

Handläggare
Tobias Johansson
08-508 266 56**Till**
Trafiknämnden
2015-05-21

Analys av utvecklingen i Stockholmstrafiken 2014

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefSusanne Astell
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram en rapport över trafikläget 2014 som bygger på resultat från fordonsräkningar, mätningar av restider och medelhastigheter för fordon och bussar, samt räkning av cykelpassager i ett antal mätpunkter.

Mätningarna visar att fordonstrafiken minskade något över samtliga snitt med undantag för innerstadssnittet.

Fordonsräkningar i oktober	2014	2013	2012
Regioncentrumsnitt	885 000	889 000	865 000
Trängselskattesnitt (kl 06.00-19.00)	361 000	363 000	359 000
Innerstadssnittet	442 000	437 000	439 000
Saltsjö-Mälarsnittet	302 000	310 000	304 000
Citysnittet	243 000	252 000	248 000

Vardagsmedeldygnstrafik. (trängselskattesnittet kl 06-19).

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 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

Under trängselskattetid minskade trafiken även i innerstadssnittet. Trafikmängderna i centrala Stockholm är historiskt låga. Största minskningen hade Saltsjö-Mälarsnittet varav Essingeleden hade nästan 5 % mindre trafik än 2013.

Framkomligheten har blivit bättre både i morgon- och i eftermiddagsrusningen. Enda undantaget är de yttre infarterna i riktning in mot stan där framkomligheten försämras år för år. I morgonrusningen är restiderna mellan 1,5 och 2,3 ggr längre jämfört med friflödesrestid. Under eftermiddagen är restiderna mellan 1,7 och 1,9 ggr längre än när det inte är någon trängsel.

De manuella cykelräkningarna i maj tyder på att den positiva utvecklingen av cykeltrafiken kan ha klingat av. För innerstadssnittet var utvecklingen de senaste fem åren t.o.m. negativ.

Cykelräkningar i maj – juni	Årsvärde	(5-årsmedelvärden)		
	2014	2010- 2014	2009- 2013	2008- 2012
Innerstadssnittet	52 060	57 320	57 760	56 310
Saltsjö-Mälarsnittet	32 720	34 400	34 280	32 240
Citysnittet	69 880	61 370	59 550	57 290

Tabell 1 Antal cykelpassager per dygn för tre räkningsnitt i maj-juni 2014, samt genomsnitt för de senaste fem åren.

Däremot visar data från de nya fasta mätstationerna att fler cyklade under vintersäsongen och på helårsbasis så skedde fler cykelpassager i snitt 2014 jämfört med 2013.

Kontorets synpunkter

Nedan ges en sammanfattande analys av vissa resultat i rapporten, se bilaga 1.

Trafiken har i samtliga snitt minskat sedan trängselskatten infördes 2007. Innerstadssnittet har 20 % färre passager jämfört med 2005 och citysnittet har det lägsta antalet passager sedan 1976. Till viss del har det dock att göra med trafikbegränsande gatuarbeten, t ex Slussen.

Sammanfattningsvis har trafikmängderna inte ökat 2014 jämfört med 2013, utan är kvar på samma nivå eller lägre.

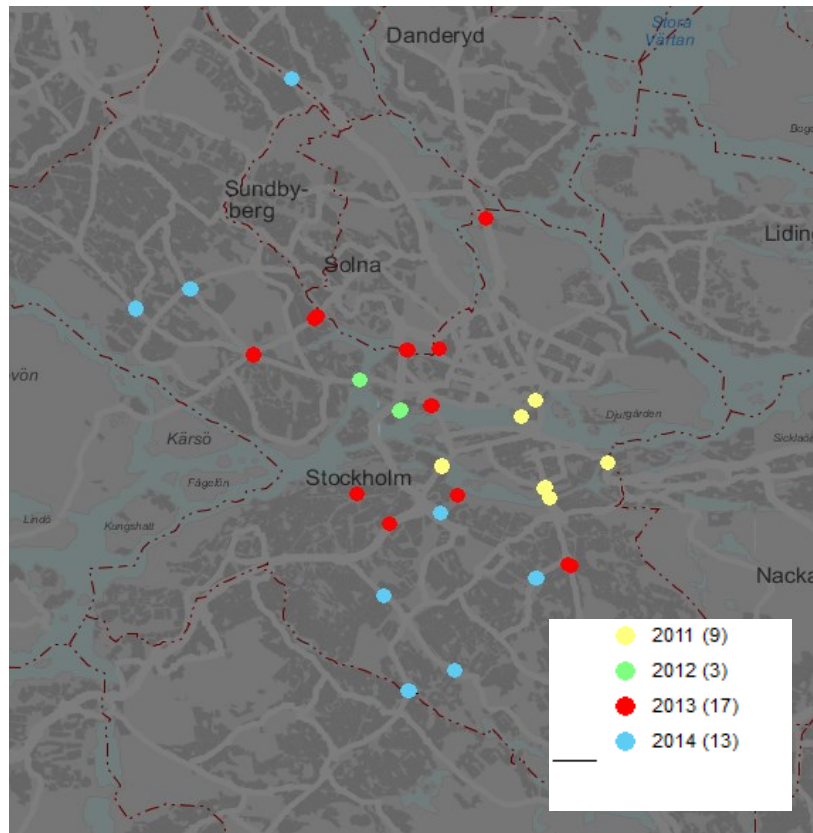
Framkomligheten på det kommunala vägnätet har förbättrats generellt, men vissa rutter i ytterstaden har fått det sämre. I

innerstaden ökade framkomligheten något för både bilar och bussar, men ökningen är liten och går knappast att märka i det dagliga resandet.

Medelhastigheten för bussar i innerstaden ökade något under 2014, men var fortfarande kring 12-13 km/h inklusive stopp vid hållplatserna och ca 17 km/h utan stopp vid hållplatserna. Detta är en förbättring jämfört med 2013, men väsentligt lägre jämfört med målet i framkomlighetsstrategin, 20 km/h inklusive stopp vid hållplatserna. Försöket med framkomlighetsförbättrande åtgärder på linje 4 som trafikkontoret gjorde gemensamt med trafikförvaltningen hade positiva effekter och gav bättre framkomlighet för framförallt linje 3 och linje 4. Flera av åtgärderna har permanentats och arbetet kommer att drivas vidare på övriga stombusslinjer i enlighet med handlingsplanen för stombussnätet.

Cykelräkningarna i maj 2014 tyder på att den positiva utvecklingen av cyklandet i Stockholm kan ha klingat av. Cykelpassagera var färre än både under 2012 och 2013, men sannolikt beror det också på att vädret under mätperioden i maj 2014 var både kyligt och regnigt. För innerstadssnittet var femårsmedelvärdet t.o.m. lägre än 2013 vilket är helt i motsatt riktning jämfört med stadens mål om 50% ökning av cykeltrafiken till 2018 och 100% ökning till 2030.

Mätningarna bygger huvudsakligen på manuella observationer men allt fler fasta mätstationer för cykel har installerats och ger data dygnet runt. Totalt finns nu 42 cykelmätstationer fördelade på 26 platser.



Utbyggnad av fasta mätstationer för cykel sedan 2011.

Data från de fasta mätstationerna bekräftar resultatet från de manuella mätningarna, men visar också att det gjordes fler cykelresor under vintersäsongen vilket är positivt. På årsbasis gjordes därmed i snitt fler resor under 2014, men toppnivåerna var lägre.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna redovisning.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1. Analys av trafikutvecklingen i Stockholmstrafiken 2014