



Stockholms trafikutveckling 2015

- cykel och gång

Rapport april 2016

Stockholms trafikutveckling 2015- cykel och gång
Rapport april 2016

Dnr: T2016-00800

Utgivningsdatum: 2015-04-14

Utgivare: Stockholms Trafikkontor

Kontaktperson: Tobias Johansson, Per Karlsson, Stefan Eriksson

Omslagsfoto: Tobias Johansson

Sammanfattning

Cykeltrafiken¹

I maj 2015 var cykelpassagera fler över innerstadssnittet än i maj 2014, medan Saltsjö-Mälarsnittet och Citysnittet minskade något. För innerstadssnittet var femårsmedelvärdet 2011-2015 högre än 2010-2014 och trenden vändes i positiv riktning. Ökningen motsvarar dock inte vad som krävs för att cykelplanens mål till 2018 om att antalet passager i stadens räknepunkter ska öka med 50%. Sedan början av 90-talet har ökningstakten varit mycket hög och generellt har ökningen minskat i omfattning de senaste åren.

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde		femårsmedelvärden		
	2015	2014	2011- 2015	2010- 2014	2009- 2013
Innerstadssnittet	58 370	52 060	59 078	57 320	57 760
Saltsjö-Mälarsnittet	30 320	32 720	34 310	34 400	34 280
Citysnittet	58 832	59 950	62 137	61 370	59 550

Tabell 1: Antal passager per dygn för tre räknepunkter i maj-juni 2015.

Sedan 2011 bygger trafikkontoret fasta mätstationer för cykel som räknar dygnet runt, året om. I mars 2016 fanns 55 cykelmätstationer i drift, fördelade på ca 39 platser och trafikkontoret kan med dessa verifiera resultatet från de manuella mätningarna om ökad cykeltrafik under våren i innerstadssnittet.

Fotgängarmätningar

Intresset och behovet av data från alla trafikslag ökar och sedan 2015 räknas också antalet fotgängare manuellt över vissa snitt. Då dessa mätningar startade under fjolåret finns ännu inga mätserier att analysera och data presenteras därför endast översiktligt. Trafikkontoret har också påbörjat ett arbete med att installera automatiska gångmätstationsstationer för att kunna följa utvecklingen av gångtrafiken över hela året.

¹ Med cykel menas i rapporten även moped utan registreringsskylt om inte annat anges. Mopederna utgör 1-4% av cykeltrafiken.

Innehåll

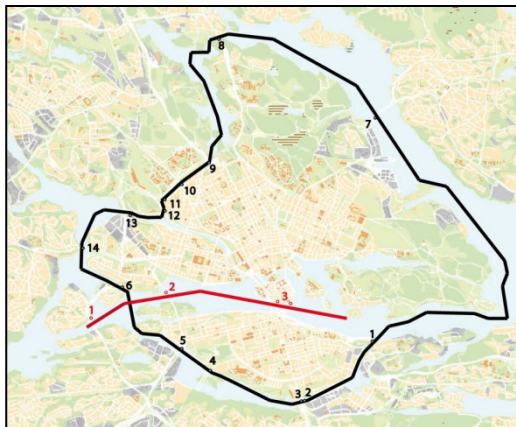
Sammanfattning	3
<i>Cykeltrafiken</i>	3
<i>Fotgängarmätningar</i>	3
 Cykelräkningar 2015	 5
<i>Urval och metod</i>	5
<i>Innerstaden</i>	6
<i>Innerstadssnittet</i>	7
<i>Saltsjö-Mälarsnittet</i>	7
<i>Citysnittet</i>	8
<i>Ytterstaden</i>	8
<i>Automatisk räkning av cyklister</i>	9
<i>Delresultat 2015</i>	9
<i>Cykelhjälsanvändning</i>	12
<i>Andel mopeder</i>	12
<i>Innerstaden</i>	13
<i>Ytterstaden</i>	13

Cykelräkningar 2015

Vid mätningarna registreras både cyklar och mopeder och i redovisningen av mätningarna avses om inte annat anges både cyklar och mopeder. Mopederna utgör 1-3% av passagera i snitten och 4-5 % på övriga gator, se sidan 12.

