

# STÖRNINGSRAPPORTEN 2020



**Trafik Stockholm**

**Trafik Stockholm**

Postadress: Kungsbron 30, 111 22 Stockholm

E-post: trafikanalys@trafikstockholm.com

Dokumenttitel: Störningsrapporten 2020

Författare: Alexander Nilsson & Kristofer Svensson

Omslagsbild: © Alexander Nilsson. Öde Klarastrandsleden från Kungsbron torsdagen den 2020-03-19 12:47. Det brukar vara kö vid denna tid.

Dokumentdatum: 2021-04-19

Ärendenummer: TRV 2021/43598

Version: 1.0

## Förord

Corona och Covid-19. Så sammanfattas även vägtrafiken i Stockholms län år 2020. Trots detta har det under året inte varit avsaknad av utmanande situationer i vägmiljön. Från och med denna utgåva fokuserar Störningsrapporten på statistik kring Stockholmstrafiken, inga specifika störningar. Hur förändras trafikflöden, hur många trafikhändelser hanteras och var sker incidenterna?

Givetvis påverkas statistiken av Corona. Mest på grund av de restriktioner och rekommendationer om hur samhället ska förhålla sig. Folkhälsomyndigheten har varit tydlig med att befolkningen ska jobba hemma i den mån det går och undvika kollektivtrafiken om man kan vilket har gjort att färre människor har färdats på våra vägar.

Statistiken i denna rapport ämnar till att ge djupare kunskap kring hur framkomligheten har utvecklats på Stockholms vägnät över de senaste åren och vi hoppas att ni uppskattar den läsning ni har framför er.

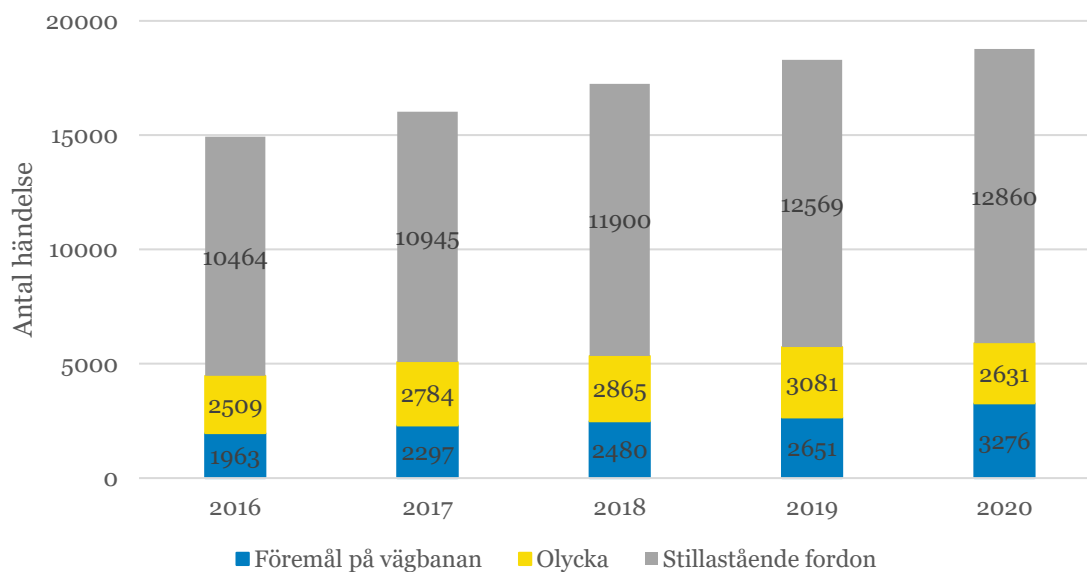
# Innehåll

Förord.....	2
1 Statistik.....	1
1.1 Trafikhändelser.....	1
1.2 Trafikutveckling.....	3
1.3 Stängningar Sicklatunnel i rusningstid .....	4
1.4 Framkomlighet .....	6
1.5 Olyckor/incidenter .....	9

