

Bilaga 3 Remissynpunkter på förstudien

Stadens tjänsteutlåtande samt bilaga 3 skall tillsammans ses som kontorens remissvar på förstudie väg E4/E20 i tunnel, Norra Stationsområdet, Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden. Bilagan avslutas med en kort sammanfattning av de kompletterande utredningar, rörande trafik, som kontoren anser behöver genomföras.

Bakgrund

Essingeleden och nord-syd axeln är idag belastade till kapacitetsgränsen under högtrafik och är mycket känsliga för extraordinära störningar i form av havererade fordon, olyckor och vägarbeten. Ett öppnande av Norra länken 2015 med ursprunglig skisserad utformning innebär att trängseln kommer att öka kraftigt jämfört med dagens situation. Risken för att både Norra länkens och Södra länkens tunnelsystem måste stängas under högtrafik bedöms bli hög.

För att upprätthålla en god framkomlighet och säkerhet på väg E4/E20 när Norra länken öppnas föreslås ett antal kapacitetshöjande åtgärder inom förstudieområdet.

Föreslagna åtgärder i norrgående riktning

Trafikplats Fredhäll utgör en flaskhals. Genom att med målning av heldragen linje isolera yttersta körfältet, där flera avfarter ligger tätt efter varandra, hoppas Vägverket höja kapaciteten för genomgående trafik.

Vid trafikplats Karlberg byggs en ny ramp från Essingenleden mot Norra länken. Denna ramp placeras längst till höger och reducerar vävningsbehovet för trafik från Klarastrandsleden mot E4N.

Genom Eugeniattunneln norrut finns förslag på tre körfält. Detta är enligt staden en mycket tveksam åtgärd då den minskar kapaciteten från Norrtull norrut.

Föreslagna åtgärder i södergående riktning

Trafik från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden föreslås ledas på egen ramp via Norrtull. Detta minskar antalet vävningar och kapaciteten i dagens Norra länk bedöms bli tillräcklig. I övergången till Essingeleden utökas antalet körfält från två till tre genom ommålning och breddning av befintlig bro. Tre körfält bibehålls fram till Ekelundspåfarten vid trafikplats Tomtebodan, därifrån fyra körfält till trafikplats Lindhagensgatan. Pampaspåfarten från trafikplats Tomtebodan stängs och på Ekelundspåfarten införs påfartsreglering.

Trafikanalyser

Som underlag till förstudien har kapacitetsberäkningar och trafikprognoser gjorts med antaganden om ekonomisk tillväxt, befolkningsförändringar och utbyggnad

av bostäder, arbetsplatser och trafiksystem för två analysår, 2015 och 2030. Analyserna används för bedömning av utvecklingsalternativ jämfört med varandra och utgör ingen exakt prognos för exakt dessa år. Därför ingår t ex Citybanan i analysår 2015 även om tidsplanen för projektet pekar på färdigställande några år senare.

I analysen för år 2015 ingår följande större objekt

Norrortsleden

Södertörnsleden

Norra länken

Klarastrandsleden 2 kf norrut, 1 kf söderut

Citybanan (Pendeltågstunnel Södra station-Tomtebodan)

Tunnelbana Odenplan-Karolinska sjukhuset

Tvärbana Alvik-Solna-Universitetet

I analysen för år 2030 ingår följande större objekt

Förbifart Stockholm

Österleden

Tvärbana Universitet-Ropsten

Spåranslutning Märsta-Arlanda

Remissynpunkter

Förstudiens huvudrapport sammanfattar problembild, förslag till åtgärder samt vilka konsekvenser föreslagna åtgärder innebär. Under arbete med förstudien har fördjupningar gjorts i form av tekniska PM. Vid kontorens analys och konsekvenser delas synpunkterna in under huvudrapporten och vardera PM för att underlätta sammanställningen.

Huvudrapport

Huvudrapporten sammanfattar PMn varför de flesta synpunkter redovisas under varje PM. De punkter som tas upp i rapporten men ej faller in under något enskilt PM redovisas här.

Trafiksäkerhet behandlas endast översiktligt i förstudien. Eftersom trafikflödena kommer att öka och trafikmiljön bli mer komplex är det mycket viktigt att trafiksäkerhet får en större del i det fortsatta arbetet.

