

**Handläggare**  
Johanna Salén  
08-508 26 032

**Till**  
Trafiknämnden  
2026-05-21

## **Trafikutvecklingen i Stockholm 2025. Lägesrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2025.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Robin Billsjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikutvecklingen i Stockholm visar att stadens transportsystem fortsätter att förändras i riktning mot mer yteffektiva och hållbara färd sätt. Cyklingen har ökat över tid och biltrafiken i de centrala delarna av staden har minskat, samtidigt som nya mobilitetsformer som elsparkcyklar har blivit ett allt vanligare inslag i stadstrafiken.

Samtidigt påverkar fortfarande förändrade resvanor efter pandemin transportsystemet. Distansarbete har bidragit till att kollektivtrafikresandet är lägre än innan pandemin.

Elektrifieringen av fordonsflottan går snabbt framåt, vilket bidrar till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt visar utvecklingen att ytterligare åtgärder kan behövas för att trafikarbetet ska minska i den takt som krävs för att nå stadens klimatmål.

Sammantaget visar rapporten att Stockholm är på väg mot ett mer hållbart transportsystem, men att utvecklingen också ställer nya

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

krav på planering, infrastruktur och styrmedel för att nå stadens framkomlighets- och klimatmål.

## **Bakgrund**

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

Under det senaste året har ett omfattande utvecklingsarbete genomförts för att stärka trafikkontorets analysförmåga och kvalitetssäkra arbetet med trafikdata. Arbetet har omfattat strukturering av data i en samlad databas, automatisering av sammanställning av diagram och analyser samt utveckling av arbetssätt, processer och IT-stöd. Detta utgör en del av ett större arbete inom dataförvaltning med syfte att skapa effektiva och hållbara arbetssätt samt öka tillgången till kvalitetssäkrade analyser och dataprodukter.

Analyser, nyckeltal och visualiseringar av data kommer framöver att kunna delas löpande under året. Utvecklingsarbetet syftar till att ge bättre förutsättningar för analys, uppföljning och ett mer datadrivet beslutsfattande.

I detta tjänsteutlåtande beskrivs trafikens utveckling mot inriktningarna hållbara transporter, trygga, säkra och attraktiva offentliga rum för alla samt en effektiv och utsläppsfri trafik. Tjänsteutlåtandet presenteras i sex delar:

1. Omvärlds- och bakgrundsfaktorer som påverkar resandeutvecklingen
2. Resandeutvecklingen i Stockholms stad
3. Utvecklingen av trafikolyckor och trygghet
4. Vistelse och attraktivitet
5. Trender i förhållande till de övergripande mål
6. Analys och slutsatser

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## **Ärendets beredning**

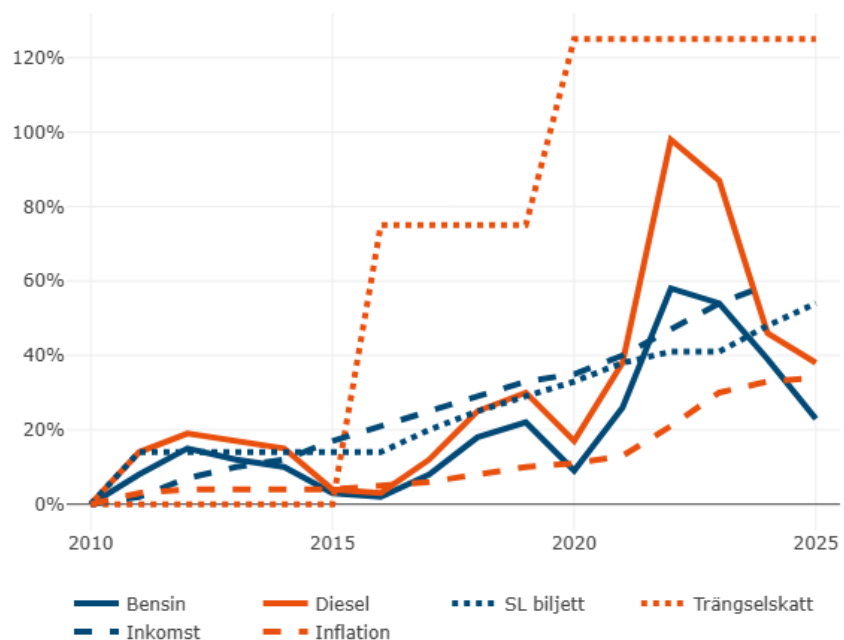
Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Analyserna bygger på egna mätningar, extern statistik samt delad data från miljöförvaltningen och regionala aktörer såsom Trafikverket och regionens trafikförvaltning.

## Omvärd och bakgrundsfaktorer

Transportsystemet är en integrerad del av samhället där olika faktorer påverkar dess funktion och utveckling. Ekonomiska förändringar, såsom konjunktursvängningar och bränslepriser, påverkar både efterfrågan på transporter och investeringar i infrastruktur. Teknologiska framsteg kan förändra transportmönster och möjliggöra nya lösningar för hållbar mobilitet. Genom att analysera omvärldsfaktorerna och dess relation till transportsystemet blir det möjligt att bättre tolka målpufföljningen och förstå resandeutvecklingen.

## Kostnader för att resa i relation till inkomst

Bensin- och dieselpriserna har fluktuerat mycket de senaste åren. De ökade markant år 2021-2022 för att sedan minska ordentligt och priserna fortsatte ned under 2025 (figur 1). SL:s 30-dagarsbiljett har ökat ungefär i linje med inkomstökningen sedan 2017 men ökningen är högre än inflationen. Trängselskatten indexeras inte utan är föremål för politiska beslut. Kostnadsnivåerna är oförändrade sedan år 2020.

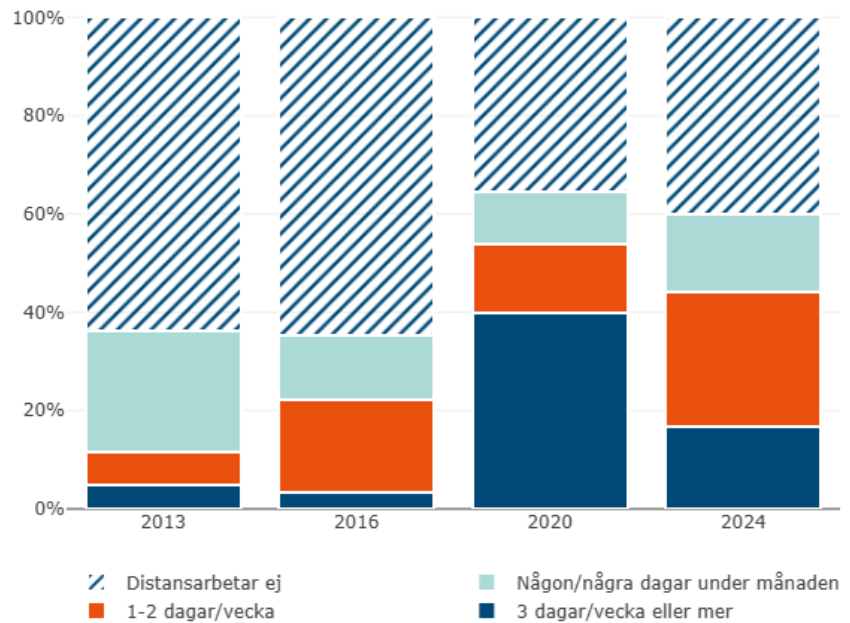


Figur 1: Utveckling av medianinkomst i Stockholms län samt pris på olika drivmedel, SL:s månadsbiljett och förändring av nominella priser i Sverige (inflation) relativt till basår 2010. Observera att SCB uppdaterar inkomstdata med ett års eftersläpning.

## Distansarbete

Under år 2024 arbetade 44 procent av stockholmarna på distans minst en gång i veckan (figur 2). Resultatet motsvarar en minskning

med 10 procentenheter jämfört med undersökningen år 2020. Jämfört med pandemiåret 2020 har andelen som jobbar på distans tre dagar/vecka eller mer minskat med 23 procentenheter och andelen som jobbar på distans 1-2 dagar/vecka ökat med 14 procentenheter.



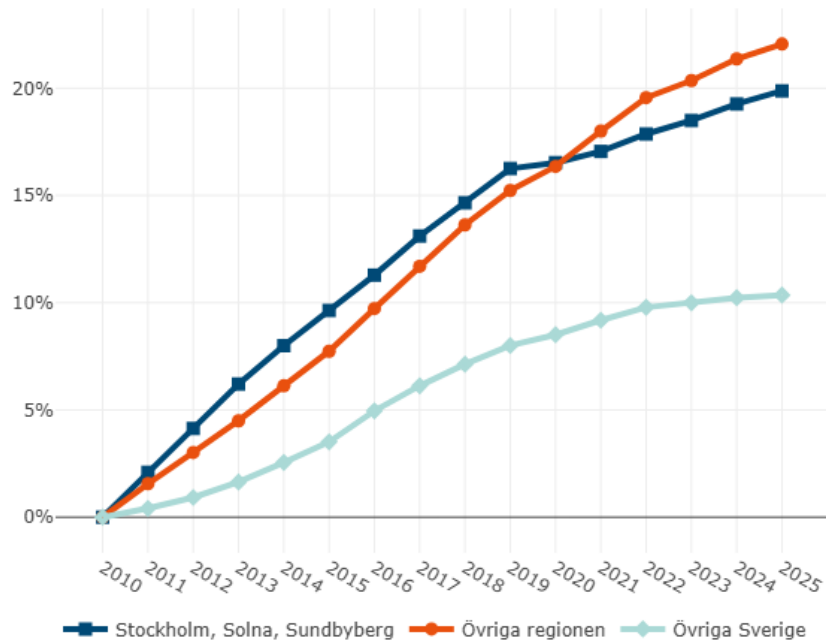
Figur 2: Utveckling av distansarbete bland stockholmare innan, under och efter Covid-19-pandemin. Observera att frågan om distansarbete inte ingick i Stockholms stads medborgarenkät 2025 "Konsumtion och miljövanor i Stockholm".

Figuren visar andel distansarbetande med senaste rapporterade år 2024. Siffror från region Stockholm visar på en liknande fördelning av distansarbetet även under 2025. Samma data visar också att det endast är 22 procent av stadens befolkning som inte har möjlighet att arbeta hemifrån. Kontorets bedömning är att nuvarande grad av distansarbete är en stabilisering och en nivå som kan väntas bestå över tid.

### Befolkningsutveckling

Befolkningstillväxten har sedan 2010 varit högre i Stockholms län än i övriga Sverige (figur 3). Inom länet har tillväxten länge varit starkast i regionkärnan (Stockholm, Solna och Sundbyberg), men sedan 2019 har ökningstakten varit högre i kommunerna utanför regionkärnan, där resandet med bil generellt sett är högre. År 2025 uppgick befolkningstillväxten till 0,5 procent i regionkärnan och 0,6 procent i övriga länet, jämfört med 0,1 procent i övriga Sverige.

Befolkningsutvecklingen utgör därmed en viktig bakgrund vid tolkning av resandets utveckling under året.

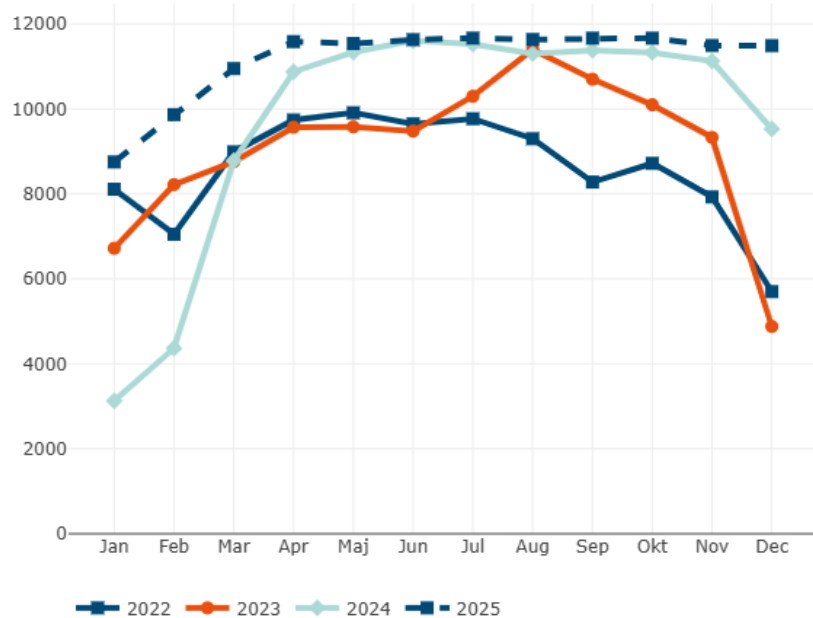


Figur 3: Befolkningsutveckling i procent i Stockholm, Solna och Sundbyberg (regionkärnan), övriga regionen och övriga Sverige relativt till basår 2010.

## Delad mobilitet

### Utbudet av friflytande elsparkcyklar

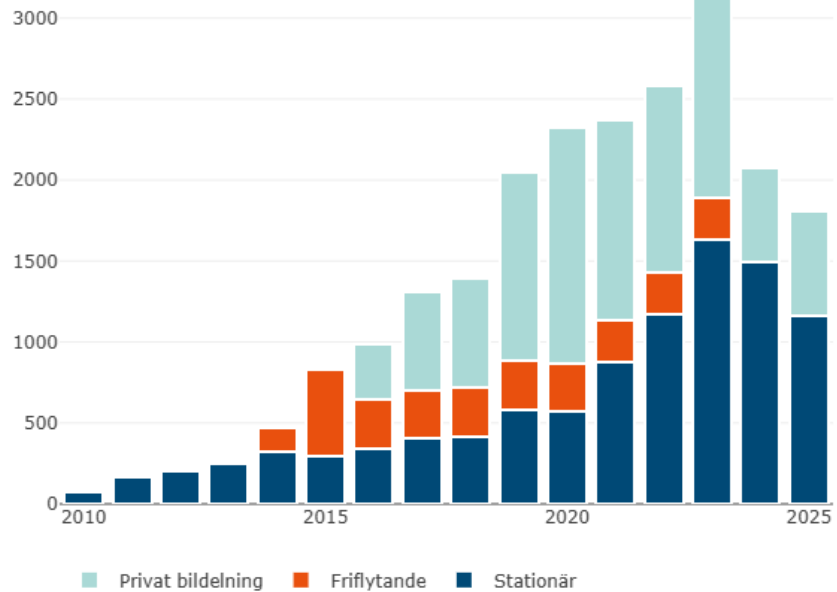
Staden begränsade antalet aktiva elsparkcyklar inom hyrsystemen till 12 000 fordon i början av 2022. Under år 2025 har antalet aktiva elsparkcyklar i genomsnitt legat på 11 100 fordon. Utbudet är årstidsberoende och när flottan var som störst 2025 bestod den av drygt 11 600 fordon, se (figur 4). Utbudet av elsparkcyklar var konstant högre under alla årets månader under 2025 jämfört med tidigare år. Decembers milda väder under 2025 speglar tydligt utbudet som höll sig på samma nivå som under höstmånaderna vilket skiljer sig från åren innan då utbudet minskade markant under december.



Figur 4: Utveckling av antal kommersiella friflytande elsparkcyklar i Stockholms stad.

### Bilpoolsutbudet i Stockholm

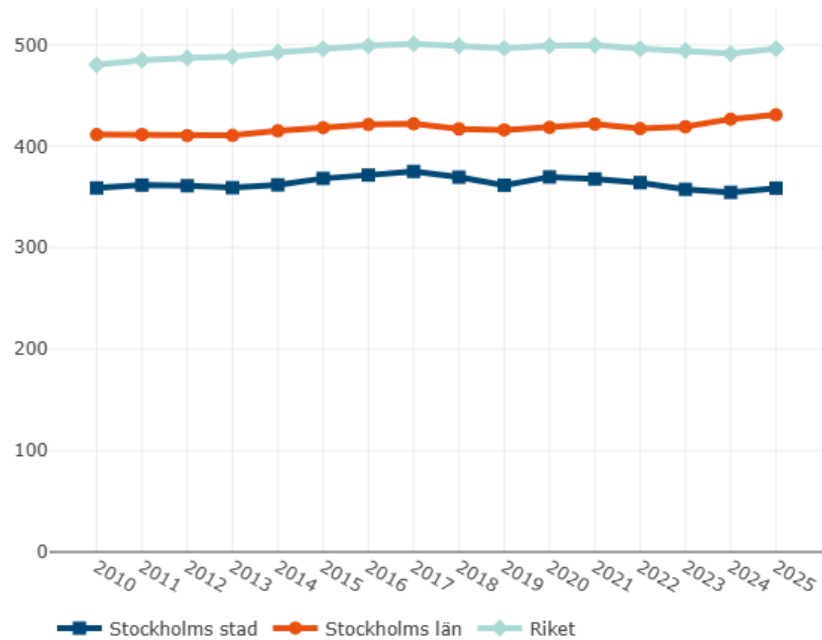
Bilpoolsutbudet i staden ökade stadigt fram till år 2023 då utbudet minskade kraftigt, bland annat på grund av att den friflytande verksamheten för bilpoolsuthyrning upphörde helt. Under 2025 minskade antalet bilpoolsbilar med ytterligare 13 procent till omkring 1 800 fordon. Av dessa drivs omkring 65 procent i kommersiell regi och 35 procent är privata bildelningstjänster (så kallad peer-to-peer). Jämfört med förra året har antalet bilar inom kommersiell regi minskat, i huvudsak på grund av Volvo On Demands nedläggning i januari 2025 medan bilar inom privat bildelning ökade under 2025.. Tolv procent av bilpoolsbilarna är elbilar.



Figur 5: Utveckling av antal fordon i olika bilpooler i Stockholms stad.

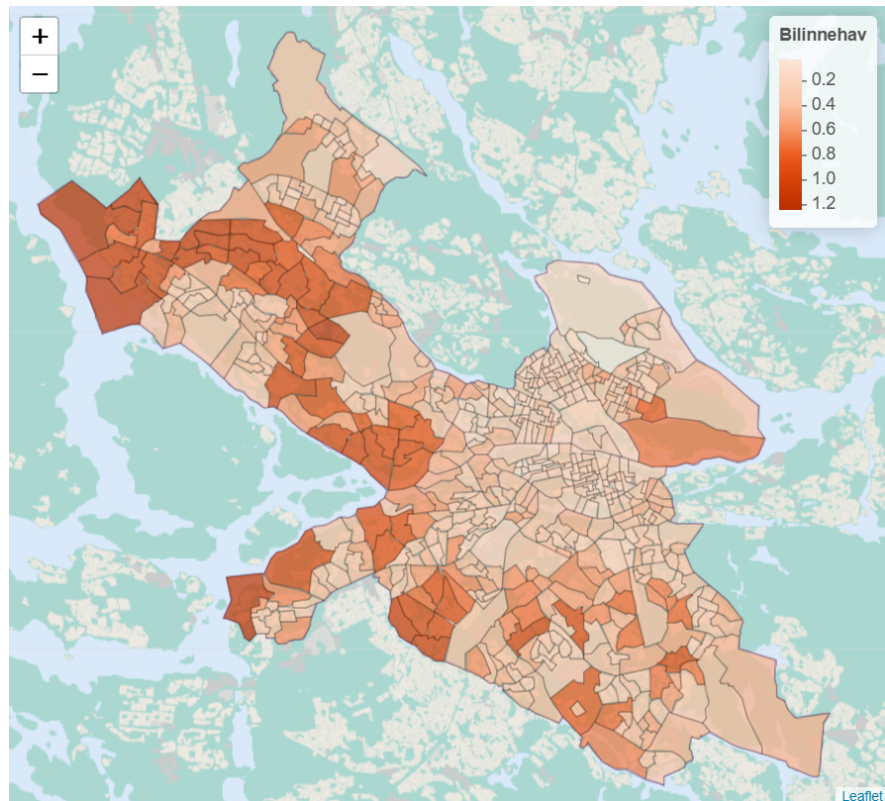
### Bilnehav

Under 2025 fanns 359 bilar per 1 000 invånare i Stockholms stad som motsvarar en ökning med omkring 1 procent jämfört med föregående år då motsvarande siffra var 355 (figur 6). Bilnehavet i Stockholms stad är lägre än innehavet i både övriga regionen (431) och i Sverige (496). Det förekommer små variationer men över tid är bilnehavet relativt konstant.



Figur 6: Utveckling av bilinnehav (antal bilar per 1 000 invånare) för privata- och företagsägda bilar i Stockholms stad, övriga regionen och övriga Sverige.

Bilinnehavet varierar stort mellan olika delar i Stockholms stad (figur 7). Lägst bilinnehav med 0,03 bilar per hushåll finns i området “Tekniska Högskolan” med många studentbostäder och högst bilinnehav med 1,24 bilar per hushåll finns i området “Bromma kyrka” som i huvudsak består av småhus och med relativt långt avstånd till spårbunden kollektivtrafik. Ett område som är representativt (median) för bilinnehav i staden är “Björkhagen” med 0,4 bilar per hushåll.



Figur 7: Bilnehav (privat- och företagsägda) i Stockholms stad per DeSO-område i form antal personbilar i trafik registrerade på folkbokförda personer i slutet av året i relation till antal hushåll i respektive område. Områdesnamn enligt SCB:s RegSO-indelning.

## Resandeutvecklingen

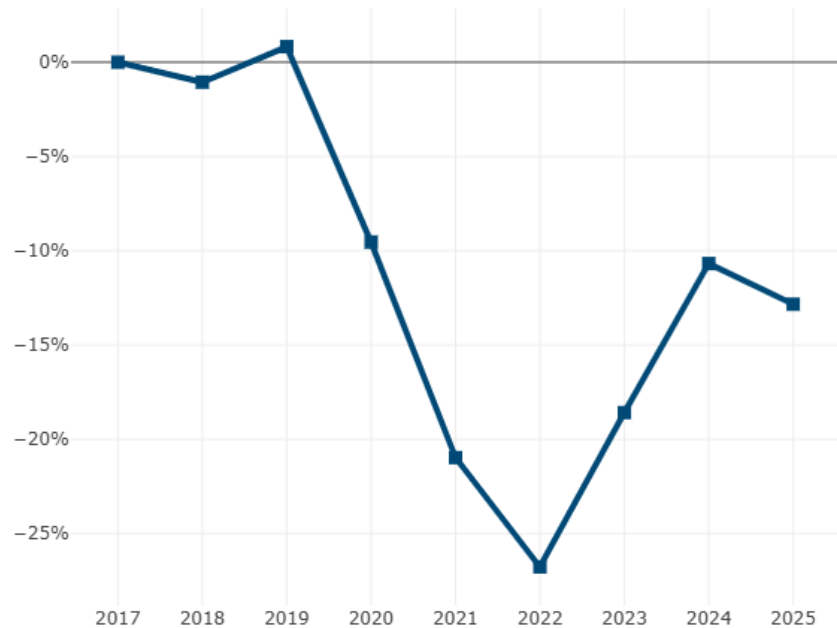
I efterföljande avsnitt redovisas utvecklingen för olika färdmedel i Stockholms stad. Mätningarna relaterar till hela eller delar av Stockholms stad samt olika snittmätningar som representerar flödet in och ut från olika områden.

## Gångflödesutvecklingen

Gångmätningarna som redovisas nedan görs manuellt under en kort period vilket gör att resultatet kan påverkas av slumpmässiga faktorer som till exempel vädret. För att kompensera för detta redogörs utvecklingen i ett så kallat rullande treårsmedelvärde. Den kraftiga minskningen som syns i diagrammet mellan år 2019 och 2022 är resultatet av covid-19-pandemin och det ökade distansarbetet har gjort att gångflödet har ändrat karaktär och inte återhämtat sig helt i de snitt där mätningarna genomförs.

De manuella mätningarna är dock inte en helt representativ indikator för hur mycket stockholmarna går. Därför undersöker trafikkontoret andra former och metoder för hur gångtrafiken kan

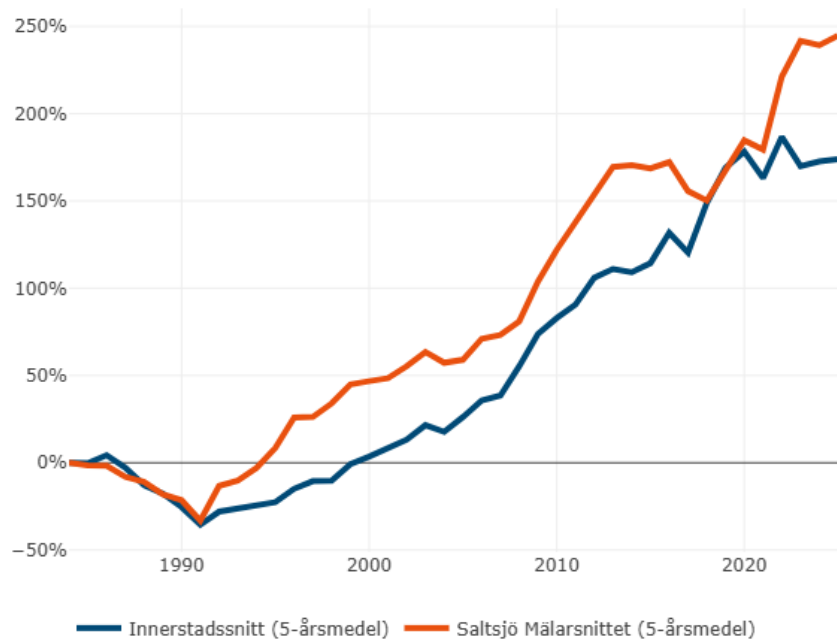
mätas och redovisas. Ett steg i detta arbete är de fasta mätstationerna som kan visa kontinuerlig data och på sikt flera års dataserier.



*Figur 8: Utveckling av fotgängarflödet (3-årsmedel) i Stockholms innerstad relativt till basår 2017.*

### Cykelpassager

Cyklingen i Stockholm ökar långsiktigt. Eftersom cyklandet är väderberoende och kan variera mellan enskilda år är det mer relevant att följa utvecklingen över tid än att fästa stor vikt vid ett enskilt års utfall. Sedan 1984 har cyklingen fram till 2025 ökat med 245 procent över Saltsjö Mälarsnittet och med 174 procent i innerstadssnittet. Även under den senaste tioårsperioden har utvecklingen varit starkare över Saltsjö Mälarsnittet. Mellan 2016 och 2025 ökade cyklingen där med cirka 27 procent, jämfört med cirka 18 procent i innerstadssnittet. Orsakerna är svåra att fastställa, men möjliga förklaringar är förändrade resmönster i staden, ökad användning av elcykel samt förbättrade stråk och passager över Saltsjö Mälarsnittet.

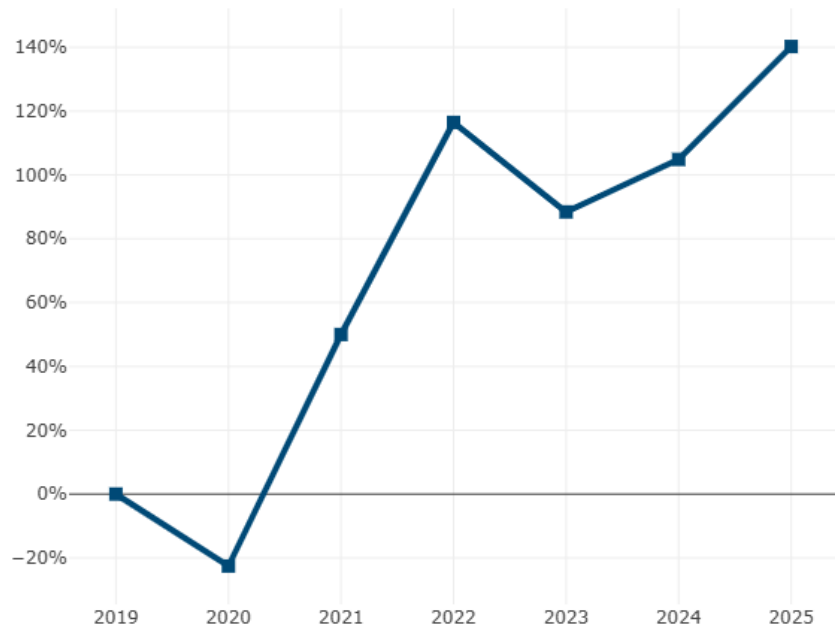


Figur 9: Utveckling av cykelflödet (rullande femårsmedelvärde) i Stockholms stad relativt till basår 1980 (figuren börjar med 1984 pga rullande medel), baserat på manuella mätningar.

### Elsparkcykelpassager

Sedan 2019 genomför Stockholms stad årligen mätningar av passager med elsparkcykel i city (figur 10). Antal passager har ökat med 140 procent sedan 2019. Resor med elsparkcykel görs både med privatägda och delade fordon från hyrsystem. Fördelningen dem emellan i mätningarna är emellertid inte känd.

Data från endast hyrsystemen visar att det år 2025 genomfördes i snitt 31 491 resor per dygn, vilket motsvarar en ökning med 53 procent jämfört med föregående år. En möjlig förklaring är att hyrsystemen har blivit en mer etablerad del av transportsystemet. Utbudet av elsparkcyklar i hyrsystemen var dessutom större under 2025 än något år tidigare, vilket sannolikt har bidragit till ökningen. Det milda vädret under året bedöms också ha haft betydelse för användningen. Även användningen av privata elsparkcyklar ökar, särskilt bland yngre personer.



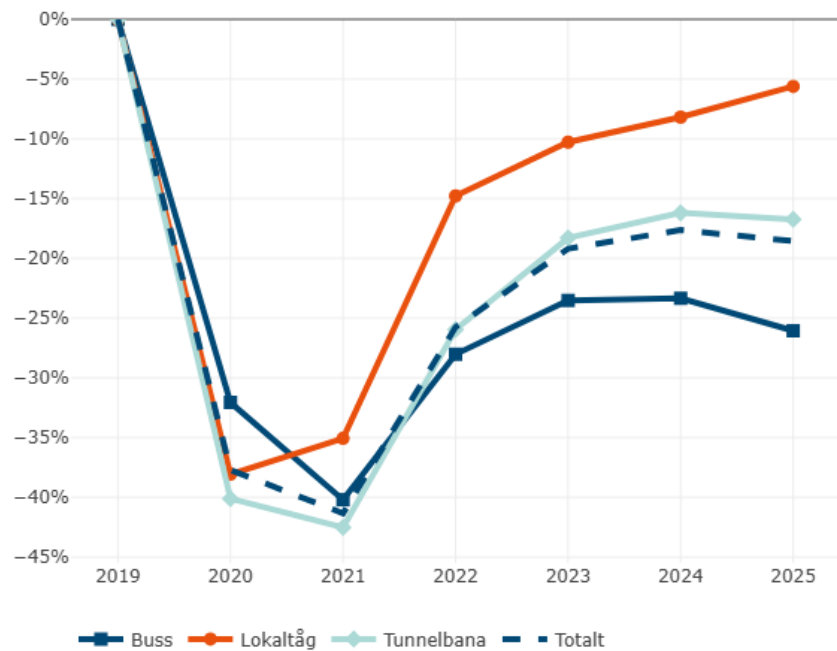
Figur 10: Utveckling av resor med elsparkcyklar i Stockholms City (delade och privatägda).

### Påstigande i kollektivtrafiken

Distansarbete tillsammans med ändrade färdmedelsvanor har sedan covid-19-pandemin förändrat kollektivtrafikresandet i Stockholmsregionen. Under pandemin minskade kollektivtrafikresandet i Stockholms stad med som mest 60 procent. Sedan dess har resandet återhämtat sig något men befinner sig fortfarande under nivån före pandemin till följd av förändrade resmönster och distansarbete. År 2025 genomfördes cirka 26 procent färre resor med buss, 6 procent färre resor med lokaltåg och 16 procent färre resor med tunnelbana än före pandemin. År 2025 genomfördes cirka 19 procent färre resor med kollektivtrafik än 2019 (figur 11). Jämfört med 2024 minskade resandet med kollektivtrafiken marginellt. Resandet med buss har minskat medan det med lokaltåg kan noteras en tydlig ökning. En möjlig förklaring till det minskade antalet påstigande i busstrafiken kan vara de neddragningar av avgångar och linjer som genomfördes under sommaren 2024.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

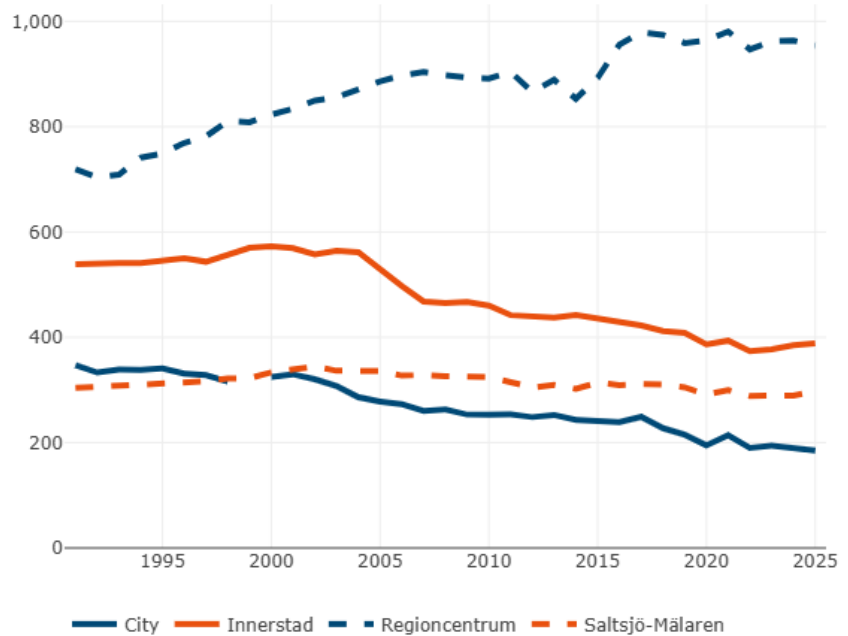


Figur 11: Påstigande per år i kollektivtrafiken i Stockholms stad relativt till basår 2019. Observera att lokaltåg endast avser Spårväg City, Tvärbanan och Nockebybanan. Pendeltågen går inte att urskilja enbart för Stockholms stad och ingår således inte.

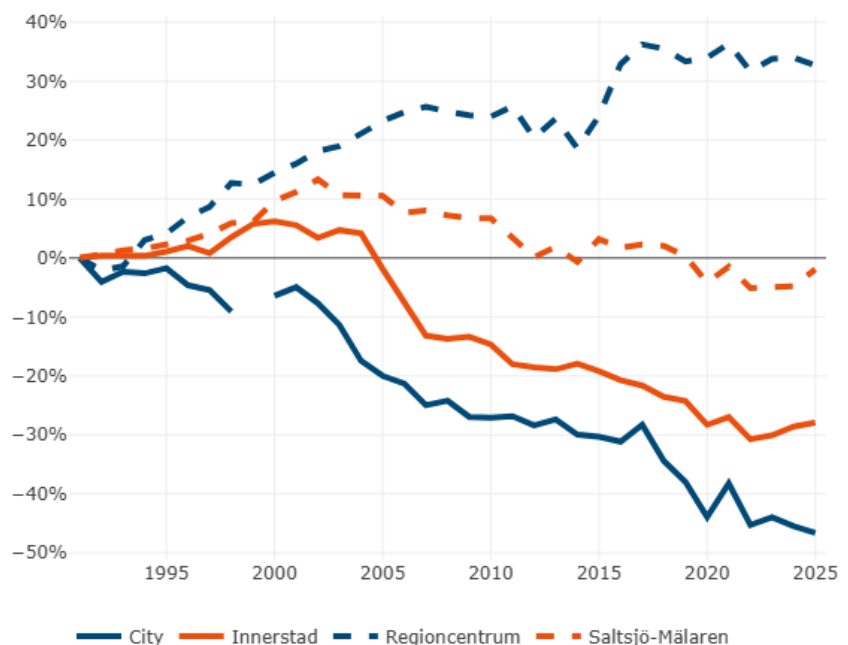
## Motorfordon – flöden, trafikarbete och körsträckor

### Fordonsflöden

Över tid är trenden tydlig med minskande motorfordonspassager i de mest centrala delarna av staden (figur 12). Sedan början av mätningen har antalet fordonspassager i City minskat med 47 procent. Trenden för biltrafiken till och från regioncentrum (Stockholm, Sundbyberg och Solna) har i samma tidsperspektiv varit stigande, men det finns en antydning till avstannande ökning sedan år 2017. Utvecklingen i den centrala delarna är en återspeglning av den långstiktiga satsningen på förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående, cyklister och busstrafik som inneburit sänkt kapacitet för bil. Den avstannade ökningen för den regionala trafiken kan vara en indikation på att kapaciteten är mättad.



Figur 12: Utveckling av motorfordonsflöden (1 000-tal fordonspassager) per medelvardagsdygn i olika områden i Stockholms stad.



Figur 13: Relativ utveckling av motorfordonsflöden per medelvardagsdygn i olika områden i Stockholms stad.

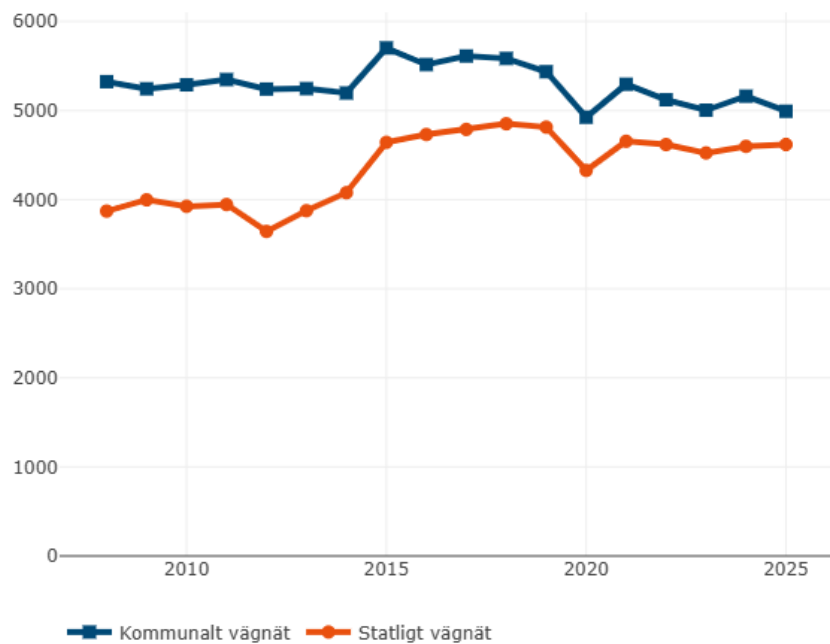
**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Trafikarbete

Sedan 2008 har trafikarbetet varit i stort sett oförändrat på de kommunala vägarna medan det har ökat på de statliga vägarna

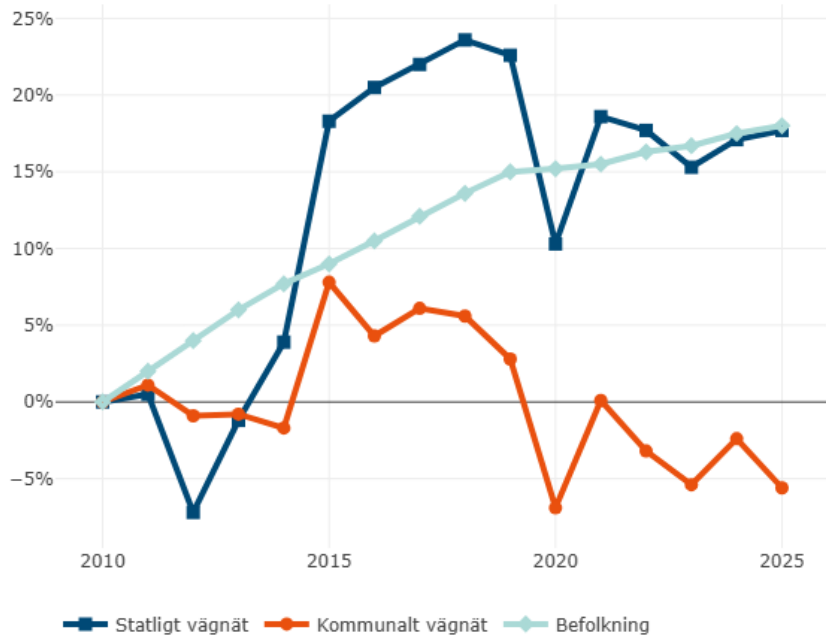
under samma period. Det totala trafikarbetet med motorfordon (lätta och tunga) på statliga vägar inom Stockholms stad ökade med cirka 0.5 procent mellan år 2024 och 2025 (figur 14). På det kommunala vägnätet inom Stockholms stad minskade trafikarbetet under 2025 med cirka tre procent jämfört med föregående år.



Figur 14: Utveckling av trafikarbete (1000-tal fordonskilometer) per medelvardagsdygn i det statliga och kommunala vägnätet inom Stockholms stads gränser.

### Trafikarbete i förhållande till befolkningsutvecklingen

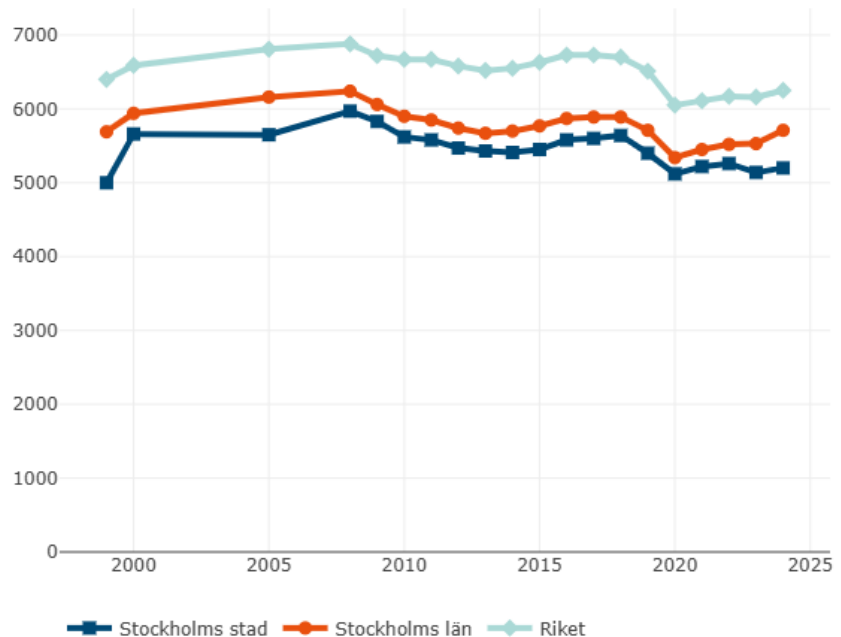
Utvecklingen av trafiken på det statliga vägnätet inom Stockholms stad fluktuerar mellan olika år, men följer över tid (basår 2010) befolkningsutvecklingen (figur 15). Trafikarbetet på det kommunala vägnätet har dock minskat över tid trots en ökande befolkning. Det kan tolkas som en tydlig indikator på att transportsystemets utformning och de prioriteringar som staden gör har en effekt på resandet som i allt högre grad sker på annat sätt än med bil.



Figur 15: Utveckling av befolkningen och trafikarbetet längs det statliga och kommunala vägnätet inom Stockholm stads gränser relativt till basår 2010.

### Körsträckor

Körsträckorna är relativt konstanta över tid men ligger fortfarande under nivåerna från innan pandemin (figur 16). Generellt körs bilar som är registrerade i länet eller övriga Sverige längre sträckor jämfört med de som är registrerade i Stockholm. Detta är naturligt givet sämre möjligheter att resa kollektivt och längre avstånd på fler ställen utanför Stockholms stad. Data för körsträckorna kommer med ett års eftersläpning och har uppdaterats till och med år 2024.

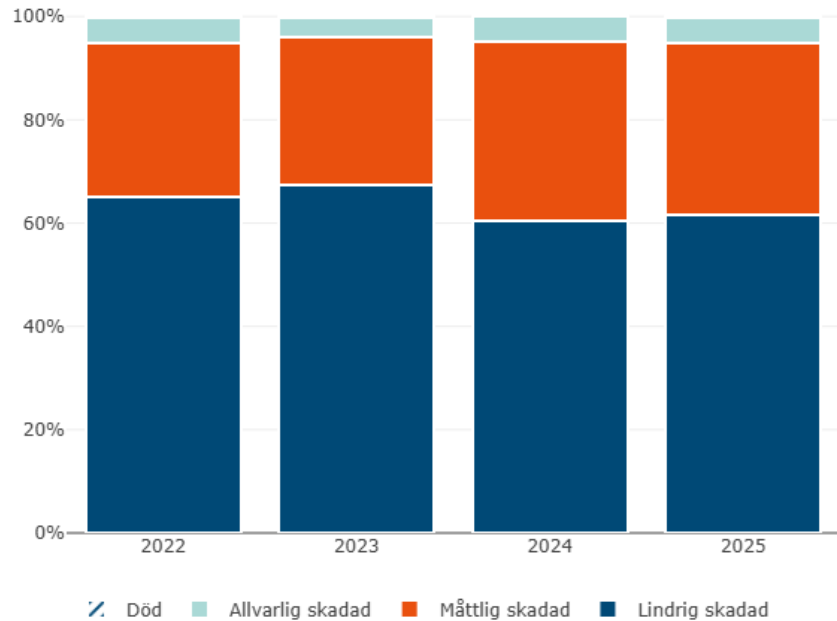


Figur 16: Utveckling av körsträckor (mil) per år för invånare i Stockholms stad.

### Trafikolyckor

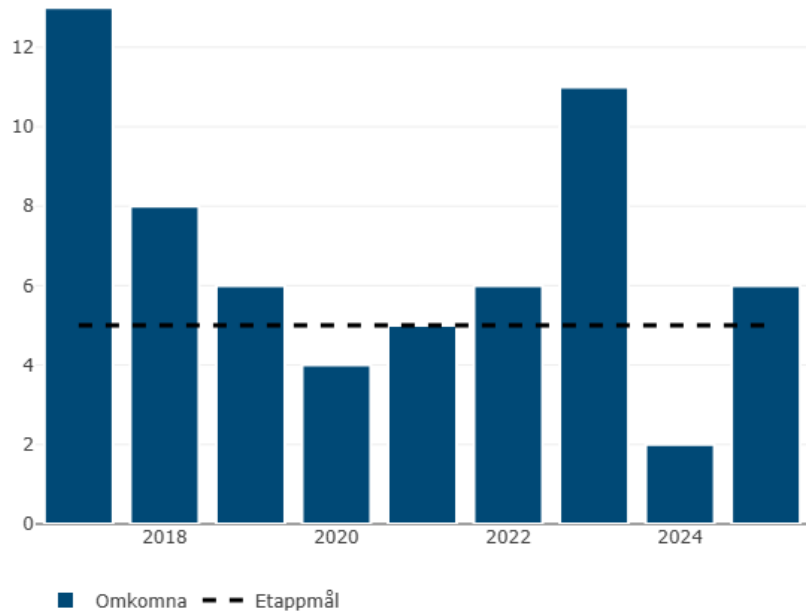
Ett långsiktigt systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet, exempelvis hastighetsbegränsande åtgärder, ökad kvalitet på driftsåtgärder och säkrare fordon, påverkar utvecklingen av antalet skadade och omkomna i vägtrafiken. Utvecklingen påverkas även av omvärldsfaktorer som exempelvis trafikökningar och vädervariationer men också av slumpvis variation. Framförallt för antalet omkomna och allvarligt skadade kan den slumpvisa variationen vara av större betydelse eftersom det rör sig om ett relativt litet antal personer. Utfallet påverkas också av polisens och sjukhusens rapporteringsgrad vilken kan skilja sig åt mellan åren. Analyserna av olycksutvecklingen är geografiskt avgränsade till Stockholms stad, både på kommunal och statlig väg.

Under 2025 registrerades totalt 5 180 trafikolyckor inom Stockholms stad (figur 17). I dessa olyckor skadades 5 191 personer som kan jämföras med 4 720 registrerade året innan.



Figur 17: Antalet skadade personer i Stockholms stad, fördelat på skadegrad enligt skademåttet ISS (Injury Severity Score).

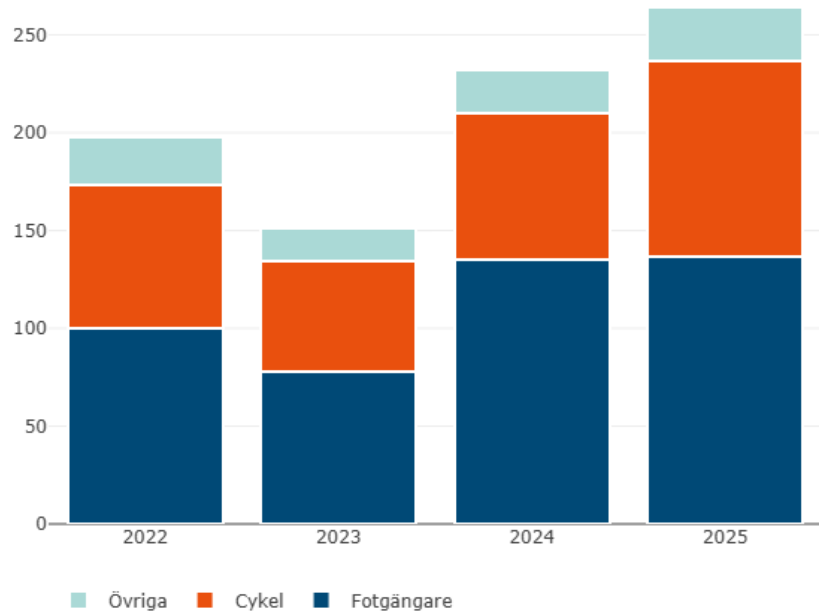
Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär en halvering av antalet omkomna, från medelvärdet för åren 2017–2019 till år 2030. Motsvarande halveringsmål för Stockholms stad innebär ett etappmål om högst fem omkomna år 2030. Under 2025 omkom totalt 6 personer i trafikolyckor (figur 18). Antalet omkomna är få och varierar mellan enstaka år. Vissa år har stuckit ut med betydligt fler omkomna.



Figur 18: Utveckling av antal omkomna i Stockholms stad per år med etappmål för år 2030.

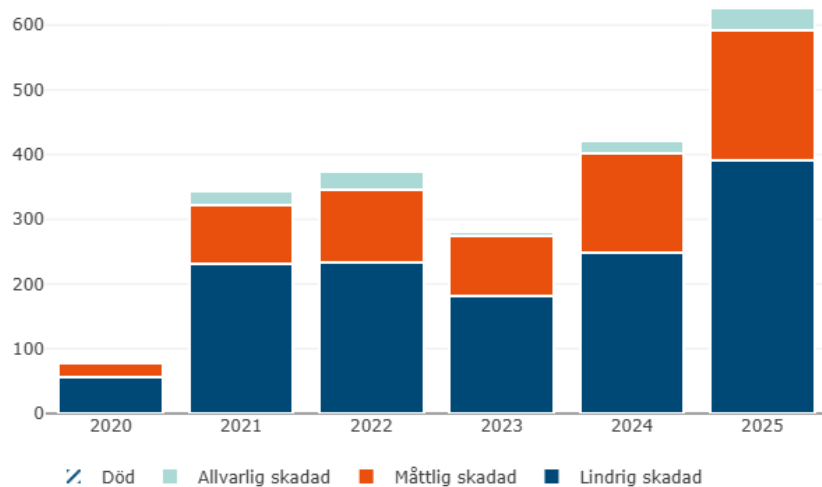
De nationella och aktörsgemensamma målen för allvarligt skadade, som staden ska bidra till, avser en 25-procentig minskning från medelvärdet för åren 2017–2019 till år 2030. De brister som finns i sjukhusens inrapportering, inte minst för allvarligt skadade, och som bland annat omfattar åren 2017-2019, innebär att det för Stockholms stad inte är möjligt att fastställa utgångsvärden och således inte heller etappmål för 2030.

Under 2025 skadades 264 personer allvarligt i trafikrelaterade olyckor inom Stockholms stad. Detta motsvarar en ökning med 32 personer jämfört med året innan (figur 19). Majoriteten av de som ådrog sig allvarliga skador i en trafikolycka under 2025 var antingen en fotgängare (137) eller cyklist (100). Cykelkategorin inkluderar allvarligt skadade inom underkategorierna cykel, elrullstol, eldrivet enpersonsfordon (framförallt elsparecykel) och elcykel.



*Figur 19: Utveckling av antal allvarligt skadade i Stockholms stad per trafikantgrupp och år. Kategorierna cykel och fotgängare handlar om så kallade "singelolyckor" där ingen annan trafikantgrupp ingår i olyckan. Alla andra kombinationer av olyckor ingår i kategorin "Övriga". I kategorin "cykel" ingår även elrullstol, eldrivet enpersonsfordon som elsparkcykel.*

Den stora ökningen av allvarligt skadade inom kategorin cykel beror främst på ett ökat antal olyckor med elsparkcyklar men sjukhusens rapporteringsgrad har också betydelse.



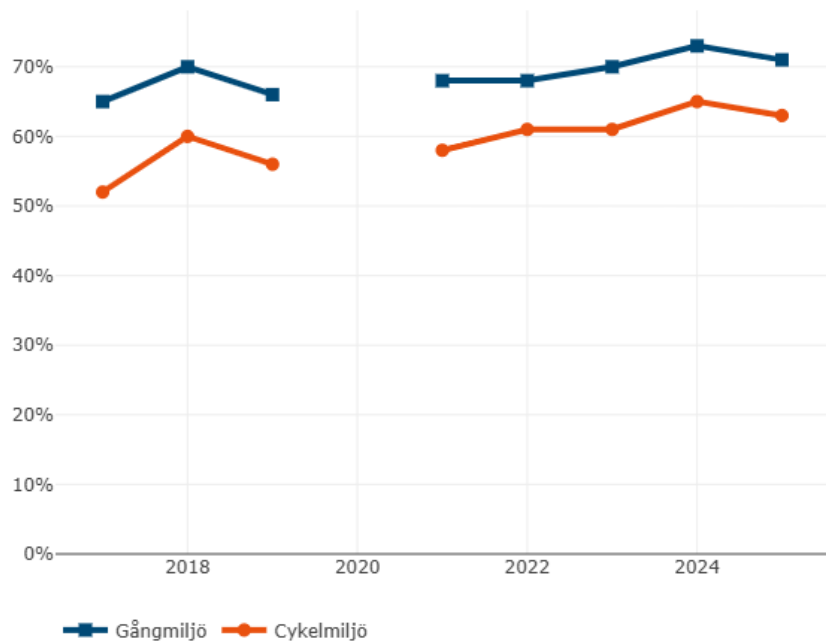
*Figur 20: Antal skadade elsparkcyklister*

## Upplevd trafiksäkerhet och trygghet

Transportsystemet behöver bidra till en socialt hållbar stad genom att erbjuda jämlik tillgänglighet till det offentliga rummet samt säkerhet och trygghet för alla stockholmare och besökare. Det är viktigt att skilja mellan en individs upplevelse av sin egen säkerhet (trygghet) och den faktiska risken för att till exempel råka ut för en olycka eller utsättas för ett brott. Både upplevd och faktisk säkerhet kan hindra människor från att exempelvis använda det offentliga rummet eller vissa färdmedel.

### Upplevd trafiksäkerhet

71 procent av stockholmarna uppgav 2025 att de upplever att trafikmiljön i stadsdelen är säker för gående och runt 63 procent att den är säker för cyklister. Utvecklingen över tid pekar mot att allt fler upplever trafikmiljön som säker (figur 21).



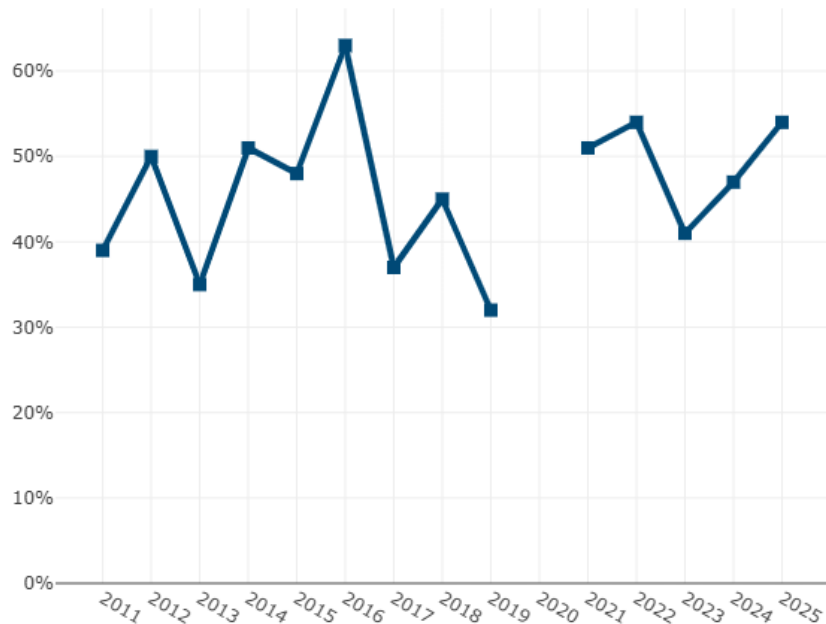
Figur 21: Utveckling av andelen stockholmare som upplever att trafikmiljön är säker för gående respektive cyklister. Under 2020 genomfördes ingen medborgarundersökning på grund av covid-19-pandemin.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Upplevelsen av gatudriften

År 2025 var 54 procent av stockholmarna nöjda med snöröjning och sandning av gator och gångvägar i sin stadsdel vilket är i linje med tidigare år (figur 22). Nöjdheten påverkas delvis också av vilka vinterförhållanden som råder under året och en mild vinter kan därmed innebära nöjdare stockholmare.



Figur 22: Utveckling av andelen stockholmare som är nöjda med snöröjning och sandning av gator och gångvägar i sin stadsdel.

### Evenemang och vistelse i det offentliga rummet

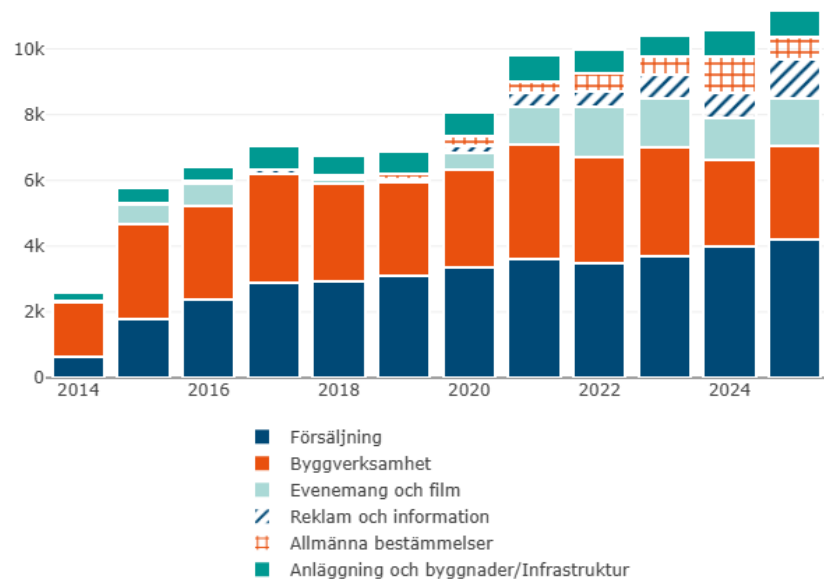
Stockholms gator är inte enbart till för förflyttning utan utgör också en central del av stadens offentliga rum. Gaturummen är platser där människor kan mötas, vistas och ta del av stadslivet. När gator utformas med hänsyn till vistelsevärden och människors behov, och inte enbart för trafikflöden, stärks deras funktion som sociala arenor. Ett levande vardagsliv i det offentliga rummet bidrar till trygghet och social dynamik vilket också kan stärka förutsättningarna för att fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt.

Gatans roll som vistelseplats har blivit viktigare i takt med en växande förväntan på attraktiva offentliga miljöer där människor vill stanna, umgås och ta del av stadens utbud. Kvaliteter som god gestaltning, tillgång till grönska och möjligheter till aktiviteter bidrar till att gator fungerar som sociala mötesplatser och stärker stadslivet men dessa kvalitativa aspekter är dock svåra att översätta till kvantitativa mått och behandlas därför inte närmare i denna rapport.

En indikator på utvecklingen av stadens offentliga rum är det ökade antalet sommarplatser som görs inom ramen för Levande Stockholm. År 2015 fanns två sommargåtor i Stockholm och till

sommaren 2026 planerasantalet utökas till ett 60-tal platser. Det är också en ökning jämfört med förra årets 52 platser.

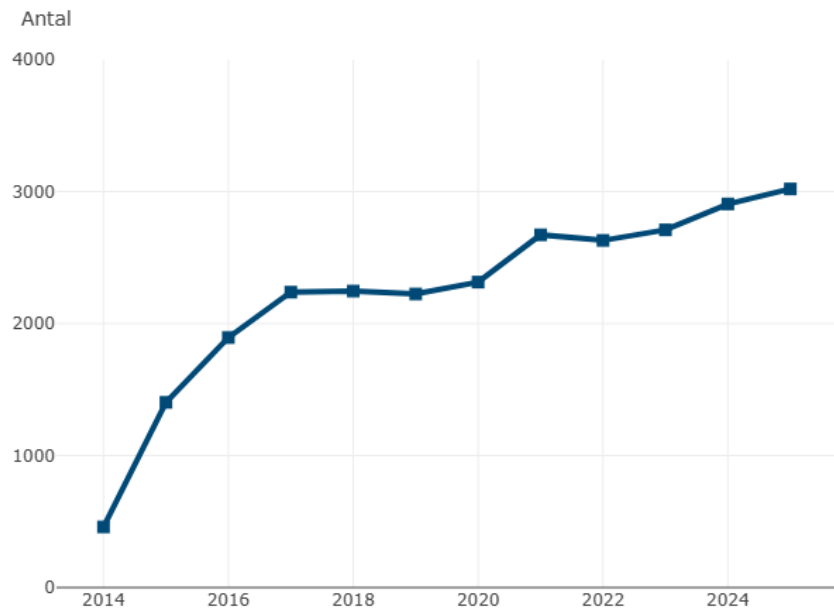
En annan indikator är hur många som vill använda det offentliga rummet till olika aktiviteter. Antalet inkomna ärenden om markupplåtelser har kontinuerligt ökat sedan 2014.



Figur 23: Antal tillståndsärenden per kategori mellan åren 2014-2025.

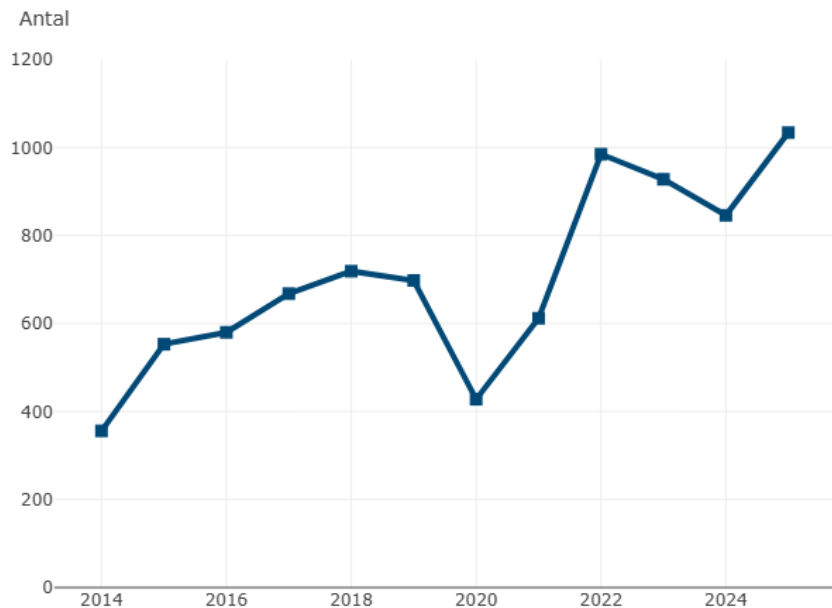
### Uteserveringar

Antalet beviljade tillstånd om uteserveringar har fördubblats de senaste tio åren och utvecklingen fortsätter uppåt. Under 2025 beviljades 3 020 tillstånd för serveringsyta, uteservering eller veranda inom Stockholms stad jämfört med 2 906 tillstånd året innan. Det motsvarar en ökning med cirka fyra procent.



Figur 24: Antal beviljade tillståndsansökningar med kategori "serveringsyta", "uteservering" eller "veranda" i Stockholms stad.

Över tid har även tillstånden för olika evenemang ökat i staden även om det flukturerar något mer mellan åren. Under 2025 beviljades 1 034 evenemang vilket var det högsta som hittills noterats.



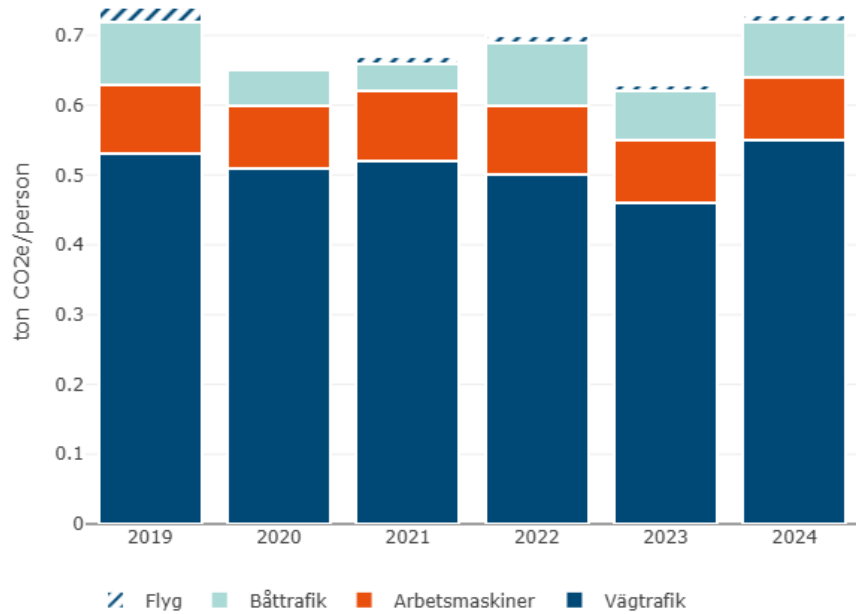
Figur 26: Antal beviljade tillståndsårenden med kategori "evenemang".

## Trender

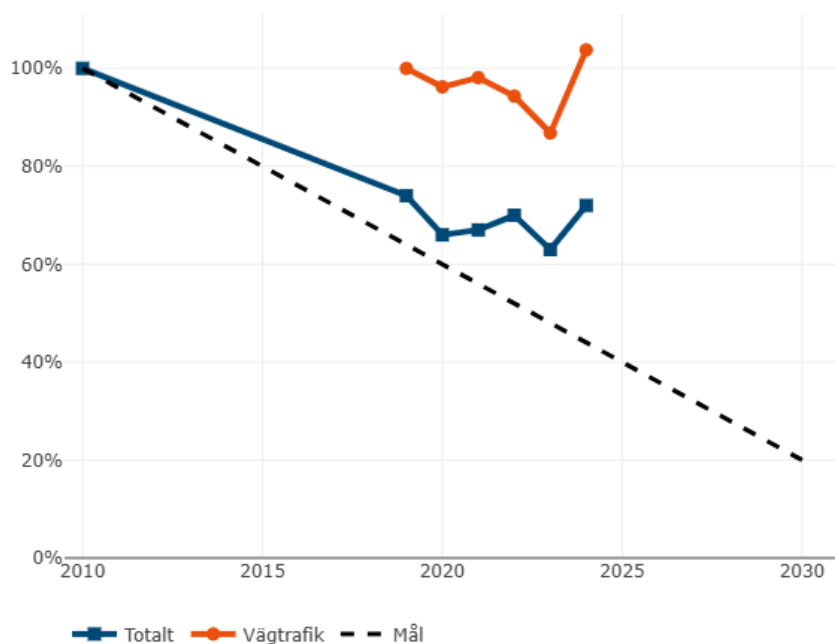
Miljöprogrammet sätter övergripande mål för stadens miljö- och klimatarbete vilket även har bäring på transportsystemets utveckling. I framkomlighetsstrategin och underliggande planer anges mål och strategisk inriktning för resande och vistelse i olika delar av staden och transportsystemet. Även direkta uppdrag i budgeten påverkar utvecklingen. Här redogörs för hur utvecklingen ser ut i relation till de övergripande målen, uppdragen och inriktningarna.

## Växthusgasutsläpp från transportsektorn

Statistiken över transportsektorns växthusgasutsläpp bygger delvis på underlag som ännu inte finns tillgängliga för 2025. År 2024, då trafikarbetet ökade, uppgick växthusgasutsläppen från vägtrafiken inom Stockholms stads gränser till 0,55 ton per invånare. Det motsvarar en ökning med fyra procent jämfört med basåret 2010 (figur 27). Utsläppen per invånare låg 0,28 ton över det uppsatta målet, vilket motsvarar en skillnad på 28 procentenheter jämfört med basåret (figur 28). Under 2025 har ökningen av trafikarbetet avstannat och en svag minskning kan urskiljas vilket borde medföra att även växthusgasutsläppen minskade under 2025.



Figur 27: Utveckling av växthusgaser från olika transportsektorer inom Stockholms stads geografiska gränser åren 2019-2024. Utsläpp redovisas som ton koldioxidekvivalenter per invånare, ton CO<sub>2</sub>-ekv. Observera att datakällan uppdateras med ett års eftersläpning och utsläppen för 2024 är de senaste tillgängliga.

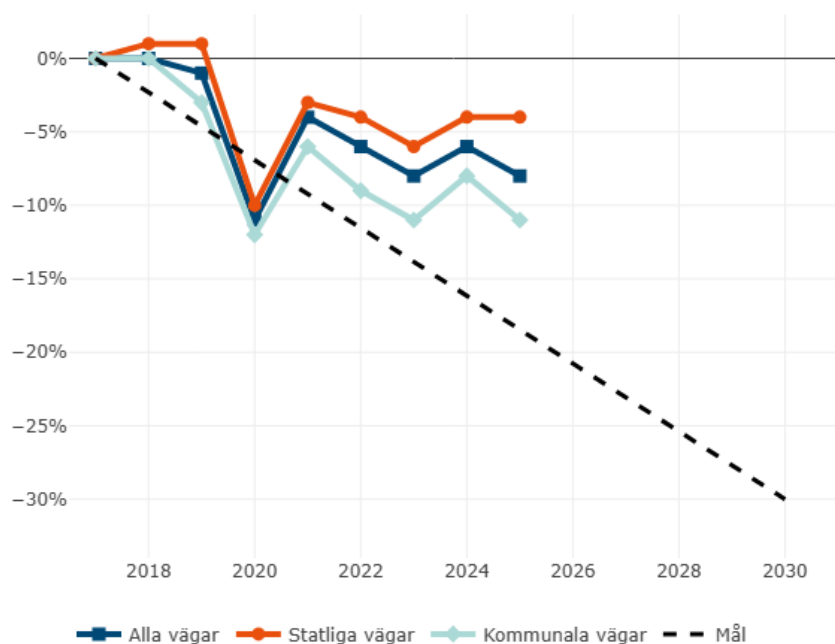


Figur 28: Utvecklingen av växthusgasutsläpp från vägtrafik och hela transportsektorn i relation till stadens mål: CO<sub>2</sub>-ekv ska minska med 80 procent

till år 2030 jämfört med år 2010. Observera att datakällan uppdateras med ett års eftersläpning och utsläppen för 2024 är de senaste tillgängliga.

### Biltrafikminskning

Trafikarbetet definieras som summan av körsträckorna för samtliga fordon inom kommunens gränser. Vid utgången av 2025 hade trafikarbetet minskat med åtta procent jämfört med 2017 (figur 29). Jämfört med föregående år minskade trafikarbetet med 2 procentenheter. Om den genomsnittliga årliga minskningstakten på 0,9 procent består, skulle biltrafikarbetet enligt en linjär framskrivning minska med totalt 12 procent till år 2030 jämfört med 2017. Detta kan komma att påverkas av läget i omvärlden och drivmedelspriser framöver.



Figur 29: Utveckling av trafikarbete relativt till basår 2017 i relation till stadens mål att minska trafikarbete med 30 procent inom stadens geografiska gränser för olika vägnät. Den svarta streckade linjen visar en linjär minskning år för år för att nå 30-procentmålet år 2030, enligt Stockholms stads Klimathandlingsplan 2030.

### Hållbara, yteffektiva färdmedel

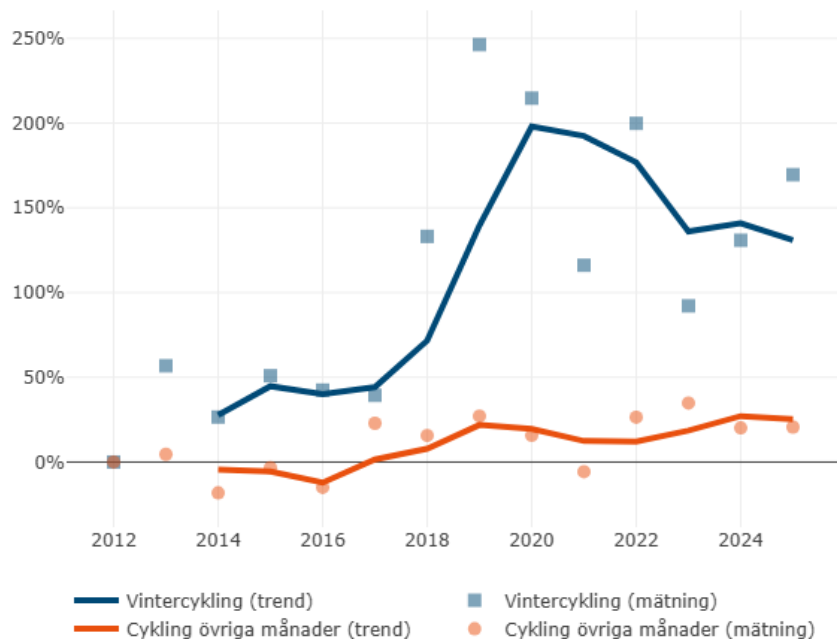
Genom att prioritera kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik styr staden mot övergripande mål om minskade klimatutsläpp, förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum i enlighet med Framkomlighetsstrategin.

För resandet till och från innerstaden är den långsiktiga trenden tydlig. Cykel och kollektivtrafik ökar medan biltrafiken minskar sett över den senaste 20-årsperioden.

### Vintercykling

I stadens cykelplan, Cykelstaden, anges målet om att vintercyklingen ska öka i samma takt som, eller mer än, cyklingen under övriga året. Figur 30 illustrerar en jämförelse mellan cykling under vintermånaderna (november till februari) och övriga månader.

Cyklingen under vintermånaden (november - februari) påverkas av hur kalla och snörika vintrarna är som speglas i den starka variation mellan åren. Trenden sedan början av tidsserien visar att cyklingen under vintermånaden har utvecklats mer än cyklingen under resten av året. Trendenlinjen för vintern 2025 visar att 131 procent fler cyklade än vid start av mätningen. För cyklingen under resten av året var motsvarande resultat 25 procent.



Figur 30: Utveckling av cykling i Stockholms stad under vintersäsongen (november till februari) och alla andra månader relativt till bassäsong 2013/2014. Trenden visar 3-årsmedel som jämnar variationen mellan årsmätningar och är en mer robust beskrivning av den faktiska utvecklingen.

### Framkomlighet

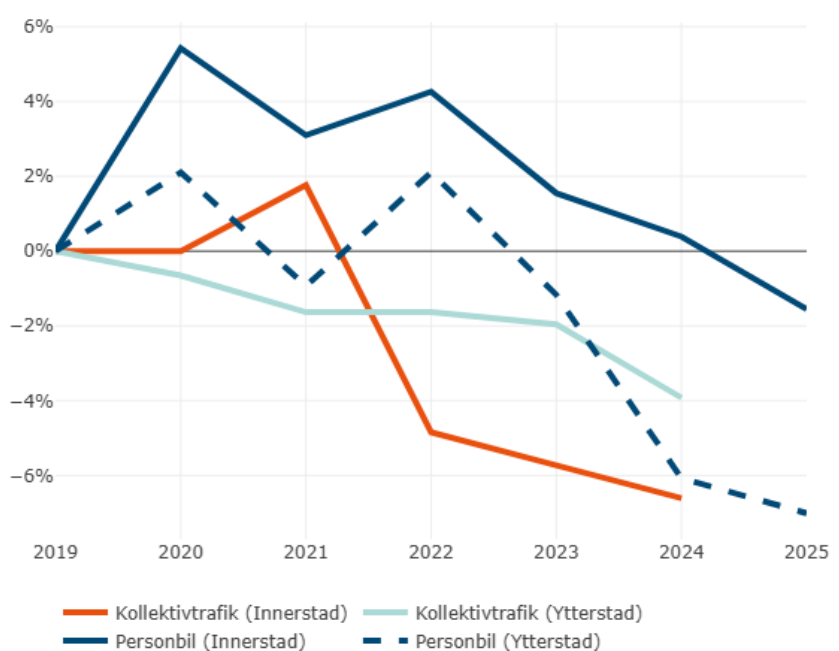
Framkomlighetsstrategin anger att pålitligheten ska öka för samtliga trafikanter och framkomligheten ska förbättras för kapacitetsstarka och samhällsviktiga transporter. Figur 31 visar att busstrafikens medelhastighet har minskat med sju procent i Stockholms innerstad

mellan åren 2019 och 2024. Det motsvarar en minskning med 1,5 km/tim. I ytterstaden har medelhastigheten minskat med fyra procent inom samma period vilket motsvarar en minskning med 1,2 km/tim. Data för 2025 har ännu inte sammanställts men inget tyder på att medelhastigheten skulle ha ökat.

Medelhastigheten för personbilar i innerstaden varierar mellan minus 2 procent och plus 5 procent jämfört med basår 2019. Sedan år 2022 har medelhastigheten minskat för personbilar både i innerstaden och ytterstaden.

Lägre hastigheter är en naturlig följd av en mer komplex stadsmiljö där staden eftersträvar ökat stadsliv med levande bostadsområden och fler uteserveringar. Det genererar inte bara fler gående som vill korsa gator utan också ett ökat behov av godstransporter, vilket har en påverkan på bussens medelhastighet. Även ojämn trafikrytm, tidtabellsläggning och perioder av blandtrafik, exempelvis vid vägarbeten, kan bidra.

Frågan om framkomlighet och än mer pålitlighet är dock fortsatt central och staden kan påverka genom ytterligare åtgärder för busstrafiken.



Figur 31: Utveckling av framkomlighet (medelhastighet) för personbilar och kollektivtrafiken med buss uppdelat på innerstad och ytterstad relativt till basår 2019. *Observera att data för kollektivtrafiken saknas för 2025.*

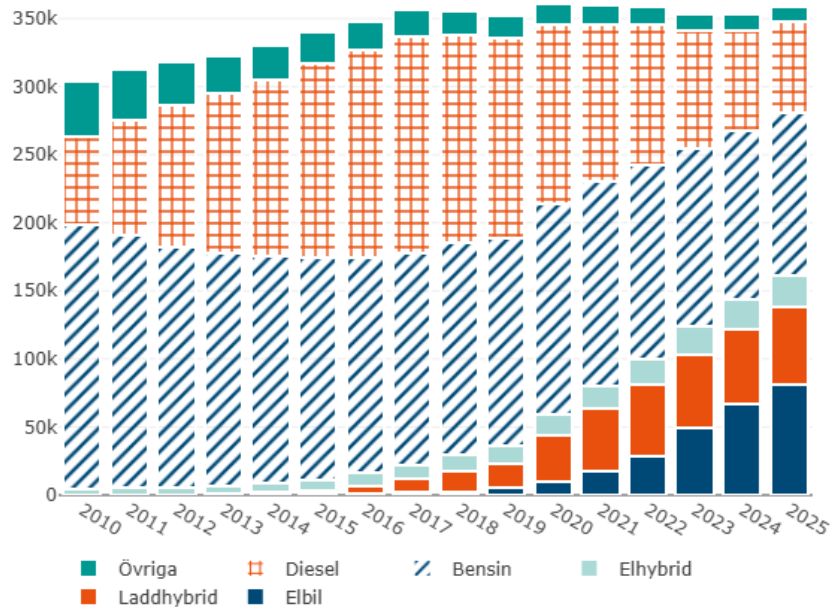
### Omställning av fordonsflottan

Fordonsflottans sammansättning och andelen eldrivna fordon som körs på stadens gator påverkar också möjligheterna att nå målen i Klimathandlingsplanen om 80 procent minskade utsläpp från transportsektorn och en utsläppsfri innerstad till 2030. I budgeten för 2025 anges även målet att samtliga godstransporter i innerstaden ska vara elektrifierade senast år 2030.

I arbetet med framtagandet av Klimathandlingsplanen gjordes bedömningen att förutsatt att biltrafiken minskade med 30 procent behöver 80 procent av personbilarna, drygt 50 procent av de lätta lastbilarna och 20 procent av de tunga lastbilarnas vara laddbara år 2030 för att målet ska nås.

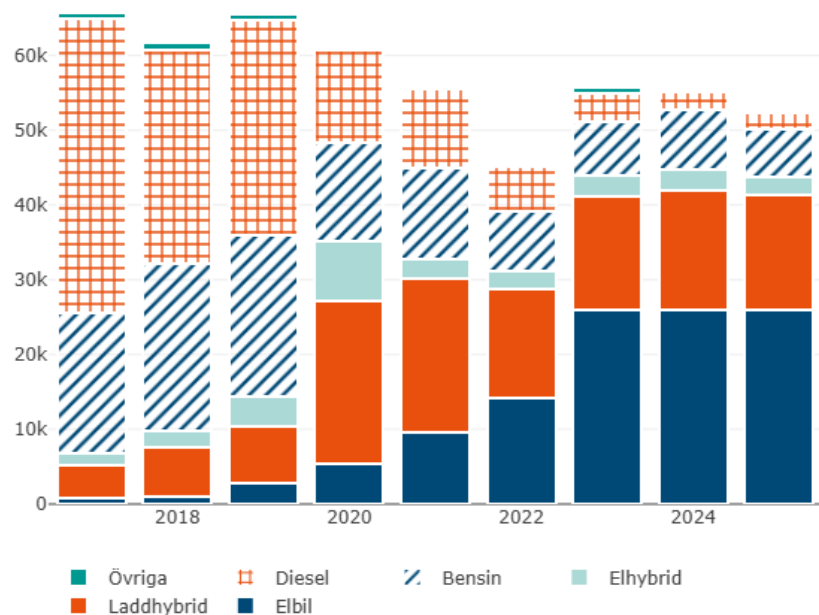
### Personbilar

Under 2025 ökade antalet laddbara personbilar (elbil och laddhybrid) i staden till drygt 140 000 vilket var en 14 procentig ökning mot året innan (figur 32). Totalt var därmed ungefär 39 procent av alla bilar i trafik i staden laddbara. Av alla laddbara personbilar i Sverige fanns 17 procent i Stockholms stad. Värt att notera är dock att leasade bilar kan vara skrivna i Stockholm där företaget har sitt huvudkontor, samtidigt som de fysiskt befinner sig på en annan plats i landet.



Figur 32: Utveckling av personbilsflottan (antal fordon) i Stockholms stad fördelat på olika drivlinor.

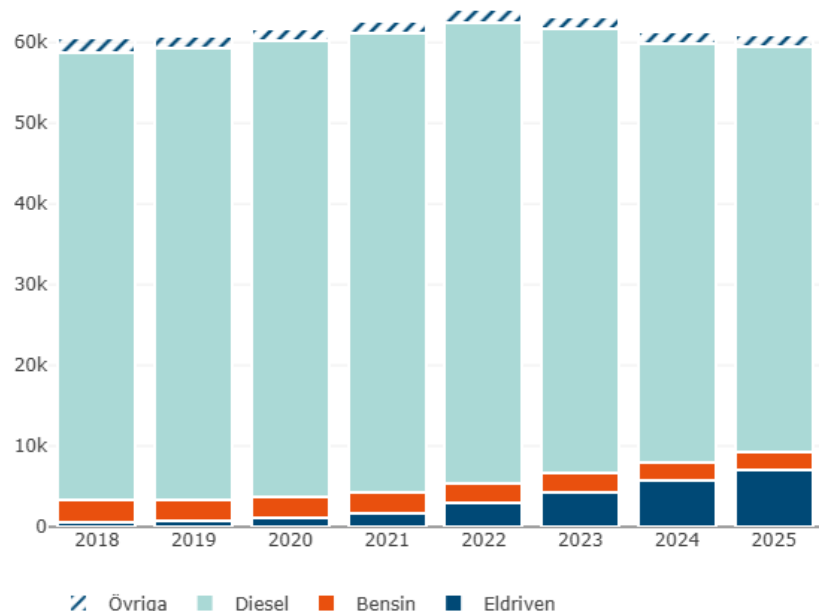
År 2025 var drygt 50 procent av alla nyregistrerade personbilar i Stockholms stad fullelektriska och ytterligare drygt 30 procent var laddhybrider (figur 33). Andelen laddbara personbilar av alla nyregistrerade personbilar har ökat med tre procent mellan 2024 och 2025.



Figur 33: Utveckling av nyregistrerade personbilar med olika drivlinor i Stockholms stad.

### Lastbilar

I slutet av 2025 fanns 7 073 helt eldrivna lätta lastbilar i trafik i Stockholms stad (figur 34). Detta motsvarade 12 procent av den totala lätta lastbilsflottan i staden. Jämfört med föregående år var det en ökning med 22 procent. År 2025 fanns det 466 lätta lastbilar som var elhybrider eller laddhybrider. Det motsvarade 0,76 procent av alla lätta lastbilar registrerade i Stockholms stad.



Figur 34: Utveckling av den lätta lastbilsflottan i Stockholms stad fördelat på olika drivlinor. Elhybrider och laddhybrider ingår i "Övriga".

Elektrifieringen av de tunga lastbilarna är ännu förhållandevis tidigt i utvecklingen men med en hög procentuell tillväxt. I slutet av 2025 fanns 373 helt eldrivna tunga lastbilar i trafik i Stockholms stad. Det motsvarar cirka sex procent av den tunga fordonsflottan i staden och utgör en ökning med 178 procent jämfört med föregående år.

### Publik laddinfrastruktur

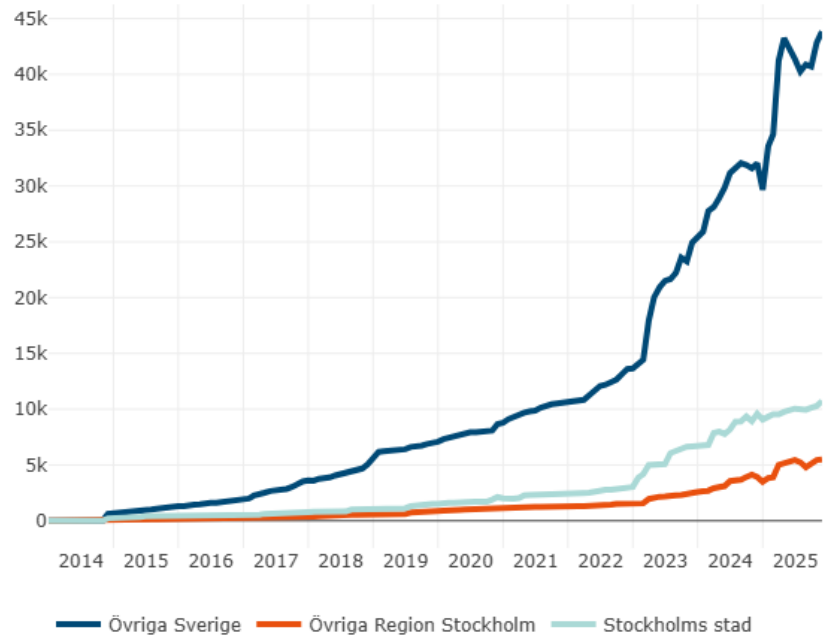
Mål och indikatorer för laddinfrastrukturens utveckling finns i Stockholm stads budget 2025. Där anges bland annat att Stockholm parkering ska fortsätta utbyggnaden av laddinfrastruktur enligt stadens målsättning om 100 procent laddplatser i egna anläggningar till år 2026 (redan uppnått), samt 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor till år 2030. Observera att figur 35 visar all

laddinfrastruktur som finns i kommunen, alltså inte bara den laddinfrastruktur som har installerats av och i samverkan med Stockholms stad.

Trafikkontorets mål för laddinfrastruktur på gatumark är att det ska finnas 2 800 platser vid slutet av 2026. Vid årsskiftet 2025-2026 fanns det 2 337 stycken.

Vid slutet av 2025 fanns det 10 733 publika laddplatser inom Stockholms stads gränser vilket motsvarar en ökning med 11 procent jämfört med året innan (figur 35). Av dessa fanns 5 353 laddplatser i Stockholm Parkerings anläggningar vilket motsvarar 50 procent av de publika laddplatser inom Stockholms stads gränser och 2 337 laddplatser finns på gatumark vilket motsvarar en ökning med cirka 9 procent jämfört med föregående år (2 155 laddpunkter år 2024).

Utbyggnaden av infrastrukturen återspeglas i användningen. Under 2025 genomfördes totalt 609 810 laddsessioner på gatumark i Stockholm, en ökning med omkring 12 procent jämfört med 2024. Den totala levererade energimängden uppgick till cirka 13,5 miljoner kWh, vilket motsvarar en ökning om 14 procent. Av den totala energimängden stod normalladdning för cirka 7,8 miljoner kWh och snabbladdning för cirka 5,7 miljoner kWh. Sammantaget indikerar utvecklingen att utbyggnaden av laddinfrastruktur sker i takt med att behovet ökar.



Figur 35: Utveckling av publik laddinfrastruktur (antal laddplatser) i Stockholms stad, övriga regionen och övriga Sverige. Observera att figuren visar all laddinfrastruktur som finns i kommunen, alltså inte bara den laddinfrastruktur som har installerats av och i samverkan med Stockholms stad.

## Analys och slutsatser

### Hållbara yteffektiva färdmedel

Distansarbetet som ökade kraftigt under pandemin fortsätter att påverka resandet i Stockholm men förefaller senaste åren ha stabiliserats på en varaktig nivå. Ungefär 50 procent av de förvärvsarbetande anger att de har möjlighet att arbeta hemifrån minst en dag i veckan och merparten av dessa arbetar på distans minst två dagar per vecka. Den tydligaste effekten syns i kollektivtrafiken där resandet minskade kraftigt under pandemin men har därefter succesivt återhämtat sig under flera år. En möjlig konsekvens är att andelen personer som enbart reser med kollektivtrafik minskar samtidigt som de som växlar mellan bil och kollektivtrafik ökar något vilket även kan hänga ihop med distansarbete och målpunkter för fritidsresor. Därför finns det ett ökat behov framgent att öka kunskapen om fritidsresandet samt vilka verktyg som finns för att utveckla hållbara resalternativ för det förändrade fritidsresandet.

Det ökade distansarbetet kan även påverka utfallet i gångmätningarna. Samtidigt är det inte självklart att gångresorna faktiskt har minskat. Distansarbetet kan istället ha förändrat resandets karaktär med färre arbetsresor men fler lokala resor under

dagen, exempelvis för service, fritid och kortare ärenden i närområdet. Detta kan innebära att gångresor i större utsträckning sker i rekreativt syfte eller till lokala centrum och bostadsnära miljöer snarare än i traditionella pendlingsstråk.

Kollektivtrafiken utgör i egenskap av sin storlek stommen i stadens transportsystem och omhändertar de största resandeflödena. Den fortsatta befolkningsökningen i Stockholm och länet bedöms bidra till att kollektivtrafiken på längre sikt kommer att återhämta sig med fler resenärer än jämförelseåret 2019. För att möta denna utveckling och styra mot regionens mål för kollektivtrafiken planerar trafikförvaltningen att lägga tillbaka trafik som drogs in under sommaren 2024 i takt med att ekonomin tillåter, expressbusslinje 5 infördes i augusti 2025 och nya tunnelbanesträckningar är under utbyggnad.

### **Framkomlighet**

Att antalet påstigande i busstrafiken har minskat under de senaste åren hänger troligen främst ihop med ökat distansarbete snarare än med försämrad framkomlighet för bussarna. Stockholm är den del av landet där störst andel av befolkningen kan arbeta på distans.

Busstrafikens framkomlighet, mätt som genomsnittlig hastighet, påverkas av flera olika faktorer i stadsmiljön. Trängsel, signalprioritering, hållplatsuppehåll och trafikstörningar har stor betydelse för resenärernas upplevelse av framkomlighet och punktlighet, och är faktorer som staden kan påverka genom ytterligare åtgärder. Samtidigt påverkas busstrafikens attraktivitet även av trafikeringsupplägg, tidtabellplanering samt avtalsförhållanden mellan regionen och bussoperatörerna. Mot denna bakgrund är frågan om framkomlighet, och än mer trafikens pålitlighet, fortsatt central.

Under senare år har staden, i och med genomförandet av hastighetsplanerna, sänkt tillåten hastighet på flera av stadens huvudgator. Det kan ha bidragit till en lägre medelhastighet för fordonstrafiken i staden och på vissa sträckor även påverkat busstrafikens medelhastighet. Kontorets bedömning är dock att busstrafikens framkomlighet inte har påverkats i någon större utsträckning enbart till följd av de sänkta hastighetsgränserna. En lägre hastighet för busstrafiken kan också vara en naturlig följd av en mer komplex stadsmiljö, där staden eftersträvar ökat stadsliv med levande bottenvåningar och fler uteserveringar. Det medför fler

gående i gaturummet, ett ökat behov av varuleveranser och sammantaget fler anspråk på gatans utrymme, vilket kan påverka busstrafikens framkomlighet. Låga hastigheter är en viktig åtgärd för att minska antalet trafikolyckor och allvarlighetsgraden för dem som ändå inträffar. De bidrar också till en tryggare och mer attraktiv stadsmiljö för gående och cyklister, vilket är en central del av stadens mål. Även kollektivtrafikresenärer är gående eller cyklister på väg till och från hållplatsen.

### **Cyklingen fortsätter att öka**

Cyklingen fortsätter att öka i Stockholm liksom i många svenska och europeiska städer, vilket är en del av en långsiktig trend mot mer yteffektiva och klimatsmarta transportmedel. Utbyggnad av cykelinfrastruktur, fler separerade cykelbanor och ökad prioritering av cykeltrafik i staden har troligtvis också bidragit till utvecklingen.

Under de senaste fem åren har ökningen av antalet cyklister främst skett över Saltsjö Mälarsnittet medan cyklingen över innerstadsnittet har varit relativt konstant. Orsakerna är svåra att fastställa, men möjliga förklaringar är förändrade resmönster i staden, ökad användning av elcykel samt förbättrade stråk och passager över Saltsjö Mälarsnittet.

Den vanligaste orsaken till att människor avstår från att cykla är att trafikmiljön inte upplevs som tillräckligt säker. Infrastruktur som separerar cyklister från andra trafikslag, medger omkörning och är utformad med hänsyn till olika typer av cyklister kan därför bidra till att fler väljer cykeln.

Cykling är också det trafikslag som påverkas mest av väderförhållanden. Mätningarna visar tydligt att regninga dagar samt perioder med vinterväglag och minusgrader leder till att färre väljer cykeln. Samtidigt bedömer kontoret att det finns potential att öka vintercyklingen ytterligare. Med rätt utrustad cykel och utökad vinterdrift kan förutsättningarna förbättras för att fler ska välja cykeln även under vinterhalvåret.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### **Biltrafiken minskar åter**

Efter en tillfällig ökning av biltrafikarbetet under 2024 visar de senaste mätningarna att biltrafiken åter minskar på det kommunala vägnätet. Skillnaderna är dock små och ligger inom felmarginalen varför alltför långtgående slutsatser bör undvikas. Utvecklingen kan ha flera förklaringar. Stadens arbete med att stärka förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik innebär också att utrymmet för

biltrafik successivt minskar, vilket kan bidra till förändrade resvanor. Även den pågående oron i omvärlden, med stigande drivmedelspriser som följd, kan påverka biltrafikarbetets utveckling under kommande år.

En viktig utveckling att följa är hur den ökande elbilsandelen påverkar trafikarbetet. Nyligen publicerade data visar att elbilar i genomsnitt körs längre sträckor. Detta syns ännu inte tydligt i trafiken i Stockholm, men är en faktor som kan få ökad betydelse över tid.

### **Elsparncyklar – större användning över året**

Användningen av elsparkcyklar fortsätter att öka och avspeglas i allt högre grad i stadens trafikmätningar. En möjlig förklaring är att trafikslaget har blivit en mer etablerad del av stadens transportsystem.

Tidigare var användningen starkt säsongsberoende och koncentrerad till sommarmånaderna. I takt med att fordonen har blivit mer robusta och tjänsterna mer integrerade i det dagliga resandet används elsparkcyklar i större utsträckning även under andra delar av året. Samtidigt kan väderförhållanden, som mildare, vintrar påverka hur lång tid på året de används.

Ökningen märks även i olycksstatistiken. Sjukhusen rapporterar ett ökande antal olyckor kopplade till elsparkcyklar, vilket delvis kan förklaras av att fler använder trafikslaget. Denna utveckling ställer krav på fortsatt utveckling av infrastruktur, regelverk, regelefterlevnad och trafiksäkerhetsåtgärder.

### **Vägen mot klimatmålen**

Efter en uppgång i koldioxidutsläppen från vägtrafiken föregående år finns det tecken på att utvecklingen åter kan vara på väg åt rätt håll, dock kommer uppgifter för 2025 att finnas tillgängliga först senare under 2026. Trafikarbetet i Stockholm minskar samtidigt som andelen elbilar och laddhybrider i fordonsflottan fortsätter att öka.

Vid slutet av 2025 fanns omkring 140 000 laddbara personbilar i Stockholm, vilket motsvarar ungefär 39 procent av den totala personbilsflottan. Samtidigt utgör laddbara bilar nästan 80 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm, vilket visar att elektrifieringen av fordonsflottan fortsätter. Samma positiva utveckling syns för lastbilar.

Samtidigt innebär uppgången i utsläpp från vägtrafiken föregående år att målet om en 80-procentig minskning till 2010-2030 blir allt svårare att nå. Bedömningar på nationell nivå pekar på att den nuvarande takten i utsläppsminskningen sannolikt inte räcker för att uppnå transportsektorns klimatmål utan ytterligare åtgärder<sup>1</sup>.

Utvecklingen påverkas i hög grad av beslut på nationell och regional nivå, till exempel skatter, styrmedel och reduktionsplikt för drivmedel. Dessa beslut kan få stor effekt på både trafikarbete och utsläppsnivåer. Under förra året har exempelvis elbilspremien minskats för boende i städer. Staden fortsätter ha dialog med den nationella och regionala nivån om styrmedel för att kunna påverka utvecklingen mot stadens mål.

I Stockholm finns även lokala initiativ och uppdrag som syftar till att minska utsläppen och påverka transportsystemet, exempelvis miljözoner, utbyggnad av laddinfrastruktur, parkeringsavgifter, satsningar på cykel- och gånginfrastruktur samt prioritering av kollektivtrafiken. Sammantaget innebär detta att utvecklingen lokalt kan fortsätta i en positiv riktning även om nationella styrmedel inte fullt ut är förenliga med stadens klimatmål.

## Slut

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 032  
Växel 08-508 27 200  
johanna.salen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

---

<sup>1</sup> Måluppföljningens indikatorer och mått 2025, PM 2025:7, Trafikanalys