

**Handläggare**  
Tobias Johansson  
08-508 26 656**Till**  
Trafiknämnden  
2020-04-23

## **Trafikutvecklingen i Stockholm 2019. Lägesrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2019.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefMikael Ranhagen  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Detta tjänsteutlåtande presenterar sammanställningar av 2019 års årliga mätningar av trafikutvecklingen i Stockholm för motorfordon, cykel- och gångtrafik. Trafikkontoret har tagit fram två separata rapporter om trafikutvecklingen som bifogas tjänsteutlåtandet. Den ena rapporten handlar om motorfordon och innehåller redovisning av trafikmängder och hastigheter. Bussarnas medelhastighet redovisas också. Den andra rapporten redovisar antal cyklister och fotgängare i ett antal mätpunkter. Rapporterna är i huvudsak uppdateringar av föregående års rapporter och jämför i tabeller och diagram resultatet för 2019 med 2018 om inte annat anges.

Sammanfattningsvis visar mätningarna att motorfordonstrafiken i Stockholm minskade 2019 jämfört med 2018. Medelhastigheten för biltrafiken och busstrafiken var i stort sett oförändrad, även om stombussarna i ytterstaden under vissa tider mätte upp högre hastigheter 2019 än 2018.

Cykeltrafiken var ungefär lika omfattande 2019 som 2018 på helårsbasis. Fotgängarflödena var något mindre 2019 än 2018.

## Bakgrund

Varje år genomför trafikkontoret ett stort antal mätningar av trafiken i Stockholm. Det görs dels som underlag i utredningar kopplat till olika åtgärder, dels som underlag för rapportering av indikatorer och nyckeltal kopplat till exempelvis miljöprogrammet, cykelplanen, gångplanen, framkomlighetsstrategin samt statistik till Statistisk årsbok om Stockholm. Mätningarna ingår också i långa tidsserier med vilka det går att följa trafikutvecklingen sedan början av förra seklet i vissa fall.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Underlag till uppgifterna i tjänsteutlåtande och rapporterna kommer från flera källor, både egna och andras, t ex Trafikverket och SL. Metoderna för datainsamlingen är slangmätningar, induktiva slingor, kameror, radar, laser samt manuella observatörer för att nämna några.

## Resultat

### Trafikmängder motorfordon

Mätningarna visade att motorfordonstrafiken i Stockholm minskade mellan 2018 och 2019, mest inne i centrala Stockholm.

Förändringen är tydlig även i ytterstaden. På statliga vägnätet inom staden så var det nära oförändrat (-0,3 %).

<b>Fordonsräkningar i oktober</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Regioncentrumsnittet	958 700	974 200	979 400
Innerstadssnittet	408 300	412 100	422 400
Trängselskattepassager (kl. 06.30-18.30)	309 500	311 600	319 500
Saltsjö-Mälarsnittet	305 000	310 200	311 000
Citysnittet	215 200	227 500	248 900

*Tabell 1: Medelvärde av antalet passager per vardagsdygn eller angiven tidsperiod.*

Den stora skillnaden mellan de statliga och de kommunala vägarna är att de statliga vägarna i högre grad representerar hela regionens

trafikutveckling, där trafikutvecklingen i framförallt kranskommunerna spelar en stor roll. Där är bilanvändningen högre än i Stockholm, man cyklar mindre och åker mindre kollektivt. På statliga vägnätet går också mer av yrkestrafiken som påverkas mindre av åtgärder för minskad bilanvändning. Då är det rimligt att biltrafiken på de statliga vägarna inte minskar i samma utsträckning.

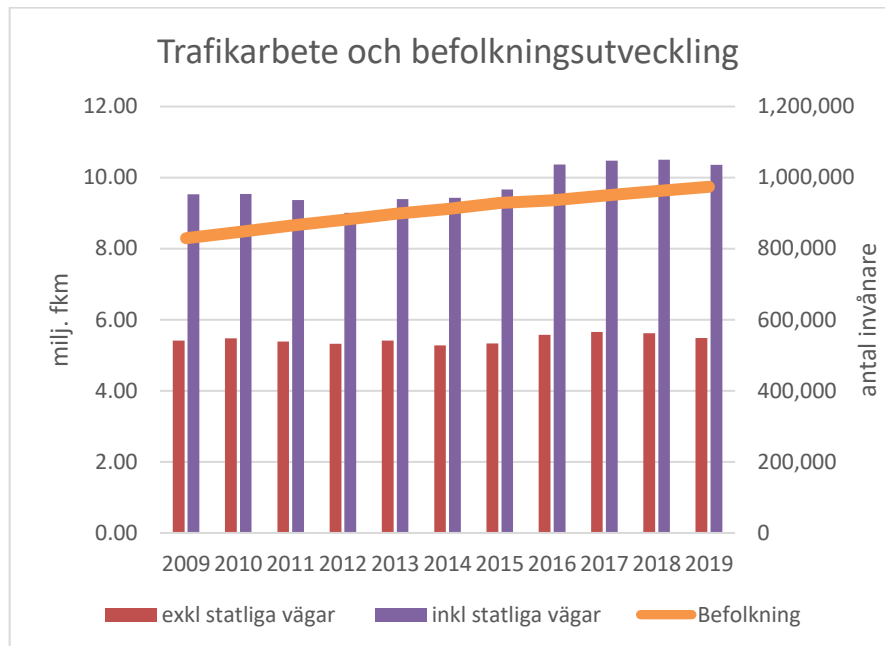
### Trafikarbete

Trafikarbetet definieras som summan av körsträckorna för alla fordon inom kommunens gränser. Trafikarbetet beräknas genom att skatta förändringsfaktorer år för år, baserat på trafikmätningar. I grunden finns en modellberäkning av trafikarbetet som sedan justeras varje år beroende på beräknade förändringsfaktorer.

Trafikarbetet totalt inom Stockholm minskade 2018 till 2019 med 1,3 %. Då ingår även trafik på det statliga vägnätet. Om trafikarbetet studeras på det kommunala och statliga vägnätet var för sig minskade trafikarbetet med 2,2 % på det kommunala vägnätet och med 0,3 % på det statliga. Minskat bilinnehav (-2,4 %) och högre bränslepriser (3 % för bensin och 4 % för diesel) är sannolikt bidragande orsaker till att trafikarbetet minskade.

### **Körsträckor (trafikarbete per person)**

Körsträckorna per invånare ökade med 0,7 % mellan 2017 och 2018. Trafikarbete och körsträckor redovisas tyvärr inte för samma år på grund av eftersläpning i bearbetning av källdata hos Transportstyrelsen. Redovisningen i detta tjänsteutlåtande bygger på de senaste uppgifterna vilket innebär att totala trafikarbetet jämförs avseende 2018 och 2019, medan körsträckorna jämförs mellan 2017 och 2018. Körsträckor per invånare omfattar också enbart privatregistrerade fordon och inkluderar dessutom sträckor som körs utanför kommunen.



**Figur 1:** Trafikarbete och befolkning inom Stockholms stad de senaste 10 åren, (milj. fordonskm per årsmedelvardagsdygn).

Befolkningen i Stockholms län ökade 2019 med 1,4 %. Stockholms stad ökade med 1,2 % och de mest centrala kommunerna i länet, Stockholm, Solna och Sundbyberg ökade med 1,4 % i genomsnitt. Det är något mindre än föregående period. Detta är en nettoförändring där socioekonomiska skillnader mellan de som flyttar in till Stockholm och de som flyttar ut också påverkar hur mycket trafik det blir på vägarna. Befolkningsökningen består till stor del av invandring och födelseöverskott som inte alstrar lika mycket trafik som de som flyttar ut som oftast har mer etablerad ekonomi och högre bilanvändning.

### Framkomlighet biltrafik

Framkomligheten har mätts genom analys av medelhastigheten för det kommunala huvudvägnätet. För biltrafiken var medelhastigheten oförändrad jämfört med 2018 i innerstaden under morgonen, men lite högre på eftermiddagen. I ytterstaden ökade hastigheten något både på morgonen och på eftermiddagen. Detta beror sannolikt på de lägre uppmätta trafikmängderna, vilket skapat en bättre framkomlighet.

### Framkomlighet buss

Framkomligheten för stombussarna har mätts genom analys av data från Trafikförvaltningen. Resultatet är att framkomligheten förbättrades jämfört med 2018. Medelhastigheten i innerstaden ökade med 1 %, både under morgonen och eftermiddagen. I ytterstaden var förändringarna en liten ökning under morgonen

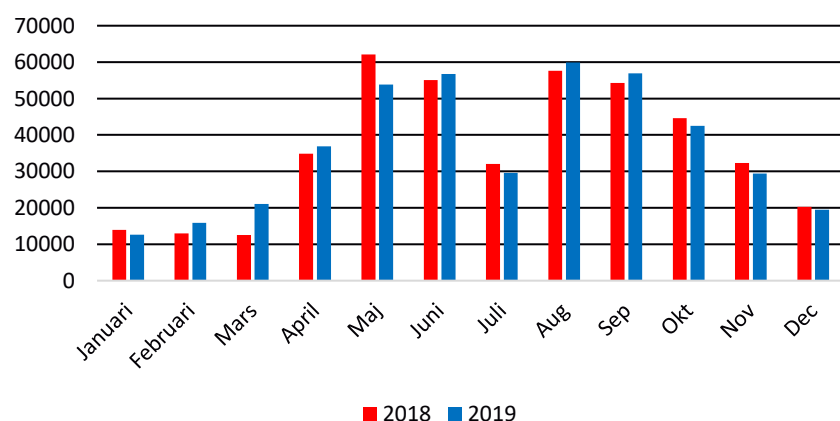
(+ 1 %) och en större ökning (+ 6 %) under eftermiddagen. Detta är en ovanligt stor ökning och den har vid kontroll varit svår att hitta en tydlig förklaring till. Det kan vara fler samverkande faktorer som påverkar och där mindre trafik är en faktor. Det har också genomförts framkomlighetsåtgärder för linje 172 och 173 som sannolikt bidrar till resultatet. Differensen beror också på att 2018 års utfall för eftermiddagen var onormalt lågt. Jämfört med 2017 är medelhastigheten 3 % högre för stombussarna i ytterstaden under högtrafikperioden på eftermiddagen.

### Cykeltrafiken

Hur cykeltrafiken har förändrats beror mycket på vilka mätningar som jämförs. Under 2019 registrerades samma höga flöde som 2018 (+0,5 %) i de fasta stationerna som samlar in data hela året (se Figur 2). Femårsmedelvärde för de manuella mätningarna visar en ökning med 7,5 % jämfört med föregående år (se Tabell 2). Vid en jämförelse mellan 2018 och 2019 har dock färre passager registrerats i de manuella mätningar (se Tabell 2). Cykel är det fordonsslag som påverkas mest av vädret och en orsak till att antalet passager minskat 2019 beror sannolikt på att vädret under mätperioden 2019 var kallare och med mer nederbörd jämfört med 2018.

Trafikkontoret genomför också manuella mätningar och slangmätningar i ytterstaden i slutet av augusti och i början av september. Vid en jämförelse av 5-årsmedelvärdet de senaste två åren syns en ökning med 4,7 %. 5-årsmedelvärdet mellan 2011-2015 och 2015-2020 har ökat med 20 % i ytterstaden.

Cykelflöde 2018-2019 månadsvis



**Figur 2:** Jämförelse av 2018 och 2019 års cykeltrafik månadsvis. Datat som redovisas är ett månadsmedianvärde utan helgdagar från ett urval av stadens mätstationer.

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde	årsvärde	Femårsmedelvärden		
	2019	2018	2015- 2019	2014- 2018	2013- 2017
Innerstadssnittet	76 800	85 960	70 740	65 790	61 130
Saltsjö-Mälarsnittet	44 080	48 700	39 040	36 760	34 410
Citysnittet	72 390	85 800	65 990	63 500	59 170

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

### Fotgängarmätningar

Intresset och behovet av data för trafikslaget gång ökar och trafikkontoret startade årliga manuella mätningar 2015 på 30 platser i innerstaden och på 22 platser i ytterstaden. I innerstaden har det uppmätts en ökning på 13 % från 2015 till 2019. I ytterstaden har motsvarande ökning varit ca 25 %. Det kan vara fler orsaker till att fotgängarflödena har ökat i både innerstaden och ytterstaden sedan mätningarna började 2015. Då mätserien bara innehåller fem år kan tillfälliga faktorer som väder spela in, men en orsak kan vara en ökad medvetenhet om de positiva hälsoaspekterna av gång och cykel jämfört med de andra trafikslagen. Även ökat miljö- och klimatengagemang och stadens strategiska arbete med att öka fokus på gång och cykel som effektiva transportmedel i staden kan vara faktorer som påverkat utvecklingen. Nedan är exempel på platser där ökningen av fotgängarflödet varit särskilt stor.

Plats	Flöde 2019	Ökning 2015-2019
Skansbron	6 150	38 %
Liljeholmsbron	4 600	59 %
Ekelundsbron	2 900	27 %
Torsgatan	7 150	51 %
Upplandsgatan	5 100	47 %
Birger Jarlsgatan	14 200	47 %

**Tabell 3:** Tabellen visar ökningen på ett urval av gator där ökningen varit särskilt stor.

Förutom de manuella mätningarna har trafikkontoret slutfört arbetet med att installera automatiska gångmätningstationer för att kunna mäta gångtrafiken kontinuerligt. I dagsläget finns det 7 stationer med 3D-teknik som är driftsatta och levererar data. Jämfört med 2018 visar de fasta stationerna ökning med 3,6 %.

### Trafikkontorets synpunkter

Den långsiktiga trenden har länge varit att motorfordonstrafiken i Stockholm ökar, men för 2019 kan trafikkontoret konstatera att trafiken minskade i alla snitt. Några snitt har mer med regionens

trafikutveckling att göra, medan andra har mer med specifikt Stockholm stads trafikutveckling att göra. Enstaka gator kan ha högre flöden, men då finns det andra som har lägre. I centrala Stockholm minskar trafiken mest, men en stor bidragande orsak är trafikavstängningar kring Slussen och några mindre trafikavstängningar pga arbeten i gatan eller på fastigheter. Framkomligheten 2019 var som 2018 eller något bättre.

Långsiktiga trafikförändringar beror mest på befolkningsförändringar och ekonomisk utveckling. Bilinnehav och bilanvändning är en konsekvens av den ekonomiska utvecklingen där exempelvis drivmedelspriser, trängselskatt och parkeringskostnader påverkar hur dyrt det är att köra beroende på var, när och hur mycket bilen används.

Minskat bilinnehav (-2,4 %) och högre bränslepriser (3% för bensin och 4 % för diesel) är sannolikt en viktig förklaring till att biltrafiken minskade trots att befolkningen ökade. Befolkningen i Stockholms län ökade 2019 med 1,4 %. Stockholms stad ökade med 1,2 % och de mest centrala kommunerna i länet, Stockholm, Solna och Sundbyberg ökade med 1,4 % i genomsnitt. Detta är dock en nettoökning där socioekonomiska skillnader mellan de som flyttar in till Stockholm och de som flyttar ut påverkar hur mycket trafik det blir på vägarna.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Trafikutvecklingen i Stockholm 2019. Lägesrapport – bilaga 1
2. Trafikutvecklingen i Stockholm 2019. Lägesrapport – bilaga 2