



Stockholms
stad

Stockholms Trafikutveckling
2020
motorfordon

Motorfordonsmätningar 2020

Diariernr: T2021-01056

Utgivningsdatum: 2020-04-23

Utgivare: Stockholms Trafikkontor

Kontaktperson: Tobias Johansson

Omslagsfoto: Tobias Johansson

Sammanfattning och analys

I Stockholm görs varje år på hösten trafikmätningar lokaliserade till vissa specifika geografiska snitt och mätplatser. Denna rapport redovisar resultat, analyser och kommentarer till mätningarna och ingår också som bilaga till tjänsteutlåtandet ”Trafikutvecklingen i Stockholm 2020. Lägesrapport”, (diariern T2021-01056).

2020 präglades av Coronapandemin och det avspeglades även i biltrafiken. Mest minskade trafiken under den första vågen av pandemin i mars-april. Med minskad smittspridning och lättnader på restriktionerna skedde en återhämtning under sommaren och trafiken ökade igen fram till slutet av oktober när den andra vågen av pandemin tog fart.



Karta som visar område med trafikökningar i rött och område med trafikminskningar i grönt.

Huvuddelen av mätningarna gjordes i oktober som sammanföll med slutet av återhämtningsperioden och många av mätningarna visade på endast måttliga minskningar av trafikmängderna jämfört med 2019. Resultatet för Regioncentrumsnittet blev till och med en ökning med 0,5 procent, men ökningen bedöms inte vara representativ då Norra regioncentrumsnittet (norr om Saltsjö-Mälarsnittet) minskade med 2,9 procent. Södra regioncentrumsnittet ökade med 3,7 procent där vägarna kring Skärholmen bidrog med majoriteten av ökningen. Flera av mätpunkterna tros ha påverkats av arbetena med Förbifarten, vilket också styrks av att andra mätpunkter i söderort som används för skattning av trafikarbetet hade färre passager i genomsnitt 2020 än 2019.

Saltsjö-Mälarsnittet minskade med 4,5 procent, varav Esingeleden som är en del av Saltsjö-Mälarsnittet, minskade med 3,5 procent till 163 400 f/d. Trafiken över övriga förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet minskade med totalt 5,7 procent.

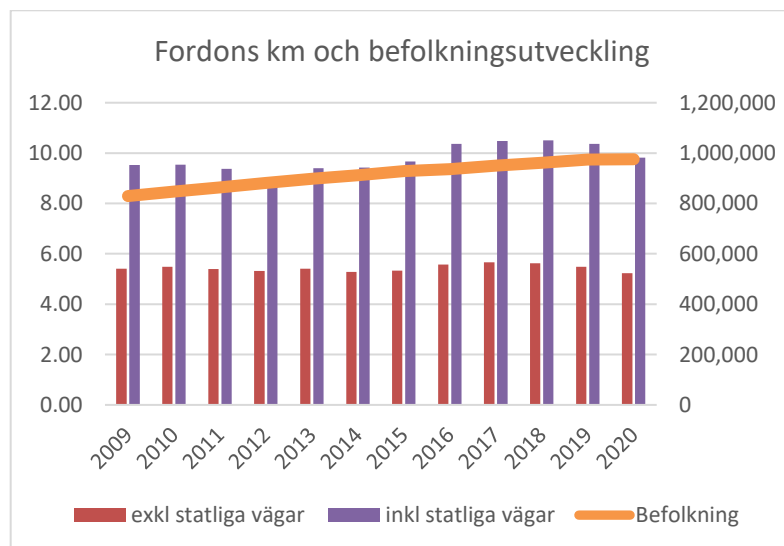
Biltrafiken till och från innerstaden var 5,3 procent lägre 2020 jämfört med 2019. Under trängselskattetid (kl 06.30 – 18.30) minskade passagera över innersstadssnittet till 301 200 passager jämfört med 311 600 passager 2019, en minskning med 2,7 procent.

För citysnittet blev resultatet en fortsatt och kraftig minskning med 9,6 procent jämfört med 2019. Det är åter ett nytt lägsta resultat sedan 1976 och nästan hälften så mycket som för 30 år sedan. Förutom pandemin pågår både gatuombyggnader och fastighetsprojekt som påverkar trafiken varför kontoret bedömer att det här resultatet är ovanligt lågt, även om trenden generellt är minskade trafikmängder i city.

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.

Trafikarbetet totalt inom Stockholm minskade med 5,2 procent. Då ingår trafik på det statliga vägnätet. Trafikarbetet på det kommunala vägnätet minskade med 4,8 procent och med 5,6 procent på det statliga. På det kommunala vägnätet minskade trafiken mest i innerstaden och i västerort och minst i söderort.



