

2020-10-23

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/266

Natur- och trafiknämnden

## Information - Resvaneundersökning för Stockholms län 2019

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet

### Sammanfattning av ärendet

Resvaneundersökningen 2019 för Stockholms län visar att kollektivtrafikandelen överlag fortsatt är förhållandevis hög och att kollektivtrafiken står för 47,5 % av de motoriserade resorna medan bil står för resterande 52,5 %. Andelen kollektivtrafikresor är klart högre ju närmare regioncentrum man kommer, medan bilen har den största färdmedelsandelen längre ut från regioncentrum. Det är för resor till vardags till arbete och skola som andelen kollektivtrafik är högst, medan andelen biltrafik är högst på fritidsresor och på helger. Andelen av fritidsresorna som genomförs med kollektivtrafik har också minskat jämfört med mätningen från 2015. Det totala antalet resor per person och dag i länet ökar till 2,8 resor, att jämföra med 2015 då motsvarande siffra var 2,3 resor per dag och person.

I resultatet för Nacka kommun noteras att kollektivtrafiken överlag tappar andelar jämfört med mätningen 2015, och att fler väljer ett individuellt resande med bil, cykel eller till fots, oavsett målpunkt, dag i veckan eller ärende. Allra tydligast märks detta för resor på fritiden. Framkomligheten i rusningstid har inte förändrats sedan 2015 med avseende på restid eller reslängd till arbete. För att ytterligare uppmuntra den positiva utvecklingen av resor till fots och med cykel, skulle en översyn av stadsbyggandet kunna göras där utrymme säkerställs för denna positiva utveckling. Vidare behövs insatser tillsammans med Trafikförvaltningen i syfte att hitta åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet som andel av det motoriserade resandet. Naturligtvis bör detta ske efter att den pågående pandemin avklingat.

### Ärendet

Under 2019 genomförde Region Stockholm, Trafikverket, Storstockholm och Stockholms stad en resvaneundersökning i Stockholms län. Syftet med undersökningen



var att samla information för att tillsammans kunna planera framtidens resande på bästa sätt. Den tidigare resvaneundersökningen för länet gjordes 2015.

Uppgifter har samlats in via en enkät som skickades ut till 20 000 slumpmässigt utvalda invånare i regionen under 2019. Dessa fick varje månad redovisa sina resvanor. Knappt 6000 personer svarade på enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 28 %. I 2015 års resvaneundersökning var svarsfrekvensen 35 %.

Det övergripande resultatet för resvaneundersökningen 2019 i Stockholms län visar att kollektivtrafikandelen överlag fortsatt är förhållandevis hög och att kollektivtrafiken står för 47,5 % av de motoriserade resorna medan bil står för resterande 52,5 %. Andelen kollektivtrafikresor är klart högre ju närmare regioncentrum man kommer, medan bilen har den största färdmedelsandelen längre ut från regioncentrum. Det är för resor till vardags till arbete och skola som andelen kollektivtrafik är högst, medan andelen biltrafik är högst på fritidsresor och på helger. Andelen av fritidsresorna som genomförs med kollektivtrafik har också minskat jämfört med mätningen 2015.

Det totala antalet resor per person och dag ökar till 2,8 resor, att jämföra med 2015 då motsvarande siffra var 2,3 resor per dag och person. 4 av 10 resor totalt är till arbete, skola eller tjänsteresa. Uppdelat på grupper reser män i bil och cykel vid större andel av sina resor än kvinnor som i högre utsträckning reser med kollektivtrafik och till fots. Yngre reser också mer kollektivt än andra där ungefär varannan resa görs med kollektivtrafik i åldrarna 16–24 år.

