



Per-Inge Ahlström
Trafikplanering
08-508 278 35
per-inge.ahlstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-12-10

Överenskommelse om utformning av Roslagstulls trafikplats vid anslutning av ramper från Norra länken.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner trafikkontorets utredning och utvärdering av alternativa utformningar för Roslagstulls trafikplats.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att överenskommelse med Vägverket, om anslutning av Norra länkens ramper mot Roslagstull, ska utgå från principutformningen ”Alternativ A, Befintlig rondell kompletterad med signaler”, med de justeringar för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet som föreslås.
3. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar till trafikkontoret att utreda möjligheterna att anordna en gångbro över Cedersdalsgatan för att underlätta förbindelsen mellan Roslagsgatan/Johannes skola och Bellevueparken.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Tf avdelningschef

Linda Lundberg
Tf enhetschef



Sammanfattning

I samband med Vägverkets utbyggnad av Norra länken pågår arbeten för de vägramper som från länken ska ansluta mot Roslagstull. Bergtunnlar sprängs nu ut och det är aktuellt att ta fram arbetshandlingar för rampernas anslutning mot Roslagstulls trafikplats och de ombyggnader som då måste göras i själva trafikplatsen.

Det har setts som viktigt att i samband med öppnandet av Norra länken belysa möjligheterna till trafik- och miljömässiga förbättringar på de gator som avlastas och då bl a Roslagstull. Kontoret har därför initierat en utredning om Roslagstulls framtida utformning när trafikplatsen ansluts mot Norra länken.

Vid nämndens sammanträde 2009-04-14 lämnade kontoret en lägesredovisning om pågående utredningsarbete. Tre alternativa principutformningar redovisades vilka avsågs få en fördjupad analys och utvärdering innan ett slutligt ställningstagande. I nämndens beslut angavs bl a "att det är oklokt att gå vidare med ett förslag som har lägre framkomlighet, ligger utanför de ekonomiska ramarna samt kräver en detaljplaneändring. Nämnden anser att ett så pass viktigt och kostsamt infrastrukturprojekt inte får fördröjas i onödan samt att det ska finansieras inom ram".

Den fördjupade analysen är nu utförd och innebär att inte något av alternativen på ett tydligt sätt framstår som en bättre lösning gentemot de andra. De vinster som erhålls i de två mer omfattande ombyggnadsalternativen B och C är så tveksamma att de inte bedöms motivera de merkostnader och konsekvenser en sådan ombyggnad skulle medföra.

Kontoret finner att alternativ A, "Befintlig rondell kompletterad med signaler" bör ligga till grund för en ombyggnad men med en översyn av förslaget med tanke på säkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Alternativet motsvarar, som princip, den utformning som Vägverket sedan tidigare planerat att utföra och därmed är avsedd att finansieras inom Norra länken-projektet.

Det fortsatta projekteringsarbetet kommer att ske inom ramen för Vägverkets organisation för Norra länken och utifrån tidigare tecknat avtal mellan Vägverket och Staden. Förslag till utformning framgår av bilaga A.

Bakgrund

Vägverkets utbyggnad av Norra länken pågår. Öppnandet av länken kommer att innebära en avlastning från genomfartstrafik på stadens närliggande gator. Nuvarande genomfartstrafik via Lidingövägen – Valhallavägen – Roslagstull och sedan mot Norrtull respektive Frescati, får via tunneln en genare och effektivare passage. Framför allt kommer man att märka att den tunga genomgående trafiken inte längre behöver passera via stadens gatunät. Länken möjliggör också att genomfartstrafiken via Lill Jansskogen kan upphöra.

