



Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar?

april 2016

Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar?
april 2016

Publikationsnummer: Trivector rapport: 2016:28

Dnr: 2015-16705

Utgivningsdatum: 2016-04-25

Utgivare: Beställare Miljöförvaltningen Stockholms stad, Utredare
Trivector

Kontaktperson: Erik Stigell, Trivector, erik.stigell@trivector.se.
Karolina Ekman, Miljöförvaltningen

Omslagsfoto: Biltrafik på Norra Bantorget, Fotograf: Ulf Eriksson

Konsult:
Trivector

Sammanfattning

Stockholms stad har som långsiktigt klimatmål att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. För att nå målet behövs strategier för att minska/ersätta biltrafik i innerstaden – eller om det visar sig vara omöjligt – påverka förarna att välja ett fordon med bättre miljöprestanda.

Syftet med denna undersökning är att öka kunskapen om vilka grupper som kör småbil (personbil och lätt lastbil) i innerstaden under vardagar på dagtid.

Fyra befintliga datakällor analyserades: alla passager förbi trängselskatteportalerna under 2015, två nummerskrivningar av fordon på Sveavägen respektive Hornsgatan, den regionala resvaneundersökningen för Stockholms län från 2015 samt en databas med de fordon som innehar nyttoparkeringstillstånd i Stockholm.

Resultatet av analysen visar att personbilar dominerar och utgör ca trefjärdedelar av fordonen, lastbilar och bussar står för resten. Bilarna ägs till ganska lika delar av privatpersoner och juridiska personer medan lastbilarna i huvudsak ägs av juridiska personer. Bilarnas miljöklassning visar att miljöklass 5 dominerar både bland personbilar och lätta lastbilar men att fler lätta lastbilar är klassade som EEV och ca en femtedel av personbilarna som passerar trängselskatteportalerna är i miljöklass 6. Bilarnas klassade drivmedel består till lika stora delar av bensin och diesel samt små andelar av bilarna som är certifierade för el och etanolbränsle.

Utifrån resvaneundersökningen kan man utläsa att av de som kör bil i innerstaden på vardagar är två tredjedelar män och att flertalet är i medelåldern. Bilförarna har god tillgång på parkering vid sitt arbete och endast ca 20 % betalar själva för sin parkering. De flesta ärendena med bilresorna är resor till arbete och bostad. Att hämta och lämna personer samt tjänsteresor är också viktiga kategorier.

När alla källor vägts samman saknas tillräckligt med uppgifter för att kunna peka ut någon särskild grupp av privatpersoner eller juridiska personer att rikta kampanjer och åtgärder till. Arbetspendling utgör fortfarande en stor del av bilresande i innerstaden och dessa resor kommer från alla håll i staden. Tjänsteresorna utgör en stor del av resorna och en stor del av fordonen som passerar trängselskatteportalerna ägs av juridiska

personer, men uppgifter om vilken bransch förarna av dessa fordon tillhör har inte gått att ta fram.

En ny undersökning med nummerskrivning av fordon på fem platser i innerstaden föreslås för att ta fram ett bättre underlag för framtida kampanjer och åtgärder.

Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund	7
Bakgrund	7
Syfte	7
Dataunderlag och metod	7
Analys av datakällor	13
Fordon i innerstaden en vardag 06.30-18.30	13
Vilka personer kör fordonen?	22
Förarnas ärende	25
Sammanfattande analys och slutsatser	31
Vad vet vi om vem som kör i innerstaden?	31
Syntes av alla datakällorna	31
Förslag kompletterande undersökning	32

Bakgrund

Bakgrund

Stockholms stad har som långsiktigt klimatmål att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. Inom ramen för arbete med att nå det målet arbetar Miljöförvaltningen i Stockholm med att minska transporternas miljöpåverkan genom minskad och renare biltrafik. För att nå målet behövs strategier för att minska/ersätta biltrafik i innerstaden – eller om det visar sig vara omöjligt – påverka förarna att välja ett fordon med bättre miljöprestanda.

Till utmaningen om ett fossilfritt transportsystem ska läggas att staden har som mål att växa med 40 % fram till 2040. För att klara detta behövs troligen både byte av drivmedel och att frigöra gatuutrymme dagtid – till buss, cykel och ökade varutransporter. En vanlig strategi för att minska bilresandet är att minska pendlingsresorna. För Stockholms innerstad finns det dock skäl att anta att denna grupp inte är den dominerande gruppen eftersom det finns styrmedel i form av trängselskatter och parkeringsavgifter som motverkar pendlingsresor till innerstaden.

En trafikantgrupp som kan antas stå för en betydande del av trafiken i innerstaden under vardagar på dagtid är företag. Vilka branscher som kör mest i innerstaden och som staden borde rikta sina ansträngningar mot är dock inte känt och behöver undersökas för att miljöförvaltningen ska veta vilka grupper man ska rikta sina åtgärder mot.

Syfte

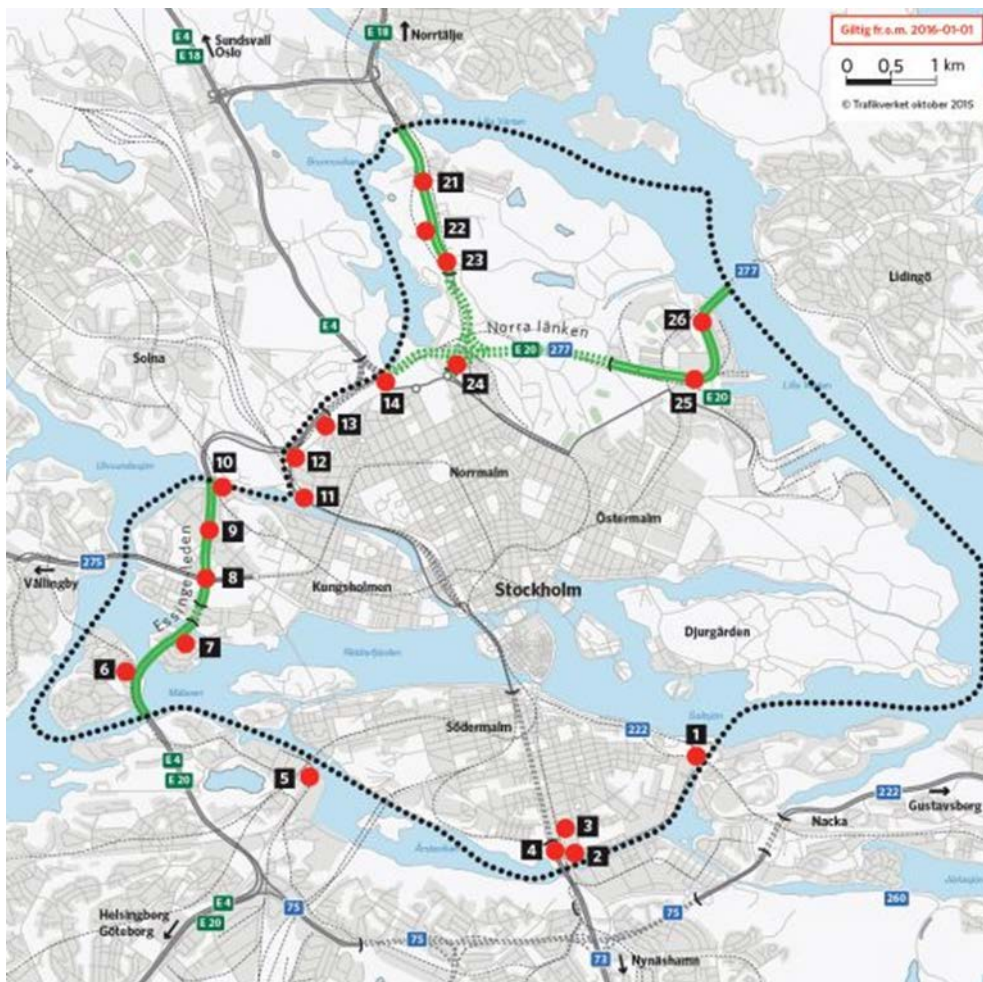
Syftet med denna undersökning är att i första hand öka kunskapen om vilka som kör småbil (personbil och lätt lastbil) i staden under vardagar på dagtid baserat på analys av befintliga datakällor. Det andra syftet är att föreslå en metod för att ta på ett på ett tillförlitligt sätt reda på vilka grupper som kör småbil i Stockholms innerstad för den skulle befintliga datakällor inte ge ett fullständigt svar.

Dataunderlag och metod

Det dataunderlag som använts i denna studie är fyra olika datakällor med potential att helt eller delvis besvara undersökningens frågeställningar. Urvalet av källor baseras på uppgifter från Miljöförvaltningen och Trafikkontoret i Stockholm. Arbetet har bestått i att välja ut och analysera data från databaserna och noggrant gå igenom dessa datakällor för att se vilka uppgifter i dem som kan utgöra grund för analysen. De fyra datakällorna beskrivs nedan.

Fordon som passerat genom Trängselskatteportalerna

I Stockholm tar staten ut en trängselskatt för fordon som kör in eller ut ur Stockholms innerstad på vardagar mellan 06:30 och 18:29. Fordonen som kör in eller ut ur Stockholms innerstad blir automatiskt registrerade vid ett antal trängselskatteportaler runt Stockholm innerstad. Var trängselskatteportalerna ligger visas i Figur 1, nedan. Trafikverket har ansvar för portalerna och uppgifter om vilka fordon som passerar samlas in av Transportstyrelsen som underlag för skattebeslut.



