



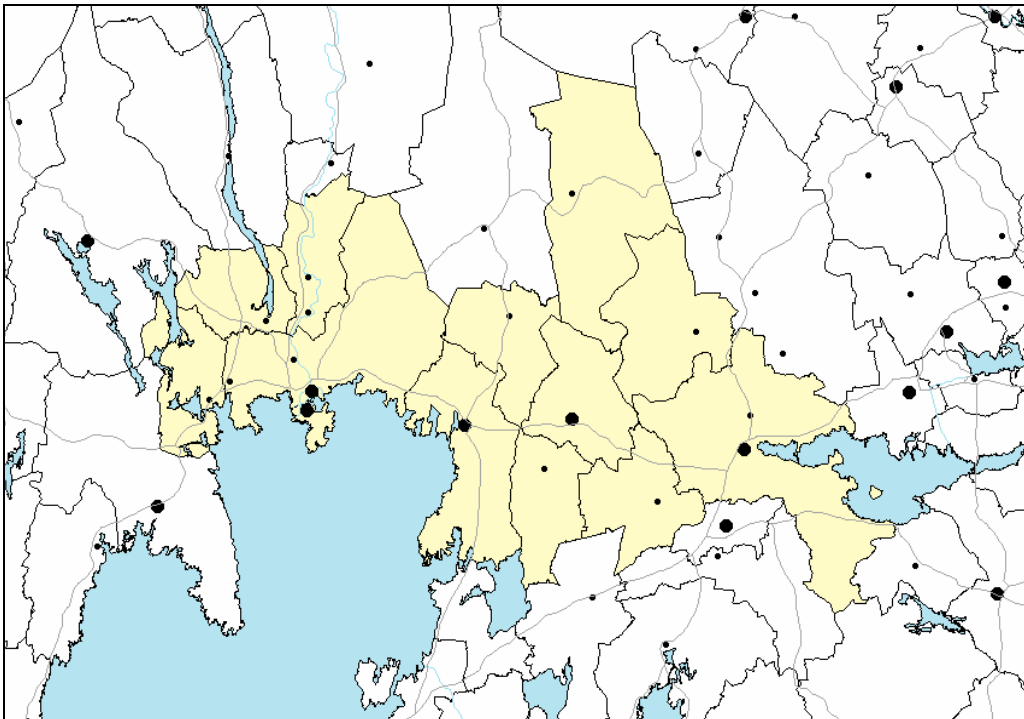
Interreg North Sea Region



RVU 04

Attityd- och resvaneundersökning RVU 04

– sammanställning av resultat



Rapport 2005:15

Utgåva 1.0, 20 mars 2005



Dokumentinformation

Titel **Attityd- och resvaneundersökning RVU 04 - sammanställning av resultat**

Serie nr Trivector rapport 2005:15

Författare Jan Hammarström, Petra Ahlström, Linnea Viklund, Andreas Allström, Trivector Traffic

Beställare Värmlandstrafik AB, kontaktperson Lars Bull

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
0.1	2005-02-14	Preliminär rapport	Beställare+referensgrupp
0.2	2005-03-08	Preliminär rapport	Beställare+referensgrupp
1.0	2005-03-20	Slutrapport	Beställare+referensgrupp



Trivector Traffic AB · Äldermansgatan 13 · 227 64 Lund
Tel 046-38 65 00 · Fax 046-38 65 25 · www.trivector.se

Förord

I juni 2004 fick Trivector Traffic AB i uppdrag av Värmlandstrafik AB att genomföra en attityd- och resvaneundersökning för delar av Värmlands- och Örebro län. Denna rapport utgör, tillsammans med en digital databas, slutresultatet av undersökningen. Rapporten innehåller en metodbeskrivning och en presentation av de huvudsakliga resultaten av undersökningens båda delar; attitydenkät respektive resdagbok. Arbetet har utförts av civ. ing. Jan Hammarström (projektledare), civ. ing. Linnea Viklund, civ. ing. Andreas Allström samt civ.ing. Petra Ahlström, samtliga Trivector Traffic AB. Uppdragsansvarig har varit tekn. dr. Leif Linderholm, Trivector Traffic AB.

Medlemmar i projektets styrgrupp har varit Göran Åberg (Karlstads kommun), Hans Bergh Nilsson (Karlskoga kommun), Johan Hidman (Örebro kommun), Sören Bergerland (Karlstads kommun) samt Lars Bull (Värmlandstrafik AB).

Lund, mars 2005

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Med syfte att kartlägga resandet och attityderna till resandet i delar av Värmlands och Örebro län, genomfördes resvaneundersökningen RVU 04 under hösten 2004. Resvaneundersökningen bedrevs i form av ett samverkansprojekt där följande parter ingick:

kommunerna Degerfors, Hällefors, Karlskoga, Karlstad, Kristinehamn, Lekeberg, Nora, Storfors, Örebro, EU-projektet Town net (omfattar kommunerna Hammarö, Kil, Forshaga, Grums och Karlstad), E18-gruppen Infrastruktur, Banverket, Karlstadsbuss, Karlstads universitet, Länstrafiken Örebro, Länsstyrelserna respektive Landstingen i Värmlands och Örebro län, Partnerskapet Östra Värmland, Region Värmland, Vägverket samt Värmlandstrafik.

Syftet med denna studie har också varit att skapa en databas som gör det möjligt att i efterhand analysera olika frågeställningar som inte ryms inom detta projekt. Metoden ger också möjlighet att kunna jämföra olika delområden inom det totala området som undersökningen täcker.