Vid Roslagstulls trafikplats blir det initialt en minskad trafik. Trafiknivån kan sedan åter förväntas öka, av flera orsaker. Den enskilt största faktorn torde bli den exploatering som är planerad i stadsutvecklingsområdet Hjorthagen (Norra Djurgårdsstaden) – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. En annan orsak kan vara om det idag finns en tillbakahållen efterfrågan, på grund av begränsningar i framkomligheten, vilket i så fall innebär att det vid förbättrad framkomlighet blir fler som väljer att ta bilen. En fortsatt ökad samhällstillväxt torde också generera ökad trafik. Inte minst påverkas trafikfördelningen mellan Norra länken och befintligt ytvägnät av hur kommande trängselskatteuttag utformas för trafik till och från Lidingö och Värtanområdet. En viktig förutsättning för att i möjligaste mån begränsa genomfartstrafiken på innerstadsgatorna och få sådan trafik att välja Norra länken är då att tillse att det blir ekonomiskt fördelaktigt att välja länken.



Norra länken mellan Roslagstull och Hjorthagens trafikplats

Vid Roslagstull ska ramper ansluta som ger bilister möjlighet att ta sig mellan Roslagstull och Hjorthagens trafikplats via länken, i stället för att trafikera

Valhallavägen - Lidingövägen. Arbetshandlingar ska nu tas fram för byggandet av dessa ramper. I samband med detta har kontoret genomfört en utredning om behovet av upprustning och förbättring av trafikplatsen och vilka eftersatta behov som i så fall kan lösas. En sådan ombyggnad skulle i så fall behöva samordnas och integreras med ombyggnaderna för Norra länkens rampanslutningar. I Vägverkets planering avses ombyggnaderna för rampanslutningarna vara färdigställda till årsskiftet 2012/2013.

Ny utformning vid Roslagstull

Roslagstull är idag en trafikplats som tidvis är hårt belastad med långa bilköer. Här passerar en omfattande busstrafik, bestående av såväl Roslagstrafik som innerstadslinjer. Trafiksäkerheten för gående och cyklister vid passager över gatorna är bristfällig. Här finns bl a skol- och förskolegrupper som ofta passerar Cedersdalsgatan för att komma till Bellevueparken. Trafikplatsen är också viktig för pendlingscyklister. Roslagstull är en knutpunkt för cykeltrafik mellan Universitetet, Bergshamra, Danderyd och Täby i norr och innerstaden i söder. Det har från kontorets sida bedömts som viktigt att, kopplat till öppnandet av Norra länken, belysa vilka möjligheter som staden har till trafik- och miljömässiga förbättringar på platser som får förändrad trafiksituation i samband med byggandet av Norra länken. Det har också från närboende vid Valhallavägen/Roslagstull framkommit förväntningar om en förbättrad utemiljö.

En anslutning av Norra länkens nya ramper mot Roslagstull kräver vissa förändringar i och kring trafikplatsen. Oavsett vilken utformning som blir aktuell så måste ombyggnadsåtgärder vidtas i och kring trafikplatsen. Den principiella lösning som sedan tidigare är överenskommen med Vägverket innebär att de två nya ramperna från Norra länken ansluter vid den östra sidan av Roslagstulls nuvarande rondell. Alla korsningspunkter i rondellen behöver signalregleras och körfältsindelningarna ses över för att upprätthålla en godtagbar framkomlighet för bil- och busstrafik. Befintligt gång- och cykelstråk öster om Roslagsvägen, som korsas av ramperna kräver en lösning där stråket får passera ramperna planskilt vilket är avsett att ske via en gång- och cykeltunnel. Detta innebär att det behövs en bearbetning av berörda markytor såväl i plan- som höjddled.

Arbetsprocess

Ett utredningsarbete har genomförts, vilket redovisades i en lägesrapport för trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14. Utifrån ett övergripande studium av olika lösningar för trafikplatsen kunde tre alternativ presenteras vilka bedömdes som realistiska att utvärdera vidare. Dessa var att se som principer, framtagna för att vara tydligt urskiljbara gentemot varandra och med olika för- och nackdelar.