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

Kommunstatistik för *körsträckor per invånare* är tillgängliga först i maj varje år och redovisas här med ett års eftersläpning. Mellan 2018 och 2019 minskade körsträckorna med 4,3 procent. Det ska jämföras med trafikarbetet totalt (inkl statliga vägar) som minskade med 1,3 procent mellan 2018 och 2019.

För 2020 har pandemin haft större trafikpåverkan än befolkningsutvecklingen i såväl staden som länet. Befolkningen i Stockholms län ökade 2020 med 0,6 procent. Stockholms stads befolkning ökade med 0,2 procent vilket är samma ökning som de mest centrala kommunerna i länet, Stockholm, Solna och Sundbyberg hade tillsammans. I övriga länet ökade befolkningen med 1,0 procent. Alla dessa befolkningsförändringar är mindre än föregående år.

Antalet privatägda personbilar i trafik per 1000 invånare ökade i Stockholm till 369 bilar/1000 inv. (jämfört med 361 bilar/1000 inv. år 2019). Källa: Trafikanalys.

Årsmedelpriserna 2020 för motorbränslen sjönk med 10 procent för både diesel och bensin jämfört med 2019. Källa: SPBI.

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 större 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.

Framkomligheten för stombussarna 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.

Innehåll

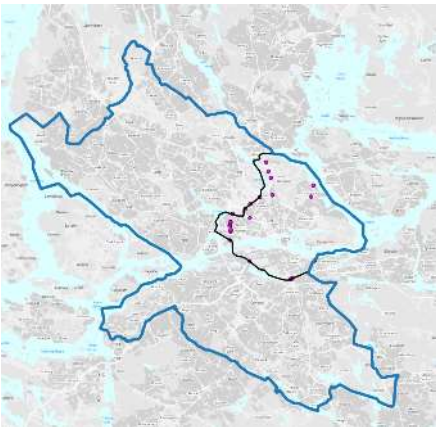
Resultat trafikmängder 2020	7
<i>Regioncentrumsnittet, innerstadssnittet och trängselskattsnittet</i>	7
<i>Saltsjö-Mälarsnittet, Essingeleden och Södra Länken</i>	10
<i>Citysnittet</i>	10
Trafikarbete och körsträckor	11
Framkomlighet	13
<i>Biltrafikens framkomlighet</i>	13
<i>Bussarnas framkomlighet</i>	14
Bakgrundsfaktorer	14
Källor	16
Tabell: trafikmängder per snitt sedan 1991	19

Resultat trafikmängder 2020

Trafikmängderna som redovisas baseras på data från mätningar under hösten 2020, från slutet av september till slutet av oktober. Vid bortfall eller ofullständig mätning har ommätning utförts, dock inte senare än sista veckan i november. I enstaka fall har även ommätningarna misslyckats och då har föregående års resultat använts.

I texten redovisas årets resultat följt av föregående års resultat inom parentes. Enheten f/d är förkortning för *fordon per dygn* och avser ett genomsnittsdyn måndag-fredag.

Regioncentrumsnittet, innerstadssnittet och trängselskattsnittet

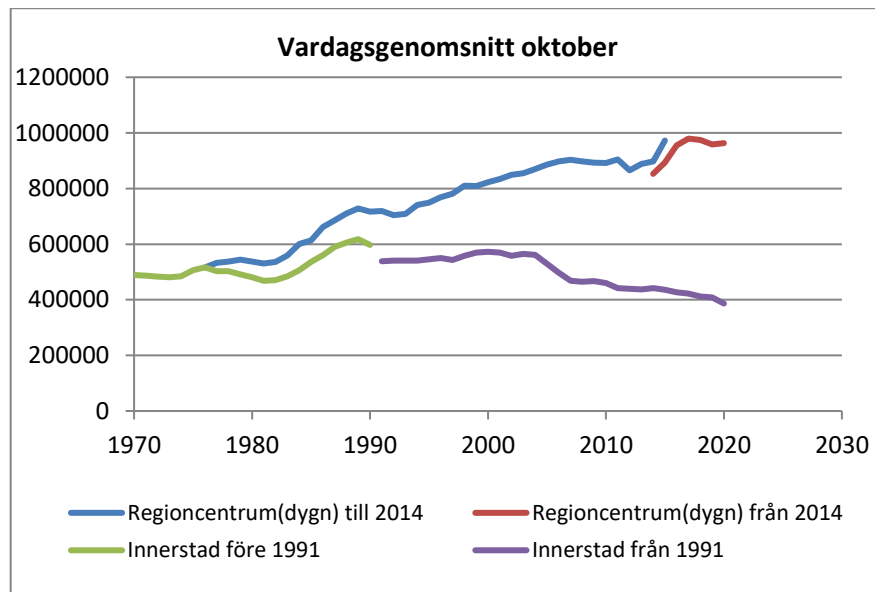


Karta med Regioncentrumsnittet, Innerstadssnittet samt trängselskattportalernas placeringar.

	Regioncentrum (dygn)	Innerstad (dygn)	Trängselskatt (kl. 6.30 - 18.30)
2016	955 500	427 500	320 700
2017	979 400	422 000	319 500
2018	974 200	412 000	311 600
2019	958 700	408 300	309 500
2020	963 300	386 500	301 200

Tabell 2: Genomsnitt per vardag per snitt de senaste fem åren.

Regioncentrumsnittet hade totalt 963 300 f/d (958 700 f/d) vilket är en ökning med 0,5 procent. Ökningen bedöms dock inte vara representativ då Norra regioncentrumsnittet (norr om Saltsjö-Mälarsnittet) minskade med 2,9 procent. Södra regioncentrumsnittet ökade med 3,7 procent varav vägarna kring Skärholmen bidrog med majoriteten av ökningen. Flera av mätpunkterna tros ha påverkats av arbetena med Förbifarten, vilket också styrks av att andra mätpunkter i söderort som används för skattning av trafikarbetet hade färre passager i genomsnitt 2020 än 2019. Skillnaderna mellan norra och södra regioncentrumsnittet kan också ha samband med olika förutsättningar att distansarbete för arbetsplatser i norra Stockholm jämfört med södra Stockholm. För E4 norr-rut har den minskade trafiken till Arlanda också viss betydelse.



Figur 2: Antal fordonspassager per vardagsmedeldygn i oktober över innerstadssnittet och regioncentrumsnittet sedan 1976. På 30 år har innerstadssnittet minskat med knappt 30 procent, medan regioncentrumsnittet ökat med 30 procent.

Resultatet för innerstadssnittet blev 386 500 f/d (408 335 f/d), en minskning med 5,3 procent. Även innerstadssnittet kan delas in i norra- och södra innerstadssnittet där det norra innerstadssnittet hade något större minskning 6,3 procent jämfört med södra innerstadssnittet 4,1 procent.

På 30 år har trafiken över innerstadssnittet minskat med ca 30 procent. Samtidigt har trafiken över regioncentrumsnittet ökat med 30 procent.

Trängselskattsnittet räknas på liknande sätt som innerstadssnittet, men med vissa skillnader:

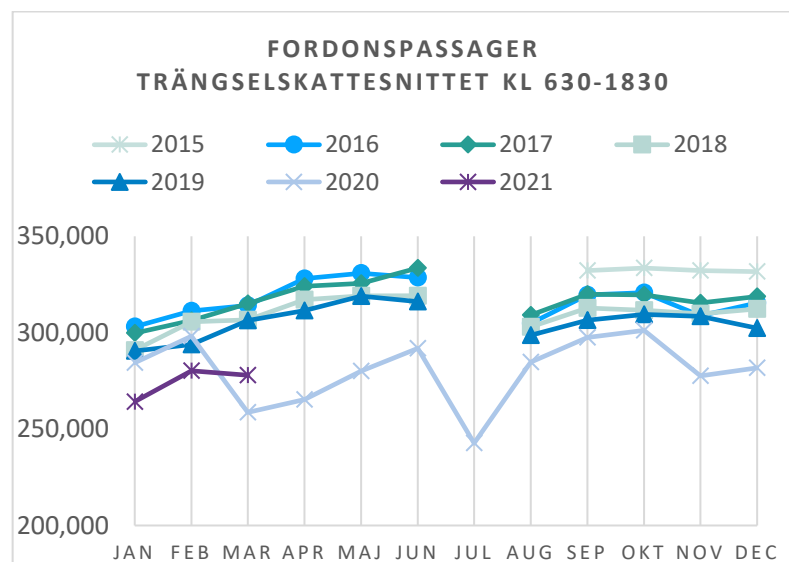
- Trafik till och från Stora Essingen och Lilla Essingen räknas vid betalstationerna istället för på Mariebergbron.
- Trafik som passerar betalstationer för Trängselskatt på Essingeleden räknas inte.
- Endast passager mellan 06.30-18.30 ingår, d.v.s. när trängselskatt tas ut.

På helårsbasis var trängselskattepassagera åtta procent lägre under 2020 jämfört med 2109, men oktober var en av

de månader där biltrafiken påverkades som minst av den pågående pandemin. Resultatet för oktober blev 301 200 fordonspassager (311 500 fordonspassager), en minskning med endast 2,7 procent.

Störst minskning av biltrafiken inträffade under våren, mars till maj. I november infördes nya restriktioner när smittspridningen tog ny fart, vilket även avspeglas i trafikmängderna.

Man kan också notera att minskningen är avsevärt större för hela dygnet än för enbart trängselskattetiden, 06.30-18.30. Det tyder på en betydande minskning av trafiken på övrig tid. Troligen beror det på att fritidsresorna, för socialt umgänge, shopping, evenemang och träningar m.m, minskat mer än arbetsresorna, som en anpassning till pandemin.



Figur 3: Trafikens årsvariationer september 2015 – mars 2021. Genomsnitt antal passager per vardag per månad över trängselskattesnittet, exkl Essingeleden.

Saltsjö-Mälarsnittet, Essingeleden och Södra Länken

	2020	2019	2018
Essingeleden(Gröndalsbron)	163 400	169 400	170 500
<i>Västerbron</i>	<i>19 700</i>	<i>22 200</i>	<i>21 900</i>
<i>Centralbron</i>	<i>94 100</i>	<i>95 400</i>	<i>99 200</i>
<i>Munkbroleden</i>	<i>10 700</i>	<i>12 300</i>	<i>12 900</i>
<i>Skeppsbron</i>	<i>3 400</i>	<i>5 700</i>	<i>5 700</i>
Innerstadsbroarna	127 900	135 600	139 700
Saltsjömälarssnittet totalt	291 300	305 000	310 200
Södra länken(Åby Tpl)	104 200	112 200	107 200

Tabell 3 Summor per snitt/plats för de senaste tre åren, avrundat till hundratal.

Trafiken på Essingeleden minskade med 3,5 procent, till 163 400 f/d (169 400 f/d). Innerstadsbroarna minskade med 5,7 procent. Totalt minskade trafiken över Saltsjö-Mälarsnittet med 4,5 procent till 291 300 f/d (305 000 f/d). I innerstaden var fördelningen över broarna ungefär som föregående år. Mätningarna gjordes innan Slussens nya bro, *Guldbron*, öppnades den 26 oktober 2020.

Södra länken (öster om Åby trafikplats) minskade med 7,2 procent till 104 200 f/d (112 200 f/d).

Citysnittet

År	Citysnittet
2015	214 900
2016	239 000
2017	248 900
2018	227 500
2019	215 200
2020	194 600

Tabell 4: Citysnittets trafikmängder har minskat de senaste fem åren.

Det pågår flera vägarbeten och ombyggnader av fastigheter i centrala Stockholm som påverkar framkomligheten och de närmaste åren väntas ytterligare gatuarbeten som kommer att påverka trafiken. Malmskillnadsgatan som varit avstängd öppnades dock i december 2020.

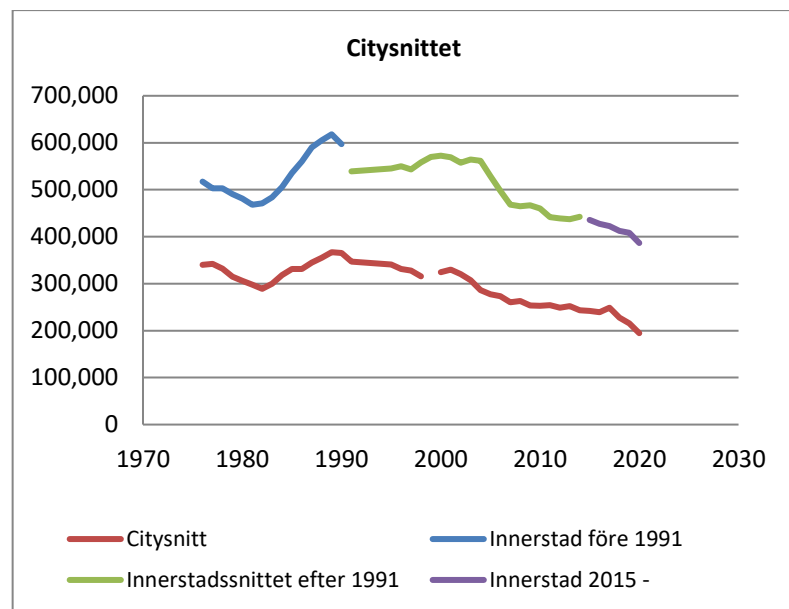


Karta med Saltsjö-Mälarsnittet samt mätpunkterna för Essingeleden vid Gröndalsbron och Södra länken vid Åby trafikplats.



Karta med citysnittet i centrala Stockholm.

Citysnittet minskade ytterligare med 9,6 procent till 194 600 f/d (215 200 f/d). Det är åter ett nytt lägsta resultat sedan 1976 och nästan hälften så mycket som för 30 år sedan. De senaste åren har resultatet för citysnittet varierat ganska stort, bland annat på grund av vägarbeten som flyttar trafik tillfälligt. Som alternativ kan rullande femårsmedelvärden användas och då är minskningen generell i intervallet 0,8 procent till 2,3 procent per år. För det senaste femårsintervallet blev detta en minskning med 4 procent. Kontoret bedömer att det här resultatet är ovanligt lågt, men att trenden generellt är minskade trafikmängder i centrala Stockholm.



Figur 4: 2020 hade citysnittet det lägsta uppmätta flödet i oktober sedan 1976. På 30 år har citysnittet minskat med hälften, och innerstadssnittet har minskat med ca 30 procent.

Trafikarbete och körsträckor

Trafikarbetet definieras som summan av körsträckor för alla fordon inom kommunens gränser. Trafikkontoret använder en metod för beräkning av trafikarbetet som går ut på 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 med 5,2 procent. Då ingår trafik på det statliga vägnätet, men om trafikarbetet redovisas på det kommunala och statliga vägnätet var för sig så minskade trafikarbetet med 4,8 procent på det kommunala vägnätet och med 5,6 procent på det statliga.

Det totala trafikarbetet har beräknats till 3330 miljoner fordonskilometer för hela 2020.

År	exkl statliga vägar	inkl statliga vägar
2011	5,39	9,37
2012	5,32	9,01
2013	5,41	9,40
2014	5,28	9,43
2015	5,33	9,67
2016	5,58	10,37
2017	5,66	10,48
2018	5,62	10,50
2019	5,49	10,36
2020	5,23	9,82

Tabell 5: Totala vägtrafikarbetet inom Stockholms stad de senaste 10 åren, (milj. fordonskilometer per årsmedelvardagsdygn)

Uppgift om Stockholmarnas körsträckor kommer från länsstyrelsernas samarbete för regional utveckling och samverkan om miljömål, RUS. Uppgifter för 2020 är ännu inte tillgängliga när detta skrivs och redovisas här därför med ett års eftersläpning.

Stockholmarnas körsträckor per invånare minskade med 4,3 procent, till 540 mil/person för 2019 (564 mil/person för 2018) vilket kan jämföras med minskningen av totala trafikarbetet på 1,3 procent för 2019 som rapporterades i trafikutvecklingsrapporten för 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. Motsvarande siffra för länet var 571 mil/person för 2019 (589 mil/person för 2018) och för riket 651 mil/person för 2019 (670 mil/person för 2018).

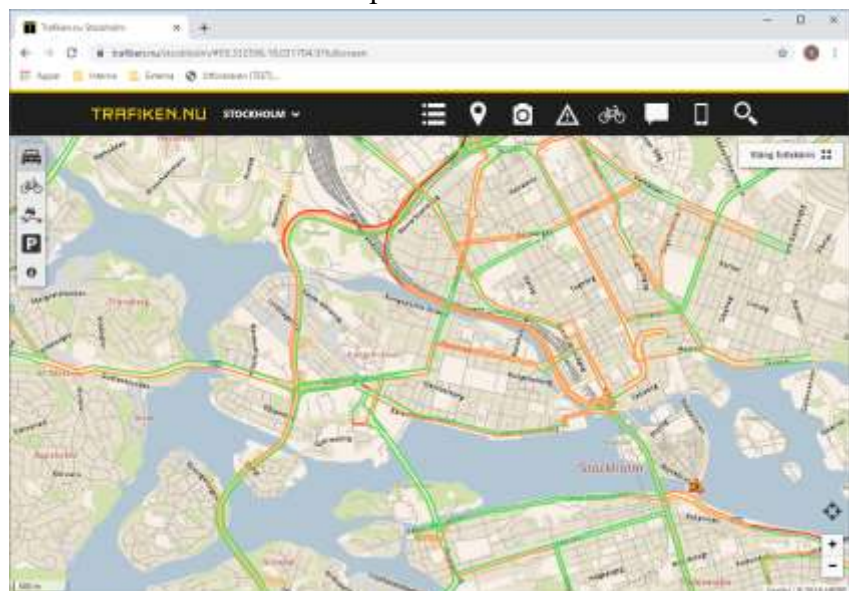
Den genomsnittliga körsträckan varierar bland annat beroende på ägare av bilen och var i landet bilen är registrerad.

Längst körs personbilar ägda av juridiska personer och kortast sträcka körs bilar ägda av kvinnor. Leasade bilar körs också längre än genomsnittet. Detta kan påverka statistiken om disponering av fordon förskjuts från privat ägande till leasing eller tjänste- och förmånsbilar.

Framkomlighet

Biltrafikens framkomlighet

För 2020 används samma datakälla som föregående år. Det utgörs av restidsdata från Inrix, som hämtas anonymt från huvudsakligen navigeringssystem i fordon på ett urval vägar vilka även används i realtid på Trafiken.nu:



På websidan trafiken.nu för Stockholm används restidsdata i realtid för att markera hur bra trafiken flyter på huvudvägnätet i Stockholm.

Medelhastighet (km/h)		Morgontrafik			Eftermiddagstrafik		
		2019	2020	förändring	2019	2020	förändring
bil	innerstaden	26,2	26,9	+ 3%	24,9	24,8	0%
	ytterstaden	42,2	42,9	+2%	41,2	39,6	-4%

Tabell 6 Medelhastighet för biltrafiken 2019-2020.

Medelhastigheten ökade på förmiddagen i både innerstaden och ytterstaden. Troligen är det en effekt av pandemin när förmiddagens större andel arbetspendlare distansarbetar mer. Men många tar också bilen eller cykeln istället för att åka

kollektivt, och troligen är det en förklaring till att på eftermiddagen är det 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.

Bussarnas framkomlighet

Uppgifterna om bussarnas framkomlighet är sammanställda av AFRY (tidigare ÅF) baserat på Trafikförvaltningens egna mätningar.

Medelhastighet (km/h)		Morgontrafik (kl 7-9)			Eftermiddagstrafik (kl 16-18)		
		2019	2020	förändring	2019	2020	förändring
Buss	innerstaden	17,7	18,3	+3%	16,9	17,0	+1%
	ytterstaden	28,2	29,4	+3%	27,3	27,9	+2%

Tabell 7 Medelhastighet (km/h) för stombussar, exklusive stopptid vid hållplatserna.

Bussarna hade något bättre framkomlighet 2020 än 2019, med något större förbättring under förmiddagen.

Medelhastigheten för samtliga bussar mellan kl 6 och 21 i innerstaden inklusive hållplatsstopp var 14,2 km/h (13,9 km/h) och i ytterstaden 20,5 km/h (20,0 km/h). Det är ökningarna med 2,2 procent resp 2,5 procent.

Bakgrundsfaktorer

Trafikutvecklingen påverkas av bland annat ekonomi och befolkningsutveckling. För 2020 har den enskilt viktigaste bakgrundsfaktorn dock varit den pågående Corona-pandemin som påverkade hela samhället från mars 2020 och framåt.

Årsmedelpriserna 2020 för motorbränslen sjönk med 10 procent för både diesel och bensin jämfört med 2019. (Källa: SPBI).

Antalet privatägda personbilar i trafik per 1000 invånare ökade i Stockholm till 369 bilar /1000 inv. (361 bilar /1000 inv.) (Källa: Trafikanalys)

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. (Källa: SCB)

År	2019	2020	procent
Riket	10 328 000	10 379 000	+ 0,5 %
Länet	2 377 000	2 392 000	+ 0,6 %
Stockholm	974 000	976 000	+ 0,2 %
Stockholm, Solna och Sundbyberg	1 109 000	1 112 000	+ 0,2 %
Övriga länet	1 268 000	1 280 000	+ 1,0 %

Figur 5: Folkmängd den 31 dec2019 och 2020

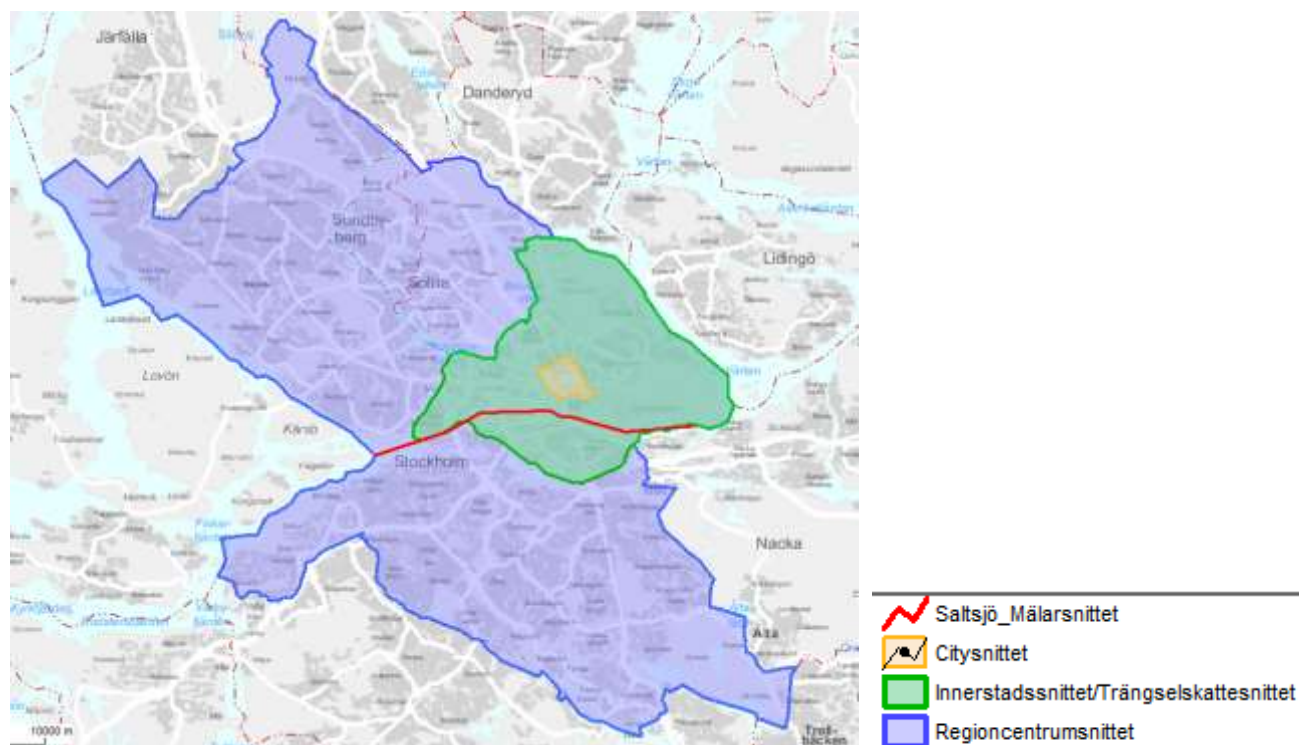
Källor

Trafikmängder som redovisas i denna rapport kommer från huvudsakligen tre källor:

- 1) Mobila mätsystem med slangar som läggs parvis för att identifiera körriktning men även mäta hastighet och klassificera fordonstyp.
- 2) Trängselskattesystemets passageräkning.
- 3) Trafikverkets trafikledningssystem för tunnlarna och motorvägar¹. Detta är utbyggt för stora delar av E4/E20, E18 från Hjulsta, samt i tunnlarna för Norra länken och Södra länken. Sedan 2017 har även Centralbron och Söderledstunneln utrustats med systemet.

Lokalisering av mätplatser

Trafikmängderna registreras på alla in- och utfarter lokaliserade till de geografiska snitt som visas i figur 1 nedan.



Figur 6: Rapporten bygger på mätning av trafiken i dessa snitt.

Regioncentrumsnittet bildas huvudsakligen av de yttre gränserna för Stockholm, Solna och Sundbybergs kommuner. 2014 justerades snittet vid Kista trafikplats för att undvika

¹ Motorway Control System (MCS)

dubbelräkning av trafik mellan Järva Krog och Kymlinge-länken. Regioncentrumsnittet utgör en indikator för hur den regionala pendlingstrafiken utvecklar sig och har mätts sedan 1976.

Saltsjö-Mälarsnittet utgörs av Gröndalsbron på Essingeleden mellan Stora Essingen och Gröndal, Västerbron, Centralbron, Munkbroleden och Skeppsbron. Saltsjö-Mälarsnittet utgör en indikator för hur trafiken utvecklar sig mellan de norra och södra kommunerna i regionen.

Citysnittet definieras av ett område på nedre Norrmalm med spårområdet i väster, Stockholms ström i söder, Birger Jarls-gatan i öster och Kammakargatan i norr.

Innerstadssnittet utgörs av broarna mot söderort och västerort samt kommungränsen mot Solna och Lidingö. I redovisningen är kurvan för innerstadssnittet bruten vid 1991 då E4 fick ny sträckning förbi Norra Stationsområdet, samt 2015 då Norra länken öppnade. I rapporten för 2018 redovisas Innerstadssnittet enligt en ny anpassad definition som med undantag för trafik till och från Stora och Lilla Essingen utgörs av trängselskattesystemets betalstationer. Trängselskattepassagera följs upp även fortsättningsvis strikt med alla betalstationer som underlag men inte längre som ett eget räkningsnitt.

Innerstadssnittet är omräknat sedan 2015 enligt den nya definitionen.

Innerstadssnittet är en indikator på hur trafiken in och ut ur innerstaden utvecklar sig och det finns sammanställningar sedan minst 1945. För trängselskattessnittet finns sedan några år räkningar dygnet runt, men statistiken för passagera under betaltid är intressant att följa även fortsättningsvis. Med betaltid avses 06.30 – 18.30, om inte annat anges.

Trängselskatten infördes på försök våren 2006 och sedan permanent hösten 2007. Då placerades betalstationerna enligt innerstadssnittet med några mindre avvikelser kring Essingeöarna och vid Ropsten.

Efter införandet har följande förändringar skett i systemet:

- 2014-2015 byggdes nya betalstationer vid alla av- och påfarter till Norra länken. Betalstationerna vid Norrtull, Ålkistan och Lidingöbron togs bort så att genomfartstrafik kan köra *genom* Norra länken avgiftsfritt utan att registreras vid någon trängselskatteportal. Statistiken om innerstadssnittet och trängselskattepassagerna delas därför upp i tiden *före* och *efter* september 2015 när detta skedde.
- Den 1 januari 2016: Avgiftsbeloppen höjdes och trängselskatt infördes även på Essingeleden.
- Den 1 januari 2018: Trängselskatt vid privat körning med förmånsbil blir en skattepliktig förmån.
- Den 1 januari 2020: Trängselskatt tas ut från 06.00. Trängselskatt betalas även första veckan i juli och dag före vissa helgdagar om de inträffar en vardag. Hög- och lågsäsong infördes med högre belopp i rusningstid. Maxtaxan höjdes till 135 kr.



Figur 7: Trängselskattesnittet efter september 2015. Trängselskatt på Essingeleden infördes i januari 2016.

Tabell: trafikmängder per snitt sedan 1991

	Regioncentrum	Innerstad	Trängselskattportaler (0630-1830)	Saltsjö-Mälarsnittet(dygn)	Gröndalsbron	Södra Länken	Citysnitt
1991	719 000	539 000		304 000	119 000		347 000
1992	704 000	541 000		306 000			333 000
1993	709 000	541 000		308 000			339 000
1994	741 000	541 000		309 000			338 000
1995	749 000	545 000		311 000	117 000		341 000
1996	769 000	550 000		313 000	121 000		331 000
1997	781 500	543 500		316 500	121 000		328 200
1998	810 500	558 000		322 000	127 000		315 600
1999	808 500	570 000		322 500	124 500		
2000	823 000	572 500		333 500	128 000		324 700
2001	834 000	569 000		338 000	130 000		329 900
2002	849 500	557 500		344 500	140 000		320 400
2003	855 500	564 500		336 500	140 500		307 600
2004	870 000	561 500			136 000		286 464
2005	886 000	529 000	422 437	336 112	151 687	89 131	277 630
2006	897 000	497 500	391 368	327 245	154 142	95 707	273 067
2007	903 500	468 000	346 852	328 447	161 942	102 120	260 350
2008	897 500	465 000	350 023	325 984	161 051	97 425	263 097
2009	893 000	467 000	356 307	324 487	160 030	96 957	253 504
2010	891 500	460 000	359 815	324 500	154 710	96 959	253 000
2011	904 000	442 000	336 334	314 943	156 756	96 511	253 936
2012	865 708	439 194	337 772	304 410	141 299	94 300	248 531
2013	888 867	437 258	340 699	309 784	150 702	100 229	252 000
2014	852 736*	442 304	340 077	302 000	143 410		243 100
2015	892 431	435 500	333 520*	313 721	160 346	96 155	241 853
2016	955 501	427 210	320 710	309 260	163 822	105 866	238 989
2017	979 426	422 417	319 552	311 024	167 048	103 998	248 925
2018	974 223	412 124	311 576	310 248	170 537	107 205	227 530
2019	958 698	408 335	309 541	305 043	169 409	112 225	215 171
2020	963 326	386 518	301 209	291 344	163 450	104 188	194 553

Notera:

Regioncentrumsnittet förändrades 2013/2014 pga ombyggnad av E18 mellan Hjulsta-Kista

När Norra länken blev klar flyttades vissa betalstationer och andra togs bort. Statistik för passager av trängselportaler gör därför ett hopp mellan 2014 och 2015.