Urval och metod

Sedan 1980 räknas antalet passager i innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet, och 1999 utökades mätningarna med citysnittet, se Figur 2 och 3. 2011 påbörjades också mätningar i utvalda områden i ytterstaden.



Figur 1: Innerstadssnittet (14 mätpunkter) och Saltsjö-Mälarsnittet (4 mätpunkter).



Figur 2: Citysnittet 20 mätpunkter. (St Eriksbron och Barnhusbron ingår inte i citysnittet).

Mätningarna genomförs under maj - juni och utförs av trafikobservatörer under sex timmar i tidsintervallerna kl. 07-09, 12-14 och 16-18 på en vardag (måndag-torsdag). Dessa sex timmar utgör ca 40-50 % av dygnstrafiken. Vid redovisning av cykelstatistik räknas sextimmarsvärdet om till ett dygnsvärde. Eftersom cyklisterna räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer till en viss del bero på väderleken under mättillfället. Vid jämförelser över tiden används därför ett medelvärde för de fem senaste åren, det så kallade femårsmedelvärdet.

I ytterstaden mäts cykelflödet i första hand med mobil slangutrustning under senare delen av augusti och september. Mätningarna sker då under en vecka och ett dygnsmedelvärde redovisas. Manuella mätningar sker även i ytterstaden och då registreras även fotgängare samt cykelhjälm användning.

Den årliga cykelrapporten har tidigare varit en bilaga till den årliga rapporteringen av motorfordonsutvecklingen, men då intresset för cykel- och gångtrafiken ökat kommer en utökad fristående rapport att skrivas från och med hösten 2016.

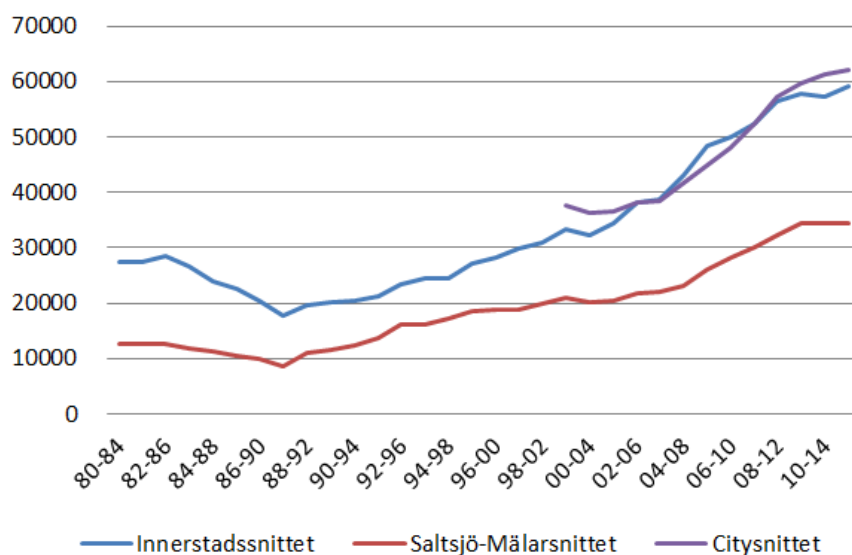
Innerstaden

	Årsvärde	Femårsmedelvärde		
	2015	2011-2015	2010-2014	2009-2013
Innerstadsnittet	58 370	59 078	57 320	57 760
Saltsjö-Mälarsnittet	30 320	34 310	34 400	34 280
Citysnittet	58 832	62 137	61 370	59 550

Tabell 2: Antal cykelpassager per dygn för tre räkneseffekt i maj-juni.

Antalet passager över snitten ligger kvar på en hög nivå, se figur 3. Vid en jämförelse av medelvärdet 2010-2014 och medelvärdet 2011-2015 visar mätningarna att Citysnittet och Saltsjö-Mälarsnittet ligger kvar på en i stort sett oförändrad nivå medan innerstadsnittets femårsmedelvärde ökade med ca 3 %, se tabell 2.

Sedan början av 90-talet har ökningstakten varit mycket hög och generellt har ökningen minskat i omfattning de senaste åren, men trenden ser ändå ut att fortsätta i positiv riktning. 2014 års negativa trend har inte upprepats under 2015.



Figur 3: Antalet cykel- och mopedpassager per dygn, redovisat som femårsmedelvärden.

