

DNr: TR60A 2004:402 (VST)

FÖRNYAT RAMAVTAL

avseende
Vägtrafikledning

För att förbättra trafiksituationen i Stockholmsregionen träffade Vägverket genom dess Region Stockholm (VST) och Stockholms stad genom dess Gatu- och fastighetsnämnd under 1997 ett ramavtal avseende vägtrafikledning med hjälp av väginformatik. Ramavtalet angav de övergripande förutsättningarna för parternas samverkan inom väginformatikområdet.

Det år 1997 träffade ramavtalet om väginformatik har löpt ut. Parterna – Vägverket och Stockholms stad - har beslutat att träffa följande förnyade avtal, kallat Förnyat ramavtal avseende vägtrafikledning.

1 Mål för verksamheten

Parterna är överens om att åtgärder inom vägtrafikledning skall bidra till att en bättre uppfyllelse av de trafikpolitiska målen, nämligen i första hand:

- * Ökad trafiksäkerhet
- * Minskad negativ miljöpåverkan
- * Förbättrad framkomlighet
- * Skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart trafiksystem

Trafiken skall behandlas på ett likartat sätt, oberoende av vem av parterna som är väghållare för aktuell väg. Parterna eftersträvar att skapa en samsyn på hur vägtrafikledning skall utövas i regionen. Parterna är överens om att VST och Gatu- och fastighetskontoret (GFK) med egna resurser och i samverkan med övriga kan nå betydande resultat för såväl den egna verksamheten som för att uppnå de gemensamma målen. Även om det geografiska området för Vägverkets

Region Stockholm omfattar Stockholms och Gotlands län kommer samarbetet mellan parterna enligt detta ramavtal att främst få effekter på det övergripande vägnätet i den centrala delen av Stockholmsregionen. Kartor över vägnätet inom Stockholms stad framgår av bilaga 1. Ramavtalet baseras på det trafiknät som gäller hösten 2004, d. v. s. sedan Södra länken har öppnats för trafik.

Stockholms stad har beslutat att införa ett fullskaleförsök med miljöavgifter i innerstaden. Försöket planeras att påbörjas våren 2005 och en folkomröstning vid valet 2006 kommer att avgöra om försöket skall permanentas eller ej. Arbetet med planering, genomförande mm av miljöavgifter (bland annat Trafik Stockholms medverkan) ingår inte i detta avtal.

2 Parternas ansvar

Parterna är genom väghållaransvar eller myndighetsansvar var och en delaktiga i utveckling av vägtrafikledning inom länet.

Vägverkets uppgift

Vägverket är väghållare i Stockholms län och sköter det statliga vägnätet som samverkar med de kommunala vägnäten. Större delen av det övergripande vägnätet i regionen har Vägverket som väghållare.

Riksdagen har angett att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar aktivt bör verka för att utvecklingen inom väginformatik bidrar till att uppnå de trafik- och miljöpolitiska målen med beaktande av de näringspolitiska målen.

Stadens uppgift

Några av stadens vägar ingår i det övergripande vägnätet i regionen och som väghållare för dessa större vägar motsvarar stadens uppgifter i allt väsentligt Vägverkets. Vidare samverkar stadens väg- och gatunät med det statliga vägnätet.

Trafiken på stadens huvudgator som utöver personbils-, buss- och lastbilstrafiken utgörs av en omfattande gång- och cykeltrafik i kombination med frågor om parkering, lastzoner m.m. Detta kräver insatser av staden i egenskap av väg- och gatuhållare som ligger utanför ett normalt väghållaransvar.

3 Avtalsstruktur

Syftet med ramavtalet är att reglera övergripande frågor avseende ledning och styrning av vägtrafiken, vägtrafikledning. Vägtrafikledning består av följande grundläggande uppgifter:

- ✍ Hålla väg- och trafikinformation tillgänglig
- ✍ Informera om väg- och trafiksituationen
- ✍ Leda och styra trafiken
- ✍ Att med hjälp av bl. a. Vägassistans säkerställa att vägarna är framkomliga

Med ramavtalet som grund upprättas *genomförandeavtal* mellan Vägverket, Region Stockholm och Stockholms stad genom Gatu- och fastighetsnämnden. I genomförandeavtalen kommer verksamhetens inriktning och genomförande att fastställas mer detaljerat samt parternas åtaganden regleras.

4 Avtalsområden

För följande avtalsområden är parterna överens om att samarbeta och att teckna genomförandeavtal. Under arbetets gång kan ytterligare avtalsområden bli aktuella.

4.1 Trafik Stockholm

Parterna har en gemensam vägtrafikcentral, Trafik Stockholm, som togs i bruk under slutet av år 2001. Verksamheten i centralen regleras genom ett av parterna träffat genomförandeavtal. Avtalet gäller till och med år 2010.

Parterna är överens om att Trafik Stockholms verksamhet skall styras av en gemensam syn på hur vägtrafikledning skall utövas.

Det är därvid viktigt att Trafik Stockholm har en tillräcklig kompetens i bl. a. trafikfrågor och trafikanalys så att Trafik Stockholm aktivt kan medverka i det arbete som skall leda fram till att parterna årligen beställer en väl avvägd vägtrafikledning med tillhörande verksamhet hos Trafik Stockholm.

Omfattning och utformning av arbetet i Trafik Stockholm baseras på beställningar från de två huvudmännen Vägverket och Stockholms stad. Konkret regleras verksamheten genom en årlig skrivelse som upprättas gemensamt av VST och GFK i samverkan med företrädare för Trafik Stockholm.

Trafik Stockholms verksamhet måste också bygga på en fortsatt utveckling av samverkan mellan berörda parter i regionen.

4.2 Trafikantinformation allmänt

Det finns en stor efterfrågan från allmänheten och ett antal större aktörer på snabb och korrekt trafikinformation. Parterna är överens om att verka för att utveckla formerna för inhämtning, sammanställning och spridning av trafikantinformation.

Det är av intresse för parterna att sinsemellan medverka i utbyte av information om olyckor, drift- och underhållsarbeten mm samt verka för att denna information kan spridas till trafikanterna på ett effektivt sätt. Informationen bör även omfatta kollektivtrafiken, infartsparkeringar och tillgång på parkeringsutrymme i City. Spridning av information kan ske via olika media.

Genom samverkan i Trafik Stockholm kan parterna skapa den plattform som erfordras för att kunna lämna en snabb och korrekt trafikinformation.

4.3 www.trafiken.nu

Parterna är överens om att den för Vägverket, gatu- och fastighetskontoret gemensamma internetportalen www.trafiken.nu skall ses som den samlade trafikportalen för trafikinformation i Stockholmsregionen. Att verka i hela Stockholmsregionen förutsätter också ett ökat samarbete med övriga kommuner och andra parter. Trafikportalen skall kunna vara tillgänglig för alla, d. v. s. även för användare med olika funktionshinder.

Trafikportalen skall ge en samlad bild av det aktuella trafikläget, i så stor omfattning som möjligt i realtid. Den skall underlätta människors resor oavsett färdmedel. Genom att ge information om händelser m.m. ges trafikanten en valmöjlighet som kan leda till förändrat resebeteende och ökad trygghet. Ett förändrat resande (val av färdmedel, starttidpunkt, annan färdväg etc.) kan leda till effektivare användning av det befintliga transportsystemet och därmed minskande miljöpåverkan.

www.trafiken.nu skall också uppfattas som den primära informationskanalen ut till trafikanter vid exceptionella händelser såsom snökaos, större avstängningar, blockerade vägar pga trafikolyckor etc. och vara en av Trafik Stockholms viktigaste utdatakanaler.

För att kunna ge information om trafiksituationen bör också trafikportalen utökas med mobila tjänster, exempelvis wap, e-post, sms, och talsvar.

Det praktiska arbete med www.trafiken.nu uppdelas organisatoriskt i en driftdel och en utvecklingsdel. På så sätt underlättas den successiva utvecklingen av trafikportalen.

Det ligger i parternas intresse att samarbetet med SL stärks så att kollektivtrafiken får en framträdande roll i trafikportalen.

4.4 Insamling av trafikdata

Uppbyggandet av ett vägtrafikledningssystem kräver stor kunskap om trafikförhållandena, tekniska utrustningar och system. Detta kan erhållas genom bl.a. ett utbyte av information/trafikdata mellan parterna. Samverkan om insamling och utbyte av trafikdata syftar till att få bättre information om aktuellt trafikläge, att kunna göra bättre trafikprognoser och därmed kunna lämna bättre information till trafikanterna.

Samverkan om utbyte av trafikdata avser bland annat:

- ✍ överföring av data från och till NVDB (den nationella vägdatatabasen)¹. Digitalt lagrad information är en förutsättning för många väginformatiktillämpningar, exempelvis digitala hastighetsgränser till fordon med ISA-utrustning.
- ✍ förse trafikmodellerna med aktuell information om trafikflöden m.m. så att tillförlitlig och relevant information om aktuellt trafikläge kan beräknas samt prognoser för huvudvägnätet kan skapas. Detta ställer krav på öppna gränssnitt mellan olika system.
- ✍ utbyta av övrig data t. ex. restider, data från fasta mätstationer mm.

4.5 Omledning av trafik

Det finns behov av ett definierat omledningsvägnät för att kunna leda trafiken förbi olika störningar. Parterna är överens om att omledning till annat vägnät än det övergripande vägnätet skall ske i minsta möjliga omfattning.

Följande frågor bör preciseras i *genomförandavtal* mellan parterna:

- fastlägga vilket vägnät som behöver omledning,
- fastlägga grundläggande principer för omledning,
- fastlägga omledningsvägnätet samt
- vägvisning för omledningsvägnätet inkl utrustning mm

¹ Arbetet pågår separat med avtal mellan Stockholms stad och Vägverket för överföring av data mellan NVDB samt Stockholms stads lokala vägdatatabas (LVDB).

En närmare precisering av omledningsvägnätet och förutsättningar för dess nyttjande görs i genomförandeavtal. Närmast aktuella omledningsnät är dels omledningsvägnät för E4/E20 – Essingeleden, dels omledningsvägnät Södra länken och dels för den planerade Norra länken.

4.6 Samverkan kring planering av avstängningar, hinder, evenemang etc.

Inom Storstockholmsområdet sker många olika aktiviteter som påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på vägarna. Idag saknas en samlad bild av vad som händer på olika vägar vid stora störningar orsakade av exempelvis vägvastängningar på grund av underhållsarbeten, breda/skrymmande transporter, kortager i samband med statsbesök, demonstrationer, idrottstävlingar och säkerhetsavstängningar.

Parterna inrättar en "Evenemangsgrupp" med medverkan från berörda parter (SL, polisen med flera) för att i möjligaste mån begränsa trafikstörningarna vid evenemangen och för att lämna aktuell information till trafikanterna. Ansvarsfördelning och beslutsfattande hos berörda myndigheter studeras och om möjligt effektiviseras.

4.7 Vägassistans

För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten genom att snabbare ta hand om olika slags trafikstörningar bedrivs en verksamhet med Vägassistans. Vägassistans utgörs för närvarande av 2 fordonsenheter som av Trafik Stockholm kan dirigeras till de platser på vägnätet där incidenter har inträffat. Vägassistansenheter kan snabbt vara på plats och kan på olika sätt medverka i räddnings- och uppröjningsarbetet. Vägassistans uppgift är bl. a. att ingripa främst ute på det högtrafikerade vägnätet i samband med trafikolyckor, fordonshaverier, hindrande föremål på vägbanan mm för att öka framkomligheten.

Verksamheten bedrivs i samverkan mellan Vägverket, Gatu- och fastighetskontoret samt Polisen.

För att säkerställa drift och säkerhet i Södra länkens tunnelsystem tillkommer ytterligare två enheter i Vägassistansstyrkan i anslutning till Södra länkens trafiköppnande.

Parterna har genom en partssammansatt referensgrupp - framkomlighetsgruppen - skapat ett forum för erfarenhetsutbyte, verksamhetsuppföljning och utveckling av verksamheten med Vägassistans.

Kostnaderna för Vägassistans regleras mellan parterna i finansierings- och genomförandeavtal.

4.8 Teknikutveckling

Vägverket Region Stockholm och Gatu- och fastighetskontoret söker i samarbete bidrag till olika projekt för teknik- och systemutveckling inom väginformatikområdet. Även andra parter kan ingå i sådana projekt. Personal från parterna ges tillfälle att delta i olika utvecklingsprojekt.

Erfarenheterna från tidigare verksamhet har pekat ut vikten av att utarbeta gemensamma uppfattningar om standarder, format, teknisk plattform, mm.

Ett viktigt område inom teknikutvecklingen innefattar ett fortsatt samarbete kring utveckling av olika trafikmodeller.

Parterna har rätt att arbeta med alternativa men kompatibla tekniska system. Det viktiga är att hålla samma gränssnitt mot Trafik Stockholm samt mot trafikanterna. Strävan är att de tekniska lösningarna skall vara oberoende av tillverkare eller leverantör.

4.9 Förberedelser inför ITS world congress i Stockholm 2009

Under hösten 2003 har beslut tagits om att Stockholm blir värd för Världskongressen för ITS år 2009.

Parterna är överens om att vid kongressen kunna visa på redan tillämpade lösningar som används av Storstockholms invånare för att underlätta deras vardagliga resor.

I anslutning till dessa tillämpade lösningar tas också fram beskrivningar över vilka effekter som faktiskt erhållits med hjälp av såväl enskilda som sammansatta ITS tjänster.

Parterna strävar efter att arbetet inför världskongressen leder till positiv utveckling av nya tjänster och produkter. Arbetet inför kongressen sker tillsammans med bilindustrin, IT-telekom, högskolor etc.

4.10 Gemensamma standarder för vägtrafikledning

Trafikanterna har rätt att oavsett väghållare förvänta sig samma vägtrafikledning avseende skyltar, trafiksignaler och ITS-tillämpningar.

Parterna har därför för avsikt att harmonisera sina respektive regelverk med avseende på vägtrafikledning (bland annat budskap på skyltar). Förutom en enhetlig "bild" till trafikanterna, erhålls kostnadseffektiva lösningar genom att parterna kan utnyttja den utveckling av tekniken som respektive part har genomfört.

5 Tidsplan för huvudaktiviteter

Parterna är överens om att arbeta med följande aktiviteter i utvecklingen av vägtrafikledning för Stockholmsområdet. En förutsättning för tidsplanen är att de olika aktiviteterna kan finansieras. En del av finansieringen kan komma att rymmas i de nationella och regionala infrastrukturplanerna.

- 2004 Södra Länken öppnar för trafik med MCS-system² och tunnelövervakning i övrigt. Ansluts till Trafik Stockholm.
- 2004 Första etappen av utbyte av data mellan NVDB och LVDB sker.
- 2004 – 2005 Fortsatt utbyggnad av MCS-system på Essingeleden och på E4 till Bredäng.
- 2004 – 2005 Omledningsvägnäten för E4/E20 Essingeleden, för Södra länken och för blivande Norra länken är fastställda.
- 2004 – 2005 Utökning med flera ITV-kameror längs nya vägavsnitt och i innerstaden.
- 2004 - 2005 Information från www.trafiken.nu förmedlas på fler sätt utöver wap, t.ex. PDA (handdatorer), sms och talsvar. Fler aktörer finns med bland de som bidrar med indata.
- 2004 - 2005 Rutiner för operativ verksamhet kring planerade störningar/evenemang finns framtagna.
- 2004 – 2006 Restider finns tillgängliga för huvuddelen av det övergripande vägnätet.

² MCS= Motorvägsstyrningssystem (motorway Control System)

³ ISA= Intelligent Speed Adaption, Stöd till hastighetsanpassning

- 2005 – 2006 ISA³ i drift på alla huvudvägar och huvudgator i regionen.
- 2006 Budskapsskyltar för trafikinformation finns uppsatta på de större infartslederna till centrala Stockholm.
- 2004 - 2005 Förberedande arbete med att anpassa Klaratunnelns nya trafikstyrssystem³ till Trafik Stockholm.
- 2005 – 2006 Trafikstyrssystemet i Klaratunneln byggs klart och implementeras i Trafik Stockholm.
- 2005-2007 Förberedande arbete för en fortsatt utbyggnad av trafikstyrssystem längs nord-syd axeln.
- 2007 - 2009 Trafikstyrssystemet färdigbyggs på nord-sydaxeln genom Stockholm, dvs Klarastrandsleden - Söderleden - Nynäsvägen till Farsta och implementeras i Trafik Stockholm.
- 2007 Vägassistans verkar inom ett område som i stort täcker in det vägnät där ca 80% av trafikolyckorna i Stockholms län inträffar.
- 2006 - 2008 MCS-system byggs ut på väg E18 Järva Krog – Bergshamra – Danderyd - Viggbyholm.

6 Kostnadsansvar

Parterna är överens om att för utvecklingen av vägtrafikledning med stöd av väginformatik är grundprincipen att varje part svarar för sina egna kostnader såvida inte något annat avtalas i genomförandeavtal.

7 Giltighet av detta avtal

Detta avtal bygger på en gemensam vilja och ett gemensamt synsätt att genom vägtrafikledning med stöd av modern väginformatik uppnå en förbättrad framkomlighet, säkerhet och miljö.

Detta avtal äger giltighet fram till 2008-12-31

³ Med trafikstyrssystem menas här bland annat motorvägsstyrningssystem (MCS), ITV-kamror, övervakningssystem, avstängningssystem, säkerhetssystem mm

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Solna 2004-

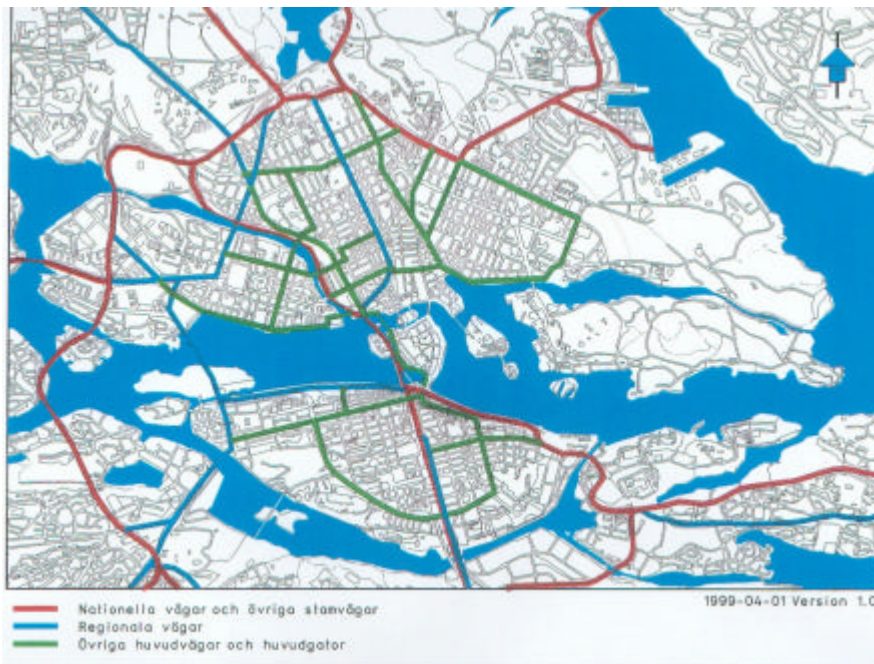
Stockholm 2004-

.....
Hans Rode
Vägverket Region Stockholm

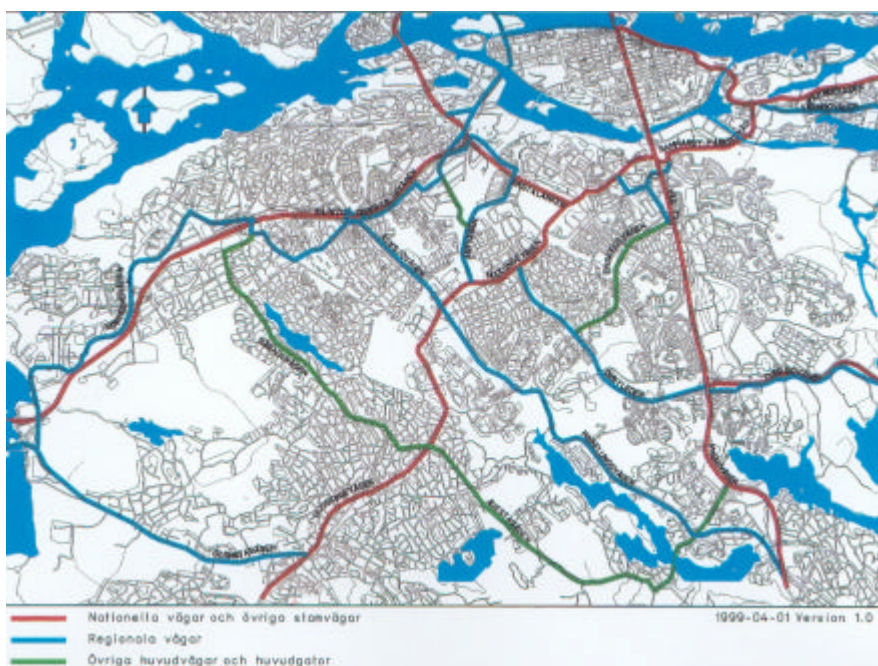
.....
Olle Zetterberg
För Gatu- och fastighetsnämnden

Bilaga 1 – Övergripande vägnät inom Stockholms stad

Innerstaden



Söderort



** Revidering av kartor pågår

Västerort

