

Trafikrapport 2024

Trafiken i Norrköping under 2024



Sammanfattning

Årligen tar Samhällsbyggnadskontoret fram en rapport som visar trafikens utveckling för Norrköpings kommun. Rapporten ger en översikt av trafiksituationen för olika transportslag, inklusive gång, cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Den belyser även parkeringssituationen och trafikmiljön samt innehåller en sammanställning av olycksstatistiken.

Rapporten följer upp flera trafiksäkerhetsindikatorer för att utvärdera Norrköpings kommuns mål om noll döda i trafiken 2030 utifrån Nollvisionen. Indikatorerna omfattar användning av cykelhjälm och bilbälte, reglerad hastighet i tätbebyggt område, säkerhetsklassning vid gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) samt hastighetsefterlevnad. Cykelhjälmansvändningen ligger långt under målet. Mopedhjelms- och bältesanvändning är däremot i nivå med nödvändig utveckling. Projektet "Rätt fart i staden" har säkerställt reglerade hastigheter inom tätbebyggt område och är utfört på Norrköpings kommuns vägnät. Säkerhetsklassade GCM-passager och hastighetsefterlevnad ligger efter nödvändig utveckling.

Det totala antalet gående har minskat och antalet cyklister har ökat marginellt.

Kollektivtrafikens resandestatistik ligger i linje med 2023 års siffror.

Trafikmängden över broarna speglar stadens totala trafik. Medeldygnstrafiken minskade årligen 2018–2022, ökade något 2023 och återgick 2024 till tidigare nivåer. Norrköping har högre biltäthet än både Linköping och riksgenomsnittet. Andel personbilar som drivs av fossila bränslen i kommunen har minskat medan andelen hållbara eller hybriddrivna bilar ökat.

Under 2024 utfördes beläggningsmätningar av parkering i områdena Haga, Hageby, Vilbergen och vid Lindö strand. Mätningarna visade att Haga och Hageby har flera gator med hög beläggningsgrad.

Olycksstatistiken i Norrköpings kommun visar en minskning av totalt antal olyckor men en ökning av antal dödsolyckor och allvarliga olyckor. Fallolyckor är fortfarande den vanligaste olyckstypen, följt av singelolyckor med cykel samt olyckor mellan cykel och motorfordon. Utvecklingen med fler döda och allvarligt skadade går emot Nollvisionen.

Samhällsbyggnadskontoret genomför kontinuerliga luftkvalitetsmätningar på Kungsgatan och Trädgårdsgatan för att bedöma luftföroreningshalterna i förhållande till gällande normer och mål. Årets mätningar visar att varken miljö kvalitetsnormen eller miljömålen har överskridits.

Bullerkartläggning sker var femte år och den senaste versionen presenterades i trafikrapporten 2023.

Innehåll

1	Inledning.....	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	5
1.3	Avgränsningar	5
2	Uppföljning av mål och riktlinjer	7
2.1	Övergripande mål	7
2.2	Översiktsplanen	7
2.3	Nollvisionen	7
2.3.1	Indikatorer	8
2.4	Lagstiftning	8
2.4.1	Luftkvalitet	8
2.4.2	Buller	8
3	Indikatorer	9
3.1	Hjälmanvändning.....	10
3.2	Bältesanvändning	11
3.3	Hastighetsefterlevnad	12
3.4	Sträcka för respektive reglerad hastighet inom tätbebyggt område	13
3.5	Andel säkra och delvis säkra GCM-passager i tätort	15
4	Färdmedelsfördelning.....	17
5	Projekt med stor påverkan på resandet.....	18
5.1	Hamnbron	18
5.2	Exploateringsprojekt Kungsängen	18
5.3	Trimningsåtgärder trafikplats Ljura	19
5.4	Exploateringsprojekt Sandtorp	19
5.5	Byggnation av cykelbana Repslagaregatan	19
5.6	Akut arbete med dagvattenledning Norra promenaden	19
5.7	Fasadrenovering Kvarteret tulpanen.....	19
5.8	Projekt med lokalt stor påverkan	20
6	Gång och cykel.....	21
6.1	Nederbörd.....	21
6.2	Data från trafikräknare	22
6.2.1	Gående i Norrköping	22
6.2.2	Cyklister i Norrköping	24
6.2.3	Strategiskt viktiga mätplatser	27

7	Kollektivtrafik.....	28
7.1	Antal resenärer i kollektivtrafiken	28
7.2	Kollektivtrafikens framkomlighet.....	29
8	Motorfordonstrafik.....	32
8.1	Bilägandet i Norrköpings kommun	32
8.1.1	Biltäthet.....	32
8.1.2	Drivmedelsfördelning	32
8.1.3	Könsfördelning i bilägandet	34
8.2	Trafik på broarna över Motala ström	35
8.2.1	Tung trafik över broarna	37
8.2.2	Maxtimmestrafik över broarna.....	38
8.3	Andra strategiska platser för trafikmätningar.....	39
8.3.1	Resultat slangmätningar	40
9	Parkeringsbeläggning gatuparkering	41
10	Olycksstatistik och trafiksäkerhet	45
10.1	Antal skadade och döda	45
10.2	Olyckstyper	46
10.2.1	Fotgängare singel (fallolyckor).....	48
10.2.2	Singelcykelolyckor	49
10.2.3	Cykel-motorfordon	50
10.3	Trafikantgrupp	51
10.3.1	Olyckor elsparkcyklar	52
10.4	Olycksdrabbade platser.....	54
10.5	Dödsolyckor 2024.....	59
10.6	Åtgärder	59
11	Trafikmiljö.....	61
11.1	Buller	61
11.2	Luftkvalitet	61
11.2.1	PM10	62
11.2.2	PM2.5	62
11.2.3	Kvävedioxid, NO ₂	63
11.2.4	Kväveoxider NO _x	63
11.2.5	Kolmonoxid (CO).....	63
11.2.6	Resultat	64
11.2.7	Studie över Europas städer	66
11.2.8	Dubbdäcksandel	67

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Norrköpings kommun arbetar för att vara en hållbar och trygg kommun där gång- och cykeltrafik prioriteras för korta resor, samtidigt som invånarnas valfrihet av färdmedel beaktas. För att säkerställa en fortsatt utveckling och förbättring av trafiksystemet krävs en kontinuerlig uppföljning av trafikläget i kommunen. Därför tas årligen en trafikrapport fram vilken redovisar nuläget för olika transportslag – gång, cykel, kollektivtrafik och motorfordon. Rapporten innehåller även en redogörelse av parkeringssituationen, trafikmiljön samt trafiksäkerheten, där olycksstatistik presenteras. Mätbara mål är viktiga och därför följs flertalet indikatorer upp i rapporten.

1.2 Syfte

Rapportens syfte är att redovisa statistik över trafikens utveckling och miljöpåverkan i Norrköpings kommun. Statistiken relateras till gällande miljö kvalitetsnormer och trafiksäkerhetsmål för att utvärdera hur genomförda förändringar och åtgärder följer dessa riktlinjer samt ger en indikation om nödvändig utveckling för att nå nollvisionens mål om noll döda i trafiken. Den data som presenteras i rapporten utgör ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med trafikutveckling inom samhällsbyggnadsprocessen.

1.3 Avgränsningar

Inga nya trafikmätningar har genomförts specifikt för denna trafikrapport. Rapporten baseras enbart på redan tillgängliga data vilket medför vissa begränsningar i möjligheten att redovisa och jämföra uppgifter med tidigare trafikrapporter.

Resvaneundersökningen genomförs vart fjärde år och redovisas därför inte årligen. Dessutom presenteras ett kortare utdrag från Region Östergötlands resvaneundersökning i andra tidsintervall, vilken kan ge en viss indikation på resandet i kommunen, men resultaten är inte direkt jämförbara. I de mellanliggande åren hänvisas till den senaste genomförda undersökningen (2022 respektive 2023 års rapporter) och rapportering återupptas vid nästa mätningstillfälle vilket är 2026.

Kartläggningen av luftföroreningar (partiklar, kvävedioxid) och bullernivåer vid fasader längs det kommunala vägnätet genomförs vart femte år och redovisas därför inte årligen i trafikrapporten. Resultat från senaste kartläggningen finns presenterat i rapporten för 2023. Däremot presenteras en sammanställning av realtidsmätningar av luftkvaliteten varje år.

Vid sammanställningen av olycksstatistik används data från Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), ett system där både polis och sjukvård rapporterar in trafikolyckor. Trafikolyckor med dödlig utgång till följd av självmord eller sjukdom ingår inte i redovisningen. Uttaget av data för hela 2024 genomfördes 2025-03-13. Det antal skadade personer som presenteras i rapporten motsvarar de personskador som har rapporterats i Strada och återspeglar därmed inte nödvändigtvis det faktiska totala antalet skadade i trafiken.

2 Uppföljning av mål och riktlinjer

Trafikrapporten sammanställer och presenterar tillgängliga data vilket möjliggör en övergripande uppföljning i förhållande till fastställda styrdokument och mål.

2.1 Övergripande mål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.2 Översiktsplanen

Översiktsplanen fungerar som ett strategiskt dokument för att planera den framtida mark- och vattenanvändningen i kommunen. Den skapar förutsättningar för hur invånare ska bo, leva och arbeta i Norrköping, samt hur besökare ska uppleva kommunen. Just nu pågår ett arbete med att ta fram en ny Översiktsplan där bland annat framtagna delar av trafikstrategin ska integreras. Därav lyfts inte några mål från översiktsplanen i 2024 års rapport vad gäller trafiken i Norrköpings kommun.

2.3 Nollvisionen

Målstyrning präglar det nationella samarbetet mellan myndigheter, organisationer och andra aktörer genom att konkreta, verksamhetsnära mål formuleras och följs upp regelbundet. Norrköpings kommun arbetar för att driva trafikutvecklingen i rätt riktning och genom ett systematiskt arbetssätt sträva mot Nollvisionen.

Nollvisionen antogs av Sveriges riksdag 1997 och utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. I kommunens riktlinje för trafiksäkerhet är nollvisionen ett centralt mål. Målsättningen är att Nollvisionen uppfylls senast 2030. Nedan presenteras utvalda indikatorer som är viktiga för att nå det målet samt åt vilken riktning den långsiktiga utvecklingen pekar för Norrköpings kommun.

2.3.1 Indikatorer

Trafikverket har tagit fram indikatorer som pekats ut som viktiga för att trafiksäkerhetsmålen ska kunna nås. Indikatorerna kan delas in i två kategorier, system- och användningsindikatorer. Med utgångspunkt från indikatorerna har Samhällsbyggnadskontoret valt ut vissa av dem utifrån kommunens möjlighet att följa upp dessa och där utfallet potentiellt kan påverkas. Läs vidare under kapitel 3.

2.4 Lagstiftning

2.4.1 Luftkvalitet

En god trafikmiljö bidrar till att skydda människors hälsa och naturmiljön. Miljökvalitetsnormerna är juridiskt bindande föreskrifter som har utarbetats i anslutning till miljöbalken. Från hälsoskyddssynpunkt är det viktigt med både en låg genomsnittlig exponering av luftföroreningar (motsvaras av årsmedelvärde) och att minimera antalet tillfällen med höga halter under kortare tid (dygns- och timmedelvärden). För att en miljökvalitetsnorm ska klaras får inget av normvärdena överskridas.

Miljökvalitetsmålet Frisk luft är definierat av Sveriges riksdag och anger en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska vara vägledande för myndigheter, kommuner och andra aktörer. Målet innebär att luftföroreningar inte ska överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål.

Mätningar av partiklar (PM10 och PM2.5) och kvävedioxid i Norrköping under 2024 visar att luftkvaliteten är god. De aktuella mätplatserna (Kungsgatan och Trädgårdsgatan) ligger alla inom miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål. Utfall av mätningar presenteras i kapitel 11 Trafikmiljö.

2.4.2 Buller

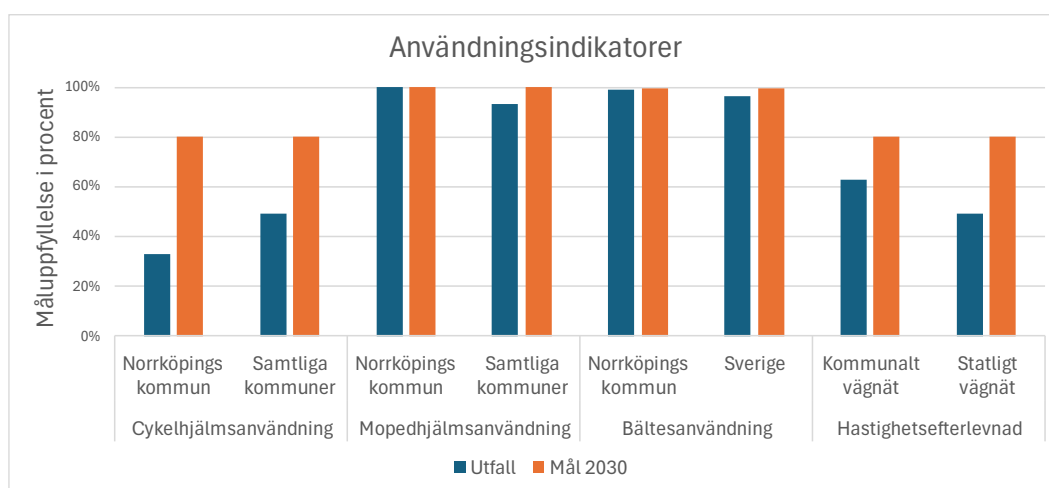
Trafikbuller kan påverka hälsan negativt¹. Genom kartläggning och åtgärder arbetar kommunen för att minska dessa effekter. EU-direktiv styr arbetet, bland annat genom krav på enhetliga beräkningsmetoder vilket påverkade rapporteringen som skedde under 2022. Kartläggningen visar att höga bullernivåer förekommer längs större vägar vilket går att läsa mer om i 2022 och 2023 års trafikrapporter.

¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/halsoeffekter-av-buller/>

3 Indikatorer

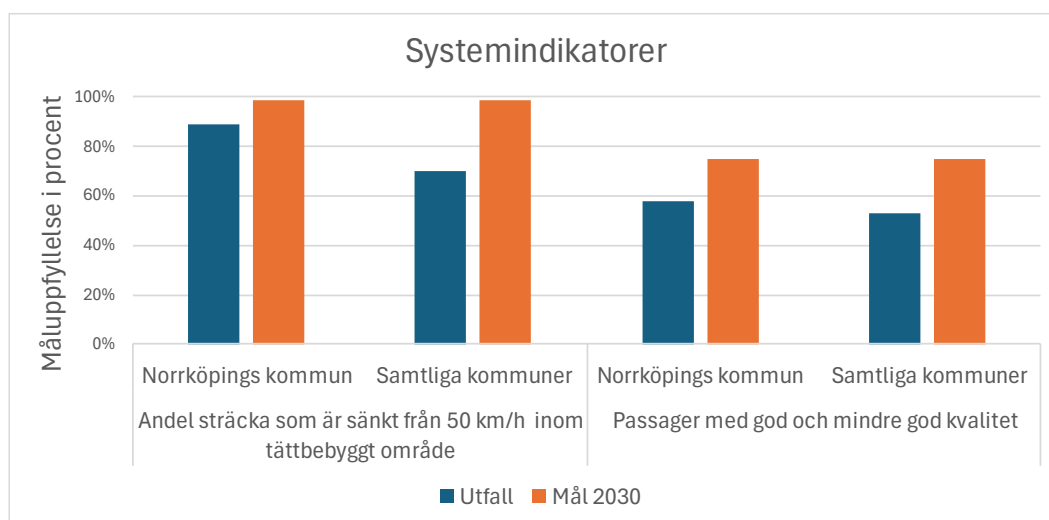
De indikatorer som kommer följas upp för året 2024 är hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät, andelen gator med 30- och 40 km/h inom tätbebyggt vägnät, bältes- och cykelhjälmsanvändning samt säkerhetsklassning av GCM-passager.

I figur 1 och figur 2 presenteras utfallet för Norrköpings kommun för respektive indikator jämfört med de nationella målen enligt nollvisionen. Jämförelsedata "Samtliga kommuner" och "Statligt vägnät" är hämtat från Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen och kommer från mätår 2023².



Figur 1 Användningsindikatorer. Andelen hjälm- och bältesanvändning samt hastighetsefterlevnad i förhållande till nödvändig utveckling. Datakällan för hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät är hämtat från Trafikverket, vilket inte är direkt observerat på Norrköpings kommuns vägnät.

² <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-16002>



Figur 2 Systemindikatorer. Visar andelen skyltad hastighet inom tätbebyggt område samt klassningen av andelen god samt mindre god passage i förhållande till nödvändig utveckling.

Systemindikatorerna skyltad hastighet samt säkra GCM-passager är de indikatorerna som Norrköpings kommun arbetar mest med. Flertalet av användningsindikatorerna är beteenden som behöver ändras och där påverkanskampanjer skulle kunna vara bidragande. Läs mer nedan kring respektive indikator.

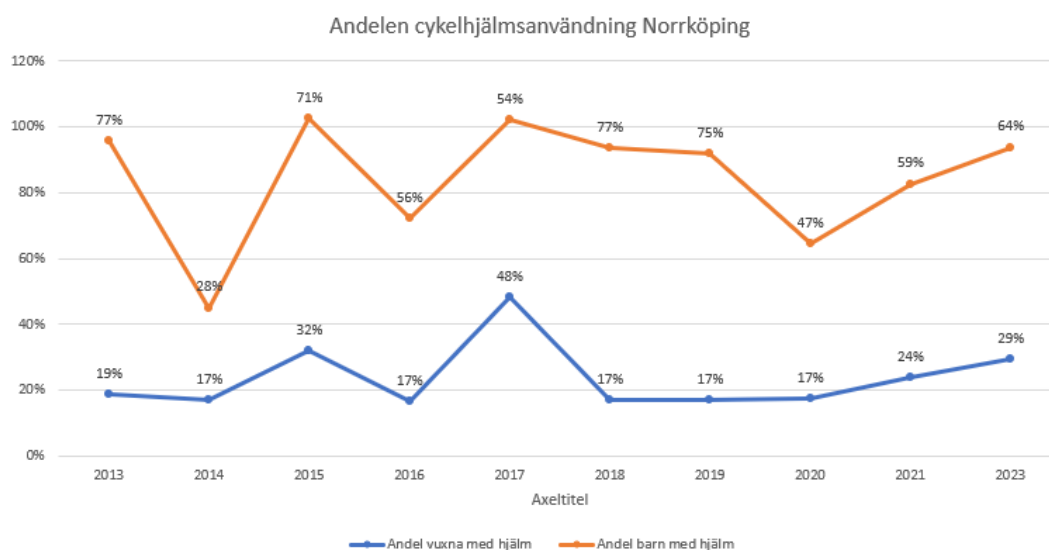
3.1 Hjäلمانvändning

Målsättningen är att 80 % av cyklisterna och 100 % av mopedisterna ska använda hjälm. Trots detta visar den senaste mätningen från 2023 att hjäلمانvändningen för cyklister fortfarande är låg och behöver öka i snabbare takt för att nå målen. Hjäلمانvändning för cyklister är endast ett lagkrav för barn under 15 år.

För att följa upp Trafikverkets mål utförs regelbundna observationsmätningar av hjäلمانvändning. Mätningarna har genomförts av NTF mellan 2013 och 2021 och har sedan dess genomförts av Trafikia på uppdrag av Trafikverket.

Resultaten från 2023 visar att den totala hjäلمانvändningen för cyklister inom Östergötlands län var 32,4 % av alla observerade, där 48 % av barnen och 29 % av de vuxna använder hjälm.

Den totala hjäلمانvändningen i Norrköping för cyklister var 33 %, där 64 % av barnen och 29 % av de vuxna använder hjälm. I figur 3 illustreras utvecklingen av cykelhjelmsanvändningen 2013–2023.



Figur 3 Norrköping kommuns utveckling av hjälmanvändning för cykel under perioden 2013–2023.

För mopedister uppmättes en hjälmanvändning på 100 % inom Norrköpings kommun, men det låga antalet observerade mopedister gör att resultatet kan vara osäkert. Nationellt ligger användningen av mopedhjälm på 93,5 %. Hjälmanvändning för mopedister är i grunden ett lagkrav.

Även hjälmanvändningen för elcyklar och elsparkcyklar registrerades i mätningen nationellt, där 67,8 % av elcyklisterna bar hjälm, varav 90 % var i åldern 16–64 år. För elsparkcyklister var hjälmanvändningen betydligt lägre, endast 29,7 %, där 16,7 % av dessa var i åldersgruppen 16–64 år.

Sammantaget visar mätningen att hjälmanvändningen fortfarande är långt ifrån Nollvisionens mål.

3.2 Bältesanvändning

Målet om bilbältesanvändning ska uppnå 99,5 % år 2030. Från och med 2013 har mätningar i form av observationsundersökningar utförts. Senaste mätningen genomfördes 2023, där den totala bältesanvändningen har ökat med 0,8 procentenheter mellan 2021 och 2023. Mätningen observerar om förare och passagerare i framsätet i personbil använder bilbälte. Bilbältesanvändningen i Norrköpings kommun var 99 % år 2023 vilket ligger över förväntad utveckling för att nå nollvisionen 2030. Norrköping har legat i linje med indikatormålet sedan 2019.

3.3 Hastighetsefterlevnad

Ökad hastighetsefterlevnad och lägre hastighet är några av de viktigaste faktorerna för att nå målet om noll döda i trafiken till 2030 enligt Nollvisionen. För att nå målet är nödvändig utveckling 80 % hastighetsefterlevnad.

VTI utförde en undersökning av hastighetsefterlevnad som mynnade ut i en rapport från 2021³. Undersökningen utfördes på 85 strategiskt utvalda mätplatser på kommunala vägnät runtom i Sverige. De flesta av mätplatserna ligger på rak och plan väg, inte för nära större korsning samt inte för nära gräns för lokal hastighetsbegränsning. Dessa kriterier sattes upp vid urvalet för att fordonen skulle ha möjlighet att hinna anpassa sin hastighet efter rådande hastighetsgräns.

Andelen trafik som kör inom gällande hastighetsgräns var 63 % för det kommunala vägnätet på sträckor med hastighetsbegränsning 40–70 km/h. Andelen trafik som kör inom polisens rapporteringsgräns, 5 km/h över gällande hastighetsgräns, var i stället 83 % sett över alla hastighetsgränser och mätpunkter.

Det är stor spridning mellan hastighetsnivåerna för de olika punkterna inom varje hastighetsgräns. Förklaring är att det är många andra faktorer såsom korsningstäthet, vägbredd, förekomst av gatuparkering och gångbanor, som förutom skyltad hastighetsgräns påverkar trafikanternas hastighetsval. Framför allt är det på gator med 40 km/h som efterlevnaden behöver förbättras. Drygt en tredjedel av längden på det kommunala gatunätet som har studerats har hastighetsgräns 40 km/h. Hastighetsefterlevnaden är bäst på gator med hastighetsbegränsning 60 och 70 km/h.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bristande hastighetsefterlevnad fortfarande är ett problem i tätort, framför allt på gator med hastighetsbegränsning 40 km/h. För att nå målet att 80 % av trafiken ska följa gällande hastighetsgräns år 2030 är det framför allt hastighetsefterlevnaden på gator med låg hastighetsbegränsning som behöver förbättras på Sveriges vägnät. Hastighetsefterlevnaden är fortfarande på en oacceptabelt låg nivå.

