

# Trafikutvecklingen i Stockholm 2021 och under pandemin

**Trafikdatabericht 2021**  
April 2022

Tobias Johansson  
Per Karlsson  
Anja Quester  
Sara Bergendorff  
Joakim Boberg

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Inledning .....</b>	<b>6</b>
Omvärld .....	6
<b>Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet 2021 .....</b>	<b>16</b>
Stockholmarnas åsikter är betydelsefulla .....	16
Flera uppdaterade strategier och planer .....	17
Miljö- och klimatfrågor i allt staden gör .....	18
Investeringar som påverkar resandet.....	18
Utveckling av det offentliga rummet .....	21
Utforska möjligheter med ett uppkopplat transportsystem.....	23
<b>Resandeutveckling 2021 .....</b>	<b>24</b>
Ryggraden i stadens transportsystem är kollektivtrafiken.....	24
Under pandemin ställdes många resor in .....	25
Att gå ökar långsiktigt .....	27
Utvecklingen under pandemin starkt kopplat till minskat kollektivtrafikresande och besöksaktiviteter .....	28
Stark uppåtgående långsiktig trend för cykeltrafiken .....	29
Elsparkcykelresor har liknande längd som gångresor .....	36
Motorfordonstrafikens utveckling går isär .....	37
Framkomlighet - både hastighet och pålitlighet .....	40
<b>Slutsatser .....</b>	<b>43</b>
Utblick 2022.....	43
Riktning för den långsiktiga planeringen .....	45
<b>Källor och metoder.....</b>	<b>48</b>
Resvane- och attitydundersökningar .....	48
Fotgängarmätningar .....	48
Cykelmätningar .....	49
Motorfordonsmätningar .....	52
Trafikarbete och körsträckor .....	55
Framkomlighet.....	56
Utveckling av källor och mätmetoder .....	57
<b>Bilaga – Fördjupande data och kommentarer motorfordonstrafik ...</b>	<b>58</b>
Körsträckor och trafikarbete .....	58

Trafikutvecklingen i Stockholm 2021 och under pandemin  
4 (63)

Framkomligheten 2020-2021.....	59
Motorfordonsflöden i olika mätsnitt.....	59
Tabell motorfordonsflöden 1991-2021.....	63

## Sammanfattning

Lägesrapporten över trafikutvecklingen i Stockholm för 2021 kan betraktas som del 2 i uppföljning av trafikutvecklingen under pandemin. Sammanfattningsvis har pandemin gjort att fler har arbetat hemifrån varvid det vanligen så omfattande kollektivtrafikresandet i Stockholm reducerades kraftigt, som mest uppemot 60 procent. Promenader i syfte att ta sig till och från hållplatser minskade därvid också i lika stor grad och när besök i centralt belägna butiker och restauranger också undvikits har det inte undgått någon att det varit mer tyst och tomt i Stockholms innerstad. I ytterstaden däremot finns det både mätningar och andra data som tyder på att vissa har kompenserat detta med promenader i närområdet till hemmet.

Biltrafiken minskade också till följd av mer hemarbete, men det finns också tecken på att andra istället började köra mer bil, möjligen för att det upplevdes som att det fanns mer plats i trafiken eller lättare att hitta parkering och dels för att undvika att resa i kollektivtrafiken. I takt med att pandemin klingade av ökade biltrafiken igen och i oktober 2021 var trafiken t.o.m. högre än 2019 över det s.k. regioncentrumsnittet som består av Stockholm, Solna och Sundbybergs kommungränser. Med 980 600 passager per dygn var det ett nytt rekord för regioncentrumsnittet. Övriga räknesenitt hade mellan 0,4 och 3,6 procent mindre trafik än 2019 men tydliga ökningarna jämfört med 2020.

Cykeltrafikens utveckling under pandemin gick mot nya rekordnivåer under första året. Mätningarna visar dock att medan utvecklingen föll tillbaka till lägre nivåer under 2020 jämfört med före pandemin under vardagar så ökade cyklingen under helgerna.

Som underliggande orsak till trafikökningar eller minskningar beskrivs befolkningsförändringar och ekonomisk utveckling.

Inriktningen för stadsplaneringen i Stockholm är att möjliggöra tillväxt och samtidigt klara hållbarhetsmål inom klimat, miljö och hälsa samt mål om ett effektivt, framkomligt och pålitligt transportsystem.

## Inledning

Trafikutvecklingsrapporten tas fram årligen av trafikkontoret i syfte att redovisa utvecklingen av trafiken i Stockholm baserat på kontorets egna mätningar och vissa mätningar från våra samarbetsaktörer. I arbetet med 2021 års trafikutvecklingsrapport har ett utvecklingsarbete genomförts i syfte att ge läsaren en mer samlad analys över utvecklingen i Stockholms transportsystem det senaste året. Uppdelningen i olika rapporter för respektive trafikslag har övergivits till förmån för en samlad rapport. Fokus ligger på analysen och hur resandeutvecklingen kan kopplas till såväl omvärldsfaktorer som stadens löpande arbete med utveckling av transportsystemet samt slutsatser av detta. Detaljerade beskrivningar av metod, datakällor och mätsnitt har flyttats till ett separat slutkapitel. Utvecklingen av trafikdatabasrapporten kommer att fortsätta under kommande år med målsättningen att successivt väva in fler aspekter av transportsystemets användning.

## Omvärld

Resande och transporter påverkas av omvärldsfaktorer utanför stadens rådighet som förändringar i befolkning och den ekonomiska utvecklingen. De senaste två åren har pandemin radikalt påverkat människors beteende och resande men även digitalisering och förändrade handelsmönster har en påverkande effekt.

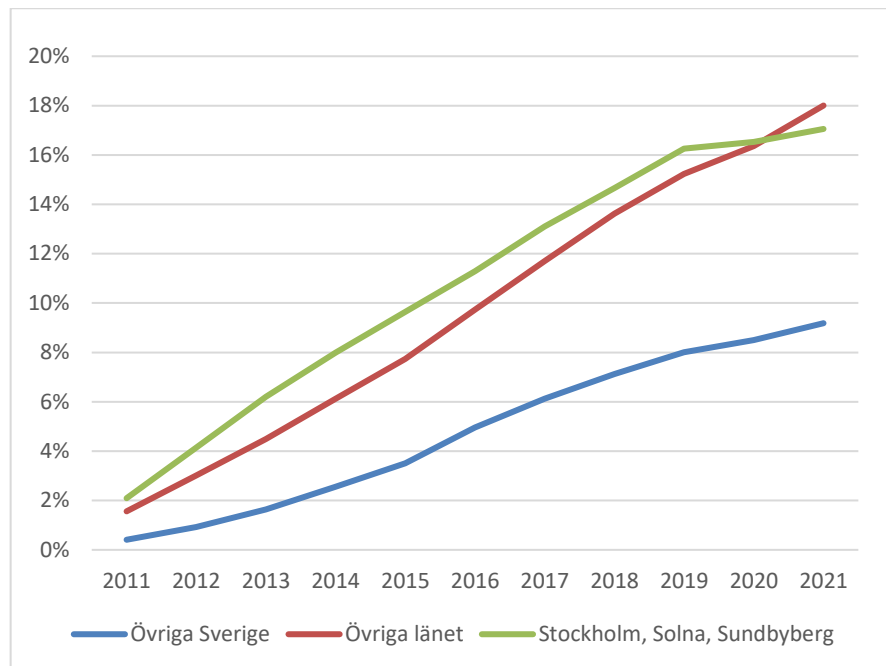
## Bakgrundsfaktorer

### Befolkningsutveckling<sup>1</sup>

Enligt SCB hade Stockholm vid slutet av 2021 979 000 invånare. Tillsammans med Solna och Sundbyberg är det 46 procent av befolkningen i länet. Befolkningen i Stockholms län ökade 2021 med omkring 120 000 personer motsvarande en procent. Stockholm, Solna och Sundbyberg ökade sammanlagt endast med 0,5 procent medan övriga länet ökade med 1,4 procent.

---

<sup>1</sup> SCB 2022-02-22



Figur 1 Befolkningsökning sedan 2010<sup>2</sup>

De senaste två åren har ökningstakten varit märkbart lägre i regioncentrum vilket beror på flera olika faktorer såsom bland annat demografi och migration. En annan förklaringsfaktor som delvis kan påverka är kopplad till ökat hemarbete där fler flyttade strax utanför regioncentrum under en period. Om det är en trend som håller i sig så kan det innebära att de tillkommande resorna sker mer med bil än kollektivtrafik, cykel och till fots.

Det har blivit dyrare att resa men inkomsterna i Stockholm har också ökat.

Årsmedelpriserna 2021 för bensin och diesel ökade 16-18 procent jämfört med 2020 och är till stor del en rekyl efter sjunkande priser under 2020 jämfört med 2019. Nettoökningen 2021 jämfört med 2019 var 4-6 procent. Prisökningen jämfört med 2020 beror huvudsakligen på att priset på råolja steg med 60 procent. Skatter på drivmedel ökade med 3-5 öre per liter<sup>3</sup>.

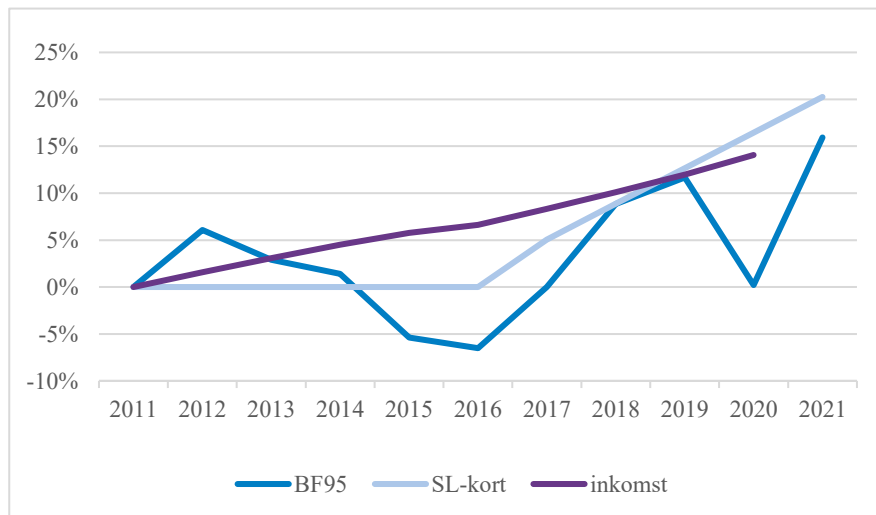
Priset för ett 30-dagarskort med SL höjdes 2021 från 920 kr till 950 kr, en ökning med 3,2 procent.

Jämfört med för 10 år sedan har dock prisökningarna matchats av ökade inkomster. Under perioden har drivmedelspriserna varierat

<sup>2</sup> SCB 2022-02-22 och egen bearbetning

<sup>3</sup> Källa: Drivkraftverige.se

medan inkomsterna<sup>4</sup> haft en mycket jämn ökning. Priset på 30-dagarskortet med SL var oförändrat 2011-2016 men har därefter haft högre ökningstakt jämfört med både inkomstutveckling och drivmedelspriser.



Figur 2 Inkomst och prisutveckling bensin och SL-kort sedan 2011.  
Dieselpriset har haft liknande utveckling som bensinen.

Med allt fler eldrivna fordon kommer elpriset sannolikt få en liknande betydelse och kommer troligen ingå i kommande beskrivningar av prisutvecklingen.

När detta skrivs är kriget i Ukraina ett faktum och osäkerheten kring den ekonomiska utvecklingen är stor. Drivmedelspriserna har fram till mars 2022 ökat kraftigt och kommer åtminstone på kort sikt ha stor betydelse för kostnadsutvecklingen för resor och transporter, framförallt med bil men kollektivtrafiken påverkas också.

### Tillgången till färdmedel påverkar resandet

Tillgång till olika färdmedel påverkar människors val. Detta har konsekvenser för hur transportsystemets resurser används. Tillgången beror i sin tur på många olika faktorer utöver de ekonomiska möjligheterna hos varje individ, exempelvis var man bor och därmed vilket infrastruktur- och mobilitetsutbud som finns, vilka vanor och behov man har eller i vilket socialt sammanhang man befinner sig.

<sup>4</sup> Källa: ODS, områdesdatasystemet för statistik om Stockholm. Nettoinkomster för hela Stockholms stad.



### Cykel

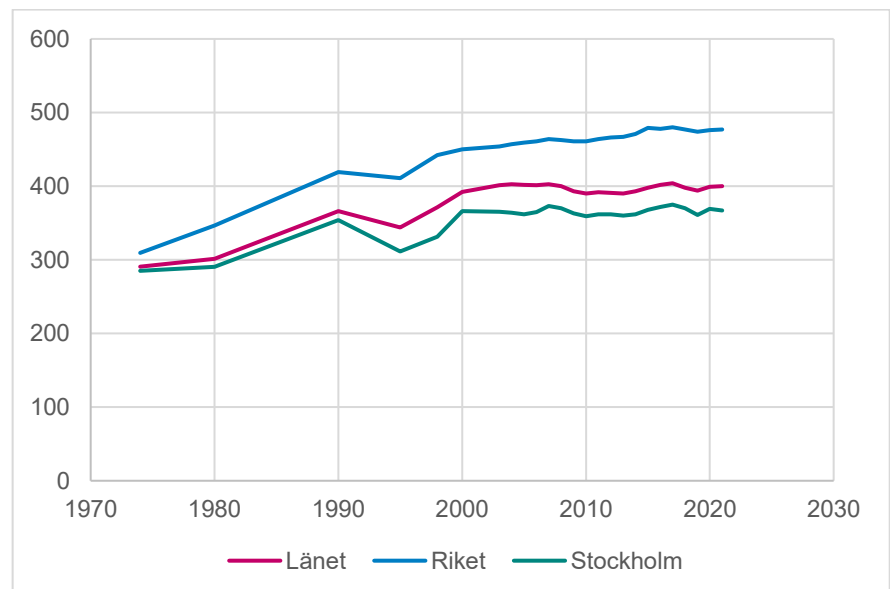
Två tredjedelar av stockholmarna har tillgång till en cykel som de har använt åtminstone vid ett tillfälle det senaste året.<sup>5</sup> Det finns inga skillnader mellan män och kvinnor eller mellan stadens olika delar innerstaden, västerort och söderort. Störst andel som har tillgång till cykel finns i åldrarna 26 till 55 år, lägst andel bland de som är mellan 71 och 79 år gamla (undersökningen omfattar endast stockholmare 16-79 år). Mer information om undersökningen finns i kapitel Källor och metoder.

### Kollektivtrafik

Före pandemin hade nästan 60 procent av stockholmarna ett periodkort för kollektivtrafiken för åtminstone en vecka. Under pandemin sjönk denna andel till drygt 40 procent.<sup>6</sup> Detta återspeglar det förändrade resandet med kollektivtrafiken under pandemin.

### Personbil

Antalet privatägda personbilar i trafik per 1 000 invånare<sup>7</sup> förändrades endast marginellt under 2021, se Figur 3. I Stockholms stad till 367 (-2), i Stockholms län till 400 (+1) och i hela landet till 477 (+1).



Figur 3 Bilinnehav per 1 000 inv. I Stockholm har det privata bilägandet varit närmast konstant de senaste 20 åren.

<sup>5</sup> Källa: Enkäten om miljö och miljövanor i Stockholm år 2020

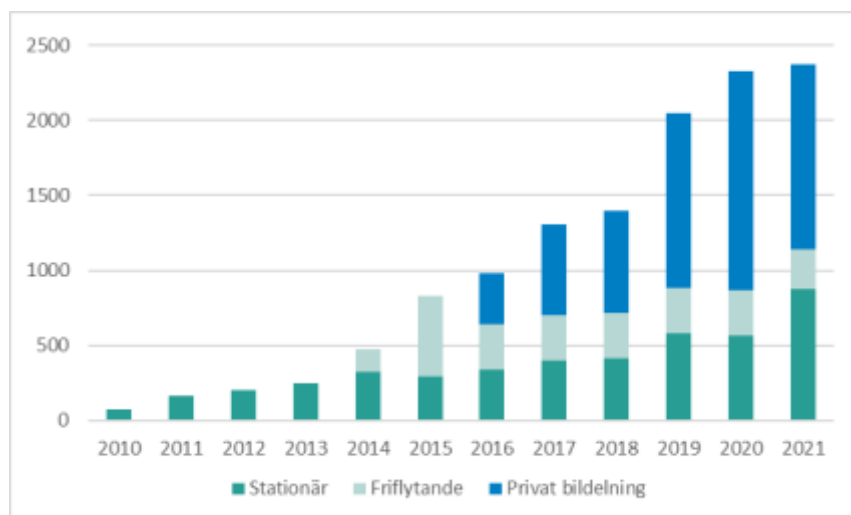
<sup>6</sup> Enligt stadens resvaneundersökning, år 2019/2020

<sup>7</sup> Källa: Trafikanalys 2022-02-23, siffran inom parentes är förändring jämfört med 2020. Uppgifterna innefattar privatägda bilar fördelat på befolkningen, exklusive bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor.

I dessa siffror ingår emellertid inte alla som har tillgång till en leasing- eller förmånsbil då sådana fordon kan vara registrerade på annan ort eller på en juridisk person. Enligt medborgarenkäten uppgick den totala andelen med tillgång till bil 2020 till 60 procent.

Alternativet till att äga en egen bil kan vara att använda sig av bilpools- och hyrbilar eller att låna andras bilar. I medborgarenkäten 2020 svarade 10 procent av stockholmarna att de hade tillgång till bilpoolsbilar eller att de lånade bil från andra.

Stationära bilpooler har funnits under en lång tid i staden och sedan ett tag tillbaka finns de även som friflytande. Antalet bilar i stationära bilpooler uppskattas 2021 till knappt 900 och i friflytande till 260, se Figur 4. Mellan 2020 och 2021 ökade de stationära bilpoolerna med 50 procent vilket är en ovanlig stor ökning jämfört med tidigare år. Det beror på att en av de större aktörerna nästintill har tredubblat antalet platser som tjänsten återfinns på. Även privat bildelning genom annonsering på en bildelningsplattform har ökat kraftigt de senaste åren och låg 2021 på drygt 1 200 fordon. Det handlar fortfarande om ett väldigt lågt antal bilar totalt trots att ökningen är stor. I stadens miljöbarometer redovisas statistik för antal bilpooler för fler år och en karta över deras fördelning över staden.



Figur 4 Antal bilar i bilpooler i Stockholms stad fördelade på stationär, friflytande och privat bildelning. Källa: Miljöbarometern, <https://miljobarometern.stockholm.se/>.

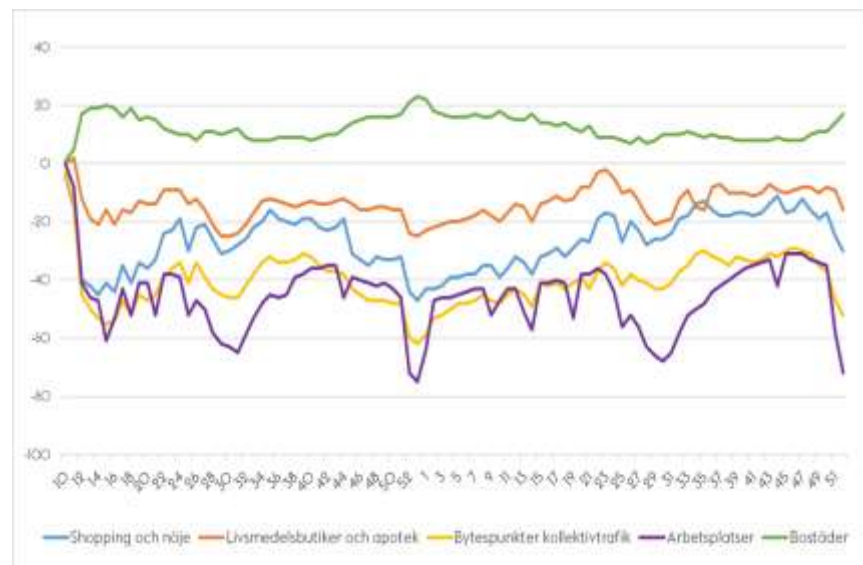
Bilpoolsaktörerna fokuserar tydligt på innerstaden och närförort, även om det gradvis tillkommer nya bilpoolsplatser även längre ut i staden. Drygt hälften av Stockholms invånare bor nu inom 400 meters radie från en bilpoolsplats. I stadens medborgarenkät 2020 svarade endast två procent av stockholmarna att de redan är med i

en bilpool. En tredjedel ser bilpool som ett alternativ om det fanns i närheten av där de bor medan 45 procent inte tror att det är ett alternativ för dem.

### Pandemins effekter

Pandemin har även under 2021 i stor utsträckning påverkat livet i städerna med stora konsekvenser för människors mobilitet. För att bromsa smittspridningen av Covid-19 infördes under både 2020 och 2021 en rad rekommendationer och restriktioner för människors aktiviteter och därmed antalet fysiska kontakter. Som följd har mångas mobilitetsvanor förändrats med färre resor totalt samt ändrade färdmedelsval, syften och målpunkter för de resor som behövde göras. Hemarbete bland de som hade möjlighet till det har påverkat arbetspendlingen medan bortfall och anpassning av fritidsaktiviteter har förändrat resorna på fritiden.

Med hjälp av mobildata från Google kan aktivitet vid olika målpunkter följas över tid, se Figur 5. Jämfört med en basperiod i januari/februari 2020 har vistelse på arbetsplatser och bytespunkter minskat drastiskt under pandemin. Tiden som människor är i hemmet har samtidigt ökat. Minskad aktivitet vid bytespunkter, arbetsplatser och sällanvaruhandeln har en tydlig korrelation med toppar i smittspridningen.



Figur 5 Vistelse vid olika målpunkter i Stockholms stad under 2020 och 2021. Linjerna visar avvikelser i procent av genomsnittet per vecka för vardagar mot en basperiod 3 jan - 6 feb 2020. Semesterperioder, helgdagar och skollov ska tolkas med försiktighet då vi även "normalt" inte reser i samma utsträckning som under januari-februari. Källa: Google Mobility Report, <https://www.google.com/covid19/mobility/>, egen sammanställning.

### Hemarbete gav förändrat resande

Stockholmsregionen sticker ut med en högre andel av befolkningen som kunde arbeta hemifrån jämfört med riksgenomsnittet. Enligt SCB<sup>8</sup> arbetade runt 60 procent av stockholmarna i åldern 15–74 år hemifrån minst någon gång i veckan under första halvåret 2021 medan andelen hemarbetare bland den arbetande befolkningen i hela Sverige låg på runt 40 procent.

När de flesta restriktioner lyftes under hösten 2021 förblev närvaron på arbetsplatserna på en lägre nivå än innan pandemin. Att inte fler återvände till arbetsplatsen under hösten 2021 beror till viss del på att många arbetsplatser inte direkt ändrade sina rekommendationer. Samtidigt kan det tyda på en mer långsiktig förändring av synen på hemarbete med nya vanor och rutiner i den mån arbetsplatsen tillåter det. Fler arbetsgivare uppmuntrar nu till hemarbete del av arbetstiden och en viss anpassning av kontoren har påbörjats.

Det finns stora regionala skillnader i hur stor andel av befolkningen som har möjlighet att arbeta hemifrån vilket återspeglas särskilt mycket i kollektivtrafikresandet under pandemin och tillhörande rekommendationer om hemarbete. För Stockholmsregionen har en kartläggning av spärpassager i spårtrafiken för våren 2020 visat att passagera minskade mest i centrala lägen medan minskningarna var lägre längre ut i spårsystemet, i lägen med fler socioekonomiskt svagare grupper och andra sysselsättningsstrukturer.<sup>9</sup>

En kartläggning av potentialen för hemarbete som Region Stockholm har gjort bekräftar dessa skillnader. Underlaget visar att 45 procent av arbetsplatserna i regionen har potential för distansarbete vilket är högst i Sverige. Det finns dock stora skillnader inom regionen, med en hög andel arbetsplatser där distansarbete är möjligt i de centrala delarna, se Figur 6. I dessa områden ligger två tredjedelar av regionens arbetsplatser och det är samtidigt områden med en hög andel kollektivtrafikresande.

---

<sup>8</sup> <https://www.scb.se/pressmeddelande/ny-statistik-sa-manga-har-jobbat-hemifran-under-pandemin/>

<sup>9</sup> Almlöf m.fl. (2020), Who is still travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm 2 based on smart card data. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3689091](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3689091)



Figur 6 Andel av arbetsplatser med potential till hemarbete i Region Stockholm. Källa: Region Stockholm.

Det är hög sannolikhet att de som kan arbeta hemifrån kommer att fortsätta med det till viss del även efter pandemin (mer utförligt resonemang i slutsatserna). Därför visar olika analyser från både Trafikverket och Region Stockholm på att de geografiska skillnaderna i arbetsresandet med kollektivtrafik kan komma att kvarstå även efter pandemin. Flera uppskattningar av den framtida fördelningen mellan hemarbete och kontorsnärvaro ligger för närvarande på 2-3 dagar hemarbete per vecka.

### **Globala trender med långsiktig påverkan**

Vissa trender i världen påverkar våra städer och transportsystem i stor utsträckning. Digitaliseringen och automatiseringen ger nya möjligheter till styrning av trafiken med hjälp av bland annat sensorer och uppkopplade fordon. Delningstjänster utvecklas inom flera branscher, inte minst inom mobilitet. Ändrade sociala förhållanden i västvärlden med ökat antal singelhushåll skapar större behov av sociala platser där de offentliga rummen får ökad betydelse. På många håll i världen omvandlas de offentliga rummen från att vara endast transportleder till rum för människor.

Digitaliseringen påverkar hela vårt samhälle och det finns en stark övertygelse om att transportsystemet kan fungera ännu smartare med hjälp av nya verktyg för att nå våra mål. Det handlar bland annat om geofencing som kan begränsa, styra eller informera uppkopplade fordon om överenskomna villkor, automatisering av

både personbilar, lastbilar, driftsfordon och kollektivtrafik samt sensorer som kan följa upp och bidra till anpassning av trafiken utifrån gällande förutsättningar. Utvecklingen sker i snabb takt runt om i världen i samverkan mellan näringsliv och det offentliga och ofta inom ramen för tester och innovationsprojekt.

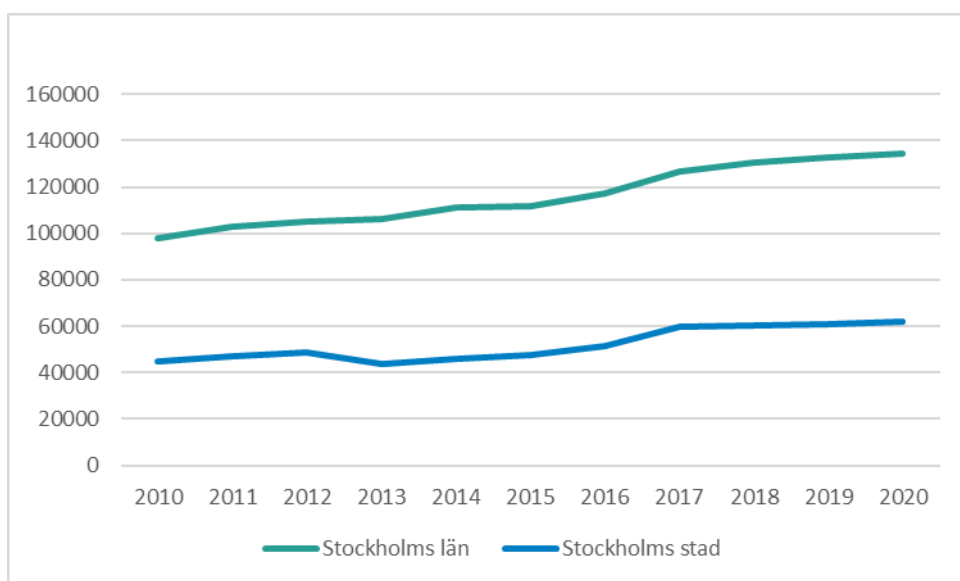
Mobilitetstjänster omfattar en stor bredd av tjänster med allt från mikromobilitet, bilpooler, lastcykelpooler, leveranstjänster till nya och beprövade kollektivtrafikerbjudanden. Utvecklingen av nya, ofta friflytande mobilitetstjänster handlar framförallt om möjligheten att dela fordon för att de ska användas mer effektivt men även om tjänster för att vi ska slippa resa kan ingå i denna kategori. Utvecklingen hänger samman med digitaliseringen och möjligheter att med applikationer planera sina resor smart. I Sverige ser vi en stark tillväxt av friflytande elsparkcyklar, lite långsammare utveckling av bilpooler och enstaka tester av gemensamma plattformar för mobilitet som tjänst.

E-handeln har haft enorma tillväxttal under de senaste åren, både globalt och i Sverige. I stadens medborgarenkät 2020 svarade fyra av tio stockholmare att de hösten 2020 köpte större delen av hushållets sällanköpsvaror på nätet. För hushållets dagligvaror var motsvarande siffra 10 procent. Enligt e-barometern<sup>10</sup> låg den årliga ökningen av omsättningen i Sverige sedan 2011 fram till pandemin på runt 15 procent. Under pandemin nådde den nya rekordnivåer. Efter en ökning av omsättningen på 40 procent under pandemins inledning 2020 gick tillväxttakten tillbaka och landade på 20 procent för 2021. Mest växte dagligvaror, följt av möbler och heminredning samt hemelektronik.

E-handeln medför ofta att konsoliderade transporter med större lastbilar till butiker ersätts av en mer fragmenterad distribution av varor som går såväl till butiker som till ombud, paketboxar eller direkt till kunders hem. Utvecklingen innebär en ökad efterfrågan på att använda mindre fordon vilket även noterats i nyregistreringen av lätta lastbilar de senaste åren, se Figur 7. Sammantaget innebär detta en ökad trafik med fler fordonsrörelser på fler av stadens gator.

---

<sup>10</sup> <https://www.postnord.se/e-barometern>



Figur 7 Antal lätta lastbilar i trafik. Källa: Trafikanalys, egen sammanställning.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Trafikanalys' statistik baseras på uppgifter från Transportstyrelsens vägtrafikregister. I detta register ingår alla registreringspliktiga fordon enligt lagen om vägtrafikregister (2001:558). Fordon i trafik avser antalet vid årsskiftet i slutet av året. Den geografiska indelningen baseras på var ägaren är hemmahörande

## **Stadens arbete med utvecklingen av transportsystemet 2021**

Staden arbetar kontinuerligt med utvecklingen av transportsystemet inom många olika områden och på många olika nivåer, på både kort och lång sikt. I efterföljande avsnitt beskrivs några större aktiviteter samt deras innebörd för utvecklingen av transportsystemet.

### **Stockholmarnas åsikter är betydelsefulla**

I det strategiska arbetet ingår att ta hänsyn till stockholmarnas upplevelse av trafikmiljön. Medborgarundersökningen 2021 visar att en klar majoritet tycker det är lätt att ta sig fram till fots eller med cykel (85 procent respektive 70 procent i hela staden, i den egna stadsdelen 86 procent respektive 76 procent). Sedan frågan ställdes för första gången vilket var 2019, det vill säga innan pandemin, har andelarna till och med ökat med några procentenheter. Det är även en majoritet som upplever trafikmiljön för gående respektive cyklister i sin stadsdel som säker (68 procent respektive 58 procent). Andelarna har legat på samma nivåer sedan frågan ställdes för första gången 2017. Två tredjedelar är nöjda med renhållningen av gator, gångbanor och torg i sin stadsdel. Även denna andel har legat på liknande nivåer de senaste tio åren.



## Flera uppdaterade strategier och planer

Stockholm har höga ambitioner att utveckla ett hållbart, smart och säkert transportsystem. Under 2021 har staden arbetat med revidering av flera strategiskt viktiga styrdokument som kretsar kring dessa ambitioner. Strategierna och planerna är ännu inte beslutade av kommunfullmäktige.

<p><b>Framkomlighetsstrategin</b> behåller sin inriktning med fokus på kapacitetsstarka färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik som prioriteras tillsammans med effektiva näringslivstransporter. Det är även samma färdmedel som är mest klimatvänliga och hälsosamma. Staden ska arbeta mer med teknisk innovation och testa nya lösningar för att styra mot våra mål. Vi ska även förbättra arbetet med trafikstörande arbeten.</p>	<p><b>Trafiksäkerhetsplan</b> sätter fokus på ökad och säker mobilitet för gående och cyklister samt trafikmiljön för barn äldre och personer med funktionsnedsättning. Nollvisionen är grunden för stadens trafiksäkerhetsarbete och del av stadens hållbarhetsarbete. Staden ska arbeta systematiskt i bred samverkan där många tar ansvar och genomför en kombination av åtgärder</p>
<p><b>Cykelplanen</b> lägger fast inriktningen för cykelplaneringen i staden. Det övergripande målet är att öka antalet och andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Planen ska underlätta vardagscykling för en mångfald av cyklister och fordon, och lyfter cykeln såväl som transportmedel som del i ett attraktivt stadsliv.</p>	<p><b>Handlingsplan gång</b> anger vad staden ska arbeta med för att göra det mer attraktivt och öka andelen gående. Åtgärderna syftar till att skapa goda förutsättningar för att kunna, vilja, våga och veta hur man tar sig fram till fots i staden. Den har ett brett fokus med åtgärder från kostsamma investeringsåtgärder, mindre punktinsatser eller tillfälliga lösningar.</p>
<p><b>Kajstrategin</b> skapar förutsättningar att utveckla stadens kajer till mer levande mötesplatser, tillgängliga för folkliv, restauranger och caféer. Syftet är samtidigt att skapa fortsatt goda förutsättningar för sjöfartens behov. Strategin innehåller fokusområden, planeringsprinciper och lokala utvecklingsmöjligheter.</p>	<p><b>Plan för prioriterat kollektivtrafiknät</b> ska peka ut en långsiktig planering för den ytgående kollektivtrafiken i staden och tydliggöra målen för arbetet från stadens sida.</p>

## **Miljö- och klimatfrågor i allt staden gör**

Stadens arbete med miljö och klimat fortsätter i enlighet med framtagna mål och styrdokument. Staden har som mål att vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030. En målsättning är även att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030. Fokus har under året legat på vikten av den snabba elektrifieringen av fordonsflottan och att stimulera privata aktörer att bygga laddplatser på stadens mark. I Stockholms stad har antalet laddbara fordon ökat med 52 procent från år 2019 till år 2020 samt med ytterligare 48 procent från år 2020 till 2021. År 2021 utgjorde laddbara fordon nästan en fjärdedel av alla fordon i Sverige. Av de laddbara fordon som fanns i Stockholm i slutet 2021 var omkring 25 procent fullelektriska och 70 procent laddhybrider. Resterande bestod av övriga eldrivna fordon.

Det totala antalet laddpunkter i Stockholms stad ökade från 1 500 till 2 122 stycken mellan 2019 och 2020 för att hamna på 2 363 stycken år 2021. För att bereda vägen för en storskalig elektrifiering har staden som mål att fram till år 2022 ha 4 000 publika laddplatser. I arbetet mot detta mål har gator som är lämpliga för uppsättning av laddinfrastruktur pekats ut där intresserade aktörer har möjlighet att anmäla intresse för att teckna ett nyttjanderättsavtal på upp till tio år.

Större delen av Stockholms innerstad omfattas sedan 1996 av miljözon klass 1 vilket omfattar fordon med en bruttovikt över 3,5 ton. 2020 infördes miljözon klass 2 på Hornsgatan, i syfte att minska halter av kvävedioxid såväl på Hornsgatan som i viss mån även på övriga gator i omgivande miljö. Miljözon 2 medför krav för alla motorfordon. Inom miljözoner måste motorfordon uppfylla kraven för utsläppsklassen Euro 5 fram till den 1 juli 2022 då kravet skärps till Euro 6. Mer än hälften av stockholmarna såg enligt medborgarenkäten 2020 positivt införandet av miljözon klass 2 och åtgärden har medfört att lätta fordon som uppfyller miljözonskraven på Hornsgatan har ökat.

## **Investeringar som påverkar resandet**

### **Framkomlighet för cykeltrafik**

Stockholm ska vara en av Europas ledande cykelregioner, och den viktigaste åtgärden för att nå dit är en väl fungerande infrastruktur. Genom investeringar i utbyggnad av primära stråk och andra säkra cykelvägar i hela staden, genom reinvestering av befintliga cykelvägar och satsningar på drift och underhåll skapas och upprätthålls ett sammanhängande cykelvägnät med god

framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Även andra insatser, som exempelvis cykelparkeringar, vägvisning, anpassning av enkelriktade gator för dubbelriktad cykling och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.

Mellan åren 2019 och 2022 investeras och reinvesteras en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder. 2021 uppgick investeringarna till 116 miljoner kronor, och det genomfördes reinvesteringar i form av framför allt beläggningsåtgärder för 13 miljoner kronor. Fokus har fortsatt varit på det primära nätet för cykel, men ett ökat utrymme har getts för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar till målpunkter som skolor, idrottsplatser och handel.

De färdigställda åtgärderna under 2021 motsvarar sammantaget ca 5,2 km nyanlagd och breddad cykelinfrastruktur. Dessutom har genomgående cykelbanor byggts i 15 korsningar längs det primära nätet för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och det har byggts 2145 nya cykelparkeringsplatser.

Underhållsåtgärder i form av framför allt ny beläggning på cykelbanor har genomförts på ett tjugotal sträckor i cykelnätet. Dessutom inrättade kontoret en ny cykeljourstyrka som snabbt ska avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna. Cykeljouren har i snitt hanterat 1300 ärenden per månad i form av flytt av hindrande elsparkcyklar, sopning av grus och löv, kontroll av TA-planer och lagning av mindre hål i cykelbanorna.

### **Framkomlighet för gående och busstrafik**

Mellan 2019 och 2022 investeras en halv miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för gång och kollektivtrafik. 2021 uppgick trafikkontorets investeringar till 81 miljoner kronor i gångåtgärder, och 22 miljoner kronor i kollektivtrafikåtgärder.

Under 2021 fortsatte flera av de investeringsprojekt inom gång som pågick sedan tidigare, till exempel arbetet med sammanhängande gångstråk längs huvudgator på Södermalm, breddningen av gångbanan på Norrtullsgatan och gångåtgärder vid ett flertal kollektivtrafikknutpunkter. Kontoret har även fortsatt arbeta för fler och längre sammanhängande gångstråk som skapar ökade vistelsevärden och gör det enklare att promenera. Arbetet syftar också till att koppla samman ytterstadens stadsdelar med varandra och med omgivande kommuner och de strategiska samband som pekas ut i översiktsplanen ges särskild vikt.

Kontoret har även fortsatt att bredda övergångsställen vid platser med höga gångflöden och genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att hastighetssäkra gång- och cykelpassager. Vidare kommer arbetet med att utvärdera de diagonala övergångsställen som testades under 2020 att redovisas för nämnden under 2022.

När det gäller framkomligheten för busstrafiken har arbetet fortsatt med att tillsammans med Region Stockholms trafikförvaltning öka medelhastigheten, regulariteten och attraktiviteten, i enlighet med handlingsplanen för stombusstrafiken för åren 2017-2021. Försök med åtgärder på Hornsgatan och Odengatan påbörjades under hösten 2020 och en utredning togs fram kring ytterligare åtgärder för linje 4 under året.

Trafikkontoret har fortsatt optimera trafiksignaler och se över befintliga samordnade signalsystem för att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen, bland annat inom ramen för arbetet för Stockholm som en smart och uppkopplad stad. Vidare fortsatte arbetet med att ge stombussar full prioritet i utvalda korsningar. Under året utredde kontoret även mindre trimningsåtgärder vid Brommaplansrondellen med utgångspunkt i den genomförda trafikutredningen och framkomlighetsstrategin.

### **Anpassning av hastighetsgränser**

Inom trafiksäkerhetsarbetet har anpassning av hastighetsgränser på huvudgator pågått sedan 2016 för att på sikt ersätta dagens 30, 50 och 70 km/tim med de nya hastigheterna 30, 40 och 60 km/tim för att förbättra både trafiksäkerheten och framkomligheten. Ändringarna görs etappvis i alla stadsdelar fram till 2026.

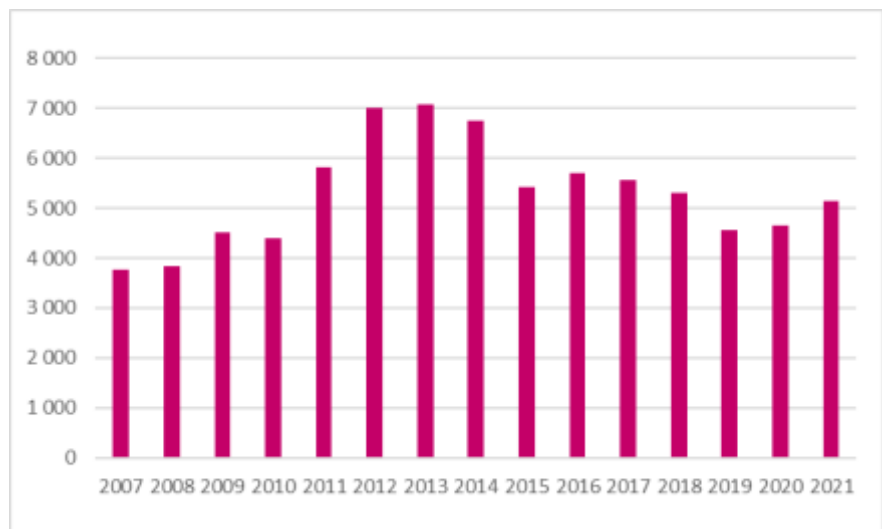
Under 2021 var fokus på Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen och Hägersten och under 2022 sker arbete främst i Kista-Rinkeby, Östermalm, Farsta och Skarpnäck. På vissa gator sänks hastigheten och på vissa höjs den. Det är gatans förutsättningar som avgör vad som lämpar sig på varje plats. I samband med ändringarna genomförs vid behov också andra trafiksäkerhetsåtgärder.

### **Gatuarbeten på gott och ont**

Vid många arbeten som staden eller andra utför i våra offentliga rum kan trafiken påverkas men i de allra flesta fall påverkas framkomligheten endast marginellt eller inte alls. Staden har under 2021 tagit fram en handlingsplan för trafikstörande arbeten för att

minska trafikpåverkan av trafikstörande aktiviteter i stadsmiljön och samordna dem ännu bättre.

Det finns en viss uppåtgående trend när det gäller antalet gatuarbeten som syns i Figur 8 i form av antalet gropar där staden beviljat schakttillstånd. Den stora ökningen som syns 2012-2014 hänger samman med att alla stockholmare skulle få tillgång till fiber och de senaste åren syns en uppgång som framförallt hänger samman med att de stora nätägarna behöver uppdatera sina elnät. Det har också blivit fler riktigt stora och komplexa projekt på senare år. Den utvecklingen handlar både om att det blir trängre i staden och att kraven på de som gräver har ökat.



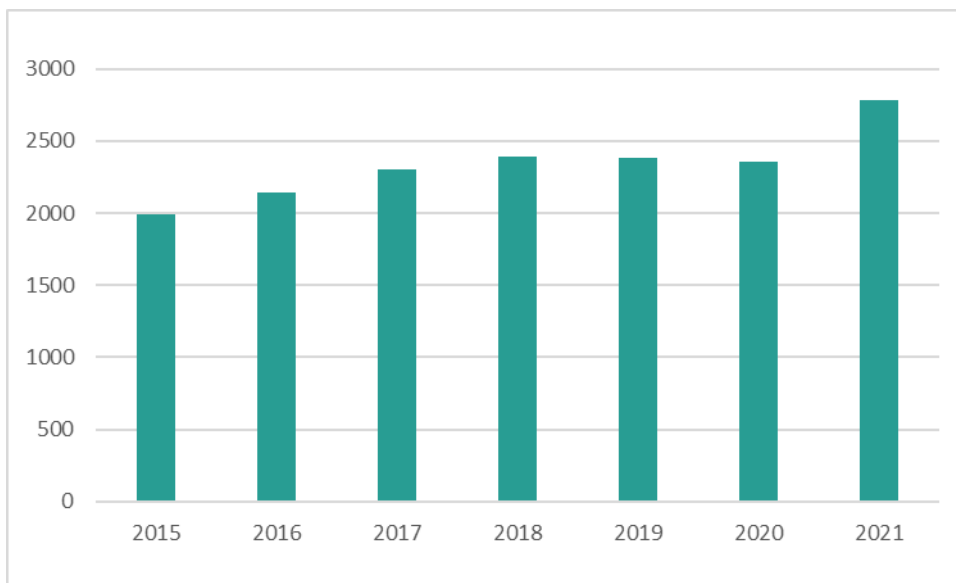
Figur 8 Antal gropar i samband med sökta schakttillstånd i Stockholms stad per år (observera att arbeten kan pågå längre än året som tillstånd har getts).

## Utveckling av det offentliga rummet

På många håll i världen omvandlas de offentliga rummen från att vara endast transportleder till rum för människor. För Stockholm syns det bland annat i den ökade satsningen på såväl temporära som permanenta gågator framförallt på sommarhalvåret men även på vintern. Under 2021 stängde staden av trafik och utvecklade 34 platser för vistelse och umgänge med bänkar och planteringar. Konceptet har utvecklats år för år sedan starten 2015 och även kommit längre ut i staden.

Under 2021 upplät staden kostnadsfria tillstånd för torghandel och uteserveringar som tog plats på våra trottoarer och torg. Det var en satsning för näringslivet och för att mötas i staden utan risk för smitta. Dessa lättnader kommer fortsätta även under 2022.

Antalet uteserveringar i staden har haft en uppåtgående trend under lång tid. Under pandemin var ökningen ännu större än tidigare eftersom behoven av att kunna erbjuda mer smittsäkra sittplatser utomhus var stora. Den långsiktiga trenden tyder eventuellt på ett ökat behov av att mötas utomhus i vår stad. Kanske syns även en förändrad syn på det offentliga rummet som mer påminner om äldre städer vid medelhavet, åtminstone under delar av året när vädret uppmuntrar till det.



Figur 9 Antal upplåtna ytor för uteserveringar per år (observera att upplåtelse kan pågå längre än året som tillstånd har getts).

Antalet evenemang i Stockholm ligger kring 900 stycken per år vilket kan vara allt ifrån en löptävling till en filminspelning. Evenemangen gick ner under 2020 men ökade sen igen under 2021 då fler aktörer hade anpassat sin verksamhet till pandemins förutsättningar.

Olika mobilitetstjänster har ökat stadigt under ett antal år och fått allt större uppmärksamhet i staden. Under 2021 har elsparkcykelfrågan diskuterats flitigt. Det har framförallt handlat om parkeringsproblematiken i samband med att antalet friflytande elsparkcyklar ökade kraftfullt till över 23 000 utställda enheter i främst innerstaden. Staden har under året beslutat om en avgift för att ställa ut elsparkcyklarna på stadens mark och en begränsning av det totala antalet till 12 000. Regleringarna införs framförallt för att parkeringssituationen ska förbättras samt för att elsparkcyklarna ska användas mer per enhet och då fylla en viktigare funktion för det hållbara resandet i staden.

Elsparkcyklar och andra nya mikromobilitetsfordon finns också som privat ägda transportmedel. Samtidigt får staden ett nytt, förmånligt låncykelsystem med elcyklar från april 2022. Det inkluderar över 5000 låncyklar med eldrift spridda över staden.

## **Utforska möjligheter med ett uppkopplat transportsystem**

Det finns höga förväntningar på att sensorer, data, IOT och AI m.m. ska bidra till att effektivisera framkomlighet och bidra till att nå ambitiösa klimat och hållbarhetsmål inom transportsektorn och staden arbetar aktivt med detta inom olika områden. Nedan ges några exempel kopplade till det strategiska forsknings- och innovationsarbetet som bedrivs på trafikkontoret.

Staden har inom ramen för ett innovationsprojekt byggt upp en plattform för att följa upp användningen av de friflytande elsparkcyklarna. Plattformen bygger på frivillig delning av data från mobilitetstjänstoperatörer.

Inom det vinnovafinansierade projektet Smarta urbana trafikzoner pågår arbetet med testbädd Hornsgatan där staden testar ett dynamiskt system med hastighetsanpassning av tunga transporter i realtid och samtidig hänsyn till oskyddade trafikanter i området. Målet är att utveckla och testa hur utbyte av data mellan väghållare, smarta sensorer och uppkopplade fordon i smarta zoner kan bidra till ett bättre samspel mellan olika trafikanter.

I samverkan med Kista Science City fortsätter staden under 2022 att testa olika typer av sensorer i syfte att utveckla och effektivisera datainsamling för ökad förståelse av miljöpåverkan, trafikens sammansättning och omfattning. I området kring Slussen görs liknande tester för att detektera cyklar bättre kopplat till aktivering av trafikljus.

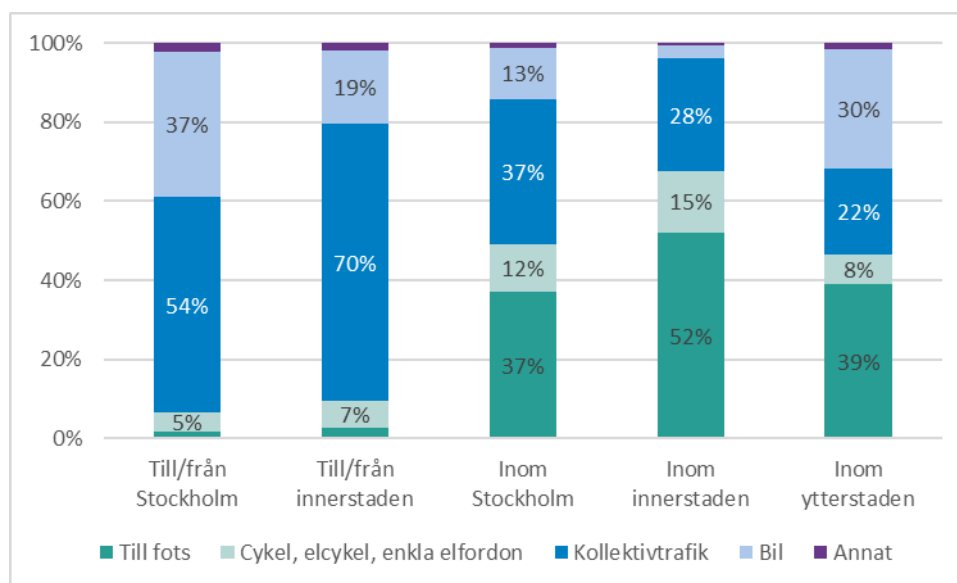
## Resandeutveckling 2021

Resandeutvecklingen kan mätas och följas upp med ett flertal olika metoder och källor där resvaneundersökningar och trafikflödesmätningar hör till de vanligaste. I efterföljande avsnitt beskrivs utvecklingen för olika trafikslag i staden för de senaste åren med avstamp i stadens olika mätningar.

### Ryggraden i stadens transportsystem är kollektivtrafiken

Medan åren 2020 och 2021 i det närmaste kan ses som ”undantagsår” bildar 2019 års resmönster en ”nollmätning” för att kunna identifiera långsiktiga förändringar efter pandemiåren. Därför redovisas i efterföljande avsnitt några huvuddragen för stockholmarnas resvanor utifrån resultat från 2019 års resvaneundersökning.

En stor andel av resorna både inom, till eller från staden görs med kollektivtrafik, se Figur 10. Inom staden handlar det om en dryg tredjedel av resorna och hela 70 procent för resor till eller från innerstaden. Ytterligare en dryg tredjedel av resorna inom staden görs till fots. Biltrafiken är med en dryg tredjedel betydligt vanligare för resor till eller från kommunen. Skillnader i färdmedelsfördelningen är små mellan vardagar och helger för resor inom staden. Däremot görs en större andel av resorna till och från staden på helgerna med bil jämfört med på vardagar.



Figur 10 Huvudfärdssätt fördelat på antal resor som görs av personer 16-84 år som bor i Stockholmsregionen inom olika reserelationer med koppling



*till Stockholms stad, vardagar. Källa: Resvaneundersökning 2019, egen sammanställning.*

Beroende på var i staden stockholmarna bor används färdmedlen i olika stor utsträckning. Innerstadsborna gör mer än en tredjedel av sina resor på vardagar till fots och tar cykeln för en av sex resor vilket är dubbelt så ofta jämfört med de boende i väster- och söderort. De sistnämnda reser med en knapp tredjedel av alla resor dubbelt så ofta med bil på vardagar jämfört med innerstadsborna. Skillnaderna beroende på var i staden resenärerna bor ser liknande ut för stockholmarnas arbetsresor, dock med en generellt högre andel kollektivtrafikresor, i väster- och söderort står den för runt 60 procent av dessa resor.

Betydelsen av kollektivtrafiken för ett fungerande transportsystem kan visas med hjälp av några nyckeltal. Inom stadens gränser kliver varje dag över två miljoner resenärer på bussar, spårvagnar, pendeltåg och tunnelbanan. Ett tunnelbanetåg kan transportera runt 700 resenärer. Det finns nästan 180 busslinjer som går på stadens gator varav 17 är stombusslinjer med hög kapacitet och täta avgångar.

## **Under pandemin ställdes många resor in**

Under långa perioder av de två senaste åren var andelen av länets befolkning som gjorde minst en resa per dag betydligt lägre än motsvarande månad innan pandemin.<sup>12</sup> Under de olika smittvågornas toppar var den som mest drygt tjugo procentenheter lägre.

Minskningen av resandet återspeglas också i resvanedata som visar att stockholmarna ställde in var femte resa under 2020 jämfört med 2019, både på vardagar och på helger. Detsamma gäller för resor inom staden, 2020 gjordes endast 80 procent av mängden resor jämfört med 2019. Minskningen har varit särskild stor i innerstaden. Resor till och från staden minskade i ännu större utsträckning, en tredjedel på vardagar och runt 40 procent på helgerna. Stockholmarnas arbetsresor på vardagar minskade med en tredjedel samtidigt som de arbetsresor som gjordes i genomsnitt var kortare än före pandemin. Stockholmarnas fritidsresor minskade endast med runt fem procent på vardagar men med 25 procent på helgerna. Bland trafikslagen syns pandemins påverkan tydligast för kollektivtrafiken.

---

<sup>12</sup> Källa: Trafikförvaltningen Region Stockholm, Kollektivtrafikbarometern, Kundinsikter december 2021, TN2020:0695.

Att längre regionala resor till staden minskade mycket återspeglas också i en analys av data från trängselskatteportalerna för privatägda bilar som Trafikverket har gjort. Av de privatägda bilarna minskade resor längre bort ifrån medan resorna närmre city ökade. En tolkning kan vara att de med långa pendlingsresor i högre utsträckning arbetade på distans och att det skapade utrymme för andra som normalt reste kollektivt tog bilen istället. Trafikverket kunde också konstatera att antalet företagsägda bilar minskade medan privatägda bilar ökade. Trafikverkets analys av reslängder i regionen för oktober 2020 jämfört med samma månad 2019 visade att reslängden på vardagar generellt hade ökat något samtidigt som det motsatta observerades på helgerna. Troligen rörde sig många stockholmare mer i sitt närområde på helgerna.

Bland trafikslagen har kollektivtrafiken sett de största minskningarna med upp till 60 procent i början av pandemin samtidigt som cykeltrafiken har sett ökning, både på vardagar och helger, se Figur 11 samt en mer utförlig analys av gång-, cykel- och motorfordonstrafikens utveckling under efterföljande avsnitt. Både för bil- och för kollektivtrafiken har rusningstopparna varit kvar men på lägre nivåer vilket ligger i linje med den konstaterade minskningen av arbetsresor. För kollektivtrafiken har även minskningarna under andra tider på dygnet varit mycket större än för biltrafiken vilket tyder på att det framförallt var fritidsresor med kollektivtrafik som föll bort. Andelen stockholmare som hade ett periodkort för kollektivtrafiken minskade med tjugo procentenheter mellan 2019 och 2020.

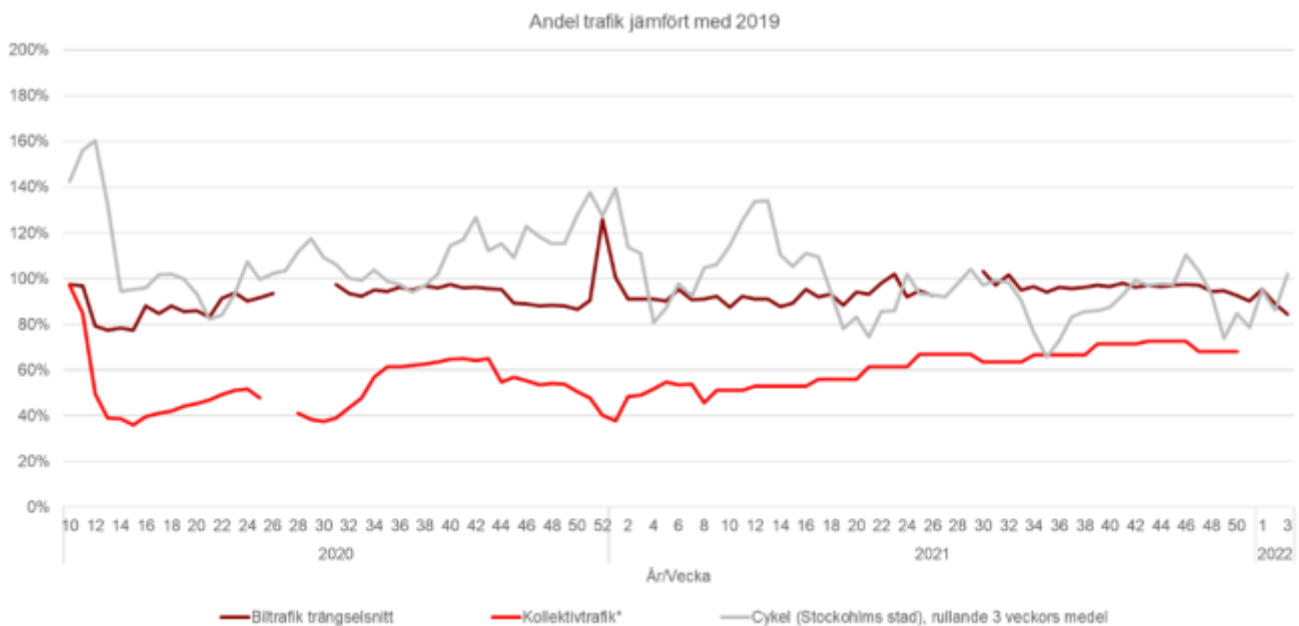
Under hösten 2021 när restriktioner och rekommendationer lättades upp skedde inga omvälvande förändringar i kollektivtrafikresandet. Det låg kvar på runt 70 procent under hela hösten, även om det innebär en återhämtning jämfört med de lägsta nivåerna under pandemin. Bilresandet återhämtade sig kontinuerligt under 2021 till motsvarande nivåer som före pandemin.

Att kollektivtrafikresandets återhämtning inte har sett likadant ut som biltrafikens under 2021 beror troligen på en kombination av olika faktorer. Kollektivtrafiken har en större betydelse för arbetspendling än biltrafiken och hemarbetet fortsatte att ligga på höga nivåer. Trots släppta restriktioner blev inte heller alla aktiviteter ”återställda” jämfört med före pandemin, vilket kan bero på redan planerade aktiviteter i digital eller alternativ form eller nya, ändrade vanor. Rädsla för smitta i kollektivtrafiken var fortsatt hög, vilket kan ha lett till fortsatt ändrat val av färdmedel.<sup>13</sup> Att

---

<sup>13</sup> Enligt regionens resultat från Kollektivtrafikbarometern.

resenärerna i lägre utsträckning hade periodkort för kollektivtrafiken kan också vara en bidragande faktor till ett generellt lägre kollektivtrafikresande.



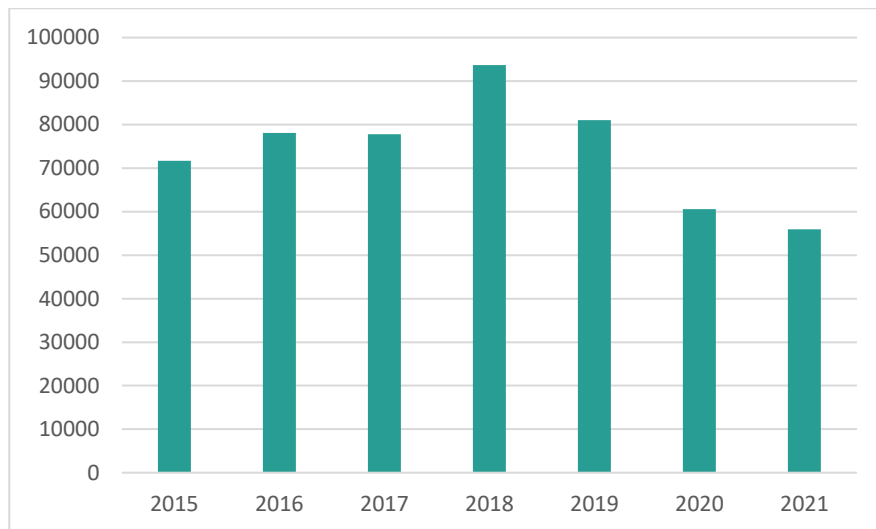
Figur 11 Resor med respektive trafikslag och dess andel i förhållande till 2019.

Källa: Trafikdata från Trafikverket, Trafikförvaltningen Region Stockholm Stockholms stad; Trafikverkets sammanställning. \*Sedan vecka 10/2021 avser kollektivtrafikdata hela månaden.

## Att gå ökar långsiktigt

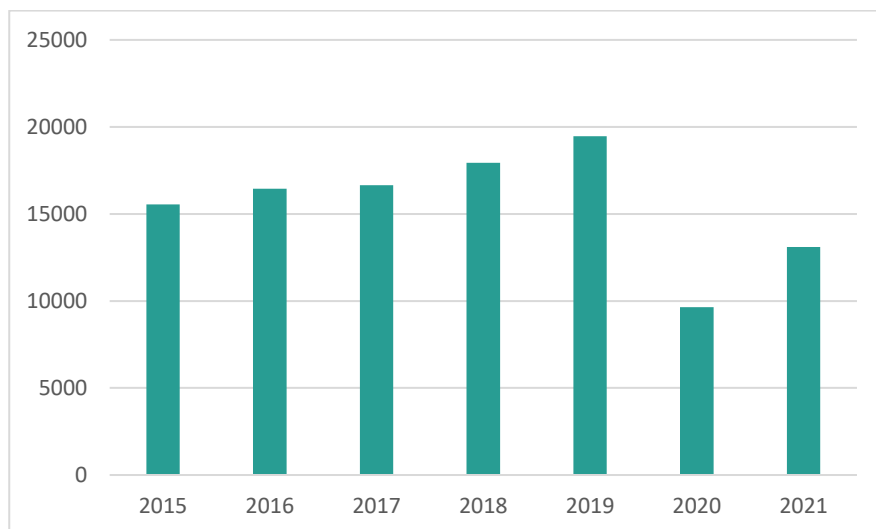
Omfattningen av gångtrafiken i Stockholm har mätts kontinuerligt sedan 2015 både i innerstaden och i ytterstaden. Mellan åren 2015 och 2018 är ökningen 31 procent i innerstadens mätplatser, men 2018 års flöden berodde på en lång period av varmt väder och sol. Under 2019 återgick flödet till mer normala nivåer och jämfört 2015 med 2019 är ökningen 13 procent. Under 2020 och 2021 ses en minskning av fotgängarflödet vilket troligen beror på minskad kollektivtrafikresande under pandemin, se Figur 12.

I några mätpunkter är flödena mycket höga. Flest fotgängare passerar på Drottninggatan där flödet ligger runt 80 000 passager per dag. Götgatan har cirka 20 000 fotgängare. I ytterstaden har höga flöden uppmätts på till exempel Tenstagången och vid Farsta Strands pendeltågstation (5 500 passager per dag).



Figur 12 Antal fotgängare i innerstaden där Trafikkontoret mätt sedan 2015. Räkningarna är gjorda manuellt under 6 timmar en dag i maj/juni.

I ytterstaden har fotgängarflödet ökat med 25 procent mellan 2015 och 2019, men även här ses en kraftig minskning av flödet under 2020. (se Figur 13).



Figur 13 Antal fotgängare över de 22 platser i ytterstaden där Trafikkontoret mätt sedan 2015. Mätningarna är gjorda manuellt under en dag i augusti/september.

## Utvecklingen under pandemin starkt kopplat till minskat kollektivtrafikresande och besöksaktiviteter

I innerstaden ligger mätplatserna för gång i områden med mycket handel, kontor och restauranger, men även turism påverkar flödet (se mätplatser i kapitel *Källor och metoder*). Under pandemin, med minskad butikshandel i innerstaden och minskad kontorsnärvaro på

grund av hög andel hemarbete, har flödet påverkats kraftigt negativt. Jämför man 2020 med 2021 har minskningen av flödet fortsatt något. Det finns ingen enkel förklaring till detta men faktorn att vädret var sämre under mätdagarna i maj 2021 jämfört med 2020 kan spela in även om det inte finns samma starka samband mellan gångresor och väder som för cykelresor. Här kan det dock handla om ”återupptagna” kollektivtrafikresor som på grund av sin korta längd ersattes av gångresor under de mest akuta tiderna av pandemin för att undvika kollektivtrafiken som är mer ”väderkänsliga” än vanliga gångresor. Detta är dock spekulation utifrån olika samband som vi känner till.

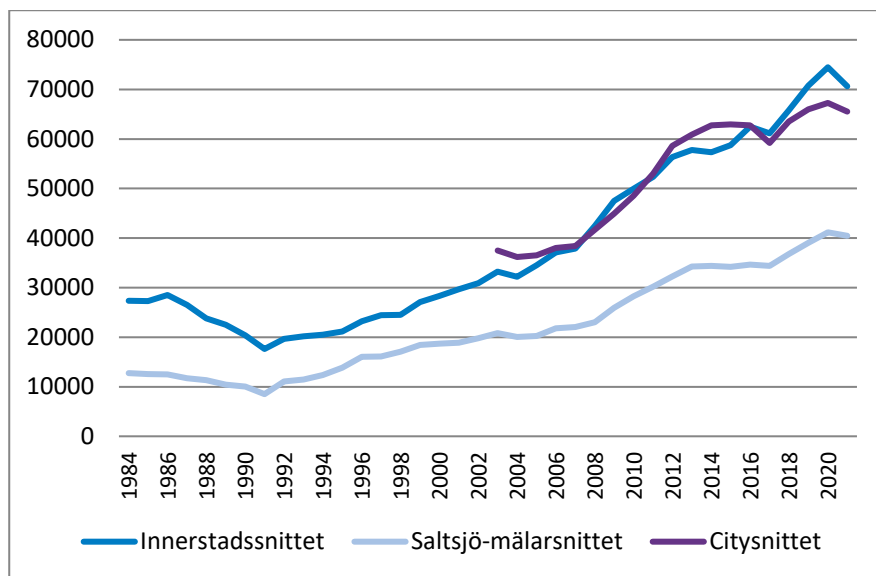
En ytterligare orsak till minskningen mellan 2020 och 2021 i innerstaden kan vara att elsparkcykelutbudet har ökat i denna del av staden mellan dessa två år vilket kan ha lett till att fler gångresor i innerstaden gjordes med elsparkcyklar då dessa var enkelt tillgängliga. Den genomsnittliga längden för en resa med elsparkcykel i Stockholm ligger i storleksordning för gångresor, se avsnitt *Elsparkcykelresor har liknande längd som gångresor*.

Den största andelen av ytterstadens mätplatser ligger i anslutning till kollektivtrafikhållplatser och minskat kollektivtrafikresande under pandemin är sannolikt orsaken till minskningen av gångflödet. Mellan 2020 och 2021 ses istället en ökning av fotgängarflödet i ytterstaden vilket stämmer överens med ett ökat kollektivtrafikresande.

## **Stark uppåtgående långsiktig trend för cykeltrafiken**

Trafikkontorets mätningar visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad sedan början av 1990-talet, se Figur 14. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet mer än fördubblats. Sedan 2012 har cykeltrafiken i samma snitt ökat med 32 procent, vilket ger en genomsnittlig årlig ökning med 3,5 procent mellan 2012-2020.

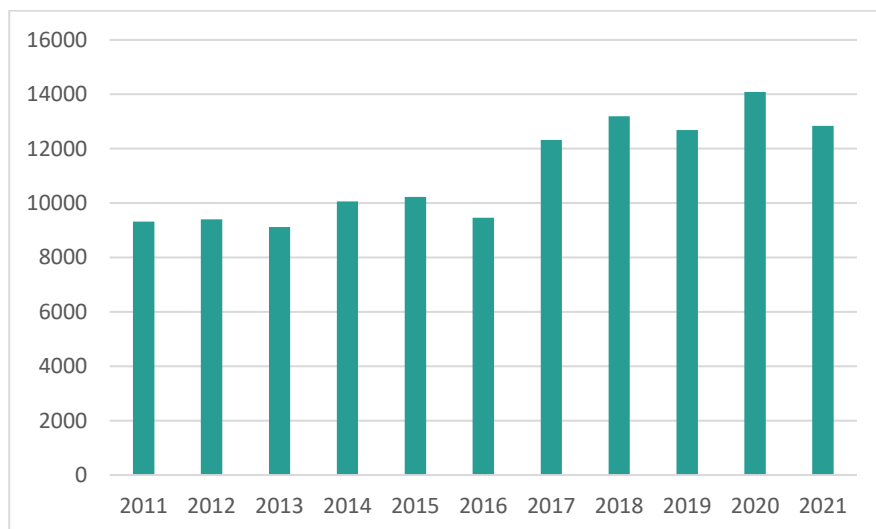
I några strategiska punkter i cykelnätet är cykelflödena mycket höga. Västerbron har som mest över 15 000 cykelpassager per dag. Över Skanstullsbron och Skansbron passerar det sammanlagt fler än 20 000 cyklistar per dag under högsäsong, och på Slussen runt 35 000.



Figur 14 Antal manuellt räknade cykelpassager per dygn 1984-2021, redovisat som rullande femårsmedelvärde.

I ytterstaden har passagerna ökat med drygt 38 procent om årsvärdena 2011 jämförs med 2021 (se Figur 15).

Femårsmedelvärdet har ökat från 9 625 passager (2011-2015) till 13 026 (2017-2021) vilket motsvarar en ökning på 35 procent. Jämförs 2021 med 2020 ses en minskning med 9 procent.



Figur 15 Antal manuellt räknade cykelpassager per dygn i ytterstaden 2011-2021.

Generellt har ökningstakten avtagit de senaste åren men detta beror i första hand troligen på variationer i vädret. Den sammantagna bedömningen är att den långsiktiga trenden för cykling sannolikt kommer att fortsätta.

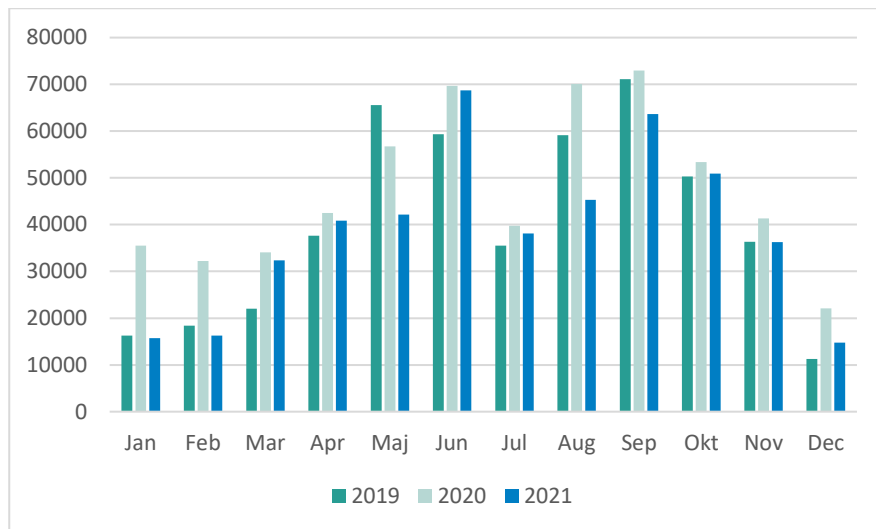
### **Cykeln får ny betydelse under pandemin**

Pandemiåret 2020 innebar de högsta cykelflödena i modern tid i Stockholm, vilket berodde på en kombination av en mild vinter i början av året och förändrade resvanor på grund av pandemin. Trafikkontorets fasta mätstationer för cyklar visade att cykeltrafiken under hela 2020 ökade med cirka 15 procent jämfört med 2019. Från och med pandemins utbrott i mars 2020 visade mätningarna en ökning på drygt 10 procent jämfört med motsvarande period 2019 med en särskilt stor ökning på helger.

Den resvaneundersökning som genomfördes 2020 bekräftar detta, och visar en cykelandel som genomsnitt för veckan på 14 procent i Stockholms stad, jämfört med 10 procent året innan. För arbetsresor var cykelandelen 22 procent i hela staden och 24 procent för boende i innerstaden.

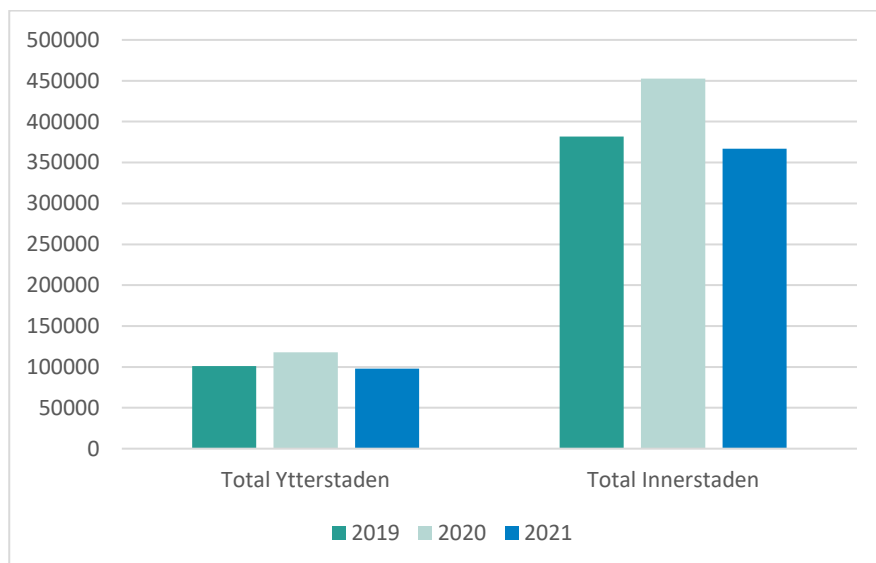
Det faktum att många stockholmare arbetade hemma under 2020 tyder på att en betydande del av den uppmätta cykeltrafiken bestod av ”nya” trafikanter och resor. Här fanns sannolikt både en ökad fritidscyklning och tidigare kollektivtrafikresenärer.

Såväl vårens manuella cykelräkningar som de fasta mätstationerna visar att cykelantalet i stadens mätpunkter 2021 var lägre än 2020. De fasta stationerna visar en minskning med 18 procent, men till nivåer som är jämförbara med det senaste ”normalåret” 2019, vilket i sig innebär höga cykelflöden historiskt sett. Väderförhållandena i maj-juni och augusti kan ha hållit ner cykelflödena något. Dessutom tyder mycket på att människors rörelsemönster även 2021 påverkades av pandemin. För cykeltrafikens del betyder det färre resor på grund av hemarbete. 2020 vägdes det upp av en överflyttning från andra trafikslag samt ökad helgcyklning. Utfallet 2021 kan bero på en delvis ny balans mellan de nämnda faktorerna, med ett ökat kollektivtrafikresande samtidigt som många fortfarande jobbade hemifrån. De fasta mätstationerna visade samtidigt att helgcyklningen ligger kvar på en relativt hög nivå, ca 30 procent högre än 2019, vilket i skrivande stund ser ut att kunna vara den tydligaste bestående beteendeförändringen vad gäller cykelresor på grund av pandemin.



Figur 16 Cykling per mediandag och månad 2019-2021.

Figur 17 visar att cykelflödena i såväl innerstaden 2021 var tillbaka på något under 2019 års nivå efter den tydliga uppgången 2020. I innerstaden var flödena 18 procent lägre 2021 jämfört med 2020, och i ytterstaden 16 procent lägre.



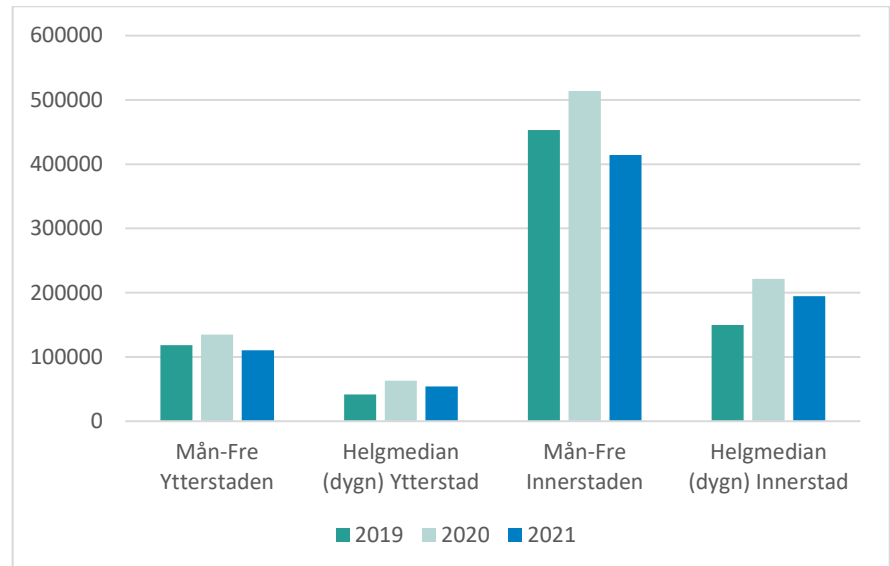
Figur 17 Cykelflöde 2019-2021 i innerstaden och ytterstaden. Siffrorna som ingår i diagrammet är månadsmedian summerad i staden 19 redovisade mätstationer.

Helgcyklingen ökade mer än cyklingen på vardagar under 2020. Figur 18 visar en ökning av cykelflödet på 48 procent i innerstaden och 51 procent i ytterstaden. Orsaken till detta är sannolikt en ökad fritidscyklning.

Till skillnad från cykelflödena på vardagar låg helgcyklingen kvar på en relativt hög nivå även 2021. Trots en minskning från 2020



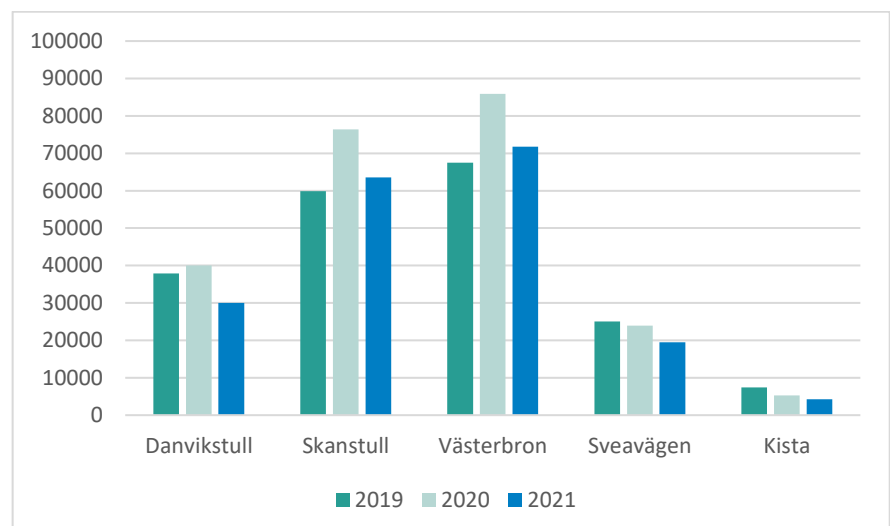
med 12-14 procent var cykelflödena 2021 hela 30 procent högre än före pandemin i både innerstaden och ytterstaden.



Figur 18 Fördelning av flödet på helger och vardagar i ytterstaden och innerstaden 2019-2021.

Innerstadsnittet representerar flödet in i staden över tullarna och är det snitt som bäst representerar pendlingstrafiken. 2021 minskade det rullande femårsmedelvärdet med cirka 5 procent. Saltsjö-Mälarsnittet och citysnittet minskade också under 2021, men minskningen var inte lika stor. Saltsjö-Mälarsnittet minskade med 2 procent och citysnittet med 3 procent.

Cykelflödena har under pandemiåren 2020-2021 utvecklats olika i olika mätpunkter.



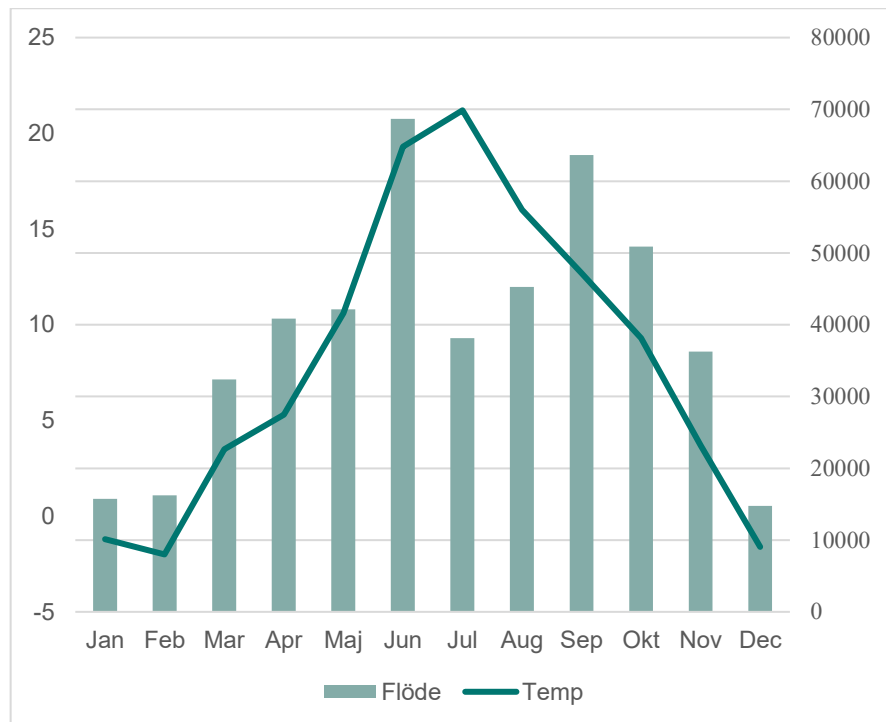
Figur 19 Cykelflödet 2019-2021 i ett urval av mätpunkter.

Figur 19 visar att i vissa mätpunkter minskade cykeltrafiken 2020, med en fortsatt nedgång 2021. Minskningen på Sveavägen bedöms bero på att Stockholms City minskade i betydelse som målpunkt på grund av pandemin. Mätpunkten på Kistagången mäter cykeltrafiken österifrån mot centrala Kista som är ett arbetsplatsområde med en hög andel tjänstepersoner med möjlighet att arbeta hemifrån, vilket kan förklara nedgången i cykelflöden.

Figuren visar även skillnader mellan utvecklingen i olika delar av innerstads- och Saltsjö-Mälarsnittet. Ökningen 2020 var till exempel betydligt större vid Skanstull och Västerbron än vid Danvikstull. I de förstnämnda mätpunkterna var flödena 2021 högre än 2019, vilket inte var fallet i Danvikstull. Ett försök till analys kan vara en mindre andel hemarbete och/eller en större överflyttning från kollektivtrafik till cykel i Stockholms söderort än i Nacka. Utfallet kan vara intressant att studera vidare i en fördjupad analys.

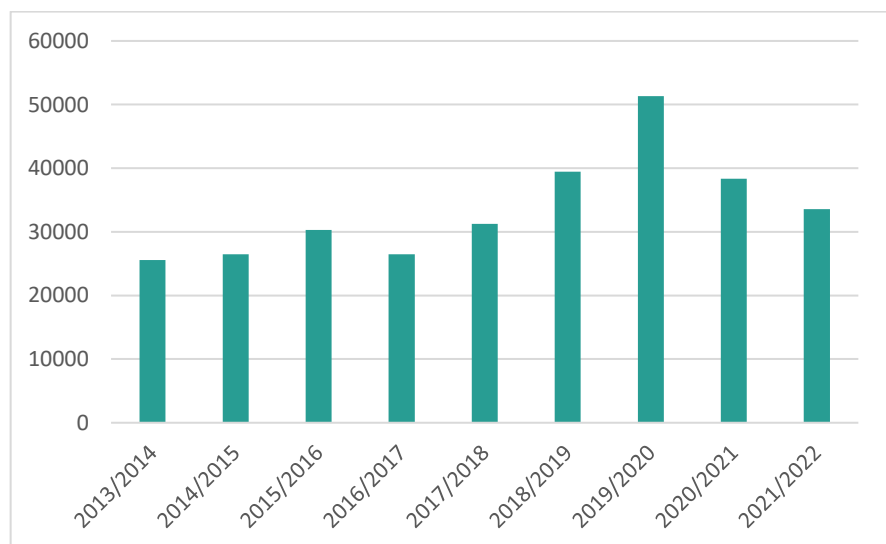
### **Cykelresandet påverkas av väder och årstid**

Cykel är det fordonsslag som är mest väder- och årstidsberoende. Generellt kan sägas att de månader på året med högre temperatur har högre cykelflöden, vilket de fasta mätstationerna visar. Undantaget är sommarsemesterperioden, då den övriga trafiken också är låg, vilket figuren nedan är ett exempel på för 2021. Samtidigt visar tabellen att det inte går att dra slutsatser enbart utifrån medeltemperatur. Oktober hade 15 procent lägre medeltemperatur än maj, men 20 procent högre cykelflöden. Maj var betydligt varmare än april, men cykelflödena var på liknande nivåer.



Figur 20 Korrelation mellan medeltemperatur och cykelflöde.

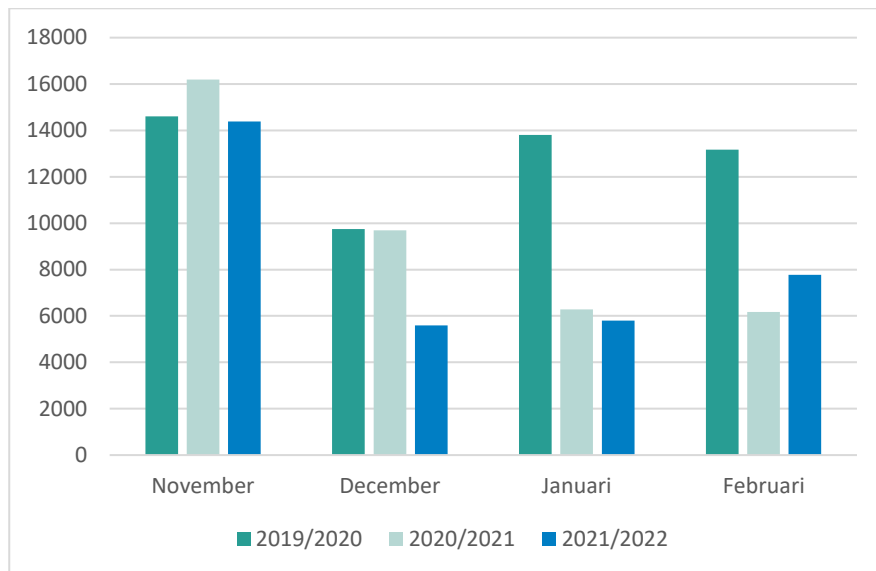
Vintercyklingen i Stockholm har ökat drygt 30 procent sedan vintern 2013/2014.



Figur 21 Cykelpassager under vintersäsongen (nov-feb) sedan 201/2014. Flödet i diagrammet kommer från ett urval av stadens mätstationer.

En jämförelse mellan 2019/2020 och 2020/2021 visar 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. Mätningarna från 2021/2022 visar ett ytterligare lite lägre flöde än förra vintersäsongen. (minus

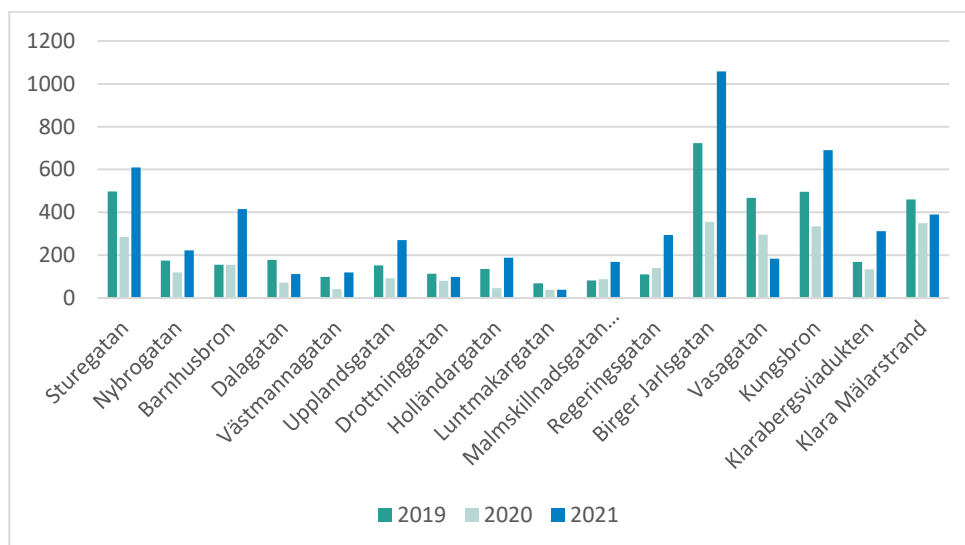
12 procent) Sannolikt har även den ökade möjligheten till hemarbete påverkat cyklisternas väderkänslighet genom att fler cyklister kan ha valt att jobba hemma om vädret varit dåligt.



Figur 22 Jämförelse mellan vintern 2019/2020 och 2020/2021. Diagrammet visar flöden från ett urval av stadens stationer.

## Elsparkcykelresor har liknande längd som gångresor

Som beskrivits i kapitel *Utveckling av offentliga rummet* har utbudet av elsparkcyklar i Stockholms innerstad formligen exploderat under 2021 vilket också syns i stadens flödesmätningar.



Figur 23 Antal passager av elsparkcyklar i ett urval av citysnettets mätpunkter.

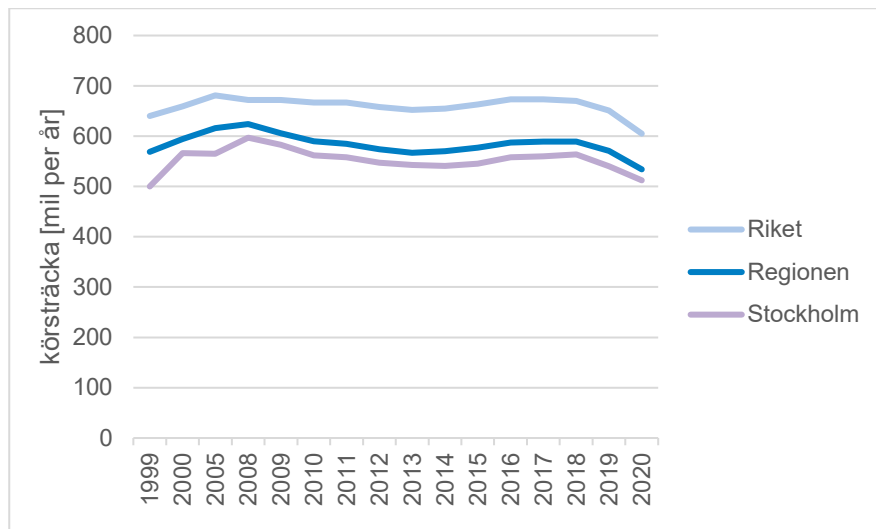
Under 2021 registrerades cirka 5 200 elsparkcyklar i citysnettets mätplatser. Det motsvarar en ökning med 27 procent sedan mätningarna påbörjades 2019. Under 2020 registrerades 2 600 elsparkcyklar och det låga flödet under 2020 beror sannolikt på effekter av pandemin. Mätningarna genomförs i city där användandet av elsparkcyklar är mest förekommande och under 2020 påverkades flödet i cityområdet mer av pandemin än andra delar av staden på grund av stor andel kontor och målpunkter relaterade till handel och turism. Det största flödet av elsparkcyklar registrerades på Birger Jarlsgatan, Kungsbron och Sturegatan.

Under 2021 var en resa med en friflytande elsparkcykel i Stockholm i genomsnitt 1,6 km lång. Som jämförelse är cykelresor i genomsnitt 3,6 km i innerstaden och 5,2 km i hela staden enligt resvaneundersökningar. Den genomsnittliga reslängden varierade inte över veckans dagar eller dygnets timmar. Däremot är genomsnittsresan i januari betydligt kortare än i juli. En elsparkcykel användes under 2021 i genomsnitt 1,9 gånger per timme sett över hela dygnet. Spridningen över året är dock stor, med som mest 3,3 gånger per timme under juni och juli och som minst 0,4 gånger under januari. Under dagtid är motsvarande siffror 2,8 för helåret, 4,7 respektive 4,4 för juni/juli och 0,6 för januari. Med andra ord står de flesta elsparkcyklar, liksom bilar, still den största delen av dygnet. Elsparkcyklar och andra nya mikromobilitetsfordon finns också som privat ägda transportmedel, dock är stadens kunskap om deras spridning och användning liten.

## **Motorfordonstrafikens utveckling går isär**

### **Stockholmarna reser minst bil i Sverige**

Generellt reser stockholmarna mindre med bil än boende i övriga regionen respektive i landet. Körsträckan med bil per person och år var 2020 omkring 15 procent lägre för boende i Stockholm jämfört med riket som helhet. Trenden med en avtagande reslängd är dock densamma i såväl staden som regionen och övriga riket, se Figur 24. Pandemin har förstärkt denna avtagande trend och mellan 2020 och 2019 minskade stockholmarnas körsträckor per invånare med drygt fem procent, vilket motsvarar minskningen av det totala trafikarbetet för 2020 som rapporterades i trafikutvecklingsrapporten för 2019.



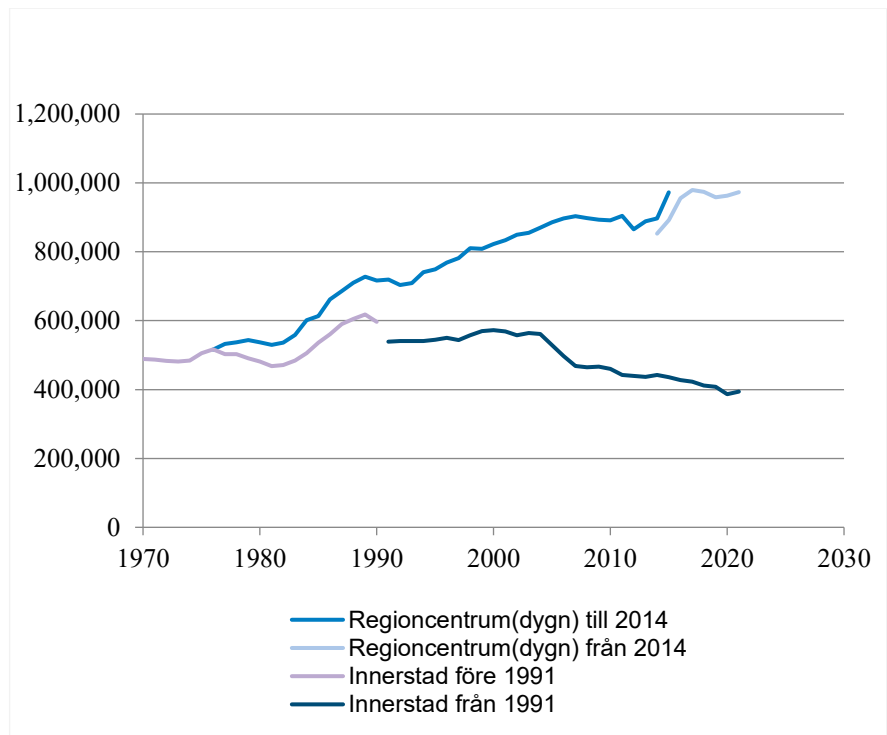
Figur 24 Körsträckor för Riket, Stockholmsregionen och Stockholms stad sedan 1999. Källa: Trafikanalys<sup>14</sup>

Den genomsnittliga körsträckan skiljer sig mellan olika kategorier av ägare till bilen. Längst körs personbilar ägda av juridiska personer och kortast sträcka körs bilar ägda av kvinnor. Leasade bilar körs också längre än genomsnittet. Det kan därför påverka statistiken om disponering av fordon förskjuts från privat ägande till leasing eller tjänste- och förmånsbilar.

### Det regionala resandet ökar medan det lokala minskar

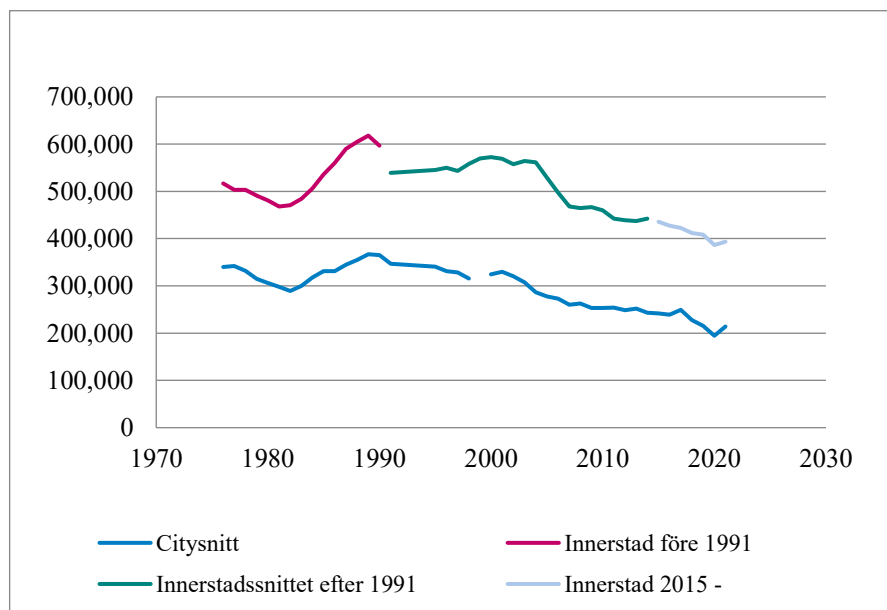
Motorfordonstrafikens utveckling på lång sikt skiljer sig tydligt mellan Stockholms län och Stockholms stad, se Figur 25. Medan trafiken in och ut ur i innerstaden på vardagar har minskat med cirka 27 procent på 30 år har den regionala trafiken ökat med 35 procent under samma tidsperiod.

<sup>14</sup><https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2020/korstrackor-2020---2021-09-22.pdf>



Figur 25 Antal fordonspassager per vardagsmedeldygn i oktober över innerstadssnittet och regioncentrumsnittet sedan 1976.

Med hälften så stora mängder har motorfordonstrafiken i stadens mest centrala delar minskat ännu mer under denna tid, se Figur 26. Till största delen har det med trängselskatten att göra. När den infördes minskade trafiken till innerstaden direkt med 15-20 procent. Men det fick också påverkan på trafik utanför innerstaden som under flera år hade en något lägre tillväxt än före trängselskatten.



Figur 26 2021 var citysnittet tillbaka på nästan samma nivå som 2019.

## **Återhämtning under andra pandemiåret**

Under pandemins första år minskade både den regionala och den lokala trafiken för att sedan öka med ungefär samma mängd igen under 2021, se även tidigare analyser för pandemin.

Det finns inga data om körsträckor för 2021 vid tidpunkten när denna rapport skrivs. Körsträcka och trafikarbete brukar dock visa på liknande utveckling. Under 2021 ökade trafikarbetet inom Stockholm med knappt fem procent. Det var ingen skillnad på det kommunala och det statliga vägnätet. Detta går i linje med den tidigare beskrivna återhämtningen till nivåer från före pandemin för motorfordonstrafiken.

Biltrafiken ökade 2021 enligt samtliga mått jämfört med 2020. Trängselskattepassagerna minskade visserligen, men det är också enbart under trängselskattetid.

## **Framkomlighet - både hastighet och pålitlighet**

Framkomligheten i transportsystemet kan uppfattas på många sätt men formuleras i framkomlighetsstrategin som hur människor och gods kan *komma fram* på ett sätt som är hållbart på lång sikt. För de transporter som måste ske på vägarna i Stockholm är restider, deras pålitlighet samt möjlighet till angöring det som definierar tillgängligheten och därför är medelhastighet baserat på restider i vägnätet lämpligt att använda som indikator.

### **Tillfälligt bättre framkomlighet under första pandemiåret**

Biltrafiken hade sämre framkomlighet i både innerstaden och ytterstaden 2021 jämfört med 2020. I rusningstid var biltrafikens medelhastighet i innerstaden 22-24 km/h och i ytterstaden 34-37 km/h. Minskningen var mellan tio och 13 procent under rusningstid. Mot bakgrund av att räkningarna visade att trafiken ökade i både innerstaden och ytterstaden är det inte så förvånande.

I innerstaden hade stombussarna något bättre framkomlighet 2021 än 2020, medan den försämrades i ytterstaden.

Utvecklingen i innerstaden är en positiv överraskning då biltrafiken ökat och fått försämrade framkomlighet, vilket brukar spilla över på bussarnas framkomlighet. I ytterstaden är bussarnas försämrade framkomlighet därför mindre överraskande.

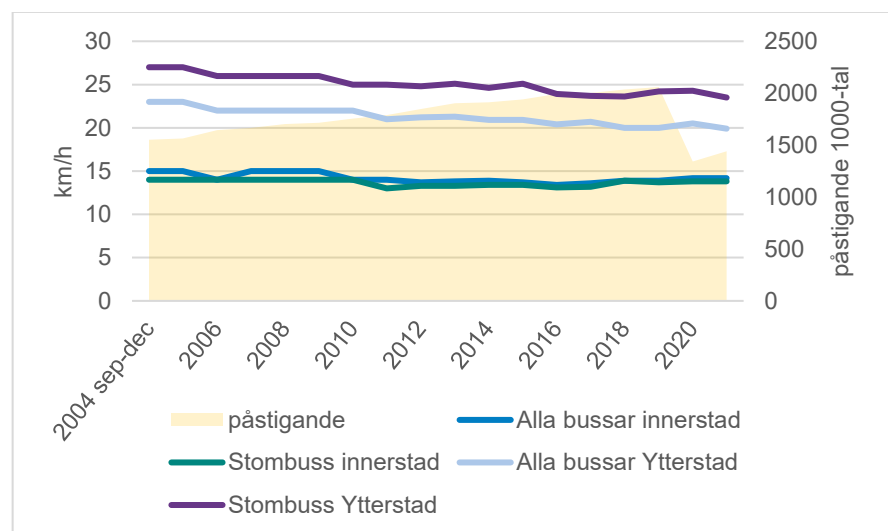
Medelhastigheten för samtliga bussar mellan kl 6 och 21 i innerstaden inklusive hållplatsstopp var 14,2 km/h (14,2 km/h) och i ytterstaden 19,9 km/h (20,5 km/h). Det innebär att det var



oförändrad framkomlighet i innerstaden och en minskning i ytterstaden med 2,9 procent jämfört med 2020.

### Trender för framkomligheten

Sedan 2004 har medelhastigheten för bussarna legat stilla i innerstaden och det går att konstatera att stombussarna oväntat har en något sämre framkomlighet än alla bussar generellt. Det beror sannolikt på att de dels går i mer belastade trafikmiljöer och samtidigt har fler resenärer så att stopptiderna vid hållplatserna blir längre. Ändå är det här som en stor del av satsningarna på bussarnas framkomlighet görs vilket räcker till att bibehålla framkomligheten, men inte förbättra den. Antalet påstigande i Stockholm ökat stadigt under hela perioden vilket gör att utvecklingen i innerstaden ändå kan ses som ett positivt resultat av arbetet med bussarnas framkomlighet i innerstaden.

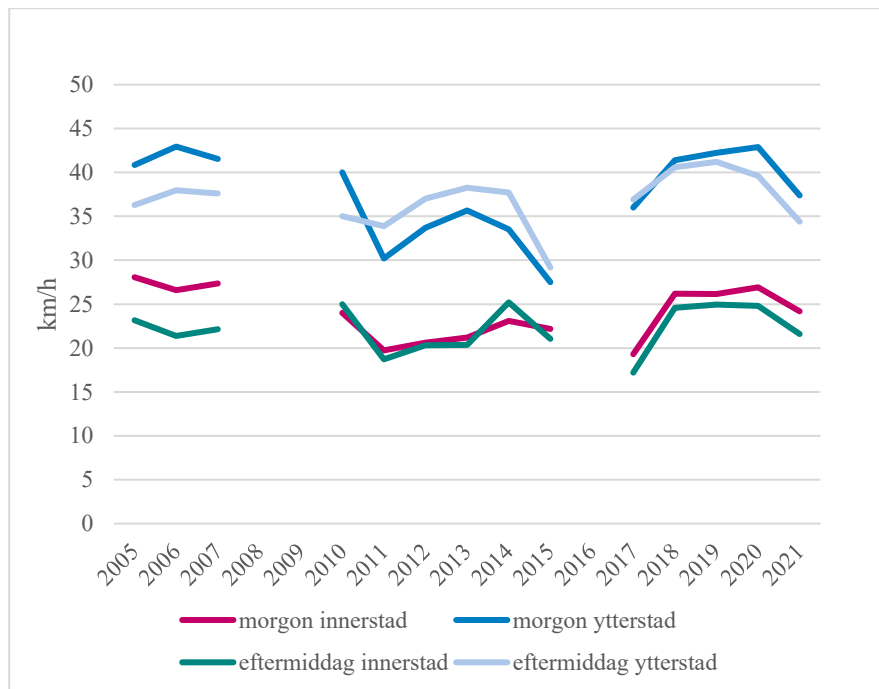


Figur 27 Medelhastighet för bussarna sedan 2004 inklusive hållplatsstopp, så som resenärerna upplever resan.

I ytterstaden har bussarna en tydlig nedåtgående trend vad gäller framkomligheten. Stombussarna har dock en väsentligt bättre framkomlighet jämfört med alla bussar, vilket sannolikt beror på att de huvudsakligen går på huvudvägnätet där det går att hålla en högre hastighet mellan hållplatserna. Dessutom har stombusslinjerna i ytterstaden varit föremål för ett flertal åtgärder i gatumiljön i syfte att förbättra dess framkomlighet.

Framkomligheten för biltrafiken var 2017-2021 på en liknande nivå jämfört med perioden 2005-2007, medan åren 2010-2015 låg på en lite lägre nivå. Skillnaderna mellan morgon- och

eftermiddagsrusningen ökar något och det är framförallt under eftermiddagen som medelhastigheten har blivit något lägre.



Figur 28 Biltrafikens medelhastighet i innerstaden och ytterstaden i morgonrusningen respektive eftermiddagsrusningen sedan 2005. På grund av utdragna upphandlingar vid förnyelse av leverantörskontrakt saknas data för vissa år.

## Slutsatser

### Utblick 2022

I det korta perspektivet måste trafikutvecklingen även 2022 utgå från hur pandemin påverkat resvanorna i Stockholm. Men under de första månaderna av 2022 har det skett en geopolitisk utveckling med krig i Ukraina och sanktioner mot Ryssland med bland annat kraftigt ökade bränslepriser som följd. Detta kommer prägla den ekonomiska utvecklingen så länge kriget pågår och därmed också hur trafiken utvecklas. Den långsiktiga påverkan på transportsystemets utveckling är i dagsläget svår att överblicka.

### Distansarbetstrenden är här för att stanna

Under 2022 är det troligt att pandemin får mindre påverkan på transportsystemet när restriktioner släppts och smittan inte klassas som samhällsfarlig längre. En successiv återgång till arbetsplatserna har påbörjats. Samtidigt gör de förbättrade digitala verktyg som utvecklats under pandemin och att arbetsgivare blivit mer positiva till distansarbete att det kommer att bestå men i lägre omfattning än under pandemin. Många har också skapat nya vanor under pandemin där en del av dem troligen kommer bestå till viss del även när restriktioner släpper.

Huruvida beteendeförändringar kommer att bestå hos olika individer beror på dess attityder och värderingar<sup>15</sup>. Normalt startar beteendeförändringar som en följd av förändrade attityder/värderingar. Under pandemin har förändringen varit påtvingad och till stor del kommit utan förändringar av värderingar eller attityder. Om konsekvenserna av en beteendeförändring upplevs som övervägande positiv ökar sannolikheten att den blir bestående. Frågan hur bestående hemarbete och färre tjänsteresor kommer att vara styrs till stor del av hur konsekvenserna av beteendeförändringen upplevs av individen i jämförelse med motsatsbeteendet att arbeta på kontoret. För hemarbete pekar mycket på att konsekvenserna fortsatt kommer upplevas som positiva och en del av de negativa konsekvenserna kan på olika sätt åtgärdas genom att till exempel arbeta på kontoret några dagar i veckan. Detta pekar också olika undersökningar på.

Även huruvida resenärerna fortsätter att undvika kollektivtrafikresor styrs precis som utvecklingen av hemarbetet av hur konsekvenserna

---

<sup>15</sup> Stöd för resonemanget om beteendeförändringar i samband med pandemin är hämtad från Trafikverkets rapport ”Resvanor efter pandemin – Förändrade resvanor ur ett beteendevetenskapligt perspektiv. TRV 2021/73184.”

av beteendeförändringen upplevs av. När pandemin är över talar mycket för att de negativa konsekvenserna blir starkare av att undvika kollektivtrafik och den kvarstående beteendeförändringen blir relativt liten. Positiva konsekvenser av det ändrade resebeteendet försvinner delvis samtidigt som själva rädslan för smitta avtar och resenärer väntas återgå till kollektivtrafiken. Sedan kommer det säkert finnas beteenden som består för att inte förlora investeringen i exempelvis ett alternativt färd sätt. Det ökade hemarbetet kommer också att påverka utvecklingen av kollektivtrafikresandet.

När restriktionerna upphör ökar behovet av att träffas igen vilket får en påverkan på våra gator och övriga offentliga rum. Det är troligt att antalet uteserveringar fortsätter öka och även evenemangen. Staden har beslutat upplåta uteserveringar och torghandel utan kostnad även under 2022. Det bidrar till en attraktiv stad och är också önskvärt för att staden ska ha ett blomstrande näringsliv. Prioriteringen av attraktiva offentliga rum blir därför ännu viktigare kommande år.

Cykeltrafiken har som redan beskrivit goda förutsättningar att återhämta sig under 2022, givet att inga nya restriktioner införs och att det sker en gradvis återgång till arbetsplatser för dem som arbetet hemifrån. En arbetspendling som närmar sig ”normala” nivåer i kombination med fortsatt höga nivåer av cykling på helger och att en del ”nyttillkomna” cyklister fortsätter använda cykeln som huvudsakligt färdmedel kan komma att innebära väldigt höga cykelflöden. Utvecklingen förstärks av dels en fortsatt hög investeringsnivå för cykelinfrastruktur och parkeringsplatser, dels lanseringen av Stockholms nya hyrcykelsystem under året.

### **Mikromobilitet fortsatt på uppgång men med förändrade förutsättningar**

Under året införs även tydligare restriktioner kopplade till de friflytande elsparkcyklarna i staden. Det handlar om en begränsning av totalt antal elsparkcyklar, en avgift för att ställa ut dem på stadens mark och tydligare regler kring parkering och nedskräpning kopplade till fordonen. Detta kommer att påverka elsparkcykelsituationen i staden och förhoppningsvis framförallt den problematiska parkeringssituationen. Eftersom elsparkcyklarna även fortsättningsvis till stor del är en friflytande tjänst så har de en särskild fördel eftersom de är lättillgängliga i de tätaste delarna av staden och möjliggör spontanresor.

Generellt är mikromobilitet ett sätt att förflytta sig i staden som är här för att stanna även om den kommer förändras. Den huvudsakliga trafikuppgiften som mikromobilitet har är förflyttningar på kortare sträckor vilket gör att oavsett utveckling på mikromobilitetsområde så kommer de inte ersätta de etablerade trafikslagen i vårt transportsystem, i synnerhet inte kollektivtrafiken i staden. Detta komplement kommer troligen att se fortsatta utvecklingar, nyheter och möjligheter.

Utvecklingen av elsparkcyklarna kan troligen även påverkas av stadens nya låncykelsystem som börjar ställas ut under våren 2022. Totalt kommer låncykelsystemet omfatta 5000 elcyklar som ska kunna hämtas och lämnas på en mängd olika platser i staden, både i innerstan och längre ut. Låncykelsystemet finansieras med reklamintäkter och blir därför billigt för användarna.

### **Möjligheter för laddning ger stöd i omställningen**

Stadens ambitiösa arbete med elektrifiering och de mål om en utsläppsfri innerstad som nyligen beslutats ställer höga krav på arbetet med laddning i det offentliga rummet. Under 2022 ska staden ha möjliggjort 4 000 publika laddplatser för att det finns en tydlig korrelation mellan möjlighet till laddning och antalet elbilar. Detta ställer krav på stadens förmåga att förenkla processer kring byggande och hur prioriteringar sker mellan viktiga satsningar som tar plats längs kantstenen. Det handlar både om laddstolpar, låncyklar, elsparkcyklar, återvinningsstationer, parkeringsplatser, uteserveringar, lastplatser med mera.

### **Riktning för den långsiktiga planeringen**

Under lång tid har det resande som dimensionerar vårt transportsystem varit resan till jobb eller skola på morgonen eftersom det sker under en kortare tid. Det vi ser nu är att eftermiddagens mer kombinerade resande, som ibland klumpas ihop i begreppet fritidsresande, ökar. Fritidsresor ser ut att bli en allt större del av resandet och där bilen dominerar. Det handlar både om var målpunkter för fritidsresandet är lokaliserade, att resandet är mer kombinerat med fler ärenden och stopp samt att det är vanligare med behov av att kunna ta med sig större saker. Samtidigt finns det tecken på att en del av hemarbetet under pandemin kommer kvarstå och eventuellt kan en ännu större del av resandet komma att likna fritidsresandets utspridda mönster med fler ärenden och mindre känsliga restider.

Det finns fördelar med det i form av att transportsystemet kan bli mer jämnt utnyttjat men även utmaningar i de verktyg som staden

förfogar över när det gäller att styra mot utpekade hållbarhetsmål. Det gör sammantaget att vi behöver mer kunskap om det kombinerade resandet och att samverkan behöver bli ännu bredare för att kunna påverka transportsystemet i riktning mot uppsatta mål framöver.

På tio års sikt syns en tydlig utveckling av bilresandet med en nedgång i innerstan och en ökning av bilresandet utanför innerstaden. Trängselskatten har stor del i den utvecklingen, men det stämmer också väl med de möjligheter som den täta staden skapar och den infrastruktur som har byggts. Det är ännu oklart om det finns motstående trender när det gäller det minskade bilresandet centralt i kommunen. Sannolikt har fler provat att åka bil under pandemin och fler har skaffat en bil eller i alla fall börjat hyra en sommarbil. Detta samtidigt som vi satsar mer på elektrifieringen som en tydlig lösning för klimatet, bullret och utsläppen. Godsbranschen pratar mindre om samlastning och mer om den tekniska utvecklingen av fordonen.

### **Goda förutsättningar för de hållbara färdssätten om vi fortsätter planera i linje med framkomlighetsstrategin**

Innan pandemin sågs en stadig ökning av fotgängarflödet och på längre sikt kommer med all sannolikhet gångtrafiken att fortsätta att öka. Sedan flera år tillbaka görs investeringar för att öka framkomlighet och tillgänglighet för gående i stråk med potential till ökat gående eller där många redan nu går. Kontinuerligt utvecklas driften av gångbanorna för att bättre anpassas till fotgängarnas behov, bl.a genom försök med sopsaltning av gångstråk. Andra saker som sannolikt kommer att påverka fotgängarflödet positivt är åtgärder som görs för att skapa ett mer attraktivt stadsrum. Ett exempel på det är Levande Stockholm. Hastighetsplanerna och säkra skolvägar är också projekt som skapar en säkrare trafikmiljö och på det sättet ska stimulera till ökat gående.

Kontorets bedömning är att den långsiktiga trenden för cykling sannolikt kommer att fortsätta. Stadens satsningar på cykelinfrastruktur har inneburit att cykelns konkurrenskraft som ett effektivt transportmedel i en tät stad har ökat ytterligare de senaste åren och kommer att öka framöver med ytterligare investeringar. Ökad medvetenhet om cyklandets positiva hälsoeffekter, biltrafikens negativa påverkan på klimatutvecklingen och stigande drivmedelskostnader är sannolikt andra faktorer som kommer att påverka cykelutvecklingen i positiv riktning.

Samtidigt är den långsiktiga trenden att motorfordonstrafiken i Stockholmsregionen fortsätter att öka. Sammanställningarna för regioncentrumsnittet och de statliga vägarna där det är mycket regional trafik visar detta tydligt. Lika tydligt är att biltrafiken kopplat till innerstaden fortsätter minska. På 30 år har innerstadssnittet minskat med nästan 30 procent, medan regioncentrumsnittet ökat med 35 procent.

Ökade förväntningar när det gäller service, digitaliseringen och pandemins behov av minskade kontakter ger en ökande trend med fler godsleveranser hela vägen hem till våra bostäder. En trend som även syns globalt. Detta ger istället mer trafik som vi inte riktigt ser i våra flödesmätningar så tydligt ännu. Denna fråga är spännande att följa och i den mån det är möjligt försöka uppmuntra hållbara transportslag för de ökade *sista-kilometern* leveranserna. Den starka utvecklingen av antalet lätta lastbilar ger en tydlig fingervisning att leveranstrafiken ökar och blir mer småskalig.

Den utveckling av transportsystemet och de offentliga rummen som sker nu tydliggör vikten av samverkan, att kunna vara flexibla både i det fysiska rummet och i stadens arbetssätt men även i att våga testa och spana kring framtida utveckling. Staden har en tydlig roll att tillhandahålla yta i enlighet med framtagna mål och politiska visioner. Det ger möjligheter för innovationer och kreativa lösningar med både näringslivet, medborgare och andra samverkansparter ökar.

Pandemin har inte minskat behovet av att fortsätta utveckla den hållbara staden med ett hållbart transportsystem. Den har snarare bekräftat att staden är på rätt väg och att det är fortsatt viktigt att bygga ett robust system som klarar kriser och kan tillgodose så många behov som möjligt. Det krävs att det långsiktiga arbetet som består av många pusselbitar fortsätter för att leda staden mot de högt uppsatta klimat- och miljömålen.

## Källor och metoder

I efterföljande avsnitt redovisas källor och metoder inklusive mätsnitt för de i denna rapport diskuterade uppgifterna rörande trafikutvecklingen i Stockholm.

### Resvane- och attitydundersökningar

Resvaneundersökningar kartlägger resandet med hjälp av ett representativt urval för den aktuella befolkningen. Information som kartläggs för resorna är vanligtvis färdmedel, start- och målpunkt, restid och reslängd samt ärende. Resvaneundersökningar behövs som en del i den övergripande planeringen för att få en uppfattning av användningen av transportsystemet. Förändringar i resvanor syns vanligtvis under långa tidsperioder. De senaste mer omfattande resvaneundersökningarna gjordes 2005/2006 i samband med försöket med trängselskatt, 2015 och 2019/2020 på initiativ av Trafikförvaltningen. Den senaste gjordes som ett tillägg i den nationella resvaneundersökningen för boende i Stockholmsregionen mellan 16 och 84 år.<sup>16</sup>

Stockholms stad mäter stockholmarnas upplevelse av trafikmiljön genom en årlig medborgarundersökning (stockholmare 18 år och uppåt, fram till 2018 till 79 år, uppehåll 2020) och en enkät om miljö och miljövanor i Stockholm vart fjärde år, senast år 2020 (stockholmare 16-79 år).<sup>17</sup> Resultaten utgör ett viktigt underlag i arbetet med att ta fram strategier och handlingsplaner för transportsystemet samt för kommunikationen med medborgarna och näringslivet.

### Fotgängarmätningar

De fotgängarflöden som redovisas i denna rapport genomförs manuellt och flödet registreras av trafikobservatörer som befinner sig ute i trafikmiljön. Mätningarna genomförs mellan 15 maj och 15 juni i innerstaden och under tidig höst i ytterstaden.

---

<sup>16</sup> Trafikförvaltningens rapporter för Resvaneundersökning 2019 och 2020: <https://www.sll.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2020/7-25-aug.-2020/16-resvaneundersokning-2019.pdf>,

<https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/10-19-oktober-2021/14-stockholmsregionens-resvanor-2020--redovisning-av-resultat-fran-den-nationella-resvaneundersokningen.pdf>. Information om resvaneundersökningen på

Trafikanalys hemsida: <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

<sup>17</sup> Medborgarundersökningen: [Medborgarundersökningen - Stockholms stad \(start.stockholm\)](#); Enkät om miljö och miljövanor i Stockholm: [Enkät om miljö och miljövanor i Stockholm - Stockholms miljöbarometer](#)



Manuella årliga räkningar av gående påbörjades 2015 samordnat på de gator där cykelmätningar görs. Valet 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. Mätningarna sker en dag under 6 timmar mellan kl. 07-09, 12-14 och 16-18. Dessa timmar motsvarar cirka 50 procent av dygnsflödet.

2021 påbörjades mätningar av fotgängarflödet på ytterligare 100 platser i staden. Dessa redovisas inte i denna rapport då mätningarna på de nya platserna endast genomförts en gång. Dessa platser avses mätas årligen och i kommande rapporter redovisas även flödet från dessa platser.

## Cykelmätningar

De cykelflöden som redovisas i denna rapport genomförs manuellt med trafikobservatörer under 6 timmar och genom automatiska mätstationer. I ytterstaden mäts också cykelflödet med slangutrustning. Trafikkontoret har genomfört manuella mätningar av cykeltrafiken sedan 1980. Då de manuella mätningarna utförts under en längre tid än de automatiska mätstationerna ger de en mer långsiktig bild av hur cyklandet har utvecklats. De manuella mätningarna av cykelflödet genomförs på samma platser som för fotgängare och under samma tidsperiod. I samband med cykelräkningarna i innerstaden mäts även elsparkcyklar i citysnittet på 16 platser. Eftersom mätningarna genomförs under en kort period är de känsliga för tillfälliga faktorer som t.ex. väder och detta kan innebära stora förändringar mellan enskilda mätår. Därför används ett rullande femårsmedelvärde för att jämföra flöden över tid.



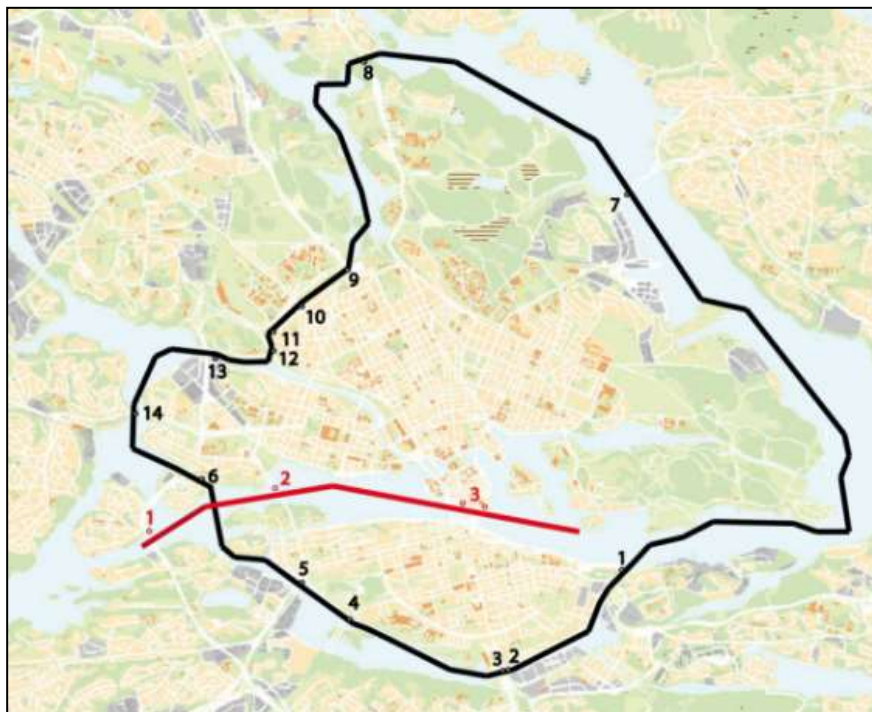
*Cyklar räknas automatiskt av slingor som ligger nedfrästa i asfalten.*

2011 började trafikkontoret bygga automatiska mätstationer för räkning av cyklister. 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.

### Lokalisering av mätplatser

De manuella fotgängar- och cykelmätningarna på våren genomförs i tre snitt. Innerstadsnittet, citysnittet och saltsjö-mälarsnittet. Innerstadsnittet representerar flödet in och ut från staden över tullarna. Citysnittet representerar flödet in och ut från citykärnan

och saltsjö-mälarsnittet flödet i nord-sydgående riktning över  
Mälaren.



Figur 29 Innerstadssnittet (14 mätpunkter) och Saltsjö-Mälarsnittet  
(4 mätpunkter).



Figur 30 Citysnittet 20 mätpunkter. (St Eriksbron och Barnhusbron ingår inte i citysnittet).

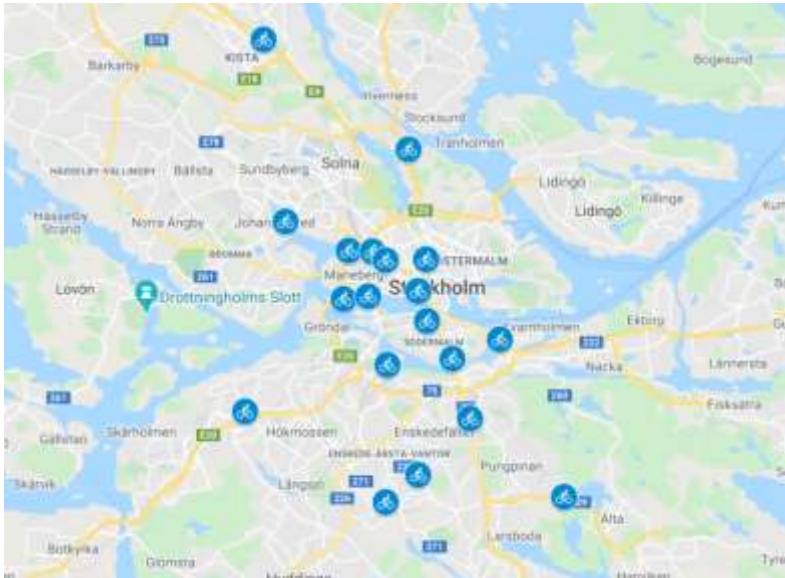
I ytterstaden genomförs manuella mätningar av fotgängare på 22 platser.

Korpmossevägen Norr	Perstorpsvägen
Korpmossevägen Söder	Flygfältsgatan
Hökmossevägen Bro	Flatenvägen
Västberga allé	Bällstabron
Västberga Allé parkväg	Bergslagsvägen Islandstorget
Älvsjö station	Torshamnsgatan Norr
Rågsvedsvägen	Torshamnsgatan Söder
Sockenplan Norr	Kistagången Väster
Sockenplan Öst	Kistagången Öster
Sockenplan Söder	Kistagången Kommungräns
Ågesta Broväg	Kistagången Kommungräns

Cykelmätningarna i ytterstaden genomförs med i huvudsak slangmätningar på 11 platser.

Murmästarvägen (manuell)	Ulvsundavägen
Västbergarondellen	Brommaplan
Hägerstensvägen Norra Sidan	Bergslagsplan
Grycksbovägen Norra sidan	Avestagatan
Magelungsvägen	Bällstavägen
Huddingevägen/Rågsvedsvägen	

De cykelflöden från automatiska mätstationer som redovisas i denna rapport kommer från 19 mätstationer placerade i ytterstaden och innerstaden. För vintercyklingen används fyra stationer då redovisningen sträcker sig från 2013 och endast ett fåtal stationer hade färdigställts vid det tillfället färdigstälts.



Figur 31 Karta över fasta automatiska mätstationer för cykelmätningar.

## Motorfordonsmätningar

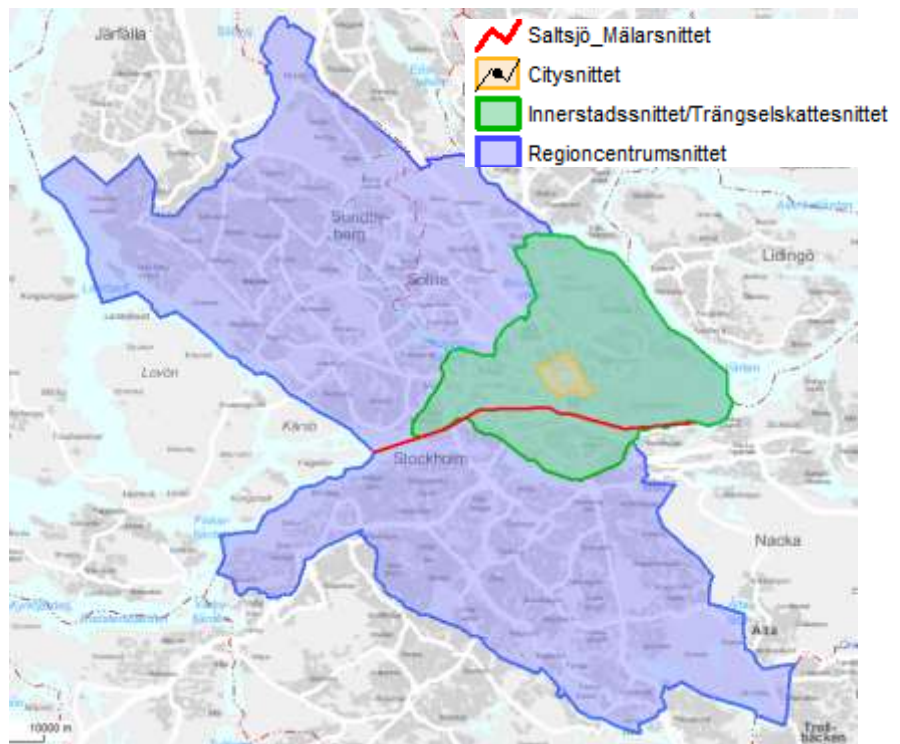
Trafikmängder som redovisas i denna rapport kommer från huvudsakligen tre källor:

- 1) Mobila mätsystem med slangar som läggs parvis för att identifiera körriktning men även mäta hastighet och klassificera fordonstyp. Mätningarna ska som standard omfatta minst sju dygn i följd.
- 2) Trängselskattesystemets passagerräkning som räknar dygnet runt alla dagar i veckan.
- 3) Trafikverkets trafikledningssystem för tunnlar och motorvägar<sup>18</sup>. 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. Systemet räknar dygnet runt alla dagar i veckan.

### Lokalisering av mätplatser

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

<sup>18</sup> Motorway Control System (MCS)



Figur 32: Rapporten bygger på sammanställningar av trafikmätningar 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 dubbelräkning av trafik mellan Järva Krog och Kymlingelänken. Regioncentrumsnittet utgör en indikator för hur den regionala pendlingstrafiken utvecklar sig och har mätts sedan 1976.

*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.

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 trängselskattesnittet 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.

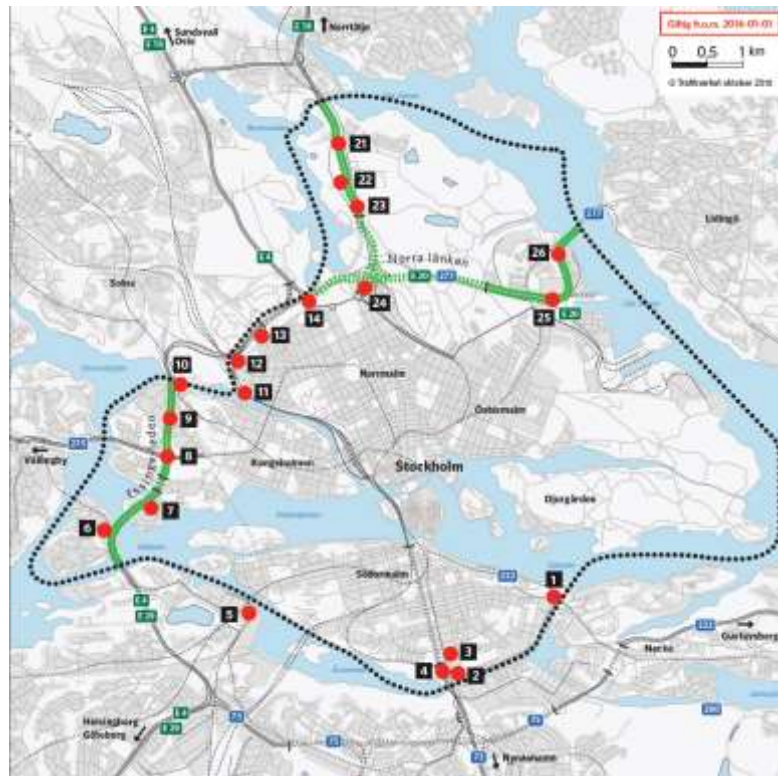
Trängselskattpassagerna räknas på liknande sätt som innerstadssnittet, men med vissa skillnader:

- Trafik till och från Stora Essingen och Lilla Essingen räknas vid betalstationerna istället för på Mariebergsbron.
- 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.

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 33: Betalstationer för trängselskatt efter september 2015. Trängselskatt på Essingeleden infördes i januari 2016.

*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 Jarlsgatan i öster och Kammakargatan i norr.

## Trafikarbete och körsträckor

*Trafikarbetet* som redovisas i rapporten definieras som summan av de *körsträckor* som utförts inom kommunens gränser.

Trafikkontoret använder en metod för beräkning av trafikarbetet som går ut på att skatta förändringsfaktorer år för år, baserat på trafikmätningar. Som utgångspunkt finns en modellberäkning av trafikarbetet som sedan justeras varje år beroende på beräknade förändringsfaktorer. Trafikarbetet kan med denna metod beräknas direkt baserat på de aktuella trafikmätningarna.

Statistik om Stockholmnarnas *körsträckor* baseras på statistik från SCB som myndigheten Trafikanalys sammanställer. Den bygger på

avläsning av mätarställningar i samband med besiktning.

Körsträckorna är inte avgränsade efter var de körs utan var den som kör bor. Av statistiken används endast privatägda fordon eftersom det inte går att på ett entydigt sätt knyta fordon som ägs av juridisk person till rätt kommun. Statistiken finns tillgänglig sent på våren vilket gör att redovisningen i den här rapporten bygger på föregående års statistik.

## **Framkomlighet**

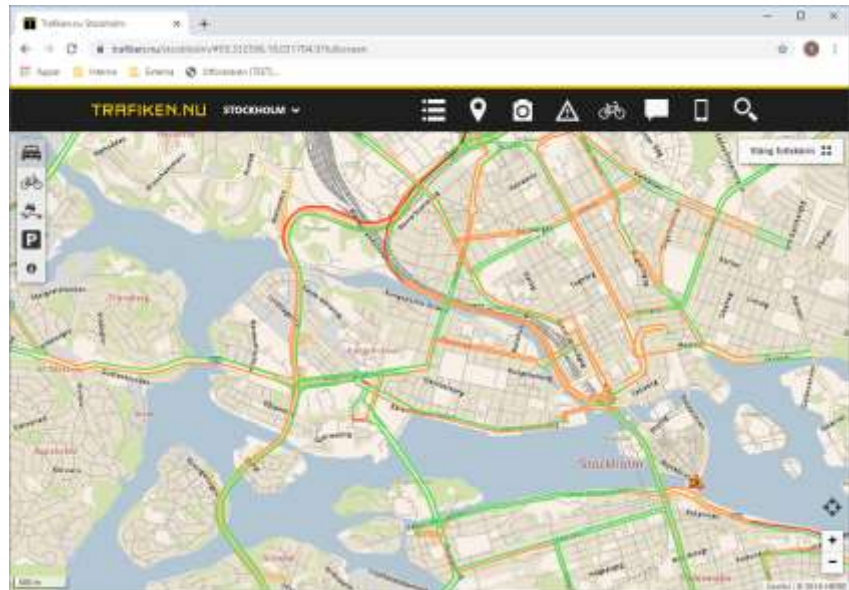
För de transporter som måste ske på vägarna i Stockholm är restider och möjlighet till angöring det som definierar tillgängligheten och därför är medelhastighet baserat på restider i vägnätet ett lämpligt mått att använda som indikator.

För biltrafik och SLs bussar redovisas medelhastighet uppdelat på innerstad och ytterstad samt för olika tidsperioder under dagen. För bussarna finns även en indelning i stombussar och övriga bussar. Mätningar och datainsamling avser oktober-november.

Biltrafikens framkomlighet har rapporterats årligen sedan försöket med trängselskatt. Fram till 2015 användes kamerabaserade mätningar, därefter baseras mätningarna på positionsdata från navigeringssystem i fordon som köps genom ett samarbete med Trafikverket. På grund av utdragna upphandlingar vid förnyelse av leverantörskontrakt saknas data för vissa år.

Mätningarna av framkomligheten används huvudsakligen till trafikinformation via Trafiken.nu.





Figur 34: På websidan trafik.nu används restidsdata i realtid för att visualisera hur trafiken flyter på huvudvägnet i Stockholm.

Uppgifterna om bussarnas framkomlighet är sammanställda av AFRY (tidigare ÅF) baserat på Trafikförvaltningens data. Urvalet för sammanställningen består av linjer som huvudsakligen kör inom Stockholms stad för att vara mer direkt kopplat till stadens möjlighet att påverka bussarnas framkomlighet. Därför är det intressant att också skilja på medelhastighet inklusive hållplatsstopp som resenären upplever det och medelhastighet exklusive hållplatsstopp som väghållaren har möjlighet att råda över.

## Utveckling av källor och mätmetoder

En förutsättning för att kunna jämföra mellan år är att datainsamlingen repeteras på liknande sätt och förläggs till en tid då man kan förvänta sig goda mätresultat. Det stora antalet mätpunkter gör att det inte är rimligt att placera ut sensorer som räknar kontinuerligt. Istället görs mätningar med mobila enheter eller med observatörer som räknar manuellt. Trafikkontoret arbetar med att förbättra eller ersätta dessa metoder genom användning av ny teknik för att kunna utöka mätperioderna, höja informationsvärdet och effektivisera mätningarna.

## Bilaga – Fördjupande data och kommentarer motorfordonstrafik

### Körsträckor och trafikarbete

För beskrivning av vad detta är se föregående avsnitt.

Staden					
År	exkl statliga vägar		inkl statliga vägar		
	Milj. fkm	förändring	Milj. fkm	förändring	
2008	5,46		9,43		
2009	5,41	-1,0%	9,53	1,1%	
2010	5,48	1,2%	9,54	0,1%	
2011	5,39	-1,5%	9,37	-1,8%	
2012	5,32	-1,4%	9,01	-3,8%	
2013	5,41	1,7%	9,40	4,3%	
2014	5,28	-2,3%	9,43	0,3%	
2015	5,33	1,0%	9,67	2,6%	
2016	5,58	4,7%	10,37	7,2%	
2017	5,66	1,3%	10,48	1,1%	
2018	5,62	-0,7%	10,50	0,1%	
2019	5,49	-2,2%	10,36	-1,3%	
<b>2020</b>	<b>5,23</b>	<b>-4,8%</b>	<b>9,82</b>	<b>-5,2%</b>	
2021	5,48	4,8%	10,29	4,8%	

Tabell 1 Totala vägtrafikarbetet inom Stockholms stad sedan 2008, (milj. fordonskilometer per årsmedelvardagsdygn)

Statistik om Stockholmarnas körsträckor kommer från länsstyrelsernas samarbete för regional utveckling och samverkan om miljömål, RUS. Statistik för 2021 är ännu inte tillgänglig när detta skrivs.

År	Länet		Riket		Stockholm	
	mil/inv	%	mil/inv	%	mil/inv	%
2014	570	0,5%	655	0,5%	541	-0,4%
2015	577	1,2%	663	1,2%	545	0,7%
2016	587	1,7%	673	1,5%	558	2,4%
2017	589	0,3%	673	0,0%	560	0,4%
2018	589	0,0%	670	-0,4%	564	0,7%
2019	571	-3,1%	651	-2,8%	540	-4,3%
<b>2020</b>	<b>534</b>	<b>-6,5%</b>	<b>605</b>	<b>-7,1%</b>	<b>512</b>	<b>-5,2%</b>

Tabell 2 Körsträckor för Riket, Stockholmsregionen och Stockholms stad sedan 2014, (mil per invånare)

## Framkomligheten 2020-2021

Medelhastighet (km/h)		Morgontrafik			Eftermiddagstrafik		
		2020	2021	förändring	2020	2021	förändring
bil	innerstaden	26,9	24,2	-10%	24,8	21,6	-13%
	ytterstaden	42,9	37,4	-13%	39,6	34,4	-13%

Tabell 3 Medelhastighet för biltrafiken 2020-2021.

I innerstaden hade stombussarna något bättre framkomlighet 2021 än 2020, medan den försämrades i ytterstaden.

	Stombussar						Alla bussar		
	Morgon (kl 7-9)			Eftermiddag (kl 16-18)			kl 6 – 21 (inkl stopptid)		
	2020	2021	diff	2020	2021	Diff	2020	2021	Diff
innerstaden	18,3	18,5	1%	17,0	17,3	2 %	14,2	14,2	0 %
ytterstaden	29,4	27,2	-6%	27,9	26,8	-4%	20,5	19,9	-2,9%

Tabell 4 Medelhastighet (km/h) för under 2020 och 2021.

## Motorfordonsflöden i olika mätsnitt

Trafikmängderna som redovisas baseras på data från mätningar under hösten 2021, 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 ett rimligt flöde antagits utifrån föregående års mätningar och resultat från närliggande mätplatser.

I texten redovisas resultatet för 2021 följt av resultatet för 2020 inom parentes. Enheten f/d är förkortning för *fordon per dygn* och avser ett genomsnittsdrygn måndag-fredag.

## Regioncentrumsnittet, innerstadssnittet och trängselskattsnittet

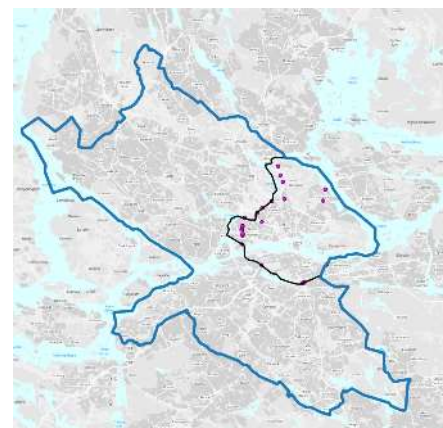
	Regioncentrum (dygn)	Innerstad (dygn)	Trängselskatt (kl. 6.30 - 18.30)
2017	979 400	422 000	319 500
2018	974 200	412 000	311 600
2019	958 700	408 300	309 500
2020	963 300	386 500	301 200
2021	980 600	393 700	299 200

Tabell 5 Genomsnitt per vardag per snitt de senaste fem åren.

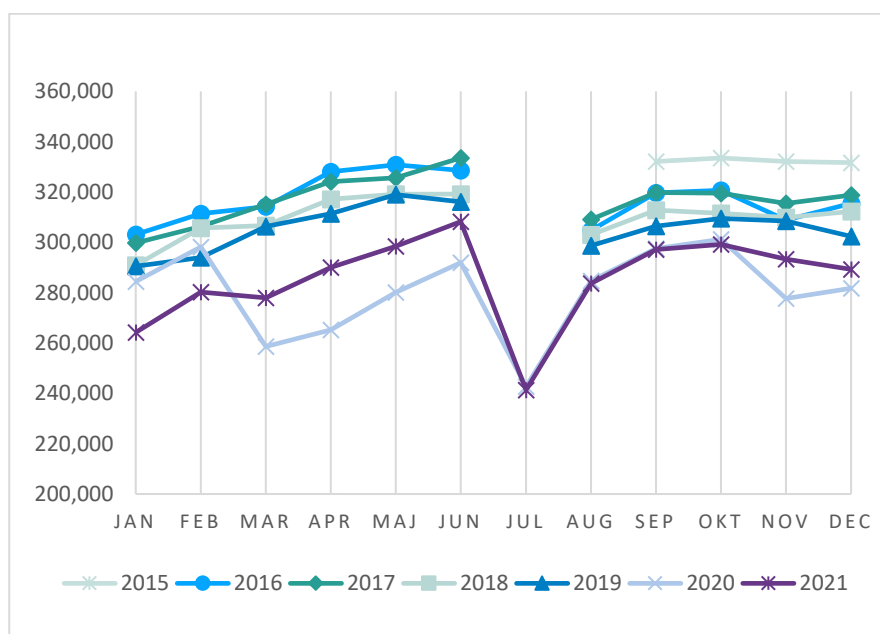
Regioncentrumsnittet hade totalt 980 600 f/d (963 300 f/d) vilket är en ökning med 1,8 procent och ett nytt rekord. Norra regioncentrumsnittet (norr om Saltsjö-Mälarsnittet) ökade med 0,8 procent. Södra regioncentrumsnittet ökade med 2,6 procent.

Resultatet för innerstadssnittet blev 393 700 f/d (386 500 f/d), en ökning med 1,8 procent. Även innerstadssnittet kan delas in i norra och södra innerstadssnittet där det norra innerstadssnittet hade något större ökning på 2,2 procent jämfört med södra innerstadssnittet med 1,4 procent. Jämfört med 2019 var resultatet för 2021 en minskning med 3,6 procent.

Resultatet för trängselskattsnittet för oktober blev 299 200 passager (301 200 fordonspassager), en minskning med 0,7 procent. Jämfört med 2019 var det 3,3 procent lägre. På helårsbasis blev trängselskattepassagera dock två procent fler under 2021 jämfört med 2020 men jämfört med 2019 blev det fem procent färre passager i genomsnitt. Det här beror på variationen över året som ser ut som före pandemin, men på en lägre nivå.

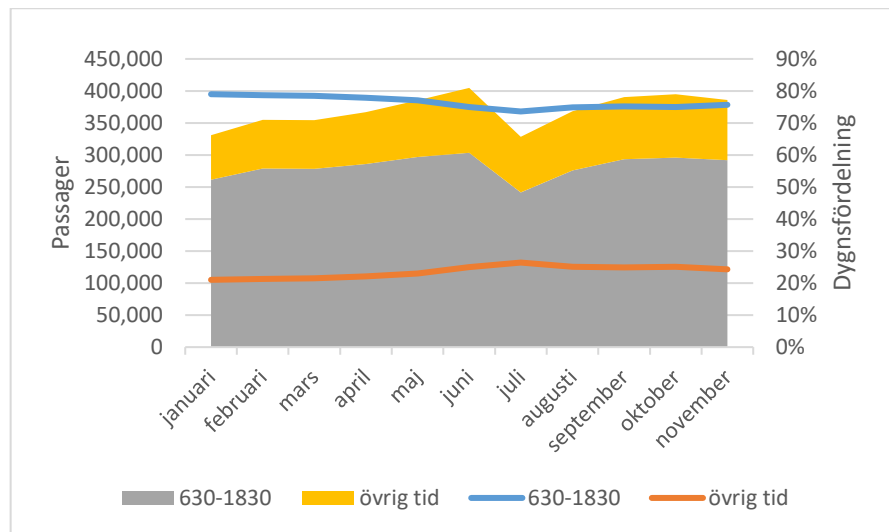


Karta med Regioncentrumsnittet, Innerstadssnittet samt trängselskattportalernas placeringar.



Figur 35 Årsvariationer september 2015 – december 2021 av passager över trängselskattesnittet vardagar, kl 06.30-18.30. Passager på Essingeleden ingår ej.

Innerstadssnittet som avser hela dygnet ökade mer än trängselskattepassagera som bara räknas under trängselskattetid. Andelen av passagera utanför trängselskattepliktig tid ökade under hösten jämfört med under våren.



Figur 36 Ytorna visar antal passager och linjerna visar andelen passager för resp del av dygnet. Andelen trafik som passerade trängselskatteportalerna under trängselskattetid minskade under andra halvan av 2021.

### Saltsjö-Mälarsnittet, Essingeleden och Södra Länken



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

	2021	2020	2019
Essingeleden(Gröndalsbron)	165 600	163 400	169 400
Västerbron	20 600	19 700	22 200
Centralbron	98 300	94 100	95 400
Munkbroleden	2 100	10 700	12 300
Skeppsbron	13 000	3 400	5 700
Innerstadsbroarna	134 000	127 900	135 600
Saltsjö-Mälarsnittet totalt	299 600	291 300	305 000
Södra länken(Åby Tpl)	107 300	104 200	112 200

Tabell 6 Summor per snitt/plats för de senaste tre åren, avrundat till hundratal.

Trafiken på Essingeleden ökade med 1,3 procent, till 165 600 f/d (163 400 f/d). Innerstadsbroarna ökade med 4,7 procent. Totalt ökade trafiken över Saltsjö-Mälarsnittet med 2,8 procent till 299 600 f/d (291 300 f/d). P.g.a. arbetena med nya Slussen leds trafiken genom Gamla stan över Skeppsbron istället för Munkbron

Södra länken (öster om Åby trafikplats) ökade med 3,0 procent till 107 300 f/d (104 200 f/d).

## Citysnittet

År	Citysnittet
2017	248 900
2018	227 500
2019	215 200
2020	194 600
2021	214 400

Tabell 7 Citysnittets trafikmängder de senaste fem åren.

Citysnittet ökade med 10,2 procent till 214 400 f/d (194 600 f/d). Det är en närmast fullständig återhämtning sedan 2020 och bara 0,4 % mindre än 2019 (215 200 f/d). 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 för att minska betydelsen av stora skillnader mellan enskilda år. Femårsmedelvärdet för 2017-2021 jämfört med 2016-2020 blev en minskning med 2,2 procent.

Intressant att notera är att både citysnittet och innerstadsbroarna haft större förändringar än innerstadssnittet. En tolkning av det är att trängselskatten är effektiv för att reducera trafiken in och ut ur innerstaden men påverkar inte lika mycket trafiken som kör runt inne i staden.



Karta med citysnittet i centrala Stockholm.

## Tabell motorfordonsflöden 1991-2021

	Region- centrum	Innerstad	Trängsel- skat t portaler (0630-1830)	Saltsjö- Mälar- snittet	Gröndals- bron	Södra Länken	City-snittet
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
2021	980 619	393 661	299 224	299 567	165 607	107 339	214 361

\*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.