

Handläggare
Johanna Salén
08-508 26 032**Till**
Trafiknämnden
2025-05-22

Trafikutvecklingen i Stockholm 2024. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2024.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikutvecklingsrapporten är ett kunskapsunderlag som tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik och resande samt till viss del vistelse utvecklats i Stockholm det senaste året. Analyserna bygger både på stadens egen data samt extern statistik.

Resandet med hållbara färdmedel har ökat sedan 2000-talet och väntas fortsätta öka med förbättrad infrastruktur, förtätning och ökad miljömedvetenhet. Kollektivtrafiken återhämtar sig långsamt efter pandemin, medan gångtrafiken påverkas av distansarbete men upplevs som tillgänglig. Cyklingen har ökat med 60 procent det senaste decenniet, men infrastrukturen kan fortfarande förbättras. Biltrafiken har minskat sedan 2017 men ökade något 2024, sannolikt på grund av lägre bränslepriser och stabilare privatekonomi.

Elektrifieringen av fordonsflottan i Stockholms stad går framåt. Under 2024 ökade antalet laddbara personbilar till cirka 120 000, vilket motsvarar 35 procent av alla bilar i trafik. Nyregistreringstakten har dock minskat, troligen på grund av slopad reduktionsplikt, högre elpriser och minskade statliga stöd. Antalet laddbara tunga lastbilar är ännu lågt men ökar med snabb takt. Antalet allvarligt skadade i trafiken ökade under 2024, främst på grund av fallolyckor bland gångtrafikanter, särskilt äldre. Halkan är en vanlig orsak och nöjdheten med snöröjningen är låg bland äldre. Staden har under flera år satsat på att skapa en mer attraktiv och levande miljö. Antalet sommarplatser har ökat från två till 52 mellan 2014 och 2025, och både uteserveringar och evenemang har blivit fler i staden. Detta skapar tryggare och mer livfulla offentliga miljöer, vilket stärker stadens attraktivitet och uppmuntrar fler att använda hållbara färdmedel.

Sammanfattningsvis kan vi se att utvecklingen går i rätt riktning mot stadens övergripande mål men att takten i flera fall behöver öka. Då blir det allt viktigare att de åtgärder som sätts in är så träffsäkra som möjligt. Ett fortsatt utvecklingsarbete för bättre data kring användningen av staden och transportsystemet är ett prioriterat område.

Bakgrund

Trafikutvecklingsrapporten är ett kunskapsunderlag. Den tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik, resande och vistelse utvecklas i Stockholm och ger en framåtblick för utvecklingen av stadens transportsystem. Analyserna bygger både på stadens egen data samt statistik från andra aktörer.

Det senaste året har mycket utvecklingsarbete lagts på att strukturera data i en samlad databas och automatisera sammanställning av diagram och analyser i en standardrapport. Detta är en del av ett större arbete inom dataförvaltning i syfte att kvalitetssäkra processer och möjliggöra nya och effektivare arbetssätt genom exempelvis olika AI-tillämpningar samt att mer tid ska kunna läggas på analyser snarare än datasammanställning. Standardrapporten för trafikutvecklingen kommer framöver presenteras i ett digitalt format där uppdateringar görs kontinuerligt för att kunna följa och presentera mer snabbväxande förändringar och exempelvis fokuserade nedslag.

I detta tjänsteutlåtande beskrivs trafikens utveckling mot inriktningarna hållbara transporter, trygga, säkra och attraktiva offentliga rum för alla samt en effektiv och utsläppsfri trafik. Tjänsteutlåtandet presenteras i sex delar:

1. Viktiga omvärlds- och bakgrundsfaktorer
2. Resandeutvecklingen 2024
3. Utvecklingen av trafikolyckor
4. Upplevd trafiksäkerhet, trygghet, vistelse och attraktivitet
5. Trender i förhållande till övergripande mål
6. Analys och slutsatser

Ärendets beredning

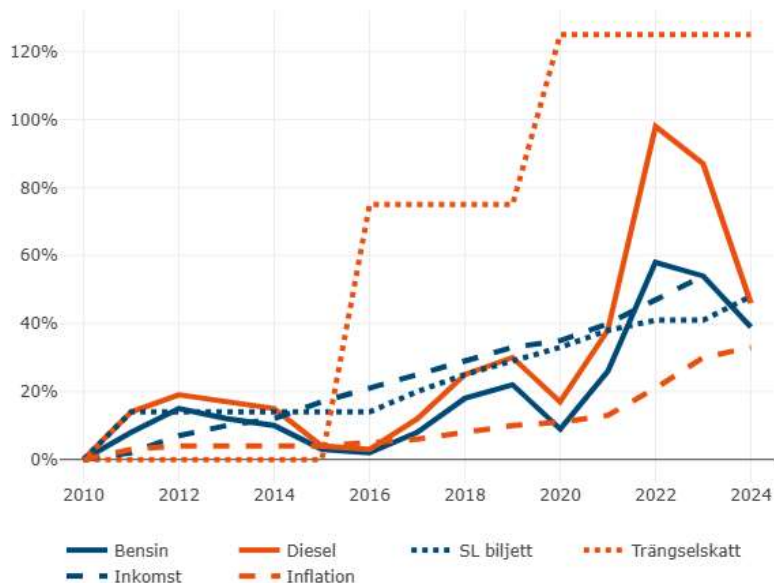
Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Analyserna bygger på egna mätningar, extern statistik samt delad data från miljöförvaltningen och regionala aktörer såsom Trafikverket och regionens trafikförvaltning.

Omvärld och bakgrundsfaktorer

Transportsystemet är en integrerad del av samhället där olika faktorer påverkar dess funktion och utveckling. Ekonomiska förändringar, såsom konjunktursvängningar och bränslepriser, påverkar både efterfrågan på transporter och investeringar i infrastruktur. Teknologiska framsteg kan förändra transportmönster och möjliggöra nya lösningar för hållbar mobilitet. Genom att analysera omvärldsfaktorena och dess relation till transportsystemet blir det möjligt att bättre tolka måluppföljningen och förstå resandeutvecklingen.

Kostnader i relation till inkomster

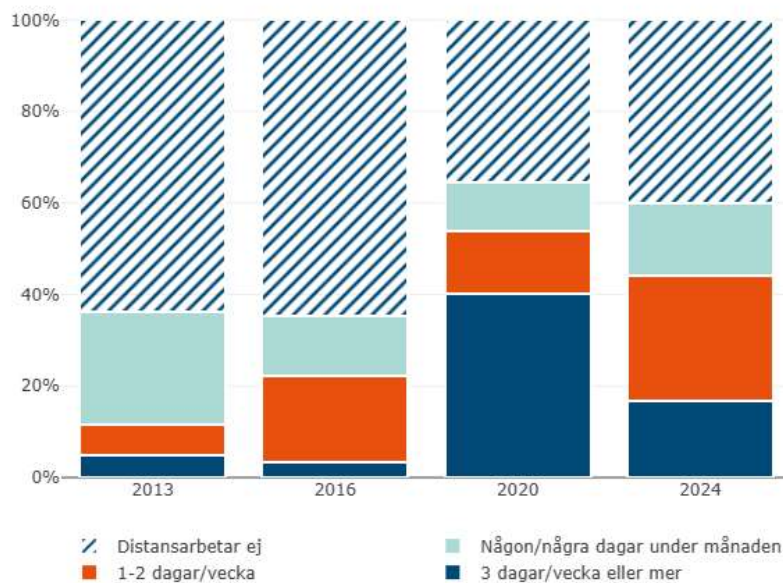
Bensin- och dieselpriserna har fluktuerat mycket de senaste åren. De ökade markant år 2021-2022 för att sedan minska ordentligt år 2023 (Figur 1). SL:s 30-dagarsbiljett har ökat ungefär i linje med inkomstökningen sedan 2017 men ökningen är högre än inflationen. Trängselskatten är oförändrad sedan år 2020.



Figur 1: Utveckling av medianinkomst i Stockholms län samt pris på olika drivmedel, SL:s månadsbiljett och förändring av nominella priser i Sverige (inflation) relativt till basår 2010.

Distansarbete

Under år 2024 arbetade 44 procent av stockholmarna på distans minst en dag i veckan. Jämfört med pandemi-året 2020 har andelen som jobbar på distans tre dagar/vecka eller mer minskat med 23 procentenheter och andelen som jobbar på distans 1-2 dagar/vecka ökat med 14 procentenheter. (Figur 2).

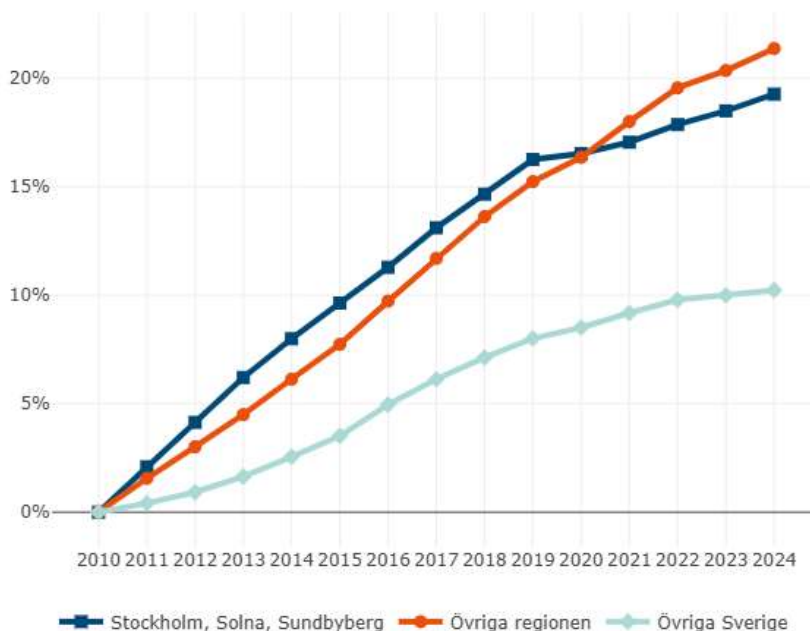


Figur 2: Utveckling av distansarbete bland stockholmarna innan, under och efter Covid 19 pandemin.

Befolkningsutveckling

Befolkningstillväxten har varit högre i Stockholms län än i resten av Sverige sedan 2010 (Figur 3). Inom Stockholms län har befolkningstillväxten varit högre i regionkärnan, det vill säga Stockholms stad, Solna stad och Sundbybergs stad, än övriga regionen men sedan 2019 har befolkningstillväxten varit högre i kommunerna utanför regionkärnan.

År 2024 var befolkningstillväxten i regionkärnan 0,7 procent, motsvarande 7 356 personer, jämfört med 0,8 procent (11 130 personer) i övriga regionen och 0,2 procent (17 157 personer) i övriga Sverige.



Figur 3: Befolkningsutveckling i procent i Stockholm, Solna och Sundbyberg (regionkärnan), övriga regionen och övriga Sverige relativt till basår 2010.

Delad mobilitet

Utbudet av friflytande elsparkcyklar

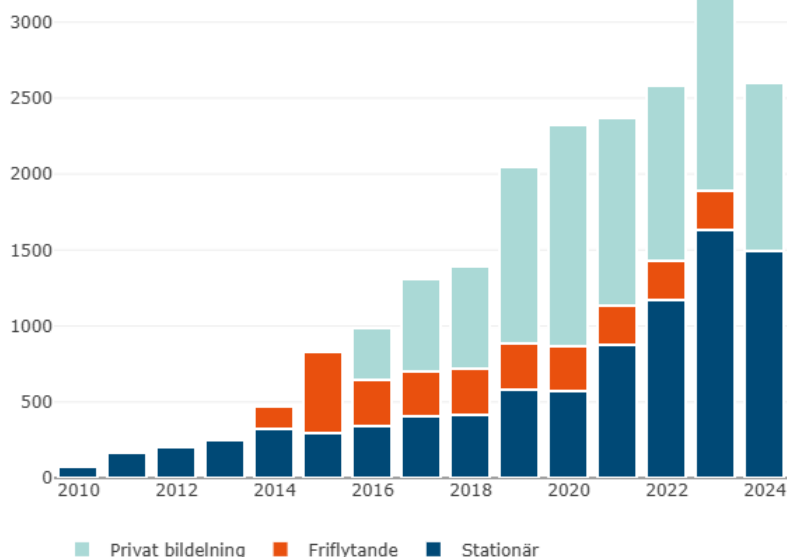
Staden har begränsat antalet aktiva elsparkcyklar inom hyrsystemen till 12 000 fordon. Under år 2024 har antalet aktiva elsparkcyklar i genomsnitt legat på 9 600 fordon. Utbudet är starkt årstidsberoende och när flottan var som störst 2024 bestod den av drygt 11 600 fordon. Under år 2024 låg utbudet på en konstant högre nivå april till december jämfört med åren innan (Figur 4).



