



# Stockholmstrafiken 2014. Rapport maj 2015

[stockholm.se](http://stockholm.se)

**Stockholmstrafiken 2014**

Maj 2015

**Dnr:**T2015-00962

**Utgivningsdatum:** 2015-05-21

**Utgivare:** Stockholms Trafikkontor

**Kontaktperson:** Tobias Johansson

**Omslagsfoto:** Tobias Johansson

# Sammanfattning

## Trafikmängder

Trafikmätningarna 2014 visade att fordonstrafiken minskade något över samtliga snitt med undantag för innerstadssnittet. Under trängselskattetid minskade dock trafiken även i innerstadssnittet. Största minskningen hade Saltsjö-Mälarsnittet varav Essingeleden hade nästan 5% mindre trafik än 2013. Den långsiktiga trenden är att trafikmängderna minskar inte bara i centrala innerstaden utan även i ett vidare område.

Fordonsräkningar i oktober	2014	2013	2012
Regioncentrumsnitt	885 000	889 000	865 000
Trängselskattesnitt (kl. 06.00-19.00)	361 000	363 000	359 000
Innerstadssnittet	442 000	437 000	439 000
Saltsjö-Mälarsnittet	302 000	310 000	304 000
Citysnittet	243 000	252 000	248 000

Tabell 1 Medelvärde av antalet passager per vardagsdygn. För trängselskattesnittet kl. 06-19.

## Framkomlighet

Trenden för framkomligheten på det kommunala vägnätet är att den fortsätter att förbättras generellt, men att det går något långsammare på vissa rutter i ytterstaden in mot centrala Stockholm. På de mest belastade sträckorna i morgonrusningen är restiderna mellan 1,5 - 2,3 ggr längre än när det inte är någon trängsel. Under eftermiddagen är restiderna mellan 1,7 - 1,9 ggr längre.

I innerstaden ökade framkomligheten något för både bilar och bussar men ökningen är liten och går knappast att märka i det dagliga resandet. Under 2014 var medelhastigheten för bussar i innerstaden fortsatt kring 12-13 km/h inklusive stopp vid hållplatserna och ca 17/km/h exklusive stopp. Jämfört med målet i framkomlighetsstrategin, 20 km/h inklusive stopp vid hållplatser, är detta alldeles för långsamt.

## Cykeltrafiken

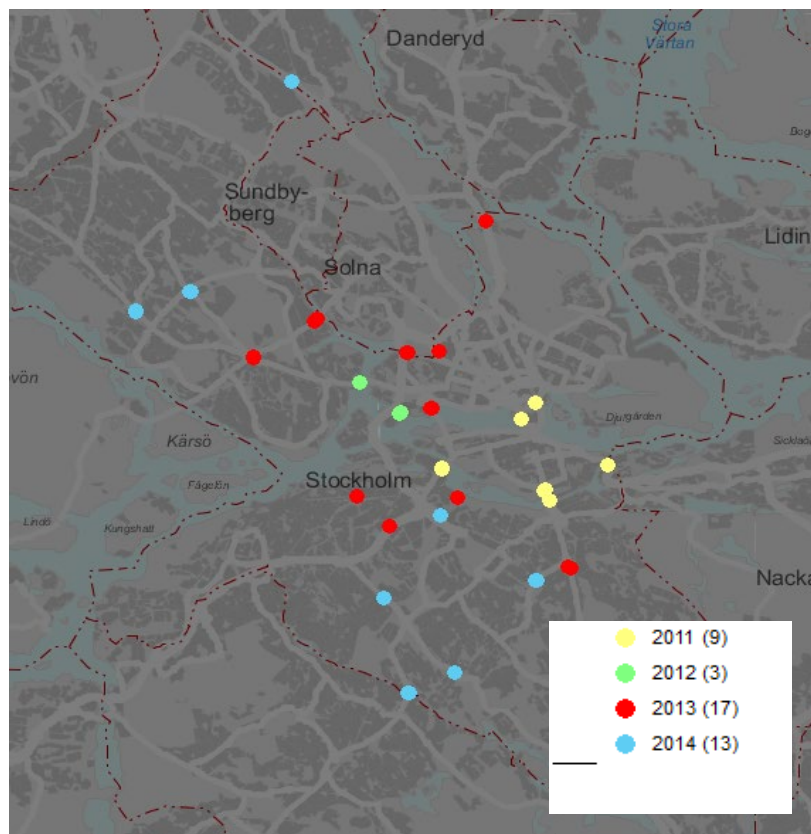
I maj 2014 var cykelpassagera färre än både under 2012 och 2013, vilket förmodligen beror på att vädret i maj 2014 var både kyligt och regnigt. För innerstadssnittet var femårsmedelvärdet 2010-2014 lägre än 2009-2013, vilket innebär att trenden ser ut att gå i motsatt riktning jämfört med stadens mål till 2018 om 50% ökad cykeltrafik och 100% ökning till 2030.

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde	femårsmedelvärden		
	2014	2010- 2014	2009- 2013	2008- 2012
Innerstadssnittet	52 060	57 320	57 760	56 310
Saltsjö-Mälarsnittet	32 720	34 400	34 280	32 240
Citysnittet	69 880	61 370	59 550	57 290

Tabell 2 Antal cykelpassager per dygn för tre räknesnitt i maj-juni 2014.

Resultatet av cykelräkningarna i maj 2014 väcker frågan om den positiva utvecklingen av cyklandet i Stockholm kan ha klingat av? Sedan 2011 bygger trafikkontoret fasta mätstationer för cykel som räknar dygnet runt, året om. Totalt finns nu 42 cykelmätstationer fördelade på 26 platser, se karta nedan. Data från dessa bekräftar resultatet om minskad cykeltrafik från de manuella mätningarna som görs under maj-juni, men visar också att det gjordes fler cykelresor under vinter, vår och höst 2014 jämfört med 2013.

Det innebär att cyklandet har ökat om man ser det utifrån ett helårsperspektiv, men att toppnivåerna under maj och juni har minskat.



Figur 1: Utbyggnad av fasta mätstationer för cykel fram till 2014.