Kontorets redovisning av utredningsarbetet godkändes i huvudsak med följande reservation: "Nämnden ifrågasätter kontorets förslag om att samtliga föreslagna

alternativ av utformningar för trafikplats Roslagstull blir utgångspunkt för fortsatt utredning. Nämnden anser att det är oklokt att gå vidare med ett förslag som har lägre framkomlighet, ligger utanför de ekonomiska ramarna samt kräver en detaljplaneändring. Nämnden anser att ett så pass viktigt och kostsamt infrastrukturprojekt inte får fördröjas i onödan samt att det ska finansieras inom ram.”

I ett andra steg kan nu redovisas en trafikteknisk analys och utvärdering av alternativen. Bedömningen har utgått från följande aspekter:

- Framkomlighet för bil- och kollektivtrafiken
- Utformning av gång- och cykelstråken
- Trafiksäkerhet
- Gestaltning
- Ekonomi.

Genomförd utredning och analys

De tre alternativ som studerats är följande:

- Alt A) Befintlig rondell kompletterad med signalreglering
- Alt B) Stram, stadsmässig rondell med signalreglering
- Alt C) Fyrvägskorsning med signalreglering

Alternativ A är att se som en grundlösning och motsvarar, i princip, den utformning som Vägverket sedan tidigare planerat att utföra och som varit avsedd att bli finansierad inom Norra länken-projektet.

Alternativ B och C är framtagna som tydligt alternativa utformningar gentemot grundlösningen och innebär att staden höjer ambitionsnivån för iordningställandet av trafikplatsen. Detta innebär samtidigt behov av tillkommande finansiering.

Till följd av att det befintliga gång- och cykelstråket på den nordöstra sidan om trafikplatsen ska ersättas med en gång- och cykeltunnel under Norra länkens ramper kommer det att där, i alla tre alternativen, krävas en förhållandevis omfattande sänkning och modulering av nuvarande markyta.

A) Befintlig rondell kompletterad med signalreglering



Lösningen är ett minimalalternativ. Den innebär trafikmässigt att länkens ramper ansluter till trafikplatsens nuvarande utformning. Rondellen kompletteras med signaler. Alternativet klarar genom detta i princip framkomligheten för den beräknade trafikbelastningen år 2020.

B) Stram, stadsmässig rondell med signalreglering



Förslaget innebär att platsen får en tydligare gestaltning och omformas till en mer stadsmässig rondell. Utformningen ger sänkta hastigheter vilket är till fördel för trafiksäkerheten. Likaså får man i alternativet ett ökat avstånd mellan bostäderna vid Roslagstull och trafikplatsens trafikströmmar. Alternativet kräver trafiksignaler. Framkomligheten för biltrafiken blir i detta alternativ lägre än i alternativen A och C.

C) Fyrvägskorsning med signalreglering



Roslagstull får i detta alternativ en stadsmässig fyrvägskorsning som omfördelar ytor från rondellens mitt till sidoområdena. Trafiksignaler styr trafikflödena på ett mer överblickbart sätt. Bilkapaciteten blir i denna lösning lika eller något bättre än i alternativ A. Större ytor skapas för gående och cyklister än i alternativen A och B. Avståndet mellan bebyggelsen vid Roslagstull och trafiken blir större än såväl i alternativ A som B.

Utvärdering av alternativen

I det fortsatta utredningsarbetet har det gjorts en fördjupad analys av de tre redovisade alternativen med utgångspunkt från stadens målformuleringar i Vision 2030. Trafikkontoret har utvärderat de tre alternativen med tanke på framkomlighet, trafiksäkerhet, stadsbild och kostnad. Framkomligheten för biltrafiken har i de olika förslagen utvärderats med hjälp av simuleringsverktyget Vissim. För att ge en jämförande bild har även dagens situation analyserats. Trafiksäkerhetsaspekten är utredd i en så kallad trafiksäkerhetsrevision, där auktoriserade trafiksäkerhetsexperter analyserat och bedömt förslagen. Stadsbilden är utvärderad med tanke på bl a stadsmässighet och relationen till Kungl. Nationalstadsparken. En utvärdering av gång-, cykel- och busstrafiklösningar finns framtagna i PM daterad 2009-07-31. Slutligen har det skett en fördjupad kostnadsuppskattning av förslagen.

