

Handläggare
Erik Hammarström
08-508 26 025**Till**
Trafiknämnden
2020-04-23

Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Ny planskildhet för Roslagsbanan upp till 0,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 25 mnkr varav ca hälften återförs i bidrag från Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län 2014-2025.
2. Trafiknämnden godkänner bifogad avsiktsförklaring.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att underteckna avsiktsförklaringen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 025
Växel 08-508 27 200
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.seJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I höjd med den Bergianska trädgården finns en signal- och bomreglerad plankorsning mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen. Korsningen som passeras av tågen från Roslagsbanans samtliga grenar är en av de mest olycksdrabbade längs banans sträckning. Området som plankorsningen ligger i är en del av Nationalstadsparken och därmed känsligt för ingrepp. En planskild korsning på platsen skulle möjliggöra en kapacitetshöjning för Roslagsbanan, vilket Region Stockholm efterfrågar, och samtidigt höja trafiksäkerheten på platsen.

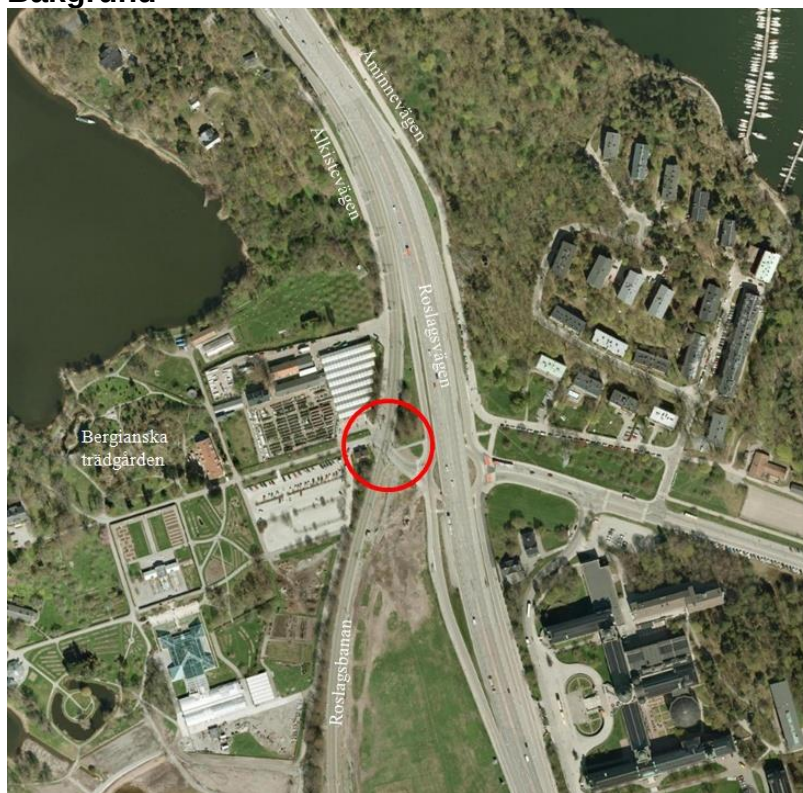
Region Stockholm har tagit fram ett lösningsförslag där befintlig plankorsning stängs och ersätts med en tunnel något längre söderut. Tunneln föreslås få en fri höjd på 2,9-3,5 m över körbanan vilket innebär att vissa kategorier av fordon inte kommer att kunna nå området. Utformningen på den planskilda korsningen har tillsammans med en konsekvensbeskrivning presenterats för trafikkontoret, Statens Fastighetsverk och Kungliga Vetenskapsakademin. Genom bifogad avsiktsförklaring ger parterna sitt stöd till den föreslagna utformningen av den planskilda korsningen.

Trafikkontoret anser att den föreslagna utformningen är acceptabel även om den behöver detaljstuderas vidare i nästa skede av projektet. Kontoret avser att medfinansiera genomförandet med 23,4 mnkr.

