



Per-Inge Ahlström
Trafikplanering
08-508 278 35
per-inge.ahlstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-04-14

Ombyggnad vid Roslagstull för anpassning till Norra länken. Lägesrapport.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner trafikkontorets redovisning av utredningsarbetet för en framtida utformning av Roslagstull
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att det med Vägverket överenskomna läget för Norra länkens ramper mot Roslagstull ska ligga till grund för fortsatta studier av trafikplatsen vid Roslagstull
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att utreda framtida utformning av Roslagstull och under år 2009 återkomma med förslag till inriktningsbeslut

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Kristofer Tengliden
Enhetschef

Sammanfattning

I samband med Vägverkets utbyggnad av Norra länken har arbeten påbörjats för de vägramper som ska ansluta mot Roslagstull. Utsprängningen av bergtunnlar pågår och det har blivit aktuellt att ta fram arbetshandlingar för anslutning av ramperna mot Roslagstulls trafikplats.



Med tanke på de nya trafikförutsättningar som öppnandet av Norra länken innebär har kontoret sett det som viktigt att belysa behov och möjligheter till trafik- och miljömässiga förbättringar på gator och platser som kan bli avlastade från trafik. För att inom Vägverkets tidplan ha möjlighet att planera för någon annan åtgärd vid Roslagstull än den som rent funktionsmässigt krävs behöver ett sådant ställningstagande ske under innevarande år.

Efter ett övergripande studium av olika lösningar för trafikplatsen kan i denna lägesredovisning beskrivas tre alternativa utformningar som bedöms vara intressanta för en fördjupad analys och utvärdering. Kontoret har för avsikt att senare under året återkomma med en slutlig redovisning och förslag till inriktningsbeslut.

De tre alternativen är följande:

- Alt 1) Befintlig rondell kompletterad med signalreglering
- Alt 2) Stram, stadsmässig rondell med signalreglering
- Alt 3) Fyrvägskorsning med signalreglering

Alt 1 är att se som en grundlösning och motsvarar, i princip, den utformning som Vägverket sedan tidigare planerat att utföra och som i så fall finansieras inom Norra länken-projektet.

Alt 2 och 3 är framtagna som tydligt alternativa utformningar gentemot grundlösningen och innebär att staden höjer ambitionsnivån för iordningställandet av trafikplatsen. Detta innebär samtidigt behov av en tillkommande finansiering.

Bakgrund

Vägverkets utbyggnad av Norra länken pågår. Vid Roslagstull ska ramper anslutas som ger möjlighet att ta sig mellan Roslagstull och Hjorthagens trafikplats via länken, i stället för att trafikera Valhallavägen - Lidingövägen.



Norra länken mellan Roslagstull och Hjorthagens trafikplats

Vägverket har påbörjat en bergentreprenad som inbegriper en utsprängning för Norra länkens ramper mot Roslagstull. I ett nästa steg har nu aktualiserats att arbetshandlingar ska tas fram för att bygga och ansluta dessa ramper mot trafikplatsen. I detta sammanhang ser kontoret det som viktigt att man från stadens sida tar ställning till i vad mån det här finns behov av en mer omfattande upprustning och förbättring av trafiksituationen, som i så fall bör samordnas med ombyggnaderna för Norra länkens rampanslutningar. Den gällande förutsättningen har för Vägverkets del varit att anslutningen ska utformas med minsta möjliga förändring av själva trafikplatsen. Vägverkets planering utgår i dagsläget från att utsprängningen av bergtunnlarna ska vara klart till juli 2009 och att ombyggnaden av trafikplatsen ska vara färdigställd till årsskiftet 2011 / 2012. Projekteringen är avsedd att påbörjas sept / okt 2009. En förskjutning av projekteringsstarten är möjlig, som mest till början av år 2010.

Norra länkens öppnande påverkar fordonsströmmarna vid Roslagstull. De huvudgator som ansluter kommer att avlastas från delar av nuvarande trafik, framför allt från den tunga trafiken. Samtidigt får man räkna med tillkommande ny trafik, framför allt genom den exploatering som planeras i stadsutvecklingsområdet Hjorthagen (Norra Djurgårdsstaden) – Värtahamnen –



Frihamnen – Loudden men även Norra station. Med tanke på de förändringar i trafiksystemet som Norra länken innebär och de möjligheter till upprustning som uppstår på de gator som initialt får en minskad trafik får det ses som önskvärt att i detta sammanhang utreda och väga in vilka eftersatta behov som kan finnas i trafikmiljön och vilka förutsättningar är för att genomföra förbättringar. Roslagstull är idag en trafikplats som tidvis är hårt belastad med långa bilköer. Här passerar en omfattande busstrafik, bestående av såväl Roslagstrafik som innerstadslinjer. Trafiksäkerheten för gående och cyklister vid passager över gatorna behöver ses över och förbättras. Här finns t ex skol- och förskolegrupper som ofta passerar Cedersdalsgatan för att komma till Bellevueparken. Trafikplatsen har också en viktig roll för pendlingscyklister. Roslagstull är en knutpunkt för cykeltrafik mellan Universitetet, Bergshamra, Danderyd och Täby i norr och innerstaden i söder.

