

BILAGA C - ÅTGÄRDSLOGG

STOMLINJE 4

SuperFyran Odengatan



Titel	Bilaga C – Åtgärdslogg SuperFyran 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

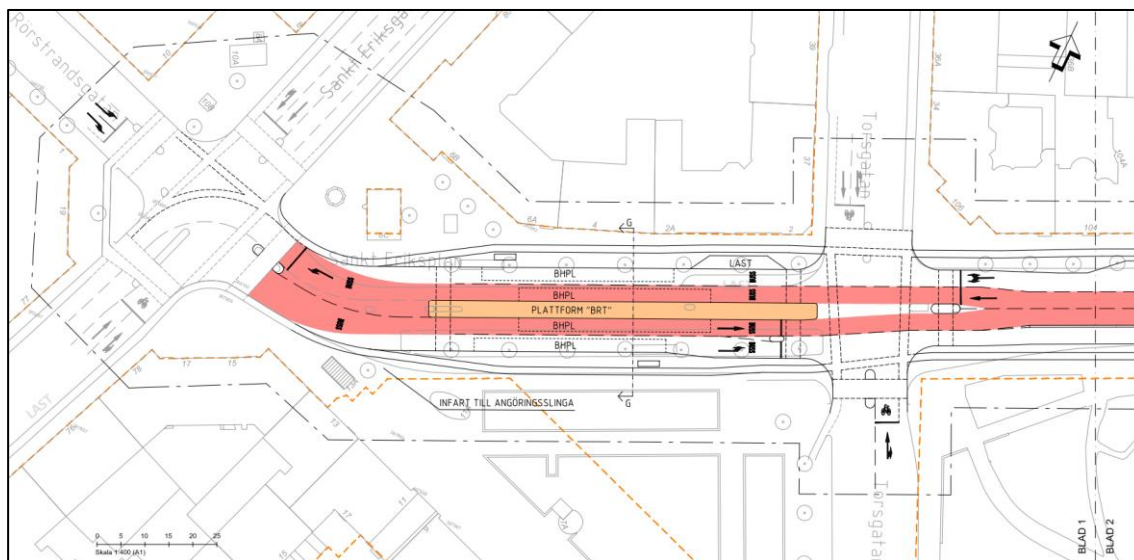
1. SUMMERING AV UTVALDA FYSISKA ÅTGÄRDER	5
2. BLAD 1	6
3. BLAD 2	8
4. BLAD 3	9
5. BLAD 4	11
6. BLAD 5	13
7. BLAD 6	15
8. BLAD 7	16
9. BLAD 8	18
10. BLAD 9	20



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

Lastplats vid S:t Eriksplan nr 2 lägesjusteras något.

2.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 0 i nuläget. Angöringsslinga söder om hållplatsen kvarstår och får sin entré från hållplatsen som tidigare.

2.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen ändras från att i nuläget bestå av cykelbanor, cykling i blandtrafik och cykelfält till att konsekvent utgörs av cykelbanor (bredd 1,5 m). Norr om Sankt Eriksplans befintliga hållplatslägen skapas en enkelriktad cykelbana som löper bakom väderskydd och lastplats. Motsvarande lösning ordnas på södra sidan, där dagens cykelbana, som tidigare har varit en 3,5 m bred körbana, görs smalare för att undvika intrång i torgytan söder därom.

Öster om Torsgatan ersätts nuvarande cykelfält med enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan.

2.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanan på norra sidan av hållplatsen minskar från cirka 4,5 till 2,5 meter och möjlighet till uteservering utgår. Befintlig gångbana på södra sidan behålls.

Gångbanorna öster om korsningen med Torsgatan blir smalare på båda sidor. På den norra sidan minskar gångytan från cirka 5 meter till 3,25 meter. På den södra sidan minskar gångbanan från cirka 5 meter till 2,5 meter.

2.5 TRÄD

Träd kring hållplatsen behöver tas bort, cirka 12 träd.

2.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplats S:t Eriksplan får en ny egen hållplats för linje 4 med samförlagda hållplatslägen på varsin sida av en central plattform. Bussar angör med vänster sida mot plattformen.

Övriga busslinjer stannar på ombyggda hållplatslägen som placeras utmed kantstenen likt nuläget, vid sidan av linje 4:s nya centrala hållplatsplattform.

2.7 KÖRFÄLT

Vid hållplats S:t Eriksplan breddas bussgatan upp till fyra körfält, två i varje riktning, för att försörja de fyra hållplatslägena. Öster om korsningen med Torsgatan blir det fyra körfält, varav två reserverade för bussar (Linje 4), jämfört med dagens två körfält.

2.8 KORSNINGAR

Korsningen med Sankt Eriksgatan behåller sin signalreglering och endast små förändringar görs gällande utformningen. Den nya cykelbanan på norra sidan ansluts till korsningen och leds vidare genom korsningen i form av cykelfält. 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.