Region Stockholm planerar ett genomförande av den planskilda korsningen under 2022-2023.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati upp till 0,5 mnkr. Den totala utgiften för trafikkontorets projekt beräknas till 25 mnkr.

Bakgrund



Figur 1. Översiktskarta. Röd cirkel markerar den befintliga plankorsningen.

Öster om den Bergianska trädgården i Frescatiområdet finns en signal- och bomreglerad plankorsning mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen. Denna har identifierats som ett problem både ur trafiksäkerhetssynpunkt och för Roslagsbanans framtida kapacitet. Region Stockholm startade därför ett projekt med syftet att bygga om plankorsningen.

Trafikkontoret, Region Stockholm, Trafikverket, Kungliga Vetenskapsakademien samt Statens Fastighetsverk har som berörda fastighetsägare samarbetat i en projektgrupp för att komma fram till ett gemensamt lösningsförslag för plankorsningen. Trafikkontoret har varit stadens representant i projektet och vid behov stämt av frågor med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Under arbetets gång har ett antal förslag förkastats på grund av höga kostnader, stora ingrepp i naturen, trafikföring m.m. Diskussionen har därför pågått i flera år. Region Stockholm har även tagit fram en åtgärdsvalsstudie där fyra huvudalternativ har studerats ingående. Region Stockholm har haft löpande avstämningar med länsstyrelsen och stadsbyggnadskontoret angående tillstånd och lov för att säkra genomförbarheten.

Region Stockholm har varit projektledare under utredningsskedet och har också stått för samtliga utredningskostnader. Denna uppdelning reglerades i en avsiktsförklaring mellan trafikkontoret och Region Stockholm 2011.

Ärendets beredning

Trafiknämnden fattade ett utredningsbeslut angående Planskildhet Frescati 2011-11-24 (T2011-410-04004) där trafikkontoret fick i uppdrag att utreda platsen tillsammans med Region Stockholm.

2017-06-15 (T2017-01438) godkände trafiknämnden en anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen där Region Stockholm hade skickat ut ett tunnelförslag söder om befintlig plankorsning på remiss till staden.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att bygga en trafiklösning för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten vid korsningen mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen, skapa en bra entré till Bergianska trädgården samt möjliggöra utökad trafikintensitet på Roslagsbanan med så liten skada i Kungliga nationalstadsparken som möjligt.

Befintlig situation

Problembeskrivning

Dagens plankorsning utgör ett betydande hinder för Region Stockholms ambition att utöka turtätheten på Roslagsbanan. Då banans samtliga grenar passerar den aktuella platsen ser Region Stockholm ett stort behov av förändring. Ett behov som kommer att öka i framtiden. Beroende på vilket trafikupplägg Region Stockholm och tågoperatören väljer för trafiken efter Roslagsbanans utbyggnad kommer bommarna vid plankorsningen i rusningstid vara nedfällda 40–50 minuter per timme. På helger är trafiken lägre, och därmed bomfällningstiden kortare.



Figur 3. Befintlig plankorsning.

Länsstyrelsen har i en skrivelse gjort bedömningen att alternativet att behålla plankorsningen i dagens skepnad inte är en hållbar lösning om Roslagsbanans trafik ska utökas. Vidare bidrar de frekventa tågpassagera till att fotgängare smiter under bommarna. Dessa problem medverkar till att korsningen är en av de mest olycksdrabbade längs Roslagsbanan. Sedan år 2003 har ett 40-tal tillbud skett, och under de senaste 20 åren har två dödsolyckor inträffat. Den vanligaste orsaken har varit fordon som chansat på att hinna under bommarna men istället fastnat emellan dem. Det är också vanligt att personer smiter under bommarna för att hinna med bussen som stannar vid påfartsrampen till Roslagsvägen.

