



PM: Översyn omledningsvägnät i Storgöteborg

Ärendenummer: TRV 2022/13416

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM: Översyn omledningsvägnät i Storgöteborg

Författare: Sara Blomkvist, Malin Lindh

Dokumentdatum: 2023-01-31

Ärendenummer: TRV 2023/13416

Version: 1.0

Kontaktperson: Sara Blomkvist, Malin Lindh

Översikt – Område Storgöteborg



Namn på utredning:	ÖVERSYN OMLEDNINGSVÄGNÄT I STORGÖTEBORG
Ansvarig för genomförande:	SARA BLOMKVIST (PLVÄU), MALIN LINDH (PLVÄV), JENNY JANSSON (PLVÄV)
Organisation:	UTREDNING/VERKSAMHETSSTYRNING, PLANERING REGION VÄST
Datum - start:	2022-04-01
Datum - avslut:	2023-01-31

Innehåll

1	Uppdraget	7
	Bakgrund	7
	Syfte & Mål.....	7
	Avgränsning av innehåll och omfattning.....	7
	Arbetsprocessen och organisering av arbetet	8
2	Omledning i Storgöteborg idag	8
	Definition av omledning.....	9
	Befintliga omledningsplaner	9
	Tillvägagångssätt vid omledning idag.....	9
	Utvecklingsmöjligheter kopplat till befintlig hantering.....	10
3	Workshop	11
	Genomförande och innehåll	11
	Sårbara snitt.....	11
	Åtgärdsdiskussion workshop.....	14
4	Slutsatser & rekommenderade åtgärder.....	16
5	Kvalitetsgranskning	17
6	Avslut av utredning	17

1 Uppdraget

Bakgrund

Under 2016 påbörjades arbetet med att ta fram ett omledningsvägnät till alla Europavägar och ett antal riksvägar i hela Sverige.

Syftet med det utpekade omledningsvägnätet är att ha en bra beredskap när något händer som begränsar framkomligheten i vägnätet. Det utpekade omledningsvägnätet ska vara ett verktyg för Trafikledning i första hand då en oplanerad störning inträffar och trafiken behöver ledas om.

Metodiken för identifiering och klassificering av omledningsvägnätet finns dokumenterad i *Kunskapsdokument – stöd för hantering av omledningsvägar*. Varje region har ansvar för att årligen ajourhålla omledningsvägnätet. Har det skett större förändringar i vägnätet kan det krävas en större arbetsinsats än att uppdatera omledningsplanen, vilket är normalförfarandet vid ajourhållningen.

I Storgöteborg har ny infrastruktur tillkommit, exempelvis Marieholmstunneln och en fördjupad översyn för Storgöteborg initierades därför.

Under arbetet som genomfördes 2016 stod det klart att det är svårt att peka ut ett omledningsvägnät i storstad och det rekommenderades därför att storstadsfrågor behandlades separat, vilket det också senare gjordes i den fördjupade utredningen *Förhållningssätt omledning i Storstad* (2020) som varit ett underlag till denna utredning.

Syfte & Mål

Syftet med den fördjupade översynen av omledningsvägnätet i Storgöteborg var ursprungligen att ha ett utpekat och uppdaterat omledningsvägnät med tillhörande omledningsplaner som kan användas vid oplanerade störningar i trafiken. I de fall då det medvetet inte pekas ut en omledningsväg ska det dokumenteras och konsekvenserna beskrivas. Arbetet skulle bedrivas i samarbete med [Trafik](#)-koordinatorerna och VO Trafik.

Syftet med projektet omvärderades under arbetets gång, då projektledningen upplevde att det ursprungliga syftet inte uppfyllde de faktiska behoven. Se mer under rubriken: Arbetsprocess och organisering av arbetet.

