

# Trafikolyckan på Essingeleden vid Pampas onsdagen den 23/4 2008

En första redovisning av händelseförlopp och konsekvenser med tonvikt på framkomlighet

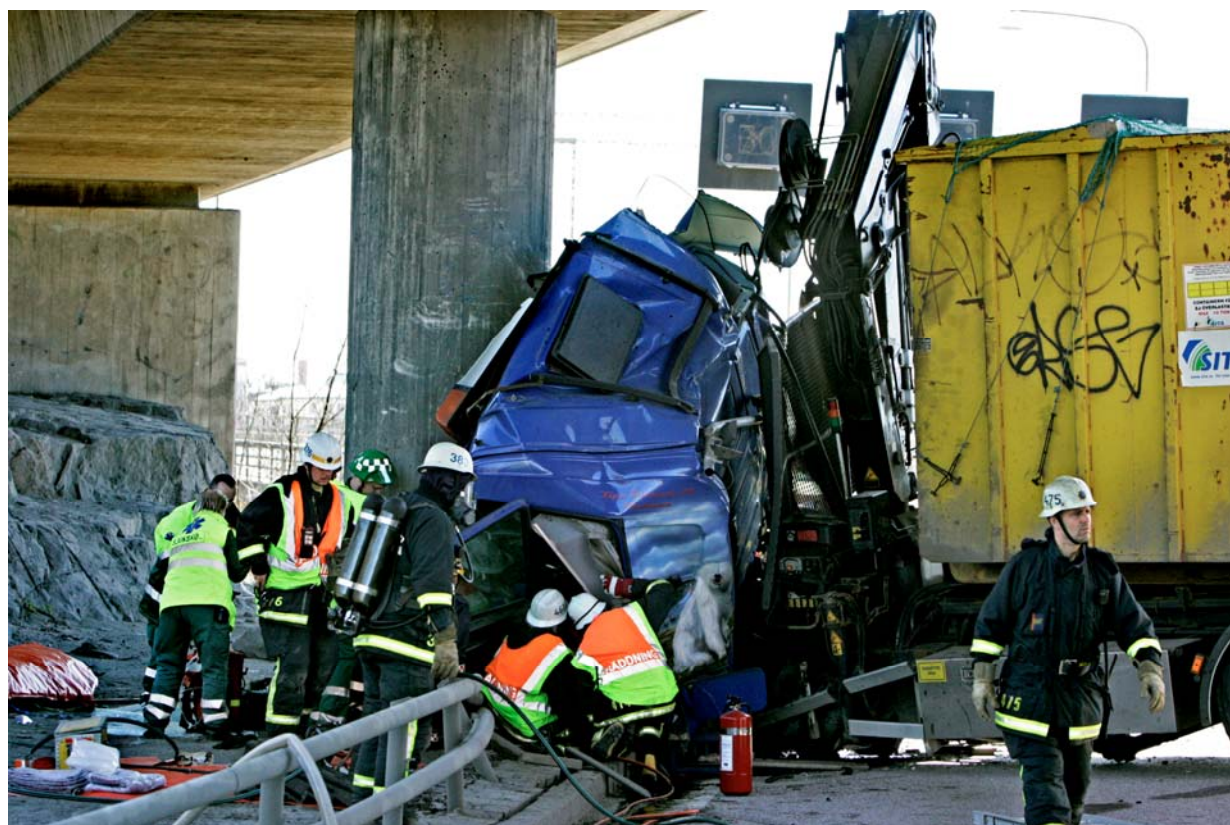


Foto: Yngve Sjöman/SCANPIX

**movea**

2008-05-28  
Peter Kronborg  
Fredrik Davidsson

Movea Trafikkonsult AB  
Hammarby Fabriksv 25  
SE-120 33 Stockholm

Tel 08-694 88 50  
Mobil 0708-44 48 54  
Fax 08-694 88 50

Epost [peter.kronborg@movea.se](mailto:peter.kronborg@movea.se)  
[info@movea.se](mailto:info@movea.se)  
Internet [www.movea.se](http://www.movea.se)

Orgnr: 556435-6144  
Momsnr: SE 556435-614401  
Företaget har F-skattesedel

# Förord

Movea Trafikkonsult AB fick den 29/4 ett uppdrag från Dick Gahnberg, Vägverket Region Stockholm, att översiktligt utreda trafikolyckan vid Pampas den 23/4, främst med tanke på framkomligheten. I beställningen har ingått en förenklad Contramanalys.