- Framkomligheten för biltrafiken

En utgångspunkt för de redovisade alternativen är att trafiken ska flyta smidigt ut från innerstaden. In mot staden bör signalsystemet inte dimensioneras för att släppa in mer trafik än vad angränsande gatusystem kapacitetsmässigt klarar, vilket är en strategi som tillämpas redan idag. En



ambition har varit att lösningen vid Roslagstull inte får vara kapacitetssvagare än dagens lösning.

I samband med öppnandet av Norra länken kommer trafiken att minska vid Roslagstull. Den förväntas sedan åter öka. Detta av flera orsaker. Den enskilt största faktorn torde bli den exploatering som är planerad i stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. För år 2020 är prognosen att trafiknivån vid Roslagstull är större än idag.

En sammanställning av framkomligheten för biltrafiken framgår av rapporten "Simulering Roslagstull, 2008-10-14" och "Simulering av dagsläget vid Roslagstull, 2009-06-21".

Alternativ A klarar nästan trafiken som är prognostiserad för 2020. Köer kommer tidvis att uppstå på Valhallavägen. Lösningen är dock känslig för var busskörfältet på Valhallavägen upphör. Avslutas busskörfältet söderifrån cirka 30 meter tidigare klaras trafiken.

Alternativ B har betydligt sämre kapacitet än övriga alternativ enligt simuleringen. Med de trafikmängder som beräknas 2020 kommer köer att uppstå på Valhallavägen och Cedersdalsgatan.

Alternativ C klarar av trafiken 2020. Inga bestående köer bildas på Valhallavägen.

Sammanfattningsvis kommer trafiken att öka genom Roslagstull 2020. Alternativ A och C är i princip likvärdiga vad gäller framkomlighet för biltrafiken och klarar kösituationer lika eller bättre gentemot idag.

- Framkomligheten för kollektivtrafiken

Roslagstull passeras dagligen av innerstadsbussar och bussar till och från Roslagen. De nya ramperna för Norra länken kräver ombyggnader som påverkar bussarnas framkomlighet. Det är mycket viktigt att busstrafiken får en god framkomlighet i enlighet med stadens ambition, att verka för en attraktiv kollektivtrafik som ett alternativ till bilen. Anslutandet av Norra länkens ramper mot Roslagstull innebär t ex att bussar norrut inte längre, som idag, kan passera i ett eget separat körfält utanför rondellen utan måste ingå i signalregleringen av trafikplatsen. Avgörande för bussarnas framkomlighet är då hur reserverade körfält anordnas samt prioritering i trafiksignalanläggningarna.

De tre alternativen torde vara jämförbara med varandra när det gäller möjligheten att klara den passerande busstrafiken. Vid detaljprojektering är det viktigt att bussfälten från Valhallavägen norrut resp Roslagsvägen söderut kommer så nära trafikplatsen att bussarna hinner förbi trafiksignalen inom det första signalomloppet.

Alternativ B och C innebär flyttade hållplatslägen för södergående linje 40 och 70 till strax norr om cirkulationen respektive korsningen, vilket är ett attraktivare läge än dagens och innebär därmed en förbättring tillgänglighetsmässigt. Alternativ A bibehåller dagens läge på busshållplats norr om övergångsstället på Roslagsvägen.

- Utformningen av cykelstråken

Antalet cyklister i Stockholmsområdet har under senare år ökat snabbt i antal. Detta är en utveckling som ska stimuleras och stödjas med ett väl fungerande och säkert cykelvägnät. Cykelstråken via Roslagstull ingår i ett regionalt vägnät. Det är därför viktigt att de krav och behov som en ökande cykeltrafik ställer blir tillgodosedda vid Roslagstull.

Den signaltekniska lösningen för att förbättra framkomligheten för biltrafiken i alternativ A ”Befintlig rondell kompletterad med signal” innebär att det blir slussning i cykelöverfarterna på Valhallavägen och Roslagsvägen, det vill säga cyklister kommer där ibland att få vänta på grönt i mittremsan. Alternativ A innebär vidare att den undermåliga standarden på huvudcykelstråket genom parkeringen utmed Valhallavägen kvarstår. Likaså förblir väntutrymmena för cyklister vid cykelöverfarterna på trafikplatsens södra sida fortsatt underdimensionerade.

Alternativ B ”ny rondell” innebär även den att cyklister tvingas slussas över Valhallavägen, men däremot inte över Roslagsvägen. Alternativet innebär vidare att en ny dubbelriktad cykelbana byggs mellan cirkulationen och Roslagstullsbacken på Valhallavägens östra sida, vilket är en förbättring säkerhets- och framkomlighetsmässigt för cykeltrafiken. Cykelöverfarten på Cedersdalsgatan flyttas österut i Roslagsgatans förlängning. Detta skapar ett gent och attraktivt stråk Roslagsgatan - Roslagsvägen. Utrymmet för väntande cyklister vid cykelöverfarterna utökas.

Alternativ C ”fyrvägskorsning” går troligen att lösa signaltekniskt så att ingen slussning behövs i någon av cykelöverfarterna. En ny dubbelriktad cykelbana föreslås, såsom i alternativ B, mellan Roslagstull och Roslagstullsbacken på Valhallavägens östra sida, vilket är en förbättring säkerhets- och framkomlighetsmässigt för cykeltrafiken. Utrymmet för väntande cyklister vid cykelöverfarterna utökas. Cykelöverfarten över



Cedersdalsgatan flyttas österut, närmare korsningen. Stråket Roslagsvägen – Birger Jarlsgatan förstärks, medan kopplingen till Roslagsgatan försvagas.

Sammanfattningsvis bedöms förhållandena för cyklister bli bäst i alternativ C, där ingen slussning krävs på cykelöverfarterna och där den saknade länken, som idag går i parkeringsskeppet ersätts med en separerad gång- och cykelbana. Väntutrymmena vid cykelöverfarterna utformas generöst och säkert.

- Utformningen av gångstråken

Stockholm Stad har beslutat att vara världens tillgängligaste huvudstad år 2010. Även framtida projekt ska ha höga målsättningar utifrån denna aspekt varför planeringen utgår från att platsen ska vara tillgänglig för alla. När det gäller en värdering av alternativen gentemot varandra har alternativ C ”fyrvägskorsning” bedöms vara bäst för fortsatt utredning ur denna aspekt. I alla tre alternativen är det nödvändigt att det genomgående gång- och cykelstråket på trafikplatsens östra sida får en godtagbar utformning ur handikappsynpunkt. En viktig aspekt är då att klara en acceptabel längslutning.

- Trafiksäkerhet

Ambitionen med den framtida trafiklösningen vid Roslagstull är att inga olyckor med svårt skadade eller dödade som följd ska inträffa. En avvägning som kan behöva göras är att en god kapacitet för fordonstrafiken inte får innebära en dålig standard vad gäller framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.

En trafiksäkerhetsrevision av de tre alternativen har tagits fram (”Stockholm Roslagstull trafiksäkerhetsbedömning”, rapport av Sweco 2009-06-02).

Cirkulationsplatser sägs, generellt sett, vara mer trafiksäkra än fyrvägskorsningar, till följd av att sidoförskjutningarna sänker hastigheten. Alternativ A och B är bägge cirkulationsplatser, men med stor skillnad i avböjning, vilket påverkar hastigheten och därmed trafiksäkerheten. Men då samtliga tre alternativ är signalreglerade, således även cirkulationslösningarna A och B, kan det förväntas andra beteenden än i vanliga cirkulationsplatser.

Alternativ A

Avböjningen på körfälten mellan Valhallavägen och Roslagsvägen samt mellan Cedersdalsgatan och Valhallavägen är för liten för att ge den hastighetsdämpning som uppnås i en vanlig rondell. Detta innebär, i sin tur, att en mindre avböjning ger förhållandevis sämre trafiksäkerhet.

En utformning med signalreglerade cirkulationsplatser kan ifrågasättas trafiksäkerhetsmässigt. Platsen är utformad som en cirkulationsplats, men de väjningsregler som normalt gäller i en sådan är ersatta med signalregleringar. En frågeställning har varit om detta kan leda till förvirring och olyckor på grund av osäkerhet kring vilka trafikregler som gäller. Vägverket har påbörjat en utredning kring trafiksäkerheten i signalreglerade cirkulationsplatser. Erfarenheter från England visar dock att olyckorna kan komma att minska efter signalreglering. Den största olycksminskningen påvisades där för cyklister och sidokollision bil-bil.

Alternativ B

Avböjningen på körfälten är i alternativet stor, vilket ger större trafiksäkerhet än t ex vid alternativ A. För övrigt se resonemanget ovan kring signalreglering av cirkulationsplats.

Alternativ C

Generellt inträffar fler svåra olyckor i en signalreglerad fyrvägs korsning än i en oreglerad cirkulationsplats. Här skall dock även cirkulationsalternativen signalregleras vilket gör jämförelsen svårare. En fyrvägs korsning torde vara enklare att överblicka och förstå för samtliga trafikanter. Detta kan möjligen innebära att olyckor som har med oklarheter och missförstånd att göra minskar. Däremot kan man inte räkna med låga hastigheter vilket å sin sida ger förhållandevis sämre trafiksäkerhet.

Som redovisades redan i lägesrapporten till nämnden i våras har en barnkonsekvensanalys genomförts. Den visar att det finns en stor efterfrågan på en tryggare och säkrare passage över Cedersdalsgatan. Rapporten redovisade därför två lösningar för att där anordna en nivåskild passage, dels en gång- och cykeltunnel i förlängningen av Roslagsgatan, dels en gångbro som ansluter mot Bellevueparken, c:a 70 m väster om Roslagsgatan. Lösningen med en tunnel i Roslagsgatans förlängning bedömdes inte kunna uppfylla tillräckliga krav på tillgänglighet och trygghet och torde dessutom bli mycket kostsam varför den inte ansågs intressant för fortsatta studier. Vad gäller förslaget till gångbro mellan gångbanan på Cedersdalsgatans södra sida och berget i Bellevueparken på den norra så redovisades att en sådan anläggning är angelägen men bör kunna planeras och genomföras fristående från aktuell ombyggnad av trafikplats Roslagstull. En fortsatt studie av brolösningen bör därför ske i separat ordning.



- Gestaltning

Roslagstull utgör gestaltningsmässigt en viktig port in till stenstaden från norr. Det är också av stor vikt att trafikplatsens utformning anpassas till omgivningarna och den angränsande nationalstadsparken.

En utvärdering av alternativen har tagits fram, "Roslagstull – Gestaltningsmässig bedömning av 3 alternativa utformningsförslag: befintlig cirkulationsplats, ny cirkulationsplats samt ny fyrvägs korsning", daterad 2009-06-01".

I alternativ A "Befintlig rondell kompletterad med signal" kvarstår den asymmetriska rondellen, vilken är historiskt förankrad till platsen. Samtidigt innehåller förslaget stora, föga stadsmässiga refuger. Kopplingen till nationalstadsparken är otydlig. Platsen har dock en viss portsymbolik genom att bryta av Roslagsvägens raka, breda linjer innan stenstaden tar vid.

Alternativ B "ny rondell" har en stark symmetrisk form som förtydligar stadporten. Gestaltningen är stram, pampig och storskalig. En tydlig portsymbolik för entrén till Stockholms innerstad.

Alternativ C "fyrvägs korsning" innebär en mer sammanhållen trafikplats med ett hårdgjort gaturum. Kopplingen till nationalstadsparken är begränsad. Förslaget har den minsta andelen gröna ytor. Portsymboliken är mindre tydlig än i rondellalternativen genom att Roslagsvägens körbana fortsätter, utan någon distinkt förändring, rakt in i innerstaden.