Avgränsning av innehåll och omfattning

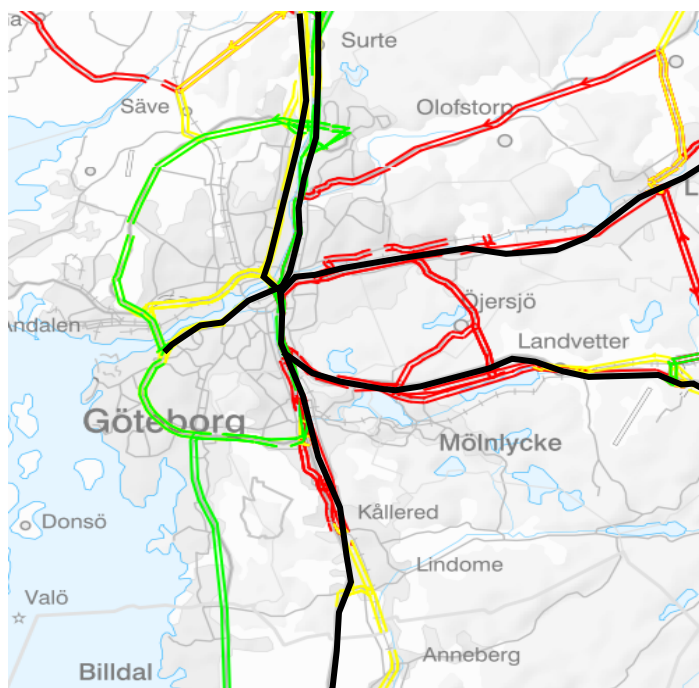
Den fördjupade översynen av omledningsvägnätet i Storgöteborg avgränsades till Storgöteborg. Se karta [på sida 3](#).

Den ursprungliga tanken med uppdraget var, som syftet anger, att peka ut ett omledningsvägnät där det saknades. Kartan [i Figur 3](#) visar omledningsvägnätet som initialt pekades ut. Omledningsvägnätet delades in i tre olika omledningsklasser:

- Grön – omledningsklass 1
- Gul – omledningsklass 2
- Röd – omledningsklass 3

Omledningsklass 1 har god användbarhet som omledningsväg medan omledningsklass 2 och tre har mer eller mindre omfattande begränsningar. Mer om detta finns att läsa i rapporten: *Kunskapsdokument – stöd för hantering av omledningsvägar*. De svartmarkerade vägarna i kartan är det nät till vilket omledningsvägnätet är utpekad. Vi kan i kartan se att vi saknar omledningsvägnät för exempelvis Marieholmstunneln, Söder-/Västerleden, Hisingsleden och Lundbyleden.

Figur 1. Omledningsvägnätet i Storgöteborg.



Arbetsprocessen och organisering av arbetet

För att initiera och förstå situationen inleddes dialoger med berörda intressenter på Trafikverket. Samhällsplanerare, åtgärdsplanerare, trafikingenjörer, trafikkoordinatorer samt representanter från Underhållsdistriktet och VO Trafik var involverade vid flera möten under våren 2022.

Tidigt i processen blev det tydligt att det varierade huruvida det var känt att Trafikverket hade ett utpekad omledningsvägnät och omledningsplaner. Det var också under samma tid som vi i projektledningen lärde oss mer om hur Trafikverket arbetar med trafikledning vid störningar. Sammantaget ledde detta till att vi behövde revidera syftet med projektet och istället behövde ställa oss frågor såsom: Vilket behov finns hos Trafikverket utav ett utpekad omledningsvägnät? Hur kan vi på Planering stötta i det operativa skedet?

Arbetets fokus skiftade här till att bli ett mer sökande arbete där vi fokuserade mer på att förstå Trafikverkets processer och behov kopplat till omledning i det akuta skedet, och istället se om det fanns någon brist vi kunde arbeta med att utveckla och förbättra.

Det kanske kan läggas till lite text om workshopen, identifierade utvecklingsmöjligheter och förbättringsförslag (rekommenderade åtgärder). Bland annat genomfördes en workshop tillsammans med deltagare från verksamhetsområdena Planering, Underhåll och Trafik i Region Väst. Workshopens syfte var dels att fånga upp de interna behoven kopplat till omledning vid oplanerade störningar, dels att diskutera utvecklingsmöjligheter och förslag på nödvändiga åtgärder. Utifrån Workshopens utfall formades en inriktning och rekommendation till fortsatt arbete.

2 Omledning i Storgöteborg idag

Definition av omledning

En störning i trafiken hanteras på olika sätt beroende på flera faktorer. Var störningen inträffar, hur omfattande den är och hur mycket trafik som behöver hanteras påverkar tillvägagångssätt för hantering. Omledning är ett av flera verktyg trafikledning och i förlängningen underhålls-entreprenören har att tillgå vid en störning.

Nedan följer en definitioner av olika begrepp kopplat till hantering av trafikstörningar:

Omledningsväg – vägar som är avsedda för att tillfälligt leda om trafik.

Omledningsvägnät – vägnät för omledning av trafik som identifierats av Trafikverket. Omledningsvägarna är klassade beroende på vägens fysiska beskaffenhet.

Förbiledning – trafiken leds förbi störning på samma körbana.

Avledning – omledning av trafik i en eller flera trafikplatser/korsningar innan störning.

Överledning – trafiken leds över på andra körbanan på en mötesseparerad väg.

Överledningsplats – anordning i mittremsa för tillfällig överledning av trafik från den ena körbanan till den andra.

Befintliga omledningsplaner

I NVDB finns ett lager för omledningsvägnätet och i detta lager finns en länk till befintliga omledningsplaner. Trafikledning har omledningsplanerna i sina system. I omledningsplanerna finns förslag på omledningsväg och information om omledningsvägen. Exempel på information som finns i omledningsplanerna är : Bärighet, vägbredd, höjdhinder, ÅDT, inskränkningar för farligt gods och känsliga avsnitt.

Tillvägagångssätt vid omledning idag

I Storgöteborg finns stor erfarenhet av att arbeta med att hantera störningar i trafiken både i det akuta skedet men också vid planerade trafikpåverkande arbeten. I Storgöteborg finns flera större trafikleder med mycket trafik och vid en störning som innebär att vägen helt behöver stängas av klarar oftast inte en ensam väg att fungera som omledningsväg till någon utav de större lederna.

Vid en störning som påverkar trafiken är det polis och räddningstjänst som på plats hanterar trafiken i det akuta skedet. Gäller det en olycka stängs vägen oftast av för att senare öppnas upp med hjälp av polisen då räddningsinsatsen är över. Polisen har befogenhet att styra trafiken så som de anser mest lämpligt. Trafikledning får information av räddningstjänsten om vad som skett, i bästa fall kan en tidsuppskattning ges för hur länge vägen behöver vara avstängd, men det är inte alltid som det går att uppskatta. Trafikledning tar kontakt med underhålls-entreprenören, vilken åker ut och hanterar trafiken när räddningsinsatsen är över och vägen kan börja öppnas upp. Det är entreprenören som i detta skede avgör på vilket sätt trafiken hanteras. Vid en störning under fyra timmar är det inte aktuellt att använda sig av omledning då det tar tid att rigga och skylta en omledning. Trafikledning och entreprenören har inte mandat att peka ut omledning på kommunalt vägnät till skillnad från polisen. Oftast används inte omledning till en utpekad väg vid en störning på de större lederna i Storgöteborg. Förbiledning eller överledning är att föredra om det är möjligt. Där det är möjligt med hjälp av digitala skyltar (ITS) kommunicerar Trafikledning istället budskap såsom *Välj annan väg* ut

till trafikanterna så att de på egen hand hittar bästa väg och trafiken fördelar sig per automatik på flera vägar. Trafikanten kan även få information via radio och GPS-tjänster, men här äger inte Trafikledning det budskap som kommuniceras ut.

Utvecklingsmöjligheter kopplat till befintlig hantering

Under vårens dialoger med berörda intressenter, framförallt Trafikledning och Underhåll, har möjliga behov i de befintliga processerna identifierats.

Både Trafikledning och Underhåll uppmärksammande att det är entreprenören som i stor utsträckning avgör hur trafiken hanteras i ett skede då räddningstjänsten och polisen drar sig tillbaka och trafiken ska hanteras efter avstängningen i det akuta skedet. Här har Trafikledning förtroende för entreprenören att på egen hand agera och bedöma hur trafiken ska hanteras. Underhåll menar att entreprenören i stor utsträckning hanterar situationen efter gammal vana och att det kan finnas ett behov av riktlinjer för hur entreprenören ska agera.

Behovet av att bygga ut ITS längs statliga leder uppmärksammandes då det skulle underlätta trafikstyrningen. I Storgöteborg finns en utbyggnadsstrategi, men det finns också frågetecken kopplade till hur behovet av fysiska skyltar kommer att utveckla sig kopplat till digitaliseringens utveckling.

På vissa platser hade det varit lämpligt att kunna ha möjligheten att vid en störning kunna styra trafik till det kommunala vägnätet. Detta behov bör lämpligen diskuteras med berörda kommuner i etablerade samverkansforum.

