

HandläggareTobias Johansson
08-508 26 656**Till**Trafiknämnden
2023-04-20

Trafikutvecklingen i Stockholm 2022. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2022.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikutvecklingsrapporten tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik och resande utvecklas i Stockholm. Under 2022 har inflation och höga drivmedelspriser i kombination med distansarbete haft en stor påverkan på människors resande.

Resandet med kollektivtrafik har ökat något för att stabiliseras på en nivå motsvarande 80 procent jämfört med före pandemin.

Fotgängarflödena återhämtade sig efter pandemins minskning med störst ökning i City. Cykeltrafiken fortsatte öka i linje med den långsiktiga trenden och alltfler väljer att cykla även vintertid.

Trafiksäkerheten är på det hela taget god i staden, dock behövs fortsatta satsningar för att minska singelolyckor för fotgängare och cyklister. Många vill vistas i stadens offentliga rum men vissa grupper är underrepresenterade. Motorfordonstrafiken har fortsatt

att minska i de centrala delarna i linje med långsiktig trend men under 2022 minskade även trafiken utanför regionkärnan.

Flera av de trender som noterats de senaste åren bedöms bestå och ha en fortsatt påverkan de kommande åren. Distansarbetet kommer att ha en fortsatt påverkan på resvanorna. Cykeltrafiken kommer att fortsätta öka och för motorfordon kommer elektrifieringen få ett allt större genomslag på såväl fordonsflottan som stadens offentliga rum. E-handeln kommer att fortsätta växa med påverkan på såväl människors resvanor som godstransporterna. Huruvida minskningen av biltrafik kommer att fortsätta i önskad takt är svårare att sja om. För att nå de högt ställda mål om en klimatpositiv stad och 30 procent minskad biltrafik till 2030 behöver stadens arbete växlas upp. Det kommer att krävas tuffa prioriteringar och en mer proaktiv användning av de verktyg staden har att tillgå.

Bakgrund

Trafikutvecklingsrapporten tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik och resande utvecklas i Stockholm. Genom att ta hänsyn till omvärldsfaktorer och förändringar i staden vid analys av olika former av trafikdata är förhoppningen att skapa nya insikter och en djupare förståelse som kan ge vägledning för stadens fortsatta arbete med att utveckla transportsystemet i Stockholm. I 2022 års rapport inkluderas även en redogörelse för utvecklingen av trafikolyckor för första gången.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och en del av uppgifterna kommer från samverkan med miljöförvaltningen och regionala aktörer såsom Trafikverket och regionens trafikförvaltning.

Summering av resande och trafik under 2022

År 2022 har präglats av kriget i Ukraina och stigande energipriser som i förlängningen har lett till en bred inflation i stora delar av världen. Detta har påverkat människors resande samtidigt som distansarbete under delar av veckan har etablerat sig som det nya normala för nästan hälften av arbetstagarna i Stockholmsområdet.

Kollektivtrafikresandet fortsatte återhämta sig under första halvåret 2022, från de låga nivåer som var en följd av pandemin. Under andra halvåret ser resandet ut att ha stabiliserat sig på en nivå omkring 80 procent jämfört med före pandemin. Samtliga kollektivtrafikslag uppvisar lägre antal påstigande än 2019 och återhämtningen är lägre för innerstadsbussar och tunnelbana än för

övriga vilket ligger i linje med att en högre andel har möjlighet att distansarbete i de centrala delarna.

Fotgängarflödena i både innerstaden och ytterstaden minskade kraftigt under pandemin men visar nu på en viss återhämtning, framförallt i innerstaden och City. Återhämtningen jämfört med 2021 är särskilt stor i City. En delförklaring till detta kan vara att turisterna har börjat hitta tillbaka till Stockholm. I ytterstaden har återhämtningen inte kommit lika långt och en anledning kan vara att en större andel av gångresorna utgör del av en arbetsresa och sker till och från kollektivtrafiken.

Under 2022 har en stadslivsanalys genomförts vid nio olika platser i både innerstaden och ytterstaden. Analysen bekräftar att torgen i ytterstaden är viktiga platser med hög aktivitet och vistelsesiffror i nivå med stora mötesplatser i innerstaden. Vidare visade den att könsfördelningen ibland är ojämn. Studien visar också att barn och äldre generellt är underrepresenterade i användningen av de offentliga rummen. Skillnaderna är dock stora mellan olika platser.

Cyklandets långsiktiga tillväxt fortsätter och stöds av stadens kraftiga satsningar på ny och förbättrad cykelinfrastruktur. Jämfört med innan pandemin syns en ökning med cirka elva procent, både i innerstaden och i ytterstaden. Allt fler väljer även att cykla vintertid och sedan vintern 2013/2014 har vintercyklingen ökat med över 70 procent. Stadens nya låncykelsystem med elcyklar året runt är ännu svårt att analysera men innebär att fler har tillgång till cykel och fullt utbyggt kan det utgöra ett bra komplement till kollektivtrafik för resor på tvären. Elsparkcyklar kommer troligen att fortsätta spela en viktig roll för korta resor men kan också komma att påverkas av låncykelsystemet.

Motorfordonstrafikens utveckling präglas av fortsatta minskningar i de centrala delarna. Sett till det kommunala vägnätet minskade biltrafikarbetet med sex procent och för det kommunala och statliga vägnätet sammanlagt var minskningen fem procent. Under 2022 noterades även en tydlig nedgång av trafiken längre ut i regionen vilket kan förklaras av den allmänna prisuppgången som varit särskilt påtaglig på drivmedelskostnaderna i kombination med möjligheten till distansarbete. Sedan 2017 har biltrafikarbetet inom stadens gränser minskat med omkring sex procent. För att nå målet om 30 procent minskad biltrafik till 2030 behöver den årliga minskningen fortsatt vara 3,6 procent. Jämfört med 2019 har vardagstrafiken minskat, men inte heltrafiken. Att flödena tenderar att vara lägre i förmiddags- och eftermiddagsrusningen på måndagar och fredagar tyder på att fler väljer att jobba hemifrån dessa dagar, vilket liknar statistik från kollektivtrafikresandet.

Godstrafiken är svår att följa men tunga och lätta lastbilar utgör tillsammans omkring en fjärdedel av trafiken till och från innerstaden. Trafiken med lätta lastbilar har de senaste åren ökat medan den tunga lastbilstrafiken minskat något. Även nyregistreringen av lätta lastbilar ökar i staden. Detta är sannolikt resultatet av den diversifiering av godstransporter som följer av ökad e-handel.

Trafiksäkerheten är på det hela taget god i staden även om olyckorna återigen gått upp efter nedgången under pandemin. Det kan förklaras av ökat resande men även av att sjukhusens rapporteringsgrad går upp. Under 2022 omkom sex personer i stockholmstrafiken, oftast en fotgängare som blev påkörd av ett motorfordon. Bland såväl lindrigt som allvarligt skadade utgör singelolyckor för fotgängare och cyklister den största gruppen. Den helt dominerande orsaken till gåendes singelolyckor (fallolyckor) är snö- eller ishalka. Bland cykelolyckor är elsparkcykelolyckor kraftigt överrepresenterade. En förklaring kan vara att de används mer kvälls- och nattetid.

Framkomligheten för bil var bättre under 2022 med lite högre medelhastighet i ytterstaden över hela dygnet. Även i innerstaden förbättrades framkomligheten utom under morgonrusningen då medelhastigheten var lika som föregående år. Även bussarnas medelhastighet ökade i ytterstaden medan det ännu saknas tillförlitliga data för innerstaden.

Elektrifieringen av fordonsflottan har fortsatt och idag är en av fyra personbilar laddbara i Stockholm. De kommande åren väntas elektrifieringen få allt större genomslag även för tunga fordon.

Analys och slutsatser

Den allmänna prisuppgången kommer att fortsätta påverka resor och transporter under 2023 såväl inom som till och från Stockholm. Kostnader för både SL-kort och drivmedel har de senaste åren ökat långt mer än inkomsterna.

Biltrafiken är i dagsläget i en nedåtgående trend men utvecklingen riskerar att förändras på längre sikt eftersom befolkningstillväxten är högre utanför regionkärnan där bilresandet är högre och alternativen färre. Pandemin har lärt oss att snabb anpassning och ändrade resvanor är möjligt med stöd av digitala hjälpmedel och distansarbete. Fyra av tio förvärvsarbetande har helt eller delvis förändrat sina pendlingsvanor jämfört med innan pandemin. Detta innebär nya möjligheter som staden bör ta fasta på. Ett exempel kan vara mer medveten kommunikation vid trafikstörande arbeten som

har större chans att hörsammas. Ett annat kan vara att välja nya permanenta lösningar i de fall en längre tids avstängning bidragit till nya resmönster.

För att uppfylla de högt ställda mål om en klimatpositiv stad och 30 procent minskad biltrafik till 2030 räcker det inte att bara satsa på infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik. Staden behöver också växla upp arbetet genom omprioriteringar i det primära vägnätet och ett aktivt arbete med de styrmedel som står till buds.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående redovisning föreslår trafikkontoret att Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2022.

Slut

Bilagor

1. Trafikutvecklingen i Stockholm 2022. Lägesrapport. Bilaga 1.