Eftersom leverans krävdes redan den 13/5 är detta PM kortfattat. Alla fakta har inte hunnit kontrollerad fullständigt. Svar från alla inblandade har inte erhållits. Detta PM kan därför innehålla vissa fel och kan definitivt göras mer fullständigt.

I denna slutversion har endast vissa mindre ändringar gjorts.

Peter Kronborg har samlat fakta och har gjort den slutgiltiga redovisningen. Fredrik Davidsson har gjort en Contramkörning och medverkat i arbetet med slutredovisningen. Förslag till åtgärder är författarnas egna.

Peter Kronborg & Fredrik Davidsson

## Innehåll

1.	Sammanfattning .....	3
2	Händelseförlopp .....	4
3	Köer .....	6
4	Fördröjningar - Contramanalys .....	7
5	Ingen unik olycka – Stockholms trafiksystem är sårbart – och det kunde ha varit värre.....	8
6	Analys – Vad kan göras?.....	9
6.1	Om man kunde spara in en enda timme .....	9
6.2	Förhindra olyckor av denna typ .....	9
6.3	Få undan hindret snabbt .....	9
6.4	Snabb sanering .....	11
6.5	Broinspektion .....	11
6.6	Informera kraftfullt och nå ut till många.....	11
6.7	Ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet.....	13
7	Förslag till förbättringar/att utreda vidare .....	14

# 1. Sammanfattning

Den inträffade olyckan är inte unik. Denna typ av olyckor med trafikinfarkt som följd inträffar knappt en gång om året.

Mycket fungerade bra på olycksplatsen.

Men arbetet borde ha kunnat gå snabbare. Följande förslag förs fram för framtiden:

- Inför en ordningsbot för att köra med en ej korrekt hopfälld kran. Övervaka att gällande regler och informera om dem
- Räddningstjänst, polis och vägghållare bör se över sina ledningsfunktioner för denna typ av stora olyckor
- Det behövs en "Jourhavande vägtrafikchef" på plats vid denna typ av stora händelser
- Utnyttja lättillgängliga resurser bättre. Undvik låsningar till upphandlingskontrakt. Detta gäller särskilt tungbärgning där det är viktigt att välja de snabbast tillgängliga bilarna med de lämpligaste förarna
- Se till att beställa erforderliga resurser tidigt (i detta fall brandförsvarets Absol), alternativt bygg upp egna resurser hos vägghållarna
- Se till att skadade broar inspekteras tidigt och snabbt
- Avgör tidigt om att det troligen det kommer bli omfattande köer. Och informera kraftfullt om det verkar bli omfattande köer (trafikinfarkt):
  - Informera via alla kanaler
  - Visa tydligt att "det har hänt något stort"
  - Informera på temat "stanna kvar där du är"
- Överväg möjligheterna att använda meddelanden av typen VMA (viktigt meddelande till allmänheten) vid olyckor av denna storleksordning

Denna olycka förorsakade en trafikinfarkt i Stockholm. De totala fördröjningarna har beräknats till ca 100.000 fordonstimmar. Det motsvarar samhällsekonomiskt en kostnad på ca 33 Mkr.

## 2 Händelseförlopp

Onsdagen den 23/4 2008 var en fin vårdag med vackert och rätt varmt väder.

En treaxlig lastbil med växelflak färdas Essingeleden söderut från Norra länken mot Kungsholmen. På flaket finns en sopcontainer delvis fylld med plastmaterial. Av någon anledning är lastbilen kran delvis uppfälld vilket gör att ekipaget är högre än 4,5 meter.

