



UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



## RAPPORT

### Dubbdäcksförbud på Hornsgatan före- och efterstudie 2009-2010

2010-03-19

**Analys & Strategi**

# Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Dubbdäcksförbud på Hornsgatan: Före- och efterstudie 2009-2010

Redaktör: Lotta Schmidt

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: [info@wspgroup.se](mailto:info@wspgroup.se)

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)

# Förord

Beställare och kontaktperson för detta uppdrag har varit Johanna Salén vid Trafikkontoret Stockholms stad. Från WSP har Lotta Schmidt varit projektledare. Projektmedarbetare har varit Camilla Byström och Kia Hultin.

Stockholm i mars 2010

Fredrik Bergström  
Affärsområdeschef  
WSP Analys & Strategi



# Innehåll

SAMMANFATTNING .....	1
1 BAKGRUND OCH SYFTE .....	4
2 GENOMFÖRANDE OCH METOD .....	4
3 UNDERSÖKT MÅLGRUPP .....	5
4 RESULTAT.....	7
4.1 Inställning till dubbdäcksförbud.....	7
4.2 Val av vinterdäck denna och förra vintern.....	8
4.3 Val av vinterdäck I framtiden.....	8
4.4 Resfrekvens med bil på Hornsgatan .....	9
4.5 Vanligaste resan på Hornsgatan.....	10
4.6 Senaste resan till/från/via Hornsgatan .....	11
4.7 Förändrade resvanor - förare med dubbdäck.....	11
4.8 Regelefterlevnad – förare med dubbdäck .....	12
4.9 Kännedom om dubbdäck och förbudet .....	13
4.10 Nöjdhet med dubbfria vinterdäck .....	13
4.11 Faktorer som är viktiga vid val av vinterdäck.....	13
4.12 Faktorer som påverkar vid köp av vinterdäck.....	14
4.13 Attityder till vinterkörning och däckval .....	15
4.14 Vinterväghållningen .....	16
4.15 Upplevelse av trafiksäkerhet.....	16
4.16 Upplevelse och erfarenhet av olika väglag.....	17
4.17 Bakgrundsinformation om de medverkande.....	18
BILAGA 1 – DETALJERAD METODBESKRIVNING AV FÄLTARBETET	19



# Sammanfattning

Den undersökta målgruppen utgörs av privatbilister i Stockholms län som äger en personbil och som kört på Hornsgatan under hösten 2009. De medverkande rekryterades via nummerskrivning och telefonkontakt. Intresset för att medverka var stort. Bilisterna har besvarat två webbenkäter om dubbdäcksförbudet på Hornsgatan. Föremätningen besvarades av 639 personer och eftermätningen av 521 personer. De som medverkade i eftermätningen hade alla medverkat i föremätningen. Vintern 2009/2010 har varit en extremt snöig och kall vinter med mycket isbildning på gatorna i innerstaden. Detta har sannolikt haft stor inverkan på bilisternas upplevelser av trafiksituationen och i viss mån även påverkat bilisternas behov av dubbade vinterdäck.

## Val av vinterdäck

61 procent av de medverkande kör med dubbdäck denna vintersäsong, 2009-2010. Detta är dock en minskning sedan året innan då tre fjärdedelar körde med dubbade vinterdäck. Andelen som kör dubbfritt har ökat från 24 procent till 37 procent på ett år. Av dem som köpt nya vinterdäck nämns dubbdäcksförbudet på Hornsgatan och att man ville prova dubbfria vinterdäck, som de två främsta anledningarna till varför man köpt nya vinterdäck.

## Kännedom om förbudet

Majoriteten av de tillfrågade kände till förbudet hösten 2009. Man hade fått informationen genom nyhetsinslag såsom nyhetsartiklar, TV-inslag eller radio.

## Regelefterlevnad

Enbart två av fem förare, med dubbdäck, har låtit bli att köra på Hornsgatan efter 1 januari 2010. Fler än hälften av förarna uppger att de kört på Hornsgatan på rent trots.

## Minskat resande på Hornsgatan

En fjärdedel av de medverkande har inte åkt på Hornsgatan sedan dubbdäcksförbudet infördes. Dessa utgörs till huvuddelen av förare med dubbdäck.

Hösten 2009 använde tre fjärdedelar vanligtvis Hornsgatan för en utpräglad genomfartsresa. Effekten av dubbdäcksförbudet har blivit att dessa genomfartsresor minskat till mindre än hälften. De som slutat köra på Hornsgatan använder nästan samtliga dubbdäck.

## Ökat kollektivt resande bland förare med dubbdäck

Innan förbudet infördes trodde bilisterna att de i första hand skulle byta resväg och åka på andra gator på Södermalm och i andra hand att de skulle köra på

Hornsgatan med sina dubbdäck. I eftermätningen uppger bilisterna att de främst har bytt till andra gator på Södermalm. I andra hand har man istället valt att åka kollektivt eller cykla/gå. Detta är en mycket positiv förändring som ytterligare medverkar till förbättrad miljö.

### **Attityder till dubbdäcksförbud**

Cirka hälften är ganska eller mycket negativa till dubbdäcksförbudet på Hornsgatan. Störst är missnöjet bland dem som använder dubbdäck (65-70%). Missnöjet har generellt ökat något sedan föremätningen. Nästan 60 procent skulle vara negativa till ett dubbdäcksförbud på hela Södermalm eller hela innerstaden.

### **Ökat missnöje med vinterväghållningen denna vinter**

De förare som kört på Hornsgatan är betydligt mer missnöjda med vinterväghållningen i år jämfört med tidigare. Andelen missnöjda har ökat från drygt 20% till drygt 65%. Denna vinter har vinterväghållningen i Stockholms innerstad har varit mindre bra eller dålig enligt nästan 80%.

### **Dubbdäck upplevs som mest trafiksäkert**

Trafiksäkerheten är den överlägset viktigaste faktorn vid val av vinterdäck. De som uppger att trafiksäkerheten och framkomligheten är viktig är i hög grad negativa till dubbdäcksförbudet.

De som kört med dubbdäck denna och förra vintern är mer nöjda med sina vinterdäck, avseende trafiksäkerheten, än de som tidigare kört med dubbdäck och numera kör med dubbfria vinterdäck.

De som kört med dubbdäck denna vinter är nästan uteslutande nöjda med sina vinterdäck, ur trafiksäkerhetssynpunkt. 2 av 10, som kört dubbfritt, anser att vinterdäcken fungerat bra med avseende på trafiksäkerheten.

### **Fler dubbfria däck i framtiden**

På frågan om vad som krävs för att få bilister att byta från dubbdäck till dubbfria däck svarar 4 av 10 att de kan tänka sig att skaffa dubbfria däck när deras dubbdäck är utslitna.

### **De medverkande**

Huvuddelen av de medverkande bor i Stockholms kommun – ca 95 %. Nästan 4 av 10 bor på Södermalm inklusive Hornsgatan. Männen är i majoritet, enbart tre av tio är kvinnor.





# 1 Bakgrund och syfte

I Sverige krävs att alla motorfordon måste ha vinterdäck eller likvärdig utrustning under perioden 1 december–31 mars, under de dagar då det råder vinterväglag. Dubbdäck får användas på de allra flesta gator och vägar i Sverige under perioden 1 oktober–15 april. Övrig tid på året är dubbdäck förbjudet om det inte råder vinterväglag.

Från och med årsskiftet 2009-2010 är det, efter beslut i Stockholm stad, förbjudet att använda dubbdäck på Hornsgatan på Södermalm i Stockholm. Det är dock tillåtet att korsa Hornsgatan med dubbdäck. Förbudet gäller oavsett årstid och väglag. Syftet med förbudet är att minska partikelhalten ( $PM_{10}$ ) i luften till rimliga nivåer så att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Det pågår en diskussion om att eventuellt utvidga förbudet till fler av stadens gator framöver.

För att skapa underlag för beslut om framtida förbud är det viktigt att utvärdera vilka effekter dubbdäcksförbudet på Hornsgatan får, både på kort och på lång sikt. Trafikkontoret i Stockholms stad har därför gett WSP Analys & Strategi i uppdrag att studera om, och i så fall hur, bilister reagerar och påverkas av förbudet.

WSP Analys & Strategis uppdrag består i att kartlägga hur bilisternas körvanor, val av färdväg och färdstätt påverkats av förbudet. Dessutom ska bilisternas attityder till förbudet, syn på vinterväglag och val av vinterdäck studeras, både före och efter införandet av förbudet.

Denna studie, är en webbenkätstudie som vänder sig till bilisterna själva och utgör ett komplement till de regelmässiga observationer av andelen bilar med dubbdäck samt de mätningar av partiklar som Stockholm Stads miljöförvaltning regelbundet utför på Hornsgatan och andra gator i staden.

## 2 Genomförande och metod

Föreliggande rapport är resultatet av en studie av hur dubbdäcksförbudet på Hornsgatan påverkar bilisternas attityder och beteenden. Studien har utförts som en panelundersökning. Panelundersökningen innebär att samma personer medverkar och svarar på frågor vid två tillfällen, en föremätning och en eftermätning. I detta specifika fall utfördes föremätningen innan dubbdäcksförbudet införts och eftermätningen efter det att dubbdäcksförbudet har trätt i kraft.

Deltagarna i panelundersökningen är privatbilister som vid något tillfälle kört bil på Hornsgatan i mitten av november 2009, dvs innan dubbdäcksförbudet infördes.

Arbetet med att hitta deltagare till panelundersökningen inleddes med nummerskrivning av personbilar som körde på Hornsgatan som sedan namn- och nummersattes. Knappt en vecka efter nummerskrivningen kontaktades de privatbilister/ägare som registrerats och som, enligt bilregistret, körde en privatägd bil. Bilisterna kontaktades per telefon och tillfrågades, efter att intervjupersonalen säkerställt att ägaren var den som kört på Hornsgatan, om de kunde tänka sig att medverka i en webbenkätundersökning om det kommande dubbdäcksförbudet på Hornsgatan. Intresset för att medverka var mycket stort. 66 procent av de tillfrågade i målgruppen ville medverka.

Respondenterna blev informerade om att de skulle komma att kontaktas två gånger för att svara på frågor via webben. Inom en vecka fick de ett mail med en länk till webbenkäten. Totalt besvarade 639 personer webbenkäten vid föremätningen, vilket innebär en svarsfrekvens på 88%. Den höga svarsfrekvensen kan delvis bero på att personerna i målgruppen anmält sitt intresse för att medverka under telefonrekryteringen, men den visar också att det finns ett stort intresse för att uttrycka sina åsikter om dubbdäcksförbudet. Eftermätningen vände sig till de 639 personer som besvarade webbenkätfrågorna i föremätningen. Av dessa besvarade 521 personer efterenkäten. Vid föremätningen skickades två påminnelser och vid eftermätningen skickades tre påminnelser.

Föremätningen genomfördes i slutet av november och eftermätningen i månads-skiftet februari-mars 2010.

En detaljerad metodbeskrivning av fältarbetet återfinns som bilaga.

### **3 Undersökt målgrupp**

Vid nummerskrivningen noterades totalt 10 023 personbilar. Av dessa utgjordes 5 275 (53%) av privatägda bilar, 2 480 (25%) av leasingbilar och 1 376 (14%) av företagsägda bilar och yrkestrafik. 89 bilar (9%) var registrerade på personer skrivna på platser utanför Stockholms län.

Det beslutades att enbart kontakta bilister med privatägda bilar som var registrerade i Stockholms län, då dessa utgjorde den största andelen av de nummerskrivna bilarna samt att tidplanen inte tillät det arbete som skulle krävas för att söka upp förare av leasingbilar eller företagsägda bilar. Telefonnummersätt-

ningen resulterade i telefonnummer till 3 939 av 5 275 ägare till de privatägda bilarna.

Genom telefonkontakt rekryterades därefter 810 personer som var villiga att besvara webbenkätfrågor om dubbdäcksförbudet på Hornsgatan. De 810 personerna utgjorde 66 procent av dem som uppfyllde kriterierna, att köra bil och ha en e-postadress. Samtliga fick uppge sin e-postadress för att få enkäten skickad till sig.

Av de 810 e-postadresserna var det 724 som fungerade. Anledningarna till att de inte fungerade var t ex, att personen uppgett fel e-post eller att det blivit fel i noteringen av e-postadressen i telefonrekryteringen.

Den undersökta målgruppen utgörs alltså av privatbilister i Stockholms län som har en fungerande e-postadress och som uppvisat intresse för att delta i en undersökning av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan.

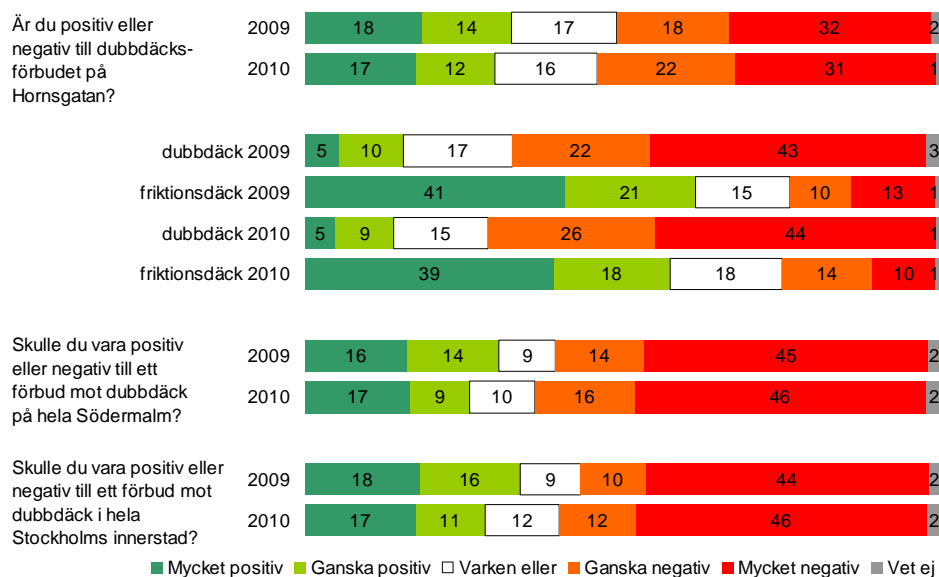
## 4 Resultat

Resultaten i denna rapport baserar sig på svar från privatpersoner som kör en privat ägd personbil, dvs inte tjänstbilsresenärer eller yrkesförare.

### 4.1 Inställning till dubbdäcksförbud

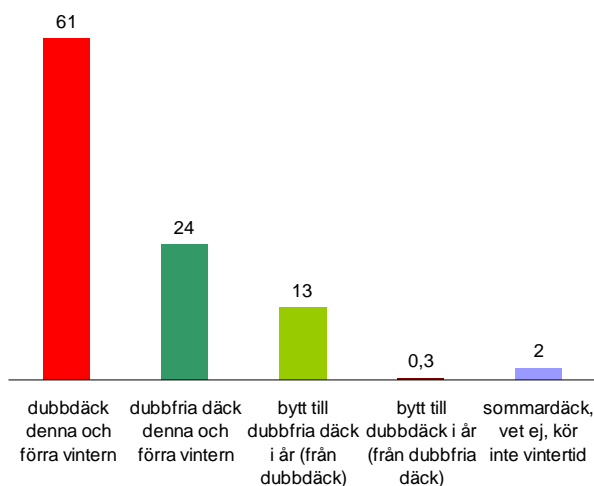
De som kör med dubbdäck är mer negativa till dubbdäcksförbudet än de som kör med friktionsdäck, 65-70 procent jämfört med 23-24 procent.

Motståndet mot dubbdäcksförbud har generallt ökat något sedan föremätningen. Detta har sannolikt sin förklaring i årets besvärliga och ihållande vinterväglag.



## 4.2 Val av vinterdäck denna och förra vintern

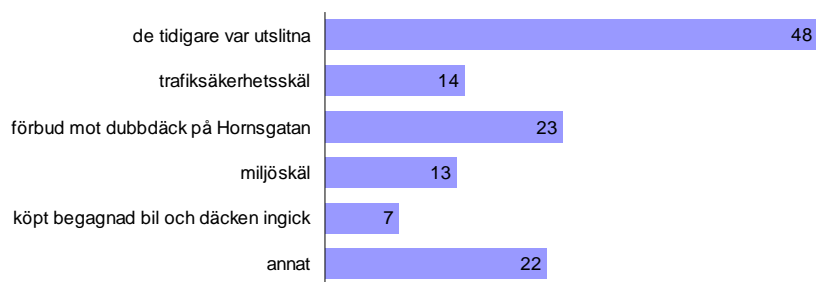
Typ av vinterdäck man körde med förra vintern 2008/2009 och som man kör eller kommer att köra med denna vinter 2009/2010



Dubbdäck är den vanligaste typen av vinterdäck som respondenterna använder. 61 procent kör med dubbdäck denna vintersäsong; 2009-2010. Detta är dock en minskning sedan året innan då 74 procent körde med dubbade vinterdäck. Andelen som kör dubbfritt har ökat från 24 procent till 37 procent på ett år.

De som skaffat nya vinterdäck sedan förra vintersäsongen 2008/2009, uppger att huvudanledningen var att däcken var utslitna. Ett flertal nämner dubbdäcksförbudet på Hornsgatan som anledning, eller att de ville prova dubbfria vinterdäck.

Varför bytte du vinterdäck? (flera alternativ är möjliga)

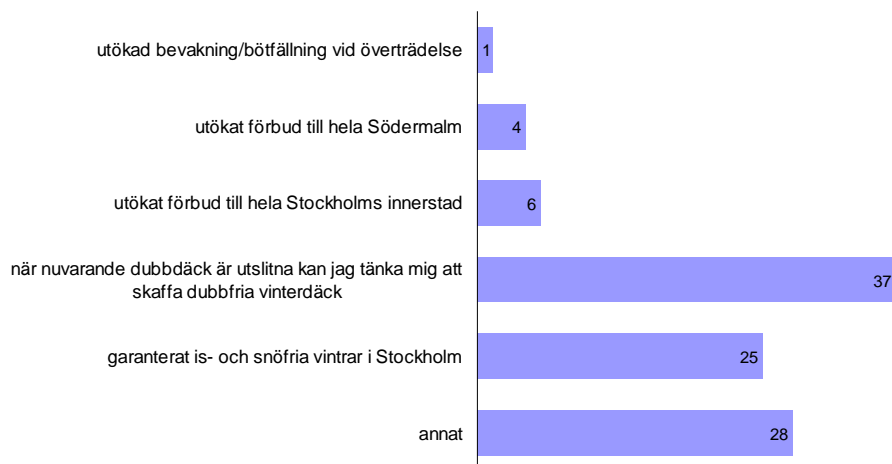


## 4.3 Val av vinterdäck i framtiden

Förare med dubbdäck tillfrågades om vad som skulle krävas för att de skall skaffa och börja köra med dubbfria vinterdäck. 37 procent kan tänka sig att skaffa dubbfria vinterdäck när deras dubbdäck är utslitna. Utökas förbudet mot dubbdäck till Södermalm så uppger 4 procent att de kommer att byta och skulle det bli dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad byter 6 procent.

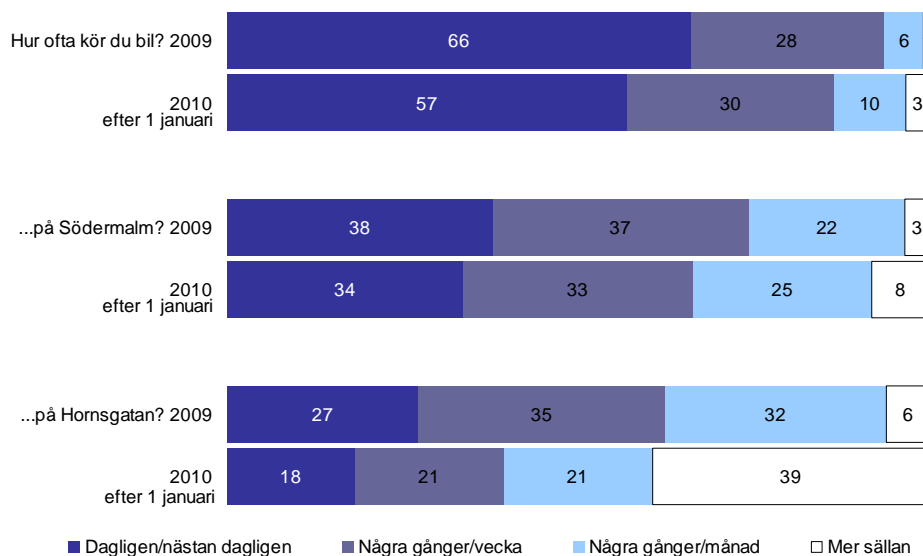
### Förare med dubbdäck...

Vad krävs för att du skall skaffa dubbfria vinterdäck? (flera alternativ är möjliga)



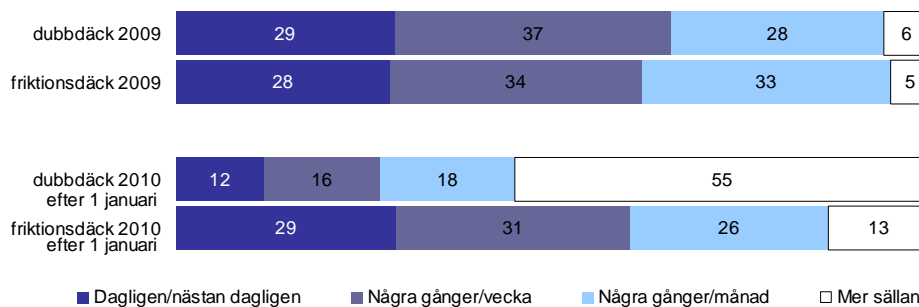
## 4.4 Resfrekvens med bil på Hornsgatan

Överlag kan sägas att förarna är vana bilister med lokalkännedom i det aktuella området. Det har skett en minskning av bilåkandet generellt sedan 1 januari 2010. Anledningarna kan vara flera, bland annat den svåra vintern. De flesta (87-93%) kör bil minst några gånger per vecka eller mer och 67-75 procent kör ofta bil på Södermalm. Bilresandet på Hornsgatan har tydlig minskat i den undersökta gruppen. År 2009 åkte 62 procent bil minst några gånger per vecka. Sedan införandet av dubbdäcksförbudet har denna andel minskat till 39 procent.



Förklaringen till detta är dubbdäcksförbudet. Förare med friktionsdäck har i liten grad minskat sitt bilåkande på Hornsgatan sedan dubbdäcksförbudet. Där-  
emot har förare som kör några gånger per vecka eller oftare, minskat från 66  
procent till 28 procent. 45 procent av förarna, som använder dubbdäck, kör fort-  
farande på Hornsgatan efter 1 januari.

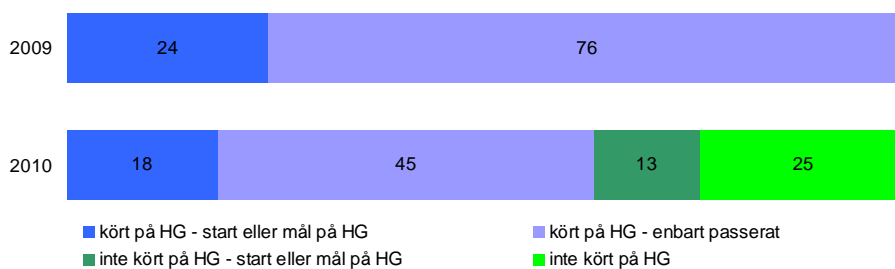
#### Hur ofta kör du bil på Hornsgatan?



## 4.5 Vanligaste resan på Hornsgatan

Före dubbdäcksförbudet gjorde tre fjärdedelar vanligtvis en genomfartsresa när det reste på Hornsgatan, dvs. de hade varken start- eller målpunkt på Hornsgatan. Dessa resor skulle därmed kunnat ske på andra gator. Efter dubbdäcksförbudets införande hade dessa genomfartsresor minskat till 45 procent. 38 procent hade slutat att köra på Hornsgatan sedan förbudet infördes. Av dessa hade nästan samtliga dubbdäck – nio av 10 personer. 13 procent har start- eller målpunkt på Hornsgatan men har trots detta valt att ställa bilen på en intilliggande gata. 25 procent har undvikit Hornsgatan helt och hållet.

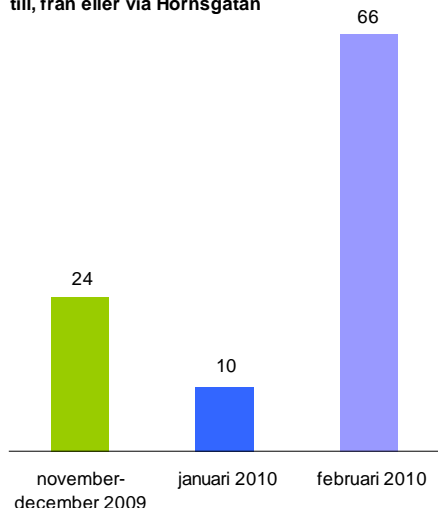
#### När du kör/kört på/i närheten av Hornsgatan efter 1 januari 2010 - Har du VANLIGTVIS kört till eller från en adress/plats på Hornsgatan?





## 4.6 Senaste resan till/från/via Hornsgatan

När gjordes senaste resan till, från eller via Hornsgatan



En fjärdedel av respondenterna har inte gjort någon resa till, från eller via Hornsgatan sedan 1 januari 2010. Dessa utgörs av till 90 procent av personer som kör bil med dubbdäck.

Cirka 80 procent av de senast genomförda bilresorna som gick till, från eller via Hornsgatan hade start- och/eller måladress på Södermalm. Av dessa hade cirka 10 procent start- och/eller måladress på Hornsgatan.

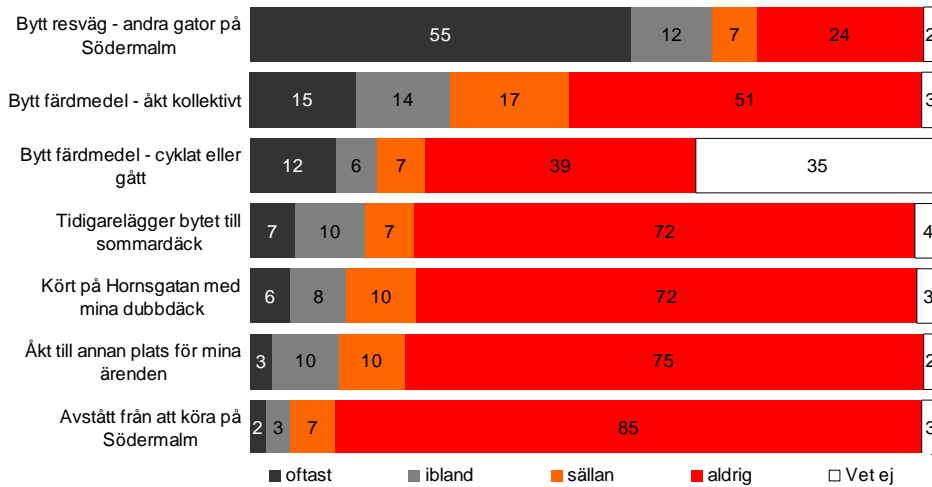
En tredjedel av bilresorna till, från eller via Hornsgatan är arbetsresor och 15 procent är tjänsteresor. Den största delen (40%) utgörs av andra privata resor såsom tex fritidsresor och inköpsresor. Det är ingen säkerställd skillnad i ärendefördelningen mellan de två mättillfällena.

## 4.7 Förändrade resvanor - förare med dubbdäck

Dubbdäcksförbudet har inneburit att bilister med dubbdäck, i varierande grad, har förändrat sina resor. Innan förbudet infördes trodde bilisterna att var högst troligt att de skulle "byta resväg och åka på andra gator på Södermalm" (61%) följt av "köra på Hornsgatan med mina dubbdäck" (17%) och "tidigarelägga bytet till sommardäck" (12%). Eftermätningen visar att man oftast bytt resväg till andra gator på Södermalm (55%), följt av att 15 procent oftast bytt färdmedel till kollektivtrafiken och 12 procent har oftast cyklat eller gått.

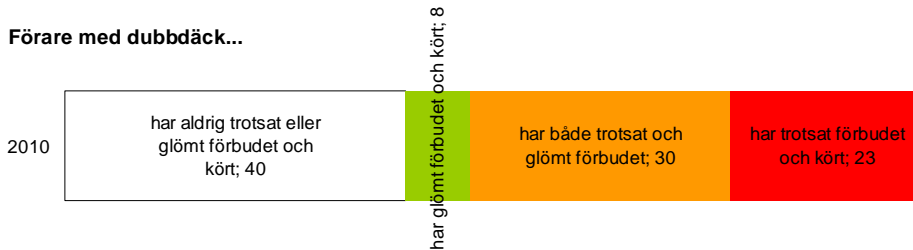
### Förare med dubbdäck...

Hur har dubbdäcksförbudet påverkat de resor du tidigare gjorde på Hornsgatan?

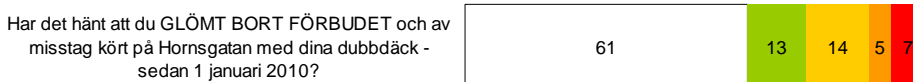
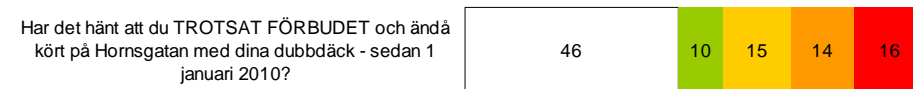


## 4.8 Regelefterlevnad – förare med dubbdäck

Regelefterlevnaden vad gäller dubbdäcksförbudet har varit mindre bra. Enbart 40 procent har helt avstått från att köra på Hornsgatan. 8 procent har kört där enbart för att de glömde bort förbudet. Resterande har kört på rent trots eller en kombination av trots och att man glömt bort förbudet. De som trotsat dubbdäcksförbudet har oftast gjort detta vid upprepade tillfällen.



### Förare med dubbdäck...



□ aldrig    ■ 1 gång    ■ 2-3 gånger    ■ 4-10 gånger    ■ fler än 10 gånger

## 4.9 Kännedom om dubbdäck och förbudet

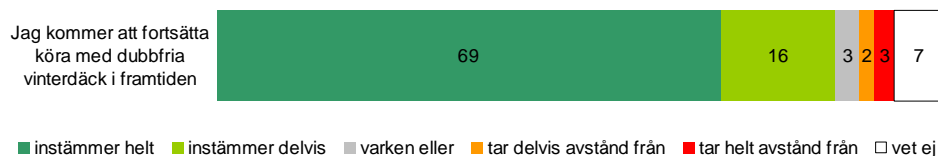
Majoriteten kände till förbudet hösten 2009. Nästan samtliga medverkande (99%) kände till att det finns dubbfria vinterdäck och de flesta var medvetna om att det skulle införas dubbdäcksförbud på Hornsgatan från 1 januari 2010 (94%). Föremätningen visade att de utan kännedom om förbudet är vana bilförare men de kör i mindre omfattning bil på Södermalm och Hornsgatan. De bor också i större omfattning utanför Stockholms innerstad än de som känner till förbudet, 70 % jämfört med 56%.

Majoriteten har fått information om förbudet genom nyhetsinslag som nyhetsartiklar, TV-inslag eller radio (92%). Enbart 12% uppger att de informerats genom någon av Stockholms stads annonser.

## 4.10 Nöjdhet med dubbfria vinterdäck

De som kör med dubbfria vinterdäck förefaller på det stora hela nöjda och har för avsikt att fortsätta köra dubbfritt – 85 procent. Enbart 5 procent är uttalat negativa till att fortsätta köra dubbfritt.

### Förare med dubbfria vinterdäck...

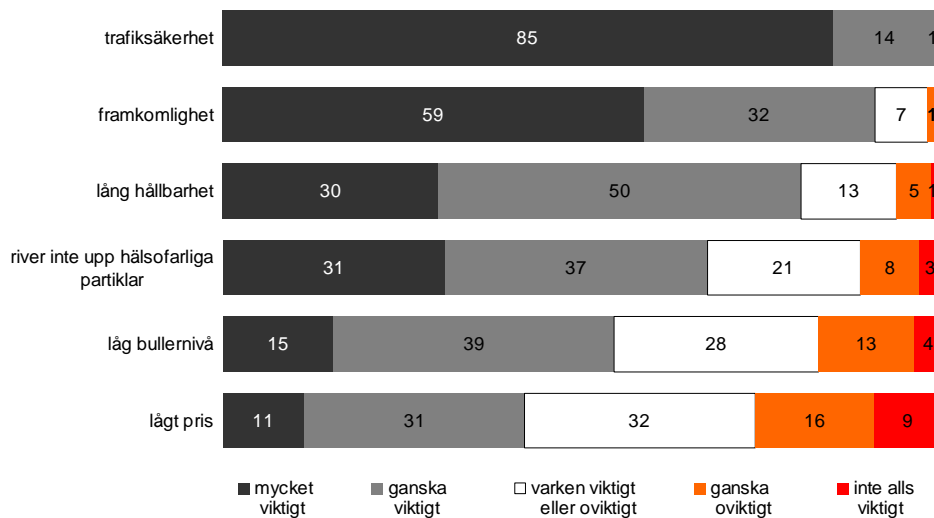


## 4.11 Faktorer som är viktiga vid val av vinterdäck

Trafiksäkerheten är den överlägset viktigaste faktorn vid val av vinterdäck. Därefter följer framkomligheten och att däcken har lång hållbarhet. Först på fjärde och femte plats kommer att inte riva upp hälsofarliga partiklar och låg bullernivå.

De som uppger att trafiksäkerheten och framkomligheten är viktig är i hög grad negativa till dubbdäcksförbudet. De som anser att låg bullernivå och att inte riva upp hälsofarliga partiklar är viktigt utgörs i högre grad av personer som är positiva till dubbdäcksförbudet.

#### Vad tycker du är viktigt vid val av vinterdäck generellt?



## 4.12 Faktorer som påverkar vid köp av vinterdäck

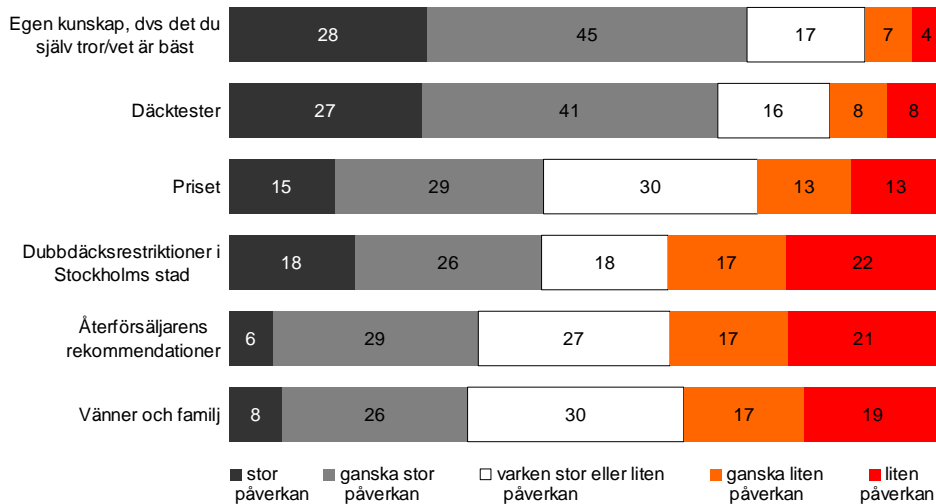
Egen kunskap och däcktester är enligt bilisterna de faktorer som har störst inverkan vid köp av vinterdäck. Detta anser cirka 70 procent. Priset på vinterdäck har också ganska stor eller stor inverkan, enligt 44 procent. Det samma gäller dubbdäcksrestriktioner i Stockholms Stad.

50 procent av dem som kör dagligen eller nästan dagligen på Södermalm och Hornsgatan uppger att dubbdäcksrestriktioner skulle ha stor påverkan (svart färg i stapeln) på vilka vinterdäck man skulle köpa.

De som säger att dubbdäcksrestriktioner i Stockholms stad skulle ha liten eller ganska liten påverkan vid köp av vinterdäck, kör i högre grad med dubbdäck (62-74%) och är även mer negativa till dubbdäcksförbudet på Hornsgatan, än de som uppger att restriktioner har stor eller ganska stor påverkan (49-56%).

### Om du skulle köpa vinterdäck idag...

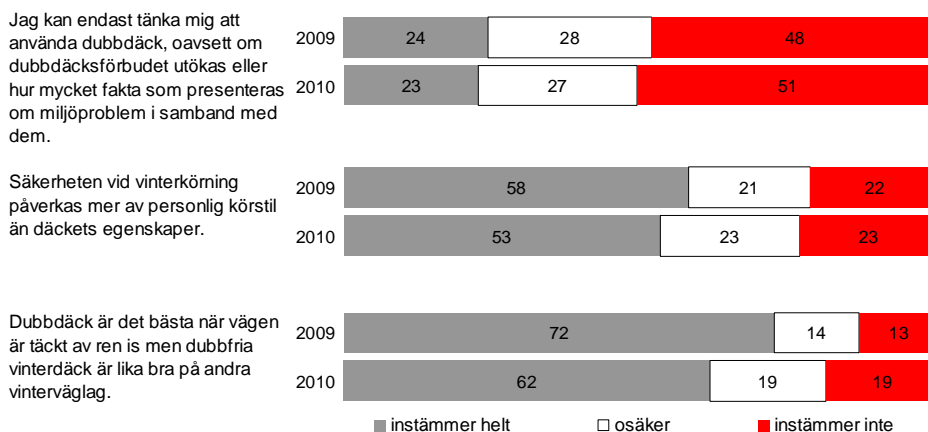
Hur stor påverkan har följande källor/faktorer när du ska välja vinterdäck?



## 4.13 Attityder till vinterkörning och däckval

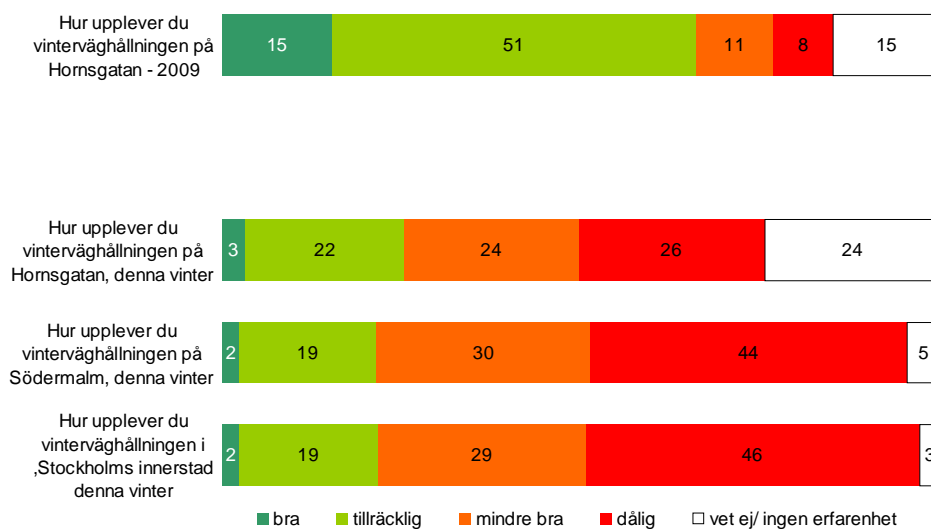
Årets extrema vinter har resulterat i att de medverkande generellt sett blivit mindre positiva till att köra dubbfritt. Nästan en fjärdedel anser att det inte finns något annat alternativ än dubbade vinterdäck.

Forskning visar att dubbdäck är bäst när vägen är täckt av ren is men att dubbfria vinterdäck fungerar lika bra på andra vinterväglag. I föremätningen instämde tre fjärdedelar av bilisterna i detta medan 13 procent inte höll med om det. Efter den besvärliga vintern har andelen som instämmer i detta minskat och andelen osäkra samt de som inte håller med om detta ökat.



## 4.14 Vinterväghållningen

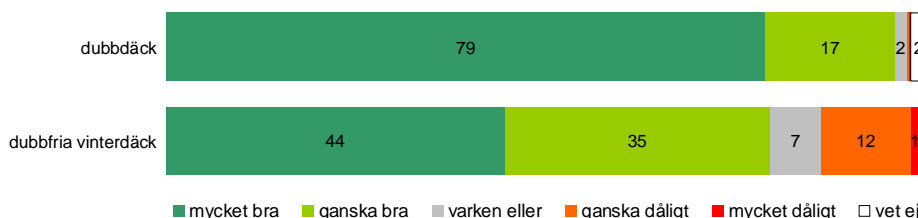
Efter en besvärlig vinter är missnöjet med vinterväghållningen stort. En jämförelse mellan upplevelsen av vinterväghållningen innan dubbdäcksförbudet och vinterns ankomst, visar att missnöjet ökat från 19 procent till mellan 50 och 75 procent. Den lägre siffran gäller Hornsgatan och den högre siffran gäller Södermalm och innerstaden. De som inte är nöjda med vinterväghållningen utgörs till något större del av förare som använder dubbdäck.



## 4.15 Upplevelse av trafiksäkerhet

De som kört med dubbdäck denna vinter (2009-2010) är betydligt mer nöjda med hur däcken fungerat, med avseende på trafiksäkerheten, än de som kört med dubbfria vinterdäck – 96 procent jämfört med 69 procent.

Hur har dina vinterdäck fungerat - med avseende på trafiksäkerheten - denna vinter?



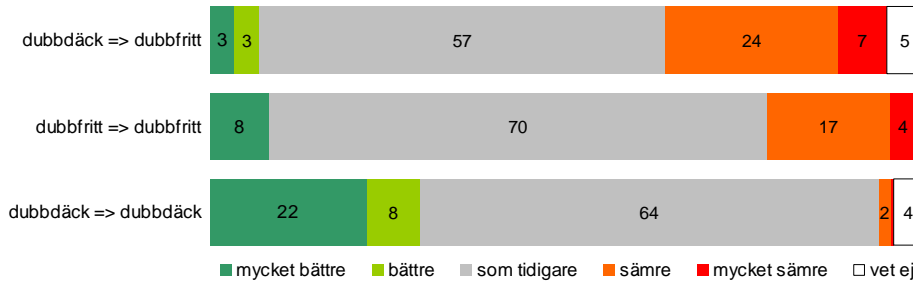
Det är också tydligt att det upplevs som mer trafiksäkert att köra bil med dubbdäck, denna vinter, om man tidigare körde med dubbfria däck. De som kör

med dubbfria däck denna vinter och även har gjort det tidigare år upplever att däcken fungerat sämre denna vinter då vinterväglaget varit snöigt och isigt.

**Hur har dina vinterdäck fungerat - med avseende på trafiksäkerheten - denna vinter jämfört med tidigare år?**

dubbfritt => dubbdäck

---- för litet antal personer ----



## 4.16 Upplevelse och erfarenhet av olika väglag

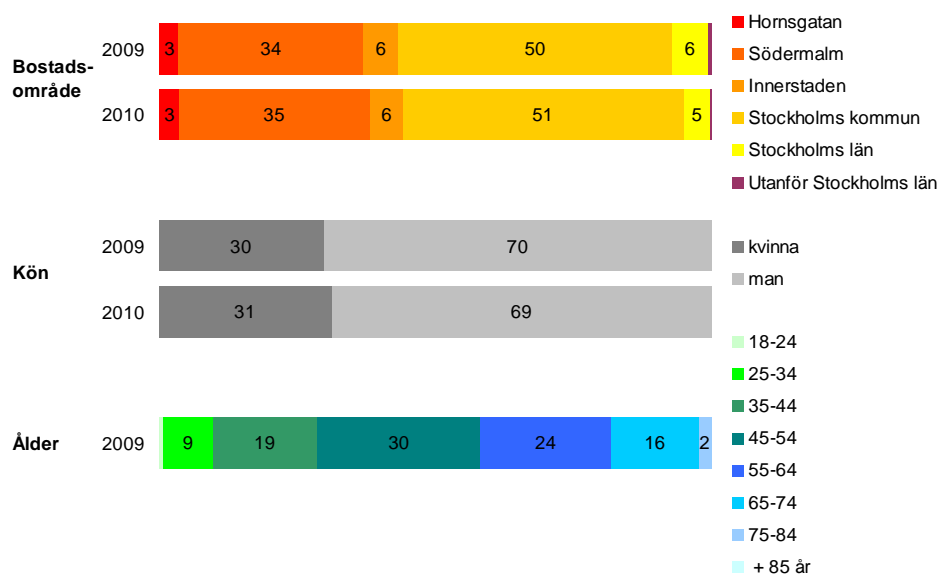
Sju av tio personer är mer eller mindre obesvärade av att köra när det är vinterväglag. Att köra bil i stadsmiljö upplevs mest bekvämt följt av motorvägskörning och sist kommer landsbygdskörning.

Nästan samtliga medverkande är obesvärade av att köra bil under sommarhalvåret.

De flesta har stor erfarenhet av att köra bil i stadsmiljö. Motorvägskörning och framförallt landsbygdskörning sker inte lika ofta. Under sommarhalvåret kör bilisterna överlag mer bil än då det är vinterväglag.

## 4.17 Bakgrundsinformation om de medverkande

Huvuddelen av de medverkande är boende i Stockholms kommun utanför innerstaden (50-51%) och på Södermalm inklusive Hornsgatan (37-38%). Männen är i majoritet och enbart tre av tio är kvinnor. Den största gruppen är i åldern 45-54 år följt av åldersgruppen 55-64 år.





## Bilaga 1 – Detaljerad metodbeskrivning av fältarbetet

Under måndag den 16 och tisdagen den 17 november noterades registreringsnummer på privata personbilar på Hornsgatan i korsningen Ringvägen i Stockholm. Noteringar gjordes mellan klockan 06.30 och 20.00. Taxi och firmabilar märkta med företagsnamn/dekaleringar noterades inte under dessa båda dagar.

Under onsdagen den 18 november noterades endast firmabilar märkta med företagsnamn/dekaleringar mellan klockan 06.30 och 18.00.

Totalt noterades registreringsnummer på 10 023 st personbilar. Registreringsnumren skickades till fordonsregistret för att få namn och adress på fordonsägare. Namn och adressuppgifter matchades sedan mot telefonnummerregister. Cirka hälften (5275) var privatpersoner, och av dessa var det 3936 som var privatpersoner med telefonnummer (fast eller mobil).

	antal	andel
Privatägda bilar	5 275	53%
Leasingbilar	2 480	25%
Företagsägda bilar inkl. yrkestrafik	1 376	14%
Privatägda bilar - utanför Stockholms län	892	9%
	10 023	100%

Deltagare till undersökningens första omgång (föremätningen) rekryterades genom att ringa upp personer på listan med de 3 936 privatpersonerna och kort berätta om undersökningens syfte och fråga om de var villiga att delta. Det gjordes maximalt tre uppringningsförsök per person på listan. Cirka 50 procent gick inte att nå inom ramen för de tre uppringningsförsöken. Av dem som uppfyllde kriterierna, att köra bil och ha en e-postadress, var 66 procent, dvs 810 personer villiga att delta och lämnade då sin e-postadress.

Av de 810 insamlade e-postadresserna var det 724 som fungerade. Anledningen till att de inte fungerade var t ex, att personen uppgett fel e-post eller att det blivit fel i noteringen av e-postadressen i telefonrekryteringen.