



Handläggare:
Henrik Christiansson
Tel: 508 264 98
Siamak Baradaran
Tel: 508 279 09
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

2004-03-03

NR: PM04:1

Fordonstrafikräkningen i oktober 2003

SAMMANFATTNING

Varje år genomförs under oktober månad en stor maskinell fordonstrafikräkning – ”Oktoberräkningen”. Sedan 1976 görs den i sin nuvarande form med fyra räkneseffekt, där antalet passerande motorfordon räknas i sammanlagt 85 punkter. På grund av eftersatt underhåll har på senare år ett flertal äldre räknestationer blivit oanvändbara. Detta har lett till ett kraftigt bortfall av data för oktoberräkningen. För 2003 saknas av detta skäl data för minst en större räknepunkt i varje snitt.

Gatu- och fastighetskontoret har under 2003 påbörjat ett arbete med att förbättra kvaliteten av kontorets trafikdata. Stora osäkerheter gällande såväl mätutrustningens kvalitet som slumpmässiga variationer i trafikflödet finns. Ett första steg mot kvalitetshöjning är att förbättra beskrivningen av kvaliteten, för att på sikt åstadkomma en kvalitetsmärkning och kvalitetssäkring av data.

Med tanke på nämnda osäkerhetskällor bör man undvika att dra slutsatser angående förändringar i trafiksystemet endast genom jämförelse av olika års trafikräkningar. Detta på grund av att storleken på dessa osäkerheter kan förmodas överstiga eventuella förändringar i de observerade trafikmätningarna.

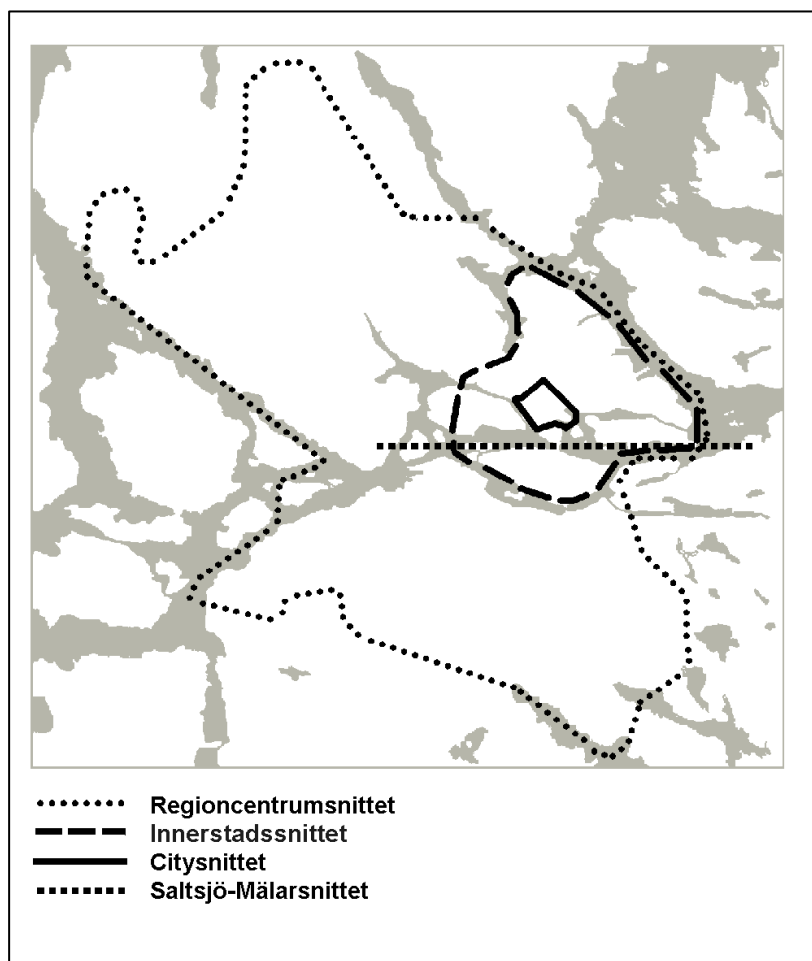
Gatu- och fastighetskontoret har påbörjat ett arbete för att utveckla data och nyckeltal som bättre kan beskriva trafikutvecklingen och komplettera existerande material. Tanken är att hitta alternativa mått och förklaringar som har större representativitet för resandet än traditionella flödesmätningar. Kontoret kommer att återkomma till nämnden i detta ärende under hösten 2004.

