

Hushållens bilinnehav

En kartläggning av hushållen i Stockholms län

Förord

Tillväxttakten vad gäller antalet bilar i Stockholms län har den senaste 30-årsperioden varit tre till fyra gånger så snabb som den för befolkningsutvecklingen. Biltätheten i länet har sedan början av 1970-talet och fram till idag ökat från 260 bilar/1000 invånare till en nivå strax över 390 bilar/1000 invånare. En ökning med 50 procent. Detta innebär också att bilen, från att ha varit tillgänglig för en minoritet, i dag finns i närmare två tredjedelar av samtliga hushåll. Det bör dock noteras att Stockholms län har den lägsta biltätheten i landet.

Bilen har sålunda - på gott och ont - mer och mer blivit en komponent i vårt dagliga liv. I arbetet med den regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholmsregionen (RUFSS 2001) förutspås biltrafiken fortsätta ta marknadsandelar från kollektivtrafiken. För att bättre förstå denna utveckling och vad som styr bilinnehavet har i föreliggande promemoria dels skett en kartläggning av hushållens bilinnehav ur ett antal olika aspekter, dels har analyser gjorts i syfte att utröna vilka faktorer som mer än andra påverkar vårt bilinnehav.

Analyserna bygger på de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU, numera RES, och data om de bakgrundsvariabler som finns tillgängliga i dessa studier. Enligt resultaten i RUFSS spelar den ekonomiska utvecklingen en central roll för det framtida bilanvändandet. Tyvärr innebär dataunderlagets beskaffenhet begränsningar i möjligheterna att belysa inkomsternas betydelse varför analyserna fokuserats kring övriga faktorer. Likväl bedöms här gjorda karteringar och beskrivningar av samband ha ett eget värde och utgöra en bra grund för fortsatta studier kring bildisposition och bilanvändande.

Promemorian har utarbetats av Anna Blomquist och Christer Persson, Inregia AB och kartorna av Patrik Stenberg, Inregia AB. Projektledare har varit Ulf Tunberg, Regionplane- och trafikkontoret.

Stockholm i januari 2002

Börje Wredén

Tf regionplannedirektör

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
Inledning	6
Utvecklingstendenser.....	6
Rapportens disposition	7
Underlag	7
Ingående variabler.....	6
Hushållens biltillgång.....	10
Lokalisering	10
Hustyp	14
Ålder	16
Hushållsstorlek.....	17
Hushållstyp	17
Förvärvssituation	18
Inkomst och biltillgång	19
Vad påverkar bilinnehavet?.....	22
Sammanfattande analys	21
Bilaga 1 Områdesindelning.....	24
Bilaga 2 Tabeller.....	26
Bilaga 3 Teknisk beskrivning	32

Sammanfattning

Årsskiftet 2000/2001 fanns i Stockholms län 716 000 personbilar. Sett över samtliga hushåll innebär det ett snitt på 0,84 bilar per hushåll. Vissa hushåll disponerar dock mer än en bil. Genomsnittligt antal bilar per bilhushåll uppgår således till 1,29. Sammantaget betyder detta att bilhushållen utgör en klar majoritet omfattande närmare 65 procent av samtliga hushåll och där hälften av samtliga hushåll disponerar en bil medan c:a 15 procent har tillgång till två eller flera bilar.

Högst andel hushåll utan bil återfinns i Stockholms kommun, medan andelen som disponerar en bil är relativt jämnt fördelat över länet. Hushållen med tillgång till två eller flera bilar återfinns framför allt i länets norra delar.

Hushåll utan bil bor företrädesvis i flerfamiljshus, medan hushåll som disponerar bil främst bor i villa eller radhus.

Hushållets biltillgång varierar med hushållets ålder. Det är sålunda betydligt vanligare att medelåldershushållen disponerar bil än ungdoms- och pensionärshushåll.

Antalet hushållsmedlemmar har stor betydelse för hur många bilar hushållet disponerar. I ett hushåll som består av en person är andelen som inte har någon bil väsentligt högre än i ett hushåll som består av två eller flera personer.

Andelen hushåll utan bil bestående av en ensamstående med eller utan barn är högre än motsvarande andel för sambohushållen. Att disponera mer än en bil är vanligast bland sambohushåll med barn.

En annan faktor för antalet bilar i hushållet är hushållets förvärvssituation. En majoritet av hushållen som består av en individ, som inte arbetar, är utan bil. Även bland individer som lever ensamma, men som arbetar, är andelen utan bil hög. Att ha bil eller inte beror således inte första hand på om personerna i hushållet arbetar eller inte, utan på hur många vuxna som tillhör hushållet. Antalet bilar i hushållet beror däremot på hur många som arbetar.

Hushållets förvärvssituation är den variabel som har störst inflytande över hushållets bilinnehav. Näst efter förvärvssituation är det hustyp som har betydelse och därefter hushållets ålder och lokalisering i länet.

Det finns också ett samband mellan biltillgång och hur medelinkomsten varierar mellan olika områden, även om sambandet inte i alla delar är helt entydigt. Svårigheterna att finna användbara inkomstuppgifter på hushållsnivå har medfört att analyser av inkomstens betydelse har fått göras på en mer grov nivå och fristående från övrig analys.

Inledning

Utvecklingstendenser

Befolkningen i Stockholms län har under de senaste trettio åren ökat med 23 procent eller drygt 340 000 invånare, från inte fullt 1 480 000 år 1970 till drygt 1 820 000 årsskiftet 2000/2001. Under de senaste åren har ökningstakten varit högre och inneburit ett tillskott på c:a 20 000 invånare per år. För den kommande trettioårsperioden väntas ökningstakten kunna komma att bli av ungefär samma storleksordning, vilket innebär en ökning med totalt c:a 600 000 invånare, eller med 33 procent.

Antalet hushåll i länet har under samma trettioårsperiod, 1970-2000, ökat från knappt 590 000 år 1970 till beräknade dryga 850 000 senaste årsskifte, vilket betyder en nästan dubbelt så snabb ökningstakt som för befolkningen. Den snabba ökningen är därmed delvis en följd av minskade hushållsstorlekar. Den genomsnittliga hushållsstorleken har under perioden sjunkit från strax över 2,5 personer per hushåll till en nivå av 2,1-2,2 personer. Av dagens hushåll utgörs 42 procent av enpersonshushåll, 30 procent av tvåpersonshushåll medan resterande 28 procent består av hushåll med tre eller flera individer. Med en något ytterligare minskande hushållsstorlek, främst på grund av en ökande andel enpersonshushåll, beräknas antalet hushåll under kommande trettioårsperiod öka med 37 procent.

Tillväxttakten vad gäller antalet bilar i Stockholms län har å sin sida mellan åren 1970 och 2000 varit tre till fyra gånger så snabb som den för befolkningsutvecklingen. Biltätheten i länet har sålunda sedan början av 1970-talet och fram till idag ökat från 260 bilar/1000 invånare till 392 bilar/1000 invånare. En ökning med dryga 50 procent.

Detta innebär också att bilhushållen, från att ha utgjort mindre än hälften, eller knappt 45 procent, av alla hushåll, nu är i klar majoritet och omfattar närmare 65 procent av samtliga hushåll. För närvarande disponerar hälften av samtliga hushåll en bil medan c:a 15 procent har tillgång till två eller flera bilar. Antalet bilar per hushåll är 0,84 eller 1,29 per bilhushåll.

Vid en oförändrad biltäthet skulle antalet bilar i länet år 2030 komma att uppgå till 975 000. Antas i stället utvecklingstakten avseende antalet bilar per hushåll bli densamma som senaste trettioårsperiod kommer antalet bilar i länet att öka till 1 260 000 fram till år 2030. De skillnader som finns mellan mäns och kvinnors bilanvändande kan förväntas fortsätta minska. Likaså är det rimligt att räkna med att kommande pensionärsgenerationer kommer att ta med sig sitt bilbeteende och därmed öka gruppen potentiella bilanvändare. Vid en fortsatt ekonomisk tillväxt är det därför rimligt att också räkna med en fortsatt biltillväxt, även om den kanske inte blir av fullt den omfattning som beräkningsexemplet ovan indikerar. En orsak till en lägre ökningstakt skulle kunna vara att ungdomar fortsätter minska, alternativt senarelägger, sitt bilanvändande.

För att bättre förstå vad som styr bilinnehavet redovisas i det följande en genomgång av vilka samband som kan utläsas ur de löpande resvaneundersökningar som görs på nationell nivå och där utdrag gjorts för de delar som avser Stockholms län.

Rapportens disposition

Rapporten börjar med att beskriva hushållen utifrån ett antal bakgrundsvariabler som finns tillgängliga i resvaneundersökningarna Riks-RVU och RES. Genomgående redovisas resultaten uppdelat efter antalet bilar som disponeras av hushållet. De geografiska fördelningarna redovisas i kartform. Vald områdesindelning framgår ur bilaga 1.

Med hjälp av bakgrundsvariablerna beskrivs sedan vad det är som påverkar hushållets bilinnehav. Fokus när det gäller att beskriva olika gruppers biltillgång läggs härvid på att belysa skillnader. I huvudtexten illustreras och kommenteras därför i första hand de procentuella fördelningarna.

För mer detaljerade redovisningar hänvisas till bilaga 2, vari även ingår redovisningar av absolutvärden.

Som komplement till de deskriptiva delarna görs slutligen en sammanfattande analys innehållande en utvärdering av de olika påverkansfaktorernas betydelse visavi varandra.

Underlag

De uppgifter som ligger till grund för beskrivningarna och analyserna är hämtade från de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU respektive dess efterföljare RES. Endast uppgifter avseende boende i Stockholms län har använts. För att få ett tillräckligt stort urval har data för en längre period använts. Sålunda baseras studien på uppgifter avseende perioden andra kvartalet 1994 – tredje kvartalet 2000. De uppgifter som används i analyserna utgör därmed ett medelvärde för dessa 6½ år, varav följer att nivåerna något understiger de jämförelsevärden som kan tas fram avseende nuläget. Oftast föreligger en skillnad på 5-10 procent. Detta saknar dock praktisk betydelse för den typ av analyser som görs.

I resvaneundersökningarna igår beskrivningar av resenärerna med avseende på en mängd bakgrundsdata. Det är ett urval av dessa data som använts vid föreliggande studie efter att individuppgifterna har viktats om till att avse hushåll. Vilka de olika bakgrundsvariablerna är framgår ur redovisningen i följande avsnitt.