Figur 4: Utveckling av antal kommersiella friflytande elsparkcyklar i Stockholms stad.

Bilpoolsutbudet i Stockholm

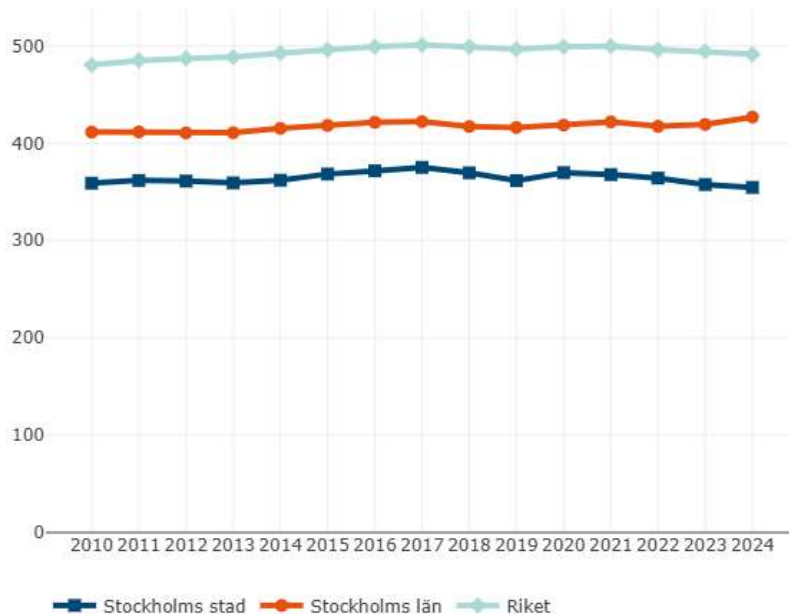
Bilpoolsutbudet i staden har ökat stadigt de senaste åren (Figur 5). Under 2024 skedde en minskning med 19 procent till omkring 2 600 bilpoolsbilar. Mellan år 2023 och 2024 upphörde den friflytande verksamheten för bilpoolsuthyrning helt. Omkring 58 procent av fordonen drivs i kommersiell regi och 42 procent utgörs av privata bildelningstjänster (så kallad peer-to-peer).



Figur 5: Utveckling av antal fordon i bilpooler inom Stockholms stad.

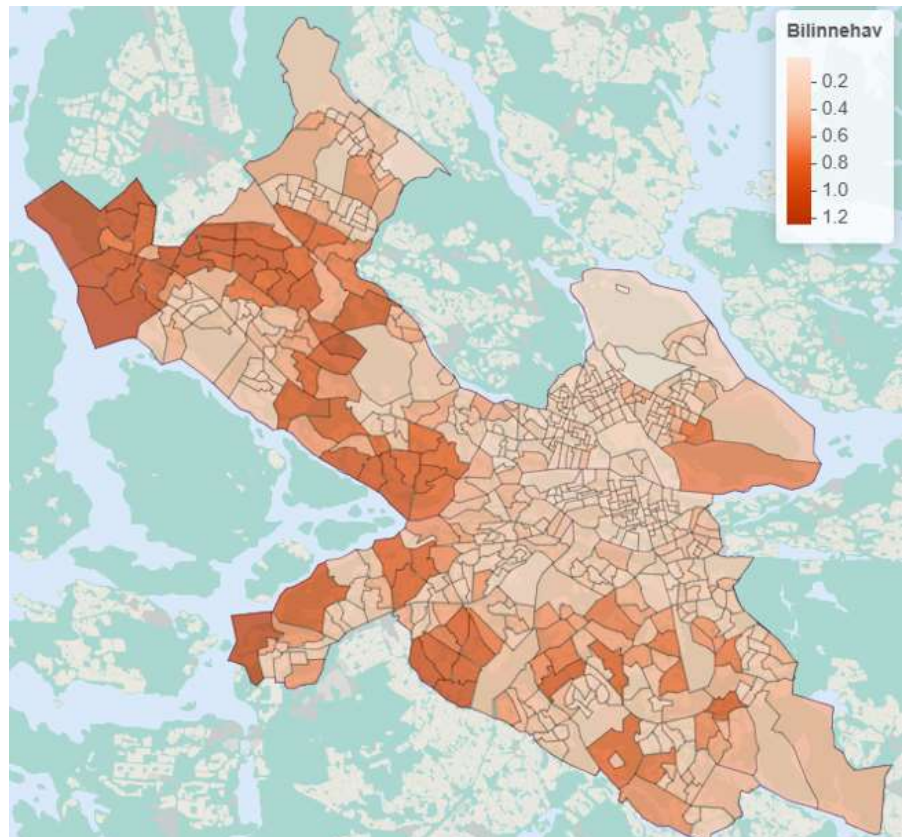
Konstant bilinnehav

Under 2024 fanns 355 bilar per 1 000 invånare i Stockholms stad vilket är cirka en procent lägre än föregående år då motsvarande siffra var 357 (Figur 6). Bilinehavet i Stockholms stad är lägre än innehavet i både övriga regionen (427) och i Sverige (491).



Figur 6: Utveckling av bilinnehav (antal bilar per 1 000 invånare) för privata- och företagsägda bilar i Stockholms stad, övriga regionen och övriga Sverige.

Bilinehavet varierar stort mellan olika delar i Stockholms stad (Figur 7). Lägst bilinnehav med 0,02 bilar per hushåll finns i området Universitetet och högst bilinnehav med 1,24 bilar per hushåll finns i området Bromma kyrka. Ett område som är representativt (median) för bilinnehav i staden är Blackeberg med 0,41 bilar per hushåll.



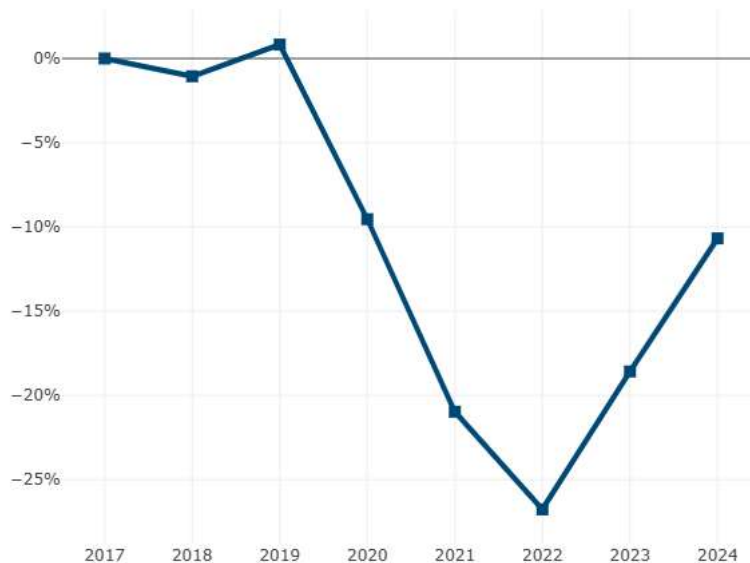
Figur 7: Bilnehav (privat- och företagsägda) i Stockholms stad per DeSO-område i form antal personbilar i trafik registrerade på folkbokförda personer i slutet av året i relation till antal hushåll i respektive område. Områdesnamn enligt SCB:s RegSO-indelning där namndubletter kan förekomma om t.ex. två DeSO motsvarar ett RegSO.

Resandeutvecklingen 2024

I efterföljande avsnitt redovisas utvecklingen för olika färdmedel i Stockholms stad. Mätningarna relaterar till hela eller delar av Stockholms stad samt olika snittmätningar som representerar flödet in och ut från olika områden.

Gång

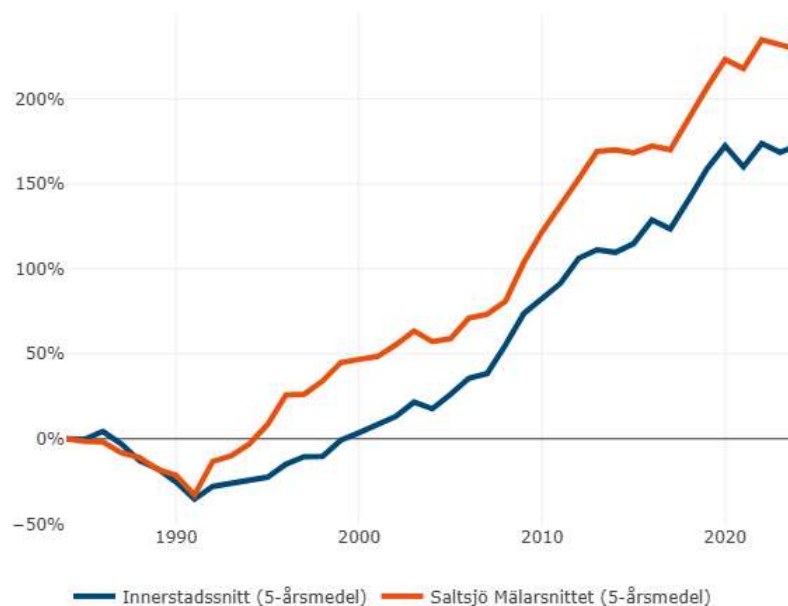
Under 2024 fortsätter flödet av fotgängare att återhämta sig (Figur 8). Samtidigt ska beaktas att mätningar genomförs under en kort period som leder till att resultatet kan påverkas av slumpmässiga faktorer, till exempel väder. Den kraftiga minskningen som syns i diagrammet mellan år 2019 och 2022 är resultatet av covid 19-pandemin.



Figur 8: Utveckling av fotgängarflödet (3-årsmedel) i Stockholms innerstad relativt till basår 2017.

Cykel

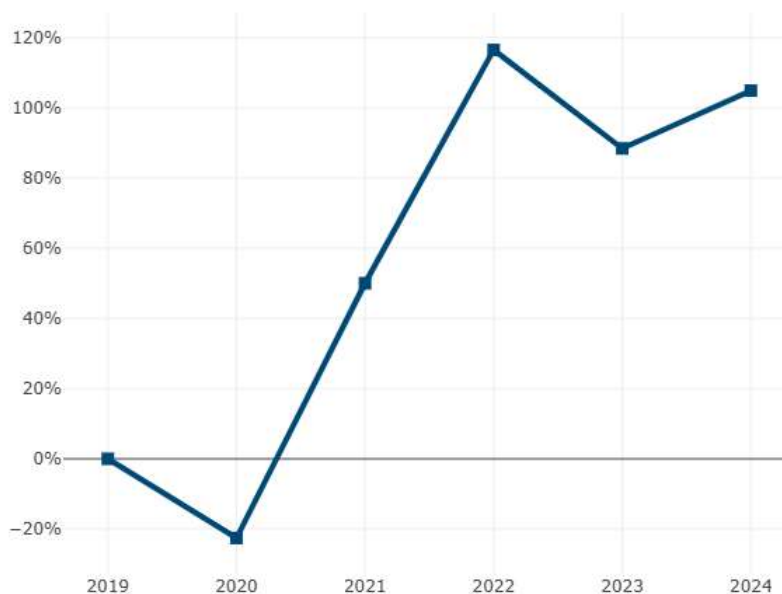
Under de senaste tio åren har cyklingen ökat med drygt 60 procent (Figur 9). Mellan 2023 och 2024 visar trenden på en ökning med fyra procentenheter i innerstadssnittet och en minskning med tre procentenheter i Saltsjö Mälarsnittet. Då cykel är väldigt väderberoende är det mer relevant att följa utvecklingen över rullande femårsmedelvärde än att fokusera för mycket på enskilda år.



Figur 9: Utveckling av cykelflödet (rullande femårsmedelvärde) i Stockholms stad relativt till basår 1980 (figur börjar med 1984 pga rullande medel), baserat på manuella mätningar.