Ny utformning vid Roslagstull

En anslutning med Norra länkens nya ramper mot Roslagstull kräver vissa förändringar i och kring trafikplatsen. Oavsett vilken utformning som blir aktuell så måste åtgärder vidtas i och kring trafikplatsen. Den principlösning som sedan tidigare är överenskommen med Vägverket innebär att de två nya ramperna från Norra länken ansluter vid den östra sidan av Roslagstulls nuvarande rondell. Alla korsningspunkter i rondellen behöver signalregleras och körfältsindelningarna ses över för att upprätthålla en godtagbar framkomlighet för bil- och busstrafik. Befintligt gång- och cykelstråk öster om Roslagsvägen, som kommer korsas av ramperna kräver en lösning där stråket får passera ramperna planskilt vilket är avsett att ske via en gång- och cykeltunnel. Detta innebär att det här måste bli en bearbetning av bl a grönytor såväl i plan- som höjdded.

Arbetsprocess

Ett utredningsarbete har påbörjats för att undersöka möjligheten till alternativa trafiklösningar vid Roslagstull efter att Norra länken är öppnad. I ett första steg kan nu presenteras de tre alternativ som bedömts som realistiska att utvärdera vidare. Dessa är att se som principer, framtagna för att vara tydligt urskiljbara gentemot varandra och med olika för- och nackdelar. Avsikten är nu att i ett andra steg analysera alternativen, såväl gentemot varandra som mot stadens mål. Under senare delen av hösten avser kontoret återkomma till nämnden med förslag till utformning inför ett inriktningsbeslut.

De alternativ som nu redovisas är samtliga möjliga att utforma med anslutning till det med Vägverket överenskomna läget på ramptunnlarna från Norra länken. Med ett godkännande från nämnden, att kontoret utifrån här presenterade alternativ ska fortsätta med utredningsarbetets andra fas gör det möjligt att till Vägverket

bekräfta att planerade ramplägen är i överensstämmelse med stadens långsiktiga planering.

En större ombyggnad av Roslagstulls trafikplats är komplicerad att genomföra med dagens trafikbelastning. Om grundförslaget ”Befintlig rondell, kompletterad med signal” väljs förutsätts detta bli utbyggt helt inom ramen för Norra länken-projektet, såväl finansiellt som genomförandemässigt, och kan då bli färdigställt inför länkens öppnande. Om något av de andra två alternativen blir aktuella behöver övervägas om vissa byggsleden ska utföras direkt efter öppnandet, när trafiken minskat genom överflyttning till länken men ny ännu inte tillkommit.

Genomförd utredning

Öppnandet av Norra länken kommer att innebära en avlastning från trafik på vissa av stadens gator. Nuvarande genomfartstrafik via Lidingövägen – Valhallavägen – Roslagstull och sedan mot Norrtull respektive Frescati, kommer att via tunneln få en genare och effektivare passage. Framför allt kommer märkas att den genomgående tunga trafiken inte längre behöver passera via stadens gatunät. Länken möjliggör också att genomfartstrafik via Lill Jans skogen kan upphöra.

Vid Roslagstulls trafikplats förväntas det således initialt en minskad trafik. Trafiknivån kan sedan åter förväntas öka, av flera orsaker. Den enskilt största faktorn torde bli den exploatering som är planerad i stadsutvecklingsområdet Hjorthagen (Norra Djurgårdsstaden) – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. En annan orsak kan vara om det idag finns en tillbakahållen efterfrågan, p g a begränsningar i framkomligheten, vilket i så fall innebär att fler väljer bilen vid en förbättrad framkomlighet. En fortsatt ökad samhällstillväxt kan generera ökad trafik. Likaså påverkas trafikfördelningen mellan Norra länken och befintligt ytvägnät av hur kommande trängselskatteuttag utformas för trafik till och från Lidingö och Värtanområdet. En viktig förutsättning för att i möjligaste mån begränsa genomfartstrafiken på innerstadsgatorna och få sådan trafik att välja Norra länken är att tillse att det blir ekonomiskt fördelaktigt att välja länken.