- Ekonomi

En översyn har skett av de preliminära kostnadskalkyler som togs fram i samband med lägesrapporten till nämnden 2009-04-14. Det framgår då att kostnaden för alternativ A "Befintlig rondell kompletterad med signaler" uppskattas till 50 mnkr vilket innebär att detta alternativ är billigast. För alternativ B "ny rondell" bedöms kostnaden till 85 mnkr och alternativ C "fyrvägs korsning" till 100 mnkr. Allt i prisnivå juni 2009. I dessa kalkyler finns inte medtaget eventuella tillkommande kostnader till följd av större oförutsedda åtgärder.

Enligt den överenskommelse som finns mellan staden och Vägverket ska Norra länken-projektet stå för kostnaderna för anslutning av ramper mot Roslagstulls trafikplats, och den ombyggnad av trafikplatsen som då erfordras, i princip enligt alternativ A. Staden övertar anläggningen efter iordningställandet. För stadens del innebär den nya signalregleringen ökade driftkostnader. I övrigt torde ombyggnaden i huvudsak innebära oförändrade driftkostnader.

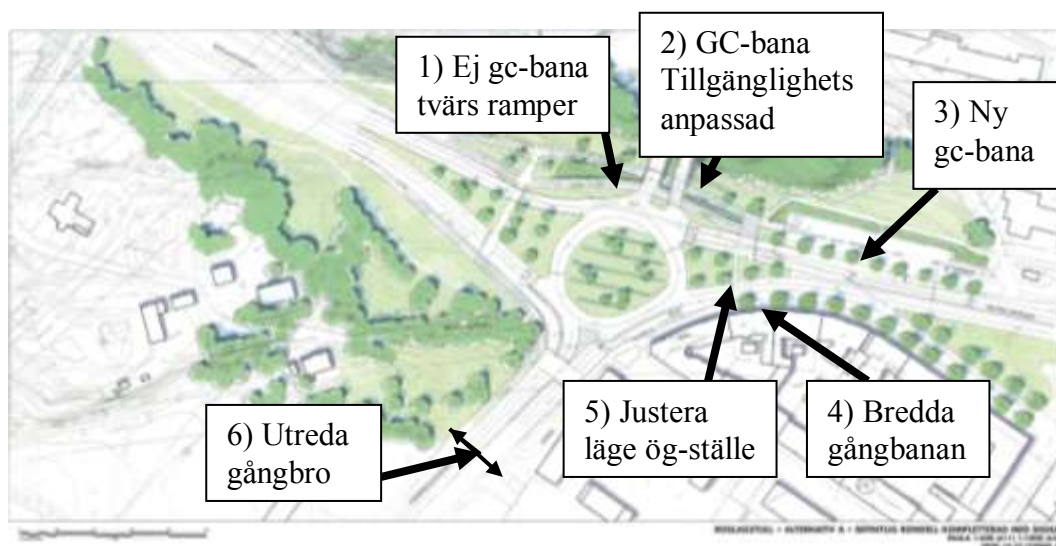
Såvida något av de två mer omfattande alternativen (B eller C) är aktuella behövs det studeras hur och på vilket sätt en ombyggnad ska ske, dels med tanke på stadens möjlighet till finansiering, dels hur ett genomförande kan ske med tanke på trafikplatsens höga trafikbelastning innan Norra länken tas i drift.

Ställningstagande

Den gjorda utvärderingen av alternativen visar att inte något av dessa på ett avgörande sätt framstår som en bättre lösning än de andra. Vissa fördelar framkommer i de två mer omfattande ombyggnadsalternativen (alternativ B och C) men dessa fördelar kan inte bedömas vara av den digniteten att de motiverar de merkostnader och genomförandekonsekvenser som de innebär.

Kontoret gör bedömningen att alternativ A ”Befintlig rondell kompletterad med signaler” bör ligga till grund för fortsatt planering. En fördjupad bearbetning har också skett på de punkter där alternativet inte bedömts få en godtagbar lösning vilket i första hand handlat om säkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Den utifrån alternativ A bearbetade lösningen framgår av tjänsteutlåtandets bilaga A. Det fortsatta projekteringsarbetet avses ske inom ramen för Vägverkets Norra länken-organisation och utifrån tidigare tecknat genomförandeavtal.