3 Workshop

Genomförande och innehåll

Under hösten 2022 genomfördes en workshop tillsammans med deltagare från verksamhetsområdena Planering, Underhåll och Trafik i Region Väst. Bland deltagarna fanns trafikledare, koordinators, trafikingenjörer, projektledare och planerare, med vilka projektledningen haft tidigare dialoger med under arbetets inledande fas.

Workshopen genomfördes dels i syfte att fånga upp de interna behoven kopplat till omledning vid oplanerade störningar, dels för att diskutera eventuella åtgärder som skulle kunna vara tillämpliga för att tillgodose dessa behov.

Workshopen genomfördes vid ett samlat tillfälle och bestod av två delar. För den första delen ombads varje deltagare att identifiera sårbara snitt i vägsystemet Storgöteborg, oaktat befintliga omledningsplaner. Till utpekandet skulle deltagarna även motivera *varför* man bedömde en punkt/sträcka vara sårbar, samt vilka konsekvenser en oväntad störning i denna punkt/sträcka kan medföra. Motiveringen gjordes i en gemensam diskussion i storgrupp.

I den andra delen av workshopen skulle deltagarna, utifrån de sårbara snitt som hade pekats ut i del 1, gradera respektive punkt utifrån skalan - "sårbar" och "extra sårbar". Syftet med graderingen var att ringa in vilka punkter man upplevde var mer problematiska än andra utifrån ett omledningsperspektiv, och därmed mest angelägna att se över.

Precis som i del 1 fick inledningsvis varje deltagare möjlighet att gradera de sårbara snitten på egen hand. För de punkter som flest deltagare hade graderat som "extra sårbar" följde därefter en diskussion i storgrupp. Återigen ombads deltagarna motivera valet av gradering, samt resonera kring följande frågor;

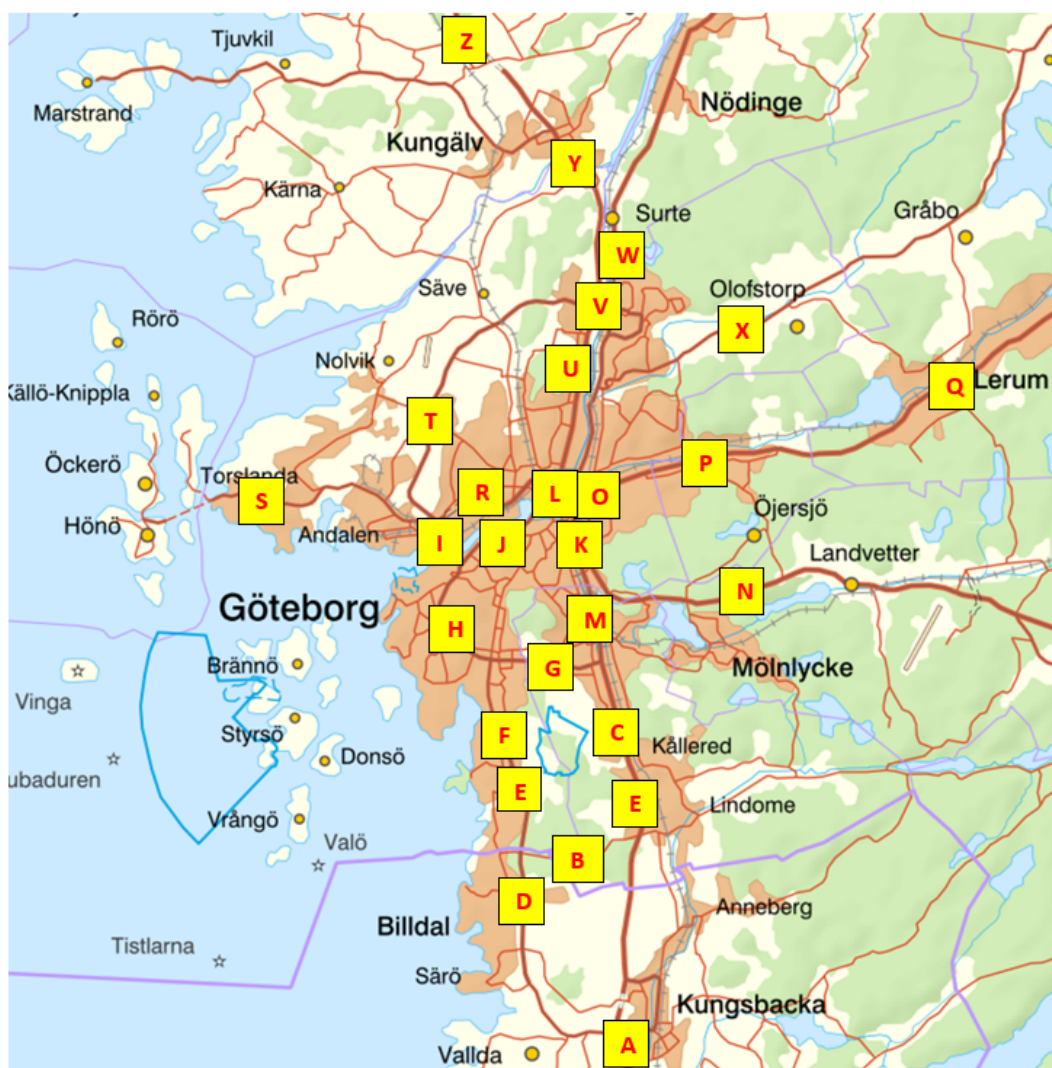
- Hur löser vi omledning vid denna plats idag vid en oväntad störning?
- Hur skulle vi vilja att omledningen vid denna plats fungerade i framtiden?
- Krävs det några åtgärder för att effektivisera omledningen vid platsen?
- Är de åtgärder som diskuteras rimliga att gå vidare med i detta arbete?

Sårbara snitt

Här nedan, samt i kartan i Figur 2, redovisas samtliga snitt som workshopdeltagarna lyfte fram som sårbara:

- | | |
|---|---|
| A. E6, söder om Kungsbacka | H. Västerleden och Gnistängstunneln |
| B. E6, Källered – Väg 158 (Snikvägen) | I. Älvsborgsbron |
| C. E6, Lindome – Källered – Åbro | J. Oscarsleden |
| D. Väg 158 (brist på av- och påfarter) | K. E6, Kallebäck – Tingstadstunneln |
| E. E6 och väg 158 (få avställningsplatser) | L. Götatunneln, slakthusmotet |
| F. Väg 158 (2+1) | M. E6 (saknas tvärförbindelser) |
| G. Söderleden | N. Väg 40 (långt mellan trafikplatser) |

- | | |
|---|---|
| O. E20, Ånäsmotet-Tingstadsmotet | V. Angeredsbron, Jordsfallsbron, Gårdstenstunneln, Angeredsleden |
| P. Partillemotet | W. Väg 45 norr om Jordsfallsbron |
| Q. E20, Hulanmotet och Jonsered | X. Väg 190 |
| R. Lundbytunneln och Lundbyleden | Y. Nordeälvbron |
| S. Väg 155 (en väg ut till öarna) | Z. Tjörnbron |
| T. Västerleden – Hisingsleden - Klareberg- | |
| U. E6 söder om Angeredsbron | |



Figur 2. Identifierade sårbara snitt i området Storgöteborg.

I de diskussioner som följde av utpekandet framkom följande;

Omledningsproblematik existerar i princip på hela väg E6 från partierna söder om Kungsbacka och hela vägen upp norr om Göteborg. I det södra partiet har bristerna visat sig tydligt i samband med incidenter de senaste åren, t.ex. vid raset av faunapassagen (2017) och översvämningarna i Källered (2019). Omledningsalternativ strax söder om Kungsbacka är mycket begränsade, medan väg 158

fungerar som ett alternativ norr om kommunen. Denna väg har dock begränsningar i form av kapacitet, få avställningsplatser, 2+1 körfält, tätortsmiljö och få på- och avfarter.

Väg E6 har en generell omledningsproblematik genom centrala Göteborg. Dels är snittet mellan Kallebäck och Tingstadstunneln kraftigt belastad med en ÅDT på ca 100 000 fordon, dels saknas lämpliga statliga alternativ att leda om till. Belastningen och den begränsade miljön i termer fysiskt utrymme gör att en stor del av trafiken blir stillastående vid oplanerade störningar.