I bifogad utredning redovisas följande tre alternativa utformningar av Roslagstull. Samtliga alternativ klarar en anslutning till de ramplägen som Vägverket har haft som förutsättning i sina arbeten för att ansluta Norra länken mot Roslagstull.

1) Befintlig rondell kompletterad med signalreglering

Lösningen är ett minimalalternativ med finansiering helt inom Norra länken-projektet. Den innebär trafikmässigt att länkens ramper ansluter till trafikplatsens nuvarande utformning. Rondellen kompletteras med signaler. Lösningen klarar genom detta framkomligheten för den beräknade trafikbelastningen år 2020.



2) Stram, stadsmässig rondell med signalreglering

Förslaget innebär att platsen får en tydligare gestaltning och omformas till en mer stadsmässig rondell. Utformningen ger sänkta hastigheter vilket är till fördel för trafiksäkerheten. Likaså vinner man ett ökat avstånd mellan bostäderna vid Roslagstull och trafikströmmarna i trafikplatsen. Även detta alternativ kräver trafiksignaler. Framkomligheten för biltrafiken blir i detta alternativ lägre än i alternativen 1 och 3.



3) Fyrvägskorsning med signalreglering

Roslagstull får i detta alternativ en stadsmässig fyrvägskorsning som omfördelar ytor från rondellens mitt till sidoområdena. Trafiksignaler styr trafikflödena på ett mer överblickbart sätt. Bilkapaciteten blir i denna lösning jämförbar med alternativ 1. Större ytor skapas för gående och cyklister än i alternativen 1 och 2. Avståndet mellan bebyggelsen vid Roslagstull och trafiken ökar ytterligare, jämfört med alternativ 2.



Därutöver kan nämnas att i alla tre alternativen krävs det nordost om trafikplatsen, där ett befintligt gång- och cykelstråk passerar Norra länkens ramper, en sänkning av markytan och anordnande av en gång- och cykeltunnel.

Barnkonsekvensanalys

I samband med utredningsarbetet har också genomförts en barnkonsekvensanalys. Den visar att det finns en stor efterfrågan på en tryggare och säkrare passage över Cedersdalsgatan. Det har därför översiktligt tagits med en redovisning av två lösningar för att där anordna en nivåskild passage, dels en gång- och cykeltunnel i förlängningen av Roslagsgatan, dels en gångbro som ansluter mot Bellevueparken, c:a 70 m väster om Roslagsgatan.

Remissbehandling

Programhandlingen har varit utsänd på remiss. Inom staden har den skickats till stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen och externt till SL och Vägverket. Det kan nämnas följande synpunkter som är av mer principiellt intresse:

Stadsdelsförvaltningen: Ser det som viktigt att förbättra tillgängligheten till Bellevueparken då Cedersdalsgatan är en stor barriär. Förvaltningen ställer sig



mycket positiv till förslaget med en gångbro över Cedersdalsgatan. Likaså väcker man idén om en ekodukt för att förbinda Vanadislunden med Bellevueparken.

SL: Anser att busskörfält, liksom idag, erfordras på sträckan från Östra station till Frescati. Södergående trafik har framkomlighetsproblem vid Roslagstull.

VV: Påpekar problem med grundvatten och ledningar vid viadukten för gång- och cykeltrafik öster om Roslagsvägen. Man anser att det av tillgänglighetsskäl inte är acceptabelt med en lösning där gång- och cykelstråket öster om Roslagstull blir så brant som 8 % för att behålla parkeringsytor. Noterar att Roslagstull kommer bli en del i omledningsvägnätet vid tillfälliga avstängningar av Norra länken. Ifrågasätter om något av alternativen kräver detaljplan, vilket i så fall ger förseningar utifrån vägverkets tidplan för Roslagstull.

I övrigt har erhållits ett antal kommentarer och synpunkter av mer teknisk art som kommer att tas om hand i det kommande analysskedet.

Fortsatt utredningsarbete

I det fortsatta utredningsarbetet ska det i erforderlig utsträckning göras en fördjupad analys av de tre redovisade alternativen med utgångspunkt från stadens målformuleringar i Vision 2030:

- Framkomligheten för biltrafiken

En utgångspunkt för de redovisade alternativen är att trafiken ska flyta smidigt ut från innerstaden. In mot staden bör signalsystemet inte dimensioneras för att släppa in mer trafik än vad angränsande gatusystem kapacitetsmässigt klarar, vilket är en strategi som tillämpas redan idag. En ambition har varit att lösningen vid Roslagstull inte får vara kapacitetssvagare än dagens lösning

- Framkomligheten för kollektivtrafiken

Roslagstull passeras dagligen av innerstadsbussar och bussar till och från Roslagen. De nya ramperna för Norra länken kräver ombyggnader som påverkar bussarnas framkomlighet. Det är mycket viktigt att busstrafiken får en god framkomlighet i enlighet med stadens ambitioner att verka för en attraktiv kollektivtrafik som ett alternativ till bilen.

- Utformningen av cykelstråken

Antalet cyklister i Stockholmsområdet har under senare år ökat snabbt i antal. Detta är en utveckling som ska stimuleras och stödjas med ett väl fungerande och säkert cykelvägnät. Cykelstråket via Roslagstull ingår i ett regionalt vägnät. Det är därför viktigt att de krav och behov som en ökande cykeltrafik ställer blir tillgodosedda vid Roslagstull.

- Utformningen av gångstråken

Stockholm Stad har beslutat att vara världens tillgängligaste huvudstad år 2010. Även framtida projekt ska ha höga målsättningar utifrån denna aspekt varför planeringen utgår från att platsen ska vara tillgänglig för alla.

- Trafiksäkerheten

Ambitionen med den framtida trafiklösningen vid Roslagstull är att inga skador med svårt skadade eller dödade som följd ska inträffa. En avvägning som kan behöva ske är att en god kapacitet för fordonstrafiken inte får innebära en dålig standard vad gäller framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Barns behov ska särskilt beaktas.

- Gestaltningen

Roslagstull utgör gestaltningsmässigt en viktig port in till stenstaden från norr. Det är av stor vikt att trafikplatsens utformning anpassas till omgivningarna och de förändringar av stadsbilden som omgivande stadsbyggnadsprojekt kan innebära, t ex utvecklingen av universitetsområdet vid Albano och Norra station/Norrtull.

- Ekonomin

De framtagna alternativen kommer i det fortsatta arbetet att få en fördjupad analys av kostnadsdrivande faktorer så att säkrare kostnads kalkyler erhålls. Enligt den överenskommelse som finns mellan staden och Vägverket ska Norra länken-projektet stå för kostnaderna för anslutning av ramper mot Roslagstulls trafikplats. I det ingår erforderliga förändringar i trafikplatsen, samt den nya gång- och cykelförbindelsen som krävs under ramperna. Detta är från Vägverkets sida kostnadsuppskattat till 35 mnkr (år 2003).

Såvida något av de två mer omfattande alternativen kommer att förordas behöver det studeras när och på vilket sätt ombyggnaden bör ske, detta bl a med tanke på stadens möjlighet till finansiering. Pågående utredningsarbete fram till kommande inriktningsbeslut finansieras inom ramen för medel som staden avsatt för Norra länken-projektet.

När det gäller de olika förslagen till nivåskilda passager tvärs Cedersdalsgatan kan nämnas följande. Visad lösning med en gång- och cykeltunnel i Roslagsgatans förlängning bedöms inte kunna uppfylla tillräckliga krav på tillgänglighet och trygghet och torde även bli mycket kostsam. Lösningen får därför i dagsläget inte anses vara intressant för fortsatta studier. Vad gäller det i utredningen visade förslaget till gångbro mellan gångbanan på Cedersdalsgatans södra sida och berget i Bellevueparken på den norra så kan en sådan anläggning planeras och genomföras fristående från aktuella förslag till ombyggnad av trafikplats



Roslagstull. Detta gäller även den från stadsdelsförvaltningens sida föreslagna ekodukten mellan Vanadislunden och Bellevueparken. En eventuell vidare studie av dessa brolösningar bör därför ske i separat ordning.

Inför Norra länkens färdigställande har kontoret för avsikt att senare även återkomma med redovisning av åtgärdsbehov för de andra genomfartsgator som förväntas bli avlastade från trafik i samband med länkens öppnande. I vissa fall kan sådan ombyggnad också komma att aktualiseras inom ramen för exploateringsprojekt.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår nämnden att ge kontoret i uppdrag att återkomma med ett ärende för inriktningsbeslut om Roslagstulls framtida utformning. Därutöver föreslås att här redovisade, tre alternativa utformningar för trafikplats Roslagstull, blir utgångspunkt för fortsatt utredning och analys samt att de med Vägverket tidigare överenskomna lägena för rampanslutningarna från Norra länken därmed ska gälla.

Slut