

# Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022

Folksam Forskning  
2022

**Folksam**

## Sammanfattning

Yrkestrafiken utgör en stor andel av trafiken på Sveriges vägar. Att de största användargrupperna av fordon som dessutom ofta är tunga håller hastigheten är viktigt för trafiksäkerheten. Därför har Folksam, för femte året i rad, mätt hastigheten hos yrkestrafiken på vägar runt om i Stockholm och till viss del i Uppsala. Årets hastighetsmätningar visar att i 78 procent av alla mätningar har föraren kört för fort. Det är en stor ökning jämfört med förra årets mätning (70 %), och hela 20 procentenheters ökning sedan 2018. Även andelen grova överträdelser, det vill säga fortkörningar över tio km/h, har ökat något sedan förra årets mätningar, och utgör nu 26 procent. Andelen grova överträdelser står för en fjärdedel av fortkörningarna. I genomsnitt för alla mätningar var yrkestrafikens överträdelser 9,3 km/h (motsvarar 22 procent över gällande hastighetsgränser), vilket är en ökning jämfört med 2020. Högst andel överträdelser mättes på vägar med 30 och 40 km/h i hastighetsbegränsning, vilket är alarmerande då det är där risken är störst att köra på oskyddade trafikanter.

Som tidigare år är det taxibranschen som visade högst andel överträdelser, i årets mätning körde 9 av 10 uppmätta taxibilar över hastighetsbegränsningen. Även branscherna Färdtjänst samt Bud, transport och logistik är två branscher med hög andel överträdelser (82 %). Bussbranschen visade lägst andel överträdelser (51 %). Bolagen med högst andel överträdelser var Taxi Stockholm (92 %) och budbolagen Schenker (91 %) och Best (90 %). Bolagen med lägst andel överträdelser var bussbolagen Nobina och Keolis (44 respektive 47 %), där båda bolagen kör åt Stockholms Lokaltrafik och har en ISO 39001 certifiering. ISO 39001-certifierade bolag visade generellt cirka 30 procent lägre andel fortkörning jämfört med icke-certifierade. På 30-vägar var överträdelsehastigheten i genomsnitt 9,7 km/h, vilket motsvarar mer än en fördubblad risk för en fotgängare eller cyklist att bli svårt skadad om den blir påkörd. Totalt körde 75 procent av yrkestrafiken för fort utanför skolor. Det är alarmerande att en så hög andel kör för fort utanför skolor, även om det är en liten sänkning jämfört med 2021 (79 %). För tung trafik mättes överträdelser i 79 procent av mätningarna utanför skolor, och medelöverträdelserna var 4,6 km/h.

# 1 Bakgrund

I Sverige skulle årligen fler än 70 liv räddas om hastighetsgränserna hölls. Fordonshastigheten ökar risken för kollision genom att reaktionssträcka och bromssträcka ökas. Den ökar även risken för dödliga eller svåra personskador vid en trafikolycka eftersom energin i en krock ökar kvadratisk med hastigheten. Den ökar också skaderisken väsentligt för en fotgängare eller cyklist som blir påkörd.

På 2022 års resultatkonferens presenterades att 210 dödsfall relaterade till trafikolyckor skedde 2021, vilket är 6 personer fler än under 2020. Vid 2021 års mätning höll 52 procent av fordonen på statligt vägnät hastigheten, vilket är 3 procentenheter högre än vid 2020 års mätning. Målet är att uppnå 80 procent hastighetsefterlevnad till år 2030 (Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021, Trafikverket 2022). Yrkestrafiken utgör en stor andel av trafiken på Sveriges vägar. Därför har Folksam för sjätte året i rad mätt hastigheten hos yrkestrafiken på vägar runt om i Stockholm och Uppsala. Denna studie kompletterar Trafikverkets mätningar som genomförs regelbundet och som omfattar all trafik.

Trafikverkets mätningar visar hastigheterna som de ser ut inklusive kökörning medan denna studie visar hastigheter för fordon som inte påverkas av framförvarande fordon (kökörning mäts alltså inte). Folsams tidigare genomförda analyser av Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad i Stockholmsregionen har visat att andelen överträdelser bland yrkestrafiken ökat varje år; från 53 procent 2017 till 70 procent 2021) ([www.folksam.se](http://www.folksam.se)). Under 2021 låg andelen överträdelser i nivå med andelen 2020. Observera att Taxi inte var inkluderade 2017 års mätningar. Årets studie följer upp dessa resultat och belyser utvecklingen i Stockholmsområdet. Sedan 2020 mäts även hastighetsefterlevnaden på vägar utanför skolor, vilket även inkluderats i årets mätningar.

## 2 Metod

Under perioden 14 mars till 24 maj 2022 mättes hastigheten på fordon (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar) med företagsloggor på olika sorters vägar och gator i Storstockholm och Uppsala län. Mätningarna gjordes dagtid på 56 mätplatser, se Tabell A i Appendix. Fordonen mättes med laserpistol (ProLaser III), samma sorts verktyg som Polisen använder vid hastighetskontroller. Mätningarna genomfördes av NTF Öst från en dold och uppställd bil, exempelvis parkerad på vägkanter, parkeringsplatser och broar. I enstaka fall skedde mätningar utanför bilen, även då dolt. Företagen identifierades via logotyper på fordonen. Fordonen mättes endast under fri körning utan påverkan framförvarande fordon. Inga mätningar gjordes under kö-körning och inga mätningar skedde vid omkörningar.

