



Storstadsplanering

Åtgärder 2009-12 för att mildra Stockholms trafikproblem



2008-12-03

Förord

Trafikhuvudmännen arbetar för att Stockholmsregionen ska vara en bra region att leva, verka och bo i. För att komplettera de satsningar som planeras på lång sikt för att förbättra Stockholmstrafiken arbetar vi med s.k. trimningsåtgärder. Trimningsåtgärder är åtgärder som går att genomföra på befintligt transportnät och används för att förbättra och trimma systemet för att mildra trafiken. Stockholms Trafikkontor, SL och Vägverket har arbetat fram en gemensam plan för åtgärder 2009-2012 för att mildra Stockholms trafikproblem. Den omfattar de åtgärder som genomförs för trängselskattepengarna som kommer Stockholmsregionen till nytta samt ordinarie verksamhet hos trafikhuvudmännen.

Under senare år har trimningsåtgärder och ITS¹ kommit in mer i planeringen, men bedrivits delvis separat från övriga åtgärder. Kraven har efterhand ökat på mer nytto/kostnadsbedömningar och planering även för dessa vanligtvis mindre omfattande åtgärder. Utomlands är omvittnat att bättre vägtrafikledning och bättre utformning av vägar med utnyttjande av ITS bäst sker genom att se ITS som ett verktyg och en del i en problemorienterad planering som även omfattar fysiska åtgärder. Föreliggande rapport är ett första försök att ta ett sådant helhetsgrepp på behovet av trimningsåtgärder i Stockholmsregionen.

Denna rapport ska ses som en första version där vi försökt skissa hur man bör ta ett helhetsgrepp på det kortsiktiga behovet av förbättringsåtgärder enligt stegen två och tre i fyrstegsplaneringen. Detta innebär att i första hand övervägs och prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, i andra hand åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, i tredje hand förbättringsåtgärder och i fjärde och sista hand nyinvesteringar.

Styrgruppen anser på basis av remissutgåvan att samarbetet bör fortsätta och få lite fastare former under 2009. Då kommer nya färskdata bl.a. genom flaskhalsutredningen kunna ligga till grund för nästa års utgåva, Storstadsplanering 2010-2013.

Anneli Amft
Projektledare, Vägverket

Arbetsgruppen:

Erik Hollander från SL, Mats Fager och Helene Olofsson från Stockholms Stad Trafikkontoret, Dick Gahnberg, Kent Ericson, Leif Carlsson och Anneli Amft Vägverket Region Stockholm samt Gunnar Lind från Movea.

Styrgruppen för regional framkomlighet:

Magdalena Bosson, Anette Scheibe och Mats Fager från Stockholms Stad Trafikkontoret
Helena Sundberg, Paulina Eriksson och Erik Hollander från SL
Christer Agerback, Kristina Söderberg och Dick Gahnberg från Vägverket Region Stockholm

¹ Intelligent Transport System (ITS), innebär att IT (informationsteknologi) används som ett stöd för fordon, människa och väg i samspel – helt enkelt IT i trafiken.



Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
2	Storstadsplanering	2
3	Dagens största trafikproblem	3
4	Möjliga åtgärder	5
5	Vägledande strategier och principer	6
6	Större trimningsobjekt	8
7	Analys av förslag till verksamhetsplan	9
8	Erfarenheter av den taktiska planeringen	11
9	Bilagor	12

1 Bakgrund

Inom Vägverket, Stockholms stad och Storstockholms Lokaltrafik pågår arbete att utveckla befintliga planeringsformer. Under senare år har trimningsåtgärder och ITS kommit in mer i planeringen, men bedrivits delvis separat från övriga åtgärder. Utomlands är omvittnat att bättre vägtrafikledning och bättre utformning av vägar med utnyttjande av ITS bäst sker genom att se ITS som ett verktyg och en del i en problemorienterad planering som även omfattar fysiska åtgärder. Föreliggande rapport är ett första försök att ta ett sådant helhetsgrepp på behovet av trimningsåtgärder i Stockholmsregionen.

Trafikproblemen växer

Infrastrukturplaneringen för vägar och banor har utvecklats under flera decennier. Perspektivet i denna planering är ofta mycket långsiktigt. Men stora projekt tar ofta lång tid att planera och genomföra. Det kan ta upp till femton år eller mer. Förbifart Stockholm t.ex. startade som Kungshattsleden redan i 1966 års regionplaneskiss.

Under tiden som planeringen fortgår och de stora projekten ligger på skrivbordet växer trafikproblemen. Inte ens när nya stora projekt öppnar försvinner problemen. Det förefaller som vi får vänja oss med att mildra trafikproblemen i framtiden, inte lösa dem. Trängseln i högtrafik på de Stockholmsnära delarna av vägnätet, kommunalt som statligt, är i dag så stor att den hämmar hela regionens tillväxt. Under de mest belastade timmarna på morgon och kväll tar det cirka 2-3 ggr längre tid att färdas en viss sträcka än under resten av dygnet. Redan små störningar i trafiken, eller onormala väderförhållanden, ger stora konsekvenser runt om i Stockholms vägnät och trafikanterna upplever en betydande osäkerhet i förväntade restider.

Inom Stockholmsregionen pågår för närvarande ett antal större väginvesteringar i olika skeden på det primära vägnätet. Dessa större investeringar medför efter färdigställande minskade trängselproblem lokalt men har liten påverkan på trängseln i det övergripande vägnätet på kort sikt. Tvärtom bidrar dessa nybyggnadsprojekt i vissa fall till ökad trängsel på det övergripande vägnätet och att vissa flaskhalsar förstärks.