Figur 1. Översiktskarta över samtliga betalstationer Källa: Transportstyrelsen

Till denna undersökning har data om fordonspassager fåtts från Transportstyrelsen för alla fordonspassager för hela år 2015. Alla uppgifter om fordonen som passerat har inte lämnats ut av Transportstyrelsen av integritetsskäl. De uppgifter som lämnats ut och använts beskrivs i Tabell 1 nedan. De uppgifter som saknas är framförallt detaljerade uppgifter om de privatpersoner och juridiska personer som äger de fordon som passerat trängselskatteportalerna.

Tabell 1. Dataunderlaget från trängselskatteportalen som varit tillgängligt

Uppgift	Beskrivning	Indelning
ID	Unik ID för fordonet (ej registreringsnummer)	Kod med bokstäver och siffror
Passagetid	Datum och tid fordon när registrerades	Datum och tid
Postnummer	Postnummer där fordon är registrerat	Siffror
Fordonsslag	Typ av kaross	Buss, Lastbil, Moped, Motorcykel, Motorredskap, Personbil, Släpvagn, Snöskoter, Terränghjulning, Terrängskoter, Terrängvagn, Traktor
Persontyp		Fysisk eller juridisk
Längd	Fordonslängd	Siffror
Bredd	Fordonsbredd	Siffror
Drivmedel	Huvud- och andra drivmedel	Bensin, Diesel, El, Etanol, Vätgas, Annat
Miljöklass	Miljöklass för personbil och lätt lastbil samt för tung lastbil	1 till 6, I till VI eller EEV
Betalstation	Portalen där fordonen körde in/ut ur innerstaden	Namn
Riktning	Beskriver om fordonet var på väg in eller ut ur innerstaden vid portalen	In, Ut

Utifrån dataunderlaget kan fordonen som kört inom Stockholms innerstad beskrivas och analyseras. Underlaget ger dock inga uppgifter om vilka personer som kör fordonen, förutom ägarens postnummer som kan antyda varifrån eller vart fordonen kördes samt om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person.

I dataanalysen antas att varje datainmatning är en resa. Analysen kan dra slutsatser om frekvens av resor av olika fordon men inte hur långt fordonen kör, vem som sitter i fordonet eller vad syftet med resan var.

Resvaneundersökning för Stockholms län 2015

Under 2015 genomfördes en regional resvaneundersökning för Stockholms län av Stockholms läns landsting, Stockholm stad och Trafikverket.¹ Resvaneundersökningen genomfördes som en enkätundersökning till invånare i åldern 16-84 år. Från den undersökningen har information om personer som reser i vissa reserelationer inom Stockholm sammanställts. De reserelationer som har undersökts är sådana där resan till någon del sker i innerstaden under vardagar ungefär motsvarande den tid som

¹ Resvaneundersökning för Stockholms län 2015, SLL

trängselskatt tas ut i Stockholm. Den analyserade reserelationer beskrivs i Tabell 2.

Tabell 2. Reserelationer som analyserats. Norr är alla kommuner i länet norr om Mälaren/innerstaden samt Stockholm-Västerort medan söder är alla kommuner i länet söder om Mälaren/innerstaden samt Stockholm-Söderort. Resor med start/mål utanför länet har exkluderats.

Start	Mål	Villkor	Tid vardagar (start/framme)
Norr	söder	Ej via Essingeleden	07.00 eller 18.00
Söder	norr	Ej via Essingeleden	07.00 eller 18.00
Innerstaden	innerstaden		06.30 eller 18.30
Innerstaden	Norr		06.30 eller 18.30
Innerstaden	Söder		06.30 eller 18.30
Söder	innerstaden		06.30 eller 18.30
Norr	innerstaden		06.30 eller 18.30

Ur resvaneundersökningen har vi plockat ut resor med bil som gjorts i de valda reserelationerna. Följande variabler har använts i analysen:

- Kön
- Ålder
- Hushållets totala inkomst före skatt per månad
- Resans ärende
- Tillgång till bilar och förmånsbil
- Tillgång till parkering

Tidigare nummerskrivningar av fordon

Trafikkontoret har 2009 och 2011 gjort nummerskrivningar av vilka bilar som passerat ett antal videokameror på Hornsgatan och Sveavägen i Stockholms innerstad, se Tabell 3.

Nummerskrivningen på Hornsgatan finns närmare beskriven i en rapport från Stockholms Luft- och Bulleranalys² medan nummerskrivningen på Sveavägen inte redovisats i en rapport.

Syftet med undersökningen var att undersöka vilka bilar som passerar på gatorna för att bedöma olika fordonskategoriers bidrag till gatans luftföroreningshalt.

Tabell 3. Nummerskrivningsdata

Ort	Datum	Från	Till	Antal dagar	Tid
Sveavägen	Vardagar	2011-11-23	2012-01-24	45	06:30:00 18:30:00
Hornstull	Vardagar	2009-08-04	2009-10-30	64	06:30:00 18:30:00

Från de två databaserna med nummerskrivningarna har följande data använts:

- Postnummer där fordonet är registrerat
- Ägarens kön eller om det är en juridisk person
- Om fordonet är leasat
- Fordonsslag
- Typ av karosser

Databaserna med nummerskrivningar har avidentifierats så att inga uppgifter finns om fordonens registreringsnummer eller mer detaljerade uppgifter om bilens ägare.

Nyttoparkeringstillstånd

Företag som har verksamhet inom Stockholms stad kan ansöka om nyttoparkeringstillstånd. Tillståndet betalas för ett år och kostar 15 000 kronor inklusive moms. Det gäller för parkering upp till två timmar per parkeringstillfälle på gatumark inom Stockholms stads kommungräns. Serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods i samband med service av olika slag och behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser kan få tillstånd för nyttoparkering.³

Tillståndet är inte avsett för fordon som i huvudsak används för förarens förflyttning och transporter av mindre mängder gods. Tillståndet gäller för den verksamhet och den bil som angivits i ansökan.

² http://slb.nu/slb/rapporter/pdf8/slb2010_007.pdf

³ <http://foretag.stockholm.se/nytto>

Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar?
12 (32)

De fordon som ansöker om dessa tillstånd har företrädesvis ärenden inom innerstaden eftersom värdet av att parkera där är större än i ytterstaden där gatuparkering vanligtvis är gratis.

Det finns tre typer av nyttoparkeringstillstånd: För företagsbilar, för jourbilar och för foodtrucks. Kategorin foodtrucks är liten och har ej tagits med i analysen.

Trafikkontorets databas med 2866 nyttoparkeringstillstånd har analyserats och följande data har använts:

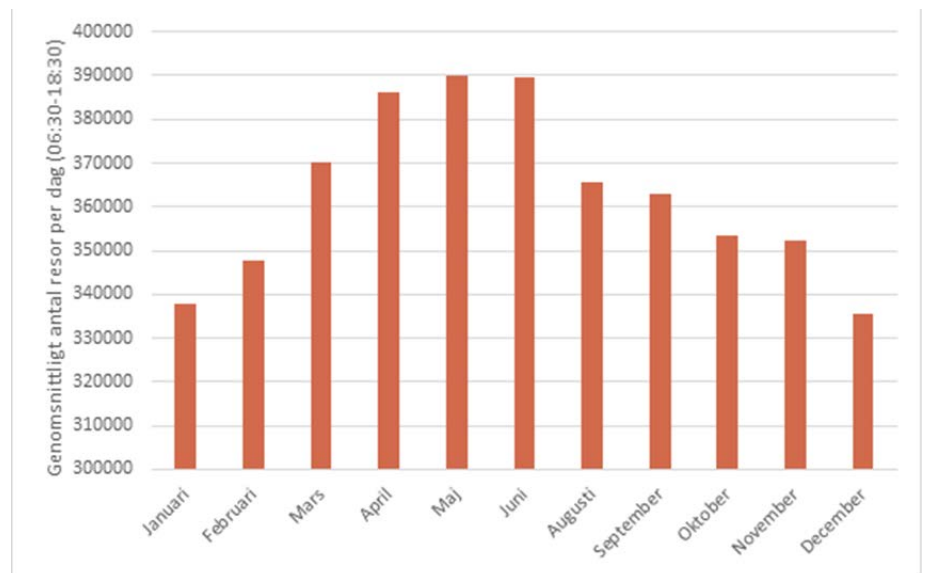
- Registreringsnummer
- Fordonets bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp
- Fordonsslag lastbil, personbil
- Kaross
- Bransch

Analys av datakällor

Fordon i innerstaden en vardag 06.30-18.30

Fordon som passerar betalstationer

Enligt Transportstyrelsen gjordes i genomsnitt 6 miljoner skattepliktiga passager per månad förbi någon av betalstationerna för trängselskatt under 2015.⁴ Trängselskatten betalas på vardagar (06:30-18:30) förutom helgdagar, dagar före helgdag eller under juli månad. Antalet passager varierar något över året, se Figur 2.



