



Analysgruppen

Jonas Eliasson, Transek AB (sekr.)
Karin Brundell Freij, Lunds tekniska högskola
Lars Hultkrantz, Örebro universitet
Christer Ljungberg, Trivector AB
Ulf Rämme, AB Handelns utredningsinstitut

ANALYSGRUPPENS SAMMANFATTNING

Under Stockholmsförsöket presenteras varje månad sk ”månadsindikatorer”, dvs. mätningar av bl a biltrafikvolym, bilrestider, kollektivtrafikresande, detaljhandel och gång- och cykelflöden. Undertecknade har av Stockholms stad ombetts att löpande analysera och sammanfatta dessa mätningar. Syftet är att ge en översiktlig bild av vilka effekter Stockholmsförsöket haft på biltrafik, framkomlighet, kollektivtrafikresande osv. Denna bild blir med nödvändighet preliminär, eftersom tiden inte medger några mer omfattande analyser av datamaterialet. Avsikten är snarare att ge en första överblick över effekterna, i väntan på att den betydligt djupare och mer omfattande utvärderingen som pågår hela våren blir klar.

Sammanfattning av observationer i april

Trafikvolymerna är fortfarande mycket mindre än normalt. Jämfört med motsvarande period förra året är minskningen till följd av försöket ungefär lika stor som tidigare månader: i april¹ var minskningen 22%, i mars 23% och i februari 24% (jämfört med motsvarande månader 2005).

I och med vårens ankomst har trafiken ökat, så jämför man i stället apriltrafiken med tidigare månader under försöket har det skett en tydlig ökning. ”Vårsprånget” i trafiken verkar hittills vara ungefär lika stort som förra våren. Trafiken kan förväntas öka ytterligare i maj och juni, att döma av tidigare års säsongvariationer.

I och med vårtrafikökningen har trängseln ökat betydligt jämfört med vintermånaderna. Förutom att själva trafikökningen ökar trängseln, så verkar trängseln öka ytterligare till följd av att det blir fler fotgängare och cyklister. Det märks bl a på att trängseln ökat särskilt mycket på eftermiddagen och hela dagen i innerstaden. Jämfört med senare delen av våren 2005 är trängselnivåerna i år betydligt lägre såväl i innerstaden som på infarterna.

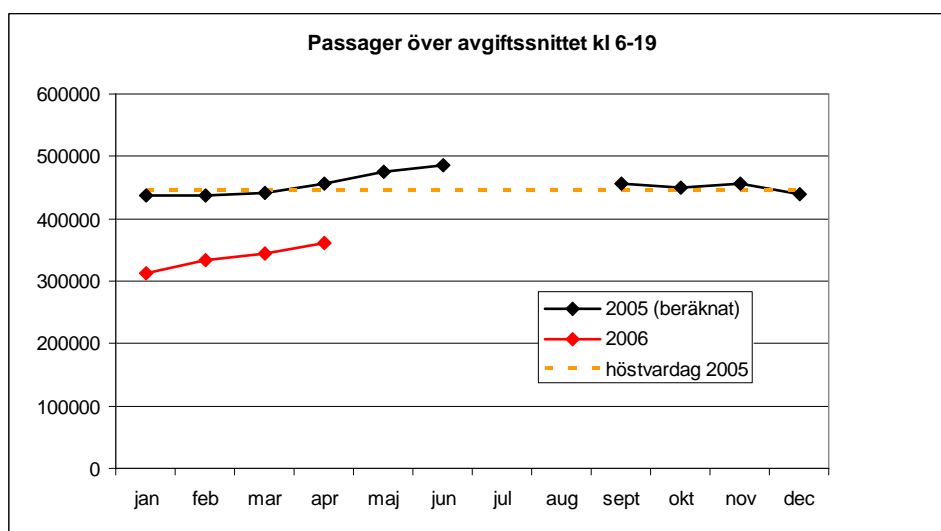
¹ “April” syftar på perioden 26 mars-25 april. Samtliga månadsperioder är alltså förskjutna en vecka jämfört med kalendermånaderna. Sport- och påsklov är exkluderade ur perioderna.

Trafiken på Essingeleden har ökat något jämfört med motsvarande period 2005, men ökningen är relativt liten (omkring 4-5% beroende på var på Essingeleden man mäter). Restiderna på Essingeleden bör därmed ha ökat något jämfört med motsvarande period förra året, men skillnaden är så liten att det är svår att skilja från den dagliga variationen.

Biltrafik och bilrestider – Innerstaden och avgiftssnittet

Trafikeffekterna som beskrivs nedan avser perioden 26 mars till 25 april exklusive påskveckan.

- **Biltrafiken är fortfarande mycket lägre än normalt**
 - Antalet fordonspassager över avgiftssnittet under avgiftstid (6.30-18.30) under aprilperioden (26 mars – 25 april, exklusive påskveckan) var ca 22% lägre än antalet (beräknade²) passager samma period 2005.



Figur 1. Antal fordonspassager över avgiftssnittet vardagar kl 6-19 (data från Vägverkets och Trafikkontorets mätutrustningar).

- Antalet fordonspassager över avgiftssnittet i mars (6 mar-24 mar) under avgiftstid var ca 23% lägre än i mars 2005. I februari (26 jan-24 feb) var minskningen 24% jämfört med februari 2005, och i januari (9 jan – 25 jan) var minskningen jämfört med januari 2005 ca 28%.
- Jämfört med motsvarande period förra året motsvarar minskningen ca 95 000 färre bilpassager. Det finns ännu ingen säker översättning till minskning av antalet tur-och-retur-bilresor.

² Trafiksiffrorna för våren 2005 är beräknade genom att höst- och aprilmätningarna har korrigerats med årsvariationen (som beräknats genom ett urval mätpunkter).