Innerstadssnittet

Under försommaren 2015 registrerades ca 58 370 passager över innerstadssnittet i snitt under ett dygn. Det rullande femårsmedelvärdet ökade från 57 320 passager till 59 078 passager och motsvarar en ökning på 3 %. Vädret var något sämre jämfört med 2014, men en liten ökning kan ändå konstateras. På 10 år har innerstadssnittet ökat med 71 %. Flest passager in över innerstadssnittet gjordes över Liljeholmsbron och Skanstullsbron, följt av Tranebergsbron och Danviksbron, se Tabell 3.

Södra sidan	Antal passager	Norra sidan	Antal passager
Liljeholmsbron	8 380	Tranebergsbron	6 260
Skanstullsbron	6 800	Solnabron	5 140
Danviksbron	5 420	Uppsalavägen	4 320
Skansbron	4 240	G:a Lidingöbron	3 620

Tabell 3: Antalet passager i innerstadssnittets mätpunkter med flest antal passager per dygn under 2015.

Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet hade ca 34 310 passager i snitt under 2011-2015 jämfört med 34 400 under 2010-2014, vilket är en obetydlig minskning. Årsvärdet för 2015 var 30 320, vilket är 7 % färre passager jämfört med 2014 (32 720),

Vid Slussen (Skeppsbron och Munkbron) var passagererna drygt 23 000 under 2015 jämfört med drygt 22 000 under 2014. På Essingeleden och Västerbron minskade cyklandet något. Totalt i Saltsjö-Mälarsnittet har det rullande femårsmedelvärdet ökat med 69 % de senaste 10 åren. Flest passager uppmättes via Skeppsbron och Munkbron, se Tabell 4.

Mätplats	Antal passager
Skeppsbron	14 240
Munkbron	8 860
Västerbron	6 000
Gröndalsbron	1 220

Tabell 4: Antalet passager per dygn över Saltsjö- Mälarsnittet under 2015.

Citysnittet

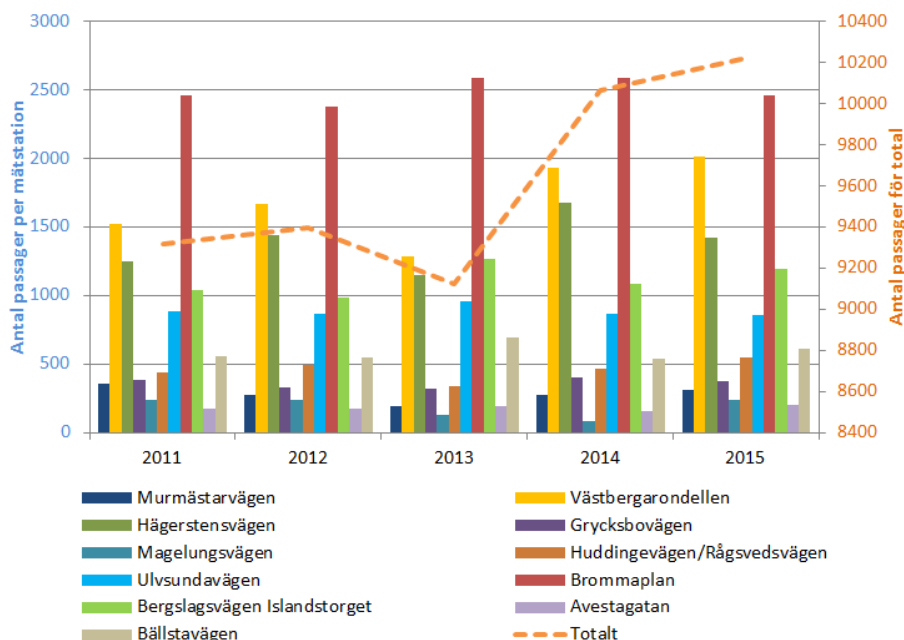
2015 registrerades 58 832 passager per dygn i citysnittet. Det är en minskning med ca 2 % jämfört med 2014. Femårsmedelvärdet visar dock på en liten ökning om drygt 1 % och sett till de senaste 10 åren uppgår ökningen till 70 %. Strömbron och Klara Mälarstrand har flest cykelpassager i citysnittet, se Tabell 5.