Spårkapaciteten i allas SLs spårssystem utnyttjas i stort sett maximalt redan idag. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt förstahandsval krävs en utbyggnad av spårsystemen. I väntan på att spårtrafiken byggs ut är det viktigt att avlasta spårtrafiken med attraktiv busstrafik, vilket i sin tur kräver att framkomligheten under rusningstrafiken är säkrad.

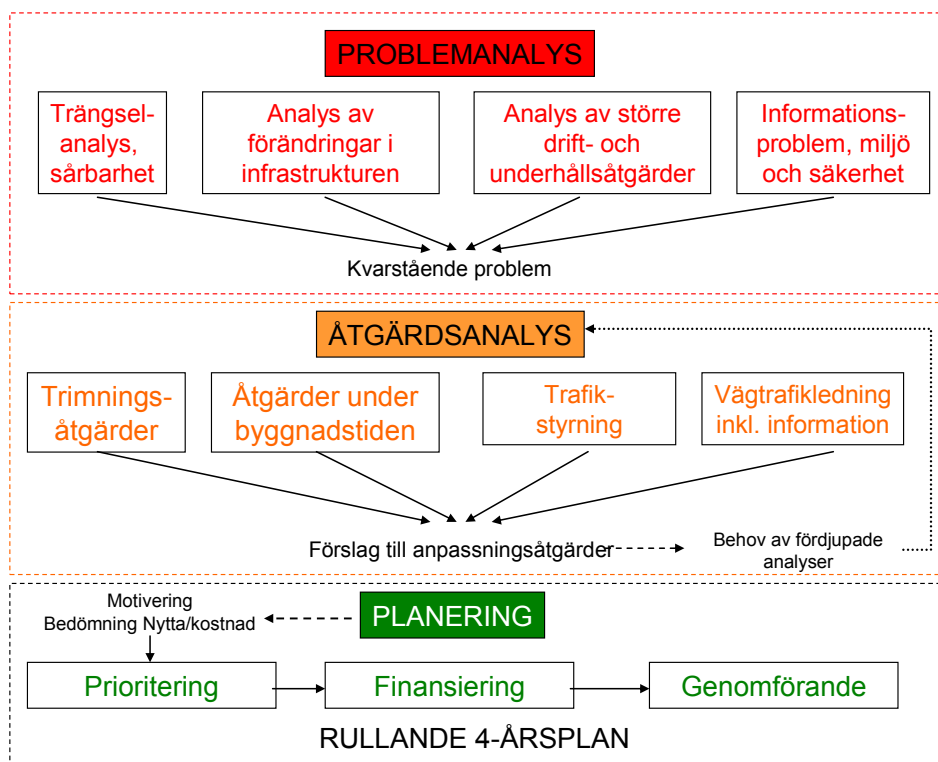
Behov av taktisk planering av trimningsåtgärder i vägtrafiken

Det är uppenbart att åtgärder alltmer behövs för att trimma och anpassa det existerande trafiksystemet i väntan på genomförandet av de stora infrastruktursatsningarna. En ny form av planering behövs främst i storstäderna, som svarar mot steg 2 och 3 i den så kallade fyrstegsprincipen, som innebär att i första hand övervägs och prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, i andra hand åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, i tredje hand förbättringsåtgärder och i fjärde och sista hand nyinvesteringar.

Åtgärder som kan vara aktuella är bl.a. trafikstyrning, smärre förbättringsarbeten, trafikinformation, ändrad körfältsindelning, vägmarkeringar, rampstyrning, och annan typ av vägtrafikledning. Under 2008 görs ett försök att etablera denna nya form av **storstadsplanering**, som syftar till att samordna Vägverkets, Stockholm stads och SLs insatser för att bemästra framkomlighetsproblemen i trafiken inom ramen för existerande trafikinfrastruktur.

2 Storstadsplanering

En systematisering av denna typ av planering innebär identifiering av planeringsskeden enligt nedanstående schematiska bild:



Problemanalys

Första steget i den rullande planeringen består i en problemanalys. Denna syftar till att skapa sig en helhetsbild över trafikproblemen i regionen. Detta innebär både ett myndighetsperspektiv som inriktas på kapacitets-, säkerhets- och miljöproblem, men också ett trafikant- och resenärsperspektiv, som innebär att man undersöker trafikanternas egna upplevda problem med köer, störningar och fördröjningar. Resultatet av problemanalysen redovisas kortfattat i avsnitt 3.

Åtgärdsanalys

Andra steget i den rullande planeringen består i en åtgärdsanalys. Analysen är givetvis mer detaljerad i början än i slutet av 4-årsperioden. Främsta syftet är att ompröva de redan föreslagna lösningarna för att undersöka om dessa kan förbättras samt lägga till ytterligare åtgärder som kan mildra olägenheterna för trafikanterna. Utgångspunkten är den problembild som redovisats i steg 1. Möjliga trimningsåtgärder beskrivs kortfattat i avsnitt 4. Vägledande principer och strategier för prioritering av åtgärder framgår av avsnitt 5.

Verksamhetsplanering

Tredje steget i den rullande planeringen består i själva verksamhetsplaneringen. Främsta syftet är att åstadkomma en tidsmässig prioritering av aktuella åtgärder och att skapa argument för tilldelning av resurser för att finansiera åtgärderna. Större trimningsobjekt uppdelat på olika infarter/sektorer redovisas i avsnitt 6. I avsnitt 7 görs ett försök till analys av planeringen och den helhetsbild på förbättring av Stockholms trafiksystem som åtgärderna resulterar i. Avslutningsvis lämnas också några förslag till förbättringar av planeringen till 2009 års verksamhetsplan.

