

Handläggare
Erik Hammarström
08-508 26 025**Till**
Trafiknämnden
2021-11-25

Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati till en investeringsutgift om 25 mnkr och investeringsinkomst om 11 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I höjd med den Bergianska trädgården finns en signal- och bomreglerad korsning i plan 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. Genomförandet planeras till 2022-2023. Berörda markägare som är staden, Statens Fastighetsverk och Kungliga Vetenskapsakademien har godkänt lösningen i en avsiktsförklaring tecknad 2020. Tunneln föreslås få en fri höjd på 3,5 m över körbanan vilket innebär att vissa kategorier av fordon inte kommer att kunna nå området. Trafikkontoret anser att den föreslagna utformningen är acceptabel och en god avvägning mellan de olika intressenternas intressen. Kontoret avser att medfinansiera genomförandet med 23,4 mnkr.

Region Stockholm tecknar parallellt separata genomförandeavtal med respektive markägare där lösningen, markfrågor och finansieringen fastslås.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati till en investeringsutgift av 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 Vetenskapsakademin 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 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.

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.

2020-04-23 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för en tunnellsättning söder om befintlig plankorsning till en investeringsutgift om 25 mnkr och gav trafikkontoret i uppdrag att underteckna en avsiktsförklaring med Region Stockholm med en inriktning för principlösningen och finansieringen.

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och i samverkan med exploateringskontoret som har hjälpt till med markfrågor samt granskning av genomförandeavtal.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att bygga en ny trafiklösning för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten vid korsningen mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen, skapa en attraktiv 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. Eftersom 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 nedfälda 40–50 minuter per timme. På helger är trafiken lägre, och därmed bomfällningstiden kortare.



Figur 2. 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 tågpassagerna 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 olycksorsaken har varit fordon som chansat på att hinna under bommarna men istället fastnat emellan dem. Det förekommer också 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 ungefär detsamma idag då förutsättningarna på platsen inte har förändrats.

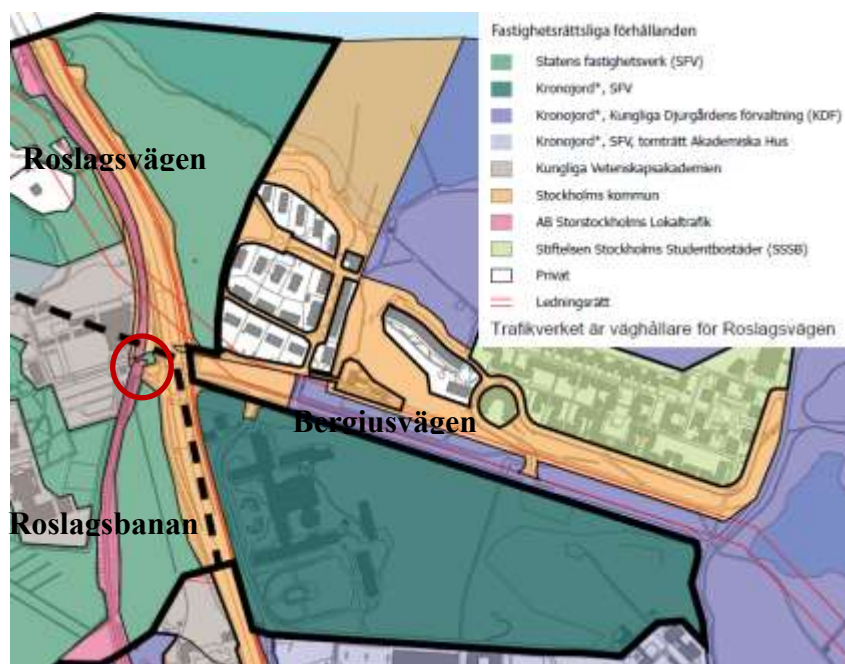
Hastighetsbegränsningen är 50 km/h men medelhastigheten förbi plankorsningen ligger på ca 20 km/h. Ålkistevägen kan till trafikflöden och utformning sett klassas som en mindre lokalgata och är inte utpekad i stadens cykelplan. Ett antal större lastbilsekipage passerar korsningen för att ta sig till Plantagen. Vidare passerar chartrade bussar med besökare till Bergianska.

Även gång- och cykelpassagera till Bergianska är periodvis många. Intill körbanan på Ålkistevägen ligger en smal gångbana på den östra sidan om spåren som upphör på västra sidan där samtliga trafikanter rör sig i blandtrafik längs gatan. Trafiken är som mest intensiv under sommarmånaderna och på helger.

Roslagsbanans samtliga tre grenar passerar korsningen på dubbelspår med ca 400 tåg och 16 000 passagerare per dygn. Under höghärfik 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 3. Markägarförhållanden. Röd ring markerar befintlig plankorsning.

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

Projektet föreslår att Ålkistevägen förlängs söder om befintlig plankorsning som stängs och koppas ihop med trafikplats Ekhagen genom en tunnel under Roslagsbanan. Körbanan genom tunneln görs smal för att minimera intrånget i intilliggande grönytor och dimensioneras för möte mellan personbil och lastbil. På sträckan genom tunneln har körbanan en bredd om 5,5 m. Vid de tillfällen lastbilar behöver mötas finns yta och siktförhållanden inför tunneln som medger att den ena lastbilen kan stanna och släppa fram den andra. Körbanan får en begränsad fri höjd om 3,5 m för att minska tunnelloösningens fotavtryck i den Bergianska trädgården. Denna höjd medger passage för räddningstjänst, sopbil, normalstora lastbilar samt lägre bussar.

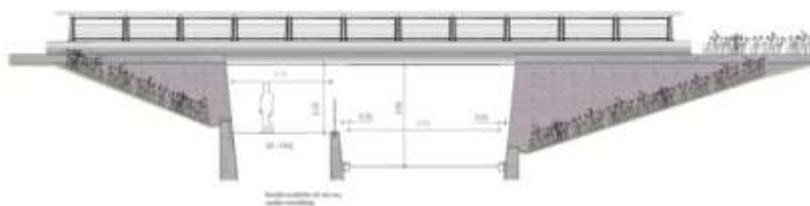


Figur 4. Föreslagen lösning med ny sträckning av Ålkistevägen. Rött kryss markerar befintlig plankorsning som stängs.

Gång- och cykelbanan separeras från körbanan genom höjdskillnad och räcke. Den går parallellt med körbanan genom den nya tunneln och på den östra sidan vidare mot trafikplats Ekhagen. Gång- och cykelbanan får en bredd om 3,6 m men smalnas av lokalt genom tunneln till 3,1 m. På den västra sidan kopplas gång- och cykelbanan mot en ny entré in mot Bergianska trädgården. Entrén görs attraktiv genom en inbjudande utformning med informationstavla och kommer att bli den naturliga vägen vidare in i Bergianska trädgården för fotgängare och cyklister. Genom den föreslagna dragningen av gång- och cykelvägen kan även stadens tillgänglighetskrav klaras med en maxlutning på 5 %. Gång- och cykelvägen förlängs även norrut från den nya entrén för de som vill mot handelsträdgården eller vidare längs Ålkistevägen norrut. På denna sträcka får gång- och cykelbanan en bredd om 3 m.

En trågkonstruktion för körbanan skär ned mot tunneln för att ta upp höjdskillnaden. Tunneltaket blir ca 10 m långt längs gatan. Stödmurar och slänter leder upp till befintlig höjdnivå. Slänterna

kommer att förse med planteringar och stödmurarna samt tunnelväggarna bekläs med tegel för att göra sträckningen mer attraktiv. Vidare kommer ny belysning att sättas upp längs hela sträckan med särskilt fokus på trygghet för fotgängare och cyklister.



Figur 5. Ålkistevägen, vy västerut genom den nya tunneln.



Figur 6. Vy söderut från Gustafsborgsvägen på västra sidan om spåren med skärning genom tunneltaket.

Avvägningar

I projektet har avvägningen att acceptera en lägre fri höjd över körbanan än normalt för att minska intrånget i Nationalstadsparken gjorts i samråd med berörda markägare. Trafikkontoret har 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.

Detta gäller även för bredden på körbanan och gång- och cykelbanan som är smalare än stadens rekommendationer för att minska avtrycket i den för ingrepp känsliga natur- och kulturmiljön. Trafikflödena på platsen är låga och kontoret bedömer därför att vinsten av att få en trafiksäker och tillgänglig koppling utan väntetider vid fällda bommar väger tyngre än att få generösa bredder på körytorna.

Konsekvenser

Trafiksäkerheten ökar för samtliga trafikanter genom planskildheten mellan Ålkistevägen och tågtrafiken på Roslagsbanan. Även framkomligheten förbättras väsentligt genom att väntetiderna vid fällda bommar försvinner.

