

Handläggare
Tobias Johansson
08-508 26 656**Till**
Trafiknämnden
2022-04-21

Trafikutvecklingen i Stockholm 2021. Lägesrapport

Ändrade resmönster efter covid-19. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2021.
2. Trafiknämnden godkänner denna lägesredovisning som svar på budgetuppdraget om effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 och hur detta påverkar nämndens verksamhet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefRobin Billsjö
Tf. Enhetschef

Sammanfattning

Trafikutvecklingsrapporten tas fram årligen av trafikkontoret i syfte att redovisa utvecklingen av trafiken i Stockholm baserat på kontorets egna mätningar och vissa mätningar från övriga regionala aktörer. Lägesrapporten över trafikutvecklingen i Stockholm för 2021 kan även betraktas som del två i uppföljning av trafikutvecklingen under pandemin.

I arbetet med 2021 års trafikutvecklingsrapport har ett större fokus lagts på att ge läsaren en mer samlad analys över utvecklingen i Stockholms transportsystem det senaste året. Rapporten pekar på det strategiska arbete som staden har gjort under året för att påverka resandet mot våra mål liksom vilka trender kontoret ser för den långsiktiga utvecklingen av resandet.

Sammanfattningsvis har pandemin gjort att fler har arbetat hemifrån varvid det vanligen så omfattande kollektivtrafikresandet i Stockholm har reducerats kraftigt, som mest uppemot 60 procent. Promenader i syfte att ta sig till och från hållplatser eller centralt belägna butiker och restauranger minskade därvid också i lika stor grad vilket gjort det mer tyst och tomt i Stockholms innerstad. I ytterstaden däremot finns det indikationer på att vissa har kompenserat detta med promenader i området nära hemmet.

Biltrafiken minskade också, men inte lika mycket, till följd av mer hemarbete. Det finns även tecken på att andra istället började köra mer bil, dels för att det upplevdes som att det fanns mer plats i trafiken 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 ökning jämfört med 2020.

Cykeltrafikens utveckling under pandemin gick mot nya rekordnivåer under 2020. Mätningarna visar dock att medan utvecklingen föll tillbaka till något lägre nivåer under 2021 jämfört med före pandemin under vardagar så ökade cyklingen under helgerna.

Bakgrund

Trafikutvecklingsrapporten tas fram årligen av trafikkontoret i syfte att redovisa utvecklingen av trafiken i Stockholm baserat på kontorets egna mätningar och vissa mätningar från samarbetsaktörer. Mätningarna ingår i långa tidsserier med vilka det går att följa trafikutvecklingen sedan början av förra seklet i vissa fall. Trafikmätningarna är i första hand utformade för att vara jämförbara mellan år, som en viktig återkoppling på hur trafiksystemet fungerar när Stockholm utvecklas och förändras.

I arbetet med 2021 års trafikutvecklingsrapport har ett större fokus lagts på att ge läsaren en mer samlad analys över utvecklingen i Stockholms transportsystem det senaste året. Detta ärende är också svar på budgetuppdraget 2021 om att utreda hur effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 utvecklas över tid och analysera hur detta påverkar nämndens verksamhet.

Ärendets beredning

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

Summering av resandeutvecklingen

Fotgångarflödet i Stockholm har mätts systematiskt och kontinuerligt sedan 2015. Mellan åren 2015 och 2019 är ökningen 13 procent i innerstadens mätplatser, men under 2020 och 2021 ses en minskning av flödet. I innerstaden är mätplatserna för gång starkt kopplade till handel och kontor, men även turism påverkar flödet. Under pandemin, med minskad butikshandel i innerstaden och minskad kontorsnärvaro på grund av hög andel hemarbete, har flödet påverkats kraftigt negativt. Jämförelsen mellan 2020 och 2021 visar att minskningen av flödet fortsatt något. Detta beror sannolikt på att vädret var sämre under mätdagarna 2021 jämfört med 2020, men kan även bero på att gångresorna påverkats av en återhämtning av kollektivtrafiken. En ytterligare orsak till minskningen mellan 2020 och 2021 kan vara att elsparkcykelanvändandet har ökat och påverkat de korta gångresorna i innerstaden.

I ytterstaden har fotgångarflödet ökat 25 procent mellan 2015 och 2019, men även här ses en kraftig minskning av flödet under 2020. Den största andelen av ytterstadens mätplatser ligger i anslutning till kollektivtrafikhållplatser och minskat resande under pandemin är sannolikt orsaken till minskningen av flödet. Mellan 2020 och 2021 ses istället en ökning av fotgångarflödet i ytterstaden vilket stämmer överens med ett ökat kollektivtrafikresande.

Trafikkontoret har mätt cykelflöden kontinuerligt sedan 1980 och mätningarna visar att från början av 1990-talet har antalet cykelpassager i stadens mätpunkter ökat stadigt. Mätningarna genomförs under en relativt kort period under våren och då cykelflödet påverkas av tillfälliga faktorer som nederbörd och väderlek används ett femårsmedelvärde för att beskriva utvecklingen. De senaste 15 åren har cykelflödet nästan fördubblats även om 2021 års mätningar visade en minskning av flödet.

Minskningen beror troligen i första hand på för cykling ogynnsamt väder under mätperioden. Att andelen hemarbete varit stort under pandemin är också sannolikt en bidragande orsak till det låga flödet 2021.

Biltrafiken ökade 2021 enligt samtliga mått jämfört med 2020. Jämfört med 2019, före pandemin, var det dock något mindre trafik i de centrala delarna medan det s.k. regioncentrumsnittet hade mer trafik 2021 än 2019.

Trängselskattepassagerna under trängselskattetid 0630-1830 minskade, men med ökad trafik under övrig tid så blev det en ökning för hela dygnet. Kontoret noterar att både citysnittet och innerstadsbroarna haft större svängningar än innerstadssnittet. En tolkning av det är att trängselskatten är effektiv för att reducera trafiken in och ut ur innerstaden, men inte lika mycket påverkar trafiken som kör runt inne i staden.

Analys och konsekvenser

Uppfyllande av Framkomlighetsstrategin

Stadens satsningar på de kapacitetsstarka trafikslagen enligt framkomlighetsstrategin ger effekt för trafikutvecklingen i staden med ökat cyklande bland annat. Samtidigt finns motstående trender i form av minskat kollektivtrafikresande under pandemin.

Näringsliv

Under 2021 upplät staden kostnadsfria tillstånd för torghandel och uteserveringar som tog plats på trottoarer och torg. Det var en satsning för att stötta stadens näringsliv och samtidigt möjliggöra för stockholmare och besökare att mötas med mindre risk för smitta. 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. När restriktionerna upphört och smittspridningen gått ner kan det ge ökade önskemål om att träffas igen vilket får en påverkan på gator och övriga offentliga rum. Det är troligt att antalet uteserveringar fortsätter öka och även evenemangen. 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 för kontoret kommande år.

För godstrafiken finns få tillförlitliga mätningar. E-handels kraftiga tillväxt innebär en omfördelning och fragmentisering av godsflöden i staden när fler transporter går direkt till konsumenter via ombud, paketboxar och i allt större utsträckning direkt till

bostäder. Det kontoret ser utifrån omfattande dialog är att godsbranschen pratar mindre om samlastning och mer om den tekniska utvecklingen av fordon och logistikupplägg. I detta kan staden fortsatt stötta genom satsningen på elektrifieringen både av den tunga och lätta trafiken.

Konsekvenser för hållbarhetsmålen

Genom kontorets medvetna arbete i linje med framkomlighetsstrategin minskar trafikens påverkan på miljön i form av buller och utsläpp. Fokus har under året legat på 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.

Genom tillväxten av de hållbara transportslagen ökar jämlikheten i stadens transportsystem ytterligare. Det handlar om mer lika möjligheter för kvinnor och mäns resande liksom för olika socioekonomiska grupper. Det gäller även satsningen på de offentliga rummen där fler möten mellan människor kan bidra till ökad demokrati och rättvisa.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående utveckling av resandet 2021 och de långsiktiga trenderna i resande och användande av det offentliga rummet är trafikkontorets bedömning följande.

I det korta perspektivet måste trafikutvecklingen även 2022 ses i perspektiv av hur pandemin påverkat resvanorna i Stockholm samtidigt som det under de första månaderna av 2022 har skett en geopolitisk utveckling med krig i Ukraina, sanktioner mot Ryssland och kraftigt ökade bränslepriser som följt. Detta får på kort sikt effekter genom ökade kostnader för att resa med särskilt bil, samtidigt som mer långsiktig påverkan på transportsystemets utveckling i dagsläget är svår att överblicka.

Under 2022 är det troligt att pandemin får mindre direkt påverkan på transportsystemet när restriktioner släpper och smittan inte klassas som samhällsfarlig längre. En återgång till arbetsplatserna har påbörjats. Samtidigt väntas distansarbetet bestå, om än i lägre omfattning än under pandemin.

Utifrån det ändrade beteendet under pandemin bör resandet med kollektivtrafiken återhämta sig men kanske inte till samma nivåer som före pandemin. Däremot kan kostnadsutvecklingen för att köra

bil innebära att fler reser med kollektivtrafik, men också mer distansarbete.

Cykeltrafiken har 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 arbetat hemifrån. En arbetspendling som närmar sig normala nivåer i kombination med fortsatt höga nivåer av cykling på helger och att en del resenärer som bytt till cykel 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.

Generellt är mikromobilitet ett sätt att förflytta sig i staden som troligen är här för att stanna även om formerna kan komma att förändras. Den huvudsakliga trafikuppgiften som mikromobilitet har är förflyttningar på kortare sträckor. Det gör att oavsett utveckling på mikromobilitetsområdet lär det inte ersätta de etablerade trafikslagen i transportsystemet, annat än för de kortaste resorna. Utvecklingen av elsparkcyklarna kan troligen även påverkas av stadens nya lånecykelsystem som börjar ställas ut under våren 2022.

Riktning för den långsiktiga planeringen

Under lång tid har det resande som dimensionerar transportsystemet varit resan till jobb eller skola på morgonen. Det som kan konstateras nu är att eftermiddagens mer kombinerade resande, som ibland klumpas ihop i begreppet fritidsresande, ökar. Det gör att det behövs mer kunskap om det kombinerade resandet och att samverkan behöver bli ännu bredare för att framöver kunna påverka transportsystemet i riktning mot uppsatta mål.

På tio års sikt syns en tydlig utveckling av bilresandet med en nedgång i innerstaden 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 nya användare skaffat en bil eller börjat hyra en sommarbil. Detta samtidigt som satsningar på elektrifiering ses som en tydlig lösning för klimatet, bullret och utsläppen.

Förutsättningar för hållbara färdssätt

Innan pandemin syntes en stadig ökning av fotgängarflödet och på längre sikt kommer med all sannolikhet gångtrafiken att fortsätta att öka. Kontinuerligt utvecklas driften av gångbanorna för att bättre anpassas till fotgängarnas behov, bl.a. genom försök med sopsaltning av gångstråk.

Kontorets bedömning är att den långsiktiga trenden med ökad cykling sannolikt kommer att fortsätta. Stadens satsningar på cykelinfrastruktur har inneburit att cykelns konkurrenskraft som ett effektivt transportmedel i en tät stad har ökat de senaste åren och kommer att öka framöver med ytterligare investeringar. Ökad medvetenhet om cyklandets positiva hälsoeffekter, biltrafikens negativa påverkan på klimatet 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. De viktigaste orsakerna för den växande trafiken är befolkningstillväxt och ökande inkomster. Lika tydligt är att biltrafiken kopplat till innerstaden fortsätter minska. På 30 år har passager över innerstadssnittet minskat med nästan 30 procent, medan regioncentrumsnittet ökat med 35 procent.

E-handels fortsatta tillväxt och höjd förväntan när det gäller service, digitaliseringen och pandemins behov av minskade kontakter ger en trend med fler godsleveranser hela vägen hem till våra bostäder. Denna trend syns även globalt. Detta ger ofta en ökad trafik fördelad på olika fordonsslag, även om det ännu inte syns i kontorets flödesmätningar så tydligt. Den starka utvecklingen av lätta lastbilar ger en tydlig fingervisning att godstrafiken ökar och blir mer småskalig.

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.

Mätningar och analyser

Det finns ett utvecklingsbehov av kontorets källor och metoder för mätningar och analys framförallt kopplat till gångtrafiken och av

godsflödena. De fasta mätstationerna för cykel behöver också börja bytas ut och för biltrafiken behövs komplettering av mätplatser framförallt i ytterstaden som räknar kontinuerligt. Sådana initiativ har inletts på kontoret och i samverkan med andra.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i kommunen och svaret på budgetuppdraget om att redovisa pandemins effekter på resandeutvecklingen.

Slut

Bilagor

1. Rapport. Trafikutvecklingen i Stockholm 2021