# 1 Statistik

## 1.1 Trafikhändelser

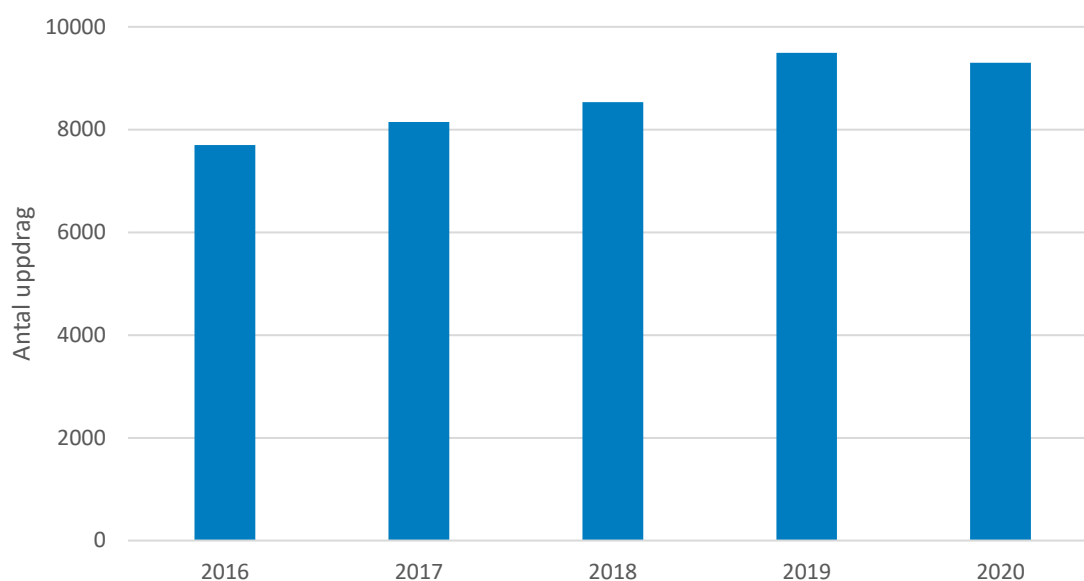
Antalet registrerade trafik­händelser år 2020 är något fler än år 2019, ungefär 500 stycken, motsvarande ca 3 % (jämfört med åren 2018/2019, 6 %). Händelsetyperna föremål på vägbanan och stillastående fordon ökar medan antalet olyckor minskar. Givetvis påverkas de här siffrorna av Covid-19. Ökningen av föremålen på vägbanan kan bero på att svenskarna renoverat mera hemma som således kört mera fellastat skräp till återvinning. Minskningen av olyckor kan sannolikt kopplas mot minskad trafikefterfrågan.



Figur 1: Antal av de mest frekventa händelser som registrerats hos Trafik Stockholm

### 1.1.1 VägAssistans

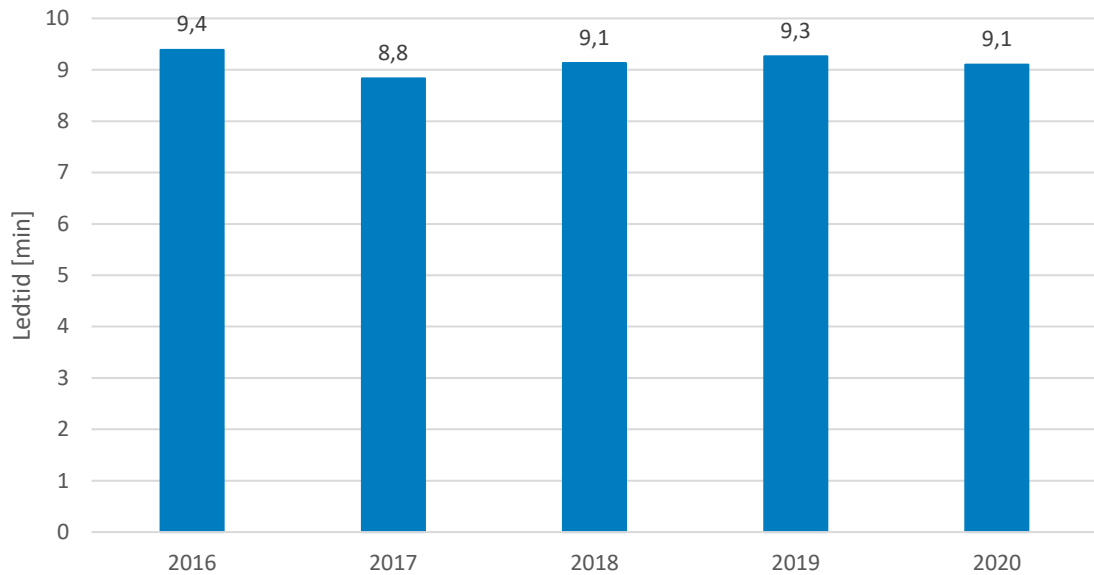
VägAssistans är en del av störningshanteringen i och runt Stockholm. I Figur 2 visas antalet uppdrag för all VägAssistans (TMA-bilarna) summerat per helår. Antalet uppdrag för VägAssistans fick 2020 ett trendbrott och minskade något jämfört mot föregående år.



