



Störningar i Stockholmstrafiken 2007

Framkomlighetsgruppen

Busslink, Polisen, SOS Alarm, Stockholms brandförsvär,
Stockholms Trafikkontor och Vägverket i samverkan

Juni 2008

Titel: Störningar i Stockholmstrafiken 2007
Författare: Peter Kronborg, Movea Trafikkonsult AB
Publikation: 2008:97
Utgivningsdatum: 2008-07-09
Utgivare: Vägverket Region Stockholm
Kontaktperson: Tommy Jansson, Vägverket Region Stockholm
Foto: Johan Nilsson/Scanpix (omslag), Andreas Bardell /Aftonbladet Bild,
Peter Kronborg/Movea, Per-Olof Sännås/Aftonbladet Bild, Benkt Eurenus/
Scanpix
Layout: Katarina Heijkenskjöld, Vägverket Region Stockholm
Tryck: Tryckeriet Vägverket
ISSN: 1401-9612
Distributör: Vägverket Region Stockholm, 171 90 Solna.
Telefon 0771-119 119, telefax 08-627 09 23, e-post: vagverket.sto@vv.se

Förord

I denna rapport redovisas exempel på allvarliga eller principiellt intressanta störningar i Stockholmstrafiken under 2007. Fokus är primärt på framkomlighet och trafikantinformation. Redovisningen är inriktad på vad som har hänt, vilka konsekvenserna har blivit för framkomlighet och trafiksäkerhet, samt framförallt förslag till åtgärder för att reducera konsekvenserna vid händelser i framtiden. Frekvent återkommande vardagliga händelser tas ofta inte upp, utan det mesta som redovisas är avvikande händelser.

Liknande rapporter har tidigare getts ut för inträffade störningar 1999 (Vägverket Region Stockholm RAP 2000:0433), 2000 (RAP 2001:0470), 2001 (RAP 2002:0517), 2002 – 2003 (publikation 2004:81), 2004 (publikation 2005:53) och 2005-2006 (publikation 2007:89). Dessutom finns en separat rapport om en vält lastbil på Essingeleden den 3/1 2001 (RAP 2001:0469). Dessa tidigare rapporter ger tillsammans med denna rapport en god bild vad som kan hända i storstadstrafiken och dessutom en idékatalog över möjliga åtgärder.

Rapporten är framtagen av Framkomlighetsgruppen som vintern 2008 bestod av:

Urban Bäckman	Trafikpolisen, Vreten
Håkan Carlbom	Stockholms stad, Trafikkontoret
Mats Fager	Stockholms stad, Trafikkontoret
Dick Gahnberg	Vägverket Region Stockholm
Tobias Johansson	Stockholms stad, Trafikkontoret
Tommy Jansson	Vägverket Region Stockholm (ordförande)
P O Johansson	Vägverket Produktion, Solna
Peter Kronborg	Movea Trafikkonsult AB (sekreterare)
Kjell Larsson	Stockholms stad, Trafikkontoret
Kent Lundqvist	Stockholms brandförsvär
Mathias Nordlinder	Stockholms stad, Trafikkontoret
Björn Skoglund	SOS Alarm
Henrik Sundqvist	Trafik Stockholm
Thord Åberg	Trafikpolisen, City

Framkomlighetsgruppen beslutade 2007 att fokusera sina insatser för att verkligen omsätta de förslag som för fram i denna och tidigare rapporter i praktiken. Detta avspeglas i upplägget till årets rapport med dess sex stycken prioriterade åtgärdsområden. Men huvudansvaret i att omsätta alla goda idéer ligger inte på Framkomlighetsgruppen, utan på ansvariga aktörer.

Efter valet 2006 har framkomlighetsfrågorna kommit än mer i fokus än tidigare vilket också märks i det så kallade Cederschiöldspaketet. Framkomlighetsgruppen vill därvid peka på den stora lönsamhet som finns i små och billiga åtgärder, om de väljs med omsorg.

Rapporten har till största delen skrivits av Peter Kronborg, Movea.

Stockholm, juni 2008
Vägverket Region Stockholm

Tommy Jansson

INNEHÅLL

1. SAMMANFATTNING AV 9 ÅRS ARBETE	1
2. DE STÖRSTA HÄNDELSERNA 2007	2
3. SNÖKAOS	5
4. FORTSATTA FREKVENTA AVSTÄNGNINGAR AV SÖDRA LÄNKEN	7
5. EN AV VÄGHÅLLARNAS MEST LÖNSAMMA SATSNINGAR - VÄGASSISTANS	9
6. FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG 2007	10
7. FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG 1999 - 2007	12
7.1. Alla 157 förslag.....	12
7.2 De 60 prioriterade förslagen	12
7.3. Sex prioriterade åtgärdsområden.....	15
8. HÄNDELSER MED MYCKET STOR TRAFIKPÅVERKAN 1999 – 2008	17
9. BILAGA 1: DETALJERAD FÖRTECKNING ÖVER 2007 ÅRS STÖRNINGAR	18
10. BILAGA 2: FÖRTECKNING ÖVER SAMTLIGA 157 FÖRSLAG	21

1. Sammanfattning av 9 års arbete

Framkomlighetsgruppen har publicerat sin årsrapport (i princip) årligen sedan 1999, det vill säga dessa rapporter täcker nioårsperioden 1999 – 2007. Utifrån inträffade störningar har Framkomlighetsgruppen successivt tagit fram förslag på åtgärder i syfte att förbättra framkomligheten i samband med oväntade störningar i vägtrafiken. Det har blivit inte mindre än 157 förslag genom åren.

Vissa av förslagen har genomförts, men många har ännu inte lämnat idéstadiet. Orsakerna är många, men den viktigaste orsaken är att det är många olika parter inblandade. Ingen har ett utpekat huvudansvar.

Men bland de mer framgångsrika insatserna, som har inneburit förändringar, kan nämnas:

- Inrättande, samt kontinuerlig utveckling och utvidgning, av VägAssistans
- Ändring av lagstiftning så att fler väghållare kan fatta beslut om flytt av övergivna fordon. Uppbyggande av en organisation för att göra det
- Successivt fördjupat samarbete mellan alla parter
- Bättre samordning och information om planerade vägarbeten
- Bättre hantering av studentutsläpp

I kapitel 7 görs ett försök att förteckna alla förbättringsförslagen. Vidare görs i kapitel 7 en prioritering och det förs fram ett förslag till vad Framkomlighetsgruppen bör koncentrera sitt arbete på under 2008. Det rör sig om sex prioriterade områden vilka sammanfattas nedan. Ansvariga organisationer pekas även ut (förslag) och den/de huvudansvariga organisationerna (förslag) markeras med understrykning. Det är kring dessa sex områden som Framkomlighetsgruppen ska fokusera sitt arbete under 2008.

1. Avspärrningens storlek i tid och rum Räddningstjänst, polis, VägAssistans
Särskilt efter den första akuta fasen kan avspärrningarna ofta göras mindre.

2. Planering inför vägarbeten Vägverket, Trafikkontoret resp. andra väghållare
Med god planering kan trafiken ofta ledas genom ett vägarbete på ett effektivt sätt redan från första dagen.

3. Genomförande av vägarbeten Vägverket, Trafikkontoret resp. andra väghållare
Här handlar det främst om att alla entreprenörer följer de planer som finns.

4. Bärgning av tunga fordon Vägverket, polisen och Restvärdesledare
Tunga fordon kräver ofta särskilda insatser. Dessutom kan man behöva överväga om bärgning ska ske efter rusningstid.

5. VägAssistans Vägverket och Trafikkontoret
Det finns behov att ytterligare utöka VägAssistans.

6. Beslutkraft från väghållaren på plats Vägverket och Trafikkontoret
Vid riktigt stora händelser (typ någon gång per år) är det viktigt att väghållaren kan få ut en tjänsteman i beslutsposition snabbt till en olycksplats. För att jämbördigt kunna diskutera med räddningsledare, polisinsatschef, restvärdesledare och andra. "Jourhavande vägtrafikchef".

2. De största händelserna 2007

2007 har varit ett relativt händelsefattigt år i stockholmstrafiken. Återinförandet av trängselskatten den 1/8 borde ha varit en stor händelse, men försöket under det första halvåret 2006 innebar att dramatiken uteblev.

Listan över problem som Framkomlighetsgruppen bör arbeta med ökade successivt under året. Nedan återges några exempel på allvarliga, lärorika eller ur andra aspekter intressanta händelser under året. En mer fullständig förteckning över 2007 års händelser återfinns i kapitel 9, sist i rapporten.

Några av årets allra största händelser var:

- Snökaos. Främst den 13/11, men även den 22/1. Se kapitel 3
- Frekventa avstängningar av Södra länken. Se kapitel 4

Men allt var inte negativt. Det gjordes två omfattande vägarbeten (start den 10/6 Centralbron – Söderledstunneln respektive start den 29/6 Eugeniatunneln) under och runt sommaren, med relativt begränsade problem som följd. Vägverket gjorde två provisoriska rätt radikala trafikomläggningar vid Haga södra under hösten (11/12 resp 30/10). Dessa fungerade bra.

Nedan återges således de viktigaste händelserna i kronologisk ordning. Förslag till åtgärder med anledning av alla dessa händelser kommer i kapitel 6.

Måndag 22/1: Snökaos i Skåne. Trafiken.nu går ner även i Stockholm. De ligger på samma server. Se kapitel 4

Februari: Radio Stockholm byter frekvens och minskar sändningstiden för trafik samtidigt som TV 4 börjar sända trafik direkt från Trafik Stockholm.

Fredag 23/3: Trafiken.nu meddelar om Essingeleden ”fordonshaveri, vägreten blockerad” och längre ner i samma meddelande ”kranbil har kört ner belysningsstolpe som ligger över hela vägbanan”. Det är tyvärr relativt vanlig med svårtydda eller felaktiga meddelanden.

Torsdag 19/4 kl 15: Brand i fd Motell Gyllene Ratten. E4/E20 totalavstängd cirka en timme. Jämför den 28/6. Bränder i fastigheter påverkar rätt ofta trafiken.

Studenttider: Flera olyckor under några få dagar. Värsta dagen; ca kl 15.00, 7 skadade på Skeppargatan, 15 minuter senare 8 skadade på S:t Eriksgatan, långa köer, kl 17.30 ytterligare en olycka på Torsgatan. Framkomlighetsgruppen har arbetat med frågan under flera år. Men mycket arbete återstår för att öka säkerheten under studenttider.

Söndagen 10/6: Sommarens arbeten i Söderledstunneln (all trafik i västra röret) och Centralbron (bara 2+2 körfält) inleds. Klart den 16/9. Inga extremt långa köer på Nynäsvägen, men väl långsamma. Det nya busskörfältet fungerar bra. Rejåla köer på Södermalm + i city söderut under eftermiddagarna.



Torsdag 28/6: Brand i ett gym på Långholmsgatan. Totalstängt kl 13 – 16. Jämför den 19/4.

Fredag 29/6: En trafikomläggning i Eugeniattunneln. Tre körfält i ett rör, det andra stängt. Trafik Söderut även via Eugeniakorset. Arbetet pågår under två månader. Det fungerade bra.

Onsdag den 1/8: Trängselskatten drar igång igen. Effekterna som förväntat.

Runt tisdag 28/8: Rissnekorset går oberoende i cirka en vecka beroende på tekniska problem. Mycket långa köer på morgonen från Enköping. Jämför den 17/10.

Tisdag 4/9: Hela Norrmalmstorg är avspärrat någon timme beroende på gasläcka. Stadens gamla gasnät påverkar framkomligheten.

Onsdag 5/9. Variabla hastighetsgränser togs i drift på Norrtäljevägen med vissa inkörningsproblem.

Torsdag 6/9 2007 kl 13.15: En ledbuss fastnar i vänstersvängen från Götgatan mot Ringvägen. Den blockerar effektivt korsningen. VägAssistans försöker bogsera. Buslinks tekniker försöker starta motorn

Onsdag 17/10: Kabelfel sedan flera veckor. Götgatan – Skånegatan och Götgatan - Bondegatan går oberoende sedan flera veckor. Ytterligare någon vecka till innan det lagas. Jämför den 29/8.

Onsdag 17/10: Fortsatta problem med Rissnekorset (E18). Tappar kontakten med samordningen. Felet har pågått till och från sedan före sommaren. Jämför den 29/8.

Onsdag 30/10 : En trafikomläggning Uppsalavägen norrut vid Haga Södra. Trafiken leds på ramper norrut. En ny trafiksignal. Det fungerar riktigt bra.

Lördag 3/11 ca 9.30: E4/E20 totalavstängd vid Salem, körriktning norrut, efter en lastbilsolycka. Vägen skulle vara stängd till ca 16.30 för bärgning enligt initialt polisbeslut. Bilister vänder på motorvägen. Gamla riksettan igenkorkad. Öppnas 11.30 efter protester mot polisbeslutat. Bärgning gjordes efter kl 21.

Tisdag 13/11: Blötsnö under natten. Fortsatt nederbörd under dagen. Trafikkaos på Södertörn. Speciellt tunga fordon i uppförbackar. Se kapitel 3.



Torsdag 15/11 ca strax före kl 8: En ”trivial” trafikolycka på Nynäsvägen vid Globen. I riktning norrut. Lastbil + 2 personbilar i vänster körfält. Räddningstjänst från två håll. Blockerade två körfält norrut. En person fördes bort med ambulans, men intervjuades först av polis på plats. Flera ställde sig frågan om hur mycket man behövde spärra av och hur länge?

Tisdag 11/12: En ny trafikomläggning på Uppsalavägen. Körriktning söderut vid Haga Södra. Trafiken leds av på avfartsramp, förbi en ny trafiksignal och vidare söderut öster om Uppsalavägen. Djärv omläggning av Vägverket, som fungerade riktigt bra. Vissa brister i skyltingen initialt.

Torsdag 13/12: Information på trafiken.nu: Väg avstängd, väg 1113, 700 m öster om länsgränsen, vid sjön Vällen. Vem begriper detta?

3. Snökaos

Snökaos är ett starkt ord, men det gäller definitivt den 14/11.



Tisdag 13/11: Blötsnö under natten. Fortsatt nederbörd under dagen. Trafikkaos främst på Södertörn. Speciellt tunga fordon som fastnar i uppforsbackar, dessa hindrar annan trafik. Inget på trafiken.nu, men väl Radio Stockholm. Det blev all värre under dagen. Under eftermiddagen främst rv 73 och lv 225. Media uppgav: "Tusentals fast i snökaos", "Militären sattes in" osv

Onsdag 14/11: Efterdyningar efter tisdagens snöfall då det föll ca 40 cm blötsnö. I media: "Utländska lastbilar bakom trafikkaoset", "Krav på snökedjor" och "Krav på kontroll av utländska lastbilar".

Efter problemen på Södertörn tillsatte länsstyrelsen en utredning kring händelseförloppet.

Vägverket region Stockholm genomförde en egen utredning av "snökaoset".

Vägverket tillsatte en utredning kring mönsterdjup och vinterdäck för tunga fordon. Vägverket kom i januari 2008 med förslag om vinterdäck för tunga fordon.

Framkomlighetsgruppen har ytterligare några aspekter att tillföra. Denna typ av snökaos i november eller början av december är relativt vanliga. Möjliga delorsaker kan vara:

- Bilisterna ha ännu inte lagt på vinterdäck
- Väghållarnas vinterberedskap har i och för sig startat, men är inte helt intrimmad

Men Framkomlighetsgruppen ställer sig även frågor om:

- Vad vet vi om tunga fordon och snö?

- Krav på vinterdäck på tunga fordon har diskuterats länge, utredningar finns. Det är kanske dags att gör något?
- Vad vet vi om utländska fordons skick och deras beteende?
- Många antydde efter den 13/11 att utländska lastbilar/chaufförer klarar sig sämre, men i avsaknad av fakta vågar man inte göra något. Någon form av undersökning vore bra för att få ett bättre beslutsunderlag

4. Fortsatta frekventa avstängningar av Södra länken

Södra länken öppnades med sitt tunnelsystem i oktober 2004. Den har fungerat mycket bra och har fått betydligt mer trafik än vad man hade planerat för. Det finns givetvis många aspekter på Södra länken, men denna text berör främst de återkommande avstängningarna av delar av Södra länken. Dessa rapporterades redan i den föregående årsrapporten, men är fortfarande frekventa.

Avstängningarna inträffar främst under morgonrusningen i körriktning västerut. De är ibland föranledda av någon incident eller olycka, men uppträder även utan någon direkt anledning. Det är helt enkelt för mycket trafik som vill upp på Essingeleden. Två körfält från Årstatunneln och ett från Åbyrondellen ska trängas i två körfält mot Essingeleden. Dessutom ska trafik från Åbyrondellen mot Södertälje skära genom Årstatunnelns trafik. Situationen görs än mer komplex av att chockvågor från Essingeleden fortplantar sig bakåt mot Årstalänken.

Problemen är värst i maj – juni och augusti – september, men förekommer under hela året. Avstängningarna varar ofta cirka en timme och berör i de flesta fall infarterna från Värmdövägen, Gullmarsplan, Sickla och Hammarby sjöstad. I vissa fall stängs även infarten från Huddingevägen.

Anledningen till att delar av Södra länken stängs är av brandsäkerhetsskäl. Brandsäkerhetskraven kommer ursprungligen från Räddningstjänst. Man har bland annat beaktat riskerna med många bilar inne i tunneln, en olycka som gör att bilarna inte kan köra ut, en ytterligare olycka med brandrök i kösvansen och att fläktarna därvidlag pumpar röken framåt över de instängda bilarna. Risken för denna typ av olycka är extremt låg, men konsekvenserna skulle kunna bli enorma.

Luftkvaliteten handlar främst om NO₂. Det finns gränsvärden som inte ska överskridas. Hur relevanta dessa krav är kan diskuteras, men det luktar verkligen illa om man står utanför bilen i slutet av Årstatunneln strax för en stängning. Inne i kupén på en bil, speciellt om man återcirkulerar luften, känns däremot luften betydligt bättre. Tunneln är fylld med sensorer, men det finns inte några i bilarna.

Under senhösten 2007 tillkom det dessutom ytterligare ett problem under eftermiddagsrusningen när Sotartunneln stängdes flera gånger av luftkvalitetsskäl. Detta skedde i samband med inversionstendenser uppe på ytan.

Konsekvenserna av stängningar är främst mycket stora fördröjningar, inte bara för trafikanter i Södra länken, utan även de som drabbas av ökad trafik på ”sin väg”. I och med att avstängningarna är så pass frekventa skapas även en osäkerhet om restiden. Trafikanter frågar sig: ”Kommer Södra länken att vara öppen idag?”.

Sammantaget innebär dessa frekventa avstängningar mycket stora samhällsekonomiska konsekvenser.

Och än värre lär det bli med Norra länken som byggs just nu.

Vägverket söker nu efter lösningar på dessa problem och det kan inte vara Framkomlighetsgruppens uppgift att lösa dem. Men Framkomlighetsgruppen har pekat på behov av:

- Bättre vägvisning vid avstängning
- Fler VMS, med bättre information
- Mer exakt trafikinformation via lokalradio

Men ingen av dessa tre punkter angriper de grundläggande problemen.

5. En av väghållarnas mest lönsamma satsningar - VägAssistans

VägAssistans har funnits sedan 1996. Den primära uppgiften är att varna för och undanröja hinder i trafiken i syfte att upprätthålla trafiksäkerhet och framkomlighet. Utöver de insatser som VägAssistans gör på vägarna är de Trafik Stockholms ”ögon” ute på vägarna.

VägAssistans ingår som en viktig del av säkerhetskonceptet för Södra länken. VägAssistans kan vara först på plats både vid mindre incidenter och vid allvarliga olyckor i Södra länken.

VägAssistans har successivt byggts ut och består från och med oktober 2004 av:

- Två assistansbilar patrullerar i och runt Södra länken på vardagar mellan kl 5.30 – 19.30 varav ett assistansfordon patrullerar Södra Länken dygnet runt, året om.
- Två assistansbilar patrullerar utpekade ytvägnät på vardagar mellan kl 05.30 – 19.30.
- Två inhyrda bärgningsbilar under morgon- och eftermiddagsrusningen

Därutöver har man haft en extra Vägassistansbil och inhyrda bärgare i samband med flera större vägarbeten. Under 2008 kommer verksamheten att byggas ut för att under hösten 2008 ha ett VägAssistansfordon som patrullerar utpekade ytvägnät, dygnet runt, året om.

VägAssistans är en mycket lönsam verksamhet enligt utvärderingar (Transek, 2000), men VägAssistans skulle kunna behöva expandera än mer:

- Två VägAssistansbilar på det utpekade ytvägnätet räcker inte alltid under rusningstid
- VägAssistans verkar främst inom 10 km från city. Det inträffar även allvarliga störningar längre ut

Den tidigare dispensverksamheten med användning av blåljus och siren vid larm i Södra länken permanentades från och med januari 2007.



6. Förbättringsförslag 2007

De viktigaste förbättringsförslagen för framtiden som har framkommit i samband med analysen av 2007 års störningar redovisas nedan. Förbättringsförslagen är ofta skrivna som en beskrivning av ett problem, men kan oftast lätt omformuleras till ett lösningsförslag.

Ordningsföljden är inte i prioriterad, utan är i stället indelad i olika områden. Samma områdesindelning som har använts i tidigare rapporter har använts, vilket innebär att text saknas under vissa rubriker. Många förbättringsförslag återkommer från tidigare år. Förteckningen omfattar endast till och med den 31/12 2007 även om Framkomlighetsgruppen har ytterligare händelser från början av 2008 på sin lista.

Rubriksättningen nedan följer tidigare årsrapporter, vilket förklarar varför vissa rubriker inte har någon text. Se vidare i kapitel 9 för mer detaljer.

Lagstiftning, regler, ansvar

–

Vägutformning

–

Ledningscentraler

- Ansvarförhållanden och utrustning måste vara klara när en ny entreprenör tar över ett vägavsnitt (3/10)

VägAssistans

–

Tunga fordon och dess last/mycket allvarliga störningar

- Olyckor där farligt gods är inblandade leder sällan till skadade pga den farliga lasten, men däremot till omfattande avspärningar (18/1)
- Alltför hög lastbil fastnar under viadukt etc (16/3, 15/6)
- Ledbussar blockerar effektivt om de fastnar på fel ställe

Trafikanternas beteende

–

Beteende på olycksplats

- Bärgning av tunga fordon bör inte utföras under rusningstid, men förekommer fortfarande (3/11)
- Även relativt triviala olyckor kan fortfarande leda till omfattande avstängningar under lång tid (15/11)

Snabbt få undan fordon från vägbanan

–

Bättre beredskap vid planerade och oplanerade händelser

- Beredskapen, vanan och rutinerna verkar ha brister hos såväl väghållare, bilister och yrkestrafik vid de första snöfallen för vintern. Just detta år var utländska lastbilar särskilt diskuterade, utan att någon hade några siffror på om de råkade mer illa ut en andra (30/10, 13/11)

Bättre tekniska system

- System som trafiken.nu är alltför sårbara (22/1)
- Till synes enkla fel på trafiksignaler kan leda till stora fördröjningar (28/8, 17/10)

Vägarbeten

- Just innestadens gasledningar ställer ofta till stora trafikproblem när ge går sönder (4/9)
- Glöm inte bort att återställa efter avstängningar (30/7)

Övrigt

- Frekventa avstängningar av nybyggd tunnel (Södra länken) under rusningstid (8/1, 13/3, 28/8, 29/8, 30/8, 3/9, 4/9, 12/9, 4/10, 19/12 med flera datum)
- Nyare datorsystem som trafiken.nu blir lätt överbelastade när de behövs som mest (22/1)
- Radio Stockholm minskar sina ambitioner samtidigt som TV4 ökar sina (februari)
- Bränder i närheten av trafiken kan leda till avstängningar (19/4, 28/6)
- Nybakade studenter som färdas genom city på olika sorters lastbilsflak råkar relativt ofta ut för olika sorters olyckor. Blotta existensen av dessa fordon leder till framkomlighetsproblem (början av juni)

7. Förbättringsförslag 1999 - 2007

Svårigheten ligger inte i att hitta problem, utan att prioritera vad som bör göras. Detta är Framkomlighetsgruppens huvuduppgift. Framkomlighetsgruppen har från och med 2007 stärkt sina ambitioner att följa upp att betydligt fler förslag drivs hela vägen från förslag till genomförande, alternativt till avslag om förslaget inte visar sig hålla måttet. Men ansvaret vilar primärt inte på Framkomlighetsgruppen, utan på ansvariga aktörer.

I detta kapitel görs ett försök att utifrån årsrapporterna 1999 – 2007 vaska fram de områden som Framkomlighetsgruppen bör fokusera sitt arbete. Denna prioritering görs i tre steg:

- Kapitel 7.1 En fullständig förteckning över alla 157 förslag. Klassificerade som genomfört, prioriterade, icke prioriterade etc. Förteckningen återfinns i bilaga 2
- Kapitel 7.2 60 prioriterade förslag pekas ut
- Kapitel 7.3 Sex prioriterade åtgärdsområden tas slutligen fram. Dessa täcker enbart en del av de 60 förslagen, men bedöms som viktiga att arbeta med under 2008

7.1. Alla 157 förslag

I bilaga 2 visas en total lista över alla olika förslag till åtgärder som har föreslagits i samtliga sju rapporter rörande 1999 – 2007. Det rör sig om inte mindre än 157 förslag totalt. Texterna är tagna direkt ur rapporterna utan någon form av redigering. Därför finns en del dubletter. Förslagen har indelat i olika kategorier med hjälp av färger:

Redan genomförda (helt eller delvis) åtgärder är markerade med grönt. Ibland är de genomförda på initiativ av Framkomlighetsgruppen, men ofta genomförda genom någon annan initiativ. Åtgärderna måste dock följas upp och förbättras.

Prioriterade åtgärder för Framkomlighetsgruppen att arbeta med är markerade med rött.

Icke prioriterade, men ändå väsentliga, åtgärder är markerade med gult.

Frågor helt utanför Framkomlighetsgruppens kompetens är markerade med grått.

Rena upprepningar är markerade med mörkgrått (olivgrönt).

Förteckningen återfinns i helhet i kapitel 9 (bilaga 2).

7.2 De 60 prioriterade förslagen

Det är inte mindre än 60 stycken prioriterade åtgärder (dvs röda) av de totalt 157 förslagen genom åren. Dessa redovisas nedan. De allra viktigaste är markerade med kursivt enligt de kriterier som anges i kapitel 7.3

Nedan redovisas de 60 rödmarkerade förslagen från listan i kapitel 7.1 (bilaga 2). *De förslag som berör de sex utvalda åtgärdsområdena (kapitel 7.3) är kursiverade:*

1. Behov av avkörningsplats på Centralbron södergående vid Riddarholmen
2. Tydligare skyltning av begränsad fri höjd, bland annat vid Slussen
3. Se till att stoppa trafiken vid glansis i backar
4. *Bärgningsrutinerna behöver ses över och samarbetet med restvärdesledare etc i syfte att snabba upp bärgning vid olyckor med tunga fordon inblandade*
5. Bristfällig information på internet (vv.se och trafiken.nu) om stora akuta trafikproblem. Bör kunna förbättras genom manuell inmatning
6. Bättre kommunikationsutbyte mellan olika ledningscentraler och även radiostationerna. Dels så att alla vet allt de behöver veta, dels så att informationen är begriplig
7. Bättre planering inför stora allvarliga händelser
8. Hur ska man räkna körfält, från höger eller vänster? Eller bättre att använda höger/vänster?
9. Bättre kommunikationsutbyte mellan olika ledningscentraler
10. *Två assistansbilar på det övriga vägnätet (förutom Södra länken) räcker inte alltid under rusningstid.*
11. *VägAssistans behöver tungbärgningskapacitet (22/11)*
12. Det behövs förberedda rutiner för att snabbt få fram frontlastare, kranbilar, sopbilar, lastbilar, sandbilar, bärgare etc i samband med allvarliga störningar. Ett förslag att alla (oavsett väghållare) vid allvarligare händelser utnyttjar Vägverkets jourorganisation
13. Någon (förslagsvis VTC) måste dokumentera vad som har beställts och se till att fordonen kommer fram. Vid behov ordna poliseskort genom köer
14. Vid mycket allvarliga händelser, typ Tegelbacken som kanske inträffar totalt fyra gånger om året, behövs en ”insatschef” från väghållaren på platsen. Bland annat för att kunna samråda med polis och räddningstjänst, kunna beställa erforderliga resurser, kunna fatta beslut som får ekonomiska konsekvenser och att säkerställa att bra information lämnas till media
15. Även en skadereglerare från fordonens försäkringsbolag (via Larmtjänst) behövs vid denna typ av allvarliga händelser på samma sätt som vid fastighetsbränder
16. Se till att bärga snabbt, även om olyckan inträffar mitt i natten. Annars är det lätt att morgonrusningen påverkas
17. *Undvik bärgning under rusningstid om fordonet inte blockerar*
18. *Polisutredningar efter olyckor bedrivs med fördel utanför själva olycksplatsen. Polisen behöver se över sina rutiner*
19. Utryckningsfordon som stannar i vänster körfält är utsatta för stora faror. Det är viktigt att undvika att stanna om man inte är tvungen. Synbarheten bakifrån bör förbättras på utryckningsfordonen
20. Rutinerna för att landa med ambulanshelikopter på väg kan behöva ses över. Att landa innebär en fara liksom risker för krockar i köslutet i de långa köer som lätt uppstår
21. *Ställ upp insatsfordon på rätt sida av vägen för att undvika onödiga hinder*
22. *Minska avspärrningarna efter det första akuta skedet*
23. *Man kan ofta öppna åtminstone något körfält tidigare*
24. *Minimera avspärrningarnas omfattning i tid och rum, utan att tumma på säkerheten. Glöm inte risken för kökollisioner*
25. *Stäng inte av mer än nödvändigt*
26. Tag större hänsyn till SL-trafiken vid akuta avstängningar
27. Störande bärgning av tunga fordon bör under tillåtas under rusningstid, men förekommer fortfarande

28. Även relativt triviala olyckor kan fortfarande leda till omfattande avstängningar under lång tid
29. Det är viktigt att snabbt få undan hindrande fordon. VägAssistans, polis och andra bör inte vänta på bärgningsbil som föraren säger sig ha beställt
30. Skriv inte rapporter på plats utan åk fram till närmaste avfart om det går
31. Beredskapen, vanan och rutinerna verkar ha brister hos såväl väghållare, bilister och yrkestrafik vid de första snöfallen för vintern. Just detta år var utländska lastbilar särskilt diskuterade, utan att någon hade några siffror på om de råkade mer illa ut en andra
32. Förbättrad katastrofplanering för riktigt stor störningar
33. Hur är det med driftssäkerheten för de öppningsbara broarna i Stockholm? Broarna vid Danvikstull, Liljeholmen med flera bör inte få fastna i öppet läge
34. Det behövs fortfarande snabbare rutiner för att få fram utrustning, speciellt sopmaskin. Vägverket anskaffar nu en sopvals som ska placeras i Sickla och ska kunna kopplas på VägAssistansfordonen
35. Till synes enkla fel på trafiksignaler kan leda till stora fördröjningar
36. *Det krävs bättre hos disciplin entreprenörer så att TA-planer följs. Vägarbetena måste vara korrekt skyltade och utmärkta*
37. *Det behövs tydligare skyltning för att trafiken ska köra som tänkt vid vägarbeten, speciellt de första dagarna. På motorvägar krävs extra tydlig skyltning och vägmarkering*
38. *Starta inte vägarbeten för tidigt på dagen och se till att de är klara i tid*
39. *Använd körspårsmallar vid planering av vägarbeten*
40. *Vissa arbeten görs med fördel som nattarbeten*
41. *Se till att göra etableringen enligt trafikanordningsritningar och att göra allt färdigt på en gång*
42. *Dålig samordning enligt Stockholms stads revisorer. Förbättringar föreslås*
43. *Det krävs ordentliga kapacitetsberäkningar om man ska reducera antalet körfält under rusningstid på trafiklederna*
44. Även vid beläggningsjobb nattetid krävs en bättre planering
45. Radierna måste vara så stora att tunga fordon kommer igenom utan att få punktering när de slår i betongblocken.
46. Även vid vägarbeten måste man planera för avrinning
47. Det krävs bättre rutiner vid vägarbeten så att informationen sprids bland väghållare, ledningscentraler och även trafikanter
48. *Skytningen vid vägarbeten måste vara korrekt och begriplig från och med första natten. Det är då olyckorna inträffar*
49. *Vägarbeten måste hålla sig inom anvisade tider och ytor och får till exempel inte försenas in under rusningstid*
50. *Se över tiderna för nattavstängningar på trafiklederna så att onödiga och farliga köer undviks*
51. De gamla gasledningarna ställer till stora problem. Ofta behov av snabba akuta reparationer. Mer förebyggande underhåll verkar behövas
52. *Genomför kritiska vägarbeten snabbare genom bland annat arbete dygnet runt*
53. *Planera vägarbeten så att köer ej söker sig ut på motorvägar*
54. *Se till att vägarbeten bedrivs på de tider som är de planerade*
55. *Gör kritiska arbeten sommartid*
56. Just innerstadens gasledningar ställer ofta till stora trafikproblem när de går sönder
57. Glöm inte bort att återställa efter avstängningar
58. Det verkar vara svårt att hantera informationen tillräckligt snabbt i samband med återfrysning på våta vägbanor och andra former av så kallad blixthalka. Kan rutinerna förbättras?

59. Frekventa avstängningar av nybyggd tunnel (Södra länken) under rusningstid
60. Nya fina datorsystem som trafiken.nu blir lätt överbelastade när de behövs som mest

7.3. Sex prioriterade åtgärdsområden

Framkomlighetsgruppen har arbetat vidare med ovanstående lista och valt ur sex åtgärdsområden som Framkomlighetsgruppen kommer att fokusera sitt arbete på under 2008.

Dessa åtgärdsområden har valts ut med hjälp av följande kriterier:

- Stor negativ påverkan av framkomligheten
- Inträffar ofta, eller relativt ofta
- Det finns en möjlighet att åstadkomma en förändring inom ramen för dagens lagstiftning och till en rimlig kostnad

De sex åtgärdsområdena är:

1. Avspärrningens storlek i tid och rum
2. Planering inför vägarbeten
3. Genomförande av vägarbeten
4. Bärgning av tunga fordon
5. VägAssistans
6. Beslutkraft från väghållaren på plats

I flera fall har närliggande förslag först samman som ett gemensamt åtgärdsområde.

Områdena är på intet sätt nya, men det är områden där Framkomlighetsgruppen anser att det finns mer att göra.

De sex högst prioriterade åtgärdsområdena redovisas återigen nedan, nu tillsammans med kort förklaring och en utpekad organisation som bör anses som ansvarig (förslag) för att något sker. Understruken organisation kan ses som huvudansvarig (förslag). I och med att de sex områdena är utvalda från initialt 157 stycken förslag finns det givetvis många bra förslag som inte är med på denna lista. Den utförligare listan är givetvis mer uttömmande, men en prioritering är nödvändig.

- 1. Avspärrningens storlek i tid och rum** Räddningstjänst, polis, VägAssistans
 - Ställ upp insatsfordon på rätt sida av vägen för att undvika onödiga hinder
 - Stäng inte av mer än nödvändigt. Men tänk på arbetarskydd
 - Minska avspärrningarna efter det första akuta skedet
 - Minimera avspärrningarnas omfattning i tid och rum, utan att tumma på säkerheten. Glöm inte risken för kökollisioner. Man kan ofta öppna åtminstone något körfält tidigare
 - Polisutredningar efter olyckor bedrivs med fördel utanför själva olycksplatsen
 - Undvik bärgning under rusningstid om fordonet inte blockerar
- 2. Planering inför vägarbeten** Vägverket och Trafikkontoret och andra väghållare
 - Det är en dålig samordning enligt Stockholms stads revisorer. Förbättringar föreslås
 - Det behövs tydligare skyltning för att trafiken ska köra som tänkt vid vägarbeten, speciellt de första dagarna. På motorvägar krävs extra tydlig skyltning och vägmarkering

- Använd körspårsmallar vid planering av vägarbeten
 - Vissa arbeten görs med fördel som nattarbeten
 - Gör kritiska arbeten sommartid
 - Se över tiderna för nattavstängningar på trafiklederna så att onödiga och farliga köer undviks
 - Det krävs ordentliga kapacitetsberäkningar om man ska reducera antalet körfält under rusningstid på trafiklederna. Genomför kritiska vägarbeten snabbare genom bland annat arbete dygnet runt
 - Planera vägarbeten så att köer ej söker sig ut på motorvägar
3. **Genomförande avvägarbeten** Vägverket och Trafikkontoret och andra väghållare
- Det krävs bättre hos disciplin entreprenörer så att TA-planer följs. Vägarbetena måste vara korrekt skyltade och utmärkta
 - Se till att göra etableringen enligt trafikplaneringsplaner och att göra allt färdigt på en gång
 - Skyltningen vid vägarbeten måste vara korrekt och begriplig från start. Det är i början som trafikanterna behöver information
 - Vägarbeten måste hålla sig inom anvisade tider och ytor. (Får till exempel inte försenas in under rusningstid)
4. **Bärgning av tunga fordon** Vägverket, polisen och Restvärdesledare
- Bärgningsrutinerna behöver ses över och samarbetet med restvärdesledare etc i syfte att snabba upp bärgning vid olyckor med tunga fordon inblandade. Alternativt avvakta med bärgning till efter rusningstid
 - Tungbärgare måste beställas direkt och tillfälligt tillgängliga resurser måste användas
5. **VägAssistans** Vägverket och Trafikkontoret
- Två assistansbilar på det övriga vägnätet (förutom Södra länken) räcker inte alltid under rusningstid. Utökning?
 - VägAssistans kan behöva förstärkas med tungbärgare för att ha egna resurser
 - Överväg någon form av ny resurs som kan sättas in vid händelser som ligger alltför långt ut från City för att VägAssistans kan sättas in
6. **Beslutkraft från väghållaren på plats** Vägverket och Trafikkontoret
- Vid riktigt stora händelser (typ någon gång per år) är det viktigt att väghållaren kan få ut en tjänsteman i beslutsposition snabbt till en olycka. För att jämbördigt kunna diskutera med räddningsledare, polisinsatschef, restvärdesledare och andra. *"Jourhavande vägtrafikchef"*. Vid mindre händelser är det viktigt att en från VägAssistans ska ha rollen som *"Vägtrafikinsatschef"*

(Detta sjätte åtgärdsområde finns inte explicit med ovan bland alla förslag ovan, men har berörts i samband med flera av de riktigt stora olyckorna under Framkomlighetsgruppen arbete. Nu senast i samband med lyckan på Essingeleden onsdag den 23 april 2008. Se PM från Movea maj 2008).

8. Händelser med mycket stor trafikpåverkan 1999 – 2008

I samband med olyckan på Essingeleden vid Pampas onsdagen den 23 april 2008 uppkom diskussioner om hur frekvent denna typ av händelse. Framkomlighetsgruppen har tagit fram uppgifter från 1999 till 2007 som visar att denna typ av större olycka inträffar ungefär knappt en gång om året.

Nästan alltid är ett *tungt fordon* inblandat. I Stockholm har det enbart handlat om lastbilar, men ute i landet har bussolyckor inträffat med långa avstängningar som följd. Och tyvärr ofta med flera dödsfall.

De flesta av dessa händelser inträffar på Essingeleden eller på Centralbron – Söderleden. Dessa trafikleder är flaskhalsar i stockholmstrafiken och extra känsliga eftersom de till stor del går på broar eller i tunnel.

De största händelserna 1999 – 2007 är:

- Juni 1999: En lastbil välter på Centralbron vid Tegelbacken kl 5. Centralbron stängd 5½ timme
- September 2000: Motorvägsbron vid Södertälje kanal stängd 4 timmar efter seriekrock med lastbilar inblandade
- Januari 2001: En lastbil med farligt gods i olycka på Essingeleden norr om Hornsberg kl 8. Stängt i sex timmar.
- November 2003: En lastbil välter på Centralbron vid Tegelbacken kl 14. Centralbron stängd i båda riktningar i över 4½ timme
- Oktober 2005: Pontonkranen Lodbrok seglar på Essingebron kl 13. Essingeleden stängd söderut i tre timmar. Norrut öppnas Essingeleden vid midnatt. Essingeleden norrut öppnas fullständigt först vid årsskiftet
- December 2005: En lastbil lastad med öl och läsk havererar på Essingeleden i körriktning norrut strax för avfarten mot Norra Stationsgatan. Stängt under flera timmar under eftermiddagsrusningen. Helt öppet efter drygt tre timmar
- Och ett rejält snökaos vid den första snöstormen ungefär vartannat år. Nu senast den 13/11 2007

9. Bilaga 1: Detaljerad förteckning över 2007 års störningar

Nedanstående förteckning ger exempel på vad som kan hända i Stockholmstrafiken. Förteckningen är långt ifrån fullständig. Fokus är på framkomlighet och trafikantinformation. Inte på trafiksäkerhet. Särskilt händelser där något har fungerat mindre bra tas upp. Vissa extra lyckade insatser redovisas även. Förteckningen omfattar endast till och med den 31/12 även om Framkomlighetsgruppen har ytterligare händelser från början av 2008 på sin lista.

- Måndag 8/1: Årets avstängningar av Södra Länken drar igång. Från Värmdövägen och Gullmarsplan kl 8.15 – 8.55. (Alla avstängningar redovisas ej i detalj nedan)



- Torsdag 18/1: E4/E20 Södertäljevägen mellan Salem och Hallunda. Lastbilsolycka. Vägen stängdes i flera timmar. Gasoltuber
- Måndag 22/1: Snökaos i Skåne. Trafiken.nu går ner även i Stockholm. De ligger på samma server
- Fredag 2/2: En lastbil kör in i tunnelbanebron(?) på Lidingövägen, strör last där och på Valhallavägen, stoppas av polisen på Sveavägen, kör vidare, men fastnar i trängselskatteportal vid Norrtull!
- Februari: Radio Stockholm byter frekvens och minskar sändningstiden för trafik
- Februari(?): TV 4 börjar sända trafik från Trafik Stockholm
- Tisdag 13/3: En stängning av Södra länken leder till omfattande köer på Älvkällevägen beroende på ett vägarbete relativt nära en trafiksignal och bara ett körfält öppet (dubbelriktat)
- Fredag 16/3 kl 12.40: En alltför hög lastbil fastnar vid nedfarten till Söder Mälarstrand från Centralbron. Det har hänt tidigare
- Fredag 23/3: Trafiken.nu meddelar om Essingeleden ”fordonshaveri, vägreten blockerad” och längre ner i samma meddelande ”kranbil har kört ner belysningsstolpe som ligger över hela vägbanan”
- Torsdag 19/4 kl 15: Brand i fd Motell Gyllene Ratten. E4/E20 totalavstängd cirka en timme

- Onsdag 2/5 kl 14: En sprängning vid Hägernäs går fel. E18 blockerad under lång tid. Fortfarande kl 17 bara ett körfält öppet norrut
- Tisdag 29/5: Hundra Knutar backe stängd pga hotellbygget. Köer från S:t Eriksplan på eftermiddagen
- Studenttider: Flera olyckor under få några dagar. Värsta dagen; kl 15 Skeppargatan 7 skadade, 15 minuter senare 8 skadade på S:t Eriksgatan, långa köer, kl 17.30 ytterligare en olycka på Torsgatan
- Söndagen 10/6: Sommarens arbeten i Söderledstunneln (all trafik i västra röret) och Centralbron (bara 2+2 körfält) inleds. Klart den 16/9. Inga extremt långa köer på Nynäsvägen, men långsamma. Busskörfältet fungerar bra. Rejåla köer på Södermalm + i city söderut under eftermiddagarna
- Fredag 15/6 kl 04: En lastbil kör in i byggnadsställningarna i Hundra knutars backe. Stängt västerut hela dagen. Mycket långa köer
- Torsdag 28/6: Brand i gym på Långholmsgatan. Totalstängt kl 13 – 16
- Fredag 29/6: Trafikomläggning i Eugeniattunneln. Tre körfält i ett rör, det andra stängt. Trafik Söderut även via Eugeniakorset
- Hösten 2007: Vägverket börjar skylta ”75” i Södra länken
- Måndag 30/7: Saltsjörampen var stängd under helgen, men öppnas av okänd anledning först vid kl 10 på måndag morgon
- Okänt datum, juli?: Effektiva gupp byggdes successivt på Centralbron. Drar ner flödet från kanske knappt 3000 till drygt 2000 fordon/h och riktning. (Fredrik 3.400 resp mätning 2.100)
- Onsdag den 1/8: Trängselskatten drar igång igen. Effekterna som förväntade. Trafiken ökar vecka för vecka och mot slutet av månaden orkar inte Södra länken längre under morgonrusningen
- Tisdag 28/8, onsdag 29/8 och torsdag 30/8: Södra Länken (Sicklatunneln, Årstattunneln och Talltunneln) stängs 1 – 2 gånger under morgonrusning. Vardera ofta 30 – 60 minuter
- Måndag 3/9 och tisdag 4/9: Dito
- Runt tisdag 28/8: Rissnekorset oberoende i cirka en vecka beroende på tekniska problem. Mycket långa köer på morgonen från Enköping
- Dessutom: Ett körfält bortmålat vid Arninge. Köer ut på motorvägen. (uppsnappat på Trafik Stockholm)
- Tisdag 4/9: Hela Norrmalmstorg är avspärrat någon timme beroende på gasläcka
- Onsdag 5/9. Variabla hastighetsgränser togs i drift på Norrtäljevägen med vissa inkörningsproblem
- Torsdag 6/9 2007 kl 13.15: En ledbuss fastnar i vänstersvängen från Götgatan mot Ringvägen. Blockerar effektivt korsningen. VägAssistans försöker bogsera. Busslinks tekniker försöker starta motorn
 - Ledbussar är inte bra för framkomligheten, just ledbussar verkar ofta råka illa ut och de är ju långa
 - Bra att samtidig arbeta på flera fronter
 - Standardiserade fästmöjligheter saknas på många tunga fordon
- Onsdag 12/9: Säsongens (efter föregående möte) avstängningar av Södra Länken fortsätter. Denna gång från Värmdövägen, Sickla, Hammarby sjöstad och Gullmarsplan kl 8.01/8.26 – ca 9.00. (Alla senare avstängningar under hösten redovisas ej i detalj nedan)
- Onsdag 26/9: DN skriver ”Fortsatta köer trots att Söderleden öppnat”

- Torsdag 27/9 8.29: Varannan skylt vid motorvägsbron i Södertälje visar felaktigt broöppning enligt Radio Stockholm
- Onsdag 3/10 ca kl 5: En lastbil med hål i tanken kör E4/E20 norrut från Vårby backe till Västberga. Två körfält stängs av sandning mm. Klart ca kl 9. Problem med den nya entreprenören. Kom 7.45 med en pick-up och lite sand!
- Torsdag 4/10 8.30: trafikenu visar inte alla stängda infarter när Södra länken stängts. Trafik Stockholm kontrollerar inte trafikenu enligt uppgift. Liknande problem torsdag den 11/10. Skillnader mellan vänster och höger spalt
- Onsdag 17/10: Kabelfel sedan flera veckor. Götgatan – Skånegatan och Götgatan - Bondegatan går oberoende sedan flera veckor. Ytterligare någon vecka till innan det lagas
- Onsdag 17/10: Fortsatta problem med Rissnekorset (E18). Tappar kontakten med samordningen. Felet har pågått till och från sedan före sommaren
- Fredag 26/10 14.57: En lastbil välter (?) vid infart till Klaratunneln från Mäster Samuelgatan. Stängt till 16.51
- Onsdag 30/10 : Trafikomläggning Uppsalavägen norrut vid Haga Södra. Trafiken leds på ramper norrut. Ny trafiksignal. Fungerar riktigt bra
- Onsdag 30/10: Första halkan? Flertal avåkningar. Ingen information på trafikenu
- Torsdag 1/11: En första bit av Norrortsleden öppnar. Fyra km motorväg. Anonym invigning
- Lördag 3/11 ca 9.30: E4/E20 totalavstängd vid Salem, körriktning norrut, efter lastbilsolycka. Skulle vara stängt till ca 16.30 för bärgning enligt initialt polisbeslut. Bilister vänder på motorvägen. Gamla riksettan igenkorkad. Öppnas 11.30 efter protester. Bärgning gjordes efter kl 21
- Tisdag 13/11: Blötsnö under natten. Fortsatt nederbörd under dagen. Trafikkaos på Södertörn. Speciellt tunga fordon i uppførsbackar, dessa hindrar annan trafik. Inget på trafikenu, men väl Radio Stockholm. Allt värre under dagen. Under eftermiddagen främst rv 73 och lv 225. ”Tusentals fast i snökaos”. ”Militären sattes in”.
Onsdag 14/11: Efterdyningar efter tisdagens snöfall. 40 cm blötsnö totalt. Många fick sova i sina bilar. Krav på snökedjor. Krav på kontroll av utländska lastbilar. Skogö i media. I media: ”Utländska lastbilar bakom trafikkaoset”.
 - Vad vet vi om tunga fordon och snö?
 - Vad vet vi om utländska fordon och deras beteende?
- Torsdag 15/11 ca strax före kl 8: ”Trivial” trafikolycka på Nynäsvägen vid Globen. I riktning norrut. Lastbil + 2 personbilar. Vänster körfält. Räddningstjänst från två håll. Blockerade två körfält norrut. En person fördes bort med ambulans, men intervjuades först av polis på plats. ”De tar i så det kräks”. Akut i Radio Stockholm 7.59. Klart 9.05
- December – januari: Prov med Vv komradio på Radio Stockholm
- Tisdag 11/12: En ny trafikomläggning på Uppsalavägen. Körriktning söderut vid Haga Södra. Trafiken leds av på klöverbladsramp. Ytterligare en ny trafiksignal. Vissa brister i skyltningen initialt. Djärvt av Vägverket?
- Torsdag 13/12: Information på trafikenu: Väg avstängd. Väg 1113 700 m öster om länsgränsen. Vid sjön Vällan
- Onsdag 19/12 15:50: Södra länken stängs västerut beroende på dålig luft. Enligt media pga kylan. (Två gånger samma vecka)

10. Bilaga 2: Förteckning över samtliga 157 förslag

För förklaring se kapitel 7.1. Förslagen är kopierade direkt från tidigare årsrapporter. Stavfel etc har inte rättats.

Lagstiftning, regler, ansvar

1. Förbud mot långsamma fordon under rusningstid på vissa trafikleder
2. Klart utpekad ansvarig för olika fel på vägen och vägutrustningen
3. Vaghållarna måste vara med vid planeringen av toppmöten med politiker etc. Helst bör transporterna ske med helikopter om man inte kan utlokalisera verksamheten utanför Stockholm
4. Samarbetet mellan Trafik Stockholm/VägAssistans och Gatujouren måste förbättras
5. Lagen ändrades från årsskiftet 2003 – 2004 så att vaghållare och kommunal trafikövervakning själv kan fatta beslut om flytt av övergivna fordon. Det är viktigt att snabbt ta fram rutiner för detta
6. Se till att stoppförbud är skyltat där det behövs
7. Viktigt med samverkan med SL så att kollektivtrafikens behov prioriteras, respektive att SL tar hänsyn till annan trafiks behov
8. Se över rutinerna för godkännande av byggetableringar på trafikleder och dessutom dispenstransporter på helgdagsafton etc
9. Bättre samverkan så att stora evenemang inte krockar med avstängningar och omläggningar
10. Lagen ändrades årsskiftet 2003 – 2004 så att Vägverket och kommunal trafikövervakning själv kan fatta beslut om flytt av övergivna fordon i samband med fara och hinder. Det har tyvärr ännu inte tagits fram rutiner för tillämpa de möjligheter som den nya lagen ger. Framkomlighetsgruppen arbetar med frågan.
11. Nya affärer som öppnar med mycket låga lockpriser borde samråda med polis i förväg

Vägutformning

12. Ska mittbarriärer i betong på motorväg kunna knuffas över tre körfält i samband med påkörning, eller behövs det förbättringar?
13. Behov av avkörningsplats på Centralbron södergående vid Riddarholmen
14. Behovet av högre mittbarriär på Centralbron är stort. Det är aviserat att byggas först 2005 – 2007, trots tidigare tankar om en provisorisk lösning
15. Tydligare skyltning av begränsad fri höjd, bland annat vid Slussen
16. Portaler bör klara stormvindar
17. Ska en personbil kunna kana på mittbarriären och knäcka två belysningsmaster?
18. Reservsystem behövs när vitala tekniska system är avstängda för ombyggnad
19. Är de påkörningsvänliga räckesändarna alltid trafiksäkra?
20. Avstängningssystemet vid motorvägsbron i Södertälje behöver förbättras
21. Ansvariga måste förvissa sig om att brandventilation i tunnlarna fungerar, liksom avrinningssystem

Ledningscentraler

22. Ett förbättrat samarbete behövs mellan Stockholms stad (driftscentralen, gatujouren etc), Vägverket (vägtrafikcentralen, VTC), VägAssistans, polis och räddningstjänst
23. Det behövs bättre rutiner för avrapportering av nattarbeten och befogenheter för VTC att se till att försenade arbeten inte stör trafiken alltför mycket

24. Allvarliga trafiksignalfel måste nå fram till signaljouren snabbare så att de kan åtgärdas utan fördröjning
25. Se till att stoppa trafiken vid glansis i backar
26. Bättre, mer begriplig, information inför planerade avstängningar
27. Bärningsrutinerna behöver ses över och samarbetet med restvärdesledare etc i syfte att snabba upp bärgning vid olyckor med tunga fordon inblandade
28. Bristfällig information på internet (vv.se och trafiken.nu) om stora akuta trafikproblem. Bör kunna förbättras genom manuell inmatning
29. Bättre kommunikationsutbyte mellan olika ledningscentraler och även radiostationerna. Dels så att alla vet allt de behöver veta, dels så att informationen är begriplig
30. Bättre planering inför stora allvarliga händelser
31. Hur ska man räkna körfält, från höger eller vänster? Eller bättre att använda höger/vänster?
32. Bättre kommunikationsutbyte mellan olika ledningscentraler
33. Förbättra informationsöverföringen till bilisterna
34. *Se till att www.trafiken.nu verkligen fungerar när den behövs som bäst*
35. Informationen via www.trafiken.nu måste vara lätt att begripa
36. Ansvarförhållanden och utrustning måste vara klara när en ny entreprenör tar över ett vägavsnitt
37. Ansvarförhållanden och utrustning måste vara klara när en ny entreprenör tar över ett vägavsnitt

VägAssistans

38. Två assistansbilar på det övriga vägnätet (förutom Södra länken) räcker inte alltid under rusningstid.
39. VägAssistans verkar främst inom 10 km från city. Det inträffar även allvarliga störningar längre ut där VägAssistans skulle behövas snabbt på plats
40. VägAssistans skulle kunna göra stor nytta även under lördagar och söndagar
41. Ska VägAssistans skickas längre ut än 10-kilometersradioen från city?
42. VägAssistans behöver tungbärningskapacitet
43. VägAssistans verkar främst inom 10 km från city. Det inträffar även allvarliga störningar längre ut där VägAssistans skulle behövas snabbt på plats
44. VägAssistans skulle kunna göra stor nytta även under lördagar och söndagar
45. Maskinell soputrustning på VägAssistansfordonen?
46. Tillgång till brunnslöck med mera. På VägAssistansfordonen eller i åtkomliga förråd
47. VägAssistans behöver brandskåpsnycklar för att kunna släcka trafiksignaler
48. Behöver VägAssistans elsäkerhetsutbildning?
49. VägAssistans behövs även utanför den normala 10 km-radien

Tunga fordon och dess last/mycket allvarliga störningar

50. Det behövs förberedda rutiner för att snabbt få fram frontlastare, kranbilar, sobilar, lastbilar, sandbilar, bärgare etc i samband med allvarliga störningar. Ett förslag att alla (oavsett väghållare) vid allvarligare händelser utnyttjar Vägverkets jourorganisation
51. Någon (förslagsvis VTC) måste dokumentera vad som har beställts och se till att fordonen kommer fram. Vid behov ordna poliseskort genom köer
52. Vid mycket allvarliga händelser, typ Tegelbacken som kanske inträffar totalt fyra gånger om året, behövs en "insatschef" från väghållaren på platsen. Bland annat för att kunna samråda med polis och räddningstjänst, kunna beställa erforderliga resurser,

- kunna fatta beslut som får ekonomiska konsekvenser och att säkerställa att bra information lämnas till media
53. Även en skadereglerare från fordonens försäkringsbolag (via Larmtjänst) behövs vid denna typ av allvarliga händelser på samma sätt som vid fastighetsbränder
54. För att kunna överblicka köläget behövs flygspaning. Vid liknande allvarliga händelser tidigare har det ofta en polishelikopter skickats upp
55. För att effektivt kunna informera behövs bättre information till lokalradio och variabla skyltar (VMS) vid infarterna
56. Bättre disciplin hos förare av dispensfordon (bredd respektive vikt)
57. Är det lämpligt att använda ledbussar vid vinterväglag, eller bör man försöka undvika ledbussar?
58. Se till att bärga snabbt, även om olyckan inträffar mitt i natten. Annars är det lätt att morgonrusningen påverkas
59. Undvik bärgning under rusningstid om fordonet inte blockerar
60. Tungta fordon får inte köra för fort i kurvor. Då välter de lätt. Alltför dyrt att räta ut alla kurvor
61. Två assistansbilar på det övriga vägnätet (förutom Södra länken) räcker inte alltid under rusningstid.
62. Tungta fordon ställer till med riktigt stora problemen. De måste framföras väl och vara i gott skick. Tex måste lasten säkras väl
63. Höga lastbilar eller lastbilar med uppfälld kran ställer ofta till problem om de kör in i portaler eller viadukter. Vad kan man göra åt det?
64. Olyckor där farligt gods är inblandade leder sällan till skadade pga den farliga lasten, men däremot till omfattande avspärningar
65. Alltför hög lastbil fastnar under viadukt etc
66. Bärgning av tunga fordon förekommer fortfarande under rusningstid
67. Ledbussar blockerar effektivt om de fastnar på fel ställe. VägAssistans saknar kunskap/utrustning för bogsering

Trafikanternas beteende

68. Det inträffar alltför många upphinnandeolyckor i vänster körfält. Utöver nackskador uppstår risker för ytterligare olyckor och långa köer. Avstånden måste öka och hastigheterna måste dämpas
69. Bilister som fastnar i köer vänder ofta eller backar på motorväg. Hur farligt är det? Går det att påverka beteendet? Kanske genom att lugna ner bilisterna genom polisnärvaro?

Beteende på olycksplats

70. Polisutredningar efter olyckor bedrivs med fördel utanför själva olycksplatsen. Polisen behöver se över sina rutiner
71. Utryckningsfordon som stannar i vänster körfält är utsatta för stora faror. Det är viktigt att undvika att stanna om man inte är tvungen. Synbarheten bakifrån bör förbättras på utryckningsfordonen
72. Rutinerna för att landa med ambulanshelikopter på väg kan behöva ses över. Att landa innebär en fara liksom risker för krockar i köslutet i de långa köer som lätt uppstår
73. Ställ upp insatsfordon på rätt sida av vägen för att undvika onödiga hinder
74. Landa inte med ambulanshelikoptern i onödan
75. Minska avspärningarna efter det första akuta skedet
76. Man kan ofta öppna åtminstone något körfält tidigare

- 77. Minimera avspärningarnas omfattning i tid och rum, utan att tumma på säkerheten. Glöm inte risken för kökollisioner
- 78. Stäng inte av mer än nödvändigt
- 79. SL-förare bör inte lämna havererade bussar när de står hindrande på trafikled. SL har redan skärpt rutinerna
- 80. Avvakta gärna med det som inte måste göras akut till natten
- 81. Tag större hänsyn till SL-trafiken vid akuta avstängningar
- 82. Störande bärgning av tunga fordon bör under tillåtas under rusningstid, men förekommer fortfarande
- 83. Även relativt triviala olyckor kan fortfarande leda till omfattande avstängningar under lång tid

