

Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2019



Innehåll

- 2 Inledning och utgångspunkter
- 3 Tillvägagångssätt
- 4 Sammanställning av de 18 indikatorerna
- 6 Förutsättningar för ökad transporteffektivitet
- 9 Trafikutveckling
- 11 Transportsektorns klimatomställning
- 13 Näringslivets transporter och gods
- 15 Slutsatser

Rapporten har ett särskilt fokus på transporteffektivitet och de rumsliga förutsättningar som påverkar vårt resande.

Inledning och utgångspunkter

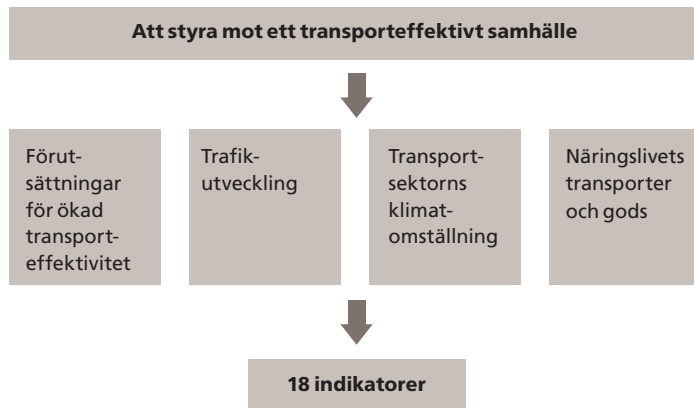
Ett hållbart transportsystem är en avgörande faktor för länets utveckling. Region Stockholm tar därför årligen fram en mobilitets- och trafik-utvecklingsrapport för att ge en övergripande lägesbild över utvecklingen i Stockholms län. Den analyserar transporterna ur ett systemperspektiv, med särskilt fokus på transporteffektivitet och de rumsliga förutsättningarna som påverkar vårt resande. Rapporten tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050. Den utgår särskilt från den regionala prioriteringen *att styra mot ett transporteffektivt samhälle*, som karaktäriseras av små ekonomiska, tidsmässiga och miljömässiga kostnader för tillgänglighet och transporter.

Denna rapport avser år 2019. I rapporten sammanställs 18 indikatorer som samlats in från en rad tillgängliga källor. Den geografiska avgränsningen är Stockholms län och rapporten redovisar, så långt det är möjligt, data för 2019 med tidsserier från tidigare år.

Mycket har hänt inom transportsektorn efter 2019 års slut. Covid-19 pandemin har påverkat hela samhället såväl som dess transporter. Effekterna av pandemin syns emellertid inte i årets rapport utan kommer synas först nästkommande år.

Tillvägagångssätt

I rapporten redovisas indikatorer inom fyra huvudområden som bedöms vara av regional betydelse och bidra till den regionala prioriteringen att styra mot ett transporteffektivt samhälle. Dessa bedöms även bidra till ökad förståelse för trafik- och mobilitetsutvecklingen i länet under år 2019. Utifrån indikatorerna dras sammanvägda slutsatser kring utvecklingen.



Sammanställning av de 18 indikatorerna

Här redovisas en sammanställning av de 18 indikatorerna och värdet för år 2019 samt en jämförelse med året innan.

