

Projektdirektiv – Gång- och cykelbro över Roslagsvägen mellan Bellevueparken och Albano

Författare: Anders Wikland
Version: 1.0

Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
	v 1.0			
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Innehåll

Introduktion.....	4
Projektbakgrund.....	6
Beskrivning av projektet/avgränsningar	6
Mål & syfte	9
Förutsättningar för att nå målen.....	9
Geografiskt område.....	10
Utredningsorganisation	10
Tidsåtgång.....	10
Ekonomi	10
Utredningsutgifter	10
Risk	10
Projektrisker	11
Kommunikation	11
Rapportering	11



Bild 1. Geografisk placering av objektet

Introduktion

I april 2015 avslog Mark och Miljödomstolen överklagandet av detaljplanen för Albanoområdet och utbyggnaden av universitetet. Det innebär att detaljplanen för ca 1000 nya studentlägenheter och nya undervisningslokaler vann laga kraft och en byggnation kunde påbörjas.

I detaljplanen redovisas en bro över Roslagsvägen. Bron är tänkt att stärka den öst-västliga kopplingen mellan de olika lärosätena Stockholms universitetet (SU), Kungliga tekniska högskolan (KTH) och Karolinska institutet (KI).

Information om en eventuell bro har tidigare varit känd för trafikkontoret, men det är först då detaljplanen vunnit laga kraft som utredningarna har kunnat intensifieras. För att kunna säkerställa en rätt placering av bron och dess konsekvenser behöver följande områden utredas mer;

- Intrång i Nationalstadsparken och Bellvueparken.
- Närheten till befintliga konstruktioner för Värtabanan.
- Tillgängligheten till bron och läget med avseende på gående och cyklister..

Inom några av dessa områden finns i dagsläget ett par mindre rapporter och utredningar gjorda.

För att kunna presentera projektet för de externa parter som berörs av projektet behöver grundligare utredningar av dessa områden tas fram. Ett utredningsbeslut behövs för projektet så att de fördjupade utredningsarbetet för bron kan starta. Fördjupade utredningar görs i syfte att motivera nyttan av kopplingen med en brolösning från ett användarperspektiv inför framtida beslut.

Projektbakgrund

Som tidigare nämnts har detaljplanen för Albanoområdet vunnit laga kraft och utbyggnaden av bl.a. bostäder och det nya universitetsområdet är ett faktum. I exploateringsprojektet Albano med huvudintressenten Akademiska Hus, har en förbättrad öst- västlig koppling mellan vetenskapsstaden där bl.a. Universitet, KTH och Karolinska ingår, varit ett starkt önskemål.

Roslagsvägen utgör i dagsläget en stor barriäreffekt på lärosätena, då den skär igenom de olika campusområdena. Den berörda sträckan mellan Kräftriket och Roslagstull är speciellt utsatt, då det finns stora höjdskillnader mellan Albanoområdet och de västliga delarna av vetenskapsstaden. Detta medför att det är långt mellan de signalreglerade övergångställena vilket kan innebära att en trafikant vid Albano kan få gå upp mot 500 meter för att ta sig över den 20 meter breda Roslagsvägen. Det är inte en bra lösning utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet. Vid exploateringen av Albanoområdet kommer behovet av denna koppling att avsevärt öka. Det finns ett starkt önskemål från lärosätena att förbättra kopplingen, så att SU, KTH och KI inte hämmas i sin utveckling. Denna faktor samt intrång i Nationalstadsparken gör dessa frågor till ett riksintresse för kulturmiljövården enligt översiktsplanen för nationalstadsparken och inte bara frågor från ett lokalt perspektiv.