Snabbt få undan fordon från vägbanan

- 84. Det saknas fortfarande bra rutiner för att snabbt få undan övergivna fordon på trafikleder. De kan bli stående i veckor och även förorsaka trafikolyckor
- 85. Det är viktigt att snabbt få undan hindrande fordon. VägAssistans, polis och andra bör inte vänta på bärgningsbil som föraren säger sig ha beställt
- 86. Skriv inte rapporter på plats utan åk fram till närmaste avfart om det går

Bättre beredskap vid planerade och oplanerade händelser

- 87. I samband med större planerade händelser, typ avstängningen av tunnelbanan under påsken 1999, är det viktigt att ha resurser för att snabbt kunna ställa om trafiksignalerna om köerna växer oplanerat
- 88. Beredskapen, vanan och rutinerna verkar ha brister hos såväl väghållare, bilister och yrkestrafik vid de första snöfallen för vintern. Just detta år var utländska lastbilar särskilt diskuterade, utan att någon hade några siffror på om de råkade mer illa ut en andra
- 89. Man måste vara väl beredd på de första snöfallen och inte tas på sängen
- 90. Förbättrad katastrofplanering för riktigt stor störningar

Bättre tekniska system

- 91. De tekniska systemen i Söderledstunneln måste förbättras med kameraövervakning, bättre infartsskyltar och bommar
- 92. Det behövs ett bättre höjdvarningssystem vid infarterna till Klaratunneln + från Centralbron mot Söder Mälarstrand
- 93. Hur är det med driftssäkerheten för de öppningsbara broarna i Stockholm? Broarna vid Danvikstull, Liljeholmen med flera bör inte få fastna i öppet läge
- 94. Variabla meddelandeskyltar (VMS) skulle underlätta, t ex vid Stockholm Marathon
- 95. Bättre höjdvarningssystem vid avfarten från Centralbron mot Söder Mälarstrand, Klaratunnelns infarter med flera ställen?
- 96. Variabla meddelandeskyltar (VMS) har ibland nackdelar i jämförelse med konventionella skyltar
- 97. Det behövs system för flexibel skyltning i samband med omledning efter olyckor. VMS och/eller enklare system
- 98. Dåliga varningssystem som behöver förbättras för alltför höga fordon vid Klaratunneln och avfarten från Centralbron mot Söder Mälarstrand
- 99. Behov av reservkraft till extra viktiga trafiksignaler
- 100. Bättre system för tillfällig varning och vägvisning. Påskynda utbyggnaden av VMS, använd MIP (mobil VMS), skyltmateriel på VägAssistansfordon och på vägstationer

101. Söderledstunnelns säkerhetssystem (och kanske även fläktsystem) behöver förbättras och lyftas till liknande nivå som Södra länken kommer att få
102. Det behövs fortfarande snabbare rutiner för att få fram utrustning, speciellt sopmaskin. Vägverket anskaffar nu en sopvals som ska placeras i Sickla och ska kunna kopplas på VägAssistansfordonen
103. Murphys lag gäller även tekniska system i trafiken. Om något kan gå fel så går det fel. Planera för detta
104. Se till att ha adekvat beredskap inför strömavbrott
105. Rutiner behövs för att kunna göra tyngre reparationer av viktiga trafiksignaler under jourtid
106. Reservplaner för trafiksignaler för omledning behövs
107. Bättre användning av variabla meddelandeskyltar (VMS) behövs. Rutiner och teknik på Trafik Stockholm har delvis redan förbättrats
108. *Rörliga broar måste hållas i gott skick*
109. Bygg bort de brunnslock som finns i körbanor på vitiga trafikleder
110. Undvik att använda tekniska system när de kanske gör mer skada än nytta (portabel VMS)
111. Till synes enkla fel på trafiksignaler kan leda till stora fördröjningar
112. System som trafiken.nu är alltför sårbara (22/1)

Vägarbeten

113. Det krävs bättre hos disciplin entreprenörer så att TA-planer följs. Vägarbetena måste vara korrekt skyltade och utmärkta
114. Det behövs tydligare skyltning för att trafiken ska köra som tänkt vid vägarbeten, speciellt de första dagarna. På motorvägar krävs extra tydlig skyltning och vägmarkering
115. Starta inte vägarbeten för tidigt på dagen och se till att de är klara i tid
116. Använd körspårsmallar vid planering av vägarbeten
117. Vissa arbeten görs med fördel som nattarbeten
118. Se till att göra etableringen enligt trafikordningsritningar och att göra allt färdigt på en gång
119. Dålig samordning enligt Stockholms stads revisorer. Förbättringar föreslås
120. Det krävs ordentliga kapacitetsberäkningar om man ska reducera antalet körfält under rusningstid på trafiklederna
121. Även vid belägningsjobb nattetid krävs en bättre planering
122. Radierna måste vara så stora att tunga fordon kommer igenom utan att få punktering när de slår i betongblocken.
123. Även vid vägarbeten måste man planera för avrinning
124. De falska brandlarmen i Söderledstunneln visar på allvarliga brister i avstängningsmaterial och rutiner
125. Gör ordentliga kapacitetskalkyler inför större vägarbeten
126. Det krävs bättre rutiner vid vägarbeten så att informationen sprids bland väghållare, ledningscentraler och även trafikanter
127. Skyltningen vid vägarbeten måste vara korrekt och begriplig från och med första natten. Det är då olyckorna inträffar
128. Vägarbeten måste hålla sig inom anvisade tider och ytor och får till exempel inte försenas in under rusningstid
129. Se över tiderna för nattavstängningar på trafiklederna så att onödiga och farliga köer undviks

130. De gamla gasledningarna ställer till stora problem. Ofta behov av snabba akuta reparationer. Mer förebyggande underhåll verkar behövas
131. Gör ordentliga kapacitetskalkyler inför vägarbeten
132. Genomför kritiska vägarbeten snabbare genom bland annat arbete dygnet runt
133. Văgarbeten måste hålla sig inom anvisade tider och ytor och får inte pågå under rusningstid enligt väghållarens regler
134. Se över tiderna f r nattavstängningar på trafiklederna så att onödiga och farliga köer undviks
135. Planera vägarbeten så att köer ej söker sig ut på motorvägar
136. *Se till att vägarbeten bedrivs på de tider som  r de planerade*
137. Särskilt den första dagen för ett vägarbete  r kritiskt. Trafikoml ggningen måste fungera, redan då
138. G r kritiska arbeten sommartid
139. Just innerstadens gasledningar ställer ofta till stora trafikproblem n r ge g r s nder
140. Glöm inte bort att återställa efter avstängningar

Övrigt

141. På något sätt måste alla seriekrockar i vänster körfält med 4, 5, 6 eller 7 bilar undvikas. De leder ofta till nackskador, samt till stora framkomlighetsproblem
142. Statsbes k och stora konferenser leder till stora avspärningar och störningar i samband med eskorter. Informationen har förbättrats. G r det att göra mer?
143. Det verkar vara svårt att hantera informationen tillräckligt snabbt i samband med återfrysning på v ta vägbanor och andra former av så kallad blixthalka. Kan rutinerna förbättras?
144. Seriekrockar i vänster körfält  r ett gissel.  vervakning så att förarna håller avstånden?
145. Använd inte obegripliga v gnummer såsom E4.25 (Söderleden) eller lv 1013 som information
146. Studentekipage ställer till stora köer, samt olycksrisker. Information och övervakning?
147. Även invigning av en affär kan ge kaos. Vad göra åt det?
148. Bättre rutiner för att informera om och att bekämpa återfrysning av v ta vägbanor respektive underkylt regn
149. Statsbes k och stora konferenser leder till stora avspärningar och störningar i samband med eskorter. Informationen har förbättrats. G r det inte att förlägga aktiviteterna utanför innerstaden?
150. Seriekrockar i vänster körfält  r ett gissel.  vervakning så att förarna håller avstånden?
151. Studentekipage ställer till stora köer, samt olycksrisker. Ännu mer information och övervakning än den som sattes in 2004?
152. Stora masskrockar  r ett problem, men vad kan man göra åt dem?
153. Frekventa avstängningar av nybyggd tunnel (Södra länken) under rusningstid
154. Nya fina datorsystem som trafiken.nu blir lätt överbelastade n r de behövs som mest
155. Radio Stockholm minskar sina ambitioner samtidigt som TV4 ökar sin
156. Bränder i närheten av trafiken kan leda till avstängningar
157. Nybakade studenter ramlar lätt av sina flak och leder till framkomlighetsproblem

Vägverket

Region Stockholm
171 90 Solna

Besöksadress: Sundbybergsvägen 1
www.vv.se, vagverket.sto@vagverket.se
Telefon: 0771-119 119. Telefax: 08-627 09 23.



Vägverket