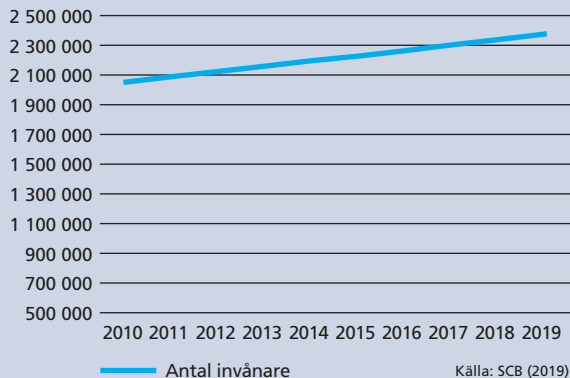
Förutsättningar för transporteffektivitet		2018	2019	
1	Folkmängd i Stockholms län	2,34 miljoner invånare	2,37 miljoner invånare	
2	Andelen av befolkningen i Stockholms län som bor i en regional stadskärna eller ett strategiskt stadsutvecklingsläge	60,3 %	60,5 %	
3	Andelen av befolkningen i Stockholms län som bor inom 1 200 meter från kapacitetsstark kollektivtrafik (stombuss och spårbunden trafik)	70,0 %	71,2 %	
4	Fördelningen mellan bostäder och arbetsplatser (natt- och dagbefolkning) i olika länsdelar 2018		Nattbefolkning	Dagbefolkning
		Norr om Saltsjö-Mälarsnittet	39,5 %	33,9 %
		Innerstaden	15,7 %	36,2 %
		Söder om Saltsjö-Mälarsnittet	44,8 %	29,9 %
		Totalt	100 %	100 %
5	Andelen av befolkningen i Stockholms län som bor inom 5, 10, 25 respektive över 25 km från sin arbetsplats	<5 km = 41 % 5–10 km = 20 % 10–25 km = 26 % >25 km = 13 %		
6	Totalt antal kilometer cykelinfrastruktur i Stockholms län	3 600 km	3 800 km	
7	Antal personbilar registrerade i Stockholms län per 1 000 invånare över 18 år	509 st.	504 st.	
8	Andel av befolkningen i Stockholms län som har tillgång till snabbt bredband (100 mbit/s) i sin bostad	93,5 %	94,3 %	

Trafikutveckling		2018	2019
9	Total marknadsandel för gång, cykel och kollektivtrafik i Stockholms län	54 % (år 2015)	57 % (år 2019)
10	Antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare i Stockholms län	363	365
11	Total körsträcka med personbilar registrerade i Stockholms län fördelat på invånare över 18 år	755 mil	732 mil
12	Antalet cykelpassager över citysnittet per år	63 500	66 780

Transportsektorns klimatomställning		2018	2019
13	Utsläpp av växthusgaser (CO ² -ekvivalenter) från transportsektorn i Stockholms län	2,85 miljoner ton (år 2016)	2,86 miljoner ton (år 2018)
14	Andel personbilar som drivs med alternativa drivmedel	12 %	14 %
15	Kollektivtrafikens konkurrensvot jämfört med bil mellan regionala stadskärnor samt till och från Arlanda flygplats.	–	Se sida 11

Näringslivets transporter och gods		2018	2019
16	Lastade och lossade godsmängder på svenskregistrerade lastbilar i Stockholms län	Lastade: 53 miljoner ton	Lastade: 45 miljoner ton
		Lossade: 55 miljoner ton	Lossade: 48 miljoner ton
17	Lastade och lossade godsmängder i Stockholms läns hamnar	Lastade: 3,3 miljoner ton	Lastade: 3,4 miljoner ton
		Lossade: 7,4 miljoner ton	Lossade: 7 miljoner ton
18	Lastade och lossade godsmängder vid Arlanda och Bromma flygplats	Lastade: 58 000 ton	Lastade: 43 000 ton
		Lossade: 33 000 ton	Lossade: 29 000 ton

Folkmängd i Stockholms län 2010–2019



Förutsättningar för ökad transporteffektivitet

Länets befolkningsutveckling, fysiska struktur samt invånarnas tillgång till transportmedel och infrastruktur påverkar och ger förutsättningarna för hur människor väljer att resa och hur varor transporteras.

Befolkningsutveckling

En avgörande faktor för belastningen på transportsystemet är befolkningens storlek. År 2019 hade länet 2,4 miljoner invånare. Det är en ökning från år 2010, då antalet var 2,3 miljoner. Befolkningen har vuxit relativt konstant de senaste tio åren och år 2019 var invånarantalet 325 000 fler än år 2010. Ökningen beror framförallt på barnafödande och utländsk migration.

Bebyggelseutveckling

Av länets totala befolkning bor cirka 60 procent i regionala stads-kärnor eller strategiska stadsutvecklingslägen¹. Dessa tillgängliga lägen är särskilt prioriterade för länets bebyggelseutveckling. De bedöms tillhandahålla god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik. Andelen boende i dessa lägen har ökat med 0,2 procentenheter sedan år 2018. Det kan tyckas som en marginell ökning, men det behövs data över en längre tidsperiod för att dra slutsatser om den långsiktiga trenden.