Norrköpings kommun har ett flertal mätpunkter för hastighet, men för att dessa uppgifter ska vara jämförbara på nationell nivå krävs en statistisk säkerställning. Av den anledningen kommer motsvarande siffra för Norrköpings kommun inte att redovisas i årets rapport. Med hjälp av statistiska skattningar likt Trafikverkets kan Norrköpings kommun på sikt också göra likvärdig uppföljning mot de nationella målen.

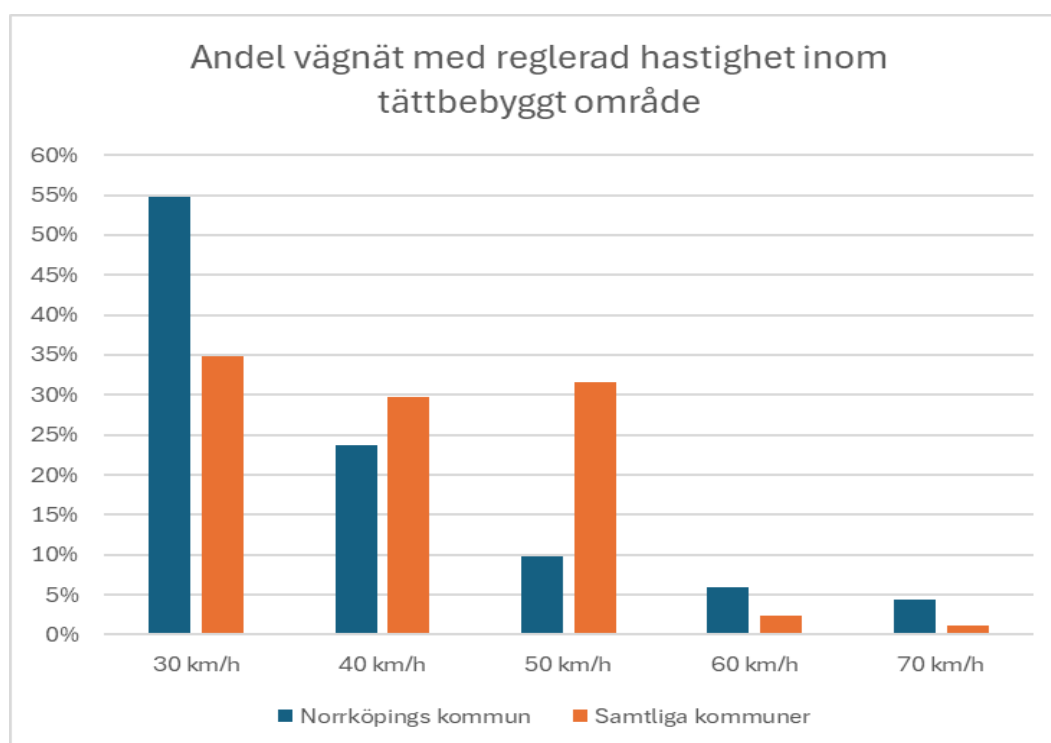
³ VTI (2021). *Hastigheter på kommunala gator i tätort* (VTI rapport, ISSN 0347–6030; 1112) <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-18559>

3.4 Sträcka för respektive reglerad hastighet inom tätbebyggt område

Norrköpings kommun följer utvecklingen på kommunalt vägnät för andelen vägsträcka inom tätbebyggt område med hastighetsbegränsningar 30 km/h respektive 40 km/h. Tittar man till det totala vägnätet inklusive alla väghållare inom tätbebyggt område är andelen vägsträcka 89 %. Det finns fortfarande sträckor kvar med en hastighetsbegränsning på 50 km/h, vilket är bashastigheten inom tätbebyggt område. För dessa sträckor är Trafikverket främst väghållare. För att nå Nollvisionens mål (99 %) bör även hastighetsbegränsningen sänkas på statlig andel vägsträcka inom tätbebyggt område. Det rör sig om ca 90 km vägnät.

Rätt fart i staden är en handbok som stödjer arbetet med att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar, i stället för det omvända. Genom att bedöma hastighetsnivån inom olika delar av trafiknätet, kan de valda hastighetsgränserna medverka till att stadsrummet används på ett sätt som bättre stödjer stadens utveckling. Detta är en indikator som är mätbar och som följs upp nationellt. Norrköpings kommun har genomfört en hastighetsöversyn inom tätbebyggt område, dels 2013 i innerstaden, dels 2018 i yttreområdena. Norrköpings kommun valde att utgå ifrån 30 km/h, 40 km/h samt 60 km/h för att minimera plottrigheten.

Figur 4 presenterar hur de reglerade hastigheterna fördelar sig inom tätbebyggt område. Inom tätbebyggt område har kommunen beslutsmandat över vilka hastigheter som ska gälla. Totalt har kommunen rådighet över 937 km vägnät, där delar av vägnätet har andra väghållare ex. Trafikverket eller vägföreningar.



Figur 4 Andel vägnät med reglerad hastighet inom tätbebyggt område. Jämförelse med samtliga kommuner.

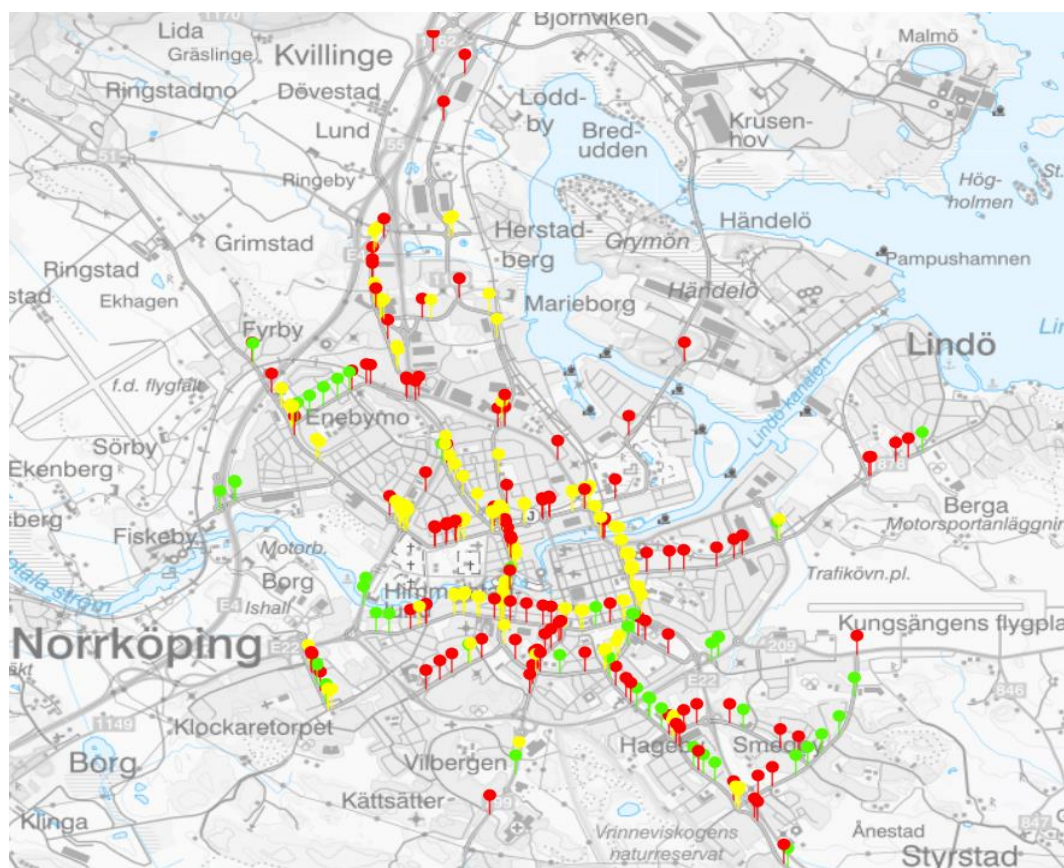
Resultatet visar att sänkt hastighet finns på merparten av gatorna inom tätbebyggt område i Norrköpings kommun. Det går i linje med att minska antalet döda i trafiken. Det finns fortfarande vägar inom tätbebyggt område där 50 km/h fortsatt gäller. De sträckorna utgör ca 10 % av vägnätet. Kommunen är inte väghållare på dessa sträckor.

Att hålla en stringent linje i vilken hastighet som ska gälla i tätbebyggt område leder till att tydligheten ökar om vilken hastighet som förväntas gälla i tätbebyggda områden generellt. Det finns dock en poäng att inte besluta om en lägre hastighet på vissa vägar för att upprätthålla en viss kapacitetsnivå i vägnätet. Till exempel är Söderleden och Riksvägen inom tätbebyggt område men i och med vägarnas utformning och funktion bedöms det inte möjligt att sänka hastigheten där.

Data som presenteras i figur 4 kan innehålla vissa felaktigheter då den bygger på inrapportering till nationell vägdatabas (NVDB) från svenska trafikföreskriftsamlingen (STFS). En del regleringar för högsta tillåtna hastighet som kommunen föreskrivit matchar inte alla sträckor inom tätbebyggt område. I vissa fall kan vägsträckor som inte är allmän väg (försedda med bom) sakna föreskrift. I andra fall stämmer inte uppgifterna om högsta tillåtna hastighet på sträckor även om föreskriften finns på plats.

3.5 Andel säkra och delvis säkra GCM-passager i tätort

I kartverket på Trafikverkets hemsida för trafiksäkerhetsklassade GCM-passager⁴ kategoriseras passager för gång-, cykel- och mopedtrafik i tre nivåer: grön (god kvalitet), gul (mindre god kvalitet) och röd (låg kvalitet). Syftet är att skapa en bättre kunskapsgrund för beslut och utveckling av säkrare korsningspunkter för oskyddade trafikanter och motorfordon, i enlighet med Nollvisionens principer. Figur 5 presenterar en karta från Trafikverkets verktyg som visar hur registrerade passager klassas i Norrköpings kommunala vägnät på vägar med funktionell vägklass⁵ 0–5.



Figur 5 Inventering över klassning av GCM-passager för Norrköpings kommun på gator och vägar med funktionell vägklass 0–5.

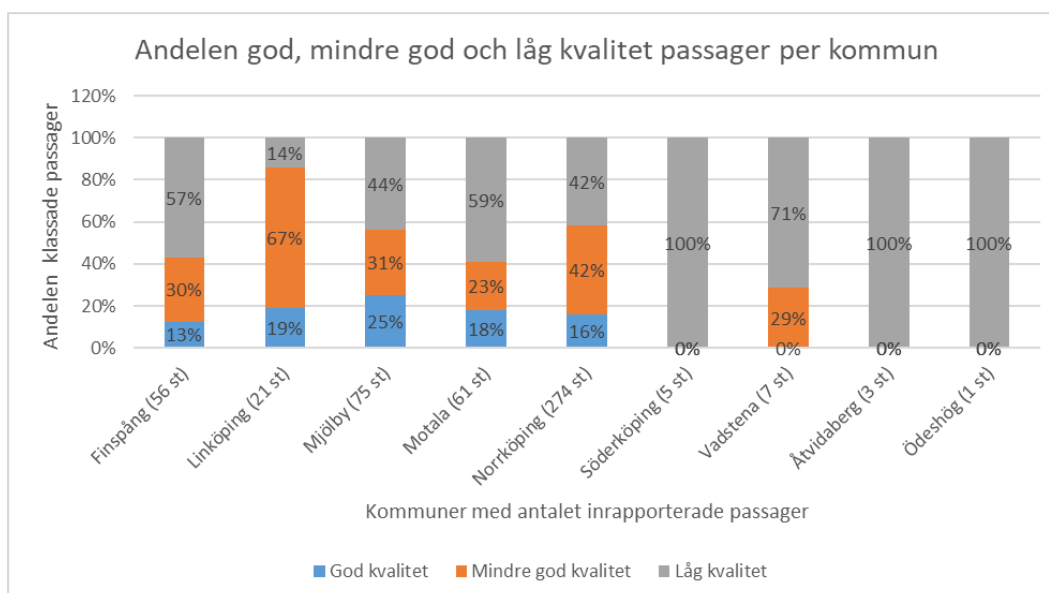
En passage bedöms som av god kvalitet, enligt Trafikverkets kriterier, om den är planskild, har fysiska farthinder som begränsar fordons hastighet till högst 30 km/h för minst 85 % av trafiken. Norrköping kommuns Teknisk

⁴ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/trafiksakerhetsklassade-gcm-passager/>

⁵ En klassificering baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter. Klasserna 0–9, där klass 0 är de viktigaste vägarna och klass 9 de minst viktiga vägarna. Klassningen är generell och oberoende av typ av trafik.

handbok har egna definitioner av vad som definierar en säker passage, men de är snarlika Trafikverkets definitioner. För att göra jämförelsen nationellt används i detta sammanhang Trafikverkets definitioner. Registrerade passager är avgränsat till huvudstråk som följer biltrafik inom kommunalt vägnät med funktionell vägklass⁶ 0–5.

Arbetet med att följa upp indikatorn för säkra GCM-passager initierades 2013/2014 genom en riktad inventering av NTF och Trafikverket. Idag finns cirka 60 000 passager registrerade på kommunalt vägnät. I figur 6 presenteras fördelningen och antalet passager som är registrerade för respektive kommun i Östergötland. För nödvändig utveckling bör andelen passager med god och mindre god kvalitet uppnå 75 % för GCM passager. Norrköpings kommun har 58 % med god och mindre god kvalitet registrerat.



Figur 6 Andelen god, mindre god och låg kvalitet av inrapporterade GCM-passager för respektive kommun i Östergötland.

Vidare kan det konstateras att flera kommuner har ett betydligt lägre antal registrerade GCM-passager, medan Norrköpings kommun har hela 274 inrapporterade passager, vilket motsvarar 54 % av det totala antalet i länet.

Den aktuella uppdateringen av kartlagret för GCM-passager i Norrköpings kommun överensstämmer inte fullt ut med genomförda åtgärder. Detta beror på att vissa om- eller nybyggnationer inte har blivit registrerade under de senaste åren. Kommunen kommer prioritera uppföljningen av detta arbete under 2025 och framåt för att säkerställa att inrapporteringen är uppdaterad och jämförbar framgent.

⁶ En klassificering baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter. Klasserna 0–9, där klass 0 är de viktigaste vägarna och klass 9 de minst viktiga vägarna. Klassningen är generell och oberoende av typ av trafik.

4 Färdmedelsfördelning

Resvaneundersökningen tas fram vart 4:e år. Tidigare färdmedelsfördelning finns framtagna av Samhällsbyggnadskontoret 2021 samt Region Östergötland 2023. Detta har presenterats senast i trafikrapporten från 2021 och 2023. Nästa resvaneundersökning, på kommunal nivå, planeras att utföras 2026.

Kollektivtrafikbarometern⁷ är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Det handlar om vilka marknadsandelar kollektivtrafiken har i det totala resandet och nöjdhetsindex kring resan i Östergötlands län.

⁷ <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2025/02/Arsrapport-Kollektivtrafikbarometern-2024.pdf>

5 Projekt med stor påverkan på resandet

Norrköpings kommun utvecklas ständigt och samhällsbyggnadsprojekt har både påbörjats och färdigställt under det gångna året. Nya stadsdelar kräver nya gator, gång- och cykelbanor samtidigt som staden förbereder sig inför stora väg- och järnvägssatsningar i form av bland annat Johannisborgsförbindelsen och Ostlänken. Projekten förändrar trafiksystemet både under och efter ombyggnation och påverkar därmed hur människor i Norrköping förflyttar sig. Några projekt som särskilt påverkat resandet i Norrköping under året, och därmed också kan ha en påverkan på data som presenteras i rapporten, redovisas nedan.

5.1 Hamnbron

Under augusti till oktober utfördes förnyelsearbete för fjärrvärme på hamnbron och i samband med det bytte samhällsbyggnadskontoret ut tätskikt på bron. Framkomligheten var under projektet begränsat men bron var aldrig helt avstängd. Fortsatt trafikpåverkan pågår under 2025 kopplat till samma förnyelsearbete av fjärrvärmens på Saltängsgatans västra sida om Hamnbron.

Under den första perioden då bron var delvis avstängd för allmän trafik upptäcktes en trasig elledning som reparerades i december. Framkomligheten var då ytterligare reducerad en kortare period.

5.2 Exploateringsprojekt Kungsängen

Ett exploateringsprojekt öster om Kungsängsleden (förlängningen av Kungsängens industriområde) har under 2024 påverkat trafiken på Arkösundsvägen (väg 209) och på Kungsängsleden.

Samhällsbyggnadskontoret har anlagt nya vägar, gång- och cykelvägar inom området och förändrat befintlig infrastruktur. I korsningen Kungsängsleden/Arkösundsvägen har en cirkulationsplats anlagts och en signalanläggning har anlagts på Kungsängsleden för korsande bussgata. Under byggnationen har trafikflödet varit begränsat och trafiken har letts via det nya vägnätet i området, sporadiskt har även trafiken passerat arbetsplatsen med lots. Cykelvägen längs Arkösundsvägen har varit helt avstängt under en tid och cykeltrafiken har letts på det nya vägnätet parallellt med Arkösundsvägen.

5.3 Trimningsåtgärder trafikplats Ljura

Trafikverket utförde kapacitetshöjande åtgärder för motorfordonstrafik i trafikplats Ljura. Byggnationsprojektet hade relativt stor påverkan på trafikflödet på E22, Söderleden och Söderköpingsvägen. Byggnationsprojektet pågick mellan juli och november.

5.4 Exploateringsprojekt Sandtorp

Pågående utveckling i Sandtorp där byggnationen startade redan 2023. Bostäder, skolor, affärer, arbetsplatser och parker byggs. Även spårvagnsspåret har byggts och lagts om och har därför varit avstängt. Ersättningsbuss trafikerade spårvagnslinje 3 mellan Söder tull och Klockaretorpet. Folkborgsvägen och Hjalmar Brantings gata öppnades helt för allmän trafik under december 2024. Vidare arbete nordväst om Hjalmar Brantings gata i Sandtorp kommer fortsätta under 2025 men bedöms ha mindre allmän trafikpåverkan.

5.5 Byggnation av cykelbana Repslagaregatan

En cykelbana längs Repslagaregatan mellan Östra promenaden och Kristinagatan anlades. Hela gaturummet byggdes om i samband med dessa arbeten. Till en början leddes trafiken i en riktning genom arbetsplatsen men vid senare skeden av arbetet stängdes all motorfordonstrafik av mellan Kristinagatan och Skeppargatan. Gående och cyklister kunde emellertid passera arbetsplatsen. Byggnationen pågick mellan augusti och november.

5.6 Akut arbete med dagvattenledning Norra promenaden

I november kollapsade en dagvattenledning på Norra promenaden vilket påverkade motorfordonstrafiken i östlig riktning.

5.7 Fasadrenovering Kvarteret tulpanen

Fasadrenovering på KV Tulpanen påverkade trafiken i korsningen Drottninggatan/S:t Persgatan. Spårvagnstrafiken stängdes därmed av från augusti till december 2024 på Drottninggatan och leddes om via Östra

Promenaden eller så sattes ersättningsbussar in. Gående påverkades inte nämnvärt då de leddes genom eller förbi arbetsplatsen.

5.8 Projekt med lokalt stor påverkan

Många övriga till synes mindre arbeten som fått stor lokal påverkan i närområdet listas i detta delkapitel.

- Gamlebro: Ett slukhål uppstod vilket medförde ett akut VA-arbete under augusti. Bron var helt avstängd för motorfordonstrafik under 3 veckors tid. Gående och cyklister kunde emellertid passera platsen.
- Stordammsbron: Bron renoverades mellan augusti och oktober vilket innebar att gående och cyklister leddes runt Värmekyrkan via Laxholmsbron.
- Spången: Bron renoverades i omgångar i maj-juni samt under september. Under båda perioderna var bron avstängd vilket innebar att gående och cyklister leddes om via Saltängsbron.
- Navestadsgatan: Under februari var framkomligheten begränsad för motorfordonstrafik på Navestadsgatan på grund av filmning och spolning av VA-ledningar.

Utöver ovan arbeten påverkades Norrköping av flera andra vägarbeten med olika påverkansgrad. Främst påverkas trafikanter av underhållsarbeten av ledningar.

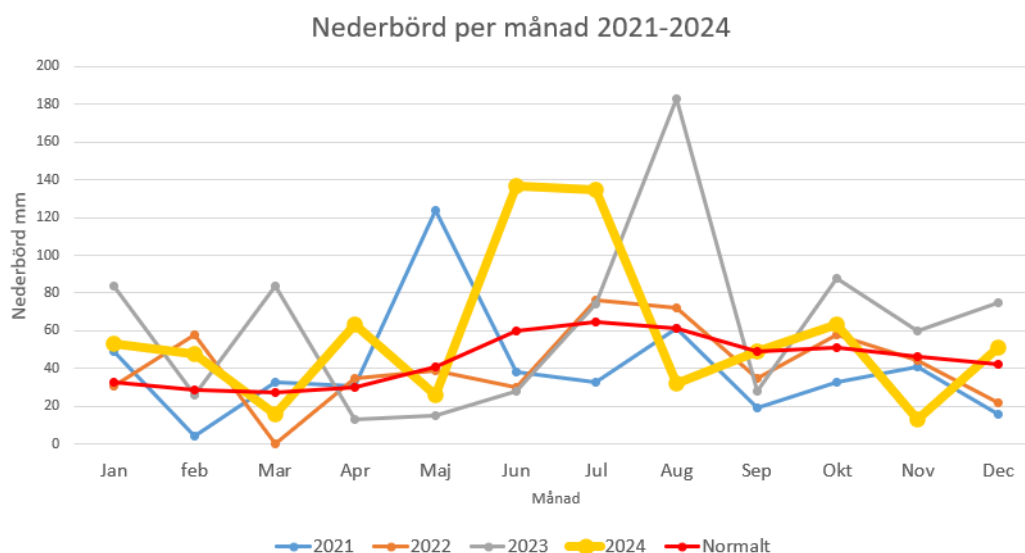
6 Gång och cykel

Norrköping är en stad med goda möjligheter för gång- och cykeltrafik, där många stråk gör det enkelt att ta sig fram utan bil. Samtidigt utgör Motala ström en betydande barriär, med ett begränsat antal broar som samlar flödet av gående och cyklister. Dessa passager blir viktiga knutpunkter, där rörelsemönster påverkas av förändringar såsom byggprojekt, omledningar och tillfälliga avstängningar. Att följa och analysera hur flöden förändras över tid är avgörande för att underlätta framkomlighet och planera en stad i utveckling.

6.1 Nederbörd

Vädret kan av naturliga skäl ha en påverkan på människors resvanor. I figur 7 redovisas nederbörds mängder under de senaste fyra åren jämfört med normalt.