# Innehåll

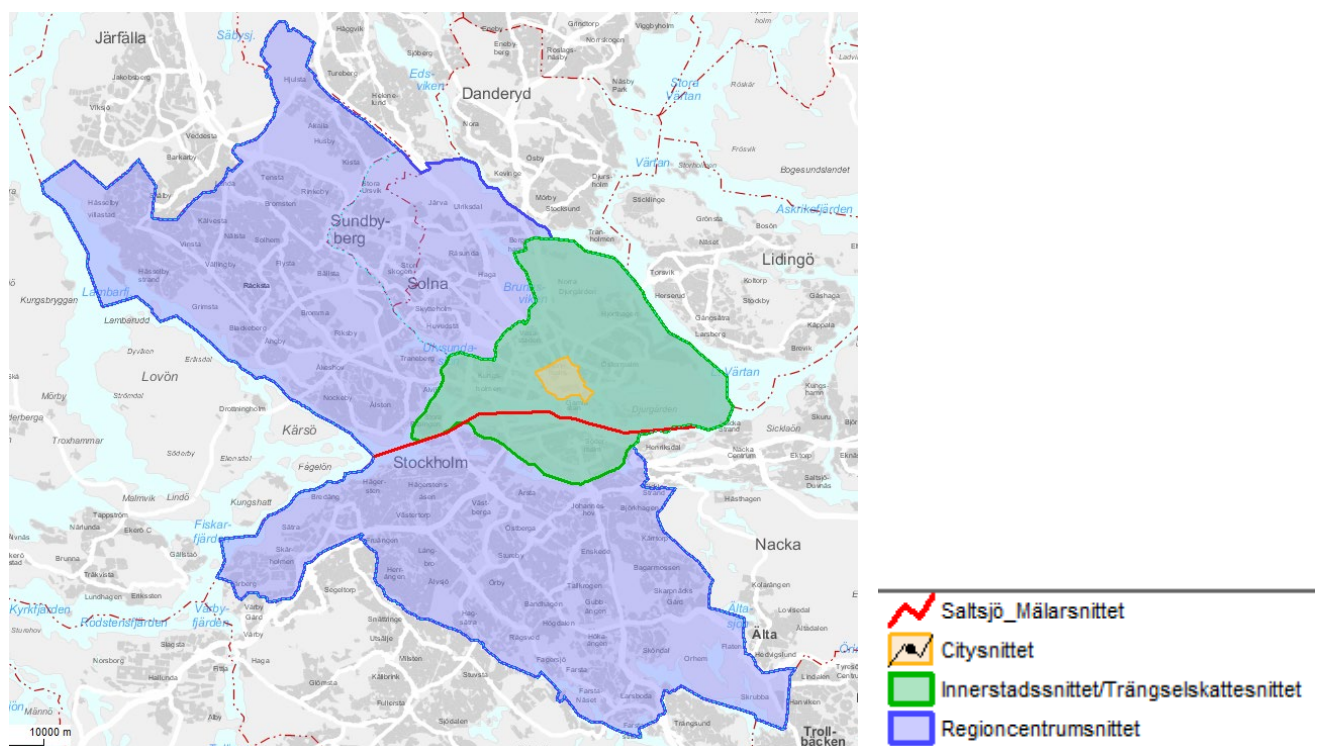
<b>Motorfordonsräkningar 2014</b>	<b>6</b>
Bakgrund	6
Resultat	8
<i>Trängselskattesnittet, innerstadssnittet och regioncentrumsnittet</i>	8
<i>Citysnittet</i>	10
<i>Södra Länken, Essingeleden och Saltsjö-Mälarsnittet</i>	11
Restider och framkomlighet	12
<i>Restidsförlängning förmiddag</i>	13
<i>Restidsförlängning eftermiddag</i>	14
<i>Medelhastighet bil och buss 2014</i>	15
 <b>Cykelräkningar 2014</b>	 <b>16</b>
<i>Urval och metod</i>	16
Femårsmedelvärden manuella räkningar	17
<i>Innerstadssnittet</i>	18
<i>Saltsjö-Mälarsnittet</i>	18
<i>Citysnittet</i>	19
Automatisk räkning av cyklister	19
<i>Delresultat 2014</i>	20
Cykelhjälm användning	22
Andel mopeder	22

# Motorfordonsräkningar 2014

## Bakgrund

Trafikflödesdata som redovisas i denna rapport kommer från i huvudsak tre typer av mätningar. Dels mätningar med mobila utrustningar som placeras ut under mätperioden, dels fasta mätstationer som mäter kontinuerligt under hela året. Därutöver hämtas trafikflödesdata från andra system som primärt inte räknar trafik, men där den funktionen ändå finns tillgänglig. Det är t ex trängselskattesystemet och trafikledningssystemet (MCS) för E4/Södertäljevägen-Essingeleden-Uppsalavägen E18/Kymlingelänken-Enköpingsvägen och Väg 75/Södra länken.

Varje år i oktober genomför trafikkontoret mätningar och analyser av trafiksituationen i Stockholm. Trafikens intensitet mäts genom flödesmätningar, i huvudsak lokaliserade till de geografiska snitt som visas i kartan nedan.



Figur 2: Rapporten bygger på mätning av trafiken i dessa snitt.

Saltsjö-Mälarsnittet är en indikator på den regionala balansen mellan norra och södra regionhalvan med avseende på lokalisering av bostäder och arbetsplatser. Riktningsfördelningen i rusningstid ger en bild av hur denna balans ser ut.

Regioncentrumsnittet bildas av de yttre gränserna för Stockholm, Solna och Sundbybergs kommuner och mäter in- och utpendling över detta snitt. Det ger därmed en indikation på hur trafiken i hela regionen utvecklas.

Trafiken över innerstadssnittet har redovisats under många år, medan trängselskattesnittet tillkom i samband med försöket med trängselskatt 2006. Även om innerstadssnittet specifikt mäter trafiken till och från innerstaden så ger det en bild av hur trafiken utvecklas i kommunen. Förutom smärre skillnader i placeringen av räknepunkterna är skillnaden att siffrorna för trängselskattesnittet utgörs av trafik mellan kl. 06.00 – 19.00, medan siffror för innerstadssnittet avser trafiken över hela dygnet. Det finns också en skillnad i mätmetod för några punkter i innerstadssnittet, jämfört med trängselskattesnittet. Essingeleden och Södra länken redovisas separat för att kunna följa omfördelningen av trafik från innerstaden.

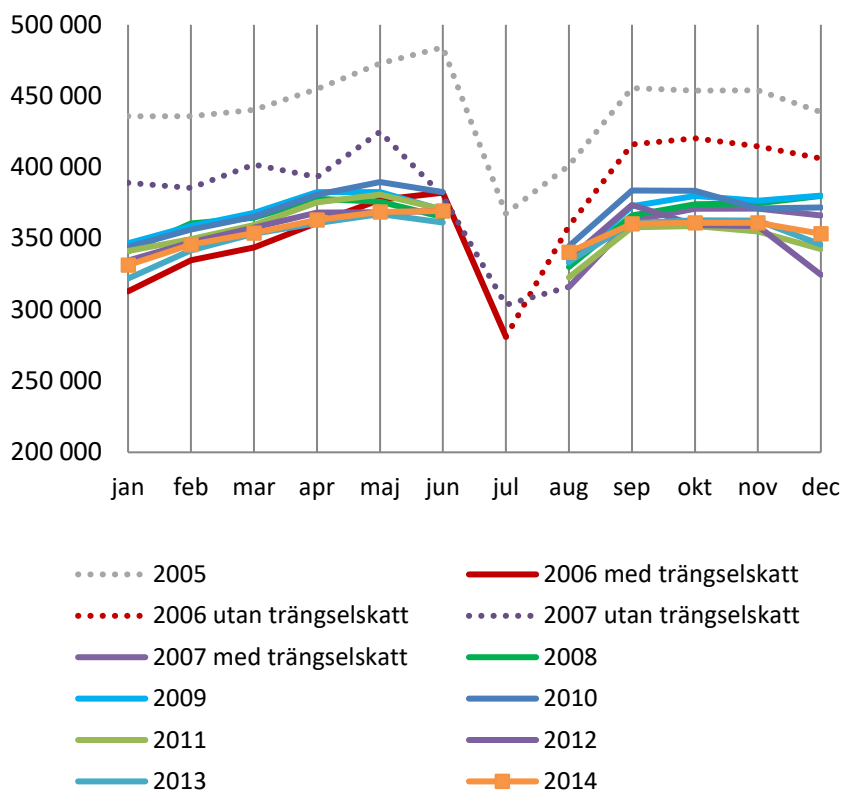
Citysnittet består av ett centralt snitt runt ett område på nedre Norrmalm som indikator på aktiviteten i centrum. Även detta har redovisats under många år.

## Resultat

### Trängselskattesnittet, innerstadssnittet och regioncentrumsnittet

En genomsnittlig vardag under oktober 2014 (kl 06.00 – 19.00) passerade ca 361 000 fordon över trängselskattesnittet, jämfört med 363 000 f/d (fordon per dygn) för motsvarande period 2013. Jämfört med 2005, före trängselskatten, är detta 20 % lägre, se även figuren nedan.

Detta är sista mätvärdet med trängselskattesnittet i denna version, då öppnandet av Norra länken och kommande höjningar av beloppet samt trängselskatt på Essingeleden kommer att förändra trafikströmmarna.



Figur 3: Trafikens årsvariationer för åren 2005 - 2014 över trängselskattesnittet.

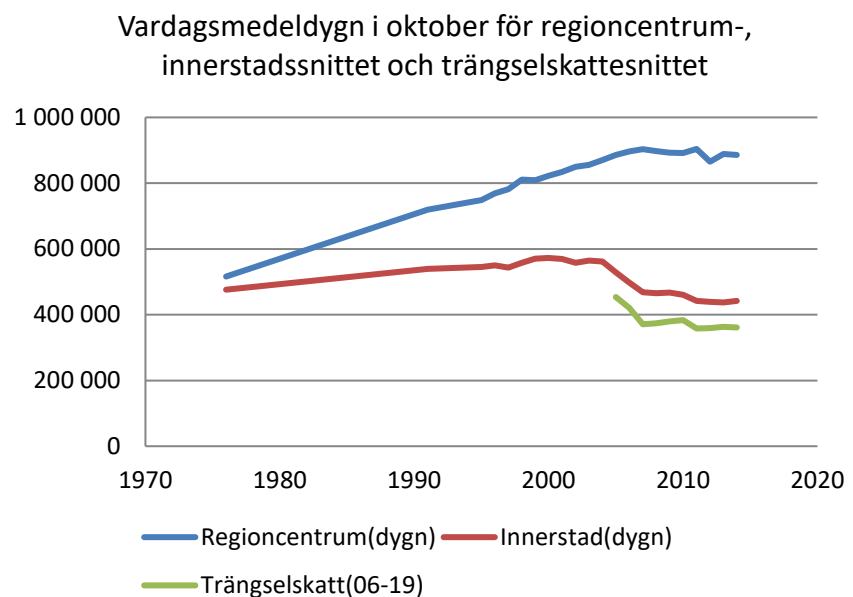


Dygnstrafikflödet över innerstadssnittet ökade jämfört med föregående år. 2014 passerade 442 000 f/d jämfört med 437 200 f/d för 2013, se tabell 3. Ökningen ligger utanför avgiftsbelagd tid eftersom passagera över trängselskattesnittet mellan kl. 06-19 var något färre än 2013.

	Regioncentrum (dygn)	Innerstad (dygn)	Trängselskatt (06-19)
2010	891 500	460 000	383 537
2011	904 000	442 000	358 019
2012	865 708	439 194	359 405
2013	888 867	437 258	362 729
2014	885 362	442 304	361 103

Tabell 3: Summor per snitt de senaste fem åren.

För regioncentrumsnittet registrerades 885 000 f/d 2014, jämfört med 889 000 f/d för 2013 vilket är en minskning med mindre än 1 %. I ett längre perspektiv, se figur 4 ökade trafiken över regioncentrumsnittet med ca 2,5 % i snitt per år mellan 1976 till 2006. Sedan 2007 har dock trafikmängderna minskat med ca 0,3 % per år.



Figur 4: Antal fordonspassager per vardagsmedeldygn i oktober över innerstadssnittet, trängselskattesnittet och regioncentrumsnittet sedan 1976.

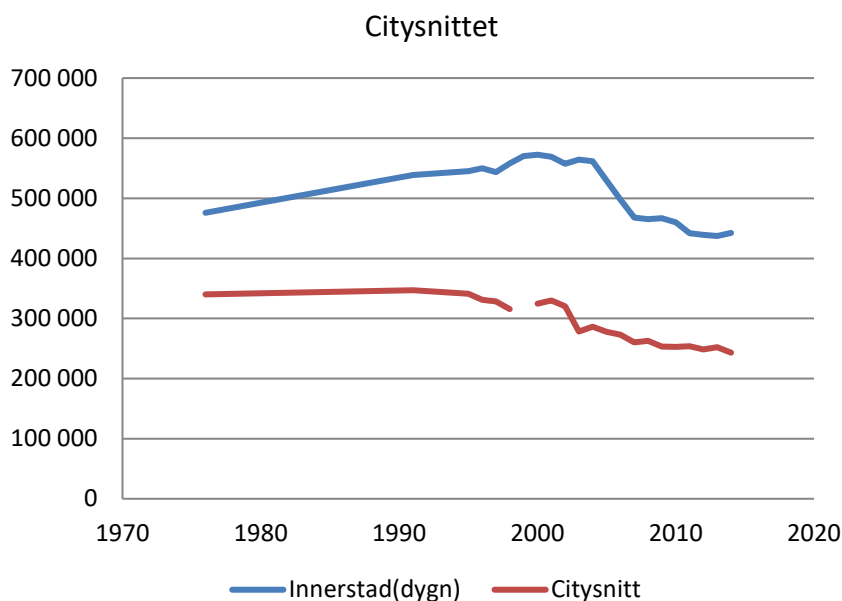
## Citysnittet

Under 2014 registrerades 243 000 f/d, se tabell 4. Trafikkontoret bedömer att det är trafikomläggningar vid Slussen som fördelar om och tränger bort trafik från främst Strömbro, Vasabron och infarterna till Klaratunneln.

