

Åtgärdsplan Stora Marknadsvägen

En sammanfattning av utredningsarbetet och förprojekteringen som gjorts inom ramen för uppdraget för Stora Marknadsvägen och koppling 2.

Trafikplanering
Johanna Ullman
Marcus Gyllenberg
2024-09-16

Dnr SBN 2024/261-33

Innehåll

Bakgrund	3
Genomförda utredningar	4
Förprojektering	5
Åtgärdsförslag på Stora Marknadsvägen.....	5
Åtgärdsförslag i koppling 2.....	5
Alternativ 1: Buss + GC i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen).....	6
Alternativ 2: GC i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen).....	7
Alternativ 3. GC i koppling (i plan över Stora Marknadsvägen)	8
Konsekvenser	10
Åtgärdsförslag på Stora Marknadsvägen.....	11
Åtgärdsförslag i koppling 2.....	12
Etappindelning	14
Åtgärdsförslag på kort sikt (<3 år):.....	14
Åtgärdsförslag på lång sikt (>3 år):.....	15
Byggnadstekniska aspekter	15
Ekonomi	15
Kostnadsuppskattning.....	15
Ekonomiska överväganden.....	16
Slutsats	16

Bakgrund

Stora Marknadsvägen är en av kommunens högst belastade gator och utgör en viktig länk i huvudvägnätet då det är en infartsväg till Täby centrum. De höga trafikflödena skapar under vissa tider framkomlighetsproblem för biltrafik och kollektivtrafik på Stora Marknadsvägen. De höga trafikflödena medför även att biltrafik på Marknadsvägen har svårt att komma ut på Stora Marknadsvägen.

Under 2021 påbörjades ett arbete med att ta fram förslag på åtgärder för att öka framkomligheten på Stora Marknadsvägen och koppla samman Täby park med befintliga områden norr om Roslagsbanan.

I planprogrammet för Täby park pekas tio kopplingar ut för att sammanlänka den nya stadsdelen med kringliggande områden. Hur koppling 2 (se figur 1) utformas påverkar vilka åtgärder som kan genomföras på Stora Marknadsvägen. Av denna anledning har tre alternativa utformningar för koppling 2 studerats i samband med åtgärder på Stora Marknadsvägen.



Figur 1. I planprogrammet för Täby park har 10 kopplingar identifierats som viktiga för att sammanlänka den nya stadsdelen med övriga Täby. Den röda linjen visar utredningsområdet.

Genomförda utredningar

Arbetet initierades med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som blev klar i juni 2022. Utredningen rekommenderade åtgärder på kort och lång sikt, där syftet var att de kortsiktiga åtgärderna inte skulle omöjliggöra de långsiktiga åtgärderna.

Åtgärdsförslag på kort sikt i åtgärdsvalsstudien:

- Justera trafiksignalen i korsningen med Kemistvägen för att öka prioriteten för Stora Marknadsvägen.
- Flytta det signalreglerade övergångsstället vid Galoppfältets station närmare korsningen med Marknadsvägen.

Åtgärdsförslag på lång sikt i åtgärdsvalsstudien:

- Bygga en gång- och cykeltunnel under Roslagsbanan och Stora Marknadsvägen i koppling 2. Det signalreglerade övergångsstället vid Marknadsvägen tas bort och ersätts av den nya gång- och cykeltunneln.
- Signalreglera korsningen Stora Marknadsvägen/Marknadsvägen.
- Bygga ett sammanhängande gång- och cykelstråk med regional standard längs Stora Marknadsvägens norra sida.

Under hösten 2022 fortsatte arbetet med en dialog med trafikförvaltningen på Region Stockholm. Syftet med dialogen var att ta fram en plan för hur buss på sikt ska trafikera Täby park när området är fullt utbyggt och därmed kunna fastställa behov av buss i koppling 1 respektive koppling 2.

Trafikförvaltningens bedömning:

- Det är inte lämpligt att trafikera med buss i koppling 1. Beror på att det krävs en ny cirkulationsplats på Stora Marknadsvägen där bussen kan vända för att angöra bussterminalen vid Täby centrum, vilket innebär längre körsträcka för bussen utan att vinna upptagningsområde. Tunneln i koppling 1 uppfyller heller inte kraven på fri höjd enligt RiGata-Buss, som kräver 3,95 m. Tunneln har en fri höjd på 3,7 m och upplevs av operatören dessutom trång att svänga bussar.
- Det är inte nödvändigt att trafikera med buss i koppling 2. Det går att försörja Täby park med buss oavsett om koppling 2 byggs för busstrafik eller inte.
- De huvudsakliga målpunkterna i närområdet är Täby centrum och Roslagsbanan. Behov av busstrafik genom Täby park är främst för personer som har svårt att gå längre sträckor.

