Stadsledningskontoret	Dnr 110-845/2017
Exploateringskontoret	Dnr E2017-01714
Stadsbyggnadskontoret	Dnr 2017-07169
Miljöförvaltningen	Dnr 2017-007754
Trafikkontoret	Dnr T2017-01438
Östermalms stadsdelsförvaltning	Dnr 2017-328-1.5.3.

Handläggare

Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 29 305

Exploateringskontoret
Koki Hjelmström
Telefon: 08-508 26 318

Stadsbyggnadskontoret
Miriam Nordfors
Telefon: 08 508 27 339

Trafikkontoret
Erik Hammarström
Telefon: 08 508 26 025

Östermalms SDF
Eva-Lis Brinkensten
Telefon: 08 508 09 306

Miljöförvaltningen
Ida Gottberg
Telefon: 08 508 28 727

Till
Kommunstyrelsen

Planskild korsning Frescati

Remiss från trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Planskild korsning Frescati” hänvisas till vad som anförs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stadsledningskontoret
Stadsutvecklingsavdelningen

Stadshuset
Ragnar Östbergs plan 1
105 35 Stockholm
Telefon 08-508 29 305
Växel 08-508 29 000
kommunstyrelsen@stockholm.se
stockholm.se

Ingela Lindh
Stadsdirektör

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Christina Klang
Förvaltningschef
Östermalms stadsdelsförvaltning

Sammanfattning

Stockholms läns landsting vill skapa en planskild passage av Roslagsbanan för gång, cykel och motorfordon vid Frescati. Staden har fått remissen från SLL med svarstid senast den 26 maj 2017.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning är positiva till förslaget att skapa en planskild passage vid Frescati.

Kontoren har dock en rad synpunkter som behöver beaktas av SLL i den fortsatta hanteringen, vilka beskrivs nedan under ”Kontorens synpunkter och förslag”.

Finansiering, väghållarskap, ansvar för drift och underhåll samt fastighetsbildning är avgörande frågor som måste lösas i den fortsatta processen. Kontoren anser även att SLL på egen hand ska ansvara för genomförandet då de är projektägare, även om detta behöver ske i nära samråd med staden.

Förslaget från SLL behöver enligt kontoren studeras närmare i samarbete med staden i den kommande planeringen.

Bakgrund

Öster om Bergianska trädgården finns en plankorsning mellan Roslagsbanan och Ålkistevägen. Samtliga tre grenar på Roslagsbanan passerar platsen med ca 400 tåg/ dygn i båda riktningarna. För att möjliggöra ökad turtäthet och ökad hastighet genomför Trafikförvaltningen (SLL) kapacitetsförstärkningar längs hela Roslagsbanan. Kapacitetsförstärkningar planeras för en etappvis byggnation fram till och med årsskiftet 2020/2021. Den ökade turtätheten som SLL planerar för kommer att leda till att bommarna vid plankorsningen är nedfällda ca 50 minuter per timme under rusningstid. Tillgängligheten till Bergianska trädgården blir därmed begränsad.

Befintlig plankorsning är olycksdrabbad även om situationen har förbättrats sedan den intilliggande stationen på Roslagsbanan flyttades söderut där en planskild passage finns och nya hinderdetektorer installerats vid plankorsningen.



Figur 1. Befintlig plankorsning inringad i svart.

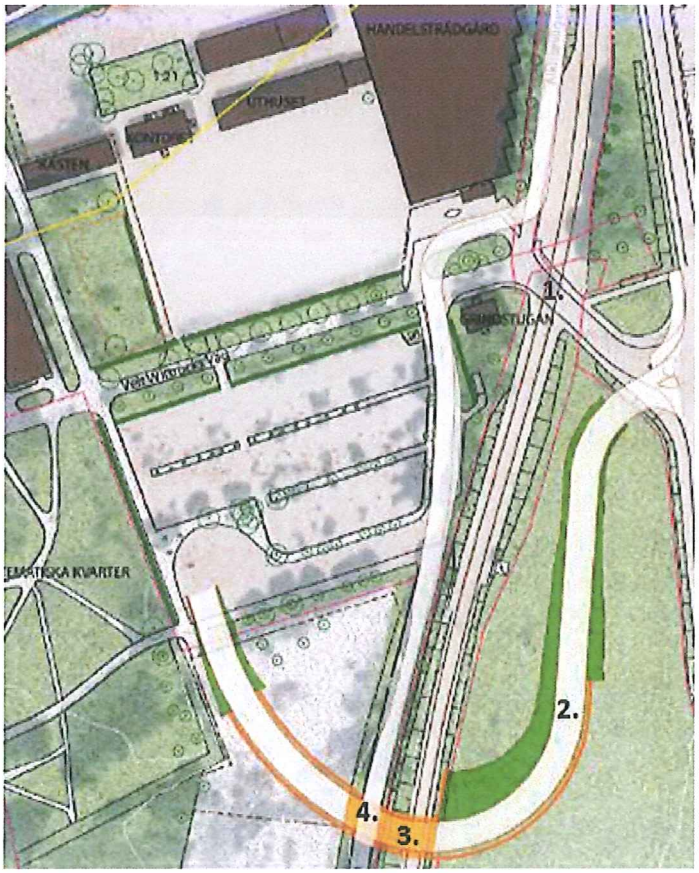
Av denna anledning vill SLL skapa en planskild passage av Roslagsbanan för gång, cykel och motorfordon vid Frescati.

Ett flertal alternativ har studerats i omgångar under den senaste 20-årsperioden. Senast i form av en åtgärdsvalsstudie i samråd med berörda intressenter, där även staden deltog.

Ärendet

SLL:s förslag bygger på en ny dragning av Ålkistevägen under Roslagsbanan som går på en bro över körbanan strax söder om befintlig plankorsning. SLL rekommenderar följande:

1. Stängning av befintlig plankorsning
2. Nybyggnation av gata med medlöpande gång- och cykelväg från Ekhagsmotet söderut över ängs- och odlingsmark, under Roslagsbanan och vidare upp till befintlig parkering
3. Nybyggnation av järnvägsbro för Roslagsbanan
4. Nybyggnation av bro för Gustafsborgsvägen över det nya vägtråget



Figur 2. Rekommenderad lösning från SLL

SLL vill att den nya planskilda korsningen ska vara färdigbyggd till årsskiftet 2020/2021 när kapacitetsförstärkningarna på Roslagsbanan ska vara genomförda.

Staden har fått remissen från Stockholms läns landsting med svarstid senast den 26 maj 2017.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning.

Kontorens synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnads-kontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning är positiva till förslaget att skapa en planskild passage vid Frescati. SLL:s planerade utökning av turtätheten på Roslagsbanan gör att framkomligheten på Ålkistevägen blir begränsad. Detta medför att bilköer vid bommarna kan påverka trafikplats Ekhagen och i förlängningen även Roslagsvägen. Tillgängligheten för gående och cyklister försämras också med långa väntetider som följd. Plankorsningar med järnväg är heller inte lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med rätt utformning kan Bergianska trädgården få en entré som tillför värden som befintlig lösning saknar. Kontoren kan konstatera att med den planerade utökningen av trafiken på Roslagsbanan är en planskild korsning ett angeläget allmänt intresse.

Med den föreslagna lösningen förbättras både framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten på platsen. En planskild korsning ökar även tillgängligheten till de rekreativa värden som finns i Bergianska trädgården med omgivningar. Den lilla omvägen som den nya gatudragningen innebär vägs upp av att väntetiderna vid bommarna försvinner. En fullständig separering av fordons-slagen innebär att riskerna för konflikter dem emellan försvinner och därmed att trafiksäkerheten höjs.

Kontorens synpunkter som behöver beaktas av SLL

Kontoren har en rad synpunkter som behöver beaktas av SLL i den fortsatta hanteringen, vilka beskrivs nedan.

Finansiering, väghållarskap, ansvar för drift och underhåll samt fastighetsbildning är avgörande frågor som måste lösas i den

fortsatta processen. Kontoren anser även att SLL på egen hand ska ansvara för genomförandet då de är projektägare, även om detta behöver ske i nära samråd med staden.

Förslaget från SLL behöver enligt kontoren studeras närmare i samarbete med staden i den kommande planeringen.

I utredningen från SLL framgår att Stockholms stad kommer att stå som väghållare för vägarna i området. Kontoren delar inte den uppfattningen då flera av omkringliggande mindre vägar inte har staden som väghållare. Kontoren anser inte att staden bör utöka sitt väghållarskap i området.

Behovet av samfinansiering lyfts i bedömningen av alternativen i utredningen. Staden och SLL har tidigare diskuterat denna fråga men inga beslut har fattats. Det finns en risk att enbart redovisa alternativ som förutsätter samfinansiering då projektet har initierats av SLL på grund av Roslagsbanans utveckling. Staden har heller inga exploateringsprojekt i närområdet som kan medfinansiera en ombyggnation av plankorsningen. En förnyad dialog i frågan kommer att krävas.

Kontorens bedömning är att de föreslagna ändringarna kan göras utan att en ny detaljplan behöver upprättas. Givet detta, och då marken i huvudsak inte ägs av staden, bör SLL utreda om det går att bilda en gemensamhetsanläggning enligt fastighetsbildningslagen.

Kontoren anser att utformningen av vägsträckningens anslutning till parkeringen kan behöva ses över ytterligare för att i största möjliga mån distansera trafiken från Bergianska trädgården i ett rekreativt syfte. Det är även viktigt att marken runt befintlig plankorsning återställs och tas om hand på ett tillfredställande sätt.

Alternativ 3a i utredningen innebär en genare koppling än alternativ 3b genom sin dragning närmare den befintliga plankorsningen, vilket är en fördel för gång- och cykeltrafiken. För gåendes tillgänglighet är det viktigt att närheten till busshållplatserna beaktas. Om kopplingen inte blir tillräckligt gen kan det behövas en separat gång- och cykelport i höjd med dagens plankorsning.

Staden vill uppmärksamma SLL på att körbanans fria höjd om 4 m gör att vissa typer av bussar och lastbilar inte kan köra in på området, vilket kan påverka befintliga verksamheter. Gång- och cykelbanan behöver en fri höjd om 3 meter för att den ska gå att

renhålla och snöröja maskinellt. Den bör även hålla en bredd om 4 meter för att inte konflikter ska uppstå mellan gående och cyklister.

Kontoren instämmer i SLL:s bedömning att alternativ 3a och 3b är de bästa ur ett natur- och kulturmiljöperspektiv, med reservation för de olika alternativens påverkan på grundvattennivån som behöver studeras närmare. Utformning 3b innebär i sin nuvarande utformning att en eller två biotopskyddade lindar behöver fällas samt att 40x150 m gräs/ängsmark tas i anspråk för ny vägdragning. Detta är framförallt en fråga för länsstyrelsen att bedöma, vilket även gäller för eventuella kompensationsåtgärder samt intrång i Nationalstadsparkens naturmiljö.

Som svar på remissen "Planskild korsning Frescati" hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.