År	Citysnittet
2010	252 600
2011	253 900
2012	248 500
2013	252 000
2014	243 100

Tabell 4: Citysnittet trafikmängder de senaste fem åren.

Generellt har trafiken i city inte minskat lika mycket som trafiken över innerstadssnittet efter att trängselskatten infördes och det är sannolikt anpassning till trängselskattesystemet för att undvika onödiga passager av trängselskatteportalerna. Däremot började trafiken minska redan under mitten av 1990-talet, se figur 5 och har minskat med nästan 30 % sedan 1976..



Figur 5: 2014 hade citysnittet det lägsta uppmätta flödet i oktober sedan 1976 (Bortfall 1999.)

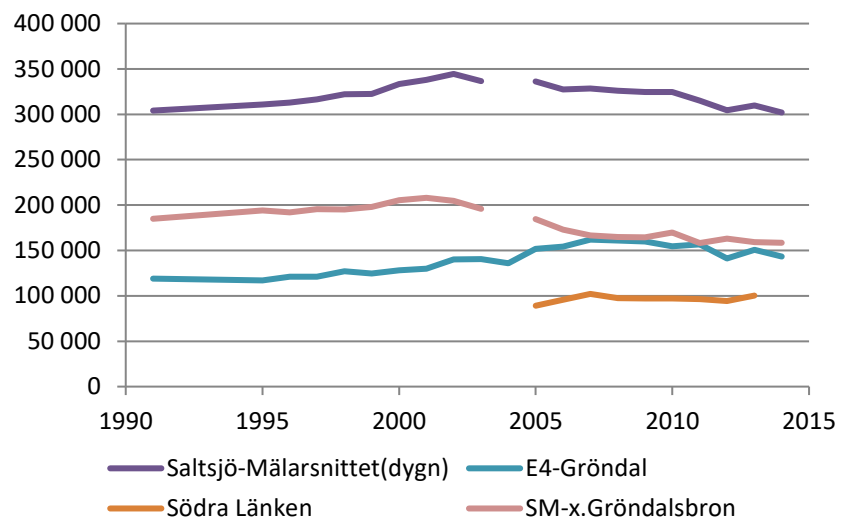
### Södra Länken, Essingeleden och Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet som helhet hade 302 000 f/d 2014 jämfört med 309 800 f/d 2013, se tabell 5. Data saknas delvis för Södra länken under 2014 men trafikmängden bedöms vara samma som under 2013, dvs ca 100 000 f/d.

	Saltsjö-Mälarsnittet	E4-Gröndal	Södra Länken
2010	324 500	154 710	96 959
2011	314 943	156 756	96 511
2012	304 410	141 299	94 300
2013	309 784	150 702	100 229
2014	302 000	143 410	100 000*

Tabell 5 Summor per snitt/plats för de senaste fem åren.

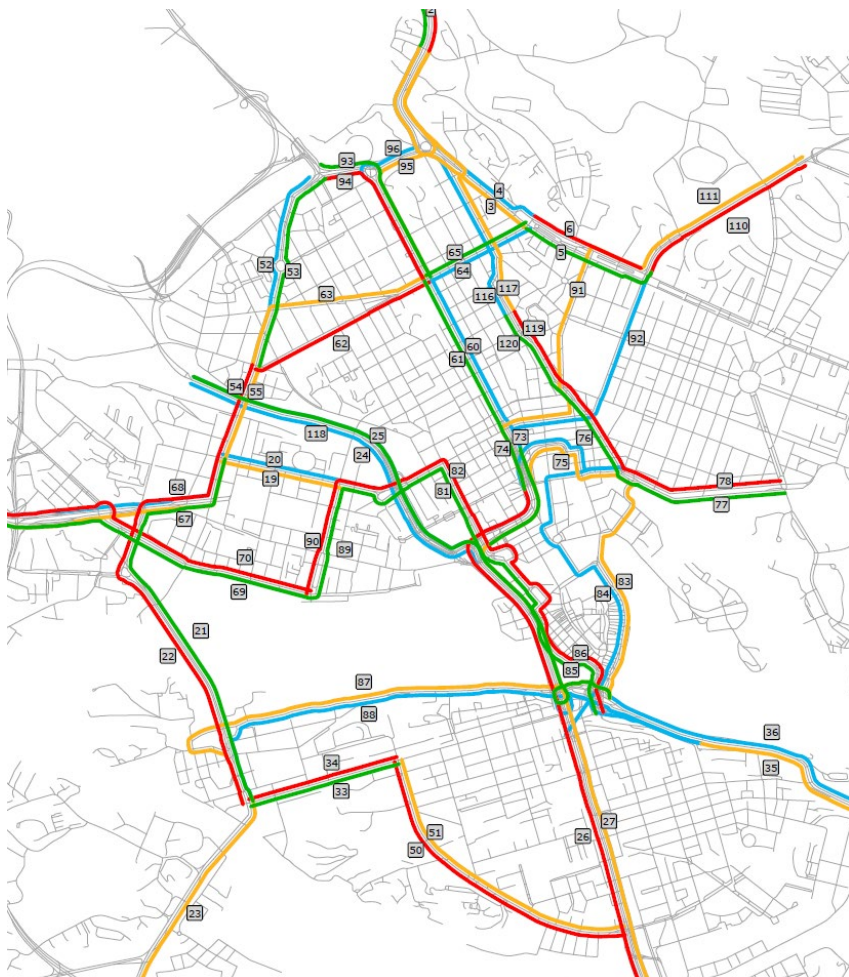
Det är det lägsta sedan 1990 då 304 000 f/d passerade Saltsjö-Mälarsnittet, se figur 6. Saltsjö-Mälarsnittet minskar i samma takt som regioncentrumsnittet, men Södra länken får snarare mer trafik. Det kan vara en effekt av trafikbegränsningar p.g.a. arbetet med Slussen, som tränger ut trafik ur innerstaden.



Figur 6: Förändring av antalet fordonspassager över Saltsjö-Mälarsnittet och i Södra Länken sedan oktober 2005 (Databortfall 2004)

## Restider och framkomlighet

Sedan 2004-2005 mäts restider på ca 100 rutter i innerstaden (se figur 7) och ytterstaden. Restiderna kan sedan räknas om till medelhastigheter för sträckorna. I redovisningen ingår inte mätningar för det statliga vägnätet.



