



Mats Fager
Trafikplanering
08-50826298
mats.fager@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-12-15

Stockholmstrafikens sammanbrott. Avstängning av ett körfält på Sveavägen. Svar på två skrivelser från Malte Sigemalm (S) samt

Införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redogörelse samt överlämnar och återoppar kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna samt remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf Avdelningschef

Anton Västberg

Bilaga 1: Skrivelse om införande av ett framkomlighetsmål
Bilaga 2: Skrivelse ang. stockholmstrafikens sammanbrott
Bilaga 3: Skrivelse ang. avstängning av ett körfält på Sveavägen



Enhetschef

Sammanfattning

Kombinationen av kraftig befolkningsutveckling med omfattande nybyggnationer och renoveringsarbeten kommer att göra stockholmstrafiken alltmer störningskänslig. I dag finns en samplanering av de större arbeten som bedrivs av Stockholms stad, Trafikverket, SL och Solna stad. Denna skulle i vissa avseenden kunna förbättras. Arbetena kommer de närmaste åren vara så många att den samordning som förekommer förmodligen kommer att upplevas som bristfällig. Varje år inom den närmaste 10-årsperioden kommer ett stort antal trafikstörande arbeten bedrivas på regionens primära nät. Under treårsperioden 2012-2014 planeras ett åttiototal projekt som kommer att störa trafiken på de primära näten. Under perioden 2014-2020 pågår många stora nybyggnadsprojekt samtidigt som flera omfattande renoveringsarbeten måste inledas.

Kontoret utför i dagsläget vissa arbeten i treskift och under nätter och helger. Av hänsyn till närboende är det dock många arbeten som inte kan forceras på detta sätt. Att forcera arbeten medför ökade kostnader för beställaren varför detta hittills skett i begränsad omfattning. Kontoret har i budget för 2012 fått extra medel för att komma tillräta med ovanstående varför kontoret avser handla upp fler arbeten på detta sätt kommande år.

Frågan om trafikens framkomlighet på spår och vägar kommer att vara mycket viktig de kommande åren. Arbetet med förbättrad framkomlighet under om- och nybyggnadsperioder avses drivas vidare inom Styrgruppen för regional framkomlighet, inom arbetet med utveckling av Trafik Stockholm och samverkanscentralen samt i arbetet med Framkomlighetsstrategin för Stockholms stad.

Bakgrund / Remissen

I en skrivelse (bilaga1) till kommunstyrelsen 2011-09-07, som remitterats till Trafik- och renhållningsnämnden, föreslår Tomas Rudin (S) att ett framkomlighetsmål införs vid planering av störningar i trafiksystemet inom Stockholms kommun. Detta framkomlighetsmål skulle prioriteras och leda till att varje planerad störning skulle utföras för minimal störning av framkomligheten t.ex. genom kortade renoveringsperioder med hjälp av forcerat arbete, treskift etc.

I två skrivelser till nämnden 2011-09-29 tar Malte Sigemalm (S) upp problem med framkomligheten i samband med ombyggnadsprojekt i Stockholm.

I den första skrivelsen (bilaga 2) påtalas att de stora trafikarbetena i år innebär att stockholmstrafiken i princip står helt still i rusningstrafik. Frågor till kontoret är i vilken omfattning som ombyggnadsarbeten sker kvällstid, nattetid och helger samt i vilka projekt trafikkontoret i upphandlingen ställt krav på arbete under nätter och helger för att snabba på ombyggnader och reparationer. I den andra skrivelsen (bilaga 3) önskas en redovisning av hur länge arbetet med Skandiahuset på Sveavägen kommer att ta gatumark i anspråk som påverkar trafikflödet.

Trafikkontorets synpunkter

Antalet arbeten på regionens vägar och spår ökar

Stockholm växer snabbare än någonsin i modern tid. Den ökade befolkningen innebär ökad efterfrågan på resor. Ett stort antal infrastrukturprojekt pågår för att öka kapaciteten hos regionens transportnät, men det tar fortfarande flera år innan de är färdigställda. Samtidigt planeras fortsatta utbyggnader av infrastrukturen som en växande region kommer att behöva. Under byggtiden innebär dessa projekt ofta störningar på befintliga vägar och spår. Till detta kommer att stora delar av den befintliga infrastrukturen nu blivit så gammal att det är nödvändigt med mer omfattande renoverings- och underhållsarbeten. När en anläggning börjar närma sig en ålder på 50 år krävs ofta stora renoveringar. År 2010 var 38 % av stadens konstbyggnader äldre än 50 år. År 2030 kommer andelen att vara cirka 80 %.