I dagsläget ligger bullernivåerna från trafiken över 60 dB(A) i hela Norra Stationsområdet med bullernivåer närmast befintlig Norra länk på över 75 dB(A). Intunnningen av befintlig Norra länk förbättrar bullersituationen inom Norra Stationsområdet och delar av Karolinska. Bullernivåer över 70 dB(A) kvarstår dock på ett flertal ställen inom det aktuella området trots intunnning. Vid genomförandet beräknas Norra Stationsgatan få mera trafik, vad detta innebär för buller och partiklar längs den aktuella sträckan måste, enligt staden, utredas

ytterligare. Det temporära vägnätet kommer att placeras söder om befintlig Norra länk vilket kommer att kräva särskilda bulleråtgärder vid genomförandet.

Miljökvalitetsnormer för partiklar överskrids idag längs befintliga Norra länken samt Sveavägen och för kvävedioxid vid Eugeniattunnelns båda mynningar. Intunnlingen bedöms innebära att luftmiljön i stora delar av Norra Stationsområdet och Karolinska förbättras. Vid tunnelmynningarna försämrars dock luftkvaliteten avsevärt avseende både vad gäller partiklar och kvävedioxid. Om befintlig Norra länk inte intunnas samtidigt som Norra Stationsområdet och Karolinska exploateras innebär det ökade problem med partiklar.

Trafikrelaterade luft- och bullerstörningar behöver utredas vidare vad gäller behov av åtgärder och utformning av framtida bebyggelse så att gällande miljökvalitetsnormerna ej överskrids varken under genomförandet eller i den permanenta lösningen.

I dagsläget finns ingen överenskommen ansvarsfördelning för nytillkomna ramper såsom anges i förstudien med färger i figur 35, sid 42. Detta får regleras i ett annat sammanhang.

Staden har inte tagit på sig samordningsansvar för samtliga projekt inom området, vilket anges i förstudien på sid 53. Projekt rörande det statliga vägnätet anser staden är Vägverkets samordningsansvar.

PM – Kapacitet, PM - Trafikprognoser Norra Station, PM – Trafikprognoser E4-länken

Rubricerade PM hänger ihop då kapacitetsberäkningarna utgår från de trafikprognoser som tagits fram. Remissynpunkterna för dessa PM presenteras därför tillsammans

Trafikmängder:

De redovisade trafikmängderna har sitt ursprung i SAMPERS, en trafikprognosmodell för Stockholms län och delar av Mälardalen. Fördelen med att utgå från en stor regional modell är att ”allt hänger ihop”, dvs det går inte öka trafikallsträng i ett område utan att minska i ett annat. Hur detta görs är en grannlaga uppgift och kontoret misstänker att resultatet blivit att områden i norra innerstaden får för lite trafik.

Av erfarenhet vet vi att modellens prognoser ofta underskattar de nya trafikmängderna. Erfarenheterna från Södra länken visar t.ex. att de verkliga trafikmängderna blev 20-30% större än vad prognoserna förutsåg.

Vid de trafikprognoser som framarbetats för 2015 och 2030 har antagits att många stora infrastrukturinvesteringar genomförs. Kontoren önskar se olika tänkbara scenario med redovisade konsekvenser för systemet ifall endast delar av dessa investeringar genomförs och i vilken ordning de bör genomföras för att ge bäst effekt regionalt och lokalt. Dessa bör sedan ingå som en del i prioriteringen av Cederschiölds förhandlingen.

I förstudien framgår att Vägverket påbörjat en systemstudie där konsekvenserna av större planerade vägprojekt och planerade kollektivtrafiksatsningar ska analyseras utifrån olika scenarier. Med tanke på de stora konsekvenser som olika handlingsalternativ medför på stadens gatunät finner kontoren detta utredningsarbete vara av stort intresse och därför önskvärt att kunna ta del av. Det får i det sammanhanget konstateras att det i rapporten påtalade hindret för arbetspendling, som kapacitetsbegränsningar för vägnätet ger upphov till, naturligtvis i hög grad påverkas av effekter av satsningar på kollektivtrafiken i regionen.

