

Avsiktsförklaring

för planeringen av planskildhet mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen för fordon inklusive en planskild korsning för gång- och cykeltrafik, vid Frescati, Stockholm stad, mellan

AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr. 556013-0683), såsom trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län, nedan kallad SL,

Stockholm stad (org.nr SE212000014201), genom dess Trafik- och renhållningsnämnd, nedan kallad staden,

Bakgrund

Befintlig plankorsning mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen är en av de mest olycksdrabbade på Roslagsbanan med 43 allvarliga tillbud de senaste 9 åren och med två dödsolyckor inom de senaste 20 åren. De vanligaste orsakerna till tillbuderna är att personer smiter under bommarna och att fordon fastnar på spåret mellan nedfälda bommar. Samtliga tre grenar på Roslagsbanan passerar plankorsningen och därför är tågtrafiken som tätast på detta avsnitt. Trafikutvecklingen på banan mellan 1995-2010, visar en ökning från 270 tåg/dygn till 376 tåg/dygn i båda riktningarna.

SL har genomfört en förstudie för kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan och särskilt studerat möjliga lösningar för en planskild korsning med Ålkistevägen vid Frescati, dels i en idéstudie 2008 och dels i en fördjupad förstudie 2009.

Målet med kapacitetsförstärkningen är att möjliggöra utökad trafikering och där så är möjligt, utökad turtäthet samt ökad hastighet. Med befintlig trafikering finns redan idag ett behov av att stänga plankorsningen och med kapacitetsförstärkningen accentueras behovet.

I idéstudien togs 12 alternativ fram under arbete tillsammans med intressenter, markägare, Trafikverket, Stockholms stad och SL. I den fördjupade förstudien har två av dessa alternativ utretts vidare. Med anledning av önskemål från den intressentgrupp som SL har samrått med under 2010 och 2011 har ytterligare ett alternativ utretts. Således har tre alternativa lösningar till en planskild korsning utretts vidare.

Under försommaren 2011 har SL informerat Stockholm stad, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret, om det arbete som har utförts under de senaste åren och samrått om fortsatt hantering av projektet.

Staden och SL bedömer att en planskildhet är lämplig för att åtgärda säkerhetsproblematiken vid korsningen mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen samt för att möjliggöra en kapacitetsförstärkning på Roslagsbanan.

Ålkistevägen är en kommunal väg som korsar Roslagsbanan. SL är huvudman för järnvägen. Därav är frågan om att stänga befintlig plankorsning och ersätta den med en planskild korsning gemensam för både SL och Stockholms stad.

Mot bakgrund av ovanstående har SL och staden överenskommit om att gemensamt planera för en planskild korsning mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen för fordon, inklusive en planskild korsning för gång- och cykeltrafik.

§ 1 Syfte

Parterna ska dels utreda möjligheten att skapa en planskild korsning och gemensamt verka för en planläggning av platsen. Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten på platsen och utöka kapaciteten på Roslagsbanan med ett så litet intrång i Nationalstadsparken som möjligt.

Syftet med avsiktsförklaringen är att reglera ansvarsfördelning, arbetsformer och kostnader för såväl utredning som planläggning.

§ 2 Omfattning

I programskedet kommer olika alternativ att utredas. Parterna kommer i samråd överens om vilka alternativ som ska utredas.

§ 3 Planer och bestämmelser

För genomförande av projektet krävs att en detaljplan upprättas.

I och med att plankorsningen är lokaliserad inom Nationalstadsparken antas projektet få betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken kommer därför att upprättas i såväl programskedet som i planskedet.

§ 4 Ansvar

SL är trafikhuvudman för Roslagsbanan. Stockholms stad representeras av Stadsbyggnadsnämnden som driver planprocessen, Exploateringsnämnden deltar i rollen som markägare samt Trafik- och renhållningsnämnden som deltar som huvudsaklig Väghållare. Staden företräds dock i arbetet av Trafik- och renhållningsnämnden.

§ 5 Organisation

Arbetet organiseras i en styrgrupp och en arbetsgrupp.

Styrgruppen består av representanter från båda parter. Styrgruppen ska styra och stödja arbetet och besluta om vilka utredningar som eventuellt ska genomföras och vilka alternativ som ska studeras. Arbetet med projektet ska ske i en arbetsgrupp. Parterna utser representanter till denna. SL åtar sig en roll som huvudprojektledare och sammankallar till möten mm.

Närheten till och eventuell påverkan på väg E18 föranleder att även Trafikverket bör delta i arbetsgruppen. Även andra intressenter och fastighetsägare kan komma att behöva delta.

§ 6 Finansiering av planläggning

SL står för 100 % av kostnaderna för utredning och planläggning. Staden står för egen nedlagd tid.

Planering och projektering skall ske enligt gällande lagstiftning.

§ 7 Kommande avtal och finansiering

För ett eventuellt genomförande av en planskild korsning ska ett genomförandavtal tecknas mellan parterna samt övriga berörda parter och intressenter. Avtalen skall bland annat reglera ansvarförhållanden, kostnadsfördelning och markfrågor. Särskilda/separata avtal kan behöva träffas med ledningsägare och andra fastighetsägare.

Parterna skall undersöka möjligheterna till medfinansiering från fastighetsägare och andra intressenter.

§ 8 Tidplan

Målsättningen är att ha en antagen detaljplan hösten 2013 och ett undertecknat genomförandavtal våren 2013.

§ 9 Villkor

Avsiktsförklaringen gäller under förutsättning att den godkänns i Trafik- och renhållningsnämnden och av SL.

Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

AB STORSTOCKHOLMS
LOKALTRAFIK

STOCKHOLMS STAD

Ort/Datum:.....

Ort/Datum :.....

.....
Namn

.....
Namn

.....
Namnförtydligande

.....
Namnförtydligande