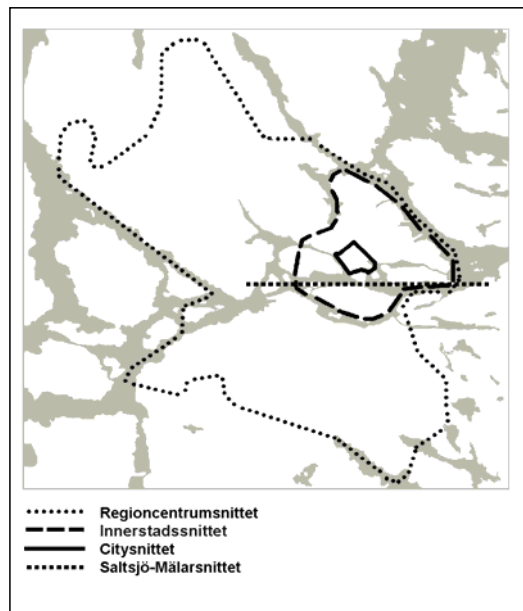


Krister Isaksson
Trafikplanering
08-508 262 25
Per Karlsson
Teknik och Trafiktjänst
08-508 278 66

Cykelräkningar 2009

Trafikkontoret har årligen räknat cyklarna i Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet sedan 1980. År 1999 har mätningarna utökats med Citysnittet och Huvudgator och fr o m hösten 2007 mäter kontoret cyklarna även i Ytterstaden, vilket är en återkommande mätning som redovisas separat.

Kartan nedan visar de olika räknesnitten för trafikmätningar: Regioncentrumsnittet, Innerstadssnittet, Citysnittet och Saltsjö-Mälarsnittet. Cyklarna mäts i alla snitt förutom Regioncentrumsnittet som är den yttersta ringen på kartan.



Innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet, Citysnittet och några huvudgator med deras parallella gator mäts under maj och första hälften av juni när cyklandet är som högst under året. Under 2007 tillkom två nya mätpunkter i Citysnittet: Sankt Eriksbron och Barnhusbron. Även mätningar på Huvudgator omfattade flera mätplatser än föregående år.

Mätningarna har under alla år skett manuellt under 6 timmar 7-9, 12-14 och 16-18 under en vardag (månd-torsd). Detta utgör ungefär ca 40-50 procent av dygnstrafiken. Eftersom cyklisterna räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer till en del bero på väderleken. Vid jämförelser över tiden används därför ett s.k. rullande femårsmedelvärde.

Fr o m 2007 redovisas dygnsvärden istället för 6-timmars värden för att undvika eventuella missförstånd. I framtiden kan det bli en blandning av manuella och maskinella mätningar och dygnsvärden är att föredra i redovisningar.

Mopeder utan registreringsskyltar ingick i cykelmätningarna sedan flera år tillbaka. EU mopeder har inte registrerats, men pga att trafikobservatörerna har svårt att avgöra mopedsorterna bestämdes att fr o m i år räknas mopeder oavsett sort.

Sammanfattning och analys

2008 resultat från cykelmätningarna visade en mycket kraftig ökning av antalet cyklister i Innerstadssnittet och Citysnittet jämfört med tidigare år. Saltsjö-Mälarsnittet visade också en stor ökning om än inte i samma omfattning. 2009 års mätningar bekräftar 2008 års stora ökning och antalet cyklister är fortsatt högt. Studerar man det rullande 5-årsmedelvärdet har ytterligare ökning skett.

Vädret var mycket växlande under mätperioden med både kyla/regn och sol och värme. Dock var vädret något sämre jämfört med 2008 och är en trolig orsak till att ytterligare ökning inte kan visas.

Moped- och hjälmandelen var nästan oförändrad, med mycket små skillnader jämfört med föregående år.

<i>Snitt</i>	<i>Medelvärde 2005-2009</i>	<i>Mätresultat 2009</i>	<i>Skillnad jämfört med medelvärde 2005-2009</i>
<i>Innerstadssnittet</i>	47500	54160	+14%
<i>Saltsjö-Mälarsnittet</i>	25900	32060	+24%
<i>Citysnittet</i>	50100	60340	+20%

Tabellen ovan visar på en kraftig ökning av antalet cyklister i de olika räkningsnitten. Gör vi bara jämförelser mellan 2008 och 2009 så visar Saltsjö-Mälarsnittet en ökning på 20 procent. Citysnittet och Innerstadssnittet ligger kvar på samma höga nivå som 2008. En liten minskning har skett i vissa snitt, men kan förklaras med sämre väder under mät dagarna. Totalt är det nu närmare 150 000 cyklister som cyklar ett vardagsdygn i Stockholms innerstad. Aldrig sedan mätningarna startade 1980 har det varit så många cyklister i Stockholm.

