

BILAGA E - ÅTGÄRDSLOGG

STOMLINJE 4

FyranPlus Odengatan



Titel	Bilaga E – Åtgärdslogg FyranPlus Odengatan	
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

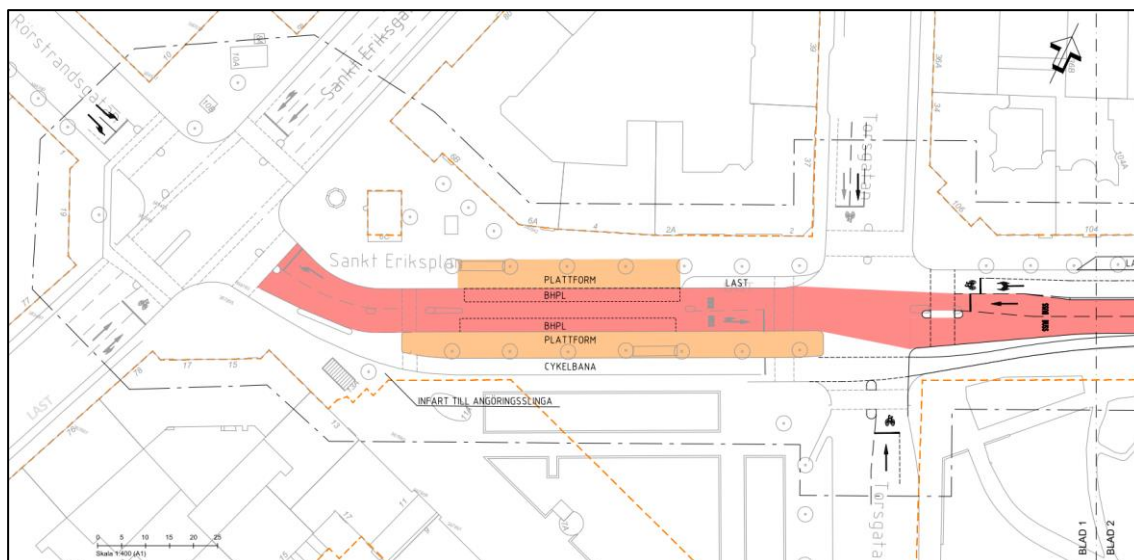
1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER	5
2. BLAD 1	6
3. BLAD 2	8
4. BLAD 3	9
5. BLAD 4	11
6. BLAD 5	13
7. BLAD 6	15
8. BLAD 7	16
9. BLAD 8	18
10. BLAD 9	20



1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER

SUMMERING ÅTGÄRDER	SuperFyran Blad									FyranPlus Blad									Super- Fyran Totalt	Fyran- Plus Totalt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Odengatan																				
Antal ej tidsreglerade p-platser (nuläge)	0	52	13	10	0	0	0	6	8	0	52	13	10	0	0	0	6	8	89	89
Antal ej tidsreglerade p-platser efter åtgärd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antal tidsreglerade p-platser efter åtgärd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	8
Antal p-platser totalt efter åtgärd (exkl RHP)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	8
Antal utgående lastplatser	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	-1	0	0	0	3	1
Antal utgående RH-platser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antal utgående träd	12	9	29	10	7	15	20	14	13	0	6	4	3	7	0	0	0	0	129	20
Förändring av antal passager med korsande gång- och cykeltrafik	0	0	0	-1	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-3	-1

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 idag.

2.3 CYKELTRAFIK

Befintlig lösning med cykelbana söder om hållplats S:t Eriksplan i östlig riktning samt cykel i blandtrafik genom hållplatsen i västlig riktning behålls.

Öster om korsningen med Torsgatan behålls lösningen med cykelfält i västlig riktning och en ny cykelbana ordnas på befintligt körfält i östlig riktning (som utgår, se avsnitt 2.7). Cykelbanan ges ett bredare mått (2,25 m) än nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

2.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls

2.5 TRÄD

Ingen förändring

2.6 BUSSHÅLLPLATSER

Ingen förändring (hållplatserna rymmer redan två stycken 21 m långa bussar). Likt nuläget delar linje 4 hållplats med övriga busslinjer.

2.7 KÖRFÄLT

Öster om korsningen med Torsgatan minskas antal körfält från 4 till 3. Av de nya 3 körfälten reserveras 2 som busskörfält. I och med detta förlängs bussgatan som redan finns vid Sankt Eriksplan österut i östlig riktning utmed Vasaparken.

2.8 KORSNINGAR

Korsningen med Sankt Eriksgatan behåller sin signalreglering och endast små förändringar görs gällande utformningen. Vid Rörstrandsgatan markeras ett höger- och ett vänstersvängkörfält och signalstyrningen kan anpassas därefter. Nuvarande körfältsindelning innebär att vänster körfält är busskörfält. Rörstrandsgatan trafikeras inte av buss sedan pendeltågsstationen Karlberg lades ned.