Norra Länken söderut mot Essingeleden:

Ur kapacitetssynpunkt är befintliga Norra länken det mest besvärliga avsnittet. Allvarligaste konsekvensen av bibehållen utformning, vid öppnandet av nya Norra länken 2015, är en stor mängd växlande trafikflöden, som kraftigt kommer att försämra framkomligheten. Belastningsgraden kommer att hamna över 2,0 under maxtimmarna vilket innebär att hälften av trafikefterfrågan inte kan tillgodoses och att omfattande köer bildas som i sin tur kan framtvunga temporära stängningar av tillfarter till nya Norra Länken.

I föreslagen lösning på kapacitetsproblemet har trafiken mot Klarastrandsleden tagits bort från det växlande flödet för att istället ledas förbi Eugeniätunneln via Norrtullsplatsen.

Avsnittet kommer dock fortfarande att vara kritiskt ur kapacitetssynpunkt.

Det vänstra körfältet från Norra länken/Värtan kommer att leda in i ett nytt tredje körfält mot Essingeleden och all trafik från Norrtull och Karolinska vägen som skall mot Essingeleden måste då väva in i detta körfält.

För att säkerställa en acceptabel framkomlighet på befintliga Norra länken så är det väsentligt att platsen ej blir alltför överbelastad.

- Det är därför viktigt att det genomförs kompletterande detaljstudier av såväl funktion som kapacitet för avsnittet.
- På grund av osäkra trafikmängder (enligt ovan) så bör även några känslighetsanalyser med uppräknade trafikmängder genomföras.

Det är alltså väsentligt att körfälten från Eugeniattunneln samt från befintlig Norra länken ligger i samma tunnelrör så att körfältsbyten mellan dessa ej förhindras och att detaljutformningen av växlingssträckan enkelt kan justeras efter oförutsedda framtida behov.

Riskerna för att köbildning mot Klarastrandsleden kan komma att blockera ovannämnda körfält bör även analyseras.

Uppsalavägen mot Norrtull:

Jämfört med idag så tillkommer trafik norrifrån mot Norrtull som skall vidare mot Klarastrandsleden. Den kommer dock att ledas utanför den planerade rondellen.

I den föreslagna utformningen så leds två körfält förbi Karolinska vägen, ett tredje tillkommer efter påfarten från Karolinska vägen och slutligen ytterligare ett fjärde längs fram som leder mot Klarastrandsleden.

Tillfarten mot Norrtull kommer, liksom idag, att tidvis vara överbelastad. I förslaget så tillkommer dessutom trafik mot Klarastrandsleden, som också kommer att hamna i denna kö. Troligen måste därför antalet körfält mot Norrtull utökas till tre körfält förbi Karolinska vägen och till fyra körfält efter påfarten från Karolinska vägen.

Tillgängligheten för trafik norrifrån mot Klarastrandsleden får ej bli låg. Ett minimikrav, från stadens sida, är att ledens kapacitet i riktning söderut verkligen kan utnyttjas.

- Därför bör en noggrann analys av tillfarten mot Norrtull genomföras. Förslagsvis som en kompletterande Vissimsanalys till Norrtulls rondellen.

Trafik norrut:

Essingeledens anslutning till Norra länken bör radikalt förändras för att klara matningen från såväl Essingeleden som Klarastrandsleden. Med bibehållen utformning skulle det t.ex. bli mycket svårt att komma till Eugeniattunneln från Klarastrandsleden.

Föreslagen utformning med en breddad avfart med två körfält från Essingeleden, varav ett mot Norra länken och ett mot Solnabron, samt att Klarastrandsleden får två körfält norrut som korsar avfarten planskilt, innebär att köbildningen i dagens kapacitets- begränsande växlingssträcka och i Eugeniattunneln försvinner. Detta gör det också möjligt att behålla dagens tvåfältiga tunnel i riktning norrut.

Trafik från Essingeleden och Klarastrandsleden mot Solnabron:

Mot Solnabron (och Norra Stationsområdet) leder ett körfält från den ovannämnda tvåfältiga avfartsramp från Essingeleden samt ett körfält från Klarastrandsleden. I tillfarten mot korsningen på Solnabron krävs minst tre körfält.

