



Siamak Baradaran
Trafikplanering
08-508 279 09
siamak.baradaran@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-03-10

Analys av flöden och framkomlighet i Stockholmstrafiken, utveckling och nuläge oktober 2008.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande sammanfattar analyser genomförda för kartläggning av effekten av den permanenta trängselskatten på vägtrafiken och ingår som delanalys i den fastlagda uppföljningsplanen (Trängselskattens införande, konsekvenser och förslag till uppföljning, Dnr: T2007-312-01771). Tjänsteutlåtandet ger en översiktlig bild av trafikutvecklingen sedan hösten 2005 fram till hösten 2008 och diskuterar trafikutvecklingen med avseende på trafikflöden, framkomlighet och fordonssammansättningen som effekt av trängselskatten. Till tjänsteutlåtandet bifogas trafikanalysrapporten i sin helhet.

Bakgrund

Sedan våren 2007 följs effekterna av den permanenta trängselskatten genom ett fastlagt uppföljningsprogram (Trängselskattens införande, konsekvenser och förslag till uppföljning, Dnr: T2007-312-01771). I uppföljningsprogrammet ingår förutom analys av trängselskattens effekt på vägtrafiken, även effekter på kollektivtrafiken, miljön, trafiksäkerhet, parkering och handel. Vidare innefattar programmet scenarioanalyser för att kartlägga förväntade effekter av trängselskatten för år 2020. Uppföljningen genomförs av trafikkontoret i samarbete med Vägverket region Stockholm och på uppdrag av den regionala styrgruppen för framkomlighet. Denna grupp bildades under 2007 för att leda samarbetet kring framkomlighetsfrågor och består av representanter från trafikkontoret, Vägverket Region Stockholm och AB Stockholms Lokaltrafik.

Nedanstående delrapport är en sammanfattning av senaste analyser som har genomförts för att kartlägga trängselskattens effekt på vägtrafiken. Den fullständiga rapporten bifogas detta tjänsteutlåtande. Analys av effekterna på vägtrafiken ingår som primär informationskälla för de övriga analysdelarna i programmet. De övriga delrapporterna i uppföljningsprogrammet kommer att redovisas under hösten 2009.

Analys och Konsekvenser

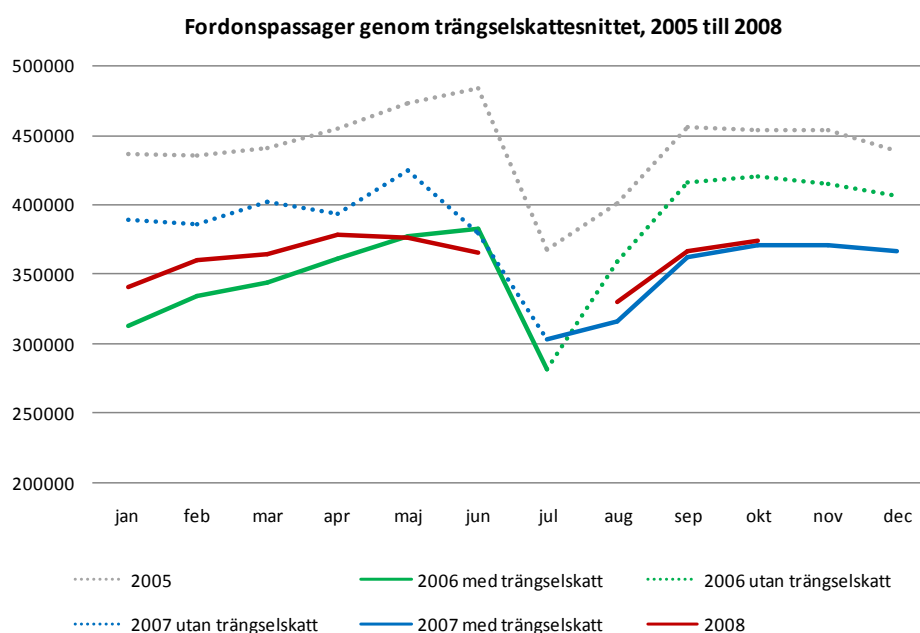
Årets trafikmätningar har varit behäftade med vissa tekniska problem. Under året har det förekommit bortfall i trafikdata från Vägverkets MCS-system. (Motorway Control System som består av detektorer vilka registrerar fordonsflöde och hastigheter och används främst för automatiskt kövarning längs E4 och Södra Länken.) Under hösten 2008 fanns även visst bortfall i stadens restidssystem. Dataunderlaget är kvalitetssäkrat i sådan utsträckning så att tendensen för framkomligheten kan anses vara säkerställd. Dessutom är restider och flöden korrelerade. Trafikflöden och förändringen i flödena är säkerställda, vilket också stödjer antagandet.

Anledningen till att stadens restidsdata inte håller samma kvalitet och omfattning som tidigare år är att materialet kommer från utrustning som har passerat sin tekniska livslängd. Trafikkontoret genomförde under 2007/2008 en upphandling av ett nytt restidssystem. Upphandlingen överklagades till Länsrätten där rätten fastställde kontorets tilldelningsbeslut, men i Kammarrätten beslutades att kontoret skulle göra om upphandlingen. Den nya upphandlingen är ännu inte avslutad och således finns inte det nya systemet i drift. Genom ett tilläggsavtal med den tidigare leverantören har kontoret fått tillgång till data från det gamla systemet. Under 2009 kommer det nya restidssystemet att tas i drift.

Trafikmängder över trängselskattesnittet

En genomsnittlig vardag under oktober 2008 (kl 06.00-19.00) passerade ca 374 000 fordon över trängselskattesnittet, vilket är cirka en procent högre än motsvarande period 2007. Trafiken över snittet är däremot 18 procent lägre jämfört

med 2005, innan trängselskatteförsöket. Det är framförallt under eftermiddagsrusningen som trafiken över avgiftssnittet ökat sedan 2007. Genom trängselskatteportalen vid Norrtull passerade dock betydligt färre fordon i oktober 2008 än under tidigare mätperioder. Detta kan med all sannolikhet härledas till de omfattande arbetena i samband med byggandet av Norra Länken. Minskningen av antalet passager genom Norrtull kompenseras genom ett större flöde vid Klarastrandsleden och Tomtebodavägen.



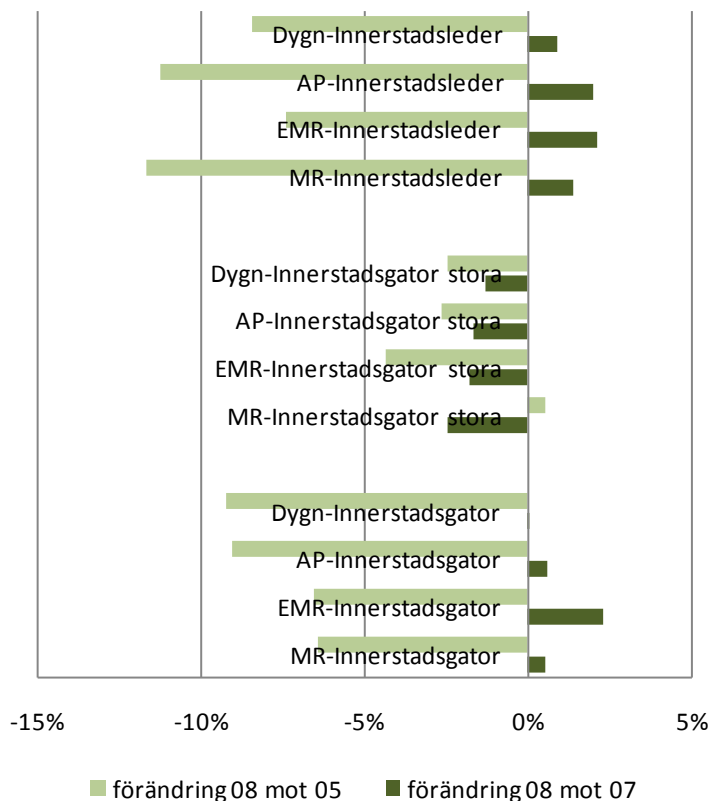
Figur 1: Genomsnittligt antal fordonspassager genom trängselskattesnittet mellan 06 till 19.

Med rimliga antaganden kan den observerade trafikökningen över trängselskattesnittet sedan försöksperioden under 2006, helt förklaras av den utsträckning i vilken skattepåverkade privatbilspassager successivt ersatts av skattebefriade miljöbilspassager. Andelen passager med miljöfordon har ökat från cirka tre procent under försöksperioden till cirka 13 procent under hösten 2008.

Trafikmängder på andra platser i trafiksystemet

I innerstaden har trafiken varit ungefär oförändrad sedan förra året (med en viss omfördelning mellan olika typer av vägar). Det finns, med andra ord, inga tendenser till ökad nyttjandegrad i innerstaden av det frigjorda vägutrymmet till följd av introduktionen av trängselskatten.

Trafikflödesförändring inom innerstaden



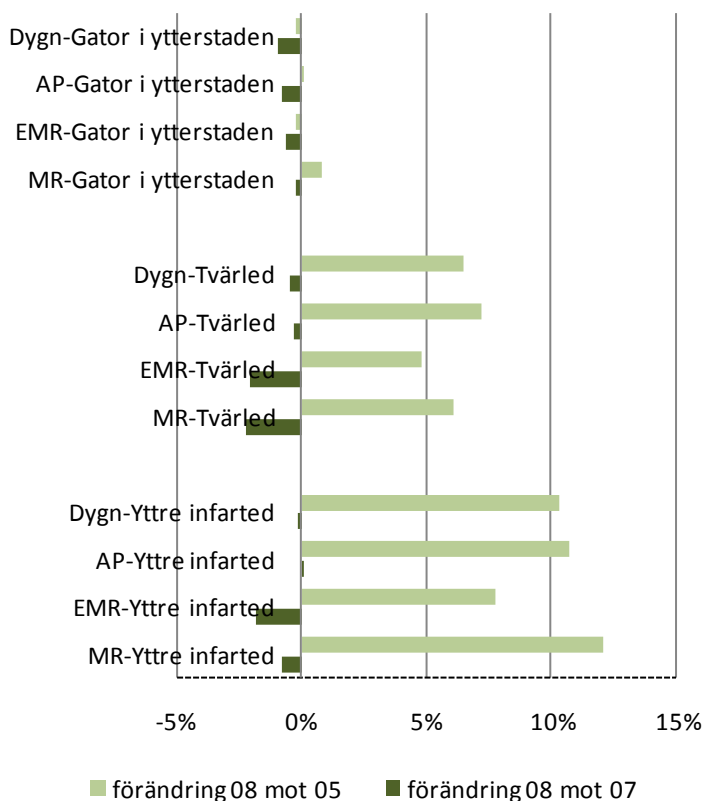
Figur 2: Förändring av trafikflöden (2008/2007 samt 2008/2005 som referens) för olika väglöss inom innerstaden (AP= 06-19, MR=7:30-9:00, EMR=16-18).

Utanför trängselskattesnittet mäts trafikmängderna för tre olika typer av vägar; *yttre infartsleder*, *tvärleder* respektive *gator i ytterstaden*. Med yttre infarter menas stora trafikleder med trafik av infartskaraktär men på ett par kilometers avstånd från trängselskatteportaler. Under begreppet ”tvärleder” sammanfattas till exempel Bergshamravägen, Kymlingelänken med flera. Det är länkar där det befarades att trafiken i samband med trängselskatteförsöket skulle öka, på grund av att de skulle kunna utnyttjas av bilresenärer som ville undvika trängselskattesnittet. Det visade sig dock att den befarade trafikökningen på tvärlederna uteblev under försöket. Dessutom räknas trafiken på ett antal platser längs E4 och Södra länken med hjälp av Vägverkets MCS-system.

Sedan förra årets oktobermätningar har trafiken i stort varit oförändrad eller minskat något på alla tre ovan nämnda typer av vägar. Jämfört med perioden direkt före trängselskatteförsöket, hösten 2005, har trafiken däremot ökat på både tvärleder (cirka 5 procent) och yttre infartsleder (cirka 10 procent). I allt väsentligt uppstod dessa ökningar redan direkt efter att försöket avslutades. På de yttre infartslederna fortsatte trafiken dessutom att öka ytterligare något fram till oktober 2007. Dessa ökningar kan framförallt relateras till den generella trafikökningen i

länet, som har varit cirka 5 procent sedan 2005. Under det senaste året har däremot inte trafiken i dessa räknepunkter ökat ytterligare.

Trafikflödesförändring i ytterstaden



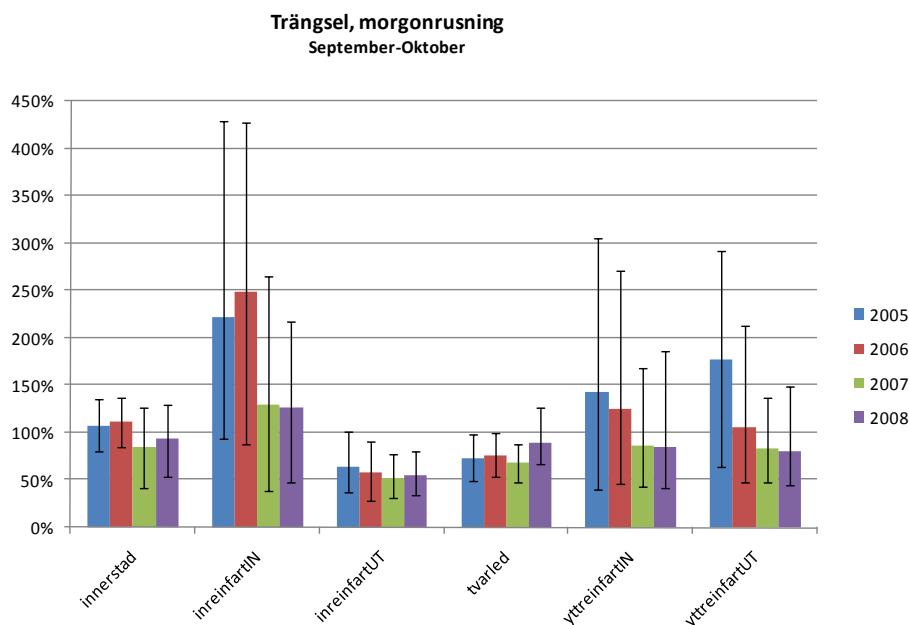
Figur 3: Förändring av trafikflöden (2008/2007 samt 2008/2005 som referens) för olika vägläsningsklasser utanför innerstaden (AP= 06-19, MR=7:30-9:00, EMR=16-18).

Den successiva ökningen av trafiken på E4 tycks fortsätta även i år (+1 procent). Medeldygnstrafiken på Essingeleden vid Gröndal var under mätningarna i oktober cirka 160 000 fordon/dygn. Södra länken (mitt i tunneln) tycks istället ha fått ett påtagligt minskat flöde jämfört med förra året (-4,6 procent). Uppgifterna ska dock tolkas med försiktighet, på grund av problemen med dataunderlaget.

Restider och framkomlighet

Jämfört med perioden utan trängselskatt (2005 och 2006 efter försöksperioden) är årets restider i genomsnitt kortare på alla typer av gator, utom på "tvärlederna". På de flesta typer av gator är restiderna i genomsnitt betydligt kortare än under hösten 2005 respektive 2006. Särskilt stora är restidsvinsterna på infarterna in mot staden under morgonrusningen, det vill säga på de platser och under den tid på dygnet då framkomlighetsproblemen tidigare var som störst. På de inre infarterna är kötiderna i morgonrusningen numera ungefär hälften av vad de var före trängselskattens införande.

Jämfört med hösten 2007 är trängselsituationen på de flesta gatutyper i genomsnitt oförändrad med undantag av ”tvärlederna” utanför innerstaden. På vissa platser har framkomligheten förbättrats avsevärt sedan förra året medan den har försämrats på andra platser. Ett viktigt exempel på det senare är den norrgående trafiken på Centralbron under morgonrusningen, där framkomligheten nu åter är nära samma nivå som perioden före trängselskattens införande. Orsaken anses vara en omfördelning av trafiken från Norrtull (på grund av bygget av Norra Länken) till Klarastrandsleden, vilken ansluter till Centralbron.

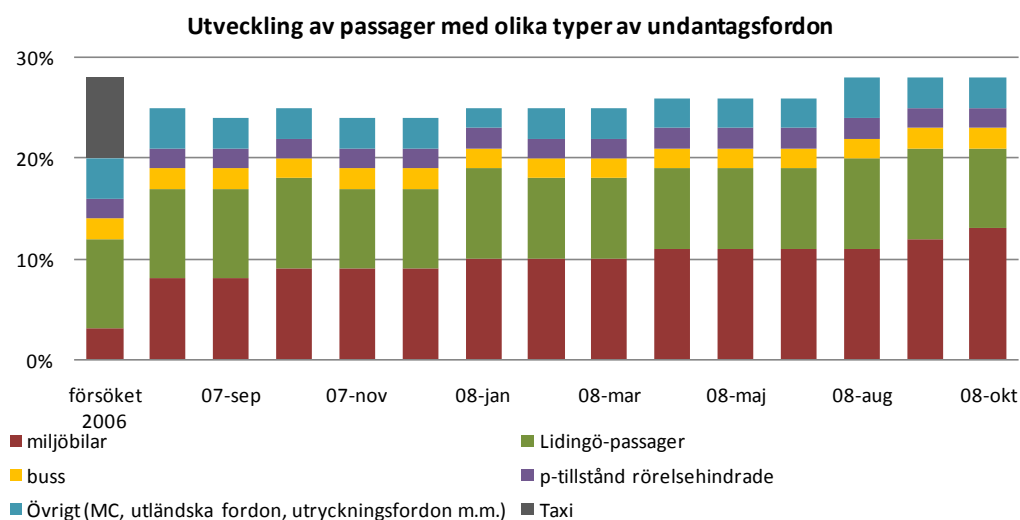


Figur 4: Trängselindex som procentuell restidsförlängning på olika vägtypen under förmiddagens rusningsperiod (7:30-9:00), de vertikala linjerna avser 10- och 90 percentilerna).

På ”tvärlederna”, utanför trängselskattesnittet, har framkomligheten nästan utan undantag försämrats under det senaste året. Tvärladerna påverkades mycket litet av trängselskattens införande och framkomligheten under hösten 2008 är sämre än höstarna 2005 och 2006 på flera av dessa sträckor. Särskilt på E18, riktning från Stocksund mot Järva krog (där kötiderna redan tidigare var långa), har framkomligheten försämrats kraftigt det senaste året. Kapacitetsminskningen vid Norrtull, som orsakas av bygget av Norra Länken, är återigen den största bidragande faktorn.

Fordonsfördelning

Cirka 28 procent av passagera över trängselskattesnittet är undantagna från skatt. Detta är en lika stor andel som under försöket (trots att passager med taxi inte längre är undantagna, men som utgjorde cirka 8 procent av alla passager under försöksperioden).



Figur 5: Utveckling av passager med undantagna fordon sedan januari 2006.

Det är framför allt andelen miljöbilar som gör att undantagspassagera har ökat. Under oktober 2008 var andelen miljöbilar som passerade snittet cirka 13 procent. Motsvarande andel under försöksperioden 2006 var cirka 3 procent.

I realiteten torde mindre än hälften av de fordon som passerar över trängselskattesnittet under de tider som skatt tas ut, ”betala”, i den meningen att deras benägenhet att köra in i innerstaden påverkas av kostnaden. Utöver de helt undantagna fordonen kan man nämligen anta att ytterligare ca 25 procent av passagera (taxi, tjänstebilar och tung trafik) har så höga tidsvärden och låga kostnadskänsligheter att de inte nämnvärt påverkas av skatten.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning. Kontoret avser att återkomma till nämnden under hösten 2009 med resterande analyser och en samlad avrapportering.

Slut