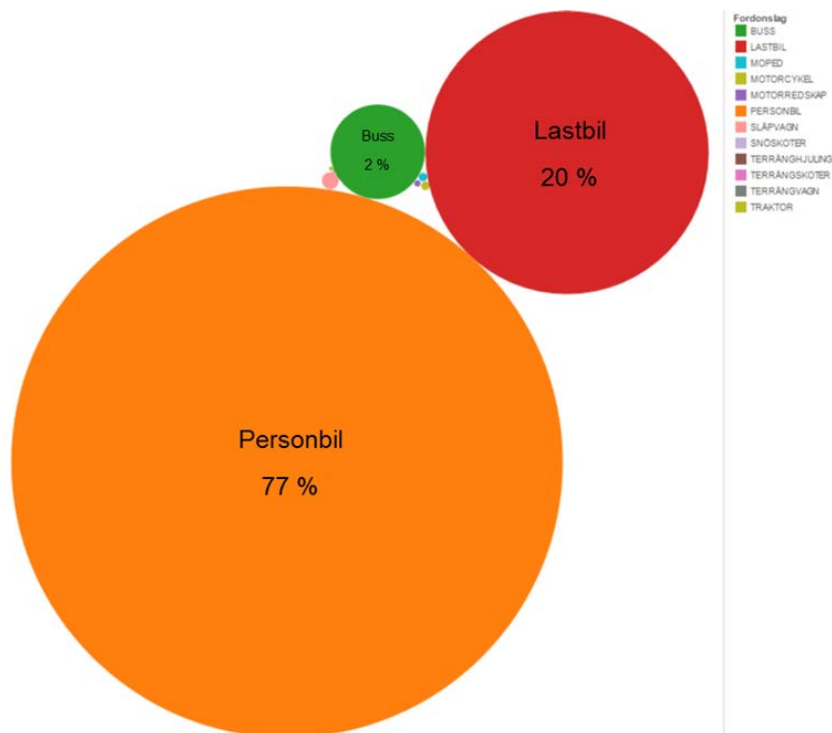
Figur 2. Genomsnittligt antal passager per dag vid betalstationerna för trängselskatt för varje månad. Juli månad är avgiftsfri. Källa: data från betalstationerna för trängselskatt för 2015.

Vilken typ av fordon kör i innerstaden?

Utifrån trängselskatteportalerna

Enligt underlaget från trängselskatteportalerna är de flesta fordonen som kör i Stockholm personbilar, se Figur 3. 77 procent av alla passager görs av personbilar. Lastbil står för 20 procent av passagera och buss för drygt 2 procent, alla andra fordonsslag har en försumbar andel.

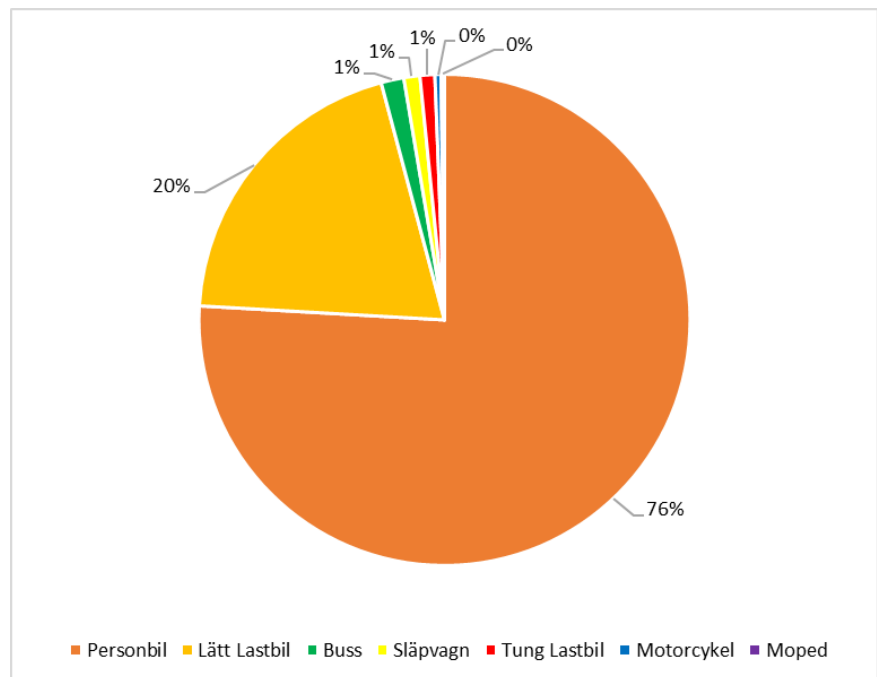
⁴ www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/Vag/trangselskatt11/stockholm/statistik-2015/



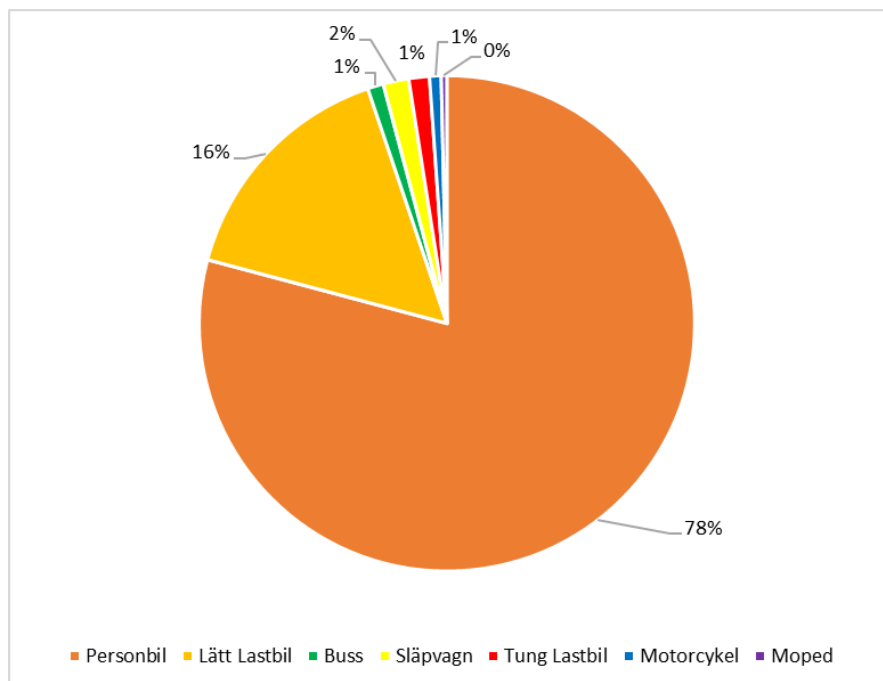
Figur 3. Fördelning av fordonstyper som körde inom Stockholms innerstad 2015. Källa: data från betalstationerna för trängselskatt 2015. Buss och lastbil är både lätta och tunga.

Utifrån nummerskrivningar

Informationen från nummerskrivningarna vid Sveavägen och Hornstull ger en liknande bild av fördelningen mellan olika typer av fordon, se Figur 4 och Figur 5. Andelen bussar är dock något lägre vid dessa mätpunkter. Från nummerskrivningarna finns också information om fördelningen mellan lätta och tunga lastbilar. Vid Sveavägen är andelen lastbilar totalt 21 procent, varav 95 procent (20 %) är lätta. Vid Hornstull är andelen lastbilar totalt 17 procent, varav 92 procent (16 %) är lätta lastbilar.



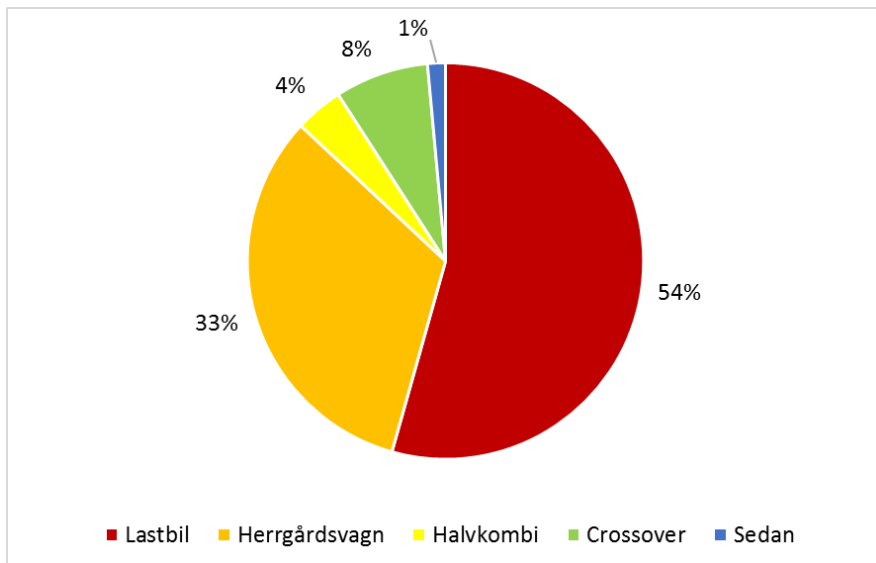
Figur 4. Fördelning av fordonstyp, Sveavägen nummerskrivning 2011-2012. Vissa fordonstyper är avrundade till noll procent.



Figur 5. Fördelning av fordonstyp, Hornstull nummerskrivning 2009. Vissa fordonstyper är avrundade till noll procent.

Utifrån nyttoparkeringsstillstånden

Registret över fordon med nyttoparkeringsstillstånd visar att 54 procent av dessa är lastbilar, 33 procent herrgårdsvagnar, 8 procent crossover, 4 procent halvkombi och 1 procent sedan.

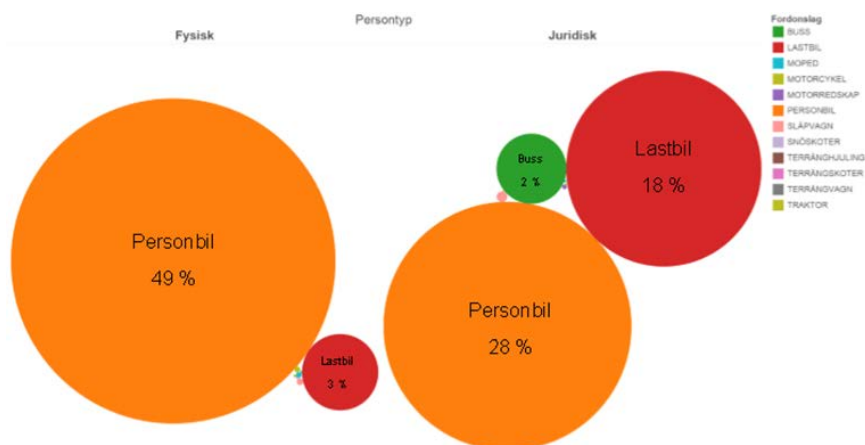


Figur 6. Fördelningen mellan olika typer av kaross bland fordon med nyttoparkeringsstillstånd. Alla lastbilar är lätta. Not: Crossover en typ av SUV.