Kapaciteten i denna korsning, som kommer att bli mycket hårt belastad, måste analyseras noggrant så att man t.ex. kan garantera att tillgängligheten till nya Karolinska Sjukhuset kan säkerställas.

PM – väg och trafik

I denna PM beskrivs befintliga förhållanden för trafiken, vad som händer 2015 om Norra länken öppnar med dagens skisserade lösning samt vilka kapacitetsförstärkande åtgärder som föreslås. PM – kapacitet och PM – väg och trafik överlappar varandra. Här redovisas endast de delar som ej behandlas i PM - Kapacitet

Med tanke på att förstudien har fokus på åtgärder som ska hindra en överbelastning av knutpunkten Norra stations- och Norrtullsområdet, är det önskvärt att det görs en mer fördjupad beskrivning av de trafikmässiga vinster som en avlastande E4-länk skulle innebära för denna sträcka.

Antalet kollektivtrafikresenärer till området uppskattas, enligt SL, bli ca 45 000 per dygn. Av dessa beräknas ca 30 000 ta tunnelbana om den byggs ut. Kontoren anser att det är mycket viktigt att SL aktivt deltar i det fortsatta arbetet så att en tunnelbaneutbyggnad kan samordnas med exploateringen av området.

Där befintliga broar föreslås breddas för att höja kapaciteten för fordonstrafiken måste eventuella konsekvenser för gång- och cykeltrafiken utredas noggrant. Påverkas t ex gång- och cykelförbindelsen längs med trafikplats Karlberg av den föreslagna breddningen? Vid detaljprojekteringen av Solnabron måste hänsyn tas till att detta är en mycket viktig länk i de nord-sydliga gång- och cykelförbindelserna.

Trafiken från Uppsalavägen mot Klarastrandsleden föreslås i de kapacitetshöjande åtgärderna att ledas via Norrtull i en separat förbindelse utanför den planerade cirkulationsplatsen. Vad innebär detta för gång- och cykelförbindelsen som i den ursprungliga utformningen planerades väster om Norrtull? Kan den fria högersvängen signalregleras? En planskild lösning är inte möjlig pga Värtabanan. Det är mycket viktigt att en väl fungerande dubbelriktad gång- och cykelförbindelse mellan Stallmästargården och Sveavägen/S:t Eriksgatan kan presenteras på denna regionala länk för cykeltrafiken.

PM – Omledningsvägnät

I denna PM beskrivs dagens omledningsvägnät, omledningsvägnät 2015 samt omledningsvägnät 2030.

Det anges i rapporten att det i samråd med staden (inom ramen för Norra länken-projektet) föreslagits ett omledningsvägnät via stadens gator, där även Bk 1-trafik och farligt gods ska tillåtas. Ett viktigt motiv för Norra länken är att den ska avlasta innerstadens gatunät från just sådan trafik. Trafikkontoret ser det som nödvändigt att det hålls öppet för eventuella framtida krav, från staden, som kan innebära en omprövning av om t ex tung trafik och farligt gods kan tas om hand på annat sätt, kanske genom lotsning eller via någon alternativ trafikled.

PM – Genomförande

I denna PM beskriv de kritiska punkter som identifierats för genomförandet samt utbyggnadsordning.

Genomförandet av utbyggnaden av nya Norra länken, utbyggnaden av de kapacitetshöjande åtgärderna samt intunnningen av befintlig Norra länk, kommer att påverka trafiken i området under en lång tid. I tekniskt PM för genomförande listas punkter som måste studeras vidare. Staden kommer även i fortsättningen att aktivt delta i detta arbete. Skedesplaner för utbyggnaden av Norrtull finns framtagna. Tillfälliga väglösningar vid intunnningen av E4/E20 måste samordnas med Norrtulls skedesplaner.

PM – Risk

I denna PM klargörs vilka krav på riskhantering som ställs samt hur det skall tillämpas i det fortsatta projektet.

Vid planerade samt ej planerade stopp i tunneln kommer omledningsvägnätet på stadens gator att nyttjas. Riskerna avseende farligt godstransporter på stadens vägnät måste utredas ytterligare.