Beträffande de statistiska metoder som används, liksom för en utförligare teknisk beskrivning, hänvisas till bilaga 3.

Ingående variabler

De bakgrundsvariabler som finns tillgängliga i de två resvaneundersökningarna och som går att använda för att beskriva hushållen i Stockholms län är;

~~☞~~ Antal bilar i trafik som disponeras av hushållet

Till antalet bilar som disponeras av hushållet räknas de bilar som ägs av hushållet samt förmånsbilar. Hyrbilar och avställda bilar ingår ej.

~~☞~~ Hushållets lokalisering i länet

Eftersom Riks-RVU och RES är två urvalsundersökningar med ett begränsat antal intervjuade är det inte lämpligt att bryta ner datamaterialet på en allt för låg områdesnivå. Den områdesindelning som använts i studien utgår därför från de så kallade ISP-områdena, med den modifieringen att områden där antalet observationer är litet har slagits samman

med andra. Detta gäller framför allt länets glesbygdsområden och har resulterat i en redovisning på 32 områden.

När hänsyn tas till andra faktorer än lokalisering är det dock inte nödvändigt med så många områden. I analyserna av vad som påverkar bilinnehavet har därför en än grövre områdesindelning använts, innebärande en uppdelning av länet i sju stycken regiondelar; en central samt sex ”väderstreckssektorer” Nordväst, Norr, Nordost, Ost, Sydost och Sydväst. De olika områdesindelningarna redovisas i bilaga 1.

~~☞~~ Antalet bilar som ägs av hushållet

~~☞~~ Antalet förmånsbilar i hushållet

~~☞~~ Användning av bil i tjänsten

Hushållet har klassats utifrån intervjupersonens användning av bil i tjänsten. Intervjupersonen har ombetts uppge hur ofta denne använder bil i tjänsten. Redovisningsalternativen är då; aldrig, mer sällan, 2-3 gånger i veckan eller dagligen. Till gruppen ”mer sällan” har inkluderats de som i intervjuerna angivit att de använder bil i tjänsten 2-4 gånger i månaden.

~~☞~~ Hustyp

Två hustyper studeras; villa/radhus respektive flerfamiljshus.

~~☞~~ Ålder

I RES finns uppgifter avseende åldern på samtliga hushållsmedlemmar medan det i Riks-RVU:n enbart finns uppgifter om intervjupersonens ålder. För att ändå kunna få en uppfattning om vilken ålderskategori hushållet tillhör så har i detta sammanhang en skattning gjorts utifrån variabeln ”hushållstyp” i Riks-RVU och RES. Hur åldersvariabeln har valts att definieras med avseende på hushållstyp framgår ur tabell 1 nedan. Kategorin ”ensam utan barn, flera” är en restpost som innefattar kollektivboende etc.

Tabell 1 Definition av åldersvariabeln

Ålder	Hushållstyp
Ungdomshushåll, 15-24 år	En person, 15-24 år Ensam utan barn, flera Sambo utan barn, Q 15-24 år
Medelåldershushåll, 25-64 år	En person, 25-44 år En person, 45-64 år Ensam med barn, yngsta 0-6 år Ensam med barn, yngsta 7-18 år Sambo utan barn, Q 25-44 år Sambo utan barn, Q 45-64 år Sambo med 1 barn 0-6 år Sambo med 1 barn 7-18 år Sambo med 2+ barn, yngsta 0-6 år Sambo med 2+ barn, yngsta 7-18 år
Pensionärshushåll, 65-w år	En person 65-w år Sambo utan barn, Q 65-w år

Q står för kvinna

~~///~~ Hushållsstorlek

Tre hushållsstorlekar studeras; 1 person, 2 person, 3 eller flera personer.

~~///~~ Hushållstyp

Fyra olika hushållstyper studeras; ensamboende med respektive utan barn samt sammanboende med respektive utan barn.

~~///~~ Hushållets förvärvssituation

Fem typer av förvärvssituation studeras i rapporten; ensam och arbetar respektive arbetar inte, alternativt sammanboende och med underalternativen ingen arbetar, en arbetar respektive bägge arbetar.

~~///~~ Inkomst

Utöver ovan nämnda variabler finns i resvaneundersökningarna även inkomstuppgifter. Bortfallet för just denna variabel är dock så stort att det finns skäl att ifrågasätta uppgifternas representativitet. För att ändå belysa vilken betydelse som inkomstskillnader kan ha för bilinnehavet har i stället uppgifter avseende medelinkomst för inkomsttagare i åldern 20-64 år använts¹.

Uppgifterna avseende medelinkomster 1997 finns redovisade på delområden som, med undantag för Norrtälje tätort, är direkt summerbara till den i analysen använda områdesindelningen. I och med att inkomstuppgifterna inte finns tillgängliga på hushållsnivå kan inte samma fullständiga analys genomföras som för de övriga variablerna. Resultaten redovisas därför i ett separat avsnitt som en form av ”tillägg” till den övriga analysen.

¹ Såsom uppgifterna finns redovisade i Regionplane- och trafikkontorets Områdesdata (ODB) 2000 för Stockholms län

Hushållens biltillgång

Lokalisering

En faktor som påverkar antalet bilar som disponeras av hushållet är hushållets lokalisering i länet. Av hushållen i Stockholms län är enligt resvaneundersökningarna 38 procent utan bil, 49 procent disponerar en bil, medan 11 procent har tillgång till två och 2 procent till tre eller flera bilar. Detta innebär att hushållen i genomsnitt disponerar 0,76 bilar per hushåll eller 1,23 om enbart bilhushåll betraktas.

Hur biltillgängligheten varierar mellan olika områden redovisas i kartform på efterföljande sidor. Tabellmaterialet på vilket redovisningarna baserar sig återfinns i bilaga 2.

Kartan i figur 1 visar *andelen hushåll som disponerar minst en bil*. Av kartan framgår att hushåll lokaliserade i områden inom Stockholms kommun tillhör de som har det lägsta bilinnehavet. I snitt disponerar hälften av Stockholms hushållen bil. Utmärkande för de centrala delarna av regionen är att tillgängligheten till kollektivtrafik är god, att andelen flerfamiljshus är hög liksom andelen ungdomshushåll. Ett område, Västerort, skiljer sig från de övriga inom kommunen genom att ha en högre andel bilhushåll.

I länets norra del är hushållens bilinnehav överlag högt, med en genomsnittlig biltillgänglighet för hushållen på över 70 procent. I synnerhet gäller det nordostsektorn. Inom den södra läns- halvan är bildispositionen högst i Järna/Nykvarn. Som helhet är andelen bilhushåll annars något lägre i de södra delarna än i de norra.

En uppdelning på antalet bilar per hushåll visar att andelen enbilshushåll är relativt jämnt fördelad över länet, medan flerbilshushållen är vanligare i den norra delen av länet.

Ett annat sätt att belysa hushållens bilinnehav är att studera antalet bilar per hushåll. Kartan i figur 2 visar variationerna vad gäller *det genomsnittliga antalet bilar per hushåll sett över samtliga hushåll*, d.v.s. inklusive de hushåll som saknar bil. På motsvarande sätt redovisas på nästa karta, figur 3, *det genomsnittliga antalet bilar per bilhushåll*, d.v.s. där bilinnehavet är relaterat enbart till hushåll som disponerar minst en bil. Av kartorna framgår att mönstret i fördelningen över genomsnittligt antal bilar per hushåll, sett över samtliga hushåll, är mycket likt utfallet avseende andelen bilhushåll. Betraktas däremot det genomsnittliga bilinnehavet per bilhushåll är skillnaderna större. Här accentueras skillnaderna mellan dels de perifera och de centrala delarna, dels mellan de norra och södra delarna av länet.

Den högre biltätheten inom norrhalvan kan också illustreras genom att studera fördelningen av de hushåll som disponerar fler än två bilar. Rent allmänt gäller att det inte är vanligt att ha tre eller flera bilar i Stockholms län. I genomsnitt är det endast ungefär 1,5 procent av hushållen som disponerar mer än två bilar och i inget område är denna andel större än 4 procent. De fyra områden där andelen hushåll som har tre eller flera bilar är högst - Ekerö, Danderyd, Vallentuna samt Vaxholm/Österåker - är samtliga belägna inom den norra läns- halvan.

Bilarna som disponeras av hushållet kan antingen ägas av hushållet eller vara förmånsbilar. En majoritet av länets hushåll disponerar ingen förmånsbil (94 procent). Endast i fyra områden i länet är andelen hushåll som har en förmånsbil över 10 procent. Dessa är Danderyd, Täby, Vaxholm/Österåker på norra läns- halvan och Värmdö på den södra. I stort gäller sålunda att ägarförhållanden på de bilar som disponeras av hushållet följer det som redan redovisats vad gäller bilinnehavet och antalet bilar per bilhushåll.

Det stora flertalet av hushållen i Stockholms län använder aldrig eller mer sällan bilen i tjänsten. Det interna bortfallet för denna fråga är relativt stort, varför tabellen i bilaga 2 bör tolkas med försiktighet. Hushåll som använder bilen i tjänsten dagligen återfinns framför allt i Lidingö, Vallentuna, Huddinge östra och Värmdö.

Ur senaste statistik från SIKA/SCB avseende ”Fordon i län och kommuner vid årsskiftet 2000/2001” går det bland annat att utläsa att mer än var fjärde personbil i trafik i Stockholms län ägs av juridisk person. I kombination med ovan redovisade uppgifter indikerar det att förmånsbilarna skulle utgöra i storleksordningen en fjärdedel av de av juridisk person ägda fordonen.

Tabellredovisningar av antalet förmånsbilar i hushållen, liksom av användningen av bil i tjänsten återfinns även de i bilaga 2.

Figur 1 *Andel hushåll som har tillgång till bil, d.v.s. disponerar minst en bil*

Titel:

Skapad av:

ESRI ArcMap 8.1.0.642

Förhandsgranska:

Den här EPS-bilden sparades inte
med en inkluderad förhandsgranskning.

Beskrivning:

Den här EPS-bilden kan skrivas ut på en
PostScript-skrivare, men inte på
andra typer av skrivare.

Figur 2 *Genomsnittligt antal bilar per hushåll, inkl hushåll utan bil*

Titel:

Skapad av:

ESRI ArcMap 8.1.0.642

Förhandsgranska:

Den här EPS-bilden sparades inte
med en inkluderad förhandsgranskning.

Beskrivning:

Den här EPS-bilden kan skrivas ut på en
PostScript-skrivare, men inte på
andra typer av skrivare.

Figur 3 *Genomsnittligt antal bilar per bilhushåll, d.v.s. exkl. hushåll utan bil*

Titel:

Skapad av:

ESRI ArcMap 8.1.0.642

Förhandsgranska:

Den här EPS-bilden sparades inte med en inkluderad förhandsgranskning.

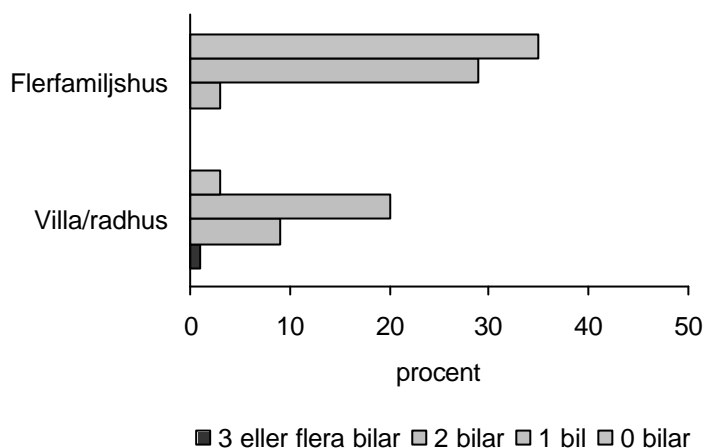
Beskrivning:

Den här EPS-bilden kan skrivas ut på en PostScript-skrivare, men inte på andra typer av skrivare.

Hustyp

Ett andra sätt att kartlägga hushållens bilinnehav är att undersöka hushållen med avseende på hustyp. Utfallet av denna studie illustreras i figur 4.

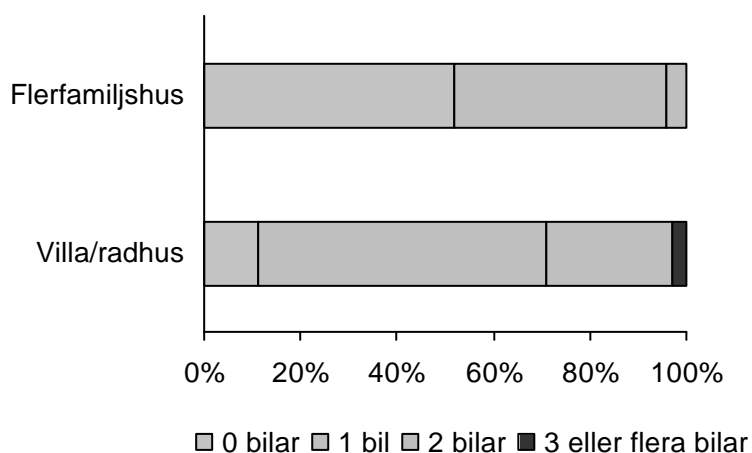
Figur 4 Antal bilar som disponeras av hushållet fördelat per hustyp, andel i procent



I Stockholms län bor 33 procent av samtliga hushåll i villa eller radhus och resterande 67 procent bor i flerfamiljshus. Av figur 4 framgår att hushåll utan bil framför allt bor i flerfamiljshus, vilket även den geografiska genomgången antydde. Andelen enbilshushåll är jämnare fördelad över de två hustyperna. Av tvåbilshushållen är andelen som bor i villa eller radhus ungefär tre gånger så stor som den för flerfamiljshus. En minoritet, eller mindre än två procent, av hushållen i Stockholms län disponerar tre eller flera bilar. Av dessa bor det stora flertalet i villa eller radhus.

Av hushållen som bor i flerfamiljshus är drygt 50 procent utan bil och 44 procent disponerar en bil, vilket framgår av figur 5. De resterande 4 procenten har tillgång till två eller flera bilar. Av hushållen som bor i villa eller radhus är endast 11 procent utan bil medan 60 procent disponerar en bil, 26 procent disponerar två bilar och 3 procent har tillgång till tre eller flera bilar. (Se även bilaga 2, tabell 7).

Figur 5 Antal bilar som disponeras av hushållet fördelat per hustyp, andel i procent

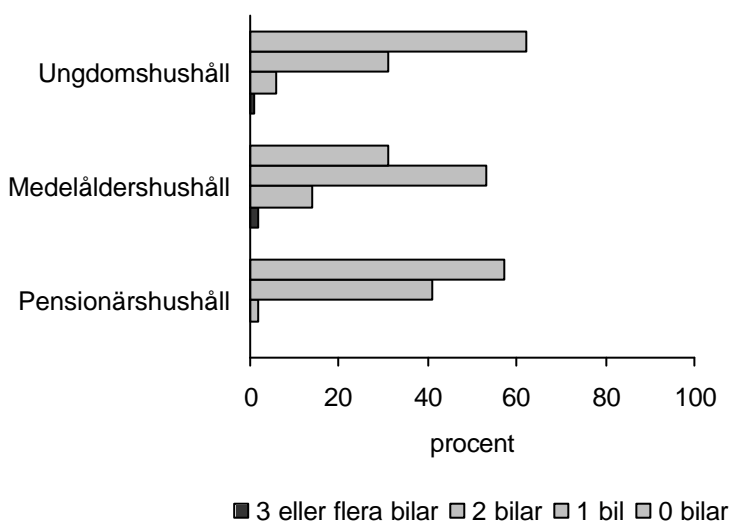


Ålder

Av hushållen i Stockholms län utgör ungdomshushållen (15-24 år) 8 procent, medelåldershushållen (25-64 år) 73 procent och pensionärshushållen (65-w år) 19 procent.

Ungdoms- och pensionärshushåll liknar varandra vad det gäller bilinnehav såtillvida att i bägge fallen disponerar en minoritet, eller c:a fyra hushåll av tio, bil. Andelen bilhushåll är härvid något högre i pensionärshushållen men å andra sidan är flerbilsinnehavet något vanligare bland ungdomshushållen varför genomsnittsinnehavet hamnar på c:a 0,45 bilar per hushåll för båda grupperna. Bland medelåldershushållen är det, jämfört med ungdoms- och pensionärshushållen, ungefär hälften så stor grupp som är utan bil. Även andelen flerbils-hushåll är högre. Medelåldershushållen har därmed ett nästan dubbelt så stort genomsnittsinnehav, eller 0,87 bilar per hushåll, och skiljer sig således markant från de två övriga åldersgrupperna. Antalet bilar som disponeras av hushållet fördelat per åldersklass visas i figur 6.

Figur 6 Antal bilar som disponeras av hushållet per åldersklass, andel i procent



Hushållets biltillgång varierar således med hushållets ålder. Sett över livscykel är det en stor andel av hushållen som först är utan bil för att sedan, i förvärvsintensiv ålder, disponera bil och därefter slutligen, som pensionärer, återgå till att vara utan bil. Detta mönster är, med den grova indelning som valts, i sig knappast förvånande. Vad som är mer intressant att studera är huruvida skillnaderna är signifikanta och i vilken utsträckning andra faktorer samvarierar och därmed påverkar/styr bilinnehavet. Detta görs i den fortsatta analysen, men först efter genomgången av de övriga bakgrunds- eller beskrivningsvariablerna.

Bildispositionen med avseende på ålderskategori redovisas även i bilaga 2, tabell 8.

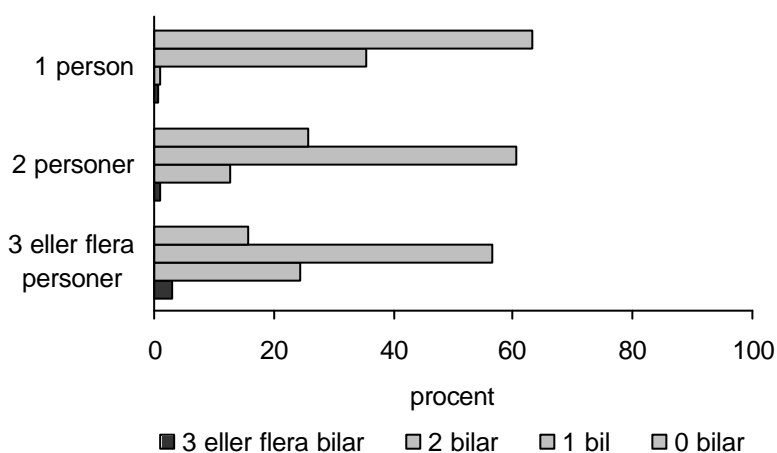
Hushållsstorlek

Av samtliga hushåll i Stockholms län består 41 procent av en person, 31 procent av två personer och 28 procent av tre eller flera.

Bland enpersonshushåll är andelen utan bil mer än dubbelt så stor som den för tvåpersonshushåll och fyra gånger så stor som den för hushåll bestående av tre eller flera personer. Beträktas t ex andelen som disponerar en bil är den 1,6-1,7 gånger så stor för hushåll bestående av minst två personer som för enpersonshushåll.

Tvåpersonshushåll och hushåll bestående av tre eller flera individer liknar varandra vad det gäller bilinnehav. Ungefär samma andel disponerar en bil, medan andelen som har tillgång till två eller fler bilar är ungefär dubbelt så stor bland hushåll bestående av tre eller flera individer. Antalet bilar som disponeras av hushållet fördelat utefter hushållsstorlek framgår ur figur 7.

Figur 7 Antal bilar som disponeras av hushållet per hushållsstorlek, andel i procent



Hushållets tillgång till bil är således beroende av antalet individer i hushållet; ju fler hushållsmedlemmar desto fler bilar.

Bildisposition med avseende på hushållsstorlek redovisas även i bilaga 2, tabell 9.

