



PM 2013: RII (Dnr 314-1816/2011)

**Införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun**  
Skrivelse av Tomas Rudin (S)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Skrivelse av Tomas Rudin (S) om ”Införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun” anses besvarad med vad som sägs i promemorian.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

*Ärendet*

I en skrivelse den 7 september 2011 konstaterar Tomas Rudin (S) att köerna under september 2011 var längre än någonsin i staden, bl.a. orsakade av flera stora renoveringsarbeten som pågår samtidigt.

Tomas Rudin (S) föreslår därför att staden upprättar ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen.

*Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande.

*Stadsledningskontoret* anser att det är viktigt vid planering och genomförande av projekt, såväl bostadsexploateringar som infrastrukturprojekt, att framkomlighetsfrågorna under byggtiden beaktas i ett tidigt skede och att samplanering av projekt studeras för att säkra en så god framkomlighet som möjligt under genomförandetiden.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att det 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.

### *Mina synpunkter*

Stockholmarnas framkomlighet är en central del av stadens uppdrag för att erbjuda en attraktiv boendemiljö med arbetstillfällen och rekreation lätt tillgängligt. Stockholm växer idag i hög takt och utgör kärnan i en expansiv region. Samtidigt har Stockholms transportinfrastruktur varit eftersatt under flera decennier där viktigt underhåll, reinvesteringar samt nyinvesteringar uteblivit.

Alliansregeringen har tillsammans med regionens aktörer agerat för att möta dessa utmaningar bland annat genom Stockholmsöverenskommelsen där 100 miljarder kronor satsas på nya väg- och spårinvesteringar. Eftersom Stockholm är en stad och region byggd på öar och den eftersatta transportinfrastrukturen används nära sitt kapacitetstak, innebär det stor störningskänslighet. När nu staden, länets kommuner, landstinget och regeringen satsar på att öka framkomligheten långsiktigt innebär det i vissa fall störningar och försämrad framkomlighet på kort sikt.

Naturligtvis samverkar regionens aktörer för att störningarna ska bli så få och så korta som möjligt – det är ett samverkansarbete som utvecklas kontinuerligt. Där så är möjligt och bedöms som samhällsekonomiskt lönsamt forceras störningskritiska arbeten. Samtidigt sätter störningar av boende genom buller samt arbetsplatssäkerhetsfrågor begränsningar.

Stadens förvaltningar och regionens aktörer jobbar redan utifrån målsättningen att stockholmarna ska ha bästa möjliga framkomlighet för en fungerande vardag. Exempelvis kan nämnas Danviksbron som nyligen kunde öppnas – två månader tidigare än beräknat – tack vare ett målmedvetet arbete med framkomligheten i fokus.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse av Tomas Rudin (S) om ”Införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun” anses besvarad med vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 4 september 2013

ULLA HAMILTON

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse (7/9) av Tomas Rudin (S) om införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut

2. Utöver detta anför

Det är positivt att ansvarigt borgarråd ser vikten av Stockholmnarnas framkomlighet. Vi instämmer i att de satsningar som genomförs på stora infrastrukturprojekt är viktiga för Stockholms fortsatta utveckling och tillväxt.

Det är också positivt att det finns en viss samordning i syfte att förbättra framkomligheten vid byggprojekt i dagsläget. Det är emellertid tydligt att det fortfarande finns stor förbättringspotential på området. Även om projektet som skrivelsen berör inte längre är aktuellt så ser vi gång på gång hur nya bygg- och renoveringsprojekt sätter stopp för Stockholmnarnas framkomlighet i högre utsträckning än vad som så skulle behöva vara fallet.

Vi står därför fast vid att staden behöver ta ett större grepp kring arbetet med framkomlighet genom att upprätta ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemet. Detta är viktigt inte minst nu när vi har en rad stora infrastrukturprojekt som redan har påbörjats eller kommer att påbörjas inom de närmaste åren.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det är mycket viktigt att framkomligheten för i första hand effektiva transporter och näringslivets behov av transporter kan prioriteras vid ombyggnationer. Samordningen med andra berörda parter i regionen kan stärkas ytterligare och det är viktigt att så även sker. Att helt undvika störningar är dock omöjligt för att genomföra nödvändiga upprustningar och investeringar.

