

Störningar i Stockholms vägtrafik 2012



Titel: Störningar i Stockholmstrafiken 2012

Publikation: 2013:097

Utgivningsdatum: 2013-05

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: David Kernell, Trafikverket

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

Telefon: 0771-921 921

E-post: stockholm@trafikverket.se

Telefax: 08-627 09 23

Författare: Peter Kronborg

ISBN: 978-91-7467-489-7

Foto: Scanpix (Bertil Enevåg Ericson, Anders Wiklund, Tobias Röstlund, Olle Sporrong XP, Janerik Henriksson, Tomas Oneborg SvD, Pontus Lundahl, Jens l'Estrade och Erik Mårtensson), Stockholms stad och Movea (Peter Kronborg).

Omslaget: Begynnande snöfall på Essingeleden vid Lilla Essingen onsdag den 5/12. Vad som senare under dagen utvecklade sig till en "megainfarkt".

Förord

I denna rapport redovisas exempel på allvarliga eller principiellt intressanta störningar i vägtrafiken i Stockholmsregionen under 2012. Det gäller både biltrafik och busstrafik. Redovisningen fokuserar primärt på framkomlighet, men även delvis på trafikantinformation. Trafiksäkerheten är givetvis viktig, men tas inte upp primärt. Redovisningen är inriktad på vad som har hänt och vilka konsekvenserna har blivit för framkomligheten, men framför allt på förslag till åtgärder för att reducera konsekvenserna vid händelser i framtiden.

Även positiva händelser tas upp, även om det inte är det primära syftet med rapporten.

Liknande rapporter har getts ut årligen från och med 1999 av Vägverket, numera Trafikverket. Dessa rapporter, tillsammans med denna rapport, innehåller en stor mängd idéer om vad som kan förbättras i Stockholmstrafiken.

Rapporten är framtagen av Framkomlighetsgruppen som under slutet av 2012 bestod av:

Joakim Barkman	Trafikverket
Håkan Carlbom	Stockholms stad, Trafikkontoret
Mats Fager	Stockholms stad, Trafikkontoret
Dick Gahnberg	Trafikverket
Klas Gedda	Trafikpolisen, Operativa avdelningen
Tommy Jansson	Trafikverket (ordförande)
Björn Karlsson	Trafikverket
Kenneth Karlsson	Falck AB
David Kernell	Trafik Stockholm
Peter Kronborg	Movea Trafikkonsult AB (sekreterare)
Catrin Lundell	SOS Alarm
Kent Lundqvist	Storstockholms brandförsvär
Pauline Sedin	SL, AB Storstockholms lokaltrafik
Tage Tilliander	Solna stad
Andreas Zeijlon	Stockholms stad, Trafikkontoret
CG Wrangel	Trafikpolisen, City

Framkomlighetsgruppen vill särskilt peka på att även till synes små enkla trimningsåtgärder ofta kan ge stora effekter på transportsystemets förmåga att hantera störningar.

Stockholm, mars 2013

David Kernell



Även barnvagnar hade framkomlighetsproblem vid snöstormen onsdagen den 5/12. En "megainfarkt" för alla i trafiken (gående, cykel, bil, buss, spårvagn, pendeltåg, regional- och fjärrtåg, samt flyg).

Innehåll

1 Sammanfattning	7
2 Omfattande trafikinfarkt onsdagen den 5/12	8
3 Tunga fordon som blockerar vid fel plats vid fel tidpunkt dominerar bland de allvarligaste störningarna	10
4 Vägarbeten	13
4.1 Stora investeringar.....	13
4.2 Sommarens vägarbeten.....	15
4.3 Nynäsvägens bullerplank och cykelbanor.....	18
5 Övriga utvalda störningar 2012	19
6 Positivt under 2012	26
7 Viktiga funktioner för framkomligheten	27
7.1 VägAssistans.....	27
7.2 VägVakt, en kostnadseffektiv lösning.....	28
7.3 Samverkanscentral Stockholm.....	28
8 Vad kommer att hända i framtiden?	30
8.1 Under 2013.....	30
8.2 Utblick efter 2013.....	30
9 Vad lyckades Framkomlighetsgruppen med under 2012?	32
10 Slutsatser - att arbeta vidare med	33
Bilaga 1: En mer detaljerad beskrivning av störningar 2012	35



Mycket i denna rapport kretsar, liksom tidigare år, kring vinterväglag och tunga fordon som vält.

1 Sammanfattning

Fram till onsdagen den 5/12 var 2012 ett relativt normalt trafikår. Men det snöfall som började redan under sen kväll den 4 december och sedan fortsatte under en stor del av onsdagen lamslog all sorts trafik i Stockholmsregionen. Det kom upp till 60 cm snö och vinden var dessutom hård. Händelsen beskrivs som en "megainfarkt" i rapporten. Den senaste störningen av samma storleksordning var Lodbroks påsegling av Essingebron 2005.

- Förvarningar fanns och spreds. Dock inte via VMS, variabla meddelandeskyltar
- Det kom mycket snö.
- Det är svårt att snöröja under pågående snöfall. Det tog flera dagar att röja upp.
- Informationen haltade, delvis beroende på hög belastning på internet.
- Rutiner för uppmaningar från myndigheter (polis eller Trafikverket) att inte ge sig ut med bil kan förbättras.

Havererade, krockade eller i värsta fall välta tunga fordon leder till stora problem i Stockholmstrafiken genom att de är stora och svåra att flytta på. Det är ingen nyhet, men i denna årsrapport ges sju exempel från 2012. Utöver alla tidigare förslag för att snabbt få undan hinder föreslås att en av de personbilsbärgare som ingår i VägAssistans ersätts med ett så kallat tungflak.

Vägtrafiksystemets känslighet visar sig särskilt mycket i samband med vägarbeten och trafikomläggningar. Tisdagen den 20/3 spårade en byggkran ur invid E18 Hjulstavägen varvid E18 stängdes under åtskilliga timmar. Tisdagen den 11 september skadades en bro på den provisoriska Eugeniabågen på E4, och ett körfält förblev stängt i flera timmar på detta kritiska ställe. Båda dessa händelser visade på att rutinerna för att hantera riktigt stora störningar kan förbättras ytterligare.

Natten mot onsdagen den 17/10 genomfördes en större trafikomläggning på Roslagsvägen (E18.20). Natten mot måndagen den 3/12 genomfördes en större trafikomläggning vid Kista trafikplats och Kymplingelänken. Vid båda dessa omläggningar blev det köer och störningar. Framkomlighetsgruppen trycker på vikten av att genomföra trafikomläggningar exempelvis natt mot lördag, för att man ska hinna trimma trafikomläggningen innan rusningstrafiken börjar på måndag morgon.

Bland sommarens vägarbeten dominerade broskarvar på Essingeleden. Dels uppstod en akut broskada under våren (åtgärdades under sommaren), dels renoverades ytterligare ett antal skarvar under sommaren. Mellan fredagen den 6/7 och söndagen den 5/8 var enbart 2 + 2 körfält öppna på Essingeleden. Detta orsakade långa köer, men i och med att arbetet i princip utfördes under industrisemestern kunde köerna begränsas.

Vissa fogar som skulle ha åtgärdats under sommaren hanns inte med, beroende på den ovan nämnda broskadan. Dessa reparerades som nattarbeten under hösten. Dagtid var skarvarna täckta med fartygspåtar – en ny arbetsmetod som fungerade relativt bra.

Allt var inte negativt under 2012. Det nya förbudet mot studentflak runt Sergels torg fungerade bra, den nya breddade motorvägen E4/E20 Hallunda–Moraberg invigdes den 7/9 och kravet på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon började gälla den 1/1 2013.

2 Omfattande trafikinfarkt onsdagen den 5/12

Vintern 2011/2012 var en mild vinter utan stora snömängder i Stockholm, och därför var det inga större vinterproblem under det första halvåret 2012.

Vintern 2012/2013 inleddes mildt och utan större snöfall. Men onsdagen den 5/12 2012 kom ett snöoväder som förvandlade vintern 2012/2013 till fullt jämförbar med snövintrarna 2009/2010 och 2010/2011.

Snöstormen onsdag den 5/12 utvecklades till en mycket omfattande trafikinfarkt¹ ("megainfarkt") som lamslog inte bara biltrafiken, utan även järnvägstrafiken och flygtrafiken i Stockholmsområdet.

Redan under tisdagen den 4/12 kom det kraftfulla varningar:

- Under morgonen varnade SMHI för "Snökaos över Stockholm".
- Under eftermiddagen gick Trafiken.nu ut med akut trafikruta som bland annat rapporterade om SMHI:s klass 2-varning.
- SMHI prognostiserade ytterligare cirka 30 cm snö.

Under natten kom snöfallet in över Stockholm och tilltog under morgonen, för att fortsätta till 15-tiden. Det kom mellan 30 och 60 cm snö, allra mest i Roslagen. Dessutom blåste det kraftigt. I och med att det snöade under förmiddagsrusningen och fram till eftermiddagsrusningen försvårades snöröjningen.

Några noteringar:

- Redan under sen kväll och natten kom någon decimeter snö.
- Prognos från SMHI under morgonen: 30 cm till fram till torsdag morgon.
- Trafikolyckor och slirande lastbilar redan under morgonen.
- En riktig trafikinfarkt var ett faktum för vägtrafiken redan under förmiddagen, och den utvecklade sig till en mycket omfattande sådan under eftermiddagen.
- Lastbilar blockerade på flera trafikleder.
- Många busslinjer ställdes in. Särskilt ledbussar var drabbade. Stora förseningar i övrigt.
- SL hade i februari 2012 tagit fram kartor över vilka bussvägar som borde prioriteras vid snöröjningen. Det är inte säkert hur stor effekt denna prioritering hade
- Utöver vägtrafiken drabbades även spårvägstrafiken (Tvärbanan "gav upp" kl. 8.38), järnväg (växelfel m.m., upp till 3 timmars förseningar) och flyg (Arlanda och Bromma mestadels stängda under dagen). Tunnelbanan däremot fungerade relativt bra
- Resenärer och trafikanter uppmanades från flera olika källor att "stanna hemma", men det fanns inget tydligt myndighetsbeslut.
- Snöandet slutade vid 15-tiden. Då var det för sent för att hinna snöröja klart före eftermiddagsrusningen.

¹ Med en trafikinfarkt menas i denna rapport en störning som innebär att stora delar av Stockholms trafiksystem är utslaget under en rusningsperiod. Detta inträffar 2-3 gånger per år. I det här fallet var nästan all trafik utslagen under ett dygn. Det inträffar en gång vart femte år, till exempel Lodbroks påsegling av Essingebron 2005.

- Väglagskartan från Trafiken.nu visade på eftermiddagen fortfarande de flesta vägar i länet som gula (risk för besvärligt väglag), trots att de borde varit röda (besvärligt väglag). Det hade kanske behövts ytterligare en färg: katastrofalt väglag?
- Trafiken.nu gick ner i ett reservläge och visade bara en begränsad information under eftermiddagen.
- Även på torsdagsmorgonen var bil- och busstrafiken drabbad.
- Det kom ännu mera snö i Roslagen under torsdagsmorgonen. Även riksvägar kallades "oplogade".
- Det bildades plogvallar längs huvudgator och det var helt oplogat på vissa vägar i villaområden under flera dagar.
- "En vecka för att röja undan det värsta" enligt Trafikkontoret.
- Ännu mera snö i Roslagen under fredagen, och busslinjer ställdes in.



Det kunde ta någon timme att skotta fram bilen på kvällen den 5/12 när snöfallet väl hade upphört.

Rekommendationer

Förvarningen från SMHI var bra, och vinterväghållningen jobbade så gott det gick. (Det är svårt att ploga under rusningstid).

De VMS, variabla meddelandeskyltar, som finns borde kanske kunna ha använts aktivt för att förvarna om snöovädret.

Något som efterfrågades var kraftfullare uppmaningar från myndigheter (polis eller Trafikverket) att inte ge sig ut med bil. Rutinerna kan förbättras.

3 Tunga fordon som blockerar vid fel plats vid fel tidpunkt dominerar bland de allvarligaste störningarna

I flera av de tidigare årsrapporterna spelar tunga fordon en stor roll. När ett tungt fordon är inblandat kan det uppstå flera problem:

1. Genom sin storlek blockerar de lätt flera körfält.
2. Genom sin tyngd och sina tryckluftsbromsar blir bärgningen svår och det krävs speciella bärgare.
3. Detta kan krävas extra resurser eftersom lasten kan
 - › ligga spridd över körbanan
 - › kräva omlastning
 - › vara värdefull och kanske djupfryst
 - › bestå av farligt gods.
4. Ofta sprids diesel och hydraulolja ut på körbanan vilket kräver sanering.
5. Olyckornas kan föranleda en omfattande utredningsinsats av polisen. Fordonet kan behöva tas in på teknisk undersökning.

När VägAssistans startade 1996 hade man ett så kallat tungflak under rusningstid. Ett tungflak är en tungbärgare som inte klarar av riktigt lika tunga lyft som en traditionell tungbärgare, men som i övrigt klarar allt som en tungbärgare kan. Tungflaket har ett dessutom flak där man kan dra upp en personbil eller mindre lastbil. Tungflaket i VägAssistans var bemannad av fullt kompetent personal. Därigenom disponerade VTC (numera Trafik Stockholm) en kompetent resurs som kunde sättas in även på lösa indikationer; marginalkostnaden var nämligen noll.



Det treaxliga tungflak som 1996-1997 ingick i VägAssistans.

Även i år inträffade flera olyckor med stora konsekvenser där tunga fordon var inblandade:

- Måndagen den 30/1, ungefär kl. 11: En lastbil med trailer välte i påfarten från Hjulsta trafikplats mot Hjulstavägen österut. Den blockerade inte helt, men ändå inleddes bärgning under rusningstid kl 15.51, varvid E18 österut och även rampen stängdes under åtskilliga timmar. Första prognos 17.30, nästa 21.30. *Varför bärgades lastbilen inte under sen kväll? Det hade varit viktigt att snabbt få fram tungbärgningskompetens.*
- Måndagen den 6/2 kl. 6: En lastbil med dubbelpunktering bak blockerade ett körfält på Essingeleden norrgående vid Hornsberg. Köerna växte snabbt, beroende på lastbilen och en trafikolycka vid Aspudden. Några av Södra länkens infarter från väst stängdes av kl. 7.29. Däckjour på plats kl. 7.40, det vill säga efter drygt 1½ timme. Däckjournen åkte till Häggvik för att hämta däck. *Ett tungflak i VägAssistans hade kunnat ta ett hjul från andra sidan av lastbilen och monterat det på sidan med punktering. Klart kanske 6.45?*
- Tisdagen den 3/4 kl. 4.40: En lastbil i diket på E20 mellan Mariefred och Nykvarn. Den utgjorde ett visst hinder fram till bärgning då E20 stängdes västerut kl 7.10–7.40, det vill säga under rusningstid. *Ett typiskt fall där bärgningen borde skett före eller efter rusningstid?*
- Måndagen den 28/5 kl. 4.43: En lastbil med krossmassor välte i påfarten från Norrtull/Karolinska upp på E4 vid Haga södra. Ett av två körfält blockerades. Man beslutade att avvakta med bärgningen till efter rusningen (vilket blev till kvällen). Omfattande köer: Östermalm, Vasastaden, Essingeleden, Södra länken, Solna, Uppsalavägen söderut etc. Observera kön söderut på Uppsalavägen. Genom blockeringar drabbades även denna köriktning – en trafikinfarkt. Liknande köer under eftermiddagen. *Hade man kunnat knuffa hindret åt sidan redan tidigt på morgonen och kunnat hålla de två körfälten öppna? Det hade varit viktigt att snabbt få fram tungbärgningskompetens.*



Haga södra den 28/5: Släpet, med last, välte ner på en gång- och cykelväg. Dragbilen låg på vägren och höger körbana. Det gick nästan att passera i två körfält.

- Torsdagen den 13/9: En lastbil stannade med låsta bromsar på E4/E20N strax före avfart Fittja. Lastbilen stod kvar i drygt 1½ timme i väntan på servicebil. *Hade det gått snabbare om VägAssistans hade haft ett tungflak?*
- Tisdagen den 9/10 kl. 7.16: En lastbil fick stopp på E4S strax före Eugeniattunneln. Köerna växte snabbt. Ett av två körfält blockerades. Först skulle en servicebil dit. Mot slutet var två tungbärgare på väg genom köerna, en norrifrån och en söderifrån. Lastbilen stod kvar till kl. 9.35.
 - › Återigen fel plats och vid fel tidpunkt.
 - › Men om två körfält hade stängts av i stället för ett, hade det blivit en infarkt.
 - › Enkel kalkyl: 15 000 fördröjningstimmar, motsvarande 5 miljoner kronor.

Om det hade funnits ett tungflak i VägAssistans hade kanske 80 procent kunnat sparas in?

- Onsdagen den 19/12 ungefär kl.6: Stopp på Stäketvägen (lv 267) efter Mälärvägen i körriktning österut. En lastbil behövde bärgas. Det blev totalstopp österut beroende på mittbarriären. Köerna gick ut på E18 när lastbilen bärgades kl. 7.45. Ingen information på trafiken.nu. Ett tungflak i VägAssistans hade kanske kört/ backat mot färdriktningen och varit tidigt på plats.

I princip hade ett tungflak i VägAssistans kunnat lösa problemen snabbare i alla dessa sju fall. Enbart den 9/10 skulle den samhällsekonomiska vinsten kunnat bli cirka 4 miljoner kronor.

Den 28/5 var konsekvenserna säkerligen betydligt större, i storleksordningen 100 000 fördröjningstimmar. Motsvarande cirka 30 miljoner kronor.

Det finns säkerligen ytterligare fall som inte har registrerats.

Merkostnaden för att ersätta en av de vanliga bärgarna i VägAssistans kan kanske uppskattas till cirka 25 procent. Det vill säga en tungbärgare och en vanlig bärgare i stället för två vanliga bärgare under rusningstid.

Framför allt under 2011 drevs ett projekt om bärgning av tunga fordon. En bärande tanke var att närmaste kompetenta lediga tungbärgare skulle beställas, i stället för en tungbärgare som ägs av det bolag som den havererade lastbilens försäkringsbolag har avtal med. Trafikförsäkringsföreningen (TFF) kunde dock inte gå med på detta, förutom i några få exceptionella fall.

Trafik Stockholm har under 2012 tagit fram nya rutiner för beställning av tungbärgare, varför de sju fallen som beskrivs ovan kanske skulle hanteras bättre i dag, men med en tungbärgare i VägAssistans skulle det gå ännu snabbare.

Rekommendationer

- Överväg att ersätta en av personbilsbärgarna med en tungbärgare i den upphandling av bärgare inom VägAssistans som görs till hösten.
- Undvik om möjligt att bärga tunga fordon under rusningstid. Vänta exempelvis till sen kväll.



En tungbärgare kan hantera de flesta problem med tunga fordon, men antalet riktiga tungbärgare i länet har minskat från ca 12 i mitten av 1990-talet till ca 6 idag. I stället har det kommit tungflak, men de klarar inte alla arbetsuppgifter och är ofta upptagna med olika former av transportuppdrag.

4 Vägarbeten

4.1 Stora investeringar

Långvariga vägarbeten, beroende på infrastruktursatsningar, som påverkade framkomligheten i Stockholmstrafiken under hela 2012:

- **Breddningen av E4/E20 Hallunda–Moraberg**
Breddningen avslutades i stort sett 2011. Det som återstod under 2012 var bland annat ny beläggning på vissa avsnitt, färdigställande av nödfickorna och invigning med ministern. Inget av detta störde trafiken, mer än tillfälligt. Vad som inte hanns med under 2012 var att ta MCS, Motorway Control System (kövarningssystem), söder om Salem i drift och det slutgiltiga drifttagandet av alla 18 videokameror.
- **Norra länken**
Provisorier fungerade i stort sett bra under året, dock med två stora undantag:
 - › Tisdagen den 11/9 kl. 14.07: Broskada på den nybyggda provisoriska Eugeniabågen, E4 norrgående. Ett körfält stängdes till kl. 17.50:
 - Sämsta tänkbara plats i länet.
 - Dålig tidpunkt, direkt före eftermiddagsrusningen.
 - Mycket långa köer, nästan trafikinfarkt.
 - Felet känt sedan tidigare, men bedömt att hålla.
 - Bra insatser av entreprenörer, polis och andra.
 - Informationen nådde inte alla berörda. (Delvis beroende på att händelsen "bara" var kodad som vägskada, inte som trafikolycka, delvis för att man inte nådde personer som var på sammanträde.)
 - › Förslag från summeringsmötet efter broskadan på Eugeniabågen?:
 - Förbättra åtgärdsplanerna så att alla relevanta kontakter tas tidigt.
 - Skärp åtgärdsplanerna för kritiska platser, särskilt före eller under rusningstid.
 - Lägg in "ett mått av pessimism" i planerna.
 - Inför aktiv bevakning av hur stora störningar presenteras på trafiken.nu.
 - Det behövs snabbare rutiner för att få en störning klassificerad som akut nationellt.
 - Förmåga att snabbt ställa om kritiska trafiksignaler behövs.
 - Alla broar och tunnlar bör skyltas med sina namn.
 - Säkerställ att kontaktvägarna fungerar.

Det är ännu inte helt klarlagt varför en ny bro kunde få en sådan skada. Ovanstående förslag är värda att följa upp.

- Natten till onsdagen den 17/10: Trafikomläggning på Roslagsvägen (E18.20). Alldeles för kort grön tid i vänstersvängen från Roslagsvägen mot Björnäsvägen. Långa köer, från Roslags Näsby på morgonen och från Ropsten på eftermiddagen.
 - › Det visade sig att det som hade tagits i drift var den trafiklösning som ska användas från 2015 när Norra länken är klar.
 - › Det tog tid att åtgärda problemet. Successiva förbättringar fram till måndag morgon.

² Eugeniabågen den 11/9: Broskada. Uppsummeringsmöte den 21/9, Movea 2012-09-28.

Trafikomläggningen var inte tillräckligt bra planerad. Det är viktigt att ha med trafiksignalkompetens i ett fall som detta. Och genom att i stället lägga om trafiken natt mot lördag skulle man haft två dagar på sig att fintrimma omläggningen.

- **”Nya E18” på Järvafältet**

Detta bygge förlöpte väl under 2012, förutom en allvarlig incident och en trafikomläggning med vissa brister.

- › Tisdagen den 20/3 kl. 8.58: En byggkran invid Hjulstavägen spårade ur och hotade att välta över E18. Hjulstavägen stängdes i båda riktningar. Omfattande köbildningar, trots att olyckan skede i slutet av rusningstiden.
 - Diskussioner om kranen skulle säkras och sedan demonteras under natten. I stället förblev E18 stängd till cirka 16.30 medan kranen plockades ner. Det vill säga 6½ timme. (Vissa prognoser hade sagt 20.00)
 - VT-rutan (viktigt trafikmeddelande) på trafik.nu aktiverades 10.22 och på Läget i trafiken 11.16.
 - Det tog tid att få fram TMA-skydd, Truck Mounted Attenuator (krockskydd), till alla avspärningar som behövdes.
 - Lastbilar förvirrade sig in i Rinkeby och fastnade inför viadukter med begränsad fri höjd. Trafik Stockholm hade ingen ”Tungkarta” från Stockholms stad.
 - Ett samverkansbefäl från polisen på Trafik Stockholm hade varit önskvärt. Även samverkan i övrigt är viktigt. Det fungerade delvis bra, men kunde delvis ha varit bättre.
 - En planering vore önskvärd för denna typ av stora händelser.
 - En komplikation vid denna typ av händelser är att det är byggprojektet som ”äger” vägen, inte den normala driftsorganisationen.



Det syntes inte på avstånd att en av kranarna var urspårad, men man var tvungen att stänga E18 Hjulstavägen.

Denna incident visar att en olyckshändelse kan få stora oväntade följder. Om incidenten hade hänt mer centralt i länet skulle det kunna rubriceras som en trafikinfarkt.

Planeringen för stora oväntade störningar behöver förbättras. Trafik Stockholm måste ha kunskap om fri höjd och tillåtna vikter på möjliga omledningsvägar.

- › Natten mot måndagen den 3/12: Stor trafikomläggning vid Kista trafikplats och Kymlingelänken. Viss förvirring under måndagen; man skulle hålla till vänster om man ville åt höger (söderut) när man kom fram till E4. Mycket bristfällig skyltning, ”hann inte klart under natten”. Åtgärdades efter ett dygn.

Varför lägga om natt mot måndag? Det borde vara möjligt att planera bättre så att all skyltning finns på plats från början. Nya portaler över stängda körfält var dikt intill öppna körfält. Portalskytningen var i och för sig kryssad, vilket syntes bra i dagsljus. Men kryssen syntes inte i mörker, och det är mörkt under rusningstid i december.

- **Bygge av Tvärsparväg norr till Solna**

Under 2012 nådde detta arbete korsningen mellan Frösundaleden och Solnavägen, och störningarna blev därför allvarligare än under tidigare år. Bland annat stängdes Solnavägen av norr om Frösundaleden (från den 21/3) och Frösundaleden fick bara tre körfält öster om Solnavägen (från den 27/3). Omfattande köer, även på smitvägar som Sjövägen. Många bilister valde Armégatan som fick längre köer än vanligt.

Rekommendationer

- › Genomför de viktigaste förslagen från summeringsmötet efter broskadan på Eugeniabågen.
- › Påbörja vägarbeten hellre natt till lördag än natt till måndag. Om etableringen görs klar under lördagen har man sedan tid under söndagen och natten till måndag att göra justeringar innan rusningstrafiken börjar på måndag morgon.
- › I samband med större trafikomläggningar är det viktigt att
 - personal med hög trafikteknisk kompetens granskar ritningar och signalplaner i god tid före omläggningen
 - denna personal är med ute i fält när omläggningen genomförs
 - det finns beredskap att göra förändringar både strax före och direkt efter trafikomläggningen.

4.2 Sommarens vägarbeten

Som vanligt förekom det en hel del vägarbeten under sommarmånaderna. Trafiken under industrisemestern är i och för sig låg, men trafiken under veckorna mellan skolavslutningen och industrisemestern respektive mellan industrisemestern och skolstarten är betydligt högre än årsmedelvärdet. Och trafikmängderna före skolavslutningen och efter skolstarten är de allra högsta på hela året.

Man kan sammanfatta ett normalt år med:

- Januari: årsminimum (förutom industrisemesterperioden som har än lägre trafik).
- Före vecka 23: allt mer trafik under våren, undantaget sportlovet, påsklovet och kristi himmelfärdsveckan.
- Vecka 23: årsmax för trafiken.
- Vecka 24–25: skolorna har slutat, men fortfarande mycket trafik.
- I anslutning till midsommar
- Vecka 26: betydligt mindre trafik.
- Vecka 27: ännu mindre trafik; ”industrisemestern” (vecka 27–30) har börjat.
- Vecka 28–30: trafiken når de lägsta nivåerna för året.

- Vecka 31–33: trafiken ökar vecka för vecka.
- Vecka 34: skolorna börjar och trafiken når höga nivåer, men inte riktigt lika höga som under vecka 23.
- Efter vecka 34: Trafiken minskar vecka för vecka under hela hösten. Lokalt minimum under höstlovsveckan.

Observera att ovanstående ”normala” främst gäller infartslederna under rusnings-tid. Exempelvis Stockholms innerstad avviker. Ett annat exempel är väg 222 Värmdöleden och E18 Norrtäljevägen som fredag eftermiddag och måndag morgon under sommarhalvåret avviker, beroende på trafik till och från sommarstugor.

Vägarbeten som pågår bara just under industrisemesterns fyra veckor påverkar inte trafiken så mycket, men det gör däremot arbeten som pågår längre tid eller annan tid, speciellt om de pågår under skolterminerna.

De vägarbeten som påverkade trafiken mest under sommaren (och hösten) var:

- Fredagen den 6/7 – söndagen den 5/8: Omfattande arbeten på Essingeleden. Flera broskarvar, dels den som var aktuell i samband med broskadan den 26/4 och 30/5, dels planerade arbeten med andra broskarvar. Trafiken leddes i 2+2 körfält på den ena brohalvan. Avfarten från Tranebergsbron mot Essingeleden stängdes. Köer på Essingeleden norrifrån och söderifrån, samt på Tranebergsbron, mot Västerbron och på Långholmsgatan. Eftersom arbetet bedrevs under semestern blev köerna inte så extrema som vissa hade befarat. Alla planerade skarvar hanns inte med under sommaren vilket ledde till ytterligare arbeten under hösten.



Till vänster: Köer fram mot den trasiga broskarven söndagen den 10/6. (En av helgerna mellan broskadan och sommarens arbeten). Endast ett körfält var öppet. Observera ködisciplinen till vänster och köerna på Gamla Essinge brogata till höger. Bland andra var stombusslinje 1 drabbad.



Det var tidvis köer över hela Västerbron beroende på arbetet på Essingeleden. Det gick fortare att cykla.

- Samtidigt var (tyvärr) ett av två körfält avstängt söderut på Nynäsvägen direkt före påfarten från Södra länken från måndagen den 25/6, beroende på att bara två körfält var öppna söderut förbi bullerplanksbygget under sommaren. Köer som längst upp på Klarabergsgatan, samtidigt som flödet från Södra länken var strypt beroende på arbetena på Essingeleden. Kanske inte den allra bästa lösningen?



Bara ett körfält på Nynäsvägen fram mot bullerplanksbygget. Massiv kö i två körfält fram mot skyltvagnen. Samtidigt ingen kö alls från Södra länken.

Rekommendationer

- Industrisemestern är otvivelaktigt de bästa veckorna för att bedriva vägarbeten, men inte ens då kan arbeten på Essingeleden gå helt obemärkt förbi. Det borde göras en regelrätt samhällsekonomisk kalkyl före sommaren, så att utformningen av arbetena blir den bästa.
- Undvik samtidiga arbeten på Essingeleden respektive Nordsydaxeln–Nynäsvägen.
- Använd nattarbeten i större utsträckning vid arbeten med broskarvar, men utveckla bättre metoder för att fixera plåtarna.
- Försök att använda entreprenörernas kreativitet genom ett skriva incitamentsavtal, lämpligen baserade på total fördröjning för bilisterna.

4.3 Nynäsvägens bullerplank och cykelbanor

Ett av de arbeten som påverkade trafiken mycket under 2012 var:

- Måndagen den 13/2 (ungefär): Etablering av bygge av bullerplank och cykelbanor utmed Nynäsvägen mellan Sofielundsplan och Sockenvägen. Arbetet pågick sedan under hela 2012. Initialt påverkades enbart lokalkörbanorna, men senare (från 23/3) stängdes även 1+1 körfält på huvudkörbanan. Under rusningstid, i rusningsriktningen, var dock tre körfält öppna, dock i en smal ränna med en betongbarriär mellan höger- och mittenkörfält.



Höger körfält avstängt på Nynäsvägen söderut. Kö ut från Södra länken..

- Torsdagen den 26/4 ungefär kl. 6: Betongbarriären som skiljer höger körfält från de övriga på Nynäsvägen norrgående påkörd. Höger körfält avstängt till cirka kl. 8. Dessa betongbarriärer kördes på flera gånger under våren. Utmärkningen av dem förbättrades successivt och de högra körfälten (i den smala rännan) hölls stängda nattetid.



Den betongbarriär mellan höger och övriga körfält som kördes på ett antal gånger. Här med förstärkt utmärkning.

5 Övriga utvalda störningar 2012

Nedan följer i kronologisk ordning ett urval av störningar under 2011, utöver de som har tagits upp i tidigare kapitel. Det är främst störningar som är stora, principiellt intressanta och som skulle ha kunnat vara enkla att förebygga eller åtgärda, men det är också störningar som är tankeväckande eller som åtgärdades oväntat bra.

I bilaga 1 finns en utförligare förteckning, men någon total förteckning över alla störningar varken finns eller går att åstadkomma.

- Onsdagen den 11/1 kl. 8.45: En borr gick ner genom tunneltaket i Södra länken i påfarten från Huddingevägen (Silvertunneln). En buss och två lastbilar körde in i borren. Silvertunneln stängd norrut till cirka 11.30. Borren stod i korsningen Johanneshovsvägen–Älvkällevägen. Maskinisten hörde om olyckan på radio utan att förstå att det var hans borr som var orsaken. Södra länken var inte med på hans karta (sekretessbelagd). (Jämför december 2009 när en borr gick ner genom tunnelbanan på Södermalm.)
- Måndagen den 30/1: Ett vägarbete inleddes på E4 södergående mellan Södertälje Södra och Järna, med ett körfält avstängt enligt trafikenu. Efter ett telefonsamtal med Trafik Stockholm den 17/2 visade det sig vara ett arbete på väg 525 under E4 som hade blivit felpositionerat och informationen korrigerades snabbt. I Dagens Nyheter låg den felaktiga informationen kvar (i flera dagar), efter att den korrekta informationen lades in den 18/2.
- Torsdagen den 2/2 ungefär kl. 11: Dödsolycka på Värmdövägen. En lätt lastbil voltade över vajerracket och frontalkrockade med en SL-buss. Värmdövägen stängdes i fyra timmar.
- Onsdagen den 8/2 ungefär kl. 16: Ett tungt fordon stannade på grund av kör- och viloregler på E4 Uppsalavägen södergående före avfart Haga Norra. Föraren vägrade att flytta lastbilen trots uppmaning från VägAssistans och polis. Trafikpolisen fick till slut iväg lastbilen. Liknande händelser har inträffat ett flertal gånger.
- Onsdag 22/2 på morgonen: Klass 1-varning från SMHI kl. 22.18 på tisdagskvällen. Minusgrader och underkylt regn. Mycket halt, främst norr om Stockholm. ”Värsta halkan på 20 år”. Ett flertal olyckor, 42 stycken på 2½ timme. Den värsta var en seriekrock med cirka 15 bilar på E4 vid Bredden kl 8.40.
 - › Dålig information om halkan. På trafikenu enbart ”risk för halka”. Inget om SMHI:s varning.
 - › Ingen information om halka på VMS. Det finns ingen rutin för när halkinformation ska läggas ut på VMS. En sådan rutin skulle kunna införas.
 - › Information från räddningstjänsten via Radio Uppland om att ”inte ge sig ut på vägarna”. Inget sådant i Stockholms län.
 - › Radio Stockholm ökade bemanningen från en till tre personer.
 - › Trafik Stockholm hade enbart ordinarie personal. Hann inte svara på 020-samtal. Matade inte in något i NTS-systemet för vägar med nummer > 500.
- Söndagen den 11/3–torsdagen den 15/3: Delar av Skeppsbron och Slottskajen avstängda för Slottssprinten. Framför allt onsdagen den 14/3.
- Mars (ungefär): Google Maps införde trafikinformation. Den bästa informationen om trafikläget i Stockholm enligt många bedömare.
- Torsdagen den 5/4 kl. 18: Stadshusbron stängdes av för utbyte. Öppnades åter tisdagen den 10/4 kl. 6 (påskhelgen).

- Onsdagen den 11/4, morgonen: Ett rekordartat antal viktiga trafiksignaler i länet släckta eller på gulblink:
 - › Huddingevägen–Ågestavägen
 - › Huddingevägen–Örby slottsväg
 - › Södertäljevägen–Årstabergsvägen
 - › Frösundaleden–Solnavägen
 - › Hanstavägen–Rinkebystråket.
- Söndagen den 15/4: Förbudet att köra med dubbdäck. Tidigarelagt i jämförelse med tidigare år (30/4 tidigare).
- Någon dag senare: snöfall med stora framkomlighetsproblem som följd.
- Måndagen den 16/4: Riddarfjärdsavfarten (avfarten från Centralbron ner på Söder Mälarstrand) stängdes av för isoleringsarbeten med mera och förblev stängd i en månad. Omfattande köer på Centralbron (även helger), Folkungagatan och Munkbron. Bristfällig information i förväg. Inget på trafiken.nu så sent som den 21/4.
- Onsdagen den 18/4: En svår trafikmorgon med olika poliseskorter och trafikolyckor. Infarter till Södra länken stängdes i nästan två timmar.
- Måndagen den 23/4: Ett vägarbete inleddes på E4/E20 norrgående i Karlbergskurvan. Vänster körfält avstängt från avfart mot Solna till avfart mot Norra stationsgatan. Detta orsakade omfattande köer, inte bara de första dagarna då man inte hade hunnit med all skyltning.
 - › Ingen information gick ut förväg.
 - › Trafiken utnyttjade initialt i princip bara ett körfält.
 - › Skyltning och målning förbättrades successivt under veckan.
 - › I början av maj (9/5) målades påfarten från Lindhagensgatan om för att öka kapaciteten.
 - › Arbetet pågick fortfarande vid årsskiftet.



Till vänster: Köer fram mot den trasiga broskarven söndagen den 10/6. (En av helgerna mellan broskadan och sommarens arbeten). Endast ett körfält var öppet. Observera ködisciplinen till vänster och köerna på Gamla Essinge brogata till höger. Bland andra var stombusslinje 1 drabbad.



Avfarten mot Norra stationsgatan den 23/4. Den gamla målningen är bortfräst, men nästan alla körde enligt den obefintliga målningen.

- På trafiken.nu beskrivs ovanstående tillsammans med ett arbete i södergående riktning som i princip samma sak: "Ett körfält avstängt". Arbetet i södergående märktes dock knappt alls, vilket däremot arbetet i norrgående gjorde.
- Onsdagen den 24/4: Ett fasadarbete på Herkulesgatan före infarten i Klaratunneln påbörjades. Väster körfält avstängt. Arbetet orsakade köer på Centralbron och i Söderledstunneln. Arbetet pågick under våren, ofta med delvis avstängt körfält.
- Onsdagen 24/4: Infarter till Södra länken åter stängda. Stängt i minst 1½ timme.
- Torsdagen den 26/4: Ett hål genom brobanan uppstod på Essingeleden norrgående strax före Fredhällstunneln. Enligt uppgift en broskada som lagats provisoriskt under våren. Denna skada ger omfattande trafikproblem under vår och sommar, se den 30/5 och avsnitt 4.2.
- Maj: Två tillfarter i signalkorsningen på Sockenvägen under Nynäsvägen har gått tidsstyrda i cirka 1½ år. Trögt och köer under rusning. Nu slocknade korsningen några dagar under maj varvid köerna försvann så länge som trafiksignalen var släckt.
- Onsdagen den 30/5 kl. 4.23: Broskada på Essingeleden norrgående strax före Fredhällstunneln. (Jämför den 26/4, samma problem). Höger körfält avstängt + påfarten från Lilla Essingen. Akut trafikläge. Skadan hade lagats provisoriskt några gånger tidigare under våren.
 - › "Förhoppningsvis är det klart till torsdag morgon men förmodligen tar det några dagar".
 - › Sedan blev tanken att åtgärda felet under några helger med två avstängda körfält.
 - › Slutresultat: Körfält avstängda ända till den 5/8. Två helger var tre körfält avstängda. (Till exempel köer från Aspudden onsdagen den 6/6, liknande lördag-söndag den 9/6 och 10/6). Se vidare i avsnitt 4.2.
- Måndagen den 4/6, morgon: Trafikin farkt främst i innerstaden och söderifrån. Avspärningar bakom Sheraton, beroende på Hillary Clintons Stockholmsbesök. Köerna gick via Söderledstunneln ner i Södra länken. Åtskilliga infarter stängdes. Björktunneln (upp mot Gullmarsplan) öppnades först kl. 11.44.
- Tisdagen den 5/6: Södra länkens infarter västerut från Värmdövägen och Gullmarsplan stängdes cirka en halvtimme beroende på köer i Södra länken. Liknande hände ungefär en gång per vecka under maj till mitten av juni. Oftast som följd av en olycka i samma körriktning.
- Onsdagen den 27/6: Trafikomläggning i Häggvikstunneln. 1 + 1 körfält i det norra tunnelröret till den 16/8. Avfarten mot Edsbergs-/Danderydsvägen avstängd. Bristfällig vägvisning mot Häggviksrondellen. Krånglig vägvisning genom Tuberg. Omfattande köer under den första veckan. Borde inte ett sådant arbete börja en vecka senare (industrisemestern) och kunna genomföras snabbare?
- Juli: Två arbeten inleddes oberoende av varandra, men båda beroende av Norra länken bygget:
 - › Roslagsvägen in mot Roslagstull: höger körfält avstängt från Brunnsviken fram till övergångsstället före rondellen.
 - › Cederdahlgatan mot Sveaplan: höger körfält avstängt.
 - › Man kom senare att bygga ihop arbetena.
 - › I augusti växte köerna, främst på mornarna.

- › Busskör-fältet i vänster kör-fält på Roslagsvägen togs bort genom att skyltarna säckades kring den 17/8, men texten ”Buss” i asfalten målades inte över.
- › Kring 23/8: busskör-fältet återinfördes.
- › Arbetet skulle pågå till den 11/9, men avslutades redan den 24/8.
- › Två väghållare och två entreprenörer komplicerade samordningen.
- Onsdagen den 18/7 kl. 11.21: Översvämning i Södra länken, främst i körriktning österut, efter skyfall. Huvudinfarten stängd enligt Radio Stockholm (korrekt), men inte enligt trafik.nu. Korrekt på trafik.nu kl. 13.05, med prognos till kl. 14.00. Kl. 14.01 försvann informationen på trafik.nu. Tunneln öppnades cirka kl. 16.
- Tisdagen den 31/7–torsdagen 15/11 (enligt plan): Hammarby allé enkelriktades mellan Textilgatan och Skansbron så att trafiken västerut fick köra Hammarbyvägen/backen. Svårbegripligt på trafik.nu. Köer på Hammarbyvägen, framför allt på morgonen. Arbetet pågick fortfarande den 31/12 och skulle då, enligt trafik.nu, pågå till juli 2015. Arbetet verkar inte samordnat med arbetet på Danviksbron 2013 eller Slussen från 2014.
- Ungefär samtidigt (cirka 20/8): Ett gasarbete inleds i Hammarbybacken. Fyra hål i den västra körbanan.
- De två ovanstående resulterade i långa köer på Hammarbyvägen, nästan ut på Södra länken. En orsak till den dåliga koordineringen kan vara att Hammarby allé inte ingår i det prioriterade vägnätet.
- Fredagen den 24/8 på eftermiddagen: Nedriven kontaktledning på Tvärbanan. Ersättningsbuss Hammarby sjöstad–Gullmarsplan fastnade i köerna beroende på ovanstående två vägarbeten. Man bör dessutom tänka på att Hammarbyvägen utgör omledningsväg för Södra länken.
- Måndagen den 27/8: Kolonnvägen i Solna stängdes av för bygget av en ny bro över järnvägen till Arenastaden. Vägen kommer att vara avstängd i cirka 2 år. Initialt omfattande köer som sträckte sig ut på E4.
- Fredagen den 31/8 kl. 14.43: Ett kanske 1 m2 stort hål öppnade sig på E4/E20 södergående strax före motorvägsbron i Södertälje. Ett kör-fält stängdes av. Långa köer. Kl. 19 mellan Bredäng och Skärholmen, nästan hela ”Riksettan”, samt genom Södertälje. Hålet lagat först på lördagen? Ett problem var att alla asfaltsverk hade stängt för helgen när skadan hade konstaterats.
- Tisdagen den 9/10 kl. 22: Asfalteringsarbete inleddes på E4N vid Sörentorp. Bara ett kör-fält öppet, vilket orsakade långa köer fram mot midnatt. Liknande arbete den 11/10. Då påbörjades arbetet troligen kl. 20.47.
- Fredagen den 12/10: TomTom presenterade sin lista över de mest ködrabbade städerna i Europa. Stockholm har en föga hedrande 10:e plats. Städer som var värre var till exempel Istanbul och Paris. Stockholm var i särklass sämst i Norden.
- Lördagen den 27/10: invigning av Friends arena.
 - › Kanske 55 000 besökare, fullsatt.
 - › En stor byggarbetsplats.
 - › Parkeringsplatserna klara först när shoppinggallerian blir klar om något år.
 - › Norra utgången från pendeltågsstationen är ännu inte klar.
 - › 20 minuters gångavstånd från pendeltåget och 30 minuter från tunnelbanan.
 - › Besökare med charterbuss tvingades att gå 2,3 km från Solna centrum.

- › SL hade satt in extra tåg och tunnelbanetåg, samt nya busslinjer från Mörby respektive Sundbyberg. Även ute på Ekerö påverkades SL-trafiken.
- › Köer ut på E4 Uppsalavägen inför invigningen.
- › Liknande problem vid matchen Sverige–England (fullsatt, onsdag 14/11) och tre fullsatta konserter med Swedish House Mafia (torsdag 22/11–lördag 24/11). Vid den första konserten pågick samtidigt sista matchen på Råsunda (fullsatt, AIK–Napoli).



Det tar tid att utrymma 55 000 personer, varav en icke obetydlig del har kommit med bil.

- Måndagen den 3/12 kl. 16: Strömavbrott i södra Stockholm. Antalet drabbade ökade successivt. Som mest (från 17.15) drabbades 82 000 abonnenter, motsvarande hela Uppsala. Kl. 19 var 12 000 fortfarande utan ström. Helt åtgärdat 21.30.
 - › Tidig prognos: klart 18.30 (prognosen kom cirka 16.30).
 - › Trafksignaler slocknade, bland annat på Örbyleden.
 - › Gatubelysning slocknade, bland annat delar av Nynäsvägen och hela Örbyleden.
 - › Tunnelbanans Hagsätragren stannade.
 - › Södra länken klarade sig eftersom dess elmatning kommer från Skanstull, norr om det berörda området. Viktiga funktioner i Södra länken har dessutom reservkraft.



Strömavbrottet den 3/12. Gatubelysning och trafiksignaler slocknade i södra Stockholm. Avbrottet motsvarade att hela Uppsala skulle ha varit utan ström.

- Tisdagen den 11/12: En provisorisk bro på Söder Mälarstrand ”tappades” i samband med arbete med Citybanan. Söder Mälarstrand stängdes mellan Centralbron och Torkelknutsonsgatan. Öppnat med en skyttelsignal före jul. Skyttelsignalen kommer att vara kvar under våren 2013.

Rekommendationer

- Informationen på trafik.nu bör kunna göras mer korrekt och mer begriplig.
- Trafikomläggningar bör planeras omsorgsfullare så att trafikföringen är klar och testad före rusningstid. Omläggningar bör inte tas i drift på måndagar, se avsnitt 4.1.
- Initiera en dialog med bland annat polisen inför statsbesök etc. Jämför Irak-konferensen för några år sedan som hölls i Infra City i Upplands Väsby.
- Intensifiera informationen om vikten av att hålla avstånd, att undvika onödiga filbyten med mera.
- Bevaka att restriktioner beslutas i god tid före studentutsläppen 2013.
- Säkerställ tillgången på asfalt även på obekväma arbetstid (31/8).

Denna rapport fokuserar på biltrafik. Men även andra trafikanter kan ha problem med framkomligheten, som nedanstående bilder illustrerar:



Stadens egen entreprenör lägger ut "snubbelhinder" på ett övergångsställe vid Tegelbacken i samband med arbeten med trafiksignaler.



Cykelfältet på Hornsgatan effektivt blockerad av distributionsförare som inte orkat backa in på lastplats, eller som vill få bakgavellyften upp på gångbanan.

6 Positivt under 2012

Trots allt negativt som förs fram i denna rapport har det under 2012 inträffat ett antal positiva händelser som är värda att lyfta fram:

- Tisdagen den 20/3: Beslut om stopp för studentflak runt Sergels torg och angränsande gator. Beslutet efterlevdes väl och övervakades dessutom. Förbudet har varit ett önskemål från Framkomlighetsgruppen sedan flera år.
- Måndagen den 2/4: Stopp för bärgning på E4 i Stockholms län utan TMA-skydd eller närvaro av polis enligt beslut av Arbetsmiljöverket. Stoppet ledde i och för sig till fördröjningar i väntan på TMA-skydd, men arbetsmiljön för bärgare förbättrades definitivt.
- Torsdagen den 21/6: Nobina (SL:s entreprenör i Roslagen) satte in trafikledare på motorcykel.
- Onsdagen den 22/8: P-vakter på motorcykel började patrullera längs stombusslinjerna i innerstaden.
- (Ovanstående två punkter är intressanta exempel på att motorcykel – vid barmark – ofta är betydligt effektivare än bil. Samma erfarenheter gjordes då en polismotorcykel ingick i VägAssistans under de första åren.)
- Fredagen den 7/9: Officiell invigning av den breddade motorvägen E4/E20 Hallunda–Moraberg.
- Fredagen den 23/11: Regeringskansliet meddelade att från den 1/1 blir det krav på vinterdäck på tunga fordon vintertid. Även detta har varit ett önskemål från Framkomlighetsgruppen sedan flera år. Frågan om efterlevnaden av de nya reglerna diskuterades under december.
- Fredagen den 7/12: Transportstyrelsen lättade på reglerna för förarens kör- och vilotider i samband med vinterväghållning, som tidigare hade skärpts enligt en EU-förordning. De skärpta reglerna verkade utgöra ett hot mot vinterväghållningen, men hotet försvann genom att reglerna lättades.

Dessutom finns det åtskilliga exempel på att bilister själva, polisen eller VägAssistans/vakt har flyttat undan krockade/havererade bilar bort från körfälten. Detta har blivit vanligare och vanligare. I bästa fall kör man fram till närmaste avfart för att där fylla i skadeanmälningar i lugn och ro.

7 Viktiga funktioner för framkomligheten

7.1 VägAssistans

VägAssistans startade 1996 som ett samarbete mellan Vägverket, Stockholms stad och polisen. Verksamheten har genom åren utvecklats genom bland annat:

- utökad verksamhet dygnet runt, året runt
- fler bilar, med mer och bättre utrustning, samt fler förare
- datorer, kommunikationssystemet Rakel och videokameror på bilarna
- VägAssistans ingår som en del av säkerhetskonceptet för Södra länken.

Från och med 2004 bedrivs VägAssistans med fyra fordon av vilka två är i drift dygnet runt, året runt.



En av de nya VägAssistansbilarna från december 2011, med nymonterat TMS-skydd som är godkänt för påkörning med högre fart än 70 km/h.

Från och med december 2011 är det Falck som kör VägAssistans på entreprenad. Förutom vissa initiala inkörningsproblem gick verksamheten bra under 2012, förutom nedanstående viktiga undantag:

- Tisdagen den 22/5: VägAssistans fick inte längre stanna på vägar med skyltad hastighet högre än 70 km/tim eftersom deras TMA-skydd inte längre betraktades som godkända för högre hastigheter. Detta ledde fram till ett senare beslut om att bygga om bilarna. Alla utom en var klara med ett större påkörnings-skydd vid årsskiftet.

I väntan på ombyggda VägAssistansbilar har VägVakt gjort en stor insats genom att hjälpa till på de sträckor som VägAssistans normalt har verkat på.

Rekommendation

- Bevaka planeringen inför öppnandet av Norra länken 2015. Det är ännu inte bestämt hur VägAssistans ska verka och om det ska finnas speciella VägAssistansfordon på samma sätt som i Södra länken. Leveranstiden för en ny bil är cirka 12 månader.

7.2 VägVakt, en kostnadseffektiv lösning

Utöver VägAssistans startade VägVakt i september 2009 som en kostnadseffektiv lösning på trafikleder utanför det område där VägAssistans verkar.

VägVakt är egentligen driftentreprenörens ordinarie verksamhet som schemalagts till rusningstrafiken morgon och eftermiddag. VägVakt bedrivs med driftsentreprenörens ordinarie bilar försedda med viss extra utrustning, exempelvis reservbränsle. Till skillnad mot VägAssistans har VägVakt TMA-skydd (påkörningsskydd) godkända för 110 km/tim, vilket är nödvändigt på motorvägar längre ut i länet.

VägVakt har med stor framgång arbetat under rusningstid på E4 Uppsalavägen upp till Arlanda, samt på E4/E20 Södertäljevägen mellan Lindvreten och Södertälje.

Verksamheten har fungerat som tidigare år med ett undantag: I upphandlingen av GPD (Grundpaket drift) som berör en av sträckorna togs VägVakt med som en del av GPD. Detta gör att Trafikverket kanske kommer göra detsamma vid andra framtida upphandlingar, vilket kan innebära att vi får VägVakt på fler sträckor.

Som nämnts i avsnittet ovan har VägVakt hjälpt VägAssistans under året på grund av problem med TMA.

Rekommendation

- Verka för att VägVakt expanderar till flera trafikleder med ytterligare fordon och gärna också under större del av dygnet.

7.3 Samverkanscentral Stockholm

Arbetet med den nya samverkanscentralen på Kungsholmen har pågått i flera år. Syftet är att Trafik Stockholm, SOS Alarm, räddningstjänsten och andra ska arbeta tillsammans under ett tak, inte enbart med vägtrafikfrågor, utan med viktiga samhällsinsatser av mer akut karaktär. Polisen kommer att ha tillgång till ett antal arbetsplatser. Samverkanscentralen kommer att byggas vid Lindhagensgatan på Kungsholmen där infarten till SL:s Hornsbergsdepå i dag ligger. Tänkt invigning är 2017, med en kostnad på knappt 1,7 miljarder kronor.

Samverkanscentralen innebär för vägtrafikledningen nya möjligheter för en effektiv störningshantering genom intensifierade kontakter, konkret samverkan mellan olika aktörer och därigenom kortare ledtider.

Ett exempel på samverkan som redan har kommit i gång är samarbetet mellan polisen och Trafik Stockholm i samband med eskorter. Polisen placerar ett samverkansbefäl på Trafik Stockholm. Där kan befälet bland annat se videobilder från nästan hela E4 ända från city till Märsta. Trafik Stockholm stänger körfält med hjälp av körfältsignaler. VägAssistans-bilarna assisterar polisen ute på vägen genom att bland annat stänga ramper.

Parallellt med arbetet med samverkanscentralen pågår det ett arbete med att ta fram ett nytt avtal mellan Trafikverket och Stockholms stad om Trafik Stockholm. Avtalet kommer att undertecknas under början av 2013. Detta kallas för "Nya Trafik Stockholm". I arbetet med det nya avtalet har Stockholms stad spelat en mer aktiv roll än tidigare. Diskussioner förs även med andra kommuner i länet. En del av det nya avtalet är de två nya tjänsterna som analytiker på Trafik Stockholm, som håller på att besättas.

Ett exempel som visar på behovet av bättre samordning: Tisdagen den 28/6 annonserade Trafikkontoret och Trafikverket samma dag i massmedia:

- Trafikkontoret informerade om arbetena i Söderledstunneln och uppmanade bilisterna att välja andra vägar, till exempel Essingeleden.
- Trafikverket informerade om arbetena på Essingeleden (Gröndalsbron) och uppmanade bilisterna att välja andra vägar.

Rekommendation

- Verka för att förberedelserna för samverkanscentralen tar upp olika aspekter av störningshantering som en huvudfråga. Störningshantering är verkligen en samverkansfråga.



Samverkanscentralen med sin takpark som kommer att vara öppen för allmänheten.

8 Vad kommer att hända i framtiden?

8.1 Under 2013

En del händelser känner vi till redan nu, även om det även kommer att hända mycket oförutsett:

- En omfattande renovering av Danviksbron. Som värst kommer bron att ha bara 1 + 1 körfält under högsommaren. Tanken är att brorenoveringen ska vara klar när ombyggnaden av Slussen inleds 2014. Danviksbron kan bli ett intressant ”case” för Framkomlighetsgruppen.
- De stora investeringsprojekten, som beskrivs i avsnitt 4.1, kommer att fortsätta:
 - › Norra länken: ytterligare provisorier planeras 2013.
 - › Nya E18 på Järvafältet: de stora trafikomläggningarna gjordes under 2011–2012, och nu kommer arbetet att fortskrida till den trafiköppningen under hösten 2013 utan stora framkomlighetsproblem.
 - › Trimningsarbetena på E4 Kista–Haga södra kommer att inledas andra kvartalet 2013 och pågå till och med 2015. Det innebär att E4 kan ha reducerad kapacitet när nya E18 öppnas hösten 2013.
 - › Problemen föranledda av bygget av Tvärbanans Solnagren fortsätter under 2013.
- Även under och runt sommaren 2013 kommer det att bedrivas ett flertal vägarbeten. Dock inget extra allvarligt, förutom Danviksbron.
- I innerstaden kommer de reparationer av tätskikten vid Sergels torg som inleddes 2012 att påverka framkomligheten under flera år.

8.2 Utblick efter 2013

Under 2014 kommer ombyggnaden av Slussen att påbörjas, vilket kommer att påverka trafiken kraftigt, kanske framför allt mellan Stadsgården och Centralbron.

Under 2015 kommer nya Norra länken (Värtan–Eugeniattunneln) och överdäckningen av nuvarande Norra länken att stå klara.

Södertörnsleden med Masmolänken kommer att påbörjas redan 2013, men den kommer inte att påverka framkomligheten i stort. Planerat färdigställande är 2015.

Åtskilliga betongkonstruktioner i länet kommer att behöva renoveras inom kort.

Någon gång efter 2020 planeras att Förbifart Stockholm ska vara klar.

Det har genomförts olika trimningsåtgärder, och det kommer att bli flera, bland annat genom att tidigare vägrenar görs om till körfält.

För kollektivtrafiken investeras det i olika spårtrafiklösningar, såsom Tvärbana nord (Solnagren öppnar 2013–2014), Citybanan (öppnar 2017) och olika spårväglösningar i innerstaden. Dessutom trimmas vägtrafiksystemet för busstrafiken genom etablerandet av busskörfält och genom prioritet i trafiksignaler.

Allt ovanstående kommer när det är klart att förbättra framkomligheten i länet, men under byggfasen kan effekten bli den motsatta.

Men med tanke på den stora uppdämda efterfrågan på kapacitet i vägtrafiksystemet och beroende på tillväxten i regionen kommer inte de dagliga köerna att försvinna. ”Nya E18” kommer till exempel att innebära ökad trafik på E4 in mot Eugeniätunneln och Norrtull. I nya Norra länken kommer det, på samma sätt som i Södra länken, att uppstå mer eller mindre dagliga köer.

Rekommendation

- Verka för att störningsaspekterna kommer med i all framtida infrastrukturplanering. Till exempel när nya Slussen planeras och byggs måste framkomligheten och störningskänsligheten beaktas.



Trängsel för bussar.

9 Vad lyckades Framkomlighetsgruppen med under 2012?

I föregående årsrapport finns det en diger lista över arbetsuppgifter för 2012, och sju punkter är prioriterade:

1. ”Regeln om vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon kommer förhoppningsvis att införas vintern 2012/2013. Följ upp lagkravet. Framkomlighetsgruppen kommer att följa utvecklingen av användan det av vinterdäck på tunga fordon.”
Lagkravet infördes från den 1/1 2013 och gäller den 1/12–31/3. Det diskuterades redan vid införandet om det räcker med vinterdäck på drivaxeln och varför den nya lagen har tagit så lång tid att införa. Polisens resurser för övervakning har dessutom ifrågasatts. I och med att frågan har debatterats så mycket minskar kravet på insatser från Framkomlighetsgruppen, även om vi kommer att bevaka frågan.
2. ”Framkomlighetsgruppen tar tag i de förslag som projektet Tunga fordon och bärgning har kommit fram till.”
Problemen är kanske inte så stora som sagts, i alla fall enligt SOS International. Inför den nya upphandlingen av bärgare till VägAssistans bör det övervägas om en av bärgarna bör vara ett tungflak.
3. ”Bevaka så att Norra länken får tillräcklig täckning av VägAssistans.”
Det är ännu inte bestämt hur VägAssistans ska verka i Norra länken, men det börjar bli hög tid att avgöra det. Leveranstiden för nya VägAssistans bilar är cirka 12 månader. Det finns en option för en ytterligare VägAssistans bil i avtalet med Falck.
4. ”Bevaka så att övergången till ny entreprenör för VägAssistans innebär en förbättring av verksamheten.”
Falcks övertagande av verksamheten från Svevia den 1/12 2011 har gått relativt friktionsfritt förutom vissa initiala tekniska problem med de nya fordonen. Ett nytt och större problem är den nya tolkningen av Arbetsmiljöverkets regler om TMA-skydd, vilket har lett till att alla VägAssistans bilar måste byggas om.
5. ”Verka för att VägVakt expanderar till flera trafikleder med ytterligare fordon och gärna också under större del av dygnet.”
Inga framgångar med fler trafikleder. Men det är en framgång att VägVakt nu ingår i GPD (Grundpaket drift) för en av de VägVakt bilar som rullar. I och med att GPD omupphandlas för fler områden kan vi förhoppningsvis få mer VägVakt på sikt?
6. ”Bevaka vilka effekter det får för framkomligheten och trafiksäkerheten när Arbetsmiljöverkets krav på TMA-skydd vid bärgning på E4 i Stockholms län börjar gälla från och med den 2/4 2012.”
Framkomlighetsgruppen har hållit frågan under uppsikt. Reglerna har inneburit fördröjningar, men inte alls så stora som befarat. Och arbetsmiljön för bilbärgare på E4 har definitivt blivit bättre.
7. ”Bevaka vilka effekter den nya kollektivtrafiklagen kan komma att få för framkomligheten.”
Den nya lagen har (ännu) inte inneburit så mycket ny privat trafik, varken i Sverige i stort eller i Stockholm. Inga nya problem har noterats ännu.

10 Slutsatser – att arbeta vidare med

Från tidigare kapitel kan följande rekommendationer hämtas, formulerade som en lista över det som Framkomlighetsgruppen bör arbeta med under 2013 – genom eget arbete, men framförallt genom att bevaka att ansvariga tar sig an frågorna.

De punkter som Framkomlighetsgruppen avser att prioritera under 2013 är kursiverade. Många frågor är rena väghållarfrågor och bör primärt hanteras av väghållarna.

Rekommendationer från tidigare kapitel

Kapitel 2: Myndigheter (polis eller Trafikverket) kan behöva möjligheter till kraftfullare uppmaningar att inte ge sig ut med bil i samband med exempelvis snöstorm.

Kapitel 3, tunga fordon:

- Överväg att ersätta en personbilsbärgare med ett tungflak i den upphandling av bärgare inom VägAssistans som görs till hösten.
- Undvik om möjligt att bärga tunga fordon under rusningstid. Vänta exempelvis till sen kväll.

Kapitel 4.1, stora investeringar (och även i andra fall):

- Genomför de viktigaste förslagen från summeringsmötet efter broskadan på Eugeniabågen den 30/3.
- Påbörja vägarbeten hellre natt till lördag än natt till måndag. Om etableringen görs klar under natten till lördag har man sedan tid under lördag och söndag att göra justeringar före rusningstrafiken på måndag morgon.
- I samband med större trafikomläggningar är det viktigt att
 - › personal med hög trafikteknisk kompetens granskar ritningar och signalplaner i god tid före omläggningen
 - › denna personal är med ute i fält när omläggningen genomförs
 - › det finns beredskap att göra förändringar både strax före och direkt efter trafikomläggningen.

Kapitel 4.2, sommarens vägarbeten: Det bör göras en regelrätt samhällsekonomisk kalkyl före sommaren, så att utformningen av sommarens arbeten blir den bästa:

- Undvik samtidiga arbeten på Essingeleden respektive Nordsydaxeln–Nynäsvägen.
- Använd nattarbeten i större utsträckning vid arbeten med broskarvar, men utveckla bättre metoder för att fixera plåtarna.
- Försök att använda entreprenörernas kreativitet genom ett skriva incitamentsavtal, lämpligen baserade på total fördröjning för bilisterna.

Kapitel 5, övriga störningar:

- Informationen på trafiken.nu bör kunna göras mer korrekt och mer begriplig.
- Initiera en dialog med polisen inför statsbesök etc. Jämför med Irakkonferensen för några år sedan som hölls i Infra City i Upplands Väsby.
- Intensifiera informationen om vikten av att hålla avstånd, undvika onödiga filbyten med mera.

Kap 7.1, VägAssistans:

- Bevaka planeringen inför öppnandet av Norra länken 2015. Det är ännu inte bestämt hur VägAssistans ska verka och om det ska finnas speciella VägAssistansfordon på samma sätt som i Södra länken. Leveranstiden för en ny bil är cirka 12 månader.

Kapitel 7.2, VägVakt: *Verka för att VägVakt expanderar till flera trafikleder med yttre fordon och gärna också under större del av dygnet.*

Kapitel 7.3, samverkanscentralen: *Verka för att förberedelserna för samverkanscentralen tar upp olika aspekter av störningshantering som en huvudfråga. Störningshantering är verkligen en samverkansfråga.*

Kapitel 8: Verka för att störningsaspekterna kommer med i all framtida infrastrukturplanering. När exempelvis nya Slussen planeras och byggs måste framkomligheten och störningskänsligheten beaktas.



VägAssistans.

Bilaga 1: En mer detaljerad beskrivning av störningar 2012

I denna bilaga finns en mer detaljerad beskrivning av störningarna under 2012. Det är bara ett urval, fokuserat på störningar som

- var stora
- tog oväntat lång eller kort tid att lösa
- var principiellt intressanta.

Även positiva händelser från 2012 är med i förteckningen.

- Måndag 9/1: Måndagsmorgon med ovanligt många trafikolyckor. Norrtäljevägen, Ulvsundaplan, Hjulstavägen och åtskilliga fler. Dessutom en vält långträdare i rondellen i infarten till Norrtälje.
- Onsdag 11/1 kl. 8.45: En borr gick ner genom tunneltaket i Södra länken i påfarten från Huddingevägen (Silvertunneln). En buss och två lastbilar körde in i borren. Silvertunneln stängd norrut till cirka 11.30. Borren stod i korsningen Johanneshovsvägen–Älvkällevägen. Maskinisten hörde om olyckan på radio utan att förstå att det var hans borr. Södra länken var inte med på hans karta (sekretessbelagd). (Jämför december 2009 när en borr gick ner genom tunnelbanan på Södermalm.)
- Måndag 16/1(?): Saltsjörampen (från Munkbroleden till Stadsgården) i Slussen stängdes fram till den 2/3. Trafiken skyltades via Folkungagatan. Något förvirrad information på trafiken.nu och även Dagens Nyheters ”trafikruta”
- Onsdag 18/1: Skansbrogatan stängdes för trafik från Ringvägen mot Skansbron fram till den 10/2. Något förvirrad information på trafiken.nu och även Dagens Nyheters ”trafikruta”.
- Måndag 30/1: Ett vägarbete inleddes på E4 södergående mellan Södertälje Södra och Järna med ett körfält avstängt enligt trafiken.nu. Efter ett telefonsamtal med Trafik Stockholm den 17/2 visade det sig vara ett arbete på väg 525 under E4 som hade blivit felpositionerat och informationen korrigerades snabbt. I Dagens Nyheter låg den felaktiga informationen kvar (i flera dagar), efter att den korrekta informationen lades in den 18/2.
- Måndag 30/1 före 11.00: En lastbil med trailer välte i påfarten från Hjulsta trafikplats mot Hjulstavägen österut. Den låg inte i vägen, men ändå inleddes bärgning under rusningstid ungefär kl. 15.51 varvid E18 österut och rampen stängdes under åtskilliga timmar. Första prognos 17.30, nästa 21.30. Varför bärgades lastbilen inte under sen kväll?
- Torsdag 2/2 ungefär kl 11: Dödsolycka på Värmdövägen. En lätt lastbil voltade över vajerräcket och frontalkrockade med en SL-buss. Värmdövägen stängd i fyra timmar.
- Fredag 3/2: Inte mindre än 55 trafikolyckor under förmiddagen beroende på väglaget. ”Vinterns hittills värsta olyckstimmar” enligt polisen.
- Måndag 6/2 ungefär kl. 6: En lastbil med dubbelpunktering bak blockerade ett körfält på Essingeleden norrgående vid Hornsberg. Köerna växte snabbt beroende på lastbilen och en trafikolycka vid Aspudden. Några av Södra länkens infarter från väst stängdes av 7.29. Däckjour på plats 7.40, alltså efter drygt 1½ timme. Däckjouren åkte till Häggvik för att hämta däck.
- Måndag 6/2: Skansbrogatan öppnades (se den 18/1), fyra dagar tidigare än planerat. Dagens Nyheters trafikruta hänger inte alls med, men trafiken.nu gör det.

- Onsdag 8/2 ungefär kl. 16: Ett tungt fordon stannade beroende på kör- och viloregler på E4 Uppsalavägen södergående före avfart Haga Norra. Föraren vägrade att flytta lastbilen trots uppmaning från VägAssistans och polis. Trafikpolisen fick till slut iväg lastbilen. Liknande händelser har inträffat ett flertal gånger.
- Onsdag–torsdag 8–9/2: Trafiksignalerna på Roslagsvägen vid Universitetet släckta. Svårt för vänstersvängare.
- Måndag 13/2 (ungefär): Etablering av bygge av bullerplank och cykelbanor utmed Nynäsvägen mellan Sofielundsplan och Sockenvägen. Arbetet pågick sedan under hela 2012. Initialt påverkades enbart lokalkörbanorna, men senare (från 23/3) stängdes även 1 + 1 körfält på huvudkörbanan. Under rusningstid, i rusningsriktning, var dock tre körfält öppna, men i en smal ränna med en betongbarriär mellan höger- och mittenkörfältet.
- Onsdag 15/2 kl. 8.23: Trafikolycka i Södra länken österut mellan påfart Huddingevägen och avfart Gullmarsplan. På trafiken.nu 8.30. Södra länkens infarter österut från Årstälänken och Huddingevägen stängdes 8.45. Samtidigt kövarning i Södra länken västerut.
- Onsdag 22/2 morgonen: Klass 1-varning från SMHI kl. 22.18 på tisdagskvällen. Minusgrader och underkylt regn. Mycket halt, främst norr om Stockholm. ”Värsta halkan på 20 år”. Ett flertal olyckor, 42 stycken på 2½ timme. Den värsta var en seriekrock med cirka 15 bilar på E4 vid Bredden kl 8.40.
 - › Dålig information om halkan. På trafiken.nu enbart: ”Risk för halka”, inget om SMHI:s varning.
 - › Ingen information om halka på VMS.
 - › Information från räddningstjänsten via Radio Uppland om att ”inte ge sig ut på vägarna”. Inget sådant i Stockholms län.
 - › Radio Stockholm ökade bemanningen från en till tre personer.
 - › Trafik Stockholm hade enbart ordinarie personal. Hann inte svara på 020-samtal. Matade inte in något i NTS-systemet för vägar med nummer > 500.
- Torsdag 1/3: Den nästan nya spårvägslinjen till Djurgården måste renoveras och tillgänglighetsanpassas. Den vände vid Norrmalmstorg. Åter i full trafik den 26/4.
- Tisdag 6/3 kl. 14.15: En epidemi av rån mot guldsmedsaffärer inleds på Engelbrektsgatan. Engelbrektsgatan och Birger Jarlsgatan stängdes fram till 18-tiden.
- Söndag 11/3–torsdag 15/3: Delar av Skeppsbron och Slottskajen avstängda för Slottssprinten. Framför allt onsdag 14/3.
- Tisdag 13/3: Akutrutan på trafiken.nu börjar användas för järnvägsproblem, typ avstängt Borlänge–Ludvika.
- Onsdag 14/3: Olycka i vägtunnel i Schweiz. 22 barn döda.
- Söndag 18/3: Östra Terrassrampen (från Skeppsbron mot Stadsgården) stängd till och med den 27/4. Svårbegripligt på trafiken.nu.
- Söndag 18/3: På Trafiken.nu gick det ut ett meddelande om att ett körfält skulle vara avstängt på E4 mellan Tureberg och Kista till och med den 20/12. Meddelandet låg kvar i månader. Troligen helt felaktigt.
- Tisdag 20/3: Beslut om stopp för studentflak runt Sergels torg och angränsande gator. Beslutet efterlevdes väl och övervakades dessutom. Ett önskemål från framkomlighetsgruppen sedan flera år.

- Tisdag 20/3 kl. 8.58: En byggkran invid Hjulstavägen spårade ur och hotade att välta över E18. Hjulstavägen stängdes i båda riktningar. Omfattande köbildningar, trots att olyckan skedde i slutet av rusningstiden.
 - › Diskussioner om kranen skulle säkras och sedan demonteras under natten. I stället förblev E18 stängd till cirka 16.30 medan kranen plockades ner. Det vill säga 6½ timme. (Vissa prognoser hade sagt 20.00.)
 - › Akutrutan på trafiken.nu aktiverades 10.22 och på Läget i trafiken 11.16.
 - › Det tog tid att få fram TMA-skydd till alla avspärningar som behövdes.
 - › Lastbilar förvirrade sig in i Rinkeby och fastnade inför viadukter med begränsad fri höjd. Trafik Stockholm hade ingen "Tungskarta" från Stockholms stad.
 - › Ett samverkansbefäl från polisen på Trafik Stockholm hade varit önskvärt. Även samverkan i övrigt är mycket viktigt. Fungerade delvis bra, kunde delvis förbättras.
 - › En förplanering vore önskvärd för denna typ av stora händelser.
 - › En komplikation vid denna typ av händelser är att det är byggprojektet som "äger" vägen, inte den normala driftorganisationen.
- Onsdag 21/3: Solnavägen norr om Frösundaleden stängdes av beroende på bygget av Tvärbanan. Planerat att pågå till och med september 2013.
- Onsdag 21/3: Systemet med variabelt körfält på Grisslingrakan (lv 222 öster om Gustavsberg) ur funktion fram till cirka 6.30. Detta händer normalt flera gånger per år. Jämför den 15/11.
- Tisdag 27/3: Ytterligare en trafikomläggning i Solna beroende på bygget av Tvärbanan. Bara tre körfält på Frösundaleden öster om Solnavägen, ett österut och två västerut.
- Under våren: Google Maps inför trafikinformation. Den i särklass bästa informationen om trafikläget i Stockholm.
- Måndag 2/4: Ett flera månader långt arbete med gasledning inleddes på Götgatan vid Medborgarplatsen, tidvis stängt för biltrafik söderut. I alla fall initialt ingen information på Trafiken.nu. Det skulle vara öppet för cyklar (huvudcykelstråk), men det var ofta diffust skyltat.



Götgatan söderut vid Högbergsgatan. Det är inte bara skyltningen som är diffus när det gäller om man kommer igenom med cykel eller inte. Gatan är dessutom blockerad för cykel, trots att den skulle vara öppen.

- Måndag 2/4: Stopp för bärgning på E4 i Stockholms län utan TMA-skydd eller närvaro av polis enligt beslut av Arbetsmiljöverket. Stoppet ledde till fördröjningar i väntan på TMA-skydd, men arbetsmiljön för bärgare förbättrades definitivt.
- Tisdag 3/4 ungefär kl. 4: En långtradare havererade på E20 mellan Mariefred och Nykvarn. Trafiken kunde passera på vägaren. Bärgning påbörjades mitt under rusningstid och innebar att E20 i körriktning österut stängdes av helt cirka 7.10–7.40.
- Torsdag 5/4 kl. 18: Stadshusbron stängdes av för utbyte. Öppnades åter tisdag 10/4 kl 6.00. (Påskhelgen).
- Onsdag 11/4, morgonen: Ett rekordartat antal viktiga trafiksignaler i länet släckta eller på gulblink:
 - › Huddingevägen–Ågestavägen
 - › Huddingevägen–Örby slottsväg
 - › Södertäljevägen–Årstabergsvägen
 - › Frösundaleden–Solnavägen
 - › Hanstavägen–Rinkebystråket.
- Drift och underhåll tycks ha blivit sämre under senare år.
- Söndag 15/4: Förbud att köra med dubbdäck. Tidigarelagt i jämförelse med tidigare år (30/4 tidigare).
- Någon dag senare: Snöfall med stora framkomlighetsproblem som följde.
- Måndag 16/4: Riddarfjärdsavfarten (avfarten från Centralbron ner på Söder Mälarstrand) stängdes av för isoleringsarbeten med mera och förblev stängd i en månad. Omfattande köer på Centralbron (även helger), Folkungagatan och Munkbron. Bristfällig information i förväg. Inget på trafiken.nu så sent som den 21/4.
- Onsdag 18/4: En svår trafikmorgon med olika poliseskorter och trafikolyckor. Infarter till Södra länken stängdes i nästan två timmar.
- Söndag 22/4: Koppartjuvar klippte två kablar in till Trafik Stockholm. Verksamheten påverkades till och med torsdag.
- Måndag 23/4: Ett vägarbete inleddes på E4/E20 norrgående i Karlbergskurvan. Vänster körfält avstängt från avfart mot Solna till avfart mot Norra stationsgatan. Gav upphov till omfattande köer, inte bara de första dagarna då man inte hade hunnit med all skyltning.
 - › Ingen information gick ut förväg.
 - › Trafiken utnyttjade initialt i princip bara ett körfält.
 - › Skyltning och målning förbättrades successivt under veckan.
 - › I början av maj (9/5) målades påfarten från Lindhagensgatan om för att öka kapaciteten.
 - › Arbetet pågick fortfarande vid årsskiftet.
- På trafiken.nu beskrivs ovanstående tillsammans med ett arbete i södergående som i princip samma sak: ”Ett körfält avstängt”. Arbetet i södergående märktes dock knappt alls, vilket däremot arbetet i norrgående gjorde.
- Måndag 23/4 (ungefär): Arbetet med att skapa fria högersvängar från Södra länken upp på Arenavägen inleddes. Klart efter sommaren.

- Onsdag 24/4: Ett fasadarbete på Herkulesgatan innan infarten i Klaratunneln påbörjades. Vänster körfält avstängt. Arbetet orsakade köer på Centralbron och i Söderledstunneln. Arbetet pågick under våren, ofta med delvis avstängt körfält.
- Onsdag 24/4: Infarter till Södra länken åter stängda. Stängt i minst 1½ timme.
- Torsdag före kl. 6: Betongbarriären som skiljer höger körfält från övriga på Nynäsvägen norrgående påkörd, jämför med den 13/2. Höger körfält avstängt till cirka kl. 8. Dessa betongbarriärer kördes på flera gånger under våren. Utmärkningen av dem förbättrades successivt och de högra körfälten (i den smala rännan) hölls stängda nattetid.
- Torsdag 26/4: Ett hål genom brobanan uppstår på Essingeleden norrgående strax före Fredhällstunneln. Enligt uppgift en broskada som lagats provisoriskt under våren. Denna skada orsakar omfattande trafikproblem under vår och sommar, se nedan.
- Från slutet av april till sommaren: Påfarten från Vasagatan upp på Centralbron stängdes vissa dagar under dagtid. Ingen information på något sätt. "Ingen" visste vad som pågick. Det visade sig vara borrhningar i anslutning till bygget av Citybanan. Information gick ut först den 25/5.
- Maj: Två tillfarter i signalkorsningen på Sockenvägen under Nynäsvägen har gått tidsstyrda i cirka 1½ år. Trögt och köer under rusning. Nu slocknade korsningen några dagar under maj varvid köerna försvann så länge trafiksignalen var släckt.
- Tisdag 15/5 ungefär kl. 15.30: Brand i Hotel Diplomat på Strandvägen. Strandvägen västerut stängdes flera timmar.
- Onsdag 16/5: Mycket trafik, helgdagsafton (dagen före kristi himmelfärds dag), några tillfarter till Södra länken stängda 16.22–17.18. Svårt trafikläge, speciellt runt handelsplatser.
- Tisdag 22/5: VägAssistans fick inte längre stanna på väg med skyltad hastighet högre än 70 km/tim eftersom deras TMA-skydd inte längre betraktades som godkända för högre hastigheter. Detta ledde fram till ett senare beslut om att bygga om bilarna. Alla utom en var klara med ett större påkörningsskydd vid årsskiftet.
- Fredag 25/5, förmiddag: Stora problem för tågtrafiken på grund av strömbrott. Fortsatta problem under flera månader beroende på nedrivna kontaktledningar, växelfel, strömbrott och annat. Berörde inte vägtrafiken direkt, men indirekt genom ökad biltrafik.
- Måndag 28/5 kl. 4.43: En lastbil med krossmassor välte i påfarten från Norrtull/Karolinska upp på E4 vid Haga södra. Ett av två körfält blockerades. Man beslutade att avvakta med bärgningen till efter rusningen (vilket blev till kvällen). Omfattande köer: Östermalm, Vasastaden, Essingeleden, Södra länken, Solna, Uppsalavägen söderut etc. Observera kön söderut på Uppsalavägen. Genom blockeringar drabbades även denna körriktning. En dubbel trafikinfarkt, både för- och eftermiddag.
- 28/5–15/6: Trafiken maximal för året. Innerstaden drabbades värst.
- Tisdag 29/5: Ett beläggningsarbete vid Ankdammsrondellen i Solna. Värre köer än normalt vid spårvägsbygget.
- Onsdag 30/5–fredag 15/6: Studentflak, i år med förbud runt Sergels torg. Förbudet (se den 20/3) respekterades väl. Flaken spreds över staden. Vissa problem, till exempel runt Karlaplan och på Hornsgatan. Verbet "flaka" användes flitigt i media.

- Onsdag 30/5 kl. 4.23: Broskada på Essingeleden norrgående strax före Fredhällstunneln. (Jämför med den 26/4, troligen samma problem). Höger körfält avstängt, liksom påfarten från Lilla Essingen. Akut trafikläge. Skadan hade lagats provisoriskt några gånger tidigare under våren.
 - › ”Förhoppningsvis är det klart till torsdag morgon, men förmodligen tar det några dagar”.
 - › Sedan blev tanken att åtgärda felet under några helger med två avstängda körfält.
 - › Slutresultat: Körfält avstängda ända till den 5/8. Två helger var tre körfält avstängda. (Till exempel köer från Aspudden den 6/6, liknande 9–10/6). Se vidare under sommaren.
- Torsdag 31/5: DN Stockholm sida 2 (papperstidningen) har sedan en tid en ”trafikruta”. Inget om broskadan denna dag. Dessutom skrevs det felaktigt om ett avstängt körfält på E4 norr om Kista. (Fanns felaktigt på trafiken.nu till och med 22/6, kvar i DN åtminstone till den 18/7). Ytterligare ett flertal missar i DN under våren och sommaren.
- Trafiken.nu var inte mycket bättre. Ofta mycket svårförståeliga meddelanden.
- Lördag 2/6–måndag 4/6: Hillary Clinton på besök. Köer framför allt på måndag morgon, se nedan.
- Måndag, morgon: Trafikinfarkt främst i innerstaden och söderifrån. Avspärningar bakom Sheraton, beroende på Hillary Clintons Stockholmsbesök. Köerna gick via Söderledstunneln ner i Södra länken. Åtskilliga infarter stängdes. Björktunneln (upp mot Gullmarsplan) öppnades först kl. 11.44.
- Tisdag 5/6: Södra länkens infarter västerut från Värmdövägen och Gullmarsplan stängdes i ungefär en halvtimme beroende på köer i Södra länken. Liknande hände cirka en gång per vecka under maj till mitten av juni. Oftast som följd av en olycka i samma körriktning.
- Lördag 16/6: Eugeniattunneln norrut stängdes av. En ny provisorisk bro, ”Eugeniabron”, öppnades. Inga köer. Påfarten från Klarastrandsleden fick det bättre.
- Torsdag 21/6: Nobina, SL:s entreprenör i Roslagen, satte in trafikledare på motorcykel.
- Tisdag 26/6–onsdag 27/6: Asfalteringsarbeten på Armégatan och Storgatan i Solna ledde till köer.
- Onsdag 27/6: Trafikomläggning i Häggvikstunneln. 1 + 1 körfält i det norra tunnelröret till den 16/8. Avfarten mot Edsbergs-/Danderydsvägen avstängd. Bristfällig vägvisning mot Häggviksrondellen. Krånglig vägvisning genom Tureberg. Omfattande köer under den första veckan. Borde inte ett sådant arbete börja en vecka senare (industrisemestern) och kunna genomföras snabbare?
- Fredag 29/6 kl. 8.17: Lastbilsbrand på E4 Uppsalavägen i Kista trafikplats. Kunde följas via videobilder på trafiken.nu. Omfattande köer trots att man kunde köra via avfart–påfart. Från början inget om avstängning på trafiken.nu, enbart ”annan fara”.
- Lördag 7/7: Avfarten från E18 Hjulstavägen i körriktning mot Enköping mot Bergslagsvägen/Akallavägen stängdes av och kommer vara stängd till sommaren 2013.
- Juli: Två arbeten inleddes oberoende av varandra, men båda beroende av Norra länken bygget:
 - › Roslagsvägen in mot Roslagstull: höger körfält avstängt från Brunnsviken fram till övergångsstället före rondellen.

- › Cederdahlgatan mot Sveaplan: höger körfält avstängt.
- › Man kom senare att bygga ihop arbetena.
- › I augusti växte köerna, främst på mornarna.
- › Busskörfältet i vänster körfält på Roslagsvägen togs bort genom att skyltarna säckades ungefär den 17/8, men texten ”Buss” i asfalten målades inte över.
- › Ungefär den 23/8: busskörfältet återinfördes.
- › Arbetet skulle pågå till den 11/9, men avslutades redan den 24/8.
- › Två väghållare och två entreprenörer komplicerade samordningen.
- Fredag 6/7–söndag 5/8: Omfattande arbeten på Essingeleden. Flera broskarvar, dels den som var aktuell den 26/4 och 30/5, dels planerade arbeten med andra broskarvar. Trafiken leddes i 2+2 körfält på den andra brohalvan. Avfarten från Tranebergsbron mot Essingeleden med mera stängdes. Köer på Essingeleden norrifrån och söderifrån, samt på Tranebergsbron, mot Västerbron och på Långholmsgatan. Eftersom arbetet bedrevs under semestern blev köerna inte så extrema som vissa hade befarat. Alla planerade skarvar hanns inte med under sommaren, vilket ledde till ytterligare arbeten under hösten.
- Samtidigt var (tyvärr) ett av två körfält avstängt söderut på Nynäsvägen direkt före påfarten från Södra länken från måndag den 25/6, beroende på att bara 2+2 körfält var öppna förbi bullerplanksbygget under sommaren. Köer som längst in på Klarabergsgatan, samtidigt som flödet från Södra länken var strypt beroende på arbetena på Essingeleden. Kanske inte den allra bästa lösningen?
- Onsdag 18/7 ungefär kl. 11.21: Översvämning i Södra länken, främst i körriktning österut, efter skyfall. Huvudinfarten stängd enligt Radio Stockholm (korrekt), men inte enligt trafiken.nu. Korrekt på trafiken.nu kl. 13.05 med prognos till kl. 14.00. Kl 14.01 försvann informationen på trafiken.nu. Tunneln öppnades cirka kl. 16.
- Tisdag 31/7– torsdag 15/11(enligt plan): Hammarby allé enkelriktades mellan Textilgatan och Skansbron så att trafik västerut fick köra Hammarbyvägen/backen. Svårbegripligt på trafiken.nu. Köer på Hammarbyvägen. Framför allt på morgonen. Arbetet pågick fortfarande den 31/12 och skulle då, enligt trafiken.nu, pågå till juli 2015. Arbetet verkar inte samordnat med arbetet på Danviksbron 2013 eller Slussen från 2014.
- Samtidigt (ungefär den 20/8): Ett gasarbete inleddes i Hammarbybacken. Fyra hål i den västra körbanan.
- De två ovanstående arbetena resulterade i långa köer på Hammarbyvägen, nästan ut på Södra länken.
- Söndag 19/8: Akut trafikläge på trafiken.nu. Tågstopp mellan Borlänge och Ludvika! (Det går faktiskt 5 tåg om dagen där.)
- Måndag 20/8: Åter 3 + 3 körfält på Nynäsvägen mellan Sofielundsplan och Sockenvägen. Avspärrningen från Johanneshovsbron borta. På- och avfart Sockenvägen öppna. Dagtid, inte i rusningsriktning, var dock tidvis höger körfält avstängt.
- Onsdag 22/8: P-vakter på motorcykel började patrullera längs stombusslinjerna i innerstaden.
- Fredag 24/8 eftermiddag: Nedriven kontaktledning på Tvärbanan. Ersättningsbuss Hammarby sjöstad–Gullmarsplan fastnade i köerna beroende på ovanstående två vägarbeten. Man bör dessutom tänka på att Hammarbyvägen utgör omledningsväg för Södra länken.

- Måndag 27/8: Kolonnvägen i Solna stängdes av för bygget av en ny bro över järnvägen till Arenastaden. Vägen kommer att vara avstängd i cirka 2 år. Initialt omfattande köer som sträckte sig ut på E4.
- Måndag 27/8: Arbetet med den nya trafikplatsen Lindhagensgatan påbörjades. Vägrenarna stängda i båda riktningar på Essingeleden.
- Onsdag 27/8: Information gick ut internt på Trafikverket om fogarbeten på Essingeleden under hösten. Det blev inte så omfattande som befarat.
- Torsdag 30/8: Ett asfalteringsarbete på Värmdövägen försenat. Slutade kl. 8 i stället för som planerat kl. 6. Ett körfält stängt österut mellan Nacka Forum och Skuru.
- Fredag 31/8 kl. 14.43: Ett kanske 1 m2 stort hål öppnade sig på E4/E20 södergående strax före motorvägsbron i Södertälje. Ett körfält stängdes av. Långa köer. Kl. 19 mellan Bredäng och Skärholmen, nästan hela "Riksettan", samt genom Södertälje. Lagat först på lördagen?
- Måndag 3/9 senast kl. 5: Påfarten från Norrtull mot Norra länken som varit avstängd i helgen öppnades i ett helt nytt läge.
- Tisdag 4/9: Trafikkontoret och trafiken.nu meddelade att Västra Terrassrampen i Slussen är stängd till den 28/9. Få vet nog vilken ramp som åsytades.
- Onsdag den 5/9: En snabb genomläsning på trafiken.nu:
 - › Ett körfält avstängt på Cederdahlsgatan, samt på Roslagsvägen in mot Roslagstull. Fel, arbetena var avslutade.
 - › Nynäsvägen, bullerplanksbygget. Ett körfält avstängt per riktning kl. 9–22. Fel, alla körfält var öppna under rusningstid.
 - › Drottninggatan söder om Klarabergsgatan. Påverkar knappast biltrafik.
- Fredag 7/9: Officiell invigning av den breddade motorvägen E4/E20 Hallunda–Moraberg.
- Måndag 10/9: Busskörfältet på Drottningholmsvägen från Gubbkärrsvägen till Brommaplan börjar kl. 6 istället för kl. 7. Diskret skyltning, som dessutom "göms bakom en buske".
- Tisdag 11/9 kl. 14.07: Broskada på den nybyggda provisoriska Eugeniabågen, E4 norrgående. Ett körfält stängdes till 17.50:
 - › Sämsta tänkbara plats i länet. Mycket långa köer, nästan infarkt?
 - › Felet känt sedan tidigare, men bedömt att hålla.
 - › Bra insatser av entreprenörer, polis och andra.
 - › Informationen nådde inte alla berörda (ingen trafikolycka, "satt på möte").
 - › MEN varför kunde en ny bro gå sönder?
- Förslag från efterrapporten om Eugeniabågen:
 - › Förbättra åtgärdsplanerna så att relevanta alla kontakter tas tidigt.
 - › Skärp åtgärdsplanerna för kritiska platser, särskilt före eller under rusningstid.
 - › Lägg in "ett mått av pessimism" i planerna.
 - › Inför aktiv bevakning av hur stora störningar presenteras på trafiken.nu.
 - › Det behövs snabbare rutiner för att få en störning klassificerad som akut nationellt.
 - › Förmåga att snabbt ställa om kritiska trafiksignaler behövs.

