



Handläggare: Tobias Johansson 2003-05-07
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 266 56
tobias.johansson@gfk.stockholm.se

Dnr 03-300-1667

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Redovisning av studie över köer och flaskhalsar våren 2002.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen och ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningarna enligt förslaget i detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

UTLÅTANDE

Bakgrund

Staden har ett övergripande mål att skapa en bättre framkomlighet i trafiksystemet. Kunskapsläget angående framkomlighet i Stockholm har hittills mest byggts på modellberäkningar, stickprovsmätningar eller andra ofullständiga studier. För att kunna jobba med planering och relevanta åtgärder har det varit angeläget att förbättra kunskapen om framkomligheten i Stockholm.

Gatu- och Fastighetskontoret har genomfört en studie av flaskhalsar i Stockholmstrafiken. Arbetet var begränsat till endast omfatta biltrafik inom Stockholms stads gränser och beaktade inte andra trafikslag. En sammanfattning med de viktigaste resultaten bilägges tjänsteutlåtandet.

Syftet med studien har varit att skapa en detaljerad bild av köläget och av flaskhalsar i vägtrafiken. Prioriterat har även varit att skapa bättre kännedom om dynamiken i trafiksystemet och att dokumentera aktuell

Bilaga 1: Sammanfattning av rapport av studien över köer och flaskhalsar.

kunskap. Rapporten ska kunna vara underlag för fortsatt arbete avseende åtgärdsplanering, utveckling och kalibrering av trafikmodeller samt för uppföljning av trafikens effekter. Vidare innehåller rapporten preliminära kostnadsuppskattningar för flera tänkbara åtgärder

Analys

Genom flygobservationer kartlades köläget för biltrafiken under vecka 11 och vecka 22 år 2002. Observationstidpunkterna valdes för att ungefärligt motsvara årsmedel- respektive årsmaxförhållanden för biltrafiken. Utifrån det insamlade underlagsmaterialet identifierades och beskrevs flaskhalsar i vägnätet. En expertgrupp har sedan analyserat flaskhalsarna och föreslagit åtgärder. I denna grupp har Vägverket också varit representerade.

De viktigaste resultaten från studien är:

- ? Under morgonens rusningstrafik ligger flaskhalsarna ofta vid tullarna. I flera fall beror detta på medvetna strypningar som införts därför att innerstadens gatunät inte kan hantera en större inströmning av fordon
- ? Trafiksystemet visar stor känslighet för måttliga trafikökningar. Knappt 10 % mer trafik under maj ger betydligt längre köer vecka 22 än vecka 11. Vid längsta köutbredning under eftermiddagen var köerna mer än dubbelt så långa. Speciellt innerstaden drabbades av mer köer under vecka 22
- ? Köerna byggdes upp tidigare under vecka 22 än vecka 11 och klingade av senare. Dvs den tid som vägnätet är överbelastat varar längre när fler fordon är i rörelse
- ? Vägarbeten står för en relativt stor del av köerna
- ? Drygt hälften av flaskhalsarna finns i innerstaden
- ? Drygt hälften av flaskhalsarna är korsningar med trafiksignaler

Utifrån studiens resultat har vissa slutsatser dragits. Stockholms trafiknät är inte homogent. Istället är det hierarkiskt uppbyggt med medvetna och avsiktliga skillnader mellan vägar och gator med olika funktion. Det konstaterades att många flaskhalsar för vägtrafiken återfinns just i gränser mellan vägnät med olika funktion, t ex där infartsleder ansluter till huvudgator eller där huvudgator möter lokalgator.

Vidare visar studien på att trängselproblemen i första hand är koncentrerade till rusningstrafik, även om slumpmässiga variationer förekommer.

Även om en stor del av flaskhalsarna utgörs av korsningar med trafiksignaler är det dock värt att notera att det är själva korsningen som utgör flaskhalsen. Trafiksignalen fördelar endast kapacitet och ger framkomlighet och trafiksäkerhet åt bl a oskyddade trafikanter. Trafiksignalens effektivitet tillsammans med korsningens geometri är dock avgörande för vilken framkomlighet man får genom korsningen.

Kontorets förslag

Med rapporten som underlag vill kontoret lägga fram ett antal förslag till fortsatt arbete. Några av förslagen pekar ut relativt enkla och billiga

åtgärder som skulle kunna vidtas för att lokalt förbättra framkomligheten. Andra förslag påvisar behovet av fortsatt kunskapsuppbyggnad och visar på flera möjliga studier. Studien behandlar bara framkomligheten för biltrafiken och för varje föreslagen åtgärd måste konsekvenser utredas och avvägningar göras mot andra trafikanters krav på trafiksystemet och mot de krav som ett långsiktigt hållbart trafiksystem ska leva upp till.

Förslagen till fortsatt arbete:

1. Kostnadseffektiva åtgärder för att lokalt förbättra framkomligheten. Femton punkter pekas ut där förhållandevis billiga åtgärder skulle kunna genomföras för att förbättra framkomligheten i närområdet.
2. Mer resurser för underhåll och förbättring av trafiksignaler. För att kunna ha en ordentlig kontinuerlig trafikteknisk tillsyn och kunna följa upp och avhjälpa de tekniska fel som rapporteras krävs mer personal än vad som i dag finns tillgänglig.
3. Fortsatta försök med avancerade trafiksignaler. Avancerad signalstyrning bedöms ha potential att kunna förbättra kapaciteten i en del signalreglerade korsningar, särskilt där hänsyn ska tas till kollektivtrafikens behov.
4. Trafikundersökning i cityområdet medan Strömbron är öppen söderut. Under 2003 kommer Vasabron att repareras och under byggtiden kommer Strömbron att öppnas för allmän trafik i södergående riktning. För att utreda effekterna av detta föreslås en trafikundersökning med mätningar av trafikflöden och framkomlighet för bil och kollektivtrafik.
5. Utreda hur den rörliga trafiken kan prioriteras på huvudgator. Parkeringsavdelningen lägger fram ett förslag om detta i ett annat förslag.
6. Utveckla nyckeltal och trafikmodeller. För att förbättra kunskapen om trängsel och framkomlighet hos väghållaren fortsätter arbetet med att utveckla nyckeltal inom området. Utvecklingen av trafikmodeller som kan hantera trängselproblematik fortsätter också. Båda aktiviteterna föreslås ske i samråd med Vägverket.
7. Studie av framkomligheten för kollektivtrafiken inom Stockholms stad. Gatu- och fastighetskontoret föreslås att i samarbete med SL genomföra en liknande kartläggning av kollektivtrafikens framkomlighet i Stockholms stad, samt åtgärder för att förbättra den.

SLUT