



Tobias Johansson
Trafikplanering
08-508 266 56

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-02-13

Mats Fager
Gatuavdelningen
Trafikstyrning
08-508 262 98
mats.fager@tk.stockholm.se

Ökad framkomlighet. Planering och förslag till åtgärder. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Kontoret får i uppdrag att fortsätta framkomlighetsarbetet i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande.
2. Kontoret får i uppdrag att i samband med reparationerna av nordsydaxeln genomföra åtgärder för bättre framkomlighet längs stråket Liljeholmsbron-Västerbron-S:t Eriksgatan.
3. Kontoret får i uppdrag att tillsammans med Vägverket genomföra en förnyad flaskhalsstudie och inom samarbetet för regional framkomlighet utreda vägombyggnader och trafikregleringsåtgärder för att förbättra framkomligheten.
4. Kontoret får i uppdrag återkomma till nämnden med förslag till avvägningsprinciper.

Magdalena Bosson

Anette Scheibe

Göran Gahm



Sammanfattning

Trafikkontoret, vägverket och SL kommer att vidareutveckla samarbetet kring regionala framkomlighetsfrågor och konkreta åtgärder. I samband med reparationerna av nordsydaxeln föreslås ett antal framkomlighetshöjande åtgärder främst på S:t Eriksgatan. Vidare föreslås att en förnyad flaskhalsutredning som bland annat beaktar trängselskattens effekter genomförs i samarbete mellan staden och vägverket. Ett förslag till avvägningsprinciper redovisas i trafiknämnden kring årsskiftet 2007/2008.

Bakgrund

För att förbättra framkomligheten bedriver kontoret ett samlat arbete som inbegriper åtgärder på såväl regional nivå, som på en mer detaljerad nivå på stadens gatunät. Framkomlighetsarbetet behandlades vid trafiknämndens sammanträde 2006-12-12 (dnr T2006-300-02863). Nämnden beslöt uppdra åt kontoret att återkomma till nämnden med en projektorganisation för arbete med framkomlighetsåtgärder, en tidplan som redovisar det fortsatta utredningsarbetet samt förslag till de första konkreta åtgärderna.

Kontorets synpunkter

Organisation för arbete med framkomlighetsåtgärder

Kontorets arbete med framkomlighetsåtgärder kommer att samordnas av kontorets enhet för framkomlighet. Hit knyts alla kontorets funktioner som på olika sätt arbetar med framkomlighet.

De stora trafikströmmarna i de centrala delarna av regionen går på vägar där antingen staten via Vägverket Region Stockholm (VST) eller staden via trafikkontoret (TK) är väghållare. Den kollektiva trafiken och vägtrafiken samverkar för en god trafikförsörjning. Därför anser kontoret att det är lämpligt med en permanent regional styrgrupp för alla frågor rörande framkomligheten i det regionala vägnätet. Diskussioner har nu inletts mellan trafikkontoret, Vägverket Region Stockholm och SL om hur det existerande samarbetet kring regionala framkomlighetsfrågor bör utvecklas, bland annat med en tydligare profilering av Trafik Stockholm. Kontoret menar att det är inom detta samarbete som det mest effektiva arbetet för god framkomlighet och hållbar mobilitet i Stockholmsregionen kan utvecklas.

De projekt- och arbetsgrupper och enskilda frågor som kan knytas till och avrapportera till denna styrgrupp är:

- Projektgruppen för de olika förstudier kring E4 och Norra länken vid Norra Station som nu samordnas i en process.
- Praktiska frågor kring återinförandet av trängselskatten.
- Den permanenta gruppen för samordning av trafikstörande arbeten.

- Framkomlighetsfrågor kopplade till Trafik Stockholms verksamhet.

Därutöver finns en samarbetsorganisation med SL med arbetsgrupper och styrgrupp, samt Trafikkommittén för information och samråd med företrädare för många olika trafikantintressen.

Införandet av trängselskatter

Trängselskatten kommer att återinföras i Stockholm, eventuellt i modifierad form jämfört med försöket under år 2006. Detta är en synnerligen kraftfull åtgärd som påverkar såväl val av transportsätt från bilresande till kollektivt resande och omfördelar biltrafik från innerstaden till bl.a. Essingeleden. Detta är positivt för framkomligheten i innerstaden, men planerade vägarbeten kommer istället att reducera framkomligheten under vissa tider. Under året kommer också SL:s taxesystem att ändras vilket kan påverka efterfrågan på kollektivresor. Kontoret kommer noga att följa hur trafikflöden och framkomligheten utvecklas.

Framkomlighetshöjande åtgärder vid större trafikstörande arbeten

Under sommaren kommer omfattande reparationsarbeten att genomföras i Söderledstunneln samt på Centralbron och anslutningarna vid Tegelbacken till Klaratunneln och Klarastrandsleden. Dessa arbeten kommer att redovisas separat i Trafiknämnden. Preliminärt kommer arbetena att pågå 10 juni – 2 september. Under denna tid kommer det ena av de två tunnelrören under Södermalm vara avstängt och trafiken ledas dubbelriktat i det andra. Detta innebär under högrafiktid ett kapacitetsbortfall på cirka 1800 fordon/timme som inte i sin helhet kan omfördelas till Essingeleden. Det är därför angeläget att även utnyttja de möjligheter som finns för omledning av trafik via innerstadens huvudgator och att här förbättra biltrafikkapaciteten.