Metod

Resvaneundersökningen genomfördes under september och oktober månad 2004 med hjälp av postala attitydenkäter och resdagböcker till totalt 15 500 respondenter. Urvalet gjordes bland kvinnor och män i åldersgrupperna 16 – 84 år, bosatta i undersökningsområdet. Den 5 november 2004 hade 7 590 svar inkommit vilket motsvarar 49,3 % av nettopopulationen, ett resultat som är normalt för denna typ av undersökning. Efter genomgång av enkäternas kvalitet sållades ett antal bort beroende på svårtolkbarhet, orimliga svar, ej ifyllda enkäter, svårläst handstil etc. Efter denna process bestod svarsgruppen av 7 080 personer vilket motsvarar 46,0 % av nettopopulationen (totalt 15 395, dvs exklusive de respondenter dit adress saknades/adressaten okänd).

För att kontrollera huruvida det rådde skillnader eller ej mellan svarsrespektive bortfallsgrupp, har en bortfallsundersökning genomförts. Resultatet från denna visade att det inte råder några större skillnader mellan de svarat respektive inte svarat med avseende på några nyckelparametrar, bl a antalet resor per dygn. Svaren från undersökningen har därefter viktats upp till att representera den studerade befolkningen i området.

Ett av huvudsyftena med rapporten är att visa vilken typ av analyser som är möjliga att göra utifrån den databas som skapats inom ramen för projektet. För att mängden resultat som redovisas i rapporten ska bli lagom, presenteras ofta medelvärden för hela undersökningsområdet i stället för vart och ett av undersökningsområdena för sig. Som läsare skall man dock vara medveten om att dessa medelvärden bygger på resultat från områden som i sig kan vara relativt olika, både befolkningsmässigt och i fråga om trafikutbud. Resultaten för de olika delområdena kan därför

skilja sig en del från dessa medelvärden beroende på förutsättningarna att resa.

Tillgång till färdmedel

Totalt sett har 87 % av respondenterna körkort. I tätorterna är denna andel något lägre än vad den är på landsbygden. 84 % av alla tillfrågade har tillgång till cykel medan 5 % har det ibland. I tätorterna är tillgången till cykel något högre jämfört med i omlandet.

76 % av respondenterna i hela undersökningsgruppen säger sig alltid ha tillgång till bil och 15 % har ibland tillgång till bil. Det är dock skillnad mellan tätort och landsbygd. I tätorterna är det 72 % som alltid har tillgång till bil medan 17 % har det ibland. På landsbygden har 86 % alltid tillgång till bil medan 9 % har det ibland.

I genomsnitt 31 % av respondenterna har tillgång till någon form av buss- eller tågbiljett. I tätorterna är andelen 37 % medan den endast är 18 % på landsbygden.

Attityder

De viktigaste aspekterna för val av bostadsort är:

- Bostaden är bra (lämplig kvalitet/storlek)
- Vacker omgivning och natur
- Låg hyra/boendekostnad

33 % av respondenterna arbetar eller studerar ofta (varje dag eller några gånger per vecka) i en annan kommun än hemkommunen. 25 % av respondenterna gör ofta sina inköp och 17 % har ofta fritidsaktiviteter i en annan kommun. 15 % besöker ofta vänner/släktingar i en annan kommun än hemkommunen.

Bland de kvinnliga respondenter som accepterar längre restid är det främst ett bättre jobb och en bättre kollektivtrafik som är de viktigaste skälen. Bland männen är det främst ett bättre jobb som skulle göra att man accepterar en längre restid.

De problem avseende trafiken som dominerar, är avgaser och trafiksäkerhet. Det finns också en tydlig koppling som visar att ju större staden är desto större anser man att trafikproblemen är.

Vi ser en tendens till att man anser satsningarna på biltrafiken vara viktigare i mindre orter. Satsningar på regional busstrafik och tåg anses mindre viktiga än satsningar på andra trafikslag. Detta kan bero på att respondenterna inte pendlar så mycket med dessa färdmedel och därför anser det oviktigt.

Restid och reslängd

I genomsnitt kan man bland de förvärvsarbetande/studerande acceptera en maximal restid på 39 minuter till arbetet / studierna (dörr till dörr enkel resa). Boende i Örebro, Nora, Forshaga och Kil accepterar över 40 minuter i genomsnitt. Män i utpräglade pendlingsorter såsom Forshaga, Hammarö och Kil har de längsta restiderna. Den genomsnittliga restiden, sett till alla områden, är 26 minuter.

Män accepterar en längre reslängd jämfört med kvinnor. Genomsnittet för både män och kvinnor är 34 km.

Skäl till att inte välja vissa färdmedel

De främsta anledningarna till att man inte cyklar är att det tar lång tid samt att det är för lång sträcka.

De främsta skälen till att inte köra bil är att man inte har tillgång till bil/körkort, det är för kort sträcka att köra, det är för dyrt samt att det inte ger motion och frisk luft. Ca 10 % av respondenterna anger miljöskäl till att inte köra bil.

De största anledningarna till att man inte åker buss är att man inte har någon bussförbindelse, inga avgångstider som passar samt att det tar för lång tid.

De största orsakerna till att man inte reser med tåg är avsaknaden av tågförbindelse, samt att det anses för dyrt att åka tåg.

Antal resor och reslängd

Invånarna i den undersökta regionen som är mellan 16 och 84 år gör tillsammans ca 268 miljoner resor under ett år vilket ger ett snitt på 2,74 resor per person och dag. Flest resor görs på torsdagar och fredagar, lägst antal resor görs på söndagar. Pensionärer reser betydligt mindre än övriga åldersklasser. Personer med hög inkomst reser mer jämfört med de med låg inkomst.

Invånarna i den undersökta regionen reser i genomsnitt 54 km per dag. En resa är i genomsnitt 19,7 km lång.

Längst resor görs på söndagar och kortast resor görs i mitten av veckan. Män samt de som bor i hushåll med hög inkomst gör nästan dubbelt så långa resor som de från hushåll med låg inkomst.

Skäl till att inte resa

Under vardagarna är det mellan 82 och 85 % som har gjort en eller flera resor. Under lördagarna sjunker siffran till 75 % och på söndagarna är det endast 69 % som rest.