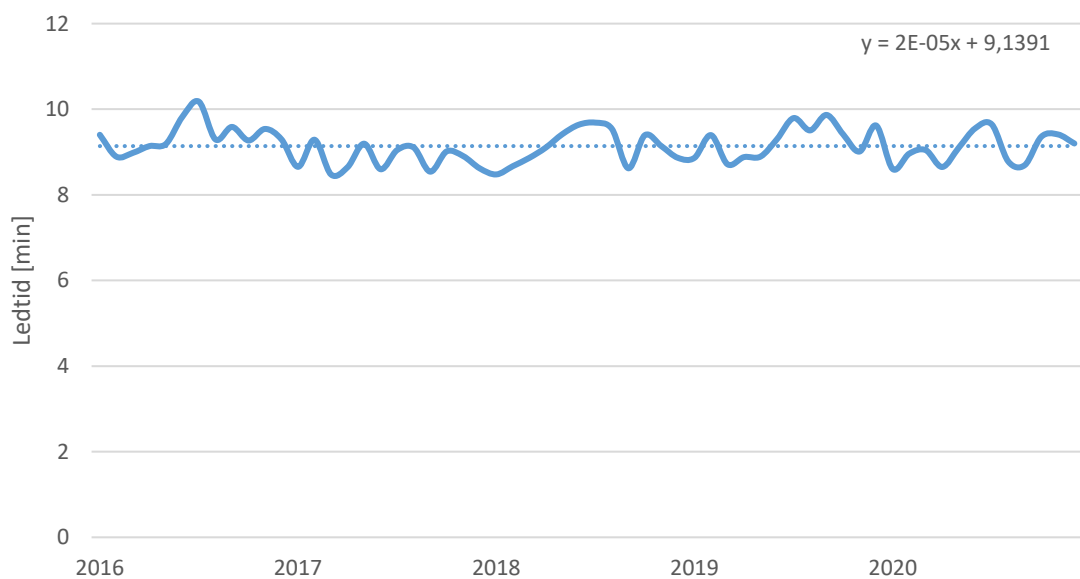
Figur 2: Antal uppdrag för VägAss i Stockholm.

Ledtiden för VägAssistans mäts från dess att vägtrafikledaren skapar en händelse i trafikledningssystemet till dess att fordonet är på plats vid hindret eller olyckan. Ibland skickas flera VägAssistansfordon till samma händelse men här används endast ledtiden för det fordon som kommer fram först. Ledtiden är ett lite trubbigt mått eftersom den inte tar 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.

Ledtiden har inte förändrats i någon större omfattning de senaste åren. Noterbart är att den 1 december 2018 fick VägAssistans utökade blåljusmöjligheter på hela vägnätet men det ger i median inga förändringar. På fem år är trenden obefintlig, det blir varken bättre eller sämre. Om däremot varje enskild månad visas syns tydliga variationer över året men inget tydligt mönster. Orsakerna kan vara flera men troligtvis handlar det om att VägAssistans har flyttat längre ut i Trafiksystemet för att kunna hjälpa flera och att det således är längre sträckor att åka.



Figur 3: Medianledtid per år för första VägAss



Figur 4: Medianledtid per månad för första VägAss

## 1.2 Trafikutveckling

### 1.2.1 Trängselskatteportaler

I störningsrapporten 2020 följs två olika trängselskattesnitt upp

- Essingeleden. Mätplatsen för Essingeleden är vid trafikplats Kristineberg men de redovisade siffrorna inkluderar även av- och påfart mot Tranebergsbron och Alvik då dessa inte ingår i innerstadens trängselskattesnitt.
- Innerstadens trängselskattesnitt. Siffrorna inkluderar alla portaler där trafiken passerar in och ut från Stockholms innerstad.