- **Trafiken har ökat senaste månaden, men det beror till största delen på att trafiken alltid ökar på våren. Avgifternas trafikminskande effekt har reducerats något över tiden, men endast långsamt.**
 - Jämför man månad för månad 2005 mot 2006 har miljöavgifternas trafikminskningseffekt dämpats med ca 1% per månad (-24% i februari, -23% i mars och -22% i april).
 - Jämfört med perioden ”tidigare månader” (jan-mars 2006) har trafiken under april ökat märkbart. Detta är förväntat, eftersom trafiken brukar öka i och med vårens ankomst. Ser man på den beräknade trafiken över avgiftssnittet 2005 var april-trafiken ca 4% högre än genomsnittet januari-mars (en period med ganska konstanta trafikmängder). I maj 2005 var trafiken 8% högre än i januari-mars 2005, och i juni 2005 var motsvarande trafikökning hela 11%.
 - Exakt varför vårvädret ökar bilresandet är faktiskt inte känt, även om flera troliga hypoteser föreslagits: t ex ökat sekundärresande (”ärenden på vägen”), ökat fritids- och besöksresande, fler som besöker sina fritidshus osv. Alla dessa fenomen tenderar inte bara att öka antalet resor överhuvudtaget utan även till att öka andelen bilresor.
 - Trafikökningen är tydligt knuten till vårvädret - vackrare väder ger mer trafik. Det betyder att tidpunkten för ”vårtrafiksprånget” i hög grad styrs av tidpunkten för vårvädrets inbrott. Det är därför vanskligt att jämföra enstaka vårveckor 2005 (eller t o m enstaka vårmånader) med motsvarande vecka (eller månad) 2006, eftersom vädret kan ha varit olika de två åren.
 - Mot bakgrund av ovanstående kan man därför förvänta sig att trafiken fortsätter öka i maj och ett par veckor in i juni.
 - Det är sannolikt att den visserligen långsamt men dock tydligt avtagande trafikminskningen har att göra med en insvängningsprocess som ännu pågår. Eftersom trafikminskningen är så pass lika från månad till månad framstår det som osannolikt att ”jämvikten” skulle ligga särskilt långt från den trafikminskningsnivå vi ser nu.

- **Lidingötrafiken har minskat minst; infarter med stor andel genomfartstrafik har minskat mest.**

	Avgiftsperiod (kl 6.30-18.30)	Morgonrusning (kl 7-9)	Eftermiddagsrusning (kl 15.30-18)
Avsnittssnittet (hela)	-22%	-18%	-24%
Avgiftssnitt – sydost	-26%	-21%	-26%
Avgiftssnitt – norr	-21%	-16%	-25%
Avgiftssnitt – väster	-19%	-18%	-19%
Avgiftssnitt – söder	-22%	-18%	-22%
Avgiftssnitt – Lidingö	-9%	-3%	-8%

Tabell 1. Procentuell minskning av fordonspassager, april 2006 jämfört med april 2005.

- Minskningen är störst från sydöst (Danvikstull), följt av de södra och norra infarterna och därefter de västra infarterna. Den mest sannolika förklaringen till skillnaderna mellan sydöst, norr/söder och väster är att de återspeglar andelen genomfartstrafik: trafiken västerifrån ska i lägre grad *genom* innerstaden än trafiken från söder, norr och (i synnerhet) sydöst. Från sydöst gör Södra Länken att det är relativt lätt att köra runt innerstaden.
- Trafiken till och från Lidingö har minskat mycket mindre än övriga infarter. Skälet torde vara att en stor andel av trafiken till och från Lidingö är avgiftsbefriad.
- I tabellen nedan visas motsvarande siffror för samtliga försöksmånader. Som synes är mönstret tämligen stabilt över tiden.

Avgiftsperiod 6:30-18:30	jan	feb	mar	apr
Avsnittsnittet (hela)	-28%	-24%	-23%	-22%
Avgiftssnitt – sydost	-30%	-29%	-27%	-26%
Avgiftssnitt – norr	-31%	-27%	-24%	-21%
Avgiftssnitt – väster	-26%	-22%	-21%	-19%
Avgiftssnitt – söder	-31%	-28%	-25%	-22%
Avgiftssnitt – Lidingö	-18%	-14%	-14%	-9%

Morgonrusning 7:00-9:00	jan	feb	mar	apr
Avsnittsnittet (hela)	-22%	-18%	-17%	-18%
Avgiftssnitt – sydost	-24%	-22%	-21%	-21%
Avgiftssnitt – norr	-25%	-21%	-18%	-16%
Avgiftssnitt – väster	-24%	-21%	-19%	-18%
Avgiftssnitt – söder	-25%	-21%	-20%	-18%
Avgiftssnitt – Lidingö	-10%	-7%	-7%	-3%

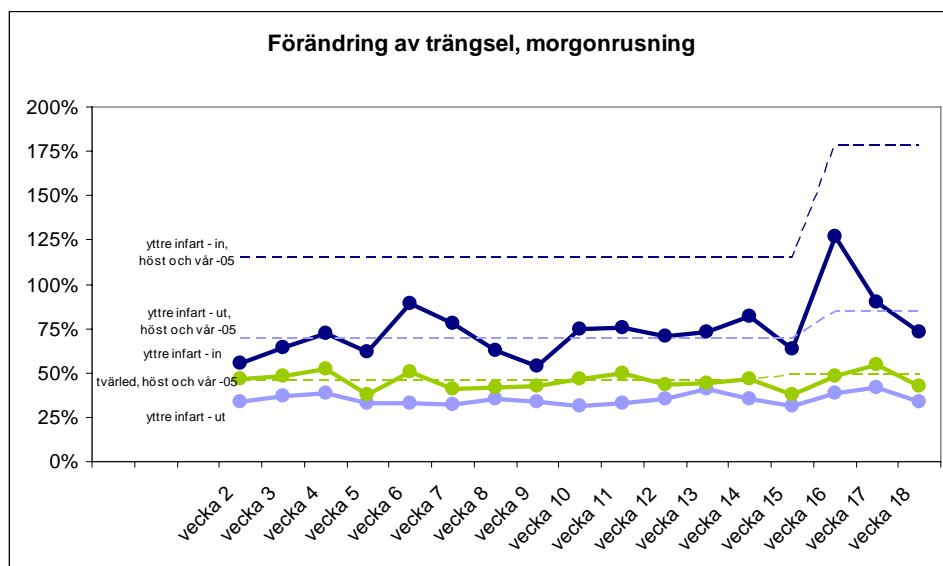
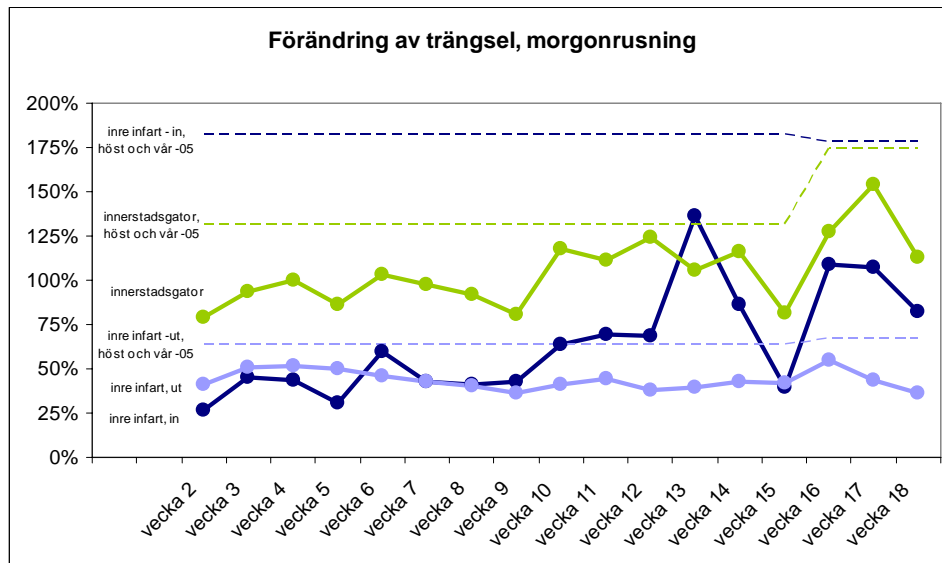
Eftermiddagsrusning 15:30-18:00	jan	feb	mar	apr
Avsnittsnittet (hela)	-34%	-28%	-25%	-24%
Avgiftssnitt – sydost	-34%	-32%	-28%	-26%
Avgiftssnitt – norr	-38%	-33%	-29%	-25%
Avgiftssnitt – väster	-29%	-24%	-23%	-19%
Avgiftssnitt – söder	-38%	-33%	-25%	-22%
Avgiftssnitt – Lidingö	-18%	-14%	-13%	-8%

