

Stockholms Trafikutveckling Cykel och fotgängare 2019



Cykel- och fotgängarmätningar 2019

Rapport april 2020

DnrT2020-00568

Utgivningsdatum: 2020-04-23

Utgivare: Stockholms Trafikkontor

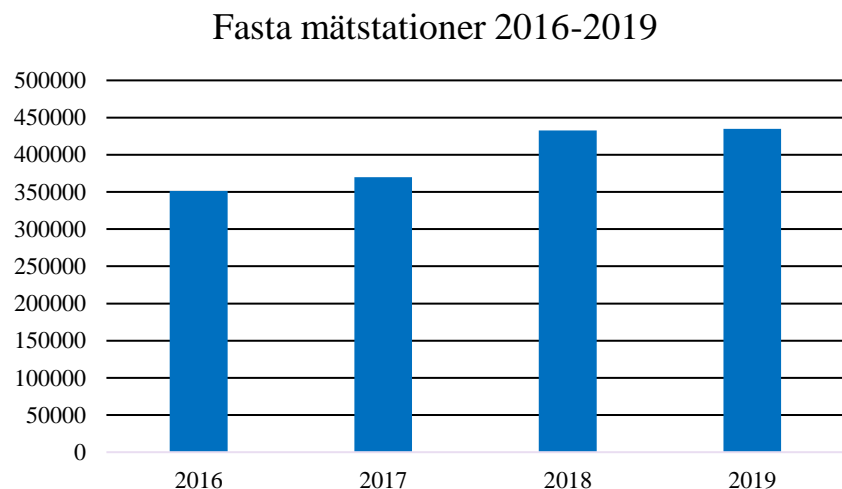
Kontaktperson: Per Karlsson

Omslagsfoto: Lennart Johansson

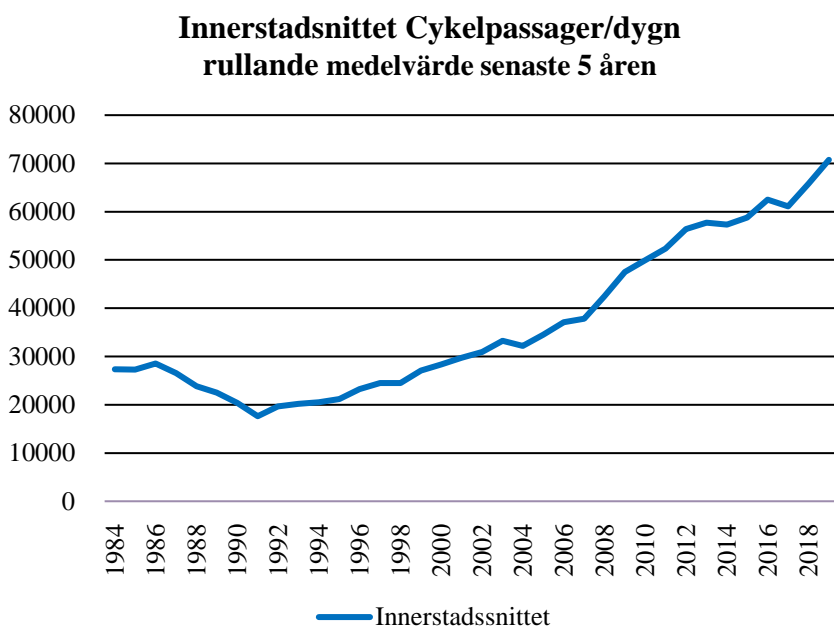
Sammanfattning

Cykeltrafiken

Trafikkontorets fasta mätstationer för cyklar visar att cykeltrafiken under 2019 fortsätter att ligga kvar på samma höga nivå som under 2018. (se Figur 1). Antalet registrerade passager ökade med 17% under 2018 och ökningen kvarstår under 2019. Trafikkontoret genomför även manuell mätningar i innerstaden. Dessa utförs traditionellt under maj och juni då cykeltrafiken är som störst under året. 2019 års resultat visade 11% färre registrerade passager i innerstadsnittet jämfört med 2018. Cykel är det fordonslag som påverkas mest av vädret och orsaken till att antalet manuellt räknade passager minskat under maj och juni beror sannolikt på att temperaturen varit lägre och nederbörden högre under mätperioden 2019 jämfört med 2018. 5-årsmedelvärdet, som visar förändringen på längre sikt, fortsätter att öka (se Figur 2). Trafikkontoret genomför också manuella mätningar och slangmätningar i ytterstaden i slutet av augusti och början av september. Vid en jämförelse av 5-årsmedelvärdet 2011-2015 och 2015-2019 syns en ökning med 20%. Jämförs 2018 med 2019 så registrerades 3,8 % färre passager under 2019 i ytterstaden.