Beroende på vart man ska i området kan den nya kopplingen utgöra en omväg i förhållande till dagens lösning. Det gäller främst för de trafikanter som vill till handelsträdgården eller vidare norrut längs Ålkistevägen. Vidare kan höjdskillnaderna upplevas som negativa för fotgängare och cyklister även om stadens tillgänglighetskrav följs. Den befintliga plankorsningen bedöms utgöra en barriär för exempelvis personer med synnedsättning. Den nya helhetslösningen blir därmed bättre ur ett tillgänglighetsperspektiv. Den förbättrade tillgängligheten ligger i linje med fokusområde tre i stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Detta fokusområde handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda Stockholms inne- och utemiljö.

Den relativt smala gång- och cykelbanan som föreslås lokalt genom tunneln kan innebära risk för konflikter mellan fotgängare och cyklister. Däremot kommer den fysiska separeringen mot körbanan att öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter. Med tanke på det låga gång- och cykelflödet, att cyklister idag cyklar i blandtrafik längs Ålkistevägen och att befintlig gångbana är smal och upphör direkt väster om spåren bedömer kontoret att lösningen totalt sett blir mer attraktiv för fotgängare och cyklister jämfört med idag.

En fri höjd över körbanan om 3,5 m innebär att vissa kategorier av fordon inte kommer att kunna nå området. Räddningstjänst, normalstora lastbilar, driftfordon, sopbilar och mindre bussar kommer fortsatt att kunna passera genom tunneln. Större lastbilar och bussar behöver en ännu högre fri höjd och kommer därför inte att kunna angöra området med föreslagen lösning. Verksamheterna på området kommer därför att behöva styra vilken typ av leveranser de kan ta emot. Möjlighet finns för chartrade bussar att angöra busshållplatsen öster om Roslagsbanan. Vidare finns en större parkeringsyta som kan användas för uppställning i anslutning till trafikplats Ekhagen under Roslagsvägen inom gångavstånd. Statens fastighetsverk och Kungliga vetenskapsakademin som är markägare väster om

Roslagsbanan har haft en dialog med sina berörda verksamheter om de förändrade förutsättningarna för transporterna.

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 har genomförts av Region Stockholm som också söker nödvändiga tillstånd.

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

Trygghet och jämställdhet

De negativa aspekterna för tryggheten genom att dra gång- och cykelbanan genom en tunnel bedömer kontoret kommer övervägas till följd av den breddade gång- och cykelbanan, förbättrade belysningen samt stärkta separeringen mot tåg- och motorfordonstrafiken. Tunneln är kort och stor vikt läggs på utformning och gestaltning. Kontoret bedömer därmed att tryggheten totalt sett kommer att stärkas på sträckan.

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Kvinnor anpassar sina resval i högre utsträckning utifrån upplevelser av otrygghet än män. Åtgärderna inom detta projekt bedöms därmed även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv.

Tidplan

Aktivitet	2021	2022	2023
Genomförandebeslut (TN)	X		
Projektering	X		
Upphandling	X		
Entreprenad	X	X	X

Förfrågningsunderlaget för den nya lösningen är färdigt. Upphandling genomförs under hösten/vintern 2021. Entreprenaden kommer att pågå under 2022 och 2023.

Ekonomi

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1	0,6	
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk			
Entreprenad		23,4	
Index			
Summa utgifter			25
Inkomster			11
Summa inkomster			11
Netto			14

Kommentarer

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 bifogat genomförandeavtal.

Projektet har även en beräknad inkomst om ca 11 mnkr eftersom 47 % av trafiknämndens medfinansiering, enligt beslutad Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län 2014-2025, ska återföras som bidrag till staden.

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. Till följd av den valda lösningen följer även kostnad för drift- och underhållsansvar för tillkommande belysning och tegelbeklädda stödmurar.

Risk/Osäkerhet

Projektet är förknippat med osäkerhet på grund av att den föreslagna lösningen kräver undertecknande av genomförandavtal från samtliga berörda markägare. Vidare ligger den inom Nationalstadsparken och i 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, inventeringar och tidigare nämnd avsiktsförklaring.

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

Kommunikation

Eftersom Region Stockholm driver projektet ansvarar de främst för kommunikationen utåt. Inför genomförandet kommer trafikkontoret och Region Stockholm att behöva samordna kommunikationsinsatserna med en gemensam kommunikationsplan.

Slut

Bilagor

1. Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati.
Genomförandebeslut. Bilaga 1 Genomförandavtal