



Christina Akbar
Trafikplanering
08-508 278 14
christina.akbar@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-04-19

Analys av flöden i Stockholmstrafiken. Utveckling och nuläge 2009

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande redogör för trafiksituationen i Stockholm, baserad på analyser av den årliga oktobermätningen. De fullständiga resultaten av oktobermätningarna presenteras i sin helhet i rapporten "*Trafiken i Stockholm, oktober 2009*". Rapporten kommer att bli klar i maj och kommer att finnas tillgänglig på www.stockholm.se/trangselskatt.

En genomsnittlig vardag under oktober 2009 passerade ca 380 000 fordon över trängselskattesnittet (06:00-19:00), vilket är cirka 2 procent högre än motsvarande period 2008. Passagera över betalsnittet har fram till oktober 2009 minskat med cirka 16 procent, jämfört med 2005 innan trängselskatteförsöket genomfördes.



Tendensen i innerstaden har varit en svag ökning. 2009 passerades innerstadssnittet av drygt 467 000 passager/dygn. Jämfört med oktober 2008 minskade trafiken i city med knappt 4 procent under motsvarande period 2009.

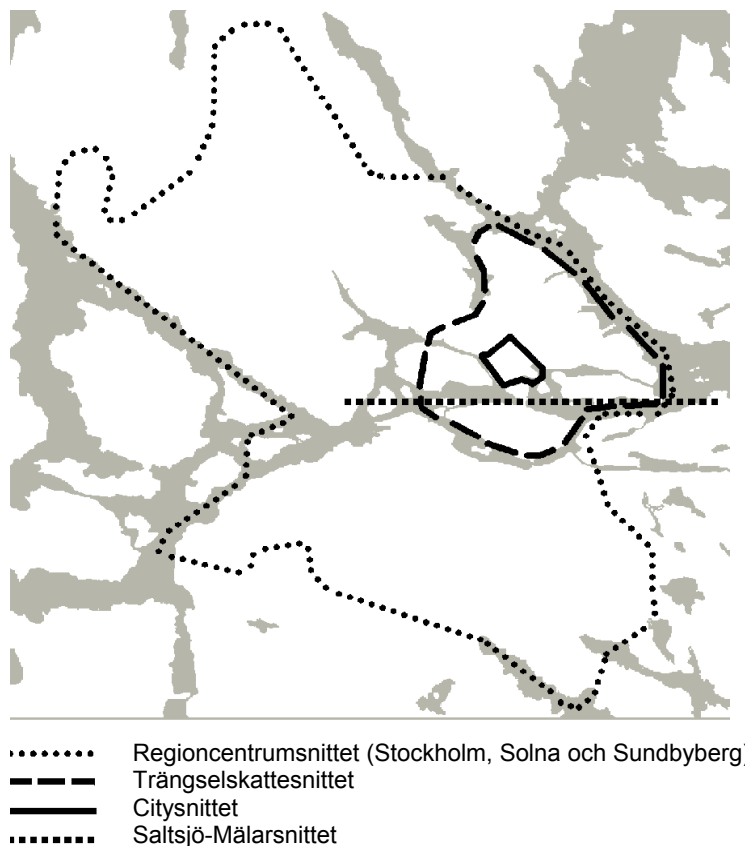
Trafiken i Södra Länken har ökat stadigt sedan den öppnades hösten 2004 fram till och med hösten 2007, men sedan har trafiken minskat något. Drygt 97 000 fordon trafikerar Södra Länken dagligen 2009. Sedan 2007 har trafiken på E4-Gröndalsbron på Essingeleden legat stabilt på en nivå kring 160 000 fordon/dygn.

Bakgrund

Varje år i oktober genomför kontoret mätningar och analyser av trafiksituationen i Stockholmsregionen.

Resultaten av oktobermätningarna presenteras i sin helhet i rapporten "*Trafiken i Stockholm, oktober 2009*". Rapporten kommer att bli klar i maj och kommer att finnas tillgänglig på www.stockholm.se/trangselskatt.

I detta tjänsteutlåtande beskrivs övergripande förändringar i trafiksituationen i city, innerstaden, regioncentrum samt trängselskattens effekter på trafiken. Trafikens intensitet mäts genom flödesmätningar. Framkomligheten mäts normalt genom restider, men där finns inte några data för 2009. Analyserna avser olika trafiksnitt (se figur 1). 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.



Figur 1: City-, Trängselskatt-, regioncentrum-, och Saltsjö-Mälarsnitten.