- › Alla broar och tunnlar bör skyltas med sina namn.
- › Säkerställ att kontaktvägarna fungerar.
- Torsdag 13/9: En lastbil stannade med låsta bromsar på E4/E20N strax före avfart Fittja. Lastbilen stod kvar i drygt 1½ timme i väntan på servicebil. Hade gått snabbare om VägAssistans hade haft ett tungflak eller om det hade beställts en tungbärgare?
- Måndag 17/9 (ungefär): Trafikrutan i DN/Sthlm sida 2 (pappersversionen) försvann.
- Tisdag 18/9: Tidningsrubriker: ”Så ska Solna slippa trafikkaoset: Bland annat genom ”återbreddning” av Armégatan.
- Natt till tisdag 18/9: Stor trafikomläggning på Solnavägen mellan Karolinska vägen och Karolinska institutet. Pågår till februari 2013 (VA-arbete) eller september (fjärrvärme).
 - › Ingen information på trafiken.nu.
 - › Det visar sig att Solnavägen bara hade ett körfält öppet söderut. Köer från minst Solna kyrkväg, samt hela Karolinska vägen. Busslinje 3 mycket hårt drabbad.
 - › Allvarligaste pågående vägarbetet i länet?
 - › Mobilt spårviddshinder på Karolinska vägen? Jämför Rissne.
- Fredag 21/9: Eugeniabågen skulle vara avstängd fredag kl. 22–måndag kl. 5. Arbetet gjordes i sista stund om så att det i stället blev nattarbeten. Tydlig information om det inställda arbetet på trafiken.nu.
- Måndag 24/9: De plåtar som låg på en skarv söder om Fredhällstunneln efter helgens arbete låg så högt att det påverkade flödet. Man försökte jämna till med mer asfalt, men problemet fortsatte några veckor. Liknande problem på Eugeniabågen.
- Torsdagen 27/9 kl. 18.43: En av plåtarna på Essingeleden ur position. Vänster körfält blockerat.
- Tisdag 2/10 kl. 15: Avfarten från Centralbron till Söder Mälarstrand stängd beroende på en vattenläcka. Planerat att pågå till fredag kväll, men öppnades redan torsdag eftermiddag. Dåligt formulerat (och stavat) på trafiken.nu, samt undangömt.
- Onsdag 3/10: Vid nattavstängning av Essingeleden satt man enligt uppgift i kö på Västerbron i 45 minuter.
- Bland annat fredag 5/10, morgon: Asfalteringsarbeten på Klarabergsviadukten. Köer från Centralbron. 800-linjerna tvingades att vända vid Gullmarsplan.
- Måndag morgon 8/10: Fogarbeten etablerade på Lullehavsbron. Skytteltrafik. Långa köer. Skulle ha pågått till den 17/10, men fick avbrytas beroende på köerna.
- Tisdag 9/10 kl. 7.16: En lastbil fick stopp på E4S strax före Eugeniastunneln. Köerna växte snabbt. Ett körfält blockerat. Först skulle en servicebil dit. Mot slutet var två tungbärgare på väg genom köerna, en norrifrån och en söderifrån. Lastbilen stod kvar till 9.35.
 - › Återigen fel plats och vid fel tidpunkt.
 - › Men om två körfält i stället för ett hade stängts av hade det blivit en trafikinfarkt.
 - › Enkel kalkyl: 15 000 fördröjningstimmar, motsvarande 5 miljoner kronor.

- › Om det hade funnits ett tungflak i VägAssistans hade kanske 80 procent kunnat sparas in?
- Tisdag 9/10: Gasarbetena på Hammarbybacken börjar avetableras. Helt borta först den 14/11. Enkelriktningen av Hammarby allé kvar till 31/12, dock till juli 2015 enligt senare besked.
- Tisdag 9/10 kl. 22.00: Asfalteringsarbete inleddes på E4N vid Sörentorp. Bara ett körfält öppet. Gav upphov till långa köer, fram mot midnatt. Liknande arbete den 11/10. Då påbörjades arbetet troligen kl. 20.47.
- Onsdag 10/10: Slutgiltigt besked från Trafikverket: Inga planerade nattavstängningar på Essingeleden under oktober.
- Fredag 12/10: TomTom presenterade sin lista över de mest ködrabbade städerna i Europa. Stockholm har en föga hedrande 10:e plats. Städer som var värre var till exempel Istanbul och Paris. Stockholm var i särklass sämst i Norden.
- Måndag 15/10, natt till: E4S återgår till ”rätt” tunnelrör genom Eugeniattunneln.
- Natt till onsdag 17/10: Trafikomläggning på Roslagsvägen (E18.20). Alldeles för kort gröntid i vänstersvängen från Roslagsvägen mot Björnåsvägen. Långa köer, från Roslags Näsby på morgonen och från Ropsten på eftermiddagen.
 - › Det visade sig att det som tagits i drift var den trafiklösning som ska användas från 2015 när Norra länken är klar.
 - › Det tog tid att åtgärda problemet. Successiva förbättringar fram till måndag morgon.
 - › Varför inte göra trafikomläggningar natt mot lördag?
- Onsdag 17/10, morgon: USA:s Natochef på oannonserat besök i Stockholm. Vissa köer när han ska till Arlanda.
- Fredag 19/10 kl. 6.30: Norrlandsgatan (tidvis) stängd söderut efter Kungsgatan. ”Ingen” vet varför. Enligt senare uppgift (7.40) ett kabelarbete som skulle vara klart om 1½ timme. Fortums entreprenör följde inte TA-planen som föreskrev nattarbete.
- Fredag 19/10: Planerad utvidgning av kravet på TMA eller polis vid bärgning, nu även på E18, E20, Rv 222 och Lv 222. Senare ändrat till att gälla från den 15/4 2013.
- Oktober: Beslut att byta TMA på VägAssistans.
- Fredag 26/10: Blötsnö under natten. Halt, även på Europavägar. 28 trafikolyckor under natten och morgonen. Trafiken.nu talar om ”viss risk för halka”.
- Lördag 27/10: Invigning av Friends arena.
 - › Kanske 55 000 besökare, fullsatt.
 - › En stor byggarbetsplats.
 - › Parkeringsplatserna klara först när shoppinggallerian blir klar om något år.
 - › Norra utgången från pendeltågsstationen ännu inte klar.
 - › 20 minuters gångavstånd från pendeltåget och 30 minuter från tunnelbanan.
 - › Besökare med charterbuss tvingades att gå 2,3 km från Solna centrum.
 - › SL hade satt in extra tåg och tunnelbanetåg, samt nya busslinjer från Mörby och Sundbyberg. Även ute på Ekerö påverkades SL-trafiken.
 - › Köer ut på E4 Uppsalavägen inför invigningen.

- › Liknande problem vid matchen Sverige–England (fullsatt, onsdag 14/11) och tre fullsatta konserter med Swedish House Mafia (torsdag 22/11–lördag 24/11). Vid den första konserten pågick även sista matchen på Råsunda (fullsatt, AIK–Napoli).
- Måndag 29/10: Höstlovsveckan inleds. Betydligt bättre framkomlighet.
- Måndag 5/11, natt mot: Trafikomläggning vid nya Tensta trafikplats. Inga problem.
- Tisdag 6/11, natt mot: Trafikomläggning på Lidingövägen och Jägmästargatan. Inga problem.
- Tisdag 6/11 kl. 14.01: Ett planerat minutlångt strömavbrott i Älvsjö blev 9 minuter. Stora problem vid återinkopplingen.
 - › Många trafiksignaler i närområdet slocknande under 9 minuter eller längre.
 - › Mycket spårtrafik i länet (tunnelbana, pendeltåg och andra banor) slogs ut, i vissa fall någon timme eller mer. Pendeltågen kom i gång sist mellan Centralen och Älvsjö kl. 15.20–15.50.
- Onsdag 14/11: Friends arena. Se den 27/10.
- Torsdag 15/11, tidig morgon: Det reversibla körfältet på Grisslingerrakan (väg 222) fungerade åter inte. I drift från cirka kl. 7. Jämför den 21/3.
- Onsdag 21/11, natt mot: En trafikomläggning på Kymlingelänken vid Silverdal, E4 och Kista. Vissa förbindelser stängda till den 3/12 respektive 21/12, främst till och från Silverdal
 - › Vissa problem med skyltningen åtgärdades akut under onsdagen.
- Torsdag 22/11–lördag 24/11: Friends arena. Se den 27/10. På torsdagen även match (den allra sista) på Råsunda.
- Fredag 23/11: Regeringskansliet meddelade att från den 1/1 blir det krav på vintertäck på tunga fordon vintertid – efter år av påtryckningar och utredande.
- Onsdag 28/11, morgon: De ”digitala skyltarna” på Norrtäljevägen visar felaktigt 100 km/tim.
- Söndag 2/12: 150 betongblock à 1,2 ton föll ner från taket i Sasagotunneln 8 mil väster om Tokyo. Fem döda.
- Natt mot måndag den 3/12: Stor trafikomläggning vid Kista trafikplats och Kymlingelänken. Viss förvirring under måndagen, man skulle hålla till vänster om man ville åt höger (söderut) när man kom fram till E4. Mycket bristfällig skyltning, ”hann inte klart under natten”. Åtgärdades efter ett dygn.
- Måndag 3/12 kl ungefär kl. 16: Strömavbrott i södra Stockholm. Antalet drabbade ökade successivt. Som mest (från 17.15) drabbade 82 000 abonnenter, motsvarande hela Uppsala. Kl. 19 var 12 000 fortfarande utan ström. Helt åtgärdat 21.30.
 - › Tidig prognos: Klart 18.30 (prognosen kom cirka 16.30).
 - › Trafiksignaler slocknade, bland annat på Örbyleden.
 - › Gatubelysning slocknade, bland annat på delar av Nynäsvägen och hela Örbyleden.
 - › Tunnelbanans Hagsätragren stannade.
 - › Södra länken klarade sig.
- Tisdag 4/12: Ett svartolkat meddelande lades ut på trafiken.nu. Vagarbete på E4 mellan Hallunda och Salem, ett körfält avstängt. Oklart i vilken riktning. Det var inlagt att gälla 4/12–31/3, men med lite god vilja kunde man tolka det som nattarbete.

- Tisdag 4/12:
 - › Före kl. 9.37: SMHI skrev i en prognos: ”Snökaos över Stockholm”.
 - › Under dagen: SMHI gick ut med en klass 2-varning över Stockholms län.
 - › Kl. 16.23: Trafiken.nu gick ut med en klass 2-varning: Från och med natten mot onsdag i Stockholms län. Klass 2 betyder ”fara för allmänheten ... stora störningar i viktiga samhällsfunktioner”.
 - › Före kl. 16.35: Prognos från SMHI fram till onsdag kväll: 30 cm snö. Snöfallet började redan tisdag kväll.
 - › Akut trafikläge på trafiken.nu 17.39.
- Onsdag 5/12:
 - › Redan under sen kväll och natten någon decimeter snö.
 - › Prognos under morgonen: 30 cm till fram till torsdag morgon.
 - › Trafikolyckor, slirande lastbilar redan under morgonen.
 - › Fortsatt kontinuerligt snöande. Dessutom kraftig vind.
 - › En riktig trafikinfarkt för vägtrafiken redan under förmiddagen.
 - › Blockerande lastbilar (och bussar) på flera trafikleder.
 - › Många inställda busslinjer. Särskilt ledbussar är drabbade. Stora förseningar i övrigt.
 - › Utöver vägtrafiken drabbades även spårväg (Tvärbanan ”gav upp” kl. 8.38), järnväg (växelfel med mera, upp till 3 timmars förseningar) och flyg (Arlanda och Bromma mestadels stängda under dagen).
 - › Uppmaningar att ”stanna hemma” från flera olika källor, men något tydligt myndighetsbeslut?
 - › Snöandet slutade vid 15-tiden. För sent för att hinna snöröja före eftermiddagsrusningen.
 - › Trafiken.nu:s väglagskarta visade på eftermiddagen fortfarande de flesta vägar i länet som gula (risk för besvärligt väglag), trots att de borde varit röda (besvärligt väglag). Det hade kanske behövs ytterligare en färg: Katastrofalt väglag?
 - › Trafiken.nu gick ner i ett reservläge och visade bara en begränsad information under eftermiddagen.
 - › Utan tvekan en omfattande trafikinfarkt (”megainfarkt”).
- Torsdag 6/12:
 - › Även torsdag morgon var trafiken drabbad.
 - › Ytterligare snöfall i Roslagen torsdag morgon. Även riksvägar kallades för ”oplogade”. Delar av Tyresö utan bussar och endast några viktiga busslinjer trafikerade Roslagen.
- Fredag 7/12:
 - › Stockholms handelskammare presenterade en kalkyl på samhällsekonomiska kostnader för snöovädret: 750 miljoner kronor.
 - › Tjocka plogvallar längs huvudgator, helt oplogat på vissa villagator.
 - › ”En vecka för att röja undan det värsta” enligt Trafikkontoret.
 - › Ännu mer snö i Roslagen, inställda busslinjer.

- Fredag 7/12: Transportstyrelsen lättade på reglerna för förarens kör- och vilotider i samband med vinterväghållning, som tidigare hade skärpts enligt en EU-förordning.
- Tisdag 11/12: En provisorisk bro på Söder Mälarstrand ”tappades” i samband med arbete med Citybanan. Söder Mälarstrand stängdes mellan Centralbron och Torkelknutsonsgatan. Öppnat med en skyttelsignal före jul. Skyttelsignalen kommer att vara kvar under våren 2013.
- Tisdag 11/12–torsdag 13/12: Ännu mera snö.
- Onsdag 13/12 ungefär kl. 16: Ännu ett strömavbrott, ungefär lika som den 3/12, men denna gång bara 15 minuter.
- Onsdag 19/12 före kl. 6.00: Stopp på Stäketvägen (lv 267) efter Mälarvägen i körriktning österut. En lastbil behövde bärgas. Totalstopp österut beroende på mittbarriären. Köerna gick ut på E18 när lastbilen bärgades cirka 7.45. Ingen information på trafiken.nu.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Ett samarbete med:

