

Handläggare
Tobias Johansson
08-508 266 56**Till**
Trafiknämnden
2017-04-06

Trafikutveckling i Stockholm 2016. Årsrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Ärendet

Trafikkontoret har tagit fram en rapport om trafikutvecklingen i Stockholm för 2016. I rapporten sammanfattas resultat av mätningar av fordonsvolym och -hastigheter, bussarnas medelhastigheter, antal cyklister och fotgängare i ett antal mätpunkter. Rapporten är i huvudsak en uppdatering av föregående års rapport och jämför i tabeller och diagram trafikmängder för 2016 med tidigare år.

Resultat

Trafikmängder motorfordon

Fordonsräkningar i oktober	2016	2015 ¹	2014
Regioncentrumsnittet från 2014	950 300	892 400	852 700
Nytt Trängselskattesnitt (kl. 06.30-18.30)	320 700	333 500	-
Innerstadssnittet	503 300	486 500	442 000
Saltsjö-Mälarsnittet	306 700	313 700	302 000
Citysnittet	239 000	241 900	243 000

Medelvärde av antalet passager per vardagsdygn eller angiven tidsperiod.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 56
Växel 08-508 272 00
tobias.p.johansson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

¹ Regioncentrumsnittet 2015 har justerats ned med ca 1600 f/d efter kontroll.

För att undvika dubbelräkning av trafik mellan Uppsalavägen från Järva Krog och Kymplingelänken, definierades Regioncentrumsnittet om 2014. Det innebär att resultatet i tabellen inte är direkt jämförbart med redovisningar för 2013 och tidigare.

Sammanfattningsvis minskade trafiken i citysnittet (-1%), trängselskatesnittet (-4%) och Saltsjö-Mälarsnittet (-2%), men ökade för innerstadssnittet (+3%) och Regioncentrumsnittet (+6%). Minskningen i citysnittet ser ut att vara omfördelning av trafik inne i innerstaden då det finns andra gator som fått mer trafik. Skillnaden mellan innerstadssnittet och trängselskatesnittet är trafiken i Norra länken som alltså ökar. I Norra länken mellan Värtans trafikplats och Roslagstull ökade trafiken mellan 2015 och 2016 med 11 %.

Framkomlighet

För 2016 har trafikkontoret inte tillgång till samma statistik för att beskriva hur framkomligheten för biltrafiken förändrats jämfört med tidigare år. På infarterna verkar framkomligheten förbättrats något enligt utvärderingen av trängselskatten. I innerstaden verkar dock framkomligheten ha försämrats. Stombussarnas medelhastighet mellan hållplatserna har sjunkit vilket tyder på mer trängsel och långsammare trafik.

Bussarnas medelhastigheter har däremot sammanställts på samma sätt som förra året. Resultatet är att medelhastigheten för stombussarna i innerstaden minskade med 6 % i morgontrafiken och med 3 % i eftermiddagstrafiken. I ytterstaden minskade medelhastigheten med 3 % på förmiddagen och med 7 % på eftermiddagen. Kontorets bedömning är att detta direkt eller indirekt beror på vägarbeten. Dels busslinjer genom arbetsområdena och dels att trafik som undviker arbetsområdena ger upphov till köer på andra gator som fördröjer bussarna. Resultatet har delvis påverkats av att 8 av 49 mät dagar inföll i november då ett kraftigt snöoväder orsakade kraftiga trafikstörningar. Endast utförd trafik ingår i statistiken.

Cykeltrafiken

I maj 2016 var cykelpassagera fler över samtliga mätsnitt jämfört med samma period 2015. Ökningen var störst över innerstadssnittet, där cyklingen ökat med 30 procent om man jämför de två åren. Innerstadssnittets femårsmedelvärde ökade med 7%. Ökningen var kraftig även över Saltsjö-Mälarsnittet (26%). Citysnittet visar en jämförelsevis mindre ökning (4%). Även Saltsjö- Mälarsnittets femårsmedelvärde var högre 2012-2016 än 2011-2015 (se Tabell 1).

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde	femårsmedelvärden		
	2016	2012- 2016	2011- 2015	2010- 2014
Innerstadssnittet	75 890	63 070	59 080	57 320
Saltsjö-Mälarsnittet	38 150	34 950	34 310	34 400
Citysnittet	61 500	62 744	62 928	62 727

Tabell 1: Antal cykelpassager per dygn för tre räkneseffekt i maj-juni 2016.

Sedan 2011 bygger trafikkontoret fasta mätstationer för cykel som räknar dygnet runt, året om. Totalt finns nu² 78 cykelmätstationer fördelade på 39 platser. Data från dessa bekräftar resultatet från de manuella mätningarna om ökad cykeltrafik under våren i innerstadssnittet. Även i ytterstaden ser vi en ökning av cykelflödet. 2016 registrerades 5% fler cyklister i de fasta stationerna jämfört med 2015.

Fotgängarmätningar

En av aktiviteterna i Stockholms Gångplan är att öka kunskapen om gång i Stockholm. Därför räknas från och med 2015 både cyklister och gående vid de årliga manuella mätningarna då tidigare endast cyklister räknades. På 40 platser i innerstaden och 31 platser i ytterstaden räknas fotgängare under tre tvåtimmarspass på varje plats samma dag. Alla platser kan dock inte mätas under samma dag, eller motsvarande dag olika år, så valet av dag för mätningen samt väderleken kan få stor påverkan på resultatet.

Sammanfattningsvis observerades 10 % fler fotgängare 2016 än 2015 i innerstadens mätpunkter och ca 12 % fler i ytterstadens mätpunkter. Vädret var dock varmare och med mindre nederbörd under mätperioden 2016 jämfört med 2015.

Som komplement till manuella mätningar har trafikkontoret påbörjat arbete med att installera automatiska gångmätstationsstationer för att kunna mäta gångtrafiken över tid, dygn och år. I dagsläget finns det sju reklamstationer med sensorer som samlar data dygnet runt och planen är att få avancerade fasta mätstationer på sju andra platser i staden i drift under våren 2017.

Trafikkontorets synpunkter

Regioncentrumsnittets och Innerstadssnittets trafikökningar väger tungt vid bedömning av biltrafikens utveckling i Stockholm och regionen. Ofta kopplas biltrafikarbetet i regionen just till

trafikräkningarna för Regioncentrumsnittet. Tidigare brukade även trafikräkningarna över Saltsjö-Mälarsnittet kopplas till biltrafikarbetets utveckling. Den kopplingen verkar bli mindre relevant efter att trängselskatten infördes på Essingeleden. Kontorets slutsats är därför att den trafikökning som kunde konstateras i förra årets rapport om trafikutvecklingen fortsatte 2016.

Det finns flera troliga bakomliggande orsaker till detta:

- Inflyttning till Stockholm och grannkommunerna
- Ekonomisk utveckling. Lönesummorna var ca 4,2% högre 4:e kvartalet 2016 på nationell nivå³ jämfört med samma period föregående år, och då brukar Stockholmsregionens tillväxt ligga över genomsnittet.
- Ökat bilinnehav: Nyregistreringarna av personbilar i Stockholms län var 10 % fler 2016 jämfört med 2015⁴. I Stockholm stad ökade antalet personbilar i trafik per 1000 invånare med 1,1 % från 368 till 372⁵.
- Något lägre drivmedelspriser 2016 jämfört med 2015 för både bensin och diesel⁶ samtidigt som nya fordon drar allt mindre i genomsnitt.
- Nya E18 och Norra länken har ökat kapaciteten i det statliga vägnätet och ökat tillgängligheten med bil, framförallt i norra regionhalvan.

Trängselskatten har dock hållit tillbaka trafiktillväxten i innerstaden innanför trängselskattazonen samt över Saltsjö-Mälarsnittet. Utan trängselskatten som höjdes den 1 januari 2016, och samtidigt infördes på Essingeleden, skulle sannolikt trafiken på Essingeleden varit ännu större. Trafikkontoret medverkar i en omfattande utvärdering av förändringarna av trängselskatten som snart avslutas och resultatet publiceras i en detaljerad rapport våren 2017.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen.

Slut

Bilagor

1. T2017-00637 Trafikutveckling i Stockholm 2016 Bilaga 1 Motorfordon
2. T2017-00637 Trafikutveckling i Stockholm 2016. Bilaga 2. Cykel och Fotgängare

³ Källa: SCB Lönesummor 4:e kvartalet 2016

⁴ Källa: BIL Sweden dec 2016

⁵ Källa: Trafikanalys feb 2017.

⁶ Källa: Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet dec 2016