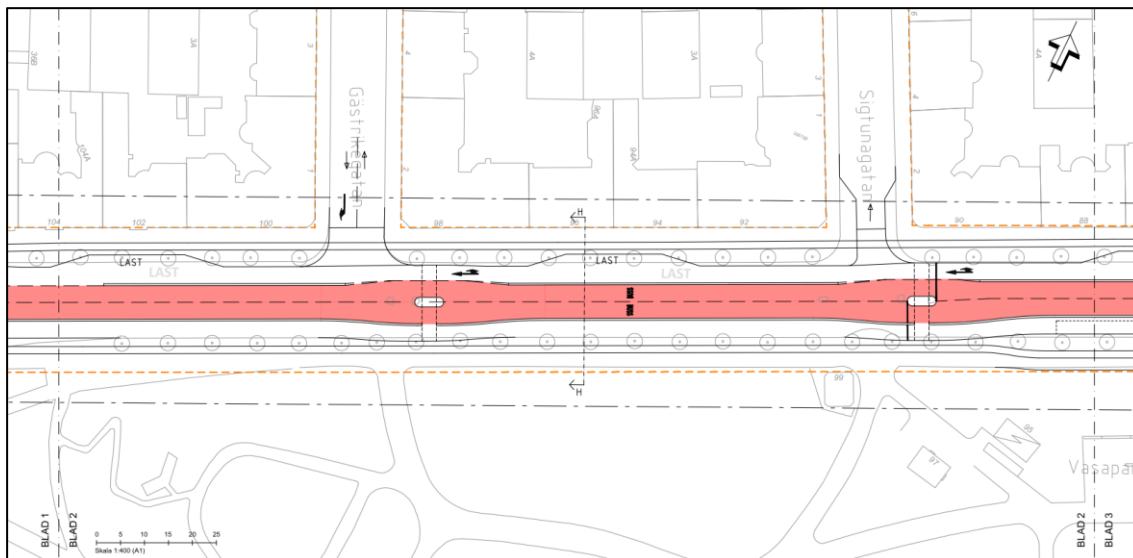
Korsningen med Torsgatan behåller sin signalreglering. Bussar som kommer från hållplats S:t Eriksplan behöver två signalfaser eftersom Linje 4 ska åka rakt fram medan andra linjer ska svänga vänster och då korsa Linje 4:s körväg. Även österifrån behövs två signalfaser då linje 4 ska rakt fram från busskörfältet till hållplatsen medan vänstersvängande trafik tillåts från körfältet bredvid. Här krävs signalplacering på arm över körfält. Enbart bussar får svänga höger från Torsgatan norrifrån.

2.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Obevakade övergångsställen vid hållplats S:t Eriksplan får delvis ny placering och förlängs för att anpassas mot den nya hållplatsutformningen.

2.10 ÖVRIGT

3. BLAD 2



3.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 94 och 102 behålls men läggs i ficka i befintlig trädrad.

3.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

Samtliga 52 parkeringar på sträckan utgår.

Vid nr 99 utgår möjligheten för varutransporter (till verksamheter i parken) att angöra vid befintliga parkeringsplatser på södra sidan.

3.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen ändras från cykelfält till enkelriktade cykelbanor (bredd 1,5 m) bakom trädader. Cykelbanorna ges ungefär samma bredd som befintliga cykelfält har.

3.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanorna blir smalare på båda sidor gatan när cykelfälten ersätts med cykelbanor. På norra sidan minskas gångbanan från 5 meter till 3 meter och möjlighet till uteservering utgår. På södra sidan minskas gångbanan från cirka 5,5 meter till en bredd som varierar mellan 2,8 till 4 meter.

3.5 TRÄD

Cirka 9 träd utgår. En del av dessa kan ersättas med nya träd i möbleringszoner.

3.6 BUSSHÅLLPLATSER

3.7 KÖRFÄLT

Antalet körfält utökas från två till fyra, varav två reserveras för kollektivtrafik (Linje 4).

3.8 KORSNINGAR

Korsningen med Gästrikegatan regleras som höger in-höger ut med väjningsplikt mot Odengatan. Gångbana och cykelbana på Odengatans norra sida går genomgående genom korsningen. Möjligheten att ta sig mellan Gästrikegatan och körfält i östlig riktning på Odengatan tas bort.

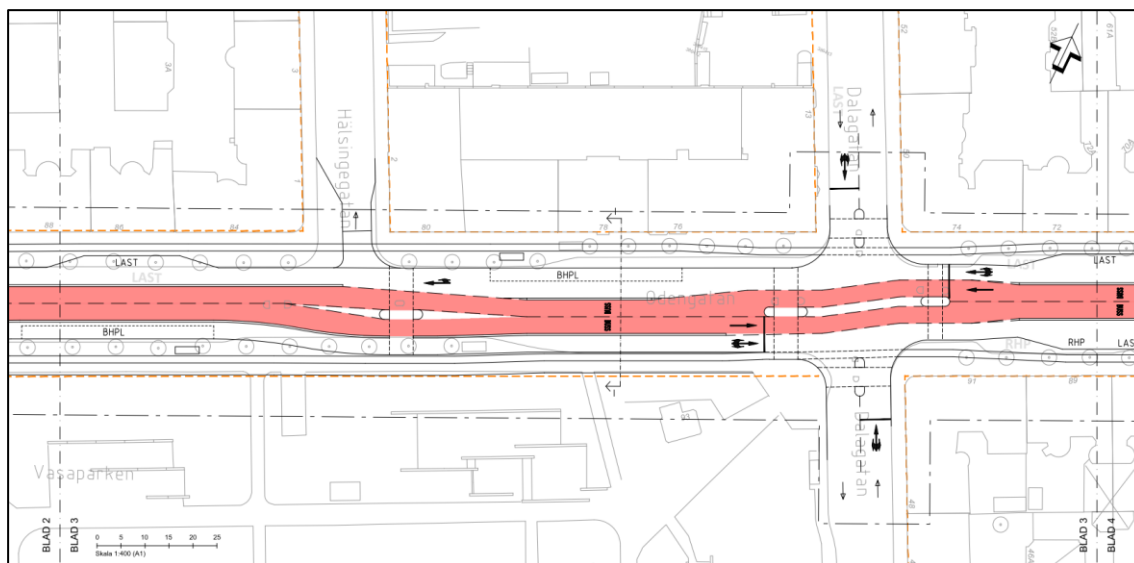
Korsningen med Sigtunagatan regleras så att det enbart är tillåtet ett svänga in höger från Odengatan österifrån. Inga svängande fordon västerifrån på Odengatan tillåts. Gångbana och cykelbana på Odengatans norra sida går genomgående genom korsningen. Övergångsstället på Odengatan behåller sin signalreglering.

