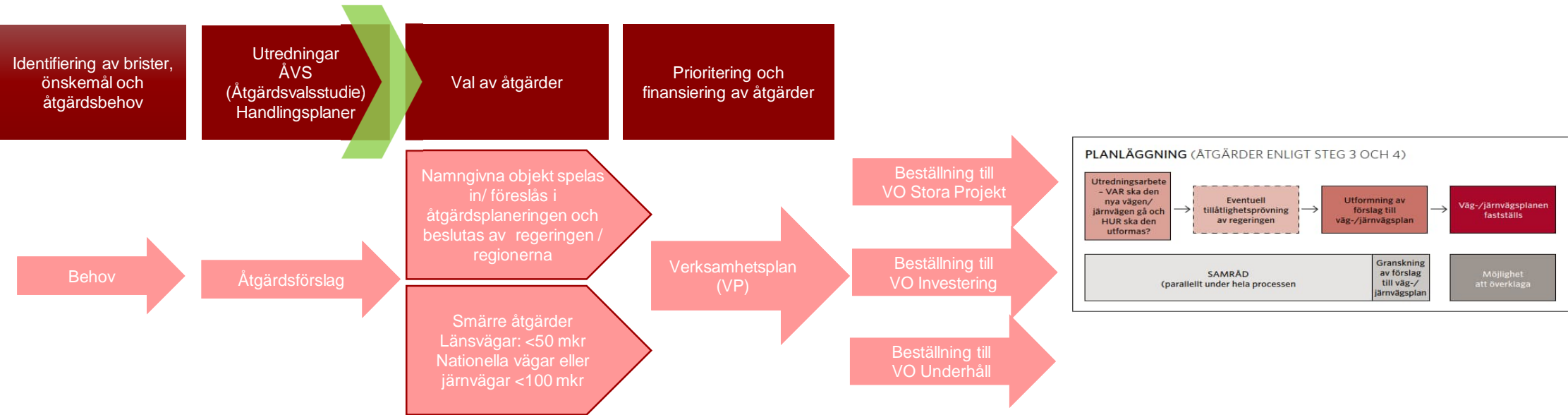


ÅVS Ökad tillgänglighet och framkomlighet i stråket Häggvik-Rosenkälla

*Presentation av den fördjupade utredningen och förslag på fortsatt hantering
Möte 202*

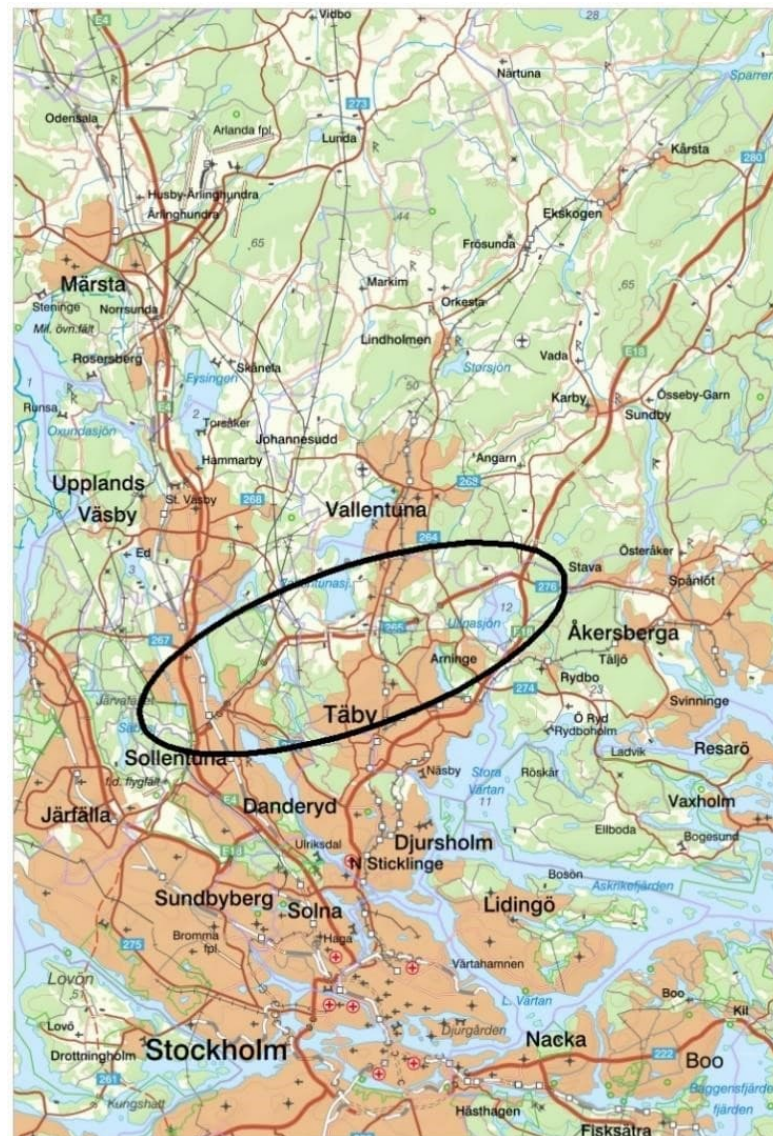
Agenda

1. Inledning och presentationsrunda
2. Bakgrund
3. Redovisning av slutsatser av den fördjupade utredningens resultat och förslag på fortsatt hantering
4. PAUS (10:15)
5. Förslag på fortsatt hantering av:
 - övriga åtgärder från ÅVSen
 - berörda åtgärdsförslag från ÅVS väg 276
6. Vägen framåt



Bakgrund

- Kapacitetsförstärkande åtgärder kopplade till Förbifart Stockholm (TRV 2020/73998)
- ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla med fördjupad utredning om Norrortsleden
- ÅVS Framkomlighet väg 276



RAPPORT
Kapacitetsförstärkande åtgärder
kopplade till Förbifart Stockholm

TRV 2020/73998

Utvärdering och prioritering av åtgärder i vägnätet
Version 2020-06-26



Åtgärdsvalsstudie

Förbättrad tillgänglighet i stråket
Häggvik-Rosenkälla

Ärendenummer: TRV 2019/74923
2022-03-30



Åtgärdsvalsstudie

Framkomlighet väg 276
Rosenkälla - Åkersberga

Ärendenummer: TRV 2018/23427
2018-12-21



Från ÅVS Häggvik- Rosenkälla:



9. Fortsatt arbete och parternas ställningstagande

Processen för denna åtgärdsvalsstudie har pågått i nästan två år och resulterat i ett förslag på ett större åtgärdspaket och ett antal andra åtgärdsförslag indelade efter olika fokusområden.

Åtgärdspaketet och de inbördes beroenden som finns mellan åtgärderna visar på komplexiteten i tillgänglighetsproblematiken i stråket, både med avseende på trafikala samband och hur berörda parter värderar brister och åtgärdsförslag. Ambitionen har varit att försöka spegla dessa aspekter varför det också utgör ett mycket omfattande paket. Inom ramen för pågående arbete med att ta fram ny länstransportplan har parterna, med undantag av Upplands Väsby kommun, också ansett det viktigt att lyfta åtgärdspaketet som förslag till nytt objekt. Upplands Väsby kommun ansåg att konsekvenserna för väg 872 samt trafikplatserna Glädjen och Bredden behövde analyseras vidare, liksom problembilden under eftermiddagstrafiken. Med vetskapen om svårigheten att prioritera in det mot bakgrund av det utrymme som finns i länstransportplanen handlade det om att så tidigt som möjligt, när väl kunskapen om erforderliga åtgärder fanns, uppmärksamma behovet av dem, i synnerhet då dess genomförbarhet behöver ses i ett långt tidsperspektiv.

Från ÅVS Häggvik- Rosenkälla forts:



9.1. Fördjupad utredning av åtgärds paket väg 265 Norrortsleden ökad tillgänglighet och framkomlighet

En fördjupad utredning av åtgärds paketet behövs i syfte att ta fram ett förslag på ett etappvist genomförande som gör det mer realiserbart. Synpunkter på etappindelningar, vilka redovisas i kapitel 9.3, kommer då att beaktas. Parterna är eniga kring att de konstaterade bristerna och åtgärdsförslagen är angelägna att analysera vidare, i synnerhet mot bakgrund av den förestående öppningen av Förbifart Stockholm år 2030, men värderar dem inbördes på olika sätt utifrån sina respektive utgångspunkter och förutsättningar. Fortsatt dialog mellan parterna kommer behöva ske inom ramen för den fördjupade utredningen.

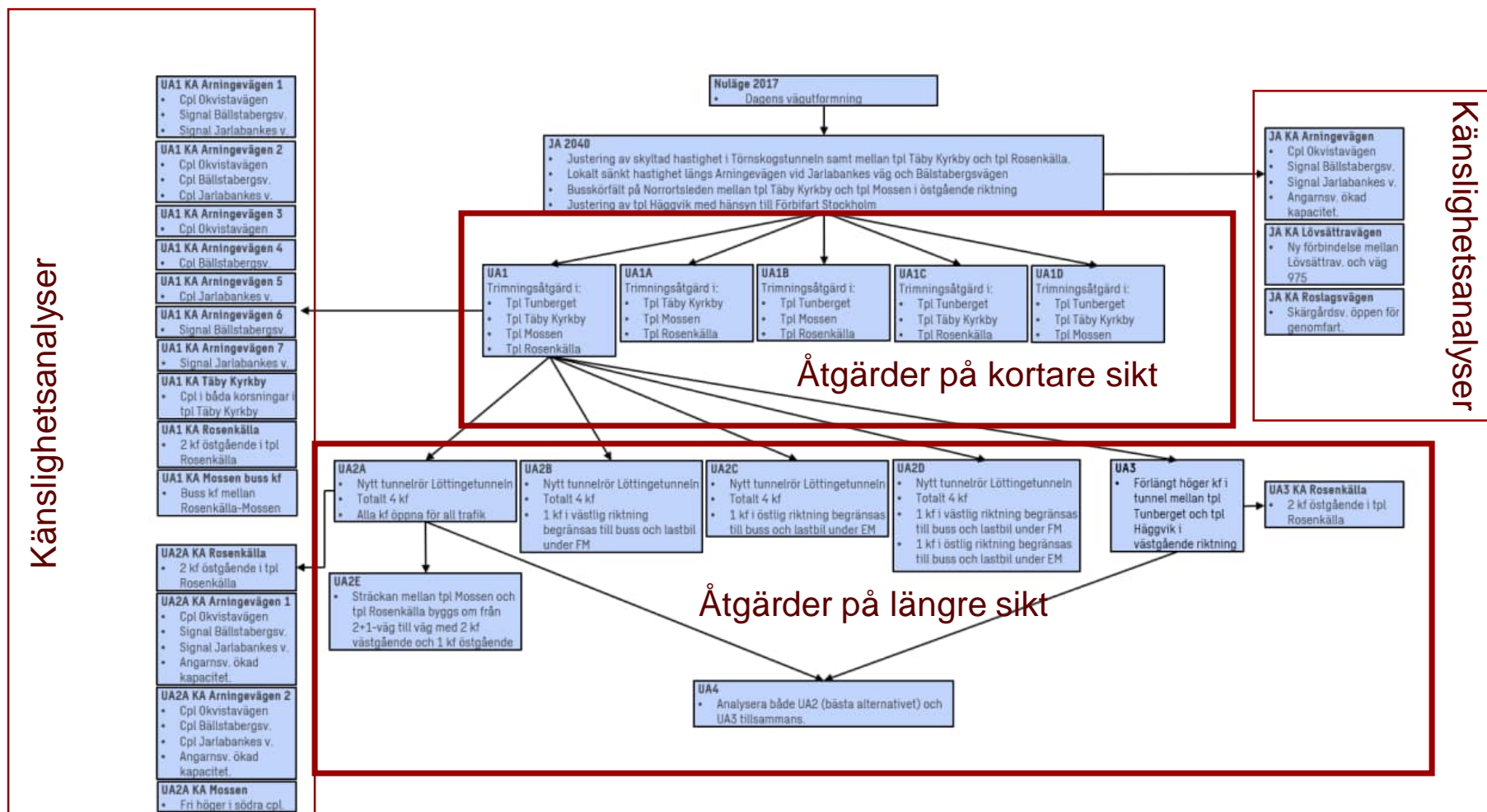
Den fördjupade utredningen ska utgå från åtgärdsförslagen som avser kapacitetshöjning av Norrortsleden och jämföra ett antal olika scenarier där dessa åtgärdsförslag genomförs i olika etapper. Förutom förmiddagstrafiken ska även eftermiddagstrafiken studeras. Hur de övriga åtgärdsförslagen i åtgärds paketet kan knytas till de olika etapperna behöver studeras, liksom erforderliga åtgärder för miljö och hälsa samt effekter och åtgärdsbehov på övrigt vägnät inom avgränsningsområdet. Vissa av åtgärdsförslagen från fokusområdena kan också vara relevanta att knyta an. Nya kostnadsbedömningar och samlade effektbedömningar kommer tas fram för respektive scenario för att kunna välja den samhällsekonomiskt mest effektiva etappindelningen. Ansvar för finansiering och genomförande samt behov av avsiktsförklaringar, som ansvarsförhållandena kan föranleda inför ett genomförande, behöver då redas ut för den valda etappindelningen.

Flertalet av de ingående åtgärderna i åtgärds paketet kan också hanteras separat, såsom förslag på nya gång- och cykelvägar och busshållplatser. Om en åtgärd inte ingår i någon av de valda etapperna kommer den fortsatt hanteras som en separat åtgärd. När etappindelning är vald kan den fortsatta hanteringen av dessa klargöras med avseende på behov av kompletterande kostnads- och effektbedömningar, ansvar för dessa, ansvar för finansiering och genomförande och behov av avsiktsförklaring för en åtgärd inför genomförande.

Trafikanalys

- Utgår från Basprognos 2020
 - Prognosår 2040
- Urklipp från regionmodellen i Dynameq
 - Kalibrering mot mätningar (statliga och kommunala)
- Förmiddag och Eftermiddag

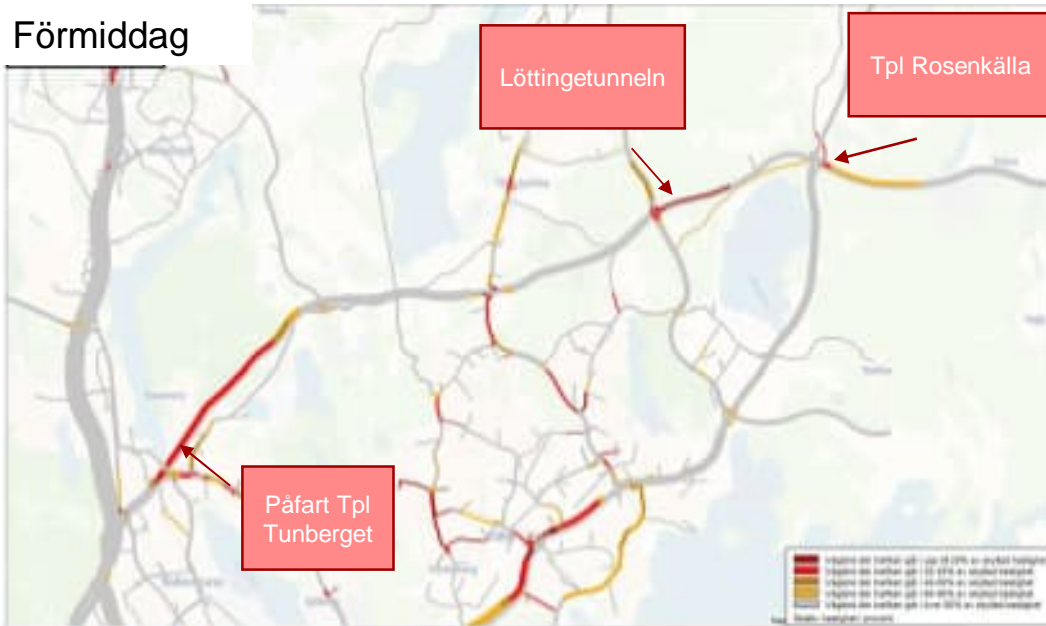




Figur 2-1. Scenariotråd som beskriver sambanden mellan de olika studerade alternativen.

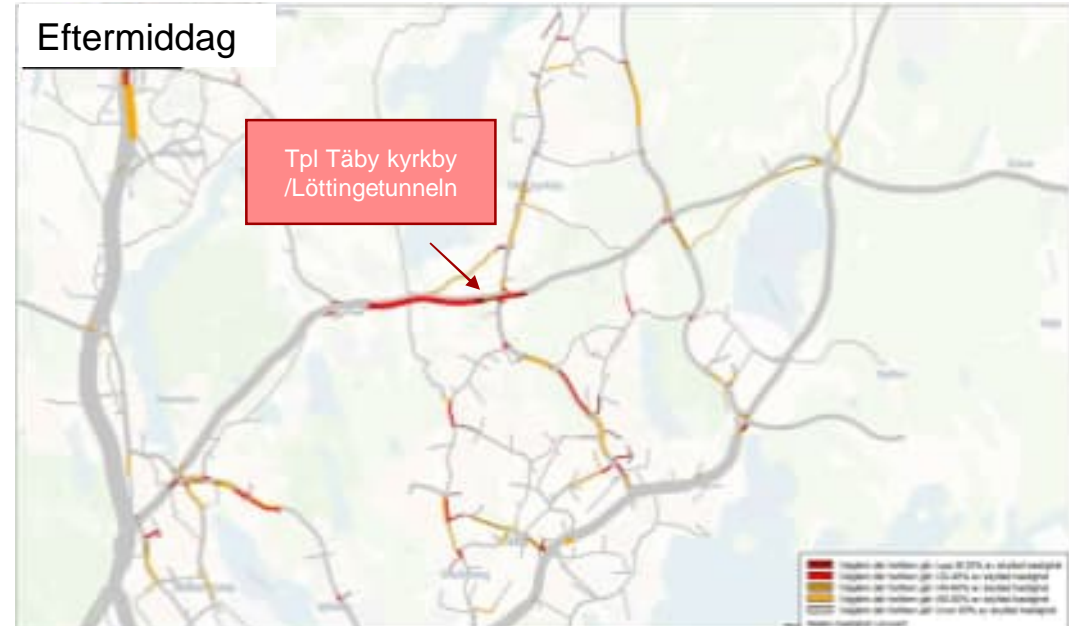
Kapacitetsproblem

Förmiddag



Figur 5-4. JA 2040: Framkomlighet, 2040 kl. 08-09.

Eftermiddag



Figur 5-6. JA 2040: Framkomlighet, 2040 kl. 17-18.

Åtgärder på kortare sikt

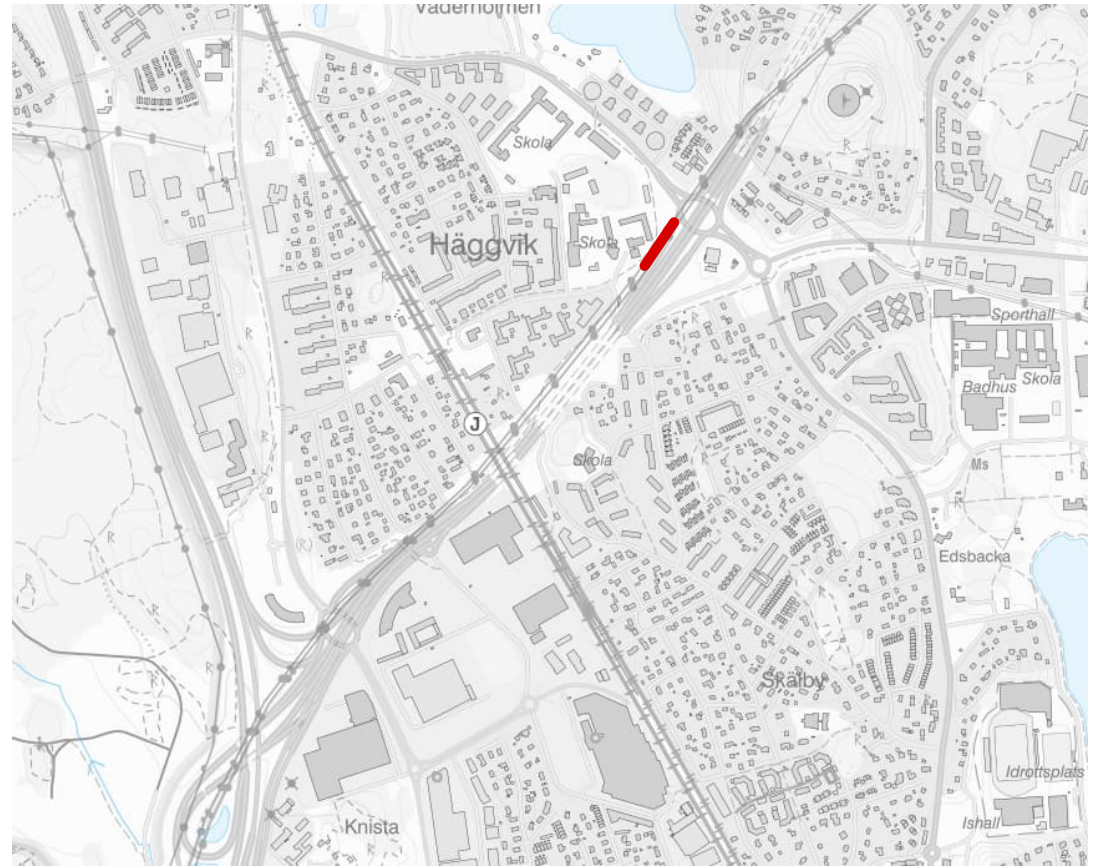
Åtgärder som kan genomföras på kortare sikt, innan öppnandet av Förbifart Stockholm





Tpl Tunberget

Påfartsreglering västgående påfartsramp



Tpl Tunberget - fortsatt hantering

- Minskar köerna på Norrotsleden men påverkar lokaltrafiken allt för negativt.
- Brist på lokala förbindelser i området ger hög efterfrågan på påfartsrampen
- Nyttig ut ett tunnelsäkerhetsperspektiv, t.ex. vid utrymning



Tpl Täby kyrkby

Vid trafikplats Täby kyrkby signalregleras korsningen Bergtorpsvägen/Norrortsleden inkl nytt övergångsställe över Bergtorpsvägen.



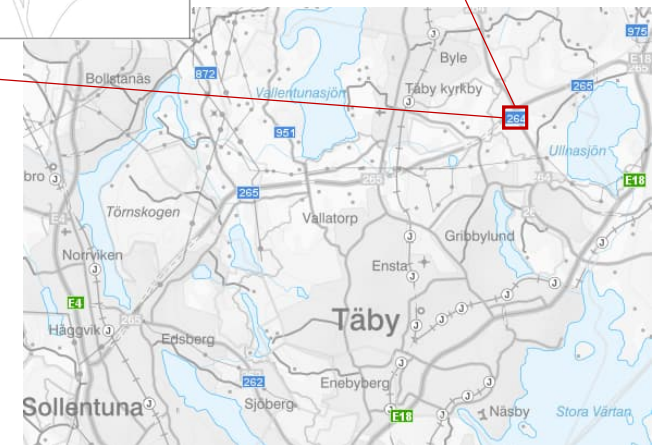
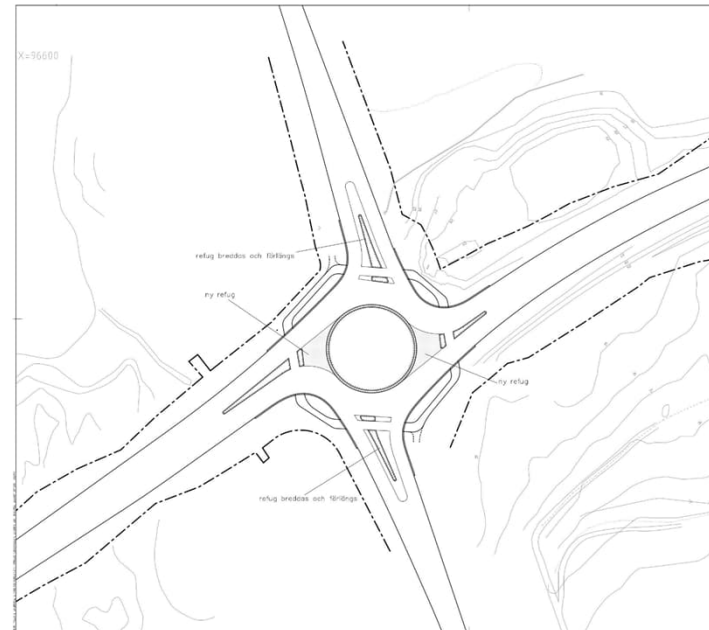
Tpl Täby kyrkby - fortsatt hantering

- Ökad tillgänglighet för kollektivresenärer och gående
- Minskad risk för tillbakablockering på Norrortsleden -> bättre tillgänglighet för trafik med målpunkt i närområdet
- Ökad trafik på Bergtorpsvägen/Vikingavägen
- Fortsatt dialog med Täby kommun som är väghållare

**Rekommenderad
åtgärd**

Tpl Mossen

- Refug i cirkulation som hindrar "smitttrafik" mot Löttingetunneln



Tpl Mossen- fortsatt hantering

- Motstridiga analysresultat – Arningeleden ÅVS vs. Norrortsleden ÅVS
- Tydligare prioritering av trafik på Norrortsleden – högre kapacitet mot Löttingetunneln
- Ökat utnyttjande av Löttingetunneln
- Enkel åtgärd som är enkel att backa från om den inte ger önskad effekt

**Rekommenderad
åtgärd**

Tpl Rosenkälla



Tpl Rosenkälla- fortsatt hantering

- Minskar köerna under förmiddagen från väg 276 mot Rosenkälla

**Rekommenderad
åtgärd**

Konsekvensbedömningar

- Föreslagna åtgärder påverkar trafiken på omgivande vägnät, primärt åtgärden i Täby Kyrkby som ger ökad trafik på Vikingavägen, men skapar också bättre tillgänglighet för resenärer med målpunkt i närområdet till trafikplatsen, även för genomfartstrafik mot t.ex. Vallentuna. Trafikökningen är störst på Norrortsleden vilket innebär att fler väljer att köra där.
- Genomförda känslighetsanalyser styrker tidigare ställningstaganden kring påverkan på Arningeleden. Förändring där ger inga större effekter på Norrortsleden och ger heller inga stora restidsvinster eller avlastning av övrigt vägnät.

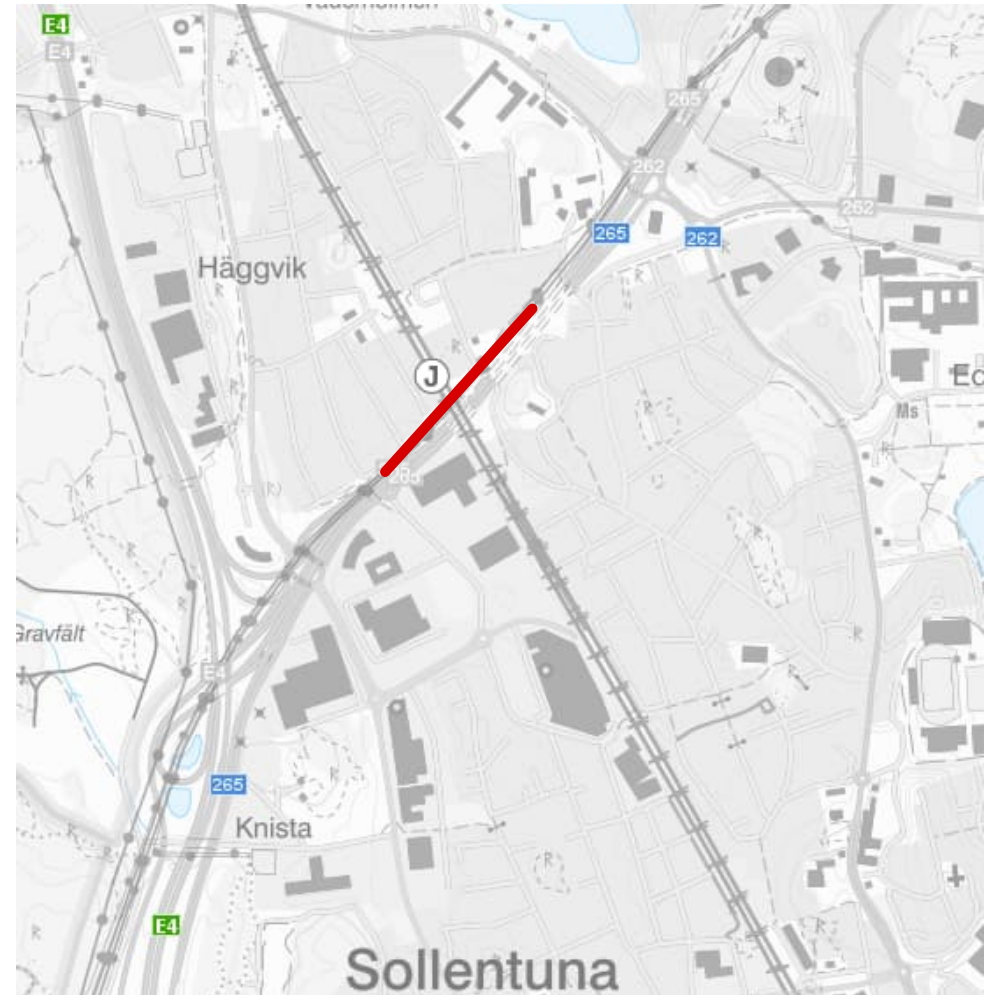
Åtgärder på längre sikt

Åtgärder som bedöms vara möjliga att genomföra först efter öppnandet av Förbifart Stockholm



Additionskörfält i Häggvik

Additionskörfält i västgående riktning mellan tpl Tunberget och tpl Häggvik.



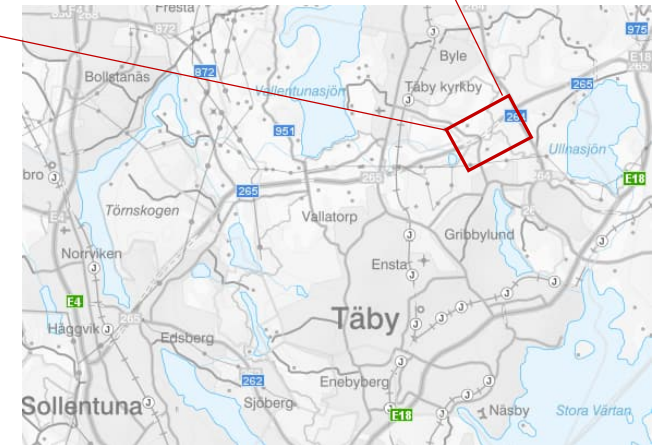
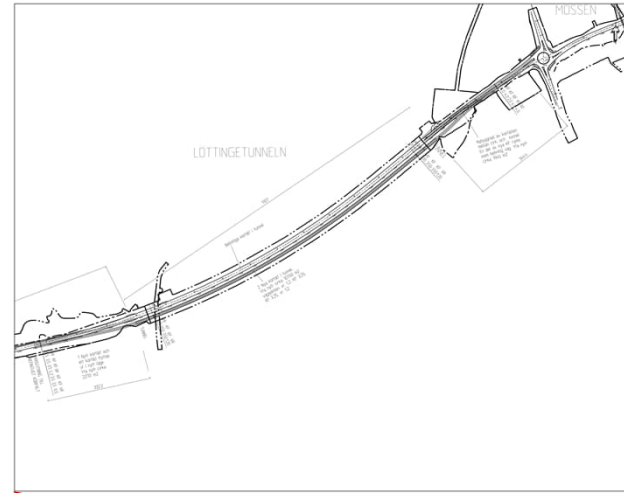
Additionskörfält i Häggvik - fortsatt hantering

- Minskar köbildningen i Törnskogstunneln utan att skapa negativa systemeffekter.
NNK=1.31
- Ökar tillgängligheten till Förbifart Stockholm
- Tekniskt svår att genomföra då breddning måste ske under ostkustbanan
- Möjligheter att förbättra bytespunkt buss-pendel samtidigt?
- Kandidat till objekt i kommande Åtgärdsplanering (Länsplan)

**Rekommenderad
åtgärd**

Löttingetunneln

2+2 körfält mellan tpl Mossen och tpl Täby kyrkby och nytt tunnelrör i Löttingetunneln.



Löttingetunneln - fortsatt hantering

- Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden. Minskad belastning i Tpl Mossen. NNK =1,11
- Ökad trafik från Löttingetunneln kan inte fullt ut hanteras i Häggvik
- "Enklare" genomförande än additionskörväg Häggvik
- Kandidat till objekt i kommande Åtgärdsplanering (Länsplan)

**Rekommenderad
åtgärd**



Utvärderade bussåtgärder

Busskörfält Rosenkälla-Mossen

-> vissa negativa systemeffekter, utvärderas efter föreslagna förändringar i Mossen

Varianter på Löttingetunneln

- Busskörfält
- Gods+Buss

-> Inte tillräckligt stora vinster för buss/gods, kapacitetsproblem fram till tunneln.

Konsekvensbedömningar

- Tillsammans ger objekten som helhet en avlastning på angränsande vägnät och gör så att Norrortsleden nyttjas, vilket skapar tillgänglighet för resenärer i stråket.
- Objekten står på egna ben var för sig och ger tillsammans inte några ytterligare positiva effekter än om en av dem genomförs var för sig ($1 + 1 \neq 3$)
- Slutsatser kring tidigare ställningstaganden kring åtgärder på Arningeleden påverkas inte av föreslagna objekt

Fortsatt hantering av övriga åtgärdsförslag från ÅVSen

Övriga åtgärder i åtgärds paketet

ÅTGÄRDSPAKET VÄG 265 NORRORTSLEDEN ÖKAD TILLGÄNGLIGHET OCH FRAMKOMLIGHET

Åtgärdsförslag	Tid	Fyrstegs-princip	Aktörer
Trafikplats Tunberget - Additionskörfält mellan påfartsrampen vid trafikplats Tunberget till avfartsrampen vid trafikplats Häggvik i sydvästgående riktning (**). - Påfartsreglering på den västgående påfartsrampen vid trafikplats Tunberget (**).	Lång sikt	3	Trafikverket
Trafikplats Täby Kyrkby - Två genomgående körfält i både östlig och västlig riktning (**). - En cirkulationsplats i både södra och norra delen av Bergstorpsvägen (*).	Lång sikt	3	Trafikverket och Täby kommun (gällande Bergstorpsvägen)
Löttingtunneln - Ombyggnad till 2+2-väg mellan trafikplats Mossen och trafikplats Täby Kyrkby. Vilket innebär ett nytt tunnelrör för Löttingtunneln för att möjliggöra två körfält i respektive riktning (**).	Lång sikt	3	Trafikverket
Trafikplats Mossen - Ny separerad påfart in mot tunneln från norra anslutningen i cirkulationsplatsen, vilket medför att ingen vävning uppstår och därmed minskar konflikter då fordonsbilister inte behöver byta fil (**). - Fri högersväg i samtliga tillfarter i den inre/mittensta cirkulationsplatsen (**). - Körfället mellan norra och västra benet i den inre/mittensta cirkulationsplatsen tas bort. Cirkulationen utformas därmed som en så kallad droppe (**). - Södergående bypass igenom den norra cirkulationsplatsen längs Arningevägen (**). - Två genomgående körfält i den södra cirkulation samt breddning av bron längs Arningevägen över Norrortsleden till 2+2 körfält (**).	Lång sikt	3	Trafikverket

Åtgärdsförslag	Tid	Fyrstegs-princip	Aktörer
Trafikplats Rosenkälla - Fri högersväg för trafik från E18 mot Norrortsleden (**). - Två körfält mellan cirkulationerna i trafikplatsen (**). - Ny norrgående påfartsramp till E18 (**). - Den fria högersvägen från E18 till väg 276 förskjuts (**). - Ny väg för långsamtgående fordon mellan väg 975 och Lövsättravägen (*).	Lång sikt	3	Trafikverket
Parköverdäckning mellan trafikplats Häggvik och trafikplats Tunberget (**).	Lång sikt	3	Trafikverket och Sollentuna kommun
Planskilda gång- och cykelpassager vid trafikplats Tunberget och trafikplats Häggvik (*).	Medellång sikt	3	Trafikverket och Sollentuna kommun
Cykelkoppling mellan Sollentuna och Täby via Skålhamravägen och Frestavägen norr om Norrortsleden (*).	Medellång sikt	4	Trafikverket, Sollentuna och Täby kommun
Gång- och cykelkoppling från trafikplats Hagbylund till cirkulationsplats Stora Vägen/Gudbyvägen i Upplands Väsby längs väg 872 (*).	Medellång sikt	4	Trafikverket & Upplands Väsby kommun
Nya busshållplatser kopplade till stomlinjetrafiken (*).	Medellång sikt	3	Trafikverket & Region Stockholm Trafikförvaltningen
Förbättringsåtgärder på befintliga faunapassager längs Norrortsleden (*).	Lång sikt	3	Trafikverket

Ny väg för långsamtgående fordon mellan väg 975 och Lövsättravägen

Utredning om ändrat väghållaransvar (TDOK 2017:0646) av Roslagsvägen.

Underlag till utredningen är ÅVSens förslag om ny allmän väg och GKI för denna samt kompletterat med SEB.

Ny allmän väg mellan väg 975 och Lövsättravägen ska utgöra ett alternativ till övertagande av Roslagsvägen och åtgärdsvalet ska ske utifrån vilket som är samhällsekonomiskt mest effektivt.

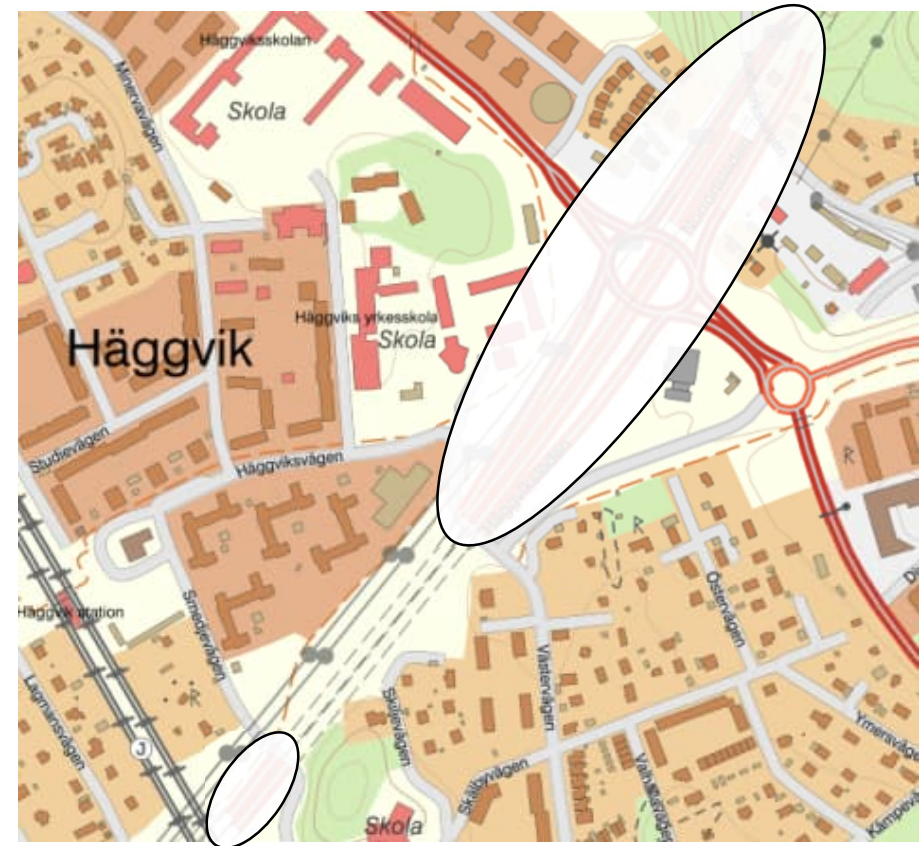


Parköverdäckning mellan tpl Häggvik och tpl Tunberget

I en planlägningsprocess för åtgärdsförslaget om additionskörfält säkerställs erforderliga åtgärder för buller och luftkvalitet. I regel specificeras inte exakt vilka typer av buller- och luftåtgärd som ska omfattas av en ny väginvestering, det hanteras i planlägningsprocessen.

Det finns fler alternativ än överdäckning och gängse åtgärder såsom bullerplank för att åtgärda buller- och luftproblematik. I det pågående projektet E4/E20 Hallunda-Fittja gjordes exempelvis en s k innovationsupphandling för att hitta effektivare åtgärder (se exempel på nästa bild).

I den fördjupade utredningen har GKI tagits fram för additionskörfältet där kostnaden för erforderliga buller- och luftåtgärder uppskattats och där kostnaden motsvarande en överdäckning inte bedömdes krävas. Additionskörfältet anses således inte vara avhängigt en överdäckning.



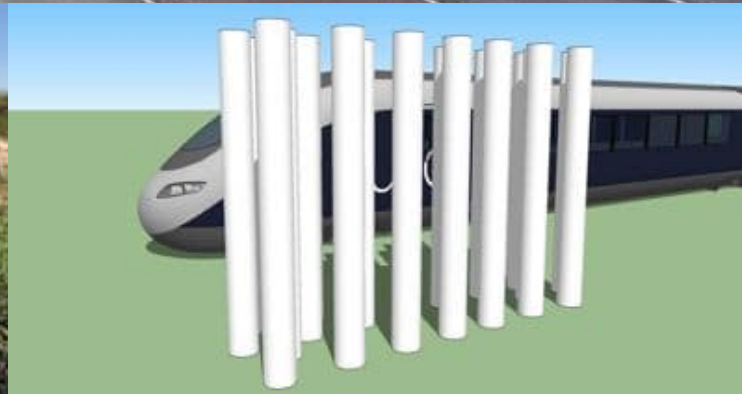
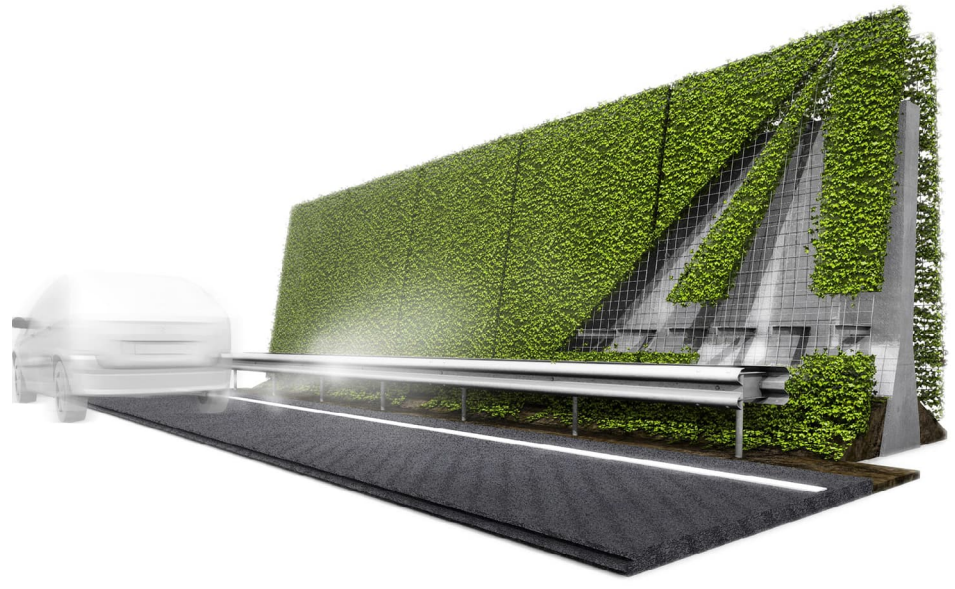
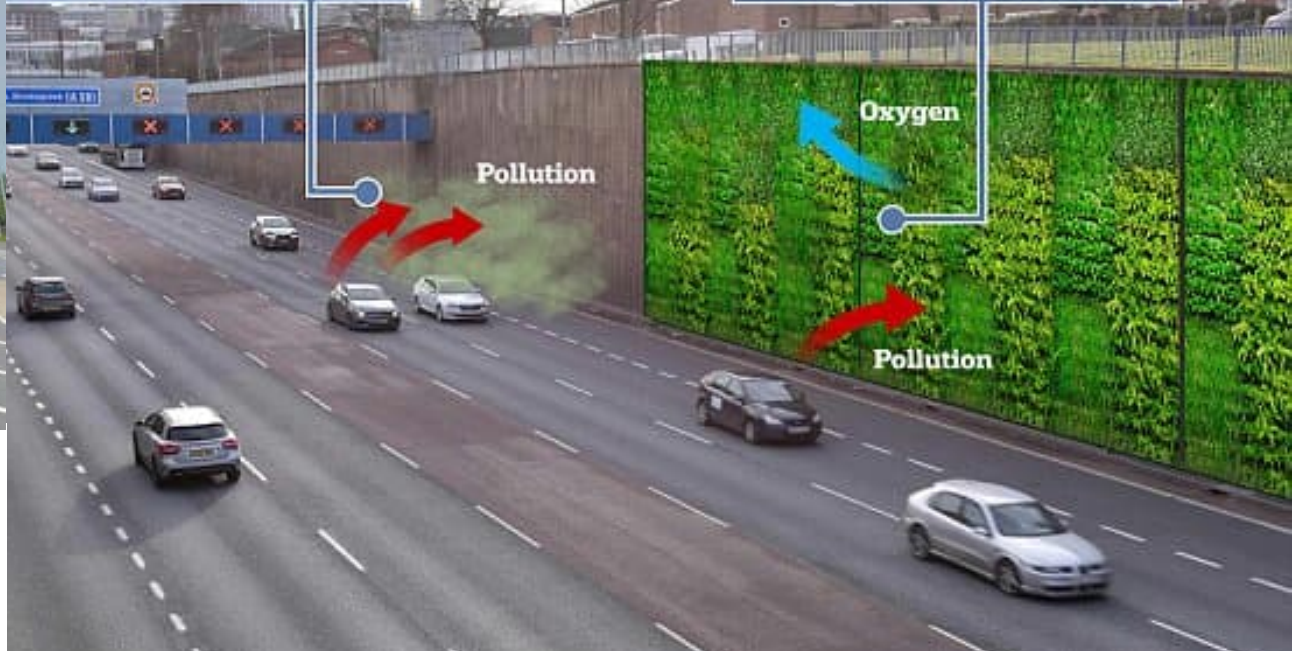
Exempel från projekt E4/E20 Hallunda-Fittja



Harmful gasses from vehicles
are trapped against the concrete
walls and urban structures
around the motorway



With a green wall lining these
'urban canyons' pollution will
be absorbed by the plants and
recycled in to oxygen





Om kommunen önskar utreda överdäckning vidare kan det göras oberoende av framdriften för additionskörfältet men behöver ta höjd för detta.

Kommunen lämnar underlag till Trafikverket för vidare analys och ställningstagande av behovet. Trafikverket säkerställer då nödvändiga kompetenser från olika teknikområden (VO Investering, Stora projekt och Underhåll). Samråd sker även med Centrala funktion (CF) Juridik och planprövning. Stöd för att ta fram underlaget finns (TDOK 2020:0072 Överdäckning principer) och omfattar i korthet:

- Lokal trafikutredning
- Kartläggning av risk- och säkerhetsfrågor
- Fördelar och nackdelar med överdäckning
- Kartläggning av ägarförhållande
- Kartläggning av berörda tillstånd och dokument i processen

Processen efter behovsanalys:

1. Avsiktsförklaring, *om parterna bedömer att behovet finns*
2. Medfinansierings- och/eller samverkansavtal (beslut på nationell nivå om >100 mnkr). *För att en överdäckning ska ha en chans att genomföras samtidigt som additionskörfältet behöver avsiktsförklaring om medfinansiering och samverkan tas fram senast fyra år innan planerad byggstart.*
3. Parallellt med förhandling och framtagning av avsiktsförklaring/avtal pågår även detaljplaneprocess och vid behov planläggningsprocess
4. Avtal för genomförande och förvaltning

Planskilda gc-passager vid tpl Häggvik och tpl Tunberget

GC-passagen vid tpl Tunberget utreds av Trafikverket och Sollentuna kommun kopplat till det regionala cyklstråket Edsvikenstråket. Ställningstagande om fortsatt hantering under hösten 2023.



GC-passage vid tpl Häggvik ingår i Cykelkansliets arbete med framtagande av intentionsförklaring med berörda parter för Märstastråket. Sollentuna kommun ska utreda vidare tillsammans med Trafikverket. Målbild 2030.



GC-koppling mellan Sollentuna och Täby via Skålhamravägen och Frestavägen

Avsiktsförklaring mellan väghållarna Trafikverket och Täby kommun om gemensamt framtagande av kostnads- och effektbedömning.

GKI finns men behöver utvecklas och den kommunala sträckan behöver ingå.

Hela sträckan behöver öppnas för trafik samtidigt, vilket kräver gemensam planering. En avsiktsförklaring om fortsatt gemensam planering är ett första steg.

Utifrån en kostnads- och effektbedömning kan parterna ta ställning till ett genomförande.



GC-koppling mellan Sollentuna och Upplands Väsby via väg 872 (Sandavägen)

Avsiktsförklaring mellan väghållarna Trafikverket och Upplands Väsby kommun om gemensamt framtagande av kostnads- och effektbedömning.

GKI finns men behöver utvecklas och den kommunala sträckan behöver ingå.

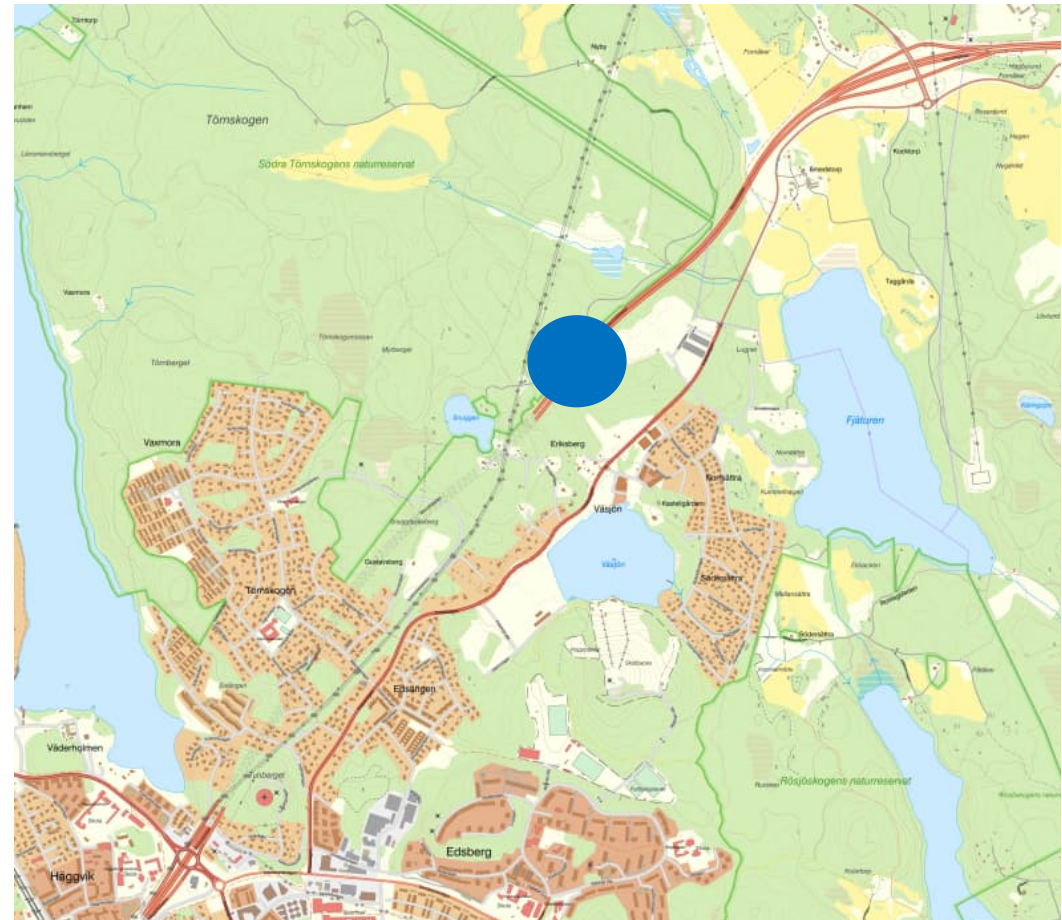
Hela sträckan behöver öppnas för trafik samtidigt, vilket kräver gemensam planering. En avsiktsförklaring om fortsatt gemensam planering är ett första steg.

Utifrån en kostnads- och effektbedömning kan parterna ta ställning till ett genomförande.



Nya busshållplatser kopplade till planerad expressbusslinje

Framtaget underlag förs vidare till ÅVS
Expressbuss att hantera i eventuell linjestudie
för expressbusslinje J mellan Sollentuna C och
Täby C.





Förbättringsåtgärder på befintliga faunapassager längs Norrortsleden

Ställningstagande "Fortsatt hantering efter passageutredning Norrortsleden, väg 265" (2021-09-23): Nationell planering och Underhåll hanterar merparten av åtgärderna.

Åtgärdsförslagen avser att förbättra befintliga faunapassager och omfattar t ex buller- och siktskärmar, viltstängsel, mark- och vegetationsåtgärder.

Om en föreslagen investeringsåtgärd realiseras behövs bedömning om den aktuella åtgärden ska omfatta någon av de faunaåtgärder som kan anses beröras.

Fortsatt hantering av övriga åtgärdsförslag från ÅVSen

Fokusområdena

Fokusområde Samordnad godstrafik

Länsövergripande utredning planeras om nya uppställnings-/rastplatser med fokus på gods

Åtgärdsförslag	Fyrstegs-princip	Aktörer
Utredning gällande behov och förutsättningar för samordnade byggtransporter i stråket (***) ⁷	1	Trafikverket & kommunerna
Utredning gällande behov och förutsättningar för samordnade godstransporter till större verksamhetsområden (***) ⁸	1	Kommuner
Oversyn av uppställningsplatser längs med Norrortsleden. Rastplatser bedöms behövas i området E4/E18.	1	Trafikverket
Kartlägga godstrafikens behov och resmönster till och från Kapellskär hamn	1	Trafikverket
Planera för laddinfrastruktur för tung trafik(***) ⁹	1	Trafikverket

Fokusområde Regionala cykelstråk

Detta är kopplat till fortsatt utredning/förändringsärende om långsamtgående trafik på Roslagsvägen. Kan detta lösas skapas tillgänglighet för långsamtgående trafik i öst-västlig riktning mellan väg 276 och väg 264.

Behovet av den påverkas av Arningestråket mellan Vallentuna och Arninge, som har högre prioritet, samt ny parallell lokalväg till väg 276 mellan Åkersberga och Rosenkälla (vilket kan krävas för att genomföra en hastighetshöjning till 100 km/h på väg 276)

Åtgärdsförslag	Fyrstegsprincip	Aktörer
Översyn av underhåll av gång- och cykelvägar samtliga årstider samt översyn av belysning samt skyltning och vägvisning.	2	Kommunerna
Utreda lånecykelsystem mellan knutpunkter.	2	Trafikförvaltningen och kommunerna
Genomföra en stråkstudie för cykel mellan trafikplats Rosenkälla och trafikplats Mossen med syfte att bygga ihop det regionala stråket längs Arningevägen mot Åkersberga.	1-4	Trafikverket, Täby kommun, Österåkers kommun och Region Stockholm (cykelkansliet)
Riktande informationsåtgärder till invånare om befintliga och kommande cykelvägar i syfte att få fler att cykla.	1	Kommunerna

ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla - FOKUSOMRÅDEN

Hållbart resande



Prövades i den fördjupade utredningen

Åtgärdsförslag	Fyrstegs-princip	Aktörer
Mobility management såsom prova-på-kort, informationskampanjer, trafikinformation, cykelkampanjer, uppmuntra arbetsgivare att få sin personal att cykla till jobbet etcetera. Mobility management-åtgärder bör även kopplas samman med fysiska åtgärder längs med stråket.	1-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Informera skolelever & dess vårdnadshavare om möjliga färdvägar	1	Kommuner
Ta fram trafikeringsplan för ökad kollektivtrafik i stråket. I arbetet görs en målpunktundersökning för resor med bil och resevaneundersökning.	1	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Översyn och införande av körfält för kollektivtrafik på Norrortsleden samt det kommunala vägnätet.	1-3	Trafikverket, Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Utredning om införande av försök med dynamiska busskörfält samt godstrafikens möjlighet att nyttja körfält för kollektivtrafik	1	Trafikverket
Översyn av tillgänglighet mellan Häggvik station och hållplatser Häggviksleden	1-3	Sollentuna kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Studera en förbättrad bytespunkt vid trafikplats Täby Kyrkby	2-4	Täby kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Översyn av skyltning och vägvisning till och från hållplatser samt bytespunkter	2-3	Trafikverket & kommuner
Översyn av hållplatser längs Norrortsleden och dess attraktivitet genom exempelvis cykelparkeringar, väderskydd etcetera	2-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner

ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla - FOKUSOMRÅDEN

Hållbart resande



Godstrafik i kolfält prövades i den fördjupade utredningen. Regleringsmässiga förutsättningar för dynamiska kolfält sågs över under ÅVSen. Det har tidigare studerats kopplat till Förbifart Sthlm. Dynamiska kolfält skulle i första hand kunna införas på försök men behöver föregås av fördjupade studier för att t ex välja ut en lämplig sträcka.

Åtgärdsförslag	Fyrstegsprincip	Aktörer
Mobility management såsom prova-på-kort, informationskampanjer, trafikinformation, cykelkampanjer, uppmuntra arbetsgivare att få sin personal att cykla till jobbet etcetera. Mobility management-åtgärder bör även kopplas samman med fysiska åtgärder längs med stråket.	1-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Informera skolelever & dess vårdnadshavare om möjliga färdvägar	1	Kommuner
Ta fram trafikeringsplan för ökad kollektivtrafik i stråket. I arbetet görs en målpunktundersökning för resor med bil och resevaneundersökning.	1	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Översyn och införande av körfält för kollektivtrafik på Norrortsleden samt det kommunala vägnätet.	1-3	Trafikverket, Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Utredning om införande av försök med dynamiska busskörfält samt godstrafikens möjlighet att nyttja körfält för kollektivtrafik	1	Trafikverket
Översyn av tillgänglighet mellan Häggvik station och hållplatser Häggviksleden	1-3	Sollentuna kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Studera en förbättrad bytespunkt vid trafikplats Täby Kyrkby	2-4	Täby kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Översyn av skyltning och vägvisning till och från hållplatser samt bytespunkter	2-3	Trafikverket & kommuner
Översyn av hållplatser längs Norrortsleden och dess attraktivitet genom exempelvis cykelparkeringar, väderskydd etcetera	2-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner

ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla - FOKUSOMRÅDEN

Hållbart resande



Åtgärdsförslag	Fyrstegs-princip	Aktörer
Mobility management såsom prova-på-kort, informationskampanjer, trafikinformation, cykelkampanjer, uppmuntra arbetsgivare att få sin personal att cykla till jobbet etcetera. Mobility management-åtgärder bör även kopplas samman med fysiska åtgärder längs med stråket.	1-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Informera skolelever & dess vårdnadshavare om möjliga färdvägar	1	Kommuner
Ta fram trafikeringsplan för ökad kollektivtrafik i stråket. I arbetet görs en målpunksundersökning för resor med bil och resevaneundersökning.	1	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Översyn och införande av körfält för kollektivtrafik på Norrortsleden samt det kommunala vägnätet.	1-3	Trafikverket, Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Utredning om införande av försök med dynamiska busskörfält samt godstrafikens möjlighet att nyttja körfält för kollektivtrafik	1	Trafikverket
Översyn av tillgänglighet mellan Häggvik station och hållplatser Häggviksleden	1-3	Sollentuna kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Studera en förbättrad bytespunkt vid trafikplats Täby Kyrkby	2-4	Täby kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Översyn av skyltning och vägvisning till och från hållplatser samt bytespunkter	2-3	Trafikverket & kommuner
Översyn av hållplatser längs Norrortsleden och dess attraktivitet genom exempelvis cykelparkeringar, väderskydd etcetera	2-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner

Denna funktion behöver ingå att lösa inom ramen för en eventuell planläggningsprocess för additionskörfältet.

ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla - FOKUSOMRÅDEN

Hållbart resande



Åtgärdsförslag	Fyrstegsprincip	Aktörer
Mobility management såsom prova-på-kort, informationskampanjer, trafikinformation, cykelkampanjer, uppmuntra arbetsgivare att få sin personal att cykla till jobbet etcetera. Mobility management-åtgärder bör även kopplas samman med fysiska åtgärder längs med stråket.	1-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Informera skolelever & dess vårdnadshavare om möjliga färdvägar	1	Kommuner
Ta fram trafikeringsplan för ökad kollektivtrafik i stråket. I arbetet görs en målpunksundersökning för resor med bil och resevaneundersökning.	1	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Översyn och införande av körfält för kollektivtrafik på Norrortsleden samt det kommunala vägnätet.	1-3	Trafikverket, Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Utredning om införande av försök med dynamiska busskörfält samt godstrafikens möjlighet att nyttja körfält för kollektivtrafik	1	Trafikverket
Översyn av tillgänglighet mellan Häggvik station och hållplatser Häggviksleden	1-3	Sollentuna kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Studera en förbättrad bytespunkt vid trafikplats Täby Kyrkby	2-4	Täby kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Översyn av skyltning och vägvisning till och från hållplatser samt bytespunkter	2-3	Trafikverket & kommuner
Översyn av hållplatser längs Norrortsleden och dess attraktivitet genom exempelvis cykelparkeringar, väderskydd etcetera	2-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner

Förslag togs fram i den fördjupade utredningen.

ÅVS Ökad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla - FOKUSOMRÅDEN

Hållbart resande

Åtgärdsförslag	Fyrstegs-princip	Aktörer
Mobility management såsom prova-på-kort, informationskampanjer, trafikinformation, cykelkampanjer, uppmuntra arbetsgivare att få sin personal att cykla till jobbet etcetera. Mobility management-åtgärder bör även kopplas samman med fysiska åtgärder längs med stråket.	1-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Informera skolelever & dess vårdnadshavare om möjliga färdvägar	1	Kommuner
Ta fram trafikeringsplan för ökad kollektivtrafik i stråket. I arbetet görs en målpunksundersökning för resor med bil och resevaneundersökning.	1	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Översyn och införande av körfält för kollektivtrafik på Norrortsleden samt det kommunala vägnätet.	1-3	Trafikverket, Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner
Utredning om införande av försök med dynamiska busskörfält samt godstrafikens möjlighet att nyttja körfält för kollektivtrafik	1	Trafikverket
Översyn av tillgänglighet mellan Häggvik station och hållplatser Häggviksleden	1-3	Sollentuna kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Studera en förbättrad bytespunkt vid trafikplats Täby Kyrkby	2-4	Täby kommun, Region Stockholm Trafikförvaltningen & Trafikverket
Översyn av skyltning och vägvisning till och från hållplatser samt bytespunkter	2-3	Trafikverket & kommuner
Översyn av hållplatser längs Norrortsleden och dess attraktivitet genom exempelvis cykelparkeringar, väderskydd etcetera	2-3	Region Stockholm Trafikförvaltningen & kommuner

Behöver ingå i en fortsatt planering av de föreslagna gc-stråken. Detta bör även göras generellt i befintligt gc-nät.

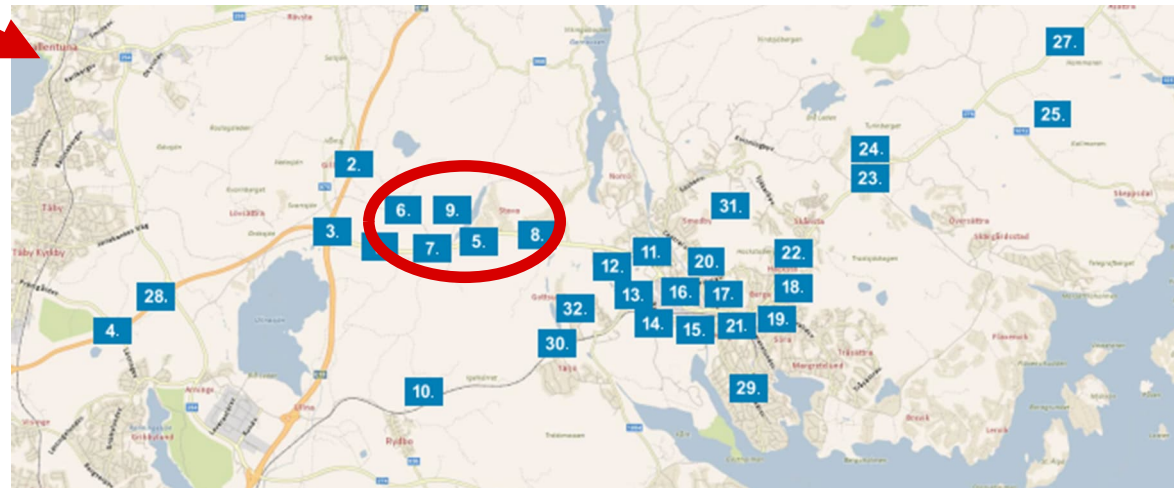
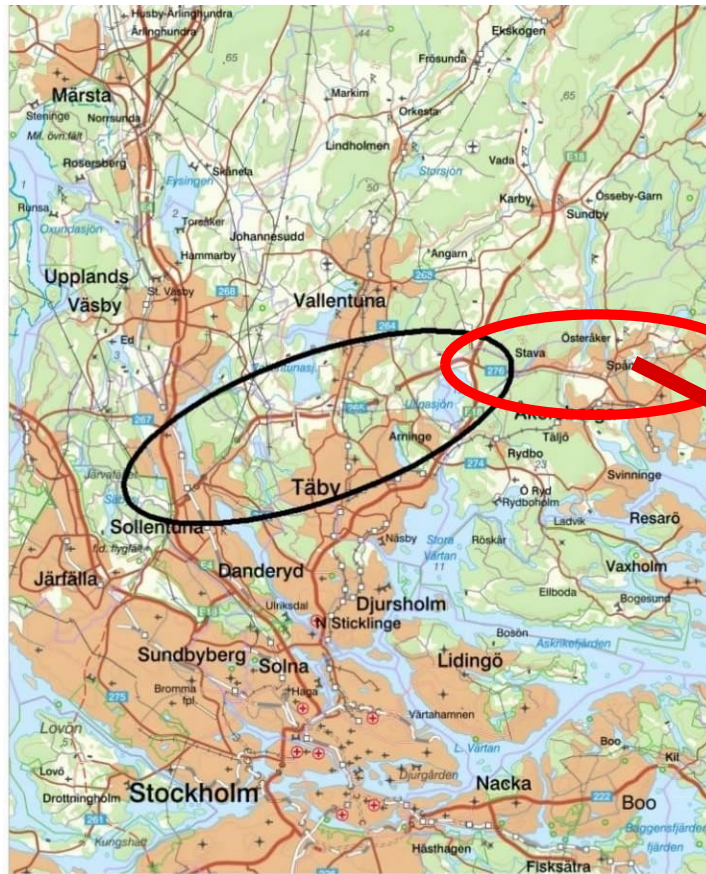
Fortsatt hantering av berörda åtgärdsförslag från ÅVS väg 276

ÅVS Framkomlighet väg 276

Enligt ställningstagandet efter ÅVS Framkomlighet väg 276 kan nu följande åtgärder utredas vidare inför beredning av beslut om hastighetshöjning:

- Åtgärd 5 – Funktion 100 km/h
- Åtgärd 6 – Cykelstråk till Rosenkälla
- Åtgärd 7 – Ny korsningspunkt vid Stava
- Åtgärd 8 – Ny lokalväg från Sjöbergsvägen
- Åtgärd 9 – Faunapassage

Hastighetshöjning är inte beroende av utvecklingen på Norrortsleden även om nyttan skulle bli större av en högre framkomlighet där. Merparten av dygnstrafiken skulle gynnas. Men det förutsätter mycket stora investeringar: parallell lokalväg för långsamtgående samt planskilda anslutningar.



Vägen framåt

Synpunkter på den fortsatta hanteringen av alla åtgärdsförslag utifrån denna presentation till den 15 sep
Frågor under tiden om t ex den fördjupade utredningen kan ställas till david.nykvist@trafikverket.se.

Sep-Okt: sammanställning av inkomna synpunkter, svar på dessa och eventuellt justerat förslag till fortsatt hantering.
Vid behov kan uppföljningsmöten ske med berörda parter kring specifika åtgärdsförslag.

Okt-Nov: Trafikverkets ställningstagande till fortsatt hantering.

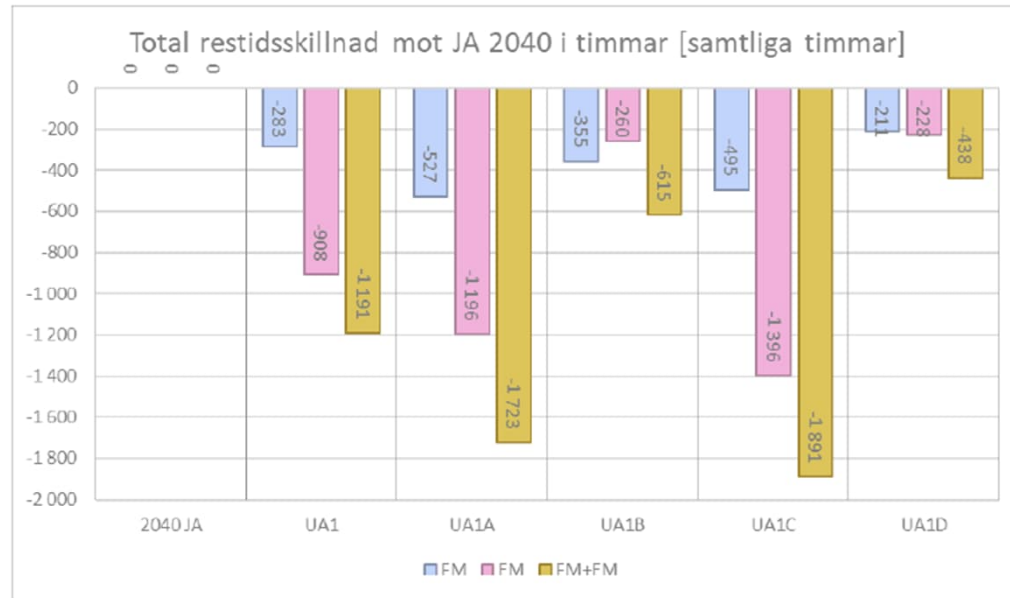
Extra bilder

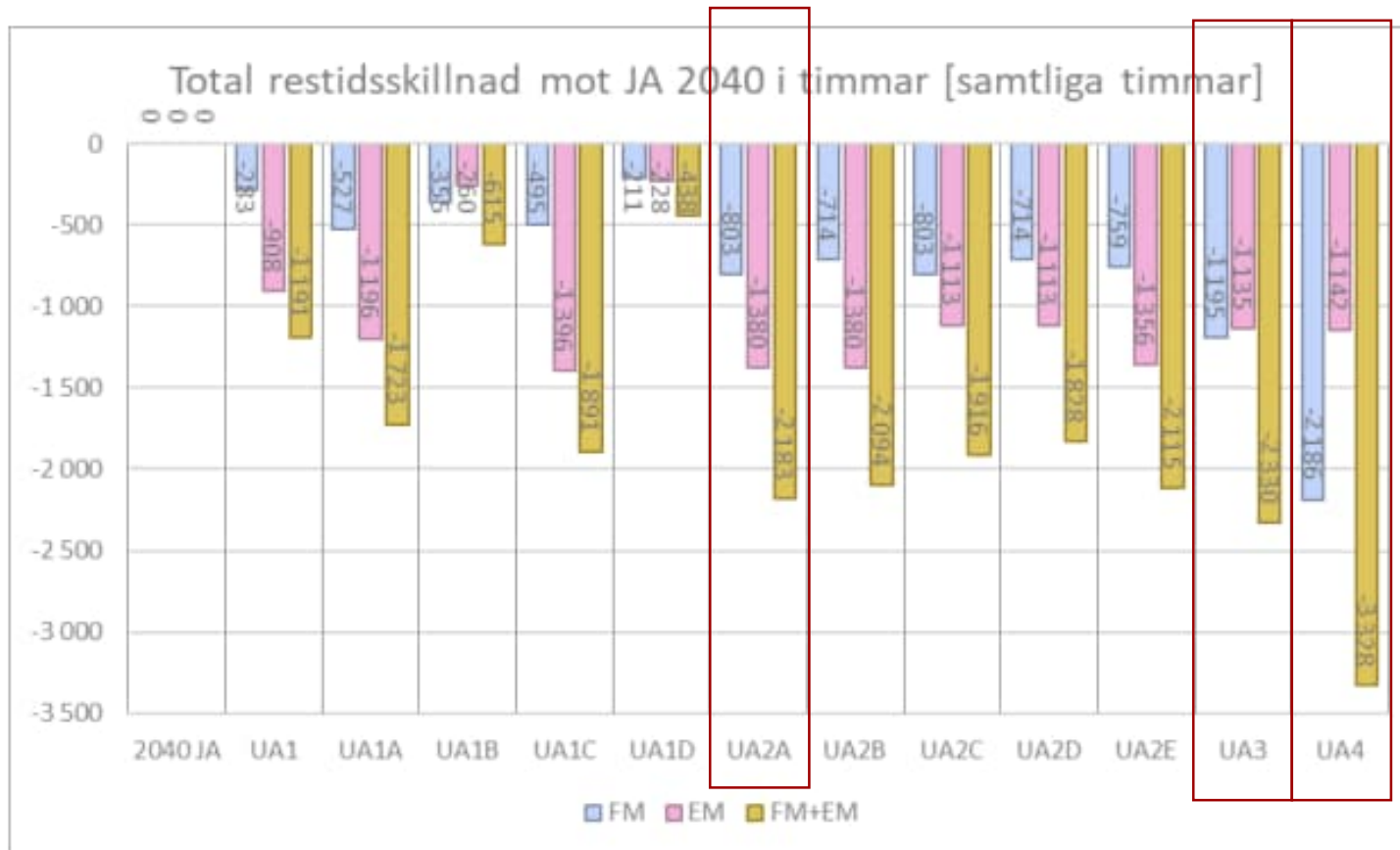


Restidsförändring vid tillägg av varje enskild åtgärd

	FM + EM	FM	EM
UA1 - Alla åtgärder	1191	283	908
UA1A - Utan Tunberget	1723	527	1196
Tunbergets restidsnytta	-532	-244	-288
UA1B - Utan Täby Kyrkby	615	355	260
Täby Kyrkbys restidsnytta	576	-72	648
UA1C - Utan Mossan	1891	495	1396
Mossans restidsnytta	-700	-212	-488
UA1D - Utan Rosenkälla	438	211	228
Rosenkällas restidsnytta	753	72	680
Nytta FM + EM	1. Rosenkälla, 2. Täby Kyrkby		
Nytta FM	1. Rosenkälla		
Nytta EM	1. Rosenkälla, 2. Täby Kyrkby		
Onytta FM + EM	1. Mossen, 2. Tunberget		
Onytta FM	1. Tunberget, 2. Mossen, 3. Täby Kyrkby		
Onytta EM	1. Mossen, 2. Tunberget		

UA1	UA1A	UA1B	UA1C	UA1D
Trimningsåtgärd i:	Trimningsåtgärd i:	Trimningsåtgärd i:	Trimningsåtgärd i:	Trimningsåtgärd i:
• Tpl Tunberget	• Tpl Täby Kyrkby	• Tpl Tunberget	• Tpl Tunberget	• Tpl Tunberget
• Tpl Täby Kyrkby	• Tpl Mossen	• Tpl Mossen	• Tpl Täby Kyrkby	• Tpl Täby Kyrkby
• Tpl Mossen	• Tpl Rosenkälla	• Tpl Rosenkälla	• Tpl Rosenkälla	• Tpl Mossen
• Tpl Rosenkälla				





Figur 10-1. Sammanställning samtliga utredningsalternativ.