I resultatsammanställningen för Nacka kommun noteras att kollektivtrafiken överlag tappar andelar jämfört med mätningen 2015, och att fler väljer ett individuellt resande med bil, cykel eller till fots. De som väljer att åka bil har ökat med 8 procentenheter, de som väljer att cykla har ökat med 2 procentenheter och det som väljer att ta sig fram till fots har ökat med 4 procentenheter under 2019 jämfört med 2015. De som väljer att resa med kollektivtrafik har minskat med 14 procentenheter.

Med avseende på framkomlighet kan vi däremot se att arbetsresornas längd och tidsåtgång är desamma som 2015 med 38 minuter och 14 kilometer. Fritidsresornas längd ligger på 15 kilometer och 31 minuter, att jämföra med 2015 som hade 14 km reslängd och 33 minuters restid.

Vad gäller arbetsresor i Nacka är det fler som åker bil, cyklar och går till arbetet under 2019 jämfört med 2015. Kollektivtrafikandelen rasar med 10 procentenheter. De flesta resor i Nacka på fritiden görs med bil och de har ökat från 54 % 2015 till 62 % 2019. Endast 10 % reser med kollektivtrafiken på fritiden 2019 jämfört med 22 % 2015. För resor endast inom kommunen på fritiden och på helgen görs 0 % av resorna med kollektivtrafik. För 2015 var samma siffra 11 %. Däremot ökar cyklingen för samma typ av resor.

Sammanfattningsvis syns ett ökat individuellt resande där resor till fots, med cykel och bil ökar, oavsett målpunkt, dag i veckan eller ärende. Allra tydligast märks detta för resor på fritiden. För att ytterligare uppmuntra den positiva utvecklingen av resor till fots och med cykel, skulle en översyn av stadsbyggandet kunna göras där utrymme



säkerställs för denna positiva utveckling. Vidare behövs insatser tillsammans med Trafikförvaltningen för att hitta åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet som andel av det motoriserade resandet. Naturligtvis bör detta ske efter att den pågående pandemin avklingat.

Omstruktureringen av västra Sicklaön samt kommunens övriga lokala centrum hade inte fullt ut kommit igång under 2019, men siffrorna visar att det ändå mellan 2015 och 2019 sett oförändrat ut gällande framkomlighet för arbetsresor med avseende på reslängd och restid. För att bibehålla detta till nästa undersökningstillfälle behöver insatser göras för att säkerställa så god framkomlighet som möjligt under byggtid, t.ex. genom att följa riktlinjerna i dokumentet *Trafikföringsprinciper under byggtid* som återfinns i kommunens tekniska handbok. Det visar också på ett stort behov av fortsatt samordning i genomförandeplaneringen och i byggskedet mellan projekt, både i tid och rum.

### **Ekonomiska konsekvenser**

De ekonomiska konsekvenserna för denna utveckling kan tänkas ligga i högre investeringskostnader för utbyggnad av gång- och cykelvägar för att omhänderta det ökande resandet för dessa trafikslag. Det kan också innebära investeringar av cykelparkeringsplatser vid fler målpunkter. Ur ett vidare perspektiv visar det att fokus på hållbara trafikslag behöver resurser i samhällsbyggandet och möjligen behöver detaljplaner eller planerade om- och utbyggnader av äldre infrastruktur ses över med ökade kostnader som konsekvens, men också med ökad samhällsekonomisk nytta.

### **Konsekvenser för barn**

Utvecklingen för resandet till fots och med cykel är positivt för barn och unga. Det bidrar till förbättrad hälsa och i de fall det också får effekter i form av fler säkra och trygga cykel- och gångbanor påverkar det barn och ungas möjlighet till frihet och rörlighet. Däremot är ett ökat bilåkande negativt ur hälsosynvinkel för alla människor, så även för barn.

### **Handlingar i ärendet**

En sammanfattning (ppt)

Rapport Resvaneundersökning för Stockholms län 2019 (pdf)

Ulrika Haij  
 Bitr. trafik- och fastighetsdirektör  
 Trafikenheten

Ebba Larsson  
 Trafikplanerare  
 Trafikenheten