

HandläggareAnja Quester
08-508 26 362**Till**Trafiknämnden
2024-05-23

Trafikutvecklingen i Stockholm 2023. Lägesrapport

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2023.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikutvecklingsrapporten är ett kunskapsunderlag. Den tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik och resande utvecklas i Stockholm.

Cykeltrafiken minskade med fyra procent år 2023 men under månaderna med jämförbart väder kunde en ökning om tolv procent noteras jämfört med 2022. Resandet med elsparkcyklar i stadens centrala delar har minskat med över tio procent. Gångtrafiken ligger på liknande nivåer som innan pandemin i stadens centrala delar. Kollektivtrafikresandet ligger på drygt 80 procent av nivån innan pandemin. Tre av fyra förvärvsarbetande stockholmare anger i stadens medborgarpanel att de arbetar på distans några gånger i veckan och flera använder andra färdmedel, framförallt cykeln för arbetsresor, men för fritidsresor även bilen.

Biltrafiken har fortsatt att minska under 2023. Även trafiken med både lätta och tunga lastbilar fortsatte att minska vilket troligen kan bero på ekonomin. Om minskningen av trafikarbetet med motorfordon inom stadens gränser fortsätter på samma sätt som föregående år kommer det 2030 att vara 20 procent lägre än 2017. Nästan var tredje bil som var registrerad i Stockholms stad 2023 var eldriven vilket är 20 procent mer än 2022. För lätta lastbilar var andelen helt eldrivna fordon sju procent av flottan vilket är en ökning med 50 procent på ett år. Laddinfrastrukturen på gatumark har återigen fördubblats till 1 200 laddplatser.

Fotgängare och cyklister är de som oftast skadas i Stockholmstrafiken och de två enskilt största olyckstyperna är fortsatt singelolyckor för gående respektive cyklister med över hälften av alla skadade. Den tidigare årliga ökningen av antalet olyckor med elsparkcyklar har brutits. Under 2023 omkom elva personer vilket är en tydlig ökning mot medelvärdet den senaste femårsperioden.

Resandet med de hållbara, yteffektiva färdmedlen bedöms fortsätta öka. Kollektivtrafikresandet kommer dock i närtid inte återgå till samma nivåer som innan pandemin. Biltrafiken i staden minskar med stadig takt men utan fler åtgärder beräknas en 30-procentig minskning inte uppnås i hela staden till 2030. Elektrifieringen av fordonsflottan sker i rask takt och till 2030 väntas en majoritet av bilarna i Stockholm vara laddbara. För att fotgängares och cyklisters singelolyckor ska minska krävs fortsatt fokus på åtgärder kopplade till drift och underhåll samt åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad.

Bakgrund

Trafikutvecklingsrapporten är ett kunskapsunderlag. Den tas fram årligen i syfte att ge en samlad bild av hur trafik och resande utvecklas i Stockholm och ger en framåtblick för utvecklingen av stadens transportsystem. Analyserna bygger både på stadens egen samt extern statistik.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Analyserna bygger på egna mätningar, extern statistik samt delad data från miljöförvaltningen och regionala aktörer såsom Trafikverket och regionens trafikförvaltning.

Summering av resande och trafik under 2023

Hållbara, yteffektiva färdmedel

Cykeltrafiken minskade med fyra procent under 2023 på grund av mer ostadigt och kallt väder. Under månaderna med jämförbart väder kunde däremot en ökning om tolv procent noteras jämfört med 2022. Resandet med elsparkcyklar, inklusive privatägda, i stadens centrala delar har minskat med över tio procent, troligen på grund av ett starkt minskat resande med elsparkcyklar från de friflytande lånesystemen. Gångtrafiken i staden ligger på liknande nivåer som innan pandemin i stadens i centrala delar och något lägre utanför innerstaden.

Kollektivtrafikresandet i regionen har ökat med någon procentenhet sedan 2022 men ligger på drygt 80 procent av nivån innan pandemin. Andelen är något högre i spårtrafiken samt längre ut i regionen jämfört med i stadens centrala delar. De nya nivåerna hänger ihop med att många arbetar på distans några dagar i veckan. I stadens medborgarpanel anger tre av fyra förvärvsarbetande eller studerande stockholmare att de arbetar på distans några gånger i veckan. Flera anger även att de har gått över till att oftare använda andra färdmedel för arbets- och fritidsresor, framförallt cykeln men för fritidsresor även bilen.

Resandet med cykel och kollektivtrafik har sedan början av 2000-talet haft en stark utveckling som har drivits på av utbyggnaden av infrastrukturen för cykling, gång och kollektivtrafik.

Biltrafiken

Biltrafiken har fortsatt att minska under 2023 jämfört med förra året, både i stadens centrala delar med cirka tre procent men också längre ut i regionen med cirka två procent. I båda fallen ligger det i linje med trenden av minskande biltrafik i innerstaden och en avklingad ökning i ytterstaden. Framförallt det senare är troligen till viss del ett resultat av den ekonomiska utvecklingen. Nästan en av tre stockholmare anger i stadens medborgarpanel att inflation och ökade resekostnader har påverkat det egna vardagliga resandet. Men många stockholmare har samtidigt angett att de har kunnat fortsätta att resa som vanligt i vardagen.

Även trafiken med både lätta och tunga lastbilar in och ut ur innerstaden fortsatte som året innan att minska vilket troligen kan bero på ekonomin. Innan 2022 hade framförallt trafiken med lätta lastbilar till och från innerstaden ökat på grund av den stadigt växande efterfrågan på flexibla och snabba leveranser.

Vid utgången av 2023 hade trafikarbetet minskat med åtta procent från 2017. Om minskningen av trafikarbetet med motorfordon inom stadens gränser fortsätter på samma sätt som föregående år kommer det 2030 att vara 20 procent lägre än 2017. En 30-procentig minskning av biltrafiken skulle nås omkring år 2036. För att nå en 30-procentig minskning till 2030 skulle det istället krävas en genomsnittlig årlig minskning med cirka fyra procent de kommande sju åren.

Omställning av fordonsflottan

Under 2023 ökade antalet laddbara personbilar i staden till drygt 100 000. Nästan var tredje bil som var registrerad i Stockholms stad var därmed eldriven, vilket är 20 procent mer än 2022. Bland alla nyregistrerade bilar i Stockholm var nära hälften fullelektriska och ytterligare över en fjärdedel laddhybrider. Laddinfrastrukturen på gatumark har återigen fördubblats till 1 200 laddplatser. För lätta lastbilar var andelen helt eldrivna fordon sju procent av fordonsflottan i Stockholm vilket är en ökning med 50 procent på ett år. Utvecklingen för tunga lastbilar har inte kommit lika långt än med totalt 55 helelektriska fordon registrerade i Stockholm, vilket var nästan en fördubbling från året innan.

Olyckor

Under 2023 registrerades totalt 4 059 trafikolyckor med 3 901 skadade personer vilket är i linje med medelvärdet för de senaste tio åren. Fotgängare och cyklister är de som oftast skadas i Stockholmstrafiken. Tillsammans utgör de 74 procent av alla skadade under 2023. De två enskilt största olyckstyperna är fortsatt singelolyckor för gående respektive cyklister. Tillsammans utgör de över hälften av alla skadade. Olyckor där enbart motorfordon har varit inblandade har minskat över tid. Den tredje vanligaste olyckstypen med personskada är upphinnandeolyckor, där ett motorfordon kör in i ett framförvarande motorfordon. Samtidigt har antalet skadade i upphinnandeolyckor minskat med drygt 40 procent sedan 2017. Utvecklingen över tid pekar mot att allt fler upplever trafikmiljön som säker. Däremot har nöjdheten med sandning och snöröjning gått ner.

Den tidigare årliga ökningen av antalet olyckor med elsparkcyklar har brutits, antalet skadade minskade med 25 procent. Utvecklingen hänger troligen samman med ett minskat resande med elsparkcyklar men även med säkrare cyklar samt mer vana förare.

Analys och slutsatser

Resandet med de hållbara, yteffektiva färdmedlen bedöms fortsätta öka i takt med att infrastrukturen byggs ut och staden förtätas. Kollektivtrafikresandet kommer fortsatt påverkas av ökat distansarbete och ändrade färdmedelsval och i närtid inte återgå till samma nivåer som innan pandemin. Biltrafiken i staden minskar med stadig takt men utan fler åtgärder beräknas en 30-procentig minskning inte uppnås i hela staden till 2030. För att minska risken att människor väljer bilen framför kollektivtrafiken behövs samtidigt fortsatta satsningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet.

I en storstad som Stockholm märks förändringar i resande och transporter på grund av förändrade ekonomiska förutsättningar inte i någon större skala. I förhållande till de stora dagliga trafikflödena i staden är förändringarna små. Det tillkommer att en majoritet av stockholmarna enligt stadens medborgarpanel säger att de inte har förändrat sitt resande till följd av ekonomin. Dock kan minskningen av den regionala biltrafiken troligen till viss del härledas från tuffare ekonomiska tider. Den nedgång som noterats för godstrafiken de senaste åren kommer sannolikt att brytas när ekonomin återhämtar sig.

Elektrifieringen av fordonsflottan sker i snabb takt och till 2030 väntas en majoritet av bilarna i Stockholm vara laddbara. Staden arbetar aktivt för att påskynda elektrifieringen av fordonsflottan genom flera initiativ. Om elektrifieringen av fordonsflottan fortsätter i samma takt kommer ungefär två tredjedelar av personbilsflottan och cirka fyra av tio lätta lastbilar i Stockholm vara elektrifierade år 2030. Omställningstakten påverkas dock också av nationella styrmedel som för närvarande indikerar att utvecklingen riskerar att bromsa in.

Fotgängares och cyklisters singelolyckor utgör sedan många år en stor utmaning. För att singelolyckorna ska minska krävs fortsatt fokus på åtgärder kopplade till drift och underhåll. För att minska antalet trafikolyckor och öka tryggheten krävs också ett fortsatt fokus på åtgärder och utveckling som leder till ökad hastighetsefterlevnad och trafiksäkra passager, något som görs inom arbetet med hastighetsplanen.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2023.

Slut

Bilagor

1. Trafikutvecklingen i Stockholm 2023. Lägesrapport. Bilaga 1.