3.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Befintliga övergångsställen behålls.

3.10 ÖVRIGT

4. BLAD 3



4.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplatsen vid nr 86 behålls men läggs i ficka i befintlig trädrad.

RHP vid nr 91 behålls, men flyttas något österut.

4.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 parkeringar efter ombyggnad, jämfört med 13 idag.

4.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen ändras från cykelfält (med blandtrafik förbi busshållplats) till enkelriktade cykelbanor (bredd 1,5 m). Cykelbanorna ges ungefär samma bredd som befintliga cykelfält har.

4.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanorna minskar från cirka 5 meter till 2,5 meter på vardera sida av gatan och möjlighet till uteservering utgår. På södra sidan gatan, mot Vasaparken, behöver gångytorna breddas 0,5–1,0 meter mot parken mellan korsningarna med Sigtunagatan och Dalagatan för att möjliggöra 2,5 meter bred gångbana. Breddningen sker utan att gränsen för allmän platsmark längs Odengatan behöver överskridas.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbana.

4.5 TRÄD

Cirka 29 träd försvinner. En del av dessa kan ersättas med nya träd i möbleringszoner.

4.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplats Dalagatan får delvis förflyttade hållplatslägen. Västergående läge läggs i ficka vid sidan om körbanan. Östgående hållplatsläge läggs i körbanan och fungerar som stopphållplats.

4.7 KÖRFÄLT

4 körfält, varav två reserveras för bussar (Linje 4), jämfört med dagens 2 körfält väster om och 3 körfält öster om korsningen med Dalagatan. Öster om Dalagatan är ett av körfälten i östlig riktning reserverat för buss och detta körfält behålls alltså som busskörfält.

4.8 KORSNINGAR

Korsningen med Hälsingegatan regleras så att det enbart är tillåtet ett svänga in höger från Odengatan österifrån. Inga svängande fordon västerifrån på Odengatan tillåts. Gångbana och cykelbana på Odengatans norra sida går genomgående genom korsningen.

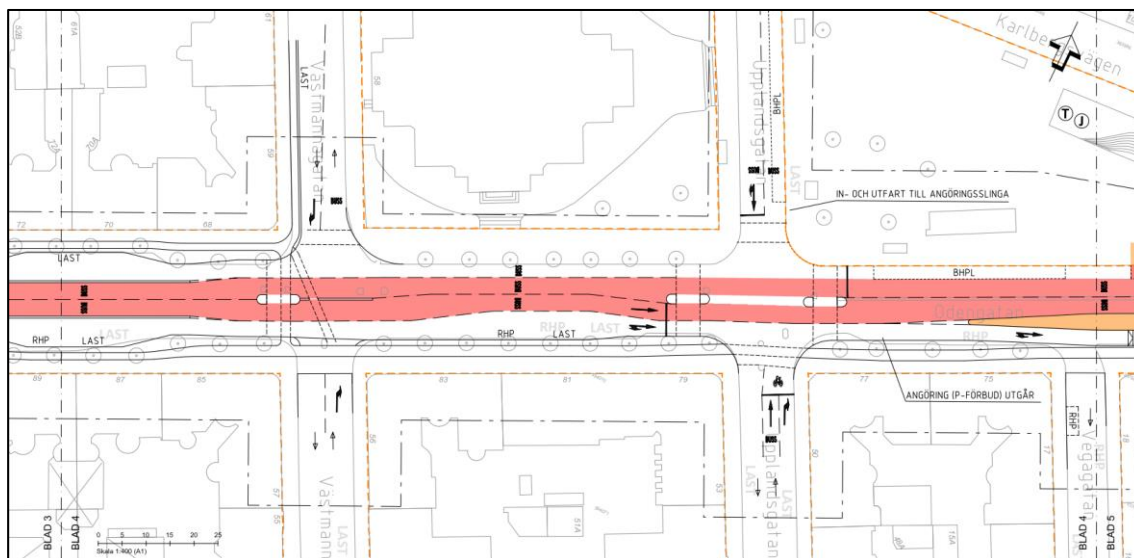
Korsningen med Dalagatan behåller sin signalreglering. Från respektive riktning på Odengatan behöver bussar och övrig trafik varsin signalfas för att möjliggöra vänstersvängande fordon från Odengatan. För detta krävs signalplacering på arm över körbanan, eftersom utrymme för extra refug saknas.

4.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet förändras inte, befintlig reglering kan behållas men övergångsstället vid Hälsingegatan flyttas från västra till östra sidan av korsningen och mindre utformningsändringar föreslås (bredare mittrefuger).

4.10 ÖVRIGT

5. BLAD 4



5.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 70 får något justerat läge.

Lastplats vid nr 87 får något justerat läge.

Lastplats och RHP vid 81 behålls och får ett något justerat läge.

RHP vid nr 75 flyttas till Vegagatan.