¹ SCB/Regiondatabasen (2019)



Närhet till kollektivtrafik

Invånarnas tillgång till olika färdmedel påverkar resvanorna. År 2019 bodde ungefär 71 procent av länets cirka 2,4 miljoner invånare inom 1 200 meter från kapacitetsstark kollektivtrafik, stombuss eller spårbunden trafik. Det är en marginell ökning från år 2018².

Lokalisering av arbetsplatser

I länet är arbetsplatser och bostäder ojämnt fördelade över olika länssdelar. Detta leder till pendlingsflöden från platser som domineras av bostäder till områden med en stor mängd arbetsplatser. I de centrala delarna av länet och i vissa arbetsplats-intensiva noder finns störst andel arbetsställen. Fördelningen är mer ojämn på den södra länshalvan än på den norra, som figuren över dag- respektive nattbefolkning intill visar.

Samtidigt som den ojämna fördelningen av bostäder och arbetsplatser orsakar stora pendlingsströmmar i länet, har många invånare nära till arbetet. Ungefär 40 procent av befolkningen bor inom fem kilometer från sin arbetsplats. Ytterligare cirka 20 procent bor inom tio kilometer. Det är förhållandevis få som har mer än 25 kilometer mellan sin bostad och sin arbetsplats. Att många av länets invånare har nära till arbetet kan ses som en potential för att öka det hållbara resandet med gång och cykel.

40%

bor inom fem kilometer från sin arbetsplats.



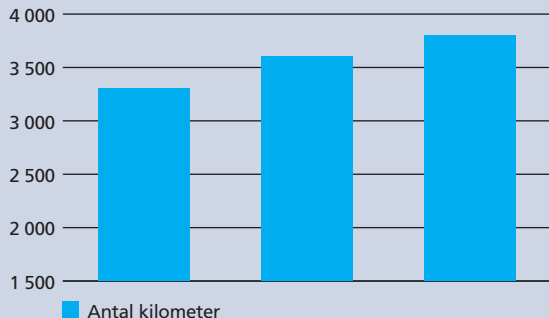
Fördelningen mellan bostäder och arbetsplatser (natt- och dagbefolkning) i olika länssdelar

	Natt %	Dag %
Norr om Saltsjö-Mälarsnittet	39,5 %	33,9 %
Innerstaden	15,7 %	36,2 %
Söder om Saltsjö-Mälarsnittet	44,8 %	29,9 %
Totalt	100 %	100 %

Källa: SCB/Regiondatabasen, sysselsättning (2018)

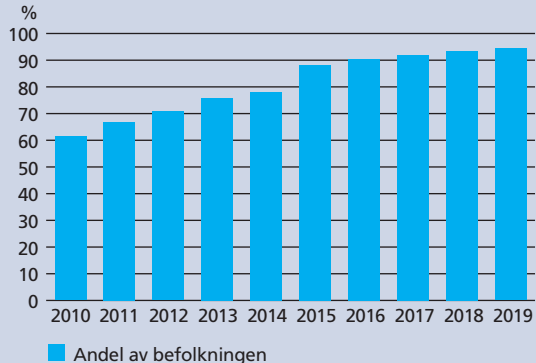
² Regiondatabasen/SCB (2019)

Antal kilometer utbyggd cykelinfrastruktur i Stockholms län 2017–2019



Källa: Trafikverket, Nationella vägdatan (2019)

Andelen av befolkningen i Stockholms län med tillgång till snabbt bredband (100 mbit/s) i sin bostad 2010–2019



Källa: Post- och telestyrelsen (PTS) Mobiltäcknings- och bredbandskartläggning (2019)

Infrastruktur för cykel

Mängden utbyggd cykelinfrastruktur har ökat. År 2019 fanns det cirka 3 800 kilometer utbyggd cykelinfrastruktur i länet. Det är en ökning med 200 kilometer jämfört med föregående år. Ur ett geografiskt perspektiv varierar utbudet mellan olika platser och cykelnätet är framförallt utbyggt i och kring länets tätorter. Det finns ingen statistik över hur många i länet som har tillgång till en cykel, vilket också kan antas påverka färdmedelsandelen.