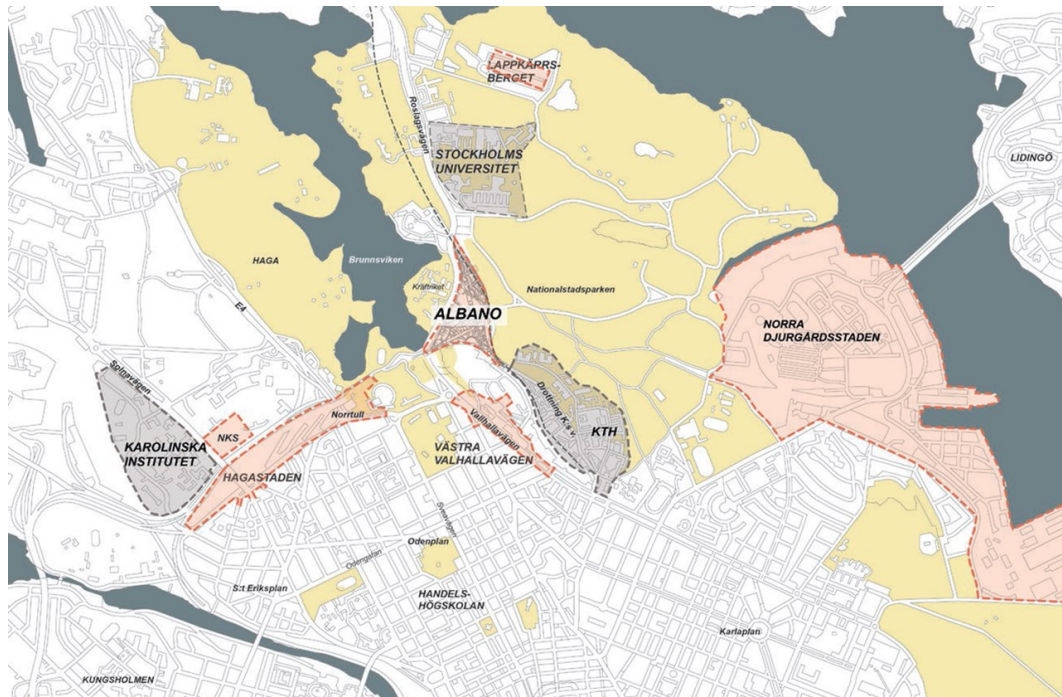


Bild 2. Vetenskapsstadens geografiska läge

Utredningsarbete har påbörjats av ett antal förslag på lägen för brokopplingen. En stor del av begränsningarna är som tidigare nämnts höjdskillnaderna i området. Detta i kombination med Nationalstadsparken och parkens skydd i miljöbalken gör att bronns enda realistiska placering är i anslutning till den nya järnvägstunneln i Albanoområdet och parallellt med Värtabanans befintliga järnvägsbro.

Det har funnits förslag att bygga en ny bro ovanpå Värtabanans järnvägsbro, men det finns flera nackdelar med detta läge, bl.a. skulle det leda tillväsentligt dyrare bygg- och förvaltningskostnader. Trafikverket som är förvaltare av den befintliga spårbron ställer sig inte positiva till lösningen med att bygga en gång- och cykelbro integrerat med deras konstruktion. Det finns även en osäkerhet om Trafikverket kommer att fortsätta sin utbyggnad av en tvåspårslösning på Värtabanan. Det är två starka argument för att hålla isär de två konstruktionerna. Den positiva effekten skulle annars kunnat bli att intrånget i Nationalstadsparken eventuellt skulle kunna minskas.

Projektet har även påbörjat ett arbete med att utreda kopplingarna runt bron för att se vad som går att förbättra utifrån det lokala- och regionala cykelnätet. Det har varit svårt att få en helhetssyn på hur cykeltrafiken i Nationalstadsparken kan integreras på ett sätt som stämmer överens med miljöbalkens lagkrav. Kopplingen öst-väst över Roslagsvägen finns med i

cykelplanen som ett speciellt objekt, vilket betyder att den ska studeras särskilt ur ett cykelperspektiv. Den komplexitet som finns med Nationalstadsparken och hur cykeltrafiken ska kunna kopplas ihop med befintliga och framtida stråk har utmynnat i, att fokus för bron är att den placeras så att framtida kopplingar inte omöjliggörs. I rapporten ”Kartläggningar av kommunikationsstråk i Bellevueparken utifrån gällande planer och program” där befintliga och eventuellt framtida kopplingar ses över har det konstaterats att det läge för bron som projektet haft som arbetshypotes, ligger på en lämplig geografisk plats även för en eventuell framtida utbyggnad av cykelvägar. Detta är ett område som bör utredas vidare för att förhindra att bygget av bron inte hamnar i ett läge som inte är attraktivt för trafikanten.

En annan viktig frågeställning som närmare bör utredas är vilka eventuella intrång en bro får i Bellevueparken och Nationalstadsparken.

En trädinventering har gjorts samt en granskning av vad miljöbalkens lagkrav säger om en byggnation av en bro. Slutsatsen som man hittills kommit fram till är att det finns fyra till fem träd på sträckan söder om Värtbanan, som har ett bevarandevärde. Genom en nyplantering av likartade träd skulle det ev. kunna gå att motivera en fällning av träden.

Det finns på en sträcka söder om Värtbanan en gammal tippplats från 60-talet som gränsar till brons arbetshypotesläge enligt detaljplanen. Vid en eventuell brobyggnad kan detta område saneras och återställas till sitt ursprungliga parkutseende. Detta kan ge ett mervärde till parken.

Gällande miljöbalkens texter anges det i översiktsplanen för Nationalstadsparken en författningskommentar till lagskyddets innebörd från miljöbalken i kapitel 4. ”*Sådan förnyelse av infrastrukturen i området bör vara möjlig att utföra, som sammantaget medför en förbättring av miljön inom Nationalstadsparken eller som möjliggör en väsentlig förbättring för hälsa och miljö i fråga om en infrastrukturanläggning som berör parken.*” Denna text och tolkning öppnar för att ett mindre intrång för en eventuell bro, som fungerar som en ny entré till parken där målpunkten för resenären är parken skulle vara möjlig. Däremot skulle en byggnation av en koppling för gång- och cykeltrafik genom parken mot Hagastadens nya exploatering inte överensstämma med miljöbalken då målpunkten för resenären inte är parken. Med denna tolkning av miljöbalken

finns det ett utrymme för att göra ett mindre intrång i parken vid byggnation av en brolösning. Det förutsätter dock att lösningen skapar en entré till parken för gående och cykeltrafik som har parken som målpunkt.

Beskrivning av projektet/avgränsningar

Ett beslut om utredning innebär en fördjupning av tidigare utredningar med utgångspunkt från den gällande detaljplanen för Albanoområdet med den föreslagna brolösningen. Utredningarna kompletteras med kostnader, en beskrivning av läge och intrång i Nationalstadsparken samt eventuella alternativ till den föreslagna brolösningen. Avsikten är inte att utreda fortsatta kopplingar genom Nationalstadsparken, utan enbart att utreda kopplingen som bron har med tanke på framtida alternativ och den befintliga kopplingen som finns genom parken.

Mål & syfte

Mål och syfte med utredningarna är;

- Säkerställa en långsiktig och hållbar brolösning utifrån placering och trafikantperspektiv.
- Säkerställa att projektet följer de lagkrav som finns i miljöbalken.
- Säkerställa ett mervärde för Bellevueparken och medborgare kopplat mot Vision 2040 "Ett stockholm för alla".

Förutsättningar för att nå målen

Förutsättningarna för att utredningarnas mål ska kunna uppfyllas bedöms som goda. Ett framtida problem kan bli påverkan från omkringliggande gång- och cykelstråk som idag inte är fastställda. Exempelvis Hagastadens detaljplan samt omvandlingen av Roslagsvägen till en framtida lokalgata. Detta kan komma att påverka det övergripande mönstret på hur gångare och cyklister i stadsdelen rör sig i området. På grund av gällande lagkrav kan breddning och utformning enligt cykelplanen vara svåra att genomföra.

Geografiskt område

De geografiska området som utredningsbeslutet avser är anslutningen vid Albanoberget, det nya Albanoområdet samt anslutningen vid Lödgebodavägen. Utredningar som berör större områden som sträcker sig lokalt i stadsdelen samt även regionalt innefattas inte i detta projekt.

Utredningsorganisation

Utredningarna för projektet finns hos enheten infrastruktur och tillgänglighet på trafikkontoret. Utredningar och kommunikation kommer att ske i samråd med enheter från trafikplanering, stadsmiljö, konstbyggnad samt andra kontor och förvaltningar.

Tidsåtgång

Utredningsfasen bedöms kunna avslutas under senare halvan av år 2017 då ett inriktningsbeslut kan tas. En eventuell byggnation av en brokonstruktion skulle lämpligen kunna genomföras under intervallet åren 2019-2021. Genomförandetiden har anpassats till tidplanen för exploateringsprojektet i Albano, för att inte skapa en merkostnad i form av samverkanskoordinering mellan projekten. Det nämnda tidsintervallet ovan förutsätter att överklaganden inte sker och att finansiering finns för den beslutade brolösningen.

Ekonomi

Finansieringen av utredningar i projektet finns med i budget för kommande investeringar. Investeringsutgiften uppskattas till ca. 50 miljoner. Exploateringskontoret har inom projekt Albano tagit upp en investeringsutgift för bron på ca 20 mnkr.

Utredningsutgifter

Utredningsfasen för projektet uppskattas till 3 miljoner inklusive de redan påbörjade utredningarna.

Risk

Projektrisker

Det finns förhållandevis stora risker i projektet i detta tidiga skede. Det finns externa intressenter samt gällande lagkrav från miljöbalken. Risken är att det inte fullt ut kommer att gå att uppfylla alla önskemål på gång- och cykelbredder som trafikkontoret har för nybyggnad av objekt i cykelplanen. Därför är det av stor vikt att förslaget till beslut är välgrundat och motiverat genom ett utförligt utredningsarbete. Det finns redan i projektets startskede motstridigheter i gällande cykelplan och vad lagkraven för Nationalstadsparken anger. Risken för överklaganden med att bygga i Nationalstadsparken är stor med tanke på tidigare erfarenheter av byggprojekt i och runt parken. En annan risk är att projektet kan bli försenat gentemot Albanos pågående exploatering. Detta skulle kunna medföra en besvärligare byggtid. Projektet skulle behöva anpassa sig till en större grad av boende och näringsidkare i närområdet.

Kommunikation

När utredningsbeslut är taget kommer kommunikationen i utredningsskedet ske i samråd med projektansvarig och kommunikationsansvarig.

Rapportering

Detta projektdirektiv utgör underlag för ett utredningsbeslut. Godkänns det ska projektet utredas vidare inför ett inriktningsbeslut.

Projektet kommer att följa Stockholms stads projektmetodik för stora investeringsprojekt och kommer att dokumenteras i stadens systemstöd (SSIP) för stora investeringsprojekt.