Tabell 2. Procentuell minskning av fordonspassager i jan-april 2006 jämfört med jan-april 2005.

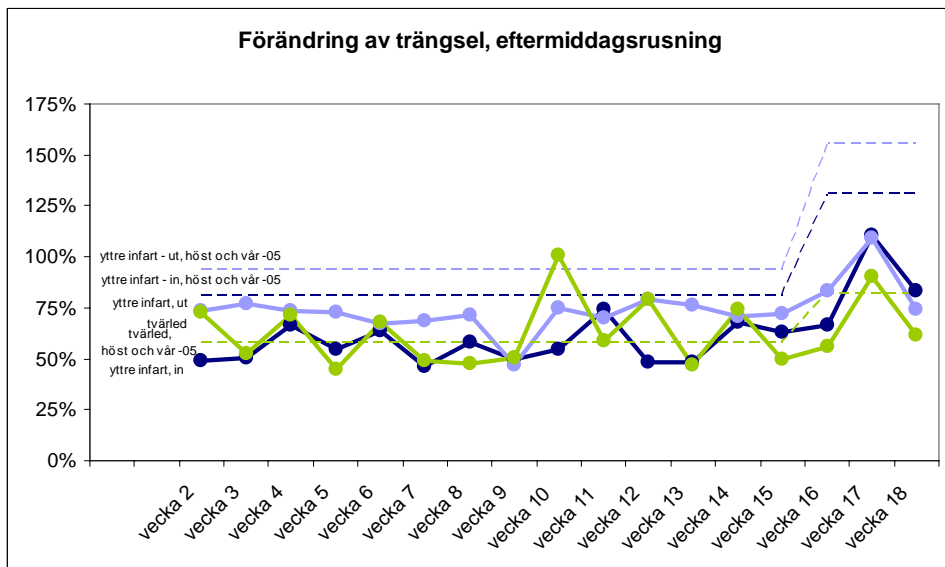
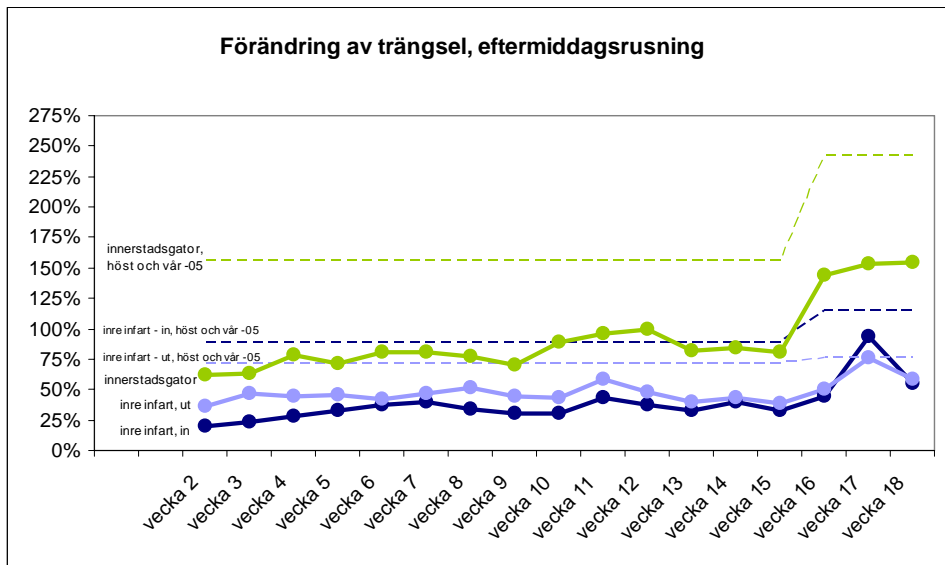
- **Trafikminskningen är störst på eftermiddagen. Även kvällstrafiken har minskat.**
 - Minskningen är procentuellt sett något mindre i morgonrusningen, något större under eftermiddagsrusningen. En trolig (del)förklaring till detta är att eftermiddagstrafiken i högre grad utgörs av fritidsresor (besök, nöjen, inköp), där det är lättare att byta målpunkt. En annan delförklaring kan vara att fler är mer bundna av tidsrestriktioner under morgonen än under kväll och eftermiddag.
 - Trafiken har minskat väsentligt även på kvällen efter avgiftsperioden. Anledningen till detta kan vara att färre reser in/ut med bil under avgiftstid, och att antalet returesor på kvällen därför minskar.

- **Trängseln har ökat i slutet av april, i takt med att ”vårtrafikökningen” satt in.**
 - Trängseln har på flera ställen ökat de sista aprilveckorna, i och med att vårvädret slutligen anlände.

- Trängselökningen beror naturligtvis till stor del på att trafiken ökat i och med våren.
- Men trängseln verkar ha ökat mer även av andra skäl. Att det måste finnas andra skäl till trängselökningen än enbart trafikökningen syns av att trängseln inte ökat lika mycket överallt, och av att trängseln ökat så plötsligt i slutet av april. En troligen bidragande orsak till trängselökningen torde vara det ökade antalet fotgängare och cyklister. Det stämmer med att restiderna ökat särskilt på eftermiddagen och särskilt i innerstaden (både för- och eftermiddag), medan trängseln ökat mer måttligt på de stora lederna. Det skulle också förklara varför restiderna plötsligt var så väldigt höga på samtliga sträckor vecka 17 2006 – det var då vårvädret kom. Andra möjliga orsaker till att restiderna ökat mer än trafiken är fler korta (fritids-)resor, att fler valt att använda bil i innerstaden pga. den ökade framkomligheten och större inslag av sällanbilister.
- I diagrammen nedan visas som referens både trängseln för en ”höstvardag” (vilket är jämförbart med trängseln under vinter och tidiga våren) och trängseln under ”senvåren” (vecka 15-23) 2005. I diagrammen syns ett ”språng” i referensvärdet: det är naturligtvis egentligen fråga om en gradvis övergång (och variationen mellan olika veckor är dessutom hög). ”Språnget” är bara för att göra diagrammen någorlunda läsbara.
- Ur diagrammen framgår att trängseln under morgonrusningen ökade i innerstaden och i viss mån på infarterna även förra året under senvåren. På eftermiddagen ökade trängselnivåerna markant överallt. Samma tendenser som 2005 är skönjbara i år, även om det för tidigt att säga något säkert, eftersom variationen i restiderna är så hög.



Figur 2. "Trängsel" (genomsnittlig restidsförlängning i procent gentemot friflödesrestid) för olika typer av vägar (7.30-9.00). Streckad linje är referensvärde.



Figur 3. "Trängsel" (genomsnittlig restidsförlängning i procent gentemot friflödesrestid) för olika typer av vägar (15.30-18.00). Streckad linje är referensvärde.

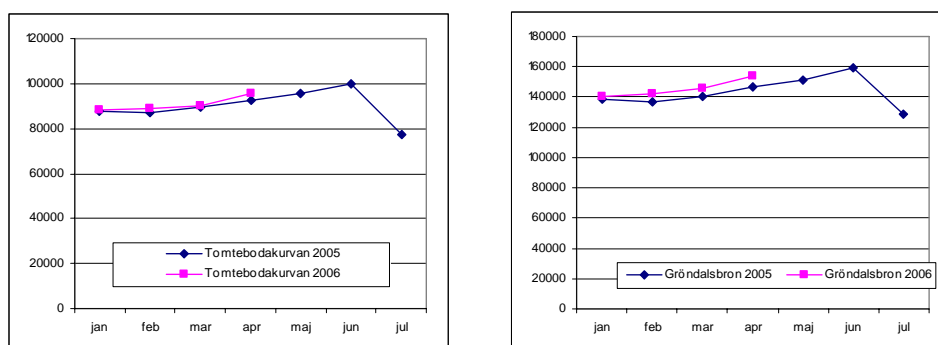
Biltrafik och bilrestider – E4, Essingeleden, Södra länken

Trafikeffekterna som beskrivs nedan avser perioden 26 mars till 25 april exklusive påskveckan.

- **Biltrafiken på Essingeleden var något högre i april 2006 än motsvarande period 2005, men skillnaden är liten**
- Biltrafiken på Essingeleden var något högre i april 2006 jämfört med april 2005 (se tabellen nedan). Skillnaden är dock relativt liten med tanke på att trafiken på Essingeleden varierar några procent upp och ner från vecka till vecka. Men sett över en längre period var genomsnittstrafiken i april omkring 4-5% (beroende på mätpunkt) högre än förra året.

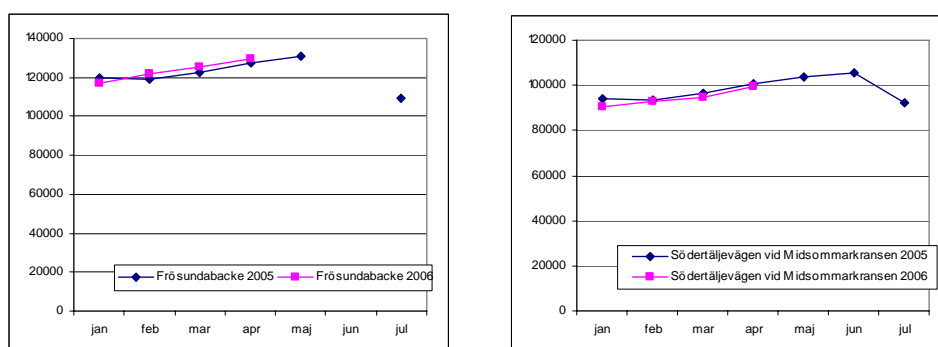
	jan	feb	mar	apr
Frösundabacke	-3%	3%	2%	2%
Gröndalsbron	1%	4%	4%	5%
Tomtebodakurvan	1%	2%	1%	4%
Södra Länken	20%	20%	19%	18%
Södertäljevägen vid Midsommarkransen	-4%	-1%	-2%	-1%

Figur 4. Procentuell förändring av antal fordonspassager per dygn på E4 och Södra länken, 2006 jämfört med 2005.