Mätplats	Antal passager	Mätplats	Antal passager
Strömbron	15 256	Sveavägen	3 416
Klara Mälarstrand	8 546	Torsgatan	3 130
Strandvägen	5 424	Kungsbron	3 100
Birger Jarlsgatan	3 868	Sturegatan	2 080

Tabell 5: Mätpunkter i Citysnittet med flest antal passager per dygn under 2015.

Ytterstaden

I ytterstaden räknas cyklar både manuellt och med slang i slutet av augusti och början av september varje år. Mätningarna har pågått sedan 2011 och sedan dess kan man se att passagerna ökar något totalt, men att det ser olika ut på olika platser. 2015 års flöden är ca 10 % högre jämfört med 2011 års flöden, se streckad linje i Figur 4.



Figur 4: Uppdelade och summerade cykelpassager från ett urval av ytterstadens mätpunkter.

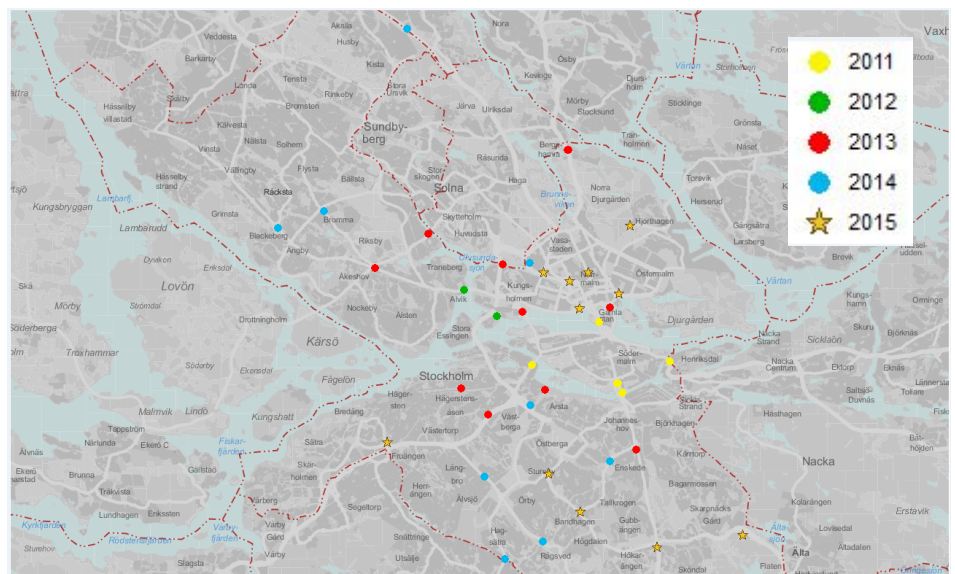
NOT. Den streckade linjen för det totala antalet passager hör till den högra y-axeln (orange), medan mätstationernas särredovisade passager ska jämföras med värdena på den vänstra y-axeln (blå).

Automatisk räkning av cyklister



Cyklar räknas automatiskt av slingor som ligger nedfrästa i asfalten.

Trafikkontoret gör en allt större andel mätningar med automatiska mätstationer som registrerar cykelpassager dygnet runt under hela året. Totalt finns nu 55 stycken cykelmätstationer, vilka är fördelade på ca 39 platser runtom i Stockholms stad, se Figur 5. Ett delmål för utbyggnaden är att innerstadssnittet ska ha komplett uppsättning fasta mätstationer för cykel, men t ex Solnabron och infarten vid Norrtull har ännu inte kunnat byggas p.g.a. alla trafikomläggningar.



Figur 5: Utbyggnad av fasta mätstationer för cykel sedan år 2011.