Elsparkcykel

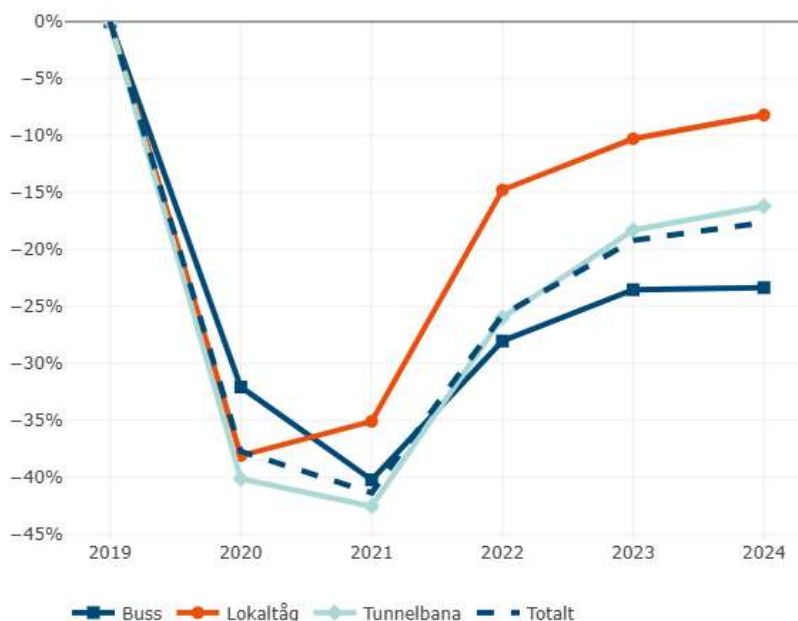
Sedan 2019 genomför Stockholms stad årligen mätningar av passager med elsparkcykel i innerstaden (Figur 10). Antalet passager har mer än fördubblats sedan 2019. Resor med elsparkcykel görs både med privatägda och delade fordon från olika hyrsystem. Fördelningen dem emellan är emellertid inte känd. Uppföljning av data från hyrsystemen visar att det år 2024 genomfördes i snitt 17 330 resor per dygn, vilket motsvarar en ökning med 68 procent jämfört med året innan. Det kan delvis förklaras av fler tillgängliga fordon i systemet.



Figur 10: Utveckling av resor med elsparkcyklar i Stockholms City (delade och privatägda).

Kollektivtrafik

Distansarbete tillsammans med ändrade färdmedelsvanor har sedan covid19-pandemin förändrat kollektivtrafikresandet i Stockholmsregionen. Under pandemin minskade kollektivtrafikresandet i Stockholms stad med kring 60 procent och har sedan dess återhämtat sig betydligt men befinner sig fortfarande under nivån från 2019. År 2024 reste omkring 23 procent färre med buss, nio procent färre med lokalbanor och 16 procent färre med tunnelbana än före pandemin (Figur 11).

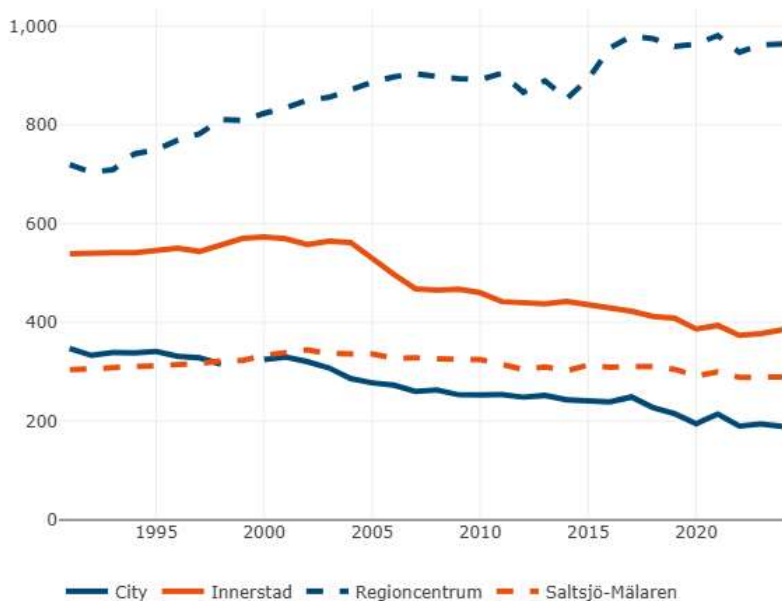


Figur 11: Påstigande per år i kollektivtrafiken i Stockholms stad relativt till basår 2019.

Motorfordon

Fordonsflöden

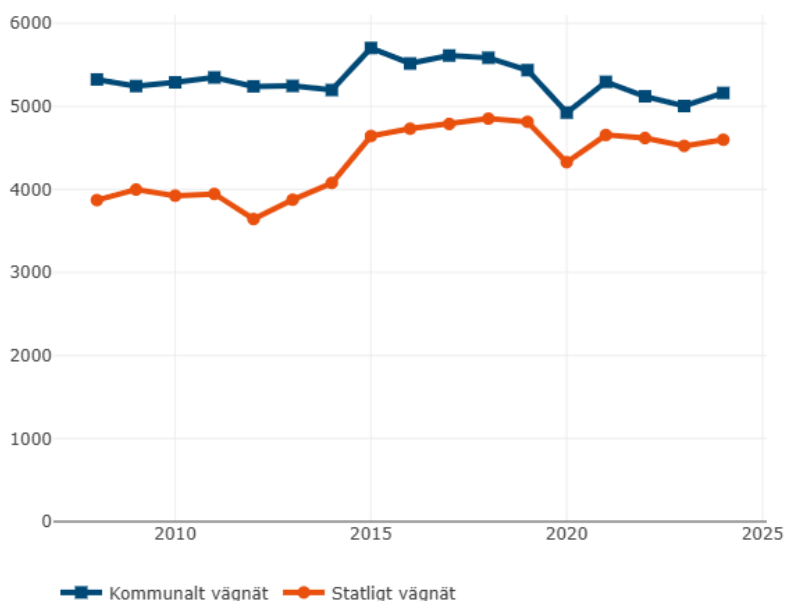
Över tid är trenden tydlig med minskande motorfordonspassager i de mest centrala delarna av staden (Figur 12). Sedan början av mätningen har antalet fordonspassager i City minskat med 45 procent. Trenden för biltrafiken till och från regioncentrum (Stockholm, Sundbyberg och Solna) har i samma tidsperspektiv varit stigande, men det finns en antydning till avmattning sedan år 2017.



Figur 12: Utveckling av motorfordonsflöden (1 000-tal fordonspassager) per medel vardagsdygn i olika områden i Stockholms stad.

Trafikarbete

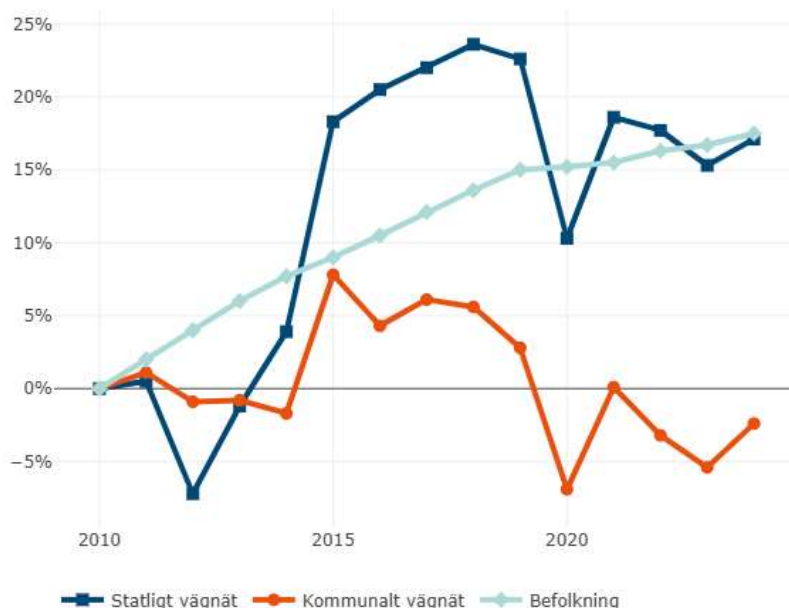
Sedan 2008 har trafikarbetet varit i stort sätt oförändrat på de kommunala vägarna medan det har ökat på de statliga vägarna under samma period. Det totala trafikarbetet med motorfordon (lätta och tunga) på statliga vägar inom Stockholms stad ökade med cirka två procent 2024 jämfört med föregående år (Figur 13). Det är i linje med trafikverkets preliminära siffror för hela landet. På det kommunala vägnätet inom Stockholms stad ökade trafikarbetet med cirka tre procent 2024 jämfört med föregående år.



Figur 13: Utveckling av trafikarbete (1000-tal fkm) per medel vardagsdygn i det statliga och kommunala vägnätet inom Stockholms stads gränser.

Trafikarbete i förhållande till befolkningsutvecklingen

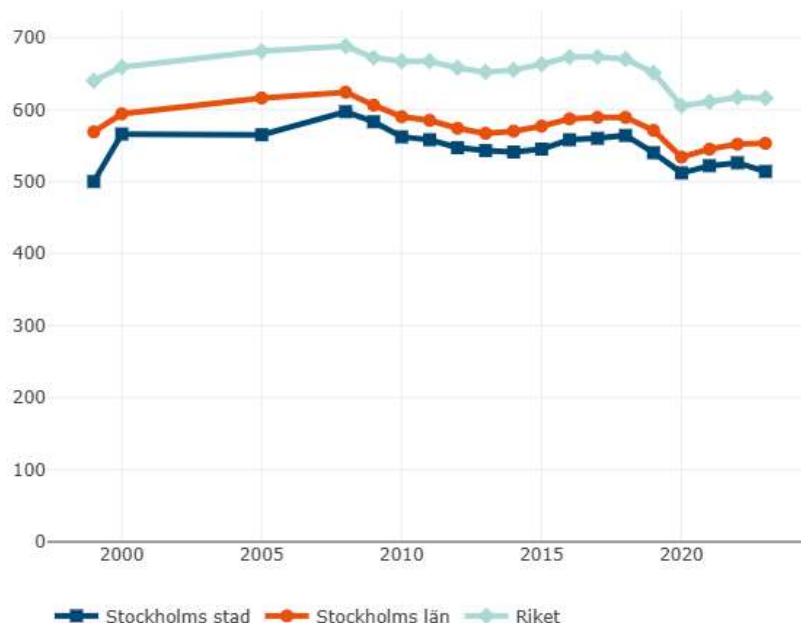
Utvecklingen av trafiken på det statliga vägnätet inom Stockholms stad fluktuerar mellan olika år, men följer befolkningsutvecklingen över tid (basår 2010). Trafikarbetet på det kommunala vägnätet har dock minskat över tid trots en ökande befolkning vilket är i linje med stadens satsningar på framlighet för gång, cykel och kollektivtrafik (Figur 14).



Figur 14: Utveckling av befolkningen och trafikarbetet längs det statliga och kommunala vägnätet inom Stockholm stads gränser relativt till basår 2010.

Körsträckor

Körsträckorna är relativt konstanta över tid men ligger fortfarande under nivåerna från innan pandemin (Figur 15). Generellt körs bilar som är registrerade i länet eller övriga Sverige längre sträckor jämfört med de som är registrerade i Stockholm. Detta är naturligt givet sämre möjligheter att resa kollektivt och längre avstånd på fler ställen utanför Stockholms stad.



Figur 15: Utveckling av körsträckor (mil) per år för invånare i Stockholms stad.

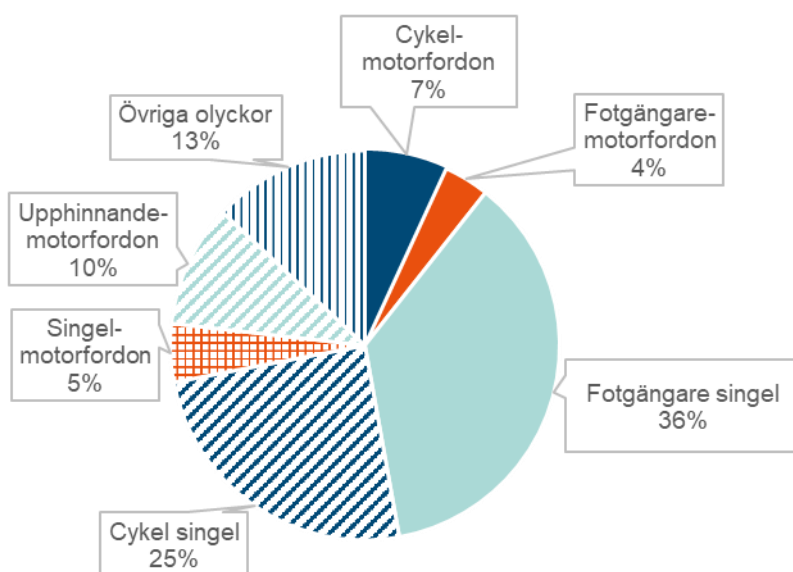
Trafikolyckor

Ett långsiktigt systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet, exempelvis hastighetsbegränsande åtgärder, ökad kvalitet på driftsåtgärder och säkrare fordon, påverkar utvecklingen av antalet skadade och omkomna i vägtrafiken. Utvecklingen påverkas även av omvärldsfaktorer som exempelvis trafikökningar och vädervariationer men också av slumpvis variation. Analyserna av olycksutvecklingen är geografiskt avgränsade till Stockholms stad, både på kommunal och statlig väg.