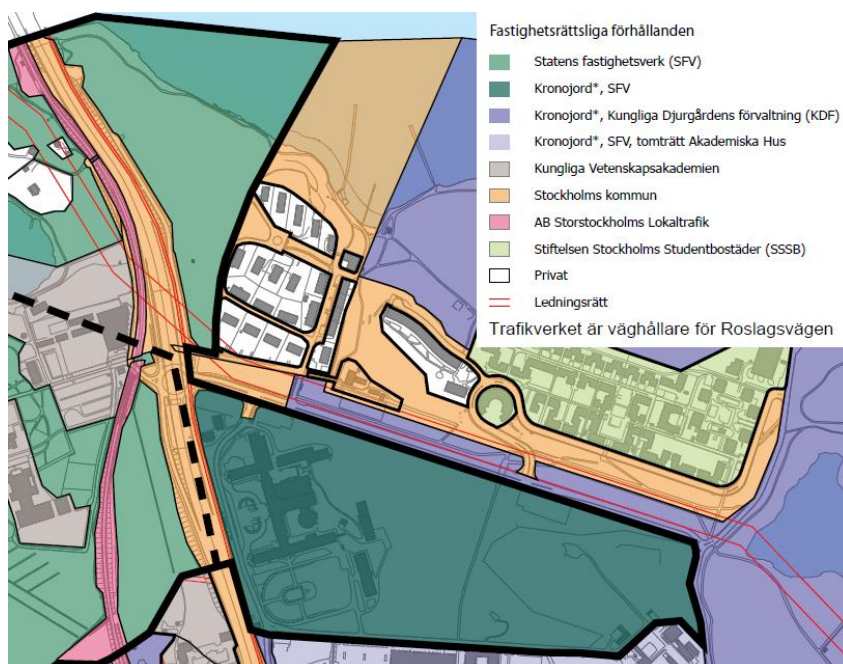
Trafiksituation

Staden är väghållare för Ålkistevägen som utgör den enda vägförbindelsen till Bergianska trädgården, handelsträdgården Plantagen samt till tre fastigheter med bostadshus. Trafikflödet på Ålkistevägen förbi korsningen uppmättes hösten år 2011 till ca 600 fordon per dygn och beräknas vara detsamma idag då förutsättningarna inte har förändrats. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h men medelhastigheten förbi plankorsningen ligger på ca 20 km/h. Ålkistevägen kan till trafikflöden och utformning sett klassas som en mindre lokalgata. Ett antal större lastbilsekipage passerar korsningen för att ta sig till Plantagen. Vidare passerar chartrade bussar med besökare till Bergianska. Även gång- och cykelpassagera till Bergianska är periodvis många. Trafiken är som mest intensiv under sommarmånaderna och på helger.

Roslagsbanans samtliga tre grenar passerar korsningen på dubbelspår med ca 400 tåg per dygn i bägge riktningarna. Under högtrafik innebär detta som mest 15 tåg i timmen. Antalet resenärer på Roslagsbanan, som är ett riksintresse för infrastruktur, har ökat de senaste åren. Därför genomför Region Stockholm ett antal kapacitetshöjande åtgärder längs banan för att därigenom kunna utöka turtätheten till jämn tiominuterstrafik och höja tågens hastighet.

Markägare

Staden äger marken för Ålkistevägen som korsar spåren och fortsätter norrut till tre bostadsfastigheter. Region Stockholm äger järnvägsområdet för Roslagsbanan. Utöver staden och Region Stockholm finns det två stora markägare inom området. Kungliga vetenskapsakademien och Statens fastighetsverk äger tillsammans majoriteten av markarealen i närområdet. Utöver dessa finns enskilda fastighetsägare till bostäderna i området.