3 Dagens största trafikproblem

Det finns ett 20-tal större flaskhalsar i innerstaden inklusive nordsydaxeln och centrala Essingeleden. I innerstaden är flaskhalsarna mestadels korsningar och rondeller med långa väntetider för någon eller några av trafikströmmarna. För genomfartsresor på nord-sydaxeln genom Stockholm är Blekholmstunneln den värsta flaskhalsen. Tidvis kan en lika svår flaskhals vara anslutningen från Klarastrandsleden vid Norrtull. För förbifartsresor är värsta flaskhalsen Norrtull som påverkar resor både norrifrån och söderifrån.

Det finns ett 10-tal större flaskhalsar utanför innerstaden. Värsta flaskhalsen i Södra Länken är tunneln mot Nynäsvägen, där trafiken måste växla körfält och är då i konflikt med all trafik från Årstatunneln mot Nynäsvägen och Sofielundsplan. Detta drabbar även tpl Åbyvägen vid infarten till södra Länken.

Veckoslutstrafiken söderifrån påverkas mest av köer vid anslutningen i Södertälje mellan E4 och E20. Motsvarande köer i andra riktningen uppstår fredagseftermiddagar. Ut mot Roslagen uppkommer långa köer ofta vid Rosenkälla där 2+1-sträckan börjar.

Prioriterade framkomlighetsproblem som är särskilt angelägna att försöka lösa snarast:

Sveaplan

Problem: Kapaciteten är helt otillräcklig vilket leder till långa köer i alla tillfarter, förutom från Wennergren Center.

Föreslagen åtgärd: Medel avsätts för trimning av trafiksignaler i innerstaden

Norra länken norrut

Problem: Värsta flaskhalsen i Stockholm där Essingeleden möter trafik från Klarastrandsleden.

Föreslagen åtgärd: Omfattande åtgärds paket (300 Mkr) för att lösa de vävningsproblem som finns.

Norra länken söderut

Problem: Viktig flaskhals där trafiken från E4 Uppsalavägen (Eugeniatunneln) mot Klarastrand ska växla med trafik från Norrtull mot Essingeleden.

Föreslagen åtgärd: Omfattande åtgärds paket (300 Mkr) för att lösa de vävningsproblem som finns.

Södra Länken/Essingeleden.

Problem: Köen mot Essingeleden växer ihop med flaskhalsar i Årstatunneln och bildar en sammanhållen kö som sträcker sig upp på Nynäsvägen.

Föreslagen åtgärd: Årstalänken – påfart från Åbyrondellen; Översyn av skyltning och målning ev påfartsreglering med signal.

Södra Länken avfart Nynäsvägen.

Problem: Den största strömmen från Hammarbytunneln söderut mot Nynäsvägen måste växla körfält och är då i konflikt med all trafik från Årstatunneln mot Nynäsvägen och Sofielundsplan.

Föreslagen åtgärd: Sotartunneln. Avfarten från huvudtunneln avses få förstärkt målning.

Ulvsundaplan-Alviksplan-Essingeledspåfarten.

Problem: Flaskhalsen består av att ett av tre körfält försvinner strax efter Alviksplan på väg mot Tranebergsbron.

Föreslagen åtgärd: Reglering av vävningen mellan trafik från Tranebergsbron rep från Fridhemsplan.

E18 – Kymplingelänken.

Problem: Det verkar som det är obalans i köerna på så sätt att E18 gynnas på bekostnad av Kymplingelänken och Ulvsundavägen.

Föreslagen åtgärd: Fördjupad flaskhalsanalys bör göras för val av lämplig åtgärd.

Järva Krog påfart söderut.

Problem: Trafiken från Bergshamraleden (+Vallgatan) och Enköpingsvägen väver/växlar innan den kommer ut på E4 Uppsalavägen.

Föreslagen åtgärd: År 2005 breddades till två körfält på rampen för att minska vävningsproblemen. Fördjupad flaskhalsanalys bör göras före beslut om ev. ytterligare åtgärder.

Prioriterade problem för kollektivtrafiken

E4: Haga Norra – Järva krog

Problem: Sträckan saknar idag busskörfält, vilket gör att bussarna hamnar i bilköer.

Föreslagen åtgärd: Busskörfält längs E4.

Skanstull

Problem: På Ringvägen vid Götgatan drabbas bussarna av omfattande bilköer.

Föreslagna åtgärder: Förbättrad bussprioritering i trafiksignalerna och övervakning av olagliga bilister i hållplatsområdet. Även busskörfältens utsträckning och placering bör ses över.

Roslagsvägen: Danderyds sjukhus- Roslags-Näsby - Arninge

Problem: Sträckan saknar idag busskörfält på delar sträckan, vilket gör att bussarna hamnar i bilköer. Där det finns busskörfält har dessa ofta begränsad bredd. Eftersom busstrafiken är mycket omfattande med stort resande är det angeläget att förbättra framkomligheten.

Föreslagen åtgärd: Befintliga busskörfält breddas där breddmåttet idag är för litet och kompletteras med nya busskörfält på en breddad sidoremsa där det idag saknas.

Övriga prioriterade problem som är särskilt angelägna att försöka lösa de närmaste åren

Upphinnandeolyckor.

Problem: Plötsliga köer med hastighetssänkningar på 10-20 km/tim på en kort sträcka uppstår ofta på infarterna, vilket hanteras genom variabel hastighet. Kvarvarande behov att hantera plötsliga inbromsningsförlopp finns på flera av Stockholms infarter.