Under våren 2023 utökades utredningen till att även utreda framkomligheten på huvudvägnätet i centrala Täby. Syftet var bland annat att säkerställa att åtgärderna som utreds på Stora Marknadsvägen inte påverkar den samlade framkomligheten i stadskärnan negativt och att kommunen prioriterar rätt bland behov av framkomlighetshöjande åtgärder. Resultatet var att åtgärder på Stora Marknadsvägen har lokal påverkan och inte ger negativa konsekvenser på andra delar av huvudvägnätet.

Förprojektering

Efter avslutade utredningar har en förprojektering tagits fram för att säkerställa att åtgärdsförslagen är genomförbara och bedöma anläggningskostnaden. Projekteringen omfattar åtgärder på Stora Marknadsvägen och tre utformningsalternativ för koppling 2.

Åtgärdsförslag på Stora Marknadsvägen

- Anlägga ett sammanhängande gång- och cykelstråk med regional standard på norra sidan om Marknadsvägen.
- Signalreglera korsningen med Marknadsvägen med trafiksignal och lägga till ett extra körfält för högersvängande fordon.
- Anlägga ett extra genomgående körfält i östlig riktning på Stora Marknadsvägen mellan Marknadsvägen och Kemistvägen.
- Anlägga en extra utfart från Marknadsvägen där enbart högersväng ut på Stora Marknadsvägen är tillåten.

Under förprojekteringen har det även studerats att behålla befintlig utformning med endast ett genomgående körfält i östlig riktning på Stora Marknadsvägen. Dubbla körfält innebär en dyrare anläggningskostnad, men ger bättre framkomlighet på Stora Marknadsvägen.

Åtgärdsförslag i koppling 2

För koppling 2 har tre olika utformningsalternativ studerats. Samtliga fungerar i kombination med föreslagna åtgärder på Stora Marknadsvägen. De alternativ som studerats i koppling 2 är:

- Alternativ 1. Buss + Gång- och cykeltrafik i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen)
- Alternativ 2. Gång- och cykeltrafik i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen)
- Alternativ 3. Gång- och cykeltrafik i koppling (i plan över Stora Marknadsvägen)

För att bygga koppling 2 nyttjas befintlig tunnel under Roslagsbanan. Tunneln är idag stängd, men öppnas upp för gång- och cykeltrafik i samtliga alternativ. I Alternativ 1 öppnas den även upp för busstrafik.

I Alternativ 1 och 2 anläggs ytterligare en tunnel under Stora Marknadsvägen så att gående och cyklister kan passera både Roslagsbanan och vägen planskilt. I Alternativ 3 leds istället gående och cyklister upp till södra sidan om Stora Marknadsvägen och korsar vägen i plan via ett signalreglerat övergångsställe.

I förprojekteringen har två tunnelbredder studerats i den nya tunneln under Stora Marknadsvägen. Ett bredare tunnelalternativ ger en tryggare upplevelse och mer rymd för de som går och vistas i tunneln och är därför att föredra. En smalare tunnel blir något billigare (ca 4,5 mnkr) men sker på bekostnad av trygghetsupplevelse.

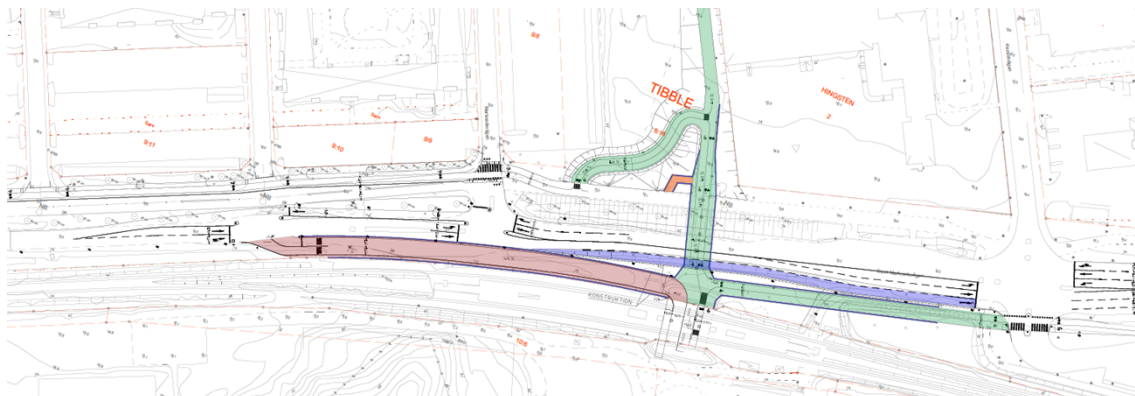
Alternativ 1: Buss + GC i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen)