Sedan början av 1990-talet har antalet cyklister stadigt ökat i Stockholm. Trenden blev starkare efter 1998 och sedan 2004 har det varit en kraftig och konstant ökning av cykeltrafiken. Inget tyder på att trenden kommer att avta.

Under perioden 1991-2006 har biltrafiken över innerstadssnittet legat i princip still, en ökning med ca 2 procent för hela perioden. Andelen cyklister av den totala fordonstrafiken över innerstadssnittet har ökat från fyra till tio procent. Andelen kollektivtrafikresenärer har under perioden 1998-2006 ökat med åtta procent över innerstadssnittet.

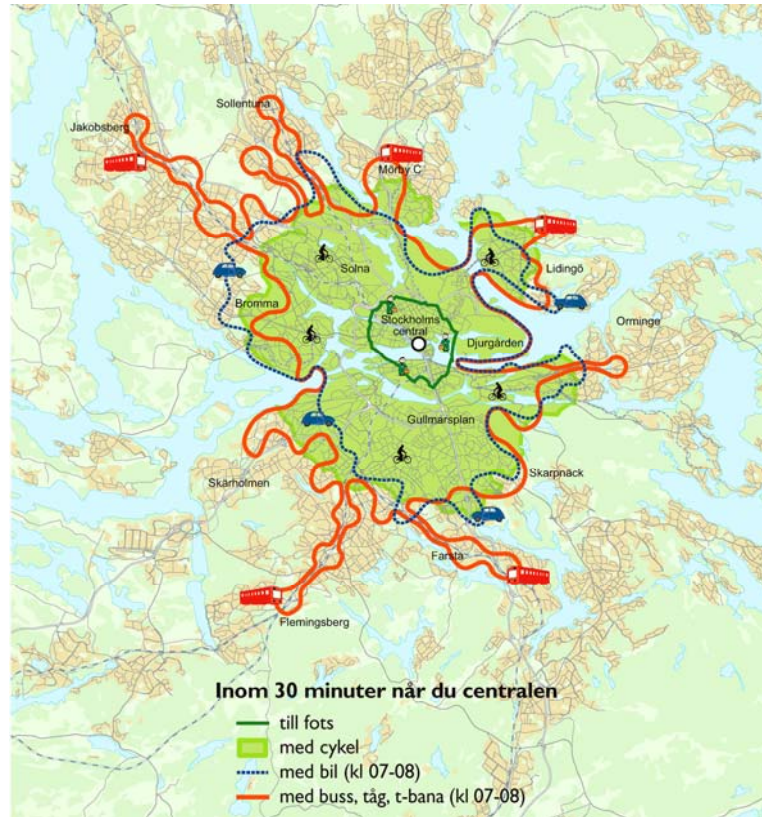
Faktorer som lett till denna kraftiga ökning av cykeltrafiken

Åtgärder i cykelvägnätet

Från 1998 fram till 2006 har stora investeringar genomförts i infrastrukturen för cykeltrafiken. Över 50 kilometer cykelbanor och cykelfält har byggts i innerstaden. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningar har genomförts. Ny beläggning på flera mil av befintligt cykelvägnät har utförts. Tusentals nya cykelparkeringsplatser har uppförts och ett nytt vägvisningssystem för cyklister har installerats.

Cykelns konkurrenskraft

I en stad av Stockholms storlek är cykeln många gånger ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till både bil och kollektivtrafik vad gäller restid. En studie av restider för olika transportmedel i rusningstid visar att på reser upp till ca 15 km i rusningstid (enkel resa) konkurrerar cykeln både med bil- och kollektivtrafik. Studien "Att cykla i Stockholms innerstad" (Trafikkontoret 2004) visar också att medelavståndet för de som arbetspendlar med cykel är 9 km (enkel resa). Tidsåtgången att förflytta sig med olika färdmedel i Stockholm under rusningstid visas i bilden nedan.



