

Handläggare
Tobias Johansson
08-508 26 656**Till**
Trafiknämnden
2021-06-17

Trafikutvecklingen i Stockholm 2020. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2020.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefMikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande presenterar resultat av 2020 års mätningar av trafikutvecklingen i Stockholm för motorfordon, cykel- och gångtrafik. Trafikkontoret har tagit fram två separata rapporter om trafikutvecklingen och en pm med bilaga om pandemins påverkan hittills på hela trafiksystemet som bifogas tjänsteutlåtandet.

Sammanfattningsvis visar mätningarna att motorfordonstrafiken i Stockholm minskade rejält 2020 jämfört med 2019. På helårsbasis var minskningen av passagera till innerstaden åtta procent. Kontoret drar slutsatsen att det främst beror på restriktionerna till följd av den pågående coronapandemin. Det finns dock skillnader mellan innerstaden och ytterstaden, vilket beror på hur de som

avstått från att åka kollektivt har gjort istället. Många arbetar hemma, men de som måste ta sig till sitt arbete eller skola har istället åkt bil eller cyklat. Under mätperioden i oktober var dock trafikmängderna tillbaka på nästan normala nivåer jämfört med under våren. Det beror på att pandemin just var inne i en återhämtningsfas innan andra vågen bröt ut i november.

Cykeltrafiken ökade däremot med ca 15 procent jämfört med 2019 och i augusti 2020 noterades rekordsiffror på några platser. Att cykeltrafiken fortsatte att öka samtidigt som många stockholmare arbetade hemma tyder på att en betydande del av den uppmätta cykeltrafiken bestod av ”nya” trafikanter och resor. Här finns sannolikt både ökad fritidscyklning och ändrade resvanor där cykeln ersätter framförallt resor med kollektivtrafik.

Fotgängarflödena minskade under 2020 med ca 30 procent, vilket troligen hänger ihop med att mycket av gångtrafiken är till och från kollektivtrafiken som påverkats mest av pandemin. Men det finns också data från t ex Google om att vistelse i parker och andra rekreationsområden har ökat.

Kollektivtrafikresandet minskade med upp till 65 procent under 2020 enligt siffror från Trafikförvaltningen. Mest minskade tunnelbana och minst minskade bussar utanför innerstaden.

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 i långa tidsserier med vilka det går att följa trafikutvecklingen sedan början av förra seklet i vissa fall. Trafikmätningarna är i första hand utformade för att vara jämförbara mellan år, som en viktig återkoppling på hur trafiksystemet fungerar när Stockholm utvecklas och förändras. Därför görs sällan andra ändringar i mätupplägget än sådana som är nödvändiga för jämförbarhet på längre sikt.

Trafikkontoret har sedan våren 2020 löpande redovisat trafikutvecklingen för trängselskatteportalerna och de fasta cykel- och gångtrafikräknarna på en särskild COVID-19 sida på webbplatsen för Stockholms Miljöbarometer.

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 Trafikförvaltningen region Stockholm. Metoderna för datainsamlingen är slangmätningar, induktiva slingor, kameror, radar, laser och manuella observatörer för att nämna några.