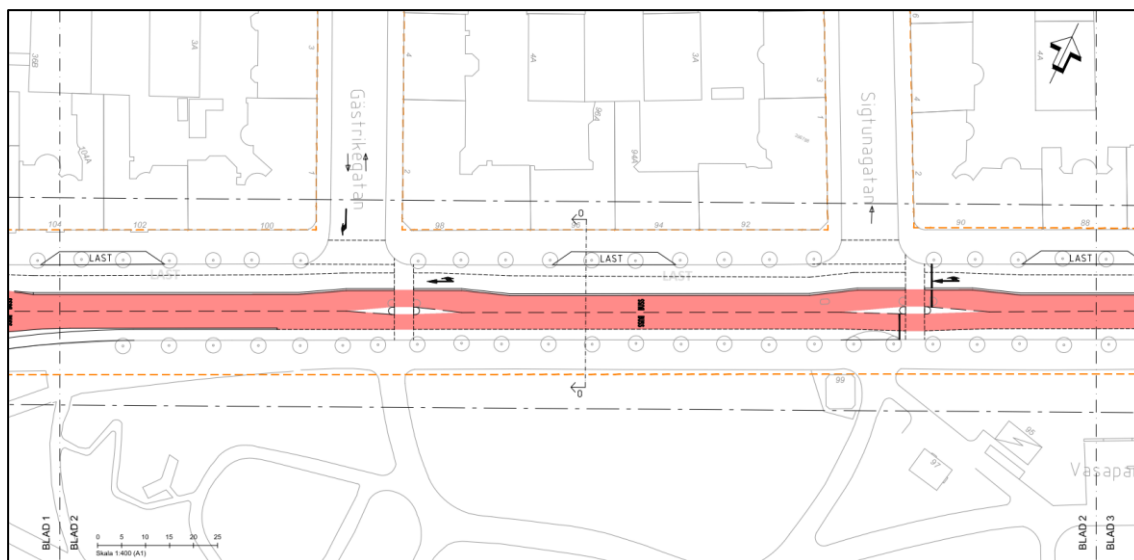
Korsningen med Torsgatan behåller i stort sin utformning. Möjligheten att köra/svänga österut till Odengatan tas bort för alla fordon utom bussar. Den östra tillfarten behöver varsin fas för busstrafiken och övriga fordon eftersom vänstersvängande trafik tillåts från det högra körfältet. För detta krävs signalplacering på arm över körbana eftersom utrymme saknas för en extra refug. Cykeltrafiken österut längs med Odengatan får samma signallösning som i nuläget.

2.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering kan behållas, mindre utformningsändringar föreslås (vid övergångsstället öster om Torsgatan.

2.10 ÖVRIGT

3. BLAD 2



3.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 88, 94 och 102 behålls men placeras i möbleringszonen i nivå med gångbanan.

3.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 52 idag.

3.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. Cykelfälten förläggs dock utmed kantstenarna, till skillnad mot nuläget där cykelfälten ligger mellan kantstensparkering och körfält. Cykelfälten ges bredare mått (ca 2,25) än nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

3.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångbanor behålls. Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för angöringsfickor.

3.5 TRÄD

Ca 6 träd utgår (vid lastplatserna).

3.6 BUSSHÅLLPLATSER

3.7 KÖRFÄLT

3 körfält mot 2 i nuläget. Motorfordonstrafik är enbart tillåten i västlig riktning, i ett körfält. Busskörfält i båda riktningarna.

3.8 KORSNINGAR

Korsningen med Gästrikegatan regleras som höger in-höger ut med väjningsplikt mot Odengatan. Gästrikegatan nås enbart via Odengatan österifrån.

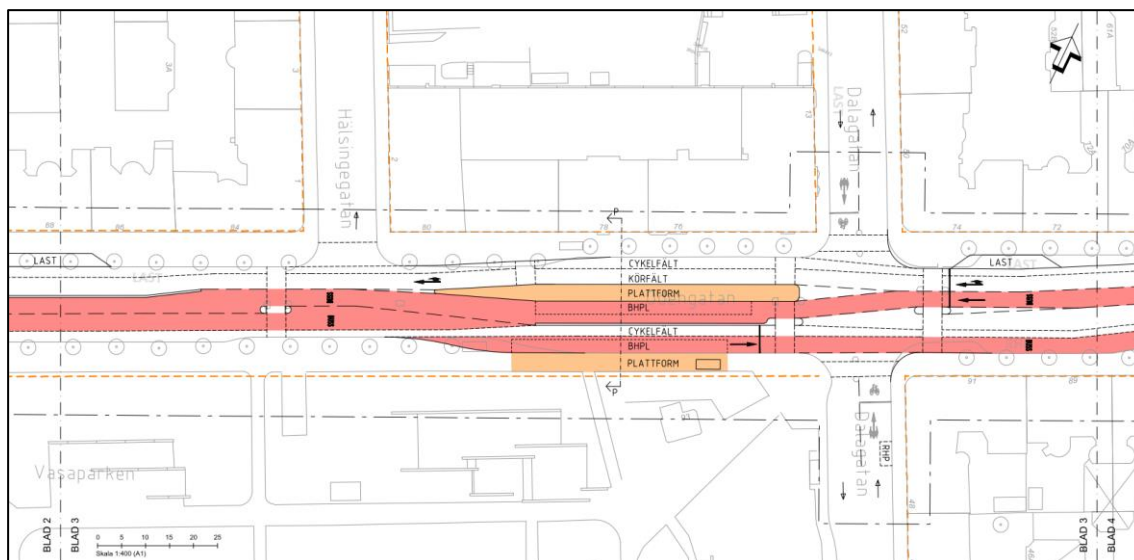
Korsningen med Sigtunagatan regleras så att det enbart är tillåtet ett svänga in höger från Odengatan österifrån. Sigtunagatan nås enbart via Odengatan österifrån.

