

**Stockholms
Trafikutveckling
Cykel och fotgängare
2020**



Cykel- och fotgängarmätningar 2020

Rapport maj 2021

DnrT2021-01056

Utgivningsdatum: 2021-05-19

Utgivare: Stockholms Trafikkontor

Kontaktperson: Per Karlsson

Omslagsfoto: Lennart Johansson

Sammanfattning

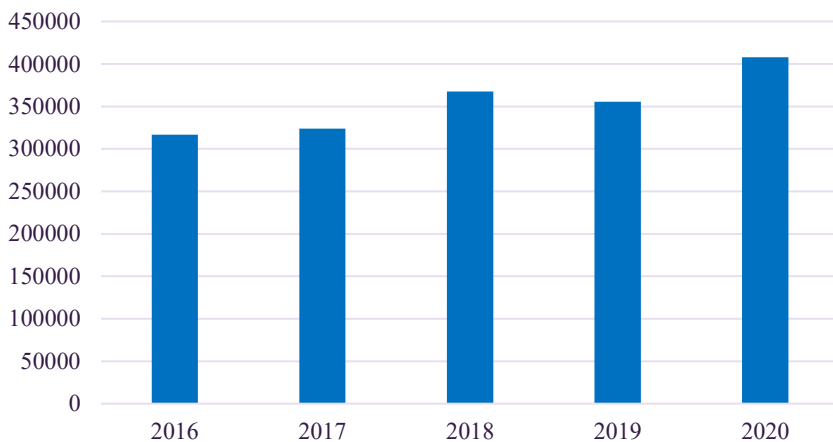
Cykeltrafiken

Trafikkontorets fasta mätstationer för cyklar visar att cykeltrafiken under hela 2020 har ökat med ca 15 procent jämfört med 2019 (se Figur 1). 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.

I mars 2020 rekommenderade Folkhälsomyndigheten hemarbete för de som hade möjlighet. Detta ledde till att alla trafikslag utom cykel har sett en minskning av flödet under 2020. Att cykeltrafiken istället har fortsatt öka samtidigt som många stockholmare arbetat hemma tyder på att en betydande del av den uppmätta cykeltrafiken består av ”nya” trafikanter och resor. I detta finns sannolikt en ökad fritidscyklning och ändrade färdvalssätt där cykeln ersätter andra, mindre trängseltrygga färdval 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.

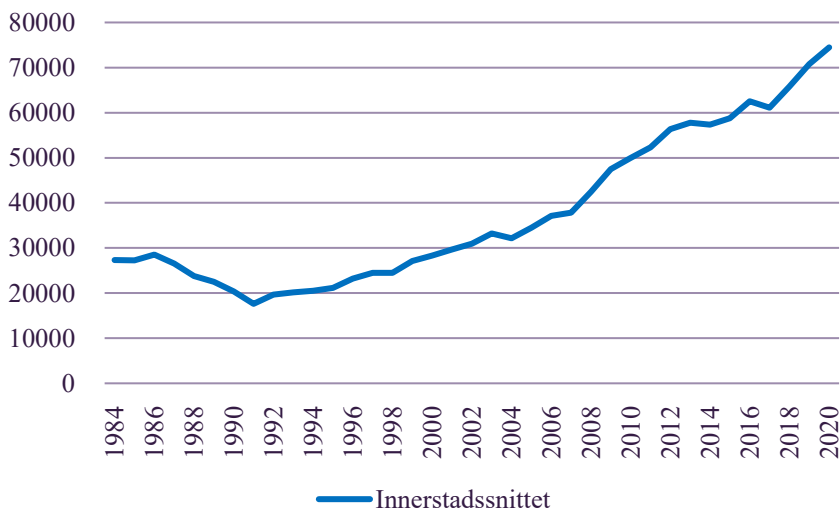
Trafikkontoret genomför även manuella mätningar av cykeltrafiken. Dessa utförs traditionellt under maj och juni då cykeltrafiken är som störst under året. 2020 års mätningar visar samma antal passager i innerstadsnittet som 2019 och 5-årsmedelvärdet, som visar förändringen på längre sikt, fortsätter att öka (se Figur 2). Trafikkontoret genomför också manuella mätningar och slangmätningar i ytterstaden i slutet av augusti och början av september. Vid en jämförelse av 5-årsmedelvärdet 2011-2015 och 2016-2020 ses en ökning med 28 procent. Jämförs 2019 med 2020 så registrerades 11 procent fler passager under 2020 i ytterstaden.

Fasta mätstationer 2016-2020



Figur 1: Jämförelse 2016-2020 från ett urval av stadens mätstationer. Datat som redovisas är ett månadsmedianvärde utan helgdagar.

Cykelpassager/dygn rullande medelvärde senaste 5 åren

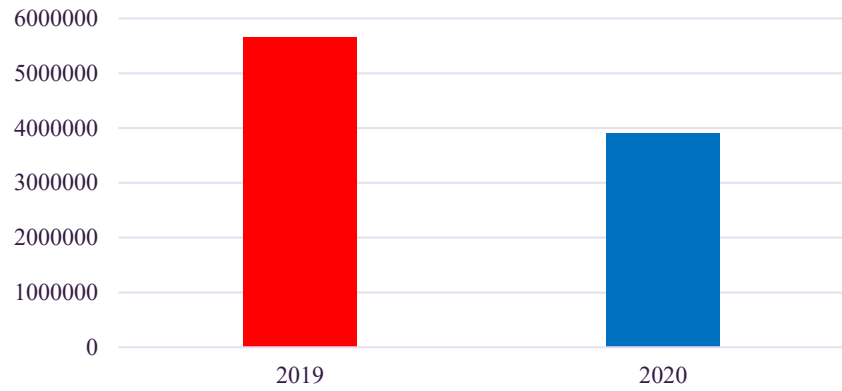


Figur 2: Innerstadssnittets utveckling sedan 1984.

Fotgängarmätningar

Trafikkontorets fasta mätstationer för fotgängare visar en total minskning på ca 30 procent av passagererna. 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 till och från kollektivtrafiken och kontorstäta områden som påverkats mest av pandemin. Men det finns också data från exempelvis Google som visar att vistelse i parker och liknande har ökat.

Ytterstaden och Innerstaden 2019-2020 Total



Figur 3: Diagrammet visar förändringen i fotgängarflödet mellan 2019 och 2020. Diagrammet innehåller data från v6-v45.

Innehåll

Cykelräkningar 2020	7
Automatisk räkning av cyklister	7
Resultat mätstationer 2020	7
Årsvariation 2020	8
Vintercykling	9
Urval och metod – Manuella mätningar	10
Femårsmedelvärden manuella mätningar	11
Innerstadssnittet	12
Saltsjö-Mälarsnittet	13
Citysnittet	13
Ytterstaden	14
Elsparncyklar	14
Fotgängarmätningar	15
Urval och metod	15
Innerstaden	16
Ytterstaden	16
Fasta mätstationer för gång	17

Cykelräkningar 2020

Automatisk räkning av cyklister

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

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



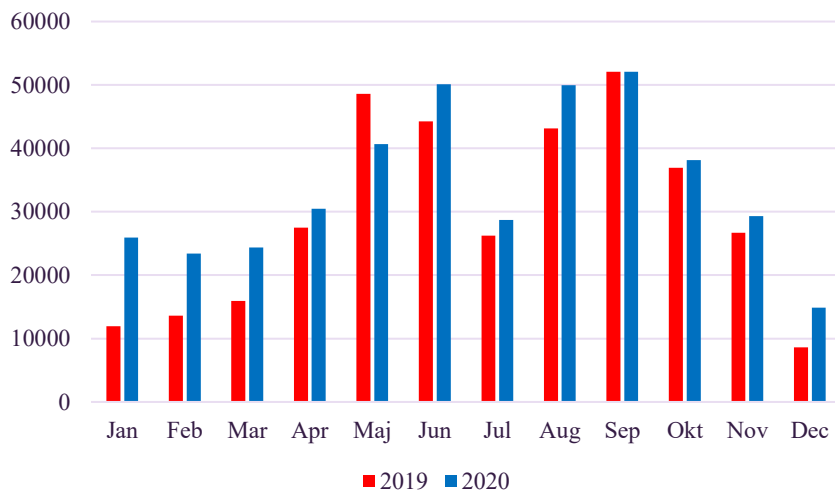
Figur 4: Cyklar räknas automatiskt av slingor som ligger nedfrästa i asfalten.

Resultat mätstationer 2020

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

Sett över hela året är ökningen mellan 2019 och 2020 ca 15 procent. I Mars 2020 rekommenderade Folkhälsomyndigheten hemarbete för de som kunde och från och med vecka 12 visar mätningarna en ökning på drygt 10 procent. Övriga trafikslag har minskat under samma period och att cykeltrafiken istället har ökat kan förklaras med förändrade fritidsaktiviteter samt ändrade färdvalssätt där cykeln ersätter andra, mindre trängseltrygga färdssätt.

Stockholms
Trafikutveckling
Cykel och fotgängare
2020
8 (17)



Figur 5: Cykling per mediandag och månad under 2019 och 2020.

Mätningarna visar stora skillnader mellan innerstad och ytterstad, samt mellan vardag och helg. Helårsökningen på vardagar i innerstaden ligger på knappt 11 procent och i ytterstaden är ökningen närmare 14 procent. Från vecka 12 är ökningen i innerstaden 5 procent och i ytterstaden drygt 8 procent. Den största ökningen av cyklingen skedde alltså innan pandemin och beror sannolikt på ovanligt mildt väder under januari till mars 2020.

Helgerna visar en ökning på helår med 43 procent i innerstaden och knappt 49 procent i ytterstaden. Från vecka 12 är ökningen i innerstaden nästan 40 procent och i ytterstaden nästan 47 procent (se tabell 1).

	Vardag Ytterstan	Helg Ytterstan	Vardag Innerstan	Helg Innerstan	Total
2019 (Helår)	2505503	358380	6285410	867161	10016454
2020 (Helår)	2845787	533837	6964787	1242607	11587016
Förändring	14%	49%	11%	43%	16%
	Vardag Ytterstan	Helg Ytterstan	Vardag Innerstan	Helg Innerstan	Total
2019 (fr.om. V12)	2278677	334114	5715012	802728	9130531
2020 (fr.om. V12)	2465242	490371	5975304	1123660	10054575
Förändring	8%	47%	5%	40%	10%

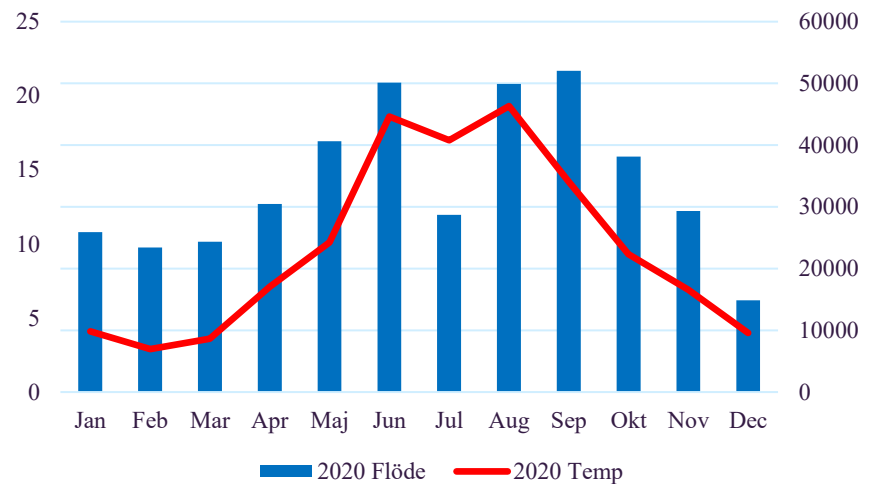
Tabell 1: Tabell över förändringar av cykelflödet mellan 2019 och 2020. Siffrorna kommer från Trafikkontorets fasta stationer för cykelräkning.

Årsvariation 2020

Cykel är det fordonsslag som påverkas mest av vädret. Ökar temperaturen ökar cyklandet. De fasta mätstationerna visar tydligt att cyklandet är som störst under de varma månaderna. Undantaget är

sommarsemesterperioden, då den övriga trafiken också är låg, vilket figuren nedan är ett exempel på för 2020.

Cykelflöde och temperatur 2020

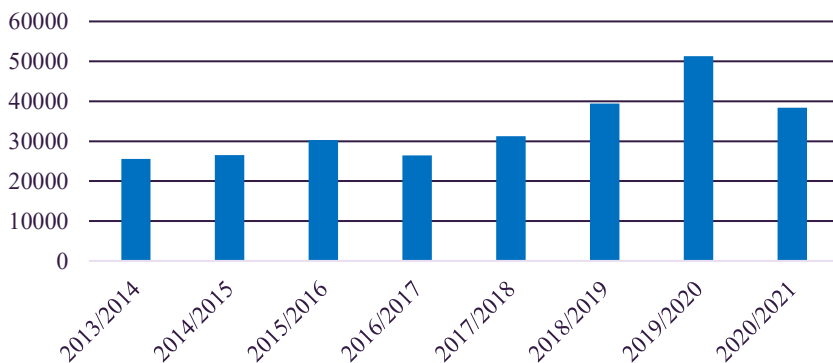


Figur 6: Korrelation mellan medeltemperatur och cykelflöde.

Vintercykling

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

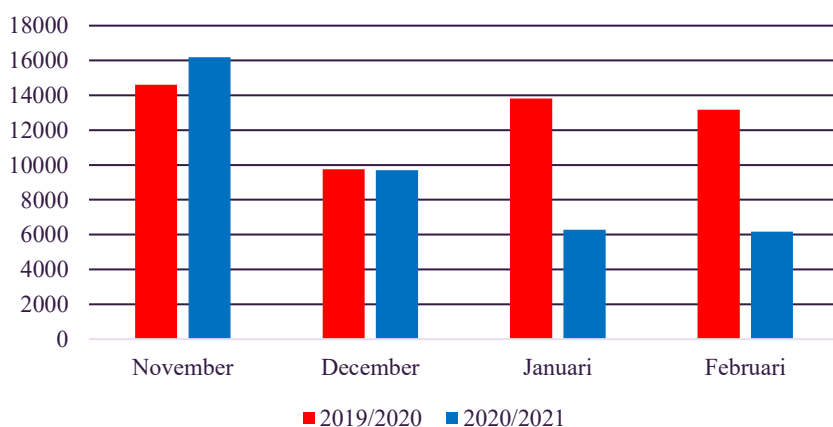
Vintercykling 2013-2021 (november - februari)



Figur 7: Cykelpassager under vintersäsongen (nov-februari) sedan 2013/2014. Flödet i diagrammet kommer från ett urval av stadens cykelmätningstationer.

Vintercyklingen i Stockholm har ökat med 50 procent sedan vintern 2013/2014. Jämför man 2019/2020 med 2020/2021 ser vi en minskning med 25 procent. Januari och februari hade ett avsevärt lägre flöde 2021 jämfört med 2020. Orsaken till detta är med all sannolikhet att det i början av 2021 var kallare och mer nederbörd än under motsvarande period 2020. November hade ett lite högre flöde 2020 medan december låg på samma nivå som 2019.

Fasta stationer 2019/2020 och 2020/2021



Figur 8: Jämförelse mellan vintern 2019/2020 och 2020/2021. Diagrammet visar flöden från ett urval av stadens cykelmätningstationer.

Urval och metod – Manuella mätningar

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



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



Figur 10: Citysnittet 20 mätpunkter. (St Eriksbron och Barnhusbron ingår inte i citysnittet).

Mätningarna genomförs under maj och juni och utförs av trafikobservatörer under sex timmar i tidsintervallerna kl. 07-09, 12-14 och 16-18 på en vardag (måndag-torsdag). Dessa sex timmar utgör ca 40-50 procent av dygnstrafiken. Vid redovisning av cykelstatistik räknas sextimmarsvärdet om till ett dygnsvärde. Eftersom cyklisterna räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer till en viss del bero på väderleken under mättillfället. Vid jämförelser över tiden används därför ett medelvärde för de fem senaste åren, det så kallade femårsmedelvärdet.

I ytterstaden mäts cykelflödet i första hand med mobil slangutrustning under senare delen av augusti och september. Mätningarna sker då under en vecka och ett dygnsmedelvärde redovisas. Manuella mätningar sker även i ytterstaden och då registreras även fotgängare.

Femårsmedelvärden manuella mätningar

Cykelräkningar i maj – juni	årsvärde	Femårsmedelvärden		
		2020	2016-2020	2015-2019
Innerstadssnittet	77 020	74 470	70 740	65 790
Saltsjö-Mälarsnittet	40 960	41 160	39 040	36 760
Citysnittet	65 200	67 270	66 000	63 510

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

Mätningarna av cykelpassager 2020 under maj och juni visar samma antal registrerade passager jämfört med 2019 i innerstadssnit-

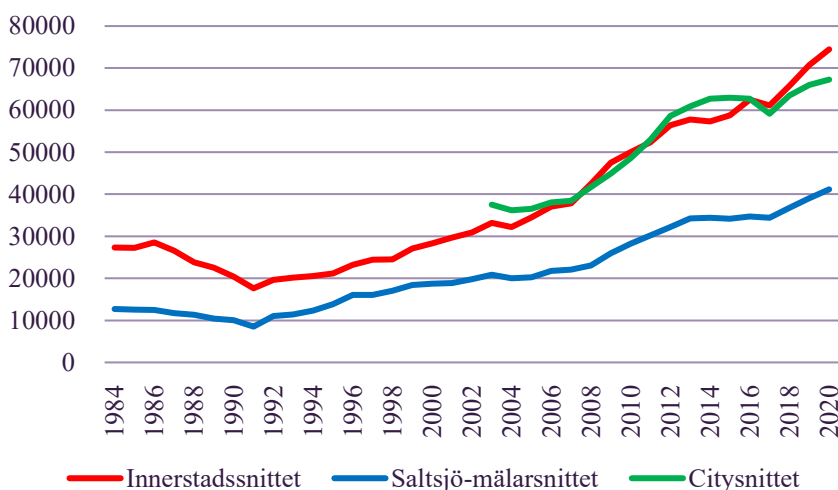


Stråk för gång och cykel längs Stadshusbron

tet, men en minskning i citysnittet och saltsjö-mälarsnittet. Det rullande femårsmedelvärdet har däremot ökat i samtliga snitt. (se Tabell 1).

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

Cykelpassager/dygn medelvärde senaste 5 åren



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

Innerstadssnittet

Under försommaren 2020 registrerades drygt 77 000 cykelpassager över innerstadssnittet under ett dygn. Det rullande femårsmedelvärdet ökade från 70 740 passager till 74 470 passager och motsvarar en ökning med 5 procent jämfört med 2019. På 10 år har innerstadssnittet ökat med 49 procent och de senaste 15 åren har cykeltrafiken mer än fördubblats. Flest passager in över innerstadssnittet gjordes över Liljeholmsbron och Skanstullsbron, följt av Danviksbron och Tranebergsbron (se Tabell 3).

Södra sidan	Antal passager	Norra sidan	Antal passager
Liljeholmsbron	11 540	Tranebergsbron	7 180
Skanstullsbron	10 580	Ekelundsbron	6 180
Danviksbron	7 720	G:a Lidingöbron	4 680
Skansbron	6 500	Uppsalavägen	4 660

Tabell 3: Antalet cykelpassager i innerstadssnittets manuella mätpunkter med flest antal passager per dygn under 2020.

Saltsjö-Mälarsnittet

Saltsjö-Mälarsnittet hade 41 160 cykelpassager i snitt under 2016-2020 jämfört med 39 040 under 2015-2019, vilket är en ökning med 5,4 procent. Årsvärdet för 2020 var 40 960 och är 7,6 procent lägre än 2019 (44 080). Orsaken till minskningen i saltsjö-mälarsnittet beror på att flödet över Slussen (Skeppsbron och Munkbron) minskat. Västerbron, som också är en del av saltsjö-mälarsnittet, visar en ökning, men mätplatserna vid Slussen (Skeppsbron och Munkbron) visar en minskning. En sannolik förklaring är att Stockholms City och Gamla Stan på grund av pandemin kan ha minskat i betydelse som målpunkt för cykelresor till såväl arbete som handel, kultur och nöjen. Vid Slussen (Skeppsbron och Munkbron) passerade 31 170 cyklar under 2019 års mätning. 2020 var motsvarande siffra drygt 26 000. Totalt i saltsjö-mälarsnittet har det rullande femårsmedelvärdet ökat med 49 procent de senaste 10 åren. Flest passager uppmättes vid Skeppsbron samt över Munkbron (se Tabell 4).

Mätplats	Antal passager 2019	Antal passager 2020
Skeppsbron	17750	16000
Munkbron	13420	10160
Västerbron	11090	13020
Gröndalsbron	1800	1780

Tabell 4: Antalet cykelpassager per dygn över saltsjö-mälarsnittet 2019- 2020.

Citysnittet

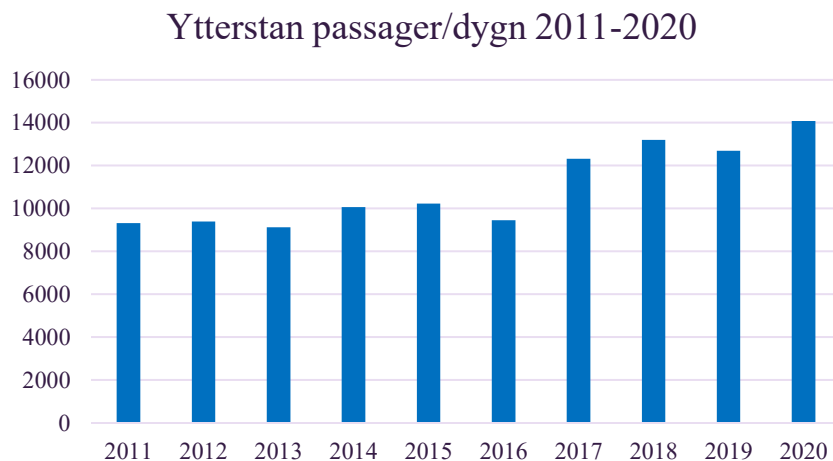
2020 registrerades 65 200 cykelpassager per dygn i citysnittet. Det är 10 procent färre passager jämfört med 2019 (72 390). Minskningen i citysnittet har sannolikt samma förklaring som saltsjö-mälarsnittets minskning. Femårsmedelvärdet visar en ökning med drygt 7 procent. De senaste 10 åren uppgår ökningen till 39 procent. Strandvägen och Strömbron har flest cykelpassager i citysnittet (se Tabell 4).

Mätplats	Antal passager	Mätplats	Antal passager
Strandvägen	12 840	Vasagatan	4 560
Strömbron	10 860	B. Jarlsgatan	4 420
Klara Mälarstrand	9 780	Sveavägen	3 780
S:t Eriksbron	8 740	Sturegatan	3 700

Tabell 5: Mätpunkter i Citysnittet med flest antal passager per dygn under 2020.

Ytterstaden

I ytterstaden räknas cyklar både manuellt och med slang i slutet av augusti och början av september varje år. Mätningarna har pågått sedan 2011 och sedan dess har passagerna ökat med drygt 51 procent om årsvärdena 2011 jämförs med 2020 (se Figur 12). Femårsmedelvärdet har ökat från 9 625 passager (2011-2015) till 12 351 (2016-2020) vilket motsvarar en ökning på 28 procent. Jämförs 2019 med 2020 ses en ökning på 11 procent.

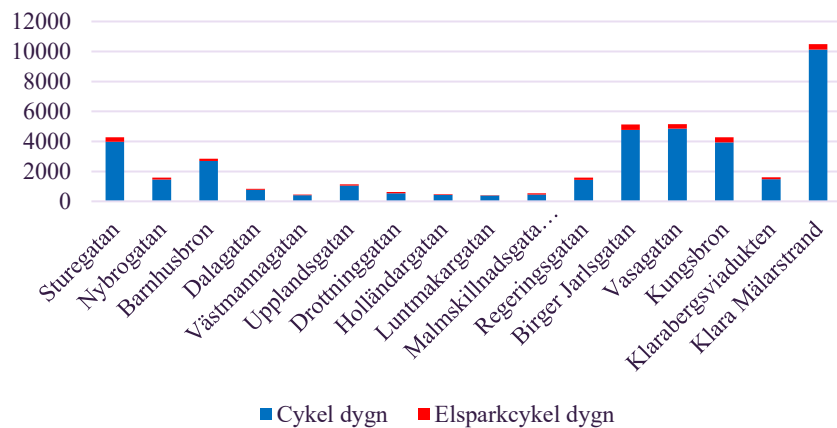


Figur 12: Antalet manuellt räknade cykelpassager per dygn 2020.

Elsparkcyklar

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

Andel elsparkcyklar innerstadsnittet 2020



Figur 13: Andel elsparkcykel i vissa av citysnittets mätplatser.

Andelen elsparkcyklar var i genomsnitt 9,3 procent. Det är en minskning från 2019 då andelen låg på 11 %. Totalt har flödet minskat med 36 procent. Den högsta andelen elsparkcyklar uppmättes på Malmskillnadsgatan (19,6 procent), följt av Drottninggatan (14,8 procent) och Holländargatan (10,8 procent).

Fotgängarmätningar

Urval och metod

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

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

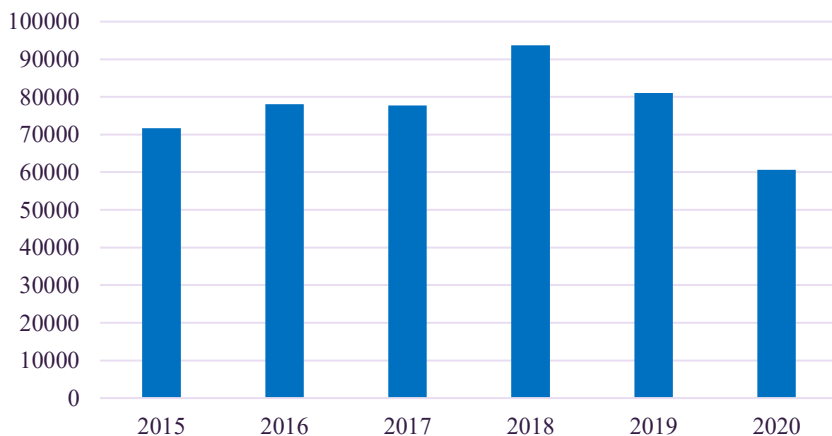
Genom de automatiska stationernas data kan kontoret bland annat beräkna ett dygnsflöde för de manuella 6-timmars mätningar som utförs på betydligt fler platser. Anledningen till valet att redovisa dygnsvärden är för att lättare kunna jämföra mätningar med andra trafikslag, som redovisas på heldygnsbasis.

Innerstaden

Under maj och juni 2015 gjordes de första årliga manuella fotgängarmätningarna, som sedan följts upp årligen. Trafikkontoret har därmed data på samma platser under fem mätperioder. I innerstaden räknades fotgängare manuellt eller med kamera på 30 platser.

Mellan 2015 och 2019 är ökningen av registrerade passager knappt 13 procent. 2018 års flöde var rekord hittills och under 2019 registrerades 13 procent färre passager än 2018, men drygt 4 procent fler passager än 2017. Jämförs 2020 med 2019 är minskningen 25 procent. Den kraftiga minskningen beror på förändrade resvanor med anledning av covid-19.

Fotgängare Innerstaden 2015-2020

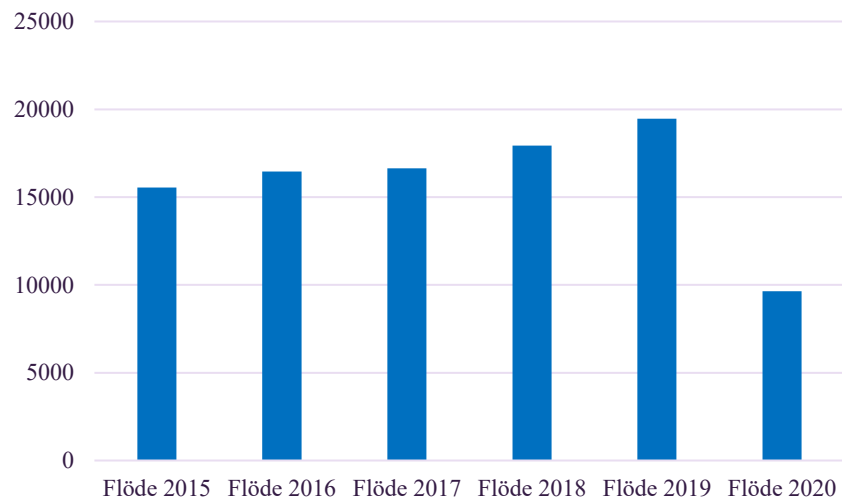


Figur 14: Antalet fotgängare över de 30 mätplatser där trafikkontoret mätt sedan 2015. Räkningarna är gjorda manuellt eller med kamera under 6 timmar en dag i maj/juni.

Ytterstaden

I slutet av augusti och i början av september genomförs gångmätningarna i ytterstaden. På samma sätt som i innerstaden genomförs fotgängarräkningar av samma observatörer som räknar cykelpassagera. Mätningar påbörjades hösten 2015 och nya mätningar har gjorts på samma platser och period 2016, 2017 och 2018, 2019 och 2020. Mellan 2015 och 2019 var ökningen 25 procent. Jämförs 2020 med 2019 är minskningen 50 procent. I ytterstaden utgör ett fåtal mätplatser en stor andel av flödet och dessa är placerade i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och områden med mycket kontor. Huvudorsaken till den stora minskningen under 2020 bedöms vara minskat kollektivtrafikresande och minskad kontorsnärvaro. Mätningarna ger sannolikt inte en korrekt bild av flödesutvecklingen i ytterstaden och det är troligt att det har skett en mindre ökning under 2020.

Fotgängare Ytterstaden 2015-2020



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

Fasta mätstationer för gång

Trafikkontorets fasta mätstationer för gång började installeras hösten 2017. 2019 visar en ökning av registrerade passager med 4 procent om flödena summeras i samtliga stationer. Jämförs 2019 med 2020 ses en minskning med 30 procent. Innerstaden och Ytterstaden visar stora skillnader och minskningen var större i innerstaden. De låga flödena i ytterstaden beror sannolikt på att endast ett fåtal mätstationer är placerade i ytterstaden. Mätstationerna ligger i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och kontorstäta områden och påverkas i stor omfattning av minskat kollektivtrafikresande och minskad kontorsnärvaro. Mätningarna ger sannolikt inte en korrekt bild av flödesutvecklingen i ytterstaden och det är troligt att det har skett en mindre ökning av gångflödesutvecklingen under 2020.

	Vardag Ytterstan	Helg Ytterstan	Vardag Innerstan	Helg Innerstan	Total
2019	432148	371302	2694899	2157523	5655873
2020	400974,	350684	1785122	1375314	3912096
Förändring	-7%	-6%	-34%	-36%	-30%

Tabell 6: Tabellen visar förändring av fotgängarflödet mellan 2019 och 2020. Diagrammet innehåller data från v6-v45.