Figur 1: Jämförelse 2016-2019 med data från 11 av stadens mätstationer. Datat som redovisas är ett månadsmedianvärde utan helgdagar.



Figur 2: Innerstadssnittets utveckling sedan 1984.

Fotgängarmätningar

Intresset och behovet av data för trafikslaget gång ökar och trafikkontoret startade årliga manuella mätningar 2015 på 30 platser i innerstaden och 22 i ytterstaden. 2017 utökades mätningarna med ett stort antal mätningar i city som resulterade i en flödeskarta för gångtrafik. Under 2019 har fotgängarflödena kartlagts för stora delar av Södermalm och en liknade flödeskarta planeras att publiceras under 2020. I innerstaden har det uppmäts en ökning på 13% från 2015 till 2019. I ytterstaden har motsvarande ökning varit 25%.

Innehåll

Cykelräkningar 2019	6
Automatisk räkning av cyklister	6
<i>Resultat mätstationer 2019</i>	7
<i>Vintercykling</i>	8
<i>Urval och metod – Manuella mätningar</i>	10
Femårsmedelvärden manuella mätningar	10
<i>Innerstadssnittet</i>	11
<i>Saltsjö-Mälarsnittet</i>	12
<i>Citysnittet</i>	12
Ytterstaden	13
Elsparkcyklar	13
 Fotgängarräkningar	 14
Urval och metod	14
Innerstaden	14
Ytterstaden	15
Fasta mätstationer för gång	16
Gångflödeskartor	16

Cykelräkningar 2019

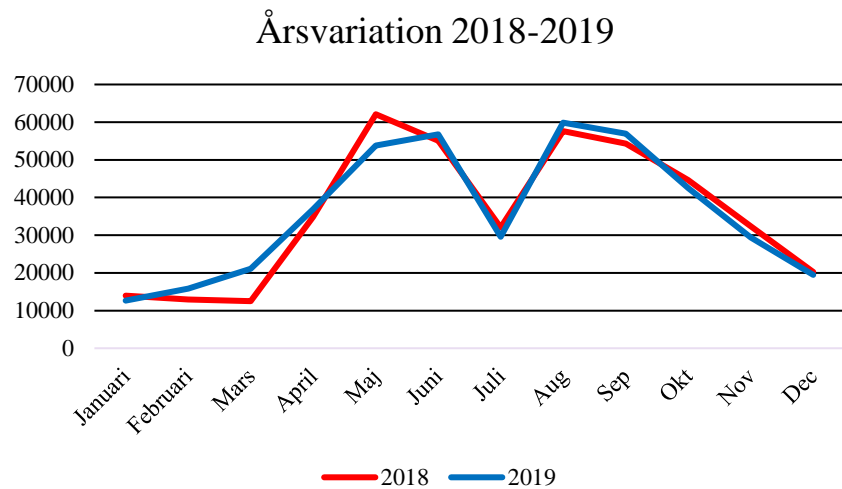
Automatisk räkning av cyklister

2011 började trafikkontoret bygga automatiska mätstationer för räkning av cyklister. Eftersom de manuella mätningarna som pågått sedan 1980 är mycket känsliga för vädervariationer kommer tyngdpunkten i analysen av cykeltrafiken i allt större utsträckning övergå till de fasta stationerna. Den manuella mätserien är dock unik i sitt slag och ger en bra bild av förändringen över tid och mätningarna kommer därför fortsätta. Totalt finns nu ca 40 stycken cykelmätstationer.

De automatiska mätstationerna gör det möjligt att redovisa ett mer korrekt dygnvärde och ger kunskap om hur cykeltrafiken varierar under ett dygn, en vecka eller år (se Figur 4). 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.



Figur 3: Cyklar räknas automatiskt av slingor som ligger nedfrästa i asfalten.