Analys och konsekvenser

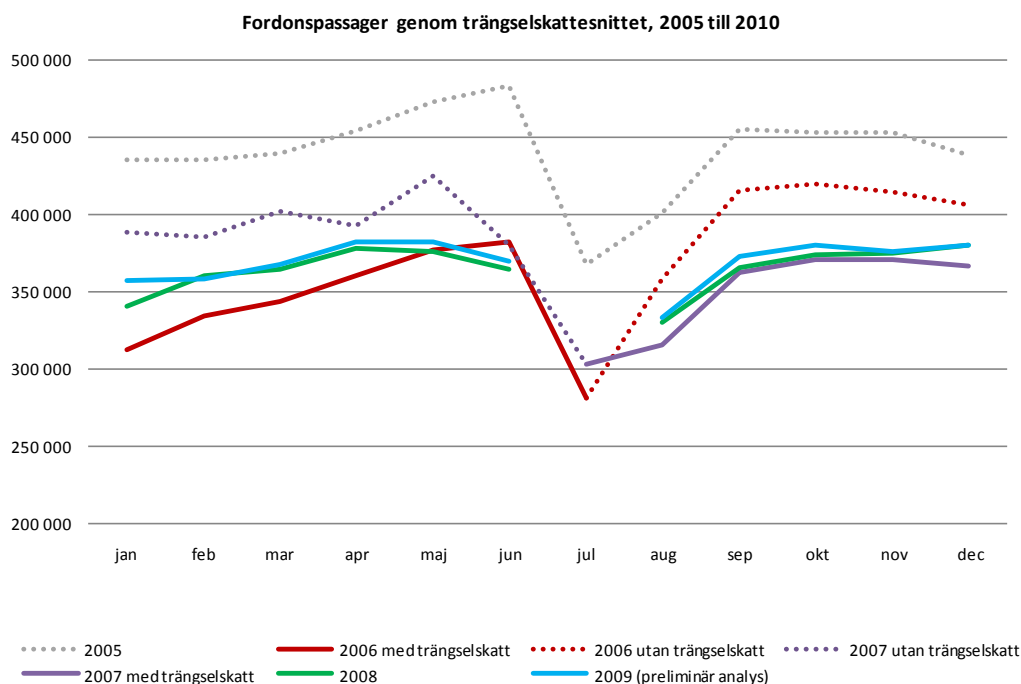
Insamling av data i trafikdatabasen

Trafikkontoret har utvecklat en central databas, ”trafikdatabasen”, för att samla ihop trafikdata om flöden, hastighet och restider på gator och vägar i Stockholm. Den årliga oktobermätningen representerar en viktig del av alla trafikmätningar i Stockholm. I år har kontoret använt trafikdatabasen för första gången för att hantera alla rådata från mätningen. Detta har inneburit ett utvecklings- och kvalitetsarbete för att säkerställa att flöden, hastighet och geografiskt läge är korrekt specificerade.

Trafikmängder över trängselsnittet

En genomsnittlig vardag under oktober 2009 (kl 06.00 – 19.00) passerade ca 380 000 fordon över trängselskattesnittet, vilket är cirka 2 procent högre än motsvarande period 2008. Det är framförallt under förmiddagsrusningen som trafiken över avgiftssnittet ökat sedan 2008. Minskningen av passager genom Norrtull på grund av bygget av Norra Länken har återhämtat sig något medan

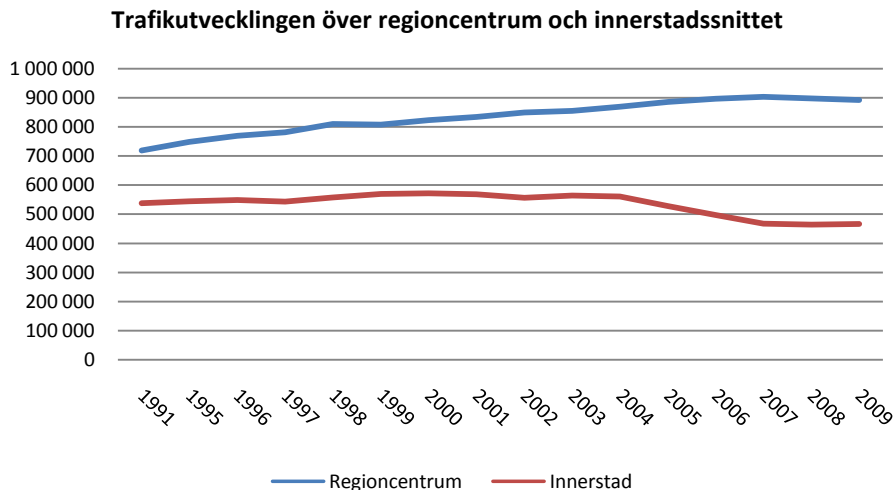
ökningen av passager vid Klarastrandsleden är något lägre än föregående år. Det har även skett en liten minskning på Tomtebodavägen.



Figur 2: Genomsnittligt antal fordonspassager genom trängselskattesnittet mellan 06 till 19.

Med rimliga antaganden kan den observerade trafikökningen över trängselskattesnittet sedan försöksperioden 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 14 procent under hösten 2009.

Innerstad och Regioncentrum



Figur 4: Utveckling av fordonspassager över regioncentrum och innerstadssnittet

Mellan 2008 och 2009 ökade trafikflödet till och från innerstaden något. 2009 skedde drygt 467 000 passager/dygn. Observera att skillnaden mellan innerstadssnittet och trängselskattesnittet endast i huvudsak utgörs av att tidsintervallet för mätningen. Innerstadssnittet mäts dygnet runt och trängselskattesnittet mäts mellan 06:00 och 19:00.