Av de drygt 1 400 personer (19,7 % av respondenterna) som skickat in sin resdagbok men inte gjort någon resa under sitt mätdygn är hälften kvinnor och hälften män. De vanligaste anledningarna till att inte ha gjort någon resa är att respondenten inte har haft något ärende eller var sjuk den aktuella mät dagen.

Färdmedelsval

Bilen är det dominerande färdmedlet för alla reslängder. Vid korta resor, under 1 km, står resorna till fots för 20 %. Andelen resor till fots minskar dock snabbt med ökande avstånd, vilket även gäller för andelen cykelresor. Andelen bussresor är lägre vid korta resor men för resor över 3 km varierar andelen bussresor mellan 5 och 10 %. Medellängden på bilresorna är 19,7 km i tätort och 21,4 km på landsbygd. 5 % av bilresorna är kortare än 1 km, 21 % av resorna är kortare än 3 km och 35 % kortare än 5 km.

För resor under 5 km kan cykeln vara ett alternativ, och vid resor under 3 km bör många vara beredda att cykla eller gå till fots. Vid resor över 5 km kan kollektivtrafiken vara ett bra alternativ för den som bor i en tätort, men för dem som inte betjänas av några frekventa kollektivtrafiklinjer kan bilen vara det enda alternativet.

Vid ca 29 % av bilresorna samåker respondenten med någon annan. Med samåkning menar vi de tillfällen då fler än 1 person finns i bilen.

Bussresandet står för 5,7 % av antalet resor som invånarna i den undersökta regionen gör, och för 7 % av den totala reslängden. Nästan 12 % av resorna till arbete eller skolan utförs med buss.

Cykeln står för 11 % av respondenternas resor, men endast för 2 % av den totala reslängden. Detta är naturligt eftersom 84 % av cykelresorna är 5 km eller kortare. Medellängden för en cykelresa är 3,8 km.

9 % av resorna görs till fots, men den sammanlagda sträckan utgör bara 0,4 % av den sammanlagda reslängden. Detta beror på att 92 % av resorna till fots är 5 km eller kortare. Medellängden för en resa till fots är 2,3 km.

Ärenden

Arbets- och skolresor är största ärendekategori (näst efter resor till hemmet) i de flesta områden. Störst andel arbets- och skolresor, 22 % av det totala resandet, har de boende i Noras omland. De boende i omlandet i Örebro gör störst andel resor till fritidsaktiviteter och för att hälsa på släkt och vänner, dessa resor står för 16 % av Örebroarnas sammanlagda resande. De boende i Hammarö är de flitigaste skjutsarna, 10 % av deras resor går ut på att skjutsa barn eller andra. Flest resor, 3,25 per dygn, gör respondenter mellan 25 och 39 år. Denna grupp skiljer sig från de andra grupperna främst genom att antalet resor för att hämta och lämna barn och andra är större.

Respondenter över 65 år gör i genomsnitt bara knappt två resor per person och dygn. Personer över 65 år gör också flest inköpsresor, medan respondenter under 24 år gör minst inköpsresor.

Bilen dominerar för samtliga ärenden. Vid resor för att hämta och lämna barn och andra (som är en specifik ärendekategori), är andelen som använder bil 86 %. Minst är bilandelen vid resor till arbete och skola, 62 %. Här har istället kollektivtrafiken sin största marknadsandel med nästan 13 % av resorna.

Resrelationer

Totalt under ett genomsnittligt dygn utförs ca 725 000 resor (med minst en anföringspunkt inom undersökningsområdet) av invånarna mellan 16 och 84 år i undersökningsområdets tretton kommuner. I tabellen nedan visas de tolv viktigaste resrelationerna inom undersökningsområdet uttryckt i antal resor per dygn med tillhörande färdmedelsfördelning. De vanligaste relationerna är inom de stora orterna Örebro (ca 234 000 resor) och Karlstad (ca 160 000 resor). De vanligaste kommungränsöverskridande relationerna är mellan Örebro och orter utanför undersökningsområdet, samt mellan Karlstad och Hammarö.

Resrelation	Antal resor per dygn	Färdsätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Örebro	234 000	11	28	54	5	0	2
Inom Karlstad	160 000	11	18	63	7	0	1
Inom Karlskoga	49 000	7	9	81	2	0	1
Inom Kristinehamn	32 000	7	10	79	3	0	0
Örebro - Utanför området	22 000	1	4	86	3	5	1
Karlstad - Hammarö	20 000	0	5	87	6	0	2
Inom Kil	14 000	9	10	78	0	0	2
Inom Hammarö	14 000	15	11	72	1	0	1
Inom Nora	13 000	8	15	76	0	0	1
Inom Forshaga	12 000	5	15	78	1	0	1
Inom Grums	12 000	8	6	82	1	0	2
Inom Hällefors	10 000	8	8	79	4	0	1
Övriga relationer	145 000	-	-	-	-	-	-
Samtliga resrelationer	725 000	10	15	66	5	1	2

Observera att antalet resor på varje relation är uppräknat och inrymmer en viss osäkerhet. Siffrorna ska ses som ungefärliga uppskattningar av resandeströmmarna.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
1.3 Metod	2
1.4 Bearbetning och analys	7
1.5 Definitioner	13
2. Bakgrundsdata	15
2.1 Beskrivning av svarsgruppen	15
2.2 Tillgång till olika färdmedel	22
2.3 Val av bostadsort och målpunkt för ärenden	26
2.4 Förvärvsarbetande och studerande	28
2.5 Resor och färd sätt	34
2.6 Attityder	35
2.7 Upplevelse av trafikproblem och inställning till trafikplanering	38
3. Antal resor	43
4. Reslängd	47
5. Orsaker till att inte resa	51
6. Färdmedel	52
6.1 Allmänt	52
6.2 Resor med bil	53
6.3 Resor med kollektivtrafik	60
6.4 Resor med cykel	62
6.5 Resor till fots	63
7. Typ av ärende	64
8. De viktigaste resrelationerna	69
8.1 Allmänt	69
8.2 Resrelationer totalt för de boende i undersökningsområdet	70
8.3 Forshaga	72
8.4 Grums	74
8.5 Hammarö	76
8.6 Hällefors	78
8.7 Karlstad	80
8.8 Kil	82
8.9 Kristinehamn	84
8.10 Nora	86
8.11 Örebro	88
8.12 Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg	90