Lastplats på Upplandsgatan mot Odenplan utgår för att kunna förlänga hållplatsläget på Upplandsgatan. Istället behöver en leveransslinga möjliggöras på torget.

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 ändras från cykelfält till enkelriktade cykelbanor. I likhet med nuläget finns varken cykelfält eller cykelbana i västlig riktning mellan Odenplan och Västmannagatan. Cykelbanorna ges ungefär samma bredd som befintliga cykelfält har. Väster om Västmannagatan blir bredden ca 1,5 m, och öster därom blir bredden ca 2,25 m.

Västmannagatan, norr om Odengatan, kan förses med en enkelriktad cykelbana söderut istället för cykelfält eftersom föreslagen korsningsutformning bara medför ett körfält i tillfarten mot Odengatan.

5.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanorna minskas från cirka 5 meter till 3,5 meter där det finns cykelbanor och möjlighet till uteservering utgår. Där det inte finns cykelbana behålls dagens gångbanelängd på 5 meter.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbana.

5.5 TRÄD

Cirka 10 träd försvinner.

5.6 BUSSHÅLLPLATSER

Reglerhållplatsen för bussar på Odengatan invid Gustaf Vasa kyrka försvinner för att ge plats åt eget körfält för Linje 4. Dessa platser 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

På sträckan väster om Västmannagatan blir det fyra körfält jämfört med dagens tre. Två av dessa reserveras för busskörfält (för Linje 4) jämfört med dagens läge där det finns busskörfält enbart i östlig riktning.

På sträckan öster om Västmannagatan blir det fyra körfält jämfört med dagens 2 körfält. 3 av de nya körfälten blir busskörfält, varav 2 enbart för Linje 4, medan ett vanligt körfält kvarstår i östlig riktning.

5.8 KORSNINGAR

Korsningen med Västmannagatan stängs av för vänstersvängar och korsande trafik. Korsningen regleras istället som höger in-höger ut från Västmannagatans båda tillfarter. Det innebär också att korsningens signalreglering kan tas bort och korsningen regleras med väjningsplikt istället. Längs Odengatans södra sida ordnas en genomgående gång- och cykelbana, och längs norra sidan ordnas ett obebokat övergångsställe. Om korsande gång- och cykelströmmen över Odengatan är stora bör signalreglering av passagen över Odengatan ordnas. På skissen syns en diagonal cykelpassage, vilken är ett alternativ till den raka cykelpassagen i det fall signalreglering av korsande gång- och cykeltrafik inte behövs. I det läget ger den diagonala passagen möjlighet för cyklister som kommer söderifrån Västmannagatan att smidigt ta sig till den västergående cykelbanan längs Odengatan.

Korsningen med Upplandsgatan behåller sin signalreglering. Den östra frånfarten på Odengatan breddas så att två körfält ryms (varav ett reserveras för buss).

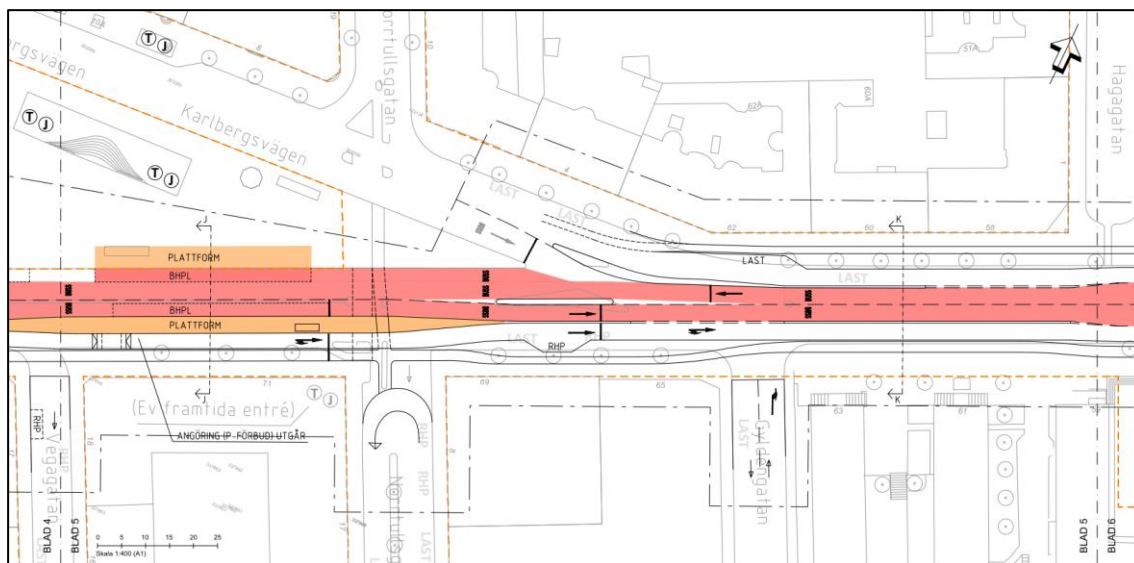
Korsningen med Vegagatan regleras likt idag med enbart tillåten trafik höger in från Odengatan. Korsningen utformas med genomgående gångbana och cykelbana.

5.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Ett signalstyrt övergångsställe öster om Västmannagatan utgår, medan ändringar föreslås för det kvarvarande övergångsstället (se föregående avsnitt). Vid Upplandsgatan kan befintlig reglering behållas men mindre utformningsändringar föreslås.

5.10 ÖVRIGT

6. BLAD 5



6.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 60 behålls men läget justeras något.

Lastplats vid nr 69 utgår.

RHP vid nr 65 får justerat läge.

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 ändras från cykelfält till enkelriktade cykelbanor. I likhet med nuläget finns varken cykelfält eller cykelbana i västlig riktning mellan Odenplan och Västmannagatan. I västlig riktning leds cykeltrafiken runt Odenplans terminalö via Upplandsgatan eller via Västmannagatan där ny cykelbana föreslås (se avsnitt 5.3). Cykelbanornas bredd varierar mellan 1,5 och 2,25 m, vilket ungefär motsvarar nuvarande bredder för cykelfält på sträckan.

Vid korsningen med Karlbergsvägen övergår den västergående cykelbanan i ett cykelfält och övergår därmed i befintlig lösning.

6.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanan på norra sidan Odengatan minskar från dagens cirka 5 meter till cirka 3,5 meter och möjlighet till uteservering utgår.

Gångbanan på södra sidan Odengatan minskar från cirka 5 meter till 3,5 meter väster om korsningen med Norrtullsgatan. Gångbanan minskar från cirka 5 meter till som minst 2,5 meter vid lastplatsen mellan korsningarna med Norrtullsgatan och Gyldéngatan. Öster om korsningen med Gyldéngatan minskar gångbanan från cirka 7 meter till 5 meter.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbana.

6.5 TRÄD

Cirka 7 träd försvinner.

6.6 BUSSHÅLLPLATSER

Linje 4 får en rak linjesträckning längs med Odengatan förbi Odenplan, jämfört med att köra runt via Karlbergsvägen i ena riktningen. Linje 4 får egna hållplatslägen vid Odenplan. I västlig riktning stannar Linje 4 kvar vid nuvarande 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. Linje 6 och Linje 2 når Odenplan österifrån, genom att dessa bussar tillåts köra in från det högra körfältet till busskörfältet strax efter Hagagatan. Därmed görs ett undantag lokalt vid Odenplan från principen att Linje 4 har helt fredade busskörfält från annan trafik.

I östlig riktning skapas ett nytt hållplatsläge för Linje 4 i en hållplatsö-lösning. Detta hållplatsläge hamnar nära en ny planerad entré till biljetthallen för tunnelbane- och pendeltågsstationen.

6.7 KÖRFÄLT

Förbi Odenplan breddas antalet körfält från 3 till 4, varav 3 blir reserverade för busstrafik. Det fjärde körfältet upplåts likt dagsläget för övriga motorfordon i östlig riktning. Öster om Odenplan behålls dagens 4 körfält där två likt idag är reserverade för busstrafik.

6.8 KORSNINGAR

Korsningen med Norrtullsgatan regleras som idag. Det är därmed tillåtet att svänga in höger från Odengatan, men fordon (förutom cyklar) från Norrtullsgatan får inte svänga ut på Odengatan utan måste vända inne på Norrtullsgatan. Korsningen utformas med genomgående gångbana och cykelbana.

Korsningen med Karlbergsvägen regleras med trafiksignal, istället för nuvarande väjningsreglering. Samtliga körbanor och busskörfält utan högersvängande körbana från Odengatan till Karlbergsvägen omfattas av signalen. Signalen behövs för att underlätta för busstrafiken från Karlbergsvägen att ta sig till körbanan i östlig riktning på Odengatan. Inför korsningen med Karlbergsvägen tillåts övrig busstrafik köra in i västgående busskörfält (strax efter övergångsstället vid Hagagatan) för att kunna ta sig till hållplatslägena vid Odenplan.

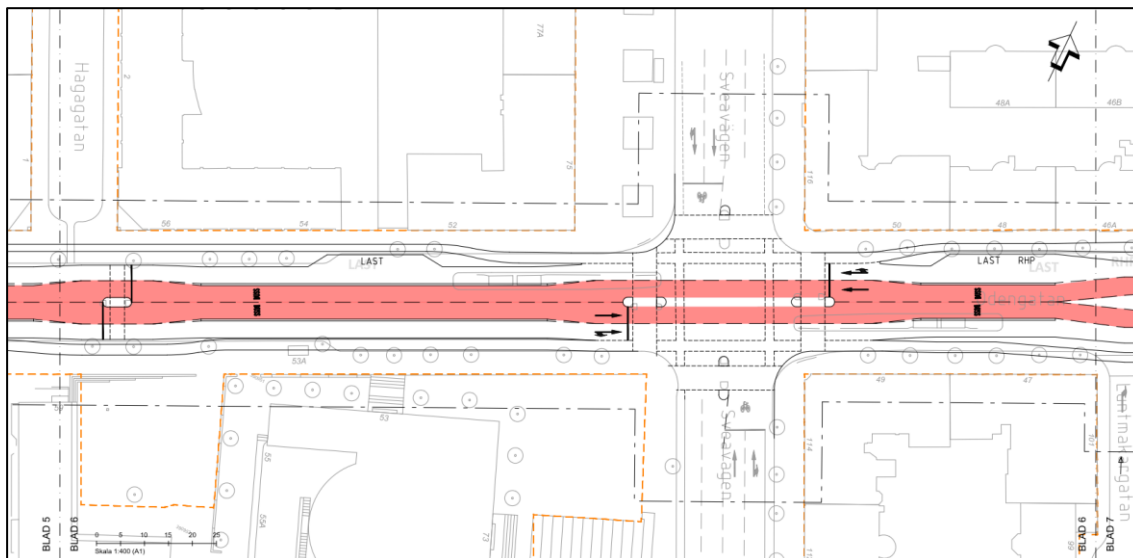
Korsningen med Gyldéngatan utformas med väjningsplikt från Gyldéngatan enbart tillåten höger in höger ut från Odengatan. Korsningen utformas med genomgående gångbana och cykelbana.

6.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Antalet korsande passager ändras inte. Det befintliga övergångsstället till torget på Odenplan behåller sin reglering och utformningen ändras något. Hållplatsön för Linje 4 får ytterligare ett övergångsställe till södra sidan av Odengatan, men det korsar inte Linje 4:s färdväg.

6.10 ÖVRIGT

7. BLAD 6



7.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 48 flyttas något västerut och förkortas från 30 till 15 m.

RH-plats vid nr 46A flyttas något västerut.

7.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

Sträckan saknar parkeringar idag och inga nya parkeringar föreslås tillkomma.

7.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan ändras från cykelfält till enkelriktade cykelbanor (med bredd från 1,5 till 2,0 m). Därmed ges cykelbanorna bredare mått än nuvarande cykelfält (1,0 till 1,5 m).

7.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanan på norra sidan minskas från dagens cirka 5 meter till 3 meter. Gångbanan på södra sidan minskar från cirka 6–7 meter till 4–5 meter. Möjlighet till uteserveringar utgår på norra sidan.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbana.

7.5 TRÄD

Ca 15 träd utgår.

7.6 BUSSHÅLLPLATSER

Stadsbibliotekets båda hållplatslägen utgår.

7.7 KÖRFÄLT

4 körfält behålls, varav två reserveras som busskörfält, likt nuläget.

7.8 KORSNINGAR

Korsningen med Hagagatan utformas som idag där ingen fordonstrafik förutom cyklar tillåts åka till Odengatan.

Korsningen med Sveavägen regleras med vänstersvängförbud i alla tillfarter likt dagläget. Om de två körfälten i den västra tillfarten separatregleras kan övriga bussar som använder det högra körfältet undantas från vänstersvängförbudet.

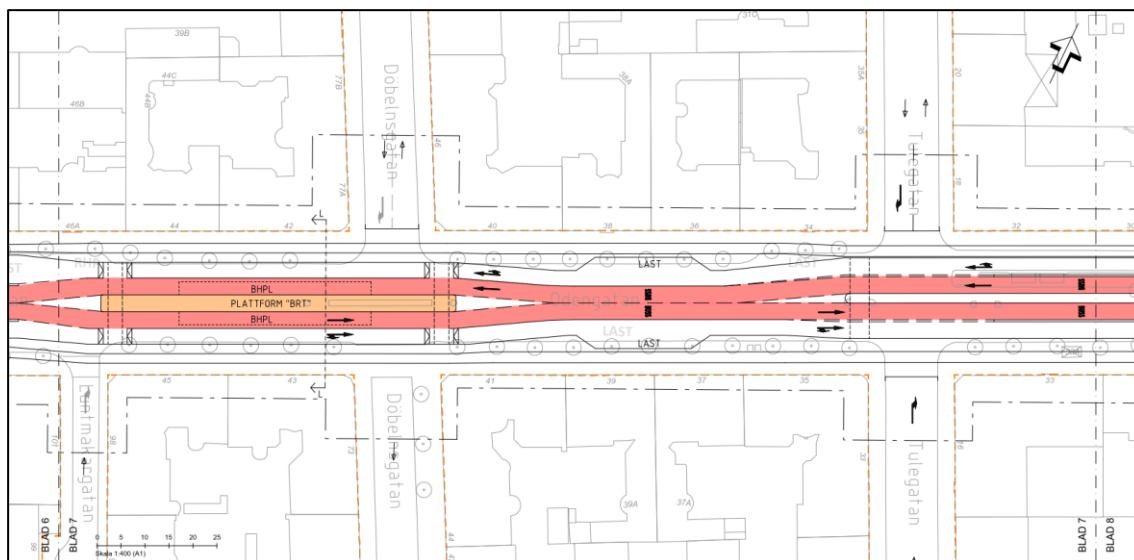
7.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

7.10 ÖVRIGT

Gatukök intill Stadsbiblioteket utgår för att göra plats för cykelbana.

8. BLAD 7



8.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

Lastplats vid nr 34 flyttas västerut

Lastplats vid nr 39 lägesjusteras något

RH-plats vid nr 46A flyttas västerut enligt beskrivning för Blad 6.

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 ändras från ej helt kontinuerliga cykelfält till enkelriktade cykelbanor (2,0 – 2,25 m breda). Därmed ges cykelbanorna ett bredare mått än nuvarande cykelfält (ca 1,5 m).

8.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanor smalnas av från ca 5 m till ca 2,5 m och möjlighet till uteserveringar utgår.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbanor och angöringsfickor.

8.5 TRÄD

Ca 20 träd utgår. En del av dessa kan ersättas med nya träd i föreslagna möbleringszoner, exempelvis vid Sektion L.

8.6 BUSSHÅLLPLATSER

Roslagsgatans västergående läge utgår.

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

8.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss). I bladets östligaste del avskiljs bussfälten med fysisk barriär.

8.8 KORSNINGAR

Korsningen med Luntmakargatan behåller sin väjningsreglering och nuvarande svängmöjligheter (endast höger ut från Luntmakargatan). Nuvarande genomgående gångbana kompletteras med genomgående cykelbana över Luntmakargatan.

Vid korsningen med Döbelnsgatan ersätts nuvarande signalreglering med väjningsreglering. Nuvarande svängmöjligheter behålls (endast höger in från Odengatan i södergående riktning, samt höger in – höger ut från Odengatan i norrgående riktning). Genomgående gång- och cykelbanor ordnas på båda sidor av Odengatan.

Vid korsningen med Tulegatan ersätts nuvarande signalreglering med väjningsreglering. Nuvarande begränsning av svängrörelser (vänstersvängförbud från Odengatan) utvidgas så att alla korsande rörelser över Odengatan utgår. Endast höger ut tillåts från Tulegatans södra anslutning, medan höger in – höger ut tillåts vid norra anslutningen. Genomgående gång- och cykelbanor ordnas på båda sidor av Odengatan.

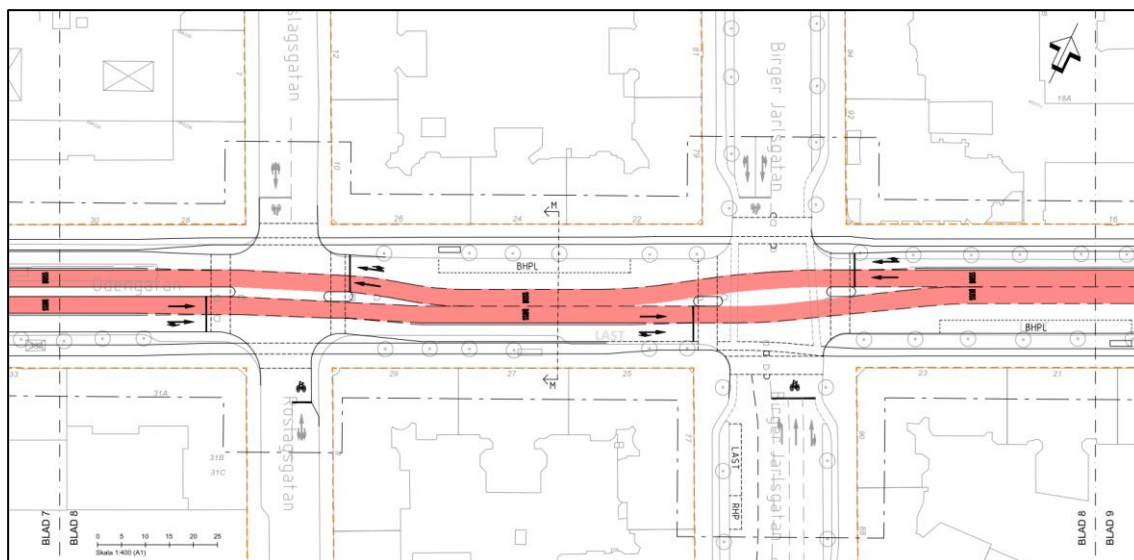
8.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Fyra signalstyrda övergångsställen föreslås ersättas med tre obevakade övergångsställen. Regleringsformen (bevakade eller obevakade) kan utredas i senare skede med hänsyn till antalet korsande trafikanter och möjligheter till hastighetsdämpande åtgärder.

8.10 ÖVRIGT

Mindre restaurangbyggnad på gatumark (nr 33A) utgår för att ge plats åt cykelbana.

9. BLAD 8



9.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

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

Lastplats vid nr 21 utgår, till förmån för busshållplats. Som kompensation kan en ny lastplats skapas ca 40 m österut, se Blad 9.

9.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 6 i nuläget.

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 ändras från ej helt kontinuerliga cykelfält till enkelriktade cykelbanor (med bredd 1,5 till 2,25 m). Därmed ges cykelbanorna ett bredare mått än nuvarande cykelfält (1,0 till 1,5 m). På södra sidan utförs sträckan närmast väster om korsningen med Birger Jarlsgatan som cykelfält.

Vid sidoplacerade busshållplatser leds cykelbanorna bakom väderskydden.

9.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanor smalnas av från ca 5 m till mellan 2,5 och 3,0 m och möjlighet till uteserveringar utgår.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för cykelbanor och körfält.

9.5 TRÄD

Ca 14 träd utgår.

9.6 BUSSHÅLLPLATSER

Roslagsgatans östergående hållplatsläge utgår.

En ny hållplats för övrig busstrafik skapas med hållplatslägen placerade längs kantstenen på vardera sida efter korsningen med Birger Jarlsgatan.

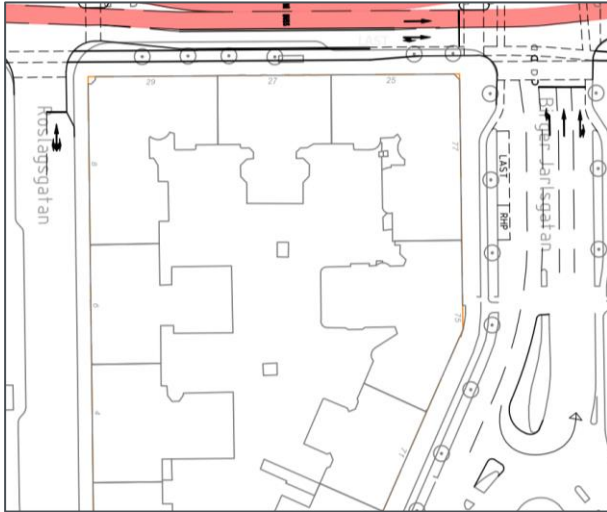
9.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss). Bussfälten avskiljs på vissa sträckor med fysisk barriär.

9.8 KORSNINGAR

Korsningen med Roslagsgatan behåller sin signalreglering och nuvarande svängmöjligheter (vänstersvängförbud från Odengatan). I västra tillfarten utgår en extrarefug som inte längre behövs när endast Linje 4 använder bussfältet. Över Roslagsgatan ordnas signalreglerade övergångsställen med cykelpassager.

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, med undantag för buss i linjetrafik). Om de två körfälten i den östra tillfarten separatregleras kan övriga bussar som använder det högra körfältet undantas från vänstersvängförbudet. Vid separatreglering krävs signalplanering på arm över körbanan. Införandet av vänstersvängförbud i västra tillfarten kan kombineras med en mindre ombyggnad vid Jarlaplan för att underlätta u-svängsrorelser för fordon, se figur nedan. Därmed kan Birger Jarlsgatan nås från Odengatan västerifrån med hjälp av en kort omväg.

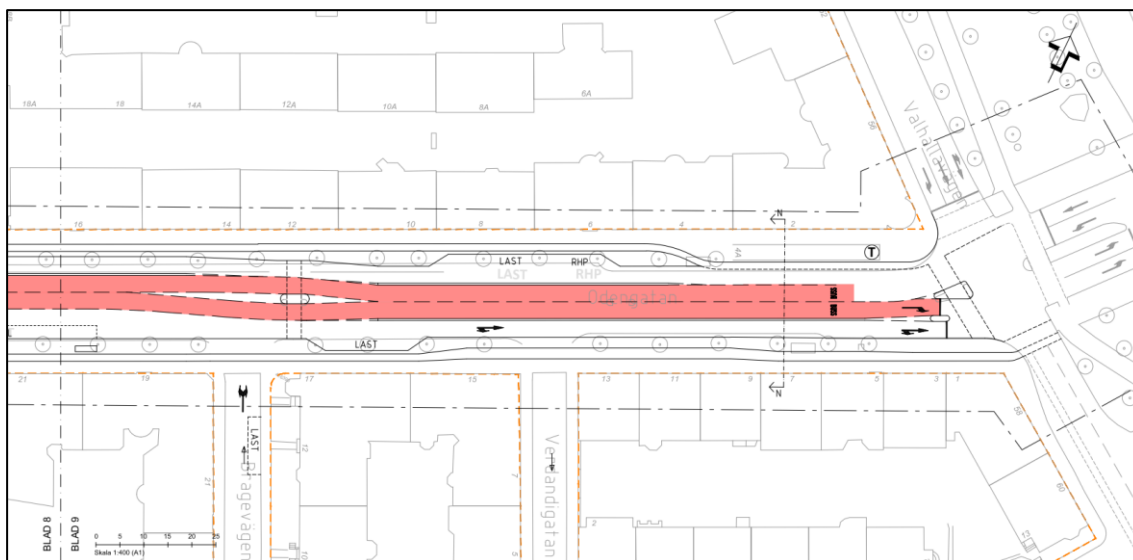


9.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

9.10 ÖVRIGT

10. BLAD 9



10.1 LASTPLATSER OCH RH-PLATSER

En lastplats kan skapas som kompensation för en borttagen lastplats på Blad 8, antingen vid nr 17 eller på Bragevägens östra sida.

Lastplats vid nr 8 lägesjusteras något.

RH-plats vid nr 6 lägesjusteras något.

10.2 PARKERING OCH ÖVRIG ANGÖRING

0 p-platser efter ombyggnad, jämfört med 8 i nuläget

10.3 CYKELTRAFIK

Cykelinfrastrukturen på sträckan ändras från ej helt kontinuerliga cykelfält till enkelriktade cykelbanor (med bredd 1,5 till 2,25 m). Därmed ges cykelbanorna delvis ett bredare mått än nuvarande cykelfält (ca 1,5 m). På norra sidan utförs dock sträckan närmast korsningen med Valhallavägen som cykelfält.

10.4 GÅNGTRAFIK OCH VISTELSEYTOR

Gångbanor smalnas av från ca 5 m till ca 2,5-3,0 m och möjlighet till uteserveringar utgår. Söder om gångrampen till tunnelbanan utgår en gångbana (till nuvarande hållplats) till förmån för ett cykelfält. Eftersom nuvarande hållplats tas bort minskar behovet av gångbana på båda sidor av gångrampen.

Vistelseytor i möbleringszoner mellan befintliga träd utgår där möbleringszoner tas i anspråk för körfält.

10.5 TRÄD

Ca 13 träd utgår.

10.6 BUSSHÅLLPLATSER

Hållplats Odengatan/Valhallavägens båda lägen utgår.

10.7 KÖRFÄLT

4 av 4 körfält behålls (varav 2 reserveras för buss). Bussfälten avskiljs till stor del med fysisk barriär.

10.8 KORSNINGAR

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

Korsningen med Verdandigatan behåller sin väjningsreglering och svängmöjligheterna begränsas till endast höger in från Odengatan. Möjlighet till vänstersväng från Odengatan norrifrån utgår därmed.

Korsningen med Valhallavägen behåller sin signalreglering men körfältsändringar görs i tillfarten från Odengatan. Det vänstra körfältet som reserveras för högersvängande buss och separeras från det högra körfältet med hjälp

av en extra refug. Det högra körfältet regleras som rakt fram-/höger-körfält. Med hjälp av extrarefugen kan de två körfälten separatregleras så att högersvängande bussar prioriteras.

10.9 PASSAGER MED KORSANDE GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

10.10 ÖVRIGT