Resultat biltrafiken

Trafikmängder i vissa snitt

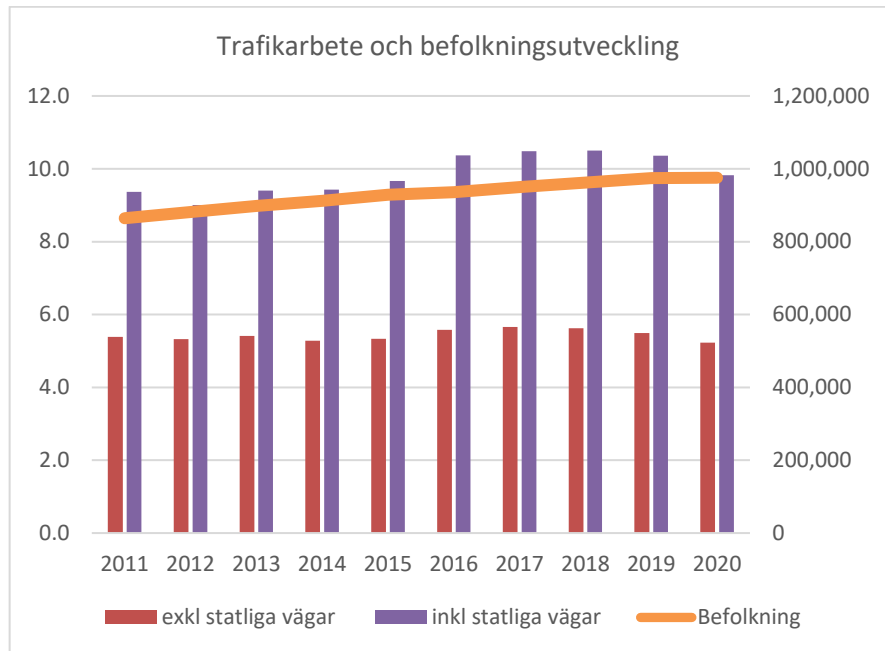
Biltrafiken i Stockholm minskade mellan 2019 och 2020, mest inne i centrala Stockholm. Citysnittet hade det lägsta uppmätta flödet sedan 1991, en minskning med drygt 40 procent. I ytterstaden minskade det också, mer i västerort än i söderort. Resultatet för regioncentrumsnittet är visserligen en ökning, men vid närmare analys ser det ut att bero på stora ökningarna i några få mätpunkter i området kring Skärholmen där arbete med förbifarten orsakar både störningar och förändrade färdvägar. Trafikförändringarna antas därför vara lokala och inte representativa för regioncentrumsnittet som helhet.

Fordonsräkningar i oktober	2020	2019	2018
Regioncentrumsnittet	963 300	958 700	974 200
Innerstadssnittet	386 500	408 300	412 100
Trängselskattepassager (kl. 06.30-18.30)	301 200	309 500	311 600
Saltsjö-Mälarsnittet	291 300	305 000	310 200
Citysnittet	194 600	215 200	227 500

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

Trafikarbete

Trafikarbetet, d.v.s. antalet körda km, inom Stockholms stad minskade med 5,2 procent. Trafikarbetet på det kommunala vägnätet minskade med 4,8 procent och på det statliga vägnätet minskade det med 5,6 procent. På det kommunala vägnätet minskade trafiken mest i innerstaden och i västerort och minst i söderort. Senast trafikarbetet var på dessa nivåer var 2014.



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

Körsträckor (trafikarbete per invånare)

Trafikarbete och körsträckor redovisas tyvärr inte för samma år på grund av att bearbetning av körsträckor per kommun är klart först till sommaren. Redovisningen i detta tjänsteutlåtande bygger på de senaste uppgifterna vilket innebär att trafikarbetet jämförs avseende 2019 och 2020, medan körsträckorna jämförs mellan 2018 och 2019. Körsträckor per invånare omfattar enbart privatregistrerade fordon och inkluderar dessutom sträckor som körs utanför kommunen.

Körsträckorna per invånare minskade med 4,3 procent mellan 2018 och 2019. Den här minskningen är anmärkningsvärt stor men nationellt minskade körsträckorna per privatägd bil med 2,2 procent. I kombination med att befolkningen ökade i Stockholm är resultatet ändå rimligt.

Framkomlighet

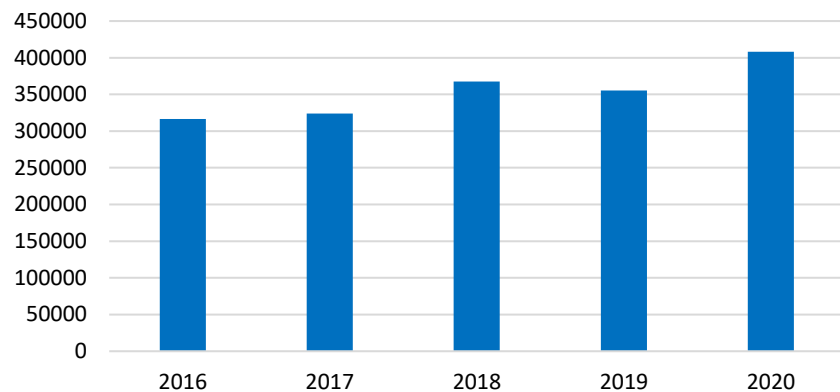
Framkomligheten har mätts för det kommunala huvudvägnätet och för biltrafiken ökade medelhastigheten på förmiddagen i både innerstaden och ytterstaden. Troligen är det en effekt av pandemin när förmiddagens normalt höga andel arbetspendlare distansarbetar mer. Men många tar också bilen eller cykeln istället för att åka kollektivt, och troligen är det en förklaring till att det på eftermiddagen är oförändrad framkomlighet i innerstaden och t.o.m.

sämre framkomlighet i ytterstaden. I ytterstaden sker överflyttning mer till bil, och i innerstaden sker överflyttning mer till cykel.

Resultat cykeltrafiken

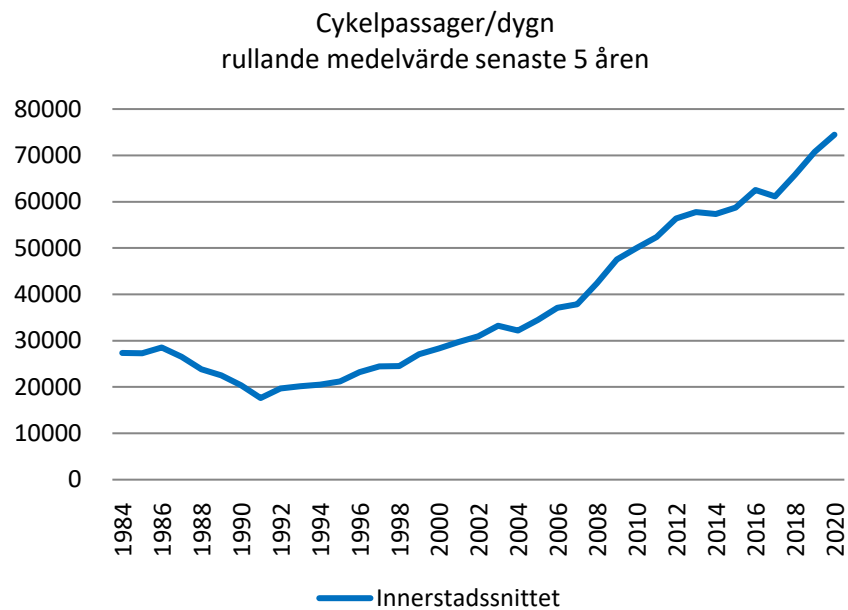
Trafikkontorets fasta mätstationer för cyklar visar att cykeltrafiken under hela 2020 har ökat med ca 15 procent jämfört med 2019 (se **Error! Reference source not found.**). Från vecka 12 visar mätningarna en ökning på ca 10 procent. I slutet av augusti visade flera platser de högsta dygnsnoteringarna sedan staden började räkna cykeltrafik.

Cykelpassager vid fasta mätstationer 2016-2020



Figur 2: Jämförelse 2016-2020 från ett urval av stadens mätstationer. Datat som redovisas är ett månadsmedianvärde utan helgdagar.

Trafikkontoret genomför även manuella mätningar av cykeltrafiken. Dessa utförs traditionellt under maj och juni då cykeltrafiken är som störst under året. 2020 års mätningar visar samma antal passager i innerstadsnittet som 2019. Femårsmedelvärdet, som visar förändringen på längre sikt, fortsätter däremot att öka (se Figur 3). Vid en jämförelse av femårsperioden 2011-2015 och 2016-2020 ses en ökning med 28 procent.



Figur 3: Innerstadssnittets utveckling sedan 1984.

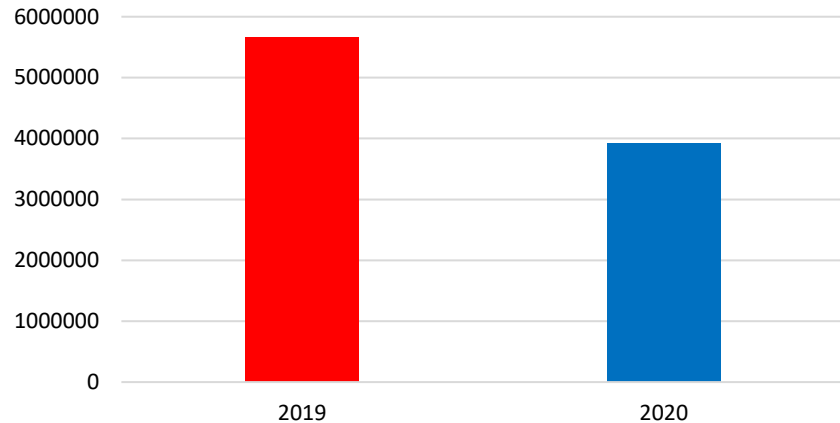
Trafikkontoret genomför också manuella mätningar och slangmätningar i ytterstaden i slutet av augusti och början av september. Jämförs 2019 med 2020 så registrerades 11 procent fler passager under 2020 i ytterstaden.

De manuella mätningarna visade alltså på en kraftigt ökad cykling i ytterstaden och relativt oförändrad cykling i innerstaden.

Gångtrafik

Trafikkontorets fasta mätstationer för fotgängare visar en total minskning på ca 30 procent av passagera. Orsaken till minskningen av fotgängarflödet beror på minskat resande på grund av covid-19. Det hänger troligen ihop med att mycket av gångtrafiken som mäts är trafik till och från kollektivtrafiken som påverkats mest av pandemin. Minskningarna är större i city än i ytterstaden. Men det finns också data från t.ex. Google om att vistelse i parker och liknande har ökat.

Fotgängerflöden 2019-2020



Figur 4: Diagrammet visar förändringen i fotgängerflödet mellan 2019 och 2020. Diagrammet innehåller data från v6-v45.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikresandet minskade med upp till 65 procent under 2020 enligt siffror från Trafikförvaltningen. Mest minskade tunnelbana och minst minskade bussar utanför innerstaden. Utvecklingen följde i stort de olika vågorna för smittspridningen i Stockholm under 2020.

Medelhastigheten för stombussarna (exkl hållplatsstopp) förbättrades 2020 jämfört med 2019 under förmiddagen med tre procent och under eftermiddagen med mellan en och två procent. Medelhastigheten för samtliga bussar mellan kl 6 och 21 förbättrades med drygt två procent. Detta är stora förändringar jämfört med vad som brukar ske mellan enskilda år och som i första hand antas bero på mindre trängsel i gatuutrymmet.

Övriga observationer

Trafikkontoret arbetar sedan våren 2020 löpande med bredare uppföljning och granskning av olika undersökningar och datakällor som på olika sätt beskriver hur stockholmarnas aktiviteter och resor förändrats under pandemin. En delredovisning finns i bilaga 3. En redovisning som även innefattar utvecklingen under delar av 2021 planeras mot slutet av året som svar på kontorets budgetuppdrag ”utreda hur effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 utvecklas över tid och analysera hur detta påverkar nämndens verksamhet”. Här är några övergripande slutsatser om stockholmarnas resvanor, hemarbete och arbetspendling hösten 2020 kopplat till Covid-19.

- Antalet resor har minskat. Andelen av Stockholmsregionens befolkning som gör minst en resa per dag har minskat tydligt under den första och andra vågen.
- En dryg tredjedel av stockholmarna uppger att de oftare arbetar hemifrån på grund av Covid-19.
- En dryg tredjedel uppger att de inte har förändrat sina arbetsresor, varken genom ökat hemarbete eller byte av färdmedel.
- Jämfört med boende i de mer centrala delarna av staden har boende i de yttre delarna i mindre utsträckning förändrat sina arbetsresor. Det är också färre i dessa stadsdelar som oftare arbetar hemifrån.
- Fyra av tio stockholmare köpte hösten 2020 större delen av hushållets sällanköpsvaror på nätet.
- Minskningen av resandet ser olika ut för de olika trafikslagen. Kollektivtrafiken har haft den starkaste nedgången.

Analys

Den långsiktiga trenden har länge varit att motorfordonstrafiken i Stockholmsregionen ökat, samtidigt som den minskat i innerstaden. För 2020 kan trafikkontoret dock konstatera att pandemin haft stor påverkan på verksamheter och aktiviteter och de resor som är kopplade till detta. I arbetslivet och skolan är det mer distansarbete och de som ändå måste ta sig till jobb och skola har i högre grad åkt bil och cyklat istället för att åka kollektivt. Besöksnäringen har påverkats när färre reser till Stockholm och handeln påverkas när fler gör sina inköp på nätet. Publiksport, motions- och föreningsidrotten har fått se kraftiga begränsningar och minskningar i både antalet genomförda evenemang och antalet deltagare. Detsamma gäller kultur och nöjen.

Trafikmätningarna för 2020 är därför avvikande på många sätt och resultaten är svåra använda för att tolka trafikutvecklingen kopplat till traditionella förklaringsfaktorer. Mätningarna kommer i första hand användas för att tolka hur just pandemin påverkat aktiviteter och resvanor och vilka förändringar som är temporära under pandemin och vilka som är varaktiga förändringar på längre sikt. Mer om detta finns i bilaga 3.

Biltrafiken

Mätresultaten visar att biltrafiken visserligen minskat i antal passager vid mätpunkterna, men ökat sin andel av resorna på bekostnad av andelen som reser kollektivt. Av mätsnitten är det de

centrala snitten som fått störst minskning, men där är det också enklare att byta färdmedel till cykel, eller till att gå.

Framkomligheten för biltrafiken var bättre på förmiddagen i både innerstaden och ytterstaden. Troligen är det en effekt av pandemin när arbetspendlare, som utgör en stor andel av förmiddagens trafik distansarbetar mer. Många tar också bilen eller cykeln istället för att åka kollektivt, och troligen är det en förklaring till att det på eftermiddagen var oförändrad framkomlighet i innerstaden och t.o.m. sämre framkomlighet i ytterstaden. I ytterstaden sker överflyttning mer till bil och i innerstaden sker överflyttning mer till cykel.

Cykel

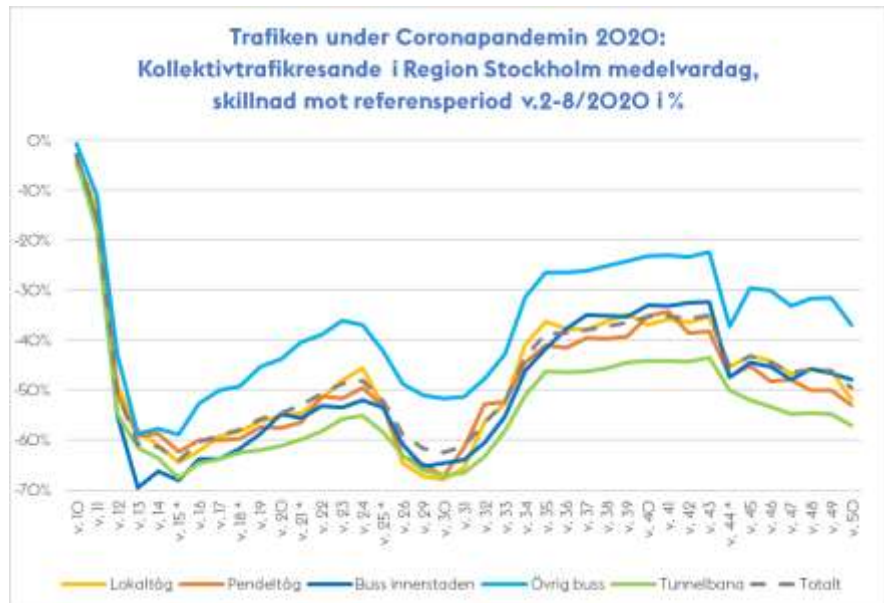
För cykeltrafiken noteras att när folkhälsomyndigheten i mars 2020 rekommenderade distansarbete minskade trafiken med övriga färdmedel, men inte för cykel. Att cykeltrafiken istället fortsatte öka samtidigt som många stockholmare arbetade hemma tyder på att en betydande del av den uppmätta cykeltrafiken består av ”nya” trafikanter och resor. Här finns sannolikt både en ökad fritidscyklning och ändrade färdvalssätt där cykeln ersätter andra, mindre trängseltrygga färdssätt som kollektivtrafik. I den medborgarenkät med fokus på trafik och resvanor som genomfördes av miljöförvaltningen tillsammans med trafikkontoret hösten 2020 svarade 19 procent att de går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av covid-19.

Gång

Minskningen av gångtrafiken följer minskningen för kollektivtrafiken, men det finns data från t ex Google som beskriver hur vistelse ökar i parker och rekreationsområden.

Kollektivtrafik

Utvecklingen speglade väl de olika vågorna för smittspridningen i Stockholm under 2020. I samband med första vågen i mars-april var minskningen ca 65 procent. Rekommendationer om distansarbete och övergång till distansundervisning i gymnasieskolor och universitet hade en särskilt stor påverkan på kollektivtrafikresandet jämfört med andra trafikslag då personer i utbildning reser i större utsträckning kollektivt än andra grupper.



Figur 5: Påstigande eller spärrpassager med olika färdmedel i kollektivtrafiken vecka 10 till vecka 50, jämfört med referensperiod vecka 2 till vecka 8.

De olika kollektiva färdmedlen följer samma mönster men tunnelbanan hade största minskningarna med uppemot 70 procent jämfört med busstrafiken utanför innerstaden som har haft en något lägre minskning med som mest 60 procent. I samband med första vågen hade även bussarna i innerstaden stora minskningar.

Förutom myndigheternas restriktioner och rekommendationer påverkas resandet också av ökad oro för att smittas i kollektivtrafiken enligt en undersökning av Svensk kollektivtrafik.

Trots det minskade resandet har omfattningen av trafiken varit i stort sett oförändrad.

Långsiktiga omvärldsfaktorer

Långsiktiga trafikförändringar beror mest på befolkningsförändringar och ekonomisk utveckling såsom konjunktur och sysselsättning. 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.

Befolkningen i Stockholms län ökade 2020 med 0,6 procent. Stockholms stads befolkning ökade med 0,2 procent och de mest centrala kommunerna i länet, Stockholm, Solna och Sundbyberg ökade med 0,2 procent i genomsnitt. I övriga länet ökade befolkningen med 1,0 procent. Alla dessa befolkningsförändringar

är mindre än föregående år och gör det tydligt att för 2020 har pandemin haft större trafikpåverkan än befolkningsutvecklingen i såväl staden som länet.

Antalet privatägda bilar per 1000 invånare i Stockholms stad ökade med två procent. Bränslepriserna minskade med tio procent. Av bilförsäljningen är alltfler bilar elbilar eller laddhybrider, vilket är positivt för omställningen till fossilfria transporter.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen.

Slut

Bilagor

1. Trafikutvecklingen i Stockholm 2020. Lägesrapport – bilaga 1
2. Trafikutvecklingen i Stockholm 2020. Lägesrapport – bilaga 2
3. Trafikutvecklingen i Stockholm 2020. Lägesrapport – bilaga 3