Figur 2. Markägarförhållanden

Planförhållanden

Inom det aktuella området finns två befintliga detaljplaner. En för Plantagen och en för Ekhagens bostadsområde intill Åminnevägen på Roslagsvägens östra sida. För övriga delar gäller områdesbestämmelser som medför en utökad bygglovsplikt. Vidare ligger området inom Nationalstadsparken som är ett riksintresse för naturvård. Ny bebyggelse och nya

anläggningar får endast komma till stånd om det kan ske utan intrång i parklandskap eller natur- och kulturmiljö. Tolkningen av vad som utgör ett intrång ska dock enligt översiktsplanen för Nationalstadsparken vägas mot den förbättring för hälsa och miljö som en infrastrukturell förändring kan innebära. En del av Bergianskas trädgård räknas också som byggnadsminne.

Åtgärdsförslag

Studerade alternativ

Region Stockholm har tagit fram flera olika alternativ med tunnlar i olika lägen och en koppling via bron över Roslagsbanan vid universitetet. Fyra av dessa alternativ utreddes sedan av Region Stockholm i en åtgärdsvalsstudie. Trafikkontoret har kunnat acceptera merparten av dessa lösningsförslag men bara ett av alternativen har nått acceptans hos samtliga markägare.



Figur 4. Föreslagen lösning (se även bilaga 2)

Detta alternativ bygger på att en ny tunnel för motorfordonstrafik och intilliggande separerad gång- och cykelbana byggs strax söder om befintlig plankorsning som föreslås rivas. För att ta minimalt med grönyta i anspråk får tunneln en begränsad fri höjd på 2,9-3,5 m över körbanan. Den exakta fria höjden och bredd på körbana och gång- och cykelbana kommer att fastställas i det

fortsatta arbetet. Tunneln möter Gustafsborgsvägen på den västra sidan av Roslagsbanan. För att ta upp höjdskillnaden kommer Gustafsborgsvägen att behöva sänkas på en sträcka. Lutningen på gång- och cykelvägen kommer att klara stadens krav på tillgänglighet.

Avvägningar och konsekvenser

Beroende på vart man ska i området kan den nya kopplingen utgöra en omväg i förhållande till dagens lösning. Vidare kan höjdskillnaderna upplevas som negativa för fotgängare och cyklister även om stadens tillgänglighetskrav följs. Trafikkontoret bedömer att detta vägs upp av att behovet att vänta vid fällda bommar försvinner samtidigt som trafiksäkerheten ökar då fordonsslagen separeras från varandra i plan.

En fri höjd över körbanan om 2,9-3,5 m innebär att vissa kategorier av fordon inte kommer att kunna nå området. Om 3,5 m väljs kan räddningstjänst, mindre lastbilar, driftfordon, sopbilar och bussar passera genom tunneln. Större lastbilar och bussar behöver en ännu högre fri höjd och kommer således inte att kunna angöra området med föreslagen lösning. Möjlighet för dessa att angöra plats öster om Roslagsbanan kommer att undersökas av Region Stockholm. Vidare finns en större parkeringsyta som kan användas för uppställning i anslutning till trafikplats Ekhamnen under Roslagsvägen inom gångavstånd. Väljs en tunnel med 2,9 meters fri höjd kommer endast personbilar, minibussar och traktorer genom tunneln. Räddningstjänsten kommer i detta fall behöva köra via bron i höjd med Universitetet och vidare längs en gång- och cykelväg för att nå området. Övriga fordon kommer därmed inte att kunna nå området. Trafikkontoret har genom hela projektet rekommenderat en lösning med fri höjd om 4,7 m i tunneln så att samtliga transporter ska kunna angöra området men har godtagit kompromissen om en begränsad höjd för att kunna gå övriga parter till mötes och säkra genomförandet.

Lösningen tar grönyta i form av gräs- och ängsmark i anspråk direkt öster om Roslagsbanan. Vidare kommer ett antal träd i allén längs Gustafsborgsvägen att behöva tas ned. En inventering av värden för natur-, kulturmiljö och landskapsbild genomfördes av Region Stockholm i åtgärdsvalsstudien.

Region Stockholm bedömer inte att genomförandet påverkar fordonstrafiken på Ålkistevägen då befintlig plankorsning kan hållas öppen tills den nya tunneln är färdigbyggd.