Tillförlitlighet i restid

En av cykelns riktigt stora fördelar är att man kan förutsäga när man kommer fram till sitt mål. Det är i stort sett endast någon form av maskinhaveri som påverkar i stor utsträckning kan påverka restiden på cykel, i övrigt är den ett transportmedel som inte är särskilt störningskänsligt vad gäller restid. Just tillförlitligheten och konkurrenskraften är också de faktorer som kommer fram tydligt i studien ”Att cykla i Stockholms innerstad” (Trafikkontoret 2004).

Hälsoeffekter

En ökad medvetenhet de senaste åren hos många om att ett aktivt fysiskt liv förbättrar hälsan och välbefinnandet. Just möjligheten att kombinera arbetspendling och fysisk aktivitet gör cykeln lämplig som transportmedel.

Miljö

En intensifierad debatt och insikt de senaste åren ang. olika transportmedels miljöpåverkan och vad man som individ kan göra för att minska de negativa effekterna. Cykeln är det transportmedel som har minst påverkan på miljön.

Trängselskatt

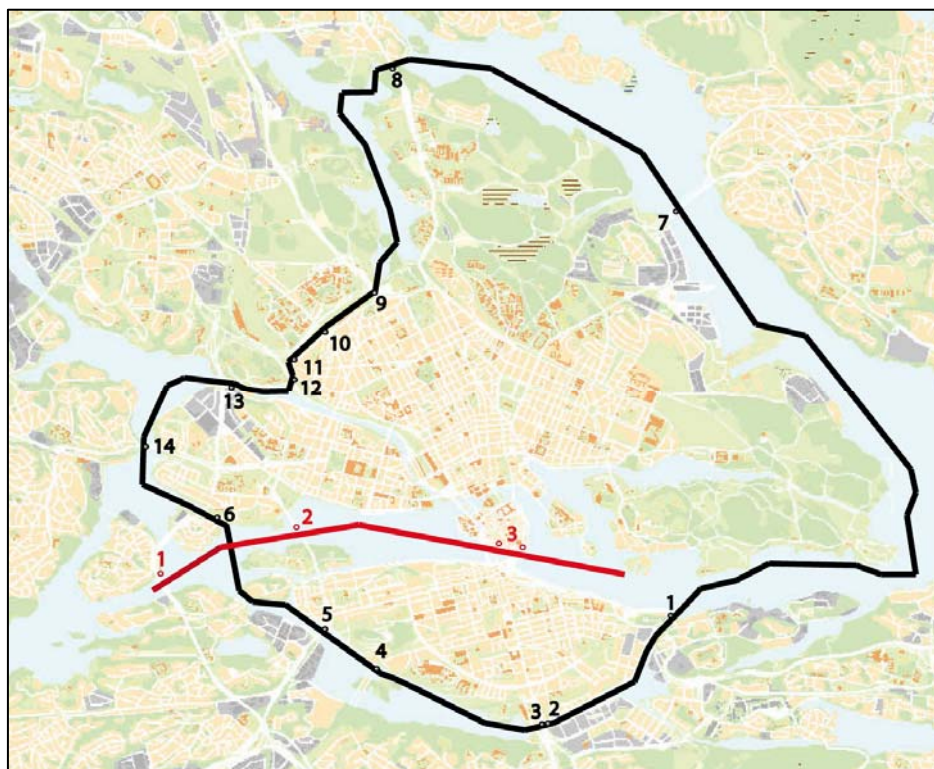
Utvärderingen av försöket med trängselskatter kunde inte dra några säkra slutsatser ang. den ökning av cykeltrafiken som skedde under försöket. Ett antagande som gjordes var att



en del av ökningen borde kunna tillskrivas försöket. Det är inte heller orimligt att anta att införandet av trängselskatter kan stå för en del av den fortsatta ökningen i cykeltrafiken.

Innerstadssnittet

Innerstadssnittet omfattar alla passager till/från innerstaden. Det är totalt 14 mätpunkter, 6 st på södra sidan och 8 st på norra sidan av innerstaden.



Under försommaren 2009 har ca 54160 cyklister och mopedister passerat Innerstadssnittet under ett dygn. Det är en mycket hög andel och visar att den stora ökningen mellan 2007 och 2008 håller i sig.