*Restidsmättingskameror monterade på trafiksignal*

*Figur 7: Restidsmätning i innerstaden. Siffrorna är bara en numrering av rutterna och färgerna är till för att underlätta urskiljning av rutterna.*

Ett mått på framkomligheten är skillnaden i restid under högtrafik jämfört med lågtrafik. Tidigare år har detta redovisats som procentuell restidsförlängning men i denna rapport är restidsförlängningen omräknad till en faktor som motsvarar hur mycket längre restiden blir under högtrafik, jämfört med under lågtrafik. (*T.ex. innebär en faktor 2, att restiden är dubbelt så lång*). En annan förändring är att redovisningen av restidsförlängningen 2014 är ett medelvärde för de senaste fem åren. På så sätt får förändringar ett enskilt år mindre betydelse för bedömningen av en långsiktig trend.

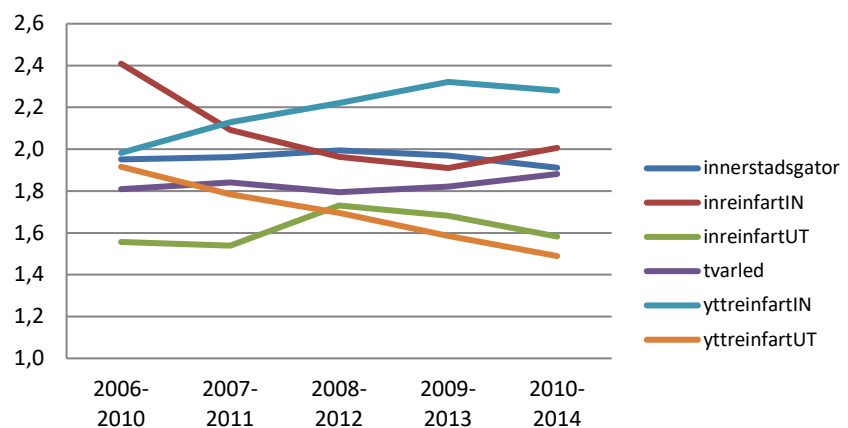
Observera att restidsförlängningen enbart är beräknad på mätsträckorna och inte avser hela resor.

Trängsel på vägarna är normalt i en stad som Stockholm. Det gör att restiden under lågtrafik inte ska betraktas som normal restid eftersom den förutsätter att det inte finns några köer som orsakas av trängsel. I fortsättningen kallas denna ostörda restid för *friflödesrestid*.

### Restidsförlängning förmiddag

För rutter på innerstadsgator har restiderna legat stadigt runt 1,9 och för tvärleder 1,8 ggr friflödesrestiden, se figur 8.

På infarterna har det dock sett olika ut. På infarter utanför trängselkattesnittet har köerna ökat från 2 till 2,3 gånger friflödesrestiden, medan rutter över eller innanför trängselkattesnittet fram till 2014 haft motsatt utveckling. I riktning ut från stan har köerna minskat från ca 1,9 till 1,5 ggr friflödesrestiden.



Figur 8: Restidsförlängningsfaktor på olika vägtyper under morgonrusningen (femårsmedelvärden) 1,0 motsvarar oförändrad restid och 2,0 motsvarar fördubblad restid.

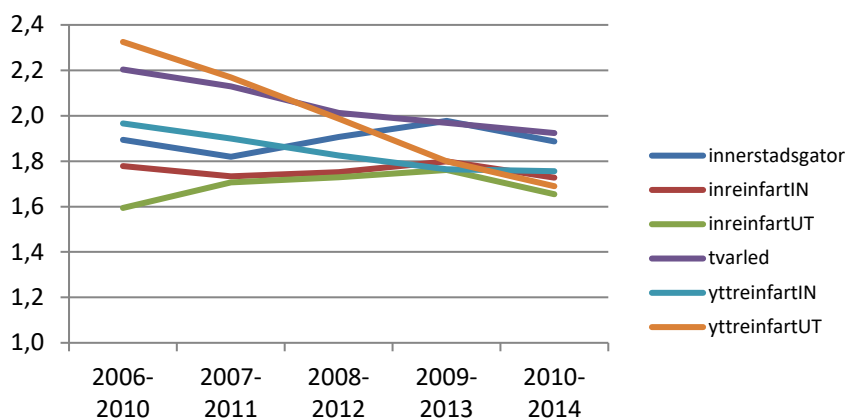
Trögast går det på yttre och inre infarter och lättast går det på yttre infarter ut från stan.

Jämfört med köerna på eftermiddagen så ger köerna på förmiddagen 1,5 - 2,3 ggr längre restider och det är mer ojämnt mellan olika typer av gator än på eftermiddagen när de flesta rutter får mellan 1,7 - 1,9 ggr så lång restid.

### Restidsförlängning eftermiddag

På eftermiddagarna under 2014 var köerna mindre jämfört med 2013 och den långsiktiga trenden sedan 2010 är att det går lättare på de yttre infarterna både in mot stan och ut från stan, se figur 9.

Köerna i innerstaden ger knappt den dubbla restiden men har ingen tydlig trend utan varierar både upp och ner mellan år. Samma gäller även för de inre infarterna, men restiderna blir inte riktigt lika stora, bara 1,7 ggr friflödesrestiden.



Figur 9: Procentuell restidsförlängning på olika vägtypar under eftermiddagsrusningen. 1,0 motsvarar oförändrad restid och 2,0 motsvarar fördubblad restid.

Trafik på tvärleder och yttre infarter ut från stan får det stadigt bättre med nuvarande utveckling.

På eftermiddagarna går det trögast på innerstadsgator och tvärleder med knappt dubbla restiderna i köerna.

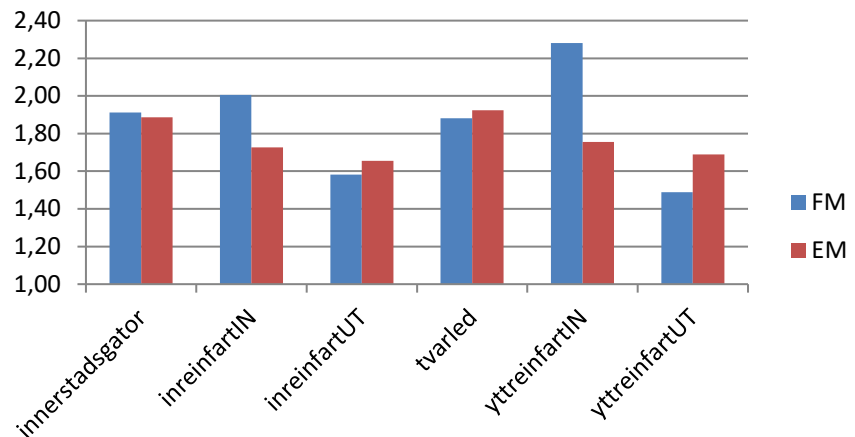
Det är framförallt trafikleder in mot stan som har stora skillnader i fördröjningar mellan förmiddag och eftermiddag, se figur 10. Innerstadsgator, inre trafikleder i riktning in mot city samt tvärleder har mindre skillnader mellan förmiddag och eftermiddag. På tvärlederna uppstår de största fördröjningarna.