Ett generellt problem kopplat till omledning i Storgöteborg är de existerande rampsystemen i flera av trafikplatserna längs de större lederna. Flera av rampsystemen har bara en körbana och är inte dimensionerade för att vända trafik. Problemet återfinns både på väg E6 (t.ex. i Kallebäcksmotet), väg E20, Söderleden, Västerleden och Oscarsleden. På en del av vägarna är det dessutom långt mellan trafikplatserna, t.ex. längs med väg 40 och E20, sträckan Jonsered – Hulanmotet.

Älvsförbindelser, dvs Älvsborgsbron, Marieholmstunneln, Tingstadstunneln, Angeredsbron, Jordfallsbron och Nodreälvbron är av naturliga skäl känsliga ur omledningssynpunkt. Vid behov av omledning blir körvägarna för bilisterna långa. Detta gäller även för vägar där alternativa länkar antingen saknas, t.ex. väg 155 ut mot Öckerö, eller där alternativa vägar ligger på ett avlägset avstånd – t.ex. väg 160 (Tjörnbron) samt väg 190.

Vid ett flertal tunnlar är omledning generellt utmanande, t.ex. vid Götatunneln, Lundbytunneln, Gårdstenstunneln och Gnistängstunneln. Detta då Trafikverket i många fall saknar möjlighet att aktivt leda om trafik på det anslutande kommunala vägnätet.

Även om trafiken normalt letar sig vidare till kommunalt vägnät vid oplanerade störningar finns faktorer i dessa anläggningar som försvårar omledning av stora trafikflöden, exempelvis timglashållplatser och tätbebyggda områden.

I diskussionerna lyftes återkommande brister i arbetsmiljön för entreprenörer i samband med såväl omledning som överledning.

Bland de snitt som bedömdes som extra sårbara lyftes och diskuterades främst problematiken längs med **väg E6** (från Källered och genom centrala Göteborg till Tingstadsmotet), **Älvsborgsbron** och omledning kopplat till **tunnlar**.

Väg E6 genom Göteborg är som bekant en av landets mest trafikerade vägsträckor, som dessutom ansluts av ett antal större infartsleder (väg 40, E20 och E45). När oplanerade störningar uppstår köar trafiken snabbt upp. De begränsade statliga alternativen i den direkta närheten gör att Trafikverket har svårt att leda om all denna trafik.

Älvsborgsbron är, precis som övriga älvförbindelser, en kritisk del av Storgöteborgs trafiksystem med kopplingen mellan Hisingen och fastlandet. Tidigare avstängningar av just Älvsborgsbron har i flera fall fått kännbara eftereffekter, exempelvis i form av långsamtgående trafikflöden flera timmar efter att störningen avväjts. I dessa fall påverkas inte bara trafiken i brons direkta närhet, utan också långt ut i systemet.

Tunnlar är som ovan nämnt extra känsliga för störningar. Såväl vid Gnistängstunneln, Götatunneln, Lundbytunneln och Gårdstenstunneln blir påverkan av planerade och oplanerade störningar stora. I de allra flesta fall jobbar Trafikverket idag med överledning i tunnlar, dvs. att ett tunnelrör stängs av för arbete medan trafiken leds över till det andra tunnelröret. Där blir trafiken dubbelriktad med nedsatt hastighet.

Att överledning tillämpas i betydligt större omfattning än omledning vid just tunnlar grundar sig i att Trafikverket saknar rådighet att aktivt leda om trafik från statligt till kommunalt vägnät. Trots detta

letar sig normalt en del av trafiken på egen hand till kommunala alternativ (t.ex. Fågelvägen i närheten av Gnistängstunneln). En betydande andel trafik förblir dock kvar på de statliga lederna, vilket inte bara medför kapacitetssvårigheter vid tunnarna utan också stora arbetsmiljörisker för utförande entreprenörer i anläggningen.

I fallet Götatunneln har Trafikverket ett tecknat avtal med Göteborgs stad om att få leda om trafik till kommunalt vägnät vid behov. Enligt rapporter från underhållsprojektledare och trafikkoordinatorer tillämpas dock även här överledning framför möjligheten till omledning.

Åtgärdsdiskussion workshop

På frågan *Hur löser vi omledning vid denna plats idag vid en oväntad störning?* visade det sig att det allra vanligaste förhållningssättet, oavsett plats i trafiksystemet, är att låta trafiken sprida ut sig själv till alternativa vägar. I många fall sköts omledningen också av Polismyndigheten.

Trafikverket förfogar över ITS-utrustning i form av t.ex. VMS-skyltning via vilka Trafikledning kan skicka ut viktig information till trafikanterna vid störningar. Via skyltarna kan exempelvis information om förväntade restider framgå. Utöver detta kan trafikanterna också ta del av information om störningar och alternativa ruttval via exempelvis trafikradio och GPS.

På frågorna *"Hur skulle vi vilja att omledningen vid denna plats fungerade i framtiden?"* och *"Krävs det några åtgärder för att effektivisera omledningen vid platsen?"* diskuterades främst generella åtgärdsförslag på en övergripande nivå:

Den ITS-teknik som Trafikverket har att tillgå idag uppfattas som delvis begränsad och skulle eventuellt behöva utvecklas. Det hade varit önskvärt att, i större uträkning än idag, kunna styra och utveckla innehållet på VMS-skyltarna med bättre och mer innehållsrik information. Som det är idag kan Trafikledning enbart välja mellan ett begränsat utbud av meddelanden, medan önskemålet är att bättre att kunna anpassa innehållet utifrån rådande situation. Dels behöver trafikanterna ges tydligare information om alternativa färdvägar och dels skulle antalet skyltar kunna bli fler.

En mer aktiv trafikstyrning, likt den som idag tillämpas i Stockholm, skulle eventuellt också behövas i Storgöteborg. I Stockholm arbetar Trafikverket med att stänga av enstaka ramper i specifika trafikplatser för att styra flödena i en önskad riktning. Liknande försök med aktiv trafikstyrning har tidigare genomförts på Lundbyleden i Göteborg – dock utan efterföljande tillämpning. Orsaken till detta är oklar. Möjligtvis kan de senaste årens många ombyggnationer i Staden varit en bidragande faktor som gjort det svårt att jobba med aktiv trafikstyrning på ett smidigt sätt.

Det existerar en generell problematik med snäva radier och smala rampbredder i flera trafikplatser i Storgöteborg.

Ett återkommande förslag i diskussionen gällde införande av reversibla körfält på högtrafikerade trafikleder, exempelvis väg E20 mellan Jerikomotet och Hulanmotet. Detta är inget som tillämpas idag, men som efterfrågas av bland andra Trafikmiljö. Genom att införa reversibla körfält ges möjligheten att kunna stänga av trafik helt i en riktning vid en störning, och istället flytta över denna till motgående körfält.

Diskussioner fördes kring de arbetsmiljöbrister som idag råder för entreprenörer som jobbar ute i anläggningarna vilka behöver lyftas och tas på större allvar. Ett generellt önskemål som har lyfts från VO Underhåll är att i större uträkning tillämpa omledning istället för överledning – både vid planerade och oplanerade störningar. Detta gäller inte minst vid arbete i tunnlar där de begränsade utrymmena vid överledning innebär stora risker för de arbetare som befinner sig mitt bland trafiken (små säkerhetsavstånd, bilister som inte respekterar avstängingar etc.). Genom att tillämpa omledning

istället för överledning skulle entreprenörerna kunna jobba mer ostört och risken för eventuella arbetsplatsolyckor skulle minska.

Generellt efterfrågas fler överenskommelser med Göteborgs stad, men också Mölndals stad, gällande möjligheten att få leda om trafik från statlig till kommunalt vägnät vid behov. Detta då VO Underhåll tydligt uttrycker önskemål om att tillämpa omledning istället för överledning, som är praxis i dagens hantering. Omledning skulle både innebära ökad trafiksäkerhet och ekonomiska besparingar till följd av färre avstängningar. Extra angeläget är detta vid högtrafikerade tunnlar, inte minst vid Gnistångstunneln på Söder-Västerleden (men också i övriga tunnelsystem i Storgöteborg). I fallet Gnistångstunneln efterfrågas en hybridlösning med omledning av vanlig fordonstrafik på kommunala Fågelvägen, och fortsatt tillåtelse för farligt gods på det statliga vägnätet.

Det avtal Trafikverket redan idag har tillsammans med Göteborgs stad - gällande omledning via Norra Allén vid avstängningar i Götatunneln - behöver också ses över. Detta då det framkommit i diskussionerna att denna möjlighet inte utnyttjas, utan att omledning skyltas förbi Göteborgoperan (även överledning tillämpas i stor utsträckning i Götatunneln).