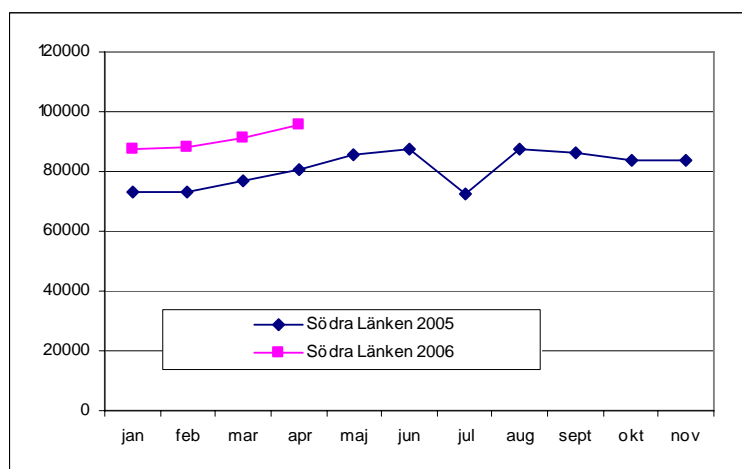
Figur 5. Antal fordonspassager per dygn på Essingeleden, månad för månad 2005 och 2006.

- Trafiken på E4 norr om innerstaden (i tabellen redovisas Frösundabacke) har ökat 2%, medan trafiken söder om innerstaden (i tabellen redovisas Södertäljevägen vid Midsommarkransen) har minskat med 1% - allt jämfört med motsvarande månad förra året.



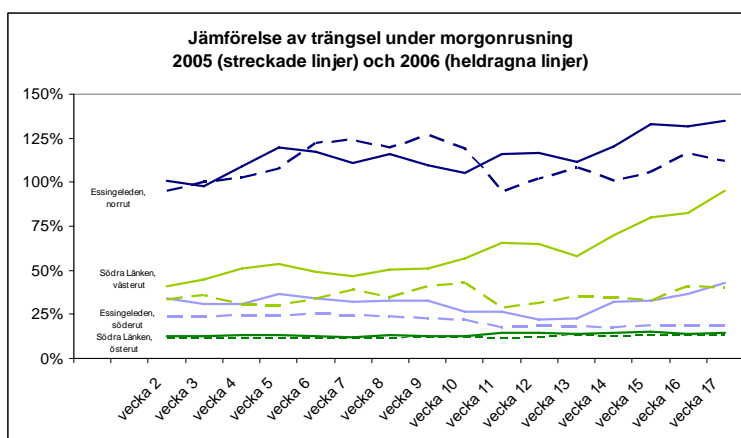
Figur 6. Antal fordonspassager per dygn på E4 söder resp. norr om innerstaden, månad för månad 2005 och 2006.

- **Trafiken i Södra Länken har ökat jämfört med 2005 – men det går inte att avgöra hur mycket som beror på miljöavgifterna**
 - Trafiken i Södra Länken har ökat stadigt ända sedan leden öppnades oktober 2004. Ökningen januari 2005-september 2005 var t ex 17 % (genomsnitt över alla mätpunkter).
 - Det går inte att avgöra i vilken grad Södra länken-ökningen jämfört med förra året beror på miljöavgifterna, eftersom man inte kan veta hur mycket trafiken skulle ha ökat även utan miljöavgifter. Man skulle ha kunnat göra en hygglig uppskattning (med hjälp av tidsserier) om det inte varit för avstängningarna till följd av Lodbrok-olyckan, som störde trafiken på hela Södra länken-Essingeleden-E4 under perioden okt-dec 2005.

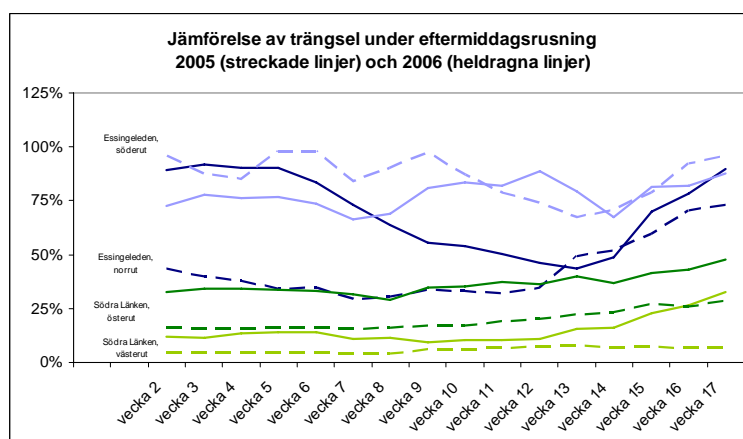


Figur 7. Antal fordonspassager per dygn på Södra länken, månad för månad 2005 och 2006. Obs. att Lodbrok-olyckan påverkade trafiken okt-dec 2005.

- **Det går inte att säkert påvisa någon restidsökning på Essingeleden jämfört med 2005.**
 - Den höga trängseln på Essingeleden gör att restiderna alltid varierar mycket från vecka till vecka, även när trafikvolymen är i stort sett oförändrad. Variationer i väglag och väder gör att det är svårt att dra slutsatser om hur restiderna förändrats jämfört med föregående år om man ser till kortare tidsperioder.
 - Den (visserligen mycket måttliga) trafikökningen på Essingeleden bör rimligen betyda att restiderna ökat, allt annat lika. Men restidsvariationen från dag till dag och vecka till vecka är så pass stor att det är svårt att säkert påvisa någon tydlig ökning av restiderna när man jämför med motsvarande period förra året. Vissa perioder och riktningar var restiderna längre 2005 än 2006 – andra perioder var det tvärtom.
 - Precis som för övriga sträckor ökade trafiken och därmed trängseln vecka 16-17 och framåt i och med vårens ankomst. Trängselökningen på morgonen på Essingeleden norrut verkar vara något högre 2006 än 2005, men det är som sagt för tidigt att säga något säkert om det.
- **Trafikökningen på Södra länken har gjort att restiderna ökat jämfört med förra året**
 - Restider på Södra länken är längre än 2005, i synnerhet österut på morgonen och västerut på eftermiddagen. Det torde bero på att trafiken ökat kraftigt det senaste året. Det är som sagt nära nog omöjligt att avgöra hur mycket av trafikökningen som beror på miljöavgifterna och hur mycket som beror på allmän trafikökning.



Figur 8. Procentuell restidsförlängning på Essingeleden och Södra länken (7.30-9.00), genomsnitt per vecka (glidande medelvärden). Streckad linje är referensvärde.