I oktober 2003 räknades Essingeleden vid Gröndalsbron för första gången på 3 år. Räknestationen som förstördes i samband med Vägverkets trafikomläggning 2001-2002 har dock fortfarande inte ersatts. Istället genomfördes en manuell räkning, utifrån vilken trafikflödet beräknades. Sedan år 2000 då Gröndalsbron räknades senast har Vägverket utökat

antalet körfält från tre till fyra i vardera riktning. Antalet motorfordon har sedan omläggningen ökat från 128 000 till 140 000.

INLEDNING

Varje år genomförs mellan september och november en stor maskinell fordonstrafikräkning – ”Oktoberräkningen”. Sedan 1976 görs den i sin nuvarande form med fyra räknesenitt, där antalet passerande motorfordon räknas i sammanlagt 85 punkter.



Trafiken detekteras antingen med induktiva slingor nedfrästa i vägbanan eller med gummislangar som spänns över vägbanan. För de mobila slangräkneutrustningarna pågår just nu ett utbyte av gammal utrustning mot nyare. Utfasning av äldre utrustning kommer att pågå över en längre tid.

Slingräkneutrustning finns av två olika typer. Den äldre modellen saknar strömförsörjning och kräver att mobil utrustning ställs ut vid slingstationen för att ta in data för en viss period. På grund av eftersatt underhåll har på senare år ett flertal äldre slingstationer blivit oanvändbara. Detta har lett till ett kraftigt bortfall av data för oktoberräkningen. För 2003 saknas av detta skäl data för minst en större räknepunkt i varje snitt.

Den nyare typen av slingräkneutrustning är fasta mätstationer med elförsörjning och delvis även kommunikation. Dessa levererar kontinuerliga mätdata och kommer att användas i kontorets kvalitetssäkringsarbete samt för att bättre kartlägga dygns- och årsvariationer i fordonstrafiken. Under 2003 har tio nya fasta trafikräknestationer tagits i bruk. Totalt har nu

kontoret 12 nya fasta räknestationer, främst på platser kring Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet. Än så länge är dock de flesta räknestationerna inte färdigttestade och inkalibrerade och har därför endast använts i mycket begränsad omfattning.

Gatu- och fastighetskontoret har under 2003 påbörjat ett arbete med att förbättra kvaliteten av kontorets trafikdata. Stora osäkerheter gällande såväl mätutrustningens kvalitet som slumpmässiga variationer i trafikflödet har alltid funnits. Hittills har dessa dock inte beskrivits så bra. Ett första steg mot kvalitetshöjning är att förbättra beskrivningen av kvaliteten, för att på sikt åstadkomma en kvalitetsmärkning och kvalitetssäkring av data. För att få bättre kvalitet i data måste det även satsas mer på drift och underhåll av trafikmätutrustning.

De genomförda trafikmätningarna är förknippade med ett antal generella osäkerheter. Fyra typiska osäkerhetskällor förekommer vilka kortfattat beskrivs här. För utförligare information om dessa hänvisas till Bilaga 1. Den första osäkerhetskällan gäller val av mättag d.v.s. om trafikflödet på den uppmätta dagen motsvarar vardagsmedeldygnstrafiken. Detta påverkar i sin tur de redovisade resultaten i högsta grad. Den andra osäkerhetskällan är längden på den aktuella mätperioden. Fordonsflödet i varje punkt räknas i allmänhet endast över ett eller ett fåtal dygn. I så gott som samtliga fall har man inte kunnat mäta trafiken under tillräcklig lång period för att erhålla statistiskt säkert dataunderlag. Systematiska och icke systematiska maskinella fel utgör den tredje osäkerhetskällan. Slutligen påverkas redovisade trafikmätningar av icke konstanta förhållanden d.v.s. skillnader som är beroende av externa faktorer såsom väderlek, eventuella incidenter, gatuarbeten, etc.

