

Trafik Stockholm

Postadress: Kristinebergs slottsväg 10, 112 14 Stockholm

E-post: trafikanalys@trafikstockholm.com

Dokumenttitel: Störningsrapporten 2019

Författare: Alexander Nilsson & Otto Åstrand

Dokumentdatum: 2020-02-17

Ärendenummer: TRV 2020/18484

Version: 1.0

Publikationsnummer: 2020:070

ISBN: 978-91-7725-604-5

Innehåll

1	Utmärkande händelser för 2019	1
2	Statistik	7
2.1	Trafikhändelser.....	7
2.2	Trafikutveckling	9
2.3	Stängningar Sicklatunnel i rusningstid.....	10
2.4	Framkomlighet	11
2.5	Olyckor/incidenter.....	15
3	Utblick 2020.....	17
3.1	Stadsgårdsleden och slussen.....	17
3.2	E18 Norrtäljevägen.....	17
3.3	Förbifart Stockholm	17

1 Utmärkande händelser för 2019

Det här kapitlet innehåller ett urval av händelser som inträffat under året. Samtliga har tidigare tagits upp i någon av månadsrapporterna under året. Det flesta punkterna har här också en uppföljning med vad just den händelsen bidragit med i förbättringsarbetet.

2 januari. Hårt väder. Många nedblåsta träd i Stockholms län orsakade såväl trafikstörningar som strömavbrott. Löttingetunneln var strömlös hela dagen och fick hållas stängd.

24 januari, E18 V Kymlingelänken. Brinnande fordon vid Ärvinge som stod i höger körfält. Polisen kom snabbt på plats men stoppade all trafik så att varken VägAssistans eller räddningstjänst kom fram. Trafik i motsatt körriktning stoppades även genom att polisen helt utan skydd sprang över på andra sidan och viftade. Detta innebar en stor fara för deras eget liv då hastigheterna där initialt var ganska höga. De enda digitala trafikinformationsskyltar som fungerade var de vid Lidingöbron och Ropsten vilket innebar att ingen skyltinformation gick ut för trafik mot E18 V från exempelvis E4.

***Kommentar/förslag:** Samspelet mellan polis, Trafik Stockholm och räddningstjänst behöver förbättras då konsekvenserna blev större än vad de hade behövt vara.*

***Uppföljning:** Händelsen har diskuterats inom störningshanteringsgruppen där det bland annat framkom att polisen på plats inte fått någon RAPS-talgrupp vilket försvårade kommunikationen avsevärt mellan berörda myndigheter.*

24 januari, Klarastrandsleden. Olycka med tre personbilar, avstängt i båda riktningar. Snabbt stora trafikala konsekvenser med stillastående trafik på hela Centralbron norrut. De åtgärder som kan vidtas (kryss av körfält, omställd vägvisning med mera) dröjde då det inte finns någon åtgärdsplan för Klarastrandsleden. Även en del missförstånd med polisen samt ovilja att hjälpa till med avstängning från deras sida.

***Kommentar/förslag:** Bättre samarbete och fördefinierade rutiner då dessa olyckor sker bör tas fram. En åtgärdsplan för olycka på Klarastrandsleden bör tas fram för att utnyttja all den teknik som faktiskt finns för att stödja avstängningen, kanske även bommar ner från Norra länken ner mot Klarstrand för att undvika att trafikanter hamnar i en "säck".*

***Uppföljning:** Åtgärdsplan har skapats och det arbetas kontinuerligt med att förbättra samarbetet med polisen.*

4 februari 11:24, 265V Norrortsleden. Lastbilsbrand precis efter utfarten från Törnskogstunneln i riktning mot E4. Bromsarna hade låst sig på släpet och antänt däck. Det gjorde att lastbilen inte kunde bärgas innan den omlastats vilket var klart cirka klockan 20:00. Branden gjorde också att det blev stillastående kö i tunneln även om trafiken leddes om via av- och påfart vid trafikplats Tunberget. Tunneln stängdes flera gånger på grund av kö då tunneln saknar tillfredställande brandbekämpningsutrustning. Det skedde även en allvarlig körock mellan två lastbilar i tunneln som bidrog till köerna.

***Kommentar/förslag:** Det saknas rutin och systemstöd för köstängning av Törnskogstunneln. Nu skedde stängning på eget initiativ på Trafik Stockholm, sannolikt helt rätt beslut.*

***Uppföljning:** Det har påbörjats ett arbete för att ta fram ett nytt systemstöd för köstängning av tunnlar generellt i Stockholm.*

7 februari 16:30, 222 Ö. Trafikolycka i kaffebacken i riktning mot Värmdö. Tre av fyra körfält stängdes av vilket snabbt skapade kö in i Södra länken i Nacka- och Hammarbytunneln.

Precis som i Årstatunneln får det inte vara stillastående kö i dessa tunnlar på grund av brandrisken. För att försöka undvika stängning av Hammarbytunneln placerades en VägAssistans på Årstalänken under Åbyrondellen för att minska inflödet i tunneln.

Kommentar/förslag: *VägAssistans under Åbyrondellen fungerade bra. Den borde dock ha placerats där i ett tidigare skede. Troligtvis borde hela Hammarbytunneln stängts ett tag då halva tunneln var full av helt stillastående fordon. Uppdatering av rutinen för köstängning i södra länken har initierats i samarbete mellan Trafik Stockholm och VO Underhåll.*

Uppföljning: Se föregående händelse.

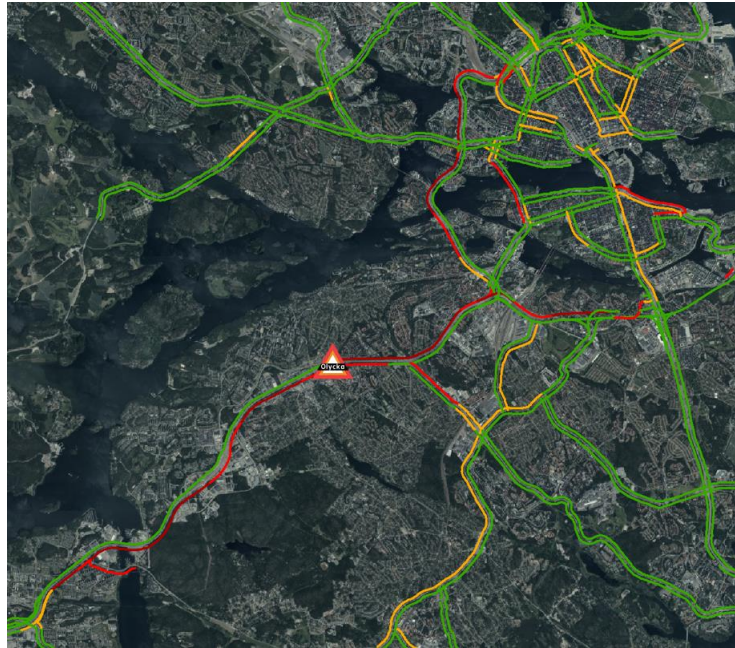
10-12 mars, Klaratunneln mot city. Vid 11.30 kör en buss in den höjdbegränsningsbalk som finns cirka 20 meter innan tunneln. Gastuber på busstaket exploderar och snabbt brinner hela bussen. Initialt stänger polisen av Nord-sydaxeln med hjälp av VägAssistans vid Gullmarsplan i cirka 20 minuter. Därefter stängdes avfarten mot Klaratunneln/Herkulesgatan. Under söndagen var det restidsförlängningar på ca 20 minuter för trafik på Nord-sydaxeln. Förutom bred rapportering i medier såsom SVT och SR publicerades under söndagskvällen en artikel på trafiken.nu. Ett pushmeddelande skickades till alla som har trafiken.nu-appen installerad. Totalt skickades meddelandet till cirka 90 000 telefoner, varav cirka 12 000 faktiskt öppnade och läste meddelandet. Under måndagen var det kompakta köer från Sofielundsplan till Tegelbacken. Restiden från Skogås till Tegelbacken höll sig runt 40 minuter under hela morgonrusningen, vilket var mindre än befarat. Sannolikt gav den breda trafikinformationen god effekt och många valde att ställa bilen hemma. Totalt var det 30 procent färre fordon in mot city över Johanneshovsbron under morgonrusningen (klockan 06:00-10:00), i Årstaviksnittet var siffran - 2,5 procent, så en stor del av trafiken omfördelades. Mest trafik hamnade på Essingeleden där trafiken ökade med cirka 3,5 procent. Ca 500 fordon under morgonrusningen omfördelades till Liljeholmsbron, en ökning med nästan 10 procent.

Kommentar/förslag: *Inget arbete med återställningen av tunnlarna påbörjades förens måndagsförmiddagen. Konstruktionen behövde besiktigas och flera tekniska komponenter bytas ut, vissa skyltar var till och med tvungna att tillverkas. Återställningen tog cirka 1,5 dagar, så även om arbetet hade påbörjats under söndagen hade tunneln sannolikt inte kunnat vara öppen till morgonrusningen på måndagen. En organisation för att hantera liknande händelser fortare är troligtvis dyr i drift och behovet av att nyttja den relativt litet förutom vid några få tillfällen.*

Trafikinformationen från Trafik Stockholm dröjde delvis, mycket på grund av en samtidig trafikolycka i Hammarbytunneln, och för att bemanningen är lägre under helgen.

Slutsatsen är också att det var knappt 1 000 fordon som avstod att resa under morgonrusningen under måndagen.

21 mars, E4/E20 S. Lastbil som klockan 07:00 kör in i bropelare. Initialt 1-2 körfält öppna i båda riktningarna då polis, ambulans och VägAssistans kom från båda håll. Vid klockan 08:00 stängdes vägen av helt i båda riktningar. Vid klockan 09.30 öppnades norrgående körriktning helt, men p.g.a. omständigheterna vid olycksplatsen var endast ett körfält öppet i södergående och öppnades inte helt förens klockan 13:20. Bilden nedan visar kösituationen då det var som värst klockan 09:45. Södra länken var tvungen att stängas i flera omgångar.



Figur 1. Köläge 09.45 den 21 mars.

Kommentar/förslag: Inte mycket att säga om hanteringen på olycksplatsen, dock borde kanske rutinen för att hantera Södra länken vid denna typ av händelse ses över då ordinarie stängningsstrategi blir ineffektiv. Något för Trafik Stockholm att arbeta vidare med.

Uppföljning: Se kommentar på 4 februari.

April, vägarbeten nattetid. Första månaden efter vintern då vägarbeten i form av drift och underhåll börjar ske i stor omfattning nattetid. Det är beläggningsarbeten, städning, tunneltvättar, tekniskt underhåll, broskarvsarbeten med mera. Flera av arbetena sker på det så kallade MCS-vägnätet vilket kräver en aktiv åtgärd av Trafik Stockholm exakt då vägarbetet ska starta. Vägarbeten i de komplexa anläggningarna (Norra/Södra länken, Essingeleden och Nord-sydaxeln) samordnas för att inte helt stänga av Stockholm för trafik på natten. Nedan listas ett urval av natten 24-25 april då det blev tydligt att samordning inte sker på Stockholms primära vägnät

- E18 O Hjulsta Rinkeby mot Stockholm klockan 22:00. Vägen avstängd utan någon större framförhållning (ca en timme) till Trafik Stockholm.
- E4 S Sörentorp – Järva krog. Beläggning klockan 22:00. Ingen införlinformation på VMS
- Norra Länken, avstängt västgående (TA2) klockan 22:00
- E4 N Fredhäll broskarvar klockan 22:00
- E4 N Lilla Essingen broskarvar klockan 22:00
- E4 N Fredhällstunneln klockan 22:00
- E18 O Stocksundsbron Beläggningsarbete klockan 22:00

Kommentar/förslag: Samordningen av vägarbeten kan bli bättre, både vad gäller plats och starttid. Beläggningsarbetena får inte "leva sitt eget liv" utan måste samplaneras med övriga planerade händelser. Den samlade trafikpåverkan måste tas i beaktning för varje natt.

Beläggningsarbetet Sörentorp - Järva skapade en restidförlängning på ca 30-40 minuter mellan klockan 22:00-00:30. En ökning med ungefär 1 000 procent mot vad som är normalt (3-4 minuter). Att vara på väg hem sent på kvällen och oannonserat råka ut för detta är ingen bra reklam för trafikinformationen och vägunderhållet. Här borde det definitivt funnits

införinformation¹ om arbetet på VMS, det borde gälla alla vägarbeten som har mycket stor påverkan (uppskattad restidpåverkan med minst 5 minuter). Det ska ske i åtgärdsplanen och inte manuellt. Det kan också vara lämpligt att vissa beläggningsarbeten med stor påverkan, typ detta, inte får börja innan klockan 23:00, eller då vägtrafikledaren bedömer lämpligt.

Starttiden för vägarbeten och samordningen är något som måste ske innan trafikordningsplanerna godkänns och informationen behöver skapas på Trafik Stockholm.

Det är heller inte lämpligt att alla arbeten ska börja klockan 22:00 exakt på MCS-vägnät på grund av den manuella arbetsinsats som krävs. Vissa kanske har så liten påverkan att de kan starta klockan 21:30 och vissa senare än klockan 22:00, allt för att minska toppbelastningen på Trafik Stockholm vid klockan 22:00 och att alla ska få börja på utsatta tid. Ett system med "slot"-tider bör tas fram och är entreprenören inte redo på sin "slot" hamnar man sist i kön.

Vidare behövs ett smidigare sätt att anmäla start av vägarbeten. Arbeten som kräver att en åtgärdsplan körs vid arbetets starttid ska fortfarande ringas in till Trafik Stockholm medan övriga inte behöver ringas in utom i undantagsfall. Startanmälan kan ske exempelvis via en app. Återigen för att minska toppbelastningen och säkerställa att man får starta på utsatt tid.

Uppföljning: Det här är en enkel fråga som ändå är ganska komplex eftersom det är många inblandade parter. Frågan måste hanteras redan innan det går ut i TA-planer. Beställaren behöver styra projekten i avtal. Ett arbete är i sin linda med utgångspunkt i att enbart vägarbeten som har en TA-plan för en specifik tidpunkt får starta.

15 maj 07:06, Södra länken. Strömlöst i Södra länken på grund av ett avbrott hos elleverantören. Beslut att tunneln skulle stängas tog relativt tidigt varpå stängning påbörjades. Hela tunneln stängdes. Ingen åtgärdsplan finns för att kontrollerat stänga tunneln på detta sätt varpå den västra (Årsta- och Hammarbytunneln) och östra delen (Nacka- och Sicklatunneln) stängdes från separata Åtgärdsplaner. Trafiksäkerhetsmässigt hade detta förfarande ingen påverkan, men trafikinformationsmässigt gjorde det att informationen på variabla meddelandeskyltarna inte blev som tänkt. Exempelvis visade skyltarna i Bredäng, Skarpnäck och Farsta mot Stockholm texten: "75 Ö Nackatunneln, Tunnelinfart, Vägen avstängd".

Konsekvenserna var en rörig morgon för de flesta trafikanter i söderort med kompakta köer på samtliga större leder cirka 10 km ut från Södra länken. Även lokalvägnätet och mindre villagator drabbades av trängseln.

Kommentar/förslag: *Trots tekniska missöden gick händelsen i stort sett bra, trafikinformationen var tydlig och skarp, även om väldigt lite trafikstyrningsåtgärder utfördes.*

Uppföljning: Trafikverket har en dialog med elnätägaren som kommer att byta ut felande delar i ställverket som krånglat. Rutiner för att hantera liknande situationer har även blivit mycket bättre efter detta på Trafik Stockholm.

12 juni 14:10, Roslagstull. Frontalkrock mellan två bilar där den ena kom över på fel sida i hög hastighet. Cirkulationen tidvis helt blockerad och därmed stopp i alla tillfarter. Allt var undanröjt vid klockan 15.30. NTS genererade ingen information på VMS (de digitala trafikinformationsskyltarna) vilket medförde att detta fick skapas manuellt, vilket tog lite tid.

Kommentar/förslag: *Bärgning krävdes av tre fordon, Trafik Stockholm borde ha skickat sin bärgare redan initialt, men antog att polisen skulle göra det (vilket de senare gjorde) Uppskattningsvis hade det kunnat spara minst 20 minuter.*

Uppföljning: Interna rutiner har förbättrats/förtydligats med att bärgare ska skickas med om det finns risk för bärgningsbehov och bärgare är tillgänglig

¹ Informationstext på VMS om att det kommer att ske ett vägarbete på en viss sträcka en viss tid.

2-15 september, Liljeholmsbron. Under två veckor i september utfördes underhåll av en broklaff på en av de två Liljeholmsbroarna. Under arbetet delade motorfordonstrafiken på en av broarna (cykel och gång kunde nyttja broarna som vanligt). Då bussoperatörerna på sträckan valde att ställa in all busstrafik på grund av arbetet nyttjades kollektivtrafikkörfältet även till övrig trafik. Till följd av detta blev det i princip inga störningar för biltrafiken över bron.

1 oktober 01:30, Södra länken, Hammarbytunneln. Under natten var det beläggningsarbete (TA1) i Södra länken. Ett asfaltverk gick sönder på natten och två asfaltläggargrupper blev stående i tunneln utan asfalt. Dels på Årstälänken med ca 400 meter kvar att lägga asfalt i vänster körfält, dels 200 meter i utfarten av Hammarbytunneln. Det gjorde att tunneln hölls stängd i väntan på asfalt och det i sin tur skapade en köig morgontrafik. Full framkomlighet klockan 10:42.

***Kommentar/förslag:** Med facit i hand hade det varit lämpligt att avbryta och/eller släppt på trafik i ena körfältet förbi de stillastående asfalteringsarbetena. Dock uppstod återigen frågan om vem som är behörig att fatta sådana här beslut? Trafik Stockholm behöver även ta en tydligare roll i dessa problem.. Inte bara finna sig i att "det löser de därute" för det visar sig gång på gång att det inte sker.*

Ett tag släpptes trafik in via Åbyrondellen, vilket fyllde tunneln eftersom utfarten mot nacktråget var avstängd. Detta visar åter på behovet av verktyg och systemstöd för att avgöra behovet av att stänga Hammarbytunneln ur säkerhetssynpunkt.

Bomvakten lämnade över tunneln till Trafik Stockholm ca klockan 05:00 som vanligt, dock var ju anläggningen inte återställd. Är det ok?

Den samhällsekonomiska kostnaden uppskattades mycket grovt till 15 000 000 kr.

***Uppföljning:** Trafik Stockholm har möjligheten att avbryta arbeten om nyttan bedöms större än kostnaden. Det bör dock ske i samråd med ansvarig projektledare hos väghållaren.*

12 november 10:24, E4/E20 S Nybodakurvan. Buss som stannar i vänster körfält. När VägAssistans kommer på plats konstateras att bussen läcker stora mängder olja och beslut tas att vägen måste stängas av för sanering. Trafik Stockholm efterfrågar hjälp från räddningstjänsten som inte har tid att komma. Driftområdet meddelar att en sandbil har minst 60 minuters framkörningstid, vilket Trafik Stockholm tycker är för lång tid att ha E4/E20 avstängd. I stället får en av bärgarna hämta extra säckar med absol i Sickladepan. Totalt behövdes ca 150 meter vägbana saneras och det gick åt 32 säckar absol som sopades ut med sopkvast. Strax före vägen öppnades var det kompakta köer på Essingeleden, men restidsförlängningen blev "endast" cirka 10 minuter. Mycket på grund av tiden på dygnet.

***Kommentar/förslag:** En riktig kämpainsats av VägAssistans och bärgare som bokstavligen slet med saneringsarbetet i drygt en timme. Vem ska sopa upp absolen med olja?*

***Uppföljning:** Absolen ska alltid städas upp innan en händelse kan förklaras avslutad.*

29-30 november, E4/E20 Kungens kurva. Vägen avstängd natt mot lördag (klockan 22:00-08:00) på grund av rivning av en bro vid Lindvreten. Trafiken leddes via en tillfällig omledning över Skärholmsvägen. Kompakta köer sista biten fram till den punkt där trafiken leddes av E4/E20, men aldrig längre köer än cirka 1 km. Köerna släppte först vid klockan 02:00 i södergående riktning.

***Kommentar/förslag:** Liknande avstängningar är att vänta framöver och Trafik Stockholm kommer att se över hur man med information skulle kunna utnyttja omkringliggande vägar, till exempel Lv. 226 som vid detta tillfälle inte var särskilt hårt belastad och sannolikt kunde fungerat som omledningsväg för många trafikanter.*

***Uppföljning:** Tydligare budskap kommer att användas vid kommande avstängningar under 2020. Kapacitet på Lv. 226 kommer att nyttjas bättre.*

18 december 16:24, E4/E20 N Kristineberg. Körock med tre personbilar och två av tre körfält stängdes av under cirka en timme. Efter ett tag konstaterades att det var mera kö än vanligt på Centralbron och ganska tomt i södra länken mot E4/E20. Delar av trafiken tog en annan väg än vanligt.

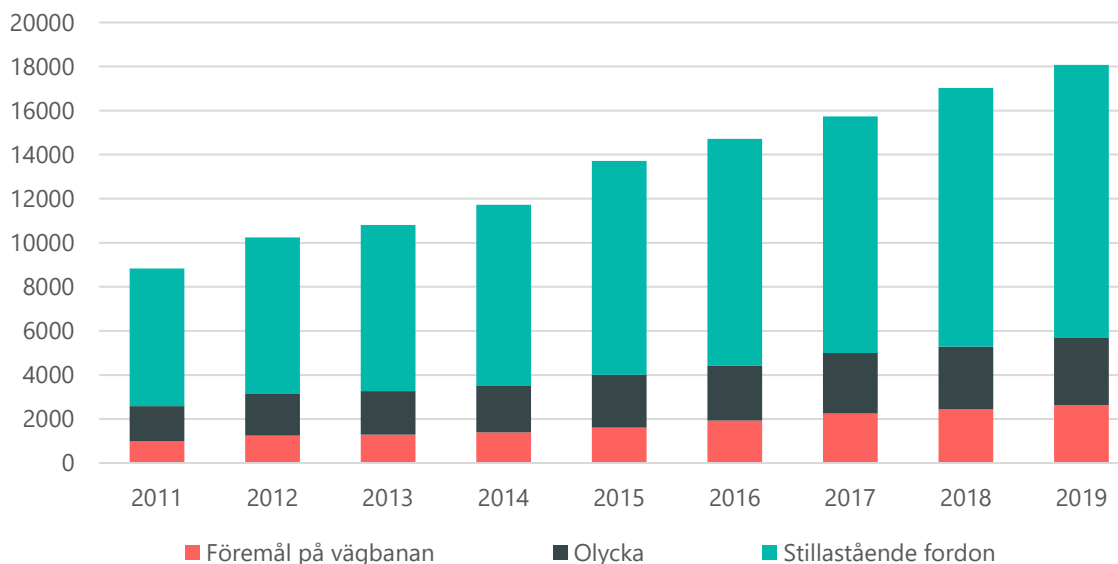
Kommentar/förslag: Tydligt exempel på när trafikinformationen gör skillnad när det finns en alternativ väg med kapacitet. Information gavs på VMS, trafiken.nu med flera. Även Google och Waze ruttade trafikanter från Lv. 222 och Rv. 73 med målpunkt norröver via Nord-sydaxeln.

Uppföljning: Trafik Stockholm arbetar kontinuerligt med att förbättra trafikinformationen.

2 Statistik

2.1 Trafikhändelser

Precis som tidigare år görs här en uppföljning på antalet registrerade händelser. Precis som tidigare år ökar antalet rapporterade händelser. År 2019 handlar det om runt 18 000 händelser, en ökning med drygt 6 procent mot 2018.



Figur 2. Antal händelser registrerade hos Trafik Stockholm². De tre vanligaste händelsetyperna "föremål på vägbanan", "olycka" och "stillastående fordon" i Stockholms län.

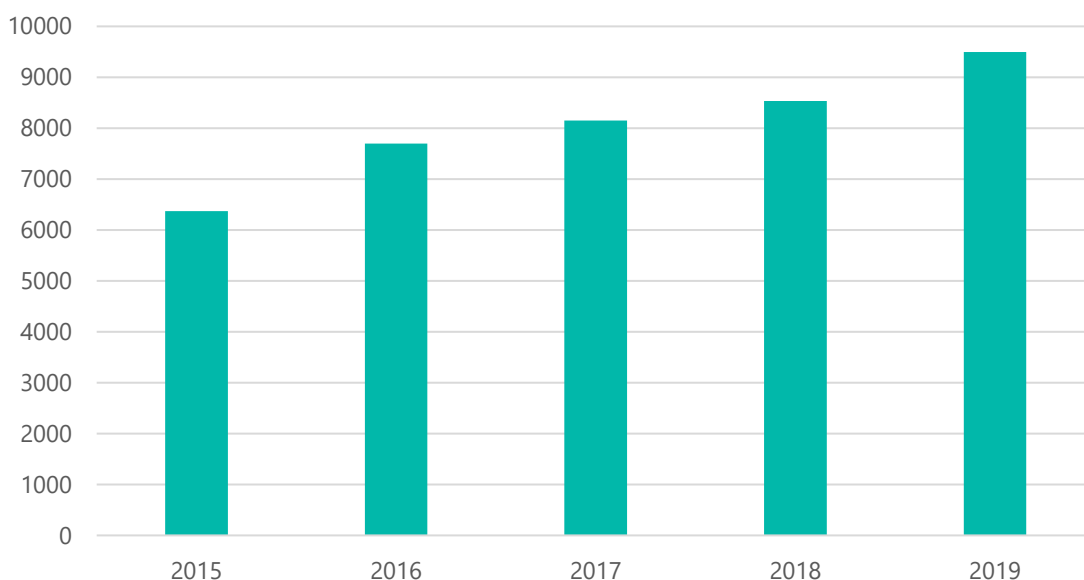
Antalet händelser ökar betydligt mer än trafiken, se avsnitt 2.2.2. Alla händelsetyper ökar i antal, såväl olyckor som stillastående fordon. Ökningen i procent är ungefär densamma över de olika händelsetyperna. En tidigare nämnd förklaring är att Trafik Stockholm får kännedom om fler olyckor utan att antalet faktiska olyckor ökar. Exempelvis då ny teknik installeras som hjälper till att identifiera händelser eller att nya vägar byggs. Därför har antalet händelser även utvärderats på del av vägnätet där tekniken är samma i dag som för fyra år sedan. Det visar att antalet händelser ökar även på det vägnätet, vilket tyder på att en del av ökningen faktiskt beror på att det är fler händelser på vägarna.

² Händelser registrerade i Nationellt trafikledningssystem, NTS.

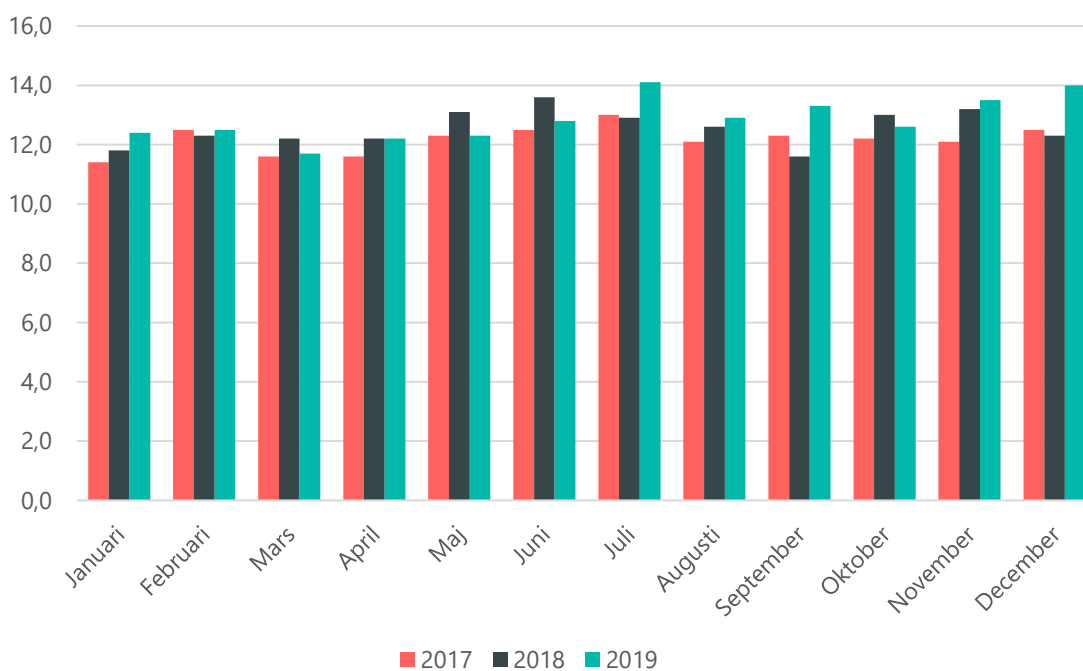
2.1.1 VägAssistans

VägAssistans är en del av störningshanteringen i och runt Stockholm. I Figur 3 visas antalet uppdrag för VägAssistans. Antalet uppdrag för VägAssistans fortsätter att öka, i princip i samma takt som antalet händelser.

Ledtiden för VägAssistans ökar också i medeltal med cirka tolv sekunder jämfört med förra året. Ökningen varierar över året och är som störst under juli och december. Ledtiden är ett lite trubbigt mått för den tar inte hänsyn till hur lång sträcka varje fordon åker till en händelse, vilket också gör att variationen på ledtiden blir större beroende på var händelsen är.



Figur 3: Antal uppdrag för VägAssistans i Stockholm. Visar endast uppdrag där VägAssistans hanterar störningar, andra uppdrag kan förekomma men redovisas inte här.



Figur 4: Ledtid för VägAssistans

2.2 Trafikutveckling

2.2.1 Trängselskatteportaler

Under 2019 har trafikmängden på medelvardagen under året minskat jämfört med 2018. Minskningen över trängselskattesnittet är för liten för att dra några generella slutsatser mer än att det går i linje med förra året då minskningen var ca 2,5 procent. På Essingeleden är minskningen 4 procent vilket är tvärt emot förra året där det var en ökning på 3,5 procent.

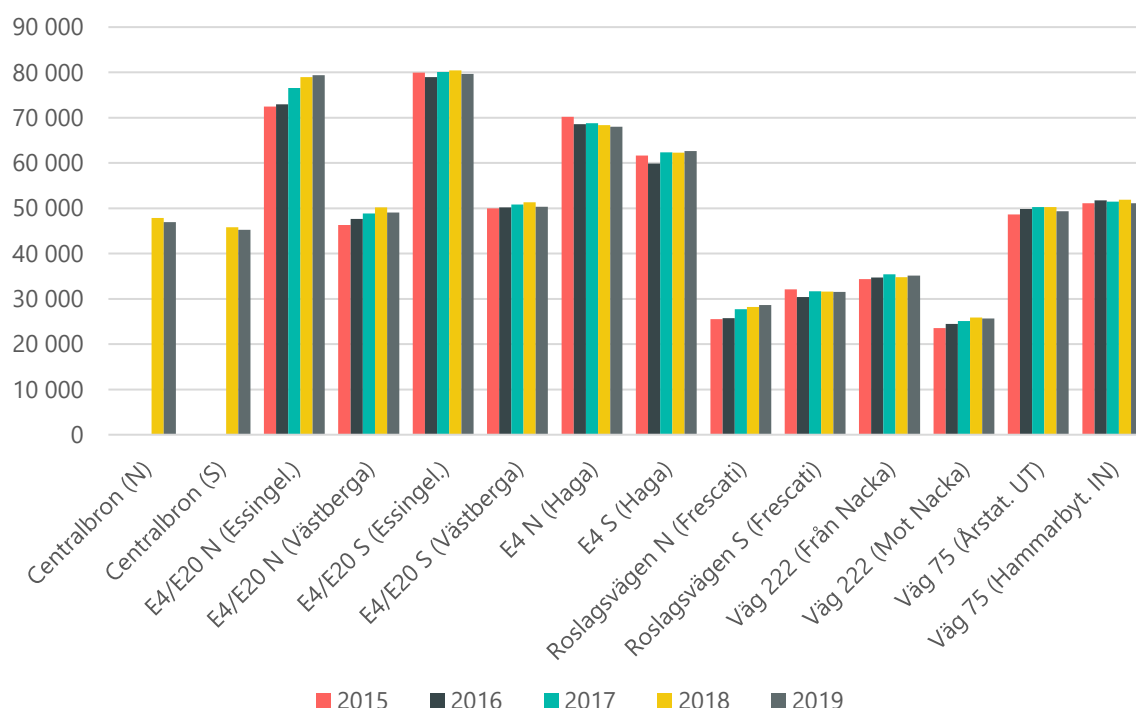
Det finns ingen plats som sticker ut mot föregående år, de flesta har en liten minskning men några har också en ökning. Största minskningen finns vid Danvikstull (-3,2 procent) och största ökningen vid Lilla Essingens påfart norrut (+1,7 procent).

Tabell 1: Trafikflöden på Essingeleden och Trängselskattesnittet, vardagsmedel (juli har exkluderats). Data från Trängselskatteportaler.

	2018	2019	Skillnad	Relativ förändring
Essingeleden³	111 000	107 000	- 4 000	- 4 %
Innerstadens trängselskattesnitt	399 000	394 000	- 5 000	- 1 %

2.2.2 Trafikflöden på utvalda punkter

Mellan 2018 och 2019 ses ett trendbrott, trafikmängderna minskar något i flera punkter (10 av 14). Minskningarna är dock inte så stora och kan mycket väl vara naturlig variation. Trender i trafiken är något som inte kan avgöras från år till år utan måste ses i ett längre perspektiv.



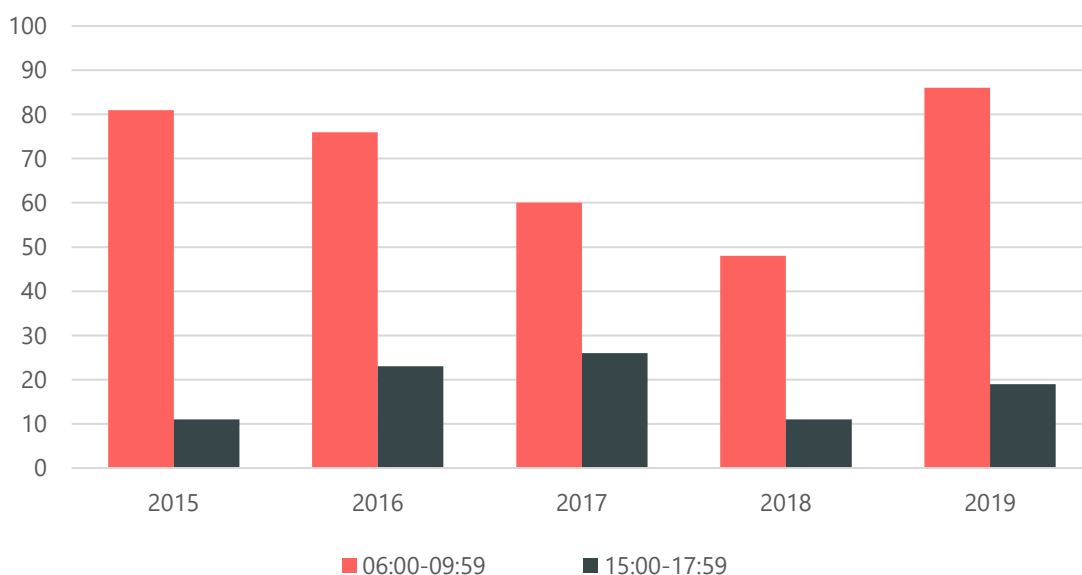
Figur 5: Trafikutveckling i strategiska punkter. Vardagsmediandygn med data från MCS

³ Trängselskatteportalen vid Kristineberg på E4/E20

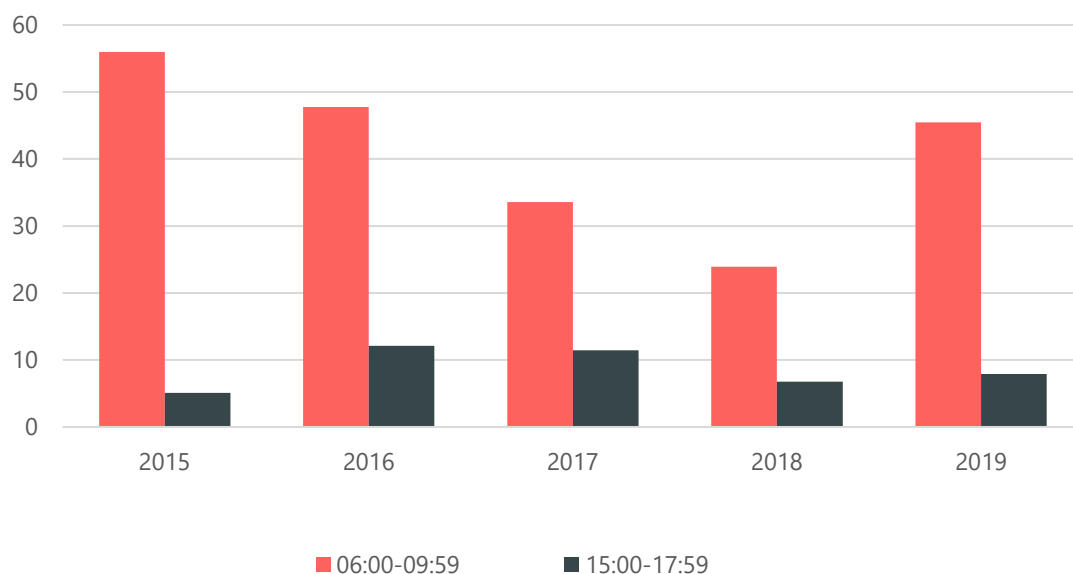
2.3 Stängningar Sicklatunnel i rusningstid

Stängningar i rusningstid i Södra länken är det högsta för de senaste fem åren på förmiddagen. Det är främst under de mest trafikerade månaderna (maj, juni, september och oktober) som antalet stängningar är som störst. Det är inga stora trafikökningar under dessa månader jämfört med tidigare år varför ökningen antas bero på flera händelser och en bättre riskbedömning av vägtrafikledarna. Dock så är antalet stängningstimmar som visas i Figur 7 något lägre än 2015 och 2016, som var de tidigare toppåren. Det tyder på att även om antalet stängningar ökat så har tiden som tunneln varit stängd inte ökat lika mycket, fler men kortare stängningar med andra ord.

Under eftermiddagen finns en viss ökning men den bedöms vara för liten för att kunna dra några slutsatser.



Figur 6: Antal stängningar av Sicklatunneln

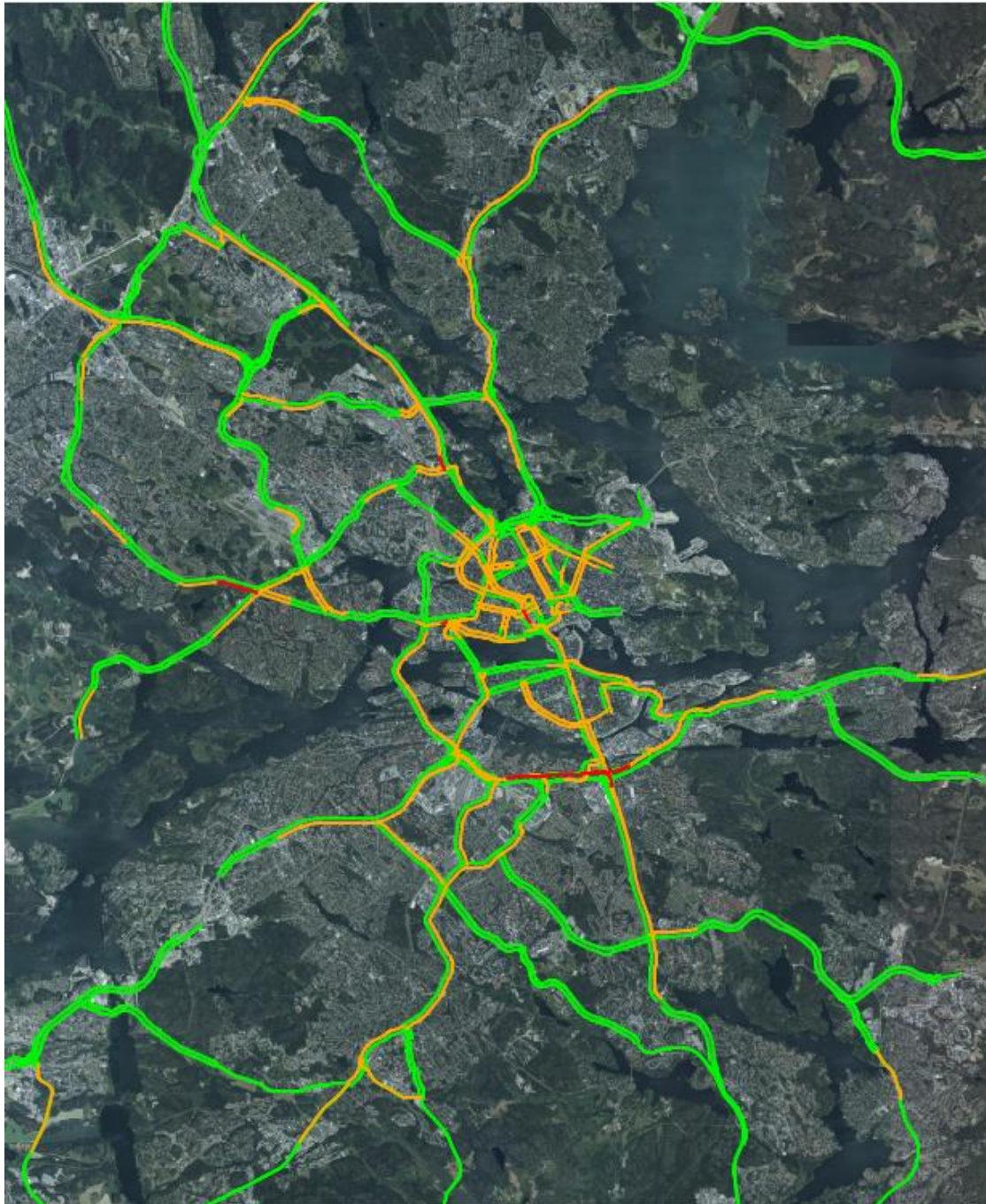


Figur 7: Antal timmar Sicklatunneln varit stängd

2.4 Framkomlighet

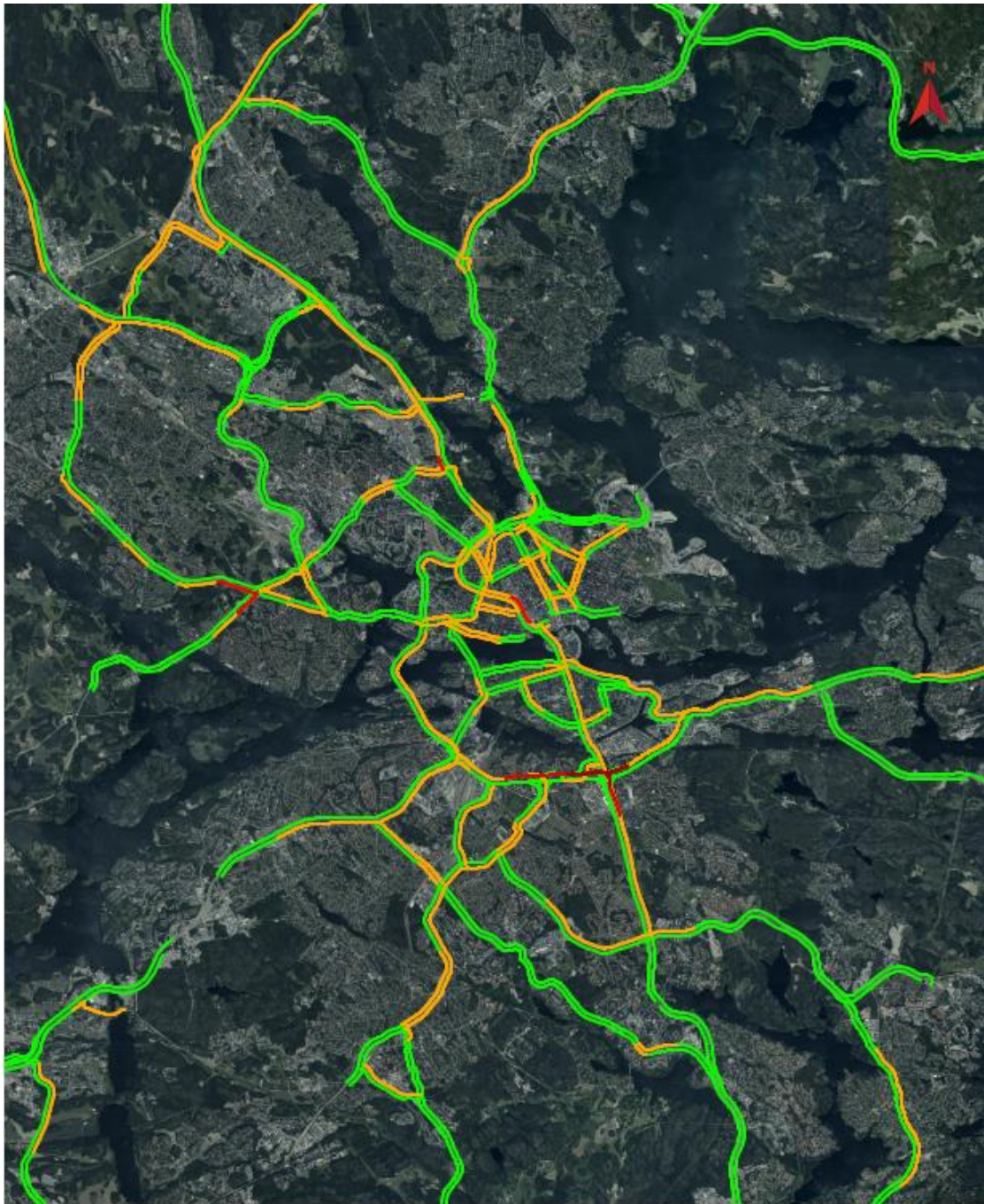
För att illustrera framkomlighet i och runt Stockholm används ett medelvärde av hastigheten för en vardag i oktober. Figurerna visar på framkomligheten på specifika vägsegment som går från grönt till mörkrött, där rött är långsam trafik och grönt är friflöde. Figurerna visar en ögonblicksbild i förmiddagsrusningen (klockan 08:15) och eftermiddagsrusningen (klockan 16:30). Köläget 2019 jämförs med 2018, dock ska man vara försiktig med att dra för stora slutsatser om förändringarna bara mellan två år.

2.4.1 Förmiddagsrusningen



Figur 8. Förmiddagsrusningen en medelvardag i oktober 2019

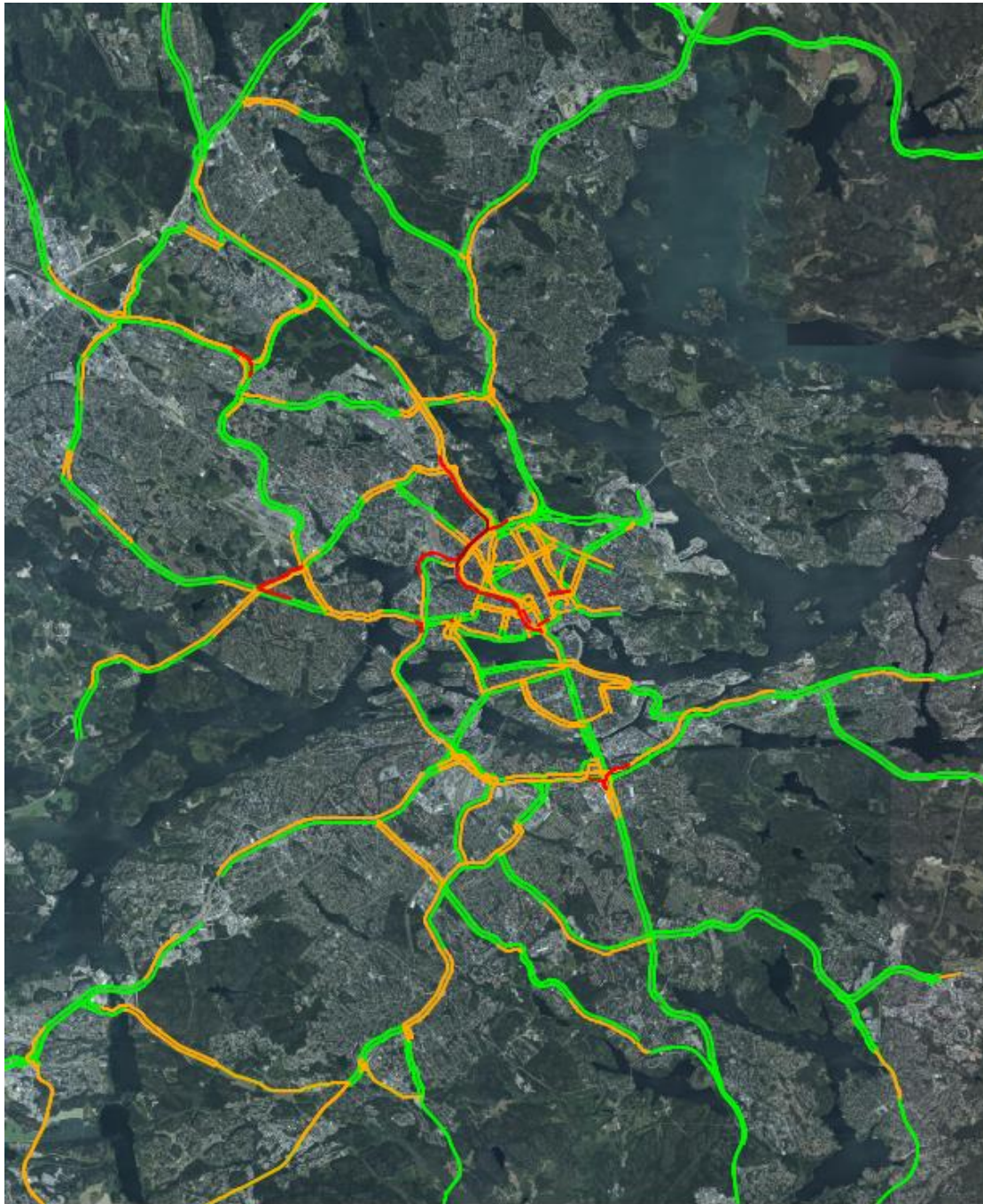
I Figur 8 visas köläget i förmiddagsrusningen 2019, jämfört med 2018 (Figur 9). Förändringarna är relativt små. Runt Brommaplan och på Klarastrandsleden är det något mindre köer, medan det t.ex. på Rv 73 Nynäsvägen in mot city är lite längre köer.



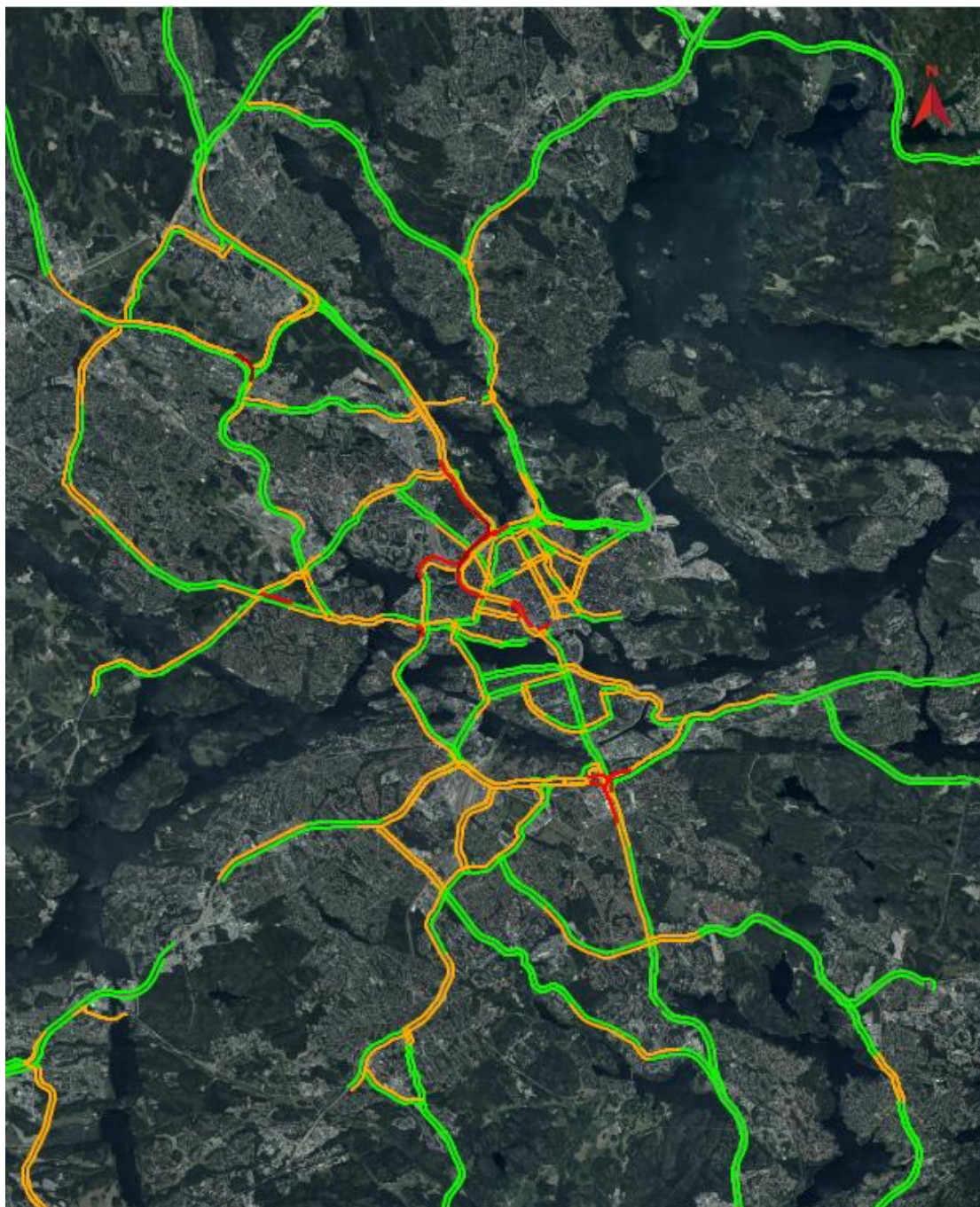
Figur 9. Förmiddagsrusningen en medelvardag i oktober 2018

2.4.2 Eftermiddagsrusningen

Precis som förmiddagsrusningen så är förändringarna mot 2018 relativt små under eftermiddagen. I Figur 10 visas köläget för eftermiddagen 2019 och i Figur 11 för 2018. Några förändringar är att köerna i Södra länken ut mot Rv. 73 inte är lika påtagliga, dock så är det med trängsel på Rv. 73 söderut efter utfarten ur Södra länken.



Figur 10. Eftermiddagsrusningen en medelvardag i oktober 2019



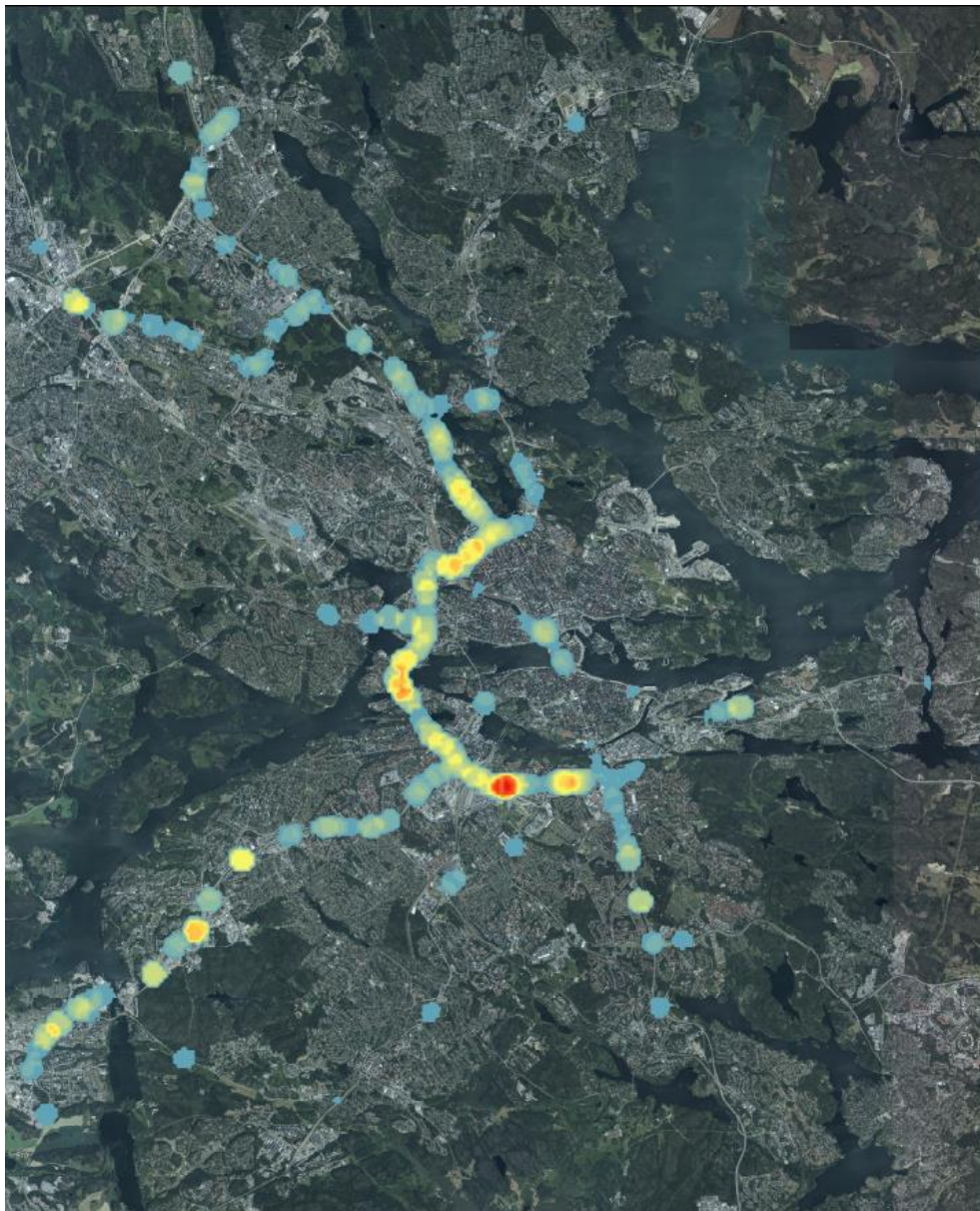
Figur 11. Eftermiddagsrusningen en medelvardag i oktober 2018

2.5 Olyckor/incidenter

Att antalet hanterade olyckor och incidenter ökar har framgått i de senaste störningsrapporterna. I detta avsnitt har en analys gjorts på var störningarna sker, vilket kan vara underlag för hur Trafik Stockholm prioriterar sina VägAssistansbilar, men också för att identifiera "hotspots" där trimningsåtgärder kan vidtas för att öka säkerheten och framkomligheten.

Analysen i detta avsnitt är gjord med data från NTIS och innehåller alla kända händelser och är i fallet med olyckor inte knutet till den olycksstatistik som återfinns i STRADA. Här visas alla olyckor oavsett personskada eller inte, som ju är kravet för att det ska registreras i STRADA.

I Figur 12 visas en så kallad "heatmap" där koncentrationen av olyckor visas. Ju varmare färg desto fler olyckor. Essingeleden och Södra länken dominerar, vilket är logiskt eftersom det är mest trafik där. Men även E4/E20 vid Kungens kurva och Hallunda sticker ut, likaså E18 vid vägarbetsområdet runt Trafikplats Barkarby.



Figur 12. "Hotspot" som visar var på vägnätet huvuddelen av olyckorna sker, ju varmare färg desto mer olyckor

Viktas även trafikarbete in i beräkningen så ger det ungefär samma bild. Där syns tydligt att det faktiskt är det vägnät med mest trafik där det också sker flest olyckor även om man viktar in trafikmängden.



Figur 13. Olyckor per fordonskilometer 2019. Ju varmare färg desto högre andel olyckor.

3 Utblick 2020

3.1 Stadsgårdsleden och Slussen

Under året kommer Stadsgårdsleden stängas av i två veckor i och med att nya bron mellan Gamla stan och Södermalm ska monteras. Senare under året kommer den nya bron att öppnas för trafik.

3.2 E18 Norrtäljevägen

Under våren påbörjas en uppgradering av ITS-utrustningen längsmed Norrtäljevägen och busskörfälten breddas. Det kommer innebära att busskörfältet under vissa etapper kommer försvinna och bussarna får samsas med övriga fordon i två körfält. Längre restider är att vänta för såväl busstrafik som övrig trafik.

3.3 Förbifart Stockholm

Förutom de begränsningar som redan finns i Kungens Kurva och Häggvik kommer ett antal omläggningar av trafiken att ske. I Kungens kurva stängs avfarten mot trafikplats Lindvreten under våren och senare under året kommer trafiken på E4/E20 att läggas om, vilket kommer innebära fortsatt smala körfält och skarpare kurvor, något som skulle kunna ge stor påverkan på trafiken förbi området. Sent 2020 kommer även avfarten i trafikplats Vårby att stängas.



Trafik Stockholm är ett samarbete mellan