3.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

3.10 ÖVRIGT

4. BLAD 3



4.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 72 behålls men lägesjusteras något.

RH-plats vid nr 91 flyttas till Dalagatans östra sida söder om korsningen med Odengatan.

4.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 13 idag.

4.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. På norra sidan placeras cykelfält närmast kantstenen hela sträckan, till skillnad mot nuläget då cykelfältet går mellan parkeringsrad och körfält. Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält har (ca 1,5 m).

På södra sidan placeras cykelfält närmast kantstenen väster om Hälsingegatan, till skillnad från nuläget då cykelfältet går mellan parkeringsrad och körfält hela sträckan. Strax innan hållplatsläget vid Dalagatans hållplats skiftar cykelfält och busskörfält plats. Öster om korsningen med Dalagatan placeras cykelfältet mellan körfält och busskörfält, en lösning som fortsätter till och med Norrtullsgatan vid Odenplan. Anledningen till skiftet är att Dalagatans och Odenplans östergående hållplatser inte kan flyttas ut till ett mittplacerat busskörfält på grund av utrymnesbrist. Det finns heller inte utrymme att leda cykeltrafiken bakom hållplatserna.

4.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls. Söder om gatan delar gångbana utrymme med väntyta för bussresenärer vid hållplatsläge direkt väster om korsningen med Dalagatan.

4.5 TRÄD

Cirka 4 träd utgår.

4.6 BUSSHÅLLPLATSER

Dalagatans östgående hållplatsläge justeras något i läge och förlängs för att rymma två stycken 21 m långa bussar. Det västgående hållplatsläget förläggs som en hållplatsö med körbana och cykelfält gående bakom hållplatsen. Även det västgående hållplatsläget utformas för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

4.7 KÖRFÄLT

Väster om korsningen med Dalagatan är det 3 körfält mot 2 i nuläget. Motorfordonstrafik är enbart tillåten i västlig riktning, i ett körfält. Busskörfält i båda riktningarna.

Öster om korsningen med Dalagatan är det 4 körfält jämfört med dagens 3. Ett körfält i vardera riktningen är reserverat som busskörfält. I västlig riktning är busskörfältet förlagd mot mitten och i östlig riktning mot kantsten.

4.8 KORSNINGAR

Korsningen med Gästrikegatan regleras som höger in-höger ut med väjningsplikt mot Odengatan. Gästrikegatan nås enbart via Odengatan österifrån.

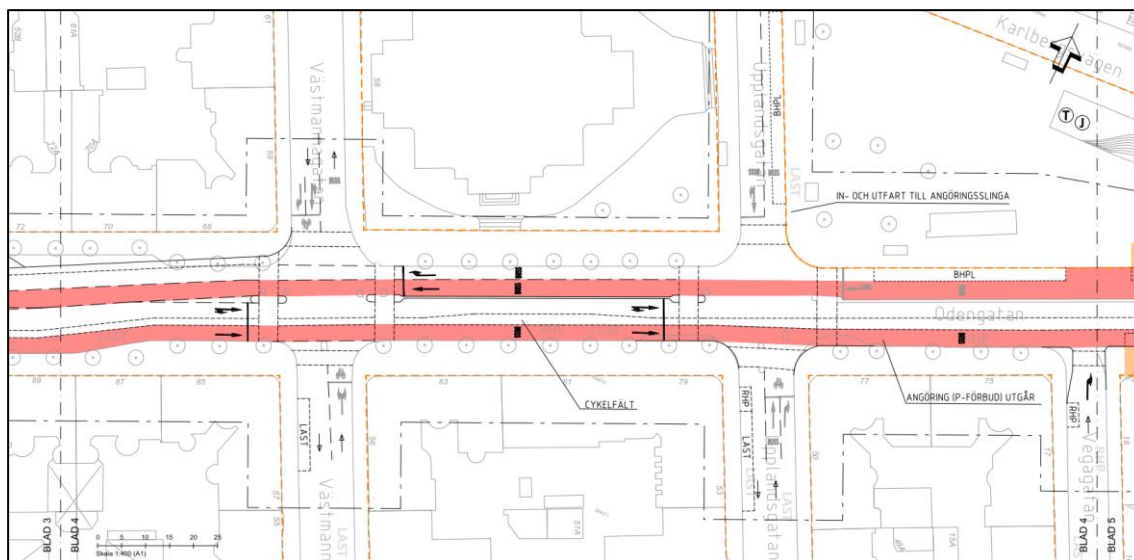
Korsningen med Dalagatan regleras med signal som i nuläget och vänstersvängförbud (med undantag för buss i linjetrafik) införs i östra tillfarten. Från Odengatan västerifrån kommer enbart bussar och cyklister.

4.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering kan behållas, mindre utformningsändringar föreslås. Det tillkommer ett obehövt övergångsställe till den nya hållplatsrefugen men det korsar inte Linje 4:s färdväg.

4.10 ÖVRIGT

5. BLAD 4



5.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplatsen vid nr 87 utgår. Befintlig lastplats på Västmannagatans västra sida, söder om Odengatan, förlängs norrut som kompensation för detta.

Lastplats vid nr 81 flyttas till Upplandsgatans västra sida söder om Odengatan.

Lastplats på Upplandsgatan mot Odenplan utgår för att möjliggöra en förlängning söderut av hållplatsläget på Upplandsgatan. Istället behöver en leveransslinga möjliggöras på torget, vilket kan kräva flytt eller nedantagning av träd.

RH-plats vid nr 83 flyttas till Upplandsgatans västra sida söder om Odengatan.

RH-plats vid nr 75 flyttas till Vegagatans västra sida.

5.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 10 i nuläget.

Vid nr 75 och 77 utgår möjlighet att angöra mot kantsten på en sträcka på cirka 15 meter. I nuläget gäller parkeringsförbud vilket innebär att lastning och lossning är tillåtet.

5.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält, och likt nuläget blir det endast cykelfält i östlig riktning öster om korsningen med Västmannagatan. Cykelfälten ges ungefär samma bredd som i nuläget (varierar mellan 1,5 och 2,5 m)

I östlig riktning placeras cykelfältet mellan körfält och busskörfält hela sträckan jämfört med idag då cykelfältet ligger mellan parkering/angöring och körfält.

5.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls. Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår strax väster om Västmannagatan där möbleringszoner tas i anspråk för cykelfält.

5.5 TRÄD

Ca 3 träd tas bort.

5.6 BUSSHÅLLPLATSER

Reglerhållplatsen för bussar på Odengatan invid Gustaf Vasa kyrka försvinner för att ge plats åt eget körfält för Linje 4. Dessa platsen behöver därför ersättas i närheten av Odenplan.

Hållplatslägena vid Odenplan behålls. Hållplatsläget på Upplandsgatan i nordlig riktning förlängs och tar yta från befintlig lastplats.

5.7 KÖRFÄLT

Väster om korsningen med Västmannagatan är det 4 körfält jämfört med dagens 3. Ett körfält i vardera riktningen är reserverat som busskörfält. I västlig riktning är busskörfältet förlagd mot mitten och i östlig riktning mot kantsten.

Resterande sträcka är det 4 körfält jämfört med dagens 3. I östlig riktning finns ett busskörfält närmast kantsten och ett körfält närmast mitten. I västlig riktning finns två busskörfält där högra körfältet också fungerar som hållplats och reglerhållplats.

5.8 KORSNINGAR

Korsningen med Västmannagatan behåller sin signalreglering. Korsningen regleras utan vänstersvängar från Odengatan i båda riktningar. I Odengatans anslutning från väster behöver busskörfält och det vanliga körfältet varsin signalfas eftersom körfältet har högersväng över busskörfält som går rakt på.

Korsningen med Upplandsgatan behåller sin signalreglering. Korsningen får en reglering liknande nuläget. Skillnaden blir busskörfältet i östlig riktning. I Odengatans anslutning från väster behöver busskörfält och det vanliga körfältet varsin signalfas eftersom körfältet har högersväng över busskörfält som går rakt på.

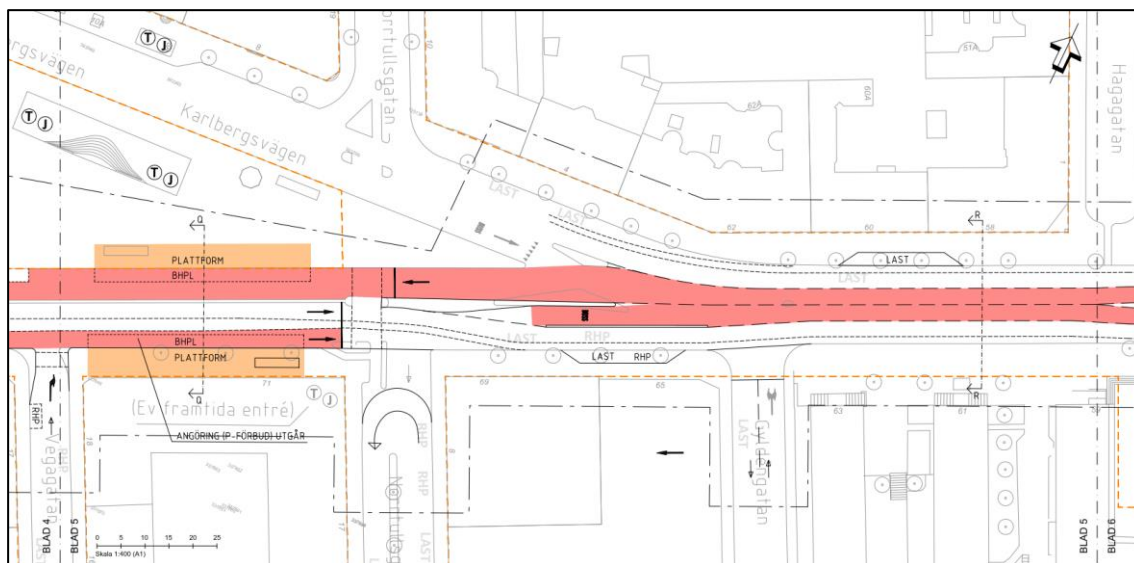
Korsningen med Vegagatan får ny reglering med väjning mot Odengatan. Enkelriktningen på Vegagatan vänds så att trafik enbart tillåts norrgående. Det innebär att korsningen regleras så att det enbart blir tillåtet med högersväng ut på Odengatan.

5.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

5.10 ÖVRIGT

6. BLAD 5



6.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats och RH-plats vid nr 65 lägesjusteras något och läggs i ficka i befintlig möbleringszon.

Lastplatsen vid nr 60 lägesjusteras något och placeras i befintlig möbleringszon i nivå med gångbanan.

6.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

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

Vid nr 71 utgår möjlighet att angöra mot kantsten på en sträcka på cirka 35 meter. I nuläget gäller parkeringsförbud vilket innebär att lastning och lossning är tillåtet.

6.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält i östlig riktning. I västlig riktning leds cykeltrafiken runt Odenplans terminalö, alternativt tillåts cykling i västergående busskörfält på Odengatan likt nuläget.

I östlig riktning placeras cykelfältet mellan två körfält fram till Norrtullsgatan, till skillnad mot dagsläget där cykelfältet ligger mellan körfält och parkeringsrad. Efter signalkorsningen i förlängningen på Norrtullsgatan byter cykelfält och medlöpande körfält plats med busskörfältet så att cykelfältet hamnar närmast kantstenen resterande sträcka österut.

Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

6.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls. Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för angöringsfickor.

6.5 TRÄD

Ca 7 träd försvinner.

6.6 BUSSHÅLLPLATSER

Linje 4 får egna hållplatslägen vid Odenplan. Västergående trafik stannar fortsatt vid hållplatsläge F, medan Linje 6 flyttas till läge G och Linje 2 flyttas från läge G till läge J. Förändringsförslaget gällande hållplatslägena illustreras i figur 27 i huvudrapporten.

I östlig riktning skapas ett nytt hållplatsläge för Linje 4 mot Odengatans södra sida. Det blir direkt koppling till framtida gångtunnel till biljetthallen för tunnelbanan och pendeltåget. Hållplatsläget delar utrymme med gångbanan på södra sidan gatan.

6.7 KÖRFÄLT

Förbi Odenplan breddas antalet körfält från 3 till 4, varav 3 blir reserverade för busstrafik. Öster om Odenplan behålls dagens 4 körfält där två likt idag är reserverade för busstrafik. I östlig riktning byter busskörfältet och körfält+cykelfält plats vid signalkorsningen i förlängningen på Norrtullsgatan.

6.8 KORSNINGAR

Korsningen vid Norrtullsgatan behåller sin signalreglering men den västra tillfartens båda körfält separateras eftersom busskörfältet efter korsningen växlar från sidoförlagt till mittförlagt. Separatregleringen medför behov av signalplacering på arm över körbanan eftersom utrymme saknas för en extrarefug. Korsningsåtgärden innebär att trafik söderifrån på Norrtullsgatan, likt nuvarande reglering, måste vända innan Odengatan. Det är möjligt att fortsatt tillåta fordon svänga höger från Odengatan in på Norrtullsgatan men om möjligt bör det undvikas då det ger lägre säkerhet för cykeltrafiken.

Korsningen med Karlbergsvägen regleras med väjningsplikt för busstrafik från Karlbergsvägen, likt nuläget. En skillnad mot nuläget är att busstrafiken från Karlbergsvägen förutom mötande busstrafik nu också har väjningsplikt mot östgående busstrafik från Odengatan (Linje 4).

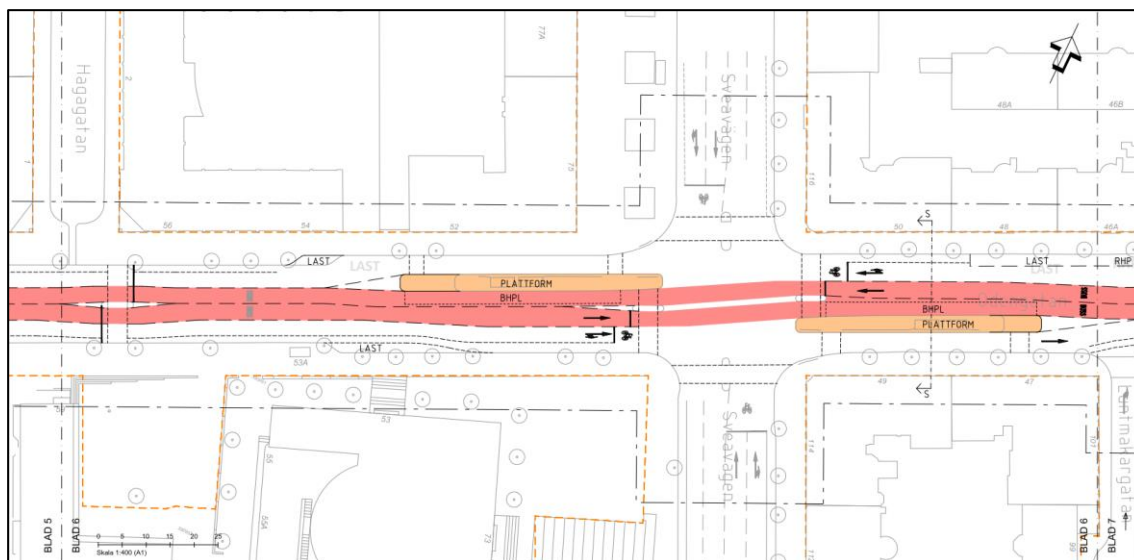
Korsningen med Gyldéngatan utformas med väjningsplikt från Gyldéngatan och som idag tillåtet med vänstersvängar från Odengatan samt från Gyldéngatan. Korsningen utformas med genomgående gångbana och cykelbana.

6.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering och utformning kan behållas.

6.10 ÖVRIGT

7. BLAD 6



7.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Befintliga lastplatser och RH-platser behålls. Lastplats vid nr 34 lägesjusteras något.

Vid kiosken (nr 53A) skapas en ny lastplats som ersätter nuvarande plats med parkeringsförbud.

7.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

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

7.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält som övergår i blandtrafik bakom busshållplatsrefugerna. Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

7.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls

7.5 TRÄD

Ingen förändring

7.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplatslägen vid hållplats Stadsbiblioteket förlängs för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

7.7 KÖRFÄLT

Behåller befintlig lösning med 4 körfält varav två reserveras om busskörfält.

7.8 KORSNINGAR

Korsningen med Hagagatan behåller nuvarande utformning med endast cykelkoppling mot Odengatan.

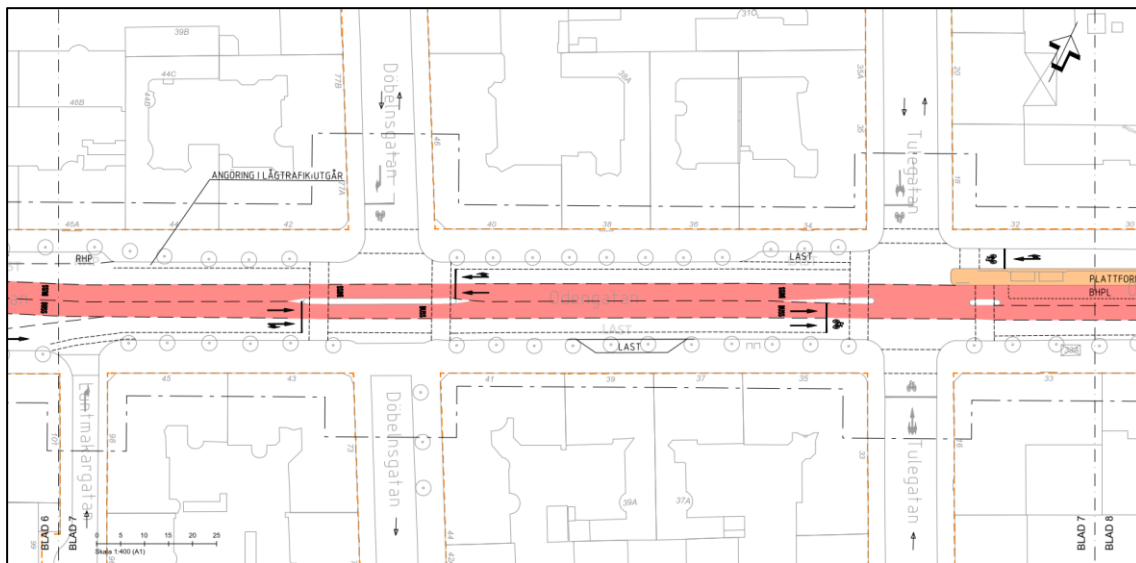
Korsningen med Sveavägen behåller sin signalreglering och regleras likt nuläget så att inga vänstersvängar tillåts. Övrig busstrafik kan likt dagsläget använda det vänstra körfältet i västra tillfarten för att svänga vänster mot Sveavägen (om buss i linjetrafik även efter åtgärden undantas från vänstersvängförbudet).

7.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering och utformning kan behållas.

7.10 ÖVRIGT

8. BLAD 7



8.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 39 flyttas till nuvarande möbleringszon och läggs i nivå med gångbanan.

I övrigt inga förändringar.

8.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

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

En ca 30 m lång sträcka med angöring tillåten i lågtrafik, väster om Döbelnsgatan i västergående riktning, utgår.

8.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. Ett 30 m långt cykelfält tillkommer väster om Döbelnsgatan i västergående riktning.

Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält (ca 1,2 till 1,5 m).

8.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls, inklusive ytor för uteserveringar. Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för angöringsfickor.

8.5 TRÄD

Ingen förändring

8.6 BUSSHÅLLPLATSER

Roslagsgatans västergående hållplatsläge förlängs något österut för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

8.7 KÖRFÄLT

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

8.8 KORSNINGAR

Korsningen med Luntmakargatan behåller sin väjningsreglering och nuvarande svängmöjligheter (endast höger ut från Luntmakargatan).

Korsningen med Döbelnsgatan behåller sin signalreglering och nuvarande svängmöjligheter (endast höger in från Odengatan i södergående riktning, samt höger in – höger ut från Odengatan i norrgående riktning).

