

Trängselskattens effekter på resandet

ARBETSMATERIAL 6:2009

Regionplanekontoret ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. Regionplanekontoret arbetar på uppdrag av Regionplanenämnden och tillhör Stockholms läns landsting.

Regionplanekontoret bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en gemensam syn på regionens utveckling hos regionens aktörer. Regionplanekontoret och Regionplanenämnden ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen och planeringsinriktningen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF5 2001) ska bli verklighet. Samtidigt pågår arbetet med att ta fram en ny regional arbetsplan (RUF5 2010).

Regionplanekontoret bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I Regionplanekontorets rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarios, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av Regionplanekontoret. På www.regionplanekontoret.sll.se/publikationer finns möjligheter att ladda hem digitala versioner, beställa eller prenumerera på våra rapporter.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

Regionplanekontoret är i likhet med Stockholms läns landstings (SLL) samtliga förvaltningar miljöcertifierade enligt ISO 14001 och jobbar med ständiga förbättringar i ett särskilt miljöprogram, femte steget. SLL:s upphandlade tryckerier möter särskilt ställda miljökrav som specificerar både tryckprocessen och tryckeriets eget miljöledningsarbete. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Regionplanekontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm
Besök Västgötagatan 2
Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66
info@regionplanekontoret.sll.se
www.regionplanekontoret.sll.se

Konsulter Linnea Viklund och Liselott Söderström, Trivector Traffic AB

RTN 2007-0052
ISSN 1654-885X

Förord

Under perioden den 3 januari – 31 juli 2006 genomfördes ett försök med trängselskatt i Stockholm - det så kallade Stockholmsförsöket. Försöket innebar att trängselskatt togs ut för bilresor till och från Stockholms innerstad under hög- och mellantrafiktid vardagar. Inom ramen för försöket skedde även olika slag av förstärkningar av kollektivtrafikutbudet. De flesta ökningarna i kollektivtrafiken pågick längre än den period under vilken trängselskatten togs ut i och med att de infördes vid vintertidtabellens start den 23 augusti 2005 och inte formellt avslutades förrän vid årsskiftet 2006/2007.

Stockholmsförsöket utvärderades ur en mängd olika aspekter enligt det särskilda utvärderingsprogram som beslutades om inom ramen för försöket. Resultaten från utvärderingarna redovisades i slutet av juni 2006, eller cirka 1½ månad före folkomröstningen kring trängselskatten. Omröstningen, som omfattade boende i Stockholms kommun, skedde samtidigt med riksdags-, landstings- och kommunalvalen den 17 september. Med den korta tid som fanns till förfogande för analys och redovisning är det naturligt att fokus kom att ligga just på bilresandet. En mer ingående redovisning av effekterna för kollektivresandet skedde först cirka tre månader efter valet när AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) presenterade en sammanfattande rapport.

Inför arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS 2010) har det funnits intresse av att i ett och samma sammanhang ytterligare studera några av de mest centrala frågeställningarna kring bortfalls- och överströmningseffekter vad gäller resande och färdmedelsval. I föreliggande rapport redovisas, med utgångspunkt från de resva-neundersökningar och olika trafikmätningar som genomfördes såväl före som under själva Stockholmsförsöket, försökets samlade effekter på bil- och kollektivresandet.

Stockholm juni 2009
Ulf Tunberg

Innehåll

Bakgrund	5
Syfte	8
Metodbeskrivning	8
Personbilsandelar	9
Beläggningsgrad i bilar	9
Systemavgränsning/definitioner	10
Säsongsvariationer	11
Övriga omvärldsförändringar	12
Resultatredovisningar	13
Resultat från resvaneundersökningarna.....	13
Resultat från biltrafik- och kollektivtrafikeräkningar	17
Sammanfattande analys och kommentarer	24
Bilagor	27
Bilaga 1. Andel resor per ärende och färdstätt RVU 2004 och 2006	28
Bilaga 2. Antal kollektivresande över avgiftssnittet per infart, riktning och tidsperiod våren 2005 respektive 2006.....	29
Bilaga 3. Antal bil- och kollektivtrafikeresande över avgiftssnittet	36

Bakgrund

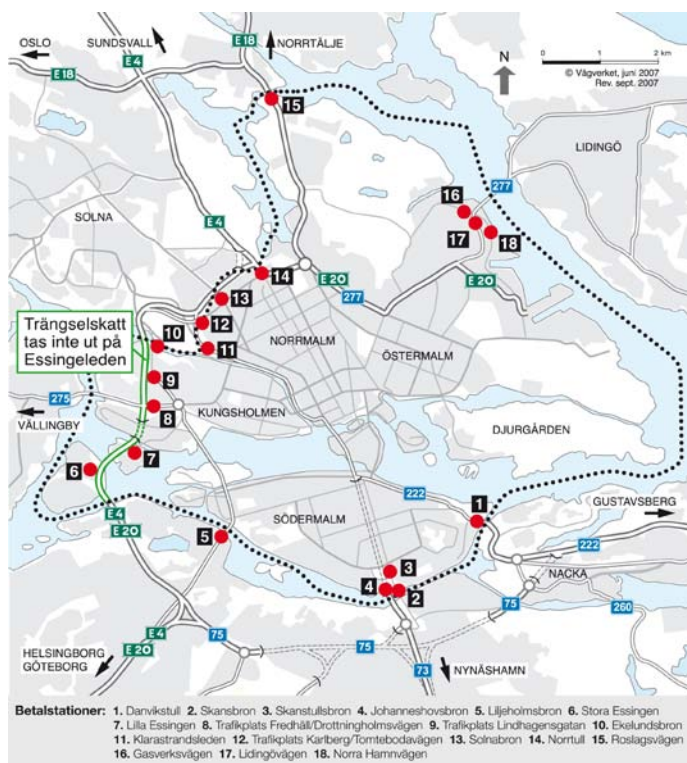
Försöket

Under perioden den 3 januari – 31 juli 2006 genomfördes ett försök med trängselskatt i Stockholm. Det så kallade Stockholmsförsöket innebar att trängselskatt togs ut för bilresor till och från Stockholms innerstad från klockan 0630 till 1830 vardagar. Skattebeloppets storlek uppgick till 10, 15 eller 20 kr beroende på tidpunkt. Maxbeloppet per dygn var 60 kr.

Motiven för beslutet att genomföra ett försök med trängselavgifter, förutsatt att en ny lag medgav detta, framgår ur utlåtandet till Stockholms kommunfullmäktige i juni 2003. Vid detta tillfälle formulerade föredragande borgarråd också följande generella mål:

- Ett mätbart framkomlighetsmål är att antalet fordon över innerstadssnittet under morgonens och eftermiddagens maxtimmar ska minska med 10-15 procent.
- Också målet att reducera flaskhalsarna och trafiken på de hårdast trafikbelastade vägarna i stockholmstrafiken bör formuleras i mätbara framkomlighetsmål.
- Målet att förbättra miljön bör uttryckas som att utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar i innerstadsluften minskar.
- De som vistas i innerstaden ska uppleva en miljöförbättring i gaturummet. Detta mål ska utvärderas i samråd med allmänheten.

Det område som kom att omfattas av försöket illustreras i figur 1. Inom området, som är cirka 35 kvkm stor, bor i runda tal 280 000 personer och arbetar 325 000. Det betyder att på mindre än en procent av länets yta återfinns 15 procent av länets befolkning och 34 procent av alla arbetsplatser.



Figur 1. Stockholms innerstad med området för trängselskatt och de 18 betalstationer som ingick i betal-systemet

Redovisade resultat

För att, efter beslutet om att genomföra ett försök var taget, kunna utvärdera effekterna av försöket upprättades ett omfattande undersökningsprogram. I enlighet med det av Miljöavgiftskansliet inom Stockholm stad beställda programmet genomfördes bland annat resvaneundersökningar. Huvudsyftet med dessa var att kartlägga resmönstren och på vad sätt de eventuellt förändrades som följd av försöket med trängselskatt. Ur beskrivningarna av resmönstren kan bland annat utläsas hur många som företagit någon resa aktuell dag och för de som rest fås svar på hur många resor man gjort, varifrån och vart resorna gjorts, liksom när och hur de gjorts, i vilket syfte etc.

Undersökningarna var upplagda så att samma respondenter vid två olika tillfällen fick svara på frågor med hjälp av en resdagbok. Det första tillfället var i september 2004 före införandet av trängselskatt och det andra var i mars 2006 under Stockholmsförsöket. Enkäten skickades vid det första tillfället ut till 77 000 personer mellan 12 och 84 år. Drygt 35 000 personer svarade. Dessa användes sedan som panel vid uppföljningen under själva försöket. Vid detta andra mätillfälle svarade 24 000 av de 35 000.

Förutom resvaneundersökningar genomfördes en mängd olika trafikmätningar avseende såväl bil- som kollektivresande.

Resultaten av dessa undersökningar har redovisats separat men finns också i den sammanfattande utvärdering som en särskild analysgrupp och miljöavgiftskansliet presenterade i slutet av juni 2006. Vad gäller utfallet av försöket kan resultatet mycket kort sammanfattas med konstaterandet att utfallet i samtliga fall överträffar de uppställda trafik-, framkomlighets- och miljömålen. Så t ex visade biltrafikmätningarna på en minskning med 22 procent av antalet bilpassager över infarterna till innerstaden under avgiftstid. Detta motsvarade nästan 100 000 fordonspassager. Relativt sett var trafikminskningen, inte helt oväntat, störst under morgonens

och eftermiddagens rusningsperiod med minskningar på 16 respektive 24 procent. På Essingeleden ökade trafiken med 4-5 procent. Trafikarbetet, d v s antalet fordonskilometer, i innerstaden beräknas samtidigt ha minskat med cirka 14 procent. På länsnivå uppskattas minskningen till knappt 2 procent.

Vad gäller SLs trafikutbud, mätt i antalet sittplatskilometer, så utökades det med 7 procent under Stockholmsförsöket, främst genom tillkomsten av nya direktbusslinjer från kranskommunerna till innerstaden. Resandet över infarterna till och från innerstaden ökade med 6 %, vilket motsvarar en ökning av antalet passager med ca 45 000. Tunnelbanan hade den största passagerarökningen, mätt i absoluta tal, följd av busstrafiken.

Syfte

Regionplane- och trafikkontoret arbetar för närvarande med framtagandet av en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010). Den nya planen ska ersätta RUF 2001. Stockholmsförsöket och sedermera beslutet om permanentande av trängselskatt för in- och utfart med bil till respektive från Stockholms innerstad har medfört en ökad efterfrågan på analyser av vilka effekter denna typ av ekonomiskt styrmedel kan få på ett framtida resande och för att säkerställa goda trafikförhållanden i regioncentrum, men också när det gäller att minska vägtrafikens växthusgasutsläpp.

Inom ramen för utvärderingen av Stockholmsförsöket gjordes inga direkta jämförande analyser mellan resultaten från resvaneundersökningarna och de från de olika trafikmätningarna och då redovisningen av effekterna för bil- respektive kollektivtrafiken till stora delar skedde separat och vid skilda tillfällen har också här funnits ett behov av en mer sammanhållen jämförelse.

Syftet med föreliggande arbete har varit, att genom att koppla resultaten från de olika studierna till varandra, kunna ge en tydligare bild av "nettoeffekterna" av stockholmsförsöket. D v s i vilken omfattning och var och när ersattes bilresande av kollektivresande respektive var och när försvann ett antal förflyttningar. Redovisningen inriktas därför mot kartläggandet av

- dels eventuella förändringar av resmönstret med avseende på i första hand resrelation och ärende (tidpunkt),
- dels vilken överströmning som skedde mellan bil- och kollektivresande till och från innerstaden under olika tidsintervall.

Metodbeskrivning

Materialet till detta PM består dels av uttag från de av miljöavgiftkansliet beställda resvaneundersökningarna (RVU 2004 respektive 2006), dels av de olika trafikmätningar som gjordes före och under försöket.

Utvärderingen av försöket försvåras av det faktum att den första intervjuomgången skedde under hösten (RVU 2004) och att den uppföljande intervjuundersökningen genomfördes under våren (RVU 2006) och således, utöver de skillnader som följde av själva försöket, också innefattar de *skillnader som normala säsongsvariationer i resandet ger upphov till*. Tanken är att genom den kunskap som olika räknedata kan ge om säsongsvariationer kunna korrigera jämförelsen till att avse skillnaden mellan förväntat utfall i ett "normalläge" utan avgifter, med det faktiska utfallet. De trafikmätningar som är aktuella i detta sammanhang är trafikräkningarna som visar trafikflödena över avgiftssnitten. Materialet utgörs då dels av trafikkontorets mätningar av antalet fordonspassager över olika snitt och dels av de mätningar ÅF (Ångpanneföreningen) kontinuerligt genomför för SL:s räkning.

Fördelarna med trafikräkningarna är att de gjorts vid flera tillfällen och att en relativt god kunskap därmed finns om säsongsvariationer. Däremot innehåller räkningarna ett antal andra problem när det gäller att kunna säga något om effekterna på det totala antalet personförflyttningar. Så t ex måste försök göras såväl att *skilja ut den tunga fordonstrafiken från den övriga biltrafiken* som att *översätta det beräknade antalet personbilspassager till antal personbilresande*. Det finns även vissa metodologiska skillnader mellan hur räkningarna för den indivi-

duella respektive kollektiva trafiken är gjorda. Förutsättningarna för jämförelserna utifrån de olika trafikräkningarna sammanfattas nedan.

Trafikräkningar

Trafikkontoret har i anslutning till försöket redovisat trafikräkningsresultat i en serie rapporter utvisande förhållandena såväl före (hösten 2004 samt våren och hösten 2005), under (våren 2006), som efter försöket (hösten 2006 och vidare). I grunden ligger då uppgifter om antalet fordonspassager per infart och riktning summerade på 15-minutersperioder. Räkningarna har vid de olika tillfällena utförts som totalmätningar under ett begränsat antal dagar men har i de analyser trafikkontoret gjort i tillämpliga delar kompletterats med information hämtad från de kontinuerliga trafikmätningar som gjordes under perioden september 2005 – april 2006.

Det underlag avseende kollektivtrafiken som ÅF sammanställt för SL:s räkning består av mätningar för våren 2005 respektive 2006. Metodmässigt skiljer sig insamlingssättet från trafikkontorets i så motto att de data som sammanställts är hämtade ur SL:s ordinarie löpande trafikräkningsprogram, vilket bygger på att ett urval av den tursatta trafiken räknas enligt ett särskilt urvalssystem. Detta betyder i sin tur att uppgifterna, för att vara representativa, är framräknade medelvärden baserade på utfallet av tre till fyra månaders räkningar. Data är, i detta fall, sedan summerade på 30- eller oftast 60-minutersperioder. En jämförelse mellan eventuella överströmningseffekter mellan bil- och kollektivtrafikresande förutsätter därmed att tidsintervall och redovisningsperioder likformas. Genom att summera vägtrafikuppgifterna till 30-minutersperioder och där så behövs använda en teknik med glidande medelvärden för att omforma kollektivtrafikuppgifterna till att också avse 30-minutersperioder möjliggörs en redovisning som också tar hänsyn till de betalningsperioder om halvtimmesintervall som i trängselskatteförsöket omgärdar högtrafikperioderna. Nackdelen med metoden är att man till viss del jämnar ut variationerna i resandet. Huvudsyftet är dock inte att beskriva randeffekterna mellan de olika avgiftsperioderna – detta är redan gjort i tidigare studier – utan det primära är i detta fall att kunna göra mer direkta jämförelser av hur fördelningen mellan bil- och kollektivresor påverkats av införandet av trängselskatten.

Personbilsandelar

Biltrafikmätningarna mäter såväl lätta som tunga fordon. För att kunna jämföra biltrafikmätningarna och kollektivtrafikräkningarna med avseende på personförflyttningarna måste den tunga trafiken räknas bort från biltrafikmätningarna. Andelen tung trafik över infarterna har, baserat på studier avseende näringslivets transporter, för år 2005 uppskattats till cirka 10 procent av all biltrafik. Då den tunga trafiken har antagits vara relativt konstant till antalet före och under försöket och då minskningen i biltrafik under försöksperioden våren 2006 enligt trafikkontorets mätningar var ca 20 procent jämfört med våren 2005 har den tunga trafikens andel 2006 beräknats utgöra ca 12,5 procent.

Beläggningsgrad i bilar

Trafikkontorets biltrafikmätningar mäter som tidigare konstaterats endast fordonspassager. För att SL:s räkningar och biltrafikmätningarna ska kunna jämföras behöver antalet fordonspassager räknas om till antal personpassager. Detta går att göra då ÅF, på uppdrag av SL, årligen räknar antalet passagerare i personbilar vid de olika infarterna. Uppgifterna redovisas i form av beläggningsgrad per infart och riktning uppdelat per timme för perioden kl 06-19. Ur bearbetade data avseende antalet personbilspassager för åren 2005 och 2006 kombinerade med uppgifter om beläggningsgraden i desamma går det sålunda att få fram uppgifter om antalet personer som reser över avgiftssnittet.

Ett snitt för åren 2005 och 2006 för respektive tidsperiod och infart har använts eftersom ingen egentlig förändring i beläggningsgrad kunnat konstateras. Beläggningsgraden i bilar varierar visserligen beroende på infart, riktning och tidsperiod till mellan 1,10 och 1,46 personer per fordon, men i medeltal var beläggningsgraden 1,17 personer per bil 2005 jämfört med 1,18 2006.

Indelning utifrån trafiksektorer

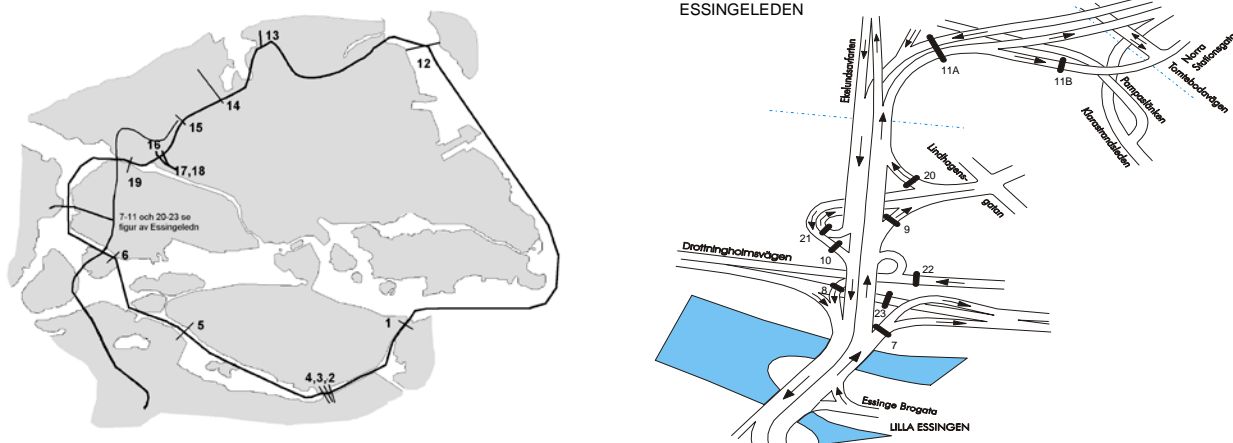
Förutom ovan avhandlade frågor behöver sorteringar av uppgifter också ske rent rumsligt, bland annat för att möjliggöra avstämningar mellan RVU- och räknedata. Kollektivtrafik- och biltrafikämnarna har därför sorterats in under sammanlagt nio infartsgrupper representerande resandet från de olika trafiksektorer som konstitueras av väg- och spårtrafikens radiella infartsleder. Sektorsindelningen och ingående mätpunkter, liksom den systemavgränsning som valts, framgår ur redovisningen nedan.

Systemavgränsning/definitioner

Vägarna till Stockholms innerstad är uppdelade på nio infartsgrupper. Figur 2 nedan visar mätpunkterna för biltrafikmätningarna.

1. *Lidingöbron. Mätpunkt 12.* Här ingår bil- och bussresor på Lidingöbron samt resor med Lidingöbanan.
2. *Stocksundstorp. Mätpunkt 13.* Här ingår bil- och bussresor på Roslagsvägen samt resor med Roslagsbanan och tunnelbanas Mörbygren.
3. *Solnainfarterna. Mätpunkt 14-19.* Här ingår bil- och bussresor på Uppsalavägen vid Norrtull, Solnabron, Tomtebodavägen, Pampaslänken, Klarastrandsleden och Ekelundsbron, resor med pendeltåg från Bålsta och Märsta samt med tunnelbanelinjerna från Akalla och Hjulsta.
4. *Tranebergsbron. Mätpunkt 22-23.* Här ingår bil- och bussresor på Drottningholmsvägen samt resor med tunnelbanas Hässelbygren.
5. *Liljeholmsbron. Mätpunkt 5.* Här ingår bil- och bussresor på Liljeholmsbron och resor med tunnelbanelinjerna från Fruängen och Norsborg. Även pendeltågen från Södertälje över Årstabron inräknas för att beskriva det samlade resandet från sydvästsektorn.
6. *Skansbroarna. Mätpunkt 2-4.* Här ingår bil- och bussresor på Skansbron, Skanstullsbron och Johanneshovsbron och resor med tunnelbanegrenarna från Farsta, Hagsätra och Skarpnäck. Även pendeltågen från Västerhaninge över Årstabron inräknas för att beskriva det samlade resandet från sydostsektorn.
7. *Danviksbron. Mätpunkt 1.* Här ingår bil- och bussresor på Danviksbron samt resor med Saltsjöbanan.
8. *Essingeleden Fredhäll söderifrån/söderut. Mätpunkt 7-11.* Här ingår bilresor på Mariebergssavfarten, Fredhällspåfarten, Stadshagsavfarten, Kristinebergspåfarten, Norra Stationsavfarten.
9. *Essingeleden Fredhäll norrifrån/norrut. Mätpunkt 20-21 + 175.* Här ingår bilresor på Stadshagspåfarten, Kristinebergssavfarten samt Lilla Essingepåfarten. Trafiken på Lilla Essingepåfarten mättes dock inte under 2005.

Figurerna nedan visar mätpunkterna för biltrafikmätningarna.



Figur 2

För dessa nio infartsgrupper redovisas i detta PM det totala antalet personresor in till innerstaden, ut från innerstaden samt det totala antalet personresor med bil och kollektivtrafik in till och ut från innerstaden.

Stora Essinge ligger som framgår av figur 1 inom avgiftszonen. De kollektivresor som via tvärbanan berör Stora Essinge har här valts att exkluderas eftersom majoriteten i praktiken endast passerar ön på sin resa mellan de södra och västra förortererna. Resande mellan Stora Essinge och övriga innerstaden räknas ju vid passage av Tranebergs- eller Liljeholmsbron. Det betyder att resandet på tvärbanan i detta sammanhang behandlas på i princip likartat sätt som biltrafikresandet på Essingeleden.

Säsongsvariationer

Människors resande varierar med säsong, såväl med avseende på mängden resor totalt som vad gäller fördelningen mellan färd sätt. För att kunna utläsa effekten av införandet av trängselskatt behöver man vid jämförelsen mellan de två resvaneundersökningarna då också kunna korrigera för vad skillnaden i säsongsvariationer betyder. Som underlag har då valts dels SL:s löpande trafikräkningar ur vilka det går att avläsa kollektivtrafikresandet varierar över året, se Tabell 1. För att få fram motsvarande information för biltrafiken har uppgifter från trafikkontorets mätningar använts, även om dessa inte i alla avseenden är lika heltäckande som SL:s mätningar.

Tabell 1. Säsongsvariationer i resande hos SL samt fordonspassager över betalsnittet kl 06-19, index 100

År 2005	Fordonspassager över betalsnittet kl 06-19	Resande hos SL
Januari	100	104
Februari	100	106
Mars	101	107
April	104	104
Maj	108	104
Juni	111	91
Juli	84	62
Augusti	92	82
September	105	105
Oktober	103	110
November	104	114
December	101	111

Resandet med kollektivtrafik är som störst under oktober-december och som minst under sommarmånaderna. En förklaring till detta kan vara att många kollektivtrafikresenärer går eller cyklar då vädret tillåter. Att resandet är så lågt på sommaren är mycket en följd av att arbets- och skolresor, som normalt utgör en stor del av alla kollektivresor, kraftigt minskar i samband med ledigheter. Vad som i detta sammanhang annars är av störst intresse att konstatera är att fördelningen av SL-resandet i stort sett är stabilt mellan 2005 och 2006 med 56,5 procent av årsresandet under januari-juli 2005 jämfört med 57,0 procent för motsvarande period (försöksperioden) 2006. September är resandet bägge åren 5 procent över årsgenomsnittet medan april ligger 4 procent över 2005 och 6 procent över 2006. Skillnaderna i säsongsvariation mellan den aktuella höst- respektive vårmånaden ligger alltså i storleksordningen ± 1 procentenhet. Även för biltrafiken är skillnaden marginell mellan september och april. I normalfallet skiljer endast ungefär 1 procentenhet.

Övriga omvärldsförändringar

Historiskt går det att se ett samband mellan befolknings- och resandeutvecklingen med bil- respektive kollektivtrafik liksom mellan ekonomisk utveckling och hur bilinnehavet förändrats. Mycket grovt har mönstret varit det att bil- och kollektivresandet totalt har ökat i något snabbare takt än vad som motsvarar takten avseende befolkningsökningen, d v s rörligheten har ökat. Det är också så att hela ökningen faller på bilresandet då kollektivresandet inte fullt ökat i takt befolkningstillväxten. Ur de sammanställningar som gjordes i anslutning till framtagandet av nu gällande regionala utvecklingsplan (RUF 2001) konstaterades att sett över en knapp 30-årsperiod hade folkmängden ökat med 24 procent samtidigt som summa bil- och kollektivresande per invånare ökat med drygt 15 procent. Ökningen i antalet bilresor per invånare var strax över 30 procent medan antalet kollektivresor per invånare sjunkit med ca 3 procent. Med ekonomisk tillväxt ökar biltätheten. Med en befolkningstillväxt på ca 30 000 invånare, eller en ökning på 1,6 procent mellan september 2004 till april 2006 skulle, allt annat oförändrat, en tillämpning av tidigare utvecklingsmönster resultera i resandeökningar på sammanlagt ca 2 procent.

Antalet personbilar i trafik i Stockholms län ökade från årsskiftet 2003/2004 till årsskiftet 2006/2007 med 30 000 fordon, vilket innebär en ökning med 4 procent. Ökningen i antal bilar mellan de två undersökningstillfällena är drygt 1½ procent medan biltätheten i princip är oförändrad.

Vad som därutöver behöver diskuteras är vilken inverkan olika prisförändringar kan ha haft på resandet. Mellan de två resvaneundersökningstillfällena ändrades nivåerna i bensinpriset med drygt 10 procent, reallt något mindre. Effekterna av bensinprishöjningarna är i detta sammanhang därför relativt begränsade. De beräknas ha medfört ett resmängdsbortfall på ungefär 1½ procent. Därutöver ändrade SL sina kupongtaxor under försöket, men först från och med den 1 maj och efter att resvaneundersökningen genomförts vilket gör att vi i analysen kan bortse från dessa ändringar.

Slutsatsen av genomgången av de olika omvärldsförändringarna och säsongsvariationerna blir att förväntansnivån för antalet bilresor våren 2006 borde vara knappt 1 procent lägre än utfallet i RVU 2004, samtidigt som antalet SL-resor borde ligga på en nivå knappt 1 procent över. Skillnaderna mellan utfallsnivåer och de beräknade förväntansnivåerna är alltså marginella.

Resultatredovisningar

Resultat från resvaneundersökningarna

I de följande tabellerna 2 och 3 sammanfattas resultaten från de två resvaneundersökningarna med avseende på ärende och färd sätt. Se även bilaga 1 för andelsredovisningar.

Tabell 2. Delresor en vardag per ärende och färd sätt, RVU 2004

Delresor en vardag per ärende och färd sätt
(1000-tals resor)

MAK RVU 2004									
färd sätt	Ärende					Övrigt	Summa arbete/ skola/ tjänste	Summa alla övriga ärenden	Summa samtliga ärenden
	Arbete/ skola	Tjänste	Inköp/ service	Besök/ rekreation					
bil förare	571	232	397	273	315	803	985	1788	
bil passagerare	68	27	88	104	21	95	213	308	
bil totalt	639	259	485	377	336	898	1198	2096	
kollektivt	698	66	241	261	59	764	561	1325	
cykel	134	9	50	46	27	143	123	266	
gång	180	24	249	138	98	204	485	689	
övrigt	32	23	13	28	4	55	45	100	
summa	1683	381	1038	850	524	2064	2412	4476	

Tabell 3. Delresor en vardag per ärende och färd sätt, RVU 2006

Delresor en vardag per ärende och färd sätt
(1000-tals resor)

MAK RVU 2006									
färd sätt	Ärende					Övrigt	Summa arbete/ skola/ tjänste	Summa alla övriga ärenden	Summa samtliga ärenden
	Arbete/ skola	Tjänste	Inköp/ service	Besök/ rekreation					
bil förare	512	172	342	225	276	684	843	1527	
bil passagerare	67	23	80	90	20	90	190	280	
bil totalt	580	195	421	315	297	774	1033	1807	
kollektivt	784	72	257	252	58	856	567	1423	
cykel	26	2	6	6	4	29	16	45	
gång	217	24	221	129	95	242	446	687	
övrigt	17	20	10	14	2	37	26	63	
summa	1624	313	915	716	457	1937	2088	4025	

I RVU 2004 beräknades antalet resor i Stockholms län till 4 476 000. RVU 2006 visar på en minskning med totalt 451 000 resor till 4 025 000 resor, eller ganska exakt 10 procent. Ser man enbart till summa bil- och kollektivtrafik uppgår minskningen till drygt 190 000 resor, en minskning med 5-6 procent. Den stora förändringen omfattar sålunda mängden gång-, cykel- och övriga resor som minskat med 260 000, eller med nästan 25 procent. Merparten av minskningen i denna grupp faller på cyklisterna som minskat med 220 000, eller hela 83 procent. Att cykelresorna har förändrats mest mellan de två undersökningstillfällena är i sig inte oväntat då det är den trafikantgrupp som påverkas mest av skillnader i väderförhållanden. Frågan är snarast i vilken utsträckning de tidigare cykelresenärerna fortsätter resa under vintersäsong och då med vilket färdssätt. Gissningsvis använder sig flertalet av dem som cyklar under sommarhalvåret, och som fortsätter resa, av kollektivtrafiken under vintermånaderna, åtminstone om det är frågan om en arbets- eller skolresa. Ungefär hälften av resbortfallet med cykel återfinns inom dessa ärendekategorier. Om säg ca hälften av dessa cyklister skulle ha ovan antaget beteende så innebär det att någonstans runt 50 000 eller 3-4 procent av kollektivresenärerna vintertid skulle komma från "cykelkollektivet". Kunskapen om hur och i vilken omfattning cyklister byter färdssätt med avseende på säsong är dålig och behöver förbättras.

