



Staffan Forsell
Trafikplanering
08-508 266 85
staffan.forsell@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-01-20

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

Framkomlighet i Stockholmstrafiken. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten samt överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om att revidera mät- och uppföljningsplanen för trängselskatten enligt förslag i tjänsteutlåtandet.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Tjänsteutlåtandet utgör en lägesrapport av kontorets arbete med att förbättra framkomligheten. Förbättring av framkomligheten i Stockholm är en av de frågor som prioriteras mycket högt inom staden, vilket uttrycks i kommunfullmäktiges och nämndens mål för kontoret.

Tjänsteutlåtandet inleds med en överblick av åtgärder. Därefter sammanfattas trafikläget under året. Sedan följer en rapport om sommarens framkomlighetsarbete under renoveringen av Nord-sydaxeln. Därpå följer en redovisning av utvecklingsarbetet inom ITS. I nästa avsnitt behandlas delar av resultatet av arbetet i den regionala styrgruppen för framkomlighet. I gruppen har bl.a. fastställts gemensamma principer för det primära vägnätet. Principer har diskuterats för de trimningsåtgärder som genomförts under året i syfte att öka



framkomligheten. Därefter följer ett avsnitt som beskriver hur mätplanen för trängselskatt har reviderats till följd av nya uppgifter. Avslutningsvis listas de ärenden som planeras föreläggas nämnden under våren.

Bakgrund

För att säkra Stockholms utveckling och tillväxt krävs att invånare, näringsliv, besökare och turister tillförsäkras en god framkomlighet. Trafiksystemet ska vara pålitligt, förutsägbart, tryggt och säkert. Om 20-25 år har Stockholm 2,2 – 2,4 miljoner invånare, dvs. ytterligare 300 000 – 500 000 invånare. Stockholmsregionen står för cirka 50 % av befolkningstillväxten i landet och en betydande andel av BNP. Vid ett flertal tillfällen har konstaterats att satsningar på infrastrukturen är helt nödvändiga för att regionen och staden ska fortsätta utvecklas gynnsamt. Framkomlighetsarbetet måste drivas såväl regionalt som lokalt, och med åtgärder som ger effekter snabbt men också skapar förutsättningar för långsiktigt hållbara lösningar.

Ett av kommunfullmäktiges inriktningsmål är att *Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök*. KF:s uttalade mål för Trafik- och renhållningsnämnden är att *framkomligheten i regionen skall öka*. Inom detta område har nämnden preciserat följande mål för kontorets verksamhet: *Planera för framkomligheten i regionen i enlighet med vision 2030*.

Detta tjänsteutlåtande utgör en ytterligare lägesrapport av kontorets arbete med framkomlighetsåtgärder. Tidigare har arbetet redovisats i nämnden december 2006: *Flaskhalsar i Stockholmstrafiken. Inriktningsbeslut för fortsatt arbete med framkomlighetsåtgärder* (dnr. T2006-300-02863), i februari 2007: *Ökad framkomlighet. Planering och förslag till konkreta åtgärder. Inriktningsbeslut* (dnr. T2006-30002863:2). I samband med renoveringen av Nord-sydaxeln sommaren 2007 respektive 2008 har framkomlighetsåtgärder i syfte att minimera trafikanternas olägenheter redovisats. Se tjänsteutlåtanden *Trafikåtgärder för framkomlighet under renovering av NSA sommaren 2008. Lägesrapport* (dnr: T2008-320-01667) och *Nordsydaxeln. Lägesrapport efter 2008 års arbeten* (dnr: T2007-510-03586). Uppföljning av trängselskatten och mätprogram se tjänsteutlåtande *Trängselskattens införande. Konsekvenser och förslag till uppföljning* (dnr. T2007-312-01771). I texten nedan nämns ytterligare ärenden.

Tjänsteutlåtandet inleds med en överblick av åtgärder. Därefter sammanfattas trafikläget under året. Sedan följer en rapport om sommarens framkomlighetsarbete under renoveringen av Nord-sydaxeln. Därpå följer en redovisning av utvecklingsarbetet inom ITS, främst vad gäller utvecklingen av websidan trafiken.nu. I nästa avsnitt behandlas delar av resultatet av arbetet i den regionala styrgruppen för framkomlighet. I styrgruppen ingår Vägverket Region

Stockholm (VST), AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), och trafikkontoret. I gruppen har bl.a. fastställts gemensamma principer för det primära vägnätet. Principer har diskuterats för de trimningsåtgärder som genomförts under året i syfte att öka framkomligheten. Därefter följer ett avsnitt som beskriver hur mätplanen för trängselskatt har reviderats till följd av nya uppgifter. Avslutningsvis listas de ärenden som planeras föreläggas nämnden under våren.

Åtgärder

Trafikförsörjningen för såväl bilister, kollektivtrafikresenärer och övriga trafikanter ska klaras i ett trafiksystem som i vissa delar redan utnyttjas till kapacitetstaket. Arbetet med framkomlighet måste drivas framåt med alla tillgängliga åtgärder för att minska effektivitetsförluster som trängsel, köer och miljöproblem. Åtgärder för att öka framkomligheten i regionen och staden omfattar såväl nya investeringar som optimering av det befintliga trafiksystemet. Åtgärder som ökar framkomligheten kan indelas i nya investeringar, förbättringar i befintligt trafiksystem, s.k. trimningsåtgärder, ett mer effektivt utnyttjande trafiksystemet samt åtgärder som påverkar efterfrågan och val av transportsätt.

Kontoret deltar i planeringen av de större infrastrukturprojekten, och säkrar tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret framdriften från stadens sida. Här kan framför allt nämnas Citybanan och Förbifart Stockholm. En viktig del i planeringen för Citybanan är också att delta i planeringen för transportvägar så att dessa blir så säkra som möjligt och att påverkan på omgivningen minimeras. Transportvägar till och från Mariagårdstjärnan /Fatbursparken har redovisats för nämnden 2008-09-16

Nya investeringar i storleksklassen Citybanan och Förbifart Stockholm tar lång tid att realisera. Det är helt nödvändigt med snabbare åtgärder som kan ge resultat på kort sikt. Ett effektivt verktyg är trimningsåtgärder av olika slag. Delar av intäkter från trängselskatten ska efter beslut på statlig nivå användas till trimningsåtgärder. Vägverket ansvarar för att hålla samman arbetet. Vanliga trimningsåtgärder är ombyggnader som extra körfält och breddningar. Ett viktigt inslag är modernisering av trafiksignaler för en mer effektiv signalstyrning, trafikledning genom t.ex. Trafik Stockholm, störningshantering vid tillfälliga trafikomläggningar samt tydlig trafikinformation för att underlätta för människor att själva avgöra hur de snabbast kommer dit de ska. Andra viktiga trimningsåtgärder är förbättrad övervakning samt stoppförbud i högtrafiktid.

Ett av det mest kraftfulla trafikstyrningsverktyget är trängselskatterna. Trängselskatternas effekt på trafiken har redovisats för nämnden 2008-03-18. Oktobermätningarna för 2008 analyseras för närvarande. Slutresultaten kommer att presenteras för nämnden i ett särskilt ärende under första kvartalet 2009.

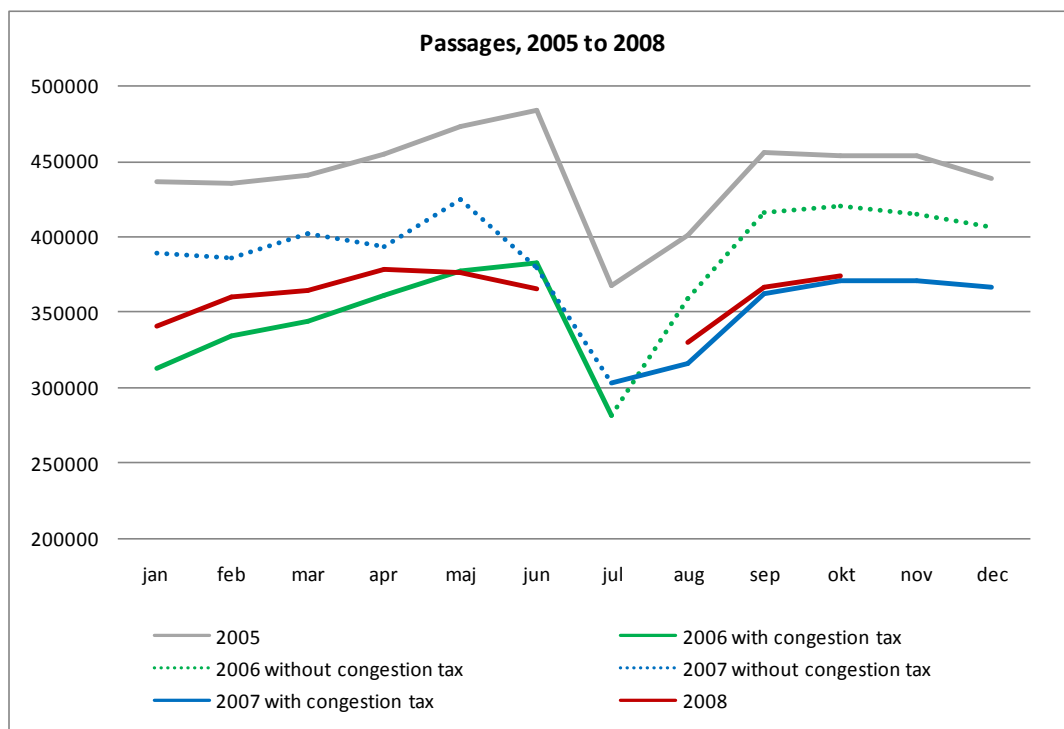
I samband med uppdrag i budget har kontoret vid två tillfällen gjort en översyn av framkomlighetshinder och vidtagit åtgärder för att underlätta trafikflödena i Stockholm. I augusti 2007 presenterades försök med att ta bort genomfartsförbud och gatuavstängningar i staden, främst Östermalm men också Södermalm (dnr. T2006-300-02863:2). Efter nämndbehandling i juni 2008 genomfördes motsvarande i ytterstaden samt kompletteringar på Östermalm (dnr. T2008-330-01931). Dessa förändringar ska följas upp men tidigare föreslagen uppföljningstid har visat sig vara för kort för att dra några slutsatser. Uppföljning sker därför under 2009.

Åtgärder för att öka framkomligheten genomförs således på såväl makro- som mikronivå.

Läget i Stockholmstrafiken

Trafikflöden

Trafiken över trängselskattesnittet (klockan 6-19) har ökat något (ca 1%) under det senaste året. Jämfört med det gamla referensvärdet utan trängselskatt (hösten 2005) är trafiken över avgiftssnittet nu ca 18-19% lägre. Det är framför allt under eftermiddagens högtrafik som trafiken över avgiftssnittet ökat sedan förra året.



Passager över trängselskattesnittet 2005-2008

Genom portalen vid Norrtull passerade betydligt färre fordon i oktober än under tidigare räkningar. Detta är med all säkerhet ett resultat av de stora anläggningsarbeten som pågår i området.

Med rimliga antaganden kan trafikökningen över snittet helt förklaras av en kraftig ökning av skattebefriade miljöbilspassager.

Utanför trängselskattesnittet har sedan förra årets oktoberräkning trafiken varit oförändrad, eller minskat något. Jämfört med tiden före trängselskatteförsöket (oktober 2005) har trafiken däremot ökat på både tvärleder (ca 5%) och yttre infarter (ca 10%). I allt väsentligt handlar det om ökningarna som uppstod redan direkt efter försöket (mellan april och oktobermätningarna 2006). På de yttre infarterna fortsatte trafiken dessutom att öka ytterligare något fram till oktober 2007. Under det senaste året har alltså trafiken i dessa räknepunkter inte ökat ytterligare.

Den successiva ökningen av trafiken på E4 tycks fortsätta även i år (+1%). Medeldygnstrafiken på Essingeleden vid Gröndal var under mätningarna i oktober ca 160000 fordon/dygn. Siffrorna för Södra Länken är inte fastställda ännu. Vissa problem med mätutrustningen gör att dessa presenteras i samband med resultaten för hela oktobermätningen.

Restider

Jämfört med tiden utan trängselskatt (2005 och 2006) är restiderna under 2008 i genomsnitt kortare på alla typer av gator, utom på "tvärlederna". På de flesta typer av gator är restiderna i genomsnitt *betydligt* kortare än höstarna 2005 och 2006.

På vissa platser har framkomligheten förbättrats avsevärt sedan förra året, medan den försämrats på andra platser. Ett viktigt exempel på det senare är trafiken norrut på Centralbron i morgonrusningen, där framkomligheten nu åter är nästan på samma nivå som före trängselskattens införande. Orsaken tycks vara en omfördelning av trafiken från Norrtull som är under ombyggnation till Klarastrandsleden, vilken ansluter till Centralbron.

Incidenter som påverkat kapaciteten

År 2008 hade flera större störningar. Det inträffade tre olyckor som var av den svårighetsgraden att de orsakade trafikinfarkter.

April 2008

En onsdag i april vid 13-tiden färdades en lastbil söderut på E4 med delvis uppfälld kran så att ekipagets höjd blev över 4,5 meter. Strax innan påfarten från Ekelundsvägen finns en viadukt som bilens kran kolliderade med. Lastbilen körde in i en bropelare och vreds i kollisionen så att den blockerade hela körbanan. E4



var därefter helt avstängd söderut under cirka tre och en halv timme. Det utdragna förloppet bestod av räddning av den fastklämda föraren samt därefter bärgning, sanering och broinspektion. Köerna sträckte sig som längst upp till Tureberg på E4 och hela norra Stockholms trafiksystem påverkades. En analys visade på cirka 100.000 timmars fördröjning, vilket med gängse samhällsekonomiska modeller motsvarar en trafikantkostnad på cirka 30 miljoner kronor.

Juni 2008

En måndag i juni vid 14-tiden fattade en lastbil eld i Södra Länkens Årstatunnel. Säkerhetssystemet visade sig fungera väl. Södra Länken stängdes av och trafikanterna i tunneln uppmanades stanna och utrymma. Räddningstjänsten var snabbt på plats och angrep elden från Hammarbytunneln (det motriktade röret). Cirka 20 minuter efter larmet var elden släckt. Bärgning och genomsökning av nödutgångarna tog däremot ganska lång tid och Södra Länken kunde återöppnas först efter cirka 4 timmar.

Augusti 2008

En tisdag i augusti vid 8-tiden på morgonen blåste ett osäkrat lock på en container upp på en lastbil som färdades på E4 (Essingeleden) norrut. Locket rev ner en portal vid Stora Essingen. Denna spärrade samtliga körfält norrut under närmare tre timmar. Detta medförde i sin tur att Södra Länken i riktning västerut stängdes av.

Förbättringsarbete

Ovanstående incidenter beskriver sårbarheten i regionens trafiksystem. Erfarenheten visar att även till synes småstörningar kan fortplanta sig och ge avsevärda störningar. I den framkomlighetsgrupp som finns under styrgruppen för regional framkomlighet, pågår ett arbete för att förbättra och tydliggöra hantering av incidenter. Gruppen har hittills pekat på ett antal punkter, bl.a:

- Rutiner på olycksplatsen (avspärningens utsträckning i tid och rum, bärgning av tunga fordon, beslutskraft från väghållaren på plats när polisen lämnar platsen).
- Rutiner hos Trafik Stockholm.
- Utökning av vägassistans.

Detta kommer att närmare beskrivas i ett kommande tjänsteutlåtande om taktisk storstadsplanering.

Sommarens arbeten

Ett femtontal större arbeten påverkade framkomligheten på det regionala primära vägnätet under sommaren. De tre största var:

- Den pågående byggnationen av Norra Länken med stora trafikomläggningar kring Norrtull under sommaren.

- Renoveringen av Nordsydaxeln (Söderledstunneln och Centralbron) under perioden 15 juni-15 september.
- Renoveringen av Gröna linjens Farstagren perioden 25 mars-17 augusti då tunnelbanetrafiken ersattes av busstrafik till Gullmarsplan.

Inför och under dessa arbeten genomfördes informationsprogram, samordnade mellan Vägverket, SL och Trafikkontoret. På omledningsnätet i innerstaden tilläts i princip inte andra trafikstörande arbeten eller upplåtelse och signalerna ställdes om för att i viss mån kunna ta emot överflyttad trafik. På vissa särskilt känsliga gatuavsnitt tex S:t Eriksgatan avlystes all parkering och angöring under högtrafiktid och övervakningen av stoppförbuden skärptes. Två genomfartssträckor behandlades enligt den s.k. Red routes-modellen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att sommarens arbeten genomfördes enligt planering samt att trafiken fungerade efter omständigheterna väl.

