



# Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar? (del 2)

**Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar? (del 2)**

**Publikationsnummer:** [Fyll i här]

**Dnr:**

**Utgivningsdatum:** 2017-05-12

**Utgivare:** Beställare Miljöförvaltningen Stockholms stad, Utredare  
Trivector

**Kontaktperson:** Erik Stigell, Trivector Karolina Ekman,  
Miljöförvaltningen

**Omslagsfoto:** Ulf Eriksson

**Konsult:**  
Trivector

## Sammanfattning

Stockholms stad har som långsiktigt klimatmål att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. För att nå målet behövs strategier för att minska/ersätta biltrafik i Stockholms kommun och att påverka förarna att välja ett fordon med bättre miljöprestanda.

I Trivektors rapport från april 2016 analyserades fyra befintliga datakällor med avseende på att få fram vilka fordon och branscher som kör i innerstaden under vardagar på dagtid. Dessa källor innehöll dock inte tillräckligt med uppgifter för att kunna peka ut någon särskild grupp av privatpersoner eller juridiska personer att rikta kampanjer och åtgärder till. Därför gjordes en ny fältstudie (med fokus på lätta fordon) under oktober 2016, vars resultat presenteras och analyseras i denna rapport.

Analyserna visar att utanför högtrafiktid är det fordon som används i verksamhetssyfte som dominerar trafiken i innerstaden (53 procent av personbilarna och 89 procent av de lätta lastbilarna). 61 procent av de lätta fordonen ägs av företag eller bedöms ingå i en verksamhet. Drygt 10 procent av dessa fordon kan drivas med något förnybart drivmedel eller el. De största branscherna bland de lätta fordonen är i storleksordning:

- Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet (lätt lastbil) som står för 25 procent av de lätta lastbilarna.
- Taxi (personbil) som står för 15 procent av personbilarna (här ingår en del fordon som är registrerade på privatperson, men strajpade med taxinamn).
- Uthyrning och leasing (personbil) som står för 5 procent av personbilarna.
- Parti- och provisionshandel utom handel med motorfordon (personbil), som står för 4 procent av personbilarna.

Övriga branscher står för 2 procent eller mindre av det totala antalet lätta fordon (personbil och lätt lastbil).

Bästa miljöprestandan på fordon har taxibranschen, som också är den största branschen på personbilssidan. Majoriteten av taxifordonen uppfyller miljöfordonsdefinitionen från 2013 (61 procent). Snittet för alla personbilar är 18 procent. Ungefär hälften av taxifordonen kan drivas med gas eller el, helt eller kombinerat med diesel eller bensin (54 procent), att jämföra med snittet som är 18 procent.

De branscher som har lägst andel miljöfordon är specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet samt byggande av hus. Dessa branscher har också hög andel lätta lastbilar och inte så många personbilar.

För de lätta lastbilarna är euroklass 5 vanligast. Diesel är vanligaste drivmedlet och endast 3 procent kan drivas med annat än diesel eller bensin. En mycket liten del, 1 procent, av de lätta lastbilarna uppfyller miljöfordonsdefinitionen för 2013.

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>Inledning</b>	<b>6</b>
Bakgrund och syfte	6
Dataunderlag	6
Genomförande	7
<b>Analys av vem som kör i innerstaden</b>	<b>10</b>
Fördelning på fordonstyper	10
Ägare och brukare	10
Fördelning på bransch (juridisk brukare)	14
Fordonens miljöprestanda	17
Detaljerad branschanalys största grupperna	25
<b>Slutsats</b>	<b>31</b>
<b>Bilaga 1, SNI 2 Juridiska Brukare</b>	<b>32</b>

# Inledning

## Bakgrund och syfte

Stockholms stad har som långsiktigt klimatmål att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. För att nå målet behövs strategier för att minska/ersätta biltrafik också i innerstaden – eller om det visar sig vara omöjligt – påverka förarna att välja ett fordon med bättre miljöprestanda. En trafikantgrupp som kan antas stå för en betydande del av trafiken i innerstaden under vardagar på dagtid är företag.

I en rapport från april 2016, ”Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar?”, analyserades fyra befintliga datakällor men dessa kunde inte ge en klar bild av vilka företagsbranscher som kör mest i innerstaden. För att få en bättre bild av vilka det är som kör i Stockholms innerstad har därför en ny fältstudie gjorts, vars resultat presenteras och analyseras i denna rapport. Frågor som staden vill ha besvarade är vilka branscher som är representerade och hur stor del av trafiken som består av godshantering, varutransporter, servicetransporter respektive ren privatbilism.

## Dataunderlag

Dataunderlaget är baserat på registreringsnummer som noterats under nummerskrivning på fyra platser. Utifrån registreringsnummer har uppgifter om fordonen hämtats genom Transportstyrelsens Fordonsurval.

Följande uppgifter fås från fordonsregistret:

- Vem som är ägare till fordonet (juridisk eller privat person)
- Vem som är brukare av leasade fordon
- Organisationsnummer för brukare
- Leasing
- Ägarens organisationsnummer
- Fabrikatkod
- Fordonsslag
- Fordonsbenämning
- Fordonsår
- Registreringsdatum
- Karosserikod
- Total- och tjänstevikt
- Drivmedel/medlen
- Miljöbil, Euroklass och supermiljöbil
- CO<sub>2</sub>-utsläpp

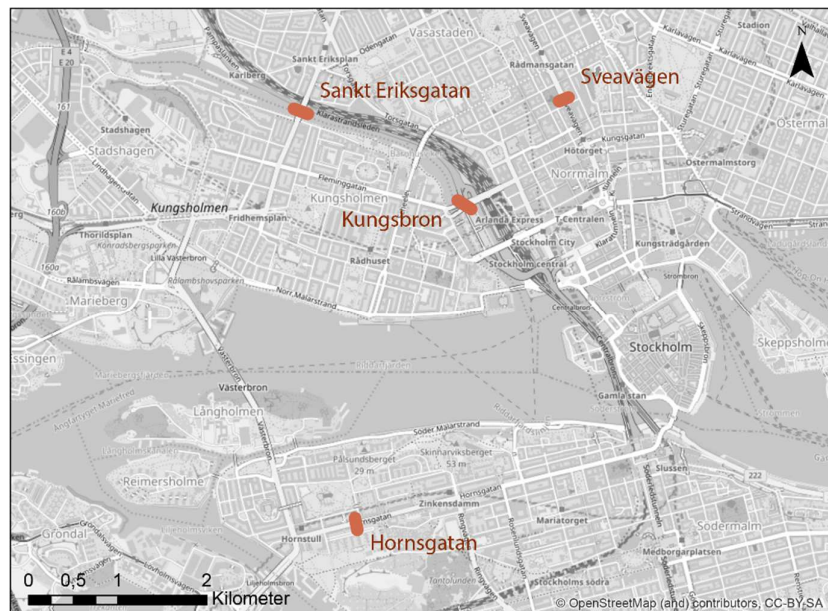
För de fordon som ägs eller brukas av juridisk person har uppgifter om bransch hämtats från Statistiska centralbyrån (SCB).

Organisationsnummer är kopplat till SNI (Svensk Näringsgrensindelning) koder vilket ger underlaget till branschanalyserna. I vissa fall är fordon registrerade till ett filialnummer i Transportstyrelsens fordonregister och dessa har översatts till företagets organisationsnummer för att få SNI koder från SCB.

I rapporten används namn på branscherna hämtade direkt från SNI-registret vilket ger långa och ibland krångliga namn på branscherna. Detta förfarande har valts för att underlätta jämförelse med andra källor och ge bättre spårbarhet.

## Genomförande

Nummerskrivningar genomfördes på fyra olika platser i Stockholms innerstad, se Figur 1 nedan. Platserna valdes ut av Miljöförvaltningen i samråd med Trafikkontoret. Ett urvalskriterium var höga trafikflöden.



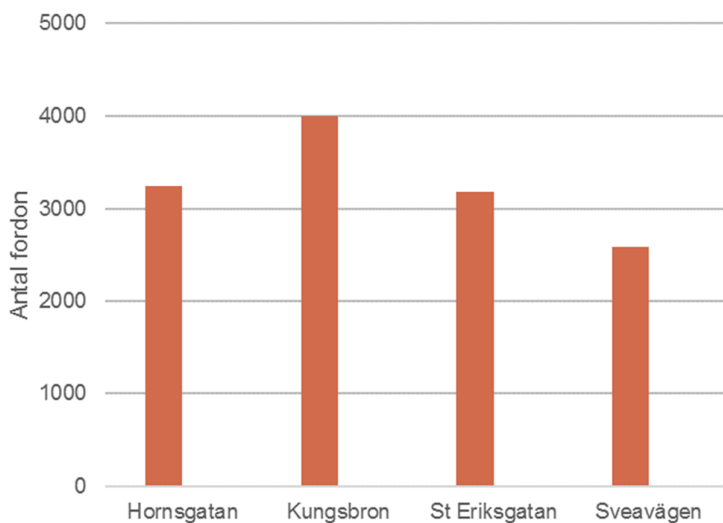
Figur 1 Platser där nummerskrivningar genomfördes (och genomsnittligt enkelriktat trafikflöde kl 9:00-11:30 och 13:00-15:30): Hornsgatan (790 fordon/timme), Kungsgatan (740 fordon/timme), S:t Eriksgatan (780 fordon/timme) och Sveavägen (590 fordon/timme). Källa: Trafikmätning (Generisk slangmätning), Stockholms Stad

Nummerskrivningarna gjordes i oktober-november under veckorna 43, 45 och början av 46 under tiden mellan högtrafiktopparna, det

vill säga kl.09.00-11.30 och 13.00- 15.30. Skälet till att högtrafiktopparna undvikits är för att företagsbilarna, som vi är intresserade av här, antas dominera mellan topparna. Varje plats har studerats vid flera tillfällen fördelat på de aktuella klockslagen och på olika veckodagar, från måndag till torsdag. Resultatet är tänkt att ligga nära värdet för en medelvardag.

Vid nummerskrivningarna, som gjordes manuellt med hjälp av diktafon, noterades registreringsnummer samt eventuella andra synliga uppgifter om fordonet såsom strajpade företagsnamn och bransch som namnen kunde hänvisas till (t.ex. taxi). Tunga lastbilar och busstrafik ingick inte i nummerskrivningen, men noterades för att kunna redovisa en fördelning av fordonsslag.

Totalt registrerades ca 13 000 fordon, varav uppgifter om fordonet kunde hämtas från ca 12 000 från Transportstyrelsen och uppgifter om företag från ca 5 000, se sammanställning i tabell och figur nedan. Vissa fordon registreras under filialnummer som används som ett undernummer till organisationsnummer. Efter översättning av filialnummer (som har saknar koppling till SNI koder) ökade antal organisationsnummer från fordon nummerskrivna i innerstan. med 419 stycken.



Figur 2 Antal fordon som registrerades under nummerskrivningarna.



Tabell 1. Antal fordon, registreringsnummer och organisationsnummer.

Uppgift	Antal
Fordon registrerade <sup>1</sup>	13 017
Registreringsnummer <sup>2</sup>	12 114
Unika registreringsnummer	11 254
Registreringsnummer i Transportstyrelsens register <sup>3</sup>	10 661
Fordon kopplad till organisationsnummer och filialnummer	5 282
Unika organisationsnummer och filialnummer	3 678
Ytterligare unika organisationsnummer utifrån filialnummer	419

---

<sup>1</sup> Antalet passerande bussar och tunga lastbilar räknades också

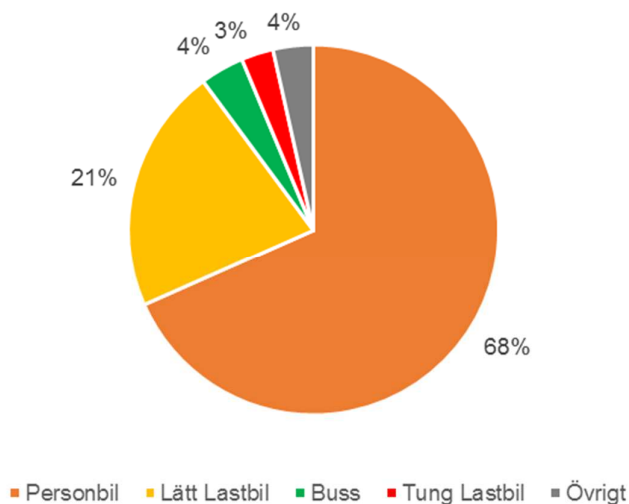
<sup>2</sup> Här ingår lätta fordon som nummerskrivits flertal gånger (jmf unika registreringsnummer)

<sup>3</sup> Några registreringsnummer hade ingen träff i Transportstyrelsens register

## Analys av vem som kör i innerstaden

### Fördelning på fordonstyper

En klar majoritet av fordonen som passerar utvalda snitt i innerstaden under de aktuella klockslagen (utanför högtrafiktid) är personbilar, se Figur 3. Personbilar och lätta lastbilar, som är huvudfokus i denna analys, står för 89 procent av fordonen. Övriga fordon är buss, tunga lastbilar och övriga som inte nummerskrivits och därför inte analyseras vidare.



Figur 3 Fördelning av fordonsslag. Motorcykel, moped mm ingår i *övrigt*.

Jämfört med fördelningen av fordonsslag under högtrafiktid är andelen personbilar ca 10 procentenheter mindre i den data som presenteras här.<sup>4</sup>

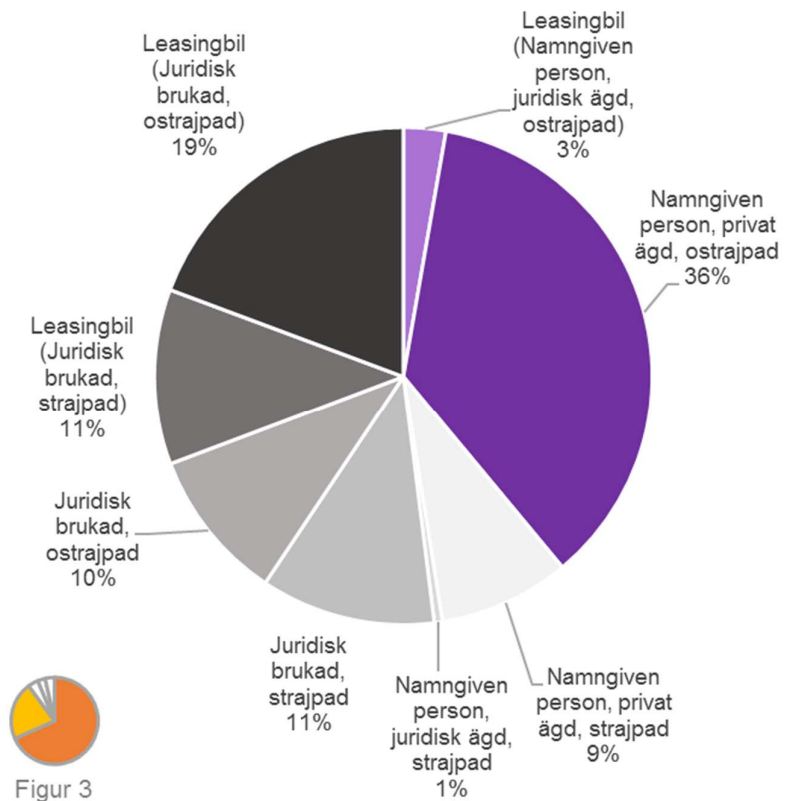
### Ägare och brukare

Fördelning på ägare och brukare redovisas i detta avsnitt totalt för lätta fordon respektive uppdelat på personbilar och lätta lastbilar. Fördelningen är 76 procent personbilar och 24 procent lastbilar.

<sup>4</sup> Enligt data från betalstationerna för trängselskatt 2015, som redovisades i figur 3 i rapporten Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar, daterad april 2016.

### Personbilar och lätta lastbilar

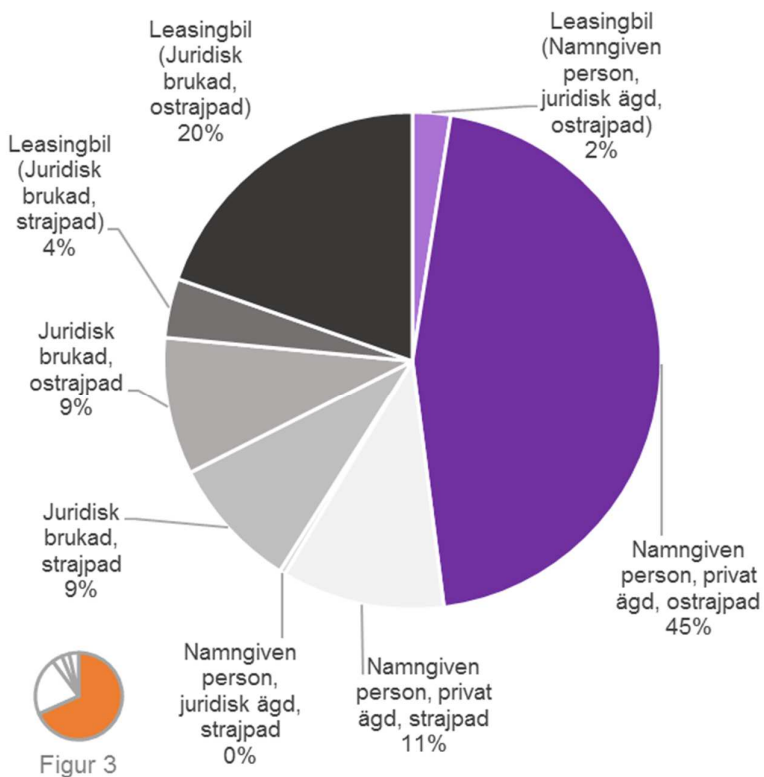
Andelen fordon för företagsbruk är 61 procent om de fordon som används privat exkluderas, typiskt som förmånsbil (leasingbil, namngiven person, juridisk person, ostrajpad) som utgör 3 procent. är. Det är dessa 61 procent som är intressanta i den fortsatta analysen. Som framgår av Figur 4 är den största delen av de lätta fordonen ägda av juridisk person eller leasingfordon, totalt ca 55 procent. Eftersom fältstudierna gjordes manuellt kunde även privatägda fordon som används i verksamhetssyfte noteras. Dessa syns i figuren som privatägda fordon, strajpade och utgör 9 procent.



Figur 4. Fördelning av fordon på juridisk och privat ägare och brukare samt om fordonet är strajpat eller ej. Det är de gråmarkerade och ljusa delarna som är intressanta i den fortsatta analysen. De lila, som antas avse privat bruk, är inte med i de fortsatta analyserna.

### Ägare och brukare, personbil

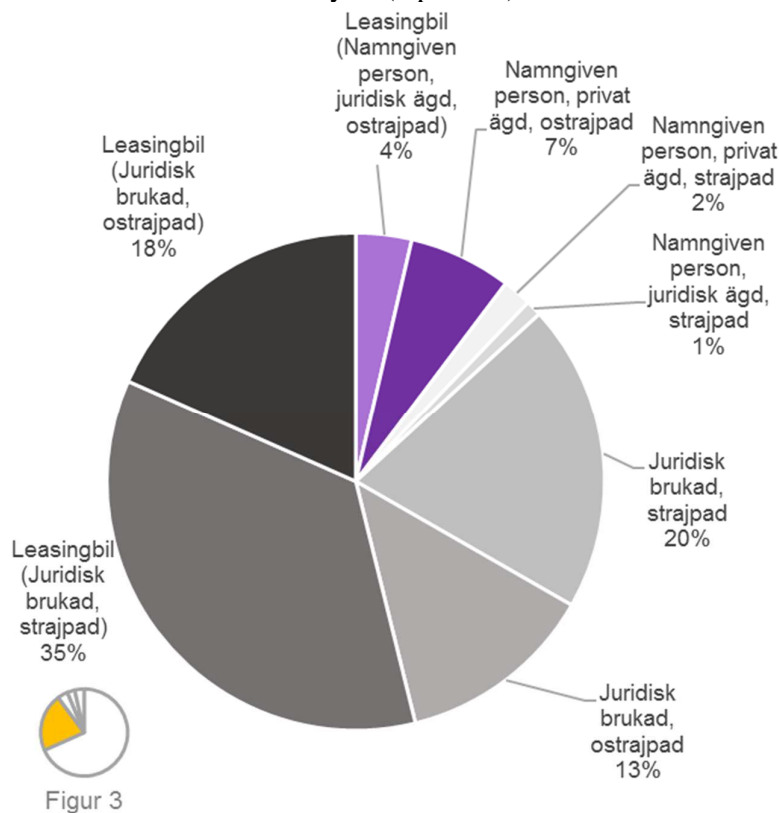
För personbilarna är det ca 47 procent fordon som tillhör kategorin som antas brukas privat. Motsvarande fördelning för personbilar som antas brukas av en verksamhet är 53 procent. Det vill säga en lägre andel av personbilarna är privatägda eller brukas privat. Det är också i kategorin personbilar som den stora andelen privatägda strajpade fordon återfinns, det vill säga de som kan antas användas i verksamhetssyfte.



Figur 5. Fördelning av fordon på olika juridisk och privat ägare och brukare samt om fordonet är strajpat eller ej för personbilar. Det är de gråmarkerade och ljusa delarna som är intressanta i den fortsatta analysen. De lila, som antas avse privat bruk, är inte med i de fortsatta analyserna.

### Ägare och brukare, lätt lastbil

Inom kategorin lätt lastbil är det en mycket liten andel av fordonen som är för privat bruk. Som framgår av Figur 6 är det ca 89 procent som kan antas brukas av företag/verksamhet. En liten andel av fordonen är privatägda och strajpade på ett sådant sätt att de kan antas vara för verksamhetssyfte (2 procent).



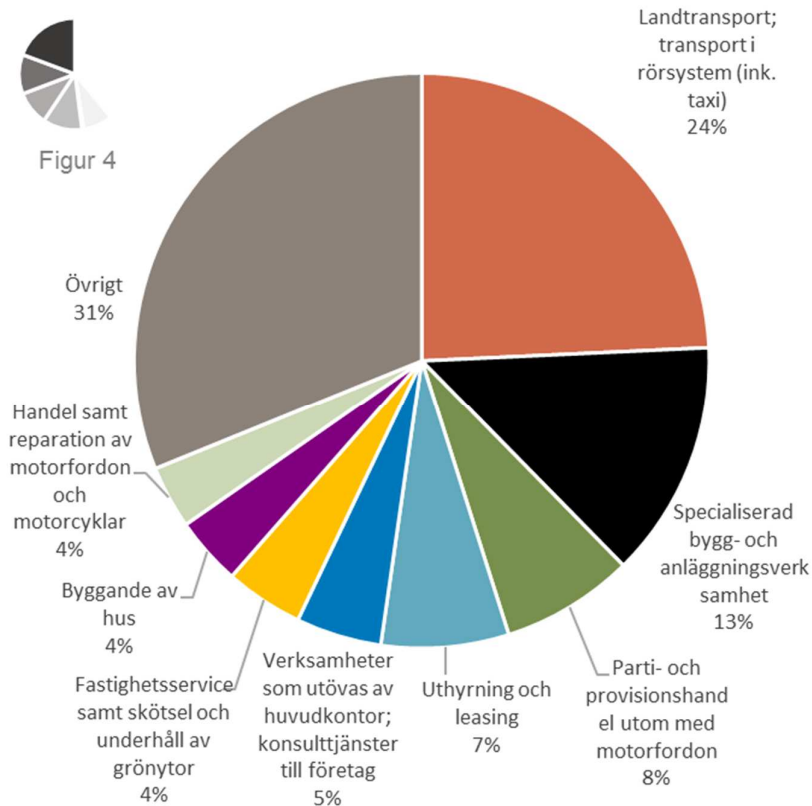
Figur 6. Fördelning mellan olika juridisk och privat ägare och brukare samt om fordonet är strajpat eller ej för lätta lastbilar. Det är de gråmarkerade och ljusa delarna som är intressanta i den fortsatta analysen. De lila, som antas avse privat bruk, är inte med i de fortsatta analyserna.

## Fördelning på bransch (juridisk brukare)

Fördelning på bransch redovisas totalt för alla lätta fordon och uppdelat på personbil och lätta lastbilar. Urvalet är juridiska ägare och brukare samt privatägda personbilar och lätta lastbilar som är strajpade med namn som kunnat kopplas till bransch.

### Totalt, för personbilar och lätta lastbilar

De största branscherna som är representerade bland fordonen som brukas av företag är transport (inkl. taxi), specialiserad bygg- och anläggning, parti- och provisionshandels samt uthyrning och leasing<sup>6</sup>. Dessa fyra branscher står tillsammans för drygt hälften av alla fordon som noterats i studien. Transport inkl. taxi står för 25 procent.



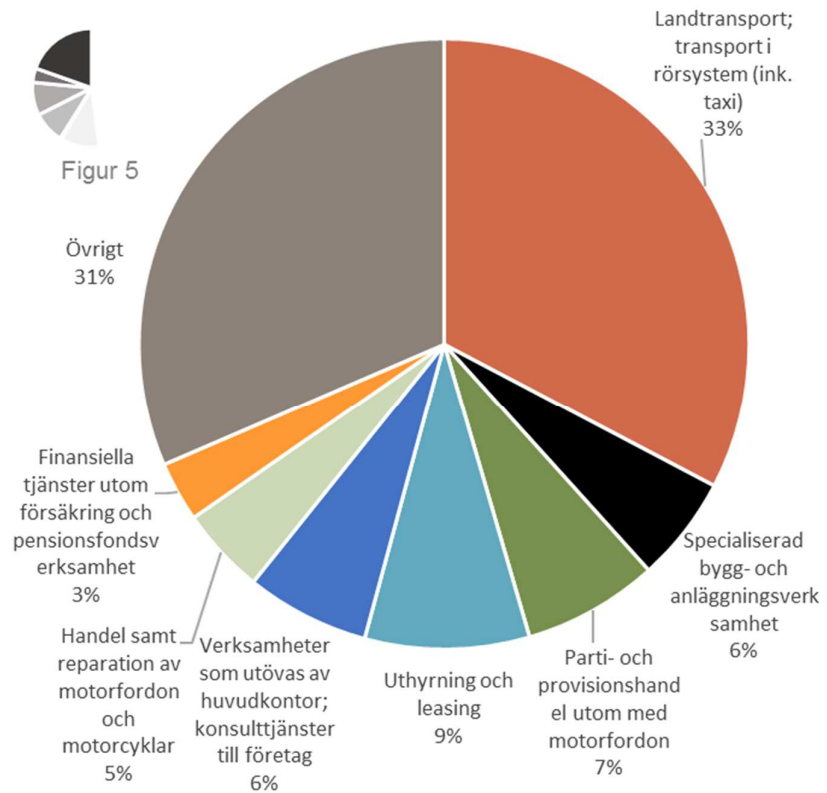
Figur 7. Andel personbil och lätt lastbil som tillhör till en SNI huvudgrupp. Övrigt består av många huvudgrupper, där var grupp har en andel som är mindre än 3 procent. Andel för alla SNI huvudgrupper finns som Bilaga 1, listan består bara av juridiskt brukade fordonen.

<sup>5</sup> **Provisionshandel** (agenturhandel, handelsförmedling) man äger inte varan utan förmedlar varan mellan säljare och köpare. Oftast har provisionshandeln inte några varor i lager. **Partihandel** är försäljning av varor till företag, juridiska enheter, organisationer, hantverkare och myndigheter.' Källa: <http://www.sni2007.scb.se/sniinfomer.asp>

<sup>6</sup> **Uthyrning** av bilar utan förare tillhör till denna grupp. I gruppen ingår alltså uthyrning av personbil, lastbilar, mm.

### Personbilar

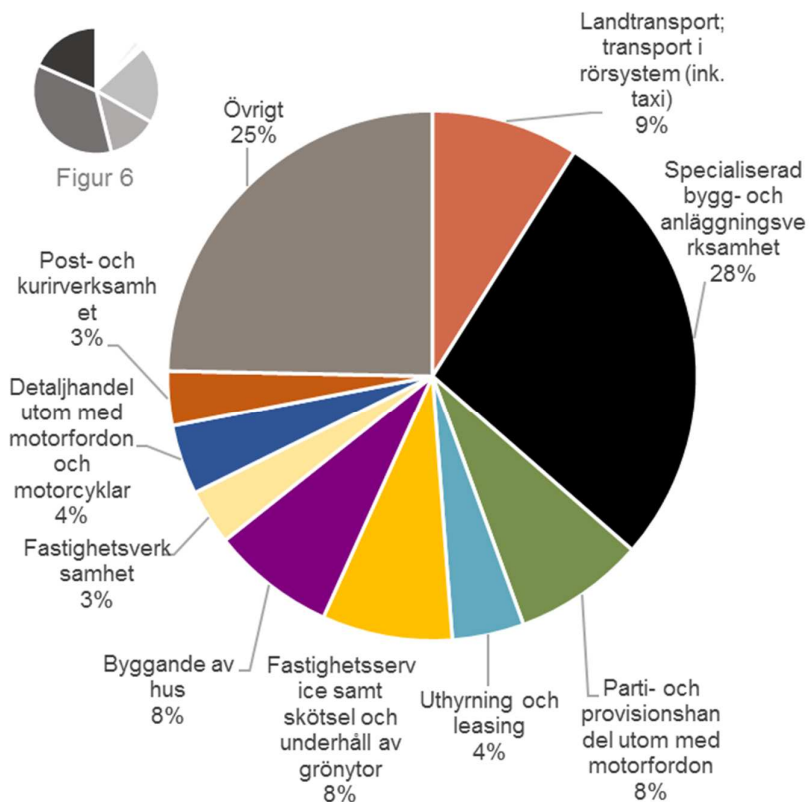
Motsvarande fördelning för enbart personbilar visar att det är samma fyra branscher som dominerar, men transport, t.ex. taxi, står för en betydligt större andel av fordonen och bygg- och anläggning för en betydligt mindre andel. Andelen för branschen uthyrning och leasing är också större för personbilar.



Figur 8. Andel personbil som tillhör till en SNI huvudgrupp. Övrigt består av många huvudgrupper, med varsin liten andel.

### Lätta lastbilar

I urvalet lätta lastbilar är största bransch istället specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet. Branschen byggande av hus syns också i denna statistik och är här nästan lika stor som transport.



Figur 9. Andel lätt lastbil som tillhör till en SNI huvudgrupp. Övrigt består av många huvudgrupper, varje har en liten andel.

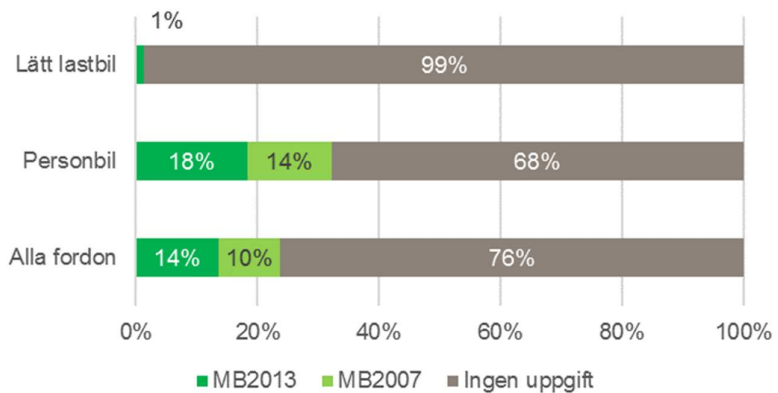


## Fordonens miljöprestanda

### Andel miljöfordon

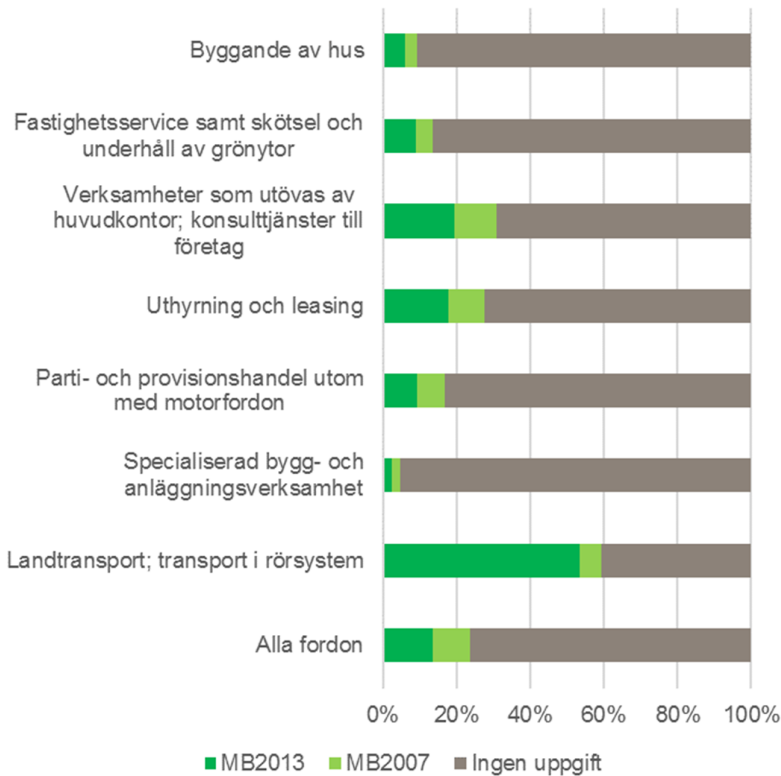
Bland alla lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar), alla ägarformer, är det 14 procent som uppfyller senaste miljöbilsdefinitionen från 2013, se Figur 10. En mycket liten andel av de lätta lastbilarna uppfyller den definitionen (1 procent); andelen bland personbilar är högre (18 procent).

Totalt är det minst 24 procent av de lätta fordonen som uppfyller miljöbilsdefinition 2007 eller 2013 enligt uppgift. För personbilar är andelen 32 procent. För övriga fordon saknas uppgift. Det innebär att de kan uppfylla någon av definitionerna, men att uppgift ej är inrapporterad. Det mest troliga är dock att de inte uppfyller någon av definitionerna.



Figur 10. Andel miljöfordon bland personbil och lätt lastbil.

Andelen miljöfordon är störst i branschen transport; nästan 60 procent av fordonen där uppfyller miljöbilsdefinition 2007 eller 2013, se Figur 11. De branscher som har lägst andel miljöfordon är specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet samt byggande av hus. Dessa branscher har också hög andel av lätta lastbilar och inte så många personbilar.

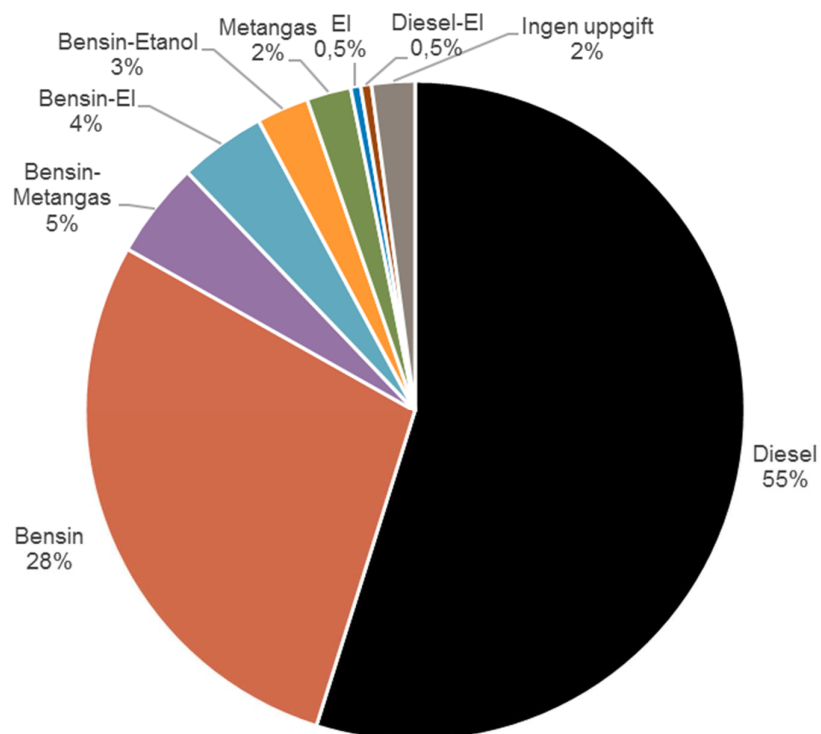


Figur 11. Andel miljöfordon i de största branscherna.

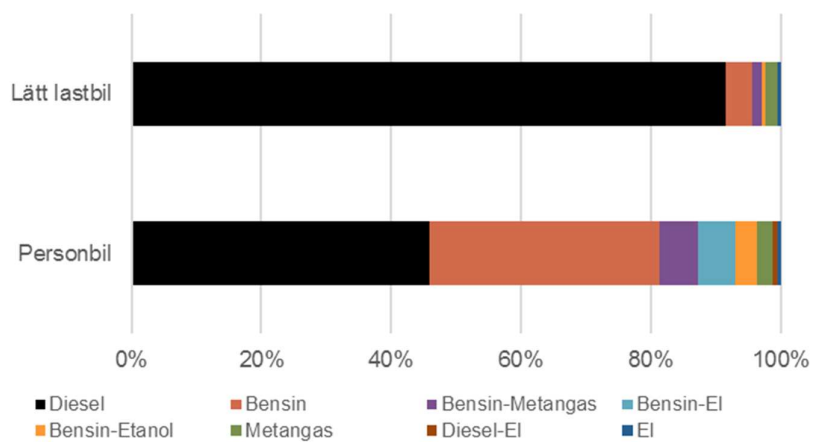
### Fordonens drivmedel

En mycket liten andel av de lätta fordonen kan drivas med förnybart drivmedel eller el, totalt 15 procent. Diesel är helt dominerande för de lätta lastbilarna (92 procent) och utgör även största andelen för personbilarna (46 procent). Enligt statistik<sup>7</sup> från 2015 var andelen registrerade dieslbilar 36 procent i länet och 42 procent i Stockholms stad. Endast 4 procent av de lätta lastbilarna har annat drivmedel än enbart diesel och bensen, och 18 procent av personbilarna.

<sup>7</sup> Miljöförvaltning, 2015, Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm – Sammanställning av statistik för år 2015



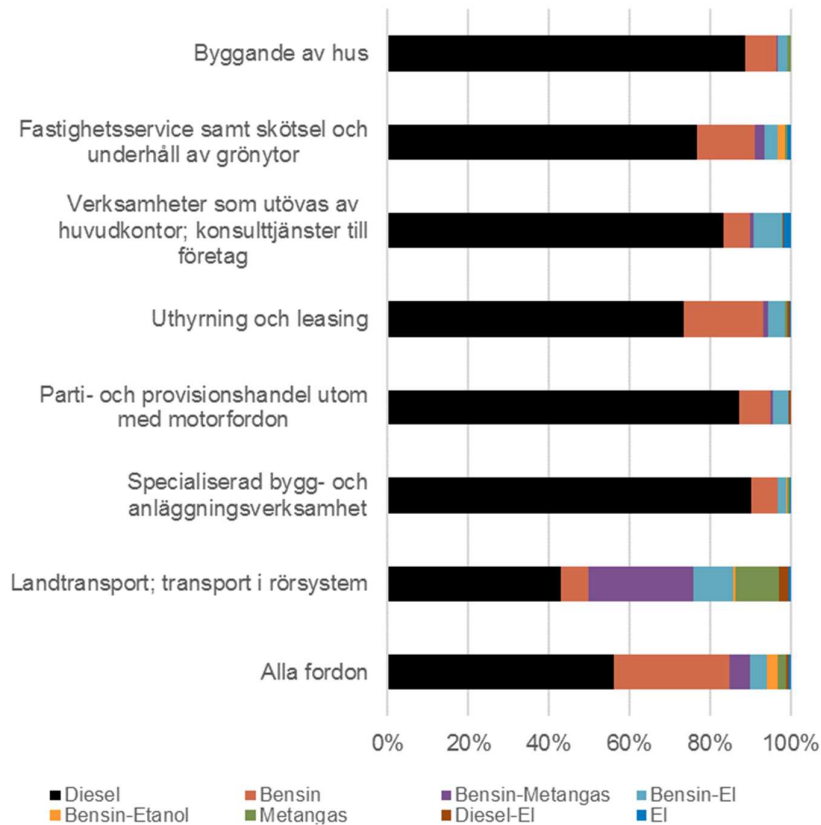
Figur 12. Drivmedel för lätta fordon (lätta lastbilar och personbilar) i urvalet.



Figur 13. Drivmedel för lätt lastbil respektive personbil bland de nummerskrivna fordonen.

Fördelat på branscher syns samma mönster som för miljöfordonsstatistiken tidigare; det är branschen landtransport som har störst andel fordon som drivs på förnybart drivmedel eller el. Metangas är det vanligaste förnybara drivmedlet i den branschen, särskilt kombinerat med bensin som andra drivmedel.

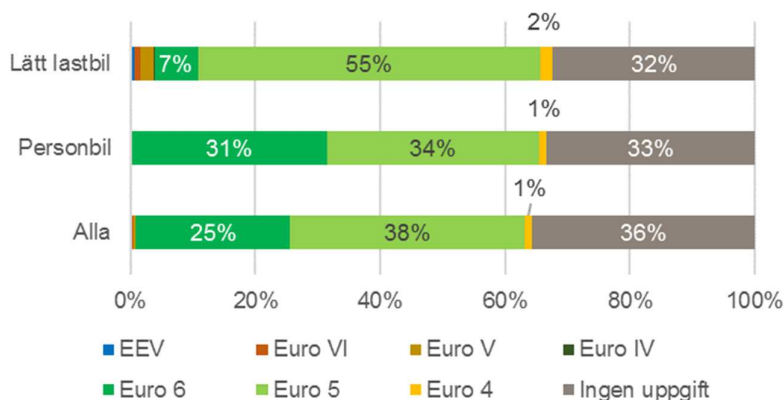
För tjänstebranschen, såsom konsulttjänster (verksamheter som utövas av huvudkontor) är kombinationen bensin-el vanligast bland de icke-konventionella drivmedlen.



Figur 14. Andel fordon som drivs med olika drivmedel för de största branscherna.

### Fordonens miljöklass

När det gäller fordonens miljöklass saknas uppgifter om en stor andel av fordonen (36 procent). Det mest troliga är att de fordonen tillhör Euroklass 3 eller sämre. Euro 5 är vanligast, det gäller både för personbilar och lätta lastbilar. Bland personbilarna är andelen Euro 6 31 procent, medan för lätta lastbilar knappt 7 procent. Av de lätta lastbilarna är det 23 procent som väger 3 500 kg och därmed ligger på gränsen till tung lastbil. Det innebär att en del är euroklassade med beteckningarna Euro IV-Euro VI, vilket är euroklassbeteckning för tunga fordon.

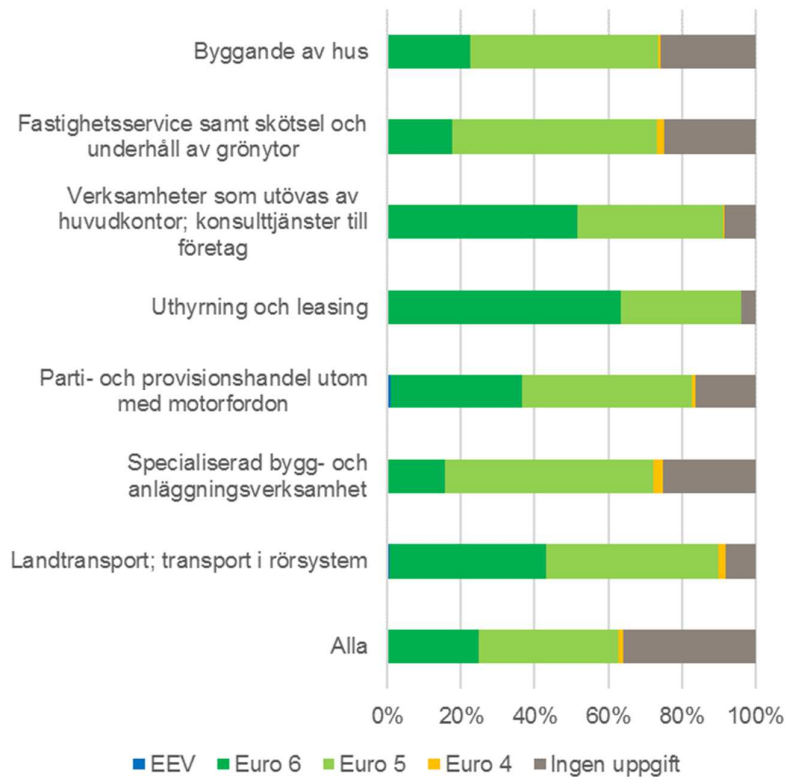


Figur 15. Fordon fördelat på miljöklass, där Euro 6 och EEV är bästa. Det är avgasutsläppen av koloxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NOx) och partiklar som styr klassningen. Utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>) ingår inte.

Det är branscherna uthyrning och leasing och tjänstebanschen med konsulttjänster som har högst andel Euro 6 fordon, vilket kan sägas vara detsamma som att dessa branscher har nyast fordon och snabbast fordonsomsättning. Därefter kommer transportbranschen.

---

<sup>8</sup> EEV fordon väger 3500 kg och ligger därmed precis på gränsen mellan lätt och tung lastbil. I analysen räknas fordon upp till och med 3500 kg som lätta och 3501 kg och över som tunga. En del av fordonen som väger 3 500 kg är registrerade med euroklasser för tunga fordon, därför visas de också (Euro IV-Euro VI).



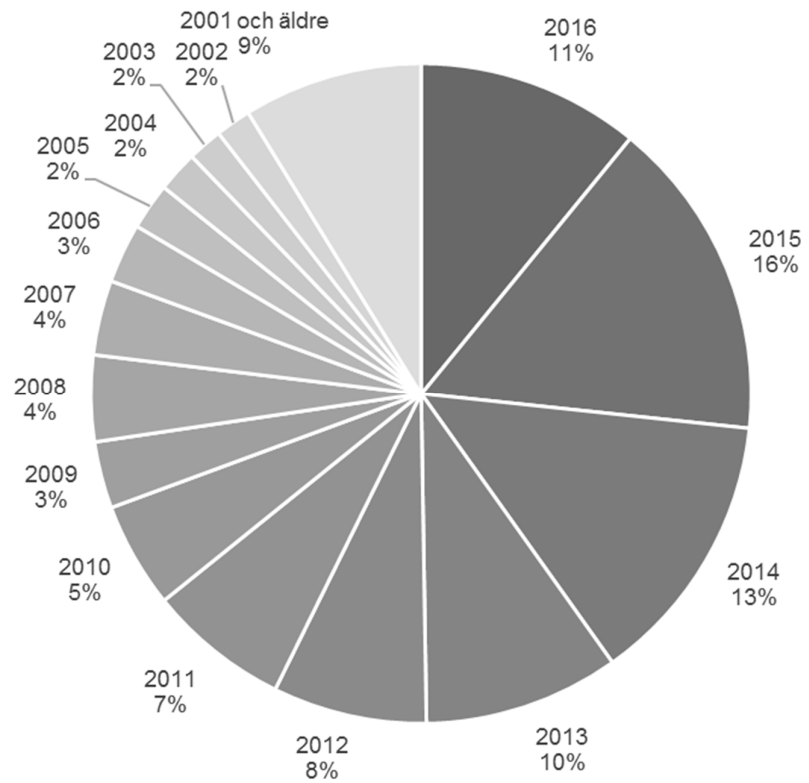
Figur 16. Personbil, lätt lastbil och fordon i de största branscherna fördelat på miljöklass.

### Supermiljöbil

Endast 2 procent av fordonen uppfyller gränsen för att få supermiljöbilspremie, det vill säga har utsläpp som är lägre än 50 gram koldioxid per km.

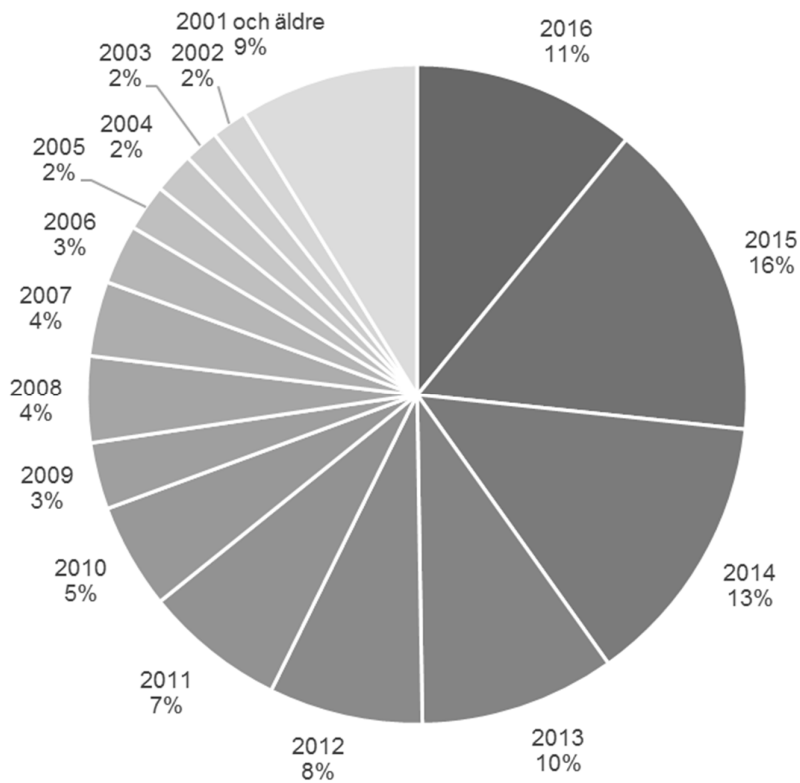
### Fordonens ålder

Fordonens ålder visas i



Figur 17. Hälften av fordonen är uttagna 2013 eller senare. De nyaste fordonen har branscherna uthyrning och leasing samt tjänstebranschen med konsulttjänster.

Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar? (del 2)  
24 (33)



Figur 17. Fördelning av fordonsår för alla fordon.

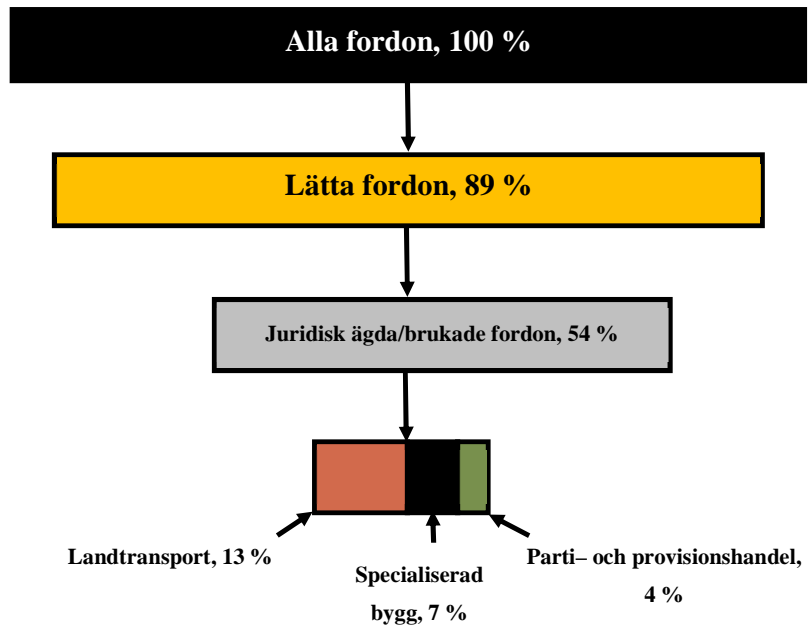
Tabell 2. Fordonsår för alla fordon inom de största branscherna.

Bransch	Medel	Median
Landtransport; transport i rörsystem	2014	2014
Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet	2012	2013
Parti- och provisionshandel utom med motorfordon	2013	2014
Uthyrning och leasing	2015	2015
Verksamheter som utövas av huvudkontor; konsulttjänster till företag	2014	2015
Fastighetservice samt skötsel och underhåll av grönytor	2012	2013
Byggande av hus	2012	2013



## Detaljerad branschanalys största grupperna

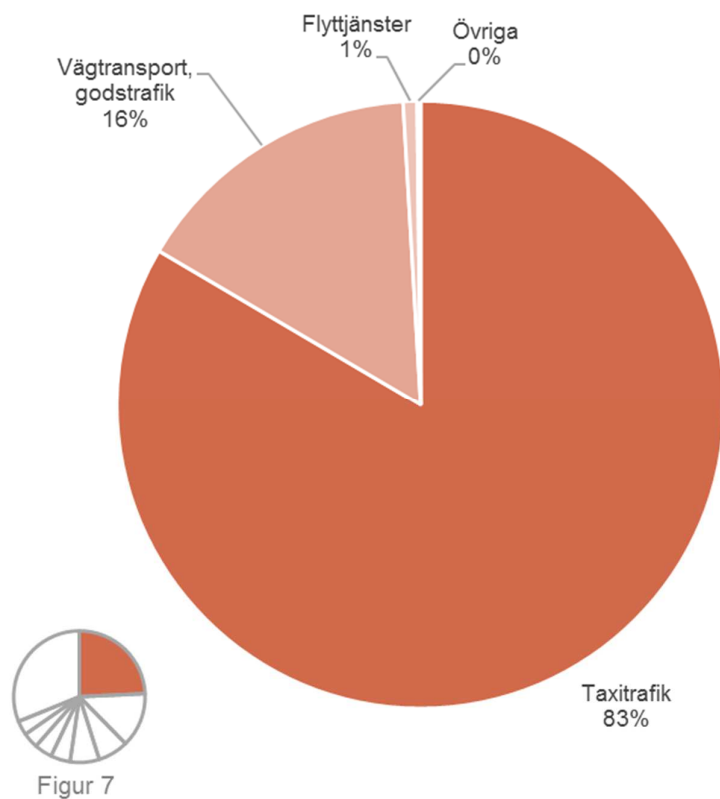
I följande avsnitt görs en mer detaljerad analys av de tre största branscherna: transport, specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet samt partihandel.



Figur 18: Andel av totalt antal observerade fordon som den detaljerad branschanalysen omfattar samt de största grupperna i branschanalysen.

### Landtransport; transport i rörsystem

Den största delen av fordonen inom branschen landtransport tillhör taxibranschen, 83 procent. Endast 16 procent avser godstransport, av vilka 73 procent är lätta lastbilar. Godstransport kan dock även förekomma i andra SNI-grupper, till exempel parti- och provisionshandel. 6 procent-enheter av dessa väger 3500 kg och ligger därmed på gränsen mellan lätt och tung lastbil. I taxibranschen finns en stor andel fordon som är privatägda men är märkta med taxinamn. Dessa ingår också i den visade statistiken.



Figur 19. Fördelning av fordon inom branschen *landtransport* enligt SNI detaljgrupp. Privatägda fordon som är strajpade, till exempel taxibilar och vissa lätta bussar, ingår.

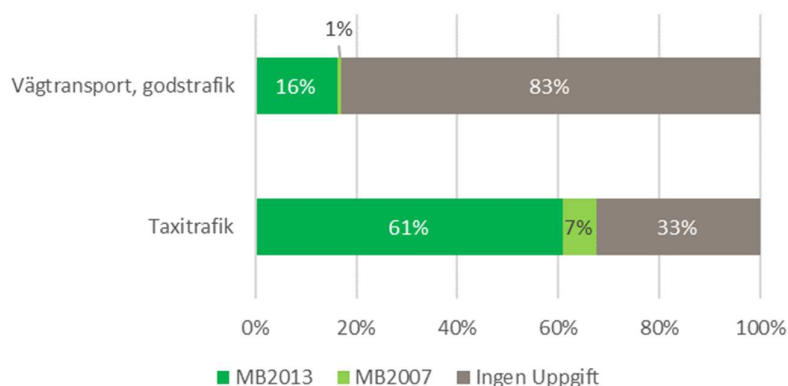
För taxitrafiken uppfyller en stor del av fordonen miljöfordonsdefinitionen från 2013 och miljöklass Euro 6, se Figur 20 respektive 21 nedan. En stor del av fordonen drivs med gas eller el kombinerat med diesel eller bensen; 36 procent dieselfordon,

---

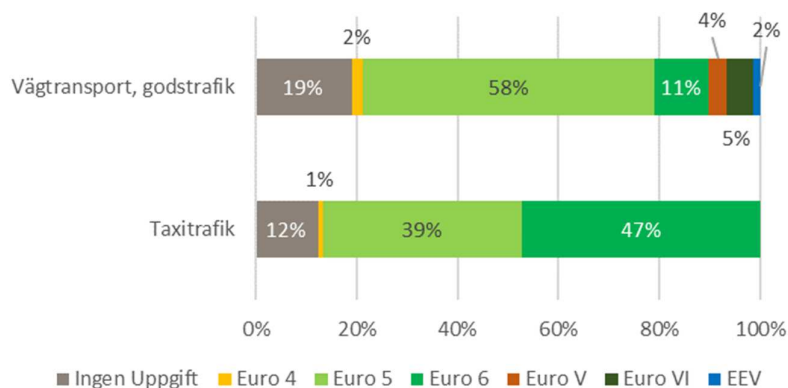
<sup>9</sup> 27 procent av alla lätta lastbilar i statistiken som väger 3 500 kg tillhör branschen landtransport; transport i rörsystem, den i särklass högsta andelen.

31 procent bensin-metangas, 12 procent metangas, 11 procent bensin-el och 8 procent bensin.

För godstrafiken är det en betydligt mindre andel som uppfyller miljöfordonsdefinitionen och den största andelen fordon i denna bransch tillhör den lägre miljöklassen Euro 5. Godstrafiken består av 79 procent dieselfordon, 7 procent bensin-metangas, 6 procent bensin-el, 3 procent metangas. Alla andra drivmedel har lägre än 3 procent andel.



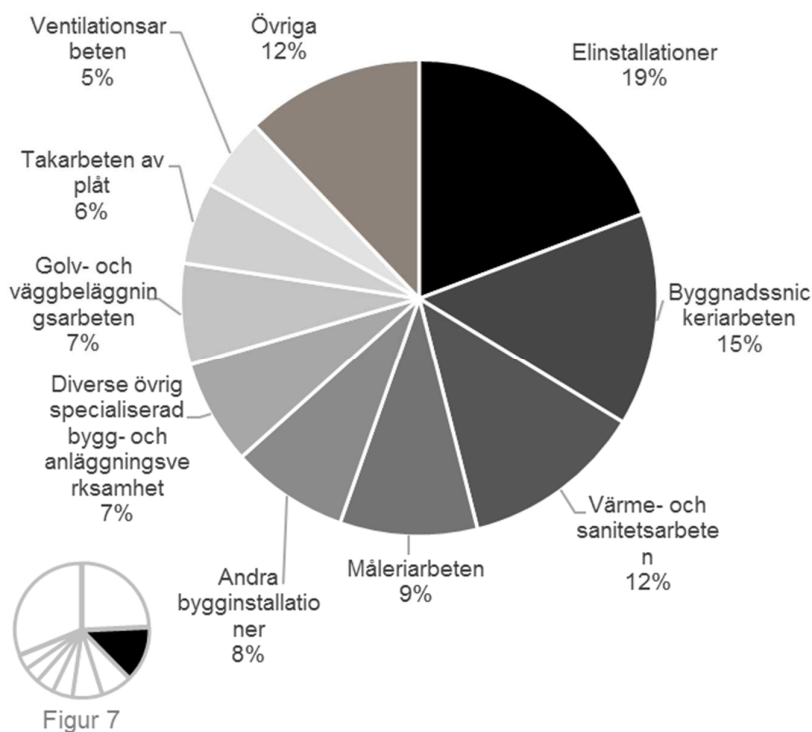
Figur 20. Andel miljöbil för landtransports båda detaljbranscher.



Figur 21. Landtransports båda detaljbranscher fördelat på miljöklass. Inom vägtransport, godstrafik är alla fordon lätta lastbilar, varav nästan 38 procent väger 3 500 kg och ligger på gränsen mellan lätt och tung.

### Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet

Inom branschen specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet är det en mängd olika småbranscher som är ganska jämnt fördelade, se Figur 22. Elinstallationer är störst.

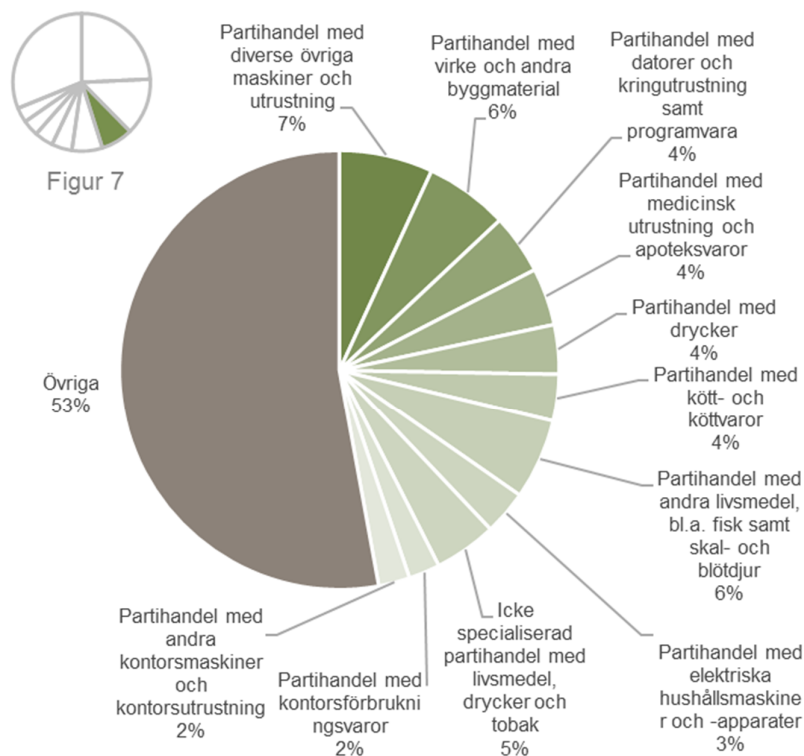


Figur 22. Fördelning av fordon inom branschen *Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet* enligt SNI detaljgrupp.

Inom branschen specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet står lätta lastbilar för 74 procent av fordonen och personbilar för 26 procent av fordonen. De flesta delbranscher har en liknande fördelning av fordonsslag förutom golv- och väggbeläggningsarbeten där 93 procent av fordonen är lätta lastbilar. Den branschen har också en lägre andel fordon med miljöklass Euro 6. I övrigt är det svårt att se några skillnader då antalet fordon per delbransch blir för litet. Alla delbranscher består av en hög andel dieselfordon.

### Parti- och provisionshandel (utom med motorfordon)

Inom branschen parti- och provisionshandel (utom med motorfordon) är det en stor del som hamnar i kategorin övrigt, se Figur 23, som har mindre än 3 procent av branschen. De största branscherna är de som handlar med övriga maskiner och utrustning, virke och andra byggmaterial samt livsmedel fisk- och skaldjur.



Figur 23. Fördelning av fordon inom branschen *Parti- och provisionshandel utom med motorfordon* enligt SNI detaljgrupp.

Fordon i branschen parti- och provisionshandel består av 61 procent personbilar och 38 procent lätta lastbilar, vilket är motsatsen till byggbranschen. De flesta delbranscher har en högre andel personbilar än lastbilar. Delbranschen partihandel med kött- och köttvaror, elektriska hushållsmaskiner och -apparater samt andra livsmedel, bl.a. fisk samt skal- och blötdjur har dock en större andel lätta lastbilar.

Det är för få fordon för att analysera skillnader avseende förnybart drivmedel och miljöbilsdefinition för delbranscherna. Men det går att se att t.ex. delbranscherna partihandel med medicinsk utrustning och apoteksvaror samt andra kontorsmaskiner och kontorsutrustning

Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar? (del 2)  
30 (33)

har största andelen fordon med miljöklassen Euro 6, medan parti-handel med virke och andra byggmaterial; kött- och köttvaror; samt elektriska hushållsmaskiner och -apparater har lägst andel.

## Slutsats

### Här är de som kör i innerstaden

Analyserna visar att utanför högtrafiktid är det fordon som används av företag/verksamheter som dominerar i innerstaden. De fordon som analyserats i denna studie är de lätta fordonen som står för 89 procent av alla fordon som registrerats i de aktuella snitten. Fördelning mellan personbil respektive lätt lastbil bland de lätta fordonen är 74 procent respektive 26 procent. Privatpersoner står för 47 procent av personbilarna och 11 procent av lätta lastbilarna. Därefter kommer i storleksordning:

- Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet (lätt lastbil) som står för 25 procent av de lätta lastbilarna.
- Taxi (personbil) som står för 15 procent av personbilarna (här ingår en del som är registrerade på privatperson, men strajpade med taxinamn).
- Uthyrning och leasing (personbil) som står för 5 procent av personbilarna.
- Parti- och provisionshandel, utom med motorfordon (personbil), som står för 4 procent av personbilarna.

Övriga branscher står för 2 procent eller mindre av det totala antalet lätta fordon (personbil och lätt lastbil).

### Så här ser deras fordon ut

Bästa miljöprestandan på fordon har taxibranschen, som också är den största branschen på personbilssidan. Majoriteten av taxifordonen uppfyller miljöfordonsdefinitionen från 2013 (61 procent). Snittet för alla personbilar är 18 procent. Ungefär hälften av taxifordonen kan drivas med gas eller el, helt eller kombinerat med diesel eller bensin (54 procent), att jämföra med snittet som är 18 procent.

De nyaste fordonen, med stor andel Euro 6, har branscherna uthyrning och leasing samt tjänstebranschen med konsulttjänster.

De branscher som har lägst andel miljöfordon är specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet samt byggande av hus. Dessa branscher har också hög andel av lätta lastbilar och inte så många personbilar. För de lätta lastbilarna är euroklass 5 vanligast. Diesel är vanligaste drivmedlet och endast 3 procent kan drivas med annat än diesel eller bensin. En mycket liten del, 1 procent, av de lätta lastbilarna uppfyller miljöfordonsdefinitionen för 2013.

## Bilaga 1, SNI 2 Juridiska Brukare

Tabell 3. Listan över andel personbilar samt lätta lastbilar som tillhör till en SNI huvudgrupp. Huvudgrupper med noll fordon uteslutas. Strajpade privat brukade fordon ingår inte.

<b>SNI Kod</b>	<b>SNI Huvudgrupp</b>	<b>Andel av personbil och lätt lastbil</b>
01	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill	0,1%
02	Skogsbruk	0,1%
07	Utvinning av metallmalmer	0,0%
10	Livsmedelsframställning	1,0%
11	Framställning av drycker	0,2%
12	Tobaksvarutillverkning	0,0%
13	Textilvarutillverkning	0,1%
16	Tillverkning av trä och varor av trä, kork, rotting o.d. utom möbler	0,3%
17	Pappers- och pappersvarutillverkning	0,1%
18	Grafisk produktion och reproduktion av inspelningar	0,1%
20	Tillverkning av kemikalier och kemiska produkter	0,1%
21	Tillverkning av farmaceutiska basprodukter och läkemedel	0,0%
22	Tillverkning av gummi- och plastvaror	0,1%
23	Tillverkning av andra icke-metalliska mineraliska produkter	0,2%
24	Stål- och metallframställning	0,0%
25	Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater	0,6%
26	Tillverkning av datorer, elektronikvaror och optik	0,1%
27	Tillverkning av elapparatur	0,1%
28	Tillverkning av övriga maskiner	0,2%
29	Tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar	0,2%
30	Tillverkning av andra transportmedel	0,1%
31	Tillverkning av möbler	0,3%
32	Annan tillverkning	0,2%
33	Reparation och installation av maskiner och apparater	0,4%
35	Försörjning av el, gas, värme och kyla	0,0%
36	Vattenförsörjning	0,1%
37	Avloppsrening	0,1%
38	Avfallshantering; återvinning	0,2%
41	Byggande av hus	4,4%
42	Anläggningsarbeten	0,7%
43	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet	14,5%
45	Handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar	4,0%
46	Parti- och provisionshandel utom med motorfordon	8,3%
47	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar	2,9%
49	Landtransport; transport i rörsystem	15,6%
50	Sjötransport	0,1%
51	Lufttransport	0,0%



Vem kör i Stockholms innerstad på vardagar? (del 2)  
33 (33)

52	Magasinering och stödtjänster till transport	0,7%
53	Post- och kurirverksamhet	1,3%
55	Hotell- och logiverksamhet	0,2%
56	Restaurang-, catering- och barverksamhet	2,0%
58	Förlagsverksamhet	0,2%
59	Film-, video- och tv-programverksamhet, ljudinspelningar och fonogramutgivning	0,4%
60	Planering och sändning av program	0,0%
61	Telekommunikation	0,5%
62	Dataprogrammering, datakonsultverksamhet o.d.	1,5%
63	Informationstjänster	0,2%
64	Finansiella tjänster utom försäkring och pensionsfondsverksamhet	3,0%
65	Försäkring, återförsäkring och pensionsfondsverksamhet utom obligatorisk socialförsäkring	0,2%
66	Stödtjänster till finansiella tjänster och försäkring	0,2%
68	Fastighetsverksamhet	3,0%
69	Juridisk och ekonomisk konsultverksamhet	0,9%
70	Verksamheter som utövas av huvudkontor; konsulttjänster till företag	5,5%
71	Arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys	2,1%
72	Vetenskaplig forskning och utveckling	0,1%
73	Reklam och marknadsundersökning	0,9%
74	Annan verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	0,8%
77	Uthyrning och leasing	8,2%
78	Arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster	0,5%
79	Resebyrå- och researrangörsverksamhet och andra resetjänster och relaterade tjänster	0,1%
80	Säkerhets- och bevakningsverksamhet	0,9%
81	Fastighetsservice samt skötsel och underhåll av grönytor	4,9%
82	Kontorstjänster och andra företagstjänster	0,4%
84	Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	1,3%
85	Utbildning	0,7%
86	Hälso- och sjukvård	1,0%
87	Vård och omsorg med boende	0,4%
88	Öppna sociala insatser	0,5%
90	Konstnärlig och kulturell verksamhet samt underhållningsverksamhet	0,5%
91	Biblioteks-, arkiv- och museiverksamhet m.m.	0,0%
93	Sport-, fritids- och nöjesverksamhet	0,2%
94	Intressebevakning; religiös verksamhet	0,2%
95	Reparation av datorer, hushållsartiklar och personliga artiklar	0,4%
96	Andra konsumenttjänster	0,9%