Med tanke på ovan nämnda osäkerhetskällor bör man undvika att dra slutsatser angående förändringar i trafiksystemet endast genom jämförelse av olika års trafikräkningar. Detta på grund av att storleken på dessa osäkerheter kan förmodas överstiga eventuella förändringar i de observerade trafikmätningarna.

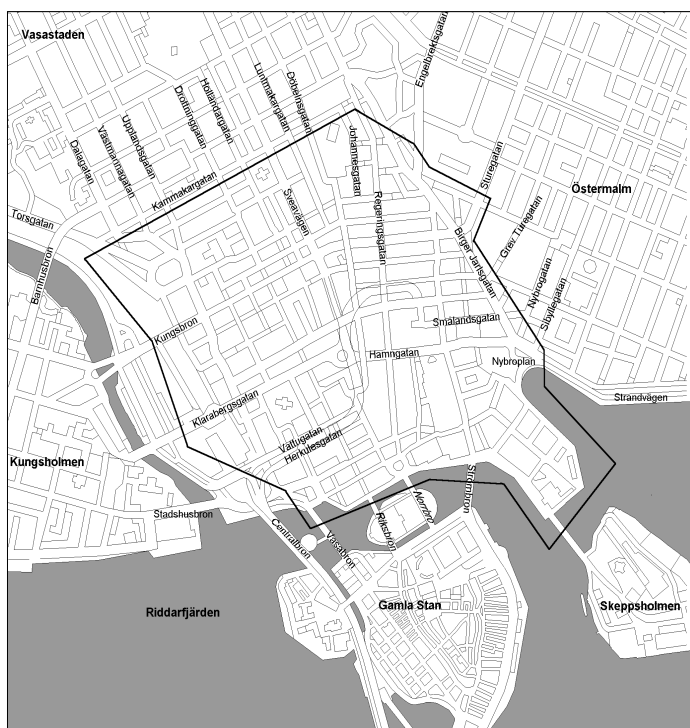
Gatu- och fastighetskontoret har påbörjat ett arbete för att utveckla data och nyckeltal som bättre kan beskriva trafikutvecklingen och komplettera existerande material. Tanken är att hitta alternativa mått och förklaringar som har större representativitet för resandet än traditionella flödesmätningar. Kontoret kommer att återkomma till nämnden i detta ärende under hösten 2004.

CITYSNITTET

Vissa förändringar i vägnätet har gjorts sedan 2002 års oktoberräkning. Västmannagatan och Upplandsgatan, som tidigare varit enkelriktade, är sedan december 2002 dubbelriktade. Ingen av gatorna uppvisade dock någon nämnvärd förändring i det totala antalet motorfordon mellan räkningarna. Nybrogatan, som redan tidigare hade mycket lite fordonstrafik, är sedan juni 2003 gågata. På Vasabron pågick ombyggnadsarbeten och det uppmätta antalet motorfordon var också lägre än tidigare år. En trasig slingdetektor gjorde att inga data fanns att tillgå för Herkulesgatan vid avfarten från Centralbron. Av denna anledning kan ingen totalsumma beräknas för snittet.

Några större förändringar i fordonsmängder noterades dock inte för de flesta mätpunkter. Klarabergsviadukten uppvisar något mer fordonstrafik än föregående år och Strandvägen mindre. Dataunderlaget är dock inte tillräckligt för att kunna dra några slutsatser om förändringar.

Citysnittets gränser i Stockholm 2003



Räknepunkter:

Fasta räknestationer med induktiva slingor nedfrästa i vägbanan: (S) = Äldre räknestation (F) = Ny räknestation
Övriga punkter räknas med mobil slangräkneutrustning.