Under 2011 har ett 25-tal större trafikstörande arbeten pågått på regionens primära vägnät eller spår. Bland de mest trafikpåverkande märks renoveringen av Hagsätragrenen, stängningen av de inre delarna av blå tunnelbanelinje på grund av arbeten med Citybanan, arbetena vid Norra Station och Norrtull för utbyggnaden av Norra Länken och intunnlingen av E4/E20 för att möjliggöra den nya Hagastaden, sommarens fogreparationer på Essingeleden, renoveringen av Söderledstunneln samt ledningsarbetena på Valhallavägen. På innerstadens gator är ledningsarbeten och upplåtelse i samband med husombyggnader och evenemang en minst lika vanlig orsak till trafikstörningar som vägarbeten.

Situationen kommer att vara likartad under de kommande åren. Under treårsperioden 2012-2014 planeras ett åttiototal projekt som kommer att störa trafiken på de primära näten. Under perioden 2014-2020 pågår många stora nybyggnadsprojekt samtidigt som flera omfattande renoveringsarbeten måste inledas.

En samordningsprocess mellan de stora aktörerna finns men har vissa svagheter

För närvarande finns en samordningsprocess för arbeten som berör de primära näten där Trafikverket, SL, Stockholms stad och Solna stad deltar. Arbetet leds av Styrgruppen för regional framkomlighet i enlighet med avtal mellan parterna. I ett första steg kartläggs kända arbeten under kommande treårsperiod. I nästa steg görs en analys av det kommande året där ambitionen är att arbeten helst inte ska pågå samtidigt på större parallella leder och att samtidigt stora spår- och vägarbeten i samma sektor ska undvikas. Om möjligt förskjuts vissa arbeten så att de inte sammanfaller under vårens och höstens högtrafikperioder. Så långt som det är möjligt ska de trafikstörande arbetena ske sommartid eller under helger och nätter. I ett tredje steg ses behovet av åtgärder på omledningsnäten över. Det fjärde steget är samordnad information, via media, trafiken.nu, information på vägen m.m.

Samordningsprocessen möter dock vissa svårigheter. Den främsta är att mängden trafikstörande arbeten nu har blivit så stor att de ofta inte går att samordna så att de sammanlagda trafikstörningarna blir lätthanterliga. En annan är att de stora projekten (särskilt exploateringsprojekten) har en egen tidplan som i vissa fall inte tar hänsyn till samordningen med regionens framkomlighetsfrågor, åtminstone inte som den primära faktorn.

Samordningsprocessen skulle kunna utvecklas

I Stockholm sker arbetet med att förbättra processen i arbetsgruppen för regional framkomlighet med sikte på de närmaste årens arbeten. På något längre sikt undersöks möjligheterna att i samarbetet kring ett utvecklat Trafik Stockholm ta hand om framkomligheten under byggperioder på ett bättre sätt.

Reglerna för nattarbete begränsar möjligheterna att forcera arbeten

Reglerna för nattarbete är utformade efter bl.a. kraven i miljöbalken. För att få utföra störande arbete nattetid gäller bl.a. att arbetet ska vara nödvändigt att utföra nattetid samt att arbete på samma plats och i närheten av bostadsbebyggelse får bedrivas högst tre nätter i följd. Beträffande Söderledstunneln utförs en stor del arbeten i treskift. Av hänsyn till de boende är dock många arbeten som skulle skapa stomljud över tillåtna gränsvärden undantagna. Dock klagar boende även på arbeten nattetid med buller under gränsvärdena, exempelvis asfaltarbeten där välten skapar stomljud som av vissa upplevs som störande.

Med lämplig upphandling kan byggtiderna kortas till priset av ökade kostnader för väghållaren

För att skynda på arbeten finns några olika metoder att välja mellan vid upphandlingen. En är att arbeta med incitament, d.v.s. entreprenören får en bonus

för varje dag arbetet är klart tidigare än ett visst datum. Denna metod har två år i rad använts av Trafikverket för fogarbetena vid Nybodakurvan på E4/E20 Essingeleden. Härigenom har byggtiden kortats avsevärt och arbetena som startades vid midsommar var klara innan augusti då trafiken åter börjar öka. Incitamentsupphandlingar lämpar sig bäst för projekt där förfrågningsunderlaget har hög teknisk precision och där entreprenören kan bedriva arbetena utan att behöva ta hänsyn till intilliggande bostäder. Trafikkontoret prövar metoden i den pågående entreprenaden på Tegelbacken. En annan metod är att låta byggtiden vara en tung utvärderande faktor vid upphandlingen och där kontoret anger vilka typer av arbeten som får bedrivas i två/treskift och under helg.

En nackdel med att forcera arbeten kan vara att det begränsar konkurrensen. Små entreprenörer har inte alltid kapacitet att bedriva arbeten i flerskift.

Att forcera arbeten medför ökade kostnader för beställaren. Kontoret har i budget för 2012 fått extra medel för att använda till incitamentsupphandlingar varför kontoret avser handla upp fler arbeten på detta sätt kommande år.

Beträffande Söderledstunneln har uppdelningen av arbetet i många etapper medfört att projektet totalt sett tagit längre tid och blivit dyrare. Arbetena har delats upp i etapper över ett antal år och till stor del förlagts sommartid då trafiknivån är lägre. Arbetena i tunneln med avstängning av ena tunnelröret har utförts under 1 månad 2005, 3 månader 2007, 3 månader 2008, 1 månad 2009 och 5 månader 2011. Om dessa arbeten i stället hade utförts i en enda följd hade arbetena kunnat drivas mer effektivt och tagit kortare tid i anspråk, cirka 10 månader. Kostnaden hade sänkts uppskattningsvis 250 mn kr.

Utveckling av Trafik Stockholm

Kombinationen av kraftig befolkningsutveckling med omfattande nybyggnationer och renoveringsarbeten kommer att göra stockholmstrafiken alltmer störningskänslig. I samband med utredningarna för nytt avtal rörande Trafik Stockholm och utveckling av Samverkanscentralen har behovet av en utvecklad regional trafikledning och trafikstyrning diskuterats.

Ett utvecklat, mer proaktivt, Trafik Stockholm skulle kunna hantera inte bara akuta oförutsedda störningar utan också vara en samarbetscentral för att arbeta förebyggande med en kombination av projektsamordning, aktiv trafikstyrning och SmartaVal-program (Mobility management) för att hålla framkomlighet och



pålitlighet uppe i regionens primära trafiksystem. En nyckelfaktor här är en analysfunktion med tillgång till regionala trafikdata.

Införande av framkomlighetsmål vid störningar

Frågan om konkreta mål och mått för god respålitlighet under högtrafik för alla trafikanter kommer att tas upp i kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, som inom kort kommer att presenteras för nämnden.

Respålitligheten har två aspekter, dels den strukturella och dels den temporära. Den strukturella rör trängseln i trafiksystemet vid normal trafiksituation medan den temporära handlar om hur störningar hanteras. I Stockholmsregionen med tre-fyra större trafikaktörer måste framkomlighetsmål vara förankrade i ett regionalt samarbete och gälla såväl trafik på väg som spår. Målet måste vara ett pålitligt och framkomligt trafiksystem där de olika trafikslagen används optimalt i samspel för att nå en stor regional arbetsmarknad.

Frågan om avstängning av ett körfält på Sveavägen

På Sveavägen pågår ombyggnad av det så kallade Skandiahuset i kvarteret Träsket. För att möjliggöra ombyggnaden har en del av gatan upplåtits till byggprojektet. Arbetena påbörjades 1 augusti 2011 och avslutas 31 januari 2013. Trafikanordningsplan för arbetet godkändes 18 juli 2011.

På Sveavägen finns fortfarande två rörliga körfält per riktning förbi arbetsplatsen, fastän avsmalnade till 3,15 m och sidoförskjutna. I korsningarna med Olof Palmes gata och Adolf Fredriks kyrkogata är situationen oförändrad. På båda sidor av Sveavägen har stoppförbud gällande hela dygnet lagts ut, gällande hela ombyggnadsperioden. Parkeringsövervakningen på sträckan har intensifierats under högtrafiktid.

Enligt kontorets uppfattning påverkas den rörliga trafikens framkomlighet marginellt. Det är biltillgängligheten till fastigheterna på sträckan som drabbas, en olägenhet som enligt kontoret måste accepteras vid kvartersombyggnader i innerstaden. Vid en kontroll med SL:s entreprenörer Keolis och Arriva framkom att man upplevt störningarna för busstrafiken som obefintliga till små.

Trafikkontorets förslag

Frågan om väg- och spårtrafikens pålitlighet och framkomlighet kommer att vara mycket viktig de kommande åren. Arbetet med förbättrad framkomlighet under om- och nybyggnadsperioder avses drivas vidare inom Styrgruppen för regional framkomlighet, inom arbetet med utveckling av Trafik Stockholm och



Samverkanscentralen samt i arbetet med Framkomlighetsstrategin för Stockholm stad.

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna och remissen samt beslutar om omedelbar justering.

Slut