Under juli månad kommer Vägverket att stänga av ena röret i Eugeniattunneln för att kunna utföra arbeten som är nödvändiga för byggandet av Norra Länken. Liksom under förra sommaren kommer det återstående röret provisoriskt få tre körfält medan ett körfält måste ledas via ytvägnätet.

När reparationerna på nord-sydaxeln är avslutade inleds reparationerna av Norrbro. Vid denna tidpunkt kommer trafiktrycket på innerstaden att ha minskat genom trängselskattens återinförande.

De största störningarna av framkomligheten kommer att inträffa under den första delen av sommaren.

Prioritering av trafiken längs omledningsstråket via Västerbron.

Stråket Liljeholmsbron-Västerbron med avgrening mot främst S:t Eriksgatan men även Lindhagensplan fungerar som omledningsstråk vid såväl reparationer på Essingeleden som Nordsydaxeln.

Kontoret föreslår efter samråd i Trafikkommittén att följande planerade åtgärder genomförs under våren för att mildra konsekvenserna av reparationerna på nord-sydaxeln och för att få stråket att fungera bättre för omledd trafik :

- a) Omprogrammering av trafiksignalerna vid Hornstull och längs Drottningholmsvägen-S:t Eriksgatan för ökad prioritet åt trafiken på stråket.
- b) Stoppförbud införs kl 7-9 och 15-18 på S:t Eriksgatans östra sida på kvarteren mellan S:t Göransgatan och Fleminggatan samt mellan S:t Eriksplan och Karlbergsvägen. Alla stoppförbud längs stråket kommer att intensivövervakas och information om detta (S:t Eriksgatan blir "red route") går ut i god tid innan reparationerna av nordsydaxeln startar.
- c) Omprogrammering av signaler och ändring av lokala trafikföreskrifter rörande parkering och stannande sker via till förvaltningen delegerad beslutsrätt (så kallat väghållarbeslut).
- d) Genomfartsförbudet på Åsögatan och Magnus Ladulåsgatan mellan Götgatan och Rosenlundsgatan bör tas bort under reparationerna av Söderledstunneln för att kompensera för de försämrade lokala förbindelserna på Södermalm.

Borttagning av vissa förbud mot motorfordonstrafik

Bland kommunfullmäktiges uppdrag i budget 2007 ingår översyn över vilka enkelriktningar/begränsningar som kan tas bort för att få trafiken att flyta bättre. I innerstaden finns cirka 100 lokala trafikföreskrifter rörande förbud för motorfordonstrafik. En genomgång har gjorts av svårövervakade genomfartsförbud för motorfordon. Efter ytterligare konsekvensanalyser upphävs vissa i syfte att förbättra orienterbarheten och tillgängligheten samtidigt som trafikökningarna bedöms bli måttliga. Upphävda genomfartsförbud redovisas i kommande lägesrapporter.

Gröna vågen

Så kallad grön våg finns på de flesta huvudgatorna i innerstaden och på många i ytterstaden. Normalt läggs vågen för en hastighet längs gatan i intervallet 40-50 km/h. På gator med signaler på ojämna avstånd från varandra är det svårt eller omöjligt att lägga grön våg i båda riktningarna samtidigt. Normalt läggs vågen i den mest belastade riktningen, ofta i ena riktningen på morgonen och i den motsatta på eftermiddagen. I de fall den gröna vågen inte fungerar väl är orsaken oftast att trafiksystemet är belastat över kapacitetsgränsen. När bussprioritering i signalerna går in störs också den gröna vågen.

Ett aktuellt nytt projekt med grön våg är Örbyleden. En bättre prioritering för trafiken längs stråket kan avlasta förbindelsen mellan Södra Länken och Nynäsvägen söderut som är en av de värre flaskhalsarna under eftermiddagen.

Att förändra tidsintervallerna automatiskt efter trafikmängden har testats med olika metodik. I MATSIS-projektet provas trafikstyrda tidplaneval på bland annat

Lidingövägen. Principen är här att när köer byggs upp så läggs ett så kallat klockstopp in så att omloppstiden förlängs i signalerna längs stråket och mer trafik i huvudriktningen kan avvecklas. Denna princip kan dock inte användas överallt. Det är kontraproduktivt att mata fram mer trafik än vad flaskhalsar längre in i systemet kan släppa igenom.

Ett gott trafiktekniskt underhåll av signalerna behövs för att trimma dem för att svara mot ändrade trafikförhållanden, permanenta eller tillfälliga i samband med gatuarbeten.

