

Dialog 2015

Rapport: Framkomlighetsprogram

*Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms
primära vägnät används på bästa sätt*



Dialog om framkomlighet på väg

Viktigt med bred samsyn

Trafikverket Region Stockholm önskar föra en dialog med regionala trafikaktörer, kommuner, intresseorganisationer och andra intresserade om hur vi gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm – utvecklat i *Framkomlighetsprogram för Storstockholm*.

- I programmet ges en bild av hur *Trafikverket ser på vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter*. Fokus i programmet är den trängseldrabbade trafiken i högttrafiktid.
- I programmet sammanfattas Trafikverkets förhållningsätt, inriktning för fortsatt arbete, pågående arbeten och redan fattade beslut.
- *Trafikverket för även fram förslag* som måste diskuteras och utredas vidare tillsammans med berörda aktörer inför eventuella beslut om genomförande.

I programmet redogör vi för våra uppfattningar i en mängd frågor, där vi har ett ansvar som väghållningsmyndighet och som planeringsansvarig för transportsystemets långsiktiga utveckling. Vi har försökt förtydliga vad vi anser krävs för att få den regionala trafiken att fungera men för ett lyckosamt genomförande krävs i många fall en bredare samsyn. Vi vet också att det finns andra synpunkter som inte alltid stämmer med våra. Vi hoppas kunna nå långt i samsyn och att vi tillsammans med regionens aktörer ska fatta kloka beslut. Trafikverket ser ett stort behov av att föra en dialog om detta. Vi har anledning att ta och ge och att lära av varandra.

För att få till en process som bygger på ömsesidigt lärande bedömer vi att vi har större glädje av en sammanhållen dialogprocess än av ett normalt remissförfarande.

Dialog under 2015

Tiden fram till augusti 2015 ser vi som en dialogfas. Trafikverket kommer att bjuda in till möten, vi deltar gärna i möten som andra aktörer ordnar men framför allt tar vi med oss frågan när vi ändå möts. Trafikverket kommer också att pröva att använda programmet i praktisk planering.

Vi tar gärna emot frågor och synpunkter löpande under dialogfasen på epost framkomlighetsprogram@trafikverket.se. Alternativt går det bra att kontakta Lars Wogel på Trafikverket Region Stockholm, tfn 0771-921921.

Dialogfasen avslutas med möjlighet för regionens aktörer att lämna samlade skriftliga synpunkter. Sådana önskar vi få till den 31 augusti 2015. Adress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Därefter kommer Trafikverket sammanställa vad dialogen gett. Med stöd av inkomna synpunkter, genomförda dialoger och de erfarenheter vi fått av att pröva att använda programmet kommer vi sedan ta ställning till vilka förändringar som bör göras.



Helena Sundberg, regionchef Stockholm Trafikverket

Innehåll

Dialog om framkomlighet på väg	3
Viktigt med bred samsyn	3
Dialog under 2015	3
Centrala begrepp	9
Sammanfattning	10
Stora utmaningar i en växande region	10
Det primära vägnätet utnyttjas maximalt	10
Regional samverkan en förutsättning för att förbättra situationen	10
Effektivare trafik ger ökad framkomlighet	10
Tio inriktningar för en effektivare vägtrafik	11
Så kan vägnätet och dess användning utvecklas	11
Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare	12
1. Varför ett framkomlighetsprogram	13
1.1 Stora utmaningar i en snabbt växande region	13
1.2 Ett framkomligt och mer effektivt använt vägtransportsystem	14
1.3 Utgångspunkt i nationella och regionala dokument	15
2. Vägtrafikens nuläge och framtida utveckling	19
2.1 Transporter på vägnätet	19
2.2 Trafikutveckling och prognoser	22
2.3 Trängsel i trafiken	22
2.4 Trängselskatt	25
2.5 Klimat, miljö och hälsa	26
3. Möjligheter att göra vägtrafiken mer effektiv	27
3.1 Växande köer och brist på alternativa vägar	27
3.2 Trängseln leder till undertryckt efterfrågan	28
3.3 En god regional tillgänglighet bör vårdas	28
4. Effektivare trafik ger ökad framkomlighet	30
4.1 Trafiken ska rulla	30
4.2 Effektiv användning	31
4.3 Sammanhållen region	32
4.4 Anpassa kapaciteten	33
5. Inriktningar för en effektivare vägtrafik	35
1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet	35
2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet	36

3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet.....	36
4. Styr och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten	36
5. Styr till rätt hastighet.....	37
6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion	37
7. Prioritera framkomligheten för trafik på det primära nätet	37
8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas.....	38
9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar	38
10. Förebygg och hantera oplanerade störningar snabbt.....	38
6. Så kan vägnätet och dess användning utvecklas.....	39
6.1 Planerade utbyggnader och ändrad trängselskatt - beslutat.....	40
6.2 Förbättrad framkomlighet för stom- och direktbussarna - pågående utredning.....	40
6.3 Bättre stöd och information till trafikanterna - fortsatt utveckling.....	42
6.4 Styrning och påfartsreglering - förslag för dialog	43
7. Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare	45
7.1 Stora vinster möjliga för många.....	45
7.2 Frågor att diskutera vidare för att nå samsyn	46
Refererade rapporter.....	49

Centrala begrepp

Tillgänglighet: Förutsättningarna att nå ett mål eller att utföra ett ärende. Tillgängligheten i transportsystemet beskriver med vilken uppoffring i tid och kostnad som detta kan uppnås.

Framkomlighet: Fordonens förflyttning genom trafiksystemet. Vid god framkomlighet är förse-ningarna små eller inga och restidsvariationen be-gränsad för olika tillfällen och sträckor.

Kapacitet: Hur stor mängd trafikanter eller fordon som kan passera genom ett system, stråk eller trafikplats på bestämd tid. Vid störd trafik och vid köbildning går kapaciteten ned.

Effektiv trafik: En situation där framkomligheten är god, störningarna små och kapaciteten inte överskrids. I ett vidare sammanhang bör även funktionen i det samlade trafiksystemet vägas in.

Effektiva transporter: Effektiva resor och trans-porter för människor och gods, även transportsätt och fyllnadsgrad vägs in.

Fyrstegsprincipen: Ett förhållningssätt för pla-nering inom transportsystemet, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet provas och konkretiseras utifrån följande steg: *Steg 1 Tänk om* – Åtgärder som påverkar transportefter-frågan och val av transportsätt, t.ex. planering och informationskampanjer för att minska transport-efterfrågan. *Steg 2 Optimera* – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, t.ex. trängselskatt och prioritering av kollektivtrafik. *Steg 3 Bygg om* – Mindre vägförbättringsåtgärder, t.ex. ombyggnader i befintlig sträckning. *Steg 4 Bygg nytt* – Nyinvesteringar och större ombygg-nadsåtgärder, t.ex. nya vägsträckningar.

ITS: Intelligent transport system, innebär lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet, t.ex. varierande hastighet, kövarning och restidsinformation.

Mobility management, MM: Ett samlande be-grepp för åtgärder som syftar till att påverka efter-frågan på transporter och stötta individer till att agera mer hållbart i sina val av bland annat färd-medel. Omnämns även i vissa sammanhang som ”smarta val”.

Nyttotrafik: Yrkesmässig last- och persontrafik. Tätheten och tillväxten i Stockholmsregionen medför att bland annat distributions- och bygg-transporterna är särskilt omfattande.

Primära vägnätet: Vägtrafikens huvudstråk som binder samman de centrala delarna av regionen samt vidare storregionalt och nationellt. Nätet har en särskild betydelse att sammanlänka regionens olika delar och skapa god tillgänglighet mellan norr och söder, till särskilda målpunkter för gods samt till större arbetsplatser och trafiknätens knut-punkter. Se vidare faktaruta och karta i kapitel 1.

TDM, Traffic Demand Management: Tillämp-ning av strategier och policies för att minska trans-portefterfrågan, särskilt för privata personbilar utan passagerare, eller förskjuta efterfrågan i tid och rum.

Vägtrafik: Ett vitt begrepp som definitionsmässigt inbegriper all trafik på väg, inklusive trafik på eventuella spår i väg, gång- och cykeltrafik på vägar, torg, gång- och cykelbanor. I detta program, som fokuserar på de högt utnyttjade huvudnäten i stor-stadsregionen, avses i första hand motordriven fordonstrafik, dvs. biltrafik, motorcykel, lastbilstrafik och buss. I de delar, där programmet berör stads-byggnadsfrågor, behov av utrymme för utveckling m.m, breddas intresset till att också inbegripa behov av utrymme för gående och cykeltrafik.

Sammanfattning

Stora utmaningar i en växande region

Stockholmsregionen växer kraftigt och får 30 000–40 000 nya invånare varje år. Till 2030 beräknas länet ha 2,6 miljoner invånare och den historiskt höga tillväxten väntas fortsätta. Staden förtätas och nya stadsdelar byggs.

En sådan kraftig tillväxt ställer krav på att transporterna fungerar väl. Men redan idag är transportsystemet i regionkärnan hårt belastat och i högtrafik delvis överbelastat. Kapaciteten räcker helt enkelt inte till. Den växande vägtrafiken leder också till en ökad belastning på miljö och klimat. Att arbeta för att nå målen om minskade koldioxidutsläpp, ökad andel kollektivtrafikresor och god tillgänglighet och samtidigt verka för att förbättra framkomligheten i vägtrafiken innebär betydande utmaningar.

Gapet mellan tillstånd och mål är stort. Beslutade utbyggnader av vägar och spårtrafik är nödvändiga men inte tillräckliga. Det kommer att krävas en kraftsamling för att hantera trängseln i såväl väg- som spårtrafiken. Det saknas också möjligheter att leda om stora trafikflöden när olyckor eller andra händelser inträffar, och transportsystemet är därför extra känsligt för störningar. Problemen i vägtrafiken förväntas kvarstå och riskerar att förvärras.

Det primära vägnätet utnyttjas maximalt

Fokus i detta program ligger på det primära vägnätet, dvs. de huvudstråk som binder samman de centrala delarna i regionen. Nätet består av de större statliga vägarna samt ett antal kommunala huvudgator i Stockholm, Solna och Nacka, och utgörs till stora delar av stadsmotorvägar eller fyrfiliga huvudleder.

I högtrafik används kapaciteten maximalt på det primära vägnätets centrala delar och långa köer uppstår och blockerar stora delar av nätet. Även mellan förortsområden i halvcentrala lägen uppstår köer på vägnätet när efterfrågan är som störst. Det leder till att restiderna blir längre än vanligt – ofta två till tre gånger längre än i lågtrafik – och osäkerhet om hur lång tid en resa kommer att ta. Detta innebär en stor kostnad för den enskilde men också för samhället.

Regional samverkan en förutsättning för att förbättra situationen

Transportsystemet och användningen av det behöver justeras kontinuerligt när regionen växer och förutsättningarna ändras. För att regionen ska kunna utvecklas mot större hållbarhet och bättre funktion krävs att samhällsbyggandet och transportsystemet planeras på ett mer samordnat sätt och att Trafikverket och regionens aktörer, främst Trafikförvaltningen SLL, länsstyrelsen och kommunerna, arbetar i nära samverkan.

Effektivare trafik ger ökad framkomlighet

Trafikverkets och regionens arbete för ett framkomligt och effektivt använt vägtransportsystem utgår från fyra grundläggande förhållningssätt:

- *Trafiken ska rulla* genom att en kombination av åtgärder genomförs. Stillastående köer ska undvikas. Lägre hastighet i högtrafik och viss köbildning accepteras, samtidigt som förseningar ska vara någorlunda förutsägbara.
- *Effektiv användning* genom att prioritera framkomligheten för kapacitetsstarka transportsätt, styra och reglera trafiken samt avväga framkomligheten mellan det primära vägnätet och de lokala näten.
- *Sammanhållen region*, genom att förbättra kontakten dels mellan den norra och södra regionhalvan, dels inom respektive regionhalva; begränsa vägtrafiken och prioritera kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt god citylogistik i regionkärnan; prioritera busstrafik på infarterna mot centrum; satsa på kapacitetsstark spår- och busstrafik med attraktiva kopplingar till gång- och cykeltrafik i inre förorter och regionala kärnor.
- *Anpassa kapaciteten* genom att acceptera att det inte går att bygga ikapp efterfrågan, dimensionera infarterna efter de centrala delarna av vägsystemet och ge ny kapacitet i de yttre delarna av vägnätet samt i nord-sydlig riktning genom Förbifart Stockholm.

Tio inriktningar för en effektivare vägtrafik

I detta program har tio inriktningar formulerats, som ska prägla arbetet med att göra transportsystemet mer effektivt och som bygger på de ovan nämnda förhållningssätten. Inom varje inriktningsområde anges vilka principer som Trafikverket arbetar efter.

1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet
2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet
3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet
4. Styra och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten
5. Styra till rätt hastighet
6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion
7. Prioritera framkomligheten på det primära vägnätet
8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas
9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar
10. Förebygga och hantera oplanerade störningar snabbt

Så kan vägnätet och dess användning utvecklas

De åtgärder som bör ingå i Trafikverkets och de regionala och kommunala aktörernas gemensamma insatser är många och avser olika tidsperspektiv. De flesta åtgärderna är planerade eller vidtas redan idag, men behöver förstärkas och samordnas på ett mer genomtänkt sätt.

Planerade utbyggnader och ändrad trängselskatt

Många utbyggnader av infrastrukturen är redan beslutade genom investeringsplanerna för 2014–2025: trängselskatten höjs över befintliga snitt och inkluderar även Essingeleden från 2016, Norra länken öppnas och trimningsåtgärder görs på E4.

Under planperioden fram till ca 2025 genomförs Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Samtidigt görs många andra utbyggnader av infrastrukturen, bland annat på järnvägarna och i tunnelbanan. För perioden efter 2025 diskuteras ytterligare åtgärder, bland annat har medel avsatts för planeringsarbete för en östlig förbindelse som skulle binda samman den inre ringen.

Bättre framkomlighet för stom- och direktbussarna

På det primära vägnätet bör i första hand stombusstrafik och direktbusslinjer ges prioritet. Trafikförvaltningen har i sin stomnätsplan lagt fast hur stombusstrafiken i länet bör utvecklas. Trafikförvaltningen och Trafikverket studerar för närvarande i samverkan med berörda kommuner i länet hur framkomligheten för stombusstrafik och direktbussar kan förbättras.

Bättre stöd och information till trafikanterna

Information är viktigt för att underlätta trafikanternas val och för att öka acceptansen för olika lösningar och situationer. Målet är att kunna ge en kontinuerlig bild av trafikläget, framkomligheten med olika trafikslag, restider, omledningar, ersättningstrafik m.m. via många kanaler, bland annat mobilappar. Trafikledningens förmåga att samla in och tolka data och omvandla till riktad information behöver utvecklas, liksom samverkan med blåljusmyndigheter, vägassistans m.m.

Styrning och påfartsreglering

Styr- och regleråtgärder kan bidra till att förbättra framkomligheten och effektiviteten i trafiken. Det gäller främst ekonomisk styrning, t.ex. trängselskatt och trafikreglering. Intelligent transportsystem, ITS, ger ökade möjligheter att styra trafikströmmarna smart och anpassa flöden, hastigheter m.m.

Genom att reglera trafikleders påfartsramper i riktning mot de trånga snitten i regionens inre delar kan kapaciteten på trafiklederna utnyttjas bättre. För närvarande finns påfartsreglering bara på några ställen i regionen. Effekterna av reglerade påfartsramper på fler ställen bör utredas i samverkan med berörda kommuner. Även möjligheten att i högre grad utnyttja varierande hastighet bör studeras närmare.

Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare

Om de inriktningar och åtgärder som redovisas i programmet genomförs konsekvent och i tät samverkan mellan aktörerna kommer vägsystemet att kunna bli mer framkomligt, mer tillförlitligt och bättre utnyttjat och flertalet trafikanter kommer att vinna i restid och tillförlitlighet. Men det innebär också att vissa köer i högtrafik på det primära vägnätet kommer att finnas kvar. Detta ställer krav på att också andra alternativ, framför allt kollektivtrafiken, måste utvecklas vidare.

Det mesta som föreslås i programmet genomförs i större eller mindre omfattning redan idag men inte alltid konsekvent eller i full samordning mellan aktörerna. Ett fullständigt genomförande av förslagen kräver en bred samsyn, mångas agerande och en omfattande acceptans.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att diskutera och finna samförstånd i frågor av följande karaktär:

- Vilken omfattning ska vägtrafiken ha? Hur tillgänglig ska Stockholmsregionen vara?
- Hur mycket kan och bör vi styra för att få en mer effektiv trafik?
- Hur ser en ”effektiv fördelning” av framkomligheten ut?