Både skrivelserna och tjänsteutlåtandet har dock för stort fokus på framkomligheten för biltrafiken och för lite fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet måste istället vara att lika många människor än tidigare ska kunna passera. Det är viktigt att staden konsekvent prioriterar framkomligheten för effektiva transportslag.

## ÄRENDET

I en skrivelse konstaterar Tomas Rudin (S) att köerna under september 2011 varit längre än någonsin i staden, bl.a. orsakas de stora trafikproblemen av flera stora renoveringsarbeten som pågår samtidigt.

Tomas Rudin (S) föreslår att staden upprättar ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen. Detta framkomlighetsmål ska prioriteras och leda till att varje planerad störning ska utföras så att en minimal störning av framkomligheten sker t.ex. genom kortade renoveringsperioder med hjälp av forcerat arbete, treskift osv. Målet ska också gälla i samordningen mellan olika verksamheter, kommuner och landsting så att minsta möjliga störning inträffar och samtidigt i syfte att prioritera framkomlighet för stockholmarna.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 december 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholm för närvarande har en mycket kraftig befolkningsstillväxt och att detta medför behov av t.ex. nya bostäder och en utökad kapacitet i regionens transportsystem. Förutom behovet av nya projekt och utökad kapacitet konstaterar stadsledningskontoret samtidigt att det finns ett stort behov av renovering av befintlig infrastruktur. En stor del av den infrastruktur som byggdes på 1960-talet kommer nu in i en fas där det krävs större åtgärder i form av underhåll/reinvesteringar för att säkerställa anläggningarnas funktion framöver. Av ärendet "Reinvesteringsprogram för stadens väghållning" som kommunfullmäktige beslutade om i maj 2011 framgår att staden framöver har ett tydligt behov av ökade reinvesteringståtgärder.

Stadsledningskontoret konstaterar att genomförande av projekten, både byggande av nya och renovering av befintliga anläggningar, kommer att få påverkan på framkomligheten i staden under en lång tid framöver. Kontoret anser att det är angeläget att minimera konsekvenserna av dessa trafikstörningar, både i tid och i omfattning.

Stadsledningskontoret anser i likhet med skribenten att det är viktigt vid planering och genomförande av projekt, såväl bostadsexploateringar som infrastrukturprojekt, att framkomlighetsfrågorna under byggtiden beaktas i ett tidigt skede och att samplanering av projekt studeras för att säkra en så god framkomlighet som möjligt under genomförandetiden. Stadsledningskontoret konstaterar att projekt idag samordnas med andra berörda parter i regionen men anser att samordningen med t.ex. AB Storstockholms lokaltrafik, Trafikverket och andra aktörer inom infrastrukturuområdet kan stärkas ytterligare. Det är framförallt angeläget att stärka samplaneringen i tidigt skede för de projekt som planeras, t.ex. 1-5 år framåt i tiden. Det är viktigt att notera att samtliga infrastrukturhuvudmän har åldrande anläggningar.

I kommunfullmäktiges budget för 2012 har medel avsatts med syfte att korta med genomförandetider i projekten, 25 mnkr på driftsidan och 50 mnkr på investeringssidan. Dessa medel kan t.ex. användas för att förlänga arbetstiden på eftermiddagen eller i vissa fall användas för att planera in treskift där detta är möjligt, t.ex. ur ett bullerperspektiv. Detta

bedöms enligt stadsledningskontoret kunna bidra till att minska trafikstörningarna.

Stadsledningskontoret anser att frågan om eventuella framkomlighetsmål får beaktas i samband med kommunfullmäktiges kommande budgetarbeten samt i samband med den framkomlighetsstrategi som trafik- och renhållningsnämnden arbetat fram.

Stadsledningskontoret föreslår att skrivelsen ”Införande av ett framkomlighetsmål vid planering av störningar i trafiksystemen inom Stockholms kommun” av Tomas Rudin (S) anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2011 att godkänna kontorets redogörelse samt att överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna samt remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 november 2011 har i huvudsak följande lydelse.

### **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 samtidiga 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 återoppar kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna och remissen samt beslutar om omedelbar justering.

RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande.

Både skrivelserna och tjänsteutlåtandet har för stort fokus på framkomligheten för biltrafiken och för lite fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet måste istället vara att lika många människor eller fler än tidigare ska kunna passera. Det är viktigt att staden prioriterar framkomligheten för effektiva transportslag.