Ägs fordonen av privatpersoner eller juridiska personer?

Utifrån trängselskatteportalerna

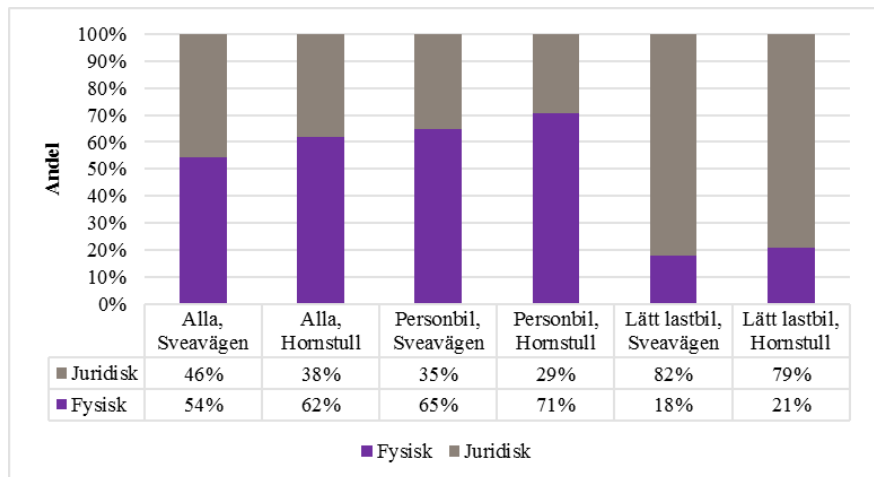
Ungefär hälften av fordonen som passerar betalstationerna för trängselskatt under vardagarna ägs av fysiska personer och hälften av juridiska personer. Alla bussar och de flesta lastbilar ägs av juridiska personer, men även många personbilar, se Figur 7.



Figur 7. Andel av fordonsslag fördelat på fysisk/juridisk person. Källa: Data från betalstationerna för trängselskatt.

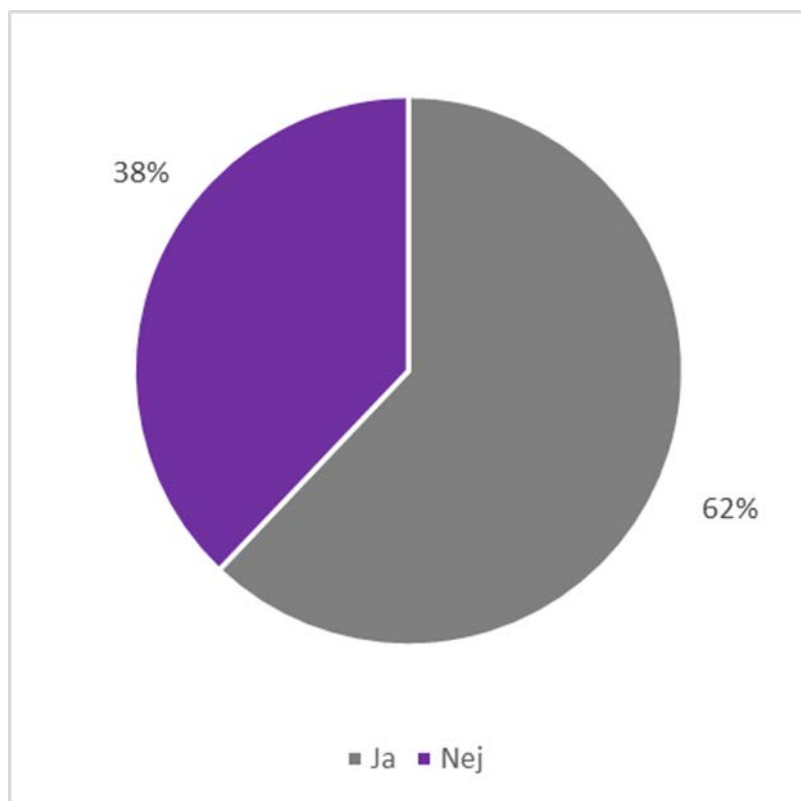
Utifrån nummerskrivningarna

Underlaget från nummerskrivningarna visar en liknande bild, där den största delen av fordonen ägs av privatpersoner (54 % vid Sveavägen respektive 61 % vid Hornstull), se Figur 8.



Figur 8. Ägarfördelning mellan fysiska och juridiska personer för lastbilar och personbilar. Data från nummerskrivningar vid Sveavägen och Hornstull.

Utifrån nyttoparkeringsstillstånden



Figur 9. Andel leasade fordon av alla fordon med nyttoparkeringsstillstånd.

Från nyttoparkeringstillstånden, där flertalet tillståndsinnehavare är juridiska personer, finns också information om fordonen är leasade eller inte. Av samtliga fordon med nyttoparkeringstillstånd är 62 procent leasade, se Figur 9.

Miljöprestanda

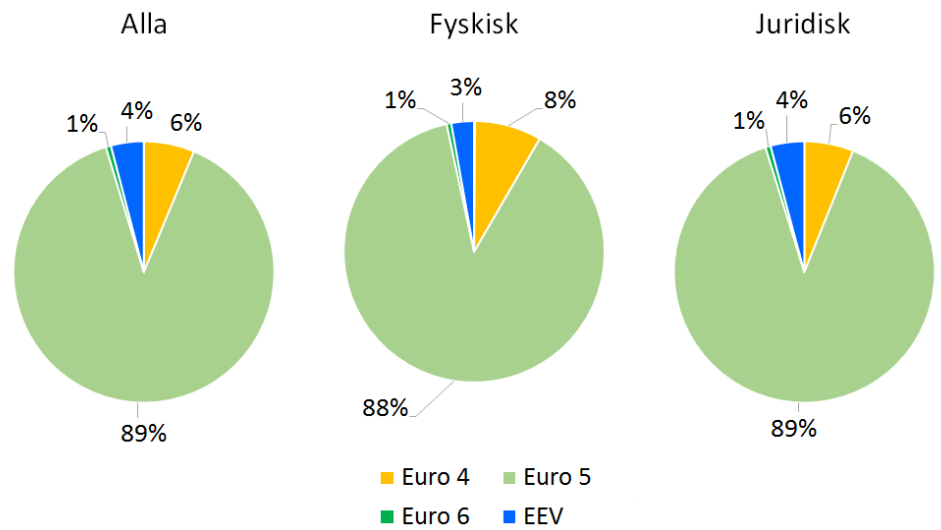
Avsnittet om fordonens miljöprestanda nedan bygger på data från betalstationerna för trängselskatt. Det finns också uppgifter om miljöklass från nummerskrivningarna vid Sveavägen och Hornstull, men då dessa gjordes 2011-12 respektive 2009 bedömdes denna information inte längre vara relevant eftersom en stor del av fordonsparken bytts ut sedan dess.

Utifrån trängselskatteportalerna

Enligt underlaget från betalstationerna för trängselskatt var miljöklass 5 vanligast för personbilar i Stockholms innerstad, 78 procent av alla passager med personbil förbi betalstationerna gjordes med bilar i miljöklass 5. Miljöklass 6 står för 18 procent av alla passager med personbil, miljöklass 4 för 3 procent och resor med miljöklass EEV för bara 0,01 procent.

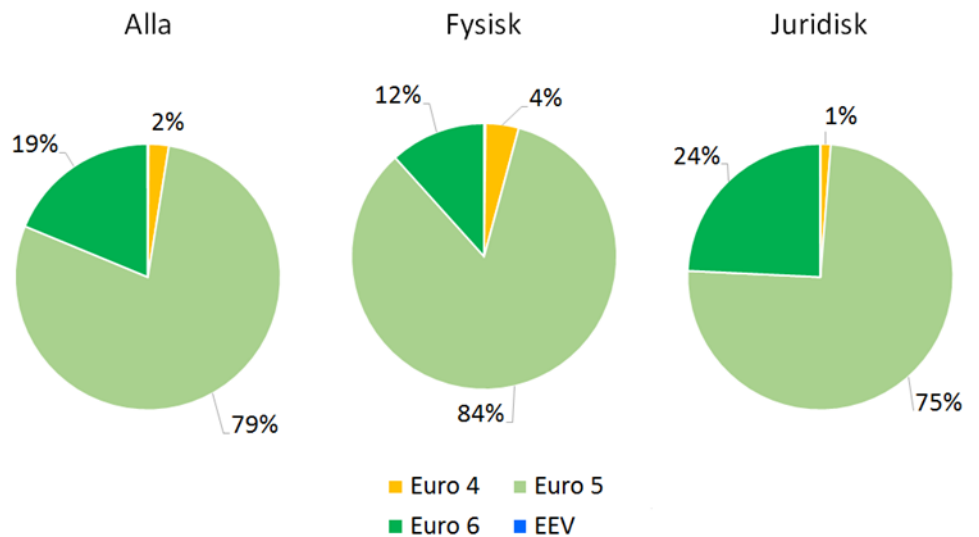
Figur 10 och Figur 11 nedan visar fördelningen mellan olika miljöklasser för lastbil respektive personbil fördelat på om ägaren är en fysisk eller juridisk person. Det är tydligt att fordonspassagera som sker med fordon som ägs av juridiska personer görs med fordon med en bättre miljöprestanda än de passager som görs med fordon som ägs av fysiska personer.

Bland lastbilarna står lätta lastbilar med miljöklass 5 för de flesta passagera in och ut ur Stockholms innerstad. Vad gäller skillnader mellan lastbilspassager som gjorts med fordon ägda av fysiska respektive juridiska personer är den största skillnaden att en något större andel av de lastbilar som ägs av juridiska personer tillhör miljöklass 6.



Figur 10. Passager med lätt lastbil fördelat på miljöklass, uppdelat efter om fordonen ägs av en juridisk eller fysisk person.

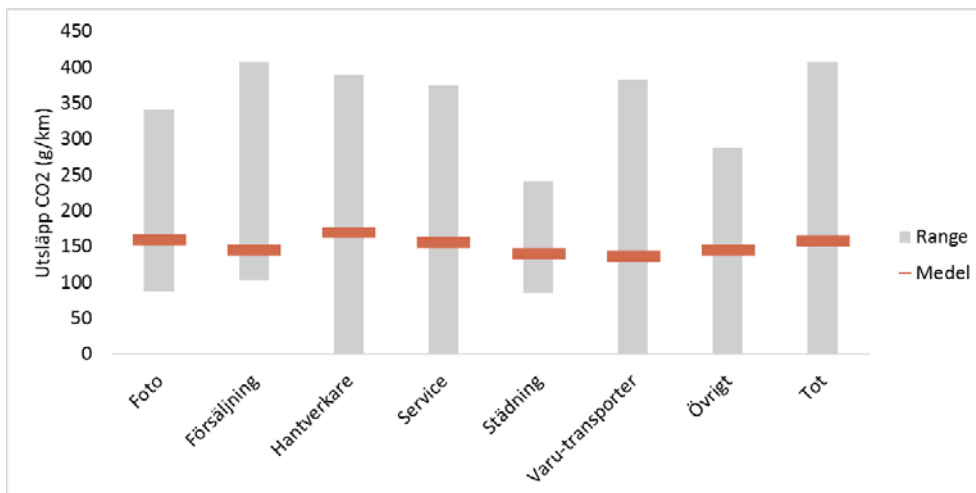
De passager som görs med personbilar ägda av juridiska personer görs i större utsträckning med fordon i miljöklass 6 och i betydligt mindre utsträckning med fordon i miljöklass 4, se Figur 11.



Figur 11. Passager med personbil fördelat på miljöklass, uppdelat efter om fordonen ägs av en juridisk eller fysisk person.

Utifrån nyttoparkeringsstillstånd

Databasen över fordon med nyttoparkeringsstillstånd ger också tillgång till information om bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp fördelat på bransch, se Figur 12.

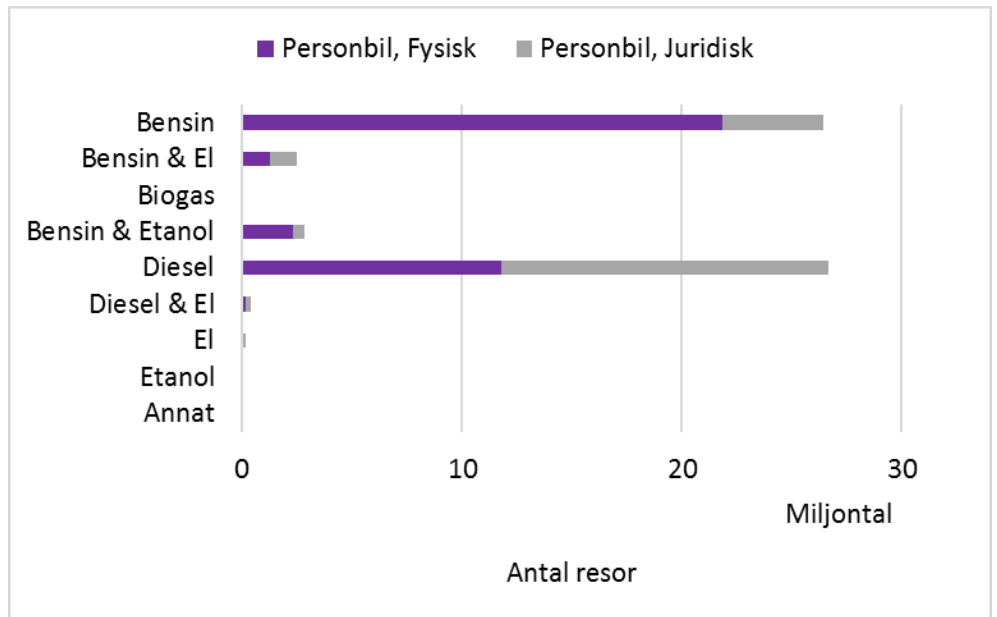


Figur 12. Koldioxidutsläpp från fordon uppdelat på bransch. De branscher där minimivärdet är noll beror det på att det finns elbilar som inte ger några direkta utsläpp av koldioxid.

Medelvärdena för både bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ligger relativt lika oavsett bransch. Det som varierar mest är maxvärdena för både bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Städbranschen märker ut sig genom att maxvärdena för både bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ligger en bra bit lägre än i övriga branscher, vilket troligtvis beror på att fordonen som används i denna bransch är relativt små.

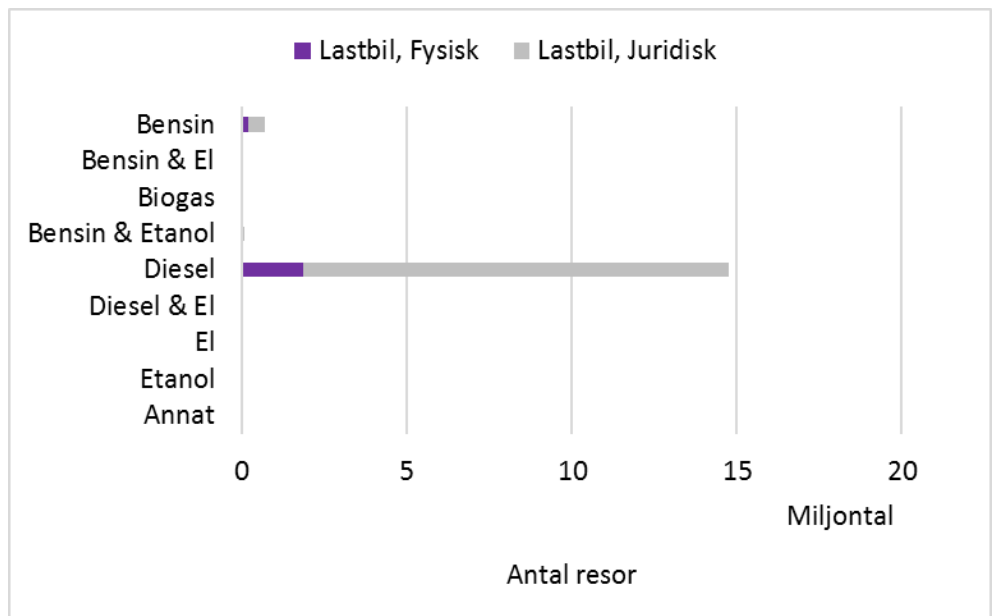
Drivmedel

Vad gäller drivmedel går de flesta fordon i Stockholm fortfarande på bensin eller diesel, se Figur 13 och Figur 14. Av personbilarna görs ungefär lika många passager vid betalstationerna av fordon som drivs av bensin respektive diesel, se Figur 13. Bilarna som går på bensin/el, bensin/etanol eller diesel/el går också att urskilja i statistiken, medan elbilarna står för en försumbar andel. Av de passager som görs med bensindrivna personbilar ägs en majoritet av bilarna av fysiska personer, medan de passager som görs med dieseldrivna personbilar är mer jämnt fördelade på fordon ägda av fysiska och juridiska personer.



Figur 13. Antal passager med personbil fördelat på drivmedel. Data från betalstationerna för trängselskatten. (-) innebär att uppgift om drivmedel saknas. Not: 45 resor har skett med bilar registrerade för vätgas men ingen med biogas/metan enl. uppgifterna från Transportstyrelsen.

Bland lastbilarna dominerar diesel stort som drivmedel, bara en liten andel av passagera görs med bensindrivna lastbilar, och ytterst få med lastbilar som drivs av el eller etanol, se Figur 14.



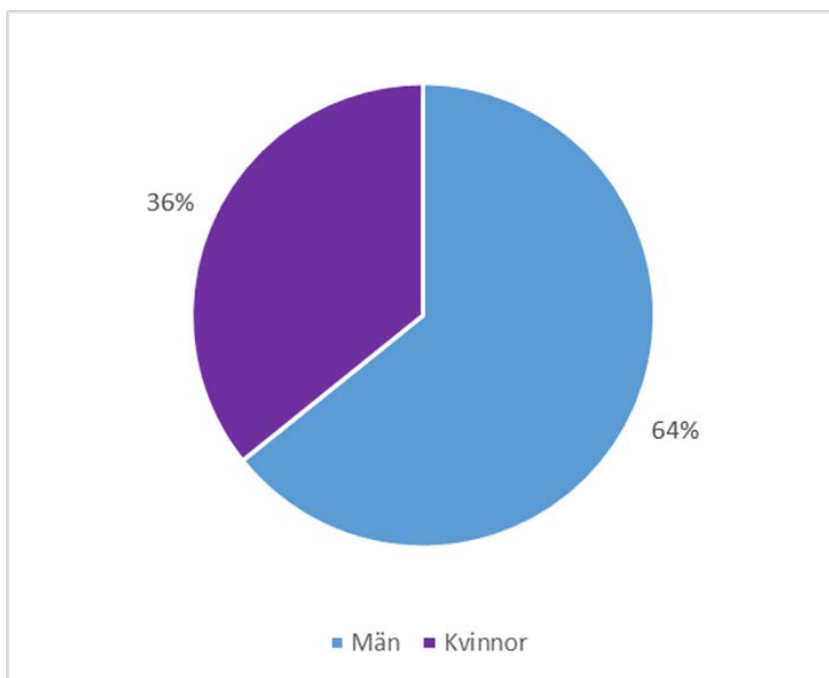
Figur 14. Antal passager med lastbil fördelat på drivmedel. Not 39 resor med lastbilar registrerade för biogas, 14 resor med annat.