Bilaga 1	Viktningparametrar Attitydundersökning
Bilaga 2	Viktningparametrar Resdagbok
Bilaga 3	Resmatris
Bilaga 4	Frågeformulär och resdagbok

1. Inledning

1.1 Bakgrund

En god och hållbar livsmiljö kräver ett attraktivt trafiksystem som är säkert, miljövänligt, framkomligt och som passar för olika behov. Resandet och trafiken påverkar i hög grad hur vårt samhälle ser ut. Kunskap om tillståndet i resandet för ett specifikt område, utgör ovärderligt underlag för planering av områdets trafik- och bebyggelsestruktur. Underlaget är många gånger en förutsättning för planering av en hållbar utveckling både ur miljömässig, social och ekonomisk synvinkel. Vidare är kunskapen nödvändig för att kunna bedöma trafikala effekter av planerad bebyggelse och infrastruktur samt för att prioritera mellan olika åtgärder.

En resvaneundersökning är ett sätt att skaffa sig denna kunskap. Genom svar på enkäter och intervjuer som riktas till allmänheten, kan man skapa en bild av var, vart, hur (med vilka färdmedel), när och hur ofta man reser. Genom att även undersöka människors attityder, kan man få svar på varför man väljer att resa på ett visst sätt, vad man tycker om förutsättningarna att resa, om man är villig att ändra färd sätt och resvanor. Detta utgör grundläggande kunskap för att kunna ta fram effektiva åtgärder för en önskad förändring.

1.2 Syfte

Med syfte att kartlägga resandet och attityderna till resandet i delar av Värmlands och Örebro län, genomfördes resvaneundersökningen RVU 04 under hösten 2004. Resvaneundersökningen RVU 04 bedrevs i form av ett samverkansprojekt där följande parter ingick:

kommunerna Degerfors, Hällefors, Karlskoga, Karlstad, Kristinehamn, Lekeberg, Nora, Storfors, Örebro, EU-projektet Town net (omfattar kommunerna Hammarö, Kil, Forshaga, Grums och Karlstad), E18-gruppen Infrastruktur, Banverket, Karlstadsbuss, Karlstads universitet, Länstrafiken Örebro, Länsstyrelserna respektive Landstingen i Värmlands och Örebro län, Partnerskapet Östra Värmland, Region Värmland, Vägverket samt Värmlandstrafik.

I undersökningen har följande information inhämtats från respektive respondent (resenär):

Bakgrundsuppgifter

- uppgifter om kön, ålder, inkomst/yrke/utbildning, familj, bilnehav etc.

Attityder

- Synen på pendling.
- Synen på trafikfrågor/trafikproblem.
- Värderingar visande hur respondenten värdesätter olika aspekter i sin omgivning såsom tid, trafikmiljö, ren luft, hälsa, rekreation, natur, bekvämlighet etc.
- Attityder till olika färdmedel: varför man väljer ett visst transportmedel, vad som hindrar en från att välja t ex cykel, gång eller kollektivtrafik samt hur benägen man är att ändra resvanor.

Resvanor

- Färdmedelsfördelning.
- När man reser.
- Resvanor - vilka typer av resor som respondenten gör.
- Ärende.
- Vart man reser.

En resvane- och attitydundersökning av detta slag är en av flera olika mätmetoder som kan användas för att kartlägga resandet. Vald metod ger dock ett unikt underlag till att kunna genomföra olika typer av analyser.

Syftet med denna studie har också varit att skapa en databas som gör det möjligt att i efterhand analysera olika frågeställningar som inte ryms inom detta projekt. Metoden ger också möjlighet att kunna jämföra olika delområden inom det totala området som undersökningen täcker.

1.3 Metod

Enkätstudie

Resvaneundersökningen genomfördes under september och oktober månad 2004 med hjälp av postala attitydenkäter och resdagböcker till totalt 15 500 respondenter.

Områdesindelning

RVU 04 omfattar totalt 13 kommuner där varje kommun, med ett undantag, utgör ett sk undersökningsområde. Syftet med indelningen i undersökningsområdena är bl a att få en jämn fördelning av urvalet samt en lämplig indelning för redovisningen av resultaten. Fyra av de 13 kommunerna valde att tillsammans utgöra ett undersökningsområde. Totalt omfattar alltså RVU 04 tio undersökningsområden.

Ett av de tio områdena utgörs av Karlstads kommun som i sin tur består av 13 delområden. Bakgrunden till detta är målsättningen att skapa ett underlag för trafikprognoser inom Karlstads tätort. I den regionala studi-

en, som beskrivs i denna rapport, behandlas dock Karlstad som ett område.

Om man inför en undersökning av detta slag misstänker att någon grundförutsättning för att resa skiljer sig radikalt åt beroende på var man bor, bör man ta hänsyn till detta då man gör sitt urval. Inför denna undersökning har vi ansett att en sådan skillnad kan vara huruvida respondenterna bor i tätort eller i omlandet. Därför valde vi att dela upp respektive undersökningsområde i tätorts- respektive omlandsområden. Vad som är tätort respektive omland har bestämts av respektive kommun utifrån NYKO¹ – indelning. Om kommunen ansett att fler än en tätort finns i kommunen, fördelades ”tätortsurvalet” proportionellt mellan tätorterna. För Karlstads kommun gjordes denna indelning av Trivector i samråd med kommunen.