Det rullande 5-års medelvärdet är det högsta hittills, 47500 passager jämfört med 43000 passager från föregående 5-års medelvärde.

Södra sidans infarter var mest trafikerade vid Liljeholmsbron och Skanstullsbron. 2009 visar en mindre ökning av trafiken. Liljeholmsbron hade 2008 c:a 8000 cyklar/dygn och Skanstullsbron 7500 cyklar/dygn. Under 2009 passerade 8700 cyklar/dygn Liljeholmsbron och c:a 7800 cyklar/dygn Skanstullsbron. Skansbron visar en minskning från 2008 års resultat med ca 1200 cyklar/dygn och ca 4100 passager registrerades 2009. De övriga mätplatserna visar i stort sett samma höga siffror som mätningen 2008. Norra sidan har tidigare år toppats av Tranebergsbron. 2008 var det Solnabron som uppvisade det högsta antalet och 2009 är det fortfarande Solnabron som uppvisar det högsta antalet .

Den kraftigaste ökningen har dock skett på Roslagsvägen där antalet cyklister ökat med 22%.

Mopedandelen är oförändrad sedan 2008 och ligger på 6 procent på hela snittet.

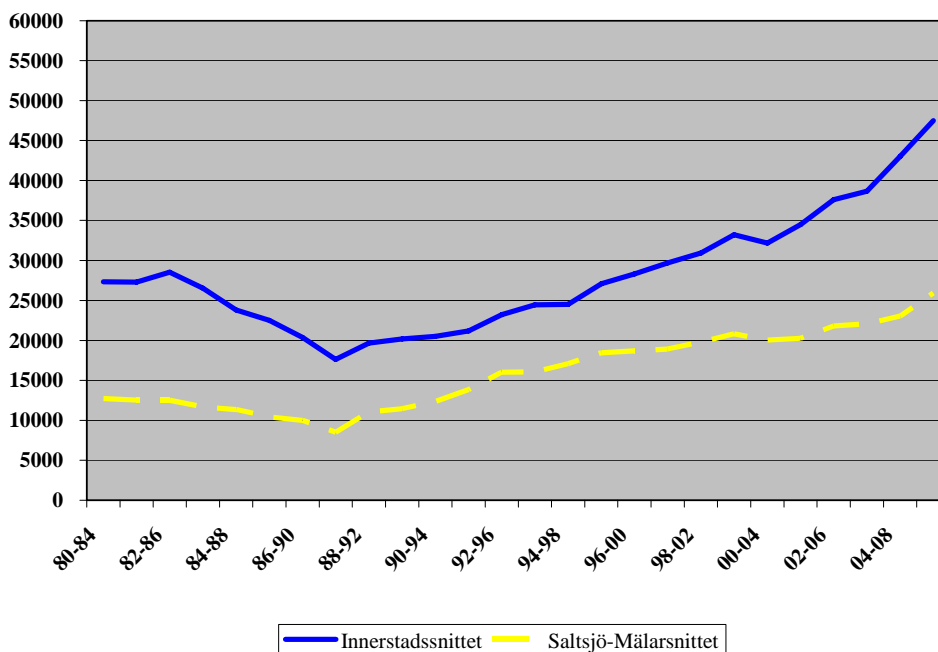
Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet omfattar Slussen, Västerbron och Essingeleden vid Gröndalsbron. Under försommaren 2009 passerade ungefär 32000 cyklister snittet jämfört med 2008 då c:a 26700 passerade. Detta är en ökning från 2008 på ca 20 procent. Sett till det rullande 5-årsmedelvärdet är ökningen 23 procent.

Mopedandelen var 5 procent i Saltsjö-Mälarsnittet och är en ökning på 2 procent.

Följande diagram och tabell visar cykeltrafikens utveckling sedan 1980. Blå linje visar Innerstadssnittet och gul linje är Saltsjö-Mälarsnittet. Om man studerar mätvärdena från de olika åren ser man att antal cyklister har mer än fördubblats i både Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet jämfört med åren med lägsta antal cyklister 87-91 och det sista femårsvärdet är det högsta som uppmäts hittills.

Cyklar och mopeder, rullande 5 års medelvärde



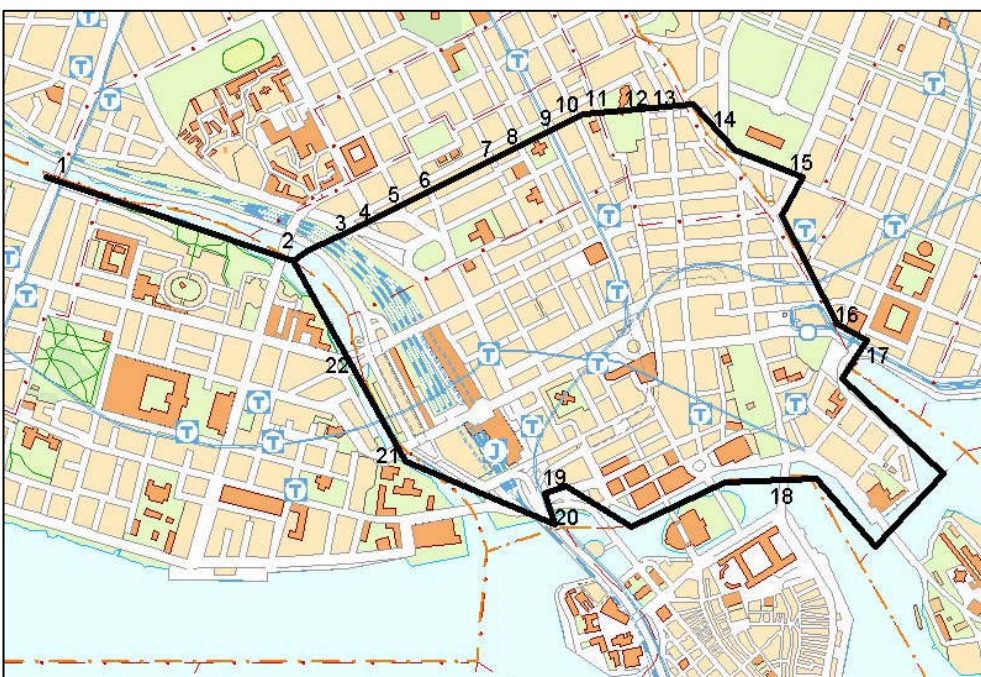
År	Innerstadssnittet			Saltsjö
	Södra	Norra	Totalt	Mälarsnittet
80-84	12896	14436	27332	12736
81-85	13312	13964	27276	12548
82-86	13496	15020	28516	12508
83-87	12096	14444	26540	11700
84-88	10888	12920	23808	11344
85-89	10000	12492	22492	10436
86-90	9088	11288	20376	10008
87-91	8128	9488	17616	8512
88-92	9156	10516	19672	11044
89-93	9492	10696	20188	11444
90-94	9336	11176	20512	12356
91-95	9624	11548	21172	13820
92-96	10612	12632	23244	16032
93-97	11352	13108	24460	16080
94-98	11508	12992	24500	17068
95-99	13472	13628	27100	18448
96-00	14140	14172	28312	18696
97-01	15060	14640	29700	18908
98-02	15684	15244	30928	19788
99-03	16924	16308	33232	20840
00-04	16064	16108	32172	20044
01-05	17470	17032	34502	20350
02-06	20206	17876	38082	21698
03-07	20337	18334	38672	22068
04-08	22748	20296	43044	23046
05-09	25292	22252	47544	25940

Citysnittet

Fr o m 2007 ingår 22 mätpunkter i Citysnittet. Från början var det 20 gator som räknades. Cykelpassagen till/från city har räknats sedan 1999. Antalet cyklar och mopeder har år 2009 uppmätts till c:a 60300 cyklar/dygn, vilket är en marginell minskning jämfört med 2008. Ser man på femårsmedelvärdet 2005-2009 blir det istället en ökning på 20 procent.

Mopedandelen var c:a 5 procent.