Hastighetsöverträdelserna har delats in i två grupper, mer än 1 km/h över gällande hastighetsgräns samt mer än 10 km/h. De över 10 km/h klassas som grova överträdelser. I studien låg fokus på branscher och företag som ofta förekommer på vägarna i Storstockholm och Uppsala. Bolagen delades in i branscherna Bud, transport- och logistisk, Bygg- och anläggning, Buss, Färdtjänst, Livsmedel, Taxi, Återvinning, Övriga/okända. Notera att vissa företag verkar inom flera branscher, exempelvis inom både bygg- och anläggningstransport samt återvinningstransport (såsom MLT eller Wiklunds). I så fall presenterades alla mätningar för företaget inom en av branscherna, eftersom det inte gick att urskilja vilken typ av transport det handlade om i varje enskilt fall. Inom färdtjänst kunde bara företagen Sirius och Samtrans identifieras, och mätningar av färdtjänst med vanlig taxi kategoriserades därför bland taxiföretagen. Vid överträdelser för olika enskilda bolag jämfördes endast de med minst 25 observationer. I årets mätningar valdes tre mätplatser utanför tre olika skolor i Stockholm. Totalt gjordes 142 mätningar av yrkestrafiken utanför skolorna. För att följa utvecklingen utvärderades årets resultat i relation till tidigare års mätningar. Då antal mätningar är gjorda i

Stockholm och Uppsala under liknande tidsperiod för åren 2018 – 2022 anses dessa grupper vara jämförbara. Mätningarna gjorda 2017 kommer inte jämföras i den här rapporten då Taxi inte inkluderades det året. Konfidensintervall om 95 procent användes genomgående i studien.

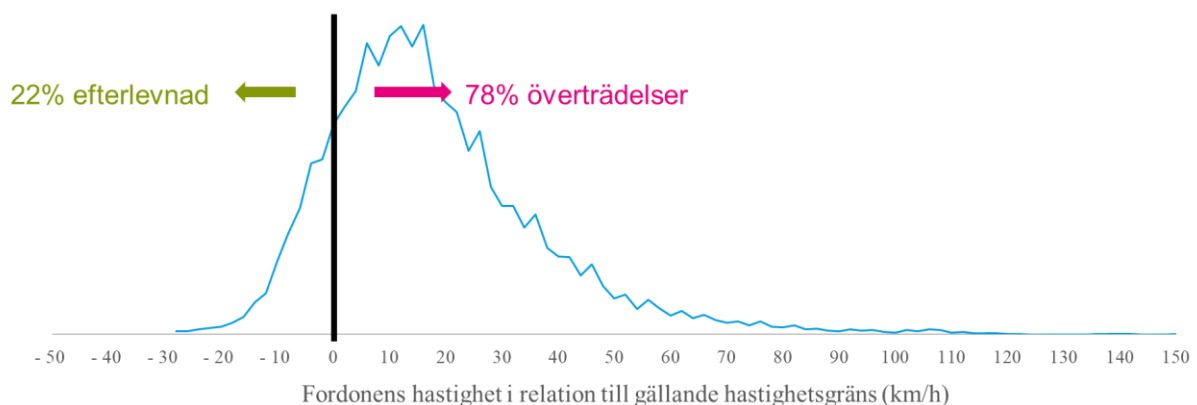
## 3 Resultat

### 3.1 Övergripande resultat

Totalt mättes 5088 fordon i Uppsala (n=245) och Stockholm (n=4843). Mätningarna fördelade sig enligt följande i de olika branscherna;

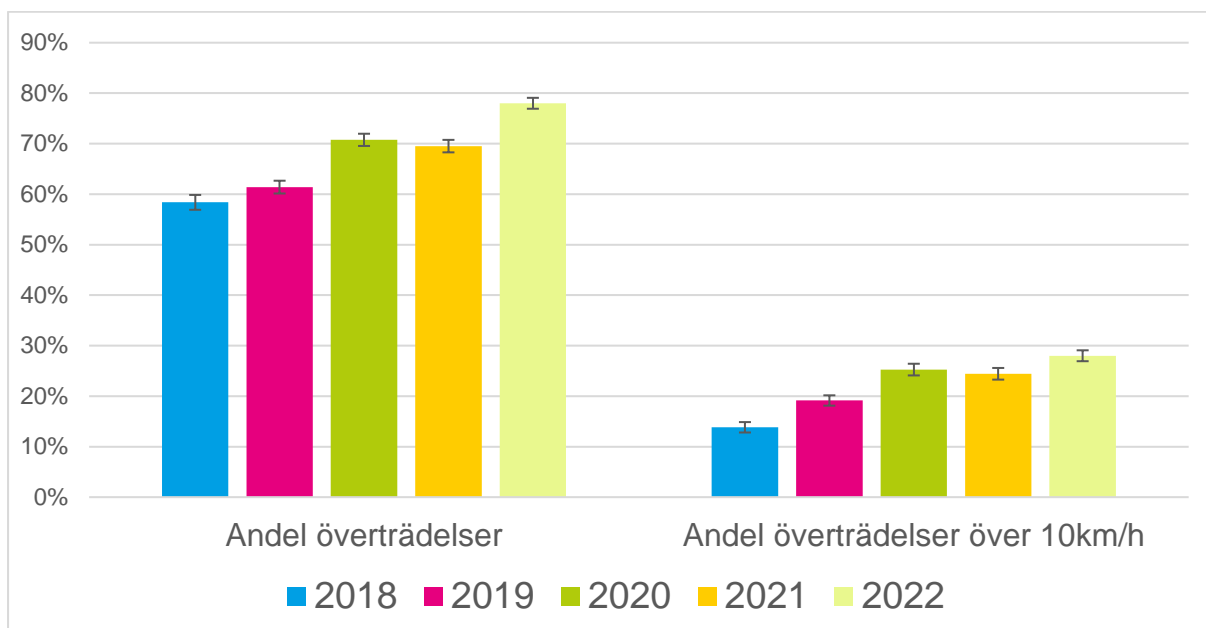
- Bud, transport- och logistisk (n = 1405)
- Bygg- och anläggning (n = 1218)
- Buss (n = 633)
- Färdtjänst (n = 200)
- Livsmedel (n = 336)
- Taxi (n = 412)
- Återvinning (n = 405)
- Övriga/okända (n = 479)

