



Kontaktperson
Tobias Johansson
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 266 56
tobias.johansson@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-12-12

Flaskhalsar i Stockholmstrafiken. Inriktningsbeslut för fortsatt arbete med framkomlighetsåtgärder.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på hur arbetet med framkomlighet kan bedrivas.

Göran Gahm
tf.

Anette Scheibe

Sammanfattning

Kontoret föreslår att arbetet med att öka framkomligheten i staden samordnas i ett framkomlighetsprojekt. Åtgärderna samordnas av en särskild funktion. Tjänsteutlåtandet föreslår inriktningen på det vidare arbetet.

Bakgrund

För att säkra Stockholms utveckling och tillväxt krävs att invånare, näringsliv, besökare och turister tillförsäkras en god framkomlighet. Trafiksystemet ska vara pålitligt, förutsägbart, tryggt och säkert. Som trafikant ska man kunna beräkna hur lång tid det tar att förflytta sig från A till B oavsett trafikslag.

Åtgärder för att öka framkomligheten i regionen och staden omfattar såväl nya investeringar som optimering av det befintliga systemet. En mängd åtgärder är nödvändiga för att åstadkomma en god framkomlighet i

Stockholm, från regional nivå till en mer detaljerad nivå på stadens gatunät, se vidare i bil. 1. Åtgärderna kan delas in i:

- nya investeringar,
- förbättringsåtgärder i befintligt trafiksystem,
- effektivisera utnyttjandet av befintligt trafiksystem,
- påverka efterfrågan och val av transportsätt.

Ovanstående grupper utgör det åtgärdspaket ur vilket framkomlighetsåtgärder kan kombineras.

I syfte att identifiera de värsta köerna och flaskhalsarna i stockholmstrafiken gjorde kontoret en översyn av framkomlighetshinder för fordonstrafik våren 2002. Utredningen samt en sammanställning av åtgärdsförslag (dnr 03-003-1667) redovisades i gatu- och fastighetsnämnden 2003-05-27. En mängd av de föreslagna åtgärderna har genomförts, ofta som en del i redan planerade ombyggnader. De föreslagna åtgärderna begränsades till det befintliga trafiksystemet och omfattade således inte några nya väginvesteringar.

Stockholmsförsöket genomfördes januari – juli 2006. Förstärkningen i kollektivtrafiken sattes in i augusti 2005. Försöket kommer att permanentas med trängselavgifter under 2007.

Kontorets synpunkter

Planeringen för att komplettera ringleden runt Stockholm fortsätter. På längre sikt ger Norra länken, Förbifart Stockholm och en Östlig förbindelse en kraftigt förstärkt kapacitet i vägnätet i regionen. Citybanan, eller de alternativ som utreds ska lösa problemet med getingmidjan för spårtrafiken genom staden. Ett antal andra större infrastrukturprojekt bidrar också till ny kapacitet. Men nya investeringar i den storleksklassen tar lång tid att realisera. Det är också nödvändigt med snabbare lösningar som går att genomföra på kort sikt. På så sätt utnyttjas även de investeringar som redan är gjorda än mer effektivt. På kort sikt handlar det företrädesvis om mindre åtgärder och ombyggnader, t.ex. extra körfält och breddningar.

Effektivisera utnyttjandet av befintligt trafiksystem

Ett första naturligt steg är att uppdatera utredningen av framkomlighetshinder från 2002 och återkomma till nämnden med nya konkreta åtgärdsförslag, dels sådana som kan genomföras på kort sikt, dels på lite längre sikt. Analysen bör kompletteras med trafiksimuleringar för att undvika att köer flyttas runt i trafiksystemet.

Kontoret anser att framkomligheten vid vissa huvudvägnät bör utredas. I London används begreppet ”Red Routes” för ett huvudvägnät där det är särskilt viktigt att trafiken flyter. Det är ett vägnät i innerstadsmiljö där man för att säkerställa en hög framkomlighet genomfört en kombination av starka restriktioner: höga straffavgifter, tydlig utformning av skyltning och

målning, övervakning av trafikvakter och kameror m.m. För att vara effektiv måste åtgärden omfatta hela stråk för att inte problemen bara ska flytta till nästa stadsdel.

Andra åtgärder som kontoret anser är viktigt att utreda är befintliga trafikregleringar, möjlighet för vissa trafikslag att nyttja kollektivtrafikkörfält och ökat trafiktekniskt underhåll av signaler, t.ex. förbättring av s.k. grön våg. Simulering används för att säkerställa ny programmering innan den installeras i skarp drift.

Det finns ledig kapacitet i vägsystemet före, mellan och efter rusningsperioderna. Införandet av trängselavgifter kan ge omflyttningseffekter från rusningstider till övriga tider.

Störningshanteringar

För att minimera trafikstörningar vid vägarbeten och andra ingrepp i trafiksystemet kan rutiner och incitament utvecklas. Samordning och planering av logistik kring dessa projekt måste prioriteras. Den samplanering inför trafikstörande arbeten som redan finns mellan trafikkontoret och Vägverket Region Stockholm bör intensifieras ytterligare. Även SL bör knytas ännu närmare i denna planering. Vid omfattande vägarbeten ska konsekvenser för framkomligheten i vägnätet som helhet beskrivas för att undvika dålig samordning. Väl fungerande trafiktekniska lösningar ska tillhandahållas.

Informationen och kommunikationen kring projekt och trafikomläggningar ska vara omfattande och lättillgänglig för alla trafikanter. Syftet är att informera om trafikomläggningar och val av resrutt, men också att nå förståelse för orsaken till störningarna, dvs. en rejäl satsning på framkomligheten på lång sikt. Informationen om framkomlighet och alternativa vägar vid reparationer och byggande till stadens invånare, näringsliv och andra berörda, samordnas med nämnda parter så långt det är möjligt.

Genom trafikledningscentralen Trafik Stockholm övervakas framkomligheten på de största trafiklederna och Vägassistansfordon står under högtrafiktid i ständig beredskap att hjälpa trafikanter som fått stopp och hindrar övriga trafikanter. Från och med 1 januari 2007 kan Trafik Stockholm fatta beslut om att även flytta fordon som hindrar trafiken. En tydligare koppling mellan Trafik Stockholms arbete och den information om hinder, köer och andra trafikstörningar som läggs ut på www.trafiken.nu bör göras.

Websidan måste utvecklas eftersom kapaciteten på websidan inte är tillräcklig för att ta emot anstormningar vid större oväntade händelser i trafiken. En brist som nu åtgärdas. Besöksantalet är ständigt växande, från

drygt 700 000 besök år 2004 till 1,2 miljoner besök år 2005. Prognosen för år 2006 ligger på ca 2,5 miljoner besök.

Framkomlighet för olika trafikantslag

Trafikplanering i täta stadsmiljöer innebär i princip alltid målkonflikter mellan olika trafikslag eftersom utrymmet är begränsat. Att maximera eller optimera framkomligheten för ett trafikslag innebär ofta att andra grupper förlorar i framkomlighet, säkerhet och trygghet. Om huvudgator prioriteras i signaler minskas exempelvis de gåendes gröntid. Under de senaste åren har ett antal sektorsprogram fastställts i nämnden och fullmäktige bl.a. för cykeltrafik, tillgänglighet för funktionshindrade och trafiksäkerhet. Sektorsprogrammen är inte synkroniserade i genomförandetid och de innehåller vissa målkonflikter sinsemellan. Sektorsplanerna har börjat genomföras utan att det funnits uttalade kriterier för vilken nivå som är acceptabel för andra gruppers framkomlighet och säkerhet. Här kan exempelvis nämnas företagens transporter, lastning och lossning. Kriterier saknas även för framkomligheten för bussar och bilar. Någon form av mål för framkomligheten för alla trafikslag bör därför slås fast.

Kontoret anser att det behövs ett samlat arbete för hur befintligt gatuutrymme ska användas, vad en acceptabel framkomlighet är för respektive trafikantslag; vägtrafik, kollektivtrafik, näringslivets transporter, cyklister och gående. Stadens invånare, näringsliv, turister och besökare ställer höga krav på framkomlighet, men även på trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet för funktionshindrade och estetik.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att arbetet med att förbättra framkomligheten bedrivs i projektform vid trafikkontoret. Till ett flerårigt huvudprojekt för framkomlighet knyts befintliga verksamheter, projekt och arbetsgrupper som i sitt arbete berörs av framkomlighetsfrågor. Åtgärderna samordnas av en särskild funktion. Kontoret avser att ytterligare fördjupa samarbetet med Vägverket Region Stockholm, Storstockholms lokaltrafik och Banverket. Kontoret föreslår även att informationen om framkomlighet och alternativa vägar vid reparationer och byggande samordnas med nämnda parter så långt det är möjligt.

Kontoret föreslår att ett arbete initieras med att samlat se över stadens åtgärder och prioriteringar inom trafikplaneringsområdet.

Kontoret avser att återkomma till nämnden inom kort med konkreta förslag till åtgärder för att öka framkomligheten. Som ett första steg föreslår kontoret att den flaskhalsanalys som gjordes under våren 2002 uppdateras. Kontoret avser även att återkomma halvårsvis med lägesrapporter.

SLUT