Karta över Citysnittet:

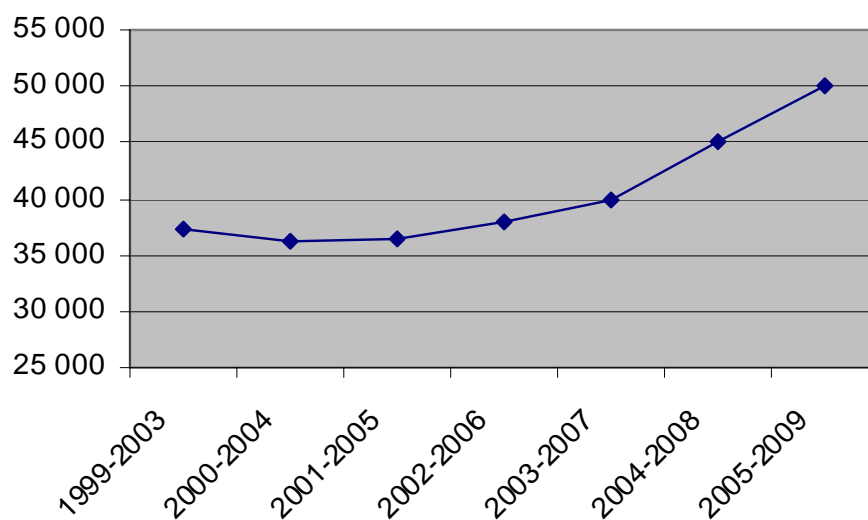


Den mest cykeltrafikerade mätpunkten i Citysnittet är Strömbron (pkt 18 på kartan). Där uppmättes under 2009 över 11000 cyklister (c:a 200 cyklister fler än 2008). Sankt-Eriksbron, Strandvägen och Klara Mälarstrand är också punkter hög andel cykeltrafik i Citysnittet med 5300-7100 cyklister/dygn och mätplats. Sankt Eriksbron hade under mätperioden 2009 c:a 7100 cyklar/dygn vilket är en ökning på 7 procent sett till 2008.

Rullande 5-års medelvärden ser ut på följande sätt i Citysnittet:

Medelvärde	
1999-2003	37 345
2000-2004	36 181
2001-2005	36 504
2002-2006	38 024
2003-2007	39 931
2004-2008	45 004
2005-2009	50 136

Citysnittet: Rullande 5-års medelvärde



Huvudgator och därmed parallella gator

Några huvudgator och därmed parallella gator har räknats sedan 1999 i syfte med att se fördelningen av cykelandelen mellan gatorna. I tabellen nedan kan man se hur fördelningen ändras mellan huvudgator och parallella gator under de olika åren. I de flesta grupperna ser man mindre förändringar genom åren. Under 2008 var den största förändringen i grupp A och D tillsammans med F där cyklisterna på huvudgatan minskat i förhållande till parallella gatan. År 2009 är det fortfarande A och F tillsammans med grupp G, som visar störst förändring.