Under samma period var det drygt 897 000 passager/dygn över regioncentrumsnittet, en marginell minskning i trafikflödet. Den långsiktiga trenden är dock att biltrafiken fortsätter att öka över detta snitt även efter införandet av trängselskatten, om än svagt. Trafikvolymen under senaste året påverkas kanske främst av den ekonomiska nedgången.

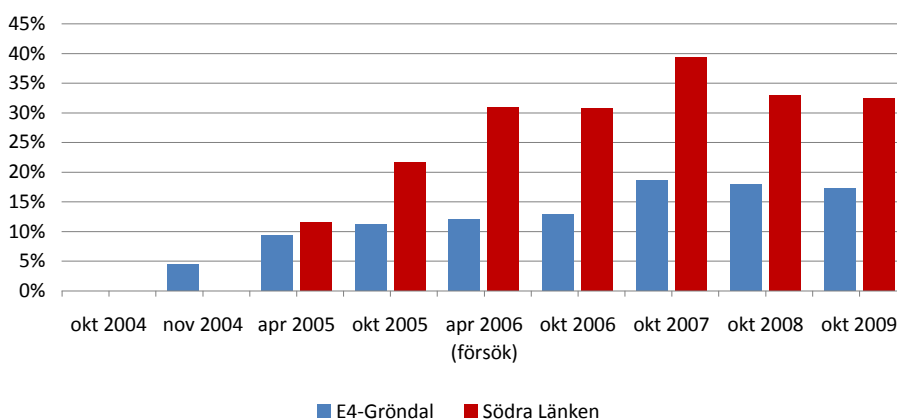
City

Jämfört med oktober 2008 minskade trafiken i city med cirka 4 % under motsvarande period 2009. Att trafiken inte har minskat i samma omfattning i citysnittet som i trängselskattsnittet beror på flera faktorer. Dels påverkas trafiken över citysnittet inte i samma omfattning som in- och utfartstrafiken av trängselskatten och är därmed mera statisk eftersom det inte kostar något att åka inom avgiftsnittet. Dels medför ökad framkomlighet på infarter bättre flyt i trafikgenomströmning i staden och även i city. Minskningar i trafiken kunde observeras på flera gator. Bland dessa kan Klarabergsviadukten (-27 %) och Strömbron (-4 %) nämnas. Minskningen av trafiken i city kan till betydande del förklaras av nedsatt kapacitet i samband med byggnationerna av Spårväg City och Citybanan.

Södra Länken och Essingeleden

Trafiken i Södra Länken har ökat stadigt sedan den öppnades hösten 2004 fram till och med hösten 2007, men sedan dess har trafiken minskat något. Drygt 97 000 fordon trafikerar Södra Länken dagligen 2009.

Trafiktillväxt i Södra Länken och på Essingeleden sedan 2004



Figur 5: kumulativ förändring av fordonspassager över Gröndalsbron och i Södra Länken

Sedan 2007 har trafiken på E4-Gröndalsbron på Essingeleden varit på samma nivå, kring 160 000 fordon/dygn.

Restider och framkomlighet

Restidsdata används bland annat för att beskriva förändring av framkomlighet över tid. Under 2009 blev stadens nya upphandling av restidsdata i Stockholm klar efter en utdragen upphandlings- och överklagandeprocess. Systemet är i drift, men ytterligare intrimning och kontroller behövs för att säkerställa kvaliteten på data.

Kontorets synpunkter

Trafikens utveckling

Trafikmängder påverkas av en rad olika faktorer, till exempel:

- Antalet boende
- Antalet attraktiva målpunkter och deras lokalisering
- Sysselsättningsgraden/konjunkturen
- Inkomstutveckling
- Vägtrafiksystemets standard (tillgänglig infrastruktur och eventuell trängsel)

- Kostnaden för att köra bil (drivmedel, skatt, försäkring etcetera)
- Tillgången på attraktiva alternativa färdmedel

Efter en period av tillväxt med 2-3 procent per år har biltrafiktillväxten i Stockholms län under det senaste två åren avmattats. Den kanske viktigaste faktorn i detta har varit att vi befunnit oss i en lågkonjunktur.

Till och från Stockholms innerstad har däremot trafikvolymerna legat på nästan samma nivå under en 15-årsperiod, förutom att trafik minskade när trängselskatteförsöket påbörjades. Trafiken till innerstaden har inte ökat i takt med den allmänna trafikutvecklingen, trots att både antalet boende och antalet arbetsplatser i innerstaden ökat över tid.

Lågkonjunkturen kan anses vara en viktig anledning för den minskade trafiken i flera snitt i Stockholmsregionen under den senaste mätperioden. Tillfälliga effekter till följd av olika trafikpåverkande arbeten ger också tydliga utslag i trafikmätningarna.

Kommande redovisningar

Resultaten av oktobermätningarna presenteras i sin helhet i rapporten *"Trafiken i Stockholm, oktober 2009"*. Rapporten kommer att bli klar under man månad och finnas tillgänglig på stadens hemsida.

Kontoret kommer varje kvartal framöver att ge ut ett enklare faktablad om passager i trängselskattesystemet och passager på Essingeleden och Södra länken samt indikatorer kring restider och framkomlighet.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning.

Slut