

# Trafikanalys Albano



Illustration över Roslagsvägens framtida utformning, Stockholms stadsbyggnadskontor 2010

	HANDLÄGGARE: Per Francke, Mimmi Holegård och Johan Nilsson	DATUM / VERSION: 101201 / 3
	GRANSKAD (DATUM / SIGNATUR): 101201 / Jesper Skiöld	UPPDRAGSLEDARE: Magnus Dahlström

# Innehåll

Kapitel	Sida
<b>1. Inledning</b>	<b>3</b>
1.1 Bakgrund	3
<b>2. Förutsättningar</b>	<b>4</b>
2.1 Tidigare utredningar och avgränsning	5
2.2 Resbehov	5
2.3 Infrastruktur	5
<b>3. Framtida trafik</b>	<b>7</b>
3.1 Viktiga gång- och cykelstråk, befintliga och nya	7
3.2 Kollektivtrafik	11
3.3 Spårtaxi	14
<b>4. Gatustruktur och trafikförsörjning</b>	<b>15</b>
4.1 Gatustruktur	15
4.2 Roslagsvägen	17
4.3 Trafiksäkerhet och tillgänglighet	20
4.4 Norra länkens arbetstunnlar	20
4.5 Parkering och angörning	21
<b>5. Sammanfattning</b>	<b>23</b>
<b>6. Källor</b>	<b>24</b>
Figur 1 Albanos kopplingar till omgivande utvecklingsområden	3
Figur 2 Förslag till ny strukturplan för Albano (SBK 2010)	4
Figur 3 Pågående stora infrastrukturprojekt i anslutning till planområdet	6
Figur 4 Befintlig spårbunden kollektivtrafik i närområdet	7
Figur 5 Utsnitt ur Stockholms stads cykelkarta (TK 2009)	8
Figur 6 Illustration över gångstråk i östra delen av Norra stationsområdet (SBK 2009)	8
Figur 7 Illustration över cykelstråk i östra delen av Norra stationsområdet (SBK 2009)	9
Figur 8 Föreslagna gång- och cykelstråk inom planområdet samt deras anslutning till omgivande områden	10
Figur 9 Utdrag ur SL:s linjekarta (SL 2010)	11
Figur 10 Kollektivtrafik inom planområdet	13
Figur 11 Översiktskarta för framtida trafik- och gatustruktur	16
Figur 12 Trafik i eftermiddagens maxtimme vid Roslagstull, efter Norra länken (TK 2009)	17
Figur 13 Förslag till ny sektion för Roslagsvägen med 3+3 körfält. (Sektionen framtagen av Atkins och illustrerad av Nivå)	19
Figur 14 Visionsbild över den omgestaltade Roslagsvägen (SBK 2010)	19
Figur 15 Översiktskarta för angöring och infarter till garage	22

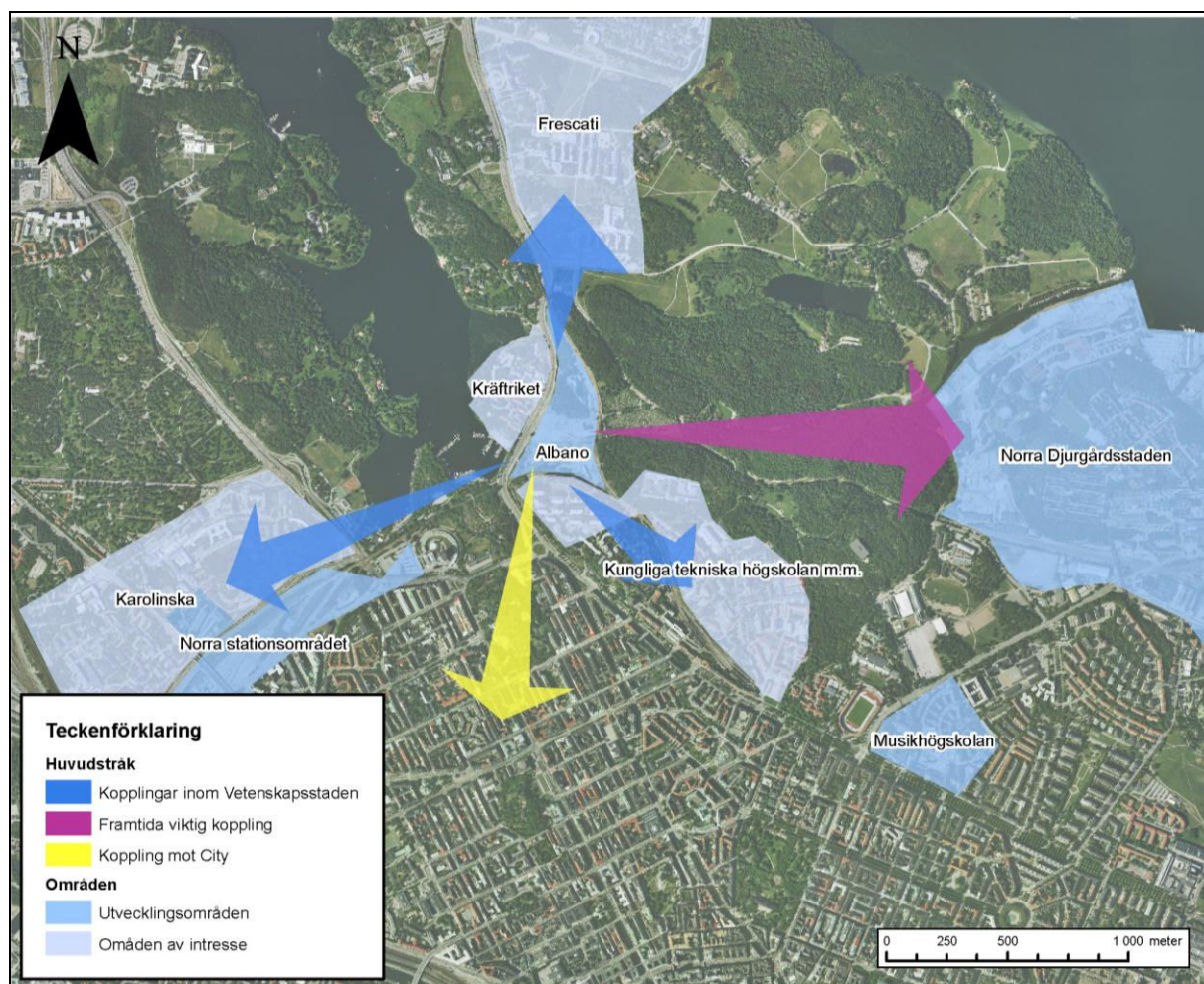


# 1. Inledning

Denna rapport är en sammanfattning över utförda trafikanalyser och utredningar som tagits fram som underlag till planprogrammet för Albano. Rapporten ska belysa, analysera och föreslå hur trafikföringen i området kan utvecklas utifrån föreslagen ny bebyggelse för att skapa ett hållbart, attraktivt och tillgängligt område.

## 1.1 Bakgrund

Albano ligger cirka 500 meter norr om Roslagstull med gångavstånd till Tekniska högskolan, Stockholms universitet, Kräftriket och Karolinska Institutet. Området har hittills utnyttjats för verkstäder, bilhallar och parkeringsytor och används nu delvis som driftområde för byggandet av Norra länken. Stockholms universitet likväl som KTH är i behov av utbyggnadsmöjligheter för att kunna bedriva och utveckla sina verksamheter. Albano utgör tillsammans med Tekniska högskolan, Stockholms Universitet, Kräftriket och Karolinska Institutet en del av Vetenskapsstaden. Området ska i första hand vidareutvecklas för forskning och utbildning med bevarade natur- och kulturvärden. Det är önskvärt att Vetenskapsstaden består av olika verksamheter, för att öka områdets attraktivitet. För att Vetenskapsstaden skall bli ett sammankopplat och attraktivt område måste kollektivtrafiken byggas ut samt tillgängliga och säkra gång- och cykelstråk skapas mellan områdets delar.



**Figur 1 Albanos kopplingar till omgivande utvecklingsområden**



Som kartan på föregående sida visar ligger området centralt och i nära anslutning till många av stadens viktigaste utvecklingsområden. Detta läge skapar goda förutsättningar för att utveckla området till ett nav i denna del av Stockholm. Likaså kommer Roslagsvägens funktion i framtiden delvis ersättas av Norra länken, vilket ger möjlighet att omgestalta Roslagsvägen till en ny stadsgata.

## 2. Förutsättningar

Albano ska utvecklas till att bli ett nav i Vetenskapsstaden och ska sammankoppla viktiga utbildningsinstitutioner och forskningscentra. Bebyggelsen inom planområdet kommer att utgöras av en blandning av utbildning, arbetsplatser och en mindre del bostäder. Sammanlagd bruttoyta uppskattas i detta skede till runt 150 000 kvm BTA för undervisningslokaler och cirka 800 forskar- och studentbostäder inom planområdet. En stor del av den byggbara ytan skapas genom att Värtabanan tunnlas in på dess sträcka genom planområdet.



Figur 2 Förslag till ny strukturplan för Albano (SBK 2010)

Ett antal faktorer påverkar utvecklingen av området och tidigare utredningar avgränsar planeringsutrymmet. Tidigare har arkitekttävlingar genomförts för området och olika planförslag har diskuterats. Till dessa planförslag har olika trafikutredningar genomförts och väsentliga delar har inarbetats i denna utredning.

## 2.1 Tidigare utredningar och avgränsning

Vectura har tagit fram trafikutredningen till tidigare planförslag.<sup>1</sup> I utredningen finns en utförlig nulägesbeskrivning och de viktiga grundförutsättningarna för trafiken i området belyses. Eftersom nuläget därmed finns väldokumenterat och belyst ligger fokus i denna utredning på att, utifrån det nya planförslaget från SBK, analysera och beskriva områdets framtida trafikförsörjning.

## 2.2 Resbehov

Det tidigare framräknade resbehovet antas vara giltigt även för det nya planförslaget. Vidare antas färdmedelsfördelningen vara densamma vilket innebär att majoriteten av resorna som alstras i området fördelas på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. För biltrafiken antas ett fullt utbyggt område generera cirka 1400 fordon per vardagsmedelsdygn.

Antagen färdmedelsfördelning för resor genererade av planförslaget antas vara:

Färdmedelsfördelning		Ca personer/rörelser per dygn*
- Kollektivtrafik:	70%	17 000 pers /dygn => ca 32 000 resor per dygn
- Bil	2%	1400 rörelser / dygn
- Cykel	25%	12 000 rörelser / dygn
- Gående	3%	700 gående /dygn

*\* Detta är räkneexempel som ger en uppfattning om mängder av resor. Vidare kan olika färdmedel kombineras. Siffrorna anger ungefärlig omräkning mellan fordonsrörelser/personer per dygn.*

Utifrån de antaganden som görs gällande resbehov för området kan det konstateras att biltrafiken inte kommer att vara dimensionerande för området och inga kapacitets- eller framkomlighetsproblem väntas som kan anses vara avvikande för övriga innerstadens trafiksituation. Därför riktas fokus mot att skapa goda förutsättningar för den stora andel resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.

## 2.3 Infrastruktur

Albano ligger i anslutning till flera av Stockholms viktiga infrastrukturstråk. Ett flertal av dessa stråk utvecklas för närvarande och andra planeras utvecklas i framtiden. Kartan i figur 3 visar dessa viktiga stråk och deras koppling till Albano.

<sup>1</sup> Vectura (2009)



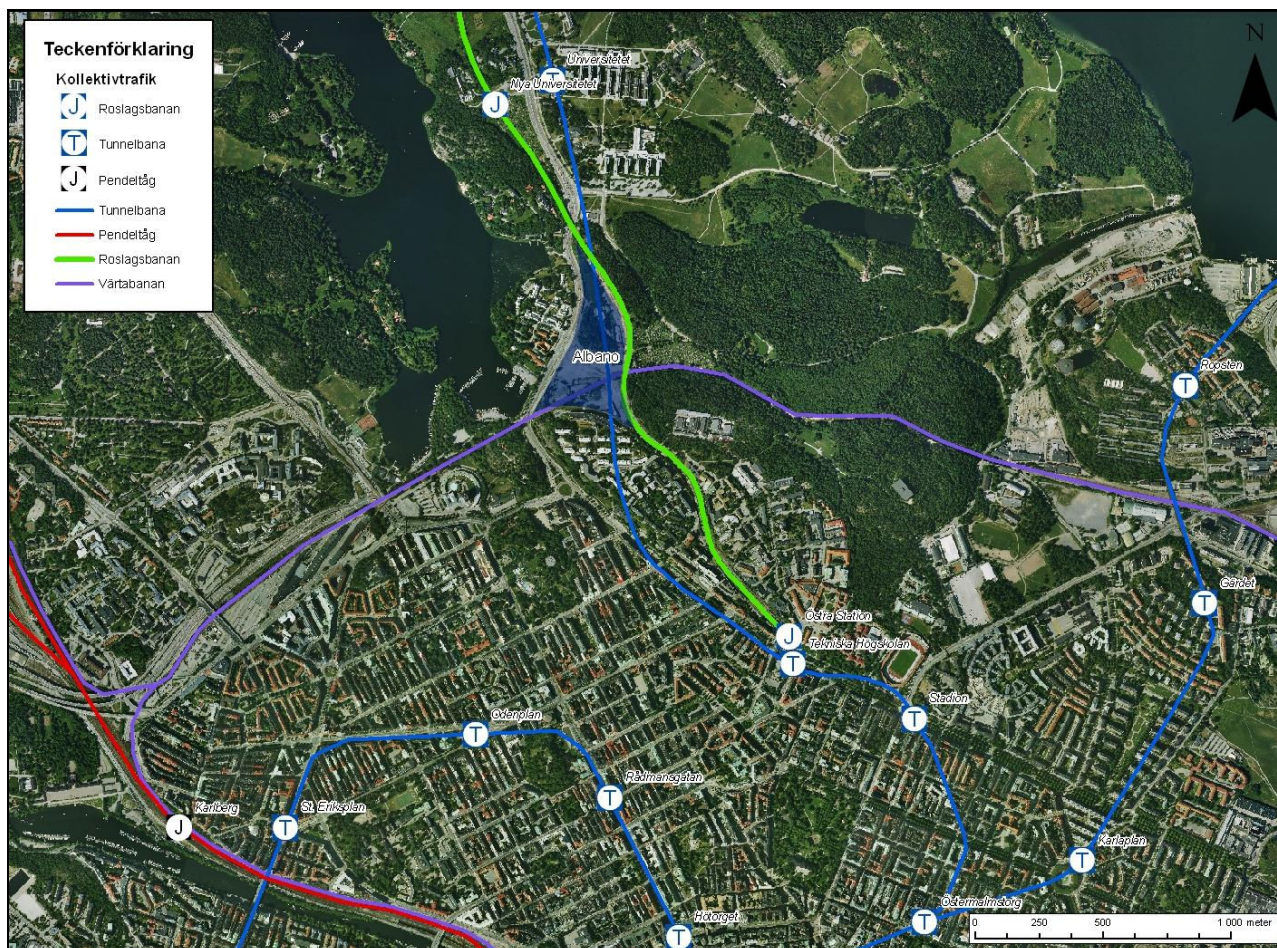


**Figur 3 Pågående stora infrastrukturprojekt i anslutning till planområdet**

Det största projektet som påverkar området är Norra länken. När Norra länken öppnas kommer möjligheter till att omgestalta Roslagsvägen att uppstå och då kan Roslagsvägen övergå till att bli en stadsgata. Vidare skapas viktiga kopplingar mellan Norra Station, Norra Djurgårdsstaden och Frescati genom den nya länken.

Genom området passerar också Roslagsbanan och Värtabanan, se figur 4. Roslagsbanan är en viktig pendellinje för nordostkommunerna. Roslagsbanan kommer att byggas ut och trafiken kommer att öka i framtiden. Värtabanan är en viktig länk för godstrafik mellan Stambanan och Värtahamnen. I framtiden när Värtahamnen byter skepnad från hamnområde till stadsområde kommer även trafiken på banan att förändras. När ersättningshamn finns för Värtahamnen kommer behovet av att köra gods på banan att minska. En möjlig framtida utveckling av banan skulle kunna vara att låta den trafikeras av persontrafik. Om banan kan användas för persontrafik kan flera viktiga nya förbindelser skapas mellan Norra Djurgårdsstaden, Albano, Norra Station och eventuellt i förlängningen City och nya Västra City.





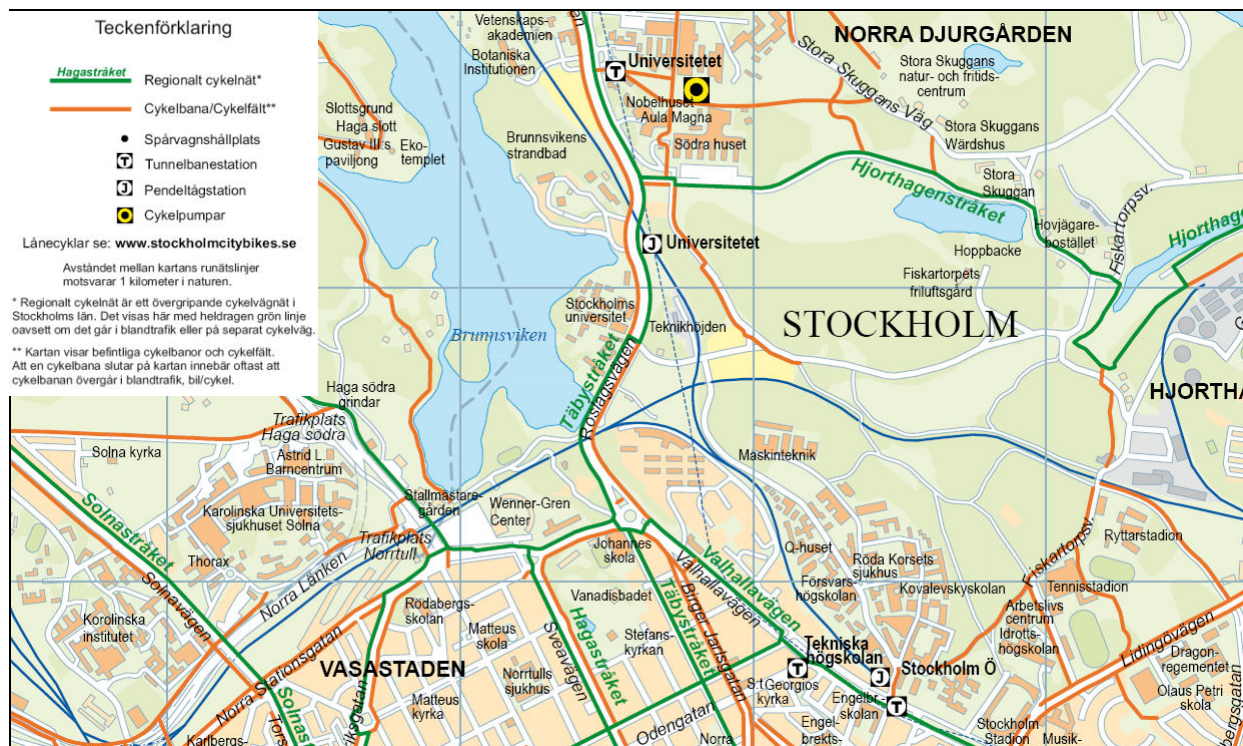
Figur 4 Befintlig spårbunden kollektivtrafik i närområdet

## 3. Framtida trafik

### 3.1 Viktiga gång- och cykelstråk, befintliga och nya

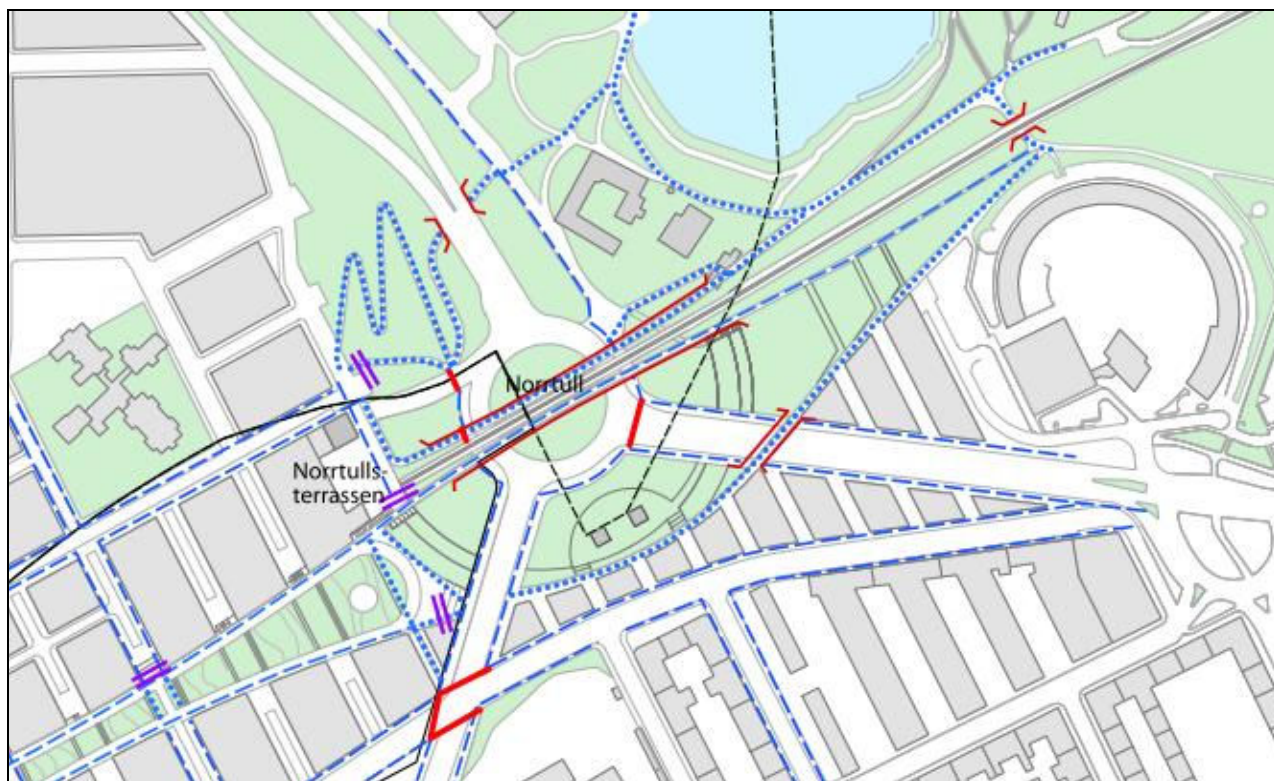
För att släppa fram områdets inneboende potential som nav i Vetenskapsstaden är det viktigt att skapa stråk som tillgängliggör området. För att uppnå detta måste de barriärer som idag finns överbyggas. Dessa barriärer finns främst för resor i öst-västlig riktning där Roslagsbanan, Värtabanan och Roslagsvägen begränsar framkomligheten för fotgängare och cyklister. Stråk i nord-sydlig riktning finns etablerade längs Roslagsvägen, dock är kopplingen mellan Universitetet och KTH bristfällig. I kartan i figur 5 märks en avsaknad av ett antal viktiga cykelstråk för att sammankoppla Albano till Universitetet, KTH och Norra Station/KI.





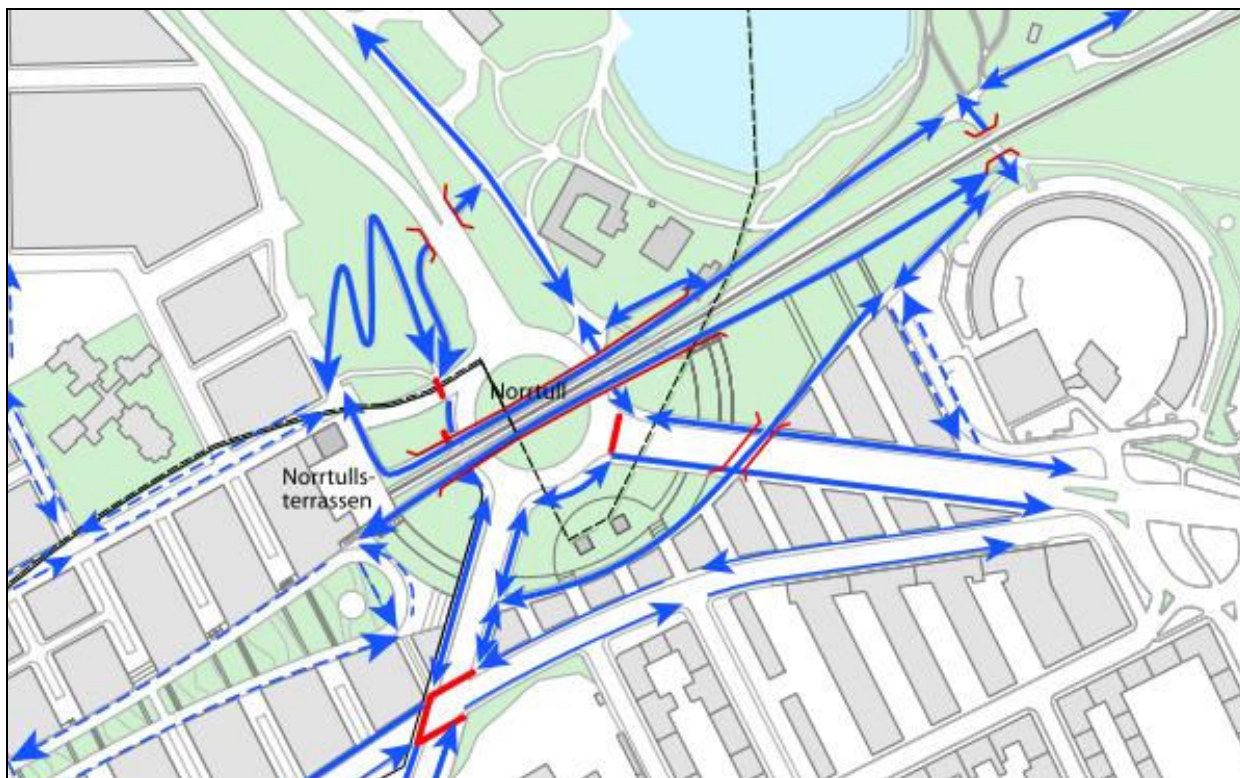
Figur 5 Utsnitt ur Stockholms stads cykelkarta (TK 2009)

En viktig förutsättning är att finna stråk som sammankopplar Albano västerut mot Norra Stationsområdet och KI. I figur 6 och 7 visas hur de nya gång- och cykelstråken kommer att utformas i östra delen av Norra Stationsområdet. Som kartbilderna visar blir det viktigt att knyta an till stråken norr om Värtabanan från Albano.



Figur 6 Illustration över gångstråk i östra delen av Norra stationsområdet (SBK 2009)





Figur 7 Illustration över cykelstråk i östra delen av Norra stationsområdet (SBK 2009)

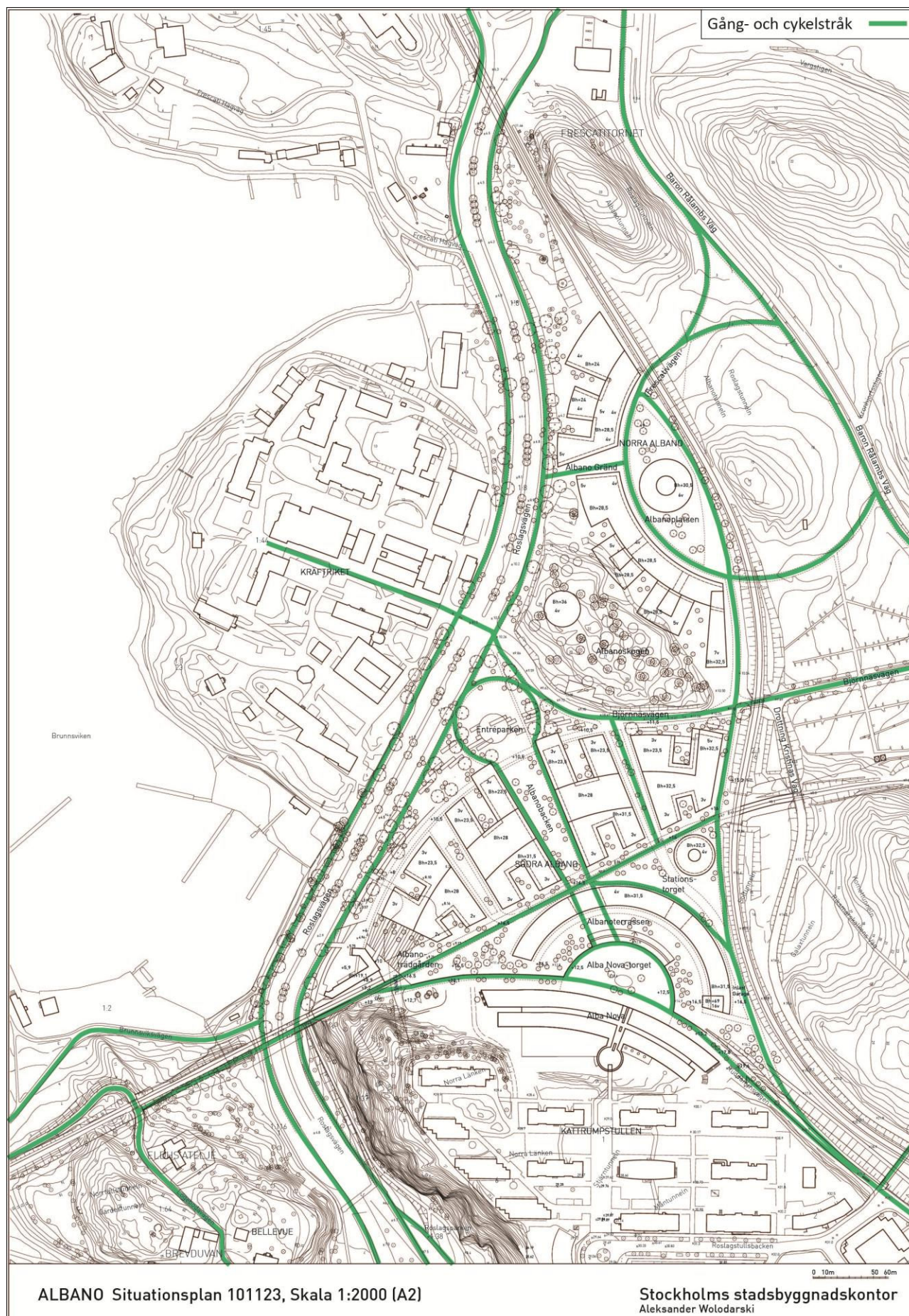
Albano saknar sammanhängande gång- och cykelstråk till omkringliggande områden. Befintliga förbindelser har många korsningspunkter med tungt trafikerade vägar vilket försämrar säkerheten för gång- och cykeltrafikanter. Höjdskillnaderna bidrar också till svårigheter att röra sig inom området och att koppla samman befintliga gång- och cykelstråk utanför området med nya stråk inom området. Tydliga, tillgängliga och säkra stråk behöver skapas för att Albano ska kunna bindas samman med intilliggande områden och den framtida Vetenskapsstaden.

Nya stråk skapas i öst-västlig riktning utmed Värtabanan mellan Albano och Norra Stationsområdet, genom bland annat en ny bro över Roslagsvägen parallellt med Värtabanan. I nord-sydlig riktning inom området skapas ett nytt stråk parallellt med Roslagsbanan från Ruddammsvägen i söder till norra delen av planområdet norr om Björnnäsvägen. Österut mot Frescati och Baron Rålamb's väg skapas ny stråk via två nya passager under Roslagsbanan. Stråken längs Roslagsvägen omgestaltas i och med Roslagsvägens omdaning till stadsgata.

Inom området och söderut är det viktigt att skapa en koppling i det stråk som utretts inom ramen för den så kallade Akademiska landsvägen. Med en sådan koppling skapas en ny och viktig entré till Albano söderifrån och Albano får en förbättrad koppling upp mot KTH. Dock förutsätter denna koppling till viss del att en ny broförbindelse kan skapas över Roslagsbanan. Läget för denna broförbindelse utreds och ligger utanför planområdet.

Eftersom ett stort antal cyklister och fotgängare förväntas röra sig i området är det viktigt att tillräckliga ytor finns för deras rörelser i området. Med anledning av detta väljs en bredare sektion för gång- och cykeltrafiken utifrån stadens riktlinjer. Gång- och cykelstråk ges generellt en god tillgänglighet med lutningar under 5%. Lokalt kan dock lutningar på upp till 9% förekomma. På de stråk där lutningar över 5% förekommer ska tillgänglighetsanpassade alternativ finnas i närheten. Detaljutformningen av gång- och cykelytor i anslutning till hållplatser, torg och allmänna platser ska gestaltas och utformas med hänsyn till trygghet, tillgänglighet och säkerhet.





**Figur 8 Föreslagna gång- och cykelstråk inom planområdet samt deras anslutning till omgivande områden**





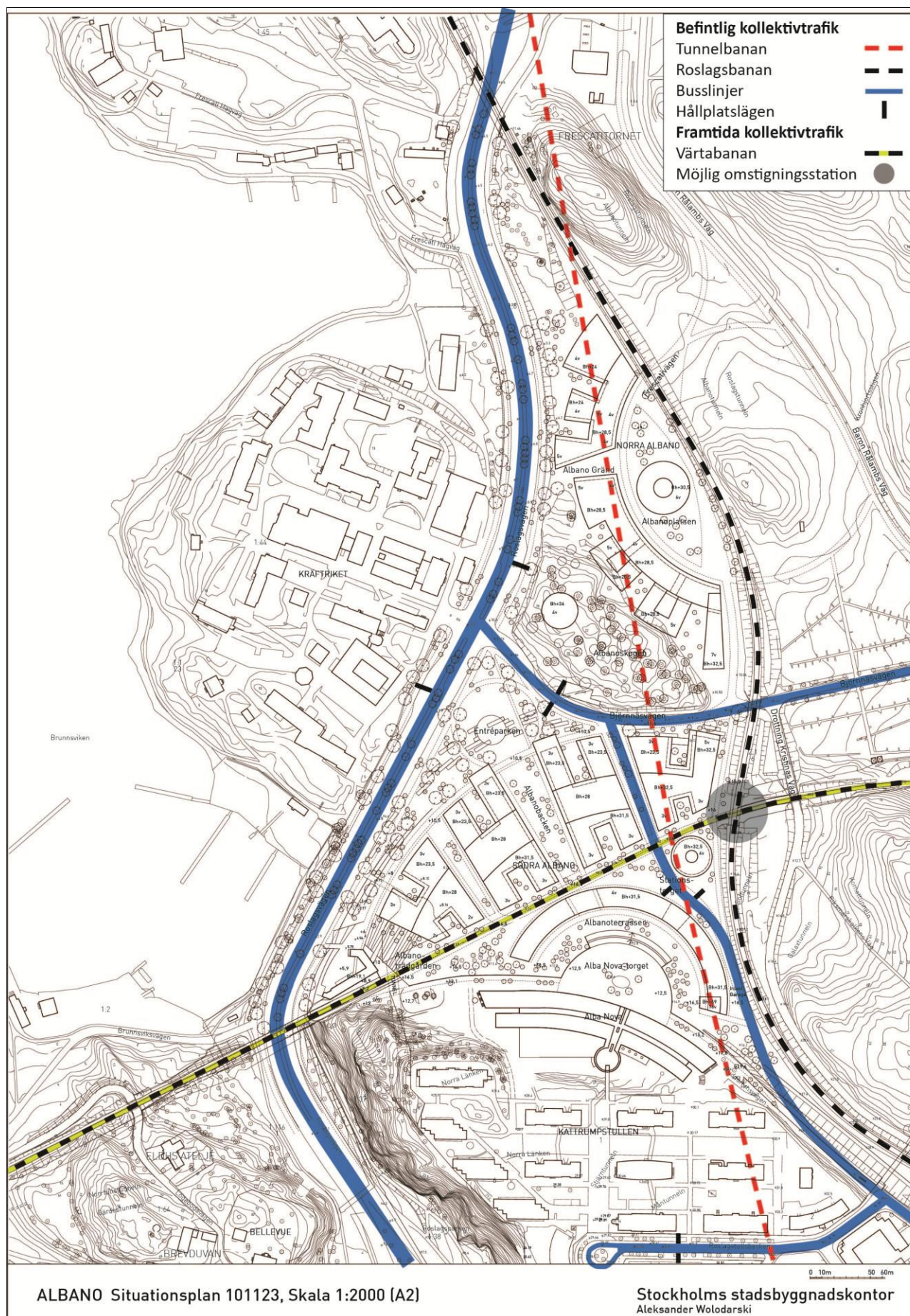
### 3.2.2 Utbyggnad på lång sikt

Ett flertal möjligheter till en utbyggd kollektivtrafik finns i framtiden. En åtgärd är att skapa en ny station på Roslagsbanan. Beroende på vilken nivå den nya bebyggelsen och gatorna hamnar på kan en ny station på Roslagsbanan anläggas i samma nivå. Till en sådan station måste planskilda anslutningar skapas. Plattformer för ny station måste ha en längd på cirka 190 meter. Exakt placering och utformning måste diskuteras vidare med SL.

I mitten av området går tunnelbanans röda linje under mark, de närmaste hållplatserna är Universitetet och Tekniska högskolan. Tunnelbanan är det kollektiva färdmedel med högst turtäthet och flest resenärer. Dock ingår inte en ny tunnelbanestation inom området i SL:s befintliga planer.

Värtabanan skär genom Albano i öst-västlig riktning, denna trafikeras endast av godstrafik. Att konvertera banan och öppna den för persontrafik har diskuterats. Dock förutsätter detta att godstrafiken läggs ned och att eventuellt mer dubbelspår anläggs. Det är en viktig punkt att fortsätta utreda hur ett eventuellt dubbelspår kan anläggas och däckas över. Att utnyttja Värtabanan är mycket intressant eftersom den skulle utgöra en viktig tvärförbindelse genom denna del av staden. Det bör utredas vidare hur hållplatser kan utformas på enkelspårssträckor, och hur en överdäckning eventuellt begränsar tillgänglighet till en hållplats i Albano. Möjlig sträckning kan vara Norra Djurgårdsstaden – Albano – Norra Station – Karlberg – Centralstation.





### Figur 10 Kollektivtrafik inom planområdet

### 3.3 Spårtaxi

Ett spårtaxinät finns utrett för Vetenskapsstaden<sup>2</sup>. Denna har cirka 9 km spår och 17 stationer som betjänas av upp till 90 vagnar med 5 sittplatser var. Av spåren är 5,5 km upphöjda enkelspår, 1+1 km upphöjda dubbelspår och 2 km förläggs på markplan. Den totala investeringen beräknas bli 660 Mkr, vilket delvis kan finansieras med investeringsbidrag från bland annat EU. Resterande kan till exempel arrangeras av ett OPS-avtal mellan leverantörskonsortium och trafikhuvudmannen, i detta fall SL. Driftkostnaden beräknas bli 20 Mkr/år. Den genomsnittliga totalkostnaden/resa kommer att vara lägre än SL:s genomsnittliga biljettintäkt per påstigande.

Spårtaxin är intressant för Vetenskapsstaden bland annat eftersom det finns ett stort reseunderlag inom ett begränsat område och för att kollektivtrafiken idag är otillräcklig för den kommande exploateringen. Spårtaxin tros kunna ersätta befintlig och utökad busstrafik och vara ekonomiskt lönsam. Alla stationer ligger på sidospår så att trafiken på huvudspåret inte hindras av stillastående vagnar. Ett säkerhetskrav är även att spåren inte skall kunna korsas av obehöriga.

Föreslagen sträckning kommer att gå från Östra station där vagndepån planeras, vidare fortsätter den sedan runt Försvarshögskolan och över Drottning Kristinas väg till Triangelplatsen där ytterligare en station planeras. Därefter fortsätter banan att gå utefter Teknikringen till en station intill Operahögskolan. Vidare går banan utefter Teknikringen och Osquars backe till en station mitt emot Teknologgården. Mot Frescati dras banan genom Teknikhöjden, utefter och över Roslagsbanan. En station planeras på södra delen av Stockolms universitet. Banan kommer även att passera Arrheniuslaboratoriet och studenthemmen i Lappkärr. Förbindelsen till Karolinska institutet är ännu inte utredd, men detta är en förbindelse som betraktas som högt prioriterad.

I planeringen av Albano ska en eventuell utbyggnad av spårtaxi inte omöjligöras.

<sup>2</sup> Logistikcentrum, Via Academica



## 4. Gatustruktur och trafikförsörjning

### 4.1 Gatustruktur

Biltrafiken kommer inte att vara det dominerande trafikslaget i Albano. Vidare antas inte några kapacitets- eller framkomlighetsbrister föreligga till följd av planförslaget eller i anslutning till området. Därför bör fokus riktas på en gatuutformning för hög trafiksäkerhet samt samspelet med främst gång- och cykeltrafiken.

För att bebyggelsen enligt planförslaget ska kunna trafikförsörjas och tillgängliggöras på ett bra sätt kopplas områdets gatunät till Roslagsvägen i väst via Björnnäsvägen och i öst via Björnnäsvägen till Baron Rålamb's väg och Drottning Kristinas väg. I söder kopplas området samman, via en ny lokalgata, till Ruddammsvägen.

En viktig del i utformningen av gatustrukturen har varit att skapa en tydlig gatuhierarki som ska vara lättorienterad och logisk. En sådan struktur skapar en högre grad av igenkännande och har en positiv effekt på trafikantbeteendet och höjer därmed trafiksäkerheten.

Lokalt i området skapas en ny lokalgata parallellt med Roslagsbanan som ansluter till Björnnäsvägen i norr och Ruddammsvägen i söder. Trafikmängden blir uppskattningsvis 1000-2000 fordon per dygn. En hastighet på 30 km/h bör väljas. Denna gata kommer att trafikeras av bussar vilket gör att en bredare sektion behövs samt att hållplatser anordnas. På mindre anslutande lokalgator kan en annan utrymmesklass väljas eftersom ingen busstrafik förväntas förekomma och då kan även körfälten smalas av. Lokalgatorna kommer ha låga trafikflöden med en skyltad hastighet på 30 km/h.



Atkins Sverige AB  
Box 1213  
131 28 Nacka Strand

Telefon: +46 8 563 00 600  
Telefax: +46 8 563 00 601  
[www.atkins.se](http://www.atkins.se)

Atkins Sverige AB  
Organisationsnr 556611-6751  
Företaget har sitt säte i Malmö.



## 4.2 Roslagsvägen

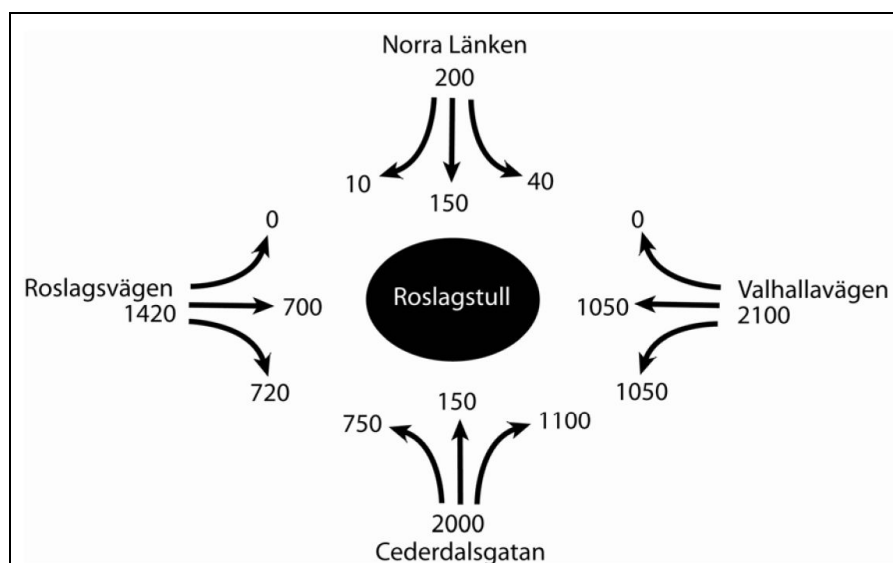
Roslagsvägen har en viktig historisk förankring i området som en av de viktigaste infarterna till norra Stockholm och är idag utpekad som ett riksintresse. Sedan 1700-talet har transporter till och från länets nordöstra delar passerat genom detta stråk. Under 1900-talet kom de stora förändringarna där vägen utvecklades i takt med befolkningstillväxten i regionen. I början av 1900-talet byggdes även Roslagsbanan och Värtabanan vilket även påverkade Roslagsvägen med nya broar och breddningar av vägen. Sin nuvarande utformning fick Roslagsvägen på 60- och 70-talet då vägen breddades och korsningar byggdes planskilda. Sedan dess har vägen inte byggts om nämnvärt. Byggandet av Norra länken kommer att påverka Roslagsvägen vid Frescati där en ny trafikplats anläggs. I övrigt sker inga större förändringar till följd av Norra länken och Roslagsvägen kvarstår som en viktig infartsväg för norra Stockholm.

För utvecklingen av Albano är en omgestaltning av Roslagsvägen viktig för att skifta karaktär på vägen från storskalig infartsväg till en omgestaltad stadsgata som bättre integreras i omgivande miljö. Denna omgestaltning sker med syfte att minska barriäreffekterna, stärka kopplingarna mellan omgivande områden och för att bättre värna Nationalstadsparkens natur- och kulturvärden. En viktig aspekt i omgestaltningen är att dagens trafikfunktioner och framkomlighet behålls eftersom Roslagsvägen fortsatt kommer att vara en viktig sammanhållande länk för transporter och resor mellan nordöstra delarna av länet och de centrala delarna av Stockholm.

### 4.2.1 Kapacitet och framkomlighet på Roslagsvägen

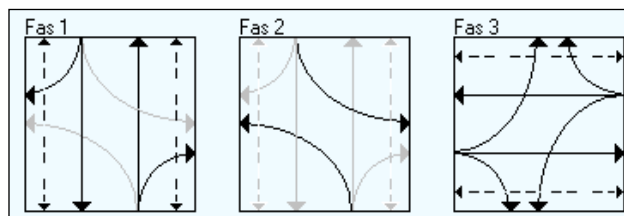
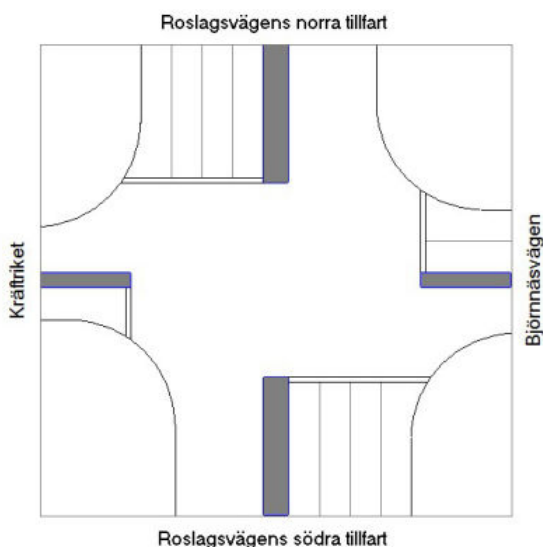
Under utredningsskedet så har olika alternativ för en ny utformning av Roslagsvägen studerats. Dock har dessa analyser varit aningen bristfälliga eftersom det inte funnits något bra underlag att utgå ifrån. Bristfälligheten ligger i att Norra länkens trafikanalys är gamla och inte helt aktuella samt att det inte finns någon entydig bild över framtida trafikflöden på Roslagsvägen efter Norra länkens öppnande.

De indata och trafikmätningar som finns för Roslagsvägen är spridda över längre perioder. Trafikdatan som har inhämtats kommer från Trafikverkets mätningar och från en trafikanalys för Roslagstulls nya utformning. Till dessa tal har sedan den alstrade trafiken från Albano adderats för att utreda kapacitet och framkomlighet i Roslagsvägens korsning med Björnnäsvägen. I figuren nedan redovisas de trafikflöden som använts i utformningen av Roslagstull. Flödena gäller för eftermiddagens maxtimme som är den dimensionerande timmen. Prognosår är satt till 2020.



Figur 12 Trafik i eftermiddagens maxtimme vid Roslagstull, efter Norra länken (TK 2009)

Eftersom trafikmängderna inom området blir låga förväntas inga kapacitets- eller framkomlighetsproblem föreligga. Med anledning av detta har endast en korsning i området studerats mer noggrant. Korsningen Roslagsvägen/Björnnäsvägen har studerats mer ingående eftersom fordonsflödena är höga samt att många fotgängare och cyklister kommer att korsa vägen. I figuren nedan visas den beräknade utformningen av korsningen, där vänstersvängfält på Roslagsvägen och Björnnäsvägen har beräknats som korta körfält på 40 meter, och med signalfaser enligt figuren nedan.



Prognostiserade flöden för 2030 har använts och dessa utgår från flöden i figur 12 där den alstrade trafiken från planområdet läggs till samt med en uppräkningsfaktor från 2020 med 1% per år. Trafikflödena är väl tilltagna. Vidare har fotgängarflöden på 300 använts över tillfarterna i öst-västlig riktning och 500 fotgängare över tillfarterna i nord-sydlig riktning längs Roslagsvägen. Totalt har alltså 1600 fotgängare antagits röra sig över korsningen i maxtimmen. Hastighetsbegränsning på 50 km/h har använts.

Beräkningarna som är utförda i CapCal visar att:

- Max belastningsgrad<sup>3</sup> ligger på 0,79 i Björnnäsvägens tillfart
- Roslagsvägens tillfarter ligger på 0,65 - 0,75
- Omloppstid på cirka 110 sekunder, vilket är väldigt högt och inte bra för fotgängare i vissa relationer

Slutsatsen är att det under den dimensionerande eftermiddagens maxtimme inte antas finnas några kapacitets- eller framkomlighetsproblem. Vidare är prognosen något osäker med tanke på underlaget men utifrån dessa analyser står det klart att Roslagsvägens nuvarande utformning med 3+3 körfält med förbehållna kollektivkörfält bör kvarstå i sin funktion. Tidigare alternativ med att utforma Roslagsvägen med 2+2 körfält förkastas eftersom framkomlighetsproblem kommer att uppstå. Vidare kommer Roslagsvägen att utgöra omledningsväg för Norra länken vid de tillfällen som tunneln måste stängas.

#### 4.2.2 Roslagsvägen som ny stadsgata

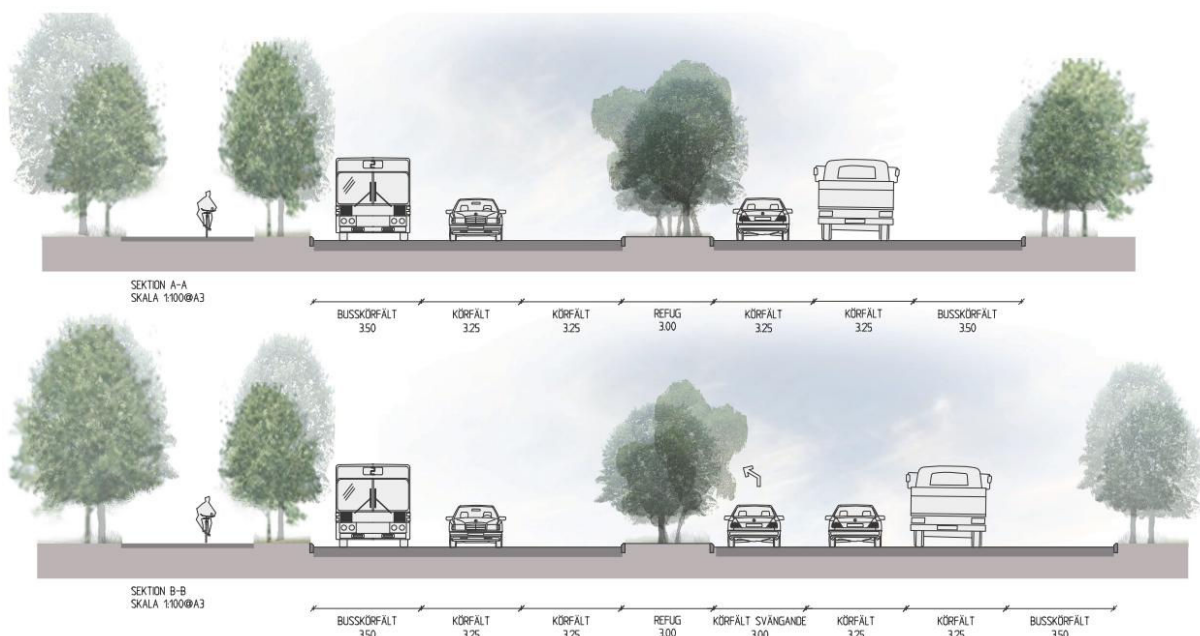
Utifrån de genomförda studierna över Roslagsvägens kapacitet så har det kunnat konstateras att den nuvarande funktionen och framkomlighetsstandarden bör kvarstå även i framtiden. Dock kan Roslagsvägen med fördel omgestaltas till stadsgata som bättre kan integreras med den nya Albanoområdet och Nationalstadsparkens höga natur- och kulturvärden.

I samråd med Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret har olika alternativ för ny sektion studerats och diskuterats. Målsättningen har hela tiden varit att minska vägens dominans i området och att stärka samband tvärs vägen. De två huvudsakliga alternativen har varit om den nya stadsgatan ska ha en större planterbar mittremsa eller inte. Valet föll på en större mittremsa som

<sup>3</sup> En belastningsgrad under 0,8 anses utgöra god standard för framkomlighet i korsning



tillåter plantering av större träd och där körfälten smalnar av. I den sektion som redovisas nedan illustreras måtten i gaturummet med den övergripande gestaltungsprincipen att träd omsluter vägen och skapar ett sammanhållet gaturum som integreras med närliggande naturområden. För sektionen har en översiktlig DTS-analys<sup>4</sup> gjorts. Dock kan denna inte göras fullständig eftersom placering av träd och höjd på kantstöd inte är bestämda. Därför ska denna sektion ses som en fungerande princip men kan beroende på gestaltning och utformning komma att förändras något. Gång- och cykelstråken kommer att ligga separat.



Figur 13 Förslag till ny sektion för Roslagsvägen med 3+3 körfält. (Sektionen framtagen av Atkins och illustrerad av Nivå)



Figur 14 Visionsbild över den omgestaltade Roslagsvägen (SBK 2010)

<sup>4</sup> DTS betyder dimensionerande trafiksituation och en analys görs av denna för att kunna fastställa utrymmesanspråk inom en gatu- eller vägsektion.

### 4.3 Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Inom området ska hastigheterna hållas låga och lokalgatan i nord-sydlig riktning genom området ska, om möjligt ha en hastighetsbegränsning på 30 km/h. På övriga lokalgator används 30 km/h och vissa gator kan också göras till gångfartsgator där hastigheten styrs av fotgängarna för att öka trafiksäkerheten och minska bilens dominans i stadsrummet. Vidare är det viktigt att stråk och gator ansluts på ett sådant sätt att de är trafiksäkra. Detsamma gäller för korsningar där övergångar ska utformas för att öka säkerheten. I de punkter där stora fordonsflöden och höga hastigheter förekommer finns behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Låga fordons hastigheter är den viktigaste aspekten att beakta för att kunna minska olycksrisken. God sikt som underlättar samspelet mellan cyklister och bilister ska eftersträvas för att öka trafiksäkerheten.

För att skapa ett tillgängligt område bör lutningar på över 5 % undvikas och övriga riktlinjer som anges i "Stockholm – en stad för alla" ska gälla vid utformningen av områdets gator och gång- och cykelstråk. På de stråk där lutningar över 5% förekommer ska tillgänglighetsanpassade alternativ finnas i närheten.

### 4.4 Norra länkens arbetstunnlar

Inom området finns idag en arbetstunnel för bygget av Norra länken. Då Norra länken är färdigställd kommer en servicetunnel att finnas kvar samt ett ställverk som står för Norra länkens elförsörjning. Trafikverket ska ha tillgång till servicetunneln och ställverket efter byggskedet och därför krävs en tillfart till denna inom området. Exakt placering av denna tillfart utreds vidare där två alternativ finns med anslutning mot Roslagsvägen eller via områdets lokalgator.



## 4.5 Parkering och angörning

Albano kommer att vara en stadsdel där gång- och cykeltrafiken dominerar över biltrafiken. Med anledning av detta kommer utbudet av gatuparkering att vara begränsat och primärt endast finnas som parkeringsplatser för funktionshindrade samt för angöring och leveranser. Allmänt för parkeringsplatser gäller att 5% av det totala antalet parkeringar i området ska vara anpassade för personer med funktionshinder. Vidare ska dessa parkeringsplatser ligga inom 10 meter från entré i markplan alternativt att de placeras i garage med tillgång till hiss. Med målet att begränsa parkering i markplan, skapas mer plats för cykelparkering och mer öppna ytor för gång- och cykeltrafikanter. All boendeparkering liksom övrig parkering för verksamheter inom området anordnas i garage. Exakt lokalisering av garage utreds vidare men tänkbara platser är utmed Värtabanans intunnade sträcka där utrymme skapas under mark.

För att skapa förutsättningar att uppnå de höga miljöambitioner som finns för området bör parkeringsnormen för biltrafik hållas låg. En ytterligare åtgärd som stödjer miljöprofilen är generöst utformade cykelparkeringar. Dessa bör placeras intill viktiga målpunkter, entréer och hållplatser. För boende, studenter och anställda anordnas dessa parkeringar inom fastigheten. I övrigt gäller för staden att följande normer för cykelparkering ska följas:

**BOSTÄDER:** 1,5 cykelparkeringsplats/lgh

**STUDENTBOSTÄDER:** 2,0 cykelparkeringsplats/lgh.

(Den högre normen motiveras av högre cykelutnyttjande hos de boende och besökande)

**ARBETSPLATSER:** 0,1 cykelparkeringsplats/anställd eller 25 kvm

**HANDEL:** 20-30 cykelparkeringsplats/1000 kvm

**INDUSTRI:** 6 cykelparkeringsplats/1000 kvm

**KOLLEKTIVTRAFIKKNUTPUNKTER/HÅLLPLATSER:** 5-10 cykelparkeringsplats/100 resenärer

(påstigande under morgonrusningen)

**GRUNDSKOLOR:** 30-70 cykelparkeringsplats/100 elever

**GYMNASIUM OCH HÖGRE UTBILDNING:** 60-80 cykelparkeringsplats/100 elever

**IDROTTSANLÄGGNINGAR OCH REKREATION:** 20-40 cykelparkeringsplats/100 besökare eller åskådarplatser

**NÖJESANLÄGGNINGAR:** 20-35 cykelparkeringsplats/100 besökare

**VÄRDINSTITUTIONER:** 10-15 cykelparkeringsplats/100 sängplatser

För detta område kan dock dessa normer i vissa fall överskridas eftersom ett större antal cykelparkeringsplatser än normalt kommer att behövas.

Angöring och leveranser till fastigheter i området antas kunna ske via lokalgatorna. Dock kommer en viss begränsning finns för detta i södra delen där en större del av området blir bilfritt. Till detta område anordnas angöringsmöjligheter i garageplan under mark.





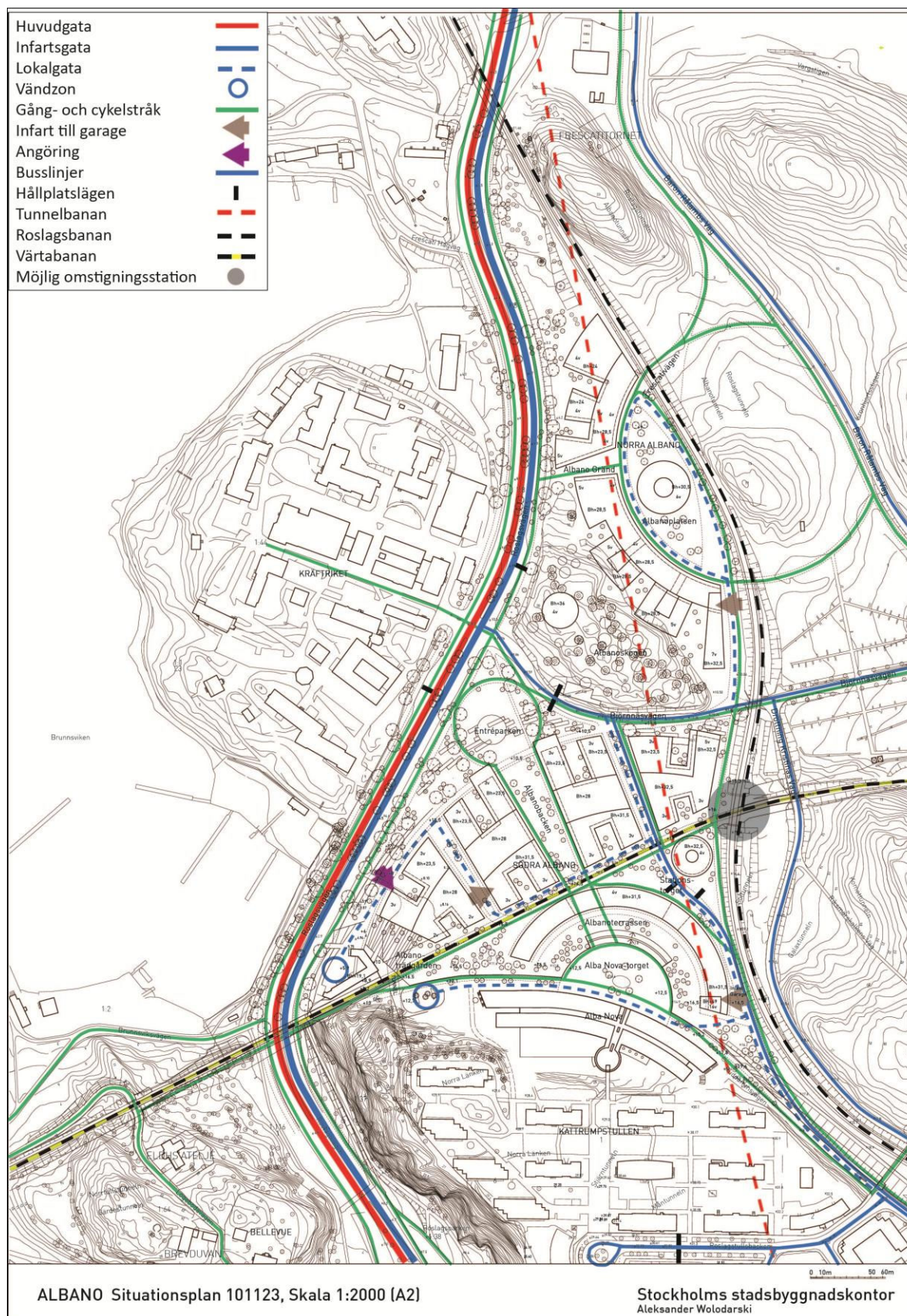
Atkins Sverige AB  
Box 1213  
131 28 Nacka Strand

Telefon: +46 8 563 00 600  
Telefax: +46 8 563 00 601  
[www.atkins.se](http://www.atkins.se)

Atkins Sverige AB  
Organisationsnr 556611-6751  
Företaget har sitt säte i Malmö.



## 5. Sammanfattning



## 6. Källor

Logistikcentrum (2009) *Via Academica, förslag till spårtaxiförbindelser i Vetenskapsstaden*, Juli 2009

SBK (2009) *Trafik PM, Detaljplan Norra Station*, Dnr 2009-02013

SL Webkarta: Tillgänglig på <http://sl.se/scripts/kartor-geografiska/7522.Norrort.2009.html>

Stockholms stads cykelkarta. Tillgänglig tex på <http://www.ntf.se/Stockholm/pdf/Cykelkarta-norr+titel.pdf>

Trafikkontoret (2009) *Roslagstull, programutredning*, Februari 2009

Vectura (2009) *Trafikutredning Albano*, September 2009

### **Diskussioner har förts med följande personer utanför projektgruppen:**

Sanna Tegnér – Trafikkontoret, angående Roslagsvägen och trafiken i planområdet

Per-Inge Ahlström – Trafikkontoret, angående Roslagstulls framtida utformning

Ingemar Wellén – SL, angående kollektivtrafikförsörjningen

Lena Backe – Trafikverket, angående tillgång till arbetstunnel

Per Erik Björkman – Trafikverket, angående ritningar för Norra länken