Totalt, inklusive Karlstads kommuns uppdelning på totalt 13 delområden, uppgår antalet urvalsområden i RVU 04 till: $13 + 9 \text{ områden} * 2 \text{ landsbygd/tätort} = 31 \text{ områden}$.

Att genomföra en totalundersökning, dvs att man tillfrågar alla berörda är ekonomiskt inte görligt och heller inte nödvändigt. Vid undersökningar av den här typen vänder man sig istället till ett slumpmässigt urval av personer och låter dem, med hjälp av statistiska modeller, representera hela gruppen. I denna undersökning har vi valt att vända oss till en begränsad åldersgrupp (urvalskriterie) och från den slumpmässigt välja ett antal i undersökningen ingående personer (urvalsstorlek).

Urvalskriterier

Urvalet gjordes bland kvinnor och män i åldersgrupperna 16 – 84 år, bosatta i undersökningsområdet. Åldersintervallet valdes mot följande bakgrund:

- Från och med 16 års ålder startar gymnasieresandet.
- Äldre personer reser alltmer upp i åldrarna. Även det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem motiverar en övre gräns på 84 år.
- Möjligheter finns att jämföra resultaten från RVU 04 med resultaten från Riks RVU som också har 84 år som övre åldersgräns.

Urvalsstorlek

Urvalsstorleken har bestämts med hänsyn till möjligheten att kunna göra grundläggande analyser på områdesnivå, tillsammans med en angiven noggrannhet i kombination med en statistisk säkerhet.

¹ Nyckelkod – ett system av sifferbeteckningar som gör det möjligt att redovisa statistik för delområden inom en kommun, från fastighet och uppåt beroende på områdenas indelning.

Urvalsstorleken beror dels på hur många områden som ska ingå i de resmatriser (antal resrelationer) man vill ta fram ur undersökningen, dels vilken noggrannhet man vill ha på resultaten. Det finns en gräns för hur låg noggrannhet man kan ha för att resultaten ska kunna sägas vara representativa. Som en utgångspunkt har vi gått efter en redovisningsnivå på en 10*10 matris (rutschema visande resorna mellan olika områden) , dvs motsvarande det antal undersökningsområden som ingår i RVU 04.

Noggrannheten (felmarginalen) i de andelar resor som skattas i varje relation i matrisen har vi satt till i genomsnitt +/- 0,05 med en säkerhet på 95 %. Noggrannheten varierar med antalet svar på en fråga. Ett högt antal svar ger en högre noggrannhet jämfört med ett lågt antal. Omsatt i antalet svar ger detta ett behov av minst 138 ifyllda resdagböcker per område. Beroende på att en del av respondenterna inte reser på sin mät-dag, samt att det råder ett visst bortfall pga att personer inte anger sin adress och att det därmed inte är möjligt att geokoda dem (dvs koppla respondenten till en geografisk plats), krävs en viss säkerhetsmarginal räknat i antal utskick.

Totalt, inklusive de som inte reser, ger detta resonemang att det krävs i genomsnitt ca 200 svar (inklusive ovan nämnda bortfall) per område (tätort respektive omland) för att kunna göra erforderliga analyser. Vill man ha en ännu högre statistisk noggrannhet i svaren krävs ett större urval. För att fördubbla noggrannheten krävs ett urval som är fyra gånger så stort. Svaren kommer dessutom inte att fördela sig jämnt mellan de olika områdena i resmatrisen, utan vissa relationer är mer frekventa jämfört med andra. Detta innebär i praktiken att noggrannheten kommer att bli högre i de relationer mellan vilken det sker många resor och vice versa. Eftersom antalet svar varierar mellan olika områden har vi av redovisningstekniska skäl valt att inte beräkna noggrannheten i varje svar.

Urvalet

I nio av de tio områdena har ett slumpmässigt urval gjorts om 1 000 personer i åldrarna 16 – 84 år bosatta i området fördelat med 500 personer i omlandet respektive 500 i tätorten. För Karlstads del gjordes ett urval på 500 personer i vart och ett av de 13 delområdena. I analysen av materialet klassificeras fyra av dessa som landsbygdsområden medan nio betraktades som tätortsområden. Anledningen till att urvalet var större för Karlstads tätort beror på beställarens önskan att skapa ett prognosverktyg för framtida analyser av trafik- och bebyggelsestrukturer i kommunen.

Det är viktigt att notera att urvalet gjorts med lika antal personer på landsbygd respektive tätort (utom för Karlstads tätort). Detta för att svaren ska kunna jämföras på samma noggrannhetsnivå, dels inom respektive område (mellan tätort och landsbygd), dels – vilket är ett av huvudsyftens med RVU 04 – mellan områdena. Hade man gjort ett proportionellt urval beroende på att många fler personer ofta är bosatta i tätorten, hade problemet blivit att man inte kunnat jämföra svaren på ett rättvisande sätt eftersom noggrannheten blir olika hög. Noggrannheten i resulta-

ten styrs av antalet svar och inte andelen (svarsfrekvensen). Vi har valt att presentera resultaten för Karlstad i samma diagram som övriga områden - trots det större urvalet - eftersom resultaten i stort motsvarar de resultat man skulle fått om urvalet gjorts på motsvarande sätt som för övriga områden. Noggrannheten är dock något högre för svaren från Karlstad beroende på det större antalet svar.

Urvalet gjordes så tätt in på utskicken som möjligt för att undvika förekomsten av inaktuella adresser beroende på att personer flyttat. Adresslistor ur vilka det slumpmässiga urvalet gjordes, erhöles från kommunernas egna befolkningsregister. För Hällefors beställdes uppgifterna från SPAR (Statens Person- och Adress Register).