Mellan påfarten från Pampaslänken och påfarten från Ekelundsvägen finns det en viadukt, avfarten från Essingeleden nordgående mot Ekelundsvägen. Kranen tar i viadukten och lastbilen vrids till och kolliderar med en bropelare. Lastbilens förare kläms fast. Lastbilen demoleras kraftigt.

Lastbilen hamnar på tvären och trafiken på Essingeledens två körfält, samt det nya körfält som utbildas efter påfarten från Pampaslänken, blockeras. Det vill säga redan från början totalt avstängt söderut.

Följande händelseförlopp är en koncentrerad sammanställning av data från SOS-Alarm, polisen och andra källor:

- Klockan 13.19: Larm till SOS Alarm. Lastbil kolliderat med pelare. Förare fastklämd. (Ett av samtalen till SOS Alarm kommer från en tungbärgare som låg ca 100 m bakom lastbilen när olyckan inträffade. Kallad tungbärgare nr 1 nedan).
- Polis är snabbt på plats. (Tidpunkt okänd). MC-poliser och polisaspiranter från en hastighetskontroll som skulle bedrivas i närheten
- 13.28: Första ambulans på plats
- 13.30: Första räddningstjänstfordon på plats
- 13.44: Prognos: Minst 30 minuter till (dvs tidigast 14.14). Successiva nya prognoser med nya sluttider kom hela tiden. Endast vissa prognoser redovisas här
- 13.46: Ambulanshelikopter på plats. Landade bredvid vägen. Användes inte
- 14.54: Förare fördes med vägambulans till sjukhus. (Det visade sig senare att han klarade sig med enbart ett svårt benbrott). Räddningstjänsten är i stort avslutad. Bärgning kan påbörjas
- Tungbärgare nr 3 är beställd eftersom lastbilen ska föras till polisen för teknisk undersökning och polisen har avtal med detta bärgningsföretag. Bärgningen visar sig vara komplicerad eftersom lastbilen är kraftigt demolerad
- Parallellt med bärgningen påbörjade saneringen av olycksplatsen. Det visade sig att gå åt stora mängder Absol (absorptionsmedel) eftersom det bland annat hade runnit ut växellådsolja och hydraulolja. En bil med sopvals beställs fram för att ta undan Absolet. Den slutgiltiga saneringen kunde göras först efter att lastbilsvraket hade förts undan
- Parallellt med bärgningen påbörjades även inspektion av den påkörda bron och dess pelare
- ca 15.15: Prognos 50 minuter. (Dvs 16.05)
- Broinspektion inleds
- 15.38: Sista räddningstjänstfordon lämnar platsen
- Ca 16??: Föraren av tungbärgare nr 1 (den förare som larmade SOS-Alarm via 112) och föraren av tungbärgare nr 2 (som har fått beställning på bärgning från den krockade

lastbilens ägare) går fram till tungbärgare nr 3 för att hjälpa till. Det slutar med att en av dem får köra fram och hjälpa till

- Bärarna tar hjälp av bland annat en lastbil med kran som hämtas i kön för att lyfta hytten, samt troligen ytterligare en lastbil för att transportera hytten
- 16.09: Prognos: En dryg timme till. (Dvs drygt 17.09)
- 16.30: Broinspektion klar
- 16.54: Ett körfält öppnas
- 17.58: Alla lämnar platsen, förutom krockad lastbil och tungbärgare
- 18.30: Bärare och fordonsvrak är fortfarande kvar i spärrzon. Vraket forslades bort senare
- 19.30: Fortfarande kö från Kista

Sammanfattningsvis 1½ timme räddningstjänst och 3 timmars bärgning/sanering (+ broinspektion).

Totalt deltog enligt polisens LKC 9 patruller i arbetet. Troligen betydligt fler eftersom MC och aspiranter hade en kontroll på gång i området. Initialt larmades fem brandbilar, minst en ambulans, akutbil, ambulanshelikopter och två VägAssistansbilar.

### 3 Köer

Eftersom den viktigaste pulsådern mellan norra och södra Stockholm stängdes i körriktning söderut gav olyckan omedelbart upphov till omfattande köer. Och än värre blev det när rusningstrafiken började komma igång vid 15-tiden.