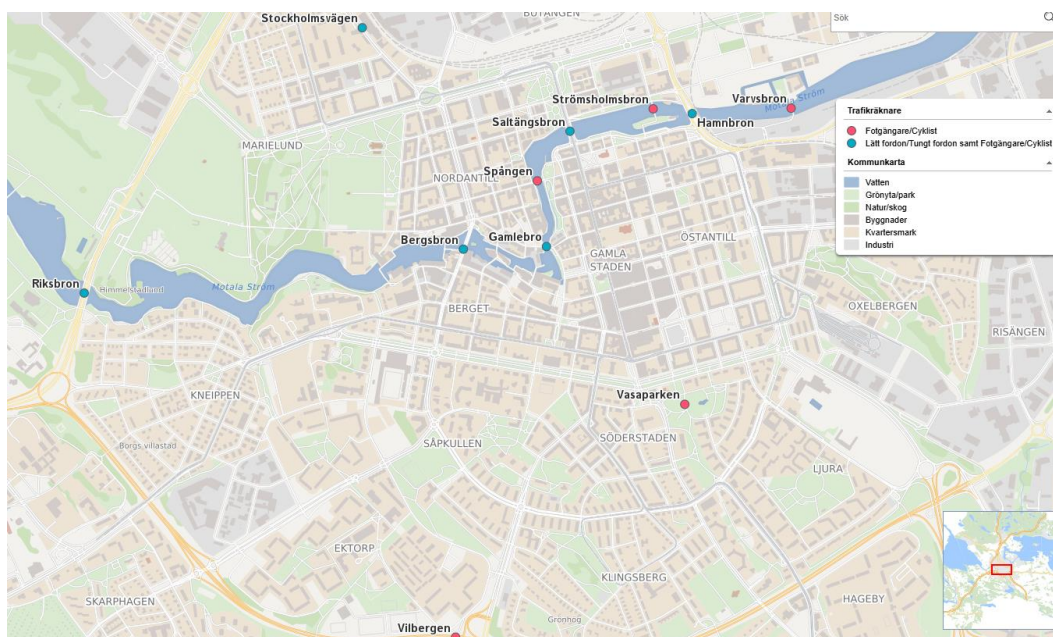
2024 hade som 2023 vissa månader där nederbörds mängden stack ut avsevärt från det normala. Juni och juli hade 4 respektive 5 dagar där 90 % av all nederbörd föll. Månaderna har alltså inte varit generellt regnigare men några få dagar har i stället fått stora nederbörds mängder. April månad hade dubbelt så stor nederbörds mängd som normalt.



Figur 7 Nederbörd per månad för åren 2021 till 2024 jämfört med normalnivåer

6.2 Data från trafikräknare

Vi har sedan 2021 kontinuerligt monterat trafikräknare på broar och viktiga infartsvägar för att få data för trafikmängder och hastigheter för både fordonstrafik, cyklister och gående. Detta kapitel presenterar data från dessa trafikräknare. Figur 8 visar samtliga platser som har trafikräknare. Platser med blå punkt mäter alla trafikslag och platser med röd punkt mäter endast fotgängare och cyklister.



Figur 8 Samtliga trafikräknarens placering och vilka fordonsslag de mäter.

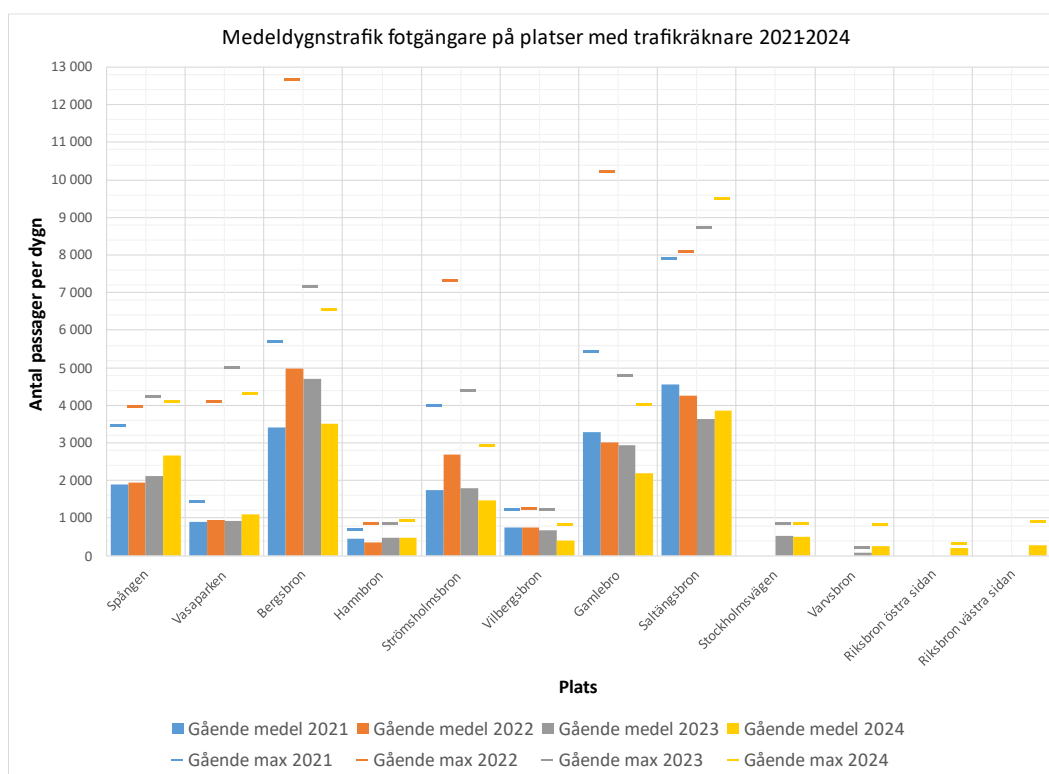
Vissa trafikräknare har under 2024 drabbats av databortfall i samband med arbeten på eller vid framför allt broarna. Hamnbron, Bergsbron, Gamlebro, Spången och Varvsbron har på ett eller annat sätt och av olika grad drabbats av sådant databortfall. Beräkningar utgår enbart från tillgängliga data.

6.2.1 Gående i Norrköping

Figur 9 visar medelantal gående per dygn för hela 2024 på mätplatser med trafikräknare.

- Bergsbron har trafikerats av mycket färre antal gående under året jämfört med både 2022 och 2023.
- Strömsholmsbrons mätvärden har fortsatt sjunkit från föregående års nivåer.
- Vilbergsbron har tappat en stor del av sin trafik under 2024 jämfört med tidigare. Vilbergsskolan har under året stängts för ombyggnation vilket har upptagningsområde även norr om Söderleden.

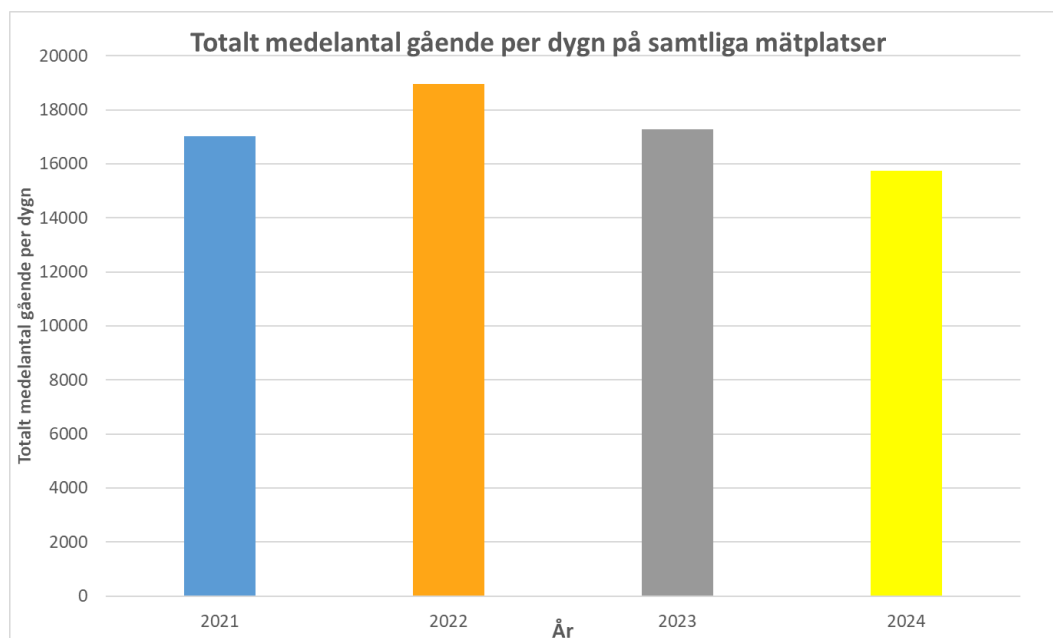
- Gamlebro har ett minskat medelantal gående per dygn. Här har byggnation av allmän plats på bron och lagningar av slukhål påverkat framkomligheten under året. Databortfall på grund av avstängd belysning som driver trafikräknaren påverkar också resultatet.
- Spången drabbades av ett stort databortfall juni-november pga. broreparationer. Trots detta tapp under högsäsong så var medelantal gående per dygn ca 20 % högre än 2023.
- Vasaparken hade en uppgång i medelantal gående men lägre maxantal. Störst antal gående i Vasaparken sammanfaller varje år med Augustifesten.
- Hamnbron har en marginell ökning av både medelantal och maxantal gående på ett dygn.
- Saltängsbron har fått ökat medelantal och maxantal gående från 2023.
- Varvsbrons stora ökning beror dels på att data för 2023 enbart fanns i december då trafikräknaren driftsattes, dels att delar av Inre Hamnen färdigställdes under 2024 och inflytt till området har skett.
- Riksbron presenteras också i graferna men innehåller enbart data från mitten av november 2024 då trafikräknare driftsattes. Den är alltså inte en representation av ett helt års medel.



Figur 9 Medel- och maxantal gående på mätplatser med trafikräknare åren 2021 till 2024

I figur 10 visas det totala medelantalet gående på alla mätplatser förutom Stockholmsvägen, Riksbron och Varvsbron. Dessa tre platser har enbart data från 2023 eller 2024 och framåt vilket gör att det inte blir jämförbart.

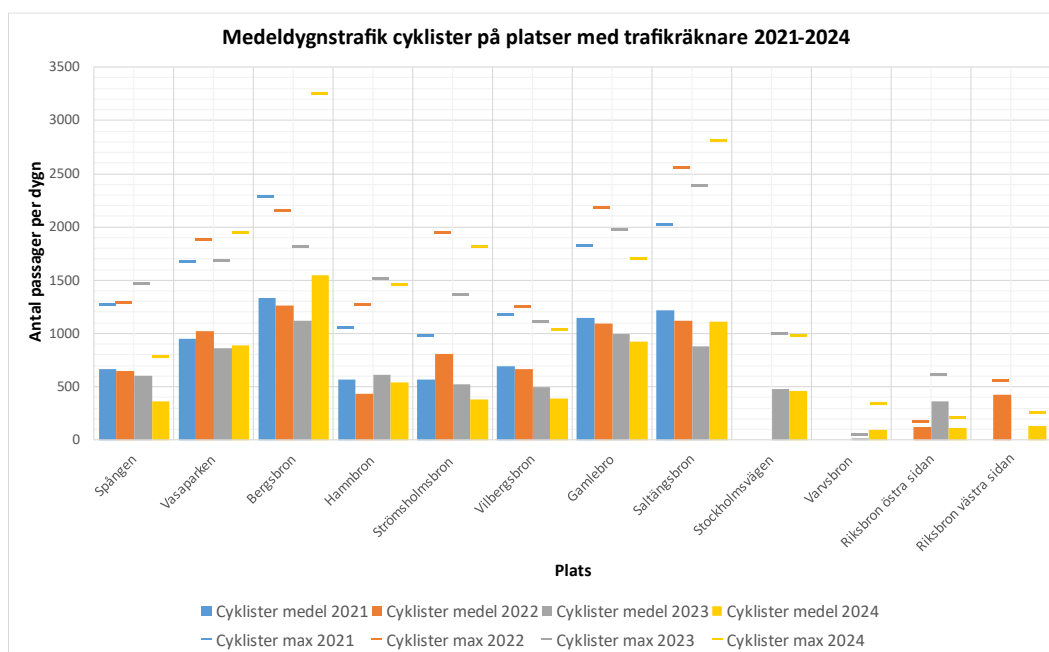
Vi ser att totala antalet gående som passerat broarna minskat sedan 2022.



Figur 10 Totalt medelantal gående per dygn på samtliga mätplatser med data för alla år mellan 2021 och 2024

6.2.2 Cyklister i Norrköping

Figur 11 visar medel- och maxantal cyklister som passerat mätplatserna med trafikräknare.



Figur 11 Medel- och maxantal cyklister på mätplatser med trafikräknare åren 2021 till 2024

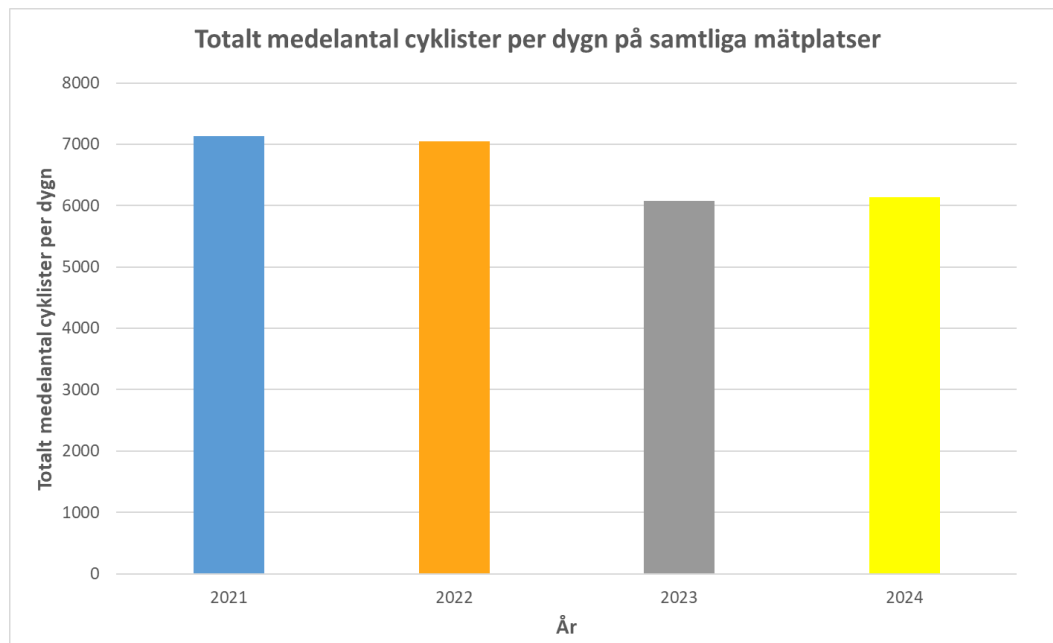
Platser med minskat medelantal cyklister är Spången, Hamnbron, Strömsholmsbron, Vilbergsbron och Gamlebro. På mätplatserna Vasaparken och Stockholmsvägen ses liten skillnad i antal cyklister jämfört med tidigare års mätningar. Ökat antal cyklister identifieras på Bergsbron, Saltängsbron och Varvsbron.

Utstickande platser är Spången och Bergsbron, som hade stora skillnader mellan 2023 och 2024 års mätvärden. Vi ser 2024 att antal gående och cyklister är samvarierande. En ökning av antingen cyklister eller gående på dessa platser verkar ha inneburit en minskning av den andra. På Spången innebar arbetena som utfördes juni-november att cyklister bads leda cykeln över bron vilket påverkat datautfallet.

Riksbron presenteras också i graferna men precis som för data för gående så är det för tidigt att säga något om 2024 års data. Data för 2022 och 2023 på Riksbron är endast data från veckovisa slangmätningar som utförts. Jämförelser med dessa data kan göras först nästa år när vi har ett helt års data att titta på.

I figur 12 visas det totala medelantalet cyklister som passerat på alla mätplatser förutom Stockholmsvägen, Riksbron och Varvsbron. Precis som för data för gående så har dessa tre platser enbart data från 2023 eller 2024 och framåt vilket gör att det inte blir jämförbart.

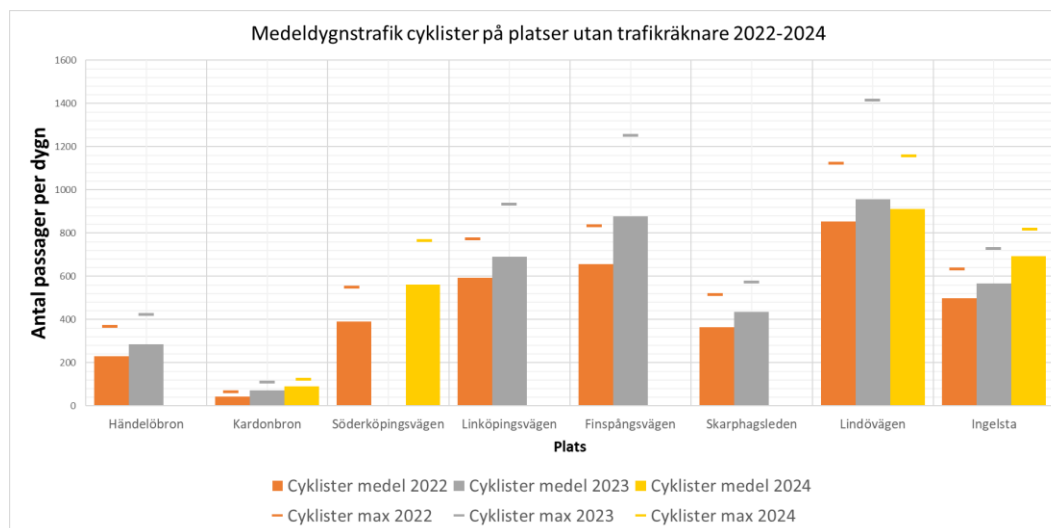
Vi ser precis som för gående att det totala antalet cyklister som passerat broarna minskat mellan 2022 och 2023 men att det i stället ökat marginellt mellan 2023 och 2024.



Figur 12 Totalt medelantal cyklister per dygn på samtliga mätplatser med data för alla år mellan 2021 och 2024

6.2.3 Strategiskt viktiga mätplatser

Figur 13 visar data från andra strategiskt viktiga mätplatser där trafikräknare inte finns. Där har det i stället utförts slangmätningar⁸.



Figur 13 Medelantal cyklisterna som passerat platser för slangmätningar.

Data för 2024 finns inte på alla platser då arbetet med en strategisk planering för slangmätningar påbörjades under året.

På de mätplatser där cykeltrafiken har mätts både 2022, 2023 och 2024 kan en ökning av cykeltrafiken ses år för år på Kardonbron och på Stockholmsvägen i höjd med Ingelsta. På Lindövägen kan ett tapp urskiljas jämfört mot 2023, men en ökning jämfört mot 2022.

⁸ Pneumatiska gummislangar som läggs över körbana och räknar antalet impulser då fordon passerar slangen. Metoden kan också användas för att klassificera fordonstyp.

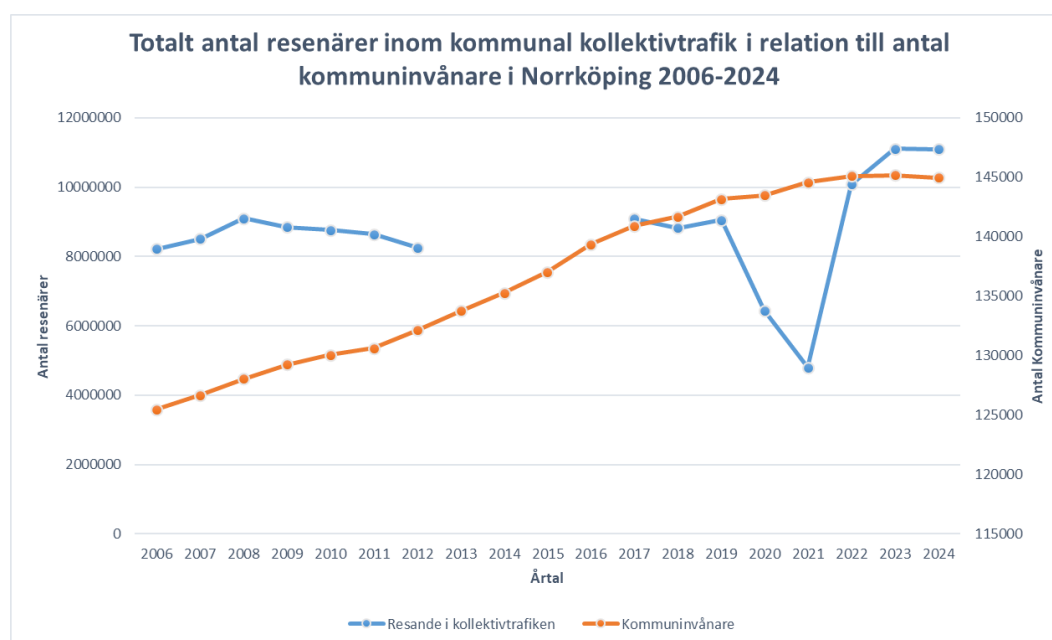
7 Kollektivtrafik

Den lokala kollektivtrafiken i Norrköpings kommun består av bussar, spårvagnar och pendeltåg. Det är Östgötatrafiken som samordnar kollektivtrafiken i Norrköping och resten av Östergötland.

7.1 Antal resenärer i kollektivtrafiken

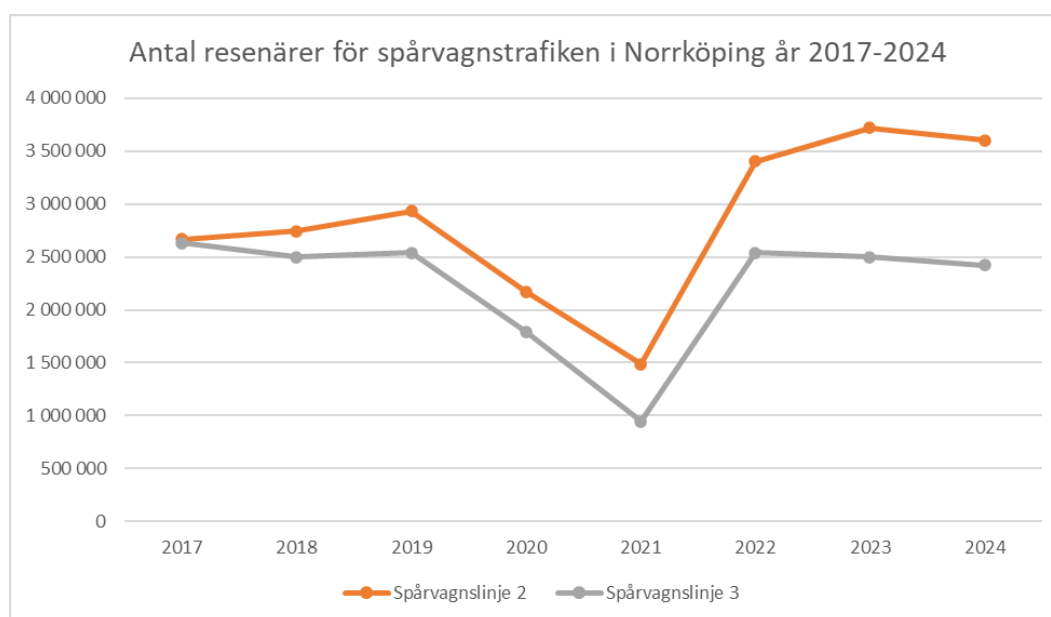
Figur 14 illustrerar utvecklingen av det totala antalet resenärer inom den kommunala kollektivtrafiken i Norrköping, inklusive stadstrafik och kommunala landsbygdslinjer, från år 2006. Data saknas för perioden 2013–2016. Diagrammet visar även befolkningsutvecklingen i kommunen under samma tidsperiod (på en separat axel till höger) för att ge ett sammanhang åt resandestatistiken. Endast de kollektivtrafiklinjer som trafikerar inom Norrköpings kommun ingår, vilket innebär att linjer som sträcker sig över kommungränsen inte är inkluderade.

Mätningarna av antal påstigande görs sedan 2023 på ett annat sätt än tidigare, vilket kan påverka statistiken. Ett automatiskt system har byggts in i fordonen under pandemin, till skillnad från tidigare då endast stämplingar i biljettsystemet mättes.