Totala andelen överträdelser var 78,0 procent (76,8–79,1), Figur 1. Grafen vilken visar fördelningen av alla uppmätta hastigheter i relation till gällande hastighetsgräns. Vid överträdelse körde fordonen i genomsnitt 9,3 km/h för fort. Av alla överträdelser var det 35 procent som körde över 10 km/h för fort, vilket representerar 27,6 procent (26,3–28,8) av alla mätningar totalt, Figur 2.



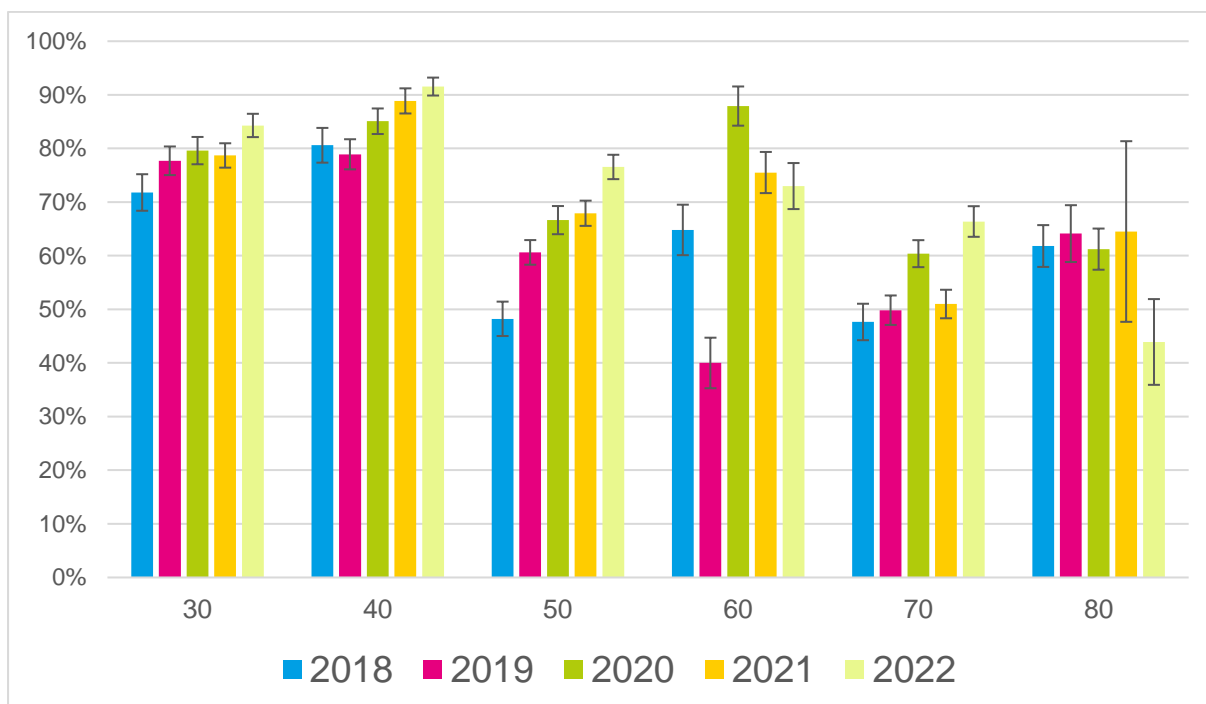
Figur 1. Fördelning av samtliga hastighetsmätningar, uppmätt hastighet i relation till gällande hastighetsgräns (km/h).

Årets mätningar visar att överträdelserna har ökat jämfört med års 2021 års nivå, Figur 2. Förra året (2021) var andelen överträdelser 69,5 procent (68,3–70,8) och grova överträdelser 24,4 procent (23,3–25,6).



Figur 2. Andel överträdelser och grova överträdelser för år 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.

Andel överträdelser varierar mellan vägar med olika hastighetsgränser. Högst andel överträdelser kunde mätas på 40-vägar där 91 procent av alla mätta fordon körde för fort. Detta följdes av 30-vägar (84 procent överträdelser) och 50-vägar (76 procent överträdelser), Figur 3. På 30-, 40- och 50-sträckor har andel överträdelser ökat genom åren, på 60-, 70- och 80-sträckor ses inte samma tendens.



Figur 3. Andel överträdelser per hastighetsgräns för åren 2018 till 2022.

## 3.2 Hastighetsefterlevnad för enskilda bolag

Bolag (med minst 25 mätningar) med högst andel överträdelser i årets mätningar var;

- Taxi Stockholm (92 %, n = 105)
- Schenker (91 %, n = 106)
- Best (90 %, n = 94)
- Sverigetaxi (88 %, n = 172)
- Stena Recycling (88 %, n = 60)

Bolag (med minst 25 mätningar) med lägst andel överträdelser i årets mätningar var;

- Nobina (44 %, n = 155)
- Keolis (47 %, n = 171)
- Arriva (53 %, n = 203)
- Widrikssons (54 %, n = 35)
- Arla (57 %, n = 53)

Observera att både Keolis och Nobina kör för Stockholms Lokaltrafik och har en ISO 39001-certifiering.

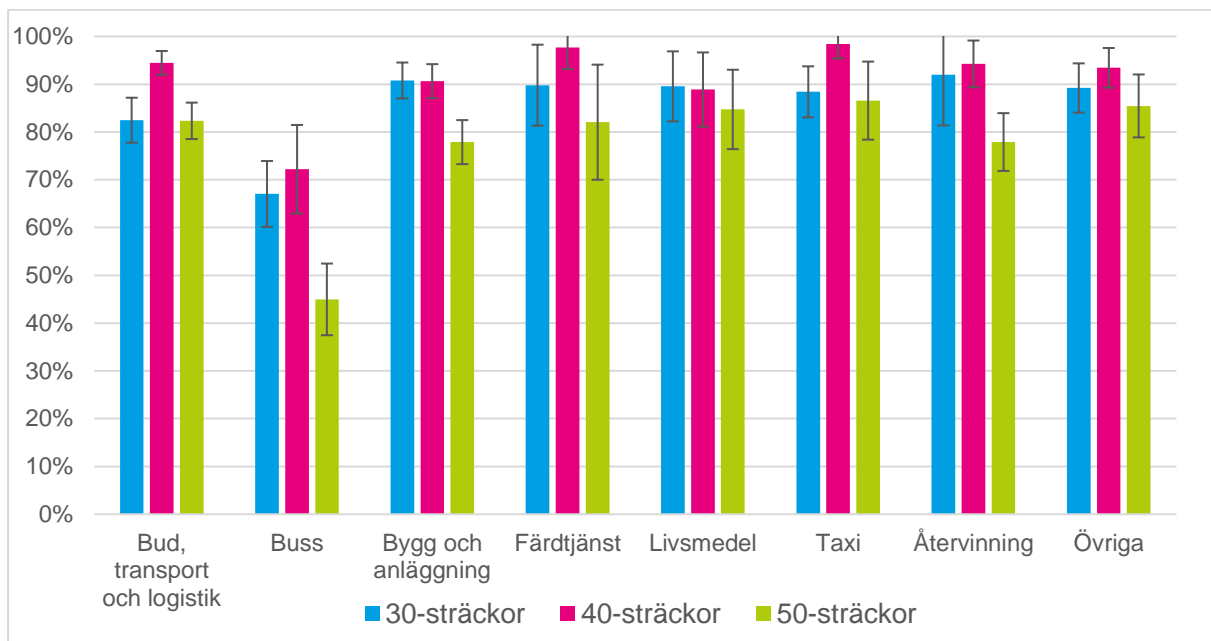
För total översikt över bolagens andel överträdelser samt genomsnittlig överträdelsehastighet, se Appendix.

## 3.3 Hastighetsefterlevnad på 30-, 40- och 50-vägar

Totalt körde 84 procent av fordonen för fort på 30-sträckor, Figur 3. Och den genomsnittliga överträdelsehastigheten på **30-vägar** var 9,7 km/h över hastighetsbegränsningen. Detta är en lägre andel men högre genomsnittlig överträdelsehastighet jämfört med 2021 då andelen var 89 procent och överträdelsehastigheten var 7,6 km/h. Branschen med högst andel överträdelser på 30-vägar var *Återvinning* (92 %) som i år brutit sin positiva trend och *Bygg och anläggning* (91 %) som uppvisat en ökande hastighetstrend de senaste fyra åren, Figur 5. Den bransch som visade en statistiskt säkerställd ökning sedan 2021 var *Bygg och anläggning*. I övrigt var det inga statistiskt signifikanta skillnader jämfört med 2021. För att se alla jämförelser med tidigare års mätningar, se Appendix.

Den genomsnittliga överträdelsehastigheten på **40-vägar** var 10,1 km/h, vilket är den högsta genomsnittliga överträdelsen av alla hastighetsgränser, och en ökning sedan 2021 (9,8 km/h). Andelen överträdelser på 40-sträckor ökade jämfört med 2021 års mätning, 92 procent jämfört med 89 procent. De branscher med högst andel överträdelser på 40-vägar var *Taxi* (98 %) och *Färdtjänst* (98 %), Figur 5. Ingen bransch uppvisade en statistiskt säkerställd minskning eller ökning av andel överträdelser om man jämför med förra året. För att se alla jämförelser med tidigare års mätningar, se Appendix.

Den genomsnittliga överträdelsehastigheten på **50-vägar** var 8,8 km/h, vilket är en ökning sedan 2021 då den var 8,0 km/h. Andel överträdelser på 50-sträckor var lägre än på 30- och 40-sträckor, 77 procent, men är ändå en ökning från 2021 då den var 68 procent. Branscherna med högst andel överträdelser på 50-vägar var *Taxi* (87 %) följt av *Livsmedel* (85 procent), Figur 5. Branscherna *Bud, transport och logistik*, *Buss* och *Återvinning* visade alla en statistiskt säkerställd ökning av andelen överträdelser på 50-vägar jämfört med förra årets mätningar. I övrigt fanns inga statistiskt signifikanta skillnader jämfört med tidigare år. För att se alla jämförelser med tidigare års mätningar, se Appendix.



Figur 5. Andel överträdelser på 30-, 40- och 50-sträckor fördelat på bransch.

### 3.4 Hastighetsefterlevnad hos tunga fordon

Totalt mättes 3413 tunga fordon (bussar och tunga lastbilar) som hade 74 procent överträdelser. Det var en större andel överträdelser jämfört med förra årets (2021) mätningar (64 %). Högst andel överträdelser hade de på 40-vägar (89 %), 30-vägar (80 %) och 50-vägar (74 %).

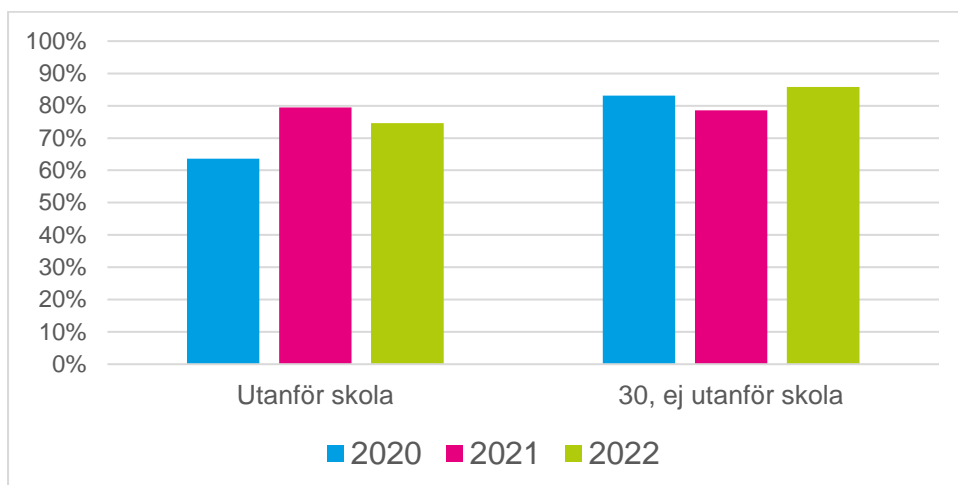
På följande sträckor var överträdelsehastigheten högst; 40-vägar: 9,9 km/h, 60-vägar: 9,6 km/h, 30-vägar: 8,8 km/h. Generellt körde tung trafik 8,4 km/h över hastighetsbegränsningen vilket är högre än 2021 års mätningar (7,2 km/h).

### 3.5 Hastighetsefterlevnad utanför skolor

Totalt så körde 75 procent av yrkestrafiken som mättes utanför skolor för fort och 12 procent körde minst 10 km/h för fort. Det var en lägre andel jämfört med 2021 (79%). Den genomsnittliga överträdelsehastigheten var högre jämfört med 2021. Den var nu 6,1 km/h jämfört med 2,7 km/h 2021. Anmärkningsvärt var att 80 procent av mätningarna för *Buss* var över gällande hastighetsgräns och medelöverträdelserna var 4,1 km/h. Högst genomsnittlig överträdelsehastighet visade *Bygg och anläggning* på 8,3 km/h och *Taxi* på 7,1 km/h.

Jämför man överträdelserna utanför skolor med resterande 30-vägar var det mindre andel överträdelser utanför skolorna (75% jämfört med 86%) och lägre överträdelsehastighet (6,1 jämfört med 10,1 km/h).

Studerar man tunga fordon som kört utanför skolor så körde 79 procent över hastighetsbegränsningen. Bussarna hade en överträdelsehastighet på 4,1 km/h och lastbilar hade en överträdelsehastighet på 5,4 km/h.

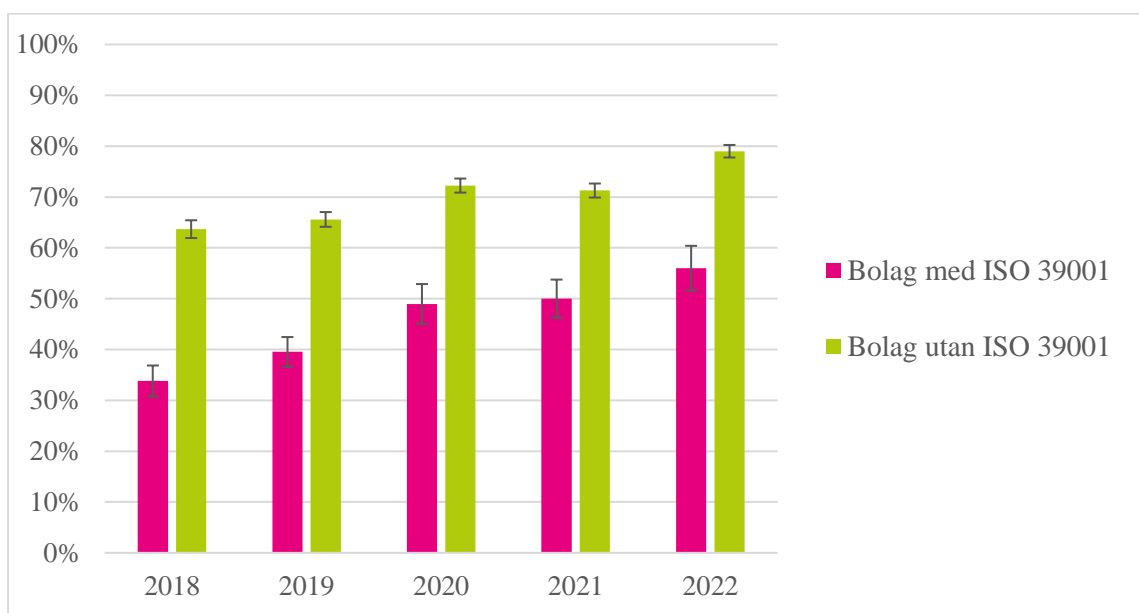


Figur 6. Andel överträdelser utanför skolor i jämförelse med övriga 30-sträckor för åren 2020-2022.

## 3.6 Inverkan av ISO 39001-certifiering

Totalt var det 6 bolag i årets mätningar som har ISO39001-certifiering och som totalt hade 490 observationer. Bolag utan certifiering hade 4598 observationer.

ISO39001-certifierade bolag hade en lägre andel (56 %) överträdelser 2022, jämfört med bolag utan certifiering (79 %), Figur 7. Men andel överträdelser har ökat både för bolag med respektive utan ISO39001-certifiering. Dock ser vi att sedan 2018 har bolag med ISO39001-certifiering en större ökning av andel överträdelser jämfört med bolag utan. Den genomsnittliga överträdelsen var för bolag med ISO 39001 certifiering 5,8 km/h, medan den för bolag utan var 9,4 km/h.



Figur 7. Andel överträdelser för bolag med och utan ISO 39001 certifiering, för åren 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.



## 4 Diskussion

Tidigare års hastighetsmätningar har visat en ökande tendens av yrkestrafikens överträdelser i Stockholmsregionen sedan 2018 (2018 58 %; 2019 61 %, 2020 71 %, 2021 70 %). Förra årets resultat (2021) visade alltså i stort samma nivå som 2020, vilket kan ha påverkats av rådande covid-19 situation. Årets mätning visar återigen på en ökning (78%). Högst andel överträdelser mättes på vägar med hastighetsgräns 40, 30 respektive 50 km/h (92%, 84% respektive 77%). Den genomsnittliga överträdelsehastigheten var på dessa vägar 9,5 km/h.

Högst genomsnittlig överträdelsehastighet skedde på 40-sträckor med 10,1 km/h. På 30-vägar var överträdelsehastigheten i genomsnitt 9,7 km/h. Det innebär mer än fördubblad risk att blir svårt skadad för en oskyddad trafikant som blir påkörd. För personer över 60 år är risken redan hög vid påkörning i 30 km/h och ökar med mer än 80 procent på grund av fordonets hastighetsöverträdelse.

Tidigare forskning visar att en ökning på 8 km/h mer än dubblar risken för oskyddade trafikanter att bli svårt skadade vid en påkörning av ett motorfordon (Rosén 2010, Stigson och Kullgren 2010). Samma riskökning gäller även för barn 14 år eller yngre. Det är därför tragiskt att en så hög andel överträdelser som 75 procent mättes utanför skolor. Andelen visar på en ändå på liten minskning jämfört med 2021 års mätning som låg på 79 procent.

### 4.1 Ställ högre krav på säkra transporter

De ökade hastighetsöverträdelserna på gator med lägre hastighetsgränser tyder på att säkerheten för oskyddade trafikanter inte prioriteras hos många transportbolag, vilket inte ligger i linje med FN:s mål om hållbara städer i agenda 2030 och den nyligen tagna rekommendationen om att det ska vara 30 km/h som maximal hastighetsgräns i tätorter. Delmål 11.2 är att transportsystemen ska tillhandahålla säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transporter för alla, med särskild hänsyn till sårbara personer såsom barn, handikappade och äldre (UNDP, 2015).

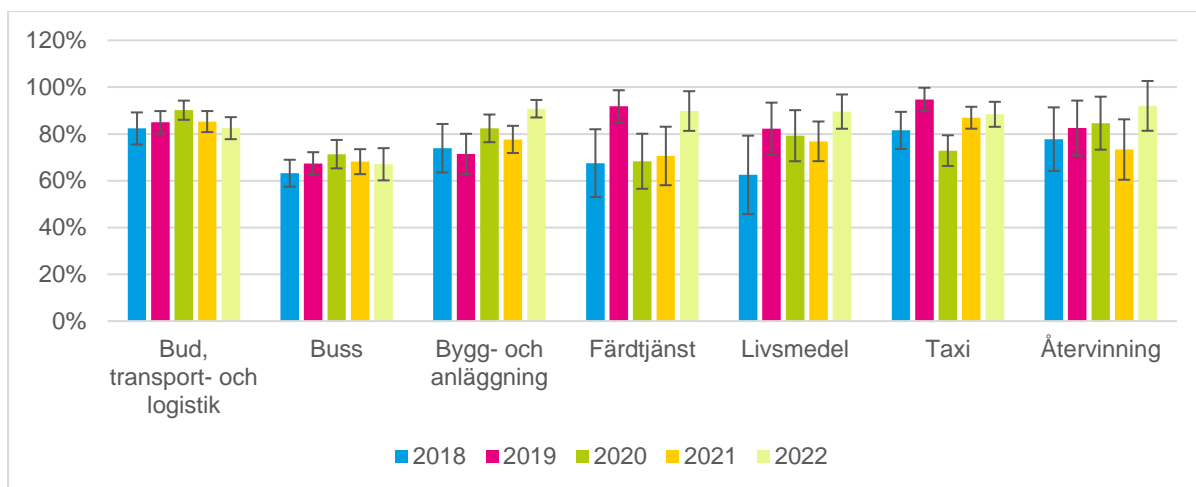
Yrkesförarna kan till stor del påverkas av arbetsgivarnas policys och uppföljningssystem, utöver de lagar och normer som gäller alla förare. Företagsledningarna styr även över rutter, tidsscheman och incentivsystem och därmed har de ett stort ansvar för de individuella förarnas körning. Om transportföretagen går före och följer de lagstadgade gränserna, så finns det goda skäl att tro att privatbilister följer yrkestrafikens trafikrytm och att normer i samhället därmed ändras mot större samstämmighet med Trafikförordningen.

En annan viktig påverkan är de krav som beställare av transporter kan ställa. Beställare av transporter bör ställa högre krav på regelefterlevnad vid upphandlingar.

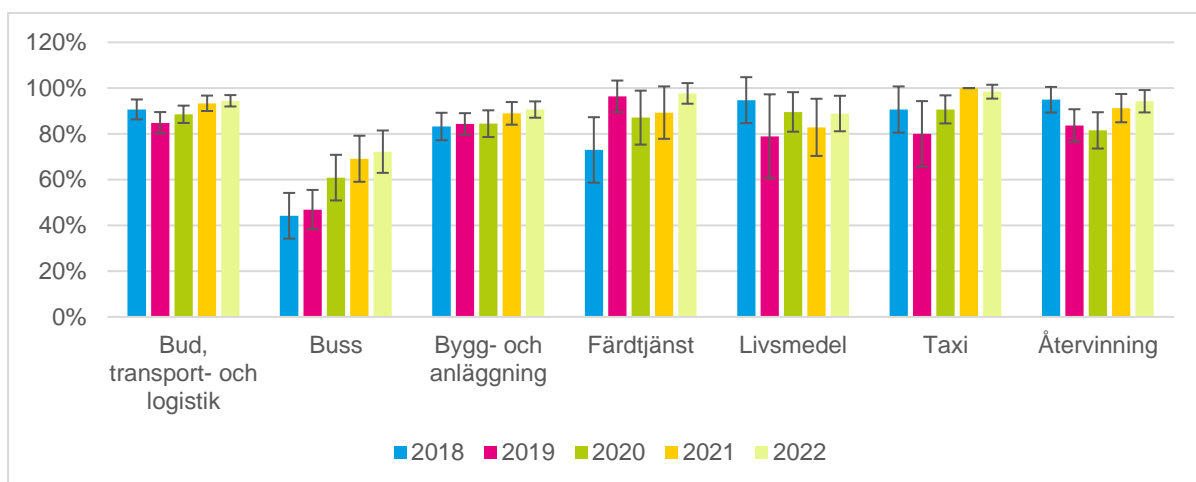
### 4.2 Metodologisk diskussion

Studien har i första hand omfattat Stockholmsområdet, men mätningar har även gjorts i Uppsala. Mätningarna har gjorts på opåverkad trafik och visar därför inte den genomsnittliga hastighetsefterlevnaden i normal trafik, som ofta utgörs av tät trafik såsom kö-körning. Resultaten skiljer sig därför från till exempel Trafikverkets mätningar av hastighetsefterlevnaden i Sverige som är en av trafiksäkerhetsindikatorerna i svenska trafiksäkerhetsarbetet (Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021, Trafikverket 2022). Andelen överträdelser är där lägre.

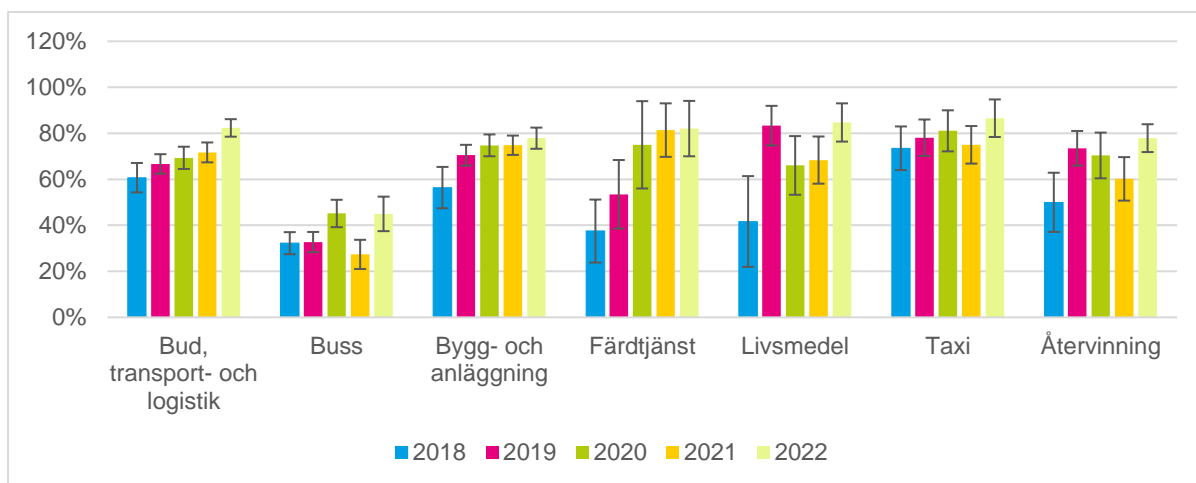
## Appendix



Figur A. Branschens resultat på 30-vägar för 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.



Figur B. Branschens resultat på 40-vägar för 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.



Figur C. Branschens resultat på 50-vägar för 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.

Tabell A. Alla bolag med minst 25 mätningar 2022 rangordnade efter andelen överträdelser.

Bolag	Antal	Andel överträdelser	Genomsnittlig överträdelse (km/h)
Taxi Stockholm	105	92%	11,1
Schenker	106	91%	10,6
Best	94	90%	10,4
Sverigetaxi	172	88%	11,3
Stena	60	88%	7,4
Taxi Kurir	91	88%	10,5
Märsta Förenade	85	87%	9,4
Turebergs	51	86%	9,7
DHL	87	85%	8,3
Jetpak	40	85%	7,9
Samtrans	142	84%	9,7
DSV	35	83%	7,2
Mathem	52	83%	8,8
Ragn-Sells	74	82%	11,2
Bylund & Kokk	51	82%	6,5
Carrier	45	80%	10,4
Kyl & Frysexpressen	44	80%	6,6
Bring	73	79%	11,1
Utländsk	34	79%	14,4
Postnord	121	79%	8,9
Bäckströms	52	79%	8,7
BST Berges Schakt & Transport	33	79%	7,0
Skanska	37	78%	7,1
Foria	60	78%	7,5
Sirius	58	78%	9,9
Wiklunds	82	77%	8,0
Bellmans Åkeri & Entreprenad	98	77%	9,3
Betongindustri	38	76%	8,0
PreZero	52	75%	7,6
Sortera	70	74%	6,4
DKLBC	74	73%	8,4
Stockholms Åkeri	53	72%	9,6
Swerock	30	70%	6,5
Lillebil	45	69%	6,4
Dagab	48	69%	6,9
ABT	69	68%	8,4
LEJA	52	67%	7,8
Urbaser	32	63%	5,7
Haninge Åkeri	39	62%	9,5
Arla	53	57%	8,0
Widriksson	35	54%	7,1
Arriva (SL)	203	53%	5,9
Keolis (SL)	171	47%	4,0
Nobina (SL)	155	44%	4,0

Tabell B. Antal observationer, genomsnittlig överträdelsehastighet och andel överträdelser för varje mätplats 2022.

Ort	Väg	Antal mätningar	Andel överträdelser	Genomsnittlig överträdelse (km/h)
<b>Akalla</b>	Akallalänken	164	94%	10,3
	LV 275	39	97%	11,2
	Mariehamngatan	46	83%	5,5
<b>Barkarby</b>	E18	148	44%	8,8
	Enköpingsvägen	8	50%	6,8
	Herrestavägen	1	0%	0,0
<b>Bergshamra</b>	Roslagsvägen	141	62%	7,2
<b>Drottningholm</b>	LV 261	21	57%	4,8
<b>Edsberg</b>	LV 262	30	27%	7,8
<b>Ekerö</b>	Färentunavägen	48	69%	5,5
	LV 261	233	72%	9,4
	Älvnäsvägen	48	73%	6,2
<b>Flemingsberg</b>	Huddingevägen	49	53%	8,3
<b>Flogsta</b>	LV 55	92	93%	11,5
<b>Fyrisund</b>	Rapsgatan	51	90%	9,0
<b>Gillbo</b>	Mälärvägen	81	31%	4,0
<b>Glömsta</b>	Glömstavägen	157	68%	6,6
<b>Gränby/Årsta</b>	Fyrislundsgatan	36	81%	7,2
<b>Gubbängen</b>	Örbyleden	92	76%	5,3
<b>Gärdet</b>	Södra Hamnvägen	36	100%	8,2
	Tegeluddsvägen	23	83%	6,9
<b>Handen</b>	Eskilsvägen	24	54%	3,4
<b>Hjulsta</b>	Bergslagsvägen	14	100%	10,0
	LV 275	222	97%	12,3
<b>Huddinge</b>	LV 259	64	86%	6,7
	Storängsleden	125	59%	4,6
<b>Hågelby</b>	LV 258	22	18%	6,3
<b>Järfälla</b>	Bergslagsvägen	26	65%	6,2
	Viksjöleden	37	51%	6,9
<b>Kallhäll</b>	Enköpingsvägen	209	87%	11,8
	Kallhällsleden	24	17%	4,3
<b>Kista</b>	E4	376	92%	9,9
	Hanstavägen	17	35%	4,7
<b>Lidingö</b>	Kyrkvägen	11	0%	0,0
	Källängsvägen	17	59%	6,4
<b>Rissne</b>	LV 279	187	94%	10,4
<b>Rosersberg</b>	Skansvägen	235	74%	7,0
<b>Rotebro</b>	LV 267	259	91%	11,5
<b>Sollentuna</b>	LV 262	36	97%	12,2
	Sollentunavägen	30	23%	2,9
<b>Solna</b>	Storgatan	75	81%	6,0
<b>Södermalm</b>	Ringvägen	73	67%	6,2
	Rosenlundsgatan	52	67%	3,9
	Söder Mälästrand	160	95%	11,3
<b>Tallkrogen</b>	Nynäsvägen	283	59%	6,5
<b>Tensta</b>	LV 275	289	98%	11,9
<b>Tullinge</b>	Pålmalmsvägen	149	93%	15,9
<b>Täby</b>	Attundavägen	9	33%	2,3
	Stora Marknadsvägen	25	100%	12,8
<b>Upplands Väsby</b>	Mälärvägen	93	69%	7,3
<b>Uppsala</b>	Kungsgatan	35	66%	4,8
	Stålgatan	67	88%	6,9
<b>Vinsta</b>	Bergslagsvägen	43	91%	8,0
<b>Vålberga</b>	LV 275	49	100%	13,3
<b>Västberga</b>	Västberga Allé	37	14%	1,8
<b>Zinkensdamm</b>	Hornsgatan	170	84%	6,2
<b>Total</b>		5088	<b>78%</b>	9,3