Även norrut på Essingeleden uppstod rätt stora köer. Inledningsvis för att viss räddningstjänst ställde upp där, men sedan de hade åkt från platsen var det omfattande "tittköer".

Köläget, när köerna var som längst i slutet av rusningstiden, kan beskrivas som:

- På E4 från Tureberg tpl (17.30)
- Även Norrtäljevägen och Roslagsvägen
- Och hela Solna, Sundbyberg
- Liksom hela norra innerstaden
- Från Bromma på Ulvsundavägen och Drottningholmsvägen
- Däremot gick Klarastrandsleden (bara man kom dit) och Centralbron bra, liksom Essingeleden söder om olyckan
- Även tittköer i nordlig riktning
- Färjorna vid Jungfrusund och Rindö märkte av ökad trafik (och satte in extrafärjor)

Media rapporterade om trafikanter som hade stått i köer i tre timmar eller mera. (Till exempel på dn.se: 3 timmar 20 minuter). Media rapporterade även om bilar som vände på motorväg och till och med om ett slagsmål mellan trafikanter.

Sammanfattningsvis kan sägas att Stockholm var drabbad av en rejäl trafikinfarkt.

Vissa "smarta" vägar fungerade dock fortfarande relativt sent under rusningstid relativt bra. Det gäller bland annat Kvarnbacksvägen – Drottningholmsvägen – Tranebergsbron, men även Ekelundvägspåfartan.

## 4 Fördröjningar - Contramanalys

Händelsen har simulerats med trafikmodellen Contram - en tidsdynamisk modell som även kan efterlikna trafikanternas beteende under störda förhållanden. Den har använts i flera andra liknande applikationer.

Trafikefterfrågan vid analysen baseras på en kalibrerad matris (Emme2) för vardagstrafik utan trängselskatt år 2005. Den allmänna trafikökningen på huvudvägnätet medför att trafiknivåerna i modellen ligger rimligt nära de verkliga.

För att sedan fördela dessa matriser till kvartar över en hel för- respektive eftermiddag justerar man den bearbetade emme/2-matrisen med avseende på de tidpunktsfördelningarna som man kan hämta från trafikräkningar samt extrapoleringar för timmarna i början och i slutet av perioden (15:00 till 19:00 är baserat på räkningar).

Trafikefterfrågan som erhålls beskriver dock inte det resande som kom att genomföras den aktuella dagen. Den kraftigt försämrade framkomligheten i samband med avstängningar och den omfattande nyhetsrapporteringen minskade troligen antalet resor under eftermiddagens rusningsperiod. En schablonmässig nedskrivning av efterfrågan från kl 16.00-18.30, samt en matrisestimering i Contram baserat på vissa trafikräkningar, ger en bättre överensstämmelse med observerade köer.

Normalt används två typer av incidentmodellering i Contram, dels spontan omledning efter det att trafikanterna hamnat i onormala köer, dels genom omledning via VMS. Själva incidenten modelleras oftast som en lokal kapacitetsnedsättning under en given tidsperioden (ex 15-60 min).

Det som skiljer den aktuella dagen från andra incidenter är omfattningen och spridningen av effekterna. Händelsen inträffade kl 13.20 och det är troligt att de flesta trafikanter via radio eller på annat sätt hade fått kännedom om avstängningarna inom den först timmen efter olyckan (dvs ca kl 14). Det innebär att trafikanterna efter den tidpunkten inte längre kör fram till avstängningarna utan att de i ett tidigare skede väljer alternativvägar. Trafikanternas ruttval modelleras därför i två steg. Mellan 13.15 och 15.00 sker omfördelningen till alternativvägarna efter det att trafikanterna möter köerna vid avspärrningarna, därefter väljer de väg baserat på kunskap om den onormala köbildningen.

Resultaten från simuleringen visar att restiden för trafikanter i vägnätet ökar med ca 84.000 fordonstimmar jämfört med en normal dag. En samhällsekonomisk överslagsberäkning med en genomsnittlig tidsvärdering på 330 kr/tim (normalt använd värdering vid oförutsedda störningar) ger en ökad trafikantkostnad pga av incidenten denna eftermiddag på ca 28 miljoner kronor. Även de trafikanter som valde att inte genomföra sin resa, eller valde en senare avgångstid för att undvika köer, gör en uppoffring som motsvarar ca 16.000 fordonstimmar. Det vill säga totalt ca 100.000 fördröjningstimmar.

Den samlade trafikalkostnaden hamnar då på ca 33 Mkr.

Det kan för övrigt nämnas att redan någon dag efter olyckan gjorde Movea en snabb överslagskalkyl som landade på 30 Mkr.

## **5 Ingen unik olycka – Stockholms trafiksystem är sårbart – och det kunde ha varit värre**

Det är lätt att tro att denna typ av omfattande konsekvenser av trafikolyckor är något unikt. Så är tyvärr inte fallet. Olyckor av den här storleksordningen inträffar ungefär en gång om året. Under de senaste 10 åren har följande hänt, utöver den nu aktuella olyckan:

- Juni 1999: En lastbil välter på Centralbron vid Tegelbacken kl 5. Centralbron stängd 5½ timme
- September 2000: Motorvägsbron vid Södertälje kanal stängd 4 timmar efter seriekrock med lastbilar
- Januari 2001: Lastbil med farligt gods i olycka på Essingeleden norr om Hornsberg kl 8. Stängt i sex timmar.
- November 2003: En lastbil välter på Centralbron vid Tegelbacken kl 14. Centralbron över 4½ timme
- Oktober 2005: Lodbrok seglar på Essingebron kl 13. Stängt söderut i tre timmar. Norrut fram till midnatt
- December 2005: En lastbil lastad med öl och läsk havererar på Essingeleden i körriktning norrut strax för avfarten mot Norra Stationsgatan. Lasten sprider sig. Stängt under flera timmar under eftermiddagsrusningen
- Och snökaos vid den första snöstormen ungefär vartannat år

Olyckor med dessa stora konsekvenser kan sammanfattas som:

- Det är nästan alltid en eller flera lastbilar eller bussar är inblandade
- Lastbilens last sprider sig ofta över stora ytor eller i värsta fall är det farligt gods
- Olyckan inträffar oftast på Essingeleden eller på Centralbron/Söderleden. Dess länkar och dess broar är extremt känsliga
- Den inträffar före eller under rusningstid

Den nu aktuella olyckan skulle kunna ha blivit än värre om lasten hade spritt sig över körbanan eller om den hade inträffat på en del av Essingeleden där mötande körbanor ligger nära varandra med risk för avstängning i båda riktningarna.

## **6 Analys – Vad kan göras?**

### **6.1 Om man kunde spara in en enda timme**

Om hade kunnat spara in en enda timme och öppna för trafik en timme tidigare skulle man överslagsmässigt göra en samhällsekonomisk vinst på ungefär 8 Mkr. (En fjärdedel av totalkostnaden).

Att dra på sig kostnader under olyckseftermiddagen för att åstadkomma denna förbättring av snabbheten skulle alltså vara lönsamt upp till 8 Mkr.

Redan erfarenheten från föregående kapitel att denna typ av större händelse inträffar knappt en gång om året i Stockholmstrafiken gör att man inser att även dyrbara förebyggande åtgärder kan vara lönsamma. De kan dessutom även komma till användning vid händelser av mindre allvarlighet

### **6.2 Förhindra olyckor av denna typ**

Olyckor av denna när en lastbil med kran av någon anledning har fått kranen uppfälld och tar i en bro som håller den normala fria höjden på 4,5 meter är alltför vanligt.

Det inträffade en liknande olycka en knapp timme senare samma dag. En lastbil med kranen upp körde in i en tunnelbaneviadukt vid Stora Mossen. Tunnelbanetrafiken fick köra enkelspårtrafik förbi platsen under flera timmar.

Det har till och med skett olyckor där lastbilens förare har omkommit. Hytten lyfts upp mot bron och mosas sönder.

Orsakerna till dessa problem har bara ytligt analyserats.

Lastbilsföraren ska före färd se till att:

- Kranen är hopfälld och ”parkerad” korrekt
- Hydrauliken är avstängd

De slarvas ofta med detta. Konsekvensen kan bli att kranen själv faller upp sig. Det finns ingen ordningsbot för detta varför polisen sällan ingriper, utom när det sker en olycka.

### **6.3 Få undan hindret snabbt**

#### **Vem tar befälet?**

Så länge det rör sig om räddningstjänst är det räddningsledaren som bestämmer. Han/hon har stöd i lagen till att ensam fatta mycket stora och även dyra beslut.

Räddningstjänst handlar om att rädda liv, att rädda materiella värden och värna om miljön. I samband med trafikolyckor handlar det främst att få loss skadade så att de kan transporteras till sjukhus.

När räddningstjänsten lämnar tar polisen över. Ofta är en polisinsatschef utsedd. Även denna har stora befogenheter enligt lag, men inte lika omfattande som räddningsledaren.

Det förekommer att när polisen lämnar platsen så står bärgaren kvar och slutför bärgningen. En bärgare arbetar oftast helt ensam och arbetar väldigt utsatt mitt ute i trafiken

I Framkomlighetsgruppen har det flera gånger förts fram tankar om att väghållaren borde ha sin representant på plats vid olycksplatser. Det är ju väghållaren som äger vägen och vill hålla den framkomlig. Följande text kommer från en av Framkomlighetsgruppen rapporter:

- Vid riktigt stora händelser (typ någon gång per år) är det viktigt att väghållaren kan få ut en tjänsteman i beslutsposition snabbt till en olycka. För att jämbördigt kunna diskutera med räddningsledare, polisinsatschef, restvärdesledare och andra.  
”*Jourhavande vägtrafikchef*”
- Vi mer normala lyckor är det viktigt att en från VägAssistans ska ha rollen som  
”*Vägtrafikinsatschef*”

### **En ensam bärgare som är längst bort ska göra jobbet**

Vid denna olycka var två tungbärgare snabbt på plats. Nummer 1 såg till med olyckan. Nummer 2 var beställd av lastbilsägaren. Men dessa fick inte bärga. I stället kördes en tredje bärgare fram beställd av polisen för att föra lastbilsvraket till teknisk undersökning. Polisen har nämligen avtal med det tredje företaget.

Så vitt vi förstår är det dock inget som hindrar polisen att låta andra bärga. Och i det här fallet skulle det vare en stor samhällsekonomisk vinst att låta den lämpligaste bärgaren göra arbetet.

Det visade sig dessutom att bärgningen var komplicerad varför i slutändan fick flera bärgare användas och dessutom användes lastbilar som plockades ur kör.

Man kan jämföra med räddningstjänsten som sände fram fem brandbilar med totalt kanske 15 man ombord. Det är en viss skillnad mot en ensam tungbärgare.

### **VägAssistans**

Omedelbart efter olyckan sändes samtliga tillgängliga resurser till platsen. Vid denna tid på dagen rör det sig om ett fordon med förare. Senare sattes ytterligare resurser in.

Vid denna typ av olyckor är VägAssistans roll initialt liten eftersom det främst är fråga om räddningstjänst. VägAssistans roll ökar alltmer när förloppet går över i bärgning och framförallt sanering.

Framkomlighetsgruppen har framfört tanken att en från VägAssistans ska ha rollen som ”*Vägtrafikinsatschef*” för att jämbördigt diskutera med räddningsledare och polisinsatschef. Detta fungerar ofta i praktiken, men behöver formaliseras.

### **Övrigt**

Olyckan inträffade i Solna stad och inte i Stockholm. Detta tycks inte ha påverkat händelseförloppet negativt, men vid andra tidigare fall har kommun- eller länsgränser fördröjt arbetet.

## 6.4 Snabb sanering

Saneringen kunde påbörjas redan under bärgningen och kunde slutföras relativt snabbt. En bil med sopvals beställdes tidigt och kom fram relativt snabbt

En kritisk faktor var dock till gången på Absol (absorptionsmedel) för att ta hand om all utrunnen olja. Räddningstjänsten har någon säck på sina räddningsbilar. VägAssistansbilarna har ännu mer ombord, men allt detta visade sig inte räcka.

Räddningstjänsten har, enligt uppgift, en hel container, men containern beställdes aldrig fram.

I stället togs en VägAssistansbil från Södra länken som fylldes med ett antal säckar Absol från depån i Sickla.

## 6.5 Broinspektion

Det är ganska vanligt att broar körs på så kraftigt att de måste inspekteras efter en trafikolycka. I detta fall gjordes det relativt snabbt samtidigt som bärgningen pågick Broinspektionen blev således inte tidskritisk. (Inspektören larmades 14.15, ankom 14.45, fick tillträde till bron 15.30, var klar 16.30).

Om bärgningen hade gått fortare hade man med fördel enbart inspekterat bron med avseende på risken för fallande föremål från den under eftermiddagen och därefter öppnat trafiken på Essingeleden, men hållit avfarten söderifrån mot Solna stängd ända tills hela bron var inspekterad.

## 6.6 Informera kraftfullt och nå ut till många

I denna typ av olycka skiljer sig önskemålen om trafikantinformation kraftigt.

I ett tidigt skede kan man informera som vanligt om vad som har hänt och be trafikanterna att välja andra vägar.

I ett senare skede (cirka en timme efter olyckan) har alla alternativvägar fyllts med trafik och normal trafikantinformation är inte alls lämplig. Det är ingen idé att informera om redan överfyllda alternativvägar. Inte heller eller om relativt tomma alternativ som snabbt blir överfyllda efter information.

Det gäller nu att informationen:

- Sänds via kanaler så att man *når maximalt antal*
- Trycker på att något allvarligt har hänt och att det *kommer vara stängt under lång tid*
- Innehåller grundbudskapet: *”Stanna kvar där du är eller åk kollektivt. Försök inte köra över Saltsjö-Mälarsnittet på flera timmar”*
- Utanför länet innehåller information att riksväg 55 via Strängnäs är ett alternativ

Ovanstående är lättare att skriva i en utvärdering än att göra i praktiken. Det gäller att på ett tidigt stadium inse att det kan förbli stängt under lång tid och att inte tro på de successiva prognoser som kommer från olycksplatsen. Det gäller att inse att en trafikinfarkt håller på att ske. Det är inte heller lätt att nå ut till tillräckligt många innan de lämnar sina arbetsplatser.

För att kunna informera bra behövs bra information. Vägverket och Stockholms stad bygger successivt ut system med videoövervakning. Men under överskådlig tid är helikopter den enda metoden för att snabbt få en överblick över läget. De enda helikoptrar som finns tillgängliga är polisens helikoptrar. Men så vitt vi förstår sändes inte någon polishelikopter upp just i samband med denna olycka.

I övrigt bör Trafik Stockholm utveckla metoder och rutiner för att bedöma varaktigheten och konsekvensen av större händelser. Incidentens omfattning, kopplat till plats och tidpunkt på dygnet, på en störningskänslig del av vägnätet påminner om tidigare händelser som analyserats med trafikmodeller.

### **Lokalradio**

Radio Stockholm, Radio Uppland, Radio Södermanland och flera privata radiostationer sände frekvent och bra information om händelsen. Men de hade vissa svårigheter:

- Svårt att få tillgänglig information och att inse hur lång tid det skulle ta
- Man bryter inte gärna in med trafikinformation oftare än var 15:e minut. För en som lyssnar på radio hela tiden blir trafikinformationen ändå tjugig. För en nytilkommen bilist kan det ta 15 minuter innan han informeras
- RDS-funktionen TA (Traffic Announcement) som innebär att trafikinformationen bryter in i bland annat P1 och P3, samt kan bryta CD-lyssnande, når bara ut i Stockholms län för meddelande från Radio Stockholm. TA aktiveras inte heller upprepade gånger när det gäller samma händelse
- De privata radiostationerna har bara trafikreporter på plats från ca 15.30

### **VMS**

Ett flertal variabla meddelandeskyltar (VMS) visade information redan från 13.27. Men kanske inte så kraftfullt?

Ett exempel: Skylten vid Frösunda visade vägmärket ”annan fara” tillsammans med texten ”VÄGEN AVSTÄNGD; 5 KM/ TOMTEBODA”. Inget om ”totalkaos”.

Informationen försvann flera gånger i femminutersperioder för att visa restidsinformation i stället för att visa information om olyckan. Vägverket utreder om orsaken. Dessutom var de visade restiderna alldeles för korta. Restidssystemet klarar inte av denna typ av händelser och borde ha stängts av.

Och framförallt var det ofta alltför sent att informera när bilisten nådde en VMS. Föraren hade då suttit lång tid i kö och hade då troligen sedan länge slagit på radion. Informationen borde ha nått honom innan resan påbörjades.

### **trafiken.nu**

Informationen via denna kanal var i princip korrekt. Men den bör göras kraftfullare genom att markera att det är något särskilt genom att använda färger och större text. Information av typen ”stanna där du är” saknades.

## VMA

Vid denna typ av stora störningar i stockholmstrafiken som inträffar knappt en gång om året vore det bra om räddningsledare, SOS Alarm, polisen eller kanske väghållaren skulle kunna fatta beslut om ett VMA (viktigt meddelande till allmänheten). Om ett VMA beslutas bryter man in med information i samtliga radiokanaler (både Sveriges radio och privata) och även de viktigaste TV-kanalerna. Ett VMA har goda förutsättningar att ligga högt upp på samtliga tidningar nätupplagor efter en kort tid.

Syftet med ett VMA vid händelser av denna typ är att informera om:

*”Totalstopp. Stanna där du är (arbetsplats eller hemmet). Vänta till efter kl 20.00 med att ge dig ut”* (Formuleringen måste givetvis göras bättre)

De juridiska förutsättningarna runt detta har ännu inte utretts. En möjlig lösning, som dock kanske kräver ändringar i lagstiftningen, är att införa en sorts VMA som kan användas när faran inte är lika livshotande som vid VMA. Men där allmänheten ändå snarast behöver informeras.

### **6.7 Ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet**

Efter denna typ av störningar kommer givetvis diskussionen om Förbifart Stockholm och Västerleden igång. Genom att bygga dem skulle sårbarheten minska kraftigt. Men det gäller om investeringar som kan vara färdiga först tidigast år 2018 (Förbifarten). I och med att störningar av den här storleken inträffar knappt en gång om året kan knappast denna olycka vara ett argument för att forcera Förbifarten. Däremot ett delargument.

## **7 Förslag till förbättringar/att utreda vidare**

Ur kapitel 6 kan följande förslag formuleras för framtiden:

- Inför en ordningsbot för att köra med en ej korrekt hopfälld kran. Övervaka att gällande regler och informera om dem
- Räddningstjänst, polis och vägghållare bör planera sina ledningsfunktioner för denna typ av stora olyckor
- Det behövs en ”Jourhavande vägtrafikchef” på plats vid denna typ av stora händelser
- Utnyttja lättillgängliga resurser bättre. Undvik låsningar till upphandlingskontrakt. Detta gäller särskilt tungbärgning där det är viktigt att välja de snabbast tillgängliga bilarna med de lämpligaste förarna
- Se till att beställa erforderliga resurser tidigt (i detta fall brandförsvarets Absol), alternativt bygg upp egna resurser hos vägghållarna
- Se till att skadade broar inspekteras tidigt och snabbt
- Utnyttja erfarenheter från VV Region Skåne (TIC) där operatören anger plats, varaktighet och omfattning (antal avstängda körfält) i samband med incidenter och ett program räknar sedan ut trolig konsekvens de närmaste timmarna
- Avgör tidigt om att det troligen det kommer bli omfattande köer. Och informera kraftfullt om det verkar bli omfattande köer (trafikinfarkt):
  - Informera via alla kanaler
  - Visa tydligt att ”det har hänt något stort”
  - Informera på temat ”stanna kvar där du är”
- Överväg att använda VMA (viktigt meddelande till allmänheten) vid olyckor av denna typ