Figur 14 Kollektivtrafikresenärer i relation till antalet invånare i Norrköping

Antalet resande med Norrköpings spårvagnslinjer presenteras i figur 15.



Figur 15 Kollektivtrafikresenärer spårväg Norrköping

Linjenätet har under 2024 justerats av Östgötatrafiken där vissa linjer har fått en ny dragning och inte längre trafikerar vissa hållplatser. Vissa linjer har fått en justerad färdväg och andra linjer har fått en utökad turtäthet. Hur detta har påverkat kollektivtrafiken under 2024 är dock svårt att dra någon slutsats kring nu.

Antalet resande med kollektivtrafiken från Klockaretorpet (spårvagnslinje 3) kan ha påverkats av byggnationen vid Sandtorp. Under byggnationen har spårvagn ersatts av bussar, först mellan Söder tull och Klockaretorpet, sedan mellan Folkets park och Klockaretorpet.

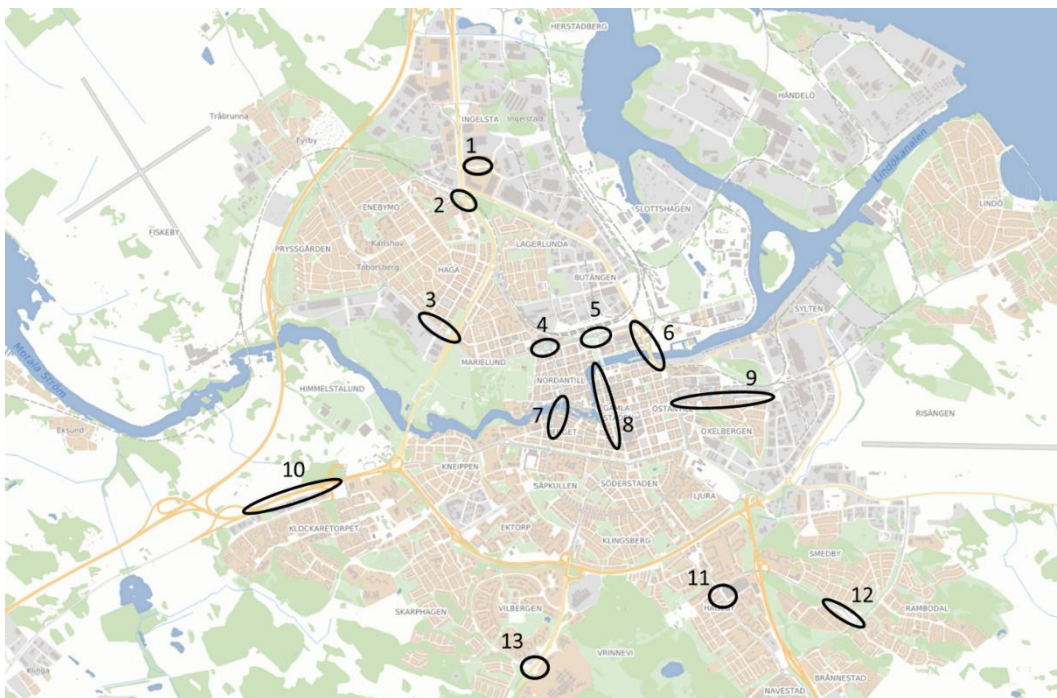
7.2 Kollektivtrafikens framkomlighet

I Norrköpings kommun är bussarna och spårvagnarna utrustade med GPS-mottagare. Varje enhet samlar in data i form av position, klockslag, hastighet och ID. Detta nyttjas i ett verktyg som ger möjlighet att verifiera och optimera framkomligheten för kollektivtrafiken i Norrköping. Det går att se var det uppstår framkomlighetsproblem genom att jämföra optimal hastighet (den högsta hastigheten under mätperioden) med medelhastigheten som kollektivtrafiken har (typisk hastighet).

I förra årets rapport listades särskilda platser med sämre framkomlighet under antingen förmiddags eller eftermiddagens rusningstrafik utifrån verktyget. De platser som då listades följer nedan.

1. Kromgatan
2. Sandbyhovsrondellen
3. Finspångsvägen
4. Norrtull
5. Stationen
6. Packhusgatan
7. Kungsgatan/Bergsbron
8. Gamla Rådstugugatan
9. Lindövägen
10. Linköpingsvägen (Trafikverkets väg)
11. Hagebyrondellen
12. Lidaleden
13. Gamla Övägen/Vilbergsgatan

I figur 16 presenteras ovan angivna platser.



Figur 16 Platser där man tidigare konstaterat att framkomligheten är sämre

Under 2024 har inga fysiska åtgärder utförts för att förbättra framkomligheten på någon av platserna, men flera utredningar har initierats för att utreda förbättringsåtgärder baserat på ovan lista. Där har bland annat färdigställande av Johannisborgsförbindelsen, med byggnationsstart 2025, identifierats som en förutsättning för att kunna utföra framkomlighetsåtgärder vid plats 6 och 9.

Under 2024 har trafiksignaler på Östra Promenaden kalibrerats efter utrustning med ett GPS-baserat prioriteringssystem för att förbättra framkomligheten.

I slutet av 2024 justerades de lokala trafikföreskrifterna för merparten av de busskörfält som finns i kommunen så att särskild kollektivtrafik också kan nyttja busskörfälten. Med särskild kollektivtrafik menas färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Effekten av detta bedöms inte minska framkomligheten för övrig kollektivtrafik, men körfälten som tidigare enbart servade kollektivtrafik i linjetrafik behöver numera samsas med annan yrkestrafik.

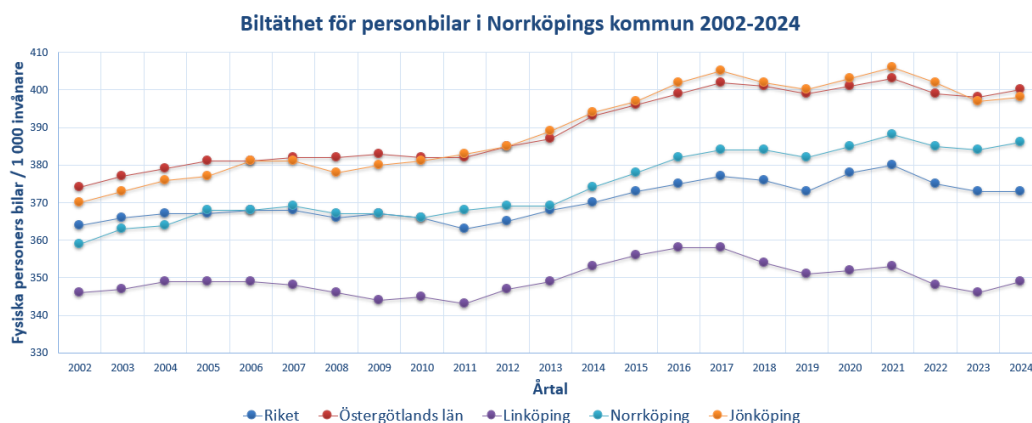
8 Motorfordonstrafik

Norrköping är en fordonsburen stad med goda möjligheter för motorfordon att ta sig fram i staden. Motala ström är en stor barriär genom staden med ett fåtal platser att ta sig över de broar som finns. Detta ger ett koncentrerat trafikflöde över dessa platser. Data för hur flöden fluktuerar och påverkas över tid av avstängningar, omdirigeringar eller annan påverkan på trafiken är viktig att följa när kommunen framgent mer och mer går över till en stad under byggske.

8.1 Bilägandet i Norrköpings kommun

8.1.1 Biltäthet

Figur 17 visar hur biltätheten för personbilar i Norrköping har varierat sedan 2002 i jämförelse med andra kommuner, länet och riket. Från att biltätheten minskat sedan 2021 så ser vi i stället en ökning 2024 jämfört med tidigare.



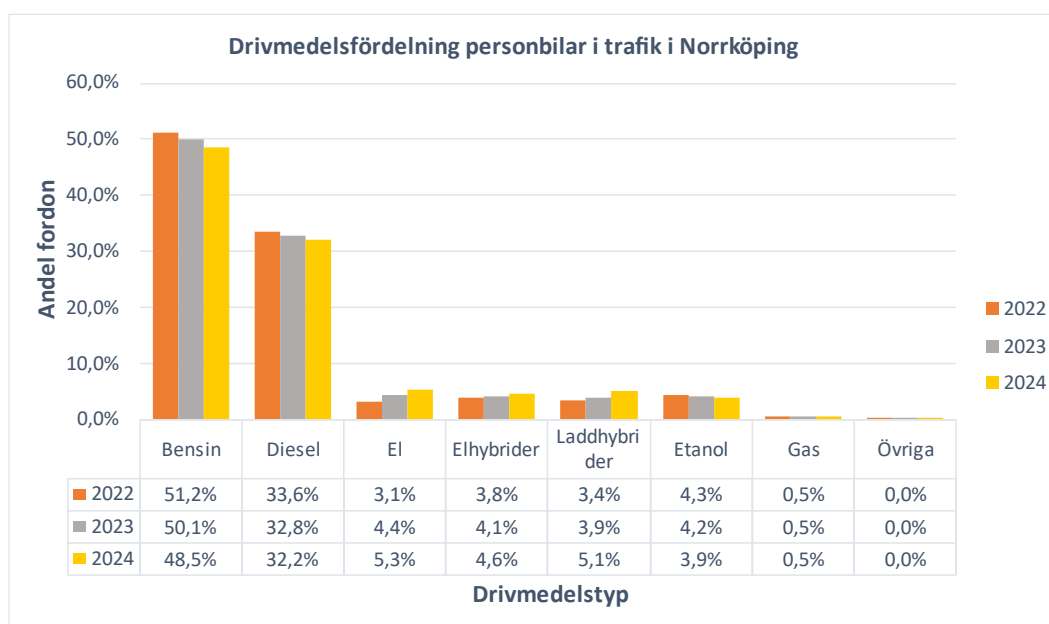
Figur 17 Antal personbilar i trafik ägda av personer per 1000 invånare i några olika kommuner, länet och i Sverige

8.1.2 Drivmedelsfördelning

I figur 18 presenteras drivmedelsfördelningen på fordon registrerade inom Norrköpings kommun. Precis som föregående två år så ser vi 2024 en minskning av antal fordon som drivs helt med fossila bränslen (bensin, diesel eller gas) till förmån för fordon som drivs helt av el eller kombinationer av el och andra drivmedel.

2023 drevs 83,3 % och 2024 drevs 81,2 % av alla personbilar i trafik av fossila bränslen (bensin, diesel eller gas). 2023 drevs 16,7 % och 2024 drevs

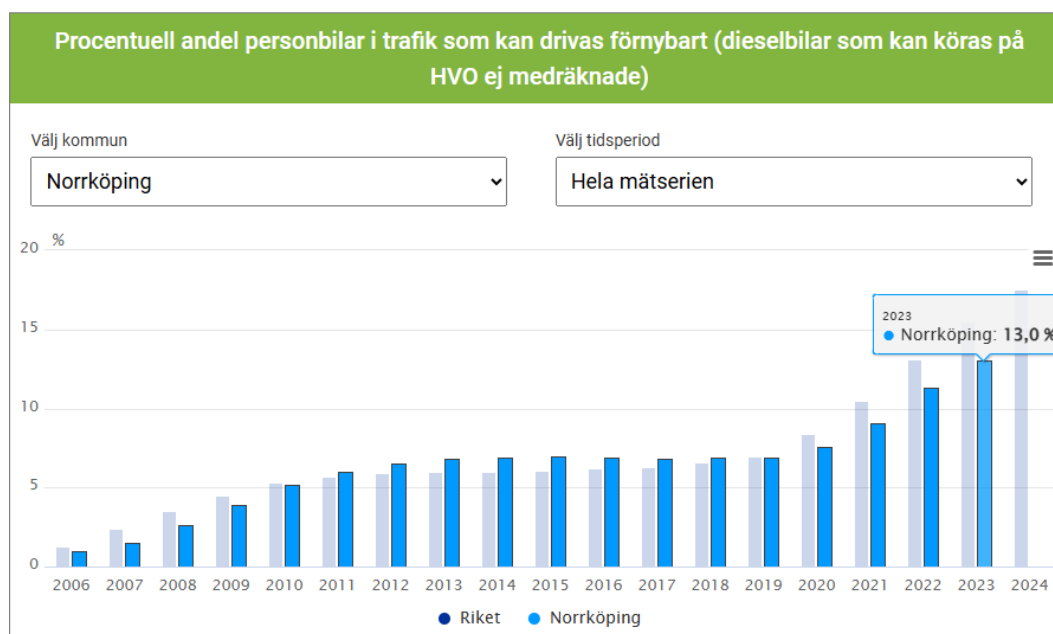
18,8 % av alla fordon av hållbara drivmedel eller kombinationer av fossila och hållbara drivmedel (el, elhybrid, laddhybrid, etanol).



Figur 18 Drivmedelsfördelning för fordon i Norrköpings kommun

Figur 19 är direkt hämtad från Miljöbarometern⁹ och presenterar data över hur stor andel av fordonsflottan som "kan drivas förnybart" samt hur det har utvecklats genom åren. I Miljöbarometern saknas ännu specifika data för 2024 för Norrköpings kommun.

⁹ Miljöbarometern (2025-02-21). *Andel fossiloberoende personbilar.*
<https://2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/bilen/andel-fossiloberoende-fordon-i-trafik-b1c-kh/norrk%C3%B6ping#mbContentMenu>

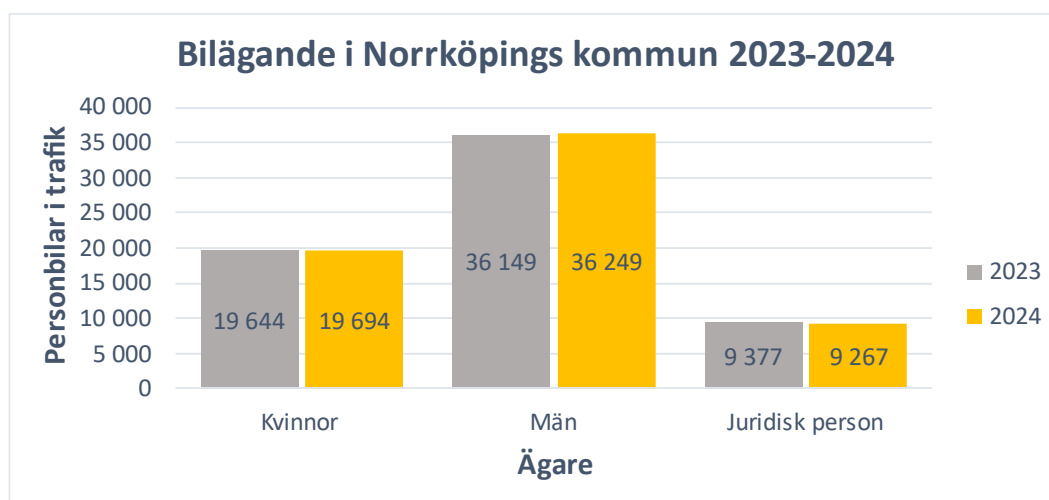


Figur 19 Andel personbilar som kan drivas förnybart (2030.Miljöbarometern.se)

Jämför man Miljöbarometerns siffror (13 %) med siffrorna för 2023 i figur 18 (16,7 %) skiljer de sig åt. Det beror på att fordon som "kan drivas förnybart" inte innefattar så kallade elhybrider men i stället innefattar gasdrivna fordon i Miljöbarometerns skattning.

8.1.3 Könsfördelning i bilägandet

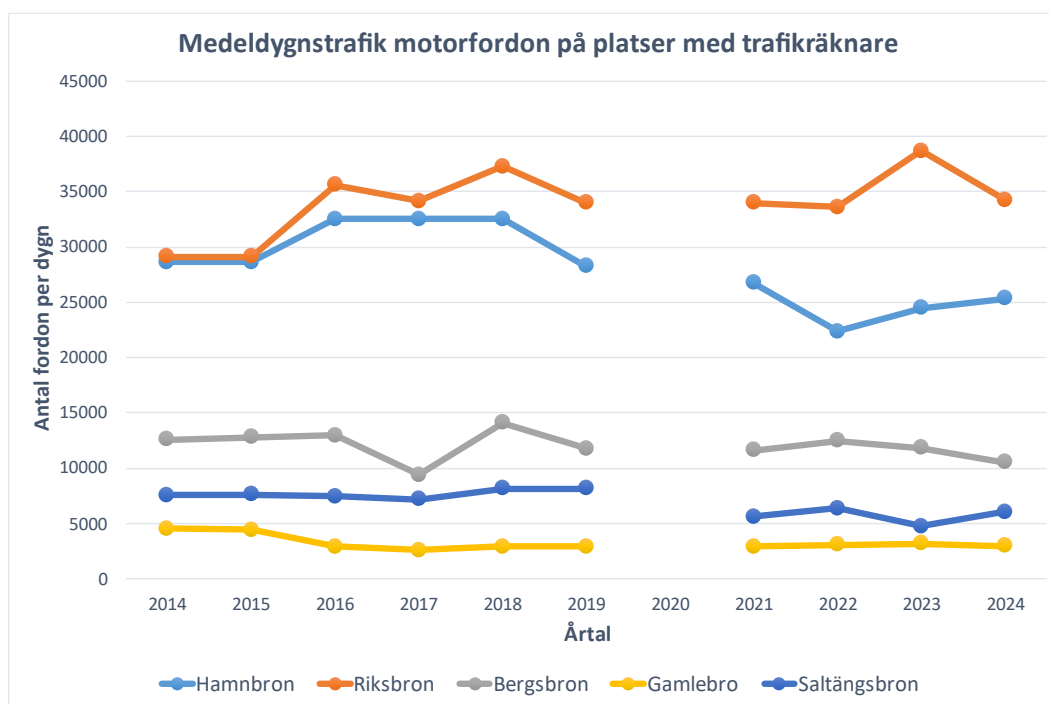
Figur 20 illustrerar att män fortsatt äger nästan dubbelt antal bilar jämfört med kvinnor, och att ca 15 % av bilarna i kommunen ägs av juridisk person, alltså företag. Bilägandet har ökat marginellt bland män och kvinnor men minskat hos juridisk person. Kommunen har fått totalt 150 fler fordon där kvinnor respektive män står som ägare och 110 färre fordon där en juridisk person står som ägare. Totalt har alltså kommunen fått 40 fler registrerade fordon under 2024.



Figur 20 Ägande av personbilar i trafik i Norrköpings kommun 2023 och 2024 sorterat på kön samt juridisk person

8.2 Trafik på broarna över Motala ström

Motala ström är en stor barriär för alla trafikslag som delar staden. De passager som finns över denna barriär är viktiga punkter för framkomligheten i stort i staden. Vi har därför kontinuerligt uppdaterat våra möjligheter till datainsamling på dessa platser. Har vi inte haft trafkräknare på platsen för löpande datainsamling har vi utfört slangmätningar under en vecka per år. I och med sårbarheten på dessa platser vid avstängningar, vare sig det beror på arbeten eller olyckor, är det viktigt att skapa oss en bild av hur broarnas trafikflöden påverkas av varandra. Detta blir extra viktigt framgent i och med de många stadsomvandlingsprojekten som planeras. Figur 21 visar trafiken över respektive bro där motorfordonstrafik förekommer mellan åren 2014 och 2024.

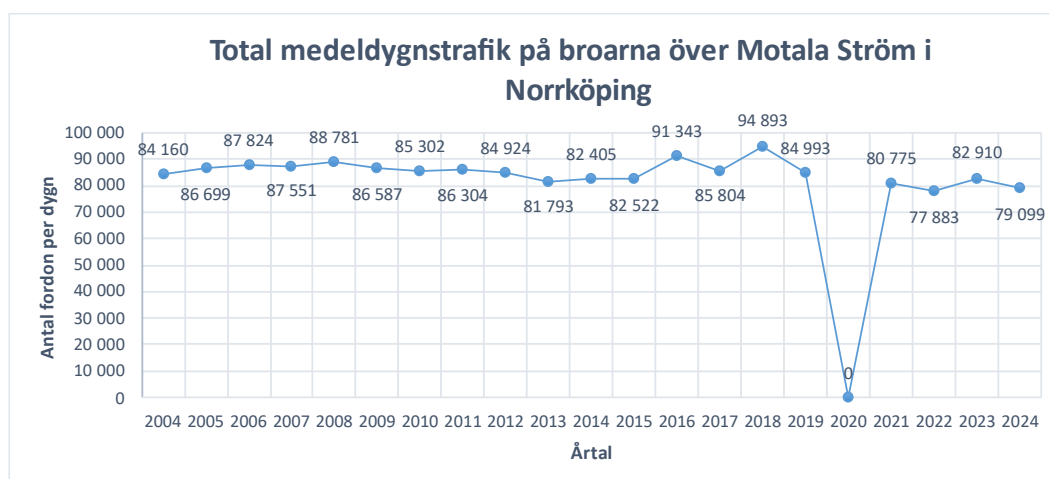


Figur 21 Medelvärde av trafik per dygn på respektive bro över Motala ström i Norrköping 2013–2023.

Det finns inga tillgängliga data för trafik över broarna år 2020, varför det blir ett glapp i figuren. Samtliga platser har från och med november 2024 trafikräknare då Riksbron som sista plats fick trafikräknare installerade. Vi har från och med nästa års arbete med trafikrapporten och framåt ett bättre underlag att se trafikens utveckling över broarna.

Figur 21 visar även att antal fordon per dygn ökade i snitt under 2024 på Hamnbron och Saltängsbron medan antalet minskade på Riksbron, Bergsbron och Gamlebro.

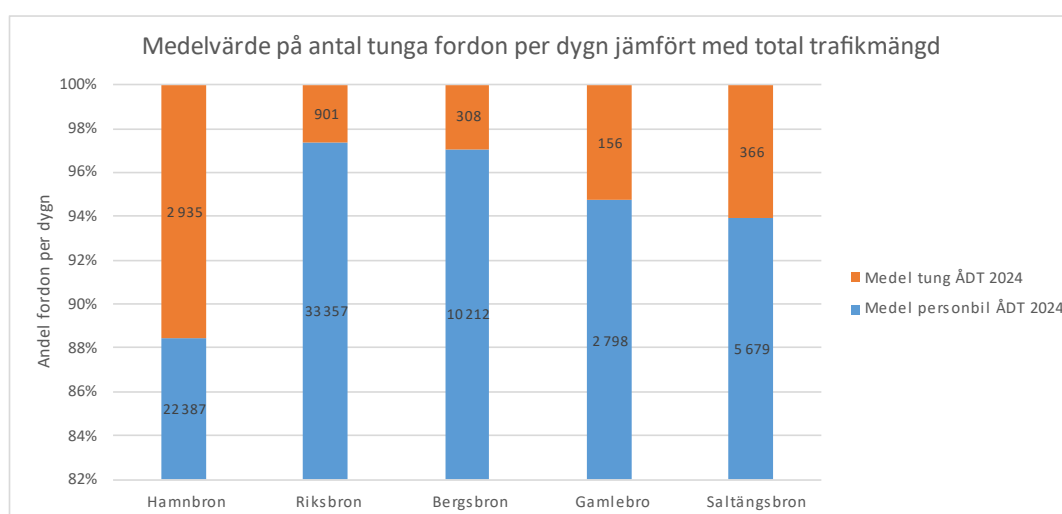
Den totala mängden trafik på broarna över Strömmen har enligt figur 22 minskat sedan 2018. Totalt passerade i snitt ca 79 000 fordon varje dygn över broarna i Norrköping år 2024 vilket är en minskning från 2023.



Figur 22 Den totala summan av trafiken på de fem broarna från ovan över Motala Ström.

8.2.1 Tung trafik över broarna

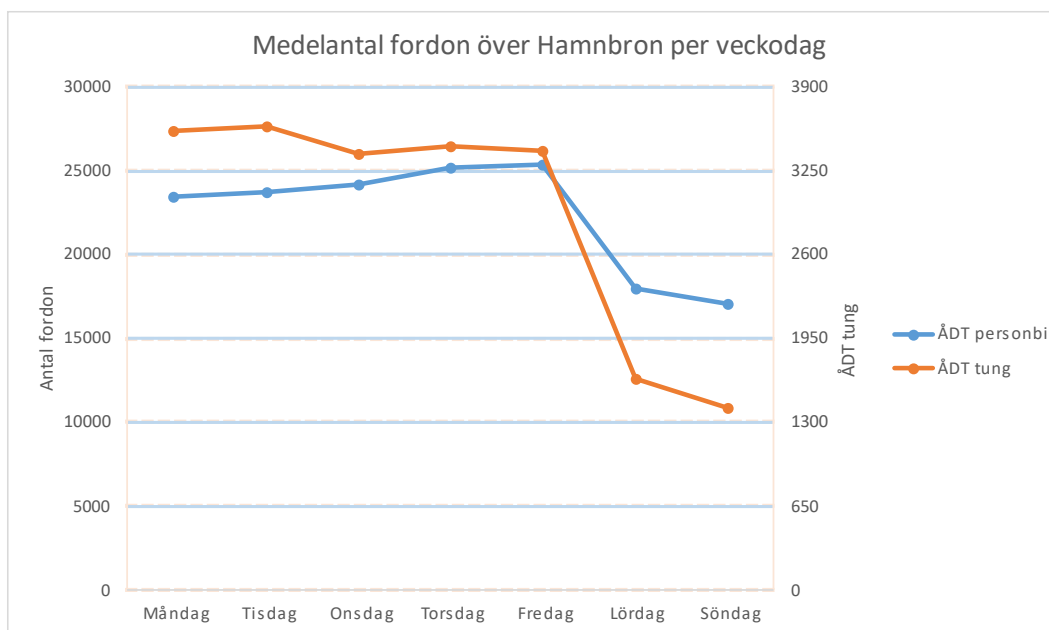
I figur 23 visas hur stor del av den totala trafiken som var tung trafik respektive personbilstrafik, både till antal och procentuellt.



Figur 23 Antal tunga fordon i snitt jämfört med total trafikmängd. Skalan på lodrät axel börjar på 82 %.

Ur figur 23 kan man utläsa att Hamnbron är en viktig färdväg för tung trafik. Både Hamnbron och Riksbron är vägar med hög årsmedelsdygnstrafik men till skillnad från Hamnbron är majoriteten av trafiken på Riksbron personbilstrafik.

Figur 24 presenterar trafikflöden över Hamnbron mer detaljerat. I figuren kan det utläsas att den tunga trafiken minskar på helgen.



Figur 24 Medel ÅDT för personbil och tunga fordon fördelat per veckodag

8.2.2 Maxtimme trafik över broarna

Tabell 1 Medelvärde på flöde i maxtimmen och högsta trafikflöde i maxtimmen på broarna med trafikräknare, samt vilken dag och tid på dygnet det högsta flödet uppmättes.

Bro	Medelvärde	Högsta flöde i maxtimmen	Dag och tid för högsta flöde
Hamnbron	1392	1916	Måndag 2024-02-26 16:00-17:00
Riksbron	1556	1921	Onsdag 2024-11-27 16:00-17:00
Bergsbron	466	594	Fredag 2024-04-19 16:00-17:00
Gamlebro	180	270	Tisdag 2024-12-10 16:00-17:00
Saltängsbron	340	531	Tisdag 2024-05-07 16:00-17:00

Tabell 1 visar maxtimmesflöden för ett snittdygn på broarna med motorfordonstrafik. Medelvärdet beräknas på alla maxtimmesvärden över året. Det högsta flöde som uppmätts under en timme något dygn under året är också noterat i tabellen. Vi ser en tydlig koppling mellan maxtimmesflöde och arbetspendling då samtliga dagar då högsta flöde uppmätts var vardagar. Dock var ingen specifik dag överrepresenterad. Maxtimme trafiken har under samtliga dagar legat mellan 16:00 och 17:00 på eftermiddagen.

Maxtimme trafikens värde och när på dagen det är som störst är en viktig del i till exempel planering för avstängningar.

8.3 Andra strategiska platser för trafikmätningar

Förutom broarna finns flertalet platser längs infartsvägar till stadskärnan som anses vara viktiga att ha kontinuerlig datainsamling på. Figur 25 visar dessa platser. Utöver dessa platser är även Kardonbron inkluderad. På sikt planeras någon form av kontinuerlig datainsamling på dessa platser. Det kan vara via trafikräknare men också slangmätningar¹⁰ som utförs mer regelbundet, minst en gång per år.



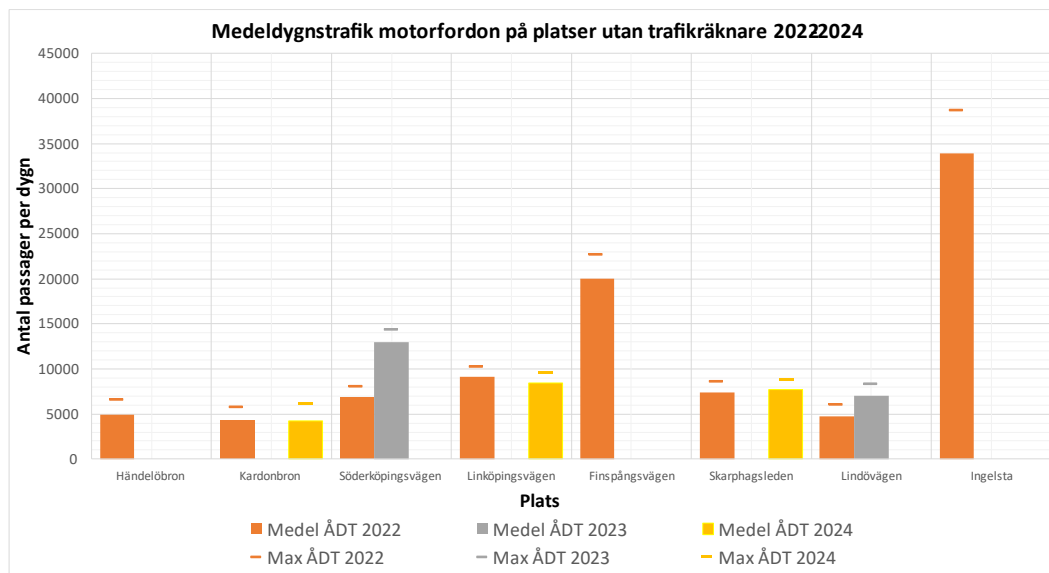
Figur 25 Strategiskt viktiga platser för trafikmätningar. Kardonbron bedöms också som en strategiskt viktig mätpunkt men ligger utanför kartbilden.

I efterföljande delkapitel presenteras data från slangmätningar som utförts 2022–2024.

¹⁰ Pneumatiska gummislangar som läggs över körbana och räknar antalet impulser då fordon passerar slangen. Metoden kan också användas för att klassificera fordonstyp.

8.3.1 Resultat slangmätningar

Resultaten från slangmätningar på de strategiskt viktiga platserna presenteras i figur 26.



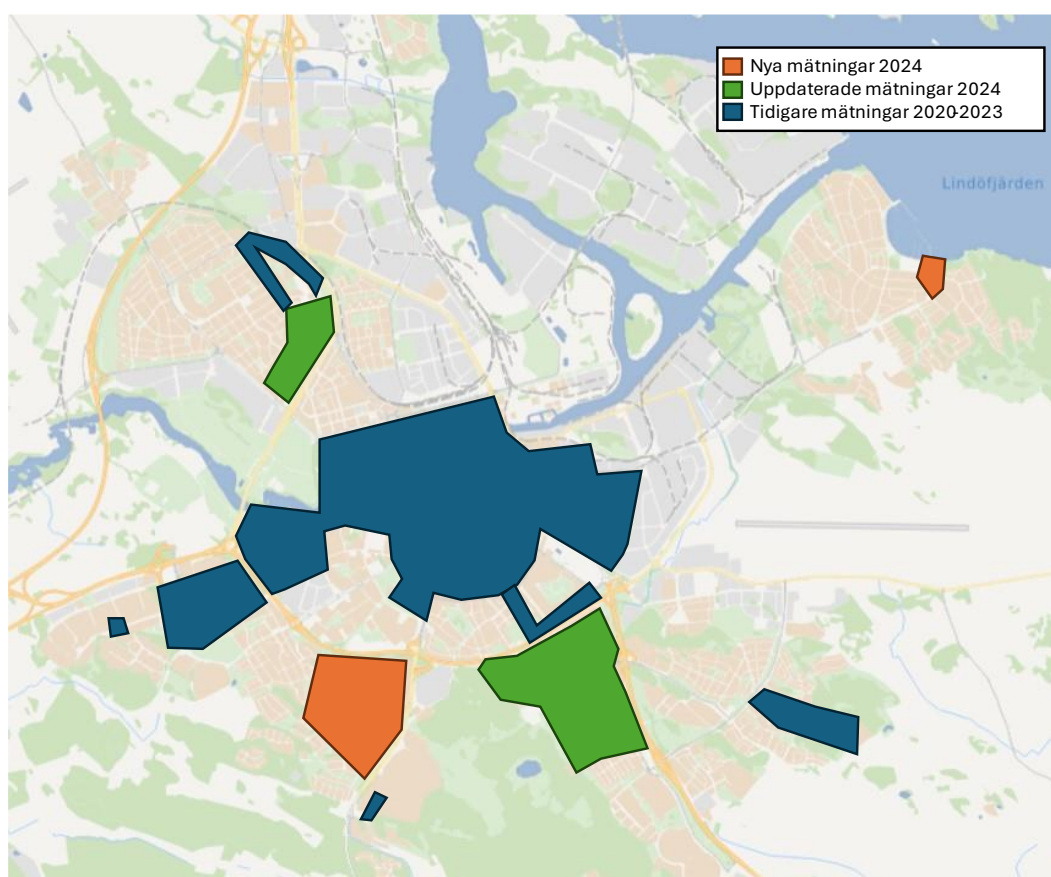
Figur 26 Medelantal motorfordon som passerat platser för slangmätningar

På mätplatser där en mätning har gjorts 2024 på biltrafiken kan man konstatera att medeldygnstrafiken inte har förändrats nämnvärt sedan tidigare mätningar.

Eftersom det tidigare inte utförts årliga mätningar på alla platser och mätningar dessutom utförts olika månader (maj eller september) är det svårt att göra jämförelser mellan åren.

9 Parkeringsbeläggning gatuparkering

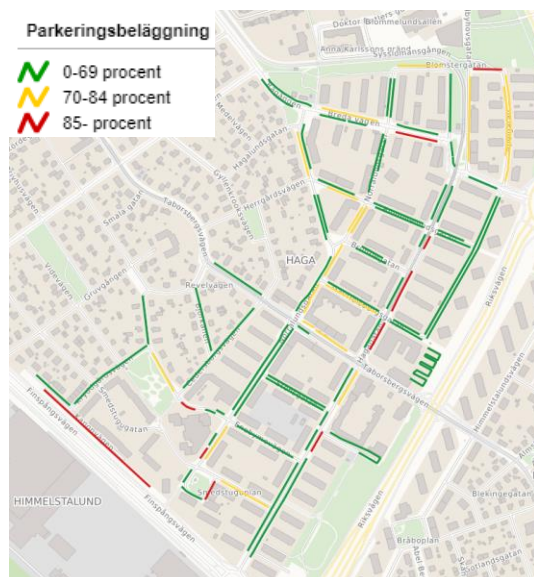
Samhällsbyggnadskontoret genomför årliga mätningar av belägningsgraden för allmän gatuparkering i olika delar av staden. Mätningarna utförs under vardagar på dagtid och kvällstid samt under helger, med varierande platser varje år. I Figur 27 presenteras var i kommunen belägningsundersökningar har utförts. Under 2024 mättes beläggning i Haga, Hageby, Vilbergen samt i delar av Lindö (Lindö strand) markerat som i grön eller orange färg i figur 27.



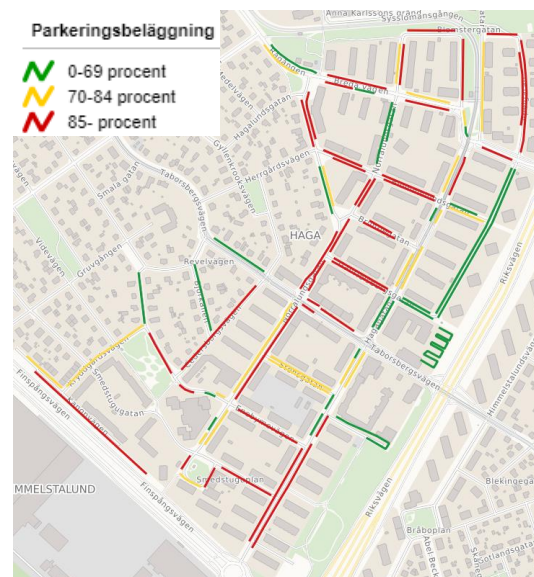
Figur 27 Områden där parkeringsutredningar har utförts. Blåa markeringar illustrerar tidigare mätningar under åren 2020–2023. Orangea områden är helt nya och gröna områden är uppdaterade mätplatser där man tidigare har mätt beläggningen.

Resultat från belägningsundersökningar som utfördes under 2024 presenteras i figur 28 - figur 35. Undersökning utfördes även under helgen dagtid vilka visar snarlika resultat som de mätningar som utfördes på vardag dagtid med en skillnad i beläggningen kring områden med mer handel. Eftersträvvärt är en beläggning mellan 70 % och 85 %, då parkeringsplatser inte står tomma stora delar av tiden, men heller inte är

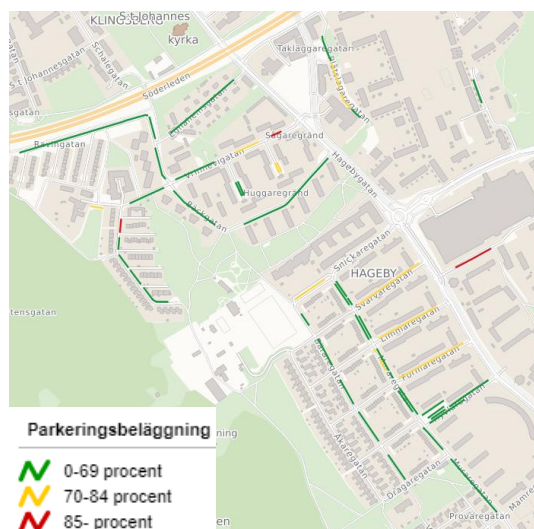
fullbelagda. De sträckorna representeras av gulmarkerade sträckor. På grönmarkerade sträckor är beläggningen låg. På områden där gatorna är rödmarkerade är beläggningen hög.



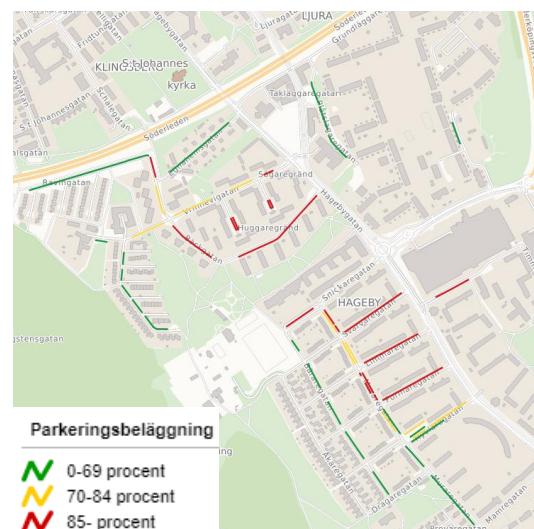
Figur 28. Beläggning Haga vardag dagtid 2024



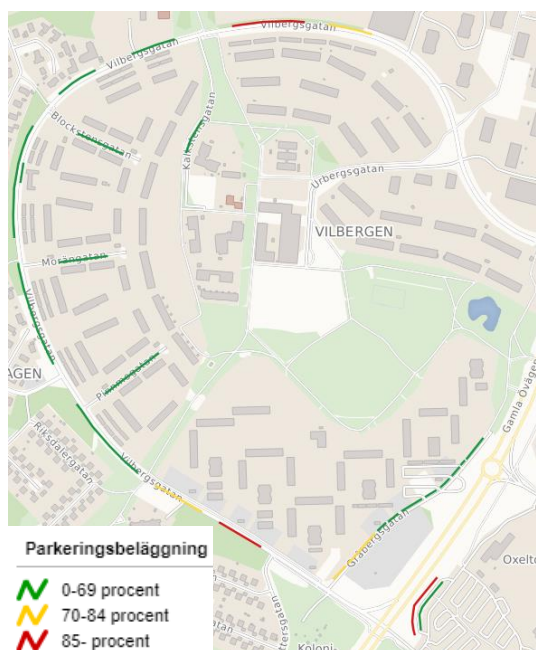
Figur 29. Beläggning Haga vardagskväll 2024



Figur 30. Beläggning Hageby vardag dagtid 2024



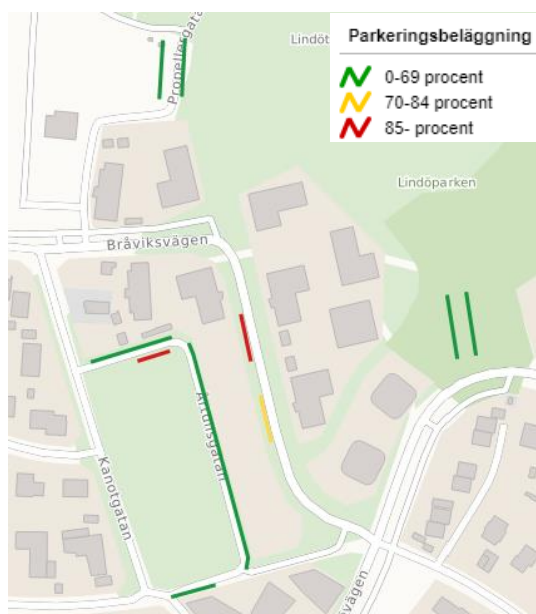
Figur 31. Beläggning Hageby vardagskväll 2024



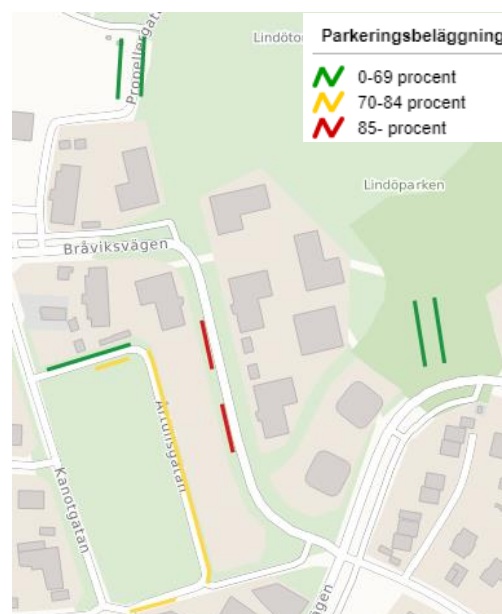
Figur 32. Beläggning Vilbergen vardag dagtid 2024



Figur 33. Beläggning Vilbergen vardagskväll 2024



Figur 34. Beläggning Lindö strand vardag dagtid 2024



Figur 35. Beläggning Lindö strand vardagskväll 2024

Beläggningsundersökningarna under 2024 visade att tillgång till parkering på vardagskvällar var låg i delar av de undersökta områdena vilket resulterade i förslag till beslut och beslut i samhällsplaneringsnämnden att införa betalparkeri i Haga och Hageby. Beslutet fattades i nämnden i mars 2025.

Mätningarna i Vilbergen och vid Lindö strand visade att tillgång till parkering var relativt god vilket innebär att inga konkreta åtgärder planeras för att höja tillgängligheten av parkering.

Under slutet av 2024 beslutade kommunfullmäktige om nya parkeringstaxor i Norrköpings kommun. Taxorna höjdes med 10 % från de tidigare taxanivåerna. Senaste gången taxorna justerades var 2012.

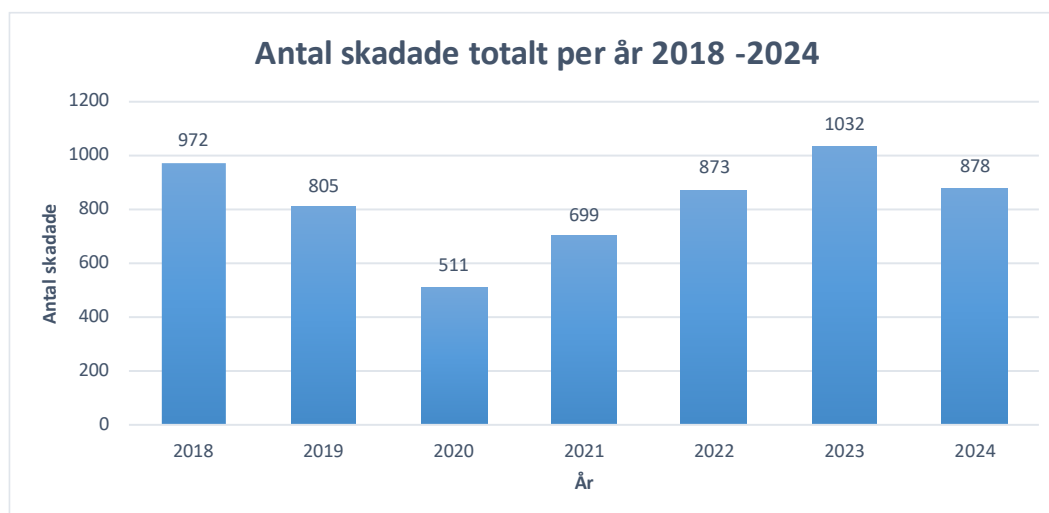
10 Olycksstatistik och trafiksäkerhet

Trafikrelaterade skador är en av de vanligaste skadeformerna i Sverige och utgör ett betydande folkhälsoproblem. De medför stora kostnader både för individen och samhället. Norrköpings kommun följer Nollvisionen, med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. För att uppnå detta strävar kommunen efter att utforma infrastrukturen – inklusive cykelbanor, gångbanor och gator – på ett sätt som garanterar hög trafiksäkerhet.

I detta avsnitt analyseras olycksstatistik för att ge en tydlig bild av trafiksäkerhetsutvecklingen i kommunen samt identifiera de mest olycksdrabbade platserna. Data är hämtad från Strada och baseras på data från 2024. Statistiken omfattar enbart vägtrafikolyckor och inkluderar inte händelser inom flyg-, sjö- eller järnvägstrafik. Det presenterade antalet olyckor och skadade omfattar hela Norrköpings kommuns vägnät, inklusive kommunala, statliga och enskilda vägar.

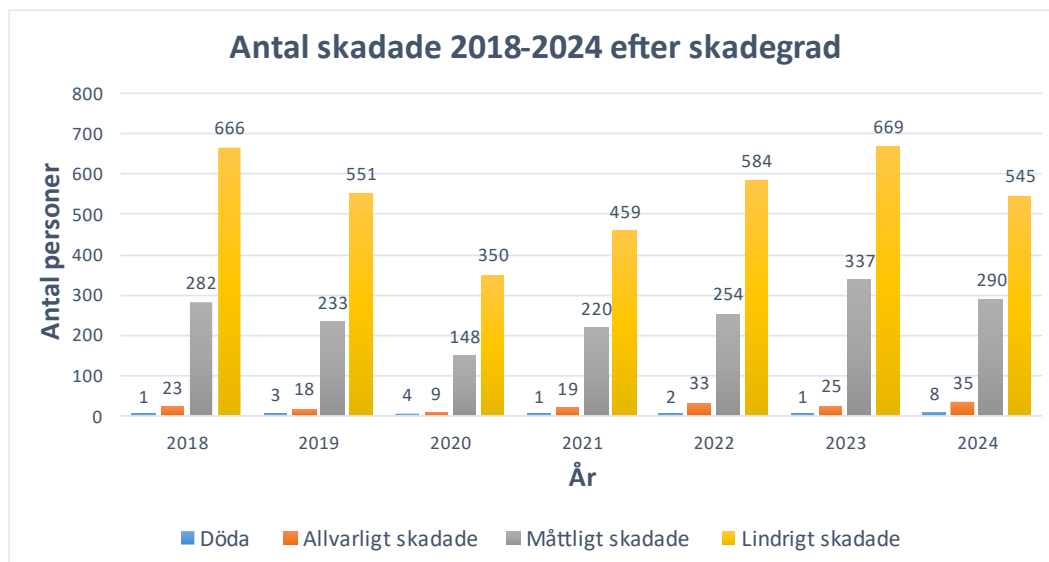
10.1 Antal skadade och döda

Figur 36 visar totala antalet skadade och omkomna i Norrköpings kommun år 2024 jämfört med tidigare år. Antalet skador minskade fram till och med år 2020, men har sedan 2021 ökat igen. 2024 års statistik visar åter igen en minskning från föregående år och är tillbaka på 2022 års nivå.



Figur 36. Antal skadade och omkomna i trafiken i Norrköpings kommun 2018–2024

En markant ökning av antal döda och allvarligt skadade kan ses i Norrköpings kommun, se figur 37. Samtidigt har antalet måttligt och lindrigt skadade i kommunen minskat.

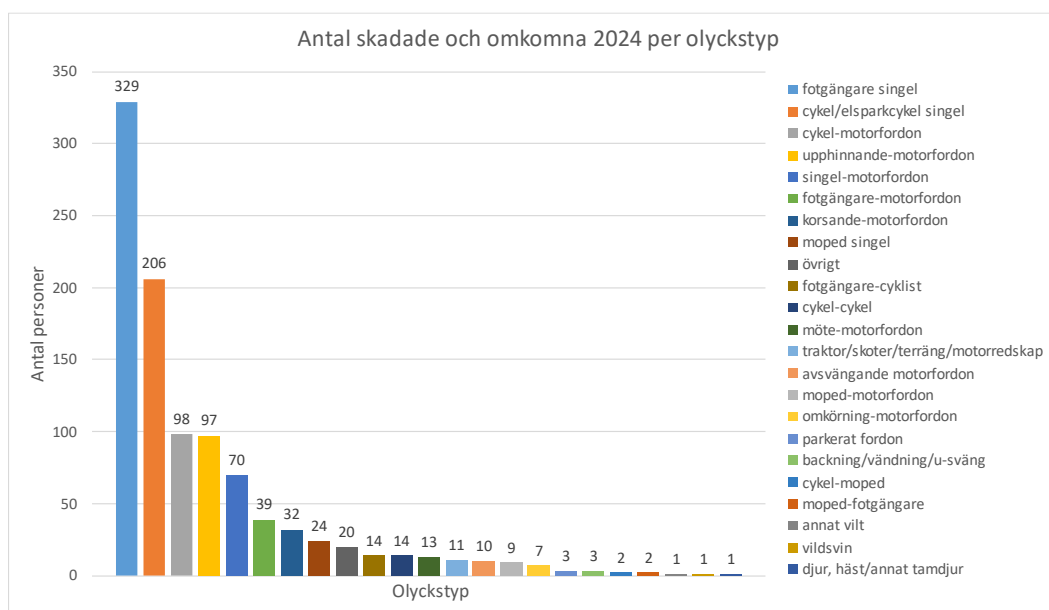


Figur 37. Antal skadade i Norrköping efter skadegrad

I efterföljande delkapitel presenteras olycksstatistiken mer detaljerat.

10.2 Olyckstyper

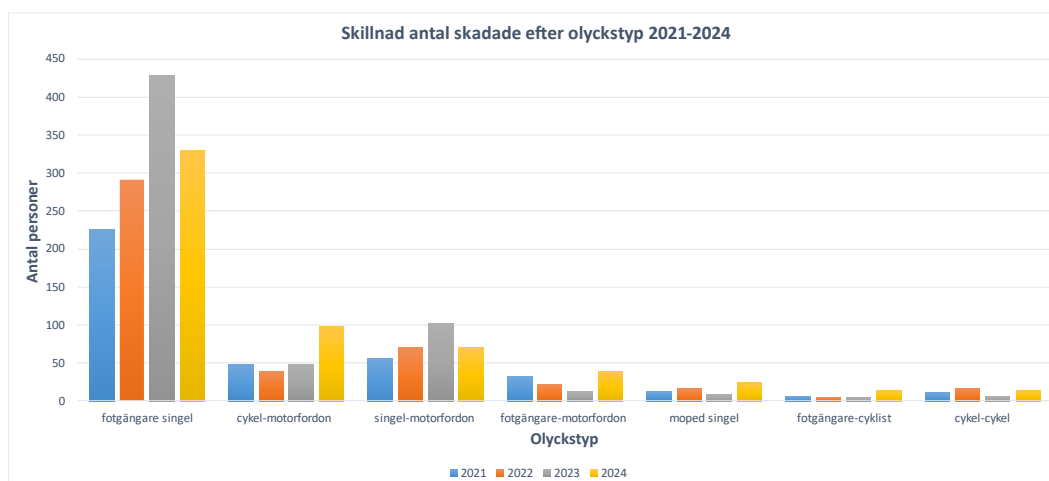
Figur 38 visar hur antalet olyckor under 2024 fördelar sig över de olika olyckstyperna.



Figur 38. Typ av olycka för skador i trafiken under 2024

De flesta skadorna i trafiken under 2024 har uppstått vid singelolyckor för fotgångare följt av singelolyckor för cyklister (vilket inkluderar elsparkcyklister). Dessa olyckstyper var även de mest förekommande under tidigare år. Olyckor mellan cykel/elsparkcykel och motorfordon var tredje vanligaste olyckstypen tätt följd av upphinnandeolyckor mellan motorfordon.

I figur 39 ser vi vilka olyckor som ökat eller minskat markant under 2024 i jämförelse med 2023. I diagrammet är alltså alla olyckstyper som var lika eller snarlika till antalet för 2024 och 2023 bortplockade, för att lättare se var det skiljer sig.



Figur 39. Förändringar när det gäller inrapporterade olyckor. Endast olyckstyper som skiljer sig markant mellan åren är representerade i diagrammet.

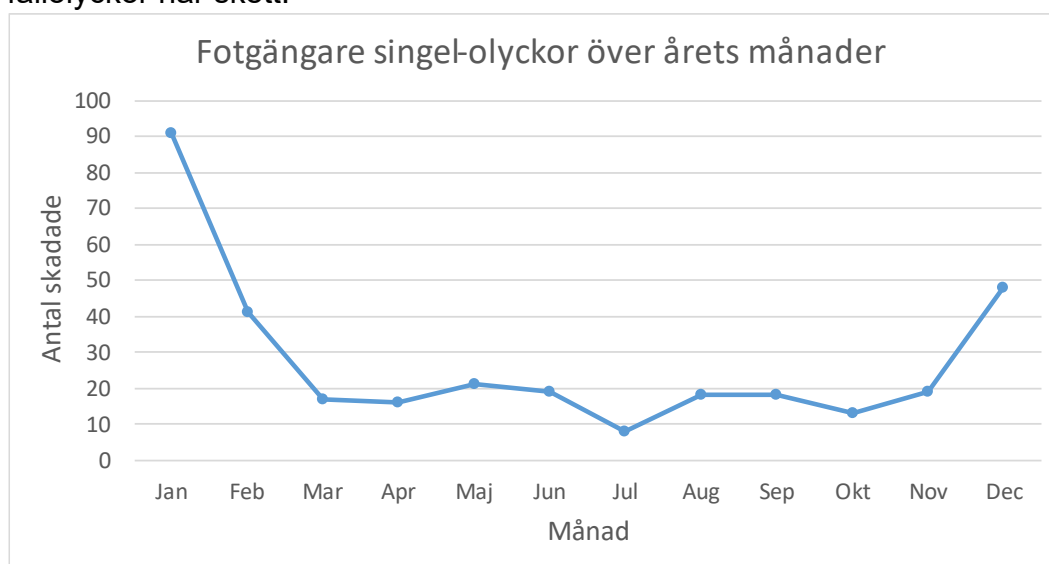
Diagrammet i figur 39 visar en minskning i antal singelolyckor för fotgångare. Det visar också att det skett färre singelolyckor för motorfordon.

Singelolyckor för moped har ökat. Kollisioner mellan cyklister och motorfordon samt mellan fotgängare och motorfordon har ökat, likaså kollisioner mellan fotgängare och cyklister samt mellan två cyklar.

Följande delkapitel redovisar årets utfall av de tre vanligaste olyckstyperna mer detaljerat.

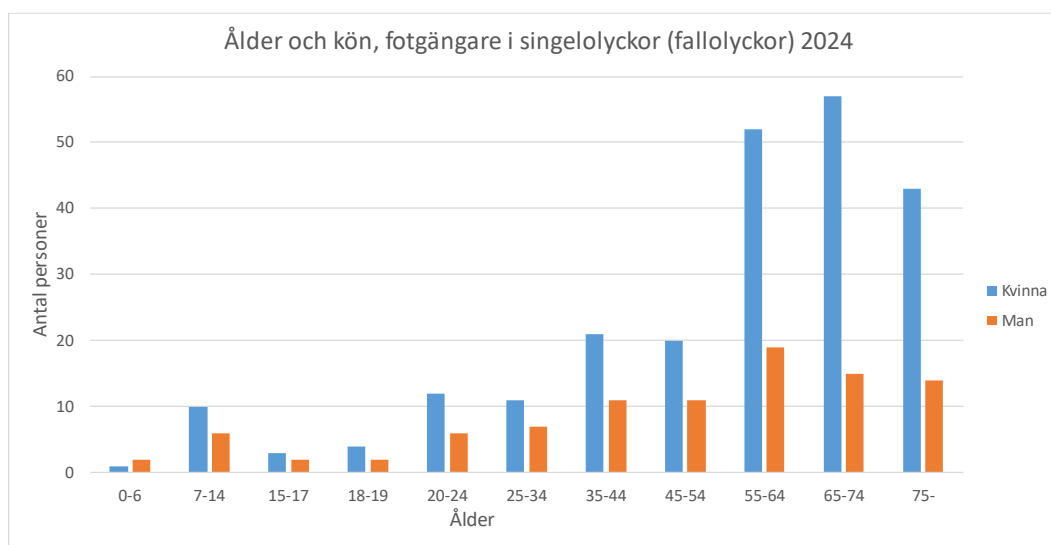
10.2.1 Fotgängare singel (fallolyckor)

Singelolyckor för fotgängare (fallolyckor) var alltså den vanligaste anledningen till skador i trafikmiljön. Olyckstypen har lyckligtvis minskat under 2024 jämfört med 2023. I figur 40 presenteras när under året fallolyckor har skett.



Figur 40. Fallolyckor över årets månader.

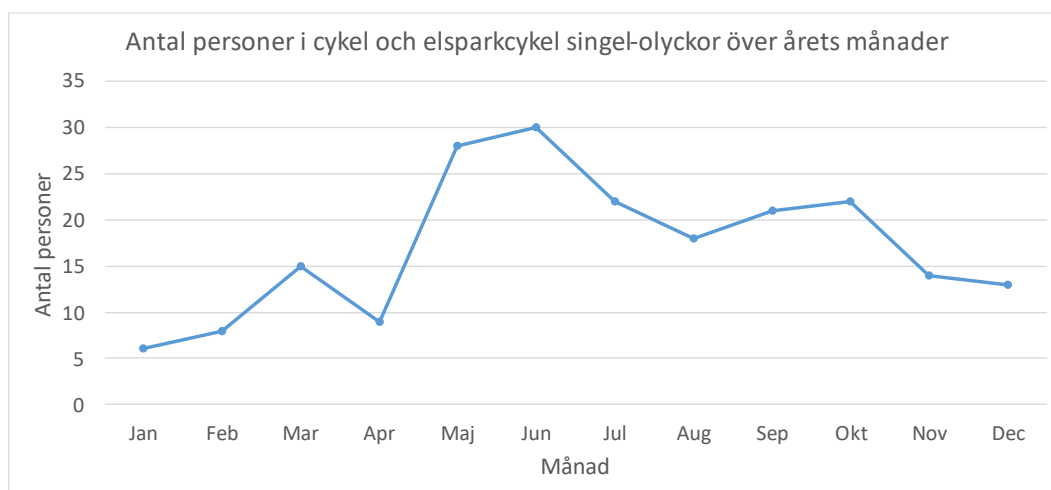
Flest antal olyckor sker i januari, februari och december, alltså under vinterperiod. Diagrammet visar också att lägst antal fallolyckor har skett i juli. Antal skadade pendlar runt samma nivå resterande delar av året. Figur 41 illustrerar antal skadade fördelat på ålder och kön. Kvinnor över 35 år var överrepresenterade i statistiken.



Figur 41. Antal skadade i fallolyckor sorterat på ålder och kön.

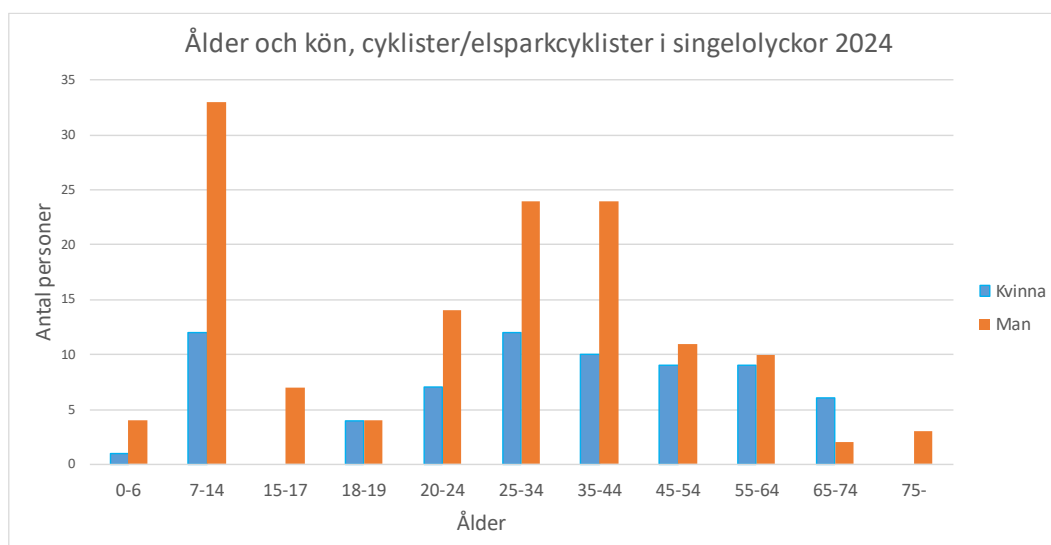
10.2.2 Singelcykelolyckor

Den näst vanligaste olyckstypen var singelolyckor på cykel (där elcykel och elsparkcykel ingår). I den statistiken ses inte samma samband med årets vintermånader som för fotgängare. Flest antal olyckor sker under sommarhalvåret, se figur 42.



Figur 42. Fördelningen av singelcykelolyckor (inklusive elsparkcykel) över året. Flest sker under sommarhalvåret.

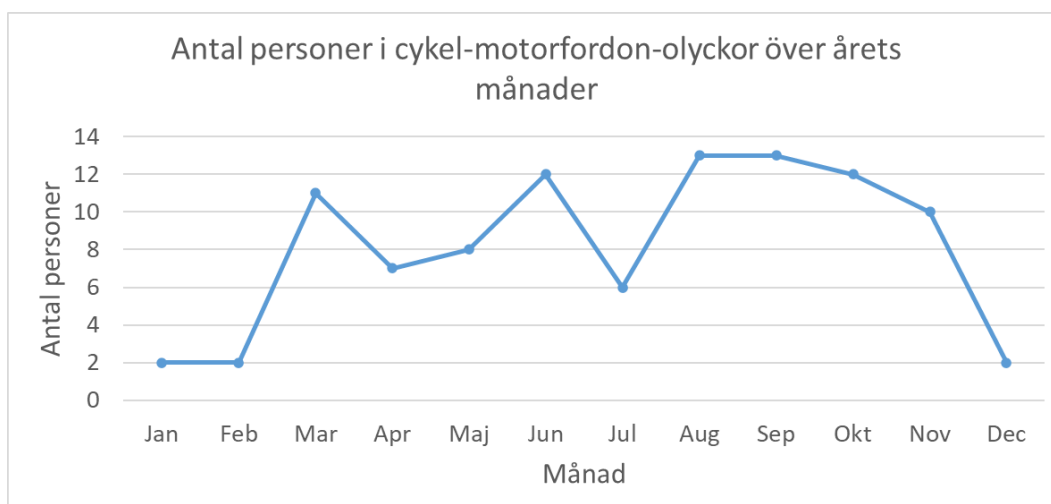
Figur 43 presenterar antal singelcykelolyckor fördelat på ålder och kön. Generellt var män/pojkar i olika åldrar överrepresenterade i statistiken.



Figur 43. Antal skadade i singelolyckor på cykel/elsparkcykel sorterat på ålder och kön.

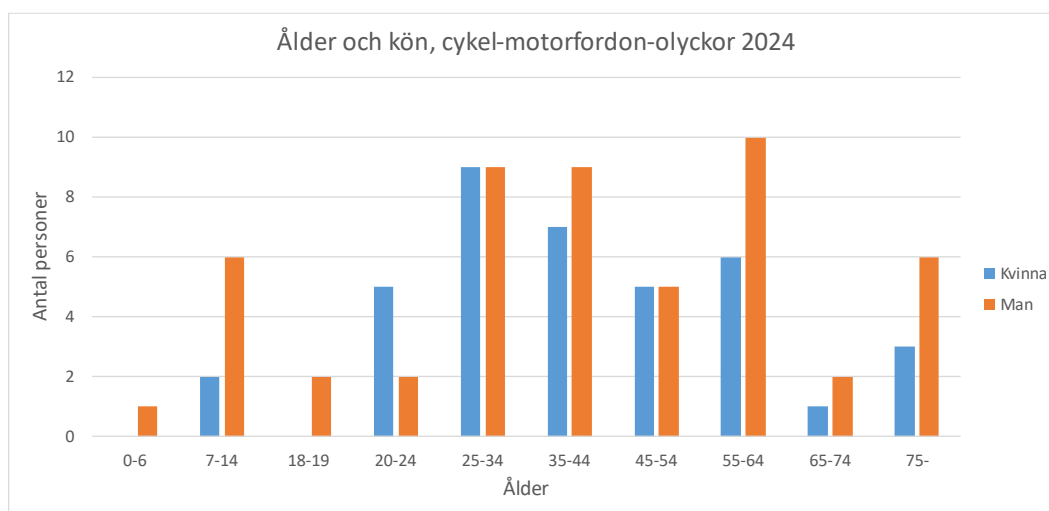
10.2.3 Cykel-motorfordon

Den tredje vanligaste olyckstypen för året var mellan cykel och motorfordon. Denna olyckstyp har tidigare legat längre ner i listan men antalet olyckor har nästan fördubblats mellan 2023 och 2024. I figur 44 presenteras fördelningen av olyckorna över året. Man kan se en variation över årets månader förutom under vintermånaderna (december – januari – februari) då antal olyckor legat på två olyckor per månad.



Figur 44. Fördelningen av cykel-motorfordonsolyckor över året.

I figur 45 presenteras hur olyckorna fördelas över ålder och kön. Olyckorna var relativt jämnt fördelade mellan könen. I cirka 58 % av alla olyckor involveras män. Ur figuren kan man också utläsa att olyckorna fördelas relativt jämnt över åldersgrupperna.

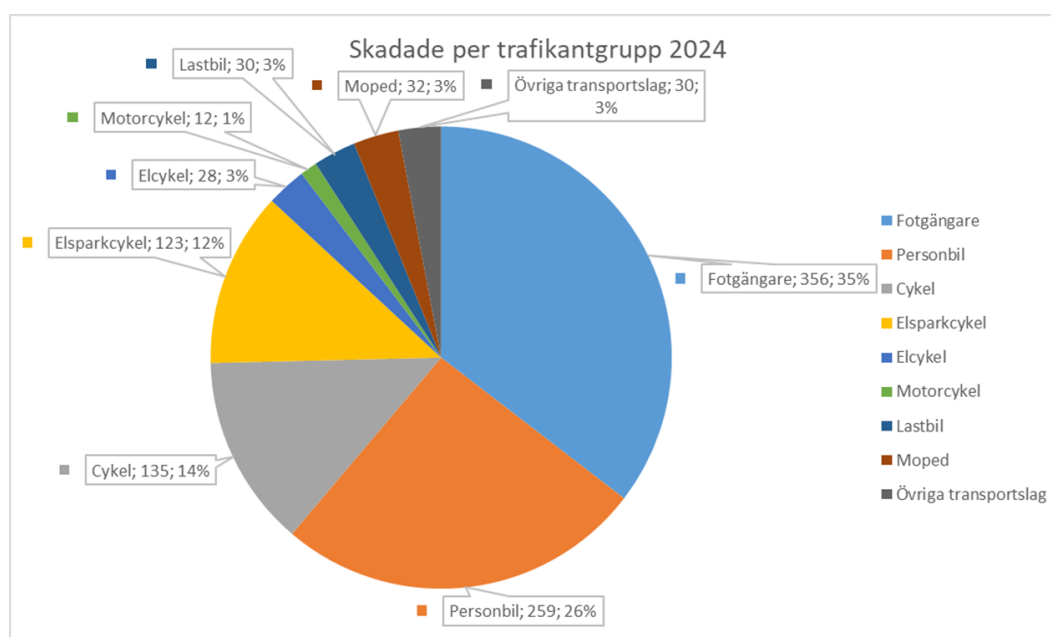


Figur 45. Antal skadade i cykel-motorfordonsolyckor sorterat på ålder och kön.

10.3 Trafikantgrupp

Hur skadade i trafiken fördelas över grupper av trafikanter presenteras i figur 46. Här är huvudgruppen cykel uppdelad i undergrupperna vanlig cykel, elsparkcykel och elcykel.

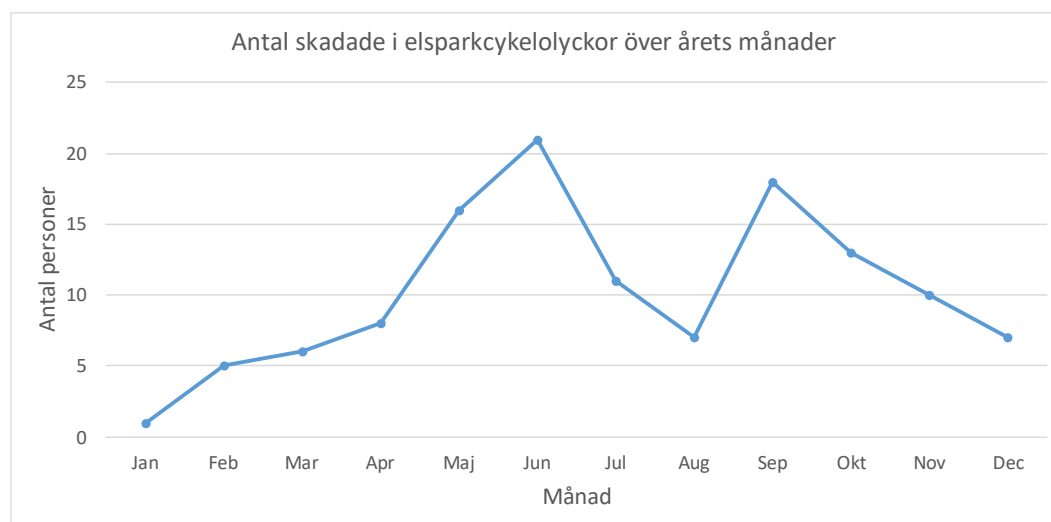
Fotgängare var den mest drabbade trafikantgruppen av alla olycksdrabbade i trafiken under 2024 med 35 %. Personbil var den näst vanligaste gruppen (26 %) följt av vanlig cykel (14 %). Den fjärde vanligaste skadedrabbade trafikantgruppen var personer på elsparkcykel, med 12 % av olyckorna (jämfört med 10 % år 2023). Ser man till totala andelen olyckor för huvudgruppen cykel så var den 29 % och därmed större än för personbilar som låg på 26 %.



Figur 46. Skadade per trafikantgrupp, cykel och elsparkcykel uppdelat.

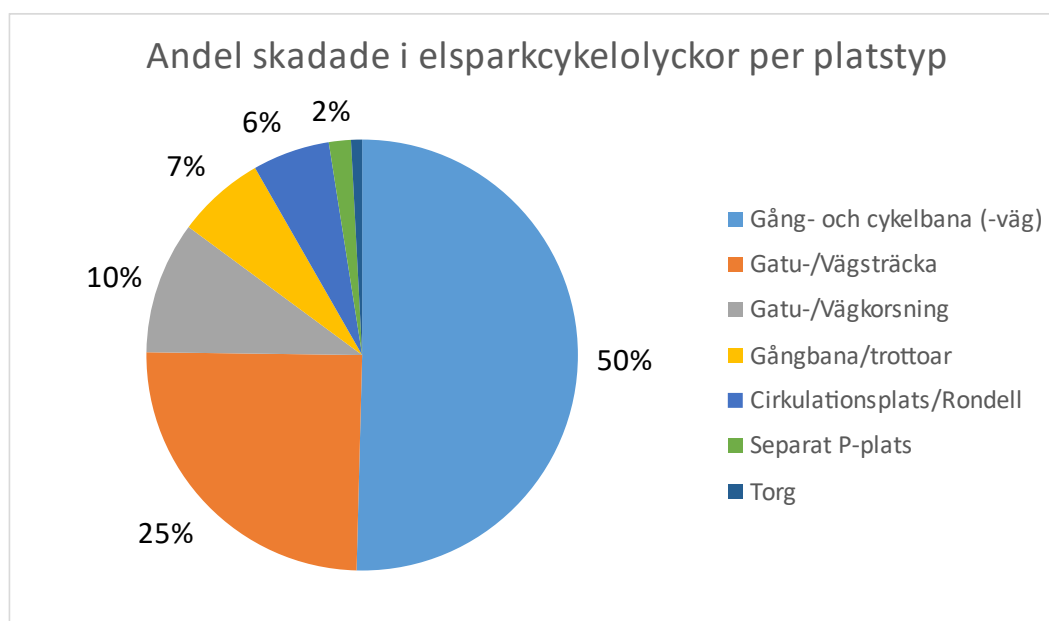
10.3.1 Olyckor elsparkcyklar

Tittar vi specifikt på undergruppen "eldrivet enpersonsfordon", där de så kallade elsparkcyklarna hamnar, ser vi enligt figur 47 att flest olyckor sker på sommarhalvåret i likhet med hela cykelkategorins statistik.



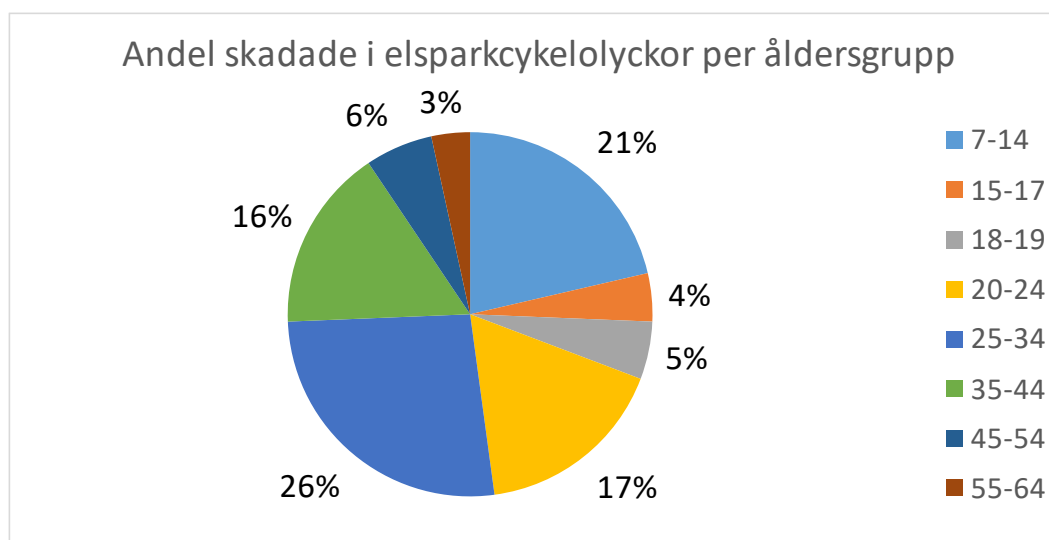
Figur 47. Fördelningen av elsparkcykelolyckor över året (2024), antal skadade. Lik fördelningen för alla cykelolyckor med flest under sommartid.

Figur 48 visar att de flesta elsparkcykelolyckor sker på gång- och cykelbanor, följt av andra gator och vägar. 2024 skadades 123 personer och under 2023 skadades 101 personer i elsparkcykelolyckor, jämfört med 98 personer 2022 och 85 personer 2021. Vi ser en negativ ökande trend.



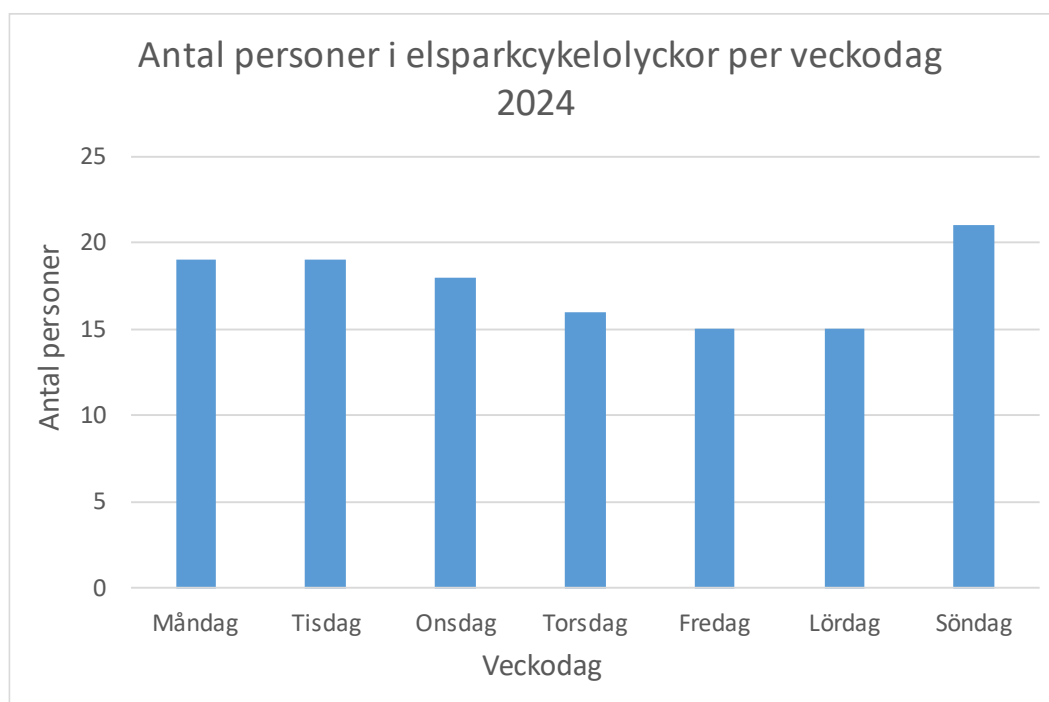
Figur 48. Platser där elsparkcykelolyckor skett 2024, andel skadade.

Figur 49 visar att 25–34-åringar står för 26 % alla skadorna. 7–14-åringar står, trots sin unga ålder, för 21 % av skadorna. Åldersgrupperna kommer från Strada och uppdelningen som görs där. Det kan uppfattas som missvisande att gruppera till exempel 7 år i åldersgruppen 7–14 men bara 2 år i åldersgruppen 18–19. Det kommer utredas varför fördelningen ser ut som den gör till kommande rapporter.



Figur 49. Flest skador på elsparkcykel sker i ålderskategorin 25–34-åringar.

Figur 50 presenterar vilken veckodag olyckorna sker. I förhållande till föregående års statistik var olyckorna fördelade mer jämnt över veckans dagar.

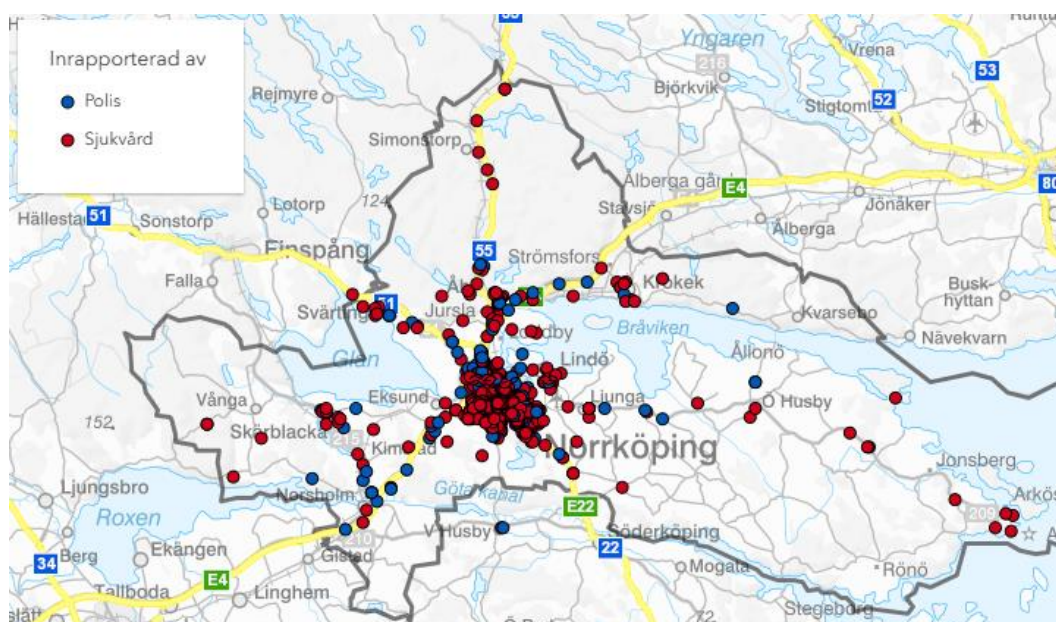


Figur 50. Elsparkcykelolyckor sker jämnt fördelade över veckan förutom på söndagar.

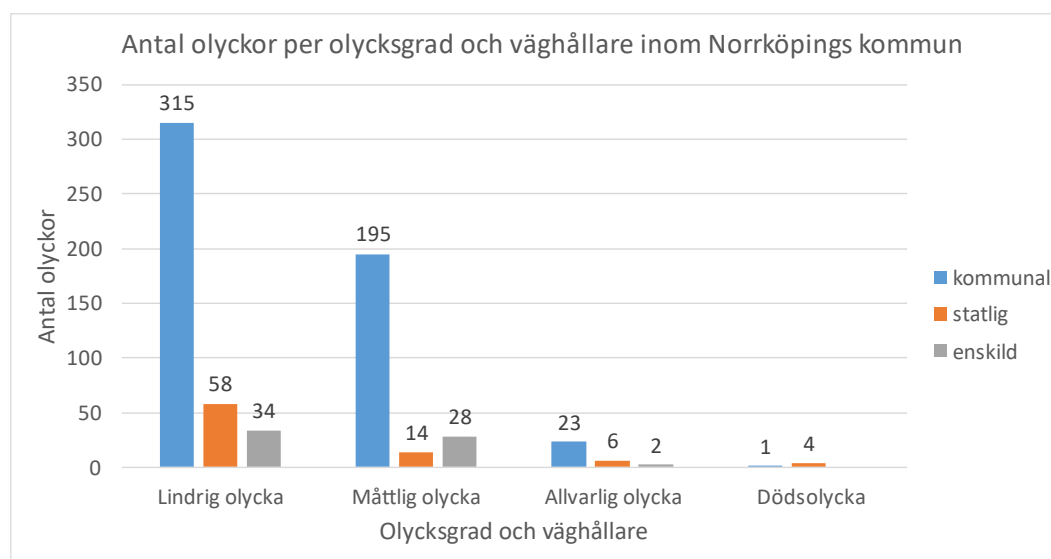
10.4 Olycksdrabbade platser

För att planera och genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten på olycksdrabbade platser har en kartläggning av trafikolyckor hämtats från Strada för olyckor under 2024. Vissa platser var mer utsatta än andra, vilket kan bero på faktorer som trafikmängd, trafikregler, utformning av korsningar samt tillfälliga hinder såsom vägarbeten. Olycksplatsernas exakta position kan variera på grund av osäkerheter vid inrapportering från polis och sjukvård, men de ger ändå en övergripande bild av var olyckor inträffar.

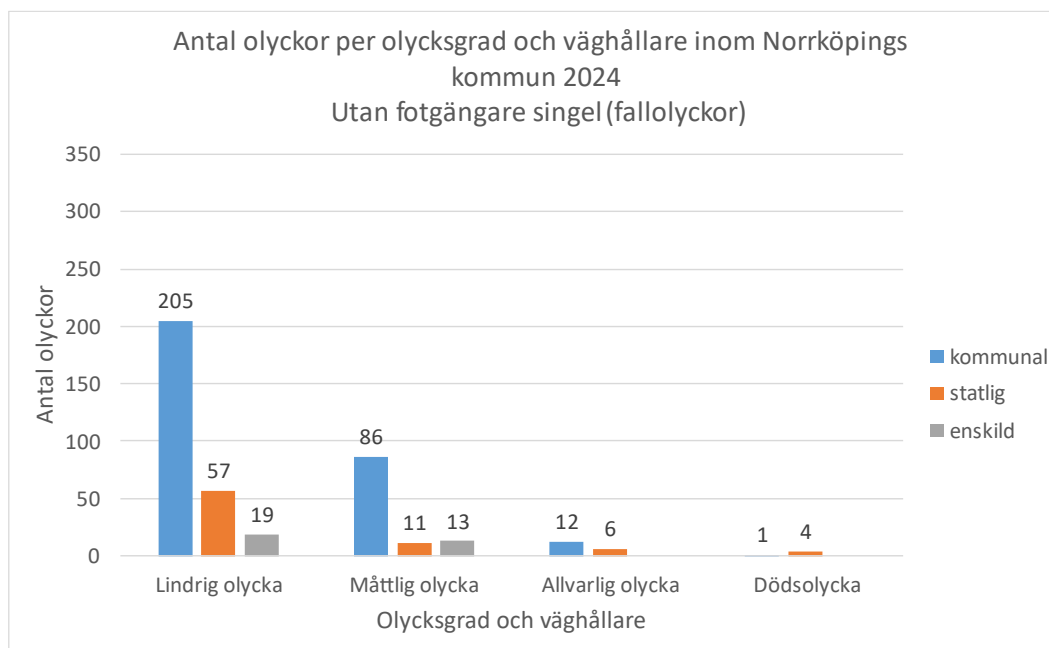
I figur 51 visas alla trafikolyckor som skett under 2024 i Norrköpings kommun, inrapporterade från både polis (blå punkt) och sjukvård (röd punkt). Kartan visar olyckor på såväl statliga och kommunala som enskilda vägar och gator. Figur 52 och figur 53 visar hur olyckorna fördelas mellan olika väghållare.



Figur 51. Trafikolyckor 2024, alla skadegrader

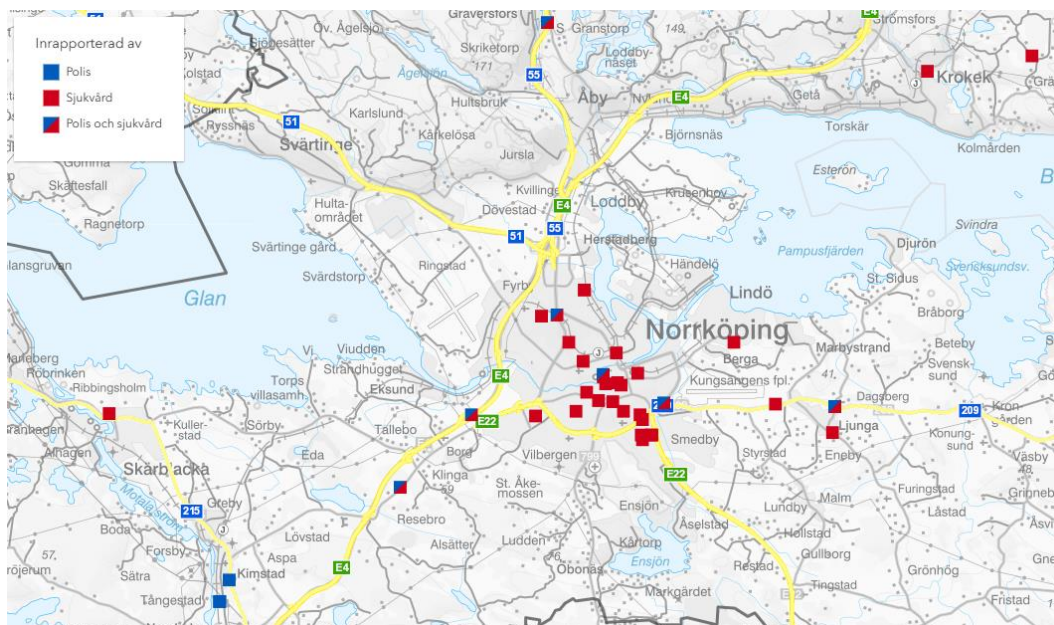


Figur 52. Fördelning av olyckor på väghållare och olycksgrad.



Figur 53. Diagram utan fallolyckor. Fallolyckor sker främst på kommunalt och enskilt vägnät.

För att kunna avgöra var mer allvarliga skador sker, visas i figur 54 endast olyckor som lett till allvarligt skadade eller omkomna, vilket också är det som följs upp i Nollvisionens mål.

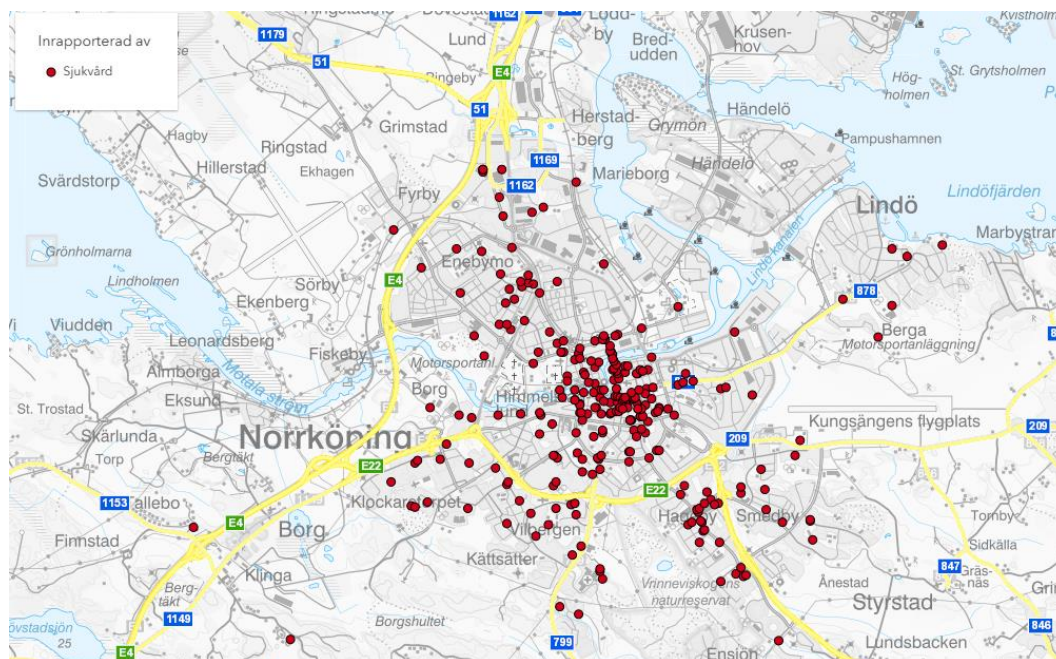


Figur 54. Kartan visar platser med allvarligt skadade och omkomna 2024.

De mest förekommande skadorna under 2024 skedde som vi sett ovan i gruppen fotgängare singel. Placeringen av dessa olyckor presenteras i figur 55, där vi ser att fallolyckorna skett utspritt över staden och är svåra att

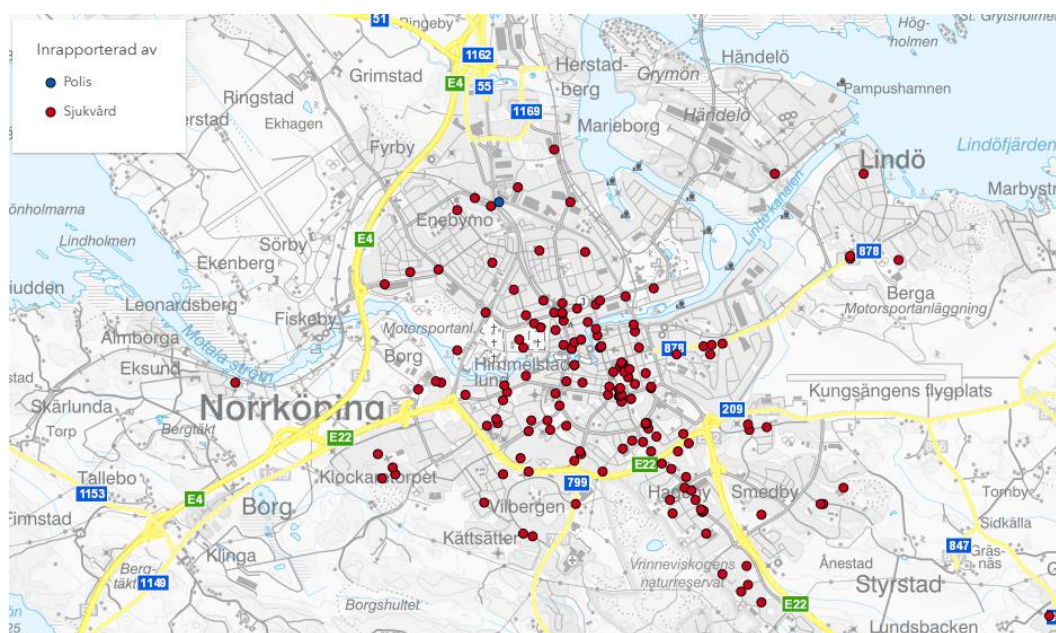
koppla till särskilda platser/hot spots. Många av olyckorna beror på halka eller att någon snubblat på till exempel en trottoarkant. Där flertalet olyckor skett på samma plats har en djupdykning i tillgängliga data gjorts. Ingen plats har hittats där olyckorna kunnat kopplas till en och samma orsak.

Värt att notera kring fallolyckorna är att många av gångbanorna i kommunen ansvaras för av fastighetsägare, vilka också är de som sköter vinterdriften.



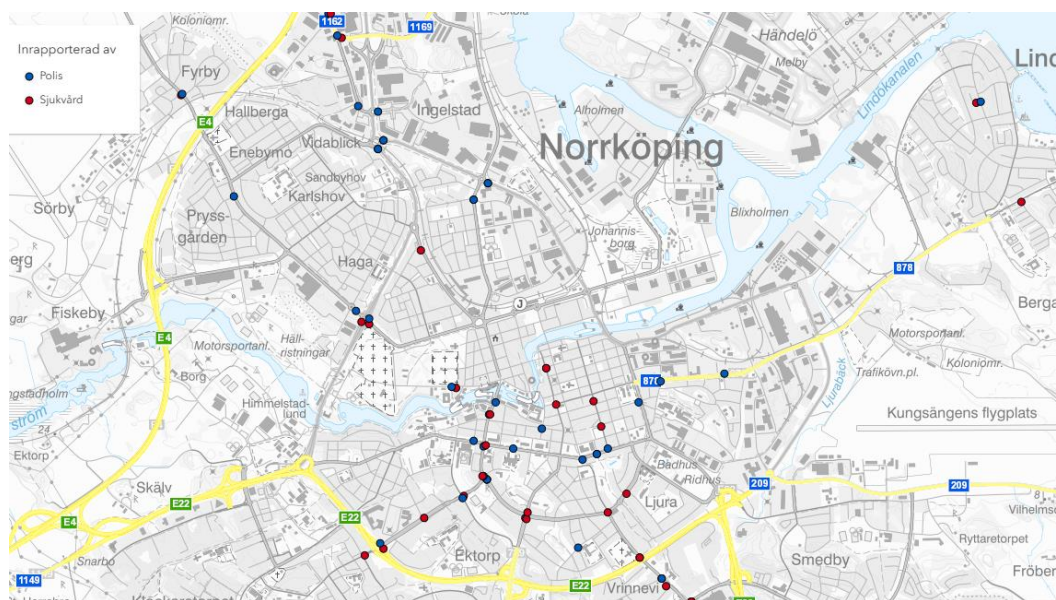
Figur 55. Kartan visar platser med fallolyckor 2024

I figur 56 ser vi olyckstypen med näst flest skador, cykelolyckor singel (konventionell cykel, elcykel och elsparkcykel), utplacerade geografiskt. I likhet med fallolyckorna har en djupdykning gjorts på platser med flera olyckor. Även här går det inte att peka på en specifik orsak till olyckorna. Många av olyckorna beror på cyklisters handhavande, på- och avstigning eller framförande av cykeln. Höga kanter och rullgrus noteras i vissa olyckor. Som vi såg i figur 42 så skedde flest singelcykelolyckor under sommarmånaderna maj, juni och juli. Kommunens sandupptagning som sker på våren årligen ska vara färdig till 1 maj.



Figur 56. Kartan visar platser inom Norrköpings innerstad med singelolyckor på cykel/elsparkcykel 2024

Den tredje vanligaste olyckstypen var olyckor mellan cykel och motorfordon. Dessa har placerat sig geografiskt enligt kartan i figur 57. Många olyckor av denna typ sker i anslutning till cirkulationsplatser.



Figur 57. Kartan visar olyckor över Norrköpings innerstad mellan cykel och motorfordon 2024, den tredje vanligaste olyckstypen.

10.5 Dödsolyckor 2024

Under 2024 skedde fem dödsolyckor i trafiken där åtta personer omkom. En olycka skedde på kommunalt vägnät, en på enskild väg och tre olyckor skedde på statlig väg.

Alla dödsolyckor är studerade för att klargöra anledningen till olyckan och analysera om orsaken har varit brister i infrastrukturen. Den olyckan som skett på kommunalt vägnät, där Samhällsbyggnadskontoret har mandat att utföra eventuella åtgärder, var en olycka mellan en gångtrafikanter och lastbil med släp. Utformningen av trafikmiljön bedöms dock inte vara en orsak till att olyckan inträffade.

De olyckor som skedde på det statliga eller enskilda vägnätet var grundade i hur trafikanter har framfört sina fordon förutom en olycka på cykel som involverade ett djur.

10.6 Åtgärder

Nollvisionen innebär att systemutformarna har ansvar för utformning, underhåll och användning av transportsystemet. Samhällsbyggnadskontoret arbetar kontinuerligt med att analysera olycksdrabbade platser och förbättra trafiksäkerheten. Åtgärder genomförs löpande för att göra skolvägar och passager säkrare för barn samt gatuunderhåll för att minska olycksrisker. Bland annat har underlaget för säkra skolvägar uppdaterat en treårsplan över byggnation av säkrare passager där stor andel barn passerar. Under 2024 har bland annat följande åtgärder genomförts:

- Ny cykelbana anlagts tillsammans med nya passager på och längs med Repslagaregatan med kopplingar till skola.
- Farthinder i form av chikaner har byggts på Bjärbytorpsgatan vid passager som är en del av skolvägar.
- Ny passage på Spelmansgatan i samband med renovering av lekpark i Navestad.
- Busskuddar har anlagts vid övergångsställe i korsningen Finspångsvägen och Bindevägen/Fyrbyvägen samt på Lindövägen vid busshållplats strax öster om Aktergatan.
- Trimmingsåtgärder för cykel är ett eget projekt som ska främja framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. 2024 trimmades cykelstråket ut mot Hageby och Navestad med ramplösningar och cykelöverfarter. Även en ny passage på Hagebygatan med koppling till Vasaparken från Konstmuseet byggdes i projektet.

- Regionala cykelstråket ut mot Åby/Malmölandet har justerats med GCM-stöd för att skapa en trygg cykelbana längs Björnviksvägen.

11 Trafikmiljö

Detta kapitel redogör resultat för mätningar och beräkningar av den omgivande trafikmiljön.

11.1 Buller

Senaste utbredningskartorna för omgivningsbuller för trafik blev klar 2022, vilket presenterades i trafikrapporten från 2022. Under 2023 utfördes en sammanställning av bullerkartläggningen parallellt med arbetet med ett nytt åtgärdsprogram för perioden 2024–2029. Åtgärdsprogrammet finns på Norrköpings kommuns hemsida om boendemiljö¹¹

11.2 Luftkvalitet

Samhällsbyggnadskontoret genomför realtidsmätningar året om av luftföroreningar både i gaturummet på Kungsgatan och i den urbana bakgrunden på Trädgårdsgatan (se figur 58). Syftet är att övervaka luftkvaliteten i förhållande till miljökvalitetsnormer (MKN), utvärderingströsklar och nationella mål. De föroreningar som mäts kontinuerligt inkluderar partiklar (PM10 och PM2,5) samt kvävedioxid. Mätningarna vid taknivå på Trädgårdsgatan ger en bild av bakgrundsluften (urbanmiljö) i Norrköpings tätort, medan mätningarna på Kungsgatan speglar luftkvaliteten i områden där människor vistas i gatumiljö.

¹¹ <https://norrkoping.se/boende-trafik-och-miljo/boende/boendemiljo/buller>



Figur 58. Mätplatser för luftföroreningar, Kungsgatan och Trädgårdsgatan med bild på utrustningen.

Riktvärden utifrån lagkrav redovisas nedan. Även den nedre utvärderingströskeln (NUT) tas upp nedan, dvs i vilken omfattning kommuner fortsättningsvis behöver kontrollera de olika luftföroreningarna.

11.2.1 PM10

Miljökvalitetsnormen för PM10 innebär att:

- Årsmedelvärdet inte ska överskrida $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Dygnsmedelvärdet inte ska överskrida $50 \mu\text{m}/\text{m}^3$ mer än 35 dygn/år

Miljökvalitetsmålet för PM10 innebär att:

- Årsmedelvärdet inte bör överskrida $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Dygnsmedelvärdet inte bör överskrida $30 \mu\text{m}/\text{m}^3$ mer än 35 dygn/år

Utvärderingströskeln, NUT:

- Årsmedelvärde $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Dygnsmedelvärde, $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximalt 35 dygn

11.2.2 PM2.5

Miljökvalitetsnormen för PM2.5 innebär att:

- Årsmedelvärdet inte ska överskrida $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Miljökvalitetsmålet för PM2.5 innebär att:

- Årsmedelvärde inte bör överskrida $10 \mu\text{m}/\text{m}^3$
- Dygnsmedelvärde inte bör överskrida $25 \mu\text{m}/\text{m}^3$ mer än 3 dygn/år.

Utvärderingströskeln, NUT:

- Årsmedelvärde $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$

11.2.3 Kvävedioxid, NO_2

Miljökvalitetsnormen för NO_2 innebär att:

- Årsmedelvärde inte ska överskrida $40 \mu\text{m}/\text{m}^3$
- Dygnsmedelvärde inte ska överskrida $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer än 7 dygn/år
- Timmedelsvärde inte ska överskrida $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer än 175 timmar/år.

Miljökvalitetsmålet för kvävedioxid (NO_2) innebär att:

- Årsmedelvärde inte bör överskrida $20 \mu\text{m}/\text{m}^3$
- Timmedelsvärde inte bör överskrida $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mer än 175 timmar/år.

Utvärderingströskeln, NUT:

- Dygnsmedelvärde, $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximalt 7 dygn
- Årsmedelvärde $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Timmedelsvärde $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximalt 175 timmar

11.2.4 Kväveoxider NO_x

För NO_x saknas föreskrifter med miljökvalitetsnorm och miljömål till skydd för människors hälsa i utomhusluften. Trafikens utsläpp av kväveoxider NO_x beror främst på trafikmängd, andel tung trafik, fordonssammansättning avseende avgasreningsgrad, hastighet och andelen elbilar. Trafikmängden är även en avgörande faktor för trafikens utsläpp av avgaspartiklar och slitagepartiklar.

11.2.5 Kolmonoxid (CO)

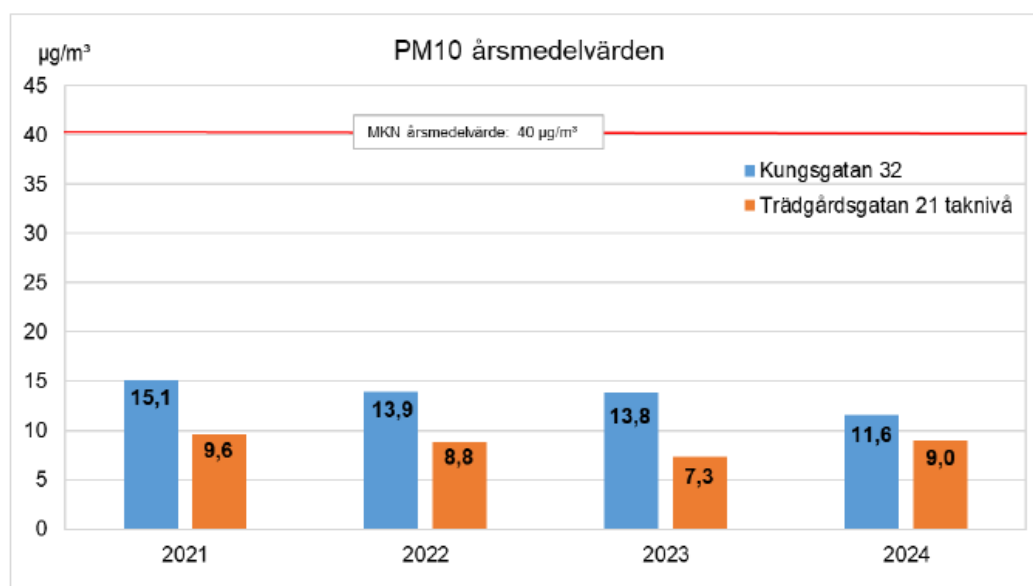
Utsläppen av kolmonoxid är små och till stor del kopplat till äldre fordon (som till exempel veteranbilar). I de städer där cruising med äldre bilar sker i en stadskärna med tät bebyggelse kan det inte uteslutas att halterna kommer att överstiga NUT. I Norrköping arrangeras varje år cruising på Kungsgatan i centrala Norrköping.

Inom Östergötlands län bedöms halterna av CO år 2024 understiga NUT med undantag för vid motorträffar med veteranbilar då halter över NUT inte kan uteslutas.

11.2.6 Resultat

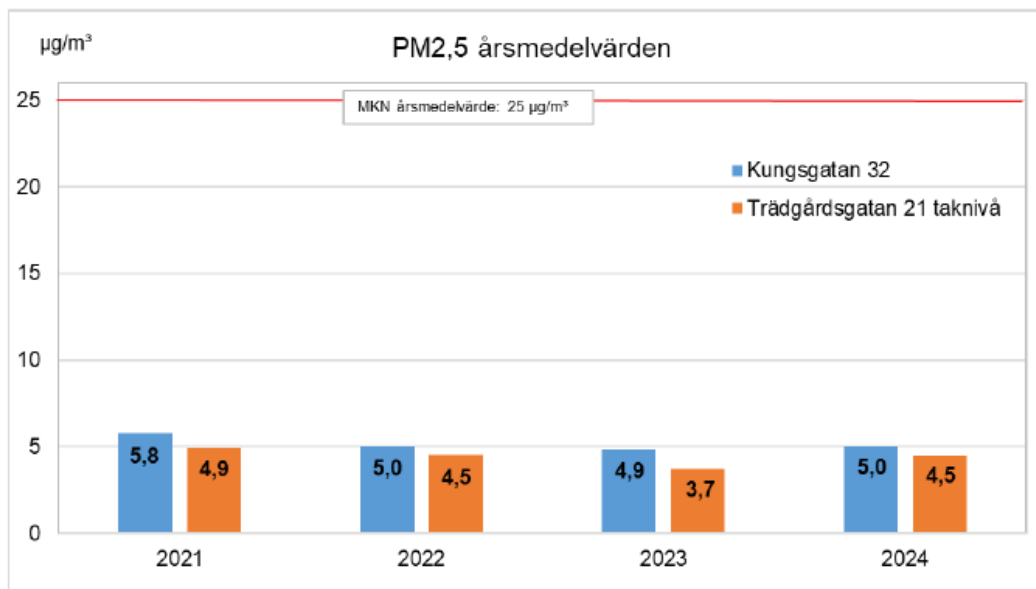
Årets mätningar vid Kungsgatan och Trädgårdsgatan visar att miljö kvalitetsnormen, nationella miljömålet samt den nedre utvärderingströskeln klarades 2024 för samtliga luftföroreningar. Nedan redovisas årsmedelvärdet för PM10, PM2,5, Kvävedioxid samt kväveoxider (figur 59 - figur 62). Övriga resultat presenteras i SLB:s rapport¹² som finns på Norrköpings kommuns hemsida.

För mer information om kartläggningen av luftföroreningar på andra gator i kommunen, se trafikrapporten från 2023.

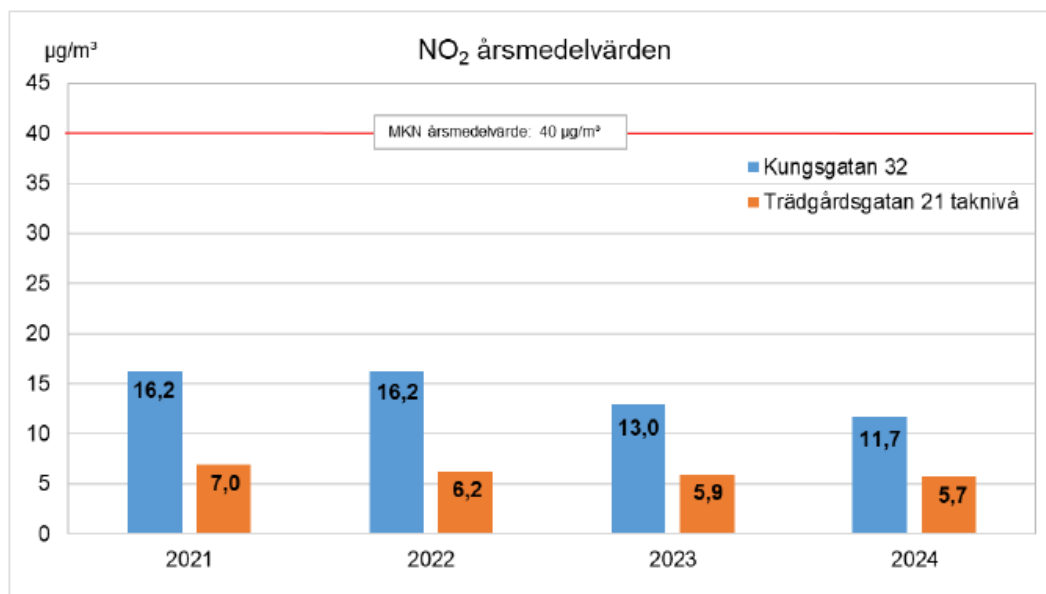


Figur 59. Årsmedelvärde av halter partiklar PM10 (µg/m³) vid Kungsgatan 32 i gatunivå och Trädgårdsgatan 21 taknivå år 2021-2024.

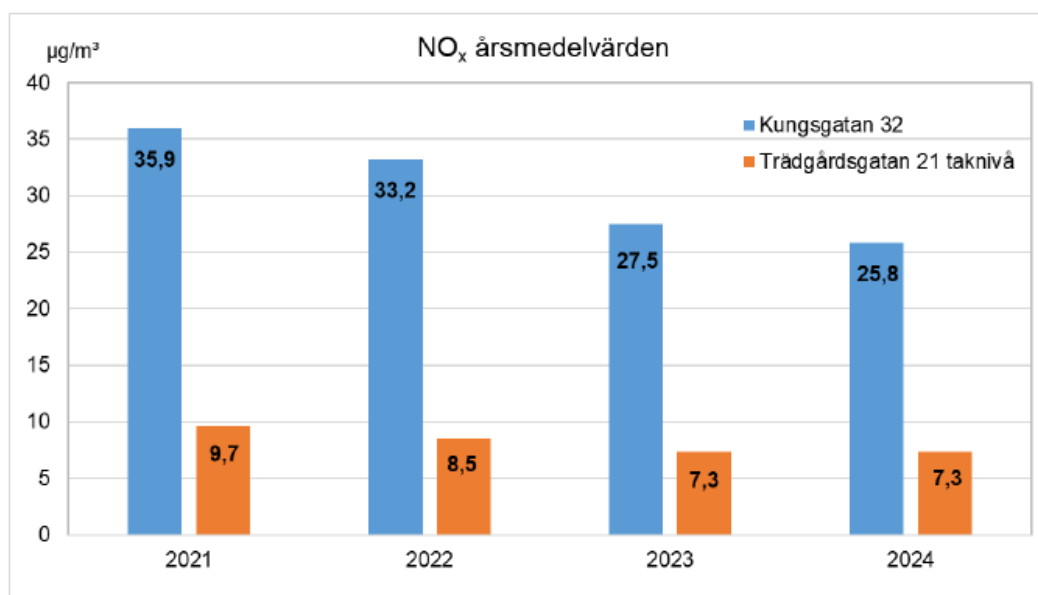
¹² <https://norrkoping.se/boende-trafik-och-miljo/miljo-och-halsa/luftkvalitet>



Figur 60. Årsmedelvärden av halter partiklar PM_{2,5} (µg/m³) vid Kungsgatan 32 och Trädgårdsgatan 21 år 2021–2024.



Figur 61. Årsmedelvärden av halter kvävedioxid NO₂ (µg/m³) vid Kungsgatan 32 och Trädgårdsgatan 21 år 2021–2024.



Figur 62. Årsmedelvärden av halter kväveoxider NO_x (µg/m³) vid Kungsgatan 32 och Trädgårdsgatan 21 år 2021–2024.

11.2.7 Studie över Europas städer

Under 2024 uppmärksammades en studie¹³ om hur ren luften är i våra städer i Europa. Resultatet är baserat på genomsnittliga koncentrationer av fina partiklar (PM_{2,5}) under de senaste två kalenderåren. Hur de 14 bästa städerna rankas presenteras i tabell 2. Norrköping som stad blev rankad som nummer 7 i Europa.

Övriga svenska städer som kom med i rankingen men som inte presenteras nedan var Göteborg (19) och Malmö (41). Endast 13 av de 375 granskade städerna klarade sig under gränsvärdet som Världshälsoorganisationen (WHO) satt upp för de hälsovådliga partiklarna.

WHO rekommenderade en högsta nivå på 5 µg/m³ för fina partiklar för långvarig exponering för att skydda hälsan. Luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EC är för närvarande under översyn för att bland annat anpassa EU:s standarder närmare WHO:s rekommendationer.

¹³ <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/air-pollution/european-city-air-quality-viewer>

Tabell 2. Städer med bäst luftkvalitet i Europa. Tabellen visar en ranking av de 14 bästa städerna, värde i mikrogram/kubikmeter och antalet invånare i respektive stad.

Stad	Land	Plats	PM2.5 (µg/m³)	Invånare (st)
Uppsala	Sverige	1	3,5	219 914
Umeå	Sverige	2	3,6	125 080
Reykjavik	Island	3	3,6	61 015
Faro	Portugal	4	3,9	132 252
Oulo	Finland	5	4	205 489
Tammerfors	Finland	6	4	238 140
Norrköping	Sverige	7	4,1	140 927
Funchal	Portugal	8	4,4	104 024
Tallinn	Estland	9	4,4	438 341
Narva	Estland	10	4,6	534 424
Stockholm	Sverige	11	4,6	174 766
Helsingfors	Finland	12	4,9	115 967
Bergen	Norge	13	5	267 950
Saint Denis	Frankrike	14	5,1	147 931

11.2.8 Dubbdäcksandel

Trafikens utsläpp av partiklar PM10 är störst under vinter och vår vid tillfällen när körbanorna torkar upp och partiklar kan virvla upp i luften. Dubbdäcksandel, trafikmängd och fordonshastighet är faktorer som har stor påverkan på partikelutsläppen från vägtrafiken. Figur 63 nedan visar dubbdäcksandelar mätt av SLB-analys vid gatuavsnittet Kungsgatan 32. Dubbdäcksandelen har varit relativt oförändrad sedan år 2021 omkring 50 %.

Kungsgatan 32	2021 februari-mars	2022 februari-mars	2023 14 februari	2024 12 mars
Dubbdäcksandel	52%	51%	50 %	51 %

Figur 63. Dubbdäcksandelar i % vid Kungsgatan 32, år 2021–2024.

Norrköpings kommun

Trädgårdsgatan 21

602 42 Norrköping

011-15 00 00

kontakt@norrkoping.se



norrkoping.se