Bilresandet totalt har mellan de två undersökningstillfällena minskat med nästan 290 000, eller med närmare 14 procent. Merparten, eller ca 230 000 av bortfallet, avser andra resor än arbets- och skolresor, där resbortfallet stannar vid 60 000 resor, eller ca 9 procent. Samtidigt som biltrafiken minskat har kollektivtrafiken ökat. Totalt uppgår ökningen till nästan 100 000 resor varav merparten, eller ca 85 000 avser arbets- och skolresor. Arbets- och skolresorna med bil eller kollektivtrafik har alltså ökat med sammantaget drygt 25 000 resor. Det är inte osannolikt att hela ökningen kan förklaras med en säsongsmässig överströmning från cykel, men det verkar däremot inte sannolikt att överströmningen skulle kunna vara särskilt mycket större än i antagandet ovan. Sett över alla färdssätt minskar dock arbets- och skolresandet mellan RVU 2004 och RVU 2006 med 60 000. Det motsvarar en minskning med 3½ procent. Samtidigt minskar resandet i de övriga ärendekategorierna med sammanlagt 390 000, eller med 14 procent. Det finns, i relativa termer, i detta fall inga större skillnader i minskningarnas omfattning mellan de olika ärendekategorierna.

Från att ha kommenterat ärende och färdssättsfördelningar flyttas fokus i det följande till att redovisa hur resmönstren förändrats. Med resmönster avses varifrån och vart resorna görs. Detta görs uppdelat för bil- respektive kollektivresor samt för summa bil- och kollektivresor och redovisas i tabellerna 4-6.

Tabell 4. Delresor en vardag per reserelation och färdssätt - bilresor

Delresor en vardag per reserelation och färdssätt (antal och fördelning bilresor)				
	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006
lokalt innerstad	81 437	63 915	3,89 %	3,52 %
till/från innerstad	324 764	258 028	15,50 %	14,23 %
inom egen sektor	1 239 983	1 086 855	59,20 %	59,92 %
mellan sektorer inom egen regionhalva	281 756	290 873	13,45 %	16,04 %
mellan regionhalvorna (exkl innerstad)	166 790	114 120	7,96 %	6,29 %
summa	2 094 730	1 813 792	100 %	100 %

Tabell 5. Delresor en vardag per reserelation och färdssätt - kollektivtrafikresor

Delresor en vardag per reserelation och färdssätt
(antal och fördelning kollektivresor)

	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006
lokalt innerstad	204 232	229 073	15,41 %	16,21 %
till/från innerstad	574 775	633 729	43,38 %	44,84 %
inom egen sektor	341 673	341 284	25,78 %	24,15 %
mellan sektorer inom egen regionhalva	102 601	112 211	7,74 %	7,94 %
mellan regionhalvorna (exkl innerstad)	101 818	96 997	7,68 %	6,86 %
summa	1 325 099	1 413 294	100 %	100 %

Tabell 6. Delresor en vardag per reserelation och färdssätt – bilresor och kollektivtrafikresor

Delresor en vardag per reserelation och färdssätt
(antal och fördelning kollektivresor)

	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006
lokalt innerstad	285 669	292 988	8,35%	9,08%
till/från innerstad	899 539	891 758	26,30%	27,63%
inom egen sektor	1 581 656	1 428 138	46,25%	44,25%
mellan sektorer inom egen regionhalva	384 357	403 084	11,24%	12,49%
mellan regionhalvorna (exkl innerstad)	268 608	211 118	7,85%	6,54%
summa	3 419 829	3 227 086	100,00%	100,00%

Antalet bilresor till och från innerstaden minskade med ca 67 000 resor per dygn mellan 2004 och 2006, en minskning med 21 procent (Tabell 4). Samtidigt ökade antalet kollektivtrafikresor till och från innerstaden med 59 000 resor, en ökning med 10 procent (Tabell 5). Ur resvaneundersökningarna går det att utläsa att det är kategorin arbets- och skolresenärer som i första hand bytt färdssätt från bil till kollektivtrafik. Till nettominskningen på 8 000 bil- och kollektivresor till och från innerstaden ska, när man ser till trafikströmmarna genom innerstaden läggas del av bortfallet på sammantaget 57 000 resor mellan regionhalvorna och som till över 90 procent består av ett minskat bilresande.

Nettot för samtliga bilresor och kollektivtrafikresor i länet resulterar i en minskning med 193 000 resor, se Tabell 6. Antalsmässigt svarar resor inom egen sektor¹ för den största delen av minskningen, men även vad gäller resandet mellan regionhalvorna² skedde en stor minskning. Ser man till summa bil- och kollektivresor till och från innerstaden så minskade de med 8 000 resor, eller med inte fullt 1 procent.

Nedgången i bilresor inom egen sektor har inte kompensrats av ökat kollektivtrafikresande. Kollektivtrafikresorna har inte helt oväntat ökat mest lokalt i innerstaden och till/från innerstaden. Mellan sektorer inom egen regionhalva har både antalet bilresor och antalet kollektivtrafikresor ökat. Eventuellt kan det vara en indikation på att vissa resor som tidigare hade mål

¹ Sektor är ett geografiskt definierat område. Stockholms län är här uppdelat i åtta sektorer.

² Stockholms län är uppdelat i en nordlig och en sydlig regionhalva men där innerstaden exkluderats.

i innerstaden bytts mot resor med mål i dess närområde utanför avgiftsgränserna och där tvärförbindelserna är bäst utvecklade.

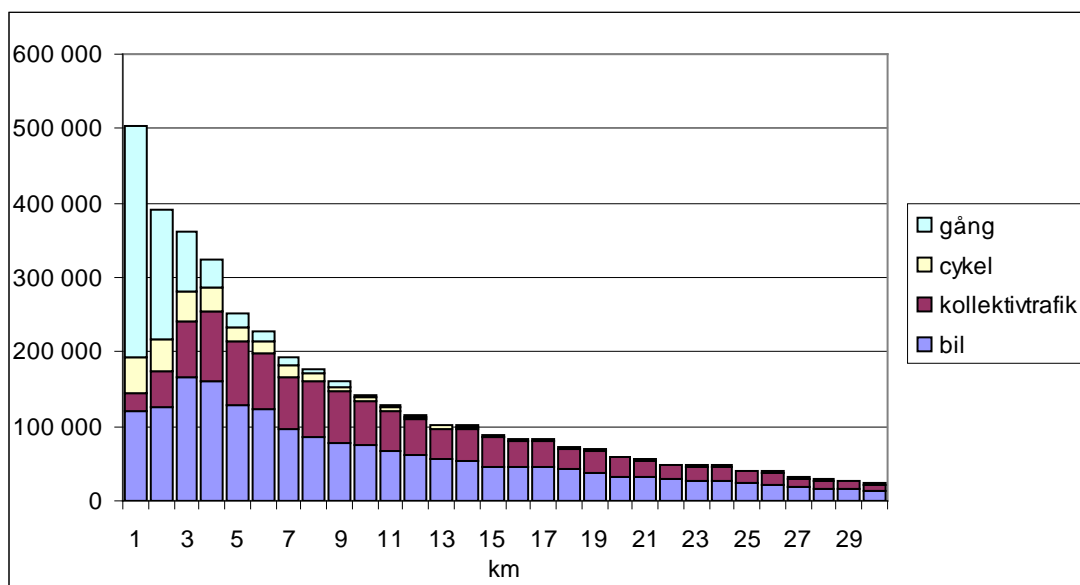
Starttiderna för bil- och kollektivtrafikresor har inte förändrats i någon större utsträckning, se Tabell 7. Det mest påtagliga är att kollektivtrafikresorna under morgonrusningen ökat samtidigt som såväl bil- som kollektivtrafikresornas dygnsandelar minskat något under kväll och natt, d v s efter klockan 18.00 men före 06.00.

Tabell 7. Starttider för bilresor och kollektivtrafikresor

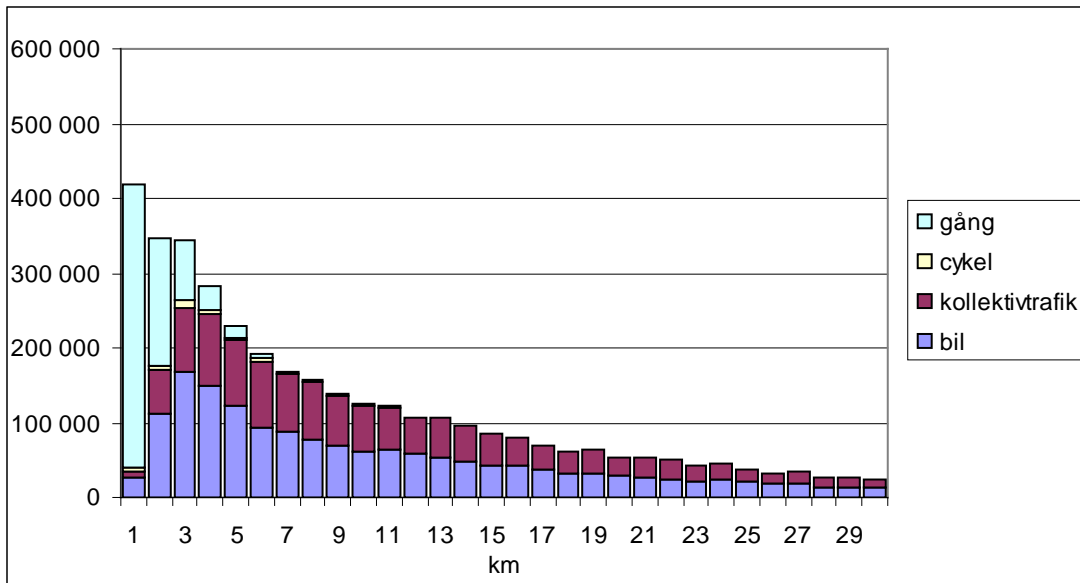
Starttider. % fördelning av bilresor och kollektivtrafikresor

Tidsintervall	Bilresor		Kollektivtrafikresor	
	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006	MAK-RVU 2004	MAK-RVU 2006
0000-0559	1,92 %	1,82 %	1,97 %	1,89 %
0600-0859	22,26 %	22,75 %	28,72 %	29,80 %
0900-1459	28,52 %	28,97 %	25,41 %	25,23 %
1500-1759	27,25 %	27,92 %	29,62 %	29,35 %
1800-1859	20,05 %	18,55 %	14,28 %	13,74 %

I Figur 3 och 4 redovisas alla resor som är 30 km eller kortare. Dessa utgör 92 % av samtliga resor. Vid riktigt korta resor (0-2 km) dominerar gång och cykel, men även för dessa korta resor används bilen i stor utsträckning.



Figur 3. RVU 2004 - Reslängd i km - Antal resor per avståndsklass med olika huvudfärdmedel



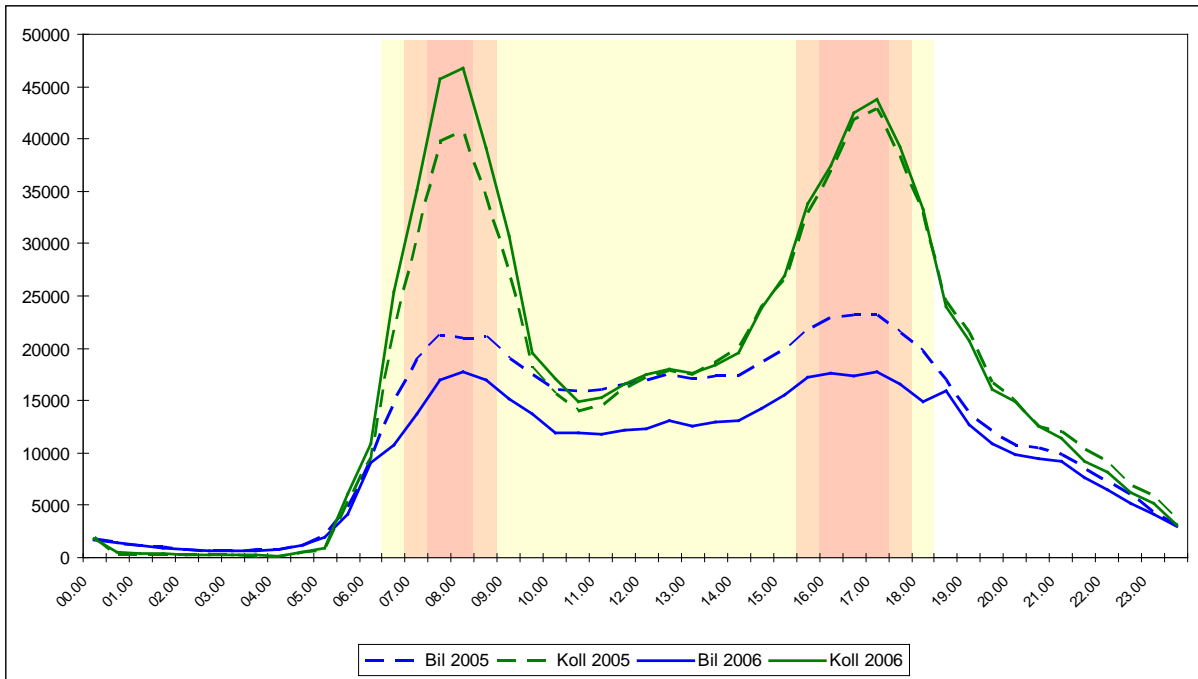
Figur 4. RVU 2006 - Reslängd i km - Antal resor per avståndsklass med olika huvudfärmedel

Ur diagrammen kan bl a utläsas att mellan 2004 och 2006 har, såväl för bil- som kollektivtrafiken, andelen korta resor minskat vilket bidragit till att medelreslängderna ökat med ca 0,5 km till runt 14 km för både bil- och kollektivresorna. En viss trendmässig reslängdsökning var att vänta, men inte så stor. Om det i första hand skulle vara kortare bilresor till innerstaden som gått över till att göras kollektivt borde inte medelreslängden för kollektivresorna ökat så som värdena för 2006 indikerar. Frågan är därför om det inte är andra mer långväga bilresenärer som bytt färd sätt till att åka kollektivt. SL:s sammanfattande rapport indikerar att så kan vara fallet då direktbusslinjerna, inkluderande den trafik som syftade till att avlasta pendeltågen, var den trafik som relativt sett ökade mest. Att medelreslängden med bil då ändå ökat kan ha sin förklaring i att ett antal bilister som tidigare valde att gena via innerstaden till följd av avgifterna valt andra och längre resvägar.

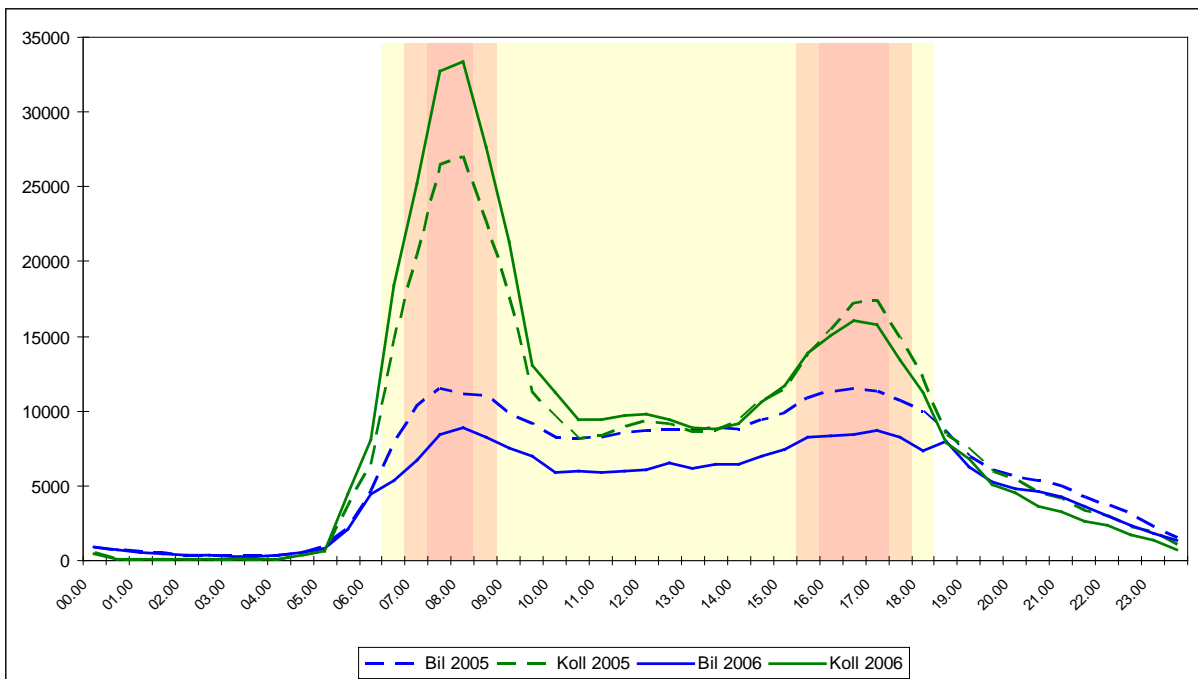
Resultat från biltrafik- och kollektivtrafikeräkningar

Enligt trafikeräkningarna passerade drygt 70 000 färre personer in mot eller ut från innerstaden under våren 2006 jämfört med våren 2005. Minskningarna är därmed av samma storleksordning som resvaneundersökningarna indikerar. Bilresorna minskade under hela avgiftsperioden och även något utanför avgiftstid. Kollektivtrafikresorna har ökat och då främst under morgonrusningen. Figurerna nedan visar bilresor, där alltså antal fordonspassager multiplicerats med aktuell medelbeläggning per fordon, och kollektivtrafikresor över de olika infarterna uppdelat på halvtimmar. För en detaljerad redovisning av det till glidande medelvärden omräknade underlaget hänvisas också till bilagorna 2 och 3.

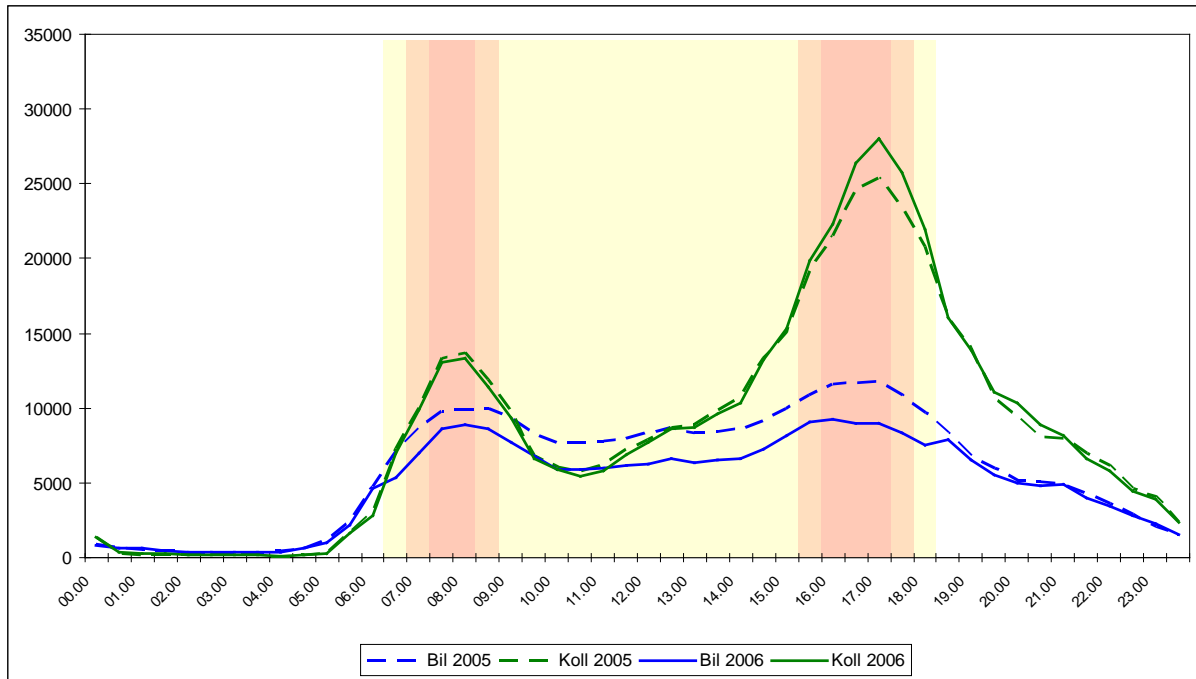
Vid tolkningen av mätresultaten måste även hänsyn tas till hur omvärldsfaktorer kan ha påverkat resvolymerna totalt mellan våren 2005 och våren 2006. Denna skillnad är dock relativt liten och har bedömts motsvara som högst ca 2000 resor.



Figur 5. Resande in till och ut ur innerstaden över samtliga infarter

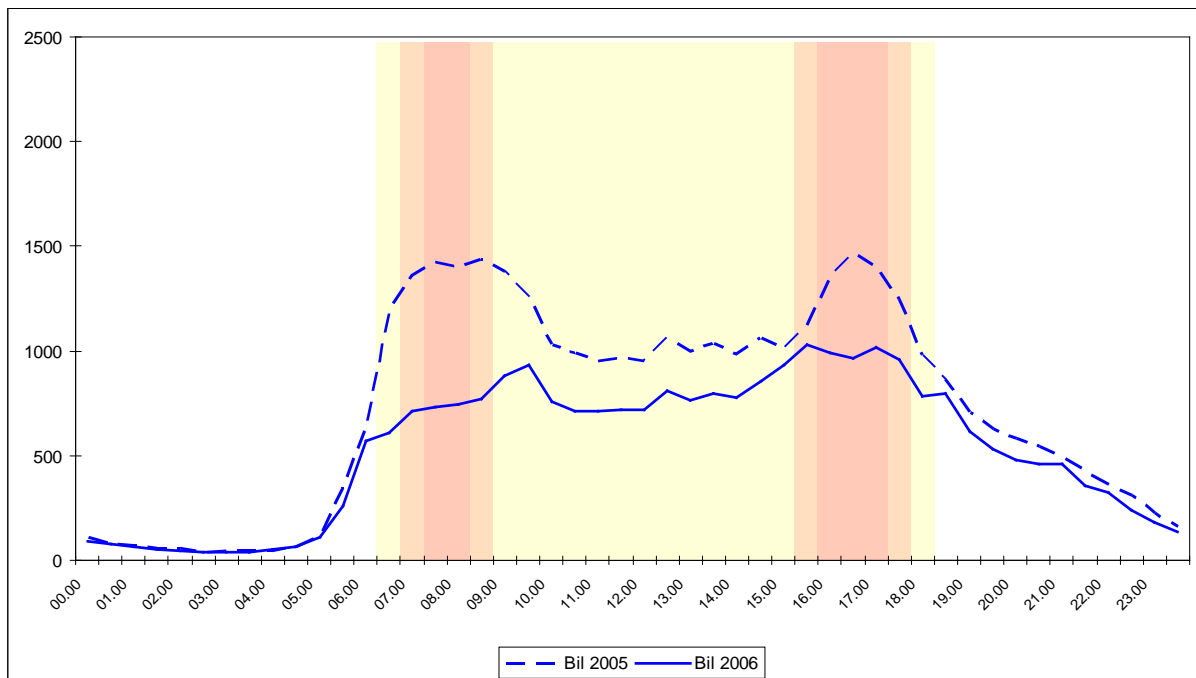


Figur 6. Resande in till innerstaden över samtliga infarter

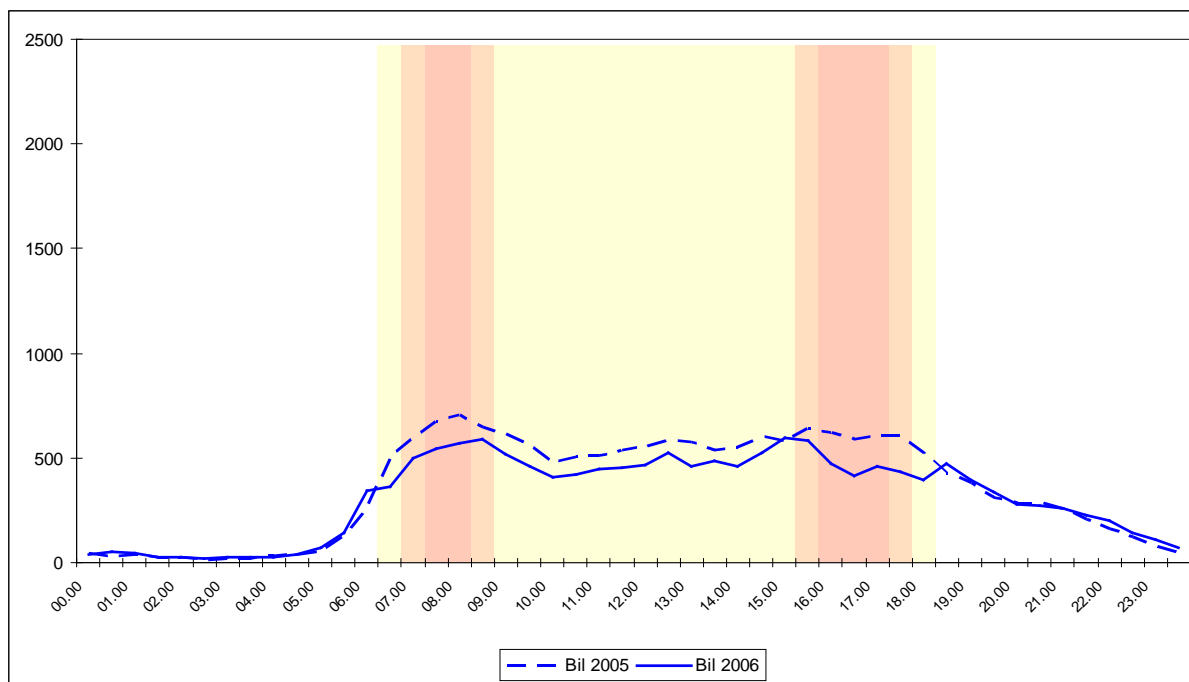


Figur 7. Resande ut ur innerstaden över samtliga infarter

Bilresandet söderifrån och söderut på Essingeleden vid Fredhäll har minskat kraftigt, i synnerhet under morgonrusningen, se Figur 8. Motsvarande infart norrifrån eller norrut visar inte alls samma minskning, se Figur 9. På Essingeleden norrifrån finns inte heller samma tydliga toppar under rusningstid och antalet resor är totalt sett lägre. Inga biltrafikeräkningar gjordes på Lilla Essingepåfarten från Essingeleden norrifrån under 2005, vilket kan vara en del av förklaringen.

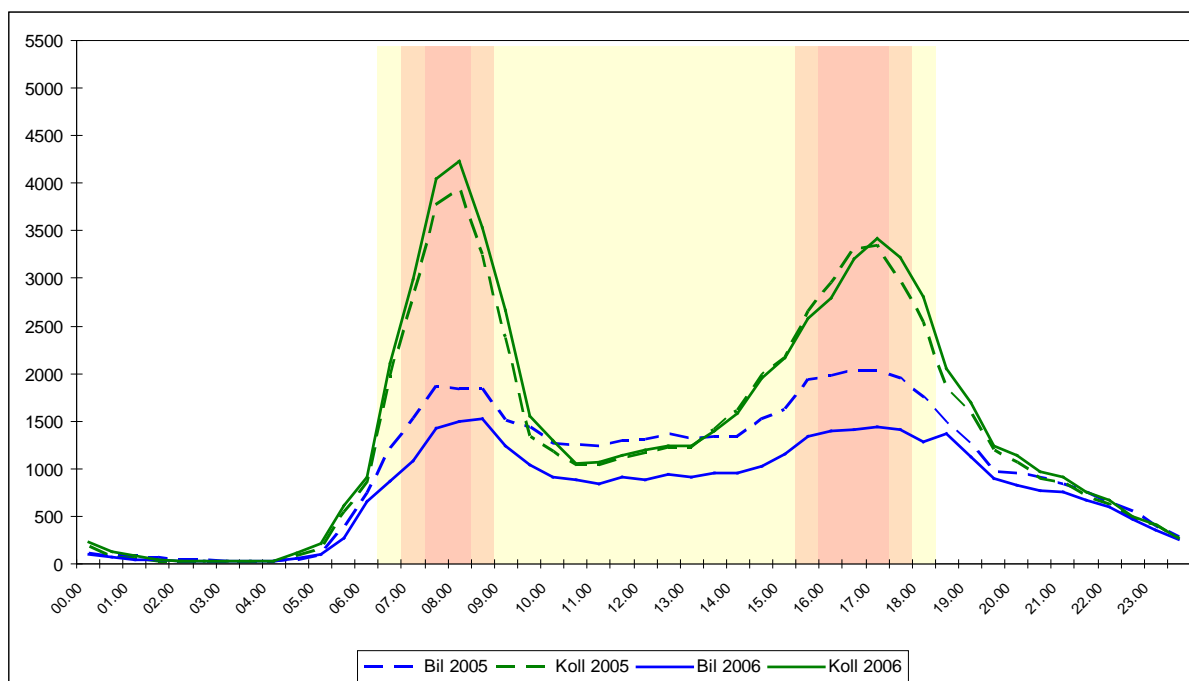


Figur 8. Bilresandet söderifrån och söderut på Essingeleden vid infart Fredhäll



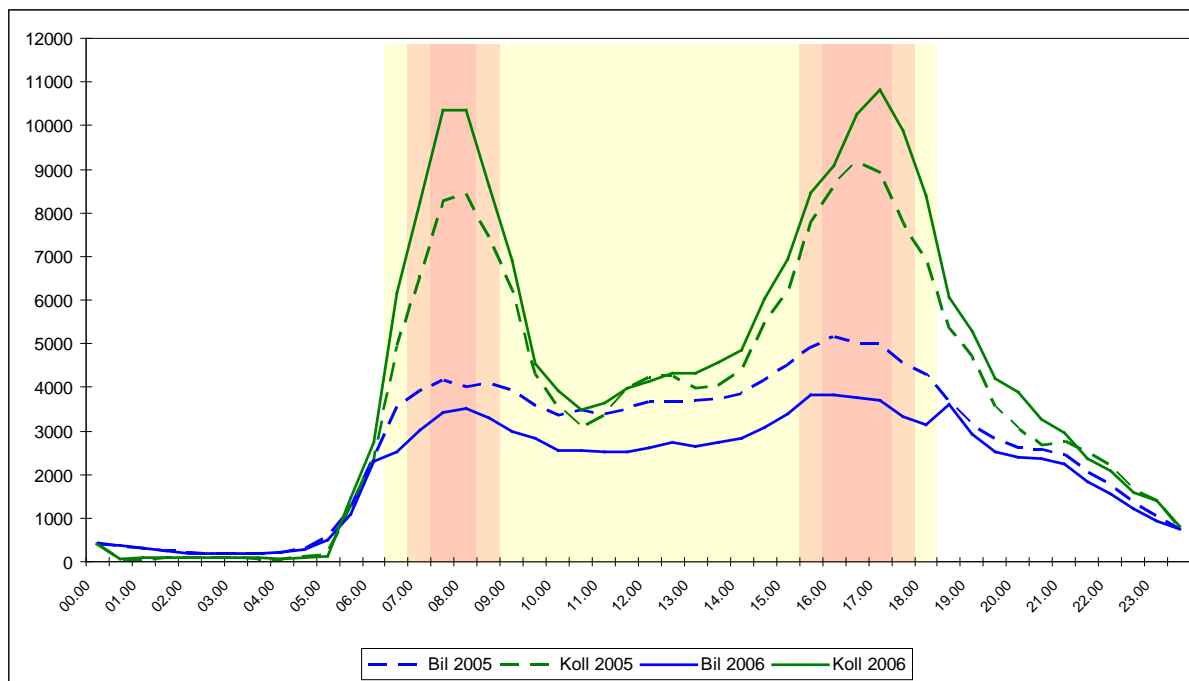
Figur 9. Bilresandet norrifrån och norrut på Essingeleden vid infart Fredhäll

Över Danviksbron har bilresorna minskat med ca en fjärdedel. Kollektivtrafiken har ökat men inte heller här så att de täcker upp de försvunna bilresorna. Här har tillkomsten av Södra Länken inneburit att många bilister ändrat resväg.



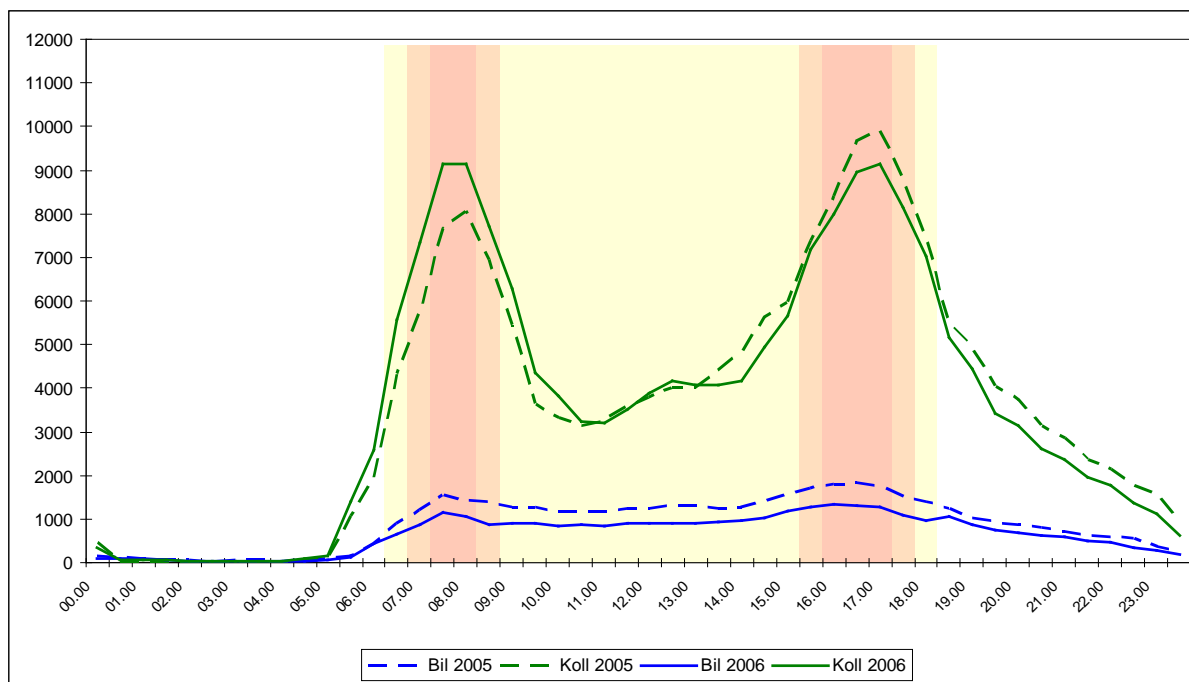
Figur 10. Resandet över Danviksbron

Över Skansbroarna har det skett en kraftig ökning av kollektivtrafikresor som nästan motsvarar minskningen av bilresorna. Minskningen av bilresorna är jämnt fördelad över avgiftsperioden, medan ökningen av kollektivtrafikresor främst har skett under högavgiftstid. Det är tunnelbanan som står för den antalsmässigt största ökningen i resande.



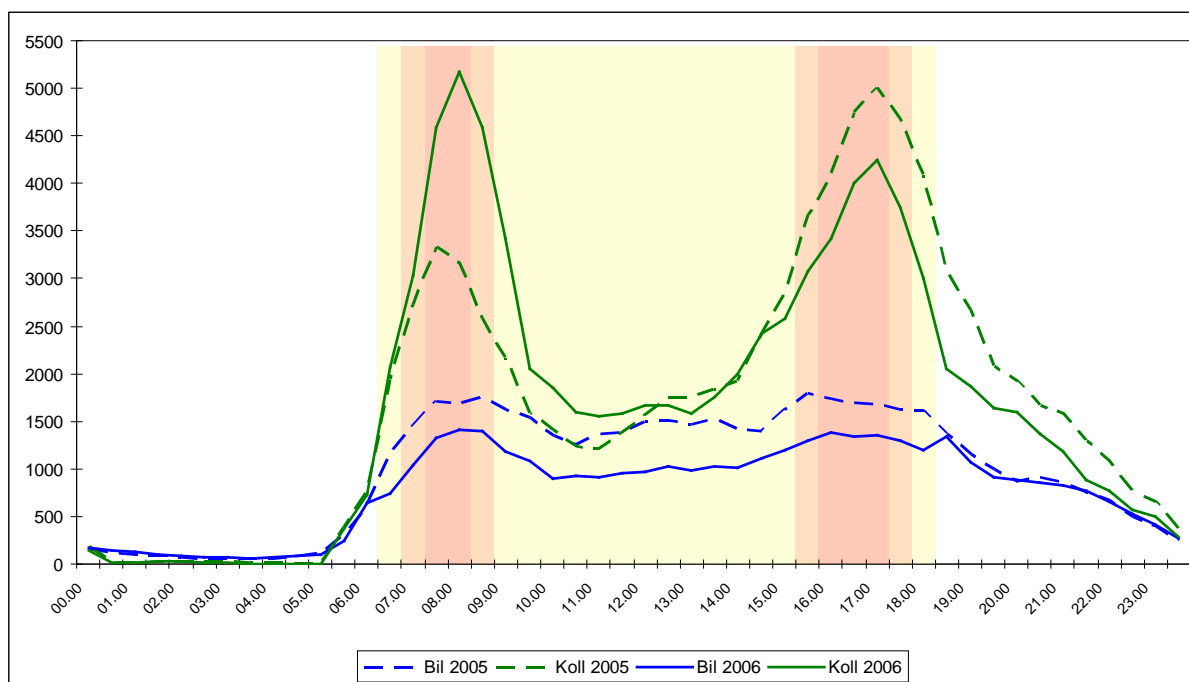
Figur 11 Resandet över Skansbroarna

Över Liljeholmsbron har bilresorna minskat med en fjärdedel under ett vardagsdygn. Kollektivtrafikresorna har minskat marginellt sett över dygnet, men främst under eftermiddagens avgiftsperiod.



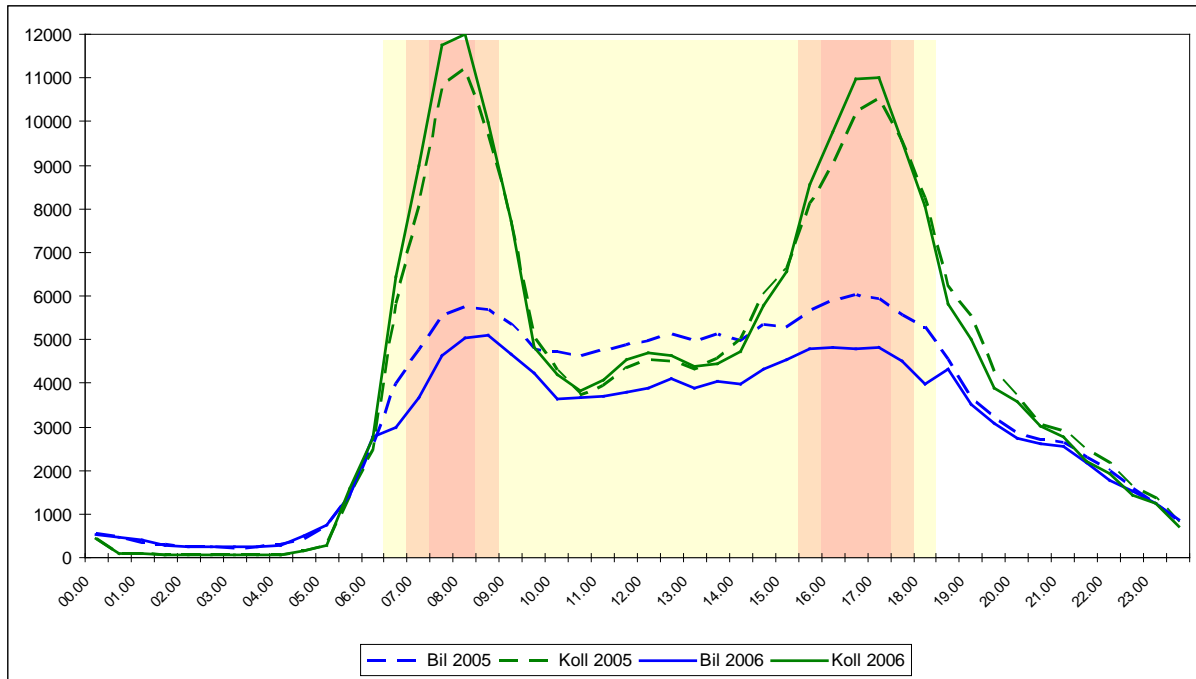
Figur 12. Resandet över Liljeholmsbron

På Tranebergsbron har kollektivtrafikresandet ökat främst under morgonrusningen, och faktiskt minskat under eftermiddagsrusningen. Totalt sett har det skett en liten minskning av kollektivtrafikresandet över Tranebergsbron. Bilresorna har minskat under hela avgiftsperioden.



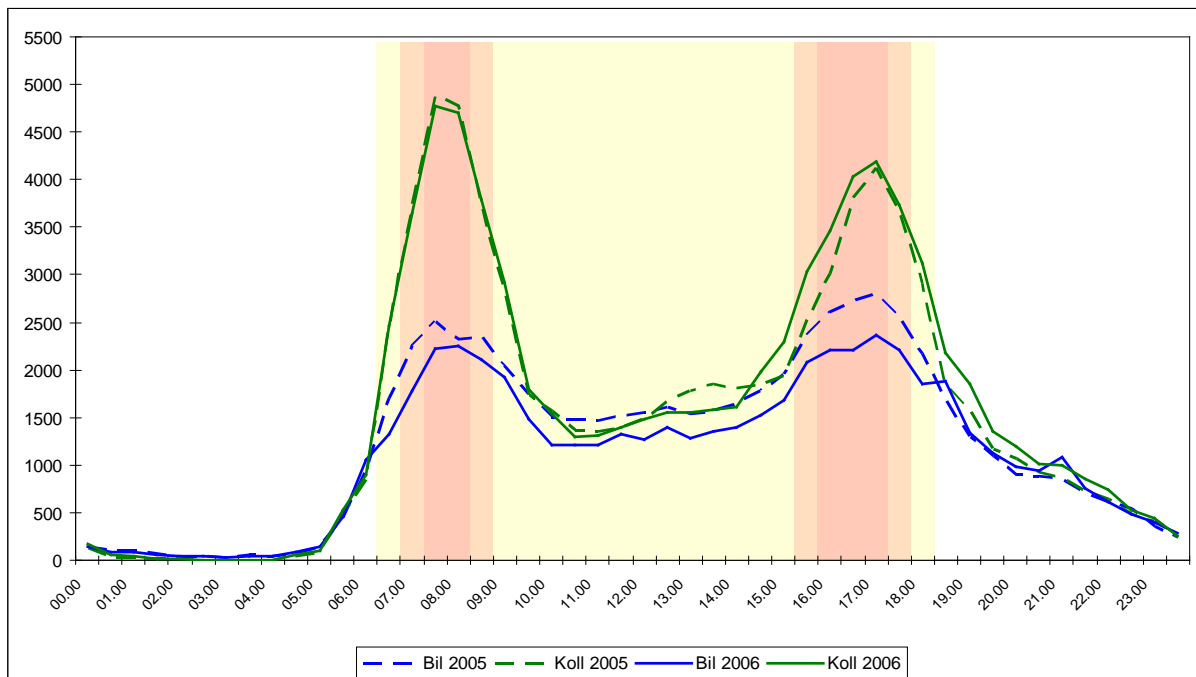
Figur 13 Resandet över Tranebergsbron

På Solnainfarterna har totalt ca 21 000 resor har försvunnit mellan 2005 och 2006. Antalet bilresor har minskat kraftigt samtidigt som ökningen av antalet kollektivtrafikresor varit relativt liten.



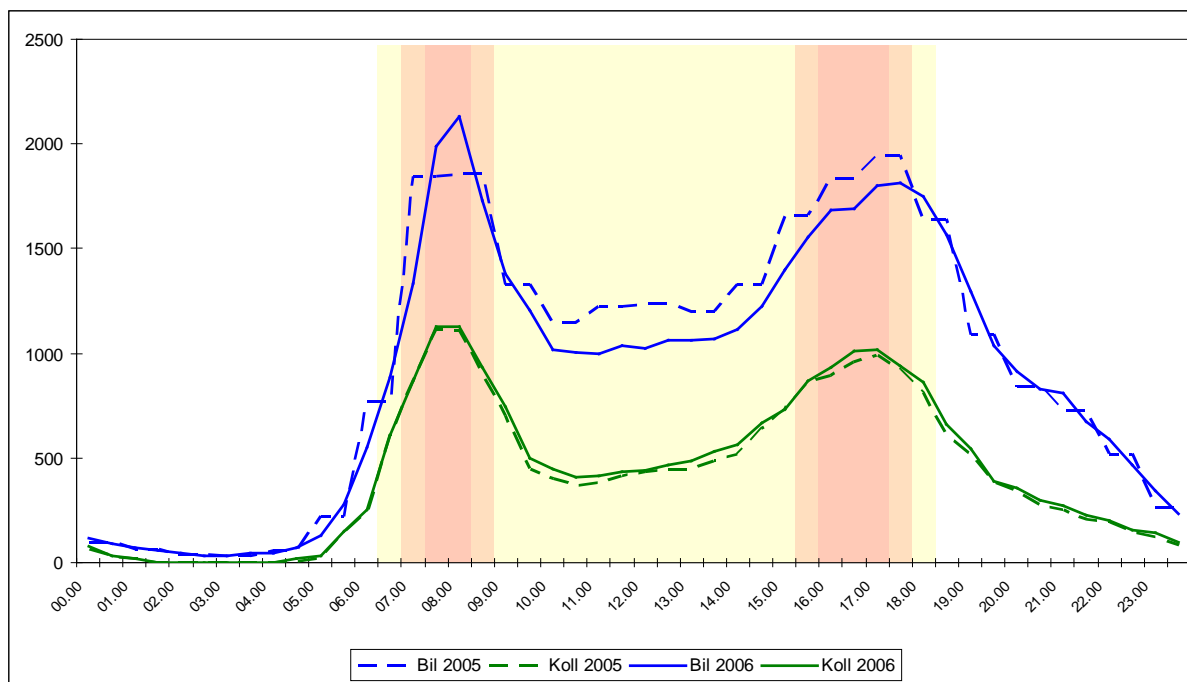
Figur 14. Resandet över Solnainfarterna

Minskningen av bilresor har procentuellt sett varit mindre på Stocksundstorp än på övriga infarter. Kollektivtrafikresorna har ökat, främst under eftermiddagen.



Figur 15. Resandet över Stocksundstorp

Minskningen av antalet bilresor över Lidingöbron är liten. Kollektivtrafikresorna uppvisar en marginell ökning.



Figur 16. Resandet över Lidingöbron

Sammanfattande analys och kommentarer

Enligt resvaneundersökningen minskade bilresorna till och från innerstaden med 67 000 från 325 000 till 258 000. Kollektivtrafikresorna ökade med 59 000 från 575 000 till 634 000. Ser man till hur säsongsvariationerna normalt ser ut så förändras den bild av förändringarna som resvaneundersökningarna ger endast mycket marginellt. Den stora skillnaden uppstår i stället om man direkt jämför nivåerna avseende resandet till och från innerstaden utifrån vad som redovisas i resvaneundersökningarna med siffrorna från trafikräkningarna över tullsnittet. Vad man då ska hålla i minnet är att vid trafikräkningarna registreras passager vilket betyder att resor som sker via innerstaden men som har start- och målpunkter utanför densamma ger upphov till två passager per resa. Enligt resvaneundersökningen 2004 var det 167 000 bilresor och strax över 100 000 kollektivresor som var av karaktären genomresor.

Biltrafikräkningarna visar att antalet bilresor över infarterna mellan våren 2005 och våren 2006 minskade med 18 procent, eller med 103 000. Från 585 000 per dygn till 482 000, se Tabell 8. Samtidigt ökade kollektivtrafikresorna över infarterna med 5 procent eller 33 000. Från 799 000 till 832 000 enligt SLs löpande räkningar, se Tabell 9. Detta avviker från vad som redovisades i SL:s sammanfattande rapport efter försöket. Till viss del förklaras skillnaden av hur tvärsparvägen på sträckan Liljeholmen – Alvik behandlas, men likväl kvarstår en skillnad på ca 10 000 resor mellan dataunderlagen. Totalt sett innebär det 71 000 färre resor över infarterna. Detta motsvarar ca 5 % av alla resor till och från innerstaden under ett dygn, se Tabell 10.

Tabell 8. Antal och förändring av bilresor över infarterna 2005 och 2006 enligt trafikräkningarna

Infart	Bilresor 2005	Bilresor 2006	Förändring bilresor (antal)	Förändring bilresor (%)
Essinge söder	35060	25771	-9289	-26,5%
Essinge norr	17219	15202	-2016	-11,7%
Danviksbron	48660	36941	-11 719	-24,1%

Skansbroarna	128330	102020	-26 310	-20,5%
Liljeholmsbron	42673	31474	-11 199	-26,2%
Tranebergsbron	47471	37575	-9896	-20,8%
Solnainfarterna	160652	136389	-24 263	-15,1%
Stocksundstorp	59129	53068	-6061	-10,2%
Lidingöbron	45895	43280	-2615	-5,7%
SUMMA	585090	481721	-103 369	-17,7%

Tabell 9. Antal och förändring av kollektivtrafikresor över infarterna 2005 och 2006 enligt trafikräkningarna

Infart	Kollektivtrafikresor 2005	Kollektivtrafikresor 2006	Förändring kollektivtrafikresor (antal)	Förändring kollektivtrafikresor (%)
Essinge söder	-	-	-	-
Essinge norr	-	-	-	-
Danviksbron	64450	67550	3100	4,8%
Skansbroarna	177250	201650	24 400	13,8%
Liljeholmsbron	176250	175600	-650	-0,4%
Tranebergsbron	81700	80700	-1000	-1,2%
Solnainfarterna	205550	208850	3300	1,6%
Stocksundstorp	73900	76500	2600	3,5%
Lidingöbron	20100	21050	950	4,7%
SUMMA	799200	831900	32 700	4,1%

Tabell 10. Förändring av antal bil- och kollektivtrafikresor över infarterna mellan 2005 och 2006 enligt trafikräkningarna

Infart	Förändring totalt (antal)	Förändring totalt (%)
Essinge söder	-9289	-26,5%
Essinge norr	-2016	-11,7%
Danviksbron	-8619	-7,6%
Skansbroarna	-1910	-0,6%
Liljeholmsbron	-11 849	-5,4%
Tranebergsbron	-10 896	-8,4%
Solnainfarterna	-20 963	-5,7%
Stocksundstorp	-3461	-2,6%
Lidingöbron	-1665	-2,5%
SUMMA	-70 669	-5,1%

Flest antal resor har försvunnit på Solnainfarterna. Detta beror dels på att biltrafiken där var stor från början och dels på att kollektivtrafikresandet inte ökat i någon större utsträckning. Ett stort antal bilresor har även försvunnit över Skansbroarna, men där har kollektivtrafikresorna ökat i ännu högre grad. Det är tunnelbanan som har stått för den antalsmässigt största ökningen. Detta gör att antalet resor över Skansbroarna totalt sett inte har förändrats i nämnvärd utsträckning. Störst procentuell minskning av resor har skett vid Essingeledens avfarter söderifrån/respektive påfarter söderut. Även på Tranebergsbron var den procentuella minskningen stor. Minskningen i biltrafik är här i nivå med andra infarter, men samtidigt har kollektivtrafiken minskat.

Det är på infarterna söderifrån – Essingeleden söder, Danviksbron, Skansbroarna och Liljeholmsbron, som bilresorna har minskat mest. Det är också här som kollektivtrafikresorna har ökat mest. Totalt sett är minskningen av antalet resor som störst över de norra infarterna – Essinge norr, Tranebergsbron, Solnainfarterna, Stocksundstorp och Lidingöbron. Detta beror på att ökningen av kollektivtrafikresor i dessa fall varit förhållandevis liten. Den totala minskningen av bil- och kollektivtrafikresor är norrifrån 5,5 % och söderifrån 4,7 %. Bilreseande-

larna över infarterna för bilresor med mål i innerstaden varierar därmed mellan 33 och 37 procent för de södra infarterna att jämföra med mellan 36 och 47 procent för de norra.

Utifrån detta kan man konstatera att för kollektivtrafiken ger resvaneundersökningarna och räkningarna någorlunda samstämmiga resultat av resandet och dess förändringar. För biltrafiken kompliceras bilden av att resvaneundersökningarna avser individförflyttningar medan räkningarna även inkluderar resor kopplade till näringslivets transporter, vilket är relativt omfattande. Till detta kommer dels att resorna mellan regionhalvorna, exklusive innerstaden, kan ske antingen genom densamma eller via Essingeleden, dels att vissa lokala resor inom respektive regionhalva och med start- och målpunkt utanför innerstaden ändå kan ske via innerstaden. Resor mellan Lidingö och andra delar av den norra regionhalvan är ett exempel där det är nödvändigt att resa via innerstaden, men det finns fler exempel där det innebär en ökad genhet och en snabbare förflyttning att resa via innerstaden. Att denna typ av resor sannolikt minskat liksom att resandet på Essingeleden ökat torde stå klart men dess sammanlagda omfattning är inte känd.

Sammantaget pekar analysen på att resandeförändringarna, både för bil- och kollektivtrafiken, alltså ligger något i underkant mot vad som redovisades i direkt anslutning till försöket. Skillnaderna är dock inte stora. Vad resultaten från resvaneundersökningarna och trafikräkningarna tillsammans indikerar är annars att medan bilresebortfallet till och från innerstaden i stort ersatts av ett kollektivresande så har genomresandet i dess olika former minskat. Sett över dygnets olika trafikperioder så har biltrafiken minskat med ca 20 procent under hög- och mellantrafikperioderna och ungefär hälften så mycket under lågtrafiktid. Kollektivresandet uppvisar ett mer varierat förändringsmönster med ökning på ca 15 procent under morgonens låg- och högtrafikperiod medan ökningarna övrig tid bara uppgår till 2-3 procent, lågtrafik kväll undantagen där också kollektivtrafikresandet minskar, om än marginellt.

Att den största överströmningen skett under morgonens högtrafikperiod visar att det främst är arbetsresandet som påverkats. Eftermiddagens högtrafikperiod innehåller många fler ärendetyper och förändringarna blir därför inte heller lika entydiga. Att kollektivresandet inte ökar nämnvärt under denna period beror sannolikt på att andra ärendekategorier inte fått något egentligt tillskott från bilsidan under mellantrafikperioden, där alltså kollektivresandet varit i stort sett oförändrat gentemot hur det såg ut innan försöket. Det är alltså under morgonens högtrafikperiod, som är den toppigaste av de två högtrafikperioderna och där kollektivtrafikkapaciteten är som mest ansträngd, som de största förändringarna skett.

Bilagor

I följande tre bilagor redovisas i tur och ordning

- Andel resor per ärende och färdstätt i RVU 2004 och 2006
- Antal kollektivresande över avgiftsnittet per infart, riktning och tidsperiod våren 2005 respektive 2006
- Antal bil- respektive kollektivresande över avgiftsnittet per riktning och tidsperiod våren 2005 respektive 2006

Bilaga 1. Andel resor per ärende och färdstätt RVU 2004 och 2006

delresor en vardag per ärende och färdstätt
(%-fördelning)

MAK-RVU									
färdstätt	ärende					övrigt till bost.	summa arb/skola/tjänste	summa alla övrigt ärenden	summa samtliga ärenden
	bostadsanknutna		tjänste	inköp service	besök rekreation				
	arbete	skola							
bil förare	12,8		5,2	8,9	6,1	7,0	17,9	22,0	39,9
bil passagerare	1,5		0,6	2,0	2,3	0,5	2,1	4,8	6,9
bil totalt	14,3		5,8	10,8	8,4	7,5	20,1	26,8	46,8
kollektivt	15,6		1,5	5,4	5,8	1,3	17,1	12,5	29,6
cykel	3,0		0,2	1,1	1,0	0,6	3,2	2,7	5,9
gång	4,0		0,5	5,6	3,1	2,2	4,6	10,8	15,4
övrigt	0,7		0,5	0,3	0,6	0,1	1,2	1,0	2,2
summa	37,6		8,5	23,2	19,0	11,7	46,1	53,9	100,0

Figur 17. Delresor en vardag per ärende och färdstätt, RVU 2004

delresor en vardag per ärende och färdstätt
(%-fördelning)

MAK-RVU 2006									
färdstätt	ärende					övrigt till bost.	summa arb/skola/tjänste	summa alla övrigt ärenden	summa samtliga ärenden
	bostadsanknutna		tjänste	inköp service	besök rekreation				
	arbete	skola							
bil förare	12,7		4,3	8,5	5,6	6,9	17,0	20,9	37,9
bil passagerare	1,7		0,6	2,0	2,2	0,5	2,2	4,7	7,0
bil totalt	14,4		4,8	10,5	7,8	7,4	19,2	25,7	44,9
kollektivt	19,5		1,8	6,4	6,3	1,5	21,3	14,1	35,3
cykel	0,7		0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,4	1,1
gång	5,4		0,6	5,5	3,2	2,4	6,0	11,1	17,1
övrigt	0,4		0,5	0,2	0,4	0,0	0,9	0,6	1,6
summa	40,4		7,8	22,7	17,8	11,3	48,1	51,9	100,0

Figur 18. Delresor en vardag per ärende och färdstätt, RVU 2006

Bilaga 2. Antal kollektivtrafikresande över avgiftsnittet

	Danviksbron					
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	183,3	225,0	25,0	41,7	158,3	183,3
0030-0100	75,0	133,3	0,0	16,7	75,0	116,7
0100-0130	50,0	91,7	0,0	8,3	50,0	83,3
0130-0200	25,0	41,7	0,0	0,0	25,0	41,7
0200-0230	25,0	33,3	0,0	0,0	25,0	33,3
0230-0300	25,0	25,0	0,0	0,0	25,0	25,0
0300-0330	25,0	25,0	0,0	0,0	25,0	25,0
0330-0400	25,0	25,0	8,3	8,3	16,7	16,7
0400-0430	25,0	25,0	16,7	16,7	8,3	8,3
0430-0500	91,7	116,7	75,0	100,0	16,7	16,7
0500-0530	158,3	208,3	125,0	175,0	33,3	33,3
0530-0600	541,7	608,3	416,7	475,0	125,0	133,3
0600-0630	858,3	916,7	658,3	700,0	200,0	216,7
0630-0700	1983,3	2108,3	1500,0	1600,0	483,3	508,3
0700-0730	2791,7	2991,7	2100,0	2275,0	691,7	716,7
0730-0800	3775,0	4050,0	2775,0	3033,3	1000,0	1016,7
0800-0830	3950,0	4225,0	2850,0	3116,7	1100,0	1108,3
0830-0900	3250,0	3533,3	2266,7	2533,3	983,3	1000,0
0900-0930	2375,0	2666,7	1608,3	1866,7	766,7	800,0
0930-1000	1341,7	1550,0	833,3	1016,7	508,3	533,3
1000-1030	1183,3	1300,0	716,7	833,3	466,7	466,7
1030-1100	1033,3	1058,3	600,0	633,3	433,3	425,0
1100-1130	1041,7	1066,7	600,0	616,7	441,7	450,0
1130-1200	1108,3	1133,3	608,3	608,3	500,0	525,0
1200-1230	1166,7	1191,7	616,7	616,7	550,0	575,0
1230-1300	1225,0	1241,7	616,7	616,7	608,3	625,0
1300-1330	1225,0	1233,3	608,3	608,3	616,7	625,0
1330-1400	1416,7	1400,0	700,0	691,7	716,7	708,3
1400-1430	1608,3	1575,0	800,0	783,3	808,3	791,7
1430-1500	1983,3	1958,3	900,0	883,3	1083,3	1075,0
1500-1530	2166,7	2166,7	900,0	891,7	1266,7	1275,0
1530-1600	2650,0	2583,3	1000,0	908,3	1650,0	1675,0
1600-1630	2950,0	2791,7	1100,0	916,7	1850,0	1875,0
1630-1700	3300,0	3208,3	1125,0	925,0	2175,0	2283,3
1700-1730	3350,0	3416,7	1050,0	925,0	2300,0	2491,7
1730-1800	2966,7	3216,7	833,3	808,3	2133,3	2408,3
1800-1830	2533,3	2808,3	691,7	691,7	1841,7	2116,7
1830-1900	1841,7	2050,0	500,0	516,7	1341,7	1533,3
1900-1930	1583,3	1700,0	450,0	458,3	1133,3	1241,7
1930-2000	1200,0	1241,7	375,0	391,7	825,0	850,0
2000-2030	1075,0	1133,3	350,0	383,3	725,0	750,0
2030-2100	900,0	966,7	308,3	350,0	591,7	616,7
2100-2130	850,0	908,3	291,7	325,0	558,3	583,3
2130-2200	716,7	758,3	241,7	258,3	475,0	500,0
2200-2230	633,3	666,7	208,3	216,7	425,0	450,0
2230-2300	483,3	491,7	141,7	141,7	341,7	350,0
2300-2330	416,7	408,3	108,3	108,3	308,3	300,0
2330-2400	266,7	275,0	50,0	58,3	216,7	216,7

	Skansbroarna					
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	400,0	416,7	83,3	91,7	316,7	325,0
0030-0100	50,0	58,3	8,3	8,3	41,7	50,0
0100-0130	75,0	91,7	16,7	16,7	58,3	75,0
0130-0200	100,0	108,3	25,0	25,0	75,0	83,3
0200-0230	100,0	91,7	25,0	25,0	75,0	66,7
0230-0300	91,7	83,3	25,0	25,0	66,7	58,3
0300-0330	83,3	91,7	25,0	25,0	58,3	66,7
0330-0400	66,7	83,3	25,0	25,0	41,7	58,3
0400-0430	58,3	66,7	25,0	25,0	33,3	41,7
0430-0500	116,7	83,3	83,3	58,3	33,3	25,0
0500-0530	183,3	116,7	141,7	91,7	41,7	25,0
0530-0600	1283,3	1450,0	1033,3	1208,3	250,0	241,7
0600-0630	2316,7	2750,0	1866,7	2291,7	450,0	458,3
0630-0700	4933,3	6150,0	3800,0	5000,0	1133,3	1150,0
0700-0730	6516,7	8250,0	4900,0	6625,0	1616,7	1625,0
0730-0800	8258,3	10350,0	6150,0	8083,3	2108,3	2266,7
0800-0830	8416,7	10350,0	6300,0	7916,7	2116,7	2433,3
0830-0900	7400,0	8625,0	5525,0	6391,7	1875,0	2233,3
0900-0930	6225,0	6900,0	4600,0	5033,3	1625,0	1866,7
0930-1000	4300,0	4550,0	3025,0	3191,7	1275,0	1358,3
1000-1030	3550,0	3925,0	2375,0	2708,3	1175,0	1216,7
1030-1100	3075,0	3466,7	1833,3	2258,3	1241,7	1208,3
1100-1130	3350,0	3633,3	1941,7	2291,7	1408,3	1341,7
1130-1200	3933,3	3975,0	2208,3	2316,7	1725,0	1658,3
1200-1230	4241,7	4150,0	2366,7	2308,3	1875,0	1841,7
1230-1300	4266,7	4316,7	2258,3	2208,3	2008,3	2108,3
1300-1330	3983,3	4308,3	1991,7	2116,7	1991,7	2191,7
1330-1400	4041,7	4575,0	1833,3	2108,3	2208,3	2466,7
1400-1430	4383,3	4850,0	1941,7	2191,7	2441,7	2658,3
1430-1500	5458,3	6033,3	2225,0	2491,7	3233,3	3541,7
1500-1530	6191,7	6941,7	2400,0	2708,3	3791,7	4233,3
1530-1600	7766,7	8466,7	2783,3	3100,0	4983,3	5366,7
1600-1630	8608,3	9083,3	2991,7	3275,0	5616,7	5808,3
1630-1700	9183,3	10266,7	3100,0	3516,7	6083,3	6750,0
1700-1730	8916,7	10833,3	3000,0	3583,3	5916,7	7250,0
1730-1800	7775,0	9891,7	2433,3	3108,3	5341,7	6783,3
1800-1830	6900,0	8383,3	1966,7	2566,7	4933,3	5816,7
1830-1900	5358,3	6075,0	1325,0	1766,7	4033,3	4308,3
1900-1930	4691,7	5275,0	1150,0	1508,3	3541,7	3766,7
1930-2000	3541,7	4183,3	958,3	1158,3	2583,3	3025,0
2000-2030	3058,3	3891,7	941,7	1066,7	2116,7	2825,0
2030-2100	2666,7	3275,0	791,7	875,0	1875,0	2400,0
2100-2130	2758,3	2950,0	658,3	775,0	2100,0	2175,0
2130-2200	2533,3	2350,0	500,0	650,0	2033,3	1700,0
2200-2230	2216,7	2075,0	475,0	625,0	1741,7	1450,0
2230-2300	1650,0	1600,0	383,3	491,7	1266,7	1108,3
2300-2330	1400,0	1400,0	316,7	383,3	1083,3	1016,7
2330-2400	775,0	808,3	166,7	183,3	608,3	625,0

Liljeholmsbron						
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	475,0	341,7	208,3	116,7	266,7	225,0
0030-0100	33,3	75,0	25,0	58,3	8,3	16,7
0100-0130	41,7	75,0	25,0	41,7	16,7	33,3
0130-0200	41,7	58,3	16,7	16,7	25,0	41,7
0200-0230	33,3	41,7	8,3	8,3	25,0	33,3
0230-0300	33,3	25,0	0,0	0,0	33,3	25,0
0300-0330	41,7	25,0	0,0	0,0	41,7	25,0
0330-0400	33,3	33,3	0,0	8,3	33,3	25,0
0400-0430	16,7	41,7	0,0	16,7	16,7	25,0
0430-0500	58,3	108,3	41,7	66,7	16,7	41,7
0500-0530	116,7	166,7	83,3	108,3	33,3	58,3
0530-0600	1066,7	1400,0	716,7	1066,7	350,0	333,3
0600-0630	1958,3	2575,0	1308,3	1983,3	650,0	591,7
0630-0700	4308,3	5550,0	2800,0	4108,3	1508,3	1441,7
0700-0730	5766,7	7350,0	3700,0	5316,7	2066,7	2033,3
0730-0800	7633,3	9141,7	4766,7	6608,3	2866,7	2533,3
0800-0830	8041,7	9133,3	4933,3	6691,7	3108,3	2441,7
0830-0900	6941,7	7708,3	4150,0	5600,0	2791,7	2108,3
0900-0930	5433,3	6291,7	3200,0	4425,0	2233,3	1866,7
0930-1000	3625,0	4341,7	2083,3	2833,3	1541,7	1508,3
1000-1030	3325,0	3808,3	1916,7	2416,7	1408,3	1391,7
1030-1100	3150,0	3233,3	1833,3	1916,7	1316,7	1316,7
1100-1130	3275,0	3191,7	1916,7	1833,3	1358,3	1358,3
1130-1200	3600,0	3516,7	2083,3	2000,0	1516,7	1516,7
1200-1230	3800,0	3883,3	2166,7	2250,0	1633,3	1633,3
1230-1300	4000,0	4166,7	2166,7	2333,3	1833,3	1833,3
1300-1330	4000,0	4083,3	2083,3	2166,7	1916,7	1916,7
1330-1400	4416,7	4083,3	2166,7	1916,7	2250,0	2166,7
1400-1430	4833,3	4166,7	2333,3	1833,3	2500,0	2333,3
1430-1500	5616,7	4958,3	2591,7	2091,7	3025,0	2866,7
1500-1530	5983,3	5666,7	2683,3	2433,3	3300,0	3233,3
1530-1600	7366,7	7175,0	3366,7	3041,7	4000,0	4133,3
1600-1630	8383,3	7975,0	3958,3	3308,3	4425,0	4666,7
1630-1700	9658,3	8950,0	4558,3	3583,3	5100,0	5366,7
1700-1730	9916,7	9125,0	4566,7	3591,7	5350,0	5533,3
1730-1800	8808,3	8158,3	3808,3	3075,0	5000,0	5083,3
1800-1830	7441,7	7016,7	3041,7	2550,0	4400,0	4466,7
1830-1900	5500,0	5158,3	2133,3	1758,3	3366,7	3400,0
1900-1930	4925,0	4441,7	1991,7	1491,7	2933,3	2950,0
1930-2000	4041,7	3425,0	1725,0	1091,7	2316,7	2333,3
2000-2030	3733,3	3125,0	1600,0	958,3	2133,3	2166,7
2030-2100	3141,7	2600,0	1308,3	716,7	1833,3	1883,3
2100-2130	2858,3	2375,0	1141,7	608,3	1716,7	1766,7
2130-2200	2366,7	1966,7	908,3	466,7	1458,3	1500,0
2200-2230	2158,3	1783,3	841,7	433,3	1316,7	1350,0
2230-2300	1758,3	1358,3	708,3	333,3	1050,0	1025,0
2300-2330	1566,7	1116,7	641,7	266,7	925,0	850,0
2330-2400	925,0	608,3	391,7	158,3	533,3	450,0

Timme	Tranebergsbron					
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	183,3	141,7	33,3	16,7	150,0	125,0
0030-0100	8,3	8,3	8,3	8,3	0,0	0,0
0100-0130	16,7	16,7	16,7	16,7	0,0	0,0
0130-0200	25,0	25,0	16,7	16,7	8,3	8,3
0200-0230	25,0	25,0	8,3	8,3	16,7	16,7
0230-0300	25,0	16,7	0,0	0,0	25,0	16,7
0300-0330	25,0	8,3	0,0	0,0	25,0	8,3
0330-0400	16,7	0,0	0,0	0,0	16,7	0,0
0400-0430	8,3	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0
0430-0500	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0500-0530	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0530-0600	383,3	366,7	250,0	250,0	133,3	116,7
0600-0630	766,7	733,3	500,0	500,0	266,7	233,3
0630-0700	1933,3	2066,7	1166,7	1416,7	766,7	650,0
0700-0730	2716,7	3033,3	1583,3	2083,3	1133,3	950,0
0730-0800	3333,3	4583,3	2083,3	3250,0	1250,0	1333,3
0800-0830	3166,7	5166,7	2166,7	3750,0	1000,0	1416,7
0830-0900	2583,3	4583,3	1833,3	3333,3	750,0	1250,0
0900-0930	2166,7	3416,7	1416,7	2416,7	750,0	1000,0
0930-1000	1583,3	2050,0	916,7	1416,7	666,7	633,3
1000-1030	1416,7	1850,0	833,3	1333,3	583,3	516,7
1030-1100	1233,3	1600,0	750,0	1166,7	483,3	433,3
1100-1130	1216,7	1550,0	750,0	1083,3	466,7	466,7
1130-1200	1383,3	1583,3	750,0	1000,0	633,3	583,3
1200-1230	1566,7	1666,7	750,0	1000,0	816,7	666,7
1230-1300	1750,0	1666,7	750,0	916,7	1000,0	750,0
1300-1330	1750,0	1583,3	750,0	833,3	1000,0	750,0
1330-1400	1833,3	1750,0	833,3	833,3	1000,0	916,7
1400-1430	1916,7	2000,0	916,7	916,7	1000,0	1083,3
1430-1500	2416,7	2416,7	1083,3	1083,3	1333,3	1333,3
1500-1530	2833,3	2583,3	1166,7	1166,7	1666,7	1416,7
1530-1600	3666,7	3083,3	1333,3	1250,0	2333,3	1833,3
1600-1630	4083,3	3416,7	1416,7	1250,0	2666,7	2166,7
1630-1700	4750,0	4000,0	1583,3	1166,7	3166,7	2833,3
1700-1730	5000,0	4250,0	1666,7	1083,3	3333,3	3166,7
1730-1800	4666,7	3750,0	1583,3	916,7	3083,3	2833,3
1800-1830	4083,3	3000,0	1416,7	833,3	2666,7	2166,7
1830-1900	3083,3	2058,3	1083,3	641,7	2000,0	1416,7
1900-1930	2666,7	1866,7	916,7	533,3	1750,0	1333,3
1930-2000	2083,3	1633,3	666,7	383,3	1416,7	1250,0
2000-2030	1916,7	1591,7	583,3	341,7	1333,3	1250,0
2030-2100	1666,7	1366,7	500,0	283,3	1166,7	1083,3
2100-2130	1583,3	1183,3	500,0	266,7	1083,3	916,7
2130-2200	1291,7	883,3	375,0	216,7	916,7	666,7
2200-2230	1083,3	766,7	250,0	183,3	833,3	583,3
2230-2300	766,7	575,0	116,7	116,7	650,0	458,3
2300-2330	658,3	500,0	108,3	83,3	550,0	416,7
2330-2400	366,7	283,3	66,7	33,3	300,0	250,0

Solnainfarterna						
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	450,0	425,0	175,0	116,7	275,0	308,3
0030-0100	91,7	108,3	25,0	25,0	66,7	83,3
0100-0130	83,3	91,7	25,0	25,0	58,3	66,7
0130-0200	75,0	75,0	25,0	25,0	50,0	50,0
0200-0230	75,0	75,0	25,0	25,0	50,0	50,0
0230-0300	66,7	75,0	16,7	25,0	50,0	50,0
0300-0330	58,3	75,0	8,3	25,0	50,0	50,0
0330-0400	50,0	66,7	8,3	25,0	41,7	41,7
0400-0430	50,0	58,3	16,7	25,0	33,3	33,3
0430-0500	166,7	166,7	100,0	83,3	66,7	83,3
0500-0530	283,3	283,3	175,0	141,7	108,3	141,7
0530-0600	1433,3	1575,0	850,0	983,3	583,3	591,7
0600-0630	2466,7	2750,0	1450,0	1766,7	1016,7	983,3
0630-0700	5800,0	6450,0	3416,7	4033,3	2383,3	2416,7
0700-0730	8100,0	8975,0	4783,3	5516,7	3316,7	3458,3
0730-0800	10808,3	11750,0	6225,0	7166,7	4583,3	4583,3
0800-0830	11216,7	12000,0	6300,0	7333,3	4916,7	4666,7
0830-0900	9700,0	9983,3	5400,0	6100,0	4300,0	3883,3
0900-0930	7775,0	7716,7	4425,0	4700,0	3350,0	3016,7
0930-1000	5066,7	4816,7	2975,0	2916,7	2091,7	1900,0
1000-1030	4283,3	4183,3	2500,0	2533,3	1783,3	1650,0
1030-1100	3725,0	3816,7	2050,0	2350,0	1675,0	1466,7
1100-1130	3950,0	4083,3	2075,0	2550,0	1875,0	1533,3
1130-1200	4350,0	4525,0	2233,3	2658,3	2116,7	1866,7
1200-1230	4525,0	4700,0	2366,7	2566,7	2158,3	2133,3
1230-1300	4516,7	4633,3	2350,0	2333,3	2166,7	2300,0
1300-1330	4333,3	4391,7	2200,0	2191,7	2133,3	2200,0
1330-1400	4583,3	4441,7	2191,7	2225,0	2391,7	2216,7
1400-1430	5016,7	4733,3	2333,3	2400,0	2683,3	2333,3
1430-1500	6041,7	5791,7	2816,7	2883,3	3225,0	2908,3
1500-1530	6633,3	6558,3	3158,3	3191,7	3475,0	3366,7
1530-1600	8100,0	8541,7	3916,7	4000,0	4183,3	4541,7
1600-1630	8975,0	9758,3	4333,3	4500,0	4641,7	5258,3
1630-1700	10191,7	10983,3	5000,0	4916,7	5191,7	6066,7
1700-1730	10533,3	10991,7	5250,0	4833,3	5283,3	6158,3
1730-1800	9558,3	9533,3	4650,0	4083,3	4908,3	5450,0
1800-1830	8241,7	8066,7	3800,0	3416,7	4441,7	4650,0
1830-1900	6225,0	5800,0	2616,7	2350,0	3608,3	3450,0
1900-1930	5525,0	5000,0	2283,3	1950,0	3241,7	3050,0
1930-2000	4266,7	3891,7	1741,7	1408,3	2525,0	2483,3
2000-2030	3708,3	3583,3	1533,3	1266,7	2175,0	2316,7
2030-2100	3041,7	3016,7	1258,3	1033,3	1783,3	1983,3
2100-2130	2933,3	2758,3	1191,7	941,7	1741,7	1816,7
2130-2200	2500,0	2216,7	1016,7	733,3	1483,3	1483,3
2200-2230	2175,0	1933,3	908,3	616,7	1266,7	1316,7
2230-2300	1616,7	1441,7	691,7	433,3	925,0	1008,3
2300-2330	1383,3	1233,3	583,3	366,7	800,0	866,7
2330-2400	800,0	725,0	325,0	208,3	475,0	516,7

Stocksundstorp						
	Totalt		In		Ut	
	v -05	v-06	v -05	v-06	v -05	v-06
0000-0030	133,3	166,7	33,3	41,7	100,0	125,0
0030-0100	25,0	58,3	0,0	16,7	25,0	41,7
0100-0130	25,0	41,7	0,0	8,3	25,0	33,3
0130-0200	16,7	16,7	0,0	0,0	16,7	16,7
0200-0230	8,3	8,3	0,0	0,0	8,3	8,3
0230-0300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0300-0330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0330-0400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0400-0430	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0430-0500	41,7	50,0	25,0	33,3	16,7	16,7
0500-0530	83,3	100,0	50,0	66,7	33,3	33,3
0530-0600	483,3	525,0	291,7	375,0	191,7	150,0
0600-0630	841,7	900,0	508,3	650,0	333,3	250,0
0630-0700	2466,7	2458,3	1716,7	1866,7	750,0	591,7
0700-0730	3733,3	3641,7	2708,3	2808,3	1025,0	833,3
0730-0800	4883,3	4766,7	3691,7	3800,0	1191,7	966,7
0800-0830	4766,7	4708,3	3683,3	3850,0	1083,3	858,3
0830-0900	3733,3	3783,3	2875,0	3125,0	858,3	658,3
0900-0930	2816,7	2916,7	2075,0	2350,0	741,7	566,7
0930-1000	1733,3	1791,7	1150,0	1333,3	583,3	458,3
1000-1030	1566,7	1533,3	1025,0	1091,7	541,7	441,7
1030-1100	1375,0	1291,7	883,3	850,0	491,7	441,7
1100-1130	1350,0	1308,3	866,7	850,0	483,3	458,3
1130-1200	1400,0	1400,0	825,0	841,7	575,0	558,3
1200-1230	1475,0	1475,0	800,0	833,3	675,0	641,7
1230-1300	1666,7	1550,0	775,0	791,7	891,7	758,3
1300-1330	1783,3	1550,0	775,0	758,3	1008,3	791,7
1330-1400	1858,3	1583,3	775,0	733,3	1083,3	850,0
1400-1430	1816,7	1616,7	775,0	741,7	1041,7	875,0
1430-1500	1858,3	1975,0	783,3	850,0	1075,0	1125,0
1500-1530	1941,7	2300,0	791,7	950,0	1150,0	1350,0
1530-1600	2516,7	3041,7	1000,0	1250,0	1516,7	1791,7
1600-1630	3008,3	3458,3	1200,0	1450,0	1808,3	2008,3
1630-1700	3808,3	4033,3	1458,3	1550,0	2350,0	2483,3
1700-1730	4116,7	4191,7	1516,7	1450,0	2600,0	2741,7
1730-1800	3666,7	3733,3	1291,7	1150,0	2375,0	2583,3
1800-1830	2908,3	3116,7	1008,3	950,0	1900,0	2166,7
1830-1900	1858,3	2175,0	625,0	708,3	1233,3	1466,7
1900-1930	1566,7	1850,0	525,0	666,7	1041,7	1183,3
1930-2000	1175,0	1358,3	391,7	525,0	783,3	833,3
2000-2030	1075,0	1191,7	358,3	425,0	716,7	766,7
2030-2100	925,0	1008,3	300,0	308,3	625,0	700,0
2100-2130	875,0	991,7	275,0	291,7	600,0	700,0
2130-2200	733,3	858,3	233,3	250,0	500,0	608,3
2200-2230	641,7	741,7	216,7	225,0	425,0	516,7
2230-2300	483,3	533,3	166,7	158,3	316,7	375,0
2300-2330	416,7	441,7	133,3	116,7	283,3	325,0
2330-2400	241,7	258,3	66,7	58,3	175,0	200,0

	Lidingöbron		In		Ut	
	Totalt		v -05	v-06	v -05	v-06
	v -05	v-06				
0000-0030	66,7	75,0	8,3	8,3	58,3	66,7
0030-0100	33,3	33,3	0,0	0,0	33,3	33,3
0100-0130	16,7	16,7	0,0	0,0	16,7	16,7
0130-0200	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0200-0230	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0230-0300	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0300-0330	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0330-0400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0400-0430	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0430-0500	8,3	16,7	8,3	8,3	0,0	8,3
0500-0530	16,7	33,3	16,7	16,7	0,0	16,7
0530-0600	133,3	150,0	91,7	91,7	41,7	58,3
0600-0630	241,7	250,0	158,3	158,3	83,3	91,7
0630-0700	608,3	608,3	416,7	400,0	191,7	208,3
0700-0730	866,7	866,7	608,3	575,0	258,3	291,7
0730-0800	1116,7	1125,0	775,0	750,0	341,7	375,0
0800-0830	1108,3	1125,0	750,0	750,0	358,3	375,0
0830-0900	900,0	933,3	591,7	616,7	308,3	316,7
0900-0930	700,0	741,7	458,3	483,3	241,7	258,3
0930-1000	450,0	500,0	291,7	316,7	158,3	183,3
1000-1030	400,0	450,0	258,3	283,3	141,7	166,7
1030-1100	366,7	408,3	225,0	250,0	141,7	158,3
1100-1130	383,3	416,7	225,0	250,0	158,3	166,7
1130-1200	416,7	433,3	233,3	250,0	183,3	183,3
1200-1230	433,3	441,7	241,7	250,0	191,7	191,7
1230-1300	450,0	466,7	241,7	250,0	208,3	216,7
1300-1330	450,0	483,3	233,3	250,0	216,7	233,3
1330-1400	483,3	533,3	241,7	258,3	241,7	275,0
1400-1430	516,7	566,7	258,3	266,7	258,3	300,0
1430-1500	641,7	666,7	300,0	300,0	341,7	366,7
1500-1530	733,3	733,3	325,0	325,0	408,3	408,3
1530-1600	858,3	866,7	366,7	366,7	491,7	500,0
1600-1630	891,7	933,3	383,3	383,3	508,3	550,0
1630-1700	958,3	1008,3	375,0	375,0	583,3	633,3
1700-1730	991,7	1016,7	350,0	350,0	641,7	666,7
1730-1800	916,7	941,7	283,3	291,7	633,3	650,0
1800-1830	808,3	858,3	241,7	258,3	566,7	600,0
1830-1900	608,3	658,3	175,0	191,7	433,3	466,7
1900-1930	516,7	541,7	150,0	158,3	366,7	383,3
1930-2000	383,3	391,7	108,3	116,7	275,0	275,0
2000-2030	341,7	358,3	91,7	108,3	250,0	250,0
2030-2100	275,0	300,0	75,0	91,7	200,0	208,3
2100-2130	250,0	275,0	75,0	83,3	175,0	191,7
2130-2200	208,3	225,0	66,7	66,7	141,7	158,3
2200-2230	191,7	200,0	58,3	58,3	133,3	141,7
2230-2300	150,0	158,3	41,7	41,7	108,3	116,7
2300-2330	125,0	141,7	33,3	33,3	91,7	108,3
2330-2400	83,3	100,0	16,7	16,7	66,7	83,3

Bilaga 3. Antal bil- och kollektivtrafikresande över avgiftssnittet

Totalt	Bil 2005	Koll 2005	Bil 2006	Koll 2006
0000-0030	1830	1892	1725	1792
0030-0100	1424	317	1423	475
0100-0130	1206	308	1216	425
0130-0200	1001	283	918	325
0200-0230	807	267	772	275
0230-0300	688	242	682	225
0300-0330	705	233	702	225
0330-0400	716	192	697	208
0400-0430	835	158	799	192
0430-0500	1143	483	1212	542
0500-0530	2101	842	1926	908
0530-0600	4662	5325	4283	6075
0600-0630	9355	9450	9276	10875
0630-0700	14941	22033	10919	25392
0700-0730	18913	30492	14020	35108
0730-0800	21283	39808	17443	45767
0800-0830	21028	40667	18212	46708
0830-0900	21073	34508	17382	39150
0900-0930	19076	27492	15667	30650
0930-1000	17484	18100	14184	19600
1000-1030	16013	15725	12226	17050
1030-1100	15940	13958	12241	14875
1100-1130	16074	14567	12209	15250
1130-1200	16582	16192	12601	16567
1200-1230	17031	17208	12738	17508
1230-1300	17485	17875	13525	18042
1300-1330	17074	17525	12912	17633
1330-1400	17326	18633	13393	18367
1400-1430	17358	20092	13487	19508
1430-1500	18603	24017	14705	23800
1500-1530	19826	26483	16068	26950
1530-1600	21770	32925	17790	33758
1600-1630	22971	36900	18123	37417
1630-1700	23207	41850	17893	42450
1700-1730	23194	42825	18218	43825
1730-1800	21564	38358	17064	39225
1800-1830	19658	32917	15336	33250
1830-1900	16916	24475	16412	23975
1900-1930	13745	21475	13151	20675
1930-2000	12038	16692	11197	16125
2000-2030	10756	14908	10198	14875
2030-2100	10479	12617	9759	12533
2100-2130	9865	12108	9563	11442
2130-2200	8542	10350	7956	9258
2200-2230	7302	9100	6767	8167
2230-2300	6083	6908	5394	6158
2300-2330	4321	5967	4289	5242
2330-2400	3094	3458	3050	3058

In	Bil 2005	Koll 2005	Bil 2006	Koll 2006
0000-0030	940	567	871	433
0030-0100	742	67	734	133
0100-0130	628	83	599	117
0130-0200	509	83	445	83
0200-0230	406	67	374	67
0230-0300	341	42	345	50
0300-0330	361	33	332	50
0330-0400	342	42	324	67
0400-0430	408	58	384	83
0430-0500	520	333	538	350
0500-0530	959	592	876	600
0530-0600	2205	3650	2077	4450
0600-0630	4623	6450	4556	8050
0630-0700	7840	14817	5406	18425
0700-0730	10318	20383	6911	25200
0730-0800	11508	26467	8645	32692
0800-0830	11169	26983	9064	33408
0830-0900	11054	22642	8480	27700
0900-0930	9750	17783	7716	21275
0930-1000	9197	11275	7117	13025
1000-1030	8279	9625	6091	11200
1030-1100	8194	8175	6149	9425
1100-1130	8260	8375	6058	9475
1130-1200	8571	8942	6206	9675
1200-1230	8693	9308	6274	9825
1230-1300	8808	9158	6725	9450
1300-1330	8713	8642	6398	8925
1330-1400	8859	8742	6649	8767
1400-1430	8752	9358	6661	9133
1430-1500	9437	10700	7248	10583
1500-1530	9841	11425	7746	11667
1530-1600	10883	13767	8544	13917
1600-1630	11332	15383	8646	15083
1630-1700	11536	17200	8742	16033
1700-1730	11367	17400	8991	15817
1730-1800	10674	14883	8495	13433
1800-1830	9944	12167	7675	11267
1830-1900	8599	8458	8272	7933
1900-1930	6970	7467	6502	6767
1930-2000	6067	5967	5500	5075
2000-2030	5579	5458	5067	4550
2030-2100	5369	4542	4867	3658
2100-2130	5000	4133	4527	3292
2130-2200	4295	3342	3831	2642
2200-2230	3692	2958	3216	2358
2230-2300	3147	2250	2517	1717
2300-2330	2235	1925	1947	1358
2330-2400	1553	1083	1456	717

Ut	Bil 2005	Koll 2005	Bil 2006	Koll 2006
0000-0030	890	1325	855	1358
0030-0100	682	250	689	342
0100-0130	578	225	618	308
0130-0200	491	200	473	242
0200-0230	401	200	398	208
0230-0300	347	200	337	175
0300-0330	343	200	370	175
0330-0400	373	150	374	142
0400-0430	427	100	416	108
0430-0500	623	150	674	192
0500-0530	1143	250	1050	308
0530-0600	2458	1675	2206	1625
0600-0630	4732	3000	4720	2825
0630-0700	7101	7217	5513	6967
0700-0730	8594	10108	7110	9908
0730-0800	9775	13342	8798	13075
0800-0830	9859	13683	9148	13300
0830-0900	10019	11867	8902	11450
0900-0930	9326	9708	7951	9375
0930-1000	8287	6825	7068	6575
1000-1030	7735	6100	6135	5850
1030-1100	7746	5783	6092	5450
1100-1130	7814	6192	6151	5775
1130-1200	8010	7250	6395	6892
1200-1230	8339	7900	6464	7683
1230-1300	8676	8717	6800	8592
1300-1330	8361	8883	6514	8708
1330-1400	8467	9892	6744	9600
1400-1430	8606	10733	6826	10375
1430-1500	9166	13317	7457	13217
1500-1530	9985	15058	8323	15283
1530-1600	10886	19158	9246	19842
1600-1630	11639	21517	9477	22333
1630-1700	11670	24650	9151	26417
1700-1730	11826	25425	9227	28008
1730-1800	10890	23475	8569	25792
1800-1830	9714	20750	7661	21983
1830-1900	8317	16017	8140	16042
1900-1930	6775	14008	6649	13908
1930-2000	5972	10725	5697	11050
2000-2030	5177	9450	5132	10325
2030-2100	5110	8075	4892	8875
2100-2130	4865	7975	5036	8150
2130-2200	4247	7008	4124	6617
2200-2230	3610	6142	3552	5808
2230-2300	2937	4658	2877	4442
2300-2330	2086	4042	2342	3883
2330-2400	1541	2375	1593	2342