



Bokslut: Trimningsåtgärder.

Redovisning och kort utvärdering av utförda trimningsåtgärder 2008–2009

EN SAMVERKAN MELLAN



Titel: Bokslut: Trimningsåtgärder. Redovisning och kort
utvärdering av utförda trimningsåtgärder 2008-2009

Publikation: 2011:098

Utgivningsdatum: 2011-05-01

Utgivare: Trafikverket

Kontaktpersoner: Pauline Sedin, SL

Mats Fager, Stockholms stad

Tage Tillander, Solna stad

Ove Lindqvist, Trafikverket

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

Telefon: 0771-921 921

E-post: stockholm@trafikverket.se

Telefax: 08-627 09 23

Författare: Peter Kronborg, Movea Trafikkonsult AB

ISBN: 978-91-7467-167-4

Förord

Sedan ett antal år tillbaka samverkar Trafikverket, Stockholm stad, Solna stad och SL kring planering och genomförande av åtgärder för bättre framkomlighet ur trafikantperspektiv på ett utpekat primärt vägnät.

I denna rapport redovisas genomförda trimningsåtgärder under åren 2008 och 2009. Underlag för varje enskild åtgärd redovisas och en uppskattning av åtgärdens effekt har utförts.

Rapporten har tagits fram av Peter Kronborg, Movea Trafikkonsult AB på uppdrag av nedanstående parter.

Pauline Sedin
SL

Mats Fager
Stockholm stad
Trafikkontoret

Tage Tillander
Solna stad

Ove Lindqvist
Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning.....	1
2. Storstadsplanering - Vad är en Trimningsåtgärd? - Bearbetning/redovisning.....	2
3. Förteckning och kostnader för trimningsåtgärder 2008 - 2009	6
4. Trimningsåtgärder 2008.....	9
5. Erfarenheter från 2008 och Trimningsåtgärder 2009	10
6. Erfarenheter från 2009.....	11
7. Stockholms primära vägnät	12
8. Analys	14
9. Försök till rangordning.....	17
Bilaga: Detaljerad beskrivning av objekt genomförda 2008 - 2009.....	19

1. Sammanfattning

Från och med 2008 har det genomförts ett stort antal Trimningsåtgärder i Stockholmstrafiken. Det rör sig om relativt små och enkla åtgärder, primärt för att förbättra framkomligheten i vägtrafiken.

Verksamheten har möjliggjorts genom att delar av intäkterna från trängselskatten har öronmärkts för Trimningsåtgärder. Trimningsåtgärderna har planerats gemensamt av Vägverket (sedan den 1/4 2010 Trafikverket), Trafikkontoret och SL. Verksamheten började i mindre skala 2008, expanderade kraftigt till 2009, fortsatte på en hög nivå under 2010 för att (enligt planerna) fortsätta i mindre omfattning 2011 och 2012. Denna rapport är en utvärdering av verksamheten 2008 och 2009.

Slutsatser:

- En ny finansiering har gjort det möjligt att genomföra sådant som tidigare ofta inte blev av
- Samverkan mellan Vägverket, Trafikkontoret och SL har fungerat verkligen bra
- Kostnadseffektiva objekt har kunnat plockas fram i stora volymer
- Genom ett enkelt och obyråkratiskt arbetsätt har många objekt kunna realiseras snabbt
- Använd ATR (Automatisk TrafikantRäkning) mer aktivt. Använd restidskameror där sådana finns, samt verka för att systemet byggs ut på det primära vägnätet

Bland de bästa objekten kan nämnas:

- Nr 10: Solnavägen, nytt kollektivkörfält
- Nr 53: VägAssistans ytterligare ett fordon och utökad tid för befintliga fordon
- Nr 7: Gjörwellsgatan, ombyggnad trafiksignal

2 **Storstadsplanering - Vad är en Trimningsåtgärd? – Bearbetning/redovisning**

Storstadsplanering

Vägtrafiksystemet i Storstockholm börjar bli allt mer belastat. Köerna under rusningstid växer mer och mer. Trafiksystemet blir också allt mer känsligt för olyckor och andra störningar.

Vägverket (numera Trafikverket), Trafikkontoret Stockholm och SL började för flera år sedan arbeta med vad som kallas "Storstadsplanering". Även Solna stad är sedan en tid med i detta samarbete. En viktig del i detta sambete är Trimningsåtgärder, en andra del är störningshantering (som sköts av Framkomlighetsgruppen) en tredje del är den regionala taktiska planeringen som nu är under uppbyggnad.

Storstadsplaneringen leds av en styrgrupp bestående av direktörerna från respektive organisation och en beredningsgrupp bestående av:

Ove Lindkvist	Trafikverket
Mats Fager	Trafikkontoret Stockholms stad
Pauline Sedin (tidigare Erik Hollander)	SL
Allan Hedman	Solna stad

Ett sätt att dämpa trafiken är trängselskatterna som infördes 2006. Trängselskatterna minskar trafiken, men ger också ett ekonomiskt överskott. En del av dessa pengar går från och med 2008 till Vägverket, numera Trafikverket, för fördelning mellan länets vägghållare. En del av dessa medel går till Trimningsåtgärder.

Vad är en Trimningsåtgärd?

Det finns ingen entydig definition av vad en Trimningsåtgärd är. Trimningsåtgärder är inte heller något helt nytt. Det har alltid funnit trimningsåtgärder inom den ordinarie verksamheten. Det nya är hur arbetet har organiserats, det intima sambetet mellan vägghållare och SL och framförallt den nya finansieringen "utifrån" i form av medel från trängselskatten.

Trimningsåtgärder är en delmängd av vad som innefattas av steg 2 (Åtgärder som ger ett bättre utnyttjande av befintligt vägnät) och steg 3 (Vägförbättringsåtgärder) av Vägverkets fyrestegsprincip. Det vill säga åtgärder som ska tas till innan steg 4 (Nyinvesteringar och större ombyggnader) kan vara aktuellt.

Trimningsåtgärder kan beskrivas med följande punkter:

1. Åtgärder på det primära vägnätet. (Se kapitel 7)
2. I första hand i punkter där biltrafik- eller busstrafikflödet är stort
3. I första hand åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten för biltrafik och/eller busstrafik, samt även åtgärder för att få en omfördelning från biltrafik till kollektivtrafik eller gång/cykeltrafik
4. "Enkla åtgärder"
5. Åtgärder som kan genomföras snabbt, helst under innevarande år, genom ett vägghållarbeslut. Detta innebär bland annat att åtgärden måste rymmas inom vägområdet
6. Åtgärden som inte är alltför omfattande
7. Åtgärden är kostnadseffektiv
8. Åtgärder som är till fördel för kollektivtrafiken. Vägghållarna har försökt hålla kollektivtrafikobjektens andel till minst ca 30-40 % av de totala kostnaderna.

Trimningsåtgärder är inte aktuella om:

9. Det finns en eller flera flaskhalsar nedströms som gör att effekten av Trimningsåtgärden uteblir, eller genom att uppdämd efterfrågan gör att trafiken ökar så mycket att problemet återuppstår
10. Åtgärden gynnar biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad
11. Åtgärden har påtagligt negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö eller för gång/cykeltrafik
12. Problemet som Trimningsåtgärden avser att lindra är planerat att byggas bort inom några år. Undantag: I de fall där Trimningsåtgärden kan komma att ersätta ombyggnaden

Trimningsåtgärder kan med fördel genomföras snabbare genom en enklare planeringsprocess:

13. Genom att t ex bygga utifrån enkla skisser i stället för att upprätta fullständiga ritningar etc. Erfarenheten har visat att man däremot inte får glömma att upprätta korrekta relationshandlingar efter avslutat projekt. Tekniska system måste överlämnas korrekt så att drift och underhåll kan fungera efter projektets avslut

Trimningsåtgärder måste alltså väljas med stor omsorg!

Bearbetning/redovisning

Underlaget till denna redovisning kommer från intervjuer med följande experter:

- Ove Lindkvist, Trafikverket
- Kent Ericsson, Trafikverket
- Mats Fager, Trafikkontoret
- Erik Hollander, SL
- Dick Gahnberg, Trafikverket
- Bertil Nilsson, Trafikverket
- Lars Jonsson, Trafikverket
- Joakim Barkman, Trafikverket
- Tommy Jansson, Trafikverket
- Kjell Sohlberg, Trafikverket
- Mathias Nordlinder, Trafikkontoret
- Mats Nyström, SL

Intervjuerna genomfördes främst i slutet av mars 2010, men med kompletteringar, främst i juni.

Den största mängden av informationen kommer från Ove Lindkvist, Kent Ericsson, Mats Fager och Erik Hollander.

Trimningsåtgärderna 2009 var betydligt fler än 2008. Åtgärderna 2009 är dessutom bättre dokumenterade. Texten handlar därför till stor del om 2009.

I kapitel 3 - 6 redovisas Trimningsåtgärder 2008 och 2009 tillsammans med en analys och rekommendationer.

Detaljresultaten i bilagan

I bilagan redovisas objekt enligt budget för 2008 och 2009 i detalj. Det rör sig om totalt 86 stycken objekt totalt. Vissa av dem har inte genomförts, åtminstone inte mer än som projektering. 43 av dessa budgeterade objekt har genomförts.

För respektive av dessa 43 objekt redovisas följande punkter i bilagan:

- Vem/vilka som har intervjuats
- Plats
- Ligger objektet på det primära vägnätet?
- Bil/kollektivtrafik
- Genomför åtgärd
- Förväntade effekter
- Genomförandetid
- Kostnad enligt Vägverkets uppföljning
- Bedömda effekter
- Dokumentation
- Lärdomar från objektet
- Kommentarer
- Sammanfattning

Observera att denna bilaga kan sägas utgöra ett huvudresultat från detta projekt.

Att utvärdera Trimningsåtgärder

Det är inte lätt att utvärdera Trimningsåtgärder kvantitativt. Där det finns siffror på effekterna redovisas de i denna rapport, men en stor del av redovisningen är mer kvalitativ.

Eftersom de flesta Trimningsåtgärder är relativt små är det normalt inte heller motiverat att initiera dyrbara mätningar för att kvantifiera effekterna. De effekter man oftast är ute efter är förändringar i bilars och bussars framkomlighet. Att mäta dessa är normalt förenat med stora kostnader.

I de fall där det redan från början finns mätsystem installerade blir det realistiskt att kvantifiera effekterna av Trimningsåtgärder. Det kan röra sig om system av typen:

1. MCS. Ingen av Trimningsåtgärderna 2008-2009 tar dock sikte på äldre MCS-sträckor, förutom E4 mellan Kista och Häggvik
2. Restidskameror. Ingen av Trimningsåtgärderna 2008 - 2009 har direkt påverkan på någon sträcka med restidskameror
3. ATR¹. Här finns en enorm mängd data att ösa ur för all SL-trafik i hela länet. Mycket riktigt har ATR använts för flera trimningsobjekt som rör kollektivtrafik såsom E4N Haga Norra – Järva krog och Solna vägen Karolinska vägen – Karolinska institutet. Det är planerat att använda ATR än mer, men ATR skulle kunna användas regelmässigt för alla kollektivtrafikobjekt, och även i vissa andra fall

Urval

¹ ATR. Automatisk TrafikantRäkning. Ett system som SL har haft sedan 1972. Hård- och mjukvara byttes ut helt under slutet av 1980-talet. Systemet är nu på väg att ersättas av "Buss-PC". ATR registrerar ankomst och avgångstid från varje hållplats, antalet av- och påstigande samt uppskattar antalet passagerare ombord. Alla tider jämförs med turlistan.

I den detaljerade beskrivningen i bilagan är främst de objekt som genomfördes, eller åtminstone påbörjades, under 2008 - 2009 beskrivna i detalj. De projekt som enbart projekterades under året eller som föll bort från listan av olika skäl under året har inte studerats.

3 Förteckning och kostnader för trimningsåtgärder 2008 – 2009

Detta kapitel utgörs av Vägverkets förteckning över objekten och dess kostnader, kompletterat med en numrering (längst till vänster) som används i den följande texten.

2008

		Kostnad	
Snabba trimningsåtgärder och mindre ombyggnader			
1		Uppföljning av trängselskatter	1 000 000
2		Storstadsplanering (Flaskhalsanalys ingår)	1 700 000
3		E4 Järva Krog - Häggvik, körfältsutökning	11 800 000
4		Breddning av befintliga kollektivkörfält på statligt vägnät	3 500 000
5		Tpl Äby / Äbymotet / ombyggnad av utfart från SöLä	3 000 000
6		Trafiksignal trimning staden	1 000 000
7		Gjörvellsgatan, ombyggnad trafiksignal	1 000 000
8		Hamngatan, ombyggnad trafiksignal	1 000 000
9		73 Örbymotet, ombyggnad för nytt kollkörfält	1 000 000
10		Solnavägen, nytt kollektivkörfält	3 000 000
ITS På Väg			
11		E4 Drip, Vägvalsskylt, Haga Södra Lahäll	3 000 000
Utveckling av Trafik Stockholm och övr. ITS.			
12		VägAss utökad	3 200 000
13		Comodal reseplanerare, gemensam reseplanerare för att optimera nyttjandet av transportsystemat	2 000 000
Summa 2008			36 200 000

varav Flaskhals 1,3 Mkr
(8,35 + 3,4 Mkr, norr resp syd om Kista)

2009

Grönt = färdigställt enligt Vv feb 2010

Vit bakgrund = projektering, blev inte av etc. De ingår INTE i Bokslut 08/09

ägare	detalj			Utfall 2009	Kommentar
Planering - Uppföljning					
14	TK	8497075601	Uppföljning av trängselskatter	7 300 000 kr	5 159 000 kr
15	TK	84430481	Trängselskatter i framtiden	500 000 kr	- kr
16	VV	848550	Storstadsplanering	4 000 000 kr	1 477 000 kr
17	VV	8485503	Uppföljning och utveckling av primära vägnätets funktion (Contram)	500 000 kr	469 000 kr
Summa				12 300 000 kr	7 105 000 kr
Frankomlighet för kollektivtrafiken					
18	SL	84430471	Trafiksignal, bussprio ytterstaden, etapp I	11 000 000 kr	10 866 000 kr
19	VV väg	84430449	E4 Haga Norra - Järva krog, nytt kollektivkörfält.	7 000 000 kr	6 587 000 kr
20	VV drift	8485528	Väg E18 Bergshamraleden, förlängning kollektivkörfält	1 500 000 kr	1 180 000 kr
21	SL	84430474	Övervakning stomlinje innerstaden	3 500 000 kr	1 757 000 kr
22	VV väg	8485530	Väg 229 Sköndal Sandåkraskolan. Stockholm, bytespunkt, kollektivtrafik, Förstudie -arbetsplan-produktion	500 000 kr	- kr
23	TK	84430482	Omdisponering kollektivkörfält Kungsbron, utredn	500 000 kr	356 000 kr
24	VV drift	8485504	Väg 222 kollektivkörfält öster om Orminge riktning mot Stockholm (Insjön - Orminge)	6 000 000 kr	3 741 000 kr
25	VV drift	8485505	Väg 222 kollektivkörfält Skuru till tpl Skvaltän riktning mot Stockholm	4 000 000 kr	2 663 000 kr
26	VV väg	848546	Väg 222 Tpl Gustavsberg-Mölnviks rondellen, östlig färdriktning, utredn kollektivkörfält	500 000 kr	259 000 kr
27	TK/SL	84430475	Katarinavägen omdisponering kollektivkörfält	500 000 kr	317 000 kr
28	TK	84430483	Ringvägen/Götgatan ombyggnad Clarion	500 000 kr	- kr
29	VV drift	8485506	E18 Danderyds kyrka - Mörbys kollektivkörfält	800 000 kr	252 000 kr
30	SL	84430476	Frösundaleden kollektivkörfält, utredn	1 500 000 kr	72 000 kr
31	TK	84430484	Väg 73 norrgående vid Södrälänken, ommålning	500 000 kr	10 000 kr
32	VV drift	8485507	Väg 229 Tyresövägen ommålning befintligt kollektivkörfält (smalt)(flytt av räcke)	2 200 000 kr	2 100 000 kr
33	SL	84430477	Väg 222 Lugnet Nacka centrum ombyggnad mittremsa för nytt kollektivkörfält	200 000 kr	- kr
34	VV drift	8485508	E4/E20 Kungens kurva - Bredäng riktning norrut, kollektivkörfält	6 000 000 kr	4 766 000 kr