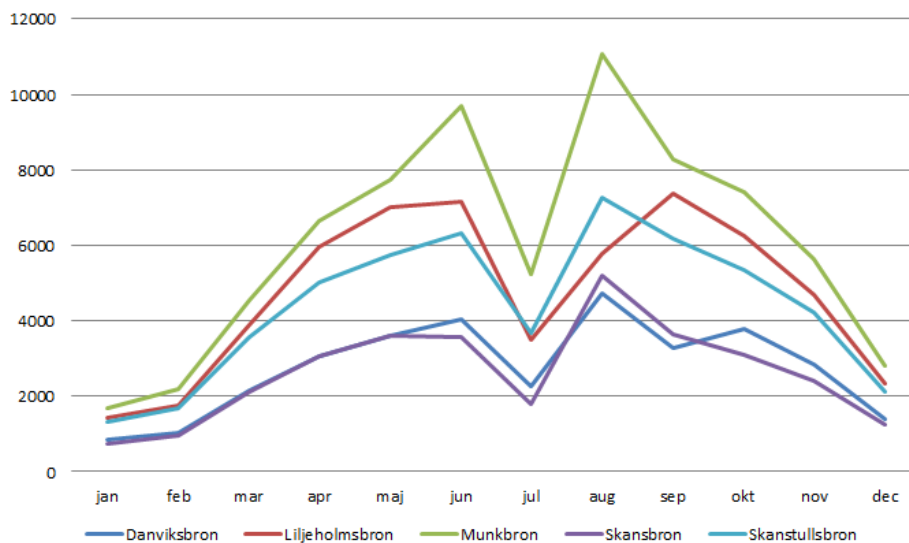
Dessa mätstationer gör det möjligt att redovisa ett mer korrekt dygnsvärde samt ger kunskap om hur cykeltrafiken varierar under ett dygn, en vecka eller året. Det gör det också möjligt att bedöma hur väl de manuella mätresultaten beskriver cykeltrafiken. Stationerna kopplas till en display som visar hur många som passerat stationen, antingen på plats eller på en hemsida.

Delresultat 2015

Då något snitt inte var komplett under 2015, redovisas data från mätstationerna vid Liljeholmsbron, Skansbron, Skanstullsbron, Munkbron och Danviksbron, se Figur 6. Munkbron ingår i Saltsjö-Mälarsnittet och de övriga mätstationerna i innerstadssnittet.

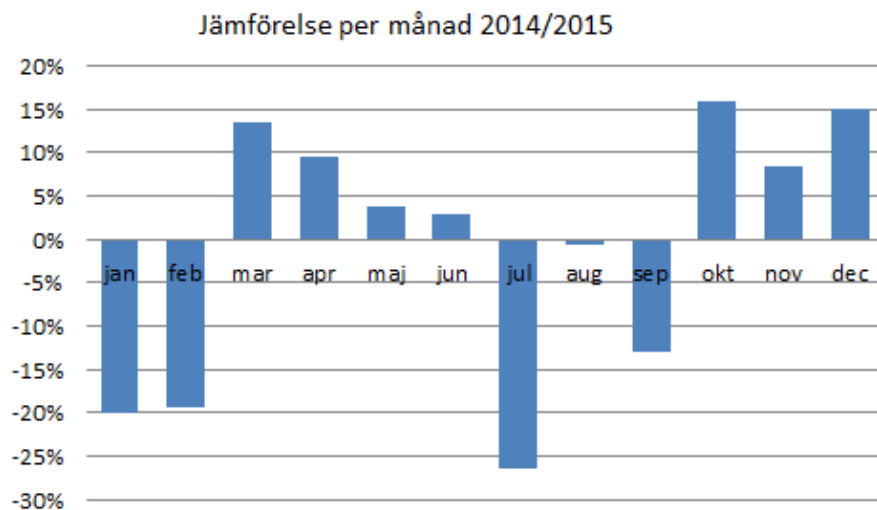
Vid bearbetning av mätresultatet har medelvärden för tisdag-torsdag använts utan att rensas för t ex klämdagar. Detta kan komma att ändras i kommande redovisningar.

Stockholms
trafikutveckling 2015
- cykel och gång
10 (14)



Figur 6: Årsvariation som vardagsmedel (tisdag-torsdag) per månad och station. Observera att siffrorna inte är rensade från passager under röda helgdagar, vilka brukar ha ett lägre antal passager.

Januari, februari, juli och september hade i genomsnitt färre cykelpassager under 2015 jämfört med 2014, se Figur 7. På årsbasis var dock cykeltrafiken jämförbar med 2014.