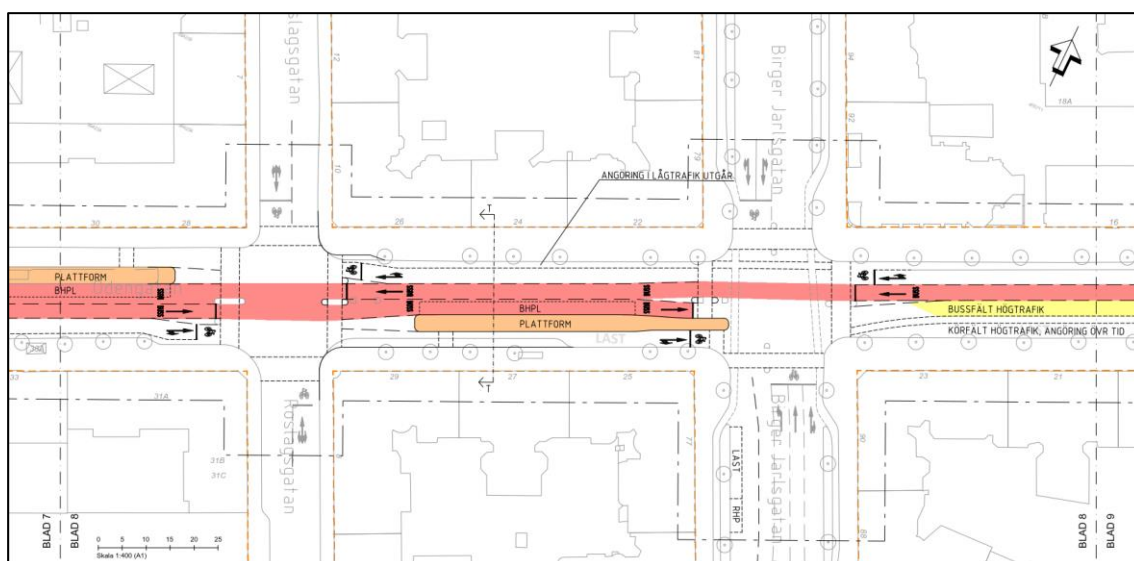
Korsningen med Tulegatan behåller sin signalreglering och nuvarande svängmöjligheter (vänstersvängförbud från Odengatan).

8.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

8.10 ÖVRIGT

9. BLAD 8



9.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 25 utgår och ersätts med ny lastplats vid Birger Jarlsgatans södra frånfart.

Lastplats vid nr 21 behålls men tidsregleras.

9.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

4 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 6 i nuläget. Samtliga tidsregleras.

En ca 30 m lång sträcka med angöring tillåten i lågtrafik, väster om Birger Jarlsgatan i västergående riktning, utgår.

9.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan blir likt nuläget cykelfält. Ett ca 30 m långt cykelfält tillkommer väster om Döbelnsgatan i västergående riktning. Cykelfältet öster om Birger Jarlsgatan placeras mellan två körfält, där körfältet närmast kantstenen används för angöring i lågtrafik. I nuläget är detta fält upplåtet för parkering oavsett tid på dygnet.

Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält (ca 1 till 1,5 m).

9.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls med undantag för en befintlig hållplatsklack (Roslagsgatans östergående läge) som utgår för att ge plats åt ett körfält. Möjligheter till uteserveringar påverkas inte.

9.5 TRÄD

Ingen förändring

9.6 BUSSHÅLLPLATSER

Roslagsgatans västergående läge förlängs enligt beskrivning för Blad 6. Det östergående läget flyttas ut från kantstenen till en ny plattform mellan bussfält och körfält för övrig trafik. Det är en följd av att lösningen med mittförlagda bussfält förlängs i riktning mot Valhallavägen.

9.7 KÖRFÄLT

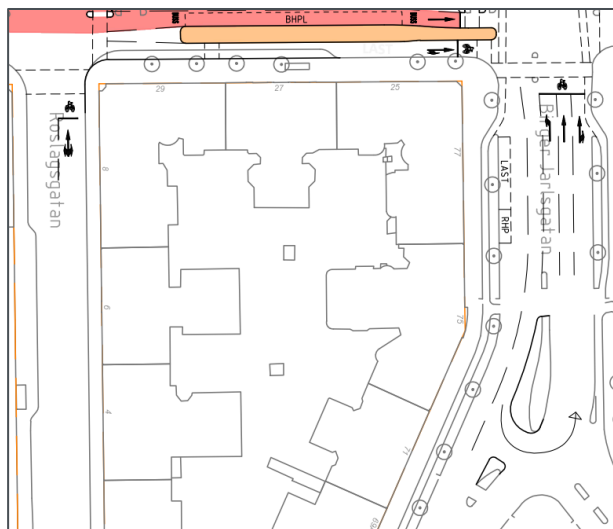
4 av 4 körfält behålls varav 2 reserveras permanent för buss, med undantag för den östligaste delen av bladet där det östergående bussfältet blir tidsreglerat bussfält. Körfältet till höger om detta regleras som vanligt körfält i högtrafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik.

9.8 KORSNINGAR

Korsningen med Roslagsgatan behåller sin signalreglering och nuvarande svängmöjligheter (vänstersvängförbud från Odengatan, med undantag för buss i linjetrafik).

Korsningen med Birger Jarlsgatan behåller sin signalreglering men vänstersvängförbud införs vid Odengatans västra tillfart. Detta är en följd av förlängningen av de mittförlagda bussfälten, och innebär att alla vänstersvängar

förbjuds från Odengatan (norrifrån finns redan denna begränsning). Åtgärden kan vid behov kombineras med en mindre ombyggnad vid Jarlapan för att underlätta u-svängsrörelser för fordon, se figur nedan. Därmed kan Birger Jarlsgatan nås från Odengatan västerifrån med hjälp av en kort omväg. Busstrafik som ska vidare norrut på Odengatan använder samma körfält som övrig biltrafik i lågtrafik, vilket medför att separatreglering krävs i korsningens västra tillfart. Plattformens förlängning kan fungera som en extrarefug att placera signalstolpar på.



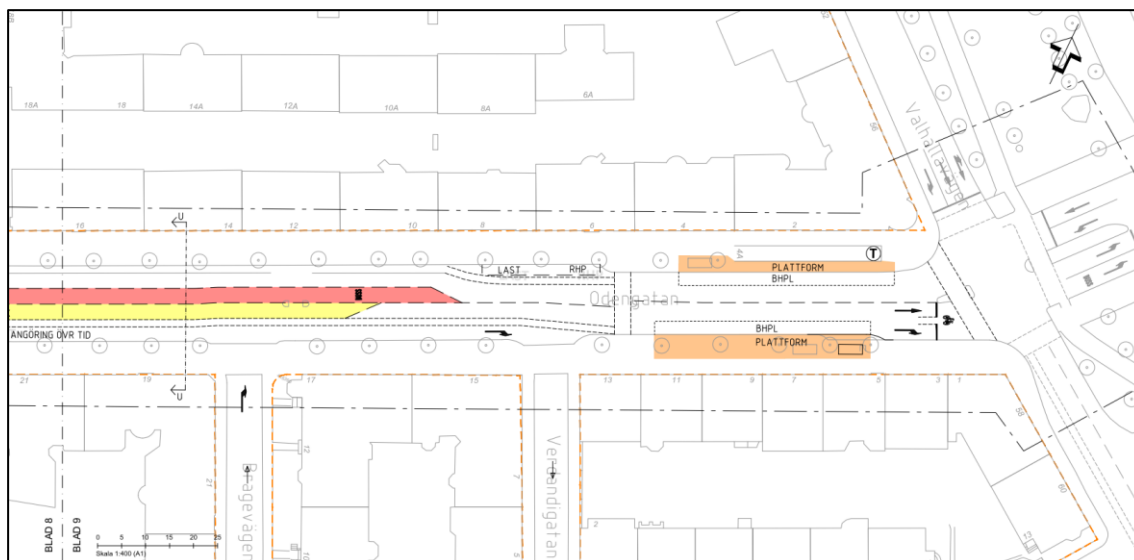
9.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

Ett obevakat övergångsställe tillkommer vid västra delen av den nya plattformen men det hindrar inte Linje 4:s färdväg.

9.10 ÖVRIGT

10. BLAD 9



10.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 8 lägesjusteras något.

RH-plats vid nr 6 lägesjusteras något.

10.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

4 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 8 i nuläget. Samtliga tidsregleras.

10.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen ändras inte på norra sidan av gatan, där behålls kombinationen av blandtrafik, cykelfält och cykelbana.

På södra sidan blir cykelinfrastrukturen likt nuläget cykelfält. Väster om Bragevägen placeras cykelfältet mellan två körfält, där körfältet närmast kantstenen används för angöring i lågtrafik. I nuläget är detta fält upplåtet för parkering oavsett tid på dygnet. Öster om Bragevägen placeras östergående cykelfält mellan två körfält där det högra är ett högersvängkörfält mot Verandigatan. Förbi Bragevägen ges cykelfältet en mjukare linjeföring jämfört med nuläget. Cykelfälten ges ungefär samma bredd som nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

Cykelfältet som leder fram till korsningen vid Valhallavägen förkortas ca 10 m jämfört med nuläget till följd av att närliggande busshållplats förlängs.

10.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Befintliga gångytor behålls.

10.5 TRÄD

Ingen förändring

10.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplatsen Odengatan/Valhallavägen behåller sina två nuvarande hållplatslägen. Båda förlängs något österut för att rymma två stycken 21 m långa bussar.

10.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls. I västra delen av bladet behålls det nuvarande västergående bussfältet. I östergående riktning regleras det vänstra körfälten som bussfält i högr trafik. Körfältet till höger om detta regleras som vanligt körfält i högr trafik och uppställningsyta för fordon i lågtrafik.

10.8 KORSNINGAR

Korsningen med Bragevägen behåller sin väjningsreglering. Möjlighet till vänstersväng från Odengatan norrifrån utgår.

Korsningen med Verandigatan behåller sin väjningsreglering och nuvarande svängmöjligheter.

Korsningen med Valhallavägen behåller sin signalreglering och nuvarande svängmöjligheter, men mindre körfältsjusteringar görs i Odengatans tillfart. Där förkortas Högersvängskörfältet med ca 10 m, till följd av hållplatsförlängningen.

10.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett obevakat övergångsställe utgår (öster om korsningen med Bragevägen).

10.10 ÖVRIGT