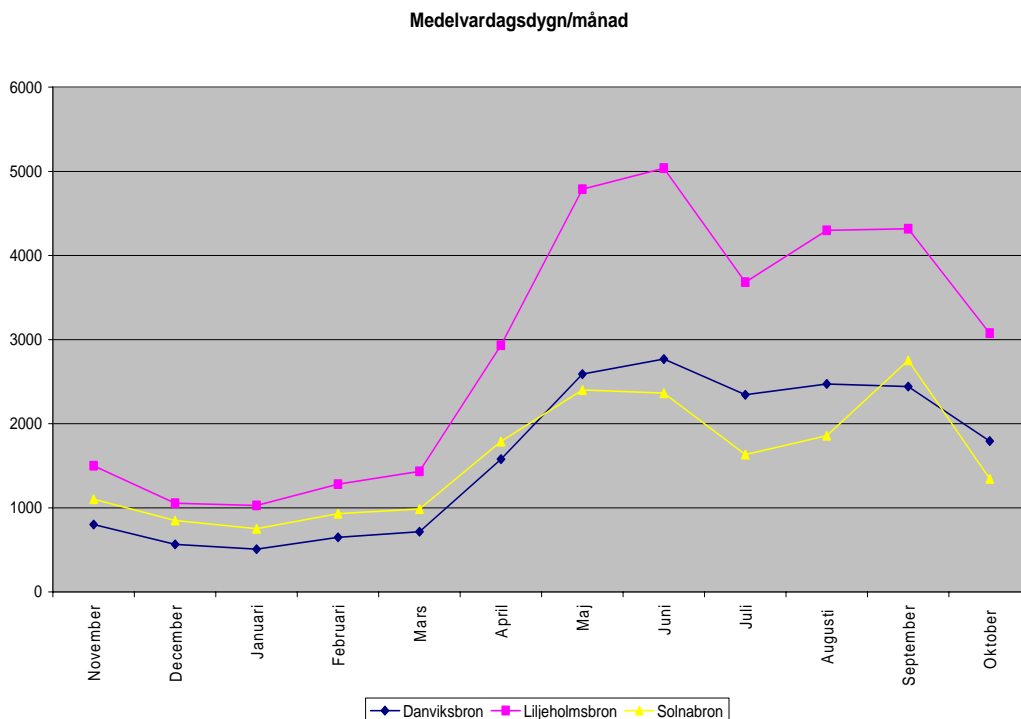
GRUPP	RÄKNEGATA	MELLAN	OCH	2009	2005-2009	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
				ANTAL CYKLAR/ MOP	ANTAL CYKLAR/MOP MEDEL	Procentuell fördelning inom gruppen										
A	ODENGATAN	DÖBELNSGATAN	TULEGATAN	1704	1563	81	81	70	74	77	67	67	60	57	56	68
	SURBRUNNSGATAN	DÖBELNSGATAN	TULEGATAN	810	1110	19	19	30	26	23	33	33	40	49	44	32
B	FLEMINGGATAN	INEDALSGATAN	POLHEMSGATAN	2258	1773	76	79	72	73	79	77	79	78	76	78	79
	PARKGATAN	INEDALSGATAN	POLHEMSGATAN	608	510	24	21	28	27	21	23	21	22	24	22	21
	KUNGSHOLMS STRAND	INEDALSGATAN	POLHEMSGATAN	1636	943											
C	HORNSGATAN	RINGVÄGEN (V-UT)	ROSENLUNDSGATAN	1372	1163	55	56	57	57	57	60	64	62	65	62	66
	BRÄNNKYRKAGATAN	RINGVÄGEN (V-UT)	LUDVIGSBERGSGATAN	372	323	22	23	18	21	19	21	18	17	17	17	18
	KRUKMAKARGATAN	RINGVÄGEN (V-UT)	ROSENLUNDSGATAN	324	343	22	22	25	22	24	19	17	21	18	20	16
	SÖDER MÄLARSTRAND	VÄSTERBRON	SLUSSEN	1932	1493											
D	FOLKUNGAGATAN	ÖSTGÖTAGATAN	SÖDERMANNAGATAN	382	343	39	45	63	36	31	33	31	37	26	31	34
	TJÄRHUVSGATAN	ÖSTGÖTAGATAN	SÖDERMANNAGATAN	754	710	61	55	37	64	69	67	69	63	74	69	66
E	BIRGER JARLSGATAN	SURBFUNNSGATAN	FREJGATAN	1086	823	36	29	23	23	26	27	26	28	37	34	33
	ROSLAGSGATAN	SURBFUNNSGATAN	FREJGATAN	2158	1773	64	71	77	77	74	73	74	72	69	66	67
F	KARLAYÄGEN	NYBROGATAN	SIBYLEGATAN	1570		66	64	57	53					62	67	61
	ÖSTERVALMSGATAN	NYBROGATAN	SIBYLEGATAN	1000		34	36	43	47					38	33	39
G	RENSTERNAS GATA	BONDEGATAN	ÅSÖGATAN	1082		55	55	61	55					60	60	52
	NYTORGGATAN	BONDEGATAN	ÅSÖGATAN	980		45	45	39	45					37	40	48
H	SANKT ERIKSGATAN	S:T GÖRANSGATAN	FLEMNGGATAN	2372		68	67	64	67					60	62	63
	FRIDHEMSGATAN	S:T GÖRANSGATAN	FLEMNGGATAN	1406		32	33	36	33					37	38	37

Årsvariationen

Cykeltrafikens årsvariation skiljer sig avsevärt från biltrafikens. Om det regnar eller framförallt snöar en dag märks det tydligt i cykeltrafikdatat. Vad som blir tydligt vid jämförelse med tidigare års medelvardagsdygn är att den stora cykelsäsongen blir allt längre och att vintercyklingen de senaste fyra åren ökat med över 100 procent.