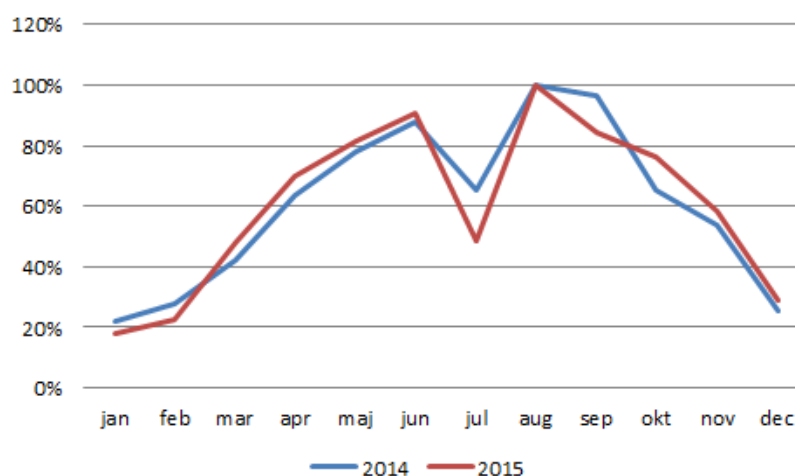
Figur 7: Ökning och minskning per månad för cyklingen under 2015 jämfört med 2014

Under mätdagarna för de manuella cykelräkningarna registrerades ca 2 % fler cyklister 2015 jämfört med 2014. Resultaten från de fasta mätstationerna bekräftar ökningen och för maj månad som helhet var ökningen ca 4 %, se Tabell 6. På helårsbasis var dock passagera 2015 i genomsnitt samma som 2014 för dessa fem mätplatser.

Mätplats	Maj	Årsbasis
Liljeholmsbron	5 %	-7 %
Skansbron	-3 %	-4 %
Skanstullsbron	10 %	0 %
Munkbron	1 %	3 %
Danviksbron	6 %	7 %
Totalt	4 %	0 %

Tabell 6: Utfallet för maj månad samt på årsbasis 2015 jämfört med 2014.

Jämför man passagera per månad med månaden med högst flöde samma år, så är det juli, september och oktober som avviker mest, se Figur 8.



Figur 8: Månadsvis jämförelse med årsmax (augusti).

Cykelhjälmsanvändning

Andel cyklister med cykelhjälm var något högre 2015 än 2014, se Tabell 7. Sedan 2000 har hjälmanvändandet i snitt ökat från knappt hälften till över 80 % av cyklisterna i innerstadssnittet. Citysnittet och Saltsjö- Mälarsnittet visar en liknande ökning.

	2015	2014	2013
Innerstadssnittet	81 %	80 %	77 %
Saltsjö- Mälarsnittet	79 %	76 %	76 %
Citysnittet	70 %	67 %	64 %

Tabell 7: Andel cyklister med hjälm vid olika snitt.

Andel mopeder

I cykelräkningarna ingår mopeder utan registreringsskylt. En skillnad 2015 jämfört med tidigare år är att mopedandelen inte särredovisades vid innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och Citysnittet utan enbart på 19 utvalda huvudgator och parallellgator i innerstaden, se Tabell 8. Mopedandelen är totalt sett en liten del av flödet, men är större för kategorin huvudgator och parallellgator än för räkningsnitten.

	2015	2014	2013	2012
Innerstadssnittet	-	3%	2%	2%
Saltsjö- Mälarsnittet	-	1%	1%	3%
Citysnittet	-	2%	2%	3%
Huvudgator och parallellgator	4%	5%	-	6%

Tabell 8: Andel mopeder (av cykel+moped)

Fotgängarräkningar 2015

Urval och metod

Räkning av fotgängare sker samordnat på de gator där manuella cykelmätningar görs på våren och hösten. Då snitten sammanfaller kan samma observatörer även registrera gångpassager utan att ytterligare resurser krävs. Mätningarna sker under 6 timmar och under samma tider som räkningen av cyklar pågår. Då det ej är klarlagt hur stor del av dygnets flöde dessa timmar utgör så redovisas det faktiska flödet.

I innerstaden räknas fotgängare på 28 platser. Dessa platser utgör passagerna över delar av innerstadssnittet, citysnittet och Saltsjö-Mälarsnittet. I ytterstaden räknas fotgängarna på 31 platser.

Innerstaden

Under försommaren 2015 gjordes fotgängarmätningar i 11 av innerstadssnittets mätpunkter för cykel. I dessa mätpunkter registrerades ca 14 500 passager. Då platserna för mätningarna i första hand har valts ut på grund av att cykelflödet är intressant så kan flödena tyckas låga. Vissa delar av de mätta gatorna har markant högre flöden än vid mätsnittet, men för att följa utvecklingen är detta av mindre betydelse. Flest passager registrerades vid Drottninggatan och Kungsbron, se Tabell 8.