Befintlig tunnel under Roslagsbanan öppnas upp för gång- och cykeltrafik samt busstrafik. Från tunneln leds bussgatan västerut och ansluter till Stora Marknadsvägen i en ny signalreglerad korsning väster om Marknadsvägen.

Ytterligare en tunnel för gående och cyklister byggs under Stora Marknadsvägen. Gång- och cykelvägen genom tunnarna ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät norrut och österut. Från tunneln anläggs även en trappa upp till det regionala gång- och cykelstråket på Stora Marknadsvägen.

Befintligt hållplatsläge för buss på Stora Marknadsvägen vid Galoppfältets station tas bort och resenärer hänvisas istället till det närliggande hållplatsläget vid simhallen. Nytt busshållplatsläge anläggs i tunneln under Roslagsbanan.

Stora Marknadsvägen utformas med två genomgående körfält i östgående riktning mellan Marknadsvägen och Kemistvägen. På grund av bussgatans anslutning från tunneln till Stora Marknadsvägen är det inte möjligt att anlägga dubbla körfält på hela sträckan. Det extra genomgående körfältet börjar istället strax efter korsningen med Marknadsvägen till skillnad från Alternativ 2 som har två körfält redan i korsningen.



Figur 2. Utformning Alternativ 1 med bred tunnel och dubbla körfält på Stora Marknadsvägen. Gång- och cykelväg illustreras i grönt, bussgata i rosa och det extra körfältet i lila.

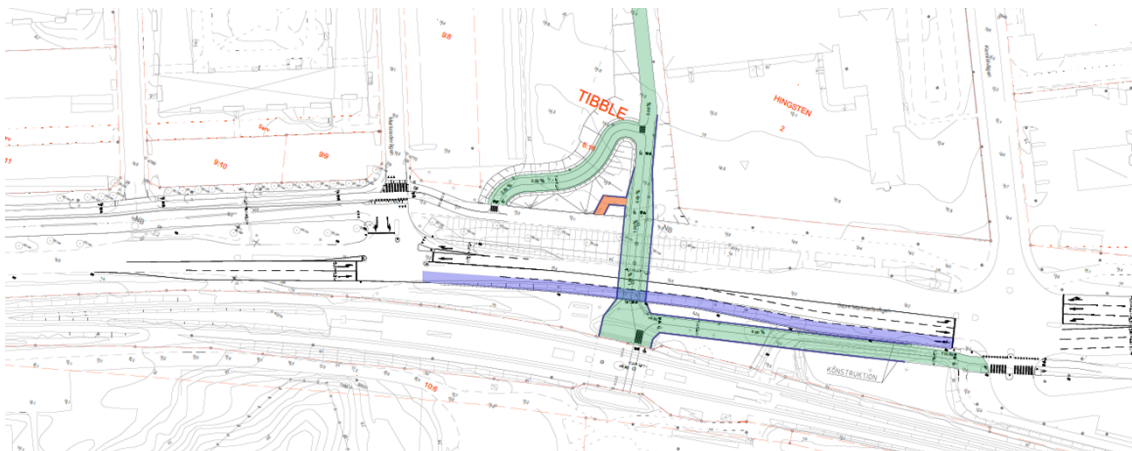


Figur 3. Visionsbild av Alternativ 1. Vy tagen från den befintliga tunneln under Roslagsbanan, riktad norrut. Visualiseringen visar den nya utformningen av tunneln under Roslagsbanan med busshållplats samt tunneln under Stora Marknadsvägen.

Alternativ 2: GC i koppling (planskilt under Stora Marknadsvägen)

Alternativ 2 har samma utformning som Alternativ 1 förutom att kopplingen inte utformas för busstrafik (varpå ingen ramp västerut behövs).

I detta alternativ kan dubbla genomgående körfält anläggas på Stora Marknadsvägen på hela sträckan från Marknadsvägen till Kemistvägen.



Figur 4. Alternativ 2 med bred tunnel och dubbla körfält på Stora Marknadsvägen. Gång- och cykelväg illustreras i grönt och det extra körfältet i lila.



Figur 5. Visionsbild av Alternativ 1. Vy tagen från den befintliga tunneln under järnvägen, riktad norrut. Visualiseringen visar den nya utformningen av tunneln under Roslagsbanan samt tunneln under Stora Marknadsvägen.

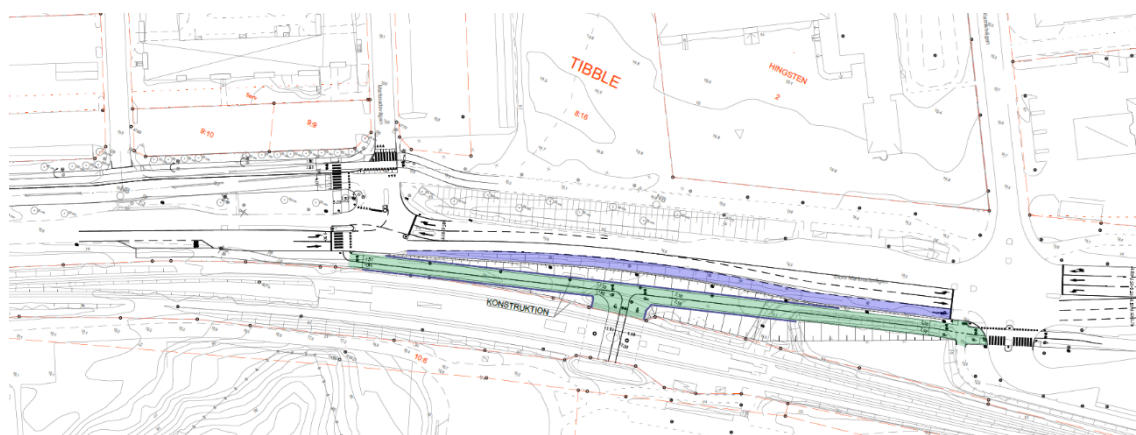
Alternativ 3. GC i koppling (i plan över Stora Marknadsvägen)

Kopplingen utformas utan busstrafik. Befintligt övergångsställe på sträcka i höjd med Galoppfältets station flyttas till korsningen med Marknadsvägen och kompletteras med

en cykelpassage. Övergångsstället förblir signalreglerat men trafiksignalen ingår istället i signalregleringen av korsningen.

Befintligt busshållplatsläge på Stora Marknadsvägen vid Galoppfältets station kan i detta alternativ behållas till skillnad från övriga alternativ.

Stora Marknadsvägen utformas med dubbla körfält på hela sträckan mellan Marknadsvägen och Kemistvägen.



Figur 6. Utformning Alternativ 3 med dubbla körfält på Stora Marknadsvägen. Gång- och cykelväg illustreras i grönt och det extra körfältet i lila.



Figur 7. Visionsbild av Alternativ 3. Vy tagen från tunneln under Roslagsbanan, riktad norrut. Visualiseringen visar den nya utformningen av tunneln och mötet med Stora Marknadsvägen.

Konsekvenser

De förprojekterade åtgärdsförslagen har utvärderats gällande framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet samt påverkan på trafiken under byggtid.

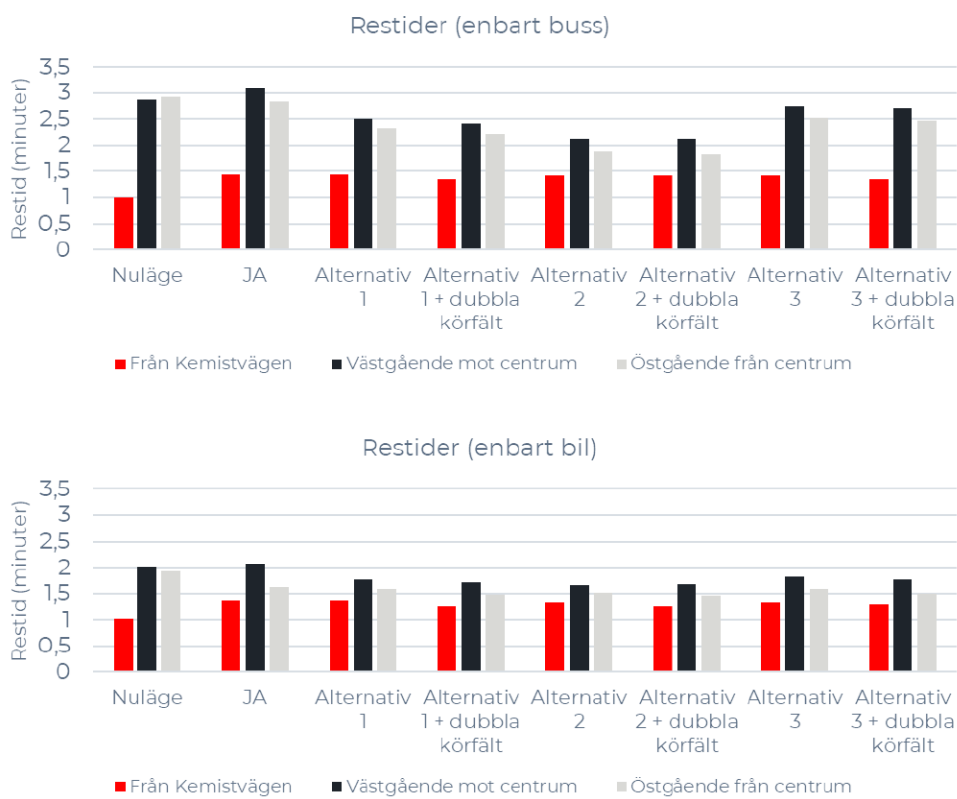
Framkomligheten för motorfordonstrafik har utvärderats genom trafikanalys. Analysen utgår från fredagseftermiddag eftersom det är då trafikflödena på Stora Marknadsvägen är som störst. Trafikanalysen har genomförts för prognosåret 2040 med utgångspunkt från kommunens befolkningsprognos. Fram till år 2040 beräknas kommunen ha cirka 100 000 invånare samt cirka 34 000 arbetsplatser. I prognosen ingår även framtida exploateringar i anslutning till Stora Marknadsvägen, såsom i Täby park, Täby centrum, Näsbydal och vid Kemistvägen.

Trafiken på Stora Marknadsvägen prognosticeras öka cirka 13 % till år 2040. I nuläget uppstår köer på Stora Marknadsvägen till följd av trafiksignalen vid Kemistvägen. Trafiksignalen har därför justerats och en jämförelseprognos år 2040 utan några andra åtgärder visar på fortsatt fördröjning men att den minskar något till följd av den justerade signalen. Fördröjningen på Kemistvägen ökar dock på grund av minskad gröntid och prioritet för denna trafikström, men det blir en bättre fördelning av kapaciteten i korsningen.

Att lägga till ett extra körfält mellan Marknadsvägen och Kemistvägen ger ett mer robust trafiksystem och ökar framkomligheten i samtliga alternativ. Åtgärden ger kortare köer och mindre fördröjning på grund av att fler bilar kan passera trafiksignalen vid Kemistvägen under ett omlopp.

För busstrafiken innebär dubbla körfält en större säkerhet i restiderna. Med ett körfält kan det vid vissa tillfällen uppstå en situation då en buss inte hinner igenom på ett omlopp. Om en sådan situation uppstår ökar restiden direkt med cirka 1 minut för bussen. Med två körfält minskar risken för att trafiken inte hinner igenom på ett omlopp.

Simuleringarna visar att det är relativt liten skillnad i restid mellan de olika alternativen, se Figur 5. Av de tre alternativen ger Alternativ 3 ger något längre köer och restid på grund av att fotgängare är inkluderade i signalen vilket ger längre säkerhetstider. Även Alternativ 1 ger något längre köer och restid på grund av bussignalen. Den utformning som ger kortast restid för bil och buss är Alternativ 2 med dubbla genomgående körfält på Stora Marknadsvägen.



Figur 8. Uppmätta restider i de olika utformningsalternativen för koppling 2.

Åtgärdsförslag på Stora Marknadsvägen

I nedanstående tabell följer en sammanfattad utvärdering för åtgärderna på Stora Marknadsvägen, som föreslås genomföras oberoende av hur koppling 2 utformas.

Tabell 1. Utvärdering av åtgärdsförslagen på Stora Marknadsvägen. Åtgärderna på Stora Marknadsvägen är gemensamma för samtliga alternativ 1-3.