Utveckling av ITS

Utvecklingen inom ITS-området pågår i syfte att öka möjligheterna att i realtid optimera trafikflöden och även vid behov stänga av eller styra om trafik. För att förbättra Trafik Stockholms möjligheter att övervaka och styra trafiken har utbyggnader i såväl kameror som elektroniska skyltar gjorts.

Arbetet med att utveckla web-portalen www.trafiken.nu har under året gått in i en mycket intensiv fas. Ett huvudspår i utvecklingen har varit att bygga portalen i en modernare miljö som är mer driftsäker vid extrema belastningar. För att höja kvaliteten i innehållet och kommunikationen har en trafikredaktör anställts som arbetar med att prioritera och strukturera information på sidan under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik. Trafikredaktören sitter numera på Trafik Stockholm.

Regional framkomlighet

Sedan 2007 finns som ovan nämnts en styrgrupp för regional framkomlighet med bl.a. uppgift att bevaka funktionaliteten hos regionens primära vägnät för bil- och stombusstrafik och genomföra samordnade trimningsåtgärder på detta nät, vilket till stor del finansieras med trängselskattemedel. En kortfattad beskrivning av arbetet finns i bilaga 1.

Principer för det regionala vägnätet

Det primära regionala vägnätet omfattar de delar av vägnätet som har störst betydelse för att effektivisera det samlade transportsystemet och därmed stödja möjligheterna till specialisering och matchning på en vidgad arbetsmarknad vilket främjar tillväxt och välfärd i regionen. I nätet ingår länkar med regional funktion och samtidigt stort flöde, räknat som summa vägresenärer oavsett trafikslag. I



nätet ingår SL:s stamnätlinjer samt omledningsvägnätet. Nätet är tätast i innerstaden och sträcker sig som längst ut till Arlanda trafikplats respektive Saltskogs trafikplats i Södertälje.

De principer för funktionaliteten hos det primära nätet som ska styra planeringen är:

1. Alla trafikstörande arbeten och upplåtelse på det primära nätet ska samordnas för att minimera störningarna
2. Framkomligheten förbi arbetsplatsen har hög prioritet
3. Kompletterande framkomlighetsinsatser görs på omledningsvägar
4. Enhetliga tider ska gälla för nattavstängningar
5. Vardagstrafiken har högre prioritet än heltrafiken
6. Rörliga trafikens krav går före angöring/parkering
7. Stora regionala strömmars krav går före små lokala
8. Samordnad information ska ges om trafikstörningar och avvikelser
9. Informationen ska ha god kvalitet och angivna tider för arbeten ska hållas.
10. Vägassistans ska finnas på de viktigaste länkarna
11. Övervakningen på det primära nätet prioriteras.
12. Förutsägbar pålitlig framkomlighet är viktigare än högre genomsnittlig reshastighet.
13. Trimningspengar från trängselskattens överskott ska gå till det primära nätet
14. Kollektivtrafiken på väg och spår samt den individuella vägtrafiken ska samplaneras för en totalt sett så effektiv användning som möjligt av regionens samlade infrastruktur.

Trimningsåtgärder 2008

I Stockholmsregionen planeras de närmaste åren både stora nyinvesteringar och omfattande underhålls- och reparationsarbeten i trafiknäten. Samtidigt som dessa arbeten medför nedsatt kapacitet och trafikstörningar ökar resefterfrågan eftersom regionen växer. Under en period innan kapaciteten ökar genom bl.a. Citybanan, Norra Länken och Förbifarten kommer det befintliga trafiksystemet att belastas allt hårdare och bli allt mer störningskänsligt. Överskotten från trängselskatten har öppnat en möjlighet att finansiera samplanerade trimningsåtgärder (ITS-lösningar, trafikstyrning och mindre om- och tillbyggnader). Under 2008 har fyra olika typer av insatser samplanerats av VST, SL och trafikkontoret, och genomförts inom resp. organisation:

- -Mindre ombyggnader
- -ITS på väg
- -Utveckling av Trafik Stockholm och övrig ITS
- -Särskilda åtgärder under byggperioderna

För närvarande pågår arbete med planering av dels 2009 års trimningar dels med en rullande fyraårsplanering (Storstadsplanering).

Revidering av mätplanen för uppföljning av Stockholmstrafiken

Trafikkontoret genomför årligen i oktober tillsammans med Vägverket omfattande mätningar av stockholmstrafiken. Omfattningen av dessa mätningar expanderades kraftigt inför försöket med trängselskatt i syfte att inhämta data om trafiksituationen innan försöket genomfördes. Under själva försöket genomförde miljöavgiftskansliet (MAK) mätningar, analyser och utvärderingar inom nedanstående områden:

1. Stockholmarens resmönster
2. Biltrafiken
3. Kollektivtrafiken
4. Gång- och cykeltrafik
5. Miljö- och hälsoeffekter
6. Trafiksäkerhet
7. Fördelningseffekter
8. Näringsliv och regional ekonomi
9. Samhällsekonomi
10. Attityder till miljöavgifter

Inför införandet av permanent trängselskatt i Stockholm utarbetade trafikkontoret en mätplan som godkändes av trafik- och renhållningsnämnden 2007-06-12. I enlighet med mätplanen tar kontoret fram, årsrapporter, kvartalsrapporter och, tidigare, månadsblad som beskriver Stockholmstrafikens utveckling. Årsrapporten med analyser av flöden och framkomlighet i stockholmstrafiken från oktobermätningen 2007 presenterades för trafik- och renhållningsnämnden 2008-03-18.

Den antagna mätplanen avslutas med en storuppföljning av trängselskattesystemet och dess effekter 2008, som enligt beslut i nämnden ska omfatta:

1. Trafiken över snittet: fördelning på fordonsslag, hemkommun, andel genomfartstrafik.
2. Trafikflöden avgiftssnittet, E4, Södra länken, restider
3. Teknisk funktion
4. Intäkter
5. Kollektivtrafik (antal påstigande, etc)
6. Trafikarbete i innerstaden/länet
7. Trafikflöden och restider på infarter, innerstadsgator etc.
8. Detaljhandel + konsumentundersökning
9. Utsläpp/översiktlig om möjlig (härlett från trafikarbete)
10. Uppföljning av trafikolyckor
11. Samhällsekonomisk analys (översiktligt)
12. Långsiktiga regionala effekter



13. Förändringar i parkeringsnyttjande
14. Utredning för trimning/optimering av avgiftssystemet.
15. Nytt uppdaterat uppföljningsprogram

Sedan mätplanen antogs har nya frågeställningar väckts som behöver belysas inom ramen för storuppföljningens trimnings/optimeringsdel (punkt 14). Efter samråd med utvärderingens expertgrupp, bestående av ledande trafikforskare och konsulter, föreslår kontoret en omdisposition av medlen inom ramen för utvärderingens budget. Enligt kontorets förslag bör utvärderingens delmoment om långsiktiga regionala effekter (punkt 12) utgå för att kunna ge möjlighet att utöka utredningen för trimning/optimering av avgiftssystemet (punkt 14). Anledningen till detta är kontoret och expertgruppen bedömer att allt för kort tid har gått sedan MAK genomförde sin regionalekonomiska analys.

Nya förutsättningar som väcker nya frågor i fråga om trimning och optimering av avgiftssystemet är bland annat stadens utveckling och hantering av trängselskattegränsen vid utbyggnad och förändringar vid Norra Stationsområdet, Norra länken och Värtan.

Kommande ärenden

I tjänsteutlåtandet har nämnts ärenden som kommer att presenteras för beslut i nämnden. Under första kvartalet 2009 redovisas resultatet av oktobermätningarna samt övrig uppföljning av trängselskattens effekt på Stockholmstrafiken. Under första kvartalet presenteras också den flaskhalsanalys som genomförts och som resulterar i ett arbete kontoret kallar taktisk storstadsplanering. Det innebär åtgärder tillsammans med VST och SL som ger effekt på tre till fem års sikt. Dessutom redovisas de trimningsåtgärder som finansieras med trängselskatteintäkter och som planeras under 2009. Ett ärende om incidenter och olika trafikscenarion vid större incidenter planeras också. Syftet är att ta fram analysunderlag för att studera risker och sårbarhet i Stockholms trafiksystem.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten samt överlämnar ärendet till kommunstyrelsen. Kontoret föreslår också att nämnden beslutar om att revidera mät- och uppföljningsplanen för trängselskatten enligt förslag i tjänsteutlåtandet.

Slut