Mekanismen bakom detta är att kapaciteten är lägre i förhållande till trafikefterfrågan ju närmare centrala Stockholm man kommer. I andra riktningen råder det omvända, att trafik kan fördela sig på mer vägnät ju längre ut från centrala Stockholm man kommer. Lokalt kan dock samma sak inträffa även utanför de centrala delarna.



Långsam trafik på Klarastrandsleden.





Figur 10: Jämförelse av restidsförlängning mellan förmiddag och eftermiddag på olika vägtyper (medelvärde 2010-2014)



Linje 4 fick bättre regularitet med hjälp av ett informationssystem som hjälper förarna att hålla jämna avstånd och undvika körning i kolonner.

### Medelhastighet bil och buss 2014

Medelhastigheten för bilar och lastbilar ökade i innerstaden och minskade i ytterstaden, men det bör påpekas att det rör sig om små ökningar räknat i km/h. Den stora ökningen i innerstaden på eftermiddagen är sannolikt överskattad och beror på att innerstadsgator och inre infarter slagits ihop i redovisningen och att innerstadsgatorna har för låg vikt i sammanslagningen.

Framkomligheten för buss i innerstaden har förbättrats något, vilket innebär att medelhastigheten exkl. hållplatsstopp har ökat med 1-2 %, se tabell 6. Enligt Trafikförvaltningen är det framförallt linje 3 och 4 som förbättrats, tack vare de åtgärder som genomförts i samband med pilotförsöket på linje 4 och som fortfarande till stor del är aktiva efter försöket. I ytterstaden har bussarna dock haft sämre framkomlighet i likhet med övrig trafik.

Medelhastighet(km/h)		Morgontrafik			Eftermiddagstrafik		
		2013	2014	förändring	2013	2014	förändring
Bil*	innerstaden	21,2	23,1	9 %	20,3	25,2	24 %
	ytterstaden	35,7	33,5	-6 %	38,3	37,7	-2 %
Buss	innerstaden	16,9	17,3	2 %	16,1	16,3	1 %
	ytterstaden	29,6	29,2	-1 %	28,4	27,6	-3 %

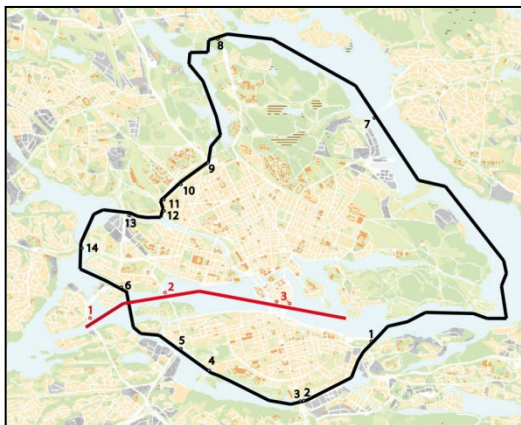
Tabell 6 Medelhastighet (km/h) för bil och buss, exklusive stopptid vid hållplatserna

Inklusive hållplatsstopp blir medelhastigheten i innerstaden 12-13 km/h. Medelhastigheterna för buss kommer från mätningar som Trafikförvaltningen utfört.

# Cykelräkningar 2014

## Urval och metod

Sedan 1980 räknas antalet cykelpassager i innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet, och 1999 utökades mätningarna med citysnittet, se figur 11 och 12.



Figur 11: Innerstadssnittet (14 mätpunkter) och Saltsjö-Mälarsnittet (4 mätpunkter).



Figur 12: Citysnittet 20 mätpunkter. (St Eriksbron och Barnhusbron ingår inte i citysnittet).

Mätningarna genomförs under maj - juni och utförs av trafikobservatörer under 6 timmar klockan 07-09, 12-14 och 16-18 under en vardag (måndag-torsdag). Dessa 6 timmar utgör ca 40-50 % av dygnstrafiken. Vid redovisning av cykelstatistik räknas 6-timmarsvärdet 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.

Mopeder utan registreringsskyltar ingår också i cykelmätningarna sedan flera år tillbaka. Cykelhjälm användning registreras också i de manuella cykelräkningarna.





## Femårsmedelvärden manuella räkningar

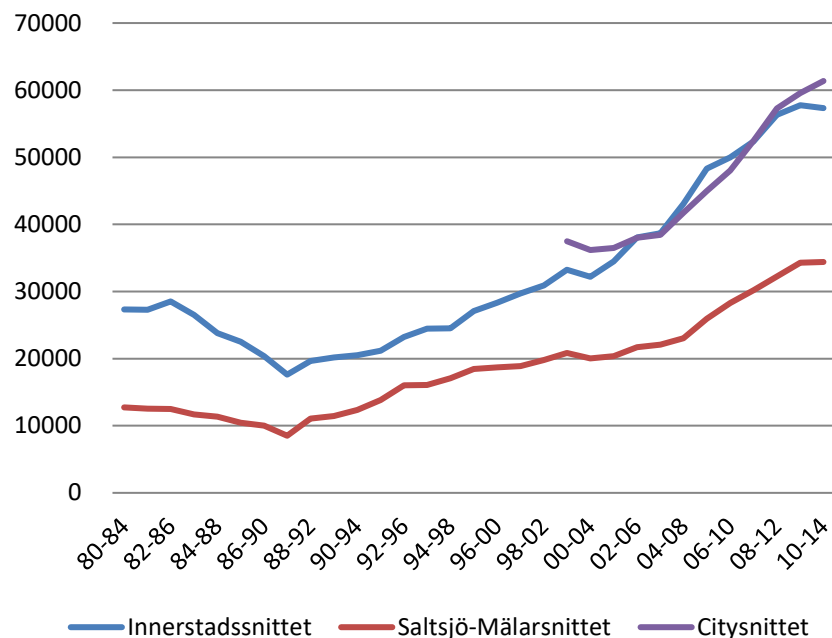
Vintern 2013-2014 var mild vilket ledde till att fler tog fram cykeln tidigt på våren 2014 än 2013. Men våren blev istället kylig och även om fler började cykla tidigt så var det färre som cyklade i maj 2014 när de manuella mätningarna gjordes, jämfört med maj 2013, se tabell 7.

	Årsvärde	Femårsmedelvärde		
	2014	2010-2014	2009-2013	2008-2012
Innerstadssnittet	52 060	57 320	57 760	56 310
Saltsjö-Mälarsnittet	32 720	34 400	34 280	32 240
Citysnittet	69 880	71 650	61 570	58 660

Tabell 7: Antal cykelpassager per dygn för tre räkneseenheter i maj-juni.

Antalet passager över snitten ligger kvar på en hög nivå, se figur 13. Vid en jämförelse av medelvärdet 2009-2013 och medelvärdet 2010-2014 visar Citysnittet en ökning på 3%, Saltsjö-Mälarsnittet ökade knappt 1 % och Innerstadssnittet minskade med 1%.

Generellt är ökningstakten är mycket lägre och för innerstadssnittet var cykeltrenden negativ för första gången på 10 år.



Figur 13: Antalet cykel- och mopedpassager per dygn, femårsmedelvärden

### Innerstadssnittet

Under försommaren 2014 gjordes ca 52 060 cykel- och mopedpassager över innerstadssnittet i snitt under ett dygn. Det rullande femårsmedelvärdet minskade till 57 320 passager jämfört med 57 760 passager från föregående år och motsvarar en minskning med knappt 1 %. På 10 år har innerstadssnittet dock ökat med 78%. Flest passager in över innerstadssnittet gjordes över Liljeholmsbron och Danviksbron, följt av Tranebergsbron och Ekelundsbron, se tabell 8.

Södra sidan		Norra sidan	
Liljeholmsbron	8 540	Tranebergsbron	5 000
Skanstullsbron	4 180	Karlbergstunneln	5 000
Danviksbron	5 160	Gamla Lidingöbron	2 540
Skansbron	4 120	Uppsalavägen	3 440

Tabell 8: Antalet cykelpassager i några mätpunkter i innerstadssnittet med flest antal passager per dygn

### Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet hade ca 34 400 cykel- och mopedpassager i snitt under 2010-2014 jämfört med 34 280 för 2009-2013 vilket är en liten ökning på knappt 1 %. Årsvärdet för 2014 var 34 720 jämfört med 36 940 för 2013, vilket är 11 % färre passager.

Vid Slussen (Skeppsbron och Munkbron) passerade 2014 drygt 22 000 cyklar och mopeder jämfört med drygt 25 000 för 2013. Även på Essingeleden och Västerbron minskade cyklandet. Totalt i Saltsjö-Mälarsnittet har det rullande femårsmedelvärdet ökat med 72 % de senaste 10 åren. Flest passager gjordes via Skeppsbron samt över Västerbron, se tabell 9.

Skeppsbron	16 560
Munkbron	5 520
Västerbron	9 480
Gröndalsbron	1 160

Tabell 9: Antalet cykel och mopedpassager per dygn över Saltsjö- Mälarsnittet

## Citysnittet

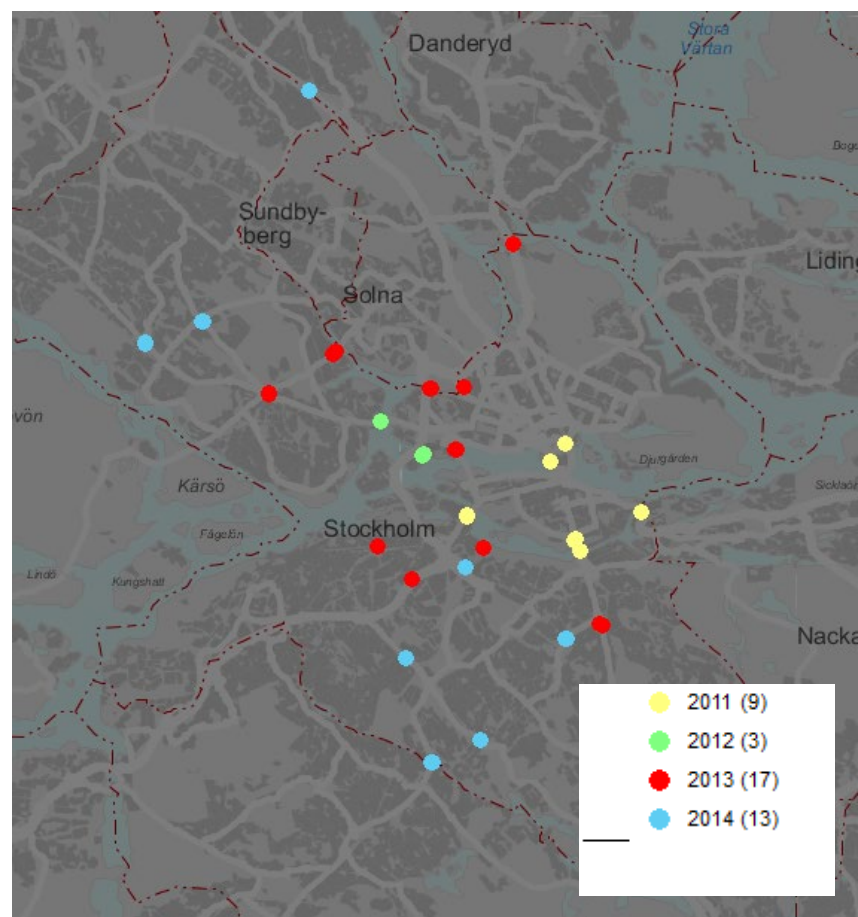
2014 registrerades 59 950 cykel- och mopedpassager per dygn i citysnittet. Det är en minskning med ca 6 %, jämfört med 2013. Femårsmedelvärdet ökade dock med 3 % och under de senaste 10 åren är ökningen 70%. Strömbro och Klara Mälarstrand har flest cykelpassager i citysnittet, se tabell 10.

Strömbro	12 300	Kungsbron	4 320
Klara Mälarstrand	10 240	Torsgatan	3 660
Strandvägen	6 700	Sturegatan	3 620
Birger Jarlsgatan	4 300	Sveavägen	3 200

Tabell 10: Mätpunkter i Citysnittet med flest antal passager per dygn

## Automatisk räkning av cyklister

Trafikkontoret gör en allt större andel mätningar med automatiska mätstationer som registrerar cykelpassager dygnet runt under hela året. Totalt finns nu 42 cykelmätstationer fördelade på 26 platser, se figur 14.

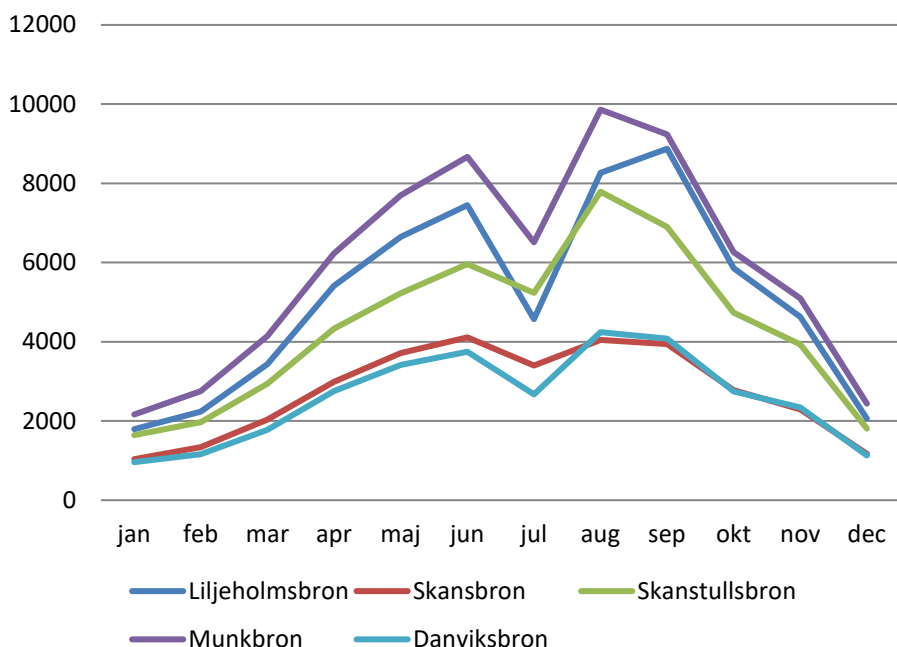


Figur 14: Utbyggnad av fasta mätstationer för cykel sedan 2011.

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

### Delresultat 2014

Då något snitt ännu inte var komplett, redovisas data från mätstationerna vid Liljeholmsbron, Skansbron, Skanstullsbron, Munkbron och Danviksbron, se figur 15. Munkbron ingår i Saltsjö-Mälarsnittet och de övriga i innerstadssnittet.

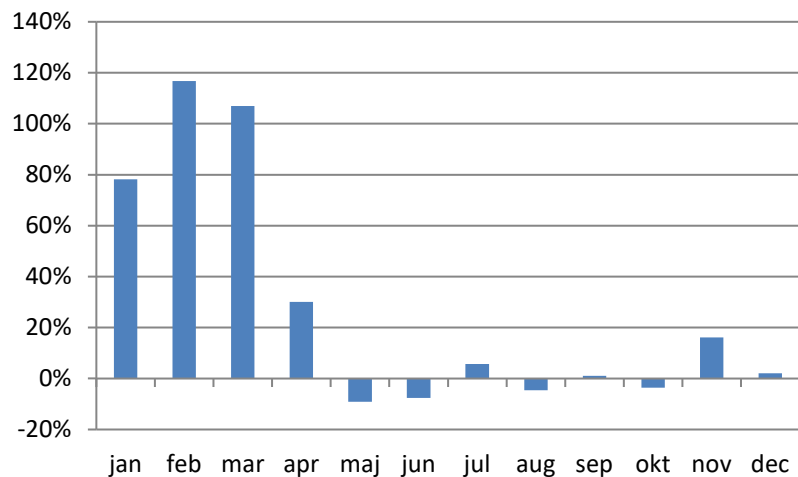


Figur 15: Årsvariation vardagsmedel (tisdag-torsdag) per månad och station. Ej rensat för helgdagar.

Under mätdagarna för de manuella cykelräkningarna registrerades 6 - 16 % färre cyklar 2014 jämfört med 2013. Resultaten från de fasta mätstationerna visar dock att minskningarna för maj månad som helhet inte var lika stor, se figur 16.



Cyklar räknas automatiskt av slingor som ligger nedfrästa i asfalten.



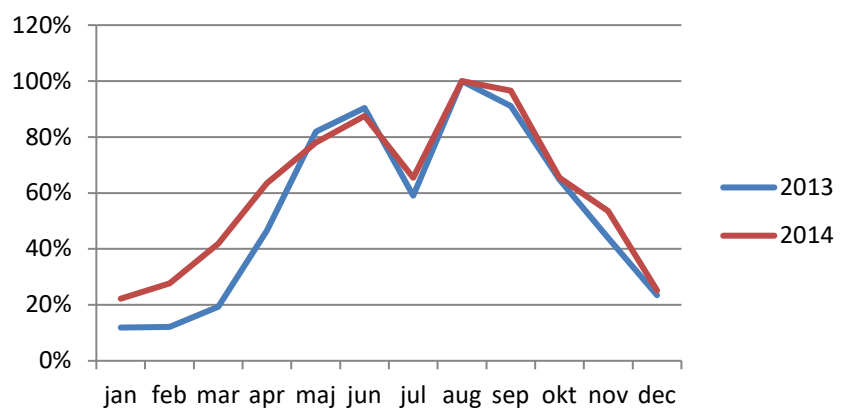
Figur 16: Ökning och minskning per månad för cyklingen under 2014 jämfört med 2013.

Däremot hade januari-april, juli samt november i genomsnitt fler cykelpassager 2014 än 2013. På årsbasis var därför cykeltrafiken något högre 2014 än 2013, se tabell 11.

	maj	Årsbasis
Liljeholmsbron	-9%	8%
Skansbron	-10%	5%
Skanstullsbron	-15%	10%
Munkbron	-7%	6%
Danviksbron	-3%	8%

Tabell 11: Utfallet för maj månad samt på årsbasis 2014 jämfört med 2013

Jämför man passagera per månad med månaden med högst flöde samma år, så är det under vintersäsongen som fler cyklade 2014 jämfört med 2013, från 12 % till 22% i januari och från 20% till 40% i mars, se figur 17.



Figur 17: Månadsvis jämförelse med årsmax (augusti). Vintercyklingen var mer omfattande säsongen 2013-2014, än året innan.

## Cykelhjälmsanvändning

Andel cyklister med cykelhjälm var något högre 2014 än 2013, se tabell 12. En förklaring kan vara att det är en beteendeskilling vad gäller personlig säkerhet, mellan cyklister som trotsar dåligt väder och de som hellre cyklar när vädret är bättre.

	2014	2013	2012
Innerstadssnittet	80%	77%	74%
Saltsjö- Mälarsnittet	76%	76%	72%
Citysnittet	67%	64%	63%

Tabell 12: Andel cyklister med hjälm vid olika snitt

## Andel mopeder

I cykelräkningarna ingår mopeder utan registreringsskylt. Andelen mopeder är i princip oförändrat jämfört med 2013.

	2014	2013	2012
Innerstadssnittet	3%	2%	2%
Saltsjö- Mälarsnittet	1%	1%	3%
Citysnittet	2%	2%	3%

Tabell 13: Andel mopeder (av cykel+moped)

SLUT