



Tobias Johansson  
Trafikplanering  
08-508 266 56  
tobias.p.johansson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2011-03-17

## **Analys av flöden i Stockholmstrafiken. Utveckling och nuläge 2010**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Staffan Forsell  
Avdelningschef

Anton Västberg  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Detta tjänsteutlåtande redogör för trafiksituationen i Stockholm oktober 2010, baserad på analyser av den årliga oktobermätningen. Trafikkontoret planerar att redovisa en mer detaljerad analys senare under våren i rapporten *"Trafiken i Stockholm, oktober 2010"*. Rapporten kommer att finnas tillgänglig på stadens hemsida.

Sammanfattningsvis har mätningarna inte registrerat några tydliga eller stora förändringar av antalet fordonspassager för något av trafikräknesnitten mellan 2009 och 2010, skillnaderna faller inom felmarginalen.



<b>Trafikräknesnitt</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Regioncentrumsnitt	895 000	897 000
Trängselskattesnitt (kl 06.00-19.00)	383 000	380 000
Innerstadssnittet dygnet runt	460 000	467 000
Saltsjö-Mälarsnittet	324 000	324 000
Citysnittet	252 000	253 000

På Essingeleden, som ingår i Saltsjö-Mälarsnittet, passerade i genomsnitt drygt 154 000 fordon/dygn 2010, jämfört med 160 000 fordon/dygn 2009. I Södra länken registrerades 97 000 fordon/dygn vilket var lika mycket som 2009.

Framkomligheten mätt som restidsförlängning under rusningsperioderna har inte förändrats i någon större omfattning under 2010 jämfört med 2009.

Den viktigaste slutsatsen är att framkomligheten på de flesta sträckor där restidsmätningar görs, fortsätter att vara bättre från 2007 och framåt, vilket visar att trängselskatten fortsätter att ha betydande effekt.

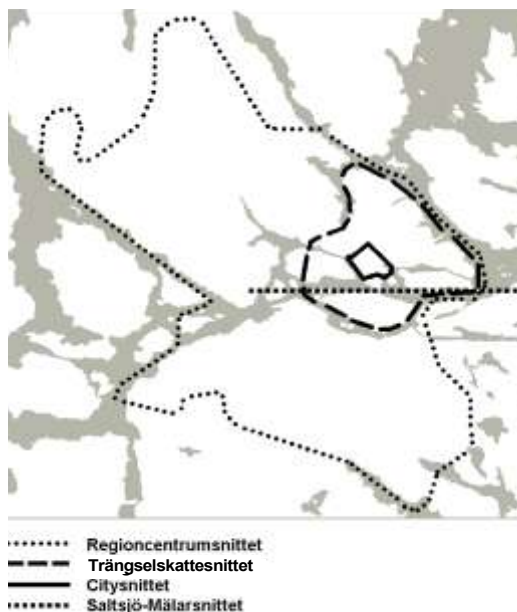
## **Bakgrund**

Varje år i oktober genomför kontoret mätningar och analyser av trafiksituationen i Stockholm. Trafikens intensitet mäts genom flödesmätningar, i huvudsak lokaliserade till olika trafiksnitt (se figur 1). I detta tjänsteutlåtande beskrivs övergripande förändringar i trafiksituationen främst för

- Saltsjö-Mälarsnittet
- Regioncentrumsnittet
- Innerstadssnittet/Trängselskattesnittet
- Citysnittet
- Södra Länken, Essingeleden m. fl.

I redovisningen förekommer både trängselskattesnittet och innerstadssnittet som begrepp. Förutom smärre skillnader i placeringen av räknepunkterna utgörs siffrorna för trängselskattesnittet av registrerad trafik mellan kl 06.00 – 19.00, medan siffror för innerstadssnittet avser trafiken över hela dygnet. Det finns också en skillnad i mätmetod för några punkter i innerstadssnittet, jämfört med trängselskattesnittet. Redovisningen är dock gjord så att skillnaderna inte påverkar själva slutsatserna.

Sedan 2004-2005 mäts också restider för ett antal sträckor i innerstaden och ytterstaden. Som mått på framkomligheten beräknas skillnaden i restid mellan högtrafikperioder och en lågtrafikperiod.



Figur 1 Rapporten bygger på mätning och analys av trafiken i dessa snitt.

## Analys

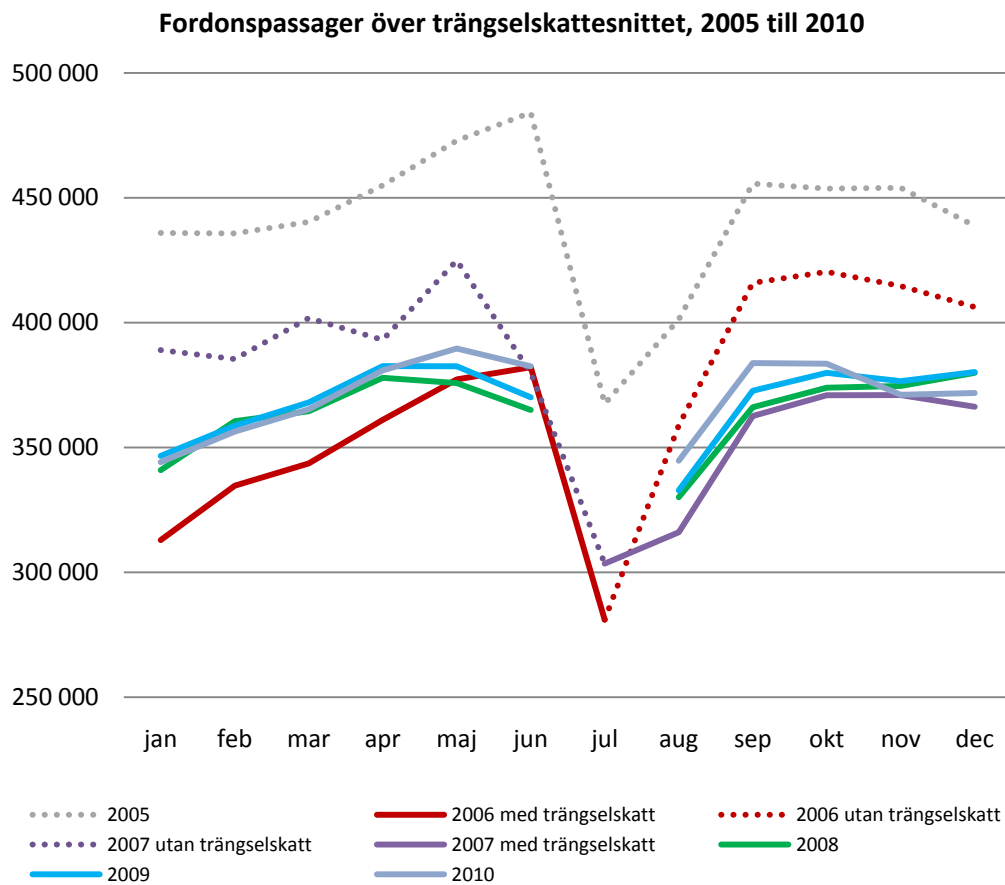
### Mätningarna

Trafikflödesdata som redovisas i denna rapport kommer från i huvudsak tre typer av mätningar. Dels mätningar med mobila utrustningar som placeras ut under mätperioden, dels fasta mätstationer som mäter kontinuerligt under hela året. Därutöver hämtas trafikdata från andra system som primärt inte räknar trafik, men där den funktionen ändå finns tillgänglig t ex trängselskattesystemet, trafikledningssystemet för Essingeleden, Södra länken (MCS) m fl.

Restidsdata kommer från ett restidsmätningssystem som är installerat på drygt 100 rutter fördelade över hela staden på de viktigaste stråken.

### Trängselskattesnittet

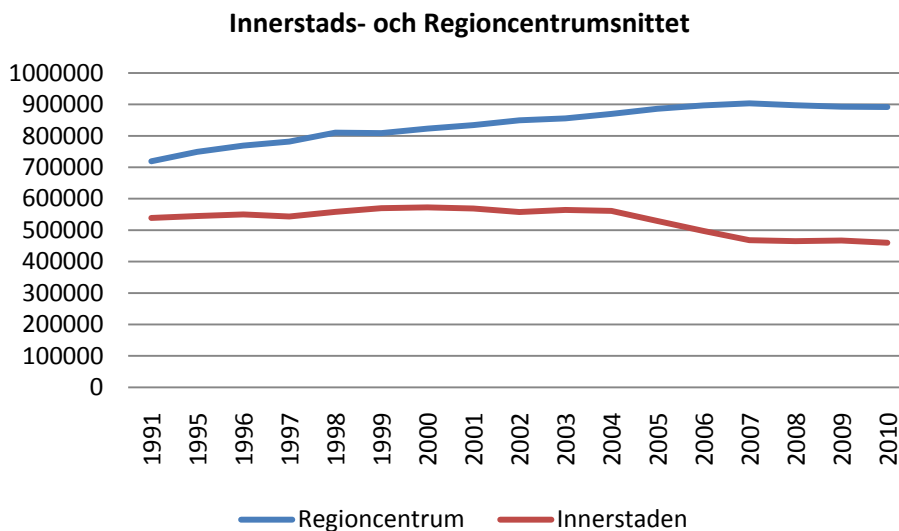
En genomsnittlig vardag under oktober 2010 (kl 06.00 – 19.00) passerade ca 383 000 fordon över trängselskattesnittet, jämfört med 380 000 för motsvarande period 2009. Förändringen är en så liten att den i sammanhanget är försumbar.



Figur 2: Trafikens årsvariationer för åren 2005 - 2010 över Trängselskattesnittet.

Från maj till oktober är siffrorna för 2010 högre än för 2009. Detta kan vara en kombination av lokala effekter (t.ex. blev det färre större vägarbeten i innerstaden 2010, i synnerhet inga större arbeten på Nord-Syd Axeln) och regionala effekter, inte minst regionens snabba återhämtning i ekonomin. För november och december noterades mindre trafik än 2009, vilket antas bero på den tidiga och stränga vintern.

## Innerstad och Regioncentrum



Figur 3: Utveckling av antal fordonspassager över Innerstads- och Regioncentrumsnittet.

Mellan 2009 och 2010 minskade trafikflödet till och från innerstaden något över hela dygnet. 2010 skedde ca 460 000 passager/dygn jämfört med ca 467 000 för 2009, vilket motsvarar en minskning med drygt 1 %. Förändringarna för Innerstadssnittet och Trängselskattesnittet går i olika riktningar vilket indikerar att en omfördelning av trafik mellan tidsperioder bör ha skett. Men skillnaderna är för små för att vara signifikanta och skillnaderna bör istället ses som ett uttryck för naturliga variationer i trafiken, och att olika mätmetoder för vissa punkter i framförallt Innerstadssnittet kan ge mindre skillnader i resultat.

Under samma period registrerades drygt 895 000 fordonspassager över Regioncentrumsnittet, jämfört med drygt 897 000 för 2009, vilket är i princip oförändrat. Trenden är att trafiken inte växer över Regioncentrumsnittet vilket kan vara ett resultat av att regionen i sig själv inte växer lika mycket utanför Regioncentrumsnittet som innanför.

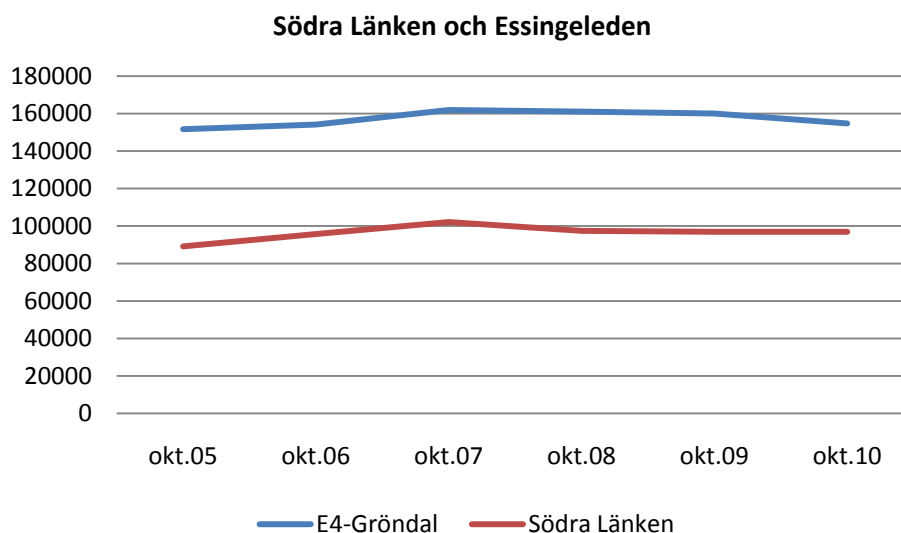
### City

2010 registrerades drygt 252 000 fordonspassager/dygn mot drygt 253 000 för 2009. Det utgör ingen signifikant förändring av antalet passager över snittet som helhet. I området kring Strömmen, med Vasabron, Norrbro och Strömbron har trafiken omfördelats efter att Norrbro återigen trafikeras. Det kan också finnas effekter av Spårväg City i form av att arbetsområdet nu är iordningställt för trafik, med slutliga trafikregleringar. Strandvägen har mindre trafik jämfört med 2009,

men nivån är samma som 2007, vilket innebär att det inte går att säga säkert om det är en spårvägsseffekt eller något annat.

Trafiken på Klarabergsviadukten har ökat och är tillbaka på samma nivå som 2008, vilket antas bero på att bygget av hotell och konferensanläggningen är klar och att framkomligheten där är normal igen. På samma sätt dämpas trafiken på Kungsbron av ombyggnationer av en fastighet i korsningen Vasagatan/Kungsgatan. Vasagatan har även påverkats av arbeten med Citybanan. Som helhet är City ett område i Stockholm där fordonstrafiken inte växer.

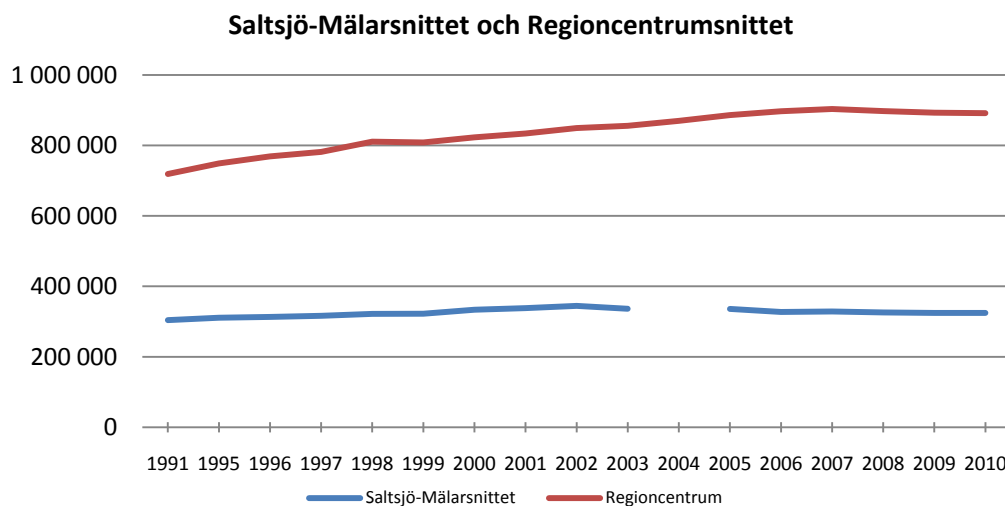
### Södra Länken och Essingeleden



Figur 4 Förändring av antalet fordonspassager över Gröndalsbron och i Södra Länken sedan oktober 2005

Södra länken hade samma trafik 2010 som 2009, med ca 97 000 fordon/dygn. Samtidigt minskade antalet registrerade passager på Essingeleden något, men är fortfarande större än 2005

## Saltsjö-Mälarsnittet



Figur 5 Antal passager över Regioncentrumsnittet jämfört med Saltsjö-Mälarsnittet

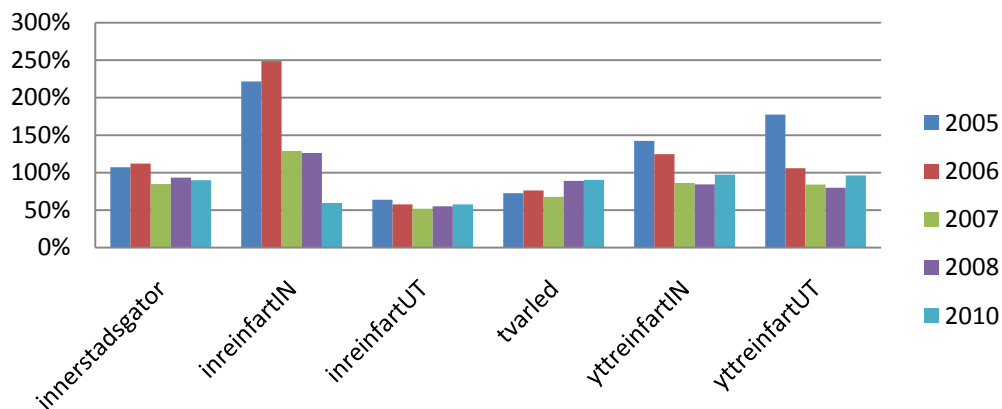
Både Saltsjö-Mälarsnittet och Regioncentrumsnittet är i princip oförändrade sedan 2009.

### Restider och framkomlighet

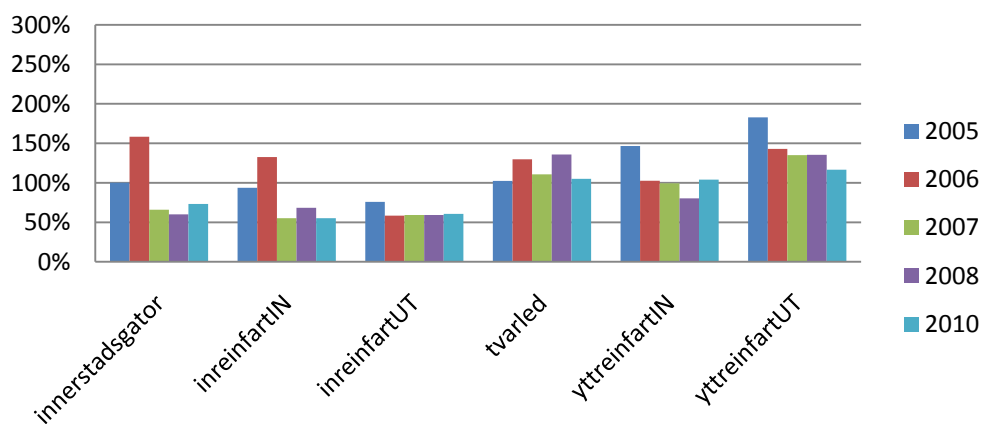
Som mått på framkomligheten används data från restidsmätningssystemet som togs i drift första gången omkring 2004-2005. Under 2008-2009 byttes systemet ut och av upphandlingsjuridiska skäl uppstod ett driftstopp som gjorde att inga data registrerades under ca 1 år. Nu är dataförsörjningen tryggad fram till 2013, eventuellt med förlängning till som längst 2015-2016.

Restidsförlängningen definieras som hur mycket längre tid det tar att åka på mätsträckorna under rusningstrafik jämfört med en tid när det inte är några köer.

### Restidsförlängning, morgonrusning



### Restidsförlängning, eftermiddagsrusning



Figur 6: Procentuell restidsförlängning på olika vägtyper

Under förmiddagarna 2010 registrerades mindre ökning av restidsförlängningen, medan under eftermiddagen förekommer både ökning och minskningar.

Den viktigaste slutsatsen är att framkomligheten på de flesta sträckor där mätningar görs, fortsätter att vara bättre från 2007 och framåt, vilket visar att trängselskatten fortsätter att ha effekt.

### Kontorets synpunkter Trafikens utveckling

Redovisningen omfattar huvudsakligen mätningar av fordonsflödet över ett antal snitt. Tendensen är att det inte går att se några tydliga eller stora förändringar av trafiken sedan 2009 i dessa snitt. Effekten av trängselskatten består, både



avseende att reglera mängden trafik till och från innerstaden och avseende framkomligheten på huvudgatorna i både innerstaden och ytterstaden.

Under några år finns en trend att trafiken inte ökar trots att både befolkning och sysselsättningen ökar. Det är positivt för regionens utveckling att ekonomin kan växa utan att trafiken gör det, även om det är för tidigt att säga om det är en tillfällighet eller en mer långsiktig trend. För City är trenden särskilt tydlig. Trafiken kan inte öka mer, utan trafiktillväxten måste istället ske inom andra trafikslag, dvs att man går, cyklar eller åker mer kollektivt så att utrymmet för fordonstrafik kan användas i högre grad av nyttotrafiken.

För att få en heltäckande bild av trafiksystemets utveckling krävs mer omfattande analyser. I detta tjänsteutlåtande redovisas endast biltrafiken, medan både cykeltrafiken och kollektivtrafiken redovisas på annat sätt. En rimlig slutsats är att det resande som inte fångas av trafikkontorets fordonsmätningar mycket väl kan ske på annat sätt. Därför samarbetar trafikkontoret med SL och Trafikverket om kompletterande resvaneundersökningar.

Vidare kan snittens placering helt missa trafiktillväxt p.g.a. utveckling av stadsdelar mellan snitten, och hur kommunikationerna till dessa områden ser ut. Det som redovisas är heller ingen mätning av hur många bilar som rör sig i Stockholm då samma fordon ofta passerar ett eller flera snitt flera gånger.

### **Kommande redovisningar**

Trafikkontoret planerar att redovisa en mer detaljerad analys senare under våren i rapporten "*Trafiken i Stockholm, oktober 2010*". Rapporten kommer att finnas tillgänglig på stadens hemsida. Slutrapporten som är mer omfattande i fråga om nedbrutna analyser på olika tidpunkter, gatusnitt och geografiska sektorer kommer att granskas av en expertgrupp som kontoret anlitar precis som tidigare rapporter om trafiken utveckling.

I övrigt avser kontoret att återuppta publicering av trafikflödeskartor, som ger en sammanvägd bild av trafiken över större områden. Även andra sätt att ta del av siffrorna håller på att utvecklas, med mer direkt koppling till det nyutvecklade trafikdatasystemet.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning.

### **Slut**