Mätplats	Antal passager	Mätplats	Antal passager
Drottninggatan	7 312	Birger Jarlsgatan	4 845
Kungsbron	6 233	Skanstullsbron	3 781
Klarabergsviadukten	5 245	Nybrogatan	3 627

Tabell 8: Antalet fotgängare i några mätpunkter i innerstadssnittet med flest antal passager per mättillfälle (6 timmar).

Ytterstaden

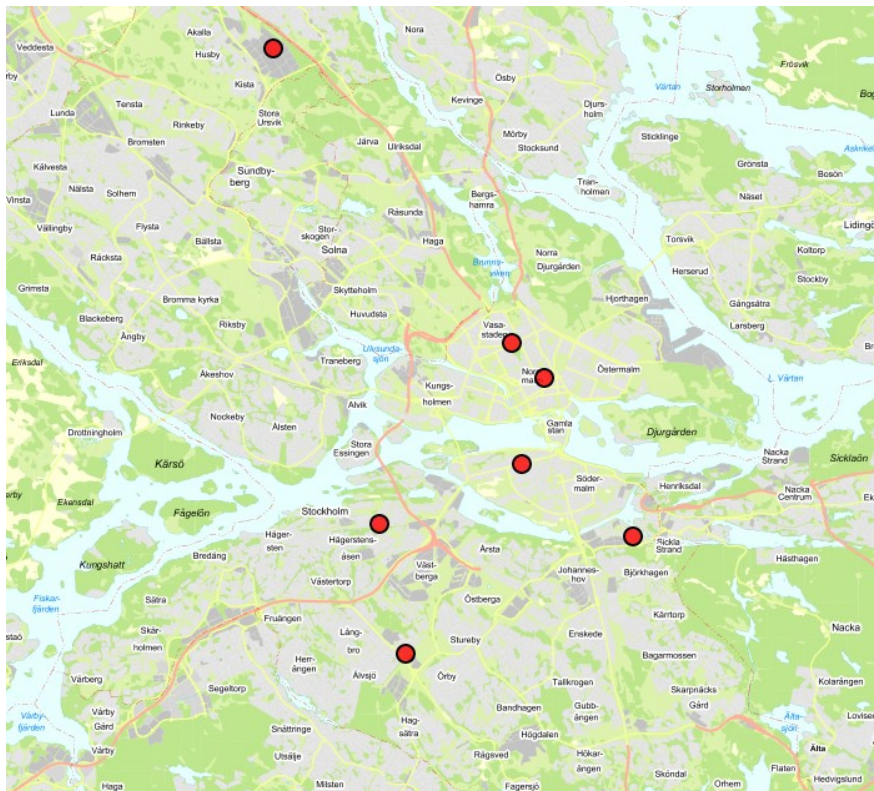
I slutet av augusti och i början av september genomförs cykelmätningarna i ytterstaden. På samma sätt som i innerstaden genomförs också fotgängarräkningar av samma observatörer som räknar cykelpassagerna. 2015 räknades fotgängare på 31 platser i ytterstaden. Se ett urval av de mest trafikerade gångstråken i Tabell 9.

Mätplats	Antal passager	Mätplats	Antal passager
Kistagången	5 690	Torshamnsgatan	880
Bällstabron	1 670	Sockenplan	590
Älvsjö Station	1 280	Korpmossevägen	247

Tabell 9: Antalet fotgängare i några mätpunkter i ytterstaden med flest antal passager per mättillfälle (6 timmar) under 2015.

Automatiska gångtrafikräkningar

För att kunna följa gångtrafikutvecklingen har Trafikkontoret i uppdrag att under 2016 installera 7 stycken automatiska gångtrafikräknare. Målsättningen är att dessa ska driftsättas under hösten 2016 och kommer att mäta flödena på Hornsgatan, Kungsgatan, Odengatan, Kistagången, Hammarby allé, Hägerstensvägen och Johan Skyttes väg, se Figur 9.



Figur 9: Planerade automatiska gångmätstationsstationer under 2016