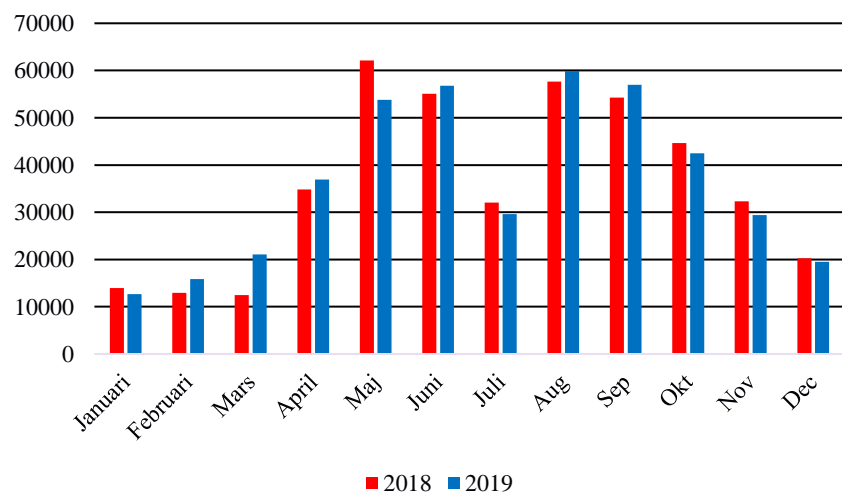


Figur 4: Årsvariation som vardagsdygnsmedian per månad av 11 st automatiska mätstationer.

Resultat mätstationer 2019

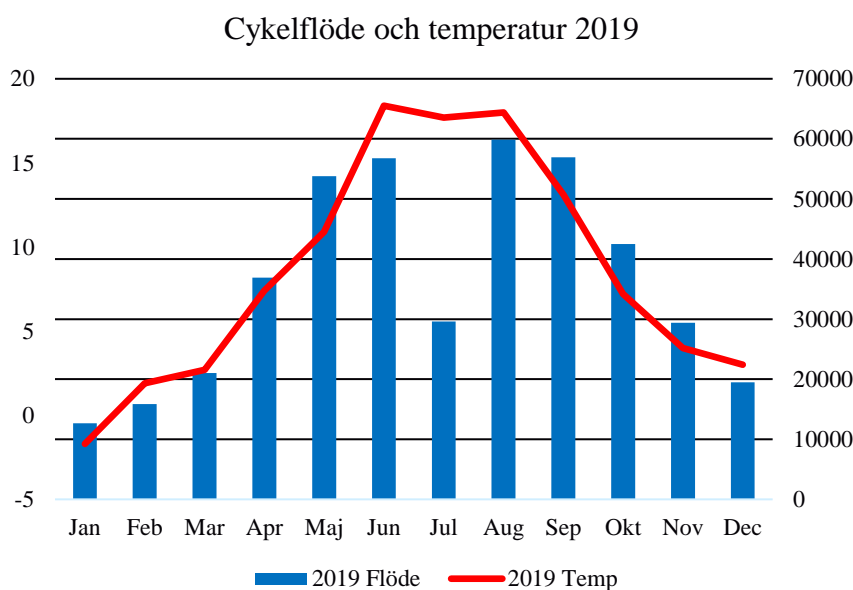
Denna redovisning baseras på ett urval av stadens mätstationer både i innerstaden och i ytterstaden. Urvalet har gjorts för att ge en generell bild över staden. Siffrorna som redovisas är en månadsmedian av vardagar utan helgdagar.

Sett över hela året är förändringen mellan 2018 och 2019 knappt mätbar (0,5%). Då ökningen var så kraftig som hela 17% mellan 2017 och 2018 verkar trenden med en ökad cykling hålla i sig. 2018 visar ett högre flöde under maj (13%) jämfört med 2019. Det bekräftas av de manuella mätningarna som till största del utförs då. Februari till april var flödet dock högre under 2019 och mars 2019 registrerade en ökning med 68% jämfört med 2018. Månaden med högst flöde under 2019 var augusti och även september hade ett högre flöde än maj som var månaden med högst flöde 2018.



Figur 5: Cykling per mediandag och månad under 2018 och 2019. Diagrammet innehåller data från 11 av stadens mätstationer.

Cykel är det fordonsslag av alla som påverkas mest av vädret. Ökar temperaturen ser vi också en ökning av cyklandet. De fasta mätstationerna visar tydligt att cyklandet är störst under de varma månaderna. Undantaget är sommarsemesterperioden, då den övriga trafiken också är låg, vilket figuren nedan är ett exempel på för 2019.



Figur 6: Korrelation mellan medeltemperatur och cykelflöde. Diagrammet innehåller data från 11 av stadens mätstationer.

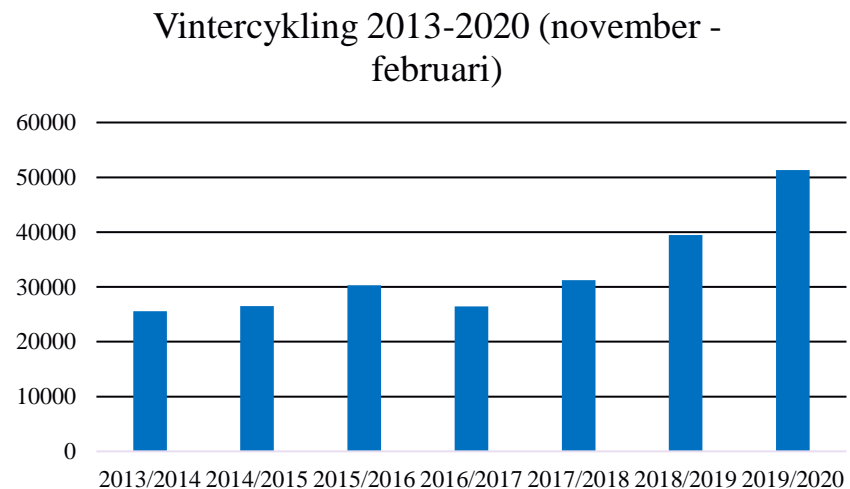
Vintercykling

De automatiska mätstationerna började byggas under 2011. Kontoret har dock valt att börja redovisa vintercyklingen först säsongen 2013/2014 eftersom antalet stationer åren innan var för få för att ge ett bra statistiskt underlag. Perioden som redovisas som vinter är månaderna november till mars då vinterväglag råder eller kan råda. I denna rapport redovisas dock november till februari då data från mars ej är tillgängligt. Stationerna som redovisas är delar av innerstadsnittet och saltsjö-mälarsnittet och är utvalda för att ge en representativ bild av cykeltrafiken till, från och genom de centrala delarna av Stockholm.

Vintercyklingen har ökat varje år sedan mätningarna började med undantag för vintern 2016/2017. Minskningen kan sannolikt förklaras av det kraftiga snöfallet i november 2016 som innebar ett nytt snödjupsrekord i Stockholm för månaden. Sannolikt fick det

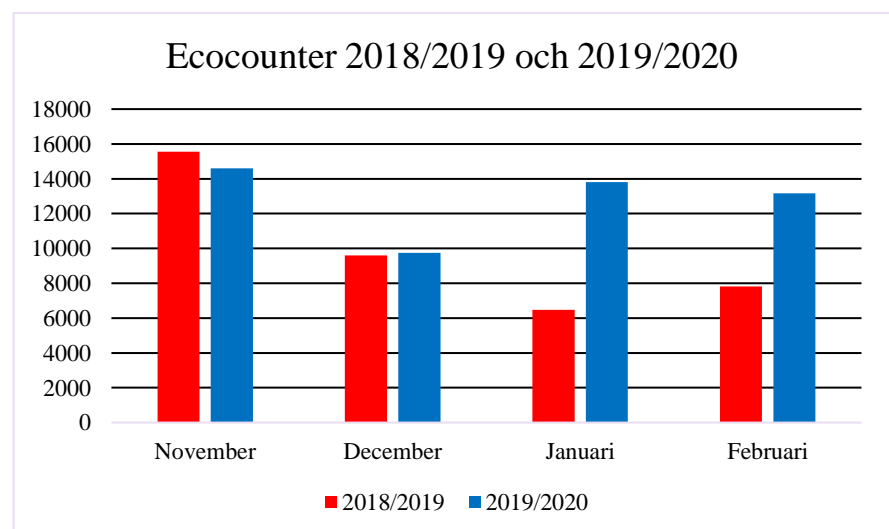
konsekvensen att många cyklister valde att ställa cyklarna vilket stöds av att cykelflödet var lägre även för december. Cykelflödet för januari, februari och mars var dock högre 2017 än samtliga tidigare år.

Sedan vintern 2013/2014 har antalet registrerade passager under vintermånaderna november till februari fördubblats.



Figur 7: Cykelpassager under vintersäsongen (nov-februari) sedan 2013/2014. Diagrammet innehåller data från 4 av stadens mätstationer.

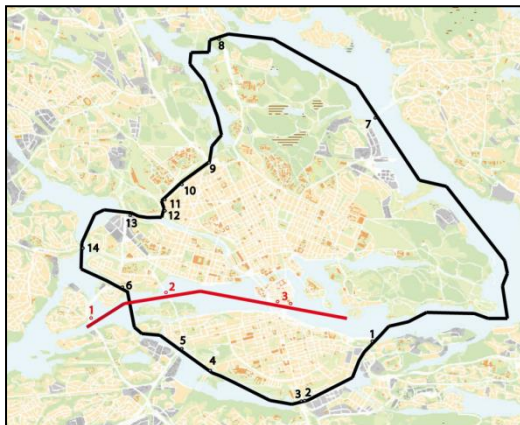
Vintern 2019/2020 registrerades 30 % fler passager än samma period 2018/2019 (se Figur 7). November och december låg på ungefär samma nivå vintern 2018/2019 som 2019/2020, men januari och februari hade ett avsevärt högre flöde 2019/2020 (se Figur 8) – sannolikt till stor del beroende på att vädret var varmare.



Figur 8: Jämförelse mellan vintern 2018/2019 och 2019/2020. Diagrammet innehåller data från 4 av stadens mätstationer.

Urval och metod – Manuella mätningar

Sedan 1980 räknas antalet cykelpassager i innerstadssnittet och saltsjö-mälarsnittet, och 1999 utökades mätningarna med citysnittet (se Figur 8 och 9). 2011 påbörjades också mätningar i utvalda områden i ytterstaden.



Figur 9: Innerstadssnittet (14 mätpunkter) och Saltsjö-Mälarsnittet (4 mätpunkter).



Figur 10: 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.

Femårsmedelvärden manuella mätningar

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde	Femårsmedelvärden		
	2019	2015-2019	2014-2018	2013-2017
Innerstadssnittet	76 800	70 740	65 790	61 130
Saltsjö-Mälarsnittet	44 080	39 040	36 760	34 410
Citysnittet	72 390	65 990	63 500	59 170

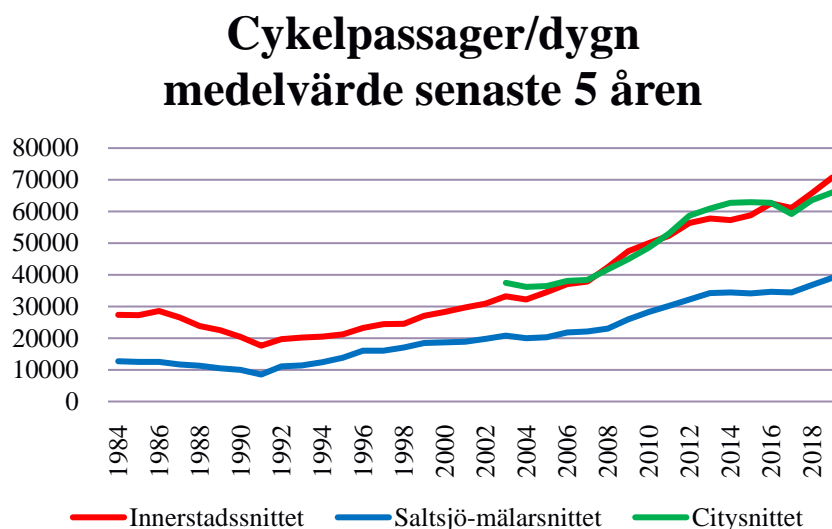


Tabell 1: Antal cykelpassager per dygn för tre räknesnitt i maj-juni.

Stråk för gång och cykel längs
Stadshusbron

Mätningarna av cykelpassager 2019 under maj och juni visar färre registrerade passager jämfört med 2018 i samtliga snitt. Vid en jämförelse av medelvärdet 2014-2018 och medelvärdet 2015-2019 visar mätningarna dock att innerstadssnittet ökat med 7,5 %, saltsjö-mälarsnittet med 6,2% och citysnittet med 3,9 % (se Tabell 1).

Sedan början av 1990-talet har ökningstakten varit mycket hög i snitten. Generellt har ökningen minskat i omfattning de senaste åren (se Figur 11), men 5-årsmedelvärdet fortsätter att stiga och den sammantagna bedömningen är att trenden med all sannolikhet har fortsatt i positiv riktning.



Figur 11: Antalet manuellt räknade cykelpassager per dygn, redovisat som femårsmedelvärden.

Innerstadssnittet

Under försommaren 2019 registrerades nästan 77 000 cykelpassager över innerstadssnittet under ett dygn. Det rullande femårsmedelvärdet ökade från 65 790 passager till 70 740 passager och motsvarar en ökning med 7,5 % jämfört med 2018. På 10 år har innerstadssnittet ökat med 49 % och de senaste 15 åren har cykeltrafiken mer än fördubblats. Flest passager in över innerstadssnittet gjordes över Skanstullsbron och Liljeholmsbron, följt av Danviksbron och Tranebergsbron (se Tabell 2).

Södra sidan	Antal passager	Norra sidan	Antal passager
Skanstullsbron	12 480	Tranebergsbron	7 260
Liljeholmsbron	12 140	Ekelundsbron	5 740

Danviksbron	8 340	Roslagsvägen	5 280
Skansbron	4 160	Uppsalavägen	5 240

Tabell 2: Antalet cykelpassager i innerstadssnittets manuella mätpunkter med flest antal passager per dygn under 2019.

Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet hade ca 39 040 cykelpassager i snitt under 2015-2019 jämfört med 36 760 under 2014-2018, vilket är en ökning med 6,2 %. Årsvärdet för 2019 var 44 080 och är 9 % lägre än 2018, men 29 % högre än 2017 (33 926).

Vid Slussen (Skeppsbron och Munkbron) passerade 31 170 cyklar under 2019 års mätning. Under 2018 var motsvarande siffra drygt 31 760. Totalt i saltsjö-mälarsnittet har det rullande femårsmedelvärdet ökat med 50 % de senaste 10 åren. Flest passager uppmättes vid Skeppsbron samt över Munkbron (se Tabell 3).

Mätplats	Antal passager
Skeppsbron	17 752
Munkbron	13 416
Västerbron	11 100
Gröndalsbron	1 800

Tabell 3: Antalet cykelpassager per dygn över Saltsjö-Mälarsnittet under 2019.

Citysnittet

2019 registrerades 72 390 cykelpassager per dygn i citysnittet. Det är 15 % färre passager jämfört med 2018. Femårsmedelvärdet visar en ökning med 3,9 %. De senaste 10 åren uppgår ökningen till 47 %. Strandvägen och Strömbron har flest cykelpassager i citysnittet (se Tabell 4).

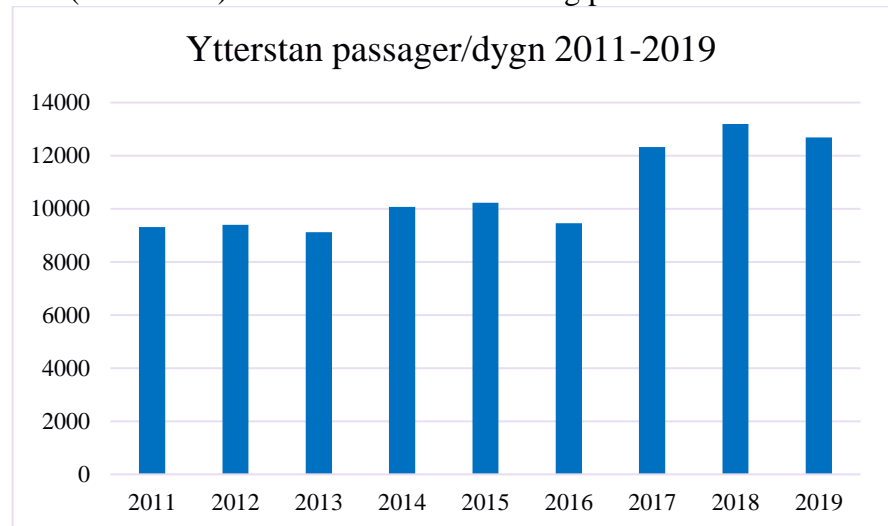
Mätplats	Antal passager	Mätplats	Antal passager
Strandvägen	12 840	Birger J-gatan	5 160
Strömbron	12 800	Sturegatan	5 140
Klara	10 260	S:t Eriksbron	4 300
Mälarstrand			
Vasagatan	5 750	Kungsbron	3 960

Tabell 4: Mätpunkter i Citysnittet med flest antal passager per dygn under 2019.

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 har passagera ökat med nästan 36 % om årsvärdena 2011 jämförs med 2019 (se Figur 12).

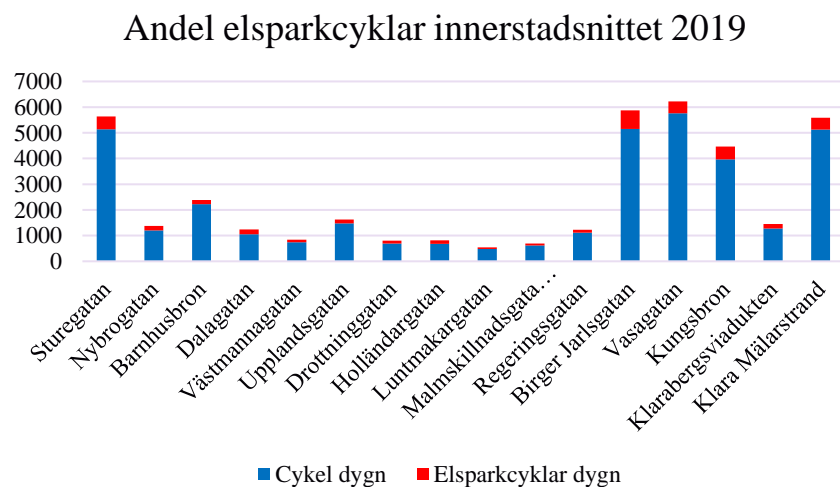
Femårsmedelvärdet har ökat från 9 625 passager (2011-2015) till 11 579 (2015-2019) vilket motsvarar en ökning på 20 %.



Figur 12: Antalet manuellt räknade cykelpassager per dygn 2019.

Elsparkcyklar

I samband med cykelräkningarna i innerstaden mättes även elsparkcyklar i citysnittet på 16 platser. Trafikkontoret avser att följa utvecklingen av elsparkcykelvändandet framöver.



Figur 13: Andel elsparkcykel i vissa av citysnittets mätplatser.

Andelen elsparkcyklar var i samtliga mätsnitt 11 %. Den högsta andelen elsparkcyklar uppmättes på Holländargatan (16,7 %), följt av Dalagatan (14,4 %) och Luntmakargatan (12,4 %).

Fotgängarräkningar

Urval och metod

Manuella årliga räkningar av gående påbörjades 2015 samordnat på de gator där cykelmätningar görs under våren och hösten. Valen av mätplatser har främst skett utifrån resursmässiga skäl, baserat på de platser trafikkontoret mätt cykelpassager på. Då snitten sammanfaller kan i många fall samma observatörer räkna både cykel- och gångpassager mot tidigare enbart cyklar. Mätningarna sker en dag under 6 timmar mellan kl. 07-09, 12-14 och 16-18.

Under hösten 2017 har kontoret också driftsatt stationer med 3D mätteknik. Totalt finns nu 7 st sensorstationer som mäter och levererar data dygnet runt. 3D stationerna ger information om antal passerande, riktning, sida av gatan, tidpunkt och hastighet.

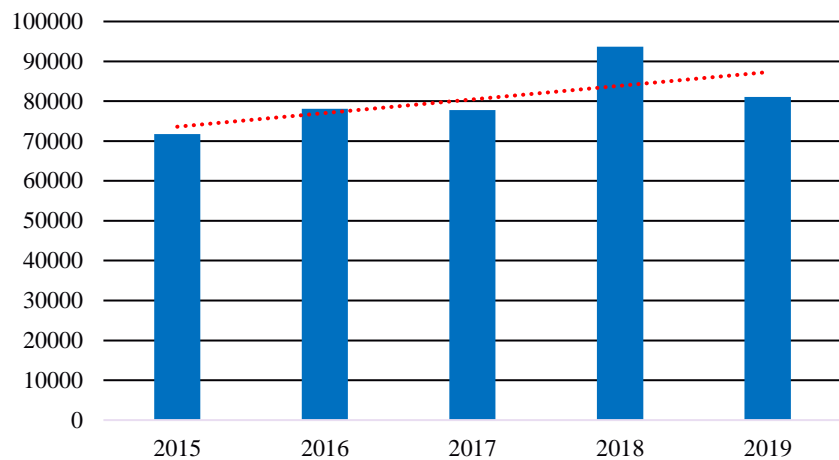
Genom de automatiska stationernas data kan kontoret bland annat beräkna ett dygnsflöde för de manuella 6-timmars mätningar som utförs på betydligt fler platser. Anledningen till valet att redovisa dygnavärden är för att lättare kunna jämföra mätningar med andra trafikslag, som redovisas på heldygnsbasis.

Innerstaden

Under maj och juni 2015 gjordes de första årliga manuella fotgängarmätningarna, som sedan följts upp årligen. Trafikkontoret har därmed data på samma platser under fem mätperioder. I innerstaden räknades fotgängare manuellt eller med kamera på 30 platser. Utöver dessa har kontoret under 2017 och 2018 gjort mätningar på 144 platser som har ansetts vara intressanta beroende på förväntat stora flöden, i närhet av målpunkter eller rekreatiionsstråk. Under 2019 har stora delar av Södermalm mätts och ska under 2020 resultera i en flödeskarta över gångtrafiken.

Mellan 2015 och 2019 är ökningen av registrerade passager knappt 13 %. 2018 års flöde var rekord hittills och under 2019 registrerades 13 % färre passager än 2018, men drygt 4 % fler passager än 2017.

Fotgängare Innerstaden 2015-2019

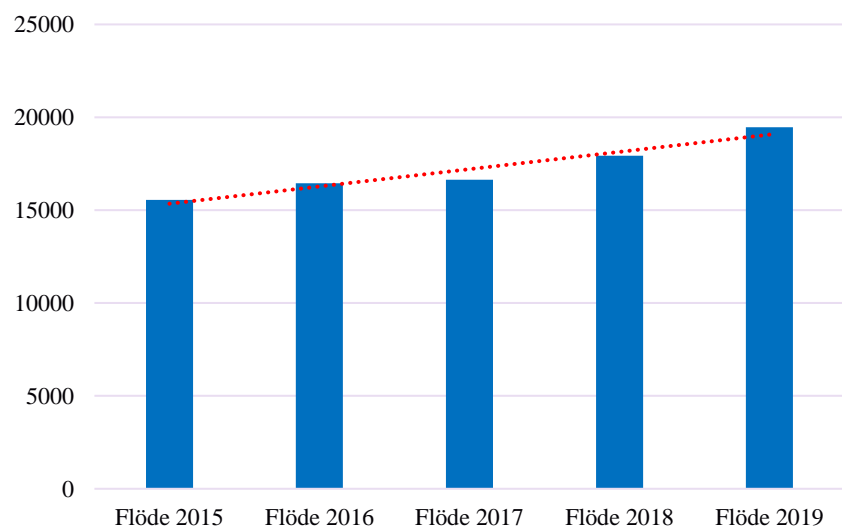


Figur 14: Antalet fotgängare över de 30 mätplatser där trafikkontoret mätt sedan 2015. Räkningarna är gjorda manuellt eller med kamera under 6 timmar en dag i maj/juni.

Ytterstaden

I slutet av augusti och i början av september genomförs gångmätningarna i ytterstaden. På samma sätt som i innerstaden genomförs fotgängarräkningar av samma observatörer som räknar cykelpassagera. Mätningar påbörjades hösten 2015 och nya mätningar har gjorts på samma platser och period 2016, 2017 och 2018 och 2019. Sedan 2015 är ökningen 25 %. Till skillnad från innerstadens flöden ökade ytterstadens fotgängarflöden under 2019. Orsaken till detta beror sannolikt på att mätningarna i ytterstaden genomförs under en senare mätperiod och skillnaden i väder mellan 2018 och 2019 var inte lika stor som under vårens mätningar.

Fotgängare Ytterstaden 2015-2019



Figur 15: Antalet fotgängare över de 22 mätplatser där trafikkontoret mätt sedan 2015. Räkningarna är gjorda manuellt eller med kamera under 6 timmar en dag i augusti/september.

Fasta mätstationer för gång

Trafikkontorets fasta mätstationer för gång började installeras hösten 2017. Helårsdata finns därför endast för 2018 och 2019. Av de 7 befintliga stationerna är två placerade i ytterstaden och 5 i innerstaden. 2019 visar en ökning av registrerade passager med 3,6 % om flödena summeras i samtliga stationer. Då gångmätningstationerna samlar in data från hela året avviker flödena jämfört med de manuella fotgängarmätningarna som genomförs under en kort mätperiod under vår och höst.

Gångflödeskartor

Under 2017 sammanställde trafikkontoret en ny flödeskarta för fotgängare i cityområdet. Den är baserad på mätningar som utförts under 2017 och historiska data. De högst uppmätta flödena per dygn var på Drottninggatan norr om Klarabergsgatan med drygt 80000 per dygn. Övriga höga flöden, över 40000 per dygn, har registrerats på Stureplan, Hamngatan, Kungsgatan, Vasagatan och Klarabergsgatan.



Figur 16: Flödeskarta Gång 2017.

Under 2019 har gångtrafikflöden mätts på större delen av Södermalm och kommer att resultera i en liknande flödeskarta som den för city.