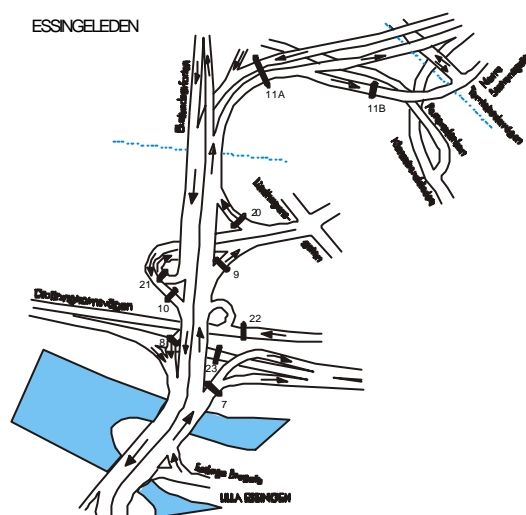
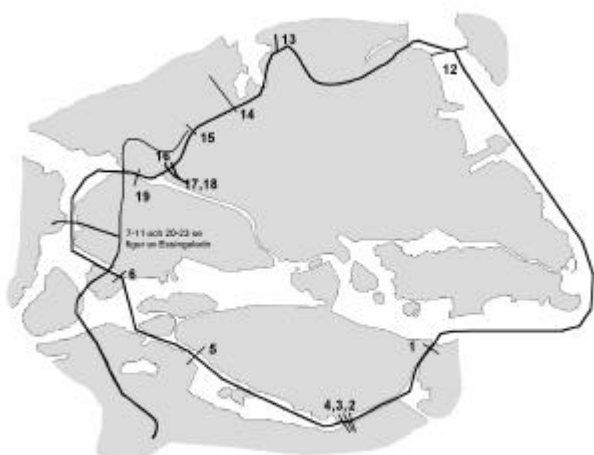
- | | | |
|-------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. Torsgatan | 11. Regeringsgatan | 21. Norrbro |
| 2. Dalagatan | 12. Birger Jarlsgatan | 22. Riksbron |
| 3. Västmannagatan | 13. Engelbrektsgatan | 23. Vasabron |
| 4. Upplandsgatan | 14. Sturegatan | 24. Herkulegatan, (S) |
| 5. Drottninggatan | 15. Grev Turegatan | 25. Söderkopplet, (S) |
| 6. Holländargatan | 16. Smålandsgatan | 26. Vattugatan |
| 7. Sveavägen, (F) | 17. Nybrogatan | 27. Klara Mälarstrand |
| 8. Luntmakargatan | 18. Sibyllegatan | 28. Klarabergsviadukten |
| 9. Döbelngatan | 19. Strandvägen | 29. Kungsbron |
| 10. Johannesgatan | 20. Strömbron | |

INNERSTADSNITTET

För flera mätpunkter i innerstadsnittet kunde för 2003 års oktoberräkning tyvärr inga data tas fram. Äldre mätstationer, vars detektorer gått sönder och ej kunnat repareras, orsakade databortfall för Klarastrandsleden och Uppsalavägen vid Norrtull. Vid Mariebergsbron befanns den nya räknestationen ej vara tillräckligt tillförlitlig för att kunna leverera data. Även vid ytterligare ett par mätpunkter uppstod problem med nya fasta räknestationer, men för dessa punkter kunde data ändå tas fram.

Nästan ingen mätpunkt uppvisar någon betydande skillnad i antal motorfordon jämfört med föregående år. Värdet för Johanneshovsbron är större än föregående år, men dataunderlaget är inte tillräckligt stort för att säkerställa någon förändring.

Innerstadsnittets gränser i Stockholm 2003



Räknepunkter: Fasta räknestationer med induktiva slingor nedfrästa i vägbanan: (S) = Äldre räknestation (F) = Ny räknestation
Övriga punkter räknas med mobil slangräkneutrustning.

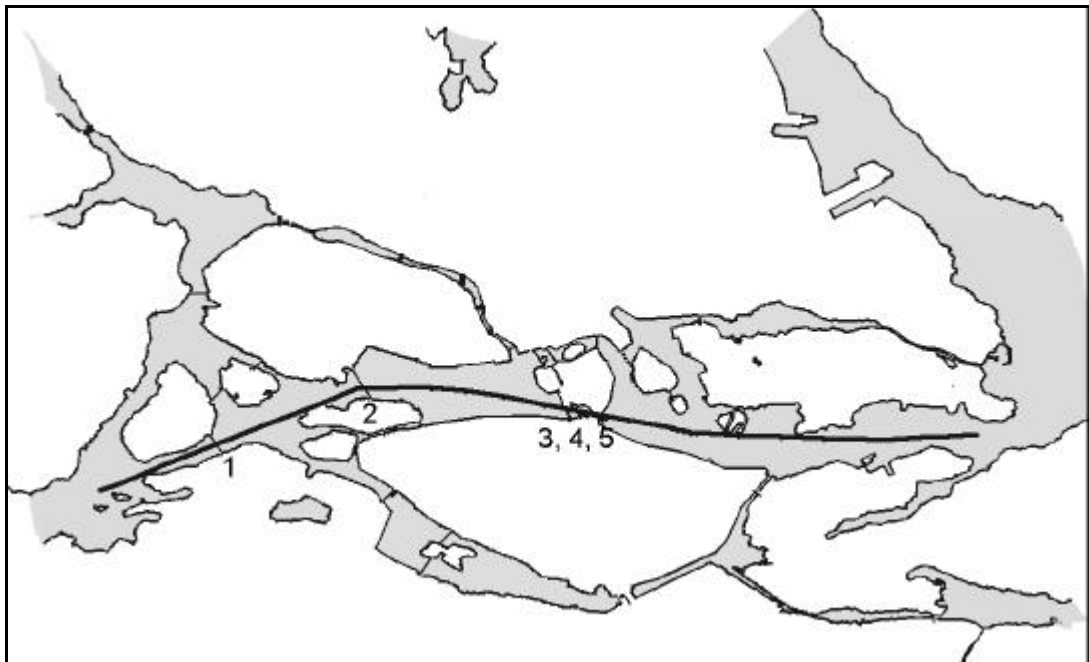
- | | | | |
|-----------------------------|---|------------------------------------|---|
| 1. Danviksbron, (S), (F) | 7. Mariebergsavfarten f.d ramp 105, (S) | 12. Lidingöbron, (F) | 18. Klarastrandsled. mot N. Länken, (S) |
| 2. Skansbron, (S), (F) | 8. Fredhällspåfarten f.d ramp 101, (S) | 13. Roslagsvägen, (S) | 19. Ekelundsbron, (F) |
| 3. Skanstullsbron, (F) | 9. Stadshagsavfarten f.d ramp 151 | 14. Uppsalavägen vid Norrtull, (S) | 20. Stadshagspåfarten f.d ramp 152 |
| 4. Johanneshovsbron, (S) | 10. Kristinebergspåfarten f.d ramp 154 | 15. Solnabron, (S), (F) | 21. Kristinebergsavfarten f.d ramp 153 |
| 5. Liljeholmsbron, (S), (F) | 11A. Utgick 1991 | 16. Tomtebodavägen | 22. Drottningholmsvägen f.d ramp 145, (S) |
| 6. Mariebergsbron (F) | 11B. Norra Stationsavfarten, (S) | 17. Pampaslänken | 23. Drottningholmsvägen f.d ramp 146, (S) |

SALTSJÖ-MÄLARSNITTET

I oktober 2003 räknades Essingeleden vid Gröndalsbron för första gången på 3 år. Räknestationen som förstördes i samband med Vägverkets trafikomläggning 2001-2002 har dock fortfarande inte ersatts. Istället genomfördes en manuell räkning, utifrån vilken trafikflödet beräknades. Sedan år 2000 då Gröndalsbron räknades senast har Vägverket utökat antalet körfält från tre till fyra i vardera riktning. Antalet motorfordon har sedan omläggningen ökat från 128 000 till 140 000.