PM pekar på behovet av att flertalet utredningar avseende risker bör göras och det är väl motiverat och önskvärt att dessa genomförs innan konstruktionen fastställs

PM – Risker i temporärt vägnät

Denna PM behandlar risker från trafiken på det temporära vägnätet; alltså det vägnät där E4/E20-trafiken härleds köra under byggtiden av kapacitetshöjande åtgärder och intunnling av befintlig Norra länk.

Under byggtiden är avsikten att E4/E20 (befintliga Norra länken) flyttas till ett provisorisktläge strax söder om befintlig Norra länk. Studien visar att vägprovisoriet och de tänkta första etapperna på bebyggelsen av Norra Stationsområdet hamnar för nära varandra enligt Länsstyrelsens riktlinjer om avstånd till farliga transporter. För att kunna bygga de första etapperna av Norra Stationsområdet måste därför åtgärder vidtas för att skydda individerna i husen från eventuella incidenter på vägprovisoriet.

PM – Byggnadsverk

Denna PM behandlar broar/ramper och intunnlingen av Norra länken.

De flesta broar/ramper är befintliga och kommer inte att behöva byggas om pga av projektet. Däremot kommer en ny bro/ramp att behöva byggas söder om den sydligaste rampen i anslutningen mellan Essingeleden och nya Norra länken. Som kapacitetshöjande åtgärder behöver dessutom en eller eventuellt två broar breddas för att klara av trafiken från nya Norra länken.

För att kunna bygga Norra Stationsområdet behöver befintliga Norra länken överdäckas eller som det heter i PM:et intunnlas. Det kommer att behövas åtminstone två parallella tunnlar på sträckan. Denna PM försöker finna vad dessa tunnlar ska dimensioneras för avseende främst explosionslaster. Stadens inställning är att broar/ramper för E4/E20-trafiken är Vägverket huvudman för. Samma sak gäller för tunnelarna.

Sammanfattning av kompletterande utredningar, rörande trafik, som kontoren anser bör genomföras

Nedan följer en kort sammanfattning av i bilaga 3 nämnda utredningsbehov rörande trafikfrågor.

- Utökade trafiksäkerhetsutredningar
- Norra Stationsgatan beräknas få mer trafik, konsekvenserna med avseende på buller och partiklar måste utredas ytterligare.
- Trafikrelaterade luft- och bullerstörningar behöver utredas vidare vad gäller behov av åtgärder och utformning av framtida bebyggelse så att gällande miljö kvalitetsnormerna ej överskrids varken under genomförandet eller i den permanenta lösningen.
- Konsekvenserna regionalt och lokalt måste utredas om endast delar av de i trafikprognoserna förutsatta infrastruktursatsningar genomförs.
- Avsnittet befintliga Norra länken söderut mot Essingeleden kommer trots kapacitetshöjande åtgärder att vara kritiskt ur kapacitetssynpunkt. Kontoren anser därför att det är viktigt att kompletterande detaljstudier genomförs av såväl funktion som kapacitet för avsnittet.
- På grund av osäkra trafikmängder bör även känslighetsanalyser med uppräknade trafikmängder genomföras på avsnittet befintliga Norra länken söderut mot Essingeleden.
- Risken för att köbildning mot Klarastrandsleden söderut kan komma att blockera körfält måste analyseras.
- En noggrann analys av tillfarten mot Norrtull från Uppsalavägen behöver genomföras för att bli utreda framkomligheten till Klarastrandsleden söderut. Förslagsvis en kompletterande Vissimanalys till Norrtullsrondellen
- Kapaciteten av korsningen Solnabron/ramp från Klarastrandsleden/ramp från Essingeleden måste analyseras noggrant

- En fördjupad beskrivning av vad E4-länken skulle betyda för kapaciteten i det aktuella området är önskvärt.
- Föreslagna kapacitetshöjande åtgärder påverkar i några fall gång- och cykeltrafiken. Konsekvenser och förslag på lösningar för gång- och cykeltrafiken måste utredas ytterligare.
- Omledning av tung trafik samt farligt gods på stadens vägnät måste utredas ytterligare.
- Trafiklösningar under genomförande måste utredas ytterligare med avseende på kapacitet, framkomlighet, miljökvalitetsnormer samt risk.