VO Underhåll har även belyst att man saknar ingångar i etablerade forum för dialog med Staden. Förfrågningar om omledning eller liknade sker ofta idag via ärendebrevlådor.

4 Slutsatser & rekommenderade åtgärder

Under arbetets gång har det blivit tydligt att användningsområdet för omledningsplaner inte var så enkelt som det i syftet initialt var formulerat. Inom ramen för detta uppdrag har omledningsplaner för Göteborg därför ej uppdaterats, då behovet inte funnits och uppdraget istället kommit att börja undersöka vad som istället behövs. Trafiksituationen i Storgöteborg är komplex och det finns flera sätt att hantera planerade och oplanerade störningar i trafiken. Projektet kom att inrikta sig på den interna dialogen och de förbättringsmöjligheter som finns i våra interna processer. Det blev uppenbart att vi behöver prata mer med varandra över VO-gränser för att förstå varandras processer och behov. En leverans som ligger på Planering men som i slutändan ska tjäna Trafikledning och Underhålls operativa arbete behöver framöver definieras VO-övergripande. Det har varit lärorikt att i och med detta projekt få en inblick i hur vi internt på Trafikverket, men också externt mot kommuner, arbetar vid oplanerade störningar i trafiken. En slutsats är att omledningsplaner kanske inte är rätt verktyg i Storgöteborg utan det kan handla om andra verktyg och åtgärder som kan underlätta trafiksituationen vid en störning.

Att se över möjligheten att leda om trafik på kommunalt vägnät är en identifierad åtgärd som detta projekt rekommenderar bör genomföras. I första hand gäller det Gnistängstunneln och planerade arbeten, där samverkansorganisationen SAMKO har omhändertagit frågan och kommer föra en dialog med Göteborgs stad. Framöver kan det bli aktuellt att föra dialog med berörd kommun gällande fler platser.

Frågan om hur vi värnar omledningsvägnätet har varit aktuell inom detta uppdrag. Det är sagt att vi ska värna tillgängligheten på omledningsvägnätet men i praktiken kan det finnas motstridiga intressen och det är inte givet hur tillgänglighet på omledningsvägnätet ska vägas gentemot exempelvis hastighetsdämpande åtgärder eller timglashållplatser. Här skulle en djupare översyn i så fall behövas för att konkretisera var det är mer viktigt att värna just tillgänglighet och var man skulle kunna tänka sig att andra intressen kan få väga tyngst.

Inom ramen för uppdraget har det från underhåll framförts att driftsentreprenören saknar rutiner och riktlinjer i skedet då en planerad störning behöver hanteras med hjälp omledning eller med något annat tillvägagångssätt. Entreprenören ofta agerar utifrån erfarenhet. Detta är ett behov vi inte fördjupat oss i inom ramen för uppdraget men som ändå kan vara viktigt att uppmärksamma.

Fysiska lösningar som ITS-utrustning och reversibla körfält har varit uppe som möjliga åtgärder som kan underlätta trafikstyrningen. För Storgöteborg finns en utbyggnadsstrategi för ITS men den innefattar kostsamma lösningar för att få ett helt utbyggt system. I sammanhanget finns frågetecken vad gäller teknikutveckling och huruvida det i framtiden kommer att behövas fysiska ITS-system eller om informationen kommer finnas digitalt i fordonen. Enklare VMS-skyltar (Variabla meddelandeskyltar) kan vid enstaka platser fylla en funktion för trafikinformation.

Möjligheten att införa reversibla körfält som ett verktyg att hantera störningar i trafiken men också trängsel är ett område som kommit upp under diskussioner men som kräver fördjupade studier.

Ett framtida VO- övergripande fördjupningsområde kan vara att undersöka hur vi i Storgöteborg kan jobba mer aktivt med trafikstyrning kopplat till trängselproblematik. Hur kan vi utifrån våra olika uppdrag stötta varandra för att bättre hantera störningar och trängsel?

5 Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☐ Nej ☐ Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Caroline Karlsson, PLväu

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

6 Avslut av utredning

.....
Datum och underskrift av ansvarig för beställning och genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef

Trafikverket, Vikingsgatan 2-4, 405 33, Göteborg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se