Trafiksignaler med gul blink

Gul blink är efter ändring i trafikförordningen inte tillåtet som driftform i signaler utan får endast användas tillfälligt i samband med driftstörningar. Att införa gul blink nattetid, vilket ofta efterfrågas, är alltså nu inte möjligt utan att ändra lagstiftningen.

Ny flaskhalsinventering

Det är osäkert vilket värde äldre trafikstudier som Stockholms flaskhalsutredning, (Trängseln på Stockholms gator och vägar / Movea 2003) och Utvärdering av stockholmsförsökets effekter på biltrafiken / Trafikkontoret 2006), nu har för planering av framkomlighetsförbättrande åtgärder.

Kontoret vill därför tillsammans med Vägverket genomföra trafikstudier under hösten 2007 och våren 2008 där den nya trängselskattens effekter kan beaktas, som underlag för planering av mer kostsamma och långsiktiga framkomlighetsförbättrande åtgärder.

Framkomlighetshöjande ombyggnader i trafiknäten för eventuell senare implementering

Den förnyade flaskhalsutredningen kommer att bli ett viktigt underlag för prioriteringar och eventuella genomförandebeslut rörande olika kapacitetshöjande åtgärder i trafiknätet. De prioriteringar som är av största vikt för den regionala framkomligheten ligger även på det statliga vägnätet. Som nämnts har kontoret ett nära samarbete med VST för att hitta bra lösningar på dessa:

- a) Förbättringar kring sammanflödet av trafiken till och från Essingeleden och Klarastrandsleden på E4/E20 vid Norra Station. Dels måste tillfälliga lösningar åstadkommas under byggtiden för Norra länken och Norra Stationsområdet och dels långsiktiga lösningar för när Norra länken och Norra Stationsområdet är färdigställda.
- b) Åtgärder kring Södra Länken för att förbättra trafiktunnlarnas funktion

En annan prioriterad åtgärd som ska utredas är förbättringar i Slussenområdet för trafiken från Centralbron mot Nacka.

Avvägningsprinciper

I en växande storstad med begränsade gatu- och vägutrymmen innebär all trafikplanering hantering av målkonflikter. Särskilt tydligt blir det i innerstaden där huvudgatorna i dag ska tillgodose helt andra behov än vad de en gång byggdes för men även fler funktioner än vad som förutsågs i de trafikplaner som togs fram under det förra århundradets avslutande decennier. Under de senaste åren har flera olika sektorsprogram tagits fram med delvis svårförenliga önskemål.

Kontoret avser därför att utreda frågan och vid årsskiftet 2007/2008 återkomma till nämnden med ett förslag till avvägningsprinciper. Detta kan ligga till grund för ett inriktningsbeslut om avvägning mellan olika trafikslags framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för synkronisering av sektorprogrammen vad gäller budget, tidplaner avvägningar i målkonflikter mm.

Beslutet om avvägningsprinciper föreslås följas av att nya områdesvisa trafik- och gatumiljöplaner tas fram. Dessa bör tas fram med en enklare process som uppdatering av befintliga planer så att de kan presenteras i nämnden under 2008 och 2009.

Frågor om vissa diskuterade större trafikomläggningar i innerstaden som lättnader i Östermalmsregleringen, flyttning av vissa cykelstråk, fler vänstersvängsförbud på hårt belastade huvudgator, avlastning av Hornstull genom att öppna förbindelsen Varvsgatan-Högalidsgatan mot Långholmsgatan och öppnande av Rutger Fuchsgatan kan hanteras inom ramen för de nya planerna.

Övrigt

En annan åtgärd för att förbättra framkomligheten är att förhandla fram nya avtal med de ledningsdragande bolagen som medger en taxesättning som stimulerar till snabbare återställning av trafikstörande arbeten på stadens huvudgator. Detta kommer att redovisas separat för nämnden.

För att underlätta för trafikanterna att snabbt få svar på frågor utvecklas en kundtjänst vid kontoret.

Kostnader

I trafikkontorets verksamhetsprogram för 2007 samt treårsprogram för 2008-2010 räknar kontoret med följande kostnader för framkomlighetsarbetet. I kostnaderna ingår utredningar, inventeringar, planering och genomförande av administrativa eller andra mindre åtgärder. Kostnader för större trimningsåtgärder ingår inte.

År	2007	2008	2009	2010	Totalt (mkr)
	2,2	3,0	2,0	2,1	9,3

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslag till inriktning för det fortsatta arbetet med framkomlighetsåtgärder. I samband med reparationerna av nordsydaxeln föreslås att kontoret får i uppdrag att genomföra åtgärder för bättre framkomlighet längs stråket Liljeholmsbron-Västerbron-S:t Eriksgatan. Kontoret får också i uppdrag att genomföra en förnyad flaskhalsstudie tillsammans med Vägverket och planera för ytterligare åtgärder med anledning av dessa. Vidare föreslås kontoret få i uppdrag återkomma till nämnden med förslag till avvägningsprinciper.

Kontoret avser att återkomma med lägesrapporter om framkomlighetsarbetet halvårsvis.

Slut