35	VV	väg	8449961	Väg 274 Kulla, bytespunkt med infartsparkering	3 000 000 kr	83 000 kr	Bygghandl år 2009
36	VV	väg	8485531	Väg 800 Svanhagen Ekerö, bytespunkt	500 000 kr	150 000 kr	
37	TK		84430485	Övervakning Pribuss innerstaden, inkl modernisering	1 000 000 kr	70 000 kr	
38	VV	drift	8485509	Väg 226, Fullersta, breddning påfart, utredn	500 000 kr	305 000 kr	Enbart projektering 2009
39	VV	drift	8485510	Väg 265 Häggviksleden västlig färdriktning, förbättringar för buss förbi Häggviks rondellen	1 000 000 kr	883 000 kr	
40	SL		84430478	Smarta infartsparkeringar. Attraktiva bytespunkter med nya servicekoncept och ITS-teknik	3 000 000 kr	3 130 000 kr	
41	SL		84430479	Infartsparkeringar i samarbete. Orminge och Jakobsberg	5 000 000 kr	- kr	Senareläggs
42	SL		844304710	E4 tpl Järva krog södergående utredning kollektivtrafikåtgärder	500 000 kr	- kr	
43	SL		844304711	Skälbyvägen, Barkarby bron Förbättringsåtgärder	300 000 kr	- kr	
44	SL		844304712	Norrviksvägen linje 178 mot Järfälla, utredning av kollektivkörfält	300 000 kr	- kr	
45	VV	väg	84490551	Väg 261 Ekerövägen reversibla kollektivkörfält	7 000 000 kr	1 587 000 kr	
46	SL		844304713	Kungsängens infartsparkering utbyggnad	10 000 000 kr	9 577 000 kr	
Frankomlighet för kollektivtrafiken							
47	VV	drift	8585511	Väg 268 Brottbys utbyggnad busshållplatser till stomlinje på väg E18	400 000 kr	382 000 kr	
48	VV	väg	8485532	Väg 274 Hemmesta, Värmdö, förbättring bytespunkt, utredn	200 000 kr	- kr	
49	SL		844304714	Väg 274 Engam, Vaxholm, förbättring bytespunkt, utredn	500 000 kr	- kr	
				Summa	79 900 000 kr	51 093 000 kr	

Trafikstyrning/information ITS på väg

50	VV	nat	8448499	Kompl VMS / "smartare information" utredn vägen	4 600 000 kr	2 962 000 kr	
51	VV	drift	8443042	Informationsinsatser för ett förbättrat trafikantbeteende etapp I	4 000 000 kr	4 253 000 kr	
52	TK			Effektiv störningshantering (Frankomlighetsgruppens idéer)	300 000 kr	- kr	Överföres till TK
53	VV	drift	8485512	VägAss ytterligare ett fordon och utökad tid för befintliga fordon	5 000 000 kr	2 524 000 kr	
54	VV	nat	848545	Gemensam reseplanerare för Stockholmsregionen (för att optimera nyttjandet av transportsystemat)	6 000 000 kr	5 561 000 kr	
55	VV	nat	8448486	E4 Häggvik - Rotebro, Kommunikationsplattform, inkl trådlös lösning	1 100 000 kr	945 000 kr	
56	VV	drift	8448487	E4 Kista -Häggvik MCS	40 000 000 kr	32 280 000 kr	
57	VV	drift	8485513	E4E20 Bredäng-Hallunda, barriärelement Kungens Kurva-Bredäng	12 000 000 kr	25 370 000 kr	Tidigare lägn
58	VV	drift	8485514	E4E20 Bredäng-Hallunda, MCS, Kungens Kurva-Bredäng	3 350 000 kr	179 000 kr	
59	VV	drift	8485515	E4E20 Bredäng-Hallunda, GCP, ITV Kungens Kurva-Bredäng	- kr	52 000 kr	Bara planering inför 2010
60	VV	drift	8443052	E4 Drip Järva Krog, Vägvalsskylt	250 000 kr	685 000 kr	
61	VV	nat	8443051	Bättre indataförsörjning (webbkameror VV och TK) samverkan och detektering på ytterligare vägsträckor	7 700 000 kr	9 565 000 kr	
62	VV	drift	8485516	Väg E18, Huddingevägen, staden, förstudie för bättre signalsamordning	150 000 kr	253 000 kr	Bara förstudie
63	TK		84430486	DRIP på Stockholm stads vägnät (tex 73:an vid Skogskyrkogården)	3 000 000 kr	- kr	Utföres 2010
64	VV	drift	8485517	DRIP på VV-väg (9 st)	20 000 000 kr	14 182 000 kr	
65	VV	drift	8485518	Uppbyggnad restidsinfo Södrälänken.de	4 000 000 kr	- kr	Avvaktar restidprojektet
66	TK		84430487	Rampstyrning Skanstull	4 000 000 kr	37 000 kr	Utföres 2011
67	VV	drift	8485519	Klimatsmart trafikstyrning (Vägtrafikledning/Störningshantering Strategi Trafik Stockholm)	300 000 kr	- kr	Omfattning klarläggs
68	VV	drift	8485520	Väg 73 utredning MCS	300 000 kr	298 000 kr	Utredning bara
69	VV	nat		Trafiken.nu	2 700 000 kr		Finansieras via drift-anslag
				Summa	118 750 000 kr	99 146 000 kr	

Trimningar i befintlig vägmiljö (omledningsvägnät)

70	TK		84430488	Trafiksignal trimning staden	1 300 000 kr	209 000 kr	Tidsbrist
71	VV	drift	8485522	E18 Danderyds kyrka - Roslags Näsby, kollektivkörfält	500 000 kr	- kr	Proj+prod utföres 2010
72	VV	väg	848547	Väg 259 breddning till 2+1, Gladökvam Jordbro.	2 000 000 kr	237 000 kr	
73	TK		84430489	Väg 275 Brommaplan, utredning korsningsutförning	300 000 kr	- kr	
74	TK		844304811	Väg 229 Örbyleden, ombyggnad vägkorsning	1 000 000 kr	1 468 000 kr	
75	VV	drift	8485523	Väg 261 Drottningholm. Ombyggnad korsningar samt trafiksignaltrimning	2 000 000 kr	185 000 kr	Senareläggs
76	TK		844304812	Oversyn av vägmarkering och utrymme för rörlig trafik på primärt vägnät	1 000 000 kr	- kr	
				Summa	8 100 000 kr	2 099 000 kr	

Ombyggnader av anslutningar i primärt vägnät

77	TK		844304813	Gullmarsplan ombyggnad av utfart från Södra länken	5 000 000 kr	705 000 kr	Senareläggs
78	VV	drift	8485524	E4 Påfart Stora Wäsby	1 100 000 kr	- kr	Utf år 2010 i samband med breddn E4
79	VV	drift		E4/E20N Avfart Moraberg, ommålning	250 000 kr	- kr	utgår
80	VV	drift	8485525	E4/E20N Avfart Hallunda, breddning	2 600 000 kr	1 984 000 kr	
81	VV	drift	8485526	E4/E20S Avfart Hallunda, breddning	2 600 000 kr	1 528 000 kr	Färdigställs 2010
82	VV	drift	8449054	Väg E4 Häggvik - Kista - Häggvik, förbelysning vägvisning	- kr	1 764 000 kr	
83	TK		844304814	Ålvsjövägen, Ålvsjö centrum, projektering	- kr	99 000 kr	Utföres 2010
84	VV	drift	8485527	Väg 222 påfart från tpi Gustavsberg riktning öster ut, ombyggnad	2 400 000 kr	2 397 000 kr	
85	VV	väg	8485421	Ny färjeled Bällsta-Slagsta	10 000 000 kr	- kr	Finansieras på nat-anslag
86	VV	väg	8485422	Ny färjeled Nacka-Frihamnen	2 000 000 kr	990 000 kr	Arbetshandl år 2009
				Summa	25 950 000 kr	9 467 000 kr	
					Budget 2009	Utfall 2009	
				Totalsumma budget	245 000 000 kr	168 910 000 kr	

4 Trimningsåtgärder 2008

Begreppet Trimningsåtgärd under hösten 2007.

Planeringen för de Trimningsåtgärderna som genomfördes 2008 påbörjades först sent 2007. För många av åtgärderna kom planeringen igång först 2008. Detta innebar att planeringsförutsättningarna inte blev de bästa och att vissa åtgärder kom att genomföras först 2009.

Som en konsekvens av detta blev Trimningsåtgärderna 2008 ofta sådana som gick snabbt och enkelt att projektera och att utföra. En form av brandkårsutryckningar. Problemobjekt sköts på framtiden.

Å andra sidan kunde man 2008 plocka de "låg hängande frukterna"², det vill säga de allra mest kostnadseffektiva åtgärderna. Dessa under förutsättning att planering och projektering kunde göras snabbt.

Listan över objekten 2008 redovisades i kapitel 3. Kostnaderna för 2008 års objekt är runda, ofta avrundade till hel miljon. Först från och med 2009 kan man säga att redovisningen är helt korrekt.

² "Låg hängande frukter" är en term som myntades av Världsbanken 1997 inför Kyoto-avtalet

5 Erfarenheter från 2008 och Trimningsåtgärder 2009

Erfarenheterna från 2008 var goda, förutom den tidspress man då hade arbetat under. Inom storstadsplaneringen gjordes ett systematiskt arbete med att dra lärdom av 2008 och att förbättra processen inför 2009.

Inför 2009 hade det annonserats en större budget. Planeringsarbetet påbörjades i god tid och redan i juli 2008 fanns det en preliminär lista för 2009. Listan justerades fram till oktober 2008. Listan för 2009 är objekt fastställdes slutgiltigt i mars 2009, men då hade arbetet med många objekt redan kommit långt.

Beroende på problemen med att få loss pengarna från finansdepartementet blev det tyvärr åter förseningar som inte löstes förrän Vägverket gick in och förskotterade 250 Mkr den 29/5 2009.

Budgetvolymen för 2009 blev betydligt större än 2008, 245 Mkr 2009.

Listan över projekt 2009 redovisas även den i kapitel 3. Där redovisas även budgeten och utfallet för respektive projekt.

Totalt blev utfallet 2009 169,9 Mkr. Det är en stor ökning i jämförelse med 2008 då utfallet blev 36,2 Mkr. En ökning med över 400 %!

Listan över trimningsobjekt 2009 karakteriserades av att den:

1. Var betydligt längre om mer omfattande än 2008
2. Den spände över vitt skilda objekt
3. Även "svårare" objekt fanns med

6 Erfarenheter från 2009

Trimningsprogrammet 2009 var alltså betydligt mer omfattande än 2008. Ambitionen och även budgeten ökade rejält. Denna stora och snabba ökning föranledde givetvis problem.

Med tanke på förutsättningarna måste man bedöma år 2009 som ett mycket lyckat år. Ett problem var dock att långt ifrån alla projekt genomfördes. Av budgetens 245 Mkr förbrukades 169 Mkr, dvs knappt 70 %. Det finns flera förklaringar till denna låga siffra:

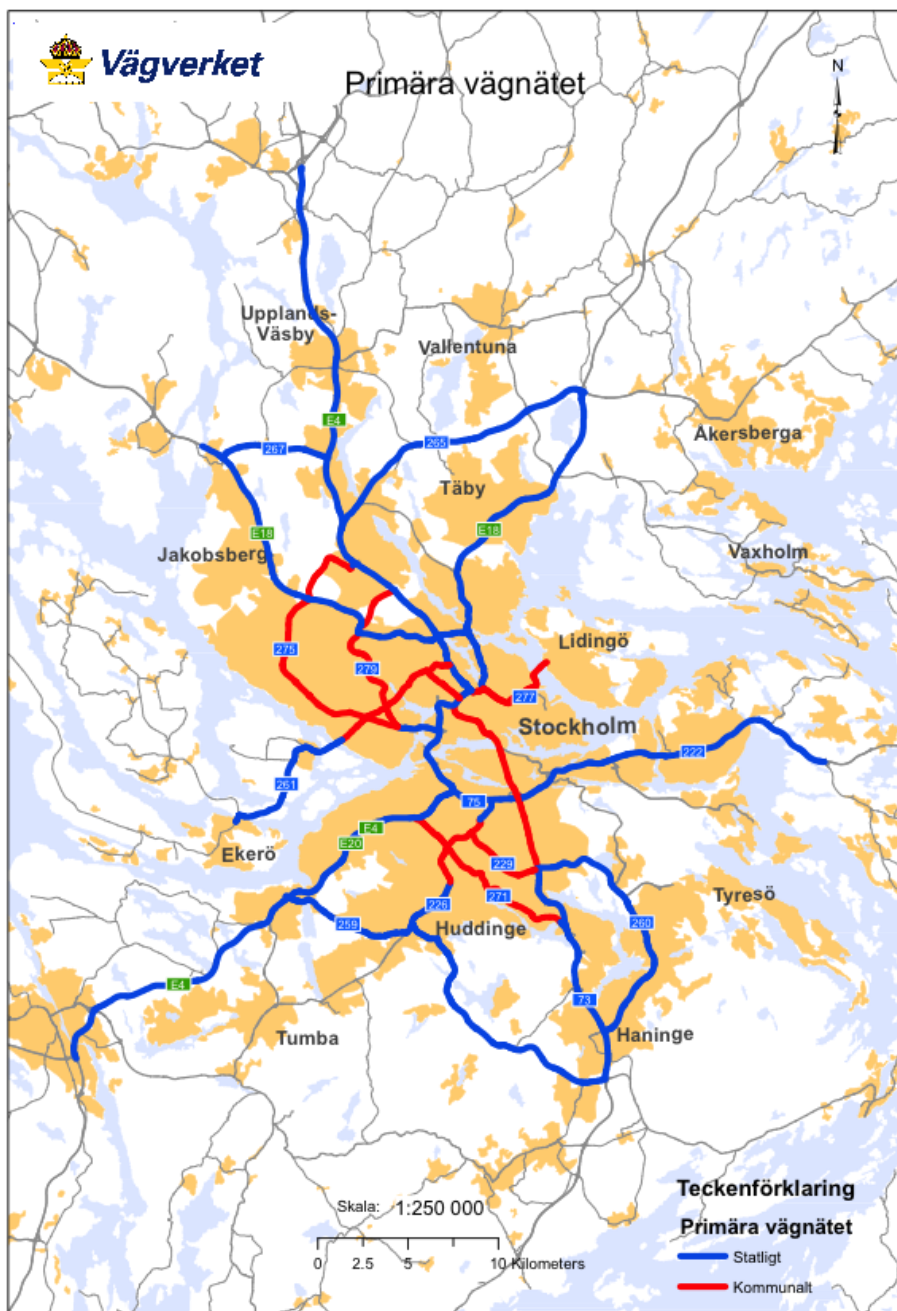
- Ett mycket sent besked om årets finansiering
- Grundläggande problem med finansieringen: Inga långsiktiga löften vilket gör det svårt att bygga upp en projektorganisation
- Att även svårare projekt nu hade satts upp på listan
- Projektens "natur". Att redan på idéstadiet ta fram relevanta objekt och en budget för objekten är svårt. Risken är påtaglig för att objekt:
 - Visar sig vara orealistiska
 - Kräver vidare utredning eller ytterligare samråd vilket leder till fördröjningar
 - Visar sig bli så dyra att de inte är kostnadseffektiva (eller riskerar att spräcka budgeten)
 - Inte hinner genomföras före vintern beroende på förseningar eller på att man inte får fram en lämplig entreprenör
- Andra objekt visade sig däremot kunna lösas billigare än budgeten

7 Stockholms primära vägnät

Ett av kraven på Trimningsåtgärder är att de ska ligga på Stockholms primära vägnät. Detta är ett vägnät som har definierats främst under 2008 och som består av:

1. Viktiga trafikleder med betydande trafik
2. Omledningsvägar för bland annat Södra länken och Essingeleden
3. Vägar och gator som trafikeras av SLs stombusslinjer

Åtgärder som syftar till att underlätta framkomligheten på det primära vägnätet kan också omfattas av Trimningsåtgärder även om åtgärden fysiskt ligger på sidovägnätet.



Ovanstående karta ger en uppfattning av Stockholms primära vägnät. Det finns även mer detaljerad karta som beskriver innerstaden. Det finns däremot ingen beskrivning av det primära vägnätet utanför ovanstående karta och inte heller någon beskrivning av exakt vilka ramper som ingår.

Sex av de analyserade trimningsobjekten bedöms av oss att inte ligga på det primära vägnätet.

- Nr 7: Gjörwellsgatan, ombyggnad trafiksignal
- Nr 40: Smarta infartsparkeringar. Attraktiva bytespunkter med nya servicekoncept och ITS-teknik
- Nr 46: Kungsängen infartsparkering utbyggnad
- Nr 47: Väg 268 Brottbys utbyggnad busshållplatser till stomlinje på väg E18
- Nr 70: Trafiksignal trimning staden
- Nr 84: Väg 222 påfart från tpl Gustavsberg riktning öster ut, ombyggnad (troligen)

Men alla dessa sex objekt har ändå starka kopplingar till det primära vägnätet:

1. Två objekt ligger utanför de kartor som definierar det primära vägnätet. (Nr 47 och 84). Det primära vägnätet bör definieras lägre ut i länet?
2. Vissa objekt är till för att avlasta det primära vägnätet genom infartsparkeringar. (Nr 40 och 46). Det bör kanske tydliggöras att sådana objekt är trimningsobjekt?
3. Ett objekt berör trafiksignaler i innerstaden. De flesta av dessa trafiksignalobjekt är nog på primära vägar. (Nr 70)
4. Ett objekt (Nr 7 Gjörwellsgatan) ligger definitivt inte på det primära vägnätet. Det sades i och för sig att objekt i anslutning till det primära vägnätet skulle kunna fp Trimningsåtgärder, men detta fall bör föranleda en förnyad definition av det primära vägnätet.

Objekt nr 5 (Tpl Åby / Åbymotet / ombyggnad av utfart från SöLä) har bedömts ligga på det primära vägnätet, men Årstabergsvägen verkar, enligt kartan, enbart vara med mellan Ämänningsvägen och Södertäljevägen!

Det primära vägnätet är ju som beskrivs ovan främst definierat utifrån några kartor och är tydligen inte helt perfekt. Punkt 1, 2 och 4 ovan och objekt Nr 5 visar på att det primära vägnätet bör definieras tydligare, både i detaljer och även längre ut i länet.

8 Analys

Utifrån genomgången av projekten 2008 och 2009, samt diskussioner med flera av de inblandade i aktiviteterna har nedanstående slutsatser av verksamheten med Trimningsåtgärder 2008 - 2009 gjorts. Slutsatserna redovisas först i punktform, varefter de beskrivs mer i detalj.

1. En ny form av finansiering
2. Förändring - dynamik
3. Djup samverkan
4. Fyrstegsprincipen i riktig användning
5. Kostnadseffektivitet
6. Stegrande svårighetsgrad
7. Påtaglig andel kollektivtrafik
8. ATR (Automatisk TrafikantRäkning) är en guldgruva
9. Målning (vägmarkering)

Om man väger samman så dominerar de positiva faktorerna kraftigt, även om det här tas upp åtskilliga problem.

1. En ny form av finansiering

Det som initierade arbetet med Trimningsåtgärder var att en andel av trängselskatteintäkterna skulle gå tillbaka till investeringar i vägtrafiksystemet i Stockholms län. Detta var själva startskottet för arbetet med Trimningsåtgärder. Den nya finansieringsformen som trängselskatterna skapade var en grundförutsättning för arbetet med Trimningsåtgärder

2. Förändring - dynamik

Arbetet med Trimningsåtgärder är ett nytt sätt för väghållarna att arbeta. Man kan verkligen tala om "Change". Arbetet bedrivs också dynamiskt, ofta på tvärs mot befintliga rutiner:

- Arbetet följer inte den normala processen med verksamhetsplanering etc
- Idéerna kommer direkt från olika personer ute i verksamheten, men också från externa parter
- Valet av objekt görs intuitivt utan omständlig utvärderingsprocess, eftersom man är medveten om trimningsprojekts lönsamhet
- För att kunna genomföra objekten snabbt genomförs objekten inom det befintliga vägutrymmet, även om det medför att utformningen inte alltid blir optimal
- Objekten byggs i sina mest extrema fall utifrån skisser, utan ordentliga ritningar. Allt i syfte att snabba på processen
- En intim och ofta informell samverkan mellan olika väghållare och SL

3. Djup samverkan

Arbetet har letts av en liten beredningsgrupp bestående bara av bara tre personer. En vardera från Vägverket Trafikkontoret och SL. Det har dessutom hela tiden varit samma tre personer. Detta har lett till en intim samverkan mellan dessa tre organisationer som tillsammans ansvarar för en mycket stor andel av vägtrafiken i länet.

Olika arbetsgrupper har, ofta informellt, bildats runt olika objekt, där man gemensamt verkar för att få åtgärder genomförda. Ingen ser enbart till egna intressen utan alla försöker ha en helhetssyn.

Projektet "Trafiksignal, bussprio ytterstaden, etapp I" (objekt Nr 18) är ett bra exempel på detta. Flera olika väghållare och SL har där tillsammans arbetat med en gemensam budget och

gemensamma mål för att realisera ett tekniskt och organisatoriskt svårt projekt med flera etapper under flera år.

Under 2010 har även Solna stad formellt involverats i arbetet med Trimningsåtgärder. Solna, är utöver Stockholm, en av de viktigaste kommunerna i regionen ur en trafikal synpunkt.

4. Fyrstegsprincipen i riktig användning

Trimningsarbetet är ett av få projekt där Trafikverkets fyrstegsprincip har kommit till riktig användning. Enligt fyrstegsprincipen ska förslagen till lämpliga lösningar på identifierade problem diskuteras och prövas på ett mera förutsättningslöst sätt än tidigare:

- Steg 1: Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
- Steg 2: I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information och väginformatik.
- Steg 3: I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitt-räcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.
- Steg 4: I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

Trimningsarbetet innebär att steg 2 och steg 3 tas på största allvar och att olika "enkla" lösningar övervägs och implementeras och att dyra åtgärder enligt steg 4 inte alls övervägs.

Dock har ofta inte steg 1 i fyrstegsprincipen (att påverka efterfrågan) ofta inte beaktats. Översyn av trängselskattesystemet och trafiken.nu:s reseplanerare kan dock ses som sådana exempel.

5. Kostnadseffektivitet

Trimningsåtgärder bör per definition vara både kostnadseffektiva och lönsamma. Eftersom det normalt rör sig om mycket små objekt är det oftast inte befogat att göra regelrätta samhällsekonomiska kalkyler. Effekterna i form av ökad genomströmning och restidsförbättringar måste dock kunna bedömas samt ställas mot kostanden för Trimningsåtgärden.

Det handlar om att "plocka de lågt hängande frukterna".

I samhällsekonomiska kalkyler används NNK (NettoNuvärdesKvot). $NNK = (\text{det diskonterade nuvärdet av investeringen minus kostnaden för investeringen}) / \text{kostnaden för investeringen}$. Om $NNK > 0$ är investeringen lönsam. Många väginvesteringar har en NNK som ligger några tiondelar över noll. I trafikverkens investeringsplanering krävs normalt $NNK > 0,5$ för att en åtgärd ska bli högt prioriterad.

Erfarenheter från trafiksignalområdet visar på en NNK på i storleksordningen 1 – 2 och ganska ofta i storleksordningen upp emot 10. Det finns ingen anledning att anta att väl valda och billiga Trimningsåtgärder skiljer sig radikalt från detta. Men ett nytt busskörfält kan aldrig bli lönsamt om de bara används av få och halvtomma bussar.

Man måste tänka på att:

- Det handlar om samhällsekonomiska kalkyler där trafikanternas tidsvärdering har ett stort genomslag. Det är inga riktiga pengar som det "går att ta på". På lång sikt ger dock bättre fram-

komlighet genomslag i billigare tjänsteresor och varudistribution som i sin tur påverkat priserna för varor och tjänster.

- Om en Trimningsåtgärd är mycket dyr kan man lätt bli misstrogen mot dess NNK. Eftersom objektet är dyrt torde det vara relevant att genomföra en riktig samhällsekonomisk kalkyl
- Nya typer av trimningsobjekt har dock tillkommit. För dessa behövs mer erfarenheter för att långsiktiga slutsatser ska kunna dras

6. Stegrande svårighetsgrad

Enligt föregående punkt gäller det att "plocka de lågt hängande frukterna". Men när verksamheten med Trimningsåtgärder har pågått något år så börjar dessa kostnadseffektiva objekt att ta slut. Processen inom beredningsgruppen har varit sådan att man har (tvingats) att successivt välja allt svårare och relativt sett allt mindre lönsamma objekt. Men erfarenheten är att det går att trimma vägtrafiksystemet i åtskilliga år utan att antalet intressanta objekt börjar ta slut.

7. Påtaglig andel kollektivtrafik

Redan från början var ambitionen att minst 30 - 40 % att objekten skulle vara till fördel för kollektivtrafiken. I och för sig är nästan alla trimningsobjekt till fördel för busstrafiken även om många av dem primärt är till förbättra framkomligheten för biltrafiken.

Man ska snarast tolka ambitionen som att 30 - 40 % av objekten primärt ska vara till för kollektivtrafiken. Om man räknar på utfallet 2008 - 2009 finner man att 30 % av volymen (genomförda projekt) har gått till kollektivtrafikobjekt med denna definition

8. ATR (Automatisk TrafikantRäkning) är en guldgruva

Det system som SL har haft sedan 1972, i olika generationer, i ca 10 % av bussarna i länet, innebär att det finns en guldgruva innehållande körtider och passagerarbelastning för busstrafiken i länet. Dessa data har använts i tidigare projekt, men inte alls i den utsträckning som man skulle önska. För vissa av kollektivtrafikobjekten bland Trimningsåtgärderna har ATR använts för att kvantifiera nyttan: ATR skulle med fördel kunna användas för ytterligare studier. Vissa sådana studier är redan planerade, men fler behövs.

För biltrafiken finns ingen liknande databas. För MCS-sträckor och restidskamerabestyckade sträckor finns det däremot en hel del data som kan komma till användning med mer eller mindre stor arbetsinsats. I vissa fall kan ATR-data användas även för biltrafikstudier.

9. Målning (vägmarkering)

En typ av Trimningsåtgärd som ännu inte har använts systematiskt är målningsåtgärder. Denna typ av objekt är oftast extremt billiga, men kan samtidigt ha en god effekt. Exempel är objekt Nr 28 (Ringvägen/Götgatan ombyggnad Clarion) och Nr 31 (Väg 73 norrgående vid Södra länken, ommålning). Det har även genomförts ändringar i målningen under senare år som gjorts utanför trimningsbudgeten, bland annat från Tranebergsbron mot avfarten mot Fredhällstunneln.

9 Försök till rangordning

I detta kapitel görs ett försök till rangordning av objekten utifrån deras kostnader och deras bedömda effekters.

Bedömningen av effekterna är kvalitativ och inte gjord utifrån några objektiva kriterier. För många objekt har inte heller effekterna kunnat bedömas relevant.

Kostnaderna finns däremot redovisade i sifferform. Speciellt för 2009 års objekt. För 2008 års objekt är kostnaderna mer schablonmässigt redovisade.

Följande koder används:

Kostnad:

- 0 Kan inte bedömas/irrelevant
- 1 Liten kostnad; < 1 Mkr
- 2 Medelstor kostnad; < 5 Mkr
- 3 Stor kostnad; > 5 Mkr

Bedömda effekter:

- 0 Kan inte bedömas/irrelevant
- 1 Liten effekt
- 2 Medelstor effekt
- 3 Stor effekt

Man måste vara medveten om att denna indelning är mycket grov.

Utifrån kostnader och effekter har det räknats ett index enligt formeln: $effekt + (3-kostnad)$

De objekt som har haft minst en nolla har inte fått något index.

Ju högre effekt respektive ju lägre kostnad objektet har desto högre index bli resultatet. I bilagan redovisas 43 objekt detaljerat. Av dessa har 34 fått ett index.

Hela listan med index (sorterad just efter index) finns sist i detta kapitel.

De tre bästa projekten får index 4. De är:

Stor effekt (3) och medelstor (2) kostnad

- Nr 10: Solnavägen, nytt kollektivkörfält, 3 Mkr
- Nr 53: VägAssistans ytterligare ett fordon och utökad tid för befintliga fordon = VägVakt

Medelstor effekt (2) och låg kostnad (1)

- Nr 7: Gjørwellsgatan, ombyggnad trafiksignal

Längst ner på listan kommer objekt med index 1, liten effekt (1) och stor kostnad(3):

- Nr 46: Kungsängen infartsparkering utbyggnad
- Nr 54: Gemensam reseplanerare för Stockholmsregionen (för att optimera nyttjandet av transportsystemet), trafiken.nu:s reseplanerare

- Nr 57: E4E20 Bredäng - Hallunda, barriärelement Kungens Kurva – Bredäng

Nyttan att arbeta med detta index kan givetvis diskuteras, men resultatet stödjer de flera av de tankar som förs fram i analysen ovan.

Just objekten i respektive ända av listan tyder på att:

- Objekt av trafikteknisk karaktär kan vara lönsamma, om de är väl valda
- Störningshantering är ett område där det borde göras mer
- Investeringstunga objekt, t ex parkeringsdäck, kan vara olönsamma
- Satsningar på publik programvara kan bli dyrbara och effekterna kan vara diskutabla, de är definitivt svåra att utvärdera
- Större objekt som inte primärt är trimningsobjekt kan komma långt ner

Objekt nr	Namn	Kostnad	Effekt	Index
10	Solnav bf	2	3	4
53	VägAss ytterligare ett fordon och utökad tid för befintliga fordon	2	3	4
7	Gjörwellsg	1	2	4
18	Trafiksignal, bussprio ytterstaden, etapp I	3	3	3
19	E4 Haga Norra - Järva krog, nytt kollektivkörfält.	3	3	3
5	Åbymotet	2	2	3
20	Väg E18 Bergshamraleden, förlängning kollektivkörfält	2	2	3
24	Väg 222 kollektivkörfält öster om Orminge riktning mot Stockholm (Insjön - Orminge)	2	2	3
25	Väg 222 kollektivkörfält Skuru till tpl Skvaltan riktning mot Stockholm	2	2	3
32	Väg 229 Tyresövägen ommålning befintligt kollektivkörfält (smalt)(flytt av räcke)	2	2	3
50	Kompl VMS / "smartare information" utmed vägen	2	2	3
80	E4/E20N Avfart Hallunda, breddning	2	2	3
82	Väg E4 Häggvik - Kista - Häggvik, förbelysning vägvisning	2	2	3
29	E18 Danderyds kyrka - Mörby kollektivkörfält	1	1	3
8	Hamng NK ts	1	1	3
9	Örbymotet	1	1	3
27	Katarinavägen omdisponering kollektivkörfält	1	1	3
28	Ringvägen/Götgatan ombyggnad Clarion	1	1	3
31	Väg 73 norrgående vid Södrälänken, ommålning	1	1	3
39	Väg 265 Häggviksleden västlig färdriktning, förbättringar för buss förbi Häggviks rondellen	1	1	3
47	Väg 268 Brotiby utbyggnad busshållplatser till stomlinje på väg E18	1	1	3
70	Trafiksignal trimning staden	1	1	3
3	Järva krog - kista fler kf	3	2	2
12	VägAss utökad	3	2	2
56	E4 Kista -Häggvik MCS	3	2	2
64	DRIP på VV-väg (9 st)	3	2	2
21	Övervakning stomlinje innerstaden	2	1	2
34	E4/E20 Kungens kurva - Bredäng riktning norrut, kollektivkörfält	2	1	2
40	Smarta infartsparkeringar. Attraktiva bytespunkter med nya servicekoncept och ITS-teknik	2	1	2
74	Väg 229 Örbyleden, ombyggnad vägkorsning	2	1	2
84	Väg 222 påfart från tpl Gustavsberg riktning öster ut, ombyggnad	2	1	2
46	Kungsängen infartsparkering utbyggnad	3	1	1
54	Gemensam reseplanerare för Stockholmsregionen (för att optimera nyttjandet av transportsys)	3	1	1
57	E4E20 Bredäng-Hallunda, barriärelement Kungens Kurva-Bredäng	3	1	1

Bilaga: Detaljerad beskrivning av objekt genomförda 2008 - 2009

I denna bilaga beskrivs de trimningsobjekt som har genomförts 2008 - 2009. Efter en inledande förklaring redovisas den mall som har använts varefter beskrivningarna kommer.

Numreringen enligt kapitel 3 används genomgående

Vissa förkortningar har använts:

f/d	Fordon per dygn, endast ungefärliga värden, motsvarar ungefär ÅDT
K1, K, K3 ...	Körfältets nummer, räknat från vänster
MCS	Motorway Control System
Tpl	Trafikplats

Under rubriken **Kostnad** anges utöver kostnaden i kronor först en **kod**:

- 0 Kan inte bedömas/irrelevant
- 1 Liten kostnad; < 1 Mkr
- 2 Medelstor kostnad; < 5 Mkr
- 3 Stor kostnad; > 5 Mkr

Under rubriken **Bedömda effekter** anges en **kod**:

- 0 Kan inte bedömas/irrelevant
- 1 Liten effekt
- 2 Medelstor effekt
- 3 Stor effekt

Effekterna har bedömts mycket översiktligt och siffrorna bör användas med mycket stor försiktighet.

Dessa två sorters koder har ännu inte använts vidare i analysen. Koden för förväntad effekt är givetvis kvalitativ och har inte satts utifrån objektiva kriterier

Objekt Nr 1 - 13 härrör från 2008, objekt Nr 14 - 86 härrör från 2009.

Nr: MALL

Objektansvarig/intervjuad

Plats

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Biltrafik/kollektivtrafik

Genomförd åtgärd

Förväntade effekter

Genomförandetid

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Bedömda effekter

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer

Sammanfattning

Trimningsobjekt 2008

Nr 1: Uppföljning av trängselskatter

Se objekt nummer 14 med samma titel (år 2009)

Nr 2: Storstadsplanering (Flaskhalsanalys ingår)

Se objekt nummer 16 med samma titel (år 2009)

Nr 3: E4 Järva Krog - Häggvik, körfältsutökning

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4 Uppsalavägen mellan Järva krog och Häggvik, båda körriktningarna. På delsträckan mellan Järva krog och Kista enbart norrut

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Relativt omfattande busstrafik genom linjerna 178 (stomlinjebuss), 516, 526, 603 och 607. De flesta busslinjer enbart söder om Kista

Problem

Inför öppnandet av Norrortsleden fanns det (välgrundade) farhågor om ökade trafikproblem på E4 beroende på ökad trafik

Genomförd åtgärd

Vägrenarna uppläts permanent för rörlig trafik. Dock inte på hela sträckan utan enbart mellan trafikplatserna. Därigenom blev objektet billigare och enklare. Trafiken från Norrortsleden kommer upp i ett eget körfält vid Häggvik och har en dryg kilometer på sig att byta körfält innan K4 försvinner vid tpl Tureberg.

Vägrenarna kunde göras bredare främst genom en något ändrad sektion och genom att vänster vägren smalnades av. Genom en målning med "streckprickat" mellan K2 och K3 vid avfarterna har man försökt att styra upp trafiken.

Mellan Kista och Järva krog i sydgående riktning fanns det sedan tidigare ett busskörfält varför ingen åtgärd skedde på denna sträcka.

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för biltrafiken, framförallt vid utfart från Norrortsleden. Ökad trafiksäkerhet. Dock en ökad störningskänslighet

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

8,4 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 2

Troligen de förväntade

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer**

Tanken var att MSC skall tas i drift samtidigt med trimningsobjektet. Bland annat för att snabbt kunna stänga av vägrenen, samt varna, om den skulle blockeras av en havererad eller krockad bil. Tyvärr blev MCS inte klar förrän 2009. Men inga allvarliga olyckor har rapporterats under det cirka ett år som man körde på vägrenen utan MCS

Sammanfattning

Ett lyckat och troligen lönsamt trimningsobjekt om man bortser från (den tyvärr ej försumbara) kostnaden för MCS som installerades året efteråt som en konsekvens av detta objekt. Ny kapacitet skapades till relativt låg kostnad inom befintligt vägutrymme. MCS behövs av trafiksäkerhetsskäl

Nr 4: Breddning av befintliga kollektivkörfält på statligt vägnät

Objektansvarig/intervjuad

Dick Gahnberg, Trafikverket

Plats

Ett antal av trafikverkets motorvägar in mot Stockholm, E18 Enköpingsvägen, E4 Uppsalavägen, E18 Norrtäljevägen, 229 Tyresövägen, 73 Nynäsvägen och E4/E20 Södertäljevägen

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Oftast både stora flöden av bil- och kollektivtrafik

Problem

Genom åren hade det successivt åstadkommits olika busskörfält in mot Stockholm. Med en ytterst varierande standard. Vissa så smala som 2,8 meter. Konsekvensen blev att busskörfälten ofta inte användes och en tveksam trafiksäkerhet

Genomförd åtgärd

Punktinsatser i form av lokala breddningar vid smala punkter

Förväntade effekter

En förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafiken. En ökad användning av busskörfälten

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

3,4 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 0

Som förväntat

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Detta objekt innebar delvis att busskörfält som tillkom så sent som inför trängselskatteförsöket 2008 byggdes om

Kommentarer

Inför trängselskatteförsöket bedömdes att 3,0 meter breda busskörfält kunde accepteras. Men med tiden hade de insett att det inte räcker till. Ett busskörfält bör helst vara 3,5 meter brett.

Sammanfattning

En verkligen lyckad trimningsåtgärd. Punktvisa insatser utmed ett stort antal kilometer motorväg

Nr 5: Tpl Åby / Åbymotet / ombyggnad av utfart från SöLä

Objektansvarig/intervjuad

Dick Gahnberg, Trafikverket, Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Utfart från Södra länken via Åbyrondellen mot Årstabergsvägen

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja (?), kartan är lite otydlig. Årstabergsvägen är konstig nog enbart mellan Åmänningevägen och Södertäljevägen. Men Södra Länken är ju med

Biltrafik/kollektivtrafik

Relativt stor biltrafik. Ingen busstrafik

Problem

Åbyrondellen är tvåfältig och hårt belastad. Tillfarten från Södra länken var enfältig och hade långa köer som tidvis kunde nå ner i själva Södra Länken under morgonrusningen. Andelen högersvängar är hög, gissningsvis 60 - 70 %

Genomförd åtgärd

Baserad på en enkel skiss gjord av Mats Fager, Trafikkontoret.

Genom mindre breddningar inom befintligt vägområde vidgades avfarten till två körfält. Det högra leddes som en fri högersväng ut på Årstabergsvägen

Förväntade effekter

Inga köer. Kortare restider. Ingen risk för köer i Södra länken (av just denna anledning)

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2
3 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 2
Som förväntat

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer/sammanfattning

En snabb och enkel trimningsåtgärd.

Nr 6: Trafiksignal trimning staden

Inga aktiviteter fördes enligt Trafikkontoret upp på detta objekt under 2008. Eventuellt eftersom Matsi-projektet pågick samtidigt.

Se även objekt Nr 70 med samma titel (2009).

Nr 7: Gjörwellsgatan, ombyggnad trafiksignal

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Korsningen Gjörwellsgatan – Rålambsvägen, tillfart från norr

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Nej. Men Gjörwellsgatan borde väl ingå i det primära vägnätet?

Biltrafik/kollektivtrafik

Överbelastad korsning under rusningstid.

Flera busslinjer passerar korsningen, bland andra stombusslinje 1. Däremot ingen busstrafik i den aktuella tillfarten

Problem

Genom en mindre lyckade ombyggnad för några år sedan, då en cykelbana tillkom, minskades antalet körfält i tillfarten från två till ett enda körfält längs längre stäcka. Man beaktade då inte alls hotellbygget i kvarteret Snöflingan och att rampen från Rålambshovsleden upp på Västerbron då skulle försvinna.

Under eftermiddagsrusningen gick köerna ofta ner på Rålambshovsleden

Genomförd åtgärd

Tillfarten breddades så att den åter fick två körfält i hela sin längd. Det gick att behålla cykelbanan

Förväntade effekter

Minskade köer

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod:1

1,0 Mkr

Bedömda effekter

Kod:2

De förväntade

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer/sammanfattning

Ett typiskt trimningsprojekt som visar vilken stor påverkan magasinens längd har på en trafiksignal-korsning.

Nr 8: Hamngatan, ombyggnad trafiksignal

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Hamngatan mitt emot NK:s huventré

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Relativt stor biltrafik, busslinje 47 och 69, och framförallt ett mycket stort fotgängarflöde utmed Hamngatan, men även över Hamngatan

Problem

Det tidigare oreglerade övergångsstället hindrade bussarnas framkomlighet. Speciellt efter "zebra"-lagstiftningen

Genomförd åtgärd

Ombyggnad av övergångsstället till ett signalreglerat övergångsställe. Med nedräkningssignal för gående på prov

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafik och biltrafik. Fördröjningar, men troligen säkrare, för fotgängare

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

1,0 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen som förväntat

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer/sammanfattning

En "enkel" åtgärd för att förbättra bussarnas framkomlighet.

Nr 9: Rv 73 Örbymotet, ombyggnad för nytt kollkörfält

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Tk, och Erik Hollander, SL

Plats

Gubbängens trafikplats. Ramp från 229 (Tyresövägen) mot 73 (Nynäsvägen) nordgående

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket biltrafik och busstrafik.

All busstrafik från Tyresövägen mot Nynäsvägen passerar denna punkt. Busstrafiken från Farsta mot Gullmarsplan passerar den norra delen av detta objekt

Problem

Bilköer, under morgonrusningen, som fördröjer busstrafiken

Genomförd åtgärd

Rampen har breddats, biltrafiken som kommer från Örbyleden och Sköndal har fått ett kort accelerationsfält. Busstrafiken från Tyresövägen har fått ett helt eget körfält på en kort sträcka, vid påfarten från Bogårdsvägen separerad med en refug. Busstrafiken från Farsta har fått ett mer ostört genomgående busskörfält än tidigare

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafiken

Genomförandetid

2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

1 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Inga mätningar gjorda

Busstrafiken har fått det något bättre, men borde kunna få det än bättre. Se nedan

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning****Nr 10: Solnavägen, nytt kollektivkörfält****Objektansvarig/intervjuad**

Allan Hedman, Solna stad, Erik Hollander, SL

Plats

Solnavägen från Karolinska vägen fram till Karolinska institutet. Körriktning söderut

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Infartsled till Stockholm. Ca 24.000 f/d. Omfattande busstrafik inklusive stombusslinje 3

Problem

Köbildning mot trafiksignalen vid Karolinska institutet. Främst beroende på många högersvängande bilar mot Essingeleden och Klarastrandsleden. Bilköer både under morgon- och eftermiddagsrusningen, men främst under eftermiddagen. Tidvis når köerna korsningen med Karolinska vägen.

Objektet initierades av SL.

Genomförd åtgärd

Inrättande av ett permanent busskörfält, ca 300 meter. Körfältet tillskapades genom att minska på mittremsan och GC-banan, samt genom aningen smalare körfält. Busskörfältet håller full bredd, 3,5 meter

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för bussarna

Genomförandetid

Hösten 2008

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

3 Mkr.

Bedömda effekter

Kod: 3

Busskörfältet fungerar mycket bra och har tagit bort större delen av fördröjningarna för busstrafiken. Busskörfältet har inte stört annan trafik. Uppströms detta busskörfält har dock bussarna dock problem att komma ut från Karolinska vägen. Detta problem är dock svårlöst beroende på den stora andelen "smittrafik". Det finns dessutom inte plats för ett busskörfält på Karolinska vägen.

ATR visar på att körtiden för bussar under rusningstid har minskat med ca 1½ minut och att spridningen i körtid har reducerats. Omräknat i samhällsekonomiska termer innebär det en vinst på drygt 0,5 Mkr/år. Således en lönsam trimningsåtgärd med en pay-offtid på ca 6 år.

Dokumentation

"Utvärdering av framkomlighetsåtgärder på Solnavägen", SL 2010-04-30. Siffrorna är sammanfattade ovan

Lärdomar från projektet

Detta var den första trimningsåtgärden på en väg med annan väghållare än Trafikverket eller Trafikkontoret Stockholm

I detta fall gick samarbetet med Solna stad mycket bra och genomförandet gick snabbt och enkelt. Objektet har tyvärr ännu inte fått några efterföljare, varken i Solna stad eller i andra kommuner. Förutom objekt nr 18 (Trafiksignal, bussprio ytterstaden, etapp I)

Kommentarer

Statusen för den gamla bussprioriteringen är okänd både i korsningen Karolinska vägen Karolinska Institutet

Sammanfattning

Ett mycket lyckat projekt, både sett till resultat och genomförandeprocess

Nr 11: E4 Drip, Vägvalsskylt, Haga Södra Lahäll

Se objekt nummer 64; "DRIP på VV-väg (9 st)" år 2009

Nr 12: VägAss utökad

Objektansvarig/intervjuad

Tommy Jansson och Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

Ja, yttäckande projekt

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, även om VägAssistans även opererar på andra vägar så dominerar det primära vägnätet helt

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

VägAssistans är en begränsad resurs. Utöver de bilar som är låsta till Södra Länken finns det under rusningstid två fordon. Under övrig tid ett enda fordon. Under kvällar, nätter och helger fanns det inget VägAssistansfordon i drift. Resurserna räcker inte alltid till. Och man har varit tvungen att ha en geografisk begränsning. VägAssistans arbetar bara inom ett avstånd på 15 km från Sergels torg

Genomförd åtgärd

Från 2008 utökades verksamheten så att VägAssistansfordon var verksamt dygnet runt, sju dagar i veckan. (Förutom de fordon de finns i/vid Södra Länken). Förändringen gick att genomföra utan ytterligare fordon, däremot förstärktes personalen.

Förväntade effekter

Utökad VägAssistans ger kortare störningar av olyckor och incidenter. Antalet sekundära olyckor minskar. Trafik Stockholm får fler ögon ute i trafiken

Genomförandetid

Utökningen av VägAssistans under 2008. Verksamheten försätter 2009 och 2010, då betalad via ordinarie budgetar

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

3,2 Mkr under 2008. Den fortsatta verksamheten betalad via ordinarie budgetar enligt ovan

Bedömda effekter

Kod:2

Troligen de förväntade. Tidigare utvärderingar av det ursprungliga konceptet har visat en mycket stor lönsamhet samhällsekonomiskt

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer

Kommentarer/sammanfattning

Nr 13: Comodal reseplanerare, gemensam reseplanerare för att optimera nyttjandet av transportsystemet

Se objekt nr 54 (år 2009) "Gemensam reseplanerare för Stockholmsregionen"

Trimningsobjekt 2009

Nr 14: Uppföljning av trängselskatter

Även objekt nummer 1 med samma titel (2008) beskrivs tillsammans med detta objekt

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Ja, yttäckande projekt

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

Genomförd åtgärd

Årliga rapporter skrivna av Siamak Baradaran, Trafikkontoret. Till stor del baserat på underlag från WSP

Förväntade effekter

Genomförandetid

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

2008: 1 Mkr

2009: 5,2 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 0

Svårbedömda effekter. Eftersom objektet syftar till en beskrivning av hur dagens trängselskattesystem fungerar kommer de positiva effekterna först när resultaten används för vidare analyser. Se t ex objekt nr 15

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer/sammanfattning

Nyttiga utvärderingar som har fått ett genomslag i media

Nr 15: Trängselskatter i framtiden

Objektet hade 0,5 Mkr i budgeten för 2009. Ingen aktivitet 2009. Uppdraget kommer att hanteras på annat sätt än under rubriken trimningsåtgärder under 2010

Nr 16: Storstadsplanering

Även objekt nummer 2 med samma titel (2008) redovisas här

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Hela primära nätet

På det primära vägnätet?

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Planeringen omfattar både bil- och kollektivtrafik.

Problem

Infrastrukturplaneringen för vägar och banor har utvecklats under flera decennier. Perspektivet i denna planering är ofta mycket långsiktigt. Men stora projekt tar ofta lång tid att planera och genomföra. Det är uppenbart att åtgärder alltmer behövs för att trimma och anpassa det existerande trafiksystemet i väntan på genomförandet av de stora infrastrukturens satsningarna. Trimningsåtgärder är åtgärder som går att genomföra på befintligt transportnät och används för att förbättra och trimma systemet för att mildra trafiken.

Genomförd åtgärd

Verksamhetsplaner 2008 och 2009

Förväntade effekter

Mer systematisk taktisk planering. Helhetssyn på trängselproblemen i Stockholmsregionen. Ökat samarbete Vägverket - Stockholms Trafikkontor - SL.

Genomförandetid

2008-09

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

2008: 1,7 Mkr. År 2009 ingick flaskhalsstudien med 1,1 Mkr i summan

2009: 1,5 mkr

Dokumentation

Storstadsplanering. Åtgärder 2009-12 för att mildra Stockholms trafikproblem. Verksamhetsplan 2008. Flaskhalsstudie 2008.

Kommentarer/sammanfattning

Flaskhalsstudien kan lyftas fram som ett lyckosamt projekt som har använts som bas i flera följande aktiviteter och som har lett till följdprojekt.

Nr 17: Uppföljning och utveckling av primära vägnätets funktion (Contram)

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats**På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?**

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

En osäkerhet om hur regionens vägtrafiksystem kommer att fungera i framtiden med trafiktillväxt, exploateringar och nya trafikleder

Genomförd åtgärd

Contramanalyser för 2017 (om 8 år när studien gjordes 2009) om trafikläget i Stockholmsregionen

Förväntade effekter**Genomförandetid**

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

0,5 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 0

Dokumentation

Arbets-PM, Primära vägnätets funktion 2010 - 2017, Contramanalys

Lärdomar från projektet**Kommentarer/sammanfattning**

"Trängselsituationen under rusningstrafik blir på sikt mycket omfattande på huvudvägnätet. Syftet är inte att i detalj ange alla problempunkter utan att ta fram modellunderlag som kan användas i det fortsatta arbetet med både lokal som övergripande åtgärder." (direkt taget ur Arbets-PM)

Fortsatta Contramanalyser under 2010 om trafiksituationen år 2021 (då Förbifarten antas vara öppnad)

Nr 18: Trafiksignal, bussprioritering ytterstaden, etapp I

Objektansvarig/intervjuad

Erik Hollander, SL

Plats

Längs hela stombusslinjerna 176 och 177 det vill säga Stenhamra/Träkvista - Ekerö C - Brommaplan - Solna C - Danderyds sjukhus - Mörby station

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Varierande trafikförhållanden. Linjerna passerar några av länets värsta bilflaskhalsar, som Brommaplan, Frösundaleden genom centrala Solna, Bergshamravägen och Stocksundsbron

Stombusslinjerna 176 och 177 har till allra största delen en gemensam linjestäckning öster om Ekerö C. De har tillsammans 10 minuters turtäthet under hela dagen, måndag - fredag. De två linjerna har tillsammans 13.000 passagerare vilket innebär att de tillsammans är nummer 7 bland SLs busslinjer. Enbart innerstadens fyra stombusslinjer och stombusslinje 172 (Skarpnäck - Norsborg) och 179 (Vällingby - Sollentuna) är större.

Problem

176/177 har en dålig framkomlighet av ett flertal orsaker. I och med att de är stombusslinjer är en god framkomlighet extra viktigt

Genomförd åtgärd

Projektet Bussprioritering ytterstaden innebär att stombusslinjerna i ytterstaden förses med bussprioritet i trafiksignaler. Projektet sysslar enbart med prioritet i signaler, inte andra åtgärder såsom busskörfält och fysiska ombyggnader i signaler.

Detta objekt utgör etapp 1 av projektet bussprioritering ytterstaden. I etapp 1 skulle hela linje 176/177 prioriteras. Av diverse skäl har nästan inga åtgärder (ännu) gjorts i Solna stad.

Senare etapper behandlar andra busslinjer. Etapp 2: 172 Skarpnäck - Norsborg och 173 Skarpnäck - Skärholmen färdigställs 2010), samt och Etapp 3: 178 Mörby - Jakobsberg och 179 Vällingby - Sollentuna (färdigställs 2011)

Förväntade effekter

En förbättrad framkomlighet genom reducerade fördröjningar i trafiksignaler och en reducerad spridning i körtid genom prioritet i trafiksignaler

Genomförandetid

Klart i mars 2010, men ännu inte uttestat.

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

10,9 Mkr. Detta innebär att det är ett av de dyrare objekten 2009. I summan ligger också vissa kostnader för etapp 2. Det går tyvärr inte att särredovisa etapperna fullständigt.

Bedömda effekter

Kod: 2 - 3?

Bedömda effekterna bedöms som mycket positiva, men i och med att intrimningen inte ännu är utförd är det för tidigt att uttala sig om effekterna

När intrimningen är utförd bör det vara utmärkt att kvantifiera effekterna med hjälp av ATR

Dokumentation

Det finns en förstudierapport "Bussprioritering i ytterstan, förstudie". SL (Sweco) 2008-10-06. En slutrapport från hela projektet kommer att publiceras senare

Kommentarer/sammanfattning

Effekterna bör vara kraftigt positiva, men de är svåra att bedöma med ögat. En utvärdering med ATR krävs.

Nr 19: E4 Haga Norra - Järva krog, nytt kollektivkörfält.

Objektansvarig/intervjuad

Bertil Nilsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

E4 Uppsalavägen från Haga norra, via Frösunda och ut på Bergshamravägen

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket stor biltrafik på Uppsalavägen och även på Bergshamravägen.

En mycket omfattande busstrafik. Linjerna 156, 176, 177, 508, 516, 526, 561, 565, 607 och Flygbussarna. Linje 176 och linje 177 är stombusslinjer

Problem

Busstrafiken drabbades av stora fördröjningar beroende köer mot Bergshamravägen under eftermiddagen. Köerna går ofta ner till Haga norra. Linjerna på väg mot Bergshamravägen (156, 176, 177 och 508) tvingades passera ovan E18 (där hållplatsen Järva krog fanns) och sedan ner till E18 och en vänstersväng i en trafiksignal.

Även bussar på väg mot Uppsalavägen norrut (linje 516, 526, 561, 565, 607 och flygbussarna) drabbas av köerna

Genomförd åtgärd

Tillskapande av ett bussköfält från Haga Norra fram till avfarten mot Frösunda och ett ytterligare bussköfält från påfarten från Frösunda genom högerkurvan och fram till Bergshamravägens befintliga bussköfält. Bussköfältet skapades genom användning av vägrenen, förändringar i sektionen, vissa räckesjusteringar och marginella avsmalningar av körbanan. På Bergshamravägen även en viss justering av mittremsan. Bussköfältet håller full bredd, 3,5 meter, på större delen av sträckan. På vissa korta avsnitt 3,25 meter.

Dessutom byggdes en ny busshållplats i högerkurvan mot Bergshamravägen. Därigenom kortades körsträckan cirka 150 meter och busstrafiken slapp en vänstersväng i en trafiksignal. Busstrafikanterna fick längre gångsträckor, men bytestrafikanterna kan byta i Frösunda i stället för Järva krog.

Allt gjordes inom befintligt vägområde

Förväntade effekter

Betydligt kortare körtider för bussarna. Minskad spridning i körtid

Genomförandetid

Helt klart sommaren 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

6,6 Mkr . Objektet inkluderar en hel del körfältsbreddningar, räckesarbeten och återställande av tillfart till trafiksignalen som blev överflödig

Bedömda effekter

Kod: 3

Denna åtgärd har fungerat mycket väl. Både vid okulära besiktningar och enligt de ATR-analyser som har gjorts.

Under eftermiddagens maxtimme visade ATR på en restidvinst på 121 sek för linje 176 och 92 sek för linje 177. Linje 607 redovisar en tidsvinst på 69 sekunder. En tidsvinst på 1½ - 2 minuter för stombusslinjer måste betecknas som mycket bra. Detta omvandlar SL i sin utredning till en årlig samhällsekonomisk vinst på 359 kkr enbart under eftermiddagsrusningen. Det innebär en pay off-tid på 18 år. Lön-

samheten blir något bättre om man räknar på hel dygnet, men man får i alla fall inga lysande siffror. Anledningen är att projektet blev dyrt, rent trafiktekniskt är det helt rätt.

Påverkan på biltrafikens framkomlighet torde vara försumbar, möjligen förutom byggtiden.

Dokumentation

"Utvärdering av framkomlighetsåtgärder på E4:an Haga Norra - Järva Krog" SL, 2010-03-17

Lärdomar från projektet

Projektet är mycket lyckat.

Det finns dock en brist: På rampen från busshållplatsen Frösunda ner till det att rampen mynnar ut på rampen från Uppsalavägen mot Bergshamravägen finns det inget busskörfält. Här uppträder det ganska ofta kö. Dels smittrafik från Kolonnvägen, dels smittrafik från Uppsalavägen som (olagligt) kör rakt fram i trafiksignalen vid Frösunda tpl.

Nr 20: Väg E18 Bergshamravägen, förlängning kollektivkörfält

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

Bergshamravägen i körriktning österut från busshållplats Berghamra bro fram till Gamla vägen. Det vill säga under If-huset

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik fram en mot länets största Flaskhalsar, Stocksundsbron.

En omfattande busstrafik med linje 156, 157, 176, 177, 178 och 603. Linje 176, 177 och 178 är stomlinjer

Problem

Bergshamravägen hade sedan tidigare ett väl fungerande busskörfält från Järva krog fram till hållplats Bergshamra bro. På den ca 100 meter långa sträckan från busshållplatsen fram till den signalreglerade korsningen med Gamla vägen saknades det busskörfält.

Genomförd åtgärd

Busskörfältet skapades genom användning av vägrenen, förändringar i sektionen, vissa räckesjusteringar och marginella breddningar av körbanan. Även mittremsan påverkades. Busskörfältet håller full bredd. 3,5 meter

Förväntade effekter

Reducerad körtid och spridning i körtiden för busstrafiken. Försumbara effekter för biltrafiken

Genomförandetid

Busskörfältet var klart i december 2009 (vecka 50).

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

1,2 Mkr (budget 1,5 Mkr)

Bedömda effekter

Kod:2

Som förväntat. ATR bör kunna ge siffror

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer/sammanfattning

Ett mycket lyckat objekt som skapade ett sammanhängande busskörfält från Uppsalavägen och ända fram mot Socksundsbron

Nr 21: Övervakning stomlinje innerstaden

Objektansvarig/intervjuad

Erik Hollander, SL

Plats

Valda delar av innerstadens stombusslinjer

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

Speciellt i innerstaden påverkas bussarna framkomlighet av felaktigt uppställda bilar. Det handlar om bilar som står på stoppförbud, i eller direkt före korsningar, på busshållplatser eller på parkeringsförbud, samt dubbeluppställningar

Genomförd åtgärd

Ett mindre prov längs linje 1 under 2008 ledde till ett större prov under 2009. Kända problemsträckor längs linje 1, 2, 3 och 4 intensivövervakades av parkeringsvakter i fyra bilpatruller under dag- och eftermiddagstid

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet och regularitet för busstrafiken

Även biltrafiken bör få det bättre

Genomförandetid

Maj - december 2009. Fortsatta prov under 2010

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

1,8 Mkr. Objektet var personalintensivt

Bedömda effekter

Kod:1

Enligt mätningar med buss-PC så minskade bussarna körtid med 1,3 %. Men skillnaden var så liten att den troligen inte var signifikant. Bedömda effekterna var störst på linje 1 och 2 på dess mest centrala delar.

Bedömda effekterna var inte alls lika stora som under det första provet 2008 som var fokuserat på linje 1 på Kungsgatan.

Dokumentation

PM: Intensivövervakning av parkering längs stombusslinjer i innerstaden 2009, Movea, februari 2010

Lärdomar från projektet

Inför 2010 drogs det vissa slutsatser:

1. Fokusera övervakningen på de allra största problemen nära citykärnan
2. Prova med fotpatruller i stället för bilpatruller

Fortsatta analyser tyder på att problemen med feluppställda bilar kanske inte enbart löses med övervakning utan kanske främst med regler och utformning?

Kommentarer/sammanfattning

Ett lyckat projekt. Övervakningen finner successivt sina former genom olika upplägg olika år.

Frågan är bara om när verksamheten ska upphöra att vara en trimningsåtgärd och i stället finansieras av ordinarie anslag?

Nr 22: Väg 229 Sköndal Sandåkraskolan. Stockholm, bytespunkt, kollektivtrafik, Förstudie -arbetsplan-produktion

Senareläggs till år 2010

Nr 23: Omdisponering kollektivkörfält Kungsbron, utredn

Enbart utredning under 2009. Objektet har blivit fördröjt bland annat av ett hotellbygge mitt emot Oscarsteatern.

Nr 24: Väg 222 kollektivkörfält öster om Orminge riktning mot Stockholm (Insjön - Orminge)**Objektansvarig/intervjuad**

Kent Ericsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

Värmdöleden i körriktning västerut från tpl Insjön till tpl Orminge

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket biltrafik och mycket busstrafik

Problem

Köerna in mot Skurubron når tidvis denna sträcka. Dock långt ifrån dagligen. Men i samband med störningar kan det förekomma mycket långa bilköer. Om det händer en olycka på Skurubron är det inte ovanligt att bron stängs helt av vilket leder till mycket långa köer eftersom det inte finns någon alternativ väg, förutom färjorna via Rindö

Genomförd åtgärd

Ett busskörfält skapades genom användning av vägrenen, förändringar i sektionen, vissa räckesjusteringar och marginella breddningar av körbanan. Viss förstärkning av vägrenen. Busskörfältet håller full bredd, 3,5 meter

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom reducerad körtid och förbättrad regularitet. Framförallt i samband med störningar.

Ingen som helt påverkan på biltrafiken.

Genomförandetid

Klart i oktober 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

3,7 Mkr. Betydligt billigare än de budgeterade 6,0 Mkr.

Bedömda effekter

Kod: 1 - 2

Troligen som förväntat, men troligen inte så stora eftersom köerna, enligt ovan, inte alltid når uppströms Orminge. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet**

Detta, liksom flera andra omvandlingar av vägren till busskörfält, har gått enkelt och smärtfritt

Kommentarer

Köerna når inte regelmässigt utanför Orminge. Men när de väl gör det, under månaderna april - juni och augusti/september., samt i samband med incidenter är busskörfältet mycket värdefullt

Sammanfattning

Ett mycket lyckat projekt. Genom tillkomsten av detta busskörfält har busstrafiken genomgående busskörfält i princip från Insjön och hela vägen fram Skurubron. Skurubron är dock en kvarvarande svår flaskhals.

Bussarnas körtid har troligen minskat, framförallt i samband med störningar. Men inget är ännu mätt

Nr 25: Väg 222 kollektivkörfält Skuru till tpl Skvaltán riktning mot Stockholm

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

Värmdöleden i körriktning västerut från tpl Skuru till tpl Skvaltán (Saltsjöbadsleden).

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket biltrafik och framförallt busstrafik

Problem

Köerna in mot Henriksdal respektive Södra länken når tidvis denna sträcka. Dock långt ifrån dagligen. Men i samband med störningar kan det förekomma långa bilköer.

Genomförd åtgärd

Ett busskörfält skapades genom användning av vägrenen, förändringar i sektionen, vissa räckesjusteringar och marginella breddningar av körbanan. Busskörfältet håller full bredd, 3,5 meter

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom reducerad körtid och förbättrad regularitet. Framförallt i samband med störningar.

Ingen som helt påverkan på biltrafiken.

Genomförandetid

Klart i oktober 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

2,7 Mkr. Betydligt billigare än de budgeterade 4,0 Mkr.

Bedömda effekter

Kod: 2

Troligen som förväntat. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet**

Detta, liksom flera andra omvandlingar av vägren till busskörfält, har gått enkelt och smärtfritt

Kommentarer**Sammanfattning**

Ett mycket lyckat projekt. Genom tillkomsten av detta busskörfält har busstrafiken genomgående busskörfält i princip från Skuru och hela vägen in till Slussen.

Bussarnas körtid har troligen minskat, framförallt i samband med störningar. Men inget är ännu studerat

Nr 26: Väg 222 Tpl Gustavsberg - Mölnviksrondellen, östlig färdriktning, utredn kollektivkörfält

Endast utredning 2009.

Nr 27: Katarinavägen omdisponering kollektivkörfält**Objektansvarig/intervjuad**

Erik Hollander, SL

Plats

Karinavägen mellan Renstiernas gata och Glasbruksgatan

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Biltrafik ca 15.000 f/d, dvs moderat

Omfattande busstrafik med busslinjer 2, 3, 53 och 76. Varav två är stomlinjer

Problem

Viss bilkö ner mot Slussen. Inga köer i mötande körriktning

Genomförd åtgärd

Busskörfältet som fanns i sydgående riktning togs bort. Ett nytt busskörfält skapades i stället i nordgående riktning. Målning och flytt av refuger

Förväntade effekter

En förbättrad framkomlighet för bussarna i körriktning norrut. Kortare körtid och bättre regularitet. Minskad störningskänslighet

Möjlig marginell påverkan för busstrafiken norrut och för biltrafiken

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

320 kkr. (Budget: 500 kkr)

Bedömda effekter

Kod 1:

Troligen som förväntat. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer**

Man kan fråga sig varför busskörfältet från början tillkom i "fel" körriktning?

Det nya busskörfältet går enbart fram till busshållplatsen Glasbruksgatan. Det är dock först efter denna hållplats och fram mot Slussen som det normalt uppstår bilköer. Men det är betydligt svårare att skapa ett busskörfält norr om Glasbruksgatan. Men det är snarast norr om busskörfältet som köerna finns

Sammanfattning

Ett lyckat busskörfält ersatte ett "onödigt" busskörfält. Inget angöringsbehov gör att busskörfältet fungerar bra.

Nr 28: Ringvägen/Götgatan ombyggnad Clarion

Objektansvarig/intervjuad

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Clarion Hotel på Ringvägen mellan Skansbrogatan och Götgatan i körriktning österut

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Relativ stor biltrafik (25.000 f/d).

Omfattande busstrafik med två stombusslinjer och några ytterligare linjer

Problem

Trots en på- och avstigningsplats framför hotellentrén med stoppförbud förekom det mycket frekvent dubbel- eller till och med trippelparkering utanför hotellet.

Hotellet har även en lastplats på Skansbrogatan

Genomförd åtgärd

Boxmålning av körfältet utanför på- och avstigningsplatsen. (Denna typ av målning har inget stöd i VMF, men används i Stockholms stad i speciella fall)

Förväntade effekter

Färre dubbelparkeringar

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

Inget alls bokfört 2008. Men projektet är i alla fall genomfört och till en betydligt lägre kostnad än budgetens 0,5 Mkr. (Enligt budgeten hade man tänkt betydligt större åtgärder)

Bedömda effekter

Kod: 1

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

Eventuella ytterligare åtgärder kan bli aktuella.

Denna typ av problem är vanliga vid flera av innerstadens större hotell

Nr 29: E18 Danderyds kyrka - Mörby kollektivkörfält

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E18 i sydgående riktning från tpl Danderyds kyrka till tpl Mörby Centrum

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Liksom stor busstrafik. I princip alla 600-linjer på väg till Danderyds sjukhus

Problem

Köerna mot Stocksundsbron sträcker sig normalt inte mycket längre än till Danderyds sjukhus. Men speciellt under månaderna april - juni och augusti/september, samt i samband med incidenter når de längre

Genomförd åtgärd

Befintliga busskörfält bands samman till ett genomgående busskörfält på hela sträckan

Förväntade effekter

En förbättrad framkomlighet för bussarna i körriktning söderut. Körtid och regularitet förbättrad.
Minskad störningskänslighet

Ingen påverkan på biltrafiken.

Genomförandetid

Genomfört 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

0,25 Mkr, budget 0,8 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen som förväntat. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

Ett enkelt projekt utan svårigheter

Nr 30: Frösundaleden kollektivkörfält, utredning

Endast utredning under 2009. SL och Solna stad blev dessutom inte överens

Nr 31: Väg 73 norrgående vid Södra länken, ommålning**Objektansvarig/intervjuad**

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats

Nynäsvägen nordgående vid avfarten till Södra Länken

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik, mycket stor busstrafik upp mot bussterminalen Gullmarsplan respektive Johanneshovsbron

Problem

Det uppstår ofta köer ner mot Södra Länken. Många bilister valde då att ligg kvar i K2 (det mittersta körfältet) och att sent tränga sig in i K1 (det högra körfältet) som leder till Södra Länken. Detta gav upphov till trafiksäkerhetsproblem och reducerade kapaciteten

Genomförd åtgärd

Målning av heldragen/streckad linje mellan de högra körfälten. Körfältbyte åt vänster är tillåten, men inte åt höger

Förväntade effekter

Färre sena körfältyten. Positiv inverkan på trafiksäkerhet och kapacitet

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

10.000 kr, väsentligen mycket mindre än budgetens 0,5 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Som förväntat, men inte helt perfekt beroende på en delvis dålig regelefterlevnad

Dokumentation**Lärdomar från projektet**

Lite färg kan förändra mycket!

Kommentarer/sammanfattning

Ett lyckat och nästan gratis projekt. Länet borde inventeras efter objekt som kan lösas med målning (vägmarkering)!

Är målningen gjord enligt VMF? Den ser lite "egen" ut

Nr 32: Väg 229 Tyresövägen ommålning befintligt kollektivkörfält (smalt), flytt av räcke

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

Tyresövägen från trafikplats Skarpnäck till trafikplats Gubbängen. I körriktning västerut

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Biltrafik 32.000 f/d, dvs ett stort flöde.

En omfattande busstrafik eftersom hela Tyresösektorn försörja av busstrafik. Linje 172, 173, 801, 805, 807, 812, 813, 818, 822, 823, 872, 873 och 875 av vilka fem är stombusslinjer; 172, 173, 872, 873 och 875

Problem

Under morgonrusningen spiller ofta köerna på Nynäsvägen mot Södra länken ofta ut på Tyresövägen. Sällan ändå fram till trafikplats Skarpnäck, men relativt ofta i höjd med Sandåkraskolan.

Redan i samband med trängselskatteprovet uppläts vägrenen som busskörfält. Åtgärden var av provisorisk karaktär och busskörfältet blev smalt (3,0 meter) och fungerade inte så bra

Genomförd åtgärd

Ett bättre busskörfält skapades genom förändringar i sektionen, vissa räckesjusteringar och marginella breddningar av körbanan. Busskörfältet håller full bredd, 3,5 meter

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom reducerad körtid och förbättrad regularitet. Minskad störningskänslighet.

Ingen påverkan på övrig trafik.

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

2,1 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1 - 2

Troligen som förväntat. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer**

Busstrafikens problem är inte helt lösta i och med detta objekt och objekt Nr 9: "Rv 73 Örbymotet, ombyggnad för nytt kollektivkörfält".

Sammanfattning

Ett lyckat anläggande av busskörfält på vägren

Nr 33: Väg 222 Lugnet Nacka centrum ombyggnad mittremsa för nytt kollektivkörfält

Ersätts med objekt Väg 222 Lugnet – Nacka C kollektivkörfält, som planeras att utföras 2010

Nr 34: E4/E20 Kungens kurva - Bredäng riktning norrut, kollektivkörfält**Objektansvarig/intervjuad**

Kent Ericsson, Trafikverket, Erik Hollander, SL

Plats

E4/E20 från tpl Kungens kurva till tpl Bredäng

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket stor biltrafik, cirka 90.000 f/d?

Enbart en viss busstrafik; 151, 743, 745 och 748. Dessa fyra linjer är linjer som enbart går i rusningstid och enbart i rusningsriktningen. Totalt 14 bussar under maxtimmen.

Problem

Köerna under rusningstid når ibland söder om Bredäng. Speciellt under månaderna april – juni och augusti/september. Bussarna fastnar i dess köer. Vid trafikolyckor på Essingeleden når dessutom ofta köerna söder om Bredäng

Genomförd åtgärd

Ett busskörfält skapades genom användning av vägrenen, vissa räckesjusteringar och marginella breddningar av körbanan. Viss breddning mot mittremsan. Denna breddning av mittremsan bekostades av objekt Nr 57 (E4E20 Bredäng-Hallunda, barriärelement Kungens Kurva-Bredäng). Busskörfältet håller full bredd, 3,5 meter

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom reducerad körtid och förbättrad regularitet. Framförallt i samband med störningar.

Ingen som helt påverkan på biltrafiken.

Genomförandetid

Klart 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

4,8 Mkr (budget 6,0 Mkr). Totalkostnaden var egentligen högre, se objekt Nr 57 (E4E20 Bredäng-Hallunda, barriärelement Kungens Kurva-Bredäng)

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen som förväntat. ATR borde kunna ge siffror på effekterna

Dokumentation**Lärdomar från projektet**

Detta, liksom flera andra omvandlingar av vägren till busskörfält, har gått enkelt och smärtfritt

Kommentarer

Man kan fråga sig om den begränsade busstrafik på sträckan gör busskörfältet berättigat? Ett alternativ vore i stället att skapa ett fjärde bilkörfält från påfarten tpl Kungens kurva fram till Tpl Bredäng. Busskörfältet används redan idag av många bilister som ett sådant körfält och denna variant omnämns i Trafikverkets förstudie om Kungens Kurva

Sammanfattning

Ett lyckat anläggande av busskörfält på vägren, men med invändningar enligt ovan

Nr 35: Väg 274 Kulla, bytespunkt med infartsparkering

Objektet är startat och fortsätter under år 2010

Nr 36: Väg 800 Svanhagen Ekerö, bytespunkt

Objektet är startat och fortsätter under år 2010

Nr 37: Övervakning Pribuss innerstaden, inkl modernisering**Objektansvarig/intervjuad**

Mats Fager, Trafikkontoret

Plats**På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?**

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

Det hargenom åren investerats mycket i bussprioritering med Pribuss och radiodetektering i innerstaden under de senaste dryga 10 åren. Men tillförlitligheten i systemen har inte varit den bästa

Genomförd åtgärd

Projektet omfattade nya radiosändare i alla blåbussar i innerstaden och nya radiomottagare vid styraparater eftersom den frekvens som tidigare använts för detta system inte får användas efter 2010 efter beslut av PTS

Förväntade effekter

En i princip oförändrad funktion. Projektet behövdes beroende på radiofrekvensfrågan

Genomförandetid**Kostnad enligt Vägverkets uppföljning**

Kod 1

Enligt SL ca 1,1 Mkr. (Betydligt mindre enligt Trafikverkets uppföljning på 70.000 kr)

Bedömda effekter

Kod: 0

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

Det är svårt att komma igång med komplexa trafiksignalprojekt. Men i och med att trafiksignaler ingriper så resolut i trafiken så förorsakar dåligt fungerande trafiksignaler stora kostnader.

Objekt av denna typ bör därför prioriteras, även om de är svåra

Nr 38: Väg 226, Fullersta, breddning påfart, utredning

Enbart utredning 2009

Nr 39: Väg 265 Häggviksleden västlig färdriktning, förbättringar för buss förbi Häggviksrondellen**Objektansvarig/intervjuad**

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

Norrortsleden vid Häggviksrondellen i köriktning västerut

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik.

Busstrafiken är inte fulls så stor, men är prioriterad av SL. Det rör sig om linje 685 och 686. Bara med trafik rusningstid (och för 686 enbart i rusningsriktningen). Enbart 5 bussar under maxtimmen! Det finns dock planer på en utökad busstrafik på Norrortsleden. Det har skissat på att förlänga stombusslinje 179 till Täby via Norrortsleden

Problem

Bussarna längs Norrortsleden tvingades upp i rondellen vilket medförde fördröjningar

Genomförd åtgärd

Mest målningsåtgärder. De inkräktade lite på mittremsan. I och med åtgärderna kunde bussarna återvända till Häggviksleden för att fortsätta E4 söderut utan att tvingas upp i Häggviksrondellen

Förväntade effekter

Förkortad körtid för busstrafiken

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

0,9 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen de förväntade. Bör kunna följas upp med ATR

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

En stor förbättring, men för mycket få bussar vilket gör att man eventuellt kan ifrågasätta den samhälls-ekonomiska nyttan med tanke på att kostnaden inte var helt försumbar

Nr 40: Smarta infartsparkeringar. Attraktiva bytespunkter med nya servicekoncept och ITS-teknik

Objektansvarig/intervjuad

Erik Hollander, SL, Mats Nyström, SL

Plats

Sickla köpkvarter och Värmdöleden, lv 222

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, Värmdöleden enbart

Biltrafik/kollektivtrafik

En mycket stor biltrafik på Värmdöleden.

En mycket stor busstrafik på Värmdöleden, men även mycket bussar på Värmdövägen, samt Saltsjöbanan

Problem

Av klimatskäl, trängselskäl och andra skäl vill man reducera antalet bilpendlare in mot centrala Stockholm och Södra länken under morgonrusningen.

Genomförd åtgärd

Ett omfattande paket för att få bilister att infartsparkera i Sickla köp kvarter:

1. Lansering i samband med starten med bland annat annonser i lokal press
2. En stor skylt före tpl Skvaltán med variabla fält som informerade om antalet lediga parkeringsplatser på infartsparkeringen i Sickla och avgångstider för kollektivtrafik invid infartsparkeringen
3. Vägvisningsskyltar fram mot infartsparkeringen. Cirka 7 skyltar
4. Avtal med fastighetsägaren om att disponera däck i ett parkeringshus (Simbagatan 2) beläget nära Salt-sjöbanans station Nacka och även nära busshållplatsen Alphyddan på Värmdövägen
5. Ett system, med bommar, så att infartsparkera med SL-Accesskort med giltigt färdbevis fick parkera gratis
6. Olika delaktiviteter för att öka attraktiviteten i infartsparkandet såsom möjlighet att boka parkerings-plats, olika rabatter i Sickla köp kvarter, möjlighet att kunna beställa mat etc
7. En utvärdering och rapport

Objektet lanserades rätt hårt i samband med ITS världskongress 2009

Förväntade effekter

Färre bilar på Värmdöleden genom att fler infartsparkera. Reducerade CO₂-utsläpp

Genomförandetid

Fullt i drift i september 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

3,1 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1?

Svårbedömda effekter. De bedömda effekterna på Värmdöleden var för små för att kunna mätas. Be-läggningen på infartsparkeringen var mycket god (80 - 100 %). SL skrev ett avtal med fastighetsägaren om att disponera en större yta

Dokumentation

Slutrapport kommer att bli klar under början av hösten 2010

Nr 41: Infartsparkeringar i samarbete. Orminge och Jakobsberg

Senarelades. Inget samarbetsavtal blev tecknat med fastighetsägare till parkeringsanläggningar på des-sa platser

Nr 42: E4 tpl Järva krog södergående utredning kollektivtrafikåtgärder

Enbart en utredning, som dessutom inte genomfördes 2009 beroende på bristande resurser

Nr 43: Skälbyvägen, Barkarby bron Förbättringsåtgärder

Objektet utgick ur planeringen för 2009 beroende på exploateringsplaner som berör området

Nr 44: Norrviksvägen linje 178 mot Järfälla, utredning av kollektivkör-fält

Enbart utredning 2009

Nr 45: Väg 261 Ekerövägen reversibla kollektivkörfält

Objektet är startat och fortsätter under år 2010

Nr 46: Kungsängen infartsparkering utbyggnad

Objektansvarig/intervjuad

Erik Hollander, SL

Plats

Kungsängens station, på den norra sidan

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Nej, men väl E8 och 267 - E4 som är de vägar som ska avlastas

Biltrafik/kollektivtrafik

Kungsängen är en stor bytespunkt mellan pendeltåg och matarbussar

Problem

Den tidigare infartsparkeringen (markparkering) var överbelastad

Genomförd åtgärd

Ett parkeringsdäck byggdes så att parkeringsytan delvis blev i två plan. Antalet parkeringsplatser ökade från ca 210 till ca 290

Förväntade effekter

Ökat antal resenärer som gör kombinationsresa bil - tåg. En minskad biltrafik på E18 och på lv 267 och E4

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

9,6 Mkr. Det vill säga ett av de dyrare objekten.

Bedömda effekter

Kod: 1?

Troligen som förväntat. Alla platser är normalt belagda. Att verifiera minskad biltrafik på E18 är inte möjligt eftersom effekten är så liten.

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer

Sammanfattning

En lyckad trimningsåtgärd, förutom principiella invändningarna mot infartsparkering

Nr 47: Väg 268 Brottbys utbyggnad busshållplatser till stomlinje på väg E18

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E18 vid tpl Brottby

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Kanske. Kartan över det primära vägnätet sträcker sig inte så långt norrut

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

SL förändrade sitt trafikupplägg så att det uppstod behov av byte mellan linje 686 Stockholm - Norrtälje och en ny lokal busslinje som trafikerar gamla Norrtäljevägen

Genomförd åtgärd

Anläggande av två nya busshållplatser invid viadukten över E18

Förväntade effekter

Ett snabbt och effektivt byte mellan bussar

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod:1

380 kkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Bättre byten från buss till buss. Men det rör sig om mycket små passagerarflöden

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

Ett litet och effektivt projekt

Nr 48: Väg 274 Hemmesta, Värmdö, förbättring bytespunkt, utredning

Endast utredning 2009

Nr 49: Väg 274 Engarn, Vaxholm, förbättring bytespunkt, utredning

Senarelagt till år 2010

Nr 50: Kompl VMS / "smartare information" utmed vägen

Själva produkten är senare omdöpt till: Mobil VMS

Objektansvarig/intervjuad

Joakim Barkman, Trafikverket

Plats

Mobil. Sidoplacerad på olika ställen i vägnätet

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

I samband med trafikomläggningar, vägarbeten, evenemang och annat finns ett behov att informera bilister som passerar en viss punkt. Man kan aldrig förse vägnätet med VMS som täcker allt

Genomförd åtgärd

Anskaffande av två stycken mobila VMS i form av släpvagn som kan placeras ut vid planerade eller förutsedda problemområden. Släpet har två axlar (boggi) och en uppfällbar VMS med möjlighet att visa vägmärken och fri text. Elsystemet laddas via solceller och bränsleceller. Dessa VMS-vagnar är enklare än den "MIP" som anskaffades för ca 10 år sedan, men mer avancerad än de enkla mobila VMS som är vanliga i USA.

VMS-vagnarna levererades i september 2009 (lagom till ITS världskongress 2009). Trafikverket och Trafikkontoret har arbetat aktivt för att VMS-vagnarna ska användas flitigt. De har bland annat används på Hornsgatan (dubbdäcksförbud), Hallunda (breddning av Södertäljevägen), Haga Södra (trafikomläggning), Hamngatan (Spårväg City), Kronprinsessans bröllop, Stockholm maraton etc.

Förväntade effekter

Förbättrad trafiksäkerhet och minskade fördröjningar i samband med trafikomläggningar, vägarbeten, evenemang etc

Genomförandetid

Vagnarna anskaffades tidigt 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

3,0 Mkr, betydligt billigare än budgetens 4,6 Mkr eftersom en planerad "motorvägsmodell" (med kraftigare påkörningsskydd) inte anskaffades 2009. Den är planerad till 2010

Bedömda effekter

Kod: 1- 2?

Effekterna är svåra att bedöma

Dokumentation

"Mobila VMS - Årsrapport 2009", Vägverket och Trafikkontoret, 2010-02-20

Lärdomar från projektet

Kommentarer

Släpen blev tyvärr så tunga att den inte får das av en förare med bara B-körkort

Sammanfattning

Ett väl genomfört projekt. Vagnarna blev dock relativt dyra, delvis beroende på det regelverk som gäller i Sverige. Vägverket/Trafikverket och Trafikkontoret har lyckats få dem att komma till användning ofta

Nr 51: Informationsinsatser för ett förbättrat trafikantbeteende etapp I

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson och Dick Gahnberg, Trafikverket

Plats**På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?**

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

Under senare år har bilisterna beteende i Stockholmstrafiken uppmärksammas. Det rör sig bland annat om aggressiv körstil, upprepade körfältsbyten, trängningar och att köra med kort lucka till fordonet framför. Utöver trafiksäkerhetsproblem får dessa beteenden en negativ inverkan på kapaciteten. Bland många andra har Framkomlighetsgruppen pekat på dessa problem, men tidigare har ingen varit beredd att finansiera en informationsinsats

Genomförd åtgärd

En större informationskampanj med reklamfilmer på TV4, radioreklam och affischering längs trafiklederna

Förväntade effekter

Ett förbättrat beteende i Stockholmstrafiken vilket leder till förbättrad trafiksäkerhet och en ökad kapacitet

Genomförandetid

Under 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2
4,3 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 0

Mycket svårt att bedöma effekterna. Lanseringen av kampanjen sammanföll tyvärr med "helikopterrånet" i Västberga (den 23/9) varför mediagenomslaget blev sämre än beräknat

Dokumentation

Det har gjorts en undersökning om hur väl man har nått ut, men inget om effekterna

Lärdomar från projektet

En förväntad lyckad medialansering kan delvis förstöras av andra händelser

Kommentarer

En fortsättning är planerad under hösten 2010

Sammanfattning

Kampanjen upplevs subjektivt som lyckad, även om medialanseringen kom i skymundan av "helikopterrånet"

Detta objekt skiljer sig på väsentliga punkter från andra objekt bland trimningsåtgärderna vilket är klart positivt

Nr 52: Effektiv störningshantering (Framkomlighetsgruppens idéer)

Projektet utgick ur planerna för 2009.

Nr 53: VägAssistans ytterligare ett fordon och utökad tid för befintliga fordon

Själva produkten är senare omdöpt till: VägVakt

Objektansvarig/intervjuad

Tommy Jansson och Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

VägAssistans är en begränsad resurs. Rusningstid har man fyra fordon. De räcker inte alltid till. Och man har varit tvungen att ha en geografisk begränsning. VägAssistans arbetar bara inom ett avstånd på 15 km från Sergels torg

Genomförd åtgärd

Olika alternativ diskuterades för att sprida någon form av VägAssistans över ett större geografiskt område. Att bara bygga vidare på VägAssistanskonceptet skulle bli dyrt.

I stället blev det VägVakt. VägVakten bestod under 2009 av två bilar. En körde mellan Järva Krog och Arlanda och en körde mellan Lindvreten och Saltskog (Södertälje). VägVakten var ute måndag – fredag kl 4.30 – 9.00 och 15.00 – 19.00. Södertäljebilen även söndagar kl 15-21. Det var Vägverkets ordinarie driftsentreprenörer som skötte verksamheten.

VägVaktbilarna är i princip en enkel version av VägAssistansbilarna (egentligen ordinarie driftsfordon som har försetts med viss extra utrustning) och förarna har inte samma gedigna utbildning som VägAssistansförarna.

VägVakt kan sammanfattas som:

- Patrullerar vägvagnen dels före rusningstid, dels under rusningstid
- Tung lastbil för att kunna utgöra skydd
- Har TMA (påkörningsskydd, godkänt för 110 km/h)
- Har med sig bensin, diesel, vatten
- Har handbrandsläckare, har däremot inte mer avancerad släckutrustning som VägAssistans har
- Har mycket mindre utrustning än VägAssistansbilarna, ingen defibrillator etc
- Kan rekvirera bärgare och ombesörja flytt på samma sätt som VägAssistans
- Styr och leds från Trafik Stockholm

VägVakten har egentligen funnits förut, men verksamheten är nu styrd till rusningstid och formaliserad. Förarna fyller i ett rapportblad efter varje ingripande. Verksamheten fortsätter under 2010 i samma omfattning. Fortfarande som trimningsåtgärd

Förväntade effekter

Både VägAssistans och VägVakt ger kortare störningar av olyckor och incidenter. Antalet sekundära olyckor minskar. Trafik Stockholm får fler ögon ute i trafiken

Genomförandetid

Verksamheten med VägVakt startade under hösten 2009. Verksamheten fortsätter under 2010. Fortfarande finansierat av Trängselskattepengar

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

2009: 2,5 Mkr i jämförelse med budgetens 5,0 Mkr. Skillnaden förklaras av att man inte kom igång för rån i september

Bedömda effekter

Kod: 3

VägVakten har haft en hel del att göra. Statistik för perioden den 7/9 - 30/11: 187 stycken ingripanden, varav 123 "upptäckt själv". Statistiken visar att antalet ingripande som kommer från Trafik Stockholm successivt har ökat. (Det hela påminner om utvecklingen för VägAssistans under det första året; 1996).

Bedömda effekterna på framkomlighet och trafiksäkerhet är troligen liknande effekterna som VägAssistans har visat sig ha. För VägAssistans har det redovisats en nettonuvärdeskvot på knappt 5, vilket är enormt lönsamt. Dessa delar av Södertäljevägen och Uppsalavägen är mycket hårt belastade och kostnaderna för Vägvakten är begränsade varför lönsamheten torde vara mycket god. Speciellt sträckan Hallunda - Moraberg hr under 2009 varit extra känslig beroende på de omfattande vägarbeten som då påbörjades

Dokumentation**Lärdomar från projektet**

Ett mycket innovativt grepp med att delvis frågå ett vinnande koncept

Kommentarer

Man kan dock fråga sig om det verkligen är en trimningsåtgärd? Och framförallt varför fortsatt finansiering utgår från Trimningsbudgeten under 2010?

Å andra sidan torde lönsamheten vara god. VägVakt borde kanske expanderas till E18 Enköpingsvägen, E18 Norrtäljevägen, 222 Värmdöleden, 73 Nynäsvägen och kanske andra större vägar?

Sammanfattning

Ett mycket framgångsrik objekt

Nr 54: Gemensam reseplanerare för Stockholmsregionen (för att optimera nyttjandet av transportsystemet)

Här redovisas även objekt Nr 13: Comodal reseplanerare, gemensam reseplanerare för att optimera nyttjandet av transportsystemet (2008)

Själva produkten är senare döpt till: [Trafiken.nu:s reseplanerare](http://Trafiken.nu:s_reseplanerare)

Objektansvarig/intervjuad

Joakim Barkman, Trafikverket

Plats**På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?**

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik

Både och. "Comodal" syfta på "samverkande modes"

Problem

Resenärer har behov av reseplanerare främst för sällanresor. Men även för att jämföra färdmedelsval eller för att planera resor som innehåller flera olika färdmedel.

Traditionella reseplanerare är helt inriktade enbart en av på bil- kollektiv respektive cykeltrafik

Genomförd åtgärd

Framtigning av en reseplanerare som gör det möjligt att med samma program jämföra resor som sker med olika färdmedel eller till och med innehåller flera olika färdmedel i en och samma resa. Reseplaneraren omfattar bil-, cykel-, gång- och kollektivtrafik.

Se slutresultatet på: <http://reseplanerare.trafiken.nu>

Programmet heter numera: Trafiken.nu: s reseplanerare

Förväntade effekter

Att underlätta för trafikanten att planera sina resor. Ett ökat kollektivt resande är ett viktigt mål och därigenom minska trafikens klimatpåverkan

Genomförandetid

2008 - 2009, med fortsättning 2010

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

2,0 Mkr 2008, 5,6 Mkr 2009, preliminärt 4,0 mkr 2010. Det vill säga totalt 11,6 Mkr. Om projektet hade genomförts i sin helhet 2009 hade det inneburit knappt 7 % av de totala trimningskostnaderna 2009. Men i jämförelse med reseplanerare i andra städer har kostnaderna hållits nere genom att använd redan utvecklad programvara.

Bedömda effekter

Kod: 1

Mycket svårt att utvärdera, men effekterna på trafiken torde, ännu så länge, vara marginella. Men det finns helt klart en potential. Man borde dock kunna ta reda på hur många som överhuvudtaget överväger färdmedelsvalet med hjälp av reseplaneraren

Dokumentation

Se bland annat "Trafiken.nu:s reseplanerare", Stockholms stad, Vägverket och SL, 2010-01-25 ver1.0

Lärdomar från projektet

Det har visat sig att projektet var större och svårare än vad man först trodde

Man kan lätt konstatera ett stort antal brister i reseplaneraren (juni 2010). Bland annat:

1. Vissa mångåriga enkelriktningar saknas i biltrafiknätet. T ex infart på Hammarby Fabriksväg från Hammarbyvägen/Textilgatan
2. Reseplaneraren har för bil en tendens att förslå vägval enligt vägnummer i stället för snabbaste och bästa väg. T ex E18 i stället för E4 – lv 267 (Stäket/Rotebroleden) – E18 för en färd Järva Krog - Kungsängen
3. Cykelvägnätet har många allvarliga brister
4. Bussnätet består delvis av busslinjer som går fågelvägen mellan stora hållplatser. T ex linje 686 på Norrortsleden
5. För kollektivtrafik fungerar reseplaneraren bättre än för andra transportslag. Troligen beroende på alla erfarenheter från www.sl.se

Man är medveten om dessa, och andra, brister och arbetet med reseplaneraren fortsätter 2010, men fin inom ordinarie verksamhets finansiering (Trafiken.nu).

Kommentarer/sammanfattning

Den Comodala reseplaneraren var så pass klar till ITS världskongress i september 2009 att den lanserades då, med viss framgång. Mycket arbete återstår både under 2010 och senare.

Och att utvärdera nytta av denna typ av objekt är mycket svårt

Nr 55: E4 Häggvik - Rotebro, Kommunikationsplattform, inkl trådlös lösning

Objektansvarig/intervjuad

Lars Jonsson, Trafikverket

Plats

E4 mellan tpl Häggvik och tpl Rotebro

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Nästan ingen busstrafik

Problem

Nya tekniska system som MCS, video och annat kräver kommunikationslänkar

Genomförd åtgärd

GCP (kommunikationsplattformen) förlängdes från Häggvik till Rotbro. Tre nya kameraplatser etablerades. En stor del av arbetet gjordes redan 2008 och inom ramen för ett annat projekt

Förväntade effekter

Kameror ger möjlighet att leda och övervaka trafiken effektivare.

Genomförandetid

2008 - 2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

0,9 Mkr som belastade budgeten för Trimningsåtgärder 2009. Den totala kostnaden var högre

Bedömda effekter

Kod: 0

För kameror troligen enligt ovan. MCS har inte installerat ännu

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Denna typ av objekt är "dokumenttungt"

Kommentarer

Kamerorna tycks fortfarande ha vissa tekniska problem. När detta skrivs (den 11/6), fungerar bara en av tre webkameror

Sammanfattning

Projektet tycks vara en delfinansiering av ett större projekt. Det är lite svårt att se varför det har gjorts till ett trimningsprojekt?

Nr 56: E4 Kista - Häggvik MCS

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4 mellan tpl Kista och tpl Häggvik.

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Mycket stor biltrafik. Ringa busstrafik.

Problem

Norrortsleden öppnade 2008 vilket innebar ökad trafik på E4. Redan i samband med öppnandet av Norrortsleden gjorde Vägverket om sektionen på E4 mellan Järva krog och Häggvik så att ett extra körfält skapades genom att vägrenen uppläts för trafik. Objekt Nr 3 (E4 Järva Krog - Häggvik, körfältsutökning). Det nya körfältet passerade dock inte genom trafikplatserna. Den viktigaste anledningen till åtgärden var att öka kapaciteten från Norrortsleden upp på E4 söderut.

Det innebär dock trafiksäkerhetsproblem att ha en motorväg med 90 km/h utan vägren. Tanken var att MCS skulle vara utbyggt redan 2008.

Genomförd åtgärd

MCS installerades på sträckan. Framst för att varna/stänga av körfält vid hinder i den gamla vägrenen, men samtidigt också de vanliga MCS-funktionerna med kövarning, hastighetshomogenisering, körfältavstängningar vid trafikolyckor och vägarbeten, samt möjlighet att skapa kortegevägar vid statsbesök.

I projektet ingick även att skapa en bra TV-täckning över vägsträckan. En ytterligare tanke var att bygga ihop MCS-systemet söder om Kista med det på Norrortsleden

Förväntade effekter

Färre trafikolyckor, förbättrad kapacitet och minskad störningskänslighet, samt enklare/säkrare att bedriva vägarbeten på sträckan. Framförallt med tanke på att vägrenarna hade öppnats för allmän trafik

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

32,3 Mkr, betydlig lägre än budgetens 40 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 2

MCS-effekterna är delvis svår att påvisa.

Det känns i alla fall som en självklarhet med MCS eller någon annan form av tekniskt system som varnar för ett stillastående fordon i höger körfält på en motorväg utan vägren med hastighetsbegränsning på 90 km/h eller högre. (En stor del av denna sträcka hade nyligen hela 110 km/h.)

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer****Sammanfattning**

En rätt självklar investering. Men:

1. Objektet var dyrt 32,3 Mkr är dryg 19 % av utfallet av samtliga trimningsåtgärder 2009.
2. Om stillastående bilar i höger körfält (tidigare vägren) var huvudproblemet? Borde man då inte även ha AID (Automatic Incident Detection). Detektering med radar är troligen en mycket lovande teknik som just nu testas av Highway Agency i England längs M42

Nr 57: E4E20 Bredäng - Hallunda, barriärelement Kungens Kurva - Bredäng

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4/E20 mellan tpl Bredäng och tpl Hallunda

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Nästan försumbar busstrafik

Problem

Kanalisering saknades inför MCS. Det nya busskörfältet Kungens kurva - Bredäng krävde smalare mittremsa, se objekt nr 34

Genomförd åtgärd

Nya barriärelement (3,3 km) i mittremsan vilket gjorde det möjligt att skapa en kanalisation inför MCS och dessutom gjorde att mittremsan kunde göras smalare. Ny belysning och portalfundament

Förväntade effekter

MCS på sträckan blir billigare att installera och det skapades bredd till det nya busskörfältet, se objekt nr 34 (E4/E20 Kungens kurva - Bredäng riktning norrut, kollektivkörfält)

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

25,4 Mkr. Betydlig dyrare än budgeterat 20 Mkr. Det är dyrt med betongelement

Bedömda effekter

Kod: 1

Busskörfältet har vissa effekter, se objekt Nr 34 (E4/E20 Kungens kurva - Bredäng riktning norrut, kollektivkörfält).

Dokumentation

Lärdomar från projektet

En bra samordning av två vitt skilda önskemål, kanalisation och mittrefugens bredd

Kommentarer/sammanfattning

En bra samordning av två vitt skilda önskemål, kanalisation och mittrefugens bredd

Projektet var dyrt. Kostnaden motsvarar drygt 15 % av det totala utfallet för trimningsåtgärder 2009 (168,9 Mkr)

Nr 58: E4E20 Bredäng - Hallunda, MCS, Kungens Kurva - Bredäng

Objektet var tänkt att byggas 2009, men blev fördröjt. Endast kostnader för projektering 2009

Nr 59: E4E20 Bredäng - Hallunda, GCP, ITV Kungens Kurva - Bredäng

Objektet var tänkt att byggas 2009, men blev fördröjt. Endast kostnader för projektering 2009

Nr 60: E4 Drip Järva Krog, Vägvalsskylt

En, relativt sett, mindre kostnad (0,7 Mkr) kvar sedan 2008. Se objekt nr 11

Nr 61: Bättre indataförsörjning (webbkameror VV och TK) samverkan och detektering på ytterligare vägsträckor**Objektansvarig/intervjuad**

Lars Jonsson, Trafikverket

Plats**På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?**

Ja, yttäckande projekt

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

Det finns stora vita fläckar avseende indata om trafikförhållanden på det primära vägnätet i länet. Lika-så är inte VMS utbyggt för att täcka hela det primära vägnätet

Genomförd åtgärd

Genom att ta fram ett gemensamt gränssnitt kan man enklare bygga upp en kommunikationsplattform för att koppla in olika former av sensorer och olika informationssystem såsom VMS. I projektet ingick även en inventering av olika tekniska system utmed vägarna i länet

Förväntade effekter

Projektet är i sig själv en förutsättning att nå de trafikpolitiska målen, men producerar självt inga effekter

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

9,6 Mkr. Budgeten var 7,7 Mkr. Projektet var redan stort i budgeten och utfallet blev än större. 9,6 mkr motsvarar knappt 6 % av utfallet för Trimningsåtgärder 2009

Bedömda effekter

Kod: 0

Mest indirekta effekter enligt ovan. En direkt positiv effekt är att det blir enklare att installera ny utrustning längs vägnätet

Dokumentation

En teknisk specifikation med mera

Lärdomar från projektet

En positiv effekt av projektet är det har skapat en dialog kring svåra frågor

Kommentarer/Sammanfattning

Detta dyra projekt är snarast av karaktären utvecklingsprojekt. Frågan är om det är relevant som ett trimningsobjekt?

Nr 62: Väg E18, Huddingevägen, staden, förstudie för bättre signalsamordning

Enbart en förstudie 2009. Berör sträckan Rågsvedsvägen – Lännavägen vars trafiksignaler (i alla fall delvis) tidigare var samordnade

Nr 63: DRIP på Stockholm stads vägnät (tex 73:an vid Skogskyrkogården)

Utgår. Byggs 2010

Nr 64: DRIP på VV-väg (9 st)

Även objekt nummer 11, E4 Drip, Vägvalsskylt, Haga Södra Lahäll beskrivs tillsammans med detta objekt

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson och Kjell Sohlberg, Trafikverket

Plats

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Problem

Väghållarnas trafikantinformation via VMS har svårt att nå ut till trafikanterna innan nätet med VMS är helt utbyggt

Genomförd åtgärd

Fortsatt utbyggnad av länets VMS längs Trafikverkets vägar. 2 stycken 2008 (Haga södra respektive Lahäll) och 9 stycken 2009 (E4, E4E20, E18, 73, 222 och 226). Fritext med vägmärkessymboler

Förväntade effekter

Med VMS kan trafikanterna få information som faror, trafikolyckor, andra hinder och även kommande vägarbeten och evenemang. Detta påverkar trafiksäkerhet och framkomlighet, men även trafikanternas syn på väghållaren

Genomförandetid

2008 (objekt nr 11) och 2009 (objekt nr 64)

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 3

2008: 3,0 Mkr

2009: 14,2 Mkr. Betydligt billigare än budgetens 20 Mkr. Det vill säga knappt 1,6 Mkr per VMS

Bedömda effekter

Kod: 2

Troligen de eftersträvade, men det är svårt att bedöma. Användningen av VMS som var rätt sparsam för några år sedan är numera betydligt mer frekvent

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer/sammanfattning**

Detta var ett dyrt objekt. 14,2 Mkr motsvarar drygt 8 % av utfallet 2009

Nr 65: Uppbyggnad restidsinfo Södra länken

Ingen aktivitet 2009. Budgeterat 4,0 Mkr. Avvaktar resultat från restidsprojektet.

Nr 66: Rampstyrning Skanstull

Utgår. Byggs 2010 - 2011

Nr 67: Klimatsmart trafikstyrning (Vägrafikledning/Störningshantering Strategi Trafik Stockholm)

Enbart en kartläggning. Ingen aktivitet 2009.

Nr 68: Väg 73 utredning MCS

Enbart en utredning 2009

Nr 69: Trafiken.nu

Projektet utgick eftersom man insåg att det var snarast en driftsfråga, inte en trimningsåtgärd. (Joakim Barkman, Trafikverket)

Nr 70: Trafiksignal trimning staden**Objektansvarig/intervjuad**

Mathias Nordlinder och Mats Fager, Trafikkontoret

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja, huvudsakligen

Plats

Stockholms stad

Biltrafik/kollektivtrafik**Problem**

Dåligt fungerande trafiksignaler

Genomförd åtgärd

Trimning genom att justera maxtiderna etc. På Norrbyvägen: Ny samordning. Alla aktiviteter enbart inriktade på att förbättra framkomligheten

Förväntade effekter

Bättre framkomlighet i trafiksignaler

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 1

0,2 Mkr. Att jämföra med budgetens 1,3 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen de förväntade, men små beroende på objektet inte alls blev så stort som tänkt

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer****Sammanfattning**

Denna typ av åtgärder bör vara ytterst lönsamma. Det verkar dock vara svårt att få dem gjorda i praktiken. Detta är ett lyckligt undantag.

Nr 71: E18 Danderyds kyrka - Roslags Näsby, kollektivkörväg

Ingen åtgärd 2009. Ersatt med objekt E18 Danderyds k:a - Viggbyholm, körfält. Utredning + produktion planeras att utföras samtidigt år 2010

Nr 72: Väg 259 breddning till 2+1, Gladö kvarn Jordbro.

Projektet har utgått som ett trimningsprojekt. Finansieras med ordinarie medel

Nr 73: Väg 275 Brommaplan, utredning korsningsutformning

Senareläggs till år 2010

Nr 74: Väg 229 Örbyleden, ombyggnad vägkorsning**Objektansvarig/intervjuad**

Mats Fager och Mathias Nordlinder, Trafikkontoret

Plats

Örbyleden korsningarna med Stallarholmsvägen (Högdalens industriområde) och Grycksbovägen

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Relativt stor biltrafik (28.000 f/d). Två stombusslinjer och viss annan bustrafik

Genomförd åtgärd

Matsisprojektet införde en samordning av trafiksignalerna längs Örbyleden. I samband med detta påpekades att två vänstersvängsfickor var alltför korta. Vid Stallarholmsvägen och Grycksbovägen. Detta åtgärdades i och med denna trimningsåtgärd genom att vänstersvängskörfälten förlängdes. Detta innebär förändringar i hela sektionen i dessa tillfarter

Förväntade effekter

Reducerade fördröjningar för vänstersvängande trafik. Förbättrad trafiksäkerhet

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

1,5 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Som förväntat

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer****Sammanfattning**

En typisk trimningsåtgärd.

Nr 75: Väg 261 Drottningholm. Ombyggnad korsningar samt trafiksignaltrimning

Ingen åtgärd 2009. Fastighetsverket etc bromsade. Enbart 0,2 Mkr 2009. Avses att genomföras 2010

Nr 76: Översyn av vägmarkering och utrymme för rörlig trafik på primärt vägnät

Inget genomfördes 2009 trots att objektet har en mycket stor potential. (Mats Fager, Trafikkontoret)

Nr 77: Gullmarsplan ombyggnad av utfart från Södra länken

Objektet genomförs 2010. Detta är till stor del ett tunnelsäkerhetsprojekt som har efterfrågats sedan 2004, men inte byggdes 2009 beroende på arbetena på Nordsydaxeln.

Nr 78: E4 Påfart Stora Wäsby

Objektet utförs 2010 i samband med breddning av E4

Nr 79: E4/E20N Avfart Moraberg, ommålning

Objektet har utgått

Nr 80: E4/E20N Avfart Hallunda, breddning

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4/E20 nordgående riktning avfart vid tpl Hallunda

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Ingen busstrafik

Problem

Avfartsrampen hade bara ett körfält upp mot rondellen. Detta gav upphov till kö under förmiddagsrusningen

Genomförd åtgärd

Tillfarten breddades. En fri högersväng tillkom i rondellen

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

2,0 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 2

De förväntade

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer****Sammanfattning**

Ett väl lyckat relativt litet projekt

Nr 81: E4/E20S Avfart Hallunda, breddning

Objektansvarig/intervjuad

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4E20 sydgående riktning avfart vid tpl Hallunda

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. En viss busstrafik

Problem

Avfartsrampen hade bara ett körfält upp mot rondellen. Detta ger upphov till kö under förmiddagsrusningen

Genomförd åtgärd

Tillfarten breddades. En fri högersväng tillkom i rondellen

Förväntade effekter

Förbättrad framkomlighet

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

1,8 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 2

De förväntade

Dokumentation**Lärdomar från projektet****Kommentarer****Sammanfattning**

Ett väl lyckat relativt litet projekt

Nr 82: Väg E4 Häggvik - Kista - Häggvik, förbelysning vägvisning**Objektansvarig/intervjuad**

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

E4 Uppsalavägen Kista - Häggvik

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Ja

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik. Nästan ingen busstrafik

Problem**Genomförd åtgärd****Förväntade effekter****Genomförandetid**

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

1,8 Mkr

Bedömda effekter**Dokumentation****Lärdomar från projektet****Kommentarer**

Egentligen en rest från objekt Nr 56 E4 Kista - Häggvik MCS. Se objekt Nr 56 för en utförligare beskrivning

Sammanfattning**Nr 83: Älvsjövägen, Älvsjö centrum, projektering**

Enbart projektering 2009. Avses att byggas 2010. Kostnad 2009: 100.000 kr

Nr 84: Väg 222 påfart från tpl Gustavsberg riktning öster ut, ombyggnad**Objektansvarig/intervjuad**

Kent Ericsson, Trafikverket

Plats

Väg 222 vid trafikplats Gustavsberg, rampen från Gustavsberg mot Stavnäs

På det primära vägnätet eller i direkt anslutning till det?

Troligen, kartan över det primära vägnätet går inte så långt österut

Biltrafik/kollektivtrafik

Stor biltrafik och busstrafik. Men inte på den aktuella rampen eftersom den mesta påsvängande trafiken österut går via Mölnviksrondellen

Problem

En enkel påfart i nära 90 grader. Låg kapacitet och stora fördröjningar

Genomförd åtgärd

Anläggande av ett accelerationsfält

Förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet, minskade fördröjningar

Genomförandetid

2009

Kostnad enligt Vägverkets uppföljning

Kod: 2

2,4 Mkr

Bedömda effekter

Kod: 1

Troligen de förväntade. Relativt liten effekt beroende på det låga flödet på rampen

Dokumentation

Lärdomar från projektet

Kommentarer

Sammanfattning

Ett väl lyckat relativt litet projekt

Nr 85: Ny färjeled Bällsta - Slagsta

Objektet försenat till 2010 och finansieras dessutom via nationella anslag.

Nr 86: Ny färjeled Nacka - Frihamnen

Objektet försenat till 2010.