De förbättringar som bedömts nödvändiga för att alternativ A ska kunna anses som tillräckligt trafiksäkert och tillgänglighetsanpassat är följande:



- Förslag till förbättringar av alternativ A



1) Föreslagen gång- och cykelpassage i gatuplanet över rampanslutningarna från Norra länken utgår. Det visar sig att med en sådan passage blir det dels en alltför kort siktsträcka för bilister från Norra länkens tunnel gentemot trafikplatsen, vilket inte är acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt dels ökar risken för köbildning i själva tunneln då magasinsutrymmet mot trafiksignalerna blir kortare.

2) Målsättningen med den ombyggda gång- och cykelpassagen under ramperna från Norra länken behöver vara en lutning som inte överstiger 5 %. I och med att möjligheten till passage i plan, enligt pkt 1, utgår så är detta ett tillgänglighetskrav. Det är vidare nödvändigt med en omsorgsfull utformning av stråket med tanke på trygghet och säkerhet.

3) Gång- och cykelvägen enligt pkt 2 ansluter söderut mot ett befintligt parkeringsområde och mot det nya läget för övergångsställe över Valhallavägen. Gång- och cykelbanan avslutas vid Roslagstullsbacken. Handikappkraven på lutningar gör att delar av parkeringen närmast Roslagstull behöver tas i anspråk. Av totalt c:a 280 platser för biluppställning inom parkeringsområdet kommer c:a 50 tas i anspråk. En inventering år 2008 visar dock att detta enbart ger begränsad påverkan på p-möjligheterna. Belägningsgraden på parkeringen var som högst 86 %. Det största antalet lediga platser noterades ett vardagsdygn med 102 lediga platser och som minst var det en lördag med 30 platser. Belägningsgraden visade sig också vara lägre i den nu aktuella, norra delen, vilket torde bero på att den ligger förhållandevis långt från bebyggelsen med den otrygghet och skaderisk som detta innebär.

4) Behovet av trafikutrymme för biltrafiken söderut från rondellen kan klaras i två körfält i stället för visade tre. Detta ger möjlighet till bättre utrymme för gående och cyklister på gångbanan utmed bebyggelsen (kv Staren). Där blir också möjlighet till viss komplettering av befintlig trädrad.

5) Läget för gång- och cykelpassagen justeras för att i möjligaste mån ge a) bilar erforderligt magasinsutrymme mot trafiksignalerna, b) ankommande bussar bra möjlighet till passage genom signalregleringen, c) gående och cyklister en säker passage direkt över gatan utan att, som idag, först bli slussad till refugen i gatans mitt för att även där vänta på grönt ljus. Dessutom behöver läget anpassas till var gång- och cykeltunneln under Norra länkens ramper nivåmässigt kan ansluta till denna passage över gatan.

6) En separat utredning initieras vid kontoret för att studera möjligheten att anordna en gångbro över Cedersdalsgatan mellan Roslagsgatan/Johannes skola och Bellevueparken. I samband med framtagna barnkonsekvensanalys framkom att ett av barnens största trafikproblem vid Roslagstull var att passera

Cedersdalsgatan. Övergångsstället används flitigt av bl a barn vid Johannes skola på väg till eller från Bellevueparken.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets utredning och utvärdering av alternativa utformningsförslag för Roslagstull.

Vidare föreslås att alternativ A, ”Befintlig rondell kompletterad med signaler” med visade trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder får ligga till grund för Vägverkets kommande projekteringsarbete för trafikplatsen. Därmed kan Vägverket fortsättningsvis, med erforderlig medverkan från stadens sida, genomföra projektering och byggande av Norra länkens anslutning mot Roslagstull.

Kontoret bör, i sin kommande verksamhetsplanering, inrymma en studie av möjligheten att anordna en gångbro över Cedersdalsgatan.

Slut