Föreslagna åtgärder: Södertäljevägen - omfattande åtgärds paket (300 Mkr) bestående av utökat körfält, MCS med utnyttjande av vägren vid trängsel i bägge riktningar. Uppsalavägen – på delen Kista-Häggvik införs MCS i bägge riktningarna. Norrtäljevägen - VH-sträckan Hägernäs-Viggbyholm utvecklas norröver.

Avstängning av Södra Länken.

Problem: Avstängningarna av hälso- och miljöskäl leder till dålig miljö där människor bor och vistas istället, och har dessutom förödande effekter på framkomligheten.

Föreslagen åtgärd: Åtgärdsprogram Södra Länken kring miljö och säkerhet.

Osäkerhet om aktuell trafiksituation.

Problem: Högsta prioritet när det gäller utbyggnad av kövarning och trafikinformation är Norrtäljevägen till Rosenkälla, E4 norrut till Arlanda och E4 söderut till Södertälje.

Föreslagna åtgärder: Kommunikationsplattformar som ger underlag för bättre information i samband med störningar och helgtrafik byggs ut främst på Uppsalavägen mot Arlanda och på Södertäljevägen. På delen Rotebro-Väsby införs enklare kövarning.

Problemanalysen beskrivs utförligare i **Bilaga 3**.

4 Möjliga åtgärder

Andra steget i den rullande planeringen består i en åtgärdsanalys. Främsta syftet är att ompröva de redan föreslagna lösningarna samt lägga till ytterligare åtgärder som kan mildra olägenheterna för trafikanterna. Nedan följer en lista på de vanligaste åtgärderna:

Korsningar och rondeller (långa väntetider, tillbakablockeringar, överbelastningar)

- Tillåt biltrafik på angränsande gator
- Trimma och förbättra trafiksignalerna
- Ta bort övergångsställe
- Signalreglera övergångsställe för fotgängare
- Boxmålning av korsning
- Intensifierad övervakning av vänstersvägsförbud/busskörfält
- Ökat utrymme för svängande
- Stryp gröntid från sidogator
- Bygg om/övervaka busskörfält
- Förstärk målning och skyltning
- Se över samordningssystemet
- Bygga om korsningen till rondell
- Förbjud vänstersväg
- Se över bussprioritering / Undvik prioritering av tomma bussar
- Bredda till/frånfarter
- Begränsa GC-förbindelser / Led gångtrafiken över gångbro
- Upplåta busskörfält även för högersvägande bilar
- Komplettera rondell med signalstyrning
- Ersätta GC-överfarter med planskildhet
- Bygga om rondellen till korsning
- Skapa begränsade planskildheter / fly-over

På- och avfarter samt vävningssträckor med tillbakablockeringar

- Påfartsreglering
- Underlätta alternativ påfart/avfart
- Bredda avfart
- Se över målning och skyltning
- Variabel hastighet /MCS
- Förläng växlingsträcka

Sträckor (förträngningar, överbelastningar)

- Underlätta avfart
- Se över målning och skyltning
- Variabel hastighet /MCS
- Tillfällig användning av vägren
- MCS / kövarning
- Påfartsreglering

Tillfälliga överbelastningar, veckoslut

- Information om förväntade restider olika klockslag fre-sön
- VMS med restider längre ut i regionen

Överskriden miljö kvalitetsnorm

- Begränsning av tillfart / omledning
- Avstängning vid höga värden
- Information om miljö kvalitet

Brister i körstil samt plötsliga inbromsningar vid köslut

- Sträck- /punktövervakning av hastighet
- Kövarning / VMS
- Trafikövervakning (tidlucka, filbyten, kollektivkörfält)
- Variabel hastighet

Osäkerhet om aktuell trafiksituation, ruttval vid störningar etc

- Fritext-VMS
- VMS med restid / fördröjning
- VMS med rekommenderat ruttval
- VMS med köinformation
- Variabel hastighet
- Tillfälligt omledningsväg nät

5 Vägledande strategier och principer

I samband med Stockholmsförhandlingen och upprättandet av det s.k. Cederschiöldspaketet beslöts om ett fördjupat samarbete mellan Vägverkets Region Stockholm, SL och Stockholm stad för att förbättra den kortsiktiga planeringen. En styrgrupp för regional framkomlighet bildades, bestående av de tre väg- resp. trafikdirektörerna. Ett primärt regionalt vägnät som bär de stora resenärsströmmarna med bil och buss har pekats ut (se bild nedan). Detta nät har en radie på tre-fyra mil och har Södertälje och Arlanda som ytterpunkter. I samarbetet strävas efter en samsyn beträffande framkomlighet, säkerhet, väghållningsinsatser, övervakning, info, trafikstyrningsprinciper och tillståndsgivning.



Principer för funktionaliteten hos det primära regionala nätet som antagit av styrgruppen är:

- 1) Alla trafikstörande arbeten och upplåtelser på det primära nätet ska samordnas för att minimera störningarna
- 2) Framkomligheten förbi arbetsplatsen har hög prioritet
- 3) Kompletterande framkomlighetsinsatser på omledningsvägar
- 4) Enhetliga tider för nattavstängningar
- 5) Vardagstrafiken har högre prioritet än helgtrafiken
- 6) Rörliga trafikens krav går före angöring/parkering
- 7) Stora regionala strömmar har företräde framför små lokala
- 8) God samordnad information om trafikstörningar och avvikelser
- 9) Information med god kvalitet. Angivna tider för arbeten ska hållas.
- 10) Vägassistans på det primära nätet
- 11) Övervakningen prioriteras till det primära nätet
- 12) Förutsägbar pålitlig framkomlighet är viktigare än hög genomsnittlig reshastighet.

Under styrgruppen finns Utökade väghållargruppen, där förutom Vägverket, SL och Stockholm stad även Banverket/Citybanan och Solna deltar. Gruppen hanterar trafikplanering på kort sikt för det primära nätet samt gemensamma väghållarfrågor. Under styrgruppen finns även Framkomlighetsgruppen där även Trafikpolisen, Brandförsvaret, Trafik Stockholm och SOS Alarm deltar. Fokus här ligger på att utveckla metoderna för risk- och störningshantering.

Under senare tid har det blivit alltmer tydligt att det behövs en mellansiktig planering – taktisk storstadsplanering – som försöker lösa knutar och minska störningskänsligheten i avvaktan på färdigställande av nya infrastrukturprojekt. Styrgruppen har till näringsdepartementet överlämnat ett första förslag om hur en del av överskottet från trängselskatten skulle kunna användas för trimningsåtgärder 2008 och 2009. Under 2008-2009 görs ett försök att fastare än tidigare etablera denna taktiska storstadsplanering för att främja framkomligheten och minska störningskänsligheten inom ramen för existerande trafikinfrastruktur. Syftet är att få till en rullande fyraårsplanering med mer precis åtgärdsplanering år ett och en någorlunda klar inriktning för år två till fyra.

Under arbetet har åtgärderna prioriterats i tre grupper:

Prioritet I = nödvändigt, bör genomföras snarast

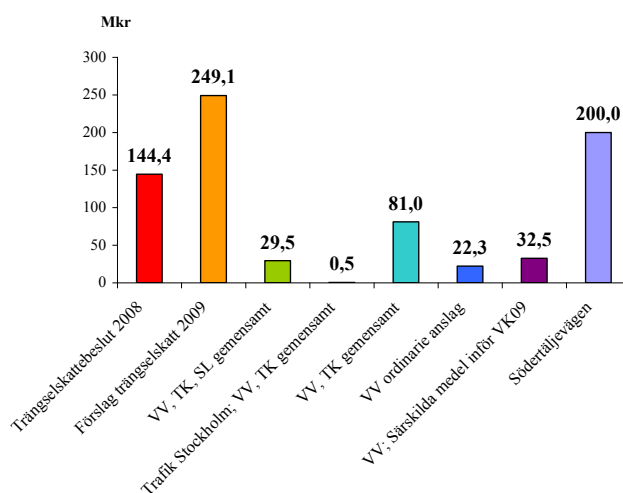
Prioritet II = angeläget, bör inrymmas i 4-årsplan

Prioritet III = önskvärt, bör inrymmas om utrymme finns

En övergripande strategi har varit att försöka lösa flaskhalsar och framkomlighetsproblem med mindre trimningsåtgärder där detta är möjligt. När det inte gått att lösa problemet på kort sikt har det bedömts extra viktigt att informera trafikanterna om trafikläget för att underlätta vägvalsbeslut m.m. Strävan har också varit att så tidigt som möjligt kunna bedöma effekter av planerade väg- och underhållsarbeten både under byggnadstiden och senare när den nya infrastrukturen ska inlemmas i det befintliga vägnätet. För att kunna bygga upp framtida tjänster finns det i nuläget också ett stort behov av kunskapsuppbyggnad. Inför nästa års planering har det också konstaterats i samband med flera uppmärksammade olyckor ett behov att fokusera mer på helheten i trafiksystemet och dess sårbarhet vid störningar.

Totalt omfattar de föreslagna åtgärderna 759 Mkr för åren 2009-12. Omkring en sjättedel (144 Mkr) är finansierat redan genom 2008 års fördelning av trängselskattemedel.

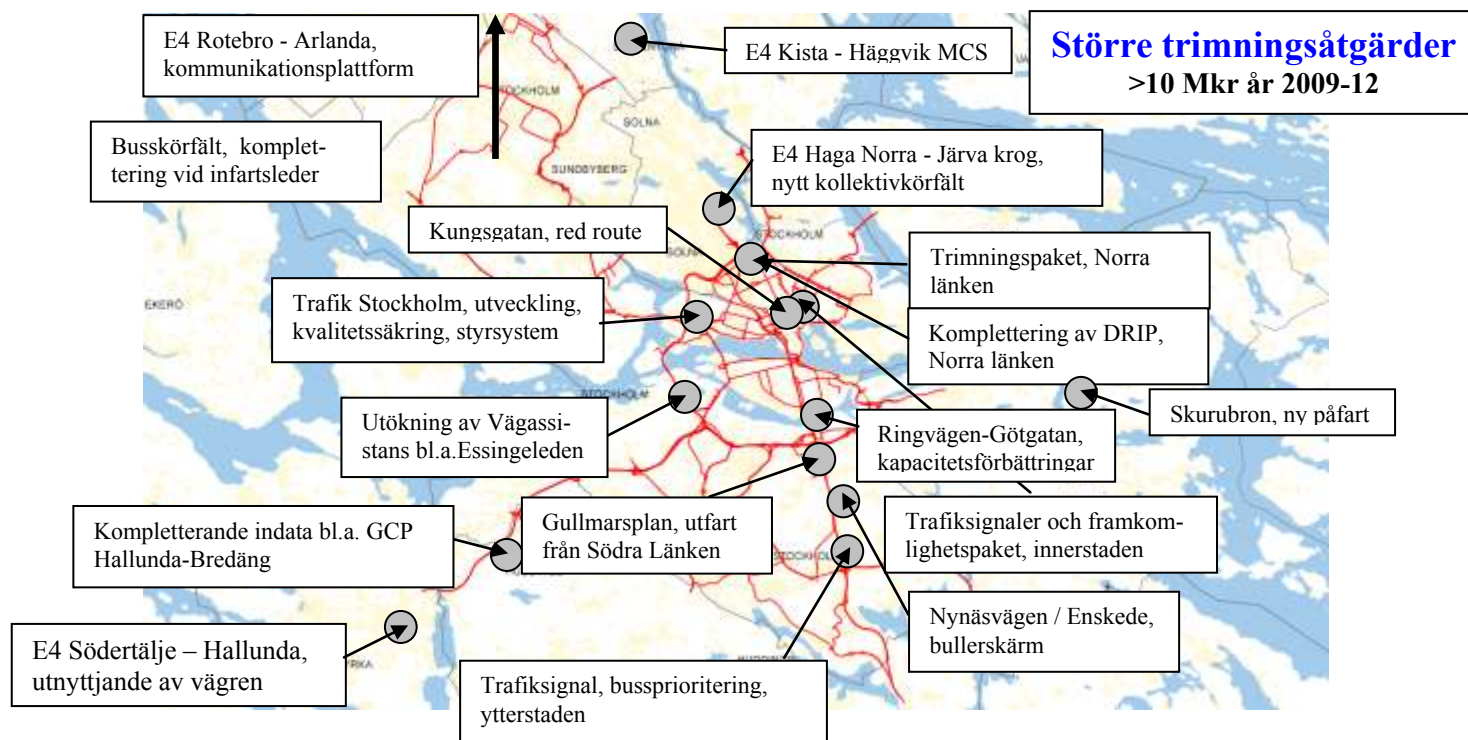
Finansiering 2009-12



Den största trimningsåtgärden breddning Hallunda-Södertälje redovisas separat. Nya åtgärder med finansiering med trängselskattemedel på 249 Mkr (33%) föreslås inför 2009 års förhandling. Vägverket har också fått 32 Mkr (4%) av särskilda medel för satsningar inför ITS' världskongress 2009 i Stockholm.

6 Större trimningsobjekt

I följande avsnitt redovisas större trimningsobjekt i högsta prioritetssklass **oavsett hur finansiering sker**. Föreslagna större förbättringar redovisas nedan uppdelat på **sektorer (infarts- och genomfartsleder)**. Avser objekt omfattande 10 Mkr eller mer under 2009-2012. Övriga objekt framgår av **Tabellbilaga 1** och **kartbilaga 2**.



Innerstaden

Trafiksignaler, trimning

20 Mkr år 2009-12

Problemet består i icke optimal tidsättning eller körfältindelning i signalreglerade korsningar till följd av ändrade trafikförhållanden. Trimningen innebär kapacitetsförbättringar på flera stråk i innerstaden.

Kungsgatan, red route-koncept

15 Mkr år 2010-12

Problemet består av att busstrafiken hindras av feluppställda bilar både på sträckan som är bussgata mellan Vasagatan och Sveavägen och i busskörfälten på sträckan mellan Sveavägen - Norrlandsgatan. Red route-konceptet innebär prioritering av genomfartsleder med stoppförbud, ökade insatser mot felparkering m.m. för att öka framkomligheten för busstrafik, fotgängare och cyklister.

Framkomlighetspaket, innerstaden

18 Mkr år 2009-12

Problemet består av parkerade bilar, lastning/lossning som hindrar trafiken. Åtgärden består i red routes med stoppförbud och hantering av distributionstrafik samt felparkerade fordon i busskörfält.

Ringvägen-Götgatan

10 Mkr år 2009

Problemet består av korsning med långa väntetider. Bussarna drabbas av omfattande bilköer. Trimningen innebär kapacitetsförbättringar på flera stråk i innerstaden.

Essingeleden / Norra Länken

Norra länken norrut och söderut

600 Mkr t.o.m. år 2012

Två omfattande trimningspaket kopplat till Norra Länkens utbyggnad och överdäckning. Problemet består i vävning med tillbakablockering. Åtgärderna löser de vävningsproblem som finns. Tillfälliga trafiklösningar under byggtiden måste bevakas.

Södra Länken och Värmdösektorn

Gullmarsplan; ombyggnad av utfart från Södra Länken.

10 Mkr år 2009

Åtgärden ger bättre framkomlighet under rusningstid. Finansieras genom trängselskattebeslut 2008.

Skurubron; ny påfart
Ny påfart ger förlängd vävningsträcka som underlättar vävning.

10 Mkr år 2010-12

Södertäljevägen / Södertörn

E4 Södertälje – Hallunda

300 Mkr totalt 2008-11

Problemen består i köer, höga hastigheter och kritiskt korta avstånd vid tät trafik. Åtgärden innebär tre körfält samt variabel hastighet och utnyttjande av vägren vid trängsel i bägge riktningar. Effekter väntas i form av bättre framkomlighet, lugnare trafik och ökad trafiksäkerhet.

Nynäsvägen / Enskede, bullerskärm

120 Mkr totalt 2010-12

Problemen består bullerstörningar och för höga partikelhalter. Åtgärden innebär bullerskärm utefter Nynäsvägen.

Uppsalavägen / Roslagen

E4 Kista – Häggvik

41 Mkr totalt 2008-09

Problemen består i köer, höga hastigheter och kritiskt korta avstånd vid tät trafik. Åtgärden består i MCS med variabel hastighet i bägge riktningarna. Effekter väntas i form av bättre framkomlighet, lugnare trafik och ökad trafiksäkerhet.

E4 Rotebro-Arlanda

14 Mkr år 2008-09

Problemen består i brist på underlag för trafikstyrning och trafikinformation. Åtgärden består i kommunikationsplattform, som är förutsättningen för förbättringar i trafikledningen. Effekter väntas i form av bättre styrmöjligheter och mer informerade trafikanter. Finansieras.

E4 Haga Norra-Järva krog

11 Mkr år 2008-09

Framkomligheten är begränsad för busstrafiken på E4 p.g.a den stora trafikbelastningen. Utbyggnaden innebär att man får ett genomgående kollektivkörfält från Haga Norra till befintligt kollektivkörfält på E18 Bergshamravägen. Framkomlighets-effekterna för busstrafiken bedöms bli stora.

Allmänna förbättringar

Busskörfält, infartsleder

38 Mkr år 2009-12

Problemen består i att bussframkomligheten ligger under utsatt mål på ytterstadens stomlinjer. Busskörfält kompletteras bl.a. på Roslagsvägen, Tyresövägen och Drottningssholmsvägen..

Trafik Stockholm – utveckling och kvalitetssäkring

28 Mkr år 2009

I arbetet ingår översyn av avtal / verksamhet samt framtagande av begripliga framkomlighets- och tillförlitlighetsmått för utveckling och utvärdering. Resultatet ska ge underlag för styrning av verksamhet och innebär bättre beslutsfattande..

Övriga väg- och underhållsarbeten – informationsinsatser

30 Mkr år 2009

Tillfälliga trafiklösningar under byggtiden bevakas och samråd sker i utökad väghållargrupp. Åtgärder i form av flyttbara VMS-skyltar och smärre fysiska åtgärder.

Trafikstyrning; styrsystem - utveckling CTS

20 Mkr år 2009

Behov föreligger att effektivisera verksamheten bl.a. säkerställa korrekt och enhetlig hantering.

Trafiksignaler, bussprioritering ytterstaden

20 Mkr år 2009-12

Problemen består i att bussframkomligheten ligger under utsatt mål på ytterstadens stomlinjer. Åtgärden ger bättre framkomlighet för busstrafiken.

Utökning av VägAssistans

16 Mkr år 2009-12

Förslag till utökad verksamhet p.g.a. för långa ledtider till följd av för få fordon i nuläget. Åtgärden ger kortare ledtider vid insatser och därmed kortare varaktighet av störningar.

Bättre indataförsörjning, samverkan och detektering

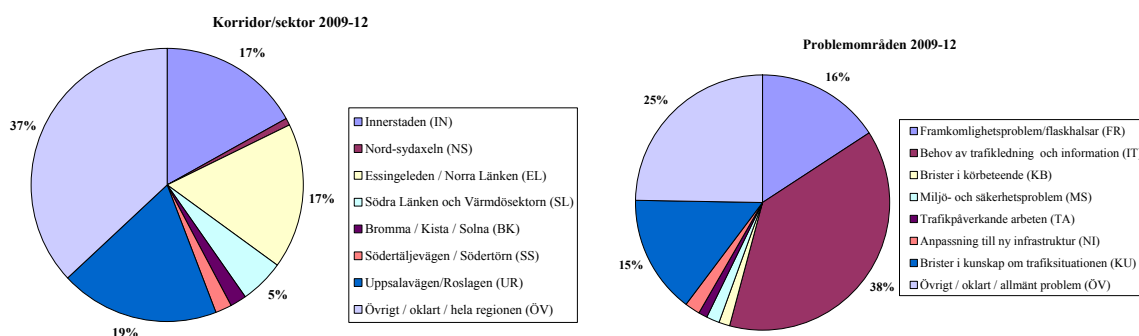
10 Mkr år 2008-09

Problemen består i osäkerhet om trafiksituationen på fjärrmotorvägar p.g.a. brist på indata. Åtgärden innebär kompletterande indata E4, E18, E20 bl.a. kommunikationsplattform Hallunda-Bredäng samt kameror vid strategiska punkter.

7 Analys av förslag till verksamhetsplan

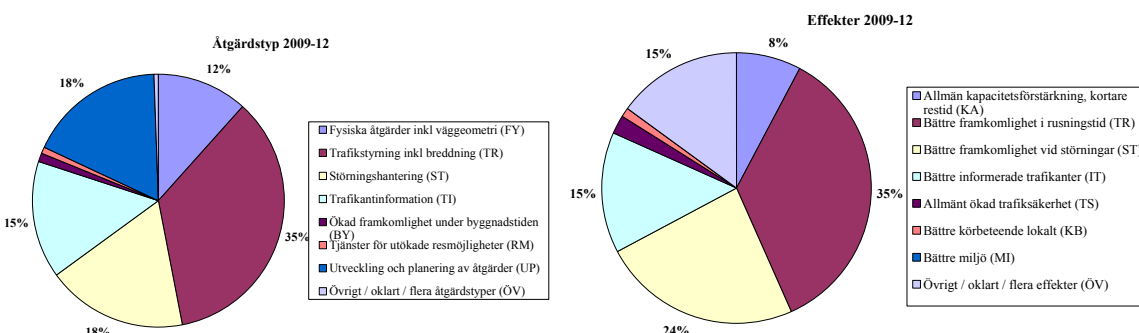
I de fyra diagrammen nedan har kostnaderna delats upp på korridorer/sektorer, problemområden, åtgärdestyper och förväntade effekter. Den omfattande förbättringsåtgärden på E4/E20 Hallunda-Södertälje ingår inte i diagrammen. Den vänstra bilden nedan visar

föreslagna förbättringar uppdelat på **korridorer/sektorer**. Den största delen (37%) berör hela regionen. Det handlar om allmänna förbättringar av indata, grundläggande kunskapsuppbyggnad, styrdokument och uppföljningar.



Den högra bilden ovan visar föreslagna förbättringar uppdelat på **problemområden**. Det dominerande problemområdet är behov av trafikledning och information (38%). En stor andel avser också brister i kunskap om trafiksituationen. Vi kan alltså konstatera att en stor satsning föreslås för att möjliggöra mer omfattande och aktiva trafikledningsåtgärder i framtiden.

Nästa bild visar föreslagna förbättringar uppdelat på **åtgärdstyper**. Den dominerande åtgärden är trafikstyrning inkl breddning (35%). Därefter kommer fysiska kapacitetsförstärkningar (18%). Omkring 15-18% satsas på störningshantering, trafikinformation resp utveckling och planering av åtgärder.



Ett mycket enkelt första försök att bedöma **effekter** har gjorts genom att fördela kostnaderna för åtgärderna på huvudsaklig effekt. En tredjedel (35%) av åtgärderna syftar till att åstadkomma bättre framkomlighet företrädesvis i rusningstid vid trängsel. En fjärdedel (24%) är främst inriktade på förbättringar vid störningar medan 15% syftar till att åstadkomma bättre informerade trafikanter.

På sikt bör bättre och säkrare metoder för att bedöma effekter utvecklas. Kalkylverktyget IDAS prövas f.n. i ett forskningsprojekt inom Vägverket. Denna visar preliminärt att åtgärder som variabel hastighet (MCS), rampstyrning och VMS (drip) har hög lönsamhet. För vissa typer av åtgärder kan en beräkning med IDAS övervägas inför nästa års planering. För andra kan enklare och kvalitativa uppskattningar göras genom att jämföra med andra likvärdiga åtgärder.

8 Erfarenheter av den taktiska planeringen

Ett stort steg mot ett totalgrepp på trafikproblemen i Stockholm oavsett väghållare har tagits genom en gemensam planeringsomgång där Trafikkontoret, SL och Vägverket deltagit. Nästa steg är att fördjupa samarbetet och analyserna ytterligare. Under hösten 2008 färdigställs en omfattande flaskhalsanalys som kommer att ge underlag för revidering av planen 2009 och nya åtgärder 2010-12. Ett nytt steg 2009 är att starta upp en analys kring flaskhalsanalyser från samtliga organisationer för att därmed kunna få en bättre helhetsbild av hur ansvariga organisationer och resenärer ser på transportnätet, trafiken och resmöjligheterna i Stockholmsregionen. Samarbetet bör också kunna leda till större möjligheter att samplanera konkreta åtgärder t.ex. en flaskhals för samtliga trafikslag bör prioriteras bland åtgärderna.

Genom en gemensam planeringsomgång kommer Stockholmsregionen i fokus och inte enbart det egna ansvarsområdet.

En mängd diskussioner har tagit plats kring problemområden, angränsande verksamhet, lösningar, behov av underlag och åtgärder. Målet under 2008 har varit att etablera den taktiska mellansiktiga planeringen och skaffa erfarenheter inför framtiden. Flera förslag till förbättringar av analyser och underlag till 2009 års planering har förts fram:

Problemanalys

- Kollektivtrafiken bör lyftas fram bättre
- Säkerhets- och miljöproblem kan hanteras mer systematiskt
- Trafikantperspektivet kan lyftas fram bättre (trafikantundersökning)
- Analys av ny infrastruktur och exploatering kan göras mer systematiskt.
- Behov av trafikledning och information kan behandlas systematiskt genom vägledande principer (t.ex. trafikinformationsstrategi)
- Helhetsbild över belastningsgrader, störningar och flaskhalsar kan tas fram mot bakgrund av pågående flaskhalsinventering. God standard definieras av Vägverket som att medelreshastigheten inte sjunker med mer än 10 km/tim under rusningstid.
- Effekt – och kapacitetsstudier på medellång sikt (närmaste fem åren) behövs.
- Störningskänslighet och sårbarhet för väg- och kollektivtrafiknätet som helhet bör analyseras.

Åtgärdsanalys

- Åtgärdsanalysen kan göras grundligare. Underlagsrapporten 'Åtgärdsanalys' hoppades över i brist på tid. En del av underlaget finns dock med i Verksamhetsplanen.
- Genomgången av problem och lösningar samt verktyg samt verktyg och tillämpningar, som inte dokumenterats, kan redovisas i 2009 års plan.
- Vägledande principer för att åtgärda problem med olika trimningsåtgärder inkl väginformatik bör tas fram. Målsättningen bör vara teckna ner dessa till 2009 års plan.

Verksamhetsplan

- Målsättning och principer för inriktningen av planen bör förtydligas.
- Motiven för föreslagna åtgärder bör förbättras
- Kopplingen mellan framkomna problem och flaskhalsar i problemanalysen och förslag till åtgärder i verksamhetsplanen bör förstärkas
- Nyttan av föreslagna åtgärder bör förtydligas i 2009 års plan

9 Bilagor

- Bilaga 1 Trimningsåtgärder 2009-12 – Primära nätet (Prioriterad lista över samtliga objekt med kostnader fördelade på år.)
- Bilaga 2 Kartor över prioriterade objekt i innerstaden, kransområden och längre ut i regionen.
- Bilaga 3 Problemanalys 2008. Underlag, maj 2008 (reviderad sep 2008).