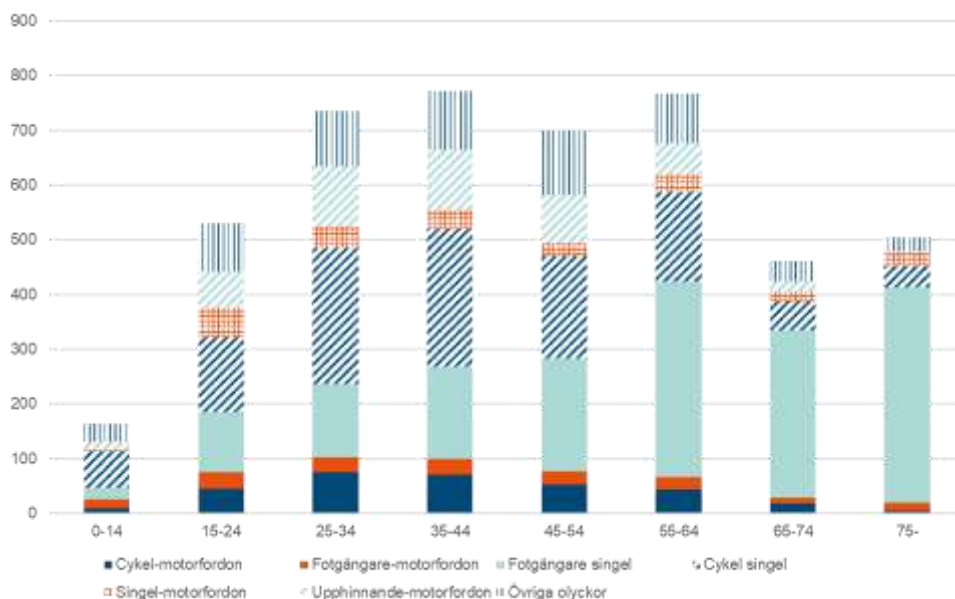
Andel skadade per skadegrad

Under 2024 registrerades totalt 4 581 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa olyckor skadades 4 643 personer som kan jämföras med 4 083 året innan. Flest personer skadas lindrigt. Andelen allvarligt skadade har legat på 3-5 procent av alla skadade.

De två vanligaste och i antal helt dominerande olyckstyperna med personskada i Stockholmstrafiken är singelolyckor med gående eller cyklister. Tillsammans utgör de 61 procent av alla skadade under 2024. För allvarligt skadade är motsvarande siffra 79 procent. Den tredje vanligaste olyckstypen är en upphinnandeolycka, där ett motorfordon kör in i ett framförvarande motorfordon. I figur 16 visas fördelningen av stadens sex vanligaste olyckstyper. Övriga olyckstyper är sammanslagna till en grupp, övriga olyckor.



Figur 16: Fördelning av antalet skadade per olyckstyp 2024.

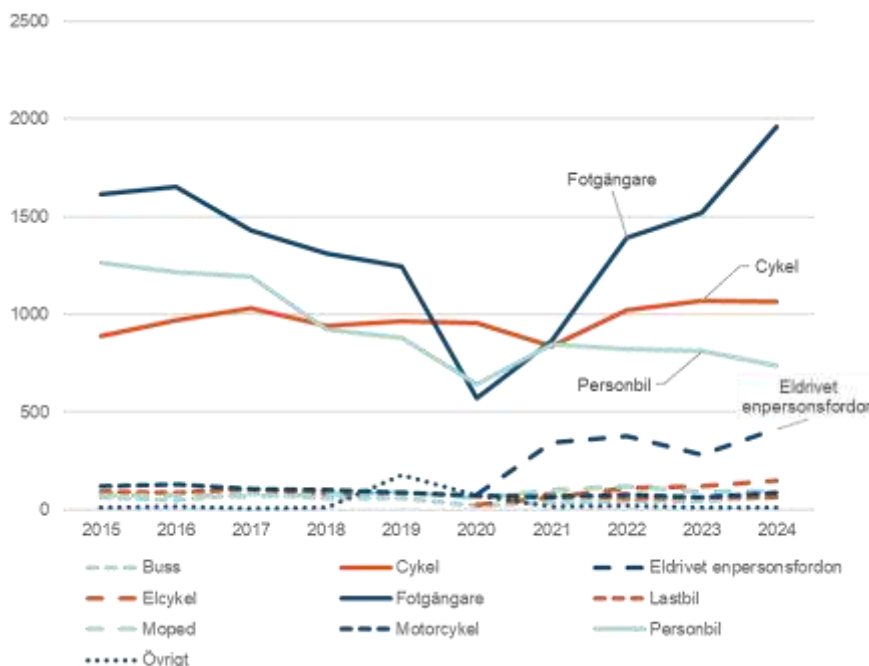


Figur 17: Fördelning av antalet skadade uppdelat per olyckstyp samt åldersgrupp.

Den helt dominerande orsaken till gåendes singelolyckor (fallolyckor) är snö- eller ishalka. För åren 2022-2024 har ungefär 66 procent av gåendes singelolyckor inträffat under vintermånaderna (november till mars). Motsvarande andel för de allvarligt skadade är cirka 67 procent. För personer 75 år eller äldre är motsvarande andel 74 procent. Andra vanligt förekommande orsaker är att den gående har snubblat på en kant eller ojämn beläggning.

Till skillnad från de gåendes singelolyckor finns för cyklisternas singelolyckor ett tydligt samband med cykelflödet och flest olyckor sker under sommarhalvåret. I de fall då orsaken beskrivits mer ingående är vägens underhåll och utformning, föremål på vägen, kört omkull på kantsten, halka och löst grus samt cyklistens beteende och interaktion med cykeln vanligt förekommande.

Antalet cyklister som skadats i en olycka med en traditionell cykel har varit relativt konstant de senaste åren (Figur 18). Däremot syns en liten ökning av antalet skadade på elcykel och det minskade antalet skadade på ett "eldrivet enpersonsfordon" under 2023 höll inte i sig utan antalet skadade ökade igen under 2024. För antalet skadade i personbil fortsätter antalet skadade att minska. Flest skadas som fotgängare och antalet skadade inom denna grupp ökar. Det är främst antalet skadade fotgängare i singelolyckor som ökar.



Figur 18: Utvecklingen av antalet skadade i Stockholms stad för de olika trafikantkategorierna, 2017-2024. Källa: Strada personer.

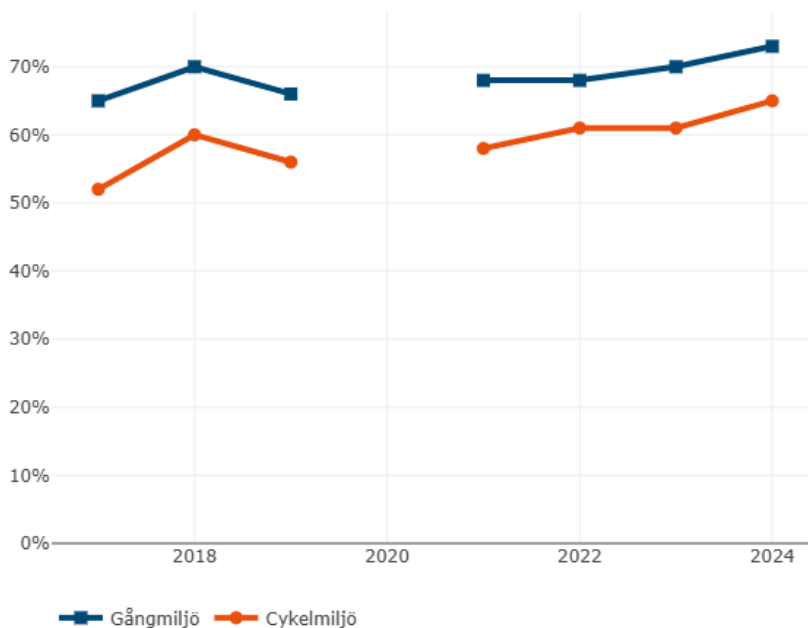
Upplevd trafiksäkerhet och trygghet

Både upplevd och faktisk säkerhet kan påverka i vilken grad stadens invånare och besökare använder det offentliga rummet eller väljer vissa färdmedel, framförallt de hållbara färdmedlen cykel, gång och kollektivtrafik. Detta gäller särskilt för vissa grupper i samhället såsom kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. En trygg miljö som både är och upplevs som säker för dem som ska vistas i den är med andra ord en förutsättning för en attraktiv miljö, ett ökat aktivt resande och att staden ska vara tillgänglig och användbar för alla.

Upplevd trafiksäkerhet

I en enkät ställd till stockholms medborgarpanel hösten 2024 angav 22 procent att "det känns inte trafiksäkert" som den främsta anledningen till varför man inte cyklar mer.

I stadens medborgarenkät 2024 om trafik och resvanor ställs frågorna "Jag upplever trafikmiljön som säker för gående i min stadsdel" och "Jag upplever trafikmiljön som säker för cyklister i min stadsdel". 73 procent av stockholmarna uppgav 2024 att de upplever att trafikmiljön i stadsdelen är säker för gående och runt 65 procent att den är säker för cyklister. Utvecklingen över tid pekar mot att allt fler upplever trafikmiljön som säker (Figur 19).



Figur 19: Utveckling av andelen stockholmare som upplever att trafikmiljön är säker för gående respektive för cyklister. Under 2020 genomfördes ingen medborgarundersökning på grund av covid 19-pandemin.

I stadens medborgarenkät 2024 om trafik och resvanor ställs en liknande fråga. *Hur nöjd eller missnöjd är du med trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i Stockholm?* 43 procent av de svarande är ganska eller mycket nöjda med trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i Stockholm. Det är en högre andel än vid 2020 års mätning, men lägre än tidigare mätningar. Män är i högre utsträckning än kvinnor nöjda med trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i staden. Nöjdheten är lägre bland den äldsta åldersgruppen.

Rädsla för att utsättas för brott

Drygt hälften av Stockholmarena känner sig trygga när de går ensamma hem på kvällen i den stadsdel där de bor. Det är lägre än för år 2023 men högre än åren innan. Generellt känner sig fler kvinnor än män otrygga. Även bland åldersgruppen 65 år och äldre uppger fler att de känner sig otrygga än övriga åldersgrupper.

Upplevelsen av gatudriften

Enligt stadens undersökning anger 47 procent av stockholmarna att de är nöjda med snöröjning och sandning av gator och gångvägar i sin stadsdel vilket är i linje med tidigare år (Figur 20).

Äldre är den grupp som är minst nöjd med snöröjning och sandning av gator och gångvägar i den stadsdel där de bor. Endast 38 procent av de över 65 år är nöjda med snöröjningen.



Figur 20: Utveckling av andelen stockholmare som är nöjda med snöröjning och sandning av gator och gångvägar i sin stadsdel. Stockholms stads medborgarundersökning genomförs årligen förutom under Covid-19 pandemiåren 2020 och 2021.

Acceptans för lägre hastigheter

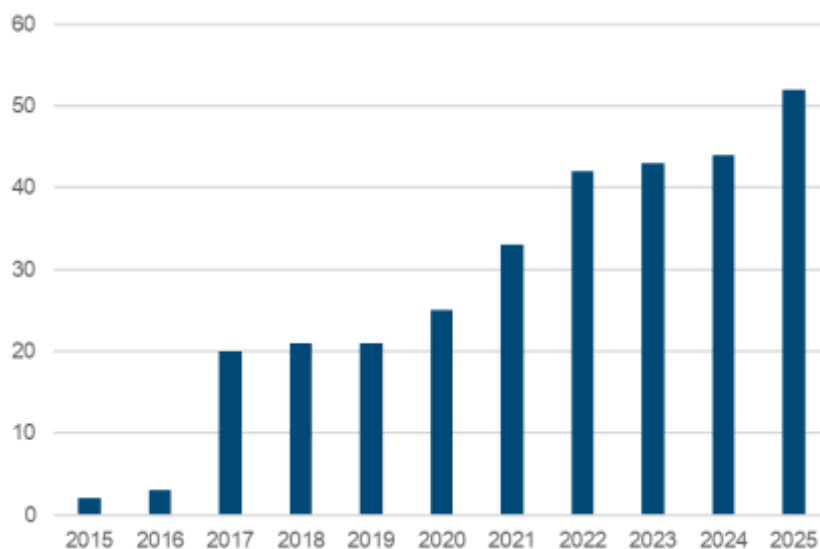
Enligt stadens medborgarenkät 2024 om trafik och resvanor anser 77 procent av stockholmarna att sänkta hastigheter är en bra åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten. Kvinnor tycker i större utsträckning än män att det är en bra åtgärd. En högre andel boende i Skarpnäck, Södermalm och Hägersten-Älvsjö ser sänkta hastigheter som en bra åtgärd, medan i Bromma tycker en högre andel att åtgärden är dålig.

Gatan som plats för vistelse

Stockholms gator är inte endast till för resande utan utgör även de offentliga rum där stockholmare och besökare kan mötas, leva och utforska staden. De senaste decennierna har gatans roll som vistelseplats blivit allt viktigare med en växande förväntan på gator som attraktiva mötesplatser med aktiviteter som får människor att vilja vara ute och ta del av stadsmiljön. Det offentliga rummets attraktivitet beror till stor del på dess kvalitet i form av bland annat god gestaltning och grönstruktur vilket är svårt att omsätta i kvantitativa termer och inte beskrivs vidare i denna rapport.

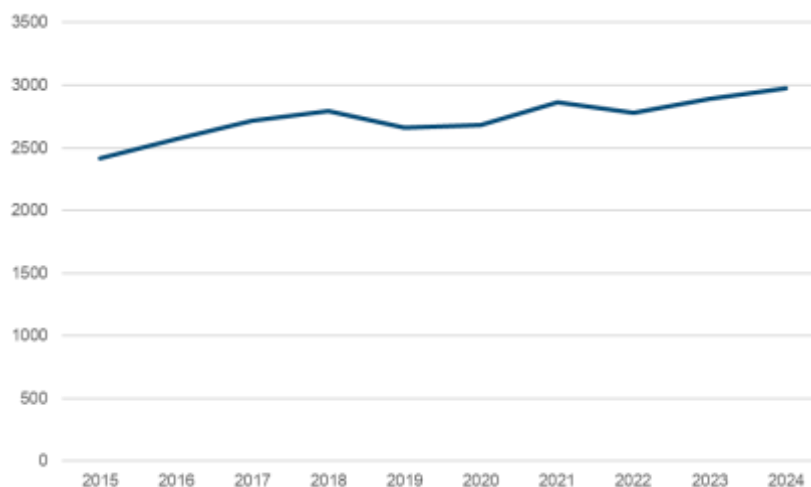
En indikator på utvecklingen av stadens offentliga rum är de tillfälliga sommarplatser som först introducerades i Stockholm 2015. På tio år har antalet sommarplatser ökat från två sommargångator år 2015 till 52 platser och gator år 2025 (Figur 21), fördelade på 22 gågator, 18 torg och 9 kajer runt om i staden.

Vintersäsongen 2017/2018 introducerades även tillfälliga vinterplatser i Stockholm med möblering av tre torg. Antalet vinterplatser har succesivt ökat för varje säsong och under vintersäsongen 2024/2025 hade antalet platser ökat till 14 stycken.



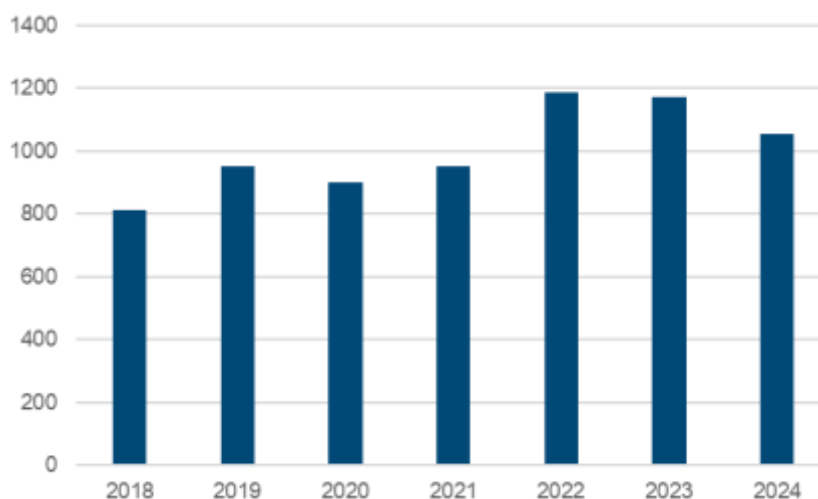
Figur 21: Utvecklingen av antalet sommarplatser i Stockholm år 2015-2025.

När vi omvandlar och skapar plats för annat än transporter så ökar även möjligheten för att låta uteserveringar ta mer plats i det offentliga rummet. Under de senaste tio åren har tillstånden för uteserveringar ökat från 2 416 stycken år 2015 till 2 977 år 2024, en ökning med 23 procent (Figur 22). Tittar vi på en längre tidserie från början av 2000-talet ser vi en ännu större förändring. År 2000 var tillstånden endast 249 stycken i jämförelse med dagens 2 977 stycken, nästan tolv gånger så många.



Figur 22: Antal tillståndsgivningar för uteserveringar per år.

Även antalet ansökningar om evenemang och filminspelningar har ökat sedan år 2018, från 811 stycken till 1 055 år 2024 (Figur 23) vilket ger en indikation om att det sker fler aktiviteter i stadens offentliga rum och möjligheten till möten mellan människor blir fler.



Figur 23: Antal evenemangs- och filminspelningsärenden från 2018-2024 (demonstrationer har plockats bort ur statistiken).

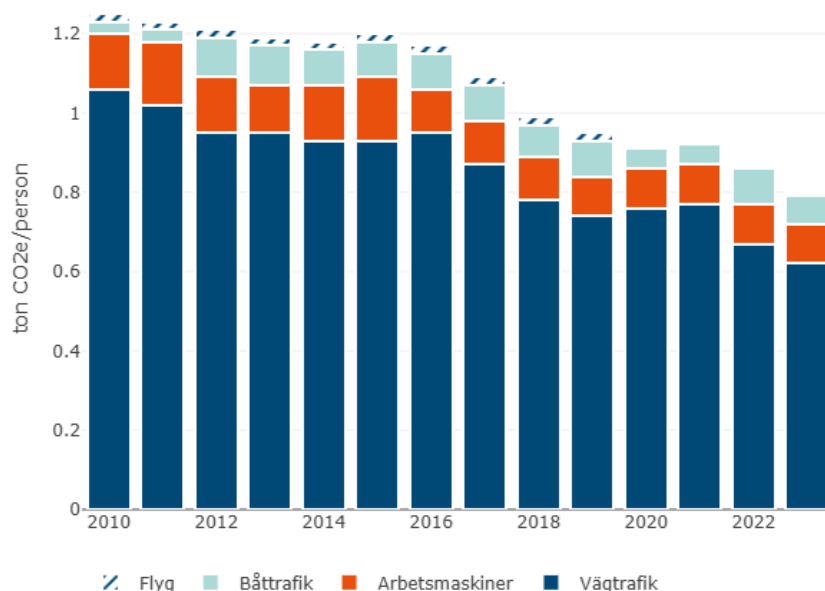
Trender i förhållande till övergripande mål

Miljöprogrammet sätter övergripande mål för stadens miljö- och klimatarbete vilket även har bäring på transportsystemets utveckling. I framkomlighetsstrategin och underliggande planer anges mål och strategisk inriktning för resande och vistelse i olika delar av staden och transportsystemet. Även direkta uppdrag i budgeten påverkar utvecklingen. Här redogörs för hur utvecklingen

ser ut i relation till de övergripande målen, uppdragen och inriktningarna.

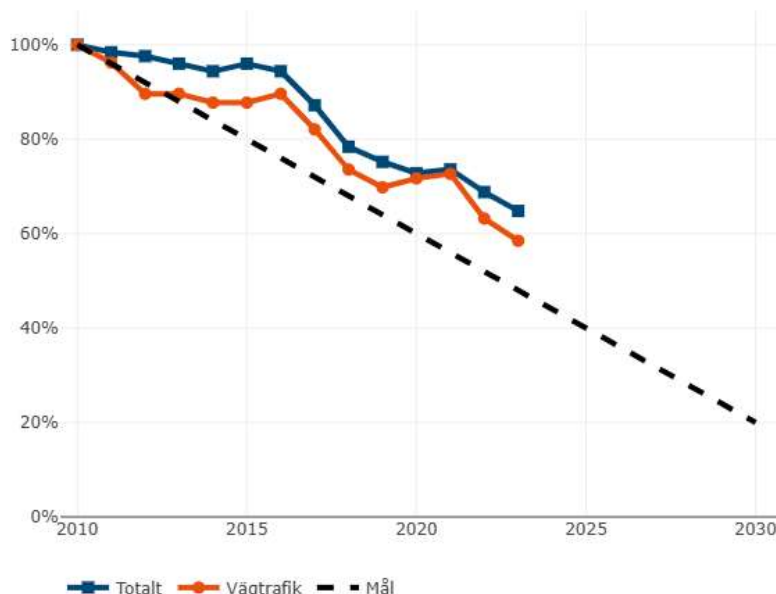
Växthusgasutsläpp från transportsektorn

Statistiken om transportsektorns växthusgasutsläpp bygger delvis på data som ännu inte finns tillgängliga för 2024 men preliminära siffror pekar på att utsläppen från vägtrafiken ökade på nationell nivå under 2024. För år 2023 var växthusgasutsläpp från vägtrafiken inom Stockholms stads gränser 0,62 ton per invånare. Det motsvarar en minskning av 42 procent relativt till basåret 2010 (Figur 24).



Figur 24: Utveckling av växthusgaser från olika transportsektorer inom Stockholms stads geografiska gränser. Utsläpp redovisas som ton koldioxidekvivalenter per invånare, ton CO₂-ekv. Nivåerna för flyg är efter 2019 mycket låga (0,004 – 0,01 ton CO₂-ekv/person) och syns därför inte i diagrammet.

Utsläppen per person är 0,21 ton högre än det uppsatta målet, vilket motsvarar en skillnad på 17 procentenheter jämfört med basåret (Figur 25).

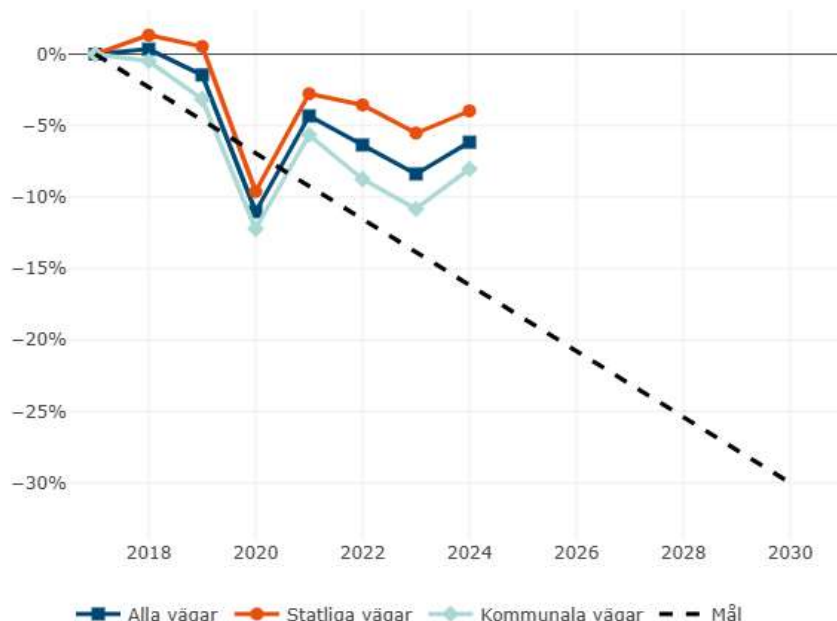


Figur 25: Utvecklingen av växthusgasutsläpp från vägtrafik och hela transportsektorn i relation till stadens mål: CO2-ekv ska minska med 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

Biltrafikminskning

Vid utgången av 2024 hade biltrafikarbetet minskat med sex procent från 2017 (Figur 26). Under det senaste året, det vill säga jämfört med år 2023, ökade trafikarbetet med två procentenheter. Trafikarbetet definieras som summan av körsträckor för alla fordon inom kommunens gränser.

Med nuvarande genomsnittliga årliga minskningstakt på 0,9 procent skulle biltrafiken mätt som biltrafikarbetet enligt en linjär framskrivning minska med totalt elva procent till år 2030, jämfört med nivåerna 2017. Politiska beslut på nationell nivå har stor påverkan på denna utveckling och det är i dagsläget svårt att uttala sig om när Klimathandlingsplanens mål om 30 procent minskad biltrafik 2017-2030 kan uppnås.



Figur 26: Utveckling av trafikarbete relativt till basår 2017 i relation till stadens mål att minska trafikarbetet med 30 procent inom stadens geografiska gränser för olika vägnät. Den streckade linjen visar en linjär minskning år för år för att nå 30-procent målet år 2030.

Hållbara, yteffektiva färdmedel

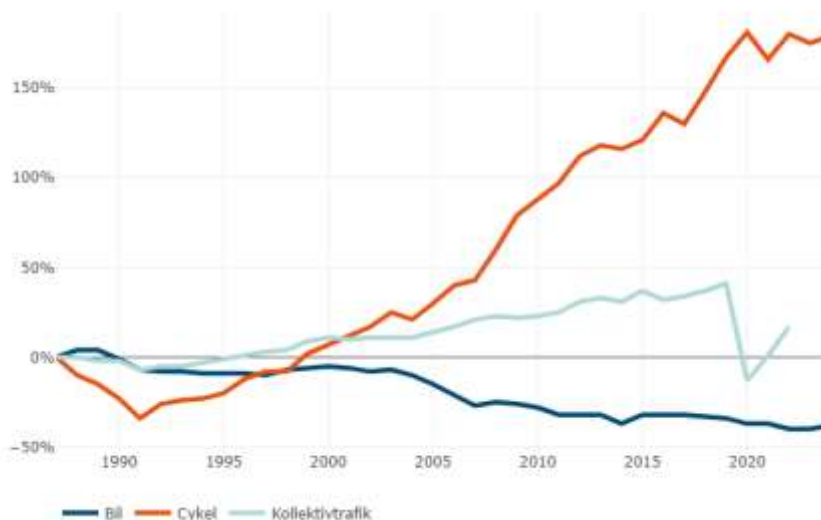
Genom att prioritera kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik styr staden långsiktigt mot övergripande mål om minskade klimatutsläpp, förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum i enlighet med framkomlighetsstrategin.

För resandet till och från innerstaden är den långsiktiga trenden att cykel och kollektivtrafik ökar medan biltrafiken minskar, sett över den senaste 20-årsperioden (Figur 27). På en medelvardag år 2024 skedde cirka 837 000 resor med kollektivtrafiken och drygt 83 000 med cykel till och från innerstaden. Motsvarande siffra för bilresor var 371 000 resor.

Sedan 1987 har kollektivtrafikresandet till och från innerstaden ökat med drygt 124 000 resor per dygn medan cyklingen har ökat med runt 65 660 resor under samma period. Under pandemiåret 2020 minskade antalet resor med kollektivtrafiken markant medan cyklingen under samma år ökade.

Kollektivtrafiken står dock för merparten av resorna i staden. Andelen kollektivtrafikresande till och från innerstaden är 69

procent av alla motoriserade personresor jämfört med 54 procent för tjugo år sedan.

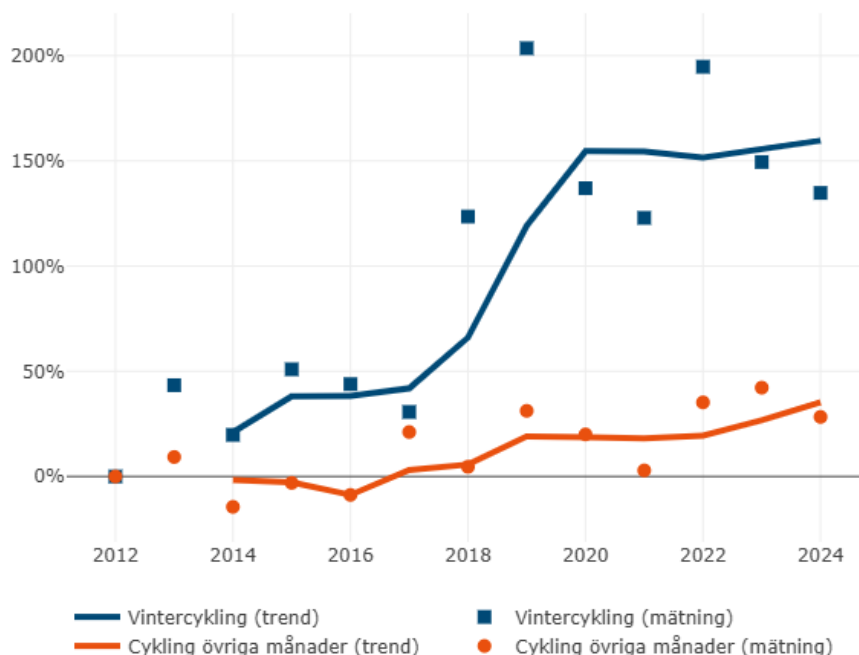


Figur 27: Utveckling (5-årsmedelvärden) av bil-, cykel- och kollektivtrafik över innerstadssnittet relativt till basår 1987. För kollektivtrafiken saknas data för 2023-2024.

Cykling på vintern

I stadens cykelplan, *Cykelstaden*, anges målet om att vintercyklingen ska öka i samma takt som, eller mer än, cyklingen under övriga året. Sedan mätningarna påbörjades för tio år sedan har antalet stockholmare som cyklar under vinterperioden ökat med 150 procent. Figur 28 illustrerar en jämförelse mellan cykling under vintermånaderna (november till februari) och övriga månader.

Vintercyklingen är väderberoende och varierar mellan åren beroende på hur kalla och snörika vintrarna är. Trots dessa variationer visar utvecklingen en långsiktig och positiv trend. Vintern 2024 noterade en liten minskning jämfört med 2023, och även perioden mars till oktober 2024 visade en liten nedgång i förhållande till föregående år.



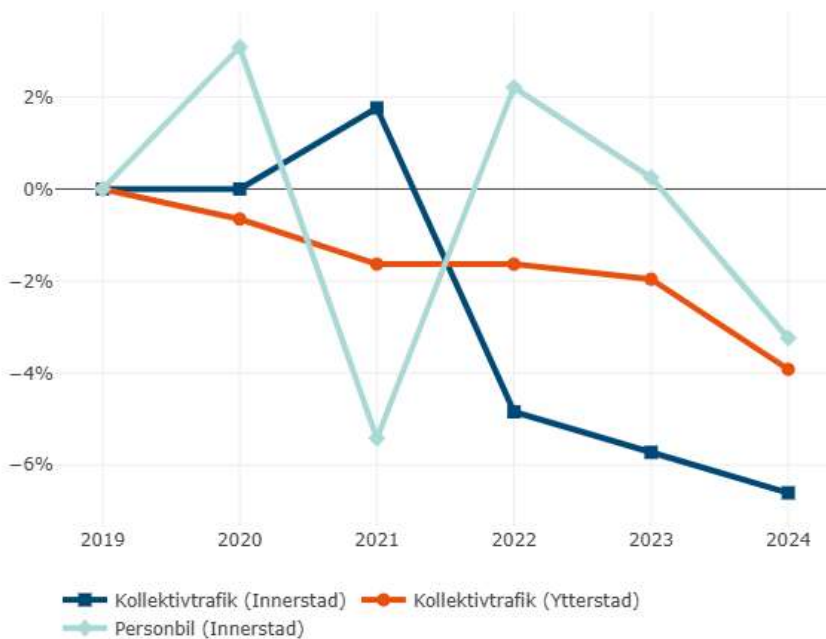
Figur 28: Utveckling av cykling i Stockholms stad under vintersäsongen (november till februari) och alla andra månader relativt till bassäsong 2013/2014. Trenden (heldragna linjer) visar 3-årsmedel som jämnar variationen mellan årsmätningar (prickar och kvadrater) och är en mer robust beskrivning av den faktiska utvecklingen.

Framkomlighet

I Framkomlighetsstrategin anges att pålitligheten ska öka för samtliga trafikanter och framkomligheten ska förbättras för kapacitetsstarka och samhällsviktiga transporter. Framkomlighet kan mätas på flera sätt, både genom medelhastighet som figuren nedan visar men även genom att titta på variationen i körtid på sträckan vilket indikerar pålitlighet i restiden. Bussarnas medelhastighet påverkas av ett flertal faktorer där åtgärder i gatumiljön som trafikkontoret har rådighet över är en och planering av körtider i tidtabellen är en annan.

Uppföljningen av busstrafikens medelhastighet i Stockholms inner- och ytterstad visar att medelhastigheten i innerstaden har minskat med 1,5 km/tim (-7 procent) medan den i ytterstaden har minskat med 1,2 km/tim (-4 procent). Orsaken till detta varierar beroende på plats och består sannolikt av en kombination av trafikstörande arbeten, målkonflikter i stadsmiljön och anpassad körtid i tidtabellen. Framkomligheten för personbilar baseras på inköpt GPS-data. Restiden har de senaste åren både ökat och minskat jämfört med basår 2019 och visar ingen tydlig trend över tid

(Figur 29). Detta kommer kontoret behöva fördjupa kunskapen om kommande år.



Figur 29: Utveckling av medelhastighet för personbilar och kollektivtrafiken med buss uppdelat på innerstad och ytterstad relativt till basår 2019.

Omställning av fordonsflottan

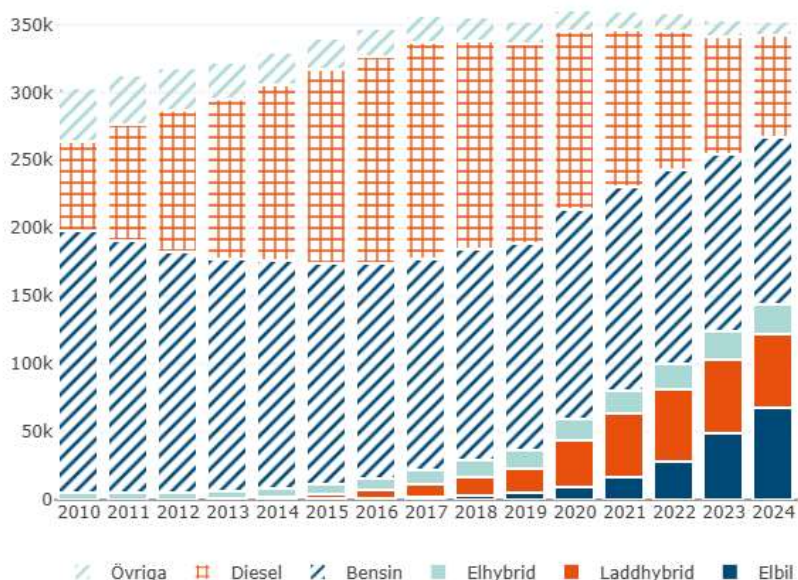
Fordonsflottans sammansättning och andelen eldrivna fordon som körs på stadens gator har också påverkan på måluppfyllelsen i miljöprogrammet om minskade utsläpp med 80 procent och en utsläppsfri innerstad till 2030. I budgeten för 2025 anges att 100 procent av godstransporterna i innerstaden ska vara elektrifierade till 2030.

I arbetet med framtagandet av Klimathandlingsplanen gjordes bedömningen att 80 procent av personbilarna, drygt 50 procent av de lätta lastbilarna och 20 procent av de tunga lastbilarna bör vara laddbara år 2030 för att målet ska nås.

Personbilar

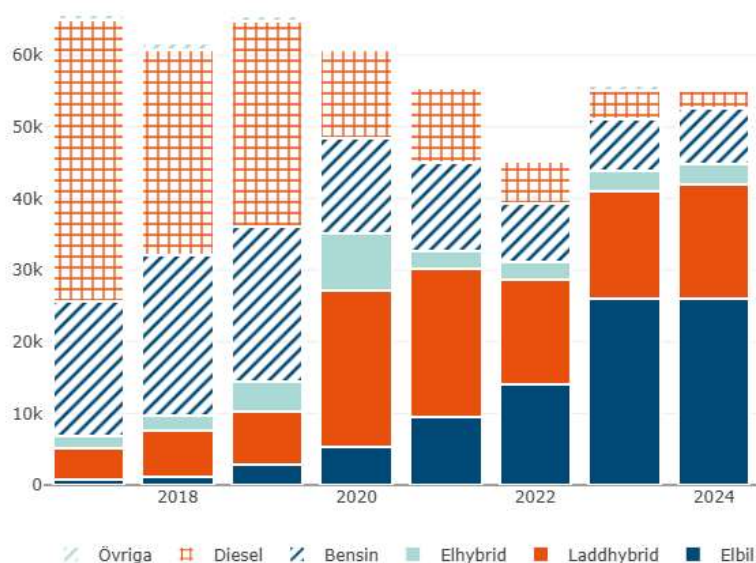
Under 2024 ökade antalet laddbara personbilar (elbil och laddhybrid) i staden till drygt 120 000 vilket var en 18 procentig ökning mot året innan (Figur 30). Totalt var därmed ungefär 35 procent av alla bilar i trafik i staden laddbara. Av alla laddbara personbilar i Sverige fanns 18 procent i Stockholms stad. Värt att notera är dock att leasade bilar kan vara skrivna i Stockholm där

företaget har sitt huvudkontor, samtidigt som de fysiskt befinner sig på en annan plats i landet.



Figur 30: Utveckling av personbilsflottan (antal fordon) i Stockholms stad fördelat på olika drivlinor.

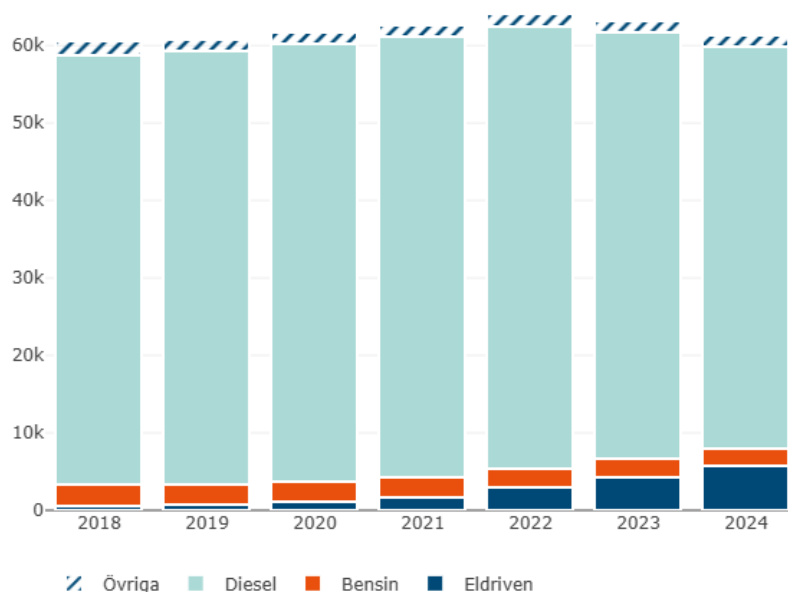
År 2024 var drygt 50 procent av alla nyregistrerade personbilar i Stockholms stad fullelektriska och ytterligare drygt 30 procent var laddhybrider (Figur 31). Andelen laddbara bilar av alla nyregistrerade bilar ökade med två procent mellan 2023 och 2024.



Figur 31: Utveckling av nyregistrerade personbilar med olika drivlinor i Stockholms stad.

Lastbilar

I slutet av 2024 fanns 5 791 helt eldrivna lätta lastbilar i trafik i Stockholms stad (Figur 32). Detta motsvarade nio procent av den totala lätta lastbilsflottan i staden. Jämfört med föregående (år 2023) var det en ökning med 35 procent.



Figur 32: Utveckling av den lätta lastbilsflottan i Stockholms stad fördelat på olika drivlinor.

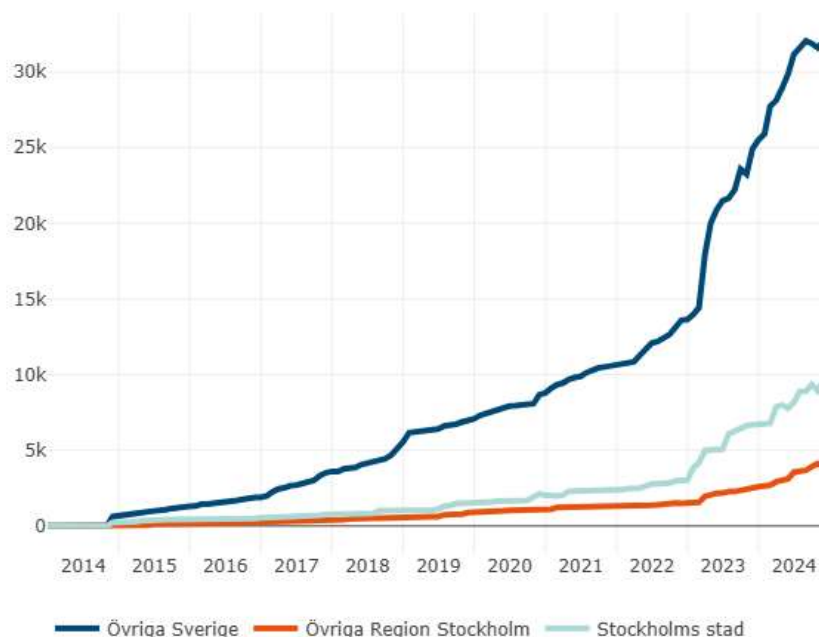
Elektrifieringen av de tunga lastbilarna är ännu förhållandevis tidigt i utvecklingen men med en hög procentuell tillväxt. I slutet av 2024 fanns 134 helt eldrivna tunga lastbilar i trafik i Stockholms stad. Det motsvarar cirka två procent av den tunga fordonsflottan i staden men utgör en ökning med 144 procent jämfört med 2023.

Publik laddinfrastruktur

Mål och indikatorer för laddinfrastrukturens utveckling anges i Stockholm stads budget. Där anges bland annat att Stockholm parkering ska fortsätta utbyggnaden av laddinfrastruktur enligt stadens målsättning om 100 procent laddplatser i egna anläggningar till år 2026 (redan uppnått), samt 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor till år 2030. Trafikkontoret har årsvisa mål om laddinfrastruktur på gatumark. Målet för 2024 var 2000 platser och utfallet blev 1950.

Vid slutet av 2024 fanns det 9 587 publika laddplatser inom Stockholms stads gränser. Detta motsvarar en ökning med 30 procent jämfört med samma tidpunkt året innan (Figur 33). Av

dess finns 5 705 publika laddplatser i Stockholm Parkerings anläggningar varav 1 355 har tillkommit under 2024. Observera att figur 10 visar all laddinfrastruktur som finns i kommunen, alltså inte bara den laddinfrastruktur som har installerats av och i samverkan med Stockholms stad.



Figur 33: Utveckling av publik laddinfrastruktur (antal laddplatser) i Stockholms stad, övriga regionen och övriga Sverige.

Nollvisionen och etappmål på vägen dit

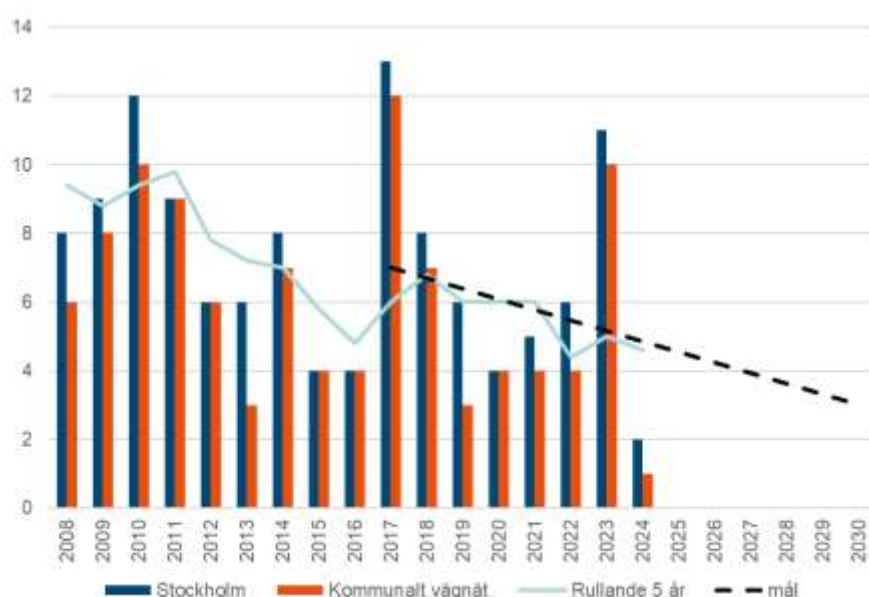
Genom ett långsiktigt systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet, styr staden mot övergripande mål om ett hållbart transportsystem och Nollvisionen som staden står bakom.

Det nationella trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och överenskomna etappmål på vägen dit. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Enligt nuvarande etappmål ska antalet omkomna i vägtrafiken halveras från medeltalet av åren 2017-2019 till år 2030, och antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent.

Ett separat mål finns för fallolyckor; antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till år 2030.

För Stockholms stad skulle ett halveringsmål för antalet omkomna inom vägrafiken innebära att antalet omkomna på stadens vägnät ska minska till tre personer eller färre år 2030. Den långsiktiga trenden är att antalet omkomna minskar i Stockholmstrafiken (Figur 34). Under 2024 omkom totalt två personer, varav en på det kommunala vägnätet.

Den över tid vanligaste olyckstypen för dödsolyckor är fotgängare i kollision med ett motorfordon.

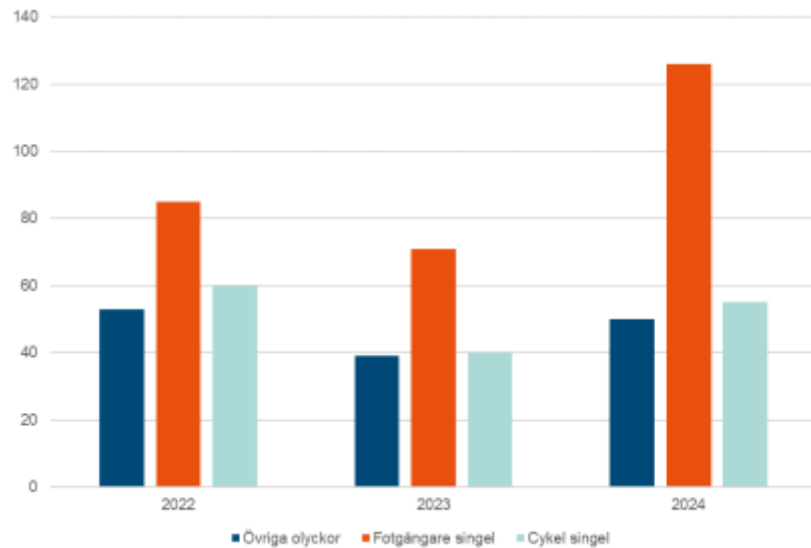


Figur 34: Utveckling av antal omkomna i vägtrafiken 2008–2024 samt mål för 2030.

De brister som finns i sjukhusens inrapportering, för allvarligt skadade, och som bland annat omfattar åren 2017–2019, innebär att det för Stockholms stad inte är möjligt att fastställa ett utgångsvärde och således inte heller etappmål för allvarligt skadade år 2030.

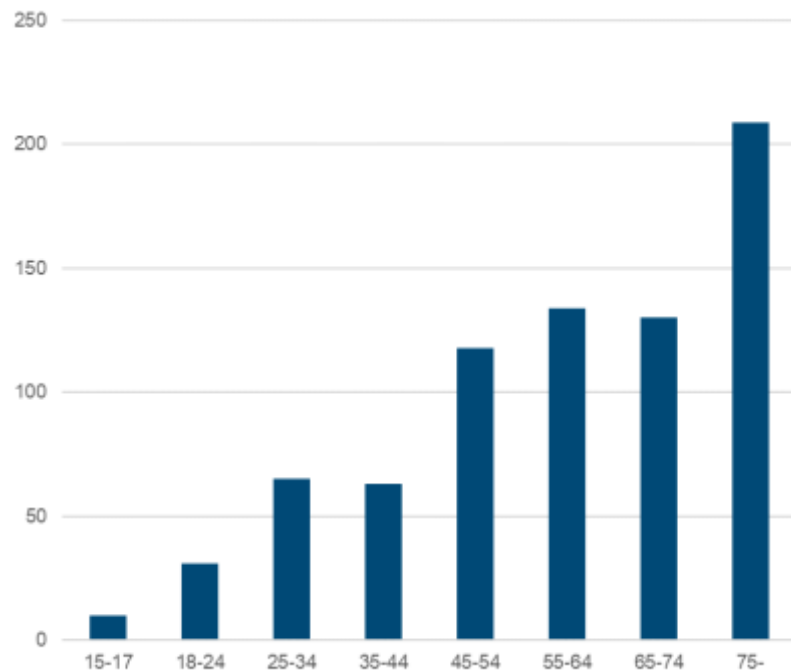
Under 2024 skadades 231 personer allvarligt i Stockholmstrafiken. Det är en ökning från tidigare år. Det är dock svårt att avgöra om ökningen beror på en faktisk ökning av antalet skadade eller en förbättrad rapporteringsgrad från akutsjukhusen.

Den vanligaste olyckan för allvarligt skadade är en singelolycka med gående (en gående som ramlat utan annan trafikant inblandad) (Figur 35). Av alla allvarligt skadade är över hälften en gående som skadats i en singelolycka. Tillsammans med cyklister i singelolyckor står de för 79 procent av alla allvarligt skadade.



Figur 35: Antal allvarligt skadade för de två vanligaste olyckstyper och alla övriga olyckstyper.

Inget barn i åldersgruppen 0 till 14 år omkom eller skadades allvarligt under 2024 (Figur 36). Det är femte året i rad som Nollvisionen uppnås för den åldersgruppen. Den åldersgrupp som är mest frekvent förekommande i de allvarligaste olyckorna är personer över 75 år.



Figur 36: Antal¹ omkomna och allvarligt skadade under 2024 fördelat på åldersgrupp

¹ Utfallen för år 2020 och 2021 är starkt påverkade av konsekvenser till följd av pandemin.

Analys och slutsatser

Hållbara yteffektiva färdmedel

Resandet med de yteffektiva, hållbara färdmedlen har haft en stark utveckling sedan början av 2000-talet. De senaste åren har utvecklingen inte varit lika stark men långsiktigt bedöms en fortsatt ökning i takt med att infrastrukturen byggs ut, staden förtätas samt att klimat-, miljö- och hälsomedvetenheten ökar.

Kollektivtrafiken utgör i egenskap av sin storlek stommen i stadens transportsystem och omhändertar de största resandeflödena. Kollektivtrafikresandet ökade marginellt under 2024 men bedöms fortsatt påverkas av ökat distansarbete och ändrade färdmedelsval jämfört med innan pandemin. Busstrafiken har sämst återhämtning medan lokaltågen nästan är tillbaka på samma nivåer som innan pandemin. I närtid bedöms resandet med kollektivtrafiken inte återgå till samma nivåer som innan pandemin men på längre sikt bedöms resandeefterfrågan öka med befolkningstillväxten. Befolkningstillväxten i regionen förväntas dock vara störst i lägen där förutsättningarna för att resa kollektivt är sämre än i centrala Stockholm. För att minska risken att människor väljer bilen framför kollektivtrafiken behövs fortsatta satsningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet och framkomlighet, framförallt för resande på tvären utanför innerstaden. Framkomligheten för busstrafiken har minskat något under 2024 vilket kan ha flera orsaker där trafikstörande arbeten kan vara en men även bussarnas planerade trafikering utifrån justerade tidtabeller kan bidra i vissa fall. Innerstaden blir alltmer komplex med många målkonflikter som ger staden begränsade möjligheter att påverka körtiden. Busslinjer som korsar varandra eller trafikerar samma stråk medför att framkomligheten för en buss ofta står i vägen för en annan. Korsande höga flöden av fotgängare och cyklister är ett annat exempel på en målkonflikt. I tät stadsmiljö blir det därför allt viktigare att inte enbart fokusera på medelhastighet utan även på restidspålitlighet genom att minska variationen i körtid över dygnet.

Att gå är en basal del av stadens transportsystem då alla resor börjar och slutar med en resa till fots. Det betyder att det finns ett stort antal korta gångresor utspridda över hela staden vilket gör det svårt att fånga alla gångresor och beskriva kvantitativt. Gångflödena har också påverkats av ett ökat distansarbete då många gångresor hänger ihop med en kollektivtrafikresa. När fler människor arbetar hemifrån ändrar gångresorna karaktär eftersom andra målpunkter blir viktiga och gångresandet, i synnerhet i ytterstaden, kan bli mer utspritt i tid och rum. I stadens medborgarenkät 2024 om trafik och

resvanor uppger 82 procent av stockholmarna att de tycker Stockholm är en gångvänlig stad och 75 procent är ganska eller mycket nöjda med tillgången till gångbanor, vilket är en ökning sedan 2020 års mätning. Den enskilt största anledningen till att stockholmarna inte går till sitt arbete är att sträckan är för lång eller att det tar för lång tid. Förtätningen av staden medför kortare avstånd mellan målpunkter och tillsammans med fortsatta satsningar på gångbanor och vistelse borgar det för en långsiktig ökning av gångtrafiken.

Cykeltrafiken har under de senaste tio åren ökat med 60 procent. Även cykling under vintermånaderna har ökat. Cykling är väderberoende och i synnerhet på vinterhalvåret kan olika väderlekar ha stor påverkan på antalet cyklister vid olika tillfällen. Därför är det olämpligt att jämföra data mellan enskilda år och mer relevant att studera den långsiktiga trenden. Den främsta anledningen till att stockholmarna inte cyklar är att det inte känns säkert. Ungefär hälften av stockholmarna är ganska eller mycket nöjda med tillgången till cykelbanor och möjligheten att ta sig fram med cykel i Stockholm medan nästan två av tre upplever i viss eller hög grad att Stockholm är en cykelvänlig stad. För att öka cyklingen ytterligare behövs således en fortsatt hög utbyggnadstakt av cykelinfrastrukturen samt en fortsatt satsning på andra åtgärder som påverkar cyklingen.

En majoritet av stockholmarna har tillgång till cykel, omkring två av tre svarande i stadens undersökning uppger att de har en cykel. Tillgången till elcykel är dock markant lägre, omkring en av tio, vilket är en indikation på att tillgången till eldrivna hyrcyklar kan skapa stor nytta. Floran av fordon som trafikerar cykelbanor har på senare år ökat och elsparkcykel är numera en etablerad del av stadens transportsystem som i många fall kan utgöra ett komplement till kollektivtrafiken.

Biltrafikminskning

Biltrafiken i staden har minskat i stadig takt sedan 2017 men under det senaste året, det vill säga jämfört med år 2023, ökade trafikarbetet med två procentenheter med störst ökning på det kommunala vägnätet. Enligt en linjär framskrivning i denna takt förväntas trafikarbetet minska med elva procent till år 2030. Det är svårt att urskilja om ökningen av trafikarbetet är ett trendbrott eller bara en variation för ett enstaka år. Den mest troliga förklaringen bakom ökningen är sänkta drivmedelspriser. Sedan toppnoteringarna 2022 har priset för diesel mer än halverats medan bensinpriset har

minskat med omkring en tredjedel. Samtidigt har privatekonomin börjar stabiliseras. SL-biljetten har ökat mer än inflationen sedan 2010 och trängselskatten har varit oförändrad sedan 2020. Ökningen av biltrafiken i Stockholm ligger i linje med preliminära nationella siffror vilket kan vara en indikation på att nationella faktorer har haft en stor påverkan.

Intressant att följa mer långsiktigt är hur en ökad andel elbilar kan tänkas förändra trafikarbetet eftersom kostnaderna för att köra bil minskar med eldrift. Det finns även studier som pekar på så kallade rebound-effekter där vetenskapen om minskad klimatpåverkan kan leda till ökad bilkörning vid eldrift. I stadens undersökning anger också de svarande att den största anledningen till att de inte kör bil är att det inte är miljövänligt. I samma undersökning anger en betydande andel också att anledningar till att de inte kör mer bil är att det är dyrt eller besvärligt att parkera samt att det är onödigt att köra korta sträckor. En minskning av biltrafiken förutsätter att staden fortsätter att investera i yteffektiva färdmedel, vilket är avgörande för en hållbar utveckling på lång sikt. För att nå målet om 30 procent minskning av biltrafiken till år 2030 krävs sannolikt även ökad användning av ekonomiska styrmedel med potential att ge effekt på kortare sikt.

Utsläppsfri fordonsflotta

Elektrifieringen av fordonsflottan fortsätter att öka. Under 2024 ökade antalet laddbara personbilar i staden till drygt 122 000 vilket var en 18 procentig ökning mot året innan. I slutet av år 2024 var därmed ungefär 35 procent av alla bilar i trafik i staden laddbara.

Nyregistreringstakten för elbilar har minskat under 2024 vilket kan vara ett resultat av den slopade reduktionsplikten som innebär att fossila bränslen har blivit billigare samtidigt som elpriserna inte är lika låga som tidigare. Därutöver har neddragningar skett i de nationella finansiella stödinstrumenten för utsläppsfria fordon.

Omställningen bland lastbilarna väntas däremot fortsätta accelerera. Om inga särskilda incitament tillkommer beräknas ett totalt utbyte av fordonsflottan ta omkring 10-15 år för bilar och under tio år för lastbilar.

Staden gör en mängd åtgärder vilket ger resultat. Stockholms invånare är de som kör minst med bensin- och dieselbilar i landet. Utbyggnaden av laddinfrastruktur i parkeringshus och garage (Stockholm parkering, bostadsbolag och Fastighetskontoret) och en

snabb tillväxt av laddinfrastruktur på gatumark (fördubbling tre år i rad 2021-2024) är den tydligaste åtgärden. Därtill jobbar staden brett med samverkan för omställningen inom näringslivets transporter bland annat genom införandet av miljözon klass 3 och successivt skärpt kravställning i stadens upphandlingar.

Attraktiv, säker och trygg stad

Antalet allvarligt skadade har ökat under 2024. Det kan bero på att sjukhusen blivit bättre på att rapportera olyckorna men också på en viss ökning. Det är framför allt gåendes singelolyckor så kallade fallolyckor som har ökat.

Falloyckor är i särklass den vanligaste olyckan. En vanligt bakomliggande orsak till olyckan är halka. Av alla skadade är äldre (65 år eller äldre) de som oftast skadas i en fallolycka och när det gäller allvarligt skadade är denna grupp kraftigt överrepresenterad. Äldre är också den åldersgrupp som är minst nöjda med snöröjningen, endast 38 procent är nöjda. Med en åldrande befolkning finns det risk för att den här typen av olyckor ökar eller att fler äldre isoleras under vinterhalvåret till följd av risken för att halka.

Trafikkontoret har under flera år genomfört åtgärder för lägre hastigheter i staden. Det finns stor acceptans för hastighetssänkningar bland stockholmarna. Åtgärder som ger en lägre hastighet förbättrar inte bara trafiksäkerheten utan ger också positiva effekter på miljön, den upplevda säkerheten och arbetsmiljön samt minskat buller och vibrationer. Dessa effekter kan i sin tur bidra till att andelen resande med gång och cykel ökar, vilket bland annat är positivt för folkhälsan. Om andelsökningen sker utan minskad kollektivtrafikandel kan de positiva effekterna för miljön bli ännu större och samtidigt bidra till en förbättrad framkomlighet för nyttotrafik.

Under flera år har staden arbetat med att skapa en stad för människor. Sommarplatserna har under tio år vuxit i antal från två gator när det började till 44 platser år 2024. Även uteserveringarna och antalet evenemang i staden har blivit fler vilket visar på en utveckling mot en mer attraktiv och händelserik stad. Med fler människor som uppehåller sig på gator och torg ökar också tryggheten vilket skapar en positiv spiral att fler vågar använda det offentliga rummet.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 032
Växel 08-508 27 200
johanna.salen@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattningsvis kan vi se att utvecklingen går i rätt riktning mot stadens övergripande mål men att takten i flera fall behöver öka. Då blir det allt viktigare att de åtgärder som sätts in är så träffsäkra som möjligt. Ett fortsatt utvecklingsarbete för bättre data kring användningen av staden och transportsystemet är ett prioriterat område.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2024.

Slut

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 032
Växel 08-508 27 200
johanna.salen@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm