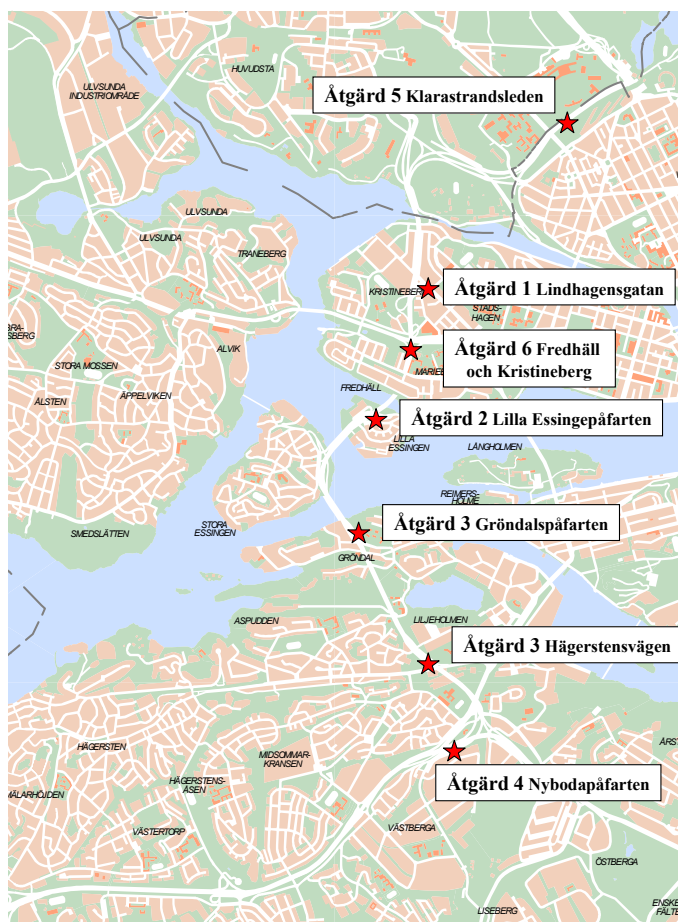


Datum: 2005-07-08 Beteckning: version 0.95

Statuslista för åtgärder kopplat till E4/Essingeleden inför försöket med trängselskatt.

Nedanstående statuslista omfattar åtgärder kopplade till E4/Essingeleden inför försöket med trängselskatt. Listan är ett resultat av två handläggarmöten mellan Vägverket Region Stockholm (VST) och Trafikkontoret i Stockholms stad (TK) i maj/juni 2005. Syftet med listan är att fungera som underlag för eventuell fortsatt förankring på chefs-/politikernivå.

FÖLJANDE PLATSER HAR VARIT FÖREMÅL FÖR ÅTGÄRDSDISKUSSION:



(Bortse från numreringen.)

**ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRS INFÖR FÖRSÖKET MED
TRÄNGSELSKATT:**

<i>PLATS</i>	<i>BESKRIVNING AV ÅTGÄRD</i>	<i>STATUS</i>
Lindhagensgatan	Ändrad signalstyrning i befintlig signal vid Lindhagensgatan. Solnatrafik rekommenderas istället att åka via Ekelundsbron. <i>Fördel:</i> Trafiken från rampen kan minskas med ca 100-300 f/h. <i>Nackdel:</i> Situationen på lokalvägnätet kan kompliceras i samband med ombyggnadsåtgärder för NV Kungsholmen.	Stockholm stad genomför – VST och TK överens. VST har inte identifierat behov av åtgärden, men har inget emot att staden genomför den.
Gröndalspåfarten	Påfartsreglering av norrgående trafik. Åtgärden hör ihop med nästkommande två åtgärder om rampstyrning. <i>Fördel:</i> Trafiken från rampen kan minskas med ca 100-200 f/h. <i>Nackdel:</i> Känsligt kollektivtrafikläge med tvärbanan och buss 152. Mild reglering krävs troligen.	VST genomför – VST och TK överens.
Hägerstenspåfarten /Tpl Nybohov	Påfartsreglering alternativt att staden ändrar befintlig signal. Fördelen med att ändra befintlig signal: kostnaden är lägre. Fördel med rampstyrning: hanterar mer trafik från Hägerstenvägen varav en inte obetydande del kan vara ”smitttrafik”. Trafiken från rampen kan minskas med ca 100-300 f/h.	VST genomför påfartsreglering – VST och TK överens.
Nybodapåfarten	Påfartsreglering från Västberga allé (norrgående trafik). TK menar att, utifrån deras huvudsyfte att undvika stängningar i Södra Länken, får Södra Länkens trafik hårdare konkurrens om utrymmet på Essingeleden om rampstyrning införs vid Nyboda. VST däremot argumenterar för vikten av, att utöver Södra Länkens framkomlighet, även upprätthålla framkomligheten på E4 utifrån dess funktion som regional och nationell länk. Trafiken från rampen kan minskas med ca 100-300 f/h.	VST genomför – VST och TK överens. TK anser dock att det kan gynna Södra Länken att <u>inte</u> rampreglera här, men trafiktekniskt OK att pröva givet att noggrann uppföljning sker samt att balans av styrningen eftersträvas.