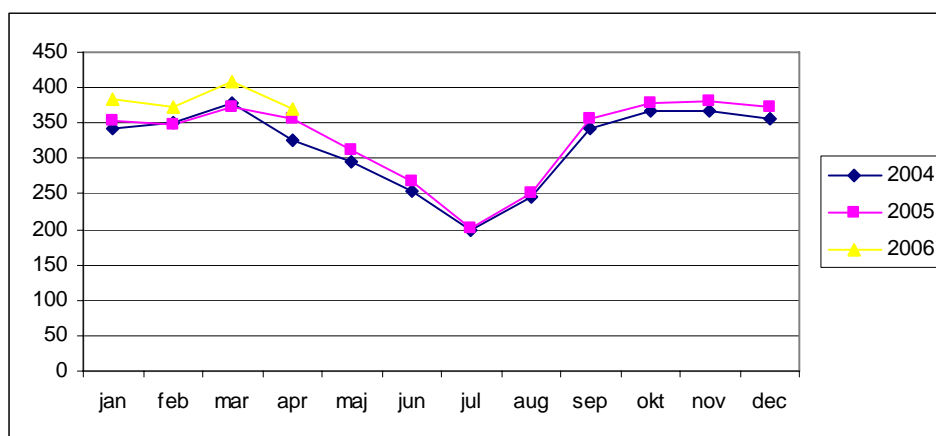


Figur 9. Procentuell restidsförlängning på Essingeleden och Södra länken (15.30-18.00), genomsnitt per vecka (glidande medelvärden). Streckad linje är referensvärde.

Kollektivtrafik

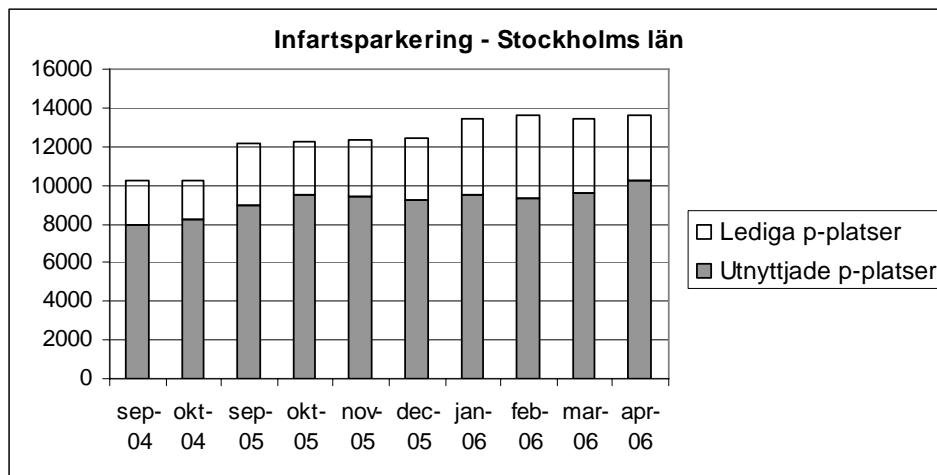
- **Antalet kollektivtrafikpassager till/från innerstaden ökade med 65 000 jämfört med samma månad förra året.**
 - Enligt SL:s uppskattningar³ var det 65 000 fler passager per dag till/från innerstaden, vilket är en ökning med 8 % eller ca 30 000 fler resenärer.
 - Antalet påstigande per dag i hela SL-trafiken ökade med 140 000 - en ökning med 6 %. Ökningen är störst i tunnelbanan, och allra störst på den gröna linjen (14%).
 - Om inte påsklovet infallit under april 2006 skulle kollektivresandet varit ännu högre. Jämförelsemånaden april 2005 hade inget påsklov, och "den verkliga" ökningen av kollektivtrafikresandet mellan åren kan alltså sägas vara större än dessa siffror. Endast en del av dessa ökningarna går dock att hänföra till trängselskattens effekter
 - I tunnelbanan har man inte kunnat möta det ökande antalet passagerare med mer trafik. När resandet ökar får därför fler stå under resan. I april fick 12% av morgonrusningens passagerare på röda och blå linjen åka stående. Det är betydligt fler än motsvarande tid förra året – men samtidigt betydligt färre än under november och december 2005 då 20% av morgonrusningens passagerare fick stå på röda linjen, och 16% på den blå.
 - I april sålde SL drygt 10 000 fler 30-dagarskort än motsvarande månad förra året. Under januari-mars har månadskortsförsäljningen visat större ökningarna än så jämfört med tidigare år (ca 30 000 fler kort per månad). Det är troligt att denna skillnad beror på att en del påsklovslediga inte brytt sig om att köpa månadskort i april, kollektivtrafikresandet har ju varit minst lika högt som tidigare månader under försöket. En ytterligare orsak kan vara införandet av det nya avgiftssystemet (med bland annat 20-kronan).

³ I kollektivtrafiken finns ingen utrustning som möjliggör automatisk räkning av samtliga passager, på det sätt som sker för biltrafiken. För att göra dessa uppskattningar utnyttjar SL de räkningar som görs på vissa delar av kollektivtrafiken. Räkningarna är i sig delvis överslagsmässiga, och därför behäftade med fel, och det är heller inte alla linjer och turer som räknas. Resultatet från räkningarna viktas sedan upp till ett uppskattat totalt resande. Även om metoden är utprövad under många år, och vikterna bygger på stor samlad erfarenhet, är uppskattningarna behäftade med avsevärd osäkerhet



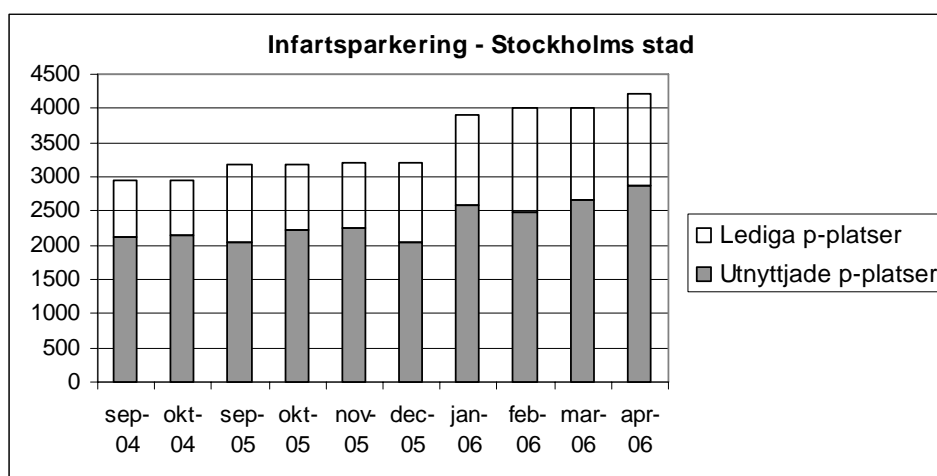
Figur 9. Antal sålda SL-30-dagarskort (tusental) per månad.

Parkering



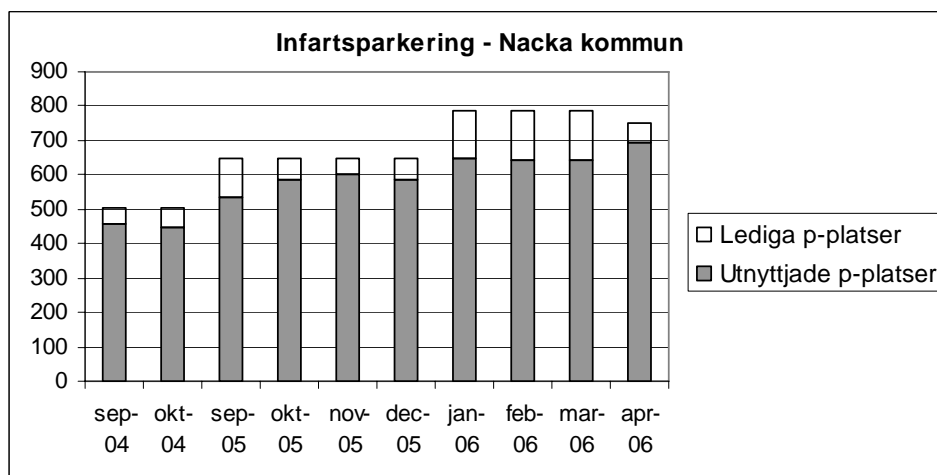
Figur 10. Infartsparkeringar i Stockholms län. Lediga och utnyttjade platser.

- Inom ramen för Stockholmsförsökets har antalet infartsparkeringsplatser ökat. Mellan hösten 2004 och hösten 2005 tillkom ca 2000 nya platser. Detta tycks också ha lett till ökat infartsparkering: i länet infartsparkerade varje dag ca 1000 fler bilar hösten 2005 jämfört med hösten 2004.
- I länet som helhet verkar det inte skett någon ytterligare ökning av antalet infartsparkeringar efter årsskiftet, trots trängselskatten och trots att antalet p-platser då ökade med ytterligare ca 1000 platser. Antalet parkerade bilar på infartsparkeringarna är nästan exakt lika om man jämför okt-dec 2005 med jan-mars 2006 (ca 9400 parkerade bilar). I april ökade de parkerade bilarna något, men det förklaras sannolikt av resandet ökat överhuvudtaget.
- Studerar man infartsparkeringar i Stockholms stad är däremot bilden annorlunda: under perioden januari-mars 2006 har antalet infartsparkerade bilar ökat med ca 20% (400-500 bilar) jämfört med perioden september-oktober 2005. Samtidigt som miljöavgifterna infördes så ökade antalet tillgängliga infartsparkeringsplatser med 800 platser (en utbudsökning på ca 25%), så det går inte att separera ökningen i miljöavgifts- och utbudseffekt. Man kan inte heller utesluta att vissa av dessa bilar tidigare parkerade på infartsparkeringar på andra platser i länet.



Figur 11. Infartsparkeringar i Stockholms stad. Lediga och utnyttjade platser.

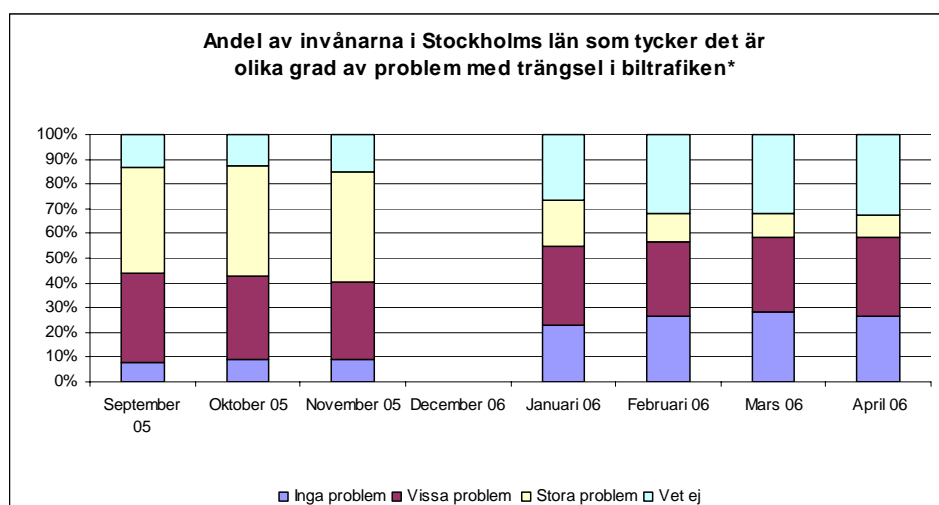
- Även i Nacka kommun har antalet infartsparkerade bilar ökat. Ökningen mellan sept-dec 2005 och jan-mar 2006 är ca 70 bilar eller drygt 10% (det handlar alltså inte om några stora volymer). I april har antalet ökat ytterligare. En delförklaring torde vara en utbudsökning på 140 p-platser (20%). (I april sjönk visserligen utbudet av p-platser något igen, därav den kortare stapeln av tillgängliga p-platser i diagrammet.)



Figur 9. Infartsparkeringar i Nacka kommun. Lediga och utnyttjade platser.

Åsikter och attityder

- **Andelen länsinvånare som anser att det finns problem med trängsel i biltrafiken till, från eller i innerstaden under avgiftstid har minskat signifikant jämfört med före trängselskattens införande.**
 - Andelen länsinvånare som anser att det finns *stora* problem har minskat kraftigt, medan andelen som anser att det *inte* finns problem med trängsel ökat kraftigt.
 - Andelen som anser att det inte finns problem med vägträngsel till, från eller i innerstaden har ungefär tredubblats, om man jämför hösten med februari och mars⁴. Andelen som anser att det finns stora problem med vägträngsel till, från eller i innerstaden har minskat med ungefär två tredjedelar, om man jämför hösten med februari och mars⁵. Det är praktiskt taget ingen skillnad mellan mars och april.
 - Andelen som svarat ”vet inte” på frågan om hur stora trängselproblemen är har ökat från 10% till 30%. Det är föga förvånande eftersom trafiksituationen förändrats påtagligt sedan försökets början, och det rimligen finns en stor andel länsinvånare som inte hunnit få erfarenhet av den nya situationen.



Figur 12. Andel av länsinvånarna som tycker att det finns problem med trängsel i biltrafiken till/från eller i Stockholms innerstad under vardagar mellan klockan 06.30 och 18.30.

⁴ Den exakta minskningen beror även här på hur man hanterat ”vet inte”-svar: Exkluderar man ”vet inte”-svar har andelen som anser att det inte finns trängselproblem ökat från ca 10 % under hösten till 31 % i januari, 39% i februari och 41% i mars. Inkluderar man ”vet inte”-svar har andelen ökat från ca 9% under hösten till 23% i januari, 27% i februari och 28% i mars.

⁵ Den exakta minskningen beror på hur man hanterat ”vet inte”-svar: Exkluderar man ”vet inte”-svar har andelen som anser att det finns stora trängselproblem minskat från ca 50 % under hösten till 25 % i januari, 17% i februari och 14% i mars. Inkluderar man ”vet inte”-svar har andelen minskat från ca 45% under hösten till 19% i januari, 12% i februari och 11% i mars.

- Bland dem som gjort en bilresa över avgiftssnittet de *senaste två vardagarna* är mönstret detsamma och förändringarna statistiskt signifikanta. Antalet svarande är dock så litet (ca 100 personer per månad) att man inte kan dra säkra slutsatser om förändringens storlek. Med detta förbehåll kan man dock ändå notera att andelen i denna grupp som anser att trängseln är ett stort problem har ungefär halverats (från 30-40% i höstas till 10-20% januari-april), medan andelen som anser att trängseln inte är ett problem ungefär har fördubblats (från 10-15% i höstas till 30-40% januari-april).
- **Fler än tidigare tycker att det var ett bra beslut att genomföra försöket med trängselskatter.**
 - Andelen svarande bland samtliga länsinvånare som anser att det var ett "ganska/mycket dåligt beslut" att genomföra försöket med trängselskatt har sedan trängselskatt infördes i januari sjunkit kontinuerligt jämfört med hösten, då andelen låg stadigt omkring 55%. I mars svarade för första gången fler att det var ett "ganska/mycket bra beslut" än som ansåg att det var ett "dåligt beslut" (49% bra beslut mot 42% dåligt beslut bland samtliga svarande länsinvånare), och resultatet i april är nästan exakt likadant: 51% ansåg att det var ett ganska eller mycket bra beslut, medan 40% ansåg att det var ett ganska eller mycket dåligt beslut.
 - Bland dem som gjort en bilresa till/från innerstaden under avgiftstid senaste två vardagar svarar en majoritet att det var ett "dåligt beslut", men andelen negativa har minskat (signifikant) i mars – från drygt 60% i jan-feb till 53% i mars och april. Andelen i denna grupp som svarar "bra beslut" har ökat från ca 35% i jan-feb till ca 41-42% i mars-april. Urvalet är visserligen litet, men förändringen är alltså statistiskt signifikant.
 - Bland boende i innerstaden⁶ anser en majoritet att det var ett bra beslut (54% "bra beslut" mot 40% "dåligt beslut"). Mönstret har varit ungefär detsamma hela försöksperioden, medan det i höstas var en majoritet som ansåg att det var ett "dåligt beslut" (drygt 50% "dåligt beslut" mot ca 40% "bra beslut").
 - Bland boende utanför innerstaden var det i april för första gången en majoritet som ansåg att det var ett ganska/mycket bra beslut - 50% mot 40% som svarade ganska/mycket dåligt beslut. Svaren från de boende utanför innerstaden har blivit allt mer positiva månad för månad under försöket gång, efter att det i höstas var en klar negativ majoritet (34% ganska/mycket bra beslut mot 57% ganska/mycket dåligt beslut).

⁶ Ungefär 1/3 av Stockholms stads befolkning bor i innerstaden. Resterande bor utanför, dvs. i västerort och "söder om Söder".

- Observera att frågan var formulerad att handla om huruvida det är bra eller dåligt att genomföra *försöket* – inte om huruvida Stockholm bör ha trängselskatter i framtiden.

Handel

- I mars månad ökade cityindex med 15 procent jämfört med mars 2005, vilket kan jämföras med motsvarande försäljningsökning i riket som var knappt 7 procent.
- Den starka uppgången i mars månad i såväl Stockholms city som i riket förklaras främst av att mars 2005 var en dålig månad för detaljhandeln eftersom påsken inföll i slutet av månaden. Påskveckan har en positiv inverkan på dagligvaruhandeln, men samtidigt en negativ inverkan på sällanköpsvaruhandeln.
- Den starka ökningen i cityindex beror också på att flera aktörer har öppnat nya ytor i sina befintliga anläggningar och/eller att de flyttat om alternativt ändrat exponeringen av redan befintliga hyresgäster. Även det senare har bidragit till att öka försäljningen hos anläggningen.
- HUI:s material visar att detaljhandeln i varuhus och gallerior i hela innerstaden vuxit drygt 10 procent. Det bakomliggande materialet visar att cityvaruhusen och köpcentrumen i cityområdet växte nästan dubbelt så snabbt under mars som varuhus och gallerior på malmarna.
- Effekterna av trängselskatten bedöms fortfarande vara obefintliga eller mycket små vad avser citystråkets, dvs centrala Norrmalms detaljhandel, vilket åtminstone delvis förklaras av att citykunden endast i begränsad omfattning är bilburen.
- Beträffande den småskaliga detaljhandeln som är lokaliserad i gatulägen finns än så länge inga tillgängliga uppgifter. Frågan huruvida dessa har påverkats av trängselskatten måste därför stå obesvarad fram till mitten av juni 2006. Dessa handlare har sedan länge befunnits trängda mellan expanderande varuhus och gallerior i innerstaden och dito i kranskommunerna. På senare tid har denna expansion varit särskilt stark varför deras situation sannolikt har försämrats ytterligare.