Åtgärdsförslag	Utvärdering
Regionalt gång- och cykelstråk	<ul style="list-style-type: none"> Ökar framkomligheten för gående och cyklister. Ökar trafiksäkerheten då gång- och cykelbanan separeras. Ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter då övergångsställe och cykelpassage utformas genomgående eller upphöjt.
Trafiksignal korsning med Marknadsvägen	<ul style="list-style-type: none"> Ökar fördröjningen på Stora Marknadsvägen något, men underlättar för trafiken på Marknadsvägen att ta sig ut. Särskilt för vänstersvängande fordon, som idag behöver vänta in en lucka i båda riktningar vilket stundtals stoppar upp trafiken på Marknadsvägen.

Körfält för högersvängande fordon till Marknadsvägen i västlig riktning på Stora Marknadsvägen	<ul style="list-style-type: none"> • Ökar framkomligheten för trafik som ska svänga in på Stora Marknadsvägen. • Högersvängen tas med i signalen vilket ökar trafiksäkerheten för korsande gång- och cykeltrafik då fordonstrafiken från Stora Marknadsvägen kommer stötvis samt med lägre hastighet.
Ny utfart för högersvängande fordon från Marknadsvägen	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkar inte framkomligheten på Stora Marknadsvägen men gör det lättare för trafiken på Marknadsvägen att ta sig ut.
Dubbla genomgående körfält i östlig riktning från korsningen med Marknadsvägen	<ul style="list-style-type: none"> • Ökar framkomligheten på Stora Marknadsvägen och ger ett mer robust trafiksystem. • Ger kortare köer och mindre fördröjning till följd av att fler bilar kan passera trafiksignalen vid Kemistvägen under ett omlopp. • Kortare restider för buss i linjetrafik och säkrare restider.

Åtgärdsförslag i koppling 2

I nedanstående tabell följer en sammanfattad utvärdering av Alternativ 1-3.

Åtgärdsförslag	Utvärdering
Alternativ 1	<ul style="list-style-type: none"> • Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister samt ökar tillgängligheten till Täby park. • Minskar barriäreffekt av Roslagsbanan och Stora Marknadsvägen då kopplingen utformas planskilt. • Ökar flexibiliteten för buss då fler möjliga linjedragningar är möjliga inom Täby park. Buss i koppling 1 bedöms inte vara lämpligt av trafikförvaltningen. • Osäkerhet kring hur stor nytta kopplingen får för busstrafik. Trafikförvaltningen bedömer att kopplingen inte behöver utformas för buss och att det saknas ekonomiskt incitament för att trafikera med flertalet busslinjer genom Täby park. Stora Marknadsvägen är fortsatt ett viktigt busstråk till bussterminalen, vilket är nära att nå från Täby park. • Tunneln under Roslagsbanan har lägre tunnelhöjd än vad dagens riktlinjer anger. Den skarpa kurvan på bussgatan mellan Roslagsbanan och Stora Marknadsvägen medför att bussar inte kan mötas i tunneln. Bussgatan uppnår inte tillräckligt mått på säkerhetszon till fast hinder. • Tillgängligheten till buss minskar då hållplatsläget vid Galoppfältets station tas bort. Påverkar boende på Marknadsvägen och Byängsskolan, som ökar gångavstånd till närmsta busshållplats med cirka 250 m.

	<ul style="list-style-type: none"> Framkomligheten för motorfordon på Stora Marknadsvägen ökar med justerad signal i korsningen med Kemistvägen och införande av dubbla genomgående körfält i östgående riktning. Kopplingens utformning har liten påverkan på framkomligheten på Stora Marknadsvägen, men ger något högre fördröjning och längre restider gentemot Alternativ 1 eftersom en ny signalreglerad korsning tillkommer i bussgatans anslutning.
Alternativ 2	<ul style="list-style-type: none"> Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister samt ökar tillgängligheten till Täby park. Minskar barriäreffekt av Roslagsbanan och Stora Marknadsvägen då kopplingen utformas planskilt. Kopplingen utformas inte för buss, vilket minskar antal möjliga linjedragningar genom Täby park. Trafikförvaltningen bedömer att tillgängligheten till kollektivtrafik är god i området även om kopplingen inte utformas för buss. Tillgängligheten till buss minskar då hållplatsläget vid Galoppfältets station tas bort. Påverkar boende på Marknadsvägen och Byängsskolan, som ökar gångavstånd till närmsta busshållplats med cirka 250 m. Framkomligheten för motorfordonstrafik på Stora Marknadsvägen ökar med justerad signal i korsningen med Kemistvägen och införande av dubbla körfält. Trafikanalysen visar på lägre fördröjning och kortare restider gentemot övriga alternativ.
Alternativ 3	<ul style="list-style-type: none"> Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister samt ökar tillgängligheten till Täby park. Trafiksäkerheten ökar inte lika mycket som i övriga alternativ då gående och cyklister korsar Stora Marknadsvägen i plan och inte i tunnel. Minskar barriäreffekt av Roslagsbanan men inte av Stora Marknadsvägen. Kopplingen utformas inte för buss, vilket minskar antal möjliga linjedragningar genom Täby park. Trafikförvaltningen bedömer att tillgängligheten till kollektivtrafik är god i området även om kopplingen inte utformas för buss. Busshållplatsläget vid Galoppfältets station blir kvar vilket ger kortare gångavstånd till närmsta hållplats från bostäderna på Marknadsvägen och Byängsskolan.

För att utvärdera konsekvenserna för busstrafik har en dialog genomförts med trafikförvaltningen på Region Stockholm. Trafikförvaltningen ser generellt åtgärdsförslagen som positiva då framkomligheten förbättras. Trafikförvaltningen är även positiv till att befintlig plankorsning över spåren tas bort eftersom det ökar trafiksäkerheten. Vidare är deras bedömning att en gång- och cykeltunnel under Stora

Marknadsvägen är viktig att få till eftersom behovet att korsas vägen kommer att öka i takt med att Täby park byggs ut.

Trafikförvaltningen ser fortsatt inget behov av att utforma koppling 2 för busstrafik. Bedömningen är att det på sikt inte kommer att finnas ett ekonomiskt incitament för att planera för flertalet busslinjer genom Täby park. Av denna anledning ser de inte att den nya hållplatsen under tunneln har potential att bli en större bytespunkt mellan buss och tåg. Trafikförvaltningen bedömer att det främst är en servicelinje/och eller ringlinje som behövs genom Täby park för de som inte har möjlighet att gå längre sträckor. För dessa busslinjer är det inte nödvändigt att utforma koppling 2 för buss, eftersom upptagningsområdet blir större om linjerna går genom Täby park och Grindtorp istället för koppling 1 och 2.

I Alternativ 1 och 2 kan hållplatsläget vid Galoppfältets station inte ligga kvar när kopplingen byggs. Istället kommer bussresenärer hänvisas till hållplatsläget vid simhallen, vilket innebär att gångavståndet till närmsta hållplats ökar med cirka 250 m vilket främst får negativ inverkan på boenden på Marknadsvägen och elever och personal som åker buss till Byängsskolan. Trafikförvaltningens bedömning är att det behöver finnas en hållplats nära Galoppfältets station, men att det fungerar att slå ihop befintliga hållplatslägen eftersom de ligger så pass nära varandra. En fördel med att slå ihop hållplatslägena är att restiderna för buss minskar då det blir ett stopp färre.

Alternativ 1 uppfyller inte fullt ut dagens riktlinjer för busstrafik som är framtagna av Region Stockholm. Avsteg från trafikförvaltningens riktlinje RiGata-Buss är:

- Bussgatan uppnår inte tillräckligt mått på säkerhetszon till fasta hinder.
- Fri höjd i tunneln är 3,7 m och uppnår inte krav på 3,95 m.

Etappindelning

Åtgärdsförslag på kort sikt (<3 år):

- Anlägga ett sammanhängande gång- och cykelstråk med regional standard norr om Marknadsvägen.
- Anlägga ett extra genomgående körfält på Stora Marknadsvägen i östlig riktning mellan Marknadsvägen och Kemistvägen.
- Signalreglera korsning med Marknadsvägen och anlägga ett extra körfält för fordon som ska svänga höger in till Marknadsvägen.
- Anlägga en ny utfart från Marknadsvägen som tillåter att svänga höger ut på Stora Marknadsvägen.

Åtgärdsförslag på lång sikt (>3 år):

- Bygga koppling 2 enligt Alternativ 1-3. Behöver hanteras tillsammans med detaljplaneringen av området närmast kopplingen inom Täby park samt planering av busstrafik genom Täby park. Om kopplingen utformas enbart för gång- och cykel krävs inte lika stor anpassning som om kopplingen även utformas för buss.

Byggnadstekniska aspekter

Det är en utmaning att bygga nära Roslagsbanan utan att påverka tågtrafiken. I samtliga utredningsalternativ för koppling 2 krävs spontning och schaktning nära spåren. Alternativ 1 har störst risk för påverkan då hela bussrampen ligger i direkt anslutning till trafikförvaltningens fastighet. Alternativ 2 har längst avstånd till trafikförvaltningens fastighet och spåren vilket minskar risken jämfört med både Alternativ 1 och 3. Samråd med trafikförvaltningen inom Region Stockholm om hur dessa risker ska hanteras behöver hanteras under detaljprojekteringen när beslut om koppling 2 är taget.

Alternativ 1 kommer vidare även påverka trafiken på Stora Marknadsvägen i större utsträckning än övriga alternativ, eftersom anläggningstiden är längre.

Ekonomi

Kostnadsuppskattning

Uppskattad anläggningskostnad redovisas i tabell nedan. Angiven kostnad innefattar även åtgärder på Stora Marknadsvägen för samtliga alternativ.

Tabell 2. Anläggningskostnad uppskattad utifrån underlaget i förprojekteringen.

Åtgärdsförslag	Kostnadsuppskattning
Alternativ 1	215 mnkr
Kort sikt	45 mnkr
Lång sikt	170 mnkr
Alternativ 2	145 mnkr
Kort sikt	40 mnkr
Lång sikt	115 mnkr

Alternativ 3	130 mnkr
Kort sikt	30 mnkr
Lång sikt	100 mnkr

Ekonomiska överväganden

- Kalkylen innefattar en bredare tunnel under Stora Marknadsvägen i Alternativ 1 och 2. Det kostar mer än att bygga en smalare tunnel (cirka 4,5 miljoner kr), men medför att tunneln kommer upplevas tryggare.
- Att på kort sikt anlägga ett extra körfält mellan Marknadsvägen och Kemistvägen kan innebära att delar av körfältet behöver rivas när gång- och cykeltunneln under Stora Marknadsvägen byggs. Kostnad för rivning och återställning är inte med i kalkylen utan behöver utredas vidare i detaljprojekteringen.
- Kalkylen innefattar inte flytt av fjärrvärmeledningar väster om Stora Marknadsvägen. Detta behöver utredas vidare i detaljprojekteringen när beslut om hur koppling 2 ska utformas är taget.
- Detaljprojekteringen får utreda vilka åtgärder som behövs för att säkra spårtrafiken. Alternativ 1 och 3 har störst påverkan på Roslagsbanan och risken är stor att det krävs spåravstängning under byggtiden. Att enbart ha ett spår öppet på Roslagsbanan kommer innebära en stor kostnad för ersättningstrafik vilket kalkylen inte tar hänsyn till. Påverkan på tågtrafiken behöver utredas i samråd med trafikförvaltningen i detaljprojekteringen.
- Kalkylen förutsätter att trafikförvaltningen inom Region Stockholm bekostar anslutningen mellan tunneln och Roslagsbanans station så att stationen kan angöras. Detta behöver hanteras inom arbetet med att ta fram ett samverkansavtal med Region Stockholm.
- Kalkylen innefattar inte projektering och anpassningar på Täby park-sidan.

Slutsats

Generellt bedöms studerade åtgärder på Stora Marknadsvägen öka framkomligheten och trafiksäkerheten för samtliga trafikslag på Stora Marknadsvägen.

För koppling 2 föreslås Alternativ 1 och 2 bearbetas vidare. Alternativen har samma utformning för gång- och cykeltrafik, det som skiljer dem åt är att en bussgata

tillkommer i Alternativ 1. Den sammanvägda bedömningen är att Alternativ 2 är det mest lämpliga utformningsalternativet utifrån framkomlighet, trafiksäkerhet och genomförande. Att även Alternativ 1 föreslås studeras vidare beror på att det är det enda alternativ som möjliggör buss i koppling 2. Trafikförvaltningen inom Region Stockholm, som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län, bedömer att koppling 2 inte behöver utformas för busstrafik för att klara av att trafikförsörja Täby park när området är fullt utbyggt. Det ger dock en ökad flexibilitet för framtida linjedragningar om kopplingen även utformas för buss. För att inte riskera att bygga bort en god kollektivtrafikförsörjning av Täby park behöver frågan om framtida busstrafik genom stadsdelen utredas vidare och en avsiktsförklaring tas fram tillsammans med trafikförvaltningen inom Region Stockholm.

Att förlänga koppling 2 med en tunnel under Stora Marknadsvägen enligt Alternativ 1 och 2 kan utöver trafiksäkerheten även öka tryggheten. Att välja en bredare tunnel under Stora Marknadsvägen bedöms dock viktigt för att kopplingen inte ska upplevas trång och otrygg.