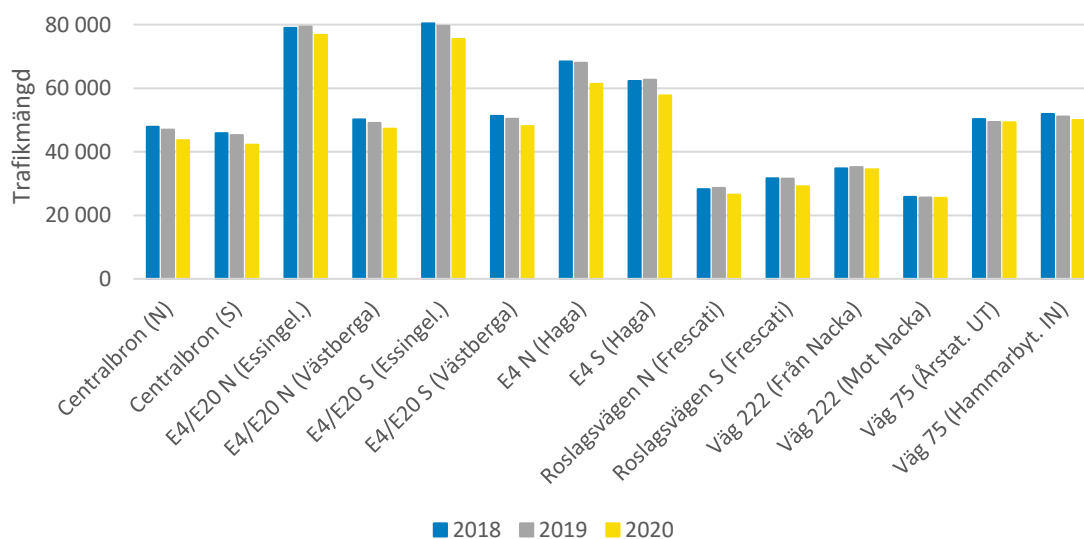
Årets siffror visar negativt där framförallt innerstadssnittet har en större minskning på ungefär 7 %. Största minskning blev det kring hamnområdet Värtan/Frihamnen vid tre platser, där nedgången var 40 %, 26 %, och 24 %, respektive. Detta kopplas till minskad kryssningstrafik. Det går också att se en minskad trafik till och från Stockholms universitet där ju de flesta studenter och lärare arbetat hemifrån under året.

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

	2019	2020	Skillnad	Relativ förändring
<b>Essingeleden<sup>1</sup></b>	107 000	105 000	- 2 000	- 2 %
<b>Innerstadens trängselskattesnitt</b>	394 000	365 000	- 29 000	- 7 %

### 1.2.2 Trafikflöden på utvalda punkter

Trendbrottet (nedgång) mellan åren 2018 och 2019 följs upp av en förhållandevis kraftig minskning under år 2020 på flera platser, som naturligt kopplas till rådande pandemi. Dock har trafikmängden i Södra länken princip inte ändrats alls. Antagligen finns en korrelation till att framkomligheten blivit bättre på det influerande vägnätet runt tunneln. Det möjliggör enklare genomfart i Södra länken.



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

### 1.3 Stängningar Sicklatunnel i rusningstid

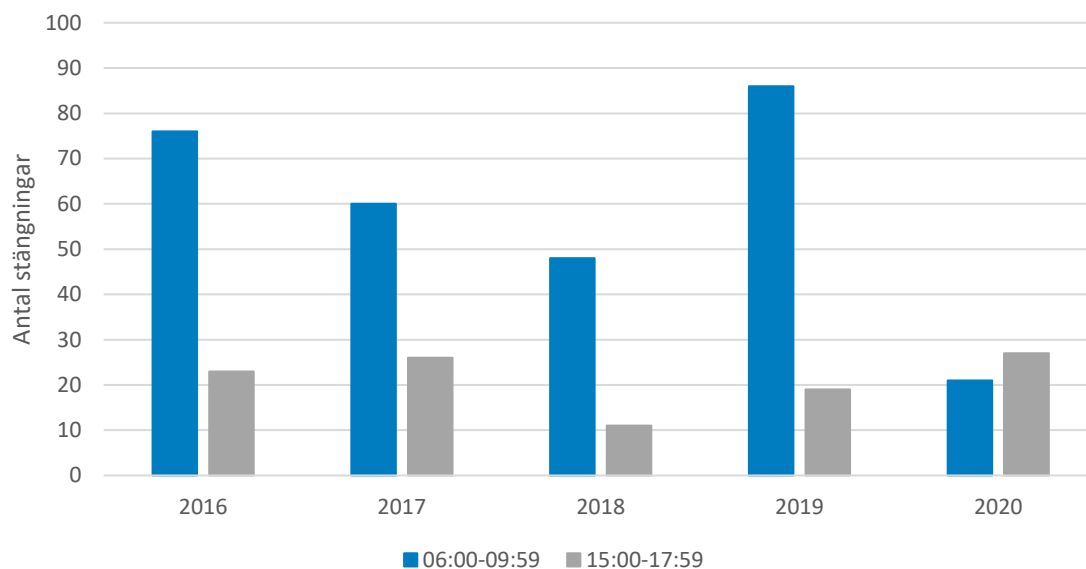
Pandemiåret 2020 har bidragit till drastiska förändringar vad gäller kösituationen i Södra länkens ena huvudtunnel, Årstatunneln. I morgonrusningen har antalet stängningar, på grund av kö, minskat med 75 %. Nedgången kan kopplas direkt mot minskad trafikefterfrågan i tunneln och på det influerande vägnätet nedströms Årstatunneln (E4/E20). I eftermiddagsrusningen ser det dock annorlunda ut, där är det

<sup>1</sup> Trängselskatteportalen vid Kristineberg på E4/E20 inklusive trafik till/från Alvik.

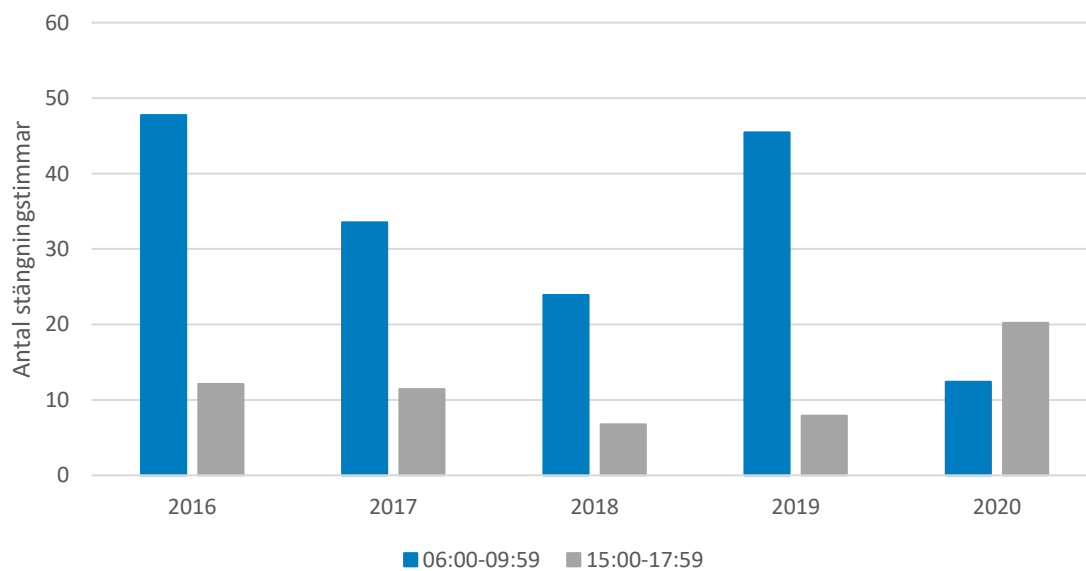


nämligen en liten ökning. Förändringen i stängningstid följer antalet stängningar ganska bra.

Alla stängningar kan kopplas mot en trafikhändelse, antingen i tunneln eller nedströms utanför tunneln. Det innebär att det inte är trängseln i sig i tunneln som resulterat i ett trafiksammanbrott utan snarare en trafikolycka eller en annan oplanerad incident.



Figur 6: Antal stängningar av Sicklatunneln



Figur 7: Antal timmar Sicklatunneln varit stängd

## 1.4 Framkomlighet

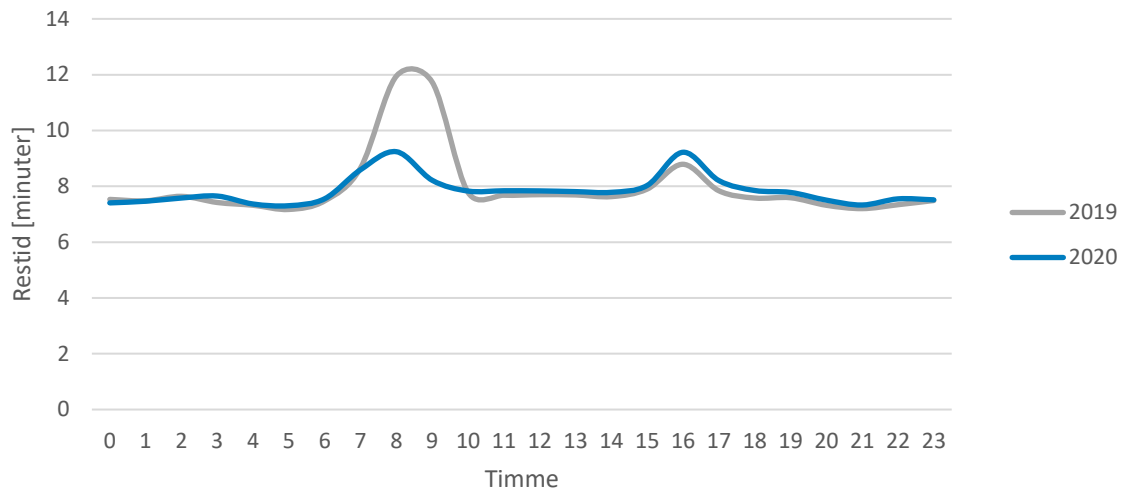
Restider på Essingeleden och genom Södra länken har samlats in från STRESS-databasen, där restider finns samlade från år 2018 och framåt. Vägomläggningar har gjort att data från år 2018 inte är kompletta, men från år 2019 finns det kompletta data.

Analysen visar att restiderna i riktning västerut/norrut (från Nacka) under förmiddagen har minskat avsevärt jämfört med året innan, vilket också avspeglar sig i antalet stängningar av Sicklatunneln. Under eftermiddagarna har restiderna ökat med flera minuter vilket också det reflekteras över i stängningsstatistiken.

I motsatt riktning (mot Nacka) så har restiderna på Essingeleden ändrat sig obetydligt. I Södra länken har restiden ökat något, men mest framträdande är att eftermiddagsrusningen påbörjas nästan två timmar tidigare än under året innan.

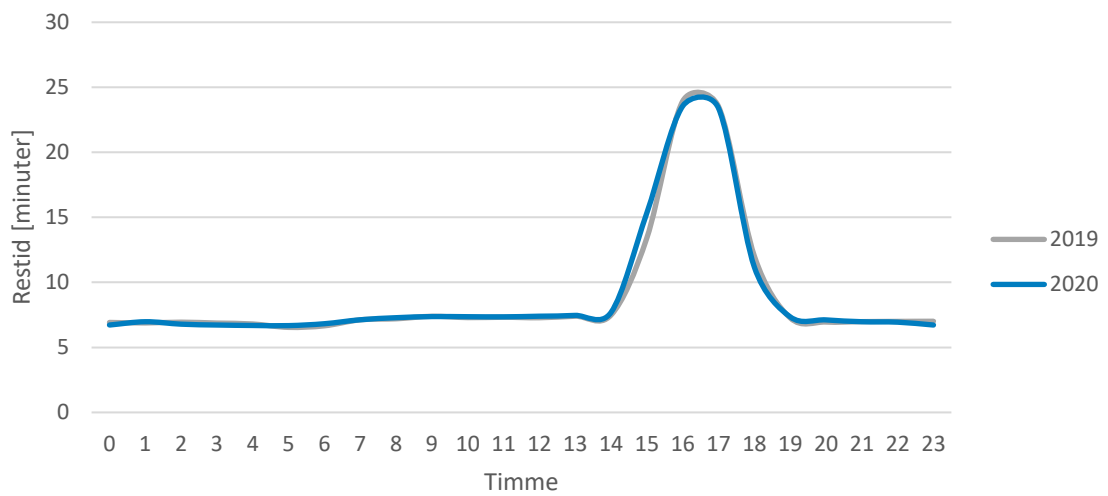
Att restiden österut genom Södra länken och söderut på Essingeleden inte minskat beror sannolikt på den fordonsström som rör sig från Hammarbytunneln ner mot Nynäsvägen och skapar köer ända bort till Årstälänken under de flesta dagarna.

### Essingeleden i riktning norrut



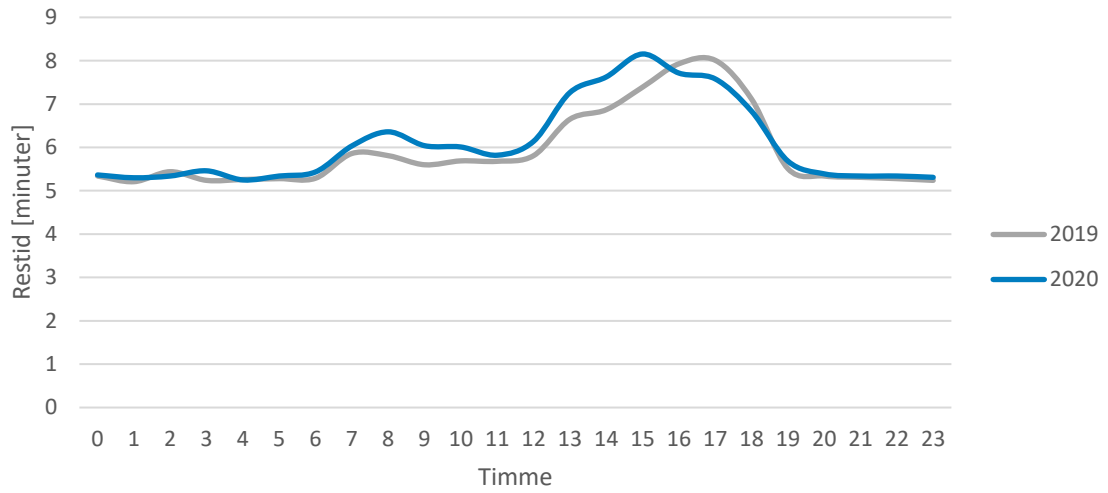
Figur 8: Restid från Västberga till Haga Södra via Essingeleden

### Essingeleden i riktning söderut



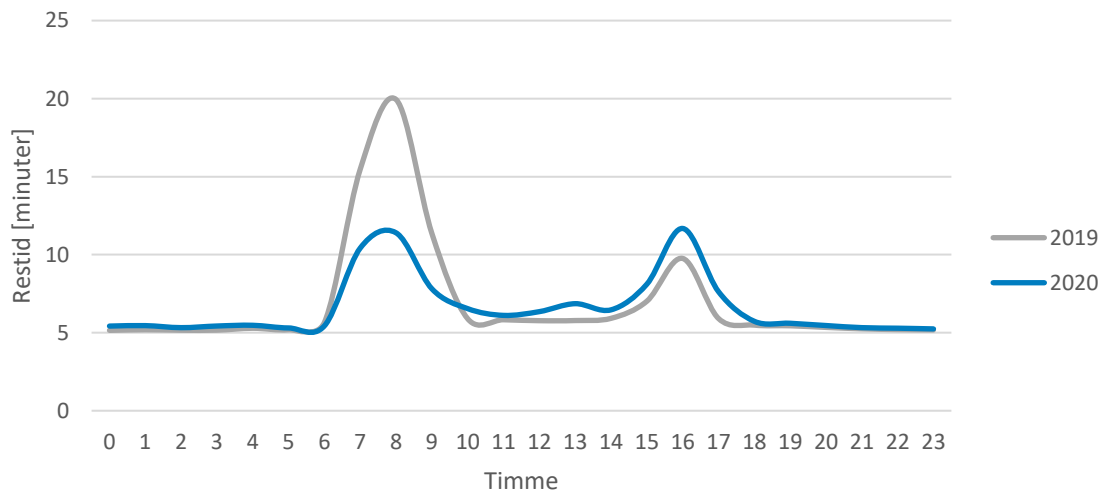
Figur 9: Restid från Haga Södra till Västberga via Essingeleden

### Södra länken i riktning österut



Figur 10: Restid från Årstabergr till utfarten Nackatunneln

### Södra länken i riktning västerut



Figur 11: Restid från infarten Sicklatunneln till Årstabergr

## 1.5 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 VägAssistansfordon, men också för att identifiera platser där trimningsåtgärder kan vidtas för att öka säkerheten och framkomligheten.

Analysen i detta avsnitt är genomförd baserat på data från Trafikverkets trafikinformationsdatabas, NTIS, som innehåller alla kända oplanerade händelser. Gällande data för olyckor i NTIS visas alla olyckor, oavsett personskada eller inte, till skillnad från statistiken i STRADA där detta är ett krav.

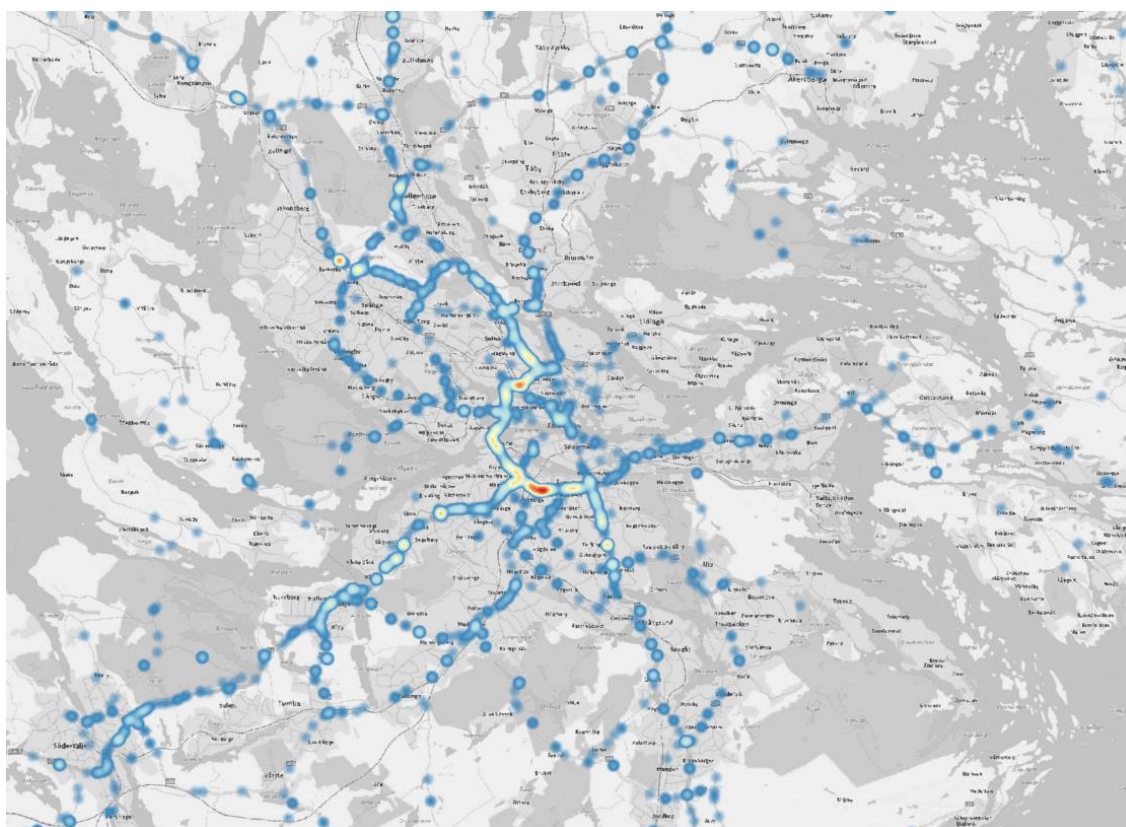
I Figur 12 visas en så kallad *heatmap* där koncentrationen av oplanerade händelser illustreras. Ju varmare färg, desto fler händelser. Essingeleden och Södra länken dominerar, vilket är logiskt eftersom det är mest trafik där. Men även E4/E20 vid Kungens kurva och vid trafikplats Bredäng sticker ut, och likaså Nynäsvägen vid Skogskyrkogården och E18 vid Barkarby.



Figur 12. Värmekarta som visar var på vägnätet huvuddelen av olyckorna sker, ju varmare färg desto mer incidenter

En karta med större skala visar att utanför de centrala delarna av Stockholm så inträffar de flesta händelserna antingen i området kring trafikplats Häggvik och på E4/E20 vid Hallunda och Fittja.

Kartorna visar även på en begränsning i den trafikinformation som Trafik Stockholm skickar ut till trafikanterna. I de mer perifera områdena där det inte finns teknisk utrustning att positionera trafikhändelsen på, måste händelsen positioneras antingen på en trafikplats eller en väglänk. Den publicerade trafikinformationen om händelsen hamnar då mitt på länken vilket innebär att trafikanten kan ha passerat händelsen innan denne nås av informationen.



*Figur 13: Samma värme men med fokus på hela VägAssistans insatsområde*

Kartorna visar att det finns vissa platser där oplanerade händelser sker mer ofta än andra. Varför dessa platser är mer representerade än andra kan i vissa fall förklaras av att det är mer trafik, att det finns mer teknisk utrustning som fångar in incidenter bättre, eller att felaktig utformning av vägmiljön gör att trafikmiljön är mer osäker på platsen.





**Trafik Stockholm**

Trafik Stockholm är ett samarbete mellan



**Stockholms  
stad**



**TRAFIKVERKET**

**NACKA  
KOMMUN**