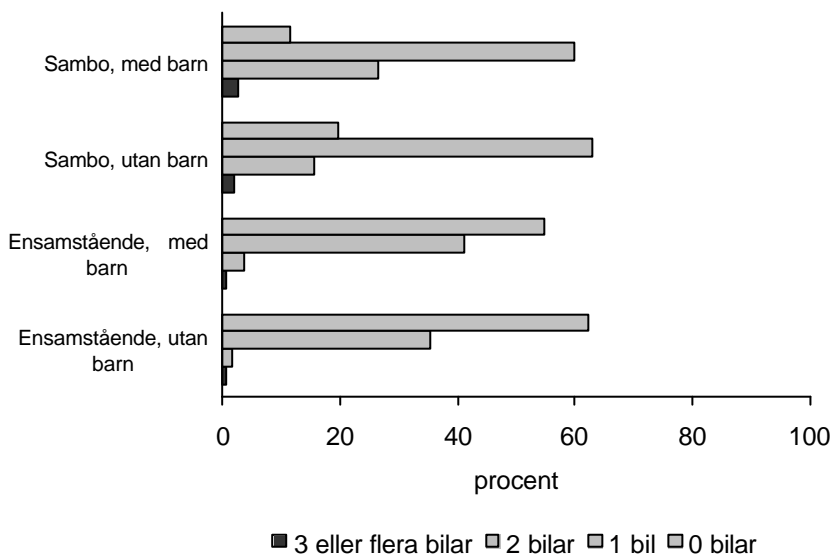
Hushållstyp

Figur 8 visar antalet bilar som disponeras av hushållet fördelat per hushållstyp. Andelen hushåll utan bil bestående av en ensamstående med eller utan barn är i stort sett fyra gånger så stor som den för sammanboende. Visserligen är bilinnehavet något högre i barnhushållen men det är inte förekomsten av barn eller inte som i första hand styr om hushållet disponerar bil eller inte, utan snarare antalet vuxna i hushållet.

När hushåll som disponerar en bil studeras gäller i princip det omvända förhållandet jämfört med vad som gäller för de utan bil. Bland sambohushållen är andelen som disponerar en bil åtminstone 1,5 gånger högre än för ensamståendehushållen.

Att disponera två bilar är vanligast förekommande bland sambohushåll som har barn. Även bland sambohushållen utan barn är andelen som har två bilar relativt hög, medan den för ensamstående med eller utan barn är liten.

Figur 8 Antal bilar som disponeras av hushållet per hushållstyp, andel i procent



Bildisposition med avseende på hushållstyp redovisas även i bilaga 2, tabell 10.

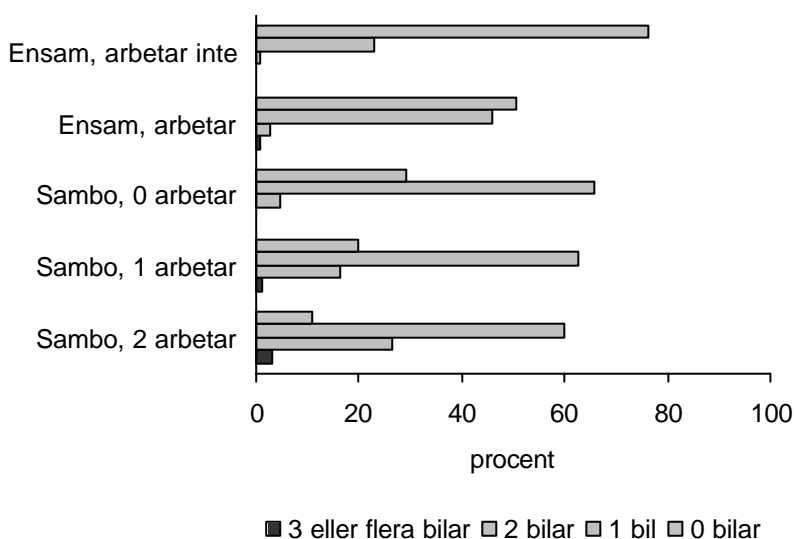
Förvärvssituation

Vilken betydelse hushållets förvärvssituation har för antalet bilar i hushållet illustreras i figur 9. Av figuren framgår bland annat att av hushållen som består av en individ, och där individen inte förvärvsarbetar, är tre av fyra utan bil. Andelen utan bil bland dessa hushåll är därmed sju gånger så stor som motsvarande andel för sambohushåll där båda arbetar. Även bland hushållen där den ensamma personen arbetar är andelen utan bil jämförelsevis hög och omfattar hälften av dessa hushåll.

Bland sambohushållen ligger andelen som har en bil runt 60 procent oavsett hur många i hushållet som arbetar. Hushållets bildisposition beror i detta fall således inte primärt på om personerna i hushållet arbetar eller inte, utan på hur många vuxna som tillhör hushållet, vilket även antytts i det föregående.

Antalet bilar i hushållet hänger däremot samman med antalet förvärvsarbetande i hushållet. Både andelen tvåbilshushåll och andelen hushåll med tre eller flera bilar är högre för hushåll där två arbetar än för övriga hushåll.

Figur 9 Antal bilar som disponeras av hushållet per förvärvssituation, andel i procent



Bildisposition med avseende på förvärvssituation redovisas även i bilaga 2, tabell 11.

Inkomst och biltillgång

I resvaneundersökningarna finns uppgifter om hushållets inkomst. Bortfallet för just denna variabel är dock så stort att det har funnits skäl att ifrågasätta uppgifternas representativitet. För att ändå försöka belysa inkomstskillnader och de samband som antas föreligga mellan inkomst och bilinnehav har i stället SCB-uppgifter avseende medelinkomst för inkomsttagare i åldern 20-64 år använts². Uppgifterna avser medelinkomster 1997 och finns redovisade på delområden som med undantag för Norrtälje tätort är direkt summerbara till den i analysen använda områdesindelningen.

I figur 10 och 11 visas sambanden mellan genomsnittligt antal bilar per hushåll, inklusive respektive exklusive hushåll utan bil, samt medelinkomst per inkomsttagare. Genom att i diagrammen kartera antal bilar per hushåll för respektive område relaterat till medelinkomsten i motsvarande område, samt lägga in medelvärdena för länet fås en uppdelning i fyra fält, eller kvadranter.

I det övre högra fältet, innehållande områdena med såväl biltillgång som inkomster över snittet, återfinns företrädesvis områden i ”Nordöstra och östra länet” men även andra mer centralt belägna norrkommuner liksom Västra Stockholm ingår i denna grupp. I det övre vänstra fältet återfinns områden som har ett lägre antal bilar i genomsnitt än länet totalt, men en högre medelinkomst. Detta fält har rubricerats ”Innerstaden” men innehåller egentligen enbart den norra delen. I det nedre vänstra fältet återfinns områden med såväl ett lägre antal bilar som en lägre medelinkomst än länssnittet. Här återfinns förutom Södermalm ett antal närförorter i form av flertalet ytterstadsområden samt Solna, Sundbyberg, Norra Botkyrka och Östra Huddinge. I nedre högra fältet hamnar de områden som har fler bilar per hushåll än genomsnittet men samtidigt en medelinkomst under snittet. Till detta fält, som rubricerats ”Södra och norra länet” hör i princip alla perifera områden inklusive flertalet övriga områden på Södertörn.

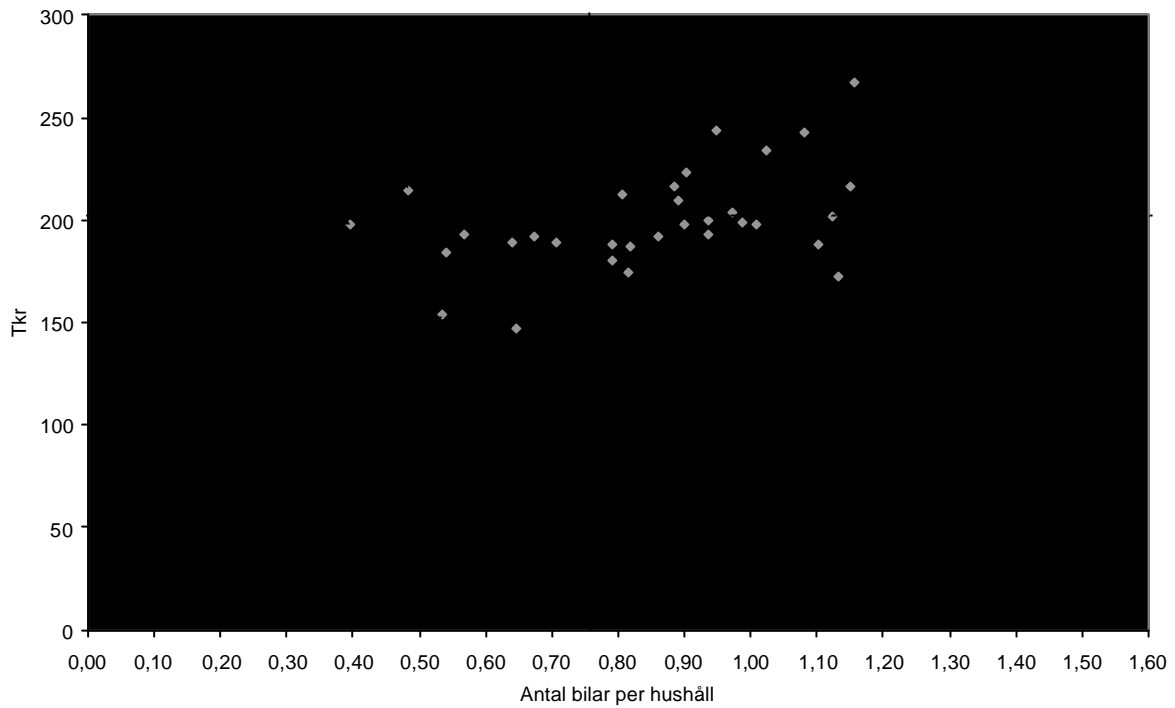
Att det finns ett samband mellan hur biltillgång och medelinkomst varierar mellan olika områden framgår både av figur 10 och 11. Enkelt uttryckt kan man konstatera att ju högre medelinkomst desto högre biltillgång. Sambandet är dock inte i helt entydigt. Av figur 10, som visar genomsnittligt antal bilar per hushåll sett över samtliga hushåll (d.v.s. inklusive de hushåll som saknar bil) framgår t ex att hela Stockholms innerstad har en högre medelinkomst i förhållande till biltillgången jämfört med det generella mönstret. Detta förklaras sannolikt av områdenas centrala läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik i kombination med den höga andelen flerfamiljshus och ungdomshushåll i dessa stadsdelar. De helt omvända förhållandena, med perifert läge osv, gäller för Norrtälje och då i första hand glesbygdssdelen där antalet bilar per hushåll är jämförelsevis högt i förhållande till inkomstnivån. Norra Botkyrka och Järfvafältet är annars de områden med lägre inkomstnivå än Norrtälje och de återfinns bägge i det nedre vänstra fältet. Deras ytterligheter inkomstmässigt är Danderyd, Lidingö, Täby och Vaxholm/Österåker, vilka samtliga också har högt antal bilar per hushåll.

I stort sett samma mönster fås när hushållen utan bil exkluderas, vilket framgår av figur 11. Spridningen mellan områdena är dock inte lika stor när enbart bilhushåll betraktas. Detta är till stor del en följd av att andelen enbilshushåll är relativt jämnt fördelat över länet. Som tidigare nämnts så disponerar ungefär hälften av hushållen i länet en bil.

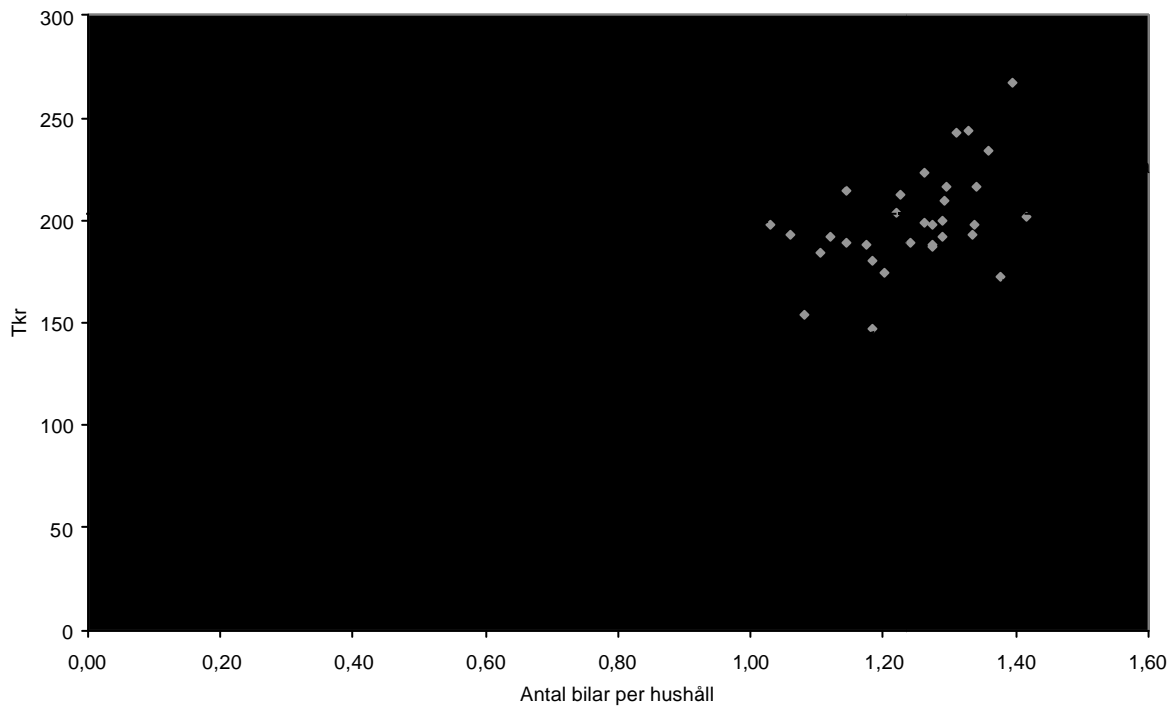
² Såsom uppgifterna finns redovisade i Regionplane- och trafikkontorets Områdesdata (ODB) 2000 för Stockholms län

En detaljerad redovisning av inkomstnivåer och genomsnittligt antal bilar per område återfinns i bilaga 2, tabell 12

Figur 10 Genomsnittligt antal bilar per hushåll, inkl hushåll utan bil samt medelinkomst, tkr



Figur 11 Genomsnittligt antal bilar per hushåll, exkl hushåll utan bil samt medelinkomst, tkr



Vad påverkar bilinnehavet?

Sammanfattande analys

Vilka bakgrundsvariabler är det då framför allt som påverkar hushållets bilinnehav? För att analysera detta har så kallad logistisk regression använts. Modellen skattar olika typer av odds, eller kvoter mellan sannolikheter. Det uttrycker hur sannolik en viss händelse är jämfört med en annan.

$$\text{Oddset för att ett hushåll disponerar bil} = \frac{\text{Sannolikheten att ett hushåll disponerar bil}}{\text{Sannolikheten att ett hushåll ej disponerar bil}}$$

Oddsquoten används sedan för att sammanfatta de samband som finns i materialet. Genom att konsekvent för respektive variabel använda den kategori som har högst odds som referenskategori fås oddskvoter med den innebörden att ju högre kvotvärde desto större är sannolikhet för att hushållet disponerar bil.

Av de variabler som behandlats i föregående kapitel, inkomster undantagna, är det fyra stycken som på ett entydigt sätt påverkar hushållets bilinnehav. Dessa variabler är *hushållets förvärvssituation, typen av hus som hushållet bor i, hushållets ålder och hushållets lokalisering i länet*. När dessa variabler används för att beskriva huruvida ett hushåll disponerar bil eller inte erhålles de resultat som visas i tabell 2. Enbart kategorier som är signifikanta på femprocentnivån presenteras i tabellen.

Tabell 2 Modell med förvärvssituation, hustyp och region. Enbart signifikanta kategorier

Variabel	Kategori	Oddsquot
Förvärvssituation	Ensam, arbetar inte	0,06
	Ensam, arbetar	0,18
	Sambo, 0 arbetar	0,35
	Sambo, 1 arbetar	0,54
	Sambo, 2 arbetar*	1,00
Hustyp	Flerfamiljshus	0,22
	Villa/radhus*	1,00
Ålder	Ungdomshushåll	0,59
	Pensionärshushåll*	1,00
Region	Centrala	0,54
	Sydväst	0,74
	Nordost*	1,00

* Referenskategori

Hushållets förvärvssituation är den variabel som har störst inflytande över om hushållet disponerar bil eller inte. Den stora spännvidden mellan oddskvoterna visar den stora betydelsen som förvärvssituationen har. Ur tabellen går att utläsa att oddset för att ett hushåll bestående av en ensam som arbetar ska ha bil jämfört med att inte ha det endast är 18 procent av oddset för sambohushåll där båda arbetar. Om den ensamme dessutom inte arbetar är oddset ännu lägre för att hushållet ska ha tillgång till bil jämfört med att inte ha det, allt ställt i relation till referens kategorin. Oddset att ett sambohushåll där en arbetar disponerar bil jämfört med att det inte göra det är på likartat sätt 54 procent av motsvarande odds för sambohushåll där båda arbetar.

Näst efter förvärvssituation är hustyp den variabel som påverkar hushållets biltillgång. Bor hushållet i ett flerfamiljshus är oddset för att hushållet disponerar bil jämfört med att inte göra det 22 procent av motsvarande odds för hushåll boende i villa/radhus.

Efter hustyp är det hushållets ålder som påverkar bilinnehavet. Oddset att ett ungdomshushåll disponerar bil är 59 procent av motsvarande odds för ett pensionärshushåll. Oddset för att ett medelåldershushåll har tillgång till bil jämfört med att inte ha det är visserligen något högre än motsvarande odds för pensionärshushåll, men skillnaden är inte statistiskt säkerställd varför oddskvoten i detta fall inte redovisas i tabellen.

Slutligen har även hushållets lokalisering i länet betydelse för bilinnehavet. Är hushållet lokaliserat i Centrala regionen, d.v.s. i Stockholm, Solna, Sundbyberg eller Lidingö, är oddset att hushållet har tillgång till bil jämfört med att inte ha det 54 procent av motsvarande odds för hushåll i Nordost. Är hushållet i stället lokaliserat i Sydvästra delen av länet är oddset för att hushållet disponerar bil jämfört med att inte göra det 74 procent av motsvarande odds för Nordost. För de övriga regiondelarna är går det inte att på den valda signifikansnivån konstatera att deras odds skiljer sig från det för Nordost, d.v.s. den i detta fall valda referens-kategorin. Tendensen är dock att oddset för att ett hushåll i de övriga regiondelarna disponerar bil jämfört med att inte göra det är lägre än motsvarande odds för Nordost. Undantaget är Norrsektorn (Sigtuna, Upplands Väsby och Sollentuna) där oddset för att disponera bil jämfört med att inte göra det är nästan det samma som för Nordostsektorn.

Sammanfattas resultaten kan det konstateras att ett hushåll utan bil sannolikt är ett hushåll bestående av en ensamstående person som inte arbetar, som är lokaliserat centralt i regionen och som bor i ett flerfamiljshus. Däremot är det betydligt större chans att finna ett hushåll som har tillgång till bil bland de hushåll som består av ett sammanboende par där båda arbetar och där hushållet bor i en villa eller radhus som är lokaliserat i nordöstra delen av länet. Att utnämna dessa två hushåll som representanter för hushåll utan respektive med bil skulle motiveras av att sannolikheten för att det senare hushållet disponerar minst en bil är 140 gånger så stor jämfört med att det förstnämnda hushållet gör det.

Bilaga 1 Områdesindelning

Tabell 2 Områdesindelning

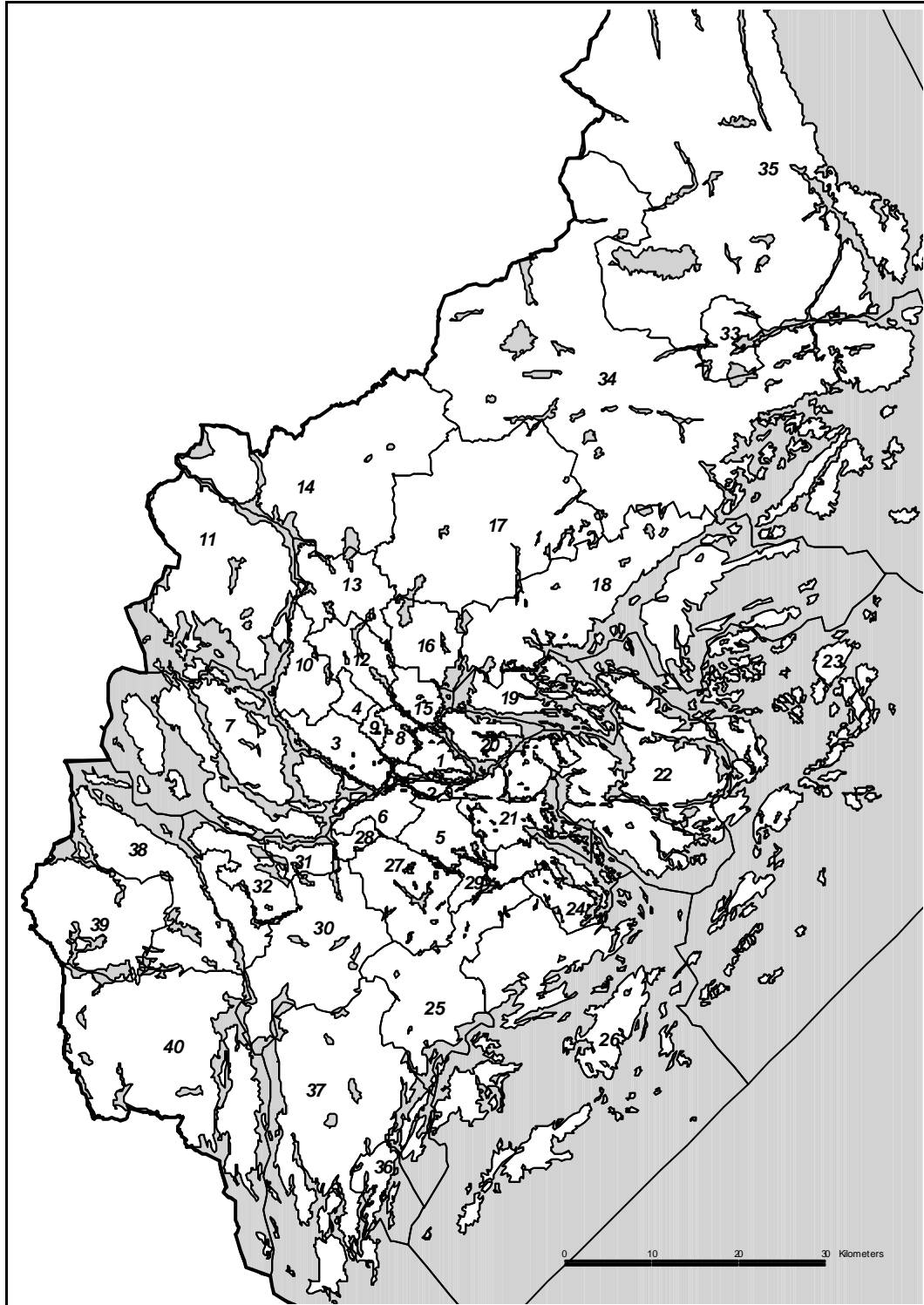
ISP Kod	Namn	Indelning 1	Indelning 2
1	Norra innerstaden	Norra Innerstaden	Centrala
2	Innerstaden Södermalm	Södermalm	Centrala
3	Västra Stockholm	Västra Stockholm	Centrala
4	Järvafältet	Järvafältet	Centrala
5	Sydöstra Stockholm	Sydöstra Stockholm	Centrala
6	Sydvästra Stockholm	Sydvästra Stockholm	Centrala
7	Ekerö	Ekerö	Nordväst
8	Solna	Solna	Centrala
9	Sundbyberg	Sundbyberg	Centrala
10	Järfälla	Järfälla	Nordväst
11	Upplands-Bro	Upplands-Bro	Nordväst
12	Sollentuna	Sollentuna	Norr
13	Upplands Väsby	Upplands Väsby	Norr
14	Sigtuna	Sigtuna	Norr
15	Danderyd	Danderyd	Nordost
16	Täby	Täby	Nordost
17	Vallentuna	Vallentuna	Nordost
18	Österåker	Vaxholm/Österåker	Nordost
19	Vaxholm	Vaxholm/Österåker	Nordost
20	Lidingö	Lidingö	Centrala
21	Nacka	Nacka	Ost
22	Gustavsberg	Värmdö	Ost
23	Djurö	Värmdö	Ost
24	Tyresö	Tyresö	Sydost
25	Haninge C	Haninge	Sydost
26	Haninge östra	Haninge	Sydost
27	Huddinge C	Centrala o västra Huddinge	Sydväst
28	Huddinge västra	Centrala o västra Huddinge	Sydväst
29	Huddinge östra	Östra Huddinge	Sydost
30	Tumba	Salem/Tumba	Sydväst
31	Norra Botkyrka	Norra Botkyrka	Sydväst
32	Salem	Salem/Tumba	Sydväst
33	Norrtälje	Centrala Norrtälje	Nordost
34	Rimbo	Norrtälje glesbygd	Nordost
35	Hallstavik	Norrtälje glesbygd	Nordost
36	Nynäshamn	Nynäshamn	Sydost
37	Ösmo	Nynäshamn	Sydost
38	Södertälje	Centrala Södertälje	Sydväst
39	Nykvarn	Järna/Nykvarn	Sydväst
40	Järna	Järna/Nykvarn	Sydväst

Den modifiering av ISP-indelningen som har gjorts i indelning 1 är ett antal parvisa sammanslagningar. Sålunda har Vaxholm och Österåker slagits ihop, likaså centrala och västra Huddinge, Salem och Tumba, Haninge centrum och Haninge östra, Gustavsberg och Djurö, Hallstavik och Rimbo, Nynäshamn och Ösmo samt Nykvarn och Järna.

Kartan på följande sida visar ISP-områdena i länet. Koderna i tabell 3 motsvarar de som finns i kartan.

Figur 10

ISP-områden i Stockholms län



Bilaga 2 Tabeller

Tabell 3 Hushåll efter antalet bilar som disponeras av hushållet. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Område	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
<i>Norra länet</i>	73,1	28	139	53	42,7	16	5,4	3	260,2	100
Danderyd	2,1	18	6,6	54	3,0	24	0,5	4	12,2	100
Ekerö	1,4	15	6,0	60	2,1	21	0,4	4	9,9	100
Järfälla	8,2	30	13,5	52	3,9	15	0,7	3	26,3	100
Lidingö	5,0	28	8,5	49	3,9	22	0,1	1	17,5	100
Norrtälje centrum	3,5	32	5,9	54	1,5	14	0,0	0	10,9	100
Norrtälje glesbygd	2,8	18	8,6	54	3,9	25	0,5	3	15,8	100
Sigtuna	4,7	30	7,8	50	2,9	18	0,4	2	15,8	100
Sollentuna	7,0	29	13,5	55	3,6	14	0,5	2	24,6	100
Solna	14,2	46	15,5	51	0,8	3	0,1	0	30,6	100
Sundbyberg	6,1	40	8,2	54	0,9	6	0,1	0	15,3	100
Täby	4,5	17	15,1	59	5,6	22	0,5	2	25,7	100
Upplands Väsby	3,6	22	10,0	60	2,6	16	0,4	2	16,6	100
Upplands-Bro	3,1	33	4,5	48	1,6	18	0,1	1	9,3	100
Vallentuna	2,0	21	4,9	50	2,4	25	0,4	4	9,7	100
Vaxholm/Österåker	4,9	24	10,4	52	4,0	20	0,7	4	20,0	100
<i>Stockholm</i>	176,2	50	152,8	44	18,3	5	2,9	1	350,2	100
Innerstaden norr	51,4	58	33,2	37	3,6	4	0,9	1	89,1	100
Innerstaden Södermalm	33,0	62	20,0	37	0,6	1	0,0	0	53,6	100
Järvafältet	8,9	51	8,1	46	0,5	3	0,1	0	17,6	100
Sydvästra Stockholm	24,2	43	26,6	49	3,6	7	0,4	1	54,8	100
Sydöstra Stockholm	37,5	52	32,3	44	3,2	4	0,3	0	73,3	100
Västra Stockholm	21,2	34	32,6	53	6,8	11	1,2	2	61,8	100
<i>Södra länet</i>	62,3	31	107,4	53	29,9	15	3	1	202,6	100
Haninge	10,0	36	13,6	49	3,7	13	0,6	2	27,9	100
Huddinge centrum och västra	7,1	29	12,7	53	4,1	17	0,3	1	24,2	100
Huddinge östra	4,1	43	4,2	44	1,1	12	0,1	1	9,5	100
Järna/Nykvarn	1,3	14	6,2	63	2,1	22	0,1	1	9,7	100
Nacka	8,5	32	13,4	50	4,4	16	0,5	2	26,8	100
Norra Botkyrka	5,0	46	5,0	46	0,9	7	0,1	1	11,0	100
Nynäshamn	3,6	33	6,3	57	0,9	8	0,2	2	11,0	100
Salem/Tumba	6,8	28	13,2	54	4,2	16	0,5	2	24,7	100
Södertälje centrum	9,2	33	15,2	55	3,0	11	0,2	1	27,6	100
Tyresö	3,5	21	10,7	62	3,0	17	0,0	0	17,2	100
Värmdö	3,2	25	6,9	53	2,5	19	0,4	3	13,0	100
<i>Länet</i>	311,7	38	399	49	91,2	11	11,0	2	812,9	100

Tabell 4 Hushåll efter antalet bilar som ägs av hushållet. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Område	Antal bilar i hushållet som ägs av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
<i>Norra länet</i>	81,6	31	141,7	54	32,5	12	4,3	2	260,1	100
Danderyd	2,7	22	7,0	57	2,3	19	0,3	2	12,3	100
Ekerö	1,7	17	6,4	65	1,4	14	0,4	4	9,9	100
Järfälla	8,8	34	13,7	52	3,2	12	0,5	2	26,2	100
Lidingö	5,8	33	8,5	49	3,1	18	0,1	0	17,5	100
Norrtälje centrum	3,6	33	6,1	56	1,2	11	0,0	0	10,9	100
Norrtälje glesbygd	3,1	19	9,0	57	3,3	21	0,5	3	15,9	100
Sigtuna	5,1	32	8,2	52	2,2	14	0,3	2	15,8	100
Sollentuna	8,1	33	13,5	55	2,7	11	0,3	1	24,6	100
Solna	15,0	49	14,8	49	0,6	2	0,1	0	30,5	100
Sundbyberg	7,0	47	7,4	49	0,6	4	0,1	0	15,1	100
Täby	5,6	22	16,1	62	3,7	14	0,4	2	25,8	100
Upplands Väsby	4,0	24	10,1	61	2,2	13	0,3	2	16,6	100
UpplandsBro	3,4	37	4,6	49	1,2	13	0,1	1	9,3	100
Vallentuna	2,2	23	5,2	53	2,0	21	0,3	3	9,7	100
Vaxholm/Österåker	5,5	28	11,1	55	2,8	14	0,6	3	20,0	100
<i>Stockholm</i>	189,5	54	145,4	42	13,2	4	1,7	0	349,8	100
Innerstaden norr	56,2	63	30,0	34	2,6	3	0,1	0	88,9	100
Innerstaden Södermalm	35,3	65	17,9	34	0,3	1	0,0	0	53,5	100
Järvafältet	9,0	51	8,2	47	0,3	2	0,1	0	17,6	100
Sydvästra Stockholm	25,9	47	25,7	47	2,7	5	0,4	1	54,7	100
Sydöstra Stockholm	39,4	54	31,3	43	2,4	3	0,2	0	73,3	100
Västra Stockholm	23,7	39	32,3	52	4,9	8	0,9	1	61,8	100
<i>Södra länet</i>	67,1	33	110,4	54	23,1	11	2,0	2	202,6	100
Haninge	10,9	39	13,4	48	3,2	11	0,5	2	28,0	100
Huddinge centrum och västra	7,5	31	13,0	54	3,5	14	0,3	1	24,3	100
Huddinge östra	4,5	47	4,0	43	0,8	9	0,1	1	9,4	100
Järna/Nykvarn	1,5	15	6,3	65	1,9	19	0,1	1	9,8	100
Nacka	9,2	34	14,1	53	3,1	12	0,3	1	26,7	100
Norra Botkyrka	5,2	47	5,2	47	0,6	5	0,1	1	11,1	100
Nynäshamn	3,6	33	6,4	58	1,0	9	0,0	0	11,0	100
Salem/Tumba	7,1	29	14,0	57	3,0	12	0,5	2	24,6	100
Södertälje centrum	9,7	36	16,1	58	1,7	6	0,1	0	27,6	100
Tyresö	4,3	25	10,6	62	2,3	13	0,0	0	17,2	100
Värmdö	3,6	29	7,3	56	2,0	15	0,0	0	12,9	100
<i>Länet</i>	338,3	42	397,5	49	69,0	8	7,7	1	812,5	100

Tabell 5 Hushåll efter antalet förmånsbilar i hushållet. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Område	Antal förmånsbilar som disponeras av hushållet							
	0		1		2		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
<i>Norra länet</i>	240,1	92	19,3	7	0,8	1	260,2	100
Danderyd	10,5	86	1,6	13	0,1	1	12,2	100
Ekerö	9,0	91	0,9	9	0,0	0	9,9	100
Järfälla	24,4	93	1,8	7	0,0	0	26,2	100
Lidingö	15,9	91	1,5	8	0,2	1	17,6	100
Norrtälje centrum	10,6	97	0,3	3	0,0	0	10,9	100
Norrtälje glesbygd	15,1	95	0,6	4	0,1	1	15,8	100
Sigtuna	14,5	93	1,1	7	0,1	0	15,7	100
Sollentuna	22,4	91	2,2	9	0,0	0	24,6	100
Solna	29,6	97	1,0	3	0,0	0	30,6	100
Sundbyberg	14,0	92	1,2	8	0,0	0	15,2	100
Täby	22,8	89	2,9	11	0,1	0	25,8	100
Upplands Väsby	15,6	94	1,0	6	0,0	0	16,6	100
Upplands-Bro	8,6	93	0,6	7	0,0	0	9,2	100
Vallentuna	9,1	93	0,6	6	0,1	1	9,8	100
Vaxholm/Österåker	18,0	90	2,0	10	0,1	0	20,1	100
<i>Stockholm</i>	330,2	94	18,4	5	1,4	1	350	100
Innerstaden norr	82,3	92	5,8	7	0,9	1	89,0	100
Innerstaden Södermalm	50,9	95	2,5	5	0,1	0	53,5	100
Järvafältet	17,3	98	0,4	2	0,0	0	17,7	100
Sydvästra Stockholm	52,1	95	2,5	5	0,1	0	54,7	100
Sydöstra Stockholm	70,4	96	2,7	4	0,1	0	73,2	100
Västra Stockholm	57,2	93	4,5	7	0,2	0	61,9	100
<i>Södra länet</i>	189,6	94	11,9	5	1,1	1	202,6	100
Haninge	26,5	95	1,3	4	0,2	1	28,0	100
Huddinge centrum och västra	23,2	96	1,0	4	0,1	0	24,3	100
Huddinge östra	8,8	93	0,7	7	0,0	0	9,5	100
Järna/Nykvarn	9,4	96	0,4	4	0,0	0	9,8	100
Nacka	24,4	91	2,1	8	0,2	1	26,7	100
Norra Botkyrka	10,6	96	0,3	3	0,1	1	11,0	100
Nynäshamn	10,7	98	0,2	1	0,1	1	11,0	100
Salem/Tumba	23,1	94	1,4	6	0,0	0	24,5	100
Södertälje centrum	25,9	94	1,7	6	0,1	0	27,7	100
Tyresö	15,6	91	1,6	9	0,0	0	17,2	100
Värmdö	11,4	88	1,2	10	0,3	2	12,9	100
<i>Länet</i>	759,5	94	49,6	6	3,4	0	812,5	100

Tabell 6 Hushåll efter användningen av bil i tjänsten. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Område	Bil i tjänsten									
	Aldrig		Mer sällan		2-3 ggr i veckan		Dagligen		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
<i>Norra länet</i>	101,4	68	22	15	10	7	15,2	10	148,6	100
Danderyd	5,5	74	1,1	15	0,5	6	0,4	5	7,5	100
Ekerö	4,8	67	1	14	0,9	13	0,4	6	7,1	100
Järfälla	9,8	64	3,2	21	1,6	10	0,7	5	15,3	100
Lidingö	6,1	64	1	10	0,7	8	1,7	18	9,5	100
Norrtälje centrum	4,7	79	0,5	8	0,4	6	0,3	6	5,9	100
Norrtälje glesbygd	7,6	73	1,1	11	0,5	4	1,2	12	10,4	100
Sigtuna	6,4	70	1,1	12	0,6	7	1	11	9,1	100
Sollentuna	9,5	64	2,5	17	1,2	8	1,5	10	14,7	100
Solna	9	70	2,6	20	0,3	2	1	8	12,9	100
Sundbyberg	5,3	72	1	13	0,1	2	0,9	13	7,3	100
Täby	10,8	62	2,7	15	1,5	9	2,3	13	17,3	100
Upplands Väsby	7,4	78	1,1	12	0,3	3	0,7	8	9,5	100
Upplands-Bro	3,5	73	0,5	10	0,1	2	0,7	14	4,8	100
Vallentuna	4,4	70	0,8	12	0,1	2	0,9	15	6,2	100
Vaxholm/Österåker	6,6	59	1,8	17	1,2	11	1,5	13	11,1	100
<i>Stockholm</i>	91,8	66	21,6	16	11	8	14,9	11	139,3	101
Innerstaden norra	16,9	56	6,1	21	3,2	11	3,7	12	29,9	100
Innerstaden Södermalm	12,2	69	2,5	14	1,2	7	1,9	11	17,8	100
Järvafältet	4,4	76	0,9	14	0,1	2	0,5	8	5,9	100
Sydvästra Stockholm	17,1	70	3,3	13	2,2	9	1,9	8	24,5	100
Sydöstra Stockholm	19,3	66	3,3	11	2,7	9	3,8	13	29,1	100
Västra Stockholm	21,9	68	5,5	17	1,6	5	3,1	10	32,1	100
<i>Södra länet</i>	78,8	71	15,2	14	6,3	6	11	10	111,6	101
Haninge	10,9	76	1,8	13	0,6	4	1,1	7	14,4	100
Huddinge centrum och västra	9,3	69	2,8	20	0,6	5	0,9	7	13,6	100
Huddinge östra	3,1	72	0,5	12	0,07	2	0,7	15	4,4	100
Järna/Nykvarn	4,4	67	1,1	16	0,6	9	0,5	7	6,6	100
Nacka	11,4	76	1,3	8	0,7	4	1,6	11	15	100
Norra Botkyrka	4,3	84	0,4	9	0,2	3	0,2	4	5,14	100
Nynäshamn	4,2	75	0,6	11	0,3	6	0,4	8	5,5	100
Salem/Tumba	8,9	65	2,3	16	1	7	1,6	12	13,8	100
Södertälje centrum	10,3	71	2,2	15	0,6	4	1,5	10	14,6	100
Tyresö	6,7	60	1,9	17	1,2	11	1,3	12	11,1	100
Värmdö	5,3	70	0,3	5	0,4	6	1,5	20	7,5	100
Länet	271,8	68	38,4	10	47,5	12	41,7	10	399,4	100

Tabell 7 Hushåll efter antalet bilar i hushållet fördelade per hustyp. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Hustyp	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Villa, radhus	28,5	11	161,1	60	70,0	26	8,7	3	268,3	100
Flerfamiljshus	284,9	52	239,9	44	21,7	4	2,4	0	548,9	100
Länet	313,4	38	400,9	49	91,7	11	11,1	1	817,1	100

Tabell 8 Hushåll efter antalet bilar i hushållet fördelade per åldersklass. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Ålder	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Ungdomshushåll	40,7	62	20,3	31	3,5	6	0,8	1	65,3	100
Medelåldershushåll	184,5	31	315,2	53	84,9	14	10,1	2	594,7	100
Pensionärshushåll	89,1	57	65	41	2,8	2	0,2	0	157,1	100
Länet	314,3	38	400,5	49	91,2	11	11,1	1	817,1	100

Uppgifterna avseende antalet enpersonshushåll och antalet ensamstående utan barn i tabellerna 9 och 10 i skiljer sig åt. Detta beror på att i förstnämnda fall har intervjupersonen själv tillfrågats om hushållsstorleken medan i det andra fallet så har hushållstypen beräknats utifrån ett antal frågor. Tabellerna bygger således på två olika hushållsdefinitioner; intervjupersonens egna respektive SCB:s.

Tabell 9 Hushåll efter antalet bilar i hushållet fördelade per hushållsstorlek. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Hushållsstorlek	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
1 person	211,4	63	118,0	35	3,0	1	1,7	1	334,1	100
2 personer	65,2	26	152,4	61	31,6	12	2,4	1	251,6	100
3 eller flera personer	36,4	16	129,6	57	56,2	24	6,9	3	229,1	100
Länet	313,0	38	400,0	49	90,8	11	11,0	1	814,8	100

Tabell 10 Hushåll efter antalet bilar i hushållet fördelade per hushållstyp. Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Hushållstyp	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Ensamstående, utan barn	222,1	62	125,8	35	5,5	2	2,3	1	355,7	100
Ensamstående, med barn	25,8	55	19,3	41	1,7	4	0,2	0	47,0	100
Sambo, utan barn	46,1	20	148,8	63	37,0	15	4,2	2	236,1	100
Sambo, med barn	20,3	11	106,6	60	47,0	27	4,4	2	178,3	100
Länet	314,3	38	400,5	49	91,2	11	11,1	1	817,1	100

Tabell 11 Hushåll efter antalet bilar i hushållet fördelade utifrån hushållets förvärvssituation.
Hushåll i 1000-tal och andelar i procent

Förvärvssituation	Antal bilar som disponeras av hushållet									
	0		1		2		3+		Totalt	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Ensam, arbetar inte	131,7	76	39,4	23	1,3	1	0,5	0	172,9	100
Ensam, arbetar	116,7	51	105,6	46	5,9	2	2,0	1	230,2	100
Sambo, 0 arbetar	22,7	29	51,2	66	3,6	5	0,1	0	77,6	100
Sambo, 1 arbetar	16,2	20	51,6	63	13,6	16	1,0	1	82,4	100
Sambo, 2 arbetar	27,7	11	153,1	60	67,4	26	7,7	3	255,9	100
Länet	315,0	38	400,9	49	91,7	11	11,3	1	818,9	100

Tabell 12 Genomsnittligt antal bilar per hushåll samt medelinkomst per område

Område	Genomsnittligt antal bilar per hushåll		Medelinkomst per förvärvsarbete, tkr
	Inkl hushåll utan bil	Exkl hushåll utan bil	
<i>Norra länet</i>			
Danderyd	1,16	1,40	267,2
Ekerö	1,15	1,34	216,8
Järfälla	0,89	1,29	209,7
Lidingö	0,95	1,33	243,4
Norrtälje centrum	0,82	1,20	174,5
Norrtälje glesbygd	1,13	1,38	172,5
Sigtuna	0,94	1,33	192,5
Sollentuna	0,90	1,26	223,2
Solna	0,57	1,06	193,2
Sundbyberg	0,67	1,12	191,5
Täby	1,08	1,31	243,1
Upplands Väsby	0,99	1,26	199,0
UpplandsBro	0,86	1,29	192,0
Vallentuna	1,12	1,42	202,3
Vaxholm/Österåker	1,03	1,36	234,4
<i>Stockholm</i>			
Innerstaden norra	0,48	1,14	214,2
Innerstaden Södermalm	0,40	1,03	198,3
Järvafältet	0,53	1,08	154,1
Sydvästra Stockholm	0,64	1,14	188,9
Sydöstra Stockholm	0,54	1,11	184,0
Västra Stockholm	0,81	1,23	212,5
<i>Södra länet</i>			
Haninge	0,82	1,27	186,6
Huddinge centrum och västra	0,90	1,27	198,2
Huddinge östra	0,71	1,24	189,3
Järna/Nykvarn	1,10	1,27	187,8
Nacka	0,88	1,30	216,6
Norra Botkyrka	0,65	1,18	147,2
Nynäshamn	0,79	1,18	188,4
Salem/Tumba	0,94	1,29	199,9
Södertälje centrum	0,79	1,18	180,2
Tyresö	0,97	1,22	203,5
Värmdö	1,01	1,34	198,2
<i>Länet</i>	0,76	1,23	201,2

Bilaga 3 Teknisk beskrivning

Källor

Två resvaneundersökningar, Riks-RVU och RES, ligger till grund för analyserna i denna studie. Riks-RVU är en nationell resvaneundersökning som kartlagt svenskarnas resande under femårsperioden 1994-1998. Undersökningen omfattar alla färdmedel och reseärenden och täcker resor såväl inom landet som till och från utlandet. Resenärerna beskrivs även med olika bakgrundsdata, vilka är de som ligger till grund för föreliggande studie. Undersökningen har genomförts med ett urval på 45 000 personer.

Vid årskiftet 1998/99 ersattes Riks-RVU av den nationella reseundersökningen RES, som kommer att pågå under sex år. Undersökningen täcker samtliga dagar under året. Urvalet omfattar drygt 8 000 personer per år i åldrarna 6-84 år. Med hjälp av telefonintervjuer kartläggs samtliga förflyttningar som intervjupersonen genomfört under en dag, den så kallade *mät dagen*.

Undersökningsperioden som valts för denna studie är andra kvartalet år 1994 till tredje kvartalet år 2000. Undersökningen har utförts på individnivå. Datamaterialet har sedan viktats om till hushåll. Enbart hushåll i Stockholms län betraktas.

I Riks-RVU och RES förekommer två slags bortfall; *internt bortfall* då svar på en enskild fråga saknas och *objektsbortfall* då hela enkäten saknas. Objektsbortfallet för år 1999 uppgår till 29 procent, vilket är i nivå med övriga undersökningsår. Det interna bortfallet är lågt för samtliga variabler som studeras här, utom för inkomst respektive användningen av bil i tjänsten. Dessa förhållanden kommenteras också särskilt i huvudtexten.

Antalet hushåll i Stockholms län uppskattas i Riks-RVU och RES till ungefär 826 000, vilket är ett genomsnitt över de 26 kvartal som ingår i de båda undersökningarna. På grund av det interna bortfallet summerar sig dock inte antalet hushåll i det material som redovisas till fullt detta antal. För flertalet bakgrundsvariabler baseras uppgifterna på estimat av 816 000_{+3 000} hushåll.

Valet att använda materialet för hela undersökningsperioden har styrts av ambitionen att få ett så stort urval som möjligt, vilket också är en förutsättning för att med någorlunda god säkerhet kunna bryta ned materialet såväl geografiskt som funktionellt. De värden som erhålls speglar då ett genomsnitt för hela perioden. Det betyder att jämfört med de nulägesuppgifter som redovisas inledningsvis kommer värdena i den fortsatta analysen att nivåmässigt skilja sig. Vad gäller just bildisposition är nivåerna i regel 5-10% lägre än aktuellt nuläge. För beskrivningarna och analyserna av olika faktorerers samband saknar dock detta förhållande betydelse, då analysen i första hand avser belysa förhållandet avseende olika enskilda faktorerers betydelse för hushållens bildisposition och det då är fördelningar snarare än absolutnivåer som är av intresse att studera.

Bakgrundsvariabler

De bakgrundsvariabler som finns tillgängliga i de två resvaneundersökningarna och som går att använda för att beskriva hushållen i Stockholms län finns utförligt beskrivna i huvudtexten på sidorna 6-8. I det följande görs därför endast enskilda tillägg till den gjorda redovisningen.

~~///~~ Antal bilar i trafik som disponeras av hushållet

~~///~~ Hushållets lokalisering i länet

Den områdesindelning som använts i studien bygger på länets 40 så kallade ISP-områden, där ISP står för Interactive Spatial Planning och är den modell som använts i den regionala utvecklingsplaneringen vid fördelning av bostäder och arbetsplatser. Indelningen i ISP-områden framgår ur kartan i bilaga 1, figur 10.

~~///~~ Antalet bilar som ägs av hushållet

~~///~~ Antalet förmånsbilar i hushållet

~~///~~ Användning av bil i tjänsten

Hushållet har klassats utifrån intervjupersonens användning av bil i tjänsten. Detta får ses som en begränsning då det kan finnas andra personer i hushållet som använder bil i tjänsten.

~~///~~ Hustyp

I gruppen ”flerfamiljshus” inkluderas i detta sammanhang intervjuaren avseende de grupper som i intervjuformuläret rubricerats som ”annat” och ”övriga”.

~~///~~ Ålder

~~///~~ Hushållsstorlek

Uppgifterna om hushållsstorlek bygger på intervjupersonens egna svar om hushållets storlek. Jämfört med uppgifterna avseende hushållstyp finns härmed en metodskillnad som i vissa fall också leder till skillnader i resultat.

~~///~~ Hushållstyp

Till skillnad mot för hushållsstorlek har hushållstyp beräknats av SCB utifrån svaren på ett antal frågor. Detta förfaringssätt med i praktiken två olika hushållsdefinitioner, intervjupersonernas egna respektive SCB:s, har också medfört att uppgifterna om antalet enpersonshus och antalet ensamstående utan barn kommit att skilja sig åt.

~~///~~ Hushållets förvärvssituation

~~///~~ Inkomst

Statistiska metoder

Två metoder, χ^2 -metoden (chitvå-metoden)³ och logistik regression⁴, har använts för de statistiska analyserna. χ^2 -metoden är användbar då syftet är att undersöka skillnader mellan olika grupper. Ett genomfört χ^2 -test kan exempelvis besvara om det finns statistiskt säkerställda skillnader mellan hushåll med tillgång till bil jämfört med de utan. Samtliga skillnader som presenteras i rapporten är statistiskt säkerställda på femprocentnivån om inget annat anges.

χ^2 -metoden används för att analysera beroenden mellan två variabler. När fler än två variabler samtidigt påverkar varandra är χ^2 -metoden i strikt mening inte tillämpbar. Logistik regression kan ses som en generalisering av χ^2 -metoden och är användbar när den beroende variabeln som studeras är kategorisk, dvs. antar enbart vissa på förhand bestämda heltalsvärden. Den modell som används innebär att man skattar olika typer av odds för den kategoriska variabeln som en funktion av de förklarande variablerna. Ett odds är då en kvot mellan sannolikheter och är således ett mått på hur sannolik en viss händelse är jämfört med en annan. Om den beroende variabeln har två kategorier finns enbart ett möjligt odds, sannolikheten för respons i den ena kategorin dividerat med sannolikheten för respons i den andra. I detta fall avser respons i den ena kategorin att hushållet disponerar bil och med respons i den andra att hushållet inte gör det, dvs.:

$$\text{Oddset för att ett hushåll disponerar bil} = \frac{\text{Sannolikheten att ett hushåll disponerar bil}}{\text{Sannolikheten att ett hushåll ej disponerar bil}}$$

Oddsquoter, d.v.s. kvoten mellan två odds, som skattas med logistik regression har samma principiella tolkning som koefficienterna i en linjär regressionsmodell. De utgör ett mått på den förklarande variabelns självständiga inflytande på responsvariabeln. Oddsquoter sammanfattar således de samband som finns i datamaterialet. Genom att konsekvent för respektive variabel använda den kategori som har högst odds som referenskategori fås oddsquoter med den innebörden att ju högre kvotvärde desto större är sannolikhet för att hushållet disponerar bil.

Eftersom slutsatserna bygger på data om observerat beteende och inte på statistiska försök, går det inte att utesluta att analyserna hade givit ett annat resultat om information om andra variabler funnits tillgängliga.

³ χ^2 -metoden beskrivs till exempel i *Statistikteori med tillämpningar* av Gunnar Blom, Studentlitteratur 1980.

⁴ Logistik regression beskrivs till exempel i *Log-Linear Models* av Roland Christensen, Springer-Verlag 1990.