Vilka personer kör fordonen?

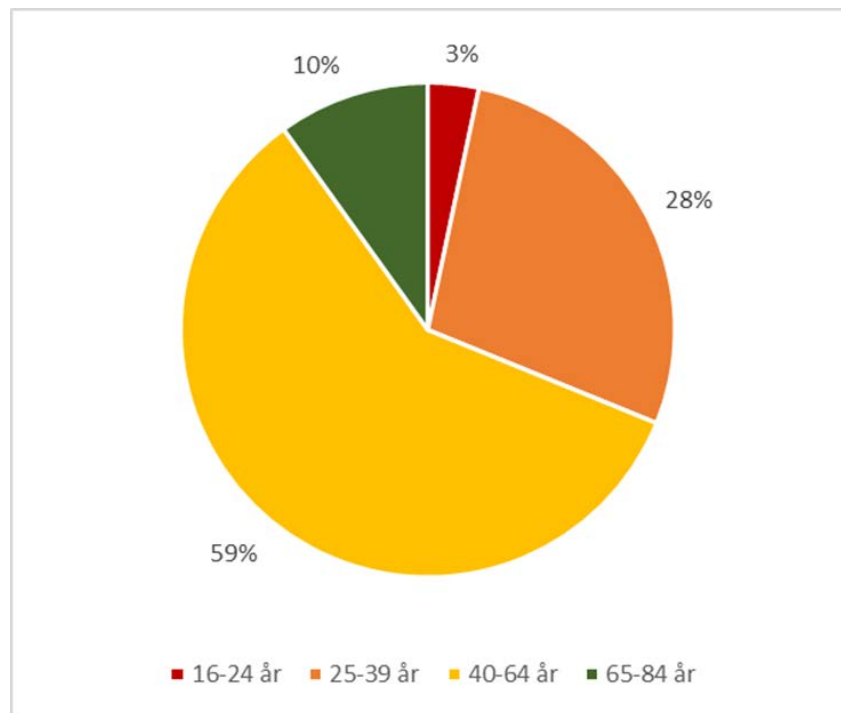
Förarnas kön och ålder

Från den resvaneundersökning som gjorts för Stockholms län går det att få information om kön, ålder och inkomstnivå för de som kör bil i Stockholms innerstad, se Figur 15, Figur 16 och Figur 17.

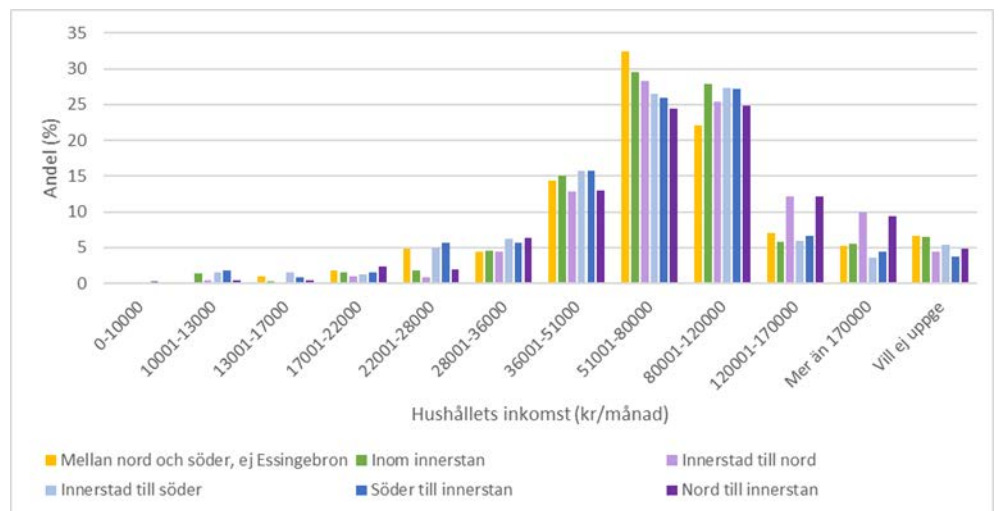
Männen dominerar bland de som kör bil, 64 procent av bilisterna är män. Den största åldersgruppen är 40-64 år. Flertalet av förarna ingår i ett hushåll med hushållsinkomster före skatt på mellan 50 000 och 120 000 kr per månad.



Figur 15. Könsfördelning bland de som kör bil i Stockholm.



Figur 16. Åldersfördelning bland de som kör bil i Stockholm. Not: åldersgrupperna är ej jämnstora.

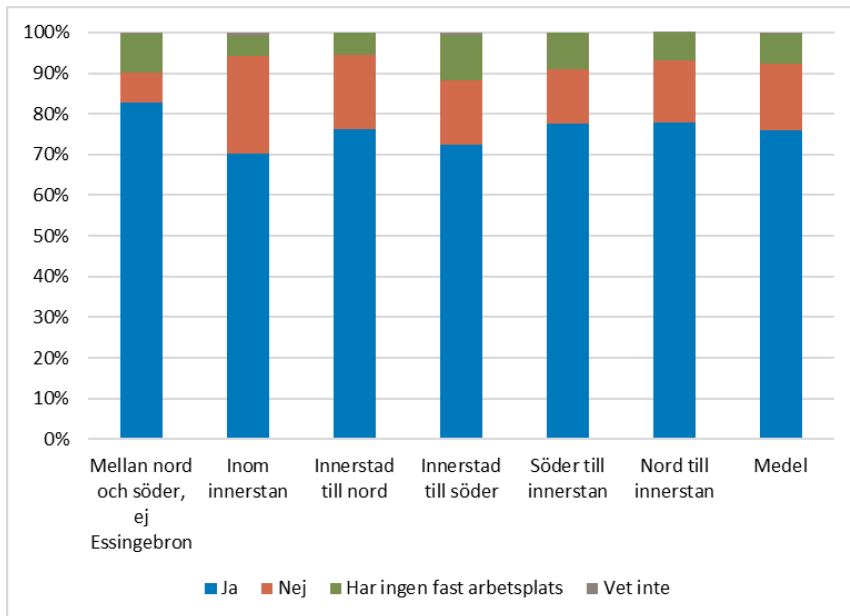


Figur 17. Hushållets totala inkomst före skatt per månad.

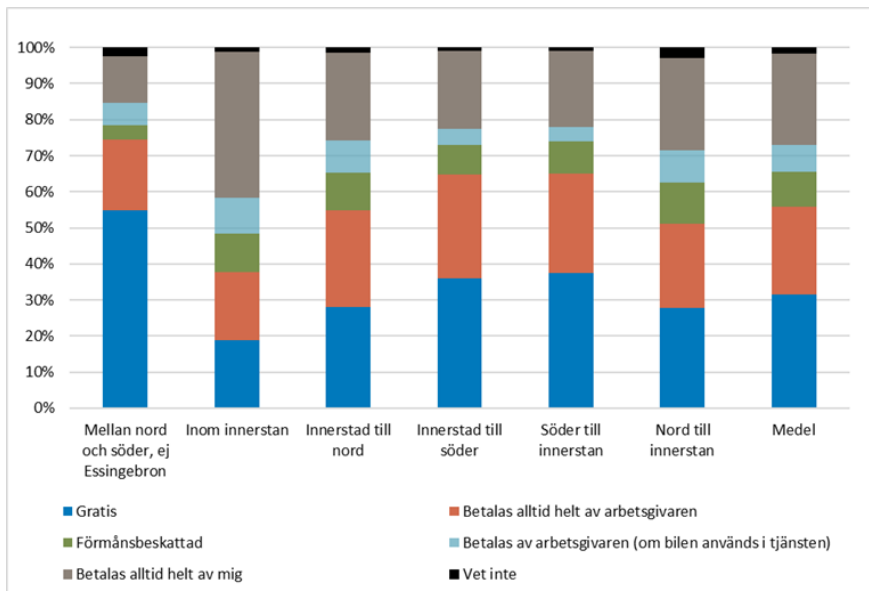
Tillgång till parkering

I resvaneundersökning som gjorts för Stockholms län finns också uppgifter om bilförarna har tillgång till parkering och hur den betalas. Omkring trefjärdedelar av bilförarna, oavsett i vilken reserelation de färdats i, har en mycket god tillgång till parkering vid sin arbetsplats, se Figur 18. Av bilförarna med parkering är det

endast ca 20 procent som betalar själva för sin parkering se Figur 19.



Figur 18. Tillgång till parkering vid arbetsplatsen. Baseras på 1840 personers svar.



Figur 19. Hur bilister betalar för parkering vid arbetsplatsen. Baseras på 1458 personers svar.

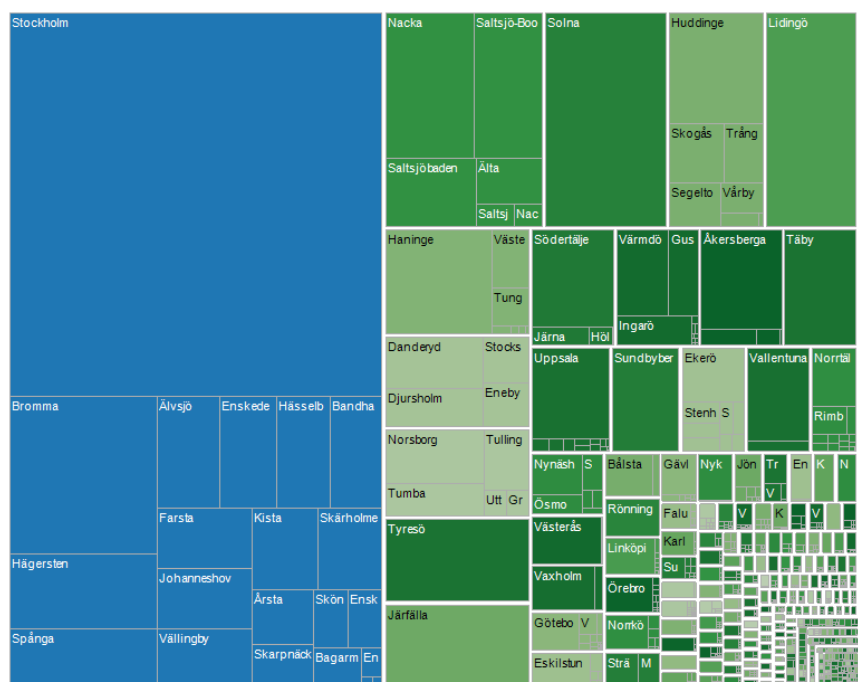
Förarnas ärende

Start och målpunkt

Information om fordonens start- och målpunkter går att ta fram från flera olika datakällor. Både underlaget från betalstationerna för trängselskatt och från de nummerskrivningar som genomförts ger information om vilken kommun/stadsdel fordonen är registrerade i, vilket för många resor kanske kan antas överensstämja med varifrån de kommer körande. För resor inom länet som berör innerstaden ger resvaneundersökningen ett mer specifikt svar om vilka länsdelar bilresorna görs mellan.

Utifrån trängselskatteportalerna

Figur 20 utgår från dataunderlaget insamlat via betalstationerna för trängselskatt och visar fördelningen av fordonspassager fördelat på vilken kommun/stadsdel som fordonet är registrerat i. Stockholm, som markeras blått i figuren, står för 40 procent av alla fordonspassager. 85 procent av alla passager sker med fordon som registrerade i Stockholms län.



Figur 20. Andel fordonspassager vid betalstationerna för trängselskatt fördelat på kommun/stadsdel där fordonet är registrerat. Storleken visar andel av alla passager 2015. Gäller både lastbil och personbil samt fordon ägda av juridiska- och privatpersoner.

I Figur 21 visas samma information på en karta, för att åskådliggöra varifrån fordonen kommer körande.



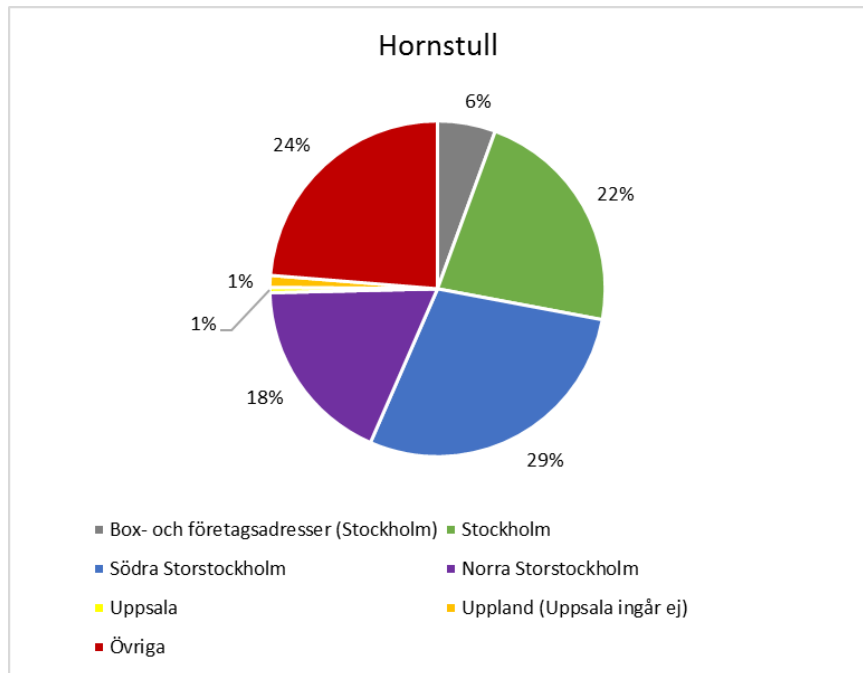
Figur 21. Antal resor inom Stockholms innerstad vardagar 2015, resor visade på kommunen där fordonet är registrerat.

Utifrån nummerskrivningarna

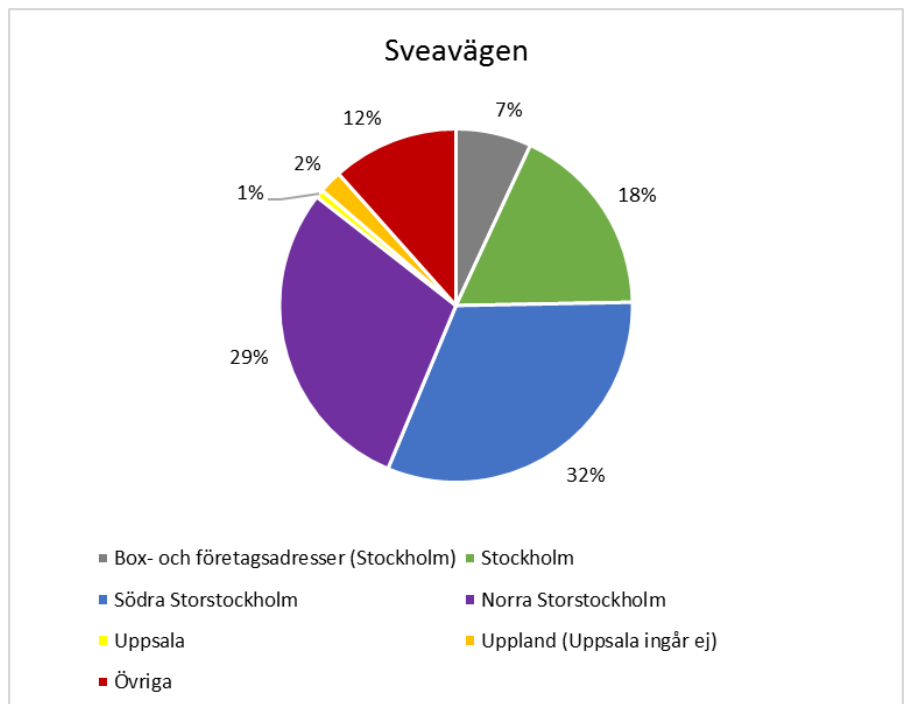
Figur 22 och Figur 23 visar fördelningen av fordonspassager utifrån vilken del av länet som fordonet är registrerat i.

Fördelningen mellan fordon registrerade norr om innerstaden respektive söder om Stockholm stad varierar mellan det två platserna för nummerskrivning med fler fordon från södra länsdelen vid Hornsgatan och fler norrifrån för Sveavägen.

Antalet bilar registrerade i Stockholms kommun är något lägre i nummerskrivningarna än för trängselskatteportalerna men mätningarna är gjorda under olika år och därför inte helt jämförbara.



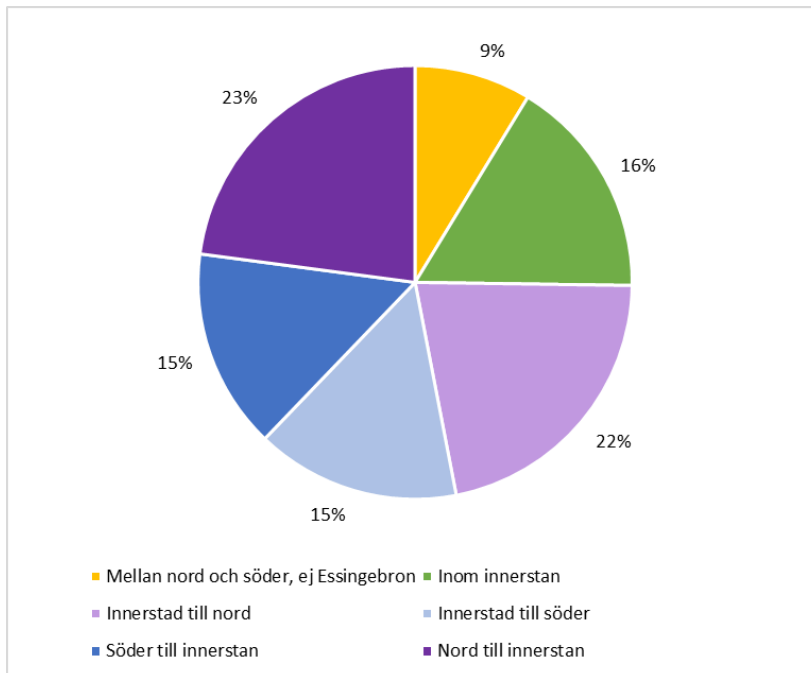
Figur 22. Orter där passerande bilar är registrerade. Källa: Hornstull nummerskrivning 2009.



Figur 23. Orter där passerande bilar är registrerade. Källa: Sveavägen nummerskrivning 2011-2012.

Utifrån Resvaneundersökningen

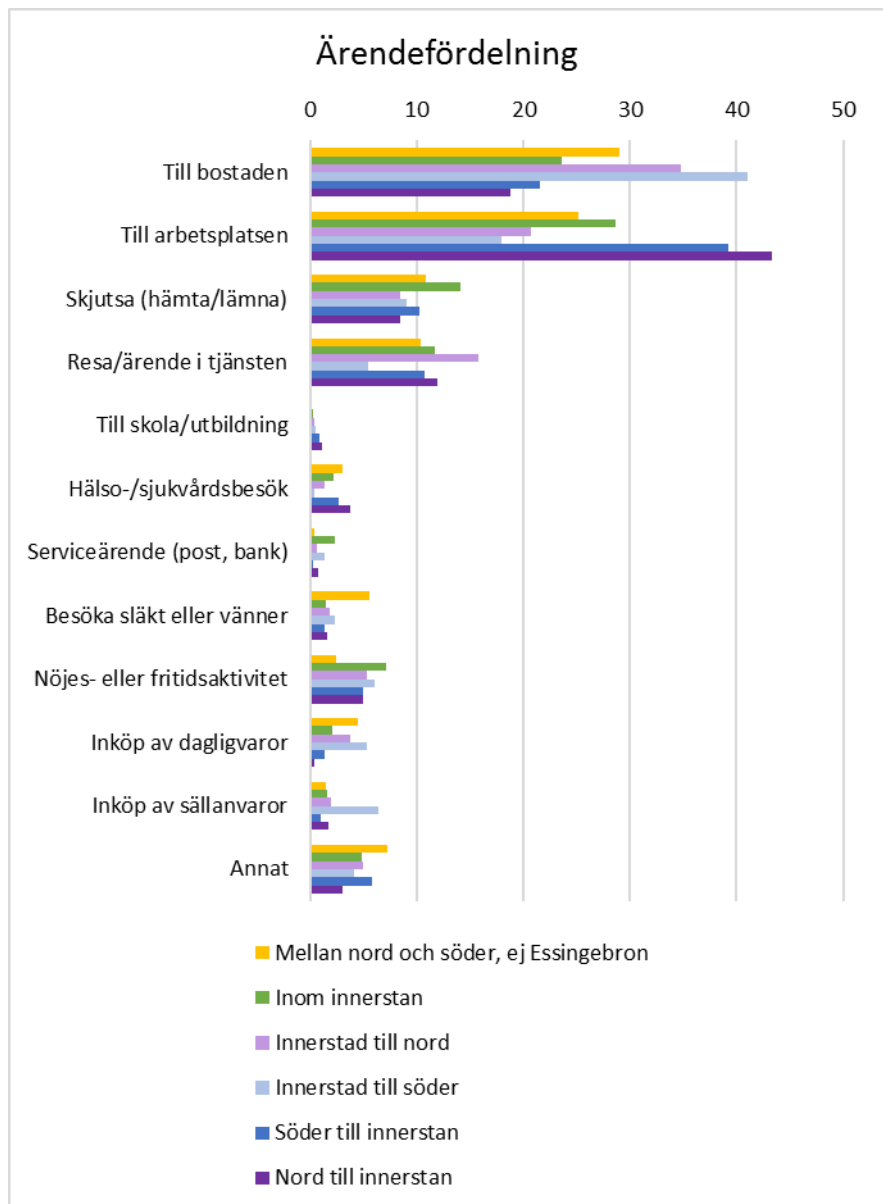
Figur 24 nedan baseras på resvaneundersökningen för Stockholms län och visar fördelningen av bilresor mellan olika reserelationer inom Stockholm. Mest trafik (45 %) går mellan norra Stockholm och innerstaden.



Figur 24. Fördelning av reserelationer för bilresor i Stockholm. Källa RVU.

Ärende

I resvaneundersökningen för Stockholms län finns också information om ärende fördelat på de olika reserelationerna, se Figur 25. Pendlingsresorna till och från arbetet dominerar, och det syns på resmönstret att många arbetar i innerstaden. Även tjänsteresorna står för en stor andel av resorna, liksom resor för att hämta och lämna.



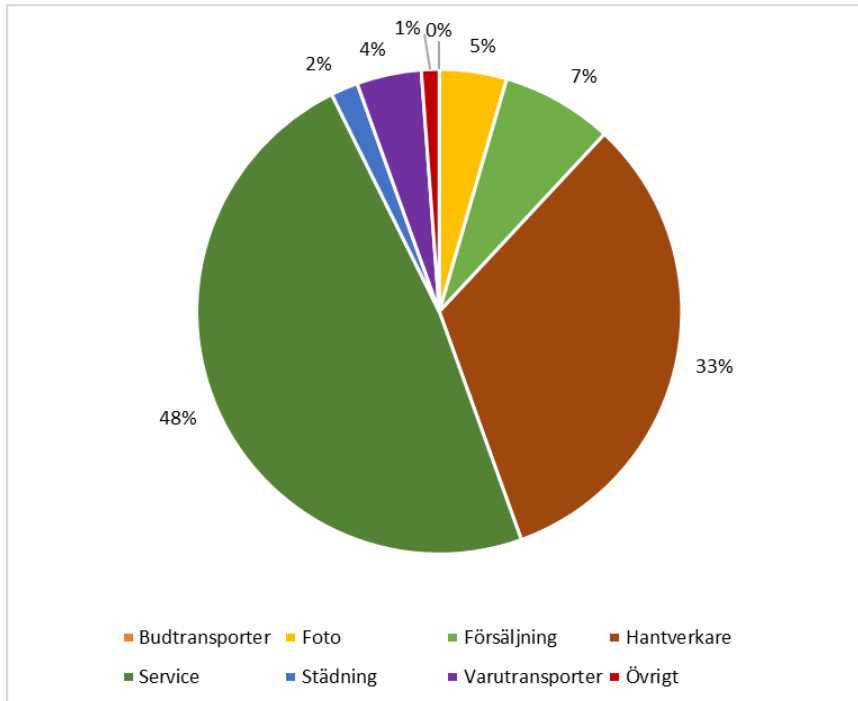
Figur 25. Ärendefördelning för varje relation. Källa: RVU. Not: till bostaden betyder att man är på väg hem oavsett från vilket ärende.

Branschtillhörighet

Med utgångspunkt i dataunderlaget från nyttoparkeringstillstånden går det att få en överblick över vilka branscher som utnyttjar dessa tillstånd, se Figur 26. Servicebranschen dominerar stort (48 %), medan hantverkare står för 33 % av tillstånden. Försäljning står för 7 procent, foto för 5 procent, varutransporter för 4 procent och städ för 2 procent. Det är inte troligt att denna branschfördelning också representerar de företagsfordon som kör i innerstaden på vardagar, men den ger en indikation på vilka branscher som finner det värt att

Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar?
30 (32)

betala nyttoparkeringsavgiften för att de ofta befinner sig i innerstaden där det är svårt och dyrt att hitta parkering.



Figur 26. Fördelning av branscher med nyttoparkeringstillstånd hösten 2015.

Sammanfattande analys och slutsatser

Vad vet vi om vem som kör i innerstaden?

Resultatet av analysen visar att personbilar dominerar och utgör ca trefjärdedelar av fordonen, lastbilar och bussar står för resten. Bilarna ägs till ganska lika delar av privatpersoner och juridiska personer, medan lastbilarna i huvud-sak ägs av juridiska personer. Bilarnas miljöklassning visar att miljöklass 5 dominerar både bland personbilar och lätta lastbilar, men att fler lätta lastbilar är klassade som EEV och ca en femtedel av personbilarna som passerar trängselskatteportalerna är i miljöklass 6. Bilarnas klassade drivmedel består till lika stora delar av bensin och diesel samt små andelar av bilarna som är certifierade för el och etanolbränsle.

Utifrån resvaneundersökningen kan man utläsa att av de som kör bil i innerstaden på vardagar är två tredjedelar män och att flertalet är i medelåldern. Bilförarna har god tillgång på parkering vid sitt arbete och endast ca 20 procent betalar själva för sin parkering. De flesta ärendena med bilresorna är resor till arbete och bostad. Att hämta och lämna personer samt tjänsteresor är också viktiga kategorier.

När alla källor vägts samman saknas tillräckligt med uppgifter för att kunna peka ut någon särskild grupp av privatpersoner eller juridiska personer att rikta kampanjer och åtgärder till.

Arbetspendling utgör fortfarande en stor del av bilresande i innerstaden och dessa resor kommer från alla håll i staden.

Tjänsteresorna utgör en stor del av resorna och en stor del av fordonen som passerar trängselskatteportalerna ägs av juridiska personer, men uppgifter om vilken bransch förarna av dessa fordon tillhör har inte gått att ta fram.

Syntes av alla datakällorna

När de fyra datakällorna analyserats kan vi dra slutsatsen att ingen av databaserna kan ge ett fullständigt underlag för vem som kör i innerstaden en vardag.

Databaserna är insamlade med olika metoder och delvis under olika år och kan bara delvis komplettera varandra för att ge en tydligare och mer rättvisande bild av vem som kör småbil i innerstaden. Vår sammanfattande bedömning är att vi utifrån underlaget inte helt och fullt kan besvara frågan om vilka personer, personbilar och lätta lastbilar som rör sig i Stockholms stad en vardag.

Förslag kompletterande undersökning

För att ta reda på mer om vilka som kör i innerstaden föreslås en undersökning av vilka fordon som kör i innerstaden där mer detaljerade uppgifter om bilarnas ägare kan samlas in.

En lämplig metod är att göra en ny nummerskrivning av fordon på fem platser innerstaden med höga trafikflöden. De platser vi föreslår är Drottningholmsvägen, S:t Eriksgatans norra del, Mäster Samuelsgatan vid tunnelmynningen samt Hornsgatan och Sveavägen på samma platser som tidigare nummerskrivningar gjorts. Nummerskrivningarna föreslås ske genom videofilmning med efterföljande analys under en dag per plats.

Registreringsnumren på fordonen tas fram och uppgifter om ägaren tas fram via Transportstyrelsens fordonsregister. För fordon ägda av juridiska personer kan även branschtillhörighet tas fram antingen direkt via företagsnamnet eller via organisationsnumret i kombination med Bolagsverkets registrering av företagets ändamål. Genom analys av filmen fångas även privatbilar som används som företagsbilar in.

Om fler uppgifter om förarna önskas kan även en enkät skickas till de registrerade fordonens ägare.