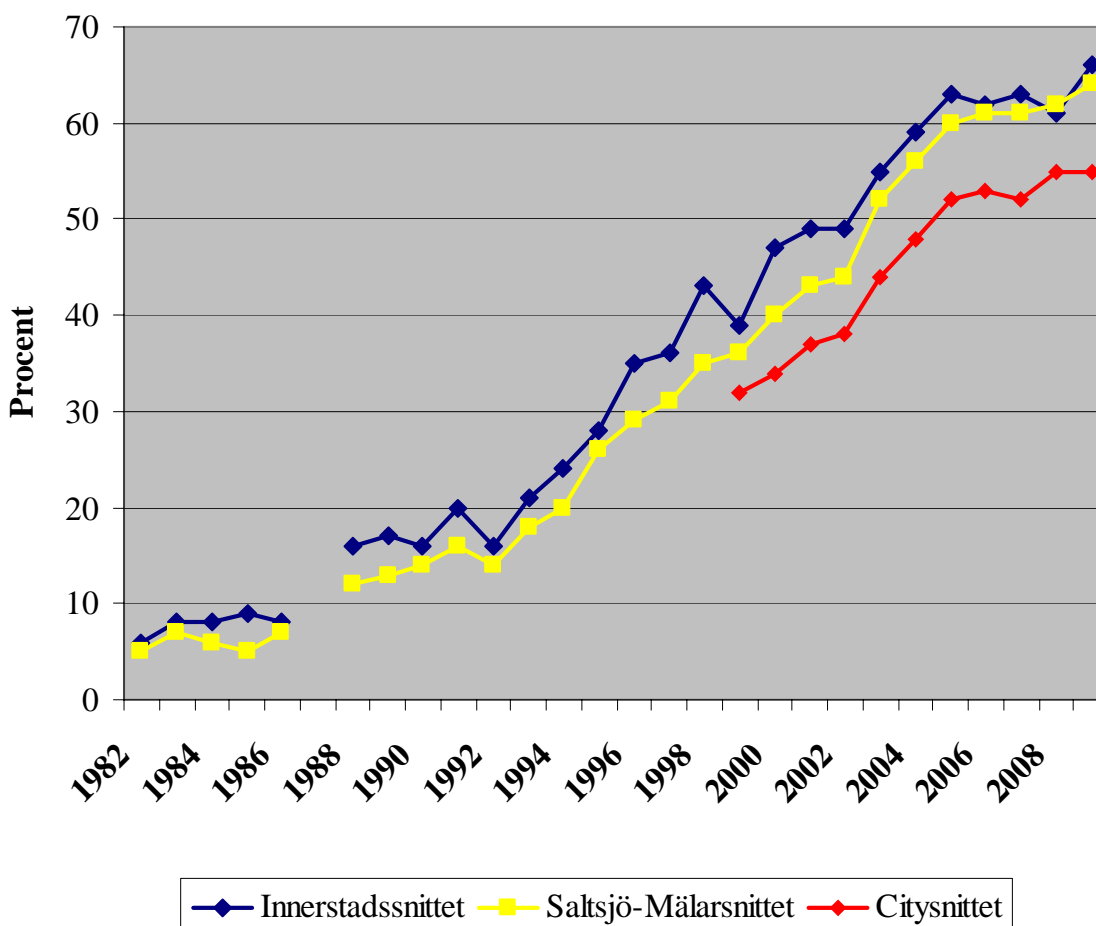
Stockholms Stad har idag 13 mätstationer där cykeltrafiken registreras kontinuerligt. Mätstationerna ger en bra överblick hur cykeltrafiken varierar under dygnet, månaderna och året men värdena är inte tillräckligt noggranna för att kunna redovisas i den årliga cykelstatistiken. De nerfrästa induktiva slingorna fungerar inte lika bra för cyklar som för bilar och utformningen är sådan att i vissa fall kan cyklisterna köra mellan eller utanför detektorerna.

I följande diagram visas hur medelvardagsdygnen/månad varierar vid 3 av mätstationerna. Enligt bilden nedan ökar cykeltrafiken kraftigt i mars/april och når toppen i juni. I juli går cykeltrafiken ner under semestrarna, för att sedan stiga i augusti.



Hjälmanvändningen

Hjälmanvändning noteras också vid cykelräkningarna. Det har varit en ökande tendens under många år, däremot har inga stora förändringar skett under de senaste 4 åren. 2009 skiljer sig inte avsevärt från föregående år. Innerstadssnittet kom upp till 66 procent, 5 procent mer än sommaren innan, Saltsjö-Mälarsnittet ökade 2 procent och hjälmanvändandet i Citysnittet ligger kvar på procent.



|