




PM Roslagsvägen
möjliga förändringar över tid

Innehåll

Kapitel	Sida
1. Inledning	3
2. Roslagsvägen idag	3
3. Område i förändring	4
4. Roslagsvägen i framtiden	5
4.1 Överdäckning	5
4.2 Ytterligare kollektivtrafikytor	6
4.3 Det totala resandet minskar	6
4.4 Cykelmotorväg	6
5. Sammanfattning	7

	HANDLÄGGARE: Per Francke och Martin Nilsson	DATUM / VERSION: 120308 / 1
	GRANSKAD (DATUM / SIGNATUR): 1200308 / Magnus Dahlström	UPPDRAGSLEDARE: Magnus Dahlström

1. Inledning

Roslagsvägen är och kommer även i framtiden att vara en viktig artär för vägtrafiken i norra Stockholm. Med öppnandet av Norra Länken kommer dock uppgiften att kunna förändras något. Från att ha haft ett stort innehåll av regional genomfartstrafik kan Roslagsvägen övergå till att i större grad förmedla resor till och från Stockholms innerstad.

Förutom vägens förändrade funktion förändras även vårt resbeteende. Andel kollektivtrafikresor ökar och beräknas fortsätta att öka. För att hantera detta ökade kollektiva resande byggs kollektivtrafiken ut i Stockholmsregionen. Även Roslagsvägen kan komma att se en större andel kollektiva resor och eventuellt behöver de kollektiva färdmedlen större utrymme i framtiden.

Detta korta PM belyser hur Roslagsvägens fysiska utrymmer över tid kan omorganiseras för att möta förändrade krav på vägens funktion. PMet fokuserar på delsträckan mellan Norra Länkens trafikplats och Roslagstull vilket i stora drag sammanfaller med planområdet för Albano.

I dagsläget finns ingen tydlig bild på hur Roslagsvägen kommer att nyttjas i framtiden men klart är att det finns en mängd möjligheter att anpassa vägen till förändrade behov.

2. Roslagsvägen idag

Idag är Roslagsvägen en sexfilig trafikled mellan Trafikplats Bergshamra (E18) i norr och Roslagstull i söder. Roslagsvägen är idag en av länkarna mellan Europavägnätet och Stockholms innerstad och en av norra Stockholms huvudartärer.

Vägens närområde kännetecknas av typisk motorled med stark barriärverkan, tät trafik och höga bullernivåer. Hastigheten på den aktuella delsträckan är 70 km/tim och i genomsnitt trafikeras vägen av cirka 35 – 40 000 fordon per dygn.



Bild: Roslagsvägen idag.

Utmed Roslagsvägen löper ett regionalt cykeltråk. Korsande gång- och cykeltrafik förekommer i anslutning till signalreglerade korsningar.

3. Område i förändring

Detaljplanen för Albano syftar till att skapa nya läroplatser, arbetsplatser, studentbostäder och att göra plats för fler forskare. Planens syfte är också att läka ihop den så kallade Vetenskapsstaden och bli navet i ett kluster av utbildningsplatser. Som nav ska Albanoområdet vara väl integrerat med övriga staden och resor mellan Vetenskapsstadens delar kommer till stor del att passera genom och utmed Albano.

I samband med utbyggnaden av Albanoområdet är Roslagsvägen tänkt att få ny form. Detta för att minska barriäreffekten, öka dess funktion som förmedlare av lokala resor inom Vetenskapsstaden och förbättra närmiljön utmed vägen. Trafikytorna förtydligas och ramas in av plantering, terrasseringar, vatten och bebyggelse. Tillsammans med en hastighetssänkning till 50 km/tim, fler möjligheter för gång- och cykeltrafiken att korsa vägen och denna estetiska uppgradering blir Roslagsvägen en vacker entré till Stockholm och en säkrare gata för oskyddade trafikanter att färdas tvärs och utmed.

I ett första skede är det tänkt att kollektivtrafiken, i form av bussar, ska färdas på dedikerade kollektivtrafikkörfält. Övriga fyra körfält är till för resterande trafikslag.

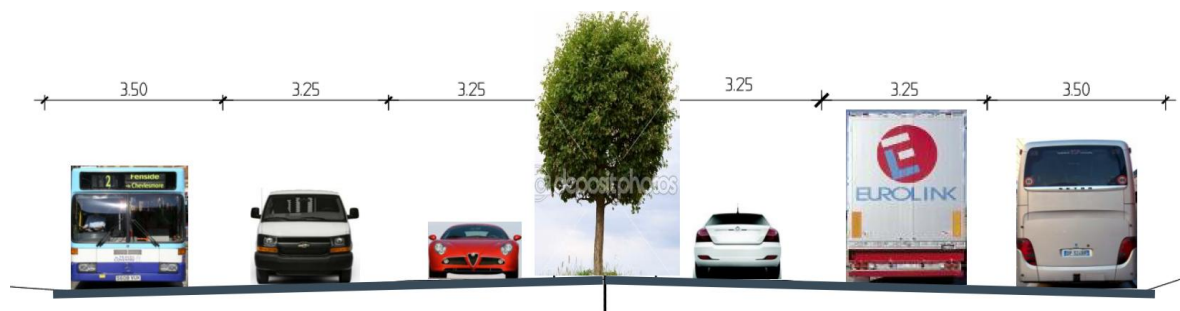


Bild: de yttersta körfälten reserveras i planförslaget för buss

4. Roslagsvägen i framtiden

De föreslagna kollektivtrafikkörfälten anses ge bussarna den framkomlighet som krävs för att erbjuda resenärerna tillräcklig service i form av turtäthet och punktlighet. Om och när kollektivresandet fortsätter att öka kan dessa körfält dock vara otillräckliga. Nedan diskuteras några sätt att omdisponera Roslagsvägens utrymme ytterligare.

4.1 Överdäckning

Under planens framtagande har överdäckning av Roslagsvägen i höjd med Björnnäsvägen studerats översiktligt. Överdäckningens längd, för att minska Roslagsvägen barriäreffekt och minska bullernivåerna, skulle behöva vara cirka 300 meter. Dock innebär denna önskade längd att en stor del av överdäckningen skulle behöva förläggas så djupt att botten hamnar flera meter under en antagen grundvattennivå på ca +2 meter. Kostnaderna för att utföra denna överdäckning antas överstiga nyttorna. En kortare överdäckning, som skulle hålla sig över nivån +2, studerades också. (se plan- och profilritningar nedan).

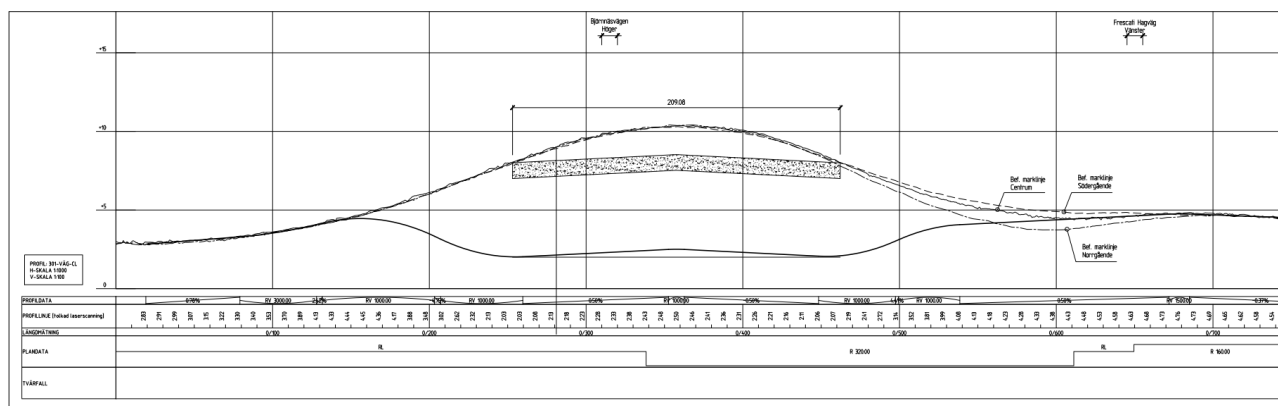
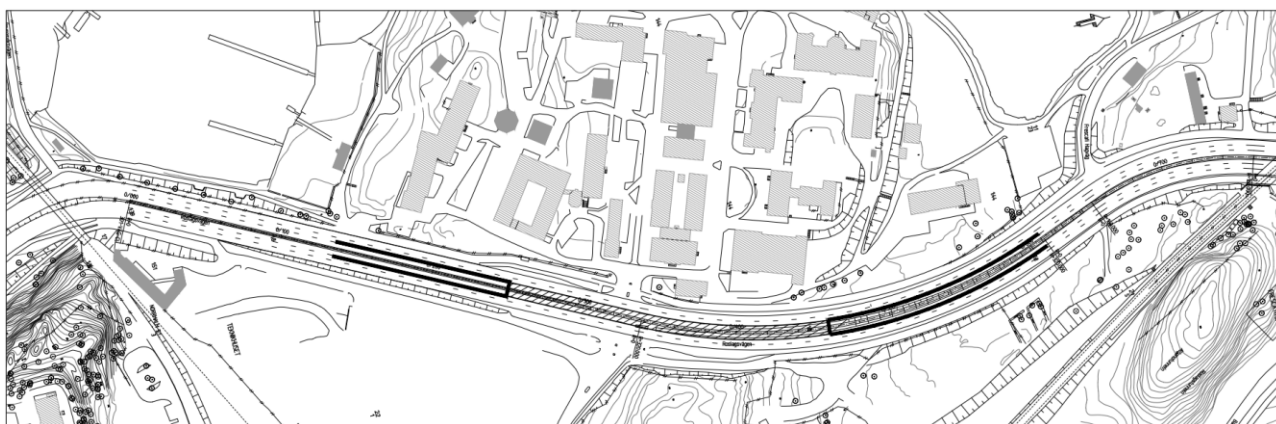


Bild: sträcka möjlig att överdäcka med botten kring +2 m.

Trafiken som skulle kunna nyttja de tunnelförlagda körfälten skulle vara genomfartstrafiken vars andel är tänkt att minska då Norra Länken öppnas för trafik. Kvar på ytan skulle bli kollektivtrafiken och trafik till och från Albano. Roslagsvägens svårbedömda framtida trafiksammansättning, att endast två körfält skulle vara möjliga att tunnelförlägga och att mynningarna där trafik ska välja ytläge eller tunnelläge hamnar nära Roslagstull och Norra Länkens trafikplats bidrar alla till olämpligheten i förslaget.

Slutligen kan konstateras att om en överdäckning genomfördes skulle den tillsammans med yttrafiken permanent ianspråka hela befintliga Roslagsvägens bredd och lite till.

4.2 Ytterligare kollektivtrafikytor

Om kollektivtrafiken så kräver i en framtid skulle ytterligare körfält kunna avsättas. Det kräver så klart att den allmänna trafiken minskar i tillräcklig grad. Här är två huvudalternativ möjliga. Antingen förläggs kollektivtrafiken i mitten av Roslagsvägen eller utmed vägens ena sida. Dessa två lägen skulle lämpa sig för exempelvis utbyggnad av så kallade BRT-system (Bus Rapid Transit) eller lokalbanor typ Tvärbanan. Beroende på hur systemen ansluts i vägens ändpunkter är det ena eller andra läget mer lämpat.

Ett läge där de två körfälten närmast Albano övergår till att bli en renodlad zon för kollektivtrafik skulle flytta vägtrafiken bort från studentbostäder och utbildningslokaler inom Albano vilket skulle vara gynnsamt för boendemiljön.



Bild: kollektivtrafikzon, för BRT eller lokalbana, närmast Albano.

4.3 Det totala resandet minskar

Teoretiskt skulle en situation kunna uppstå där det totala resandet utmed Roslagsvägen minskar så mycket att fyra körfält anses tillräckligt. I så fall skulle de övertaliga körfälten kunna planteras för att ytterligare öka Roslagsvägens gröna innehåll.



Bild: ett minskat totalt resande utmed Roslagsvägen skulle kunna möjliggöra reduktion till fyra körfält.

4.4 Cykelmotorväg



Ännu ett sätt att nyttja Roslagsvägens bredd är att upplåta del av ytan till en framtida cykelmotorväg. Redan idag löper ett regionalt cykelstråk utmed vägen men i en framtid, där cyklingen i Stockholmsregionen ges ett allt större utrymme, krävs förmodligen ytterligare ytor utmed stadens infarter.

5. Sammanfattning

Redan i detaljplanen för Albano syns tydligt ambitionen att modernisera Roslagsvägens utformning och anpassa den till sin nya funktion som artär i Vetenskapsstaden, entré till Stockholms innerstad och förmedlare av stor mängd kollektivtrafik. Detta PM har visat att Roslagsvägen ytterligare kan anpassas på längre sikt för att följa med kommande framtida behov.