Förslag till inriktning

Trafikkontoret accepterar Regions Stockholms förslag till lösning med en ny tunnel strax söder om befintlig plankorsning med en fri höjd på 2,9-3,5 m samtidigt som befintlig plankorsning stängs som inriktning för projektet. Trafikkontoret kommer dock att verka för att ett alternativ med 3,5 meters fri höjd väljs i första hand. Vidare kommer kontoret att lägga stor vikt vid att lösningen för gång och cykel blir så framkomlig, tillgänglig och säker som möjligt.

Större korsningar och trafikplatser på flera håll i staden har fler skadade i trafikolyckor och trafikkontoret har inte identifierat detta som en plats som är prioriterad i trafiksäkerhetsarbetet. Det är dock mycket positivt att plankorsningen byggs om då utformningen är olämplig både ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Kontoret föreslår därför att staden delfinansierar en mindre del av åtgärden.

Tidplan

Avsiktsförklaring	mars 2020
Projektering påbörjas	april 2020
Genomförandebeslut	jan 2021
Bygghandling	maj 2021
Upphandling av entreprenör	juni 2021
Huvudentreprenad påbörjas	nov 2021
Slutbesiktning	maj 2023

Ekonomi

Fram till genomförandebeslut bedöms att projektet behöver en budget på 0,5 mnkr. Projektets totala utgift för genomförandet beräknas till cirka 75 mnkr. Trafiknämndens del av projektets totala investeringsutgift (nedlagd tid och delfinansiering av genomförande) beräknas till cirka 25 mnkr.

Projektet bedrivs i samverkan med Region Stockholm som projektleder, och handlar upp utredningar, projektering och entreprenad samt ansvarar för genomförandet. Region Stockholm står för samtliga utgifter bortsett från stadens nedlagda tid och de 23,4 mnkr för genomförandet som trafiknämnden i Stockholms

stad delfinansierar enligt Länsplanen och bifogad avsiktsförklaring.

Projektet har även en beräknad inkomst om ca 11 mnkr då 47 % av trafiknämndens medfinansiering, enligt Länsplanen, ska återföras som bidrag.

Projektets genomförande beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,4 mnkr per år från och med år 2024. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 30 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projektet bedöms kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Nämndens driftskostnader bedöms genom projektet att öka på grund av den förlängda sträckningen av Ålkistevägen genom tunneln som staden fortsatt blir väghållare för. Vidare kan kostnad för drift av konstruktioner och stödmurar vid tunneln tillkomma beroende på vad parterna kommer överens om i kommande genomförandeavtal.

Risk/Osäkerhet

Projektet är förknippat med osäkerhet på grund av att den föreslagna lösningen kräver acceptans från samtliga berörda markägare. Vidare ligger den inom Nationalstadsparken och känslig kulturhistorisk miljö vilket ställer höga krav på lösningens utformning. Ett flertal tillstånd och lov kommer att behöva sökas inför genomförandet. Region Stockholm har hanterat detta genom tidigare utredningar och inventeringar samt genom bilagd avsiktsförklaring.

Om projektet ska kunna genomföras inom ramen för Region Stockholms större program för utbyggnad av Roslagsbanan måste entreprenaden påbörjas senast 2022. Hinns inte detta är tidpunkten för genomförandet osäker och en ombyggnation sannolikt inte aktuell innan den planerade trafikökningen på Roslagsbanan.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger kontoret uppdrag att fortsätta planering för projektet Ny planskildhet för Roslagsbanan upp till 0,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Nämnden föreslås också godkänna bifogad avsiktsförklaring och ge kontoret i uppdrag att underteckna avsiktsförklaringen.

Slut**Bilagor**

- Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati. Inriktningsbeslut. Bilaga 1.
- Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati. Inriktningsbeslut Bilaga 2
- Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati. Inriktningsbeslut Bilaga 3