Sammanfattning av åtgärder ovan: Åtgärderna ovan bidrar till minskade störningar vid hög trafikbelastning och med en jämnare trafikrytm på Essingeleden som följd. Den sammantagna effekten innebär troligen inte någon större nettoavlastning av antalet fordon på leden då den höga trafikefterfrågan snarare medför en omfördelning av trafiken. Åtgärderna innebär alltså inte en köfri Essingeleden, men framkomligheten för genomgående trafik på E4 underlättas alltså och risken för stängningar i Södra Länken pga överbelastning minskar. Den extrema känsligheten för störningar på E4/Essingeleden och Södra Länken (havererade fordon mm) kommer att bestå.

ÅTGÄRDER SOM INTE GENOMFÖRS INFÖR FÖRSÖKET MED TRÄNGSELSKATT:

<i>PLATS</i>	<i>BESKRIVNING AV ÅTGÄRD</i>	<i>STATUS</i>
Klarastrandsleden	<p>Barriär mellan körfält för att hindra norrgående trafik från Klara strandsleden att nå Eugeniattunneln.</p> <p><i>Fördel:</i> Eugeniattunneln i norrgående riktning är kanske den mest överbelastade flaskhalsen på E4 under morgonrusningen. Barriäråtgärden skulle avlasta tunneln avsevärt.</p> <p><i>Nackdel:</i> Bland annat krävs ombyggnader för att skapa tillräcklig kapacitet i signalreglerade korsningar vid Haga Södra-uppfarten och Uppsalavägen för omfördelad trafik – hinns inte med innan försöket.</p>	<p>VST genomförs ej – VST och TK överens.</p> <p>VST har gjort övergripande idéstudie för åtgärden.</p>
Fredhäll	<p>Påfartsreglering för södergående trafik vid Tpl Fredhäll.</p> <p><i>Fördel:</i> Bättre flyt till Essingeleden från Tranebergsbron erhålls.</p> <p><i>Nackdel:</i> Risk för ökad belastning på Västerbron och Långholmsgatan och störning av busslinje 4. Ger ingen större påverkan på VSTs eller TKs huvudsyften inför försöket med trängselskatt (att upprätthålla framkomlighet på E4 och Södra Länken).</p>	<p>VST genomför ej – VST och TK överens.</p> <p>VST slutför dock projektering inför ev framtida behov.</p>
Lilla Essingepåfarten	<p>Bom alternativt påfartsreglering vid Lilla Essingen</p> <p><i>Fördel:</i> Avlastning av Essingeleden främst genom minskad vävning mellan körfält.</p> <p><i>Nackdel:</i> Sämre framkomlighet vid Görwellsgatan-Rålambsvägen. Svårt att ställa köer i bostadsområden. Ej lämpligt med regleringsåtgärd på samma plats som betalstation.</p>	<p>Genomförs ej – VST och TK överens.</p>

**ÖVRIGA VIKTIGA PUNKTER ATT HA MED SIG FRÅN MÖTENA 15 JUNI
RESP 19 MAJ 2005:**

- Informationskampanj viktig vid införandet av VSTs rampstyrning (erfarenheter från Klarastrandsleden). Denna information bör stämmas av med staden.
- Rampstyrningsåtgärderna måste påbörjas i augusti. Driftsättning är då möjlig från december, vilket även enligt TK kan vara en lämplig tidpunkt. Det är däremot olyckligt att trimma rampstyrningen vid trängselskatteförsökets start – det kommer att vara nog svårt att särskilja effekter ändå under försöket.
- TK frågade om VST har funderat på att genomföra rampstyrningar längre ut på E4 och inte enbart gentemot Sthlm stads trafik. VST har inte haft några sådana tankar - E4 prioriteras utifrån sin funktion som regional och nationell länk. Vid en eventuell permanentning av trängselskatten krävs ett omtag vg åtgärder – beroende på utfallet av försöket kan denna diskussion eventuellt aktualiseras då.
- Ett program krävs för Trafik Stockholm vad gäller uppföljning av effekterna så att åtgärderna successivt kan anpassas efter behovet och att balans i styrningen erhålls.
- Rampstyrning innebär inte en köfri Essingeleden, men leder förhoppningsvis till minskade störningar vid hög trafikbelastning med en jämnare trafikrytm på Essingeleden som följd. För att uppnå större framkomlighetseffekter på E4/Essingeleden, än vad som erhålls av den nu planerade ramp- och korsningsregleringen, krävs mer drastiska åtgärder såsom t ex barriär vid Eugeniattunneln eller stängning av ett körfält norrut på E4 i höjd med Bredäng/Västertorp. Dessa åtgärder är dock inte aktuella av flera skäl.
- Möjliga framkomlighetsåtgärder kopplat till Södra Länken är viktiga att ser över, likväl som hur stängningsprioriteringen av vägar ser ut hos Trafik Stockholm. Essingeleden är den begränsande faktorn, men kopplat till denna finns inte fler åtgärdsalternativ än de som VST och TK diskuterat.
- Rampstyrningen på de olika platserna kommer att ske fristående, men i framtiden kommer teknik som möjliggör koordinerad styrning mellan olika platser.