En trasig slingdetektor gjorde att inga värden för Centralbron kunnat beräknas. För övriga punkter noterades inga nämnvärda förändringar från tidigare år.

Saltsjö-Mälarsnittets gränser 2003



Räknepunkter:

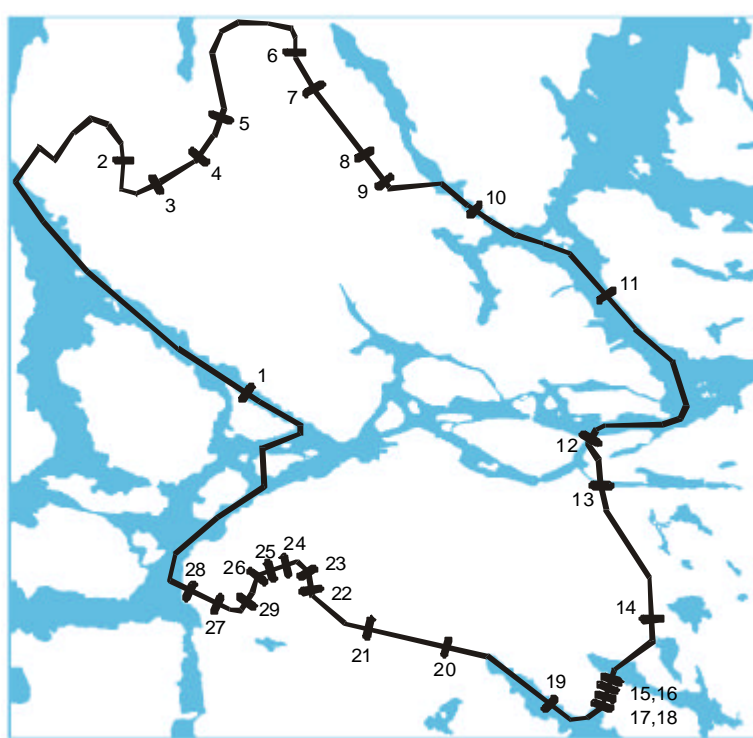
Fasta räknestationer med induktiva slingor nedfrästa i vägbanan: (S) = Äldre räknestation (F) = Ny räknestation
Övriga punkter räknas med mobil slangräkneutrustning.

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Gröndalsbron (Essingeleden) | 4. Munkbron (Ingår i Slussen), (F) |
| 2. Västerbron, (F) | 5. Skeppsbron (Ingår i Slussen), (F) |
| 3. Centralbron, (S) | |

REGIONCENTRUMSNITTET

Även i Regioncentrumsnittet drabbades oktoberräkningen av trasig mätutrustning. I det här fallet var det vid Stocksundsbron räkningen fallerade. Inga övriga punkter i snittet uppvisade någon säkerställd förändring i antal fordon sedan tidigare år.

Regioncentrumsnittets gränser 2003



Räknepunkter:

Fasta räknestationer med induktiva slingor nedfrästa i vägbanan: (S) = Äldre räknestation (F) = Ny räknestation
Övriga punkter räknas med mobil slangräkneutrustning.

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Nockebybron | 17. Perstorpsvägen |
| 2. Skälbyvägen | 18. Magelungsvägen |
| 3. Avestagatan | 19. Ågestabron |
| 4. Enköpingsvägen | 20. Huddingsvägen |
| 5. Norrviksvägen | 21. Korkskruven |
| 6. Norra Kolonvägen | 22. G:a Södertäljevägen |
| 7. Turebergsleden, (S) | 23. Häradsvägen |
| 8. Kymplingelänken | 24. Södertäljevägen |
| 9. E4 Sörentorp | 25. Smistavägen |
| 10. Stocksundsbron | 26. Vårbergsvägen |
| 11. Lidingöbron, (F) | 27. Skärholmsvägen |
| 12. Danviksbron, (S), (F) | 28. Svanholmsvägen |
| 13. Sickla Kanalbro | 29. Ekholmsvägen |
| 14. Tyresövägen | |
| 15. Stortorpsvägen | |
| 16. Nynäsvägen | |