Utskick

I tabell 1.1 har vi sammanställt det totala antalet utskick till de olika områdena.

Tabell 1.1 Sammanställning av de kommuner och undersökningsområden som ingår i RVU 04.

Område nr	Omfattning	Antal utskick tätort	Antal utskick omland	Antal utskick totalt
1	Karlstads kommun	4 500	2000	6 500
2	Kils kommun	500	500	1 000
3	Hammarö kommun	500	500	1 000
4	Forshaga kommun	500	500	1 000
5	Grums kommun	500	500	1 000
6	Kristinehamns kommun	500	500	1 000
7	Hällefors	500	500	1 000
8	Nora	500	500	1 000
9	Degerfors Karlskoga Storfors Lekeberg	500	500	1 000
10	Örebro	500	500	1 000
	Summa	9 000	6 500	15 500

Utskicket har omfattat flera steg vilket redovisas i tabell 1.2.

Tabell 1.2 Utskickets omfattning

Steg	Handling
Steg 1	Aviseringsvykort
Steg 2	Utskick (följebrev, enkät + resdagbok)
Steg 3	Påminnelse 1 (vykort)
Steg 4	Påminnelse 2 (komplett utskick enligt ovan)

Totalt gjordes 15 500 utskick. Som framgår i tabellen har det gjorts fler utskick till tätortjämfört med omland, men det beror på att Karlstadsområdet består av fler "tätortsdelar" (se ovan). I bilaga 4 återfinns det frågeformulär och den resdagbok som användes i undersökningen.

Av de sammanlagt 15 500 utskicken i steg, återkom 105 via "åter avsändaren", pga. att respondenten var avflyttad/okänd el. dyl. Dessa avregistrerades från urvalet.

Nettourvalet bestod således av 15 395 enkäter.

Undersökningen av resvanorna genomfördes under s k mätveckor (må t o m sön). För att få ett genomsnittligt "årsmedelvärde" valdes v 39, dvs sista hela veckan i september, som mätvecka. Som påminnelseveckor för steg 3 och 4 enligt tabell 1.2 valdes v 41 resp 43. I och med detta undveks älgjakten som startade v 42 och som kunde fått stor inverkan på resandet, med felaktig representativitet som följd.

Under mätveckorna har vi fördelat utskicken jämnt över veckodagarna med 1/7 per dag, så kallade mätdagar, dvs vi har även undersökt resandet på helgdagar. Om en person inte svarat på sin mätdag under sin ordinarie mätvecka, fick denna person en motsvarande mätdag under efterföljande påminnelsevecka. Utskicksföljd och schema med datum redovisas i tabell 1.3.

Tabell 1.3 Schema för utskick av enkät och resdagbok

	v 36							v 37							v 38							v 39									
Aviseringsvykort ut																															
Utskick 1 ut																															
Mätvecka 1																															
	v 40							v 41							v 42							v 43									
Påminnelse 1 ut																															
Mätvecka 2																															
Påminnelse 2 ut																															
Mätvecka 3																															

Frågor under perioden

Under hela den period undersökningen pågick, fanns personal beredd att svara på eventuella frågor från allmänheten, både om bakgrunden till själva undersökningen och om ifyllandet av enkäten och resdagboken.

Kontaktmöjligheter fanns via både telefon och e-post. Information om undersökningen fanns hela tiden tillgänglig på hemsidan www.rvu04.se.

Svarsfrekvens

Det totala antalet utskick var alltså 15 500, vart och ett omfattande attitydenkät, resdagbok samt instruktioner för ifyllande.

En vecka efter mätdagen gjordes ett påminnelseutskick. Det första påminnelseutskicket bestod av ett påminnelsevykort. 11 581 av respondenterna fick denna påminnelse vilket motsvarar 75,2 % av nettopopulationen. Eftersom vissa av respondenterna svarade efter sista svarsdag är det svårt att säga exakt vilka effekter enbart påminnelse 1 har haft på svarsfrekvensen.

Det andra påminnelseutskicket bestod av ett helt nytt utskick som skickades ut till 9 189 respondenter vilket motsvarar 59,7 % av nettopopulationen.

Den 5 november 2004 sattes till slutdatum, och efter denna dag mottogs inga fler enkäter. Totalt hade då 7 590 svar inkommit vilket motsvarar 49,3 % av nettopopulationen.

1.4 Bearbetning och analys

Geokodning

Med geokodning menas det sätt på vilket man kopplar respondenten till en geografisk plats. I vanliga fall anger respondenten sina resor i resdagboken och de adresser eller platser som anges här kodas till att höra till ett visst, ofta i förväg definierat geografiskt område som man av någon anledning vill undersöka.

I RVU 04 har denna metod förfinats i och med att de adresser som angivits i resdagboken har översatts till NYKO – koder med tillhörande kommunkod. Fördelen med detta är att man blir helt flexibel i sin områdesindelning, dvs man behöver inte hålla sig till en fördefinierad områdesindelning, utan gränserna kan ändras. Detta givetvis under förutsättning att populationen inom området är tillräckligt stor för att man ska kunna uppnå en tillräcklig noggrannhet i de analyser man gör. I RVU 04 fanns NYKO – koderna ursprungligen definierade på 6 – siffernivå, vilket motsvarar fastighet. Av sekretesskäl gjordes koderna om till att motsvara 3 – siffernivå vilket i princip motsvarar stadsdelsnivå i en större stad.

Inscanning

Inläsningen av attitydundersökning och resdagbok gjordes genom automatisk (attitydenkäten) respektive halvautomatisk (resdagboken) scanning, dvs optisk inläsning. De adresser respondenterna angivit i resdag-

boken matades in manuellt och översattes via ett dataprogram till en NYKO – beteckning (se avsnittet om geokodning ovan). Scanningen föregicks av en manuell kontroll av samtliga resdagböcker för att säkerställa att dessa var scanningsbara. I samband med detta gjordes även vissa korrigeringar av uppenbara fel i resdagboken.

