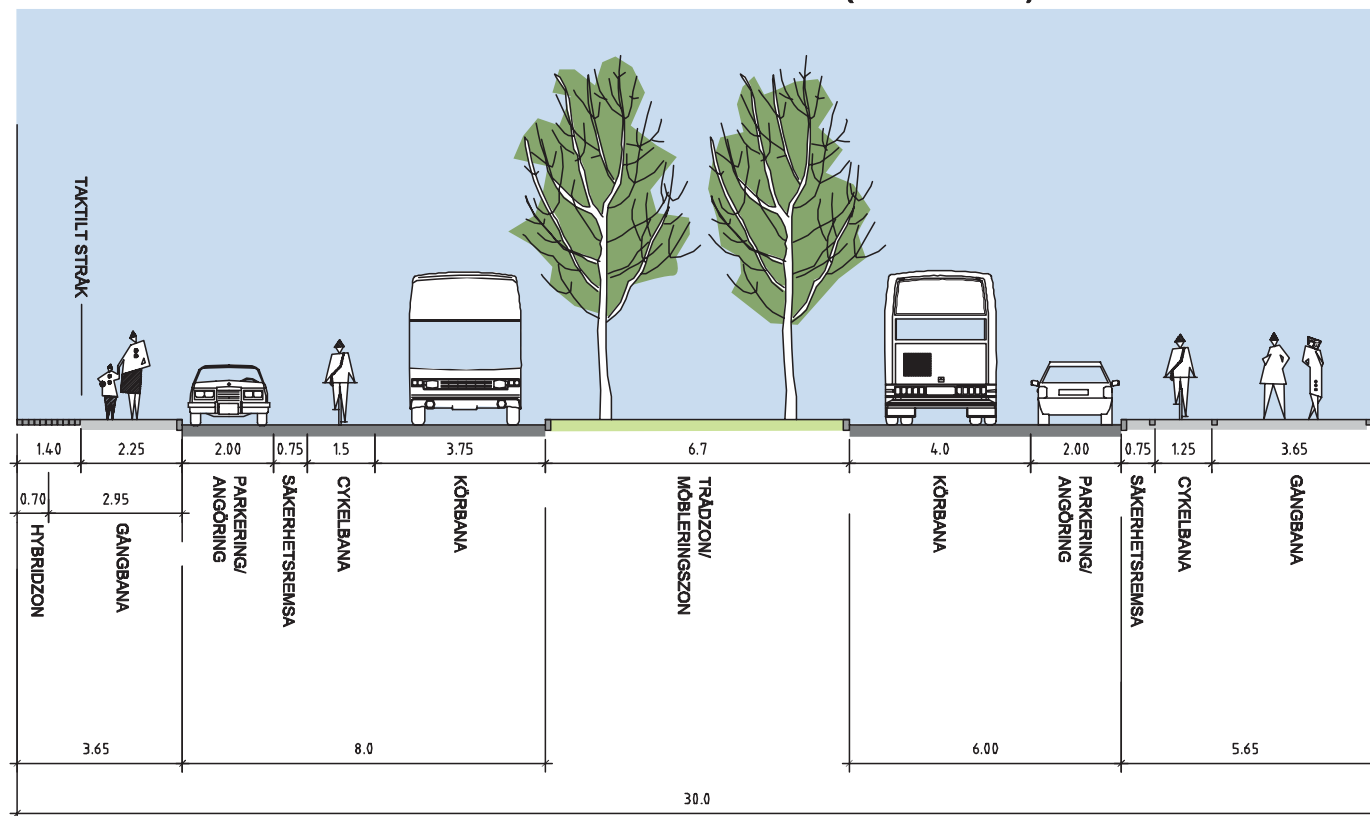
LINDHAGENS GATAN (NORRA)



PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

LINDHAGENSGATAN (SÖDRA)

SIDA MOT HORNSBERGS TORG

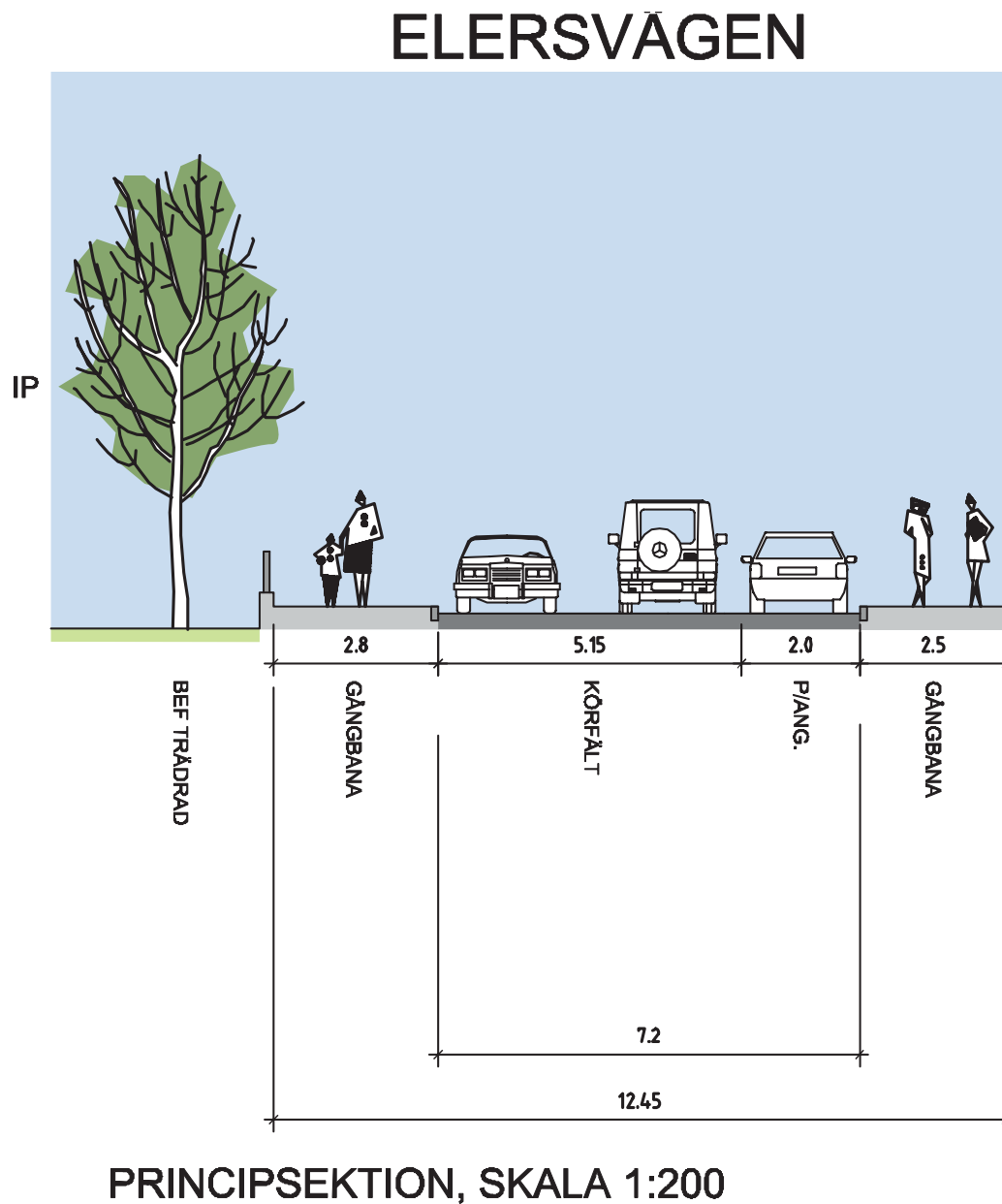


PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

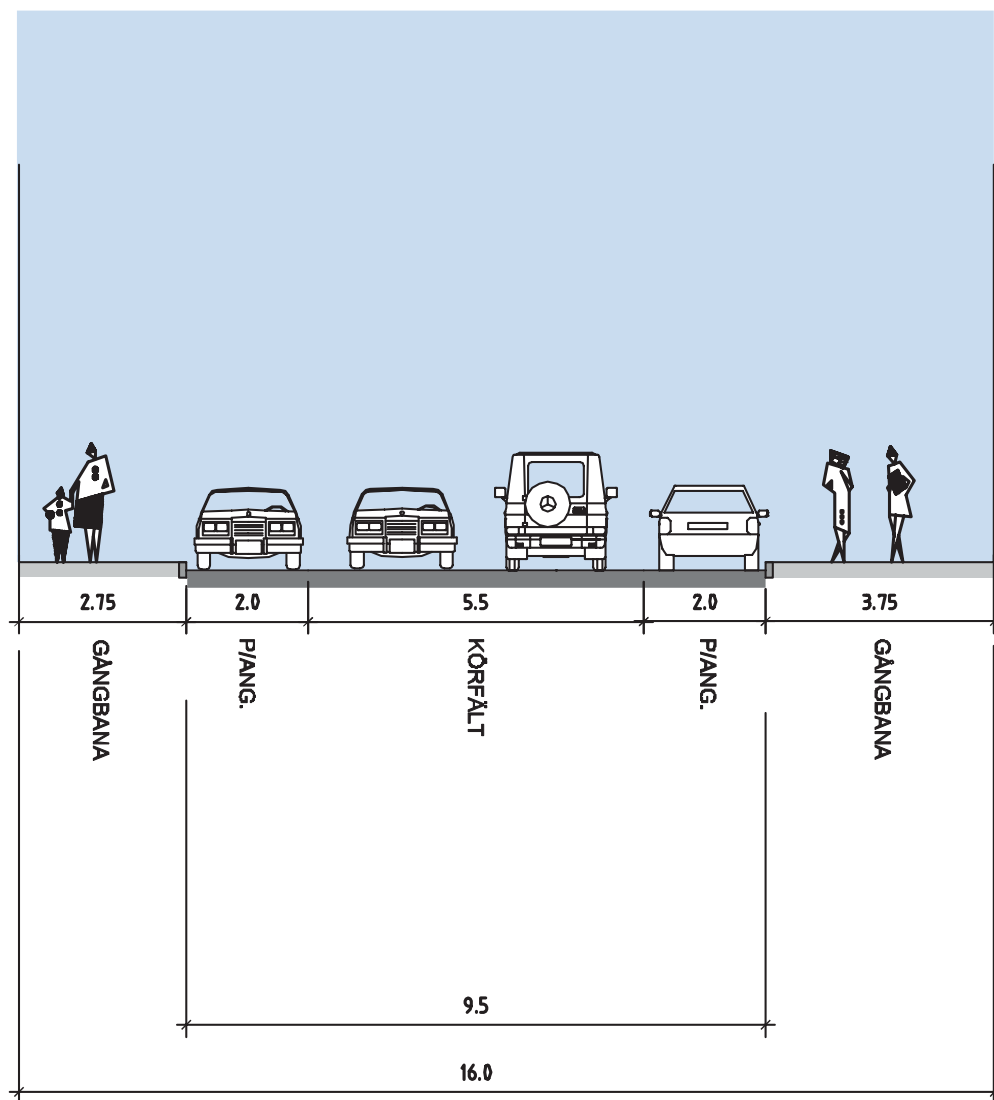
Lindhagensgatan (södra) har samma sektionsuppdelning som Lindhagensgatan (norra), med skillnaden att cykelfältet österut (Hornsbergs torg sida) är på 1,5 meter i blandtrafik med en säkerhetsremsa på 0,75 meter. Körfältet har minskat till 3,75 meter. Gångbanan är även breddad till 2,95 meter.

Elersvägen har en måttsättning som är anpassad, dels för att de nya kvarteren ska liva med de befintliga på den norra delen närmast vattnet, dels för att spara de befintliga träden längs med idrottsplatsen. Längst upp på Elersvägen ersätts några av de befintliga träden med nya beroende på ändrade nivåförhållanden.

Elersvägen är en lokalgata med en gångbana på 2,8 meter mot Kristinebergs IP och 2,5 meter mot Hornsbergskvarteren. Körbanan kommer ha en bredd på 5,15 meter med parkering/angöring på 2,0 meter.



LARS FORSELLS GATA

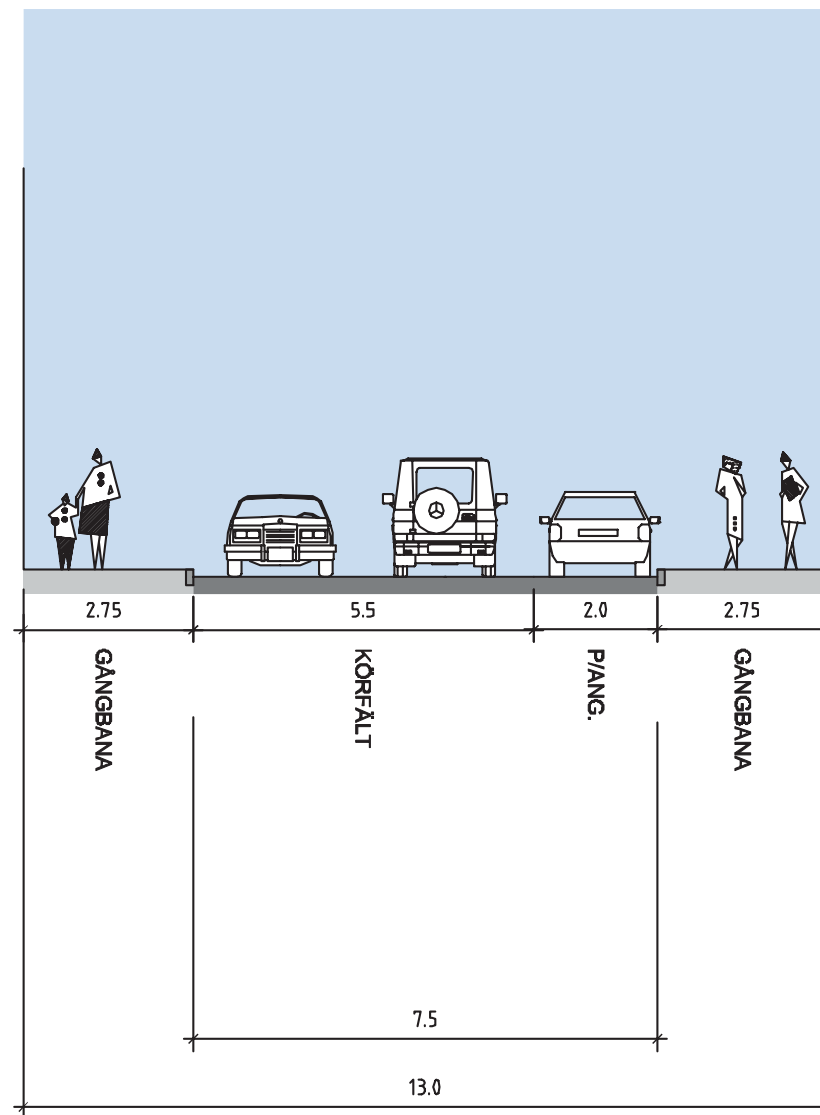


PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

Lars Forsells Gata har en enkel gestaltning utan träd och med för området generella markmaterial. Lars Forsells Gata är en lokalgata med parkering och angöring på respektive sidor av vägen med en bredd på 2,0 meter. Körbanans bredd är 5,5 meter. Gångbanan söder ut (mot Kristinebergs IP) har en bredd på 2,75 meter och Norra sidan (mot Lindhagensgatan) 3,75 meter.

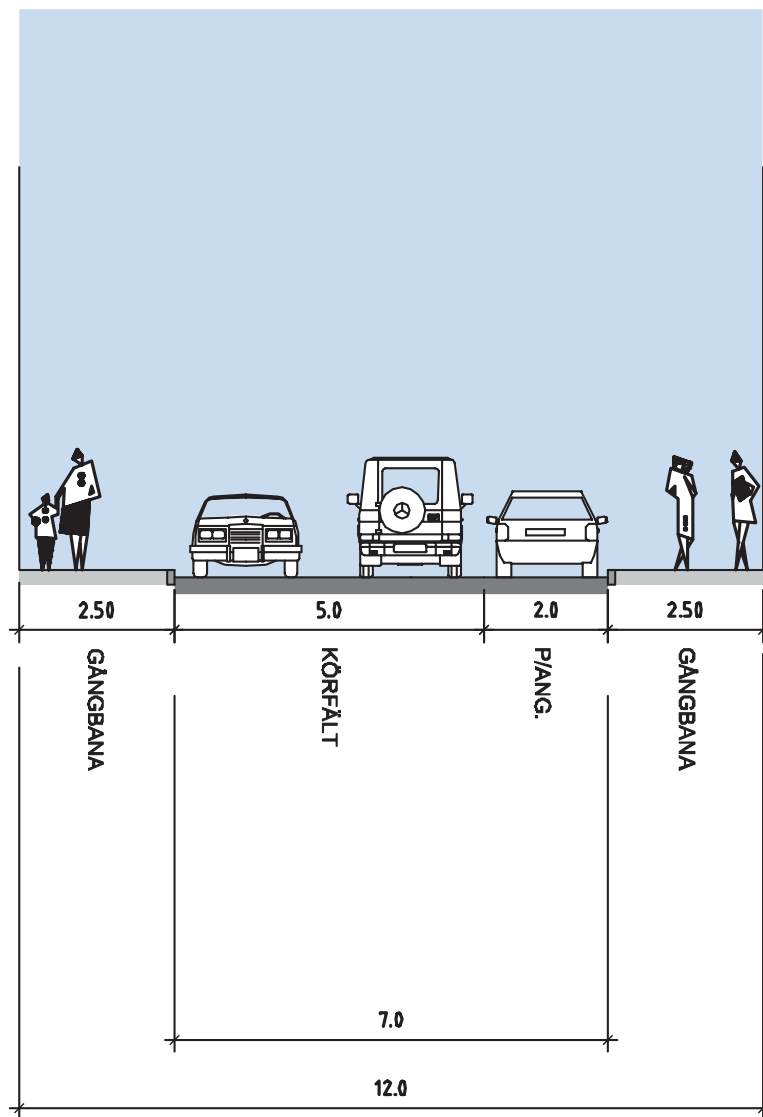
Vertikalen har en enkel gestaltning utan träd och med för området generella markmaterial. Vertikalen är en lokalgata och har en gångbana med bredden 2,75 meter på båda sidor av gatan. Gatan karaktäriseras som lokalgata. Körbanans bredd är 5,5 meter med en parkering/angöringszon på 2,0 meter.

VERTIKALEN



PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

IDROTTSGRÄND



PRINCIPSEKTION, SKALA 1:200

Idrottsgränd har en enkel gestaltning utan träd och med för området generella markmaterial. Idrottsgränd är en lokalgata och har en körbana på 5,0 meter med en parkering/angöringszon på 2,0 meter. Gångbanan är 2,5 meter bred på båda sidor av gatan.

13. Övriga punkter att beakta

En översyn av behovet av hastighetssäkring samt värdering av risken för genomfartstrafik särskilt i rutnätsgatorna (bostadsdelen) inom Hornsbergskvarteren, behöver göras i samband med detaljprojektering.

14. Referenser

Grontmij. 2014. Kristineberg Slott. Systemhandling för gator och park – orienterande PM för trafikområde – gata, trafik, park och gestaltning.

SL, reseinfo. <http://sl.se/sv/reseinfo/>. (Hämtad: 2016-10-13)

SL karta. <http://sl.se/> . (Hämtad: 2016-10-13)

Stockholm Stad. Cykelkarta PDF. Finns på: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla/Service-for-dig-som-cyklar/#Cykelkarta>. (Hämtad: 2016-10-10)

Stockholm stad. Karta innerstaden pendlings- och huvudstråk PDF. Finns på: <http://bygg.stockholm.se/Hallbar-stad/Cykelmiljarden/Cykelplan/>. (Hämtad: 2016-10-17)

Stockholm stad. Karta innerstaden åtgärder på pendlingsstråk PDF. Finns på: <http://bygg.stockholm.se/Hallbar-stad/Cykelmiljarden/Cykelplan/>. (Hämtad: 2016-10-20)

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting. 2014. Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan).