Bilnehav

Då länet har en väl utbyggd väginfrastruktur avgörs möjligheten att resa med bil framförallt av om invånarna har tillgång till bil eller inte. Antalet personbilar i länet utslaget per 1 000 invånare som är äldre än 18 år var 504 stycken år 2019³. Det är en svag minskning från 2018 men bilnehavet per 1 000 invånare har i princip legat konstant sedan år 2010.

Digital infrastruktur

Den digitala infrastrukturen kan påverka behovet och efterfrågan på resor och har därmed potential att bidra till ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet. Sedan år 2010 har tillgången till bredband ökat kraftigt. År 2019 hade i stort sett hela länets befolkning tillgång till bredband och över 94 procent av invånarna hade tillgång till snabbt bredband (100 mbit/s) i sin bostad.

³ Trafikanalys/SCB (2019)

Trafikutveckling

Trafikutvecklingen i länet visar att invånarna reser allt mer, både i förhållande till befolkningsutvecklingen och i antal resor samt resornas längd.

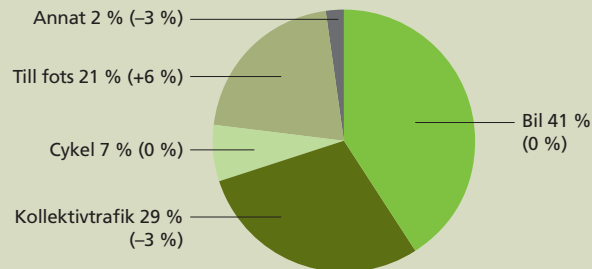
År 2019 genomförde Region Stockholm en ny resvaneundersökning i länet. Den visar att reslängden och antalet resor per invånare och dag har ökat sedan den senaste undersökningen som genomfördes år 2015. Framförallt har resandet ökat på fredagar och lördagar. År 2019 gjordes i genomsnitt 57 procent av resorna i länet med gång, cykel och kollektivtrafik. Det är en ökning från föregående mätning då andelen var 54 procent. Kollektivtrafiken har förhållandevis stark ställning för arbetspendlingen i länet, särskilt ju närmare regioncentrum man kommer. Fritidsresorna görs dock i större utsträckning med bil.

Samtidigt som cykelandelen var samma år 2019 som år 2015 har cykelflödena över det så kallade citysnittet ökat. Både i antal och i förhållande till befolkningen. Antalet passager (räknade som ett rullande femårsmedelvärde) var cirka 67 000 under mättillfället år 2019. Det motsvarar en ökning med drygt fem procent jämfört med femårsmedelvärdet för året innan⁴.

⁴ Stockholms stad, miljöbarometern (2019)

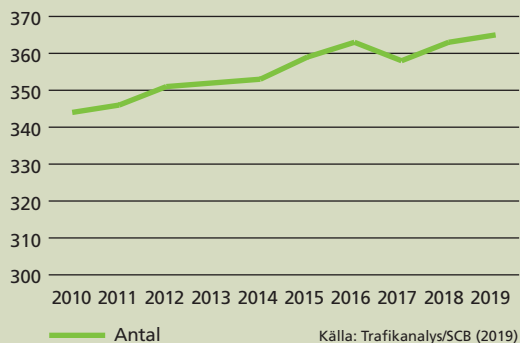


Marknadsandel för olika färdmedel i Stockholms län enligt RVU 2019 (förändring från 2015)



Källa: Region Stockholm, Resvaneundersökning (2019)

Antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare i Stockholms län 2010–2019



Enligt resvaneundersökningen har andelen kollektivtrafikresor minskat med tre procent sedan år 2015. Samtidigt har antalet påstigningar i kollektivtrafiken ökat över tid. År 2019 gjordes i genomsnitt 365 påstigningar i kollektivtrafiken per person. Det är en svag ökning jämfört med år 2018.

Den genomsnittliga körsträckan med bil per invånare över 18 år har minskat från 755 mil år 2018 till 732 mil år 2019⁵. Samtidigt visar resvaneundersökningen från år 2019 att andelen bilresor av det totala resandet är densamma som vid undersökningen år 2015. Den genomsnittliga körsträckan per person över 18 år har också legat relativt konstant sedan år 2010.

Trängsel i vägnätet

Stockholmregionens tillväxt leder till ökad trängsel på länets större vägar. Trängseln uppstår i ganska stor skala under rusningstid på morgon och eftermiddag och har börjat förekomma under allt längre tidsperioder på vägsträckor som exempelvis Södra länken. Viss trängsel förekommer även på helger, men är begränsad i omfattning.

365

påstigningar per person i kollektivtrafiken under år 2019.

⁵ Trafikanalys (2019)

Transportsektorns klimatomställning

Transportsektorn står för knappt 50 procent av länets växthusgasutsläpp (CO²-ekvivalenter). För att nå målen om att minska klimatpåverkan är det nödvändigt att transportsektorn ställer om, såväl vad gäller beteenden som teknik.

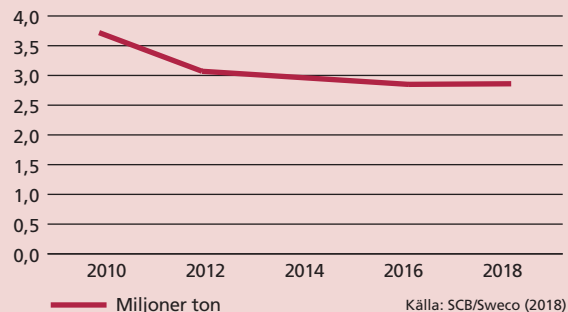
Utsläppen från transportsektorn beräknat utifrån drivmedelsleveranser till länet har minskat sedan år 2010. Dock visar den senaste beräkningen från år 2020 på en svag ökning av utsläppen mellan år 2016 och år 2018. Utsläppen uppgick år 2018 till 2,86 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. År 2016 var denna siffra 2,85 miljoner ton.

Det vanligaste drivmedlet för personbilar i länet har länge varit bensin men andelen bensinbilar har minskat sedan år 2011. Minskningen har framförallt skett till förmån för dieslbilar, men också i viss utsträckning till förmån för andra bränslen. År 2019 drevs cirka 14 procent av länets personbilar med el, gas, etanol eller som ladd/elhybrid. Det är en ökning från år 2018 och i synnerhet har andelen elbilar och el/laddhybrider ökat, dock från låga nivåer. Andelen etanolbilar har minskat de senaste åren.

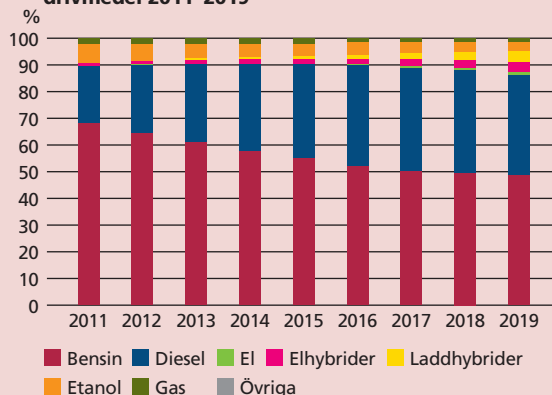
Kollektivtrafikens konkurrenskraft

För att minska transportsektorns klimatpåverkan behöver fler bilresor ersättas med kollektivtrafik. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig gentemot bilen. Ett sätt att mäta detta är genom att

Utsläpp av växthusgaser som miljoner ton CO²-ekvivalenter från transportsektorns energianvändning i Stockholms län 2010–2018



Personbilar registrerade i Stockholms län efter drivmedel 2011–2019



beräkna konkurrenskvoten mellan de två transportmedlen. Konkurrenskvot är ett mått som jämför den sammanvägda resekostnaden mellan bil och kollektivtrafik för olika reserelationer. Måttet inkluderar bland annat biljettpris, restid, väntetid, byten och eventuell parkeringsavgift.

För denna rapport har konkurrenskvoten mellan de regionala stadskärnorna samt till och från Arlanda flygplats beräknats. Mellan de regionala stadskärnorna var bilen betydligt mer konkurrenskraftig än kollektivtrafiken, vid den senaste beräkningen, hösten 2020.

Konkurrenskvoten mellan de regionala stadskärnorna varierade mellan 1,1 och 3,7. I synnerhet brister kollektivtrafikens konkurrenskraft på tvårelationer mellan de regionala stadskärnorna på respektive sida av länet. En av anledningarna till detta är att

kollektivtrafikresenären i många fall behöver åka via regioncentrum för att ta sig mellan kärnorna.

Mellan de regionala stadskärnorna och till/från Arlanda flygplats var kollektivtrafiken i vissa fall mer konkurrenskraftig än bilen. Mellan Arlanda flygplats och de regionala stadskärnorna på den södra länshalvan varierade konkurrenskvoten mellan 0,7–0,9 och för de regionala stadskärnorna på den norra länshalvan varierade konkurrenskvoten mellan 1,2-1,8. Det innebär att kollektivtrafiken var mer konkurrenskraftig till/från den södra länshalvan än den norra. Bäst konkurrenskraft (0,4) hade reserelationen från Arlanda flygplats till den centrala regionkärnan.

Ett konkurrensvärde på 1 visar att bil och kollektivtrafik är likvärdiga. Ett värde under 1 visar att kollektivtrafiken är mer konkurrenskraftig än bilen och värden över 1 visar att bilen är mer konkurrenskraftig än kollektivtrafiken.

Konkurrenskvot mellan regionala stadskärnor på länets norra sida

Från/Till	Täby centrum-Arninge	Sollentuna-Kista-Häggvik	Barkarby-Jakobsberg	Arlanda-Märsta
Täby centrum-Arninge		2,4	1,4	1,8
Sollentuna-Kista-Häggvik	2,6		2,4	1,6
Barkarby-Jakobsberg	1,6	2,6		1,3
Arlanda-Märsta	1,7	1,4	1,2	

Konkurrenskvot mellan regionala stadskärnor på länets södra sida

Från/Till	Södertälje	Flemingsberg	Haninge centrum	Kungens K/Skärholmen
Södertälje		1,5	1,14	2,2
Flemingsberg	1,5		1,8	3,7
Haninge centrum	1,1	1,7		1,3
Kungens K/Skärholmen	2,0	2,8	1,4	

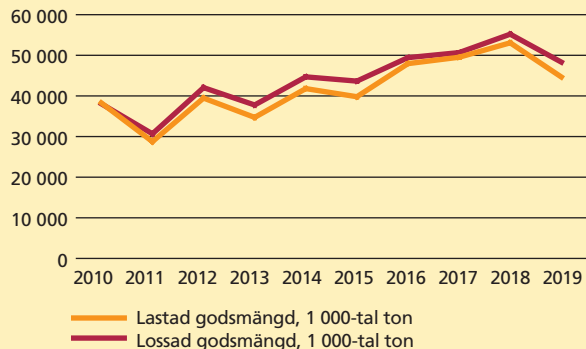
Källa: Region Stockholm, Trafikförvaltningen (2020)

Näringslivets transporter och gods

Stockholmsregionens ekonomi är till stor del tjänsteorienterad med relativt liten varuproduktion vilket leder till att mer gods transporteras till än från länet. Den absolut största andelen gods transporteras med lastbil men en stor andel fraktas även med sjöfart. En mycket liten del av godset fraktas med flyg. För gods som fraktas med tåg saknas dessvärre data för regional nivå.

Utvecklingen visar på att godsmängderna på svenska lastbilar till och från länet växt sedan år 2010. År 2019 lossades 48 miljoner ton gods och 45 miljoner ton gods lastades i länet. För både lastat och lossat

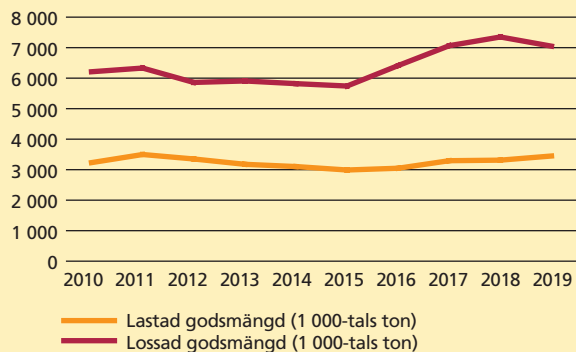
Lastade och lossade godsmängder på Svenska lastbilar i Stockholms län, tusental ton 2010–2019



Källa: Trafikanalys (2019)

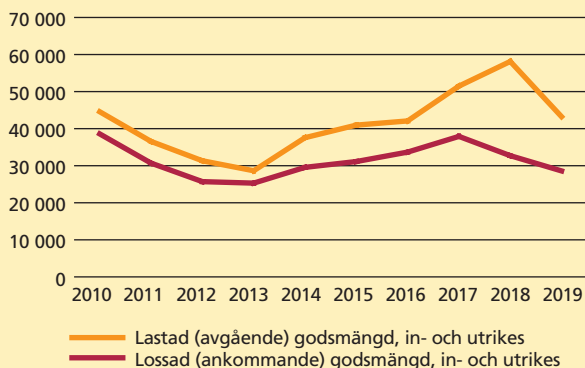


Lastade och lossade godsmängder i Stockholms läns hamnar tusental ton 2010–2019



Källa: Transportföretagen (2019)

Lastade och lossade godsmängder i ton vid Arlanda och Bromma flygplats 2010–2019



Källa: Swedavia (2019)

gods innebär det en minskning från år 2018 men den långsiktiga trenden är att godsmängderna ökar. Siffrorna baseras på en urvalsundersökning och tolkningar mellan enskilda år ska därför göras med försiktighet.

Aktörer i åkeribranschen vittnar om att vägsystemet i de centrala delarna av regionen är hårt belastat under vissa tider vilket påverkar vägtransporternas effektivitet. Det finns också en ökad efterfrågan från butiker och privatkonsumenter på mer frekventa och flexibla leveranser samt kortare ledtider. Detta ställer krav på större tillgänglighet till lager och logistikcentrum och man ser en utveckling mot att fler företag väljer att ha sina lager närmare marknaden och sina konsumenter.

I länets hamnar lastades 3,4 miljoner ton gods år 2019. Det är en liten ökning från år 2018, men de lastade godsmängderna har legat relativt konstant sedan år 2010. De lossade godsmängderna har istället ökat över tid, men utvecklingen visar på en svag minskning mellan år 2018 och år 2019. År 2019 lossades 7 miljoner ton gods i hamnarna. Värt att notera är att mycket av godsmängderna som hanteras i hamnarna också transporteras på lastbil för att nå sin slutdestination.

En liten andel av godsmängderna till och från länet fraktas med flygplan. År 2019 lastades 43 000 ton gods vid Arlanda och Bromma flygplats vilket är en minskning från år 2018. Vad gäller lossade godsmängder syns också en minskning från föregående år och år 2019 lossades 29 000 ton. Till skillnad från övriga transportslag lastas större godsmängder på flygplatserna än vad som lossas.

Slutsatser

- Sammantaget visar flera av indikatorerna att resandet i länet har ökat fram till och med år 2019. Detta både i antal resor, resornas längd och i förhållande till befolkningsökningen. I synnerhet ökar fritidsresandet.
- I takt med ökat resande, en stadig befolkningsökning och större godsmängder ökar också belastningen på transportsystemet.
- Transportsektorns koldioxidutsläpp har minskat något sedan år 2010 men vid den senaste beräkningen ökade utsläppen något igen, transportsektorn står fortfarande för cirka hälften av länets klimatpåverkan. Kraftfullare åtgärder för teknikutveckling och beteendeförändringar behövs för att klimatpåverkan ska minska.
- En stor andel av länets befolkning bor i tillgängliga lägen nära kapacitetsstark kollektivtrafik. Men en ojämn fördelning av arbetsplatser och bostäder, samt ett ökat fritidsresande skapar utmaningar för transport-effektiviteten.



- Den goda tillgången till digital infrastruktur i hela länet har potential att bidra till effektivare transporter och ett avlastat transportsystem.
- Godsmängderna till och från länet ökar, men det behövs bättre kunskap om godstransporternas utveckling och näringslivets behov på regional nivå.



Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550, 104 22 Stockholm
Besök: Lindhagensgatan 98
Tfn växel: 08-123 130 00
Epost: trf@sll.se
www.sll.se