Den automatiska inscanningsmetoden innebär att vissa fel kan uppstå. Här är några av de vanligaste.

- Man registrerar även tomma enkäter, dvs inskickade av personer som inte vill delta i undersökningen men som ville vara säkra på att inte få några påminnelser.
- Enstaka registreringar av siffror som egentligen är skräp, streck o dyl har felaktigt registrerats av scanningsapparaturen.
- Vissa enkäter scannas dubbelt
- Slarvigt ifylld / svårtolkad handstil

Efter inscanningen vidtog kontroller med hjälp av dataprogrammet SPSS för att säkerställa att inscanningen inte medfört att några felaktiga svar förekommer i materialet. Vid misstanke om att något orimligt resultat lästs in, kontrollerades motsvarande enkät. Om felet inte var möjligt att korrigera valde vi att plocka bort detta svar för att inte riskera felaktigheter i materialet.

Efter att denna process genomförts, återstod totalt 7 080 svar till grund för analys vilket motsvarar 46,0 % av nettopopulationen.

Om svaren

RVU 04 innehöll, som tidigare nämnts, både en sk attitydenkät och en resdagbok. De båda mätinstrumenten är något annorlunda till sin natur vilket innebär vissa konsekvenser som man måste beakta inför analyskedet. Normalt är bortfallet av antal resdagböcker större än motsvarande för attitydenkäterna. De vanligaste orsakerna är att resdagboken inte fyllts i alls, att handstilen var oläslig, att respondenten missförstått dagbokens upplägg eller att respondenten angivit felaktiga adresser. Vissa respondenter hade skrivit som orsak till att resdagboken inte fyllts i, att han/hon den aktuella dagen endast gått och cyklat, och således inte rest. Denna grupp har missförstått undersökningen, eftersom även resor till fots och med cykel ska räknas. Deras resonemang är dock viktigt, eftersom det bekräftar misstanken att resvaneundersökningar visar på ett för lågt resande generellt, och särskilt med färsätten gång och cykel. De felaktiga resdagböckerna har sorterats bort eller rättats innan analys gjorts.

Det finns dessutom en speciell kategori respondenter som i stort fyllt i resdagboken på ett godtagbart sätt, men som inte angivit adresser till de platser man besökt under sina resor. Detta har gjort att geokodning inte varit möjlig. I dessa fall har vi endast kunnat geokoda om resan startat i bostaden eller ej.

Mot bakgrund av ovanstående kan resdagbokssvaren därför delas in i tre kategorier:

Korrekt och komplett ifyllda:	4 572 st	65 %
Ifyllda men med utelämnade adresser eller annan anmärkning:	926 st	13 %
De som inte rest under sin mät dag:	1 582 st	22 %
Summa	7 080 st	100 %

Efter att vi uteslutit de som inte rest under sin aktuella mät dag återstår $4\,572 + 926 = 5\,498$ resdagböcker för analys. Mot bakgrund av de resultat som framkom i bortfallsundersökningen kan vi anta att de personer som utelämnat adresser, reser i samma relationer som de som fyllt i adresser. Detta styrks också av resultat från andra resvaneundersökningar.

Om bortfall

Låg svarsfrekvens är i sig inte ett problem i en undersökning. Problem uppkommer om:

- 1) antalet inkomna svar inte räcker för att uppnå den statistiska noggrannhet som önskas i det svar man söker
- 2) individerna i bortfallsgruppen har ett annorlunda beteende än individerna i svarsgruppen.

I fallet med RVU 04 är alltså risken med omfattande bortfall dels att vissa grupper kan komma att bli underrepresenterade i utvärderingen, dels att svars- och bortfallsgrupp kan ha olika resvanor och attityder. I det första fallet tar vi hand om problematiken genom en bortfallsanalys med tillhörande viktning (se kapitel Viktning av inkomna svar) och i det andra fallet kan denna risk minskas med hjälp av en bortfallsundersökning.

En **bortfallsanalys** innebär att man analyserar bortfallet och hur detta ser ut med avseende på kända t ex socioekonomiska faktorer dvs om bortfallet som grupp betraktat skiljer sig åt från svarsgruppen. Det kan t ex vara så att det är en snedvridning av åldersfördelning, kön, inkomst etc. Normalt anser man, med stöd från forskning inom området², att skillnader i resande som beror av socioekonomiska faktorer kan korrigeras genom att vikta inkomna svar med avseende på dessa socioekonomiska faktorer. Man beräknar en viktfaktor för olika grupper och viktat upp de underrepresenterade grupperna som om de utgjorde en lika stor andel som i det slumpmässiga urvalet.

² Rules of non-response and selectivity: analysing the drop-out in the multi-stage recruitment process for the german mobility panel, Tobias Kuhnimhof and Bastian Chlond, Institute for transport studies, University of Karlsruhe.

För att undersöka huruvida bortfallsgruppen skiljer sig från svarsgruppen genomförs en **bortfallsundersökning** som innebär att man undersöker hur de som inte svarat på enkäten skiljer sig från de som svarat och huruvida denna skillnad kan påverka resultatet av resvane- och attitydundersökningen. Man undersöker även orsaken till varför man inte svarat på enkäten för att upptäcka eventuellt systematiskt bortfall (t ex kopplat till attityder). Skillnader analyseras på samma sätt som beskrivs ovan.

Ofta används en **metod** kallad "Hansen-Hurwitz bortfallsplan". Den innebär att man drar ett ostratifierat slumpmässigt urval (OSU) av individer ur bortfallsgruppen och försöker till varje pris få in svar från dessa, oftast genom telefonintervju. Värdena för bortfallsgruppen vägs sedan in i det totala undersökningsvärdet. Undersökningsvärdet är därmed betydligt mer representativt och tillförlitligheten större för undersökningsresultatet.

Hur stort **urvalet** ur bortfallsgruppen bör vara beror precis som i alla statistiska undersökningar på med vilken noggrannhet man vill kunna skatta de parametrar man är intresserad av att undersöka. I fallet med en resvaneundersökning är de viktigaste parametrarna antalet resor, färdmedelsval och reslängd. Urvalet beror också av vilken spridning man accepterar och med vilken säkerhet man vill kunna uttala sig. Alla dessa parametrar är saker man inte vet något säkert om innan man utfört en undersökning. Ytterligare en aspekt på urvalsstorleken är kostnaden för undersökningens genomförande.

Bortfallsundersökning för RVU 04

För RVU 04 har bortfallsundersökningen genomförts i två steg. Metoden är iterativ i den meningen att man gör ett antal intervjuer, testar på vilken signifikansnivå man kan uttala sig om eventuella skillnader mellan svars- och bortfallsgrupp, samt jämför med de krav som ställts. Om noggrannheten skulle visa sig lägre än vad man är beredd att acceptera måste man utöka urvalet. I en första omgång genomfördes 50 intervjuer under november 2004. Detta visade sig dock inte tillräckligt för att kunna uttala sig om eventuella skillnader mellan svars- och bortfallsgrupp. Därför gjordes ytterligare en bortfallsundersökning i januari 2005 med 100 telefonintervjuer.

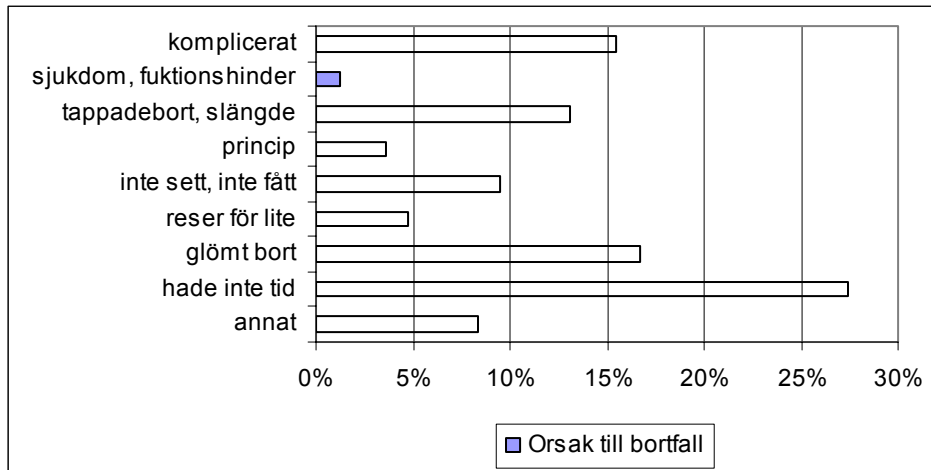
Det finns alltid vissa felkällor i en bortfallsundersökning gentemot den stora undersökningen. En av dessa är metoden, där bortfallsundersökningen genomfördes per telefon medan huvudstudien genomfördes via postenkät. En annan möjlig felkälla är att respondenten kan påverkas av intervjupersonen till vissa svar. Ytterligare en felkälla kan vara att vissa grupper av personer är enklare att nå under vissa tider på dygnet.

Skillnaden i undersökningsmetoden ligger dock i sakens natur och vi hade sannolikt inte erhållit några svar alls om vi försökt genomföra bortfallsundersökningen med postenkäter. Genom noggrann utbildning av intervjupersonal samt att intervjuerna skedde under kvällstid, bedömer vi

att möjliga felkällor minimerats och att vi därför fått en fullgod bild av bortfallsgruppens åsikter.

Orsaker till bortfall

I bortfallsundersökningen ställde vi frågan om varför man inte svarat på enkäten. Svaren redovisas i Figur 1.1.



Figur 1.1 Varför man inte svarat på enkäten.

Som framgår av *Figur 1.1* är tidsbrist, glömska samt att enkäten ansågs komplicerad, de vanligaste orsakerna till att man inte svarat.

Hantering av bortfall

Vid analysen av bortfallsgruppen i jämförelse med svarsgruppen kan man konstatera att en av de allra viktigaste parametrarna, nämligen antalet resor inte skiljer sig mellan svarsgruppen och bortfallsgruppen. I båda grupperna görs ca 2,6 resor i genomsnitt (2,68 för svarsgruppen och 2,61 för bortfallsgruppen). En hypotes inför bortfallsundersökningen var att de som inte svarat i genomsnitt reser mindre än de som svarat, men så är alltså inte fallet enligt resultatet från RVU 04.

I de fall man konstaterat en signifikant skillnad mellan två grupper, kan man gå vidare i sina analyser och dela upp gruppen i kön, ålder etc och göra nya tester tills man eventuellt kan komma fram till den bakgrundsvariabel som ligger till grund för skillnaderna. Om man inte finner någon förklaring till skillnaderna i gruppstillhörigheten, kan dessa bero på en annan dold s k "inre egenskap", som gör att man besvarar en fråga annorlunda. Denna egenskap kan vara svår att identifiera.

Eftersom skillnaderna mellan svarsgrupp och bortfallsgrupp är relativt små, speciellt med tanke på det genomsnittliga antalet resor som genomförts, gör vi antagandet att svarsgruppen och bortfallsgruppen inte skiljer sig åt i någon avgörande mening. Detta stämmer även väl överens med resultat från motsvarande typer av resvaneundersökningar. De mindre skillnader som identifierats redovisas i anslutning till respektive resultatdiagram.

En möjlig skillnad inom svarsgruppen kan tänkas finnas mellan respondenter som i resdagboken angav adresser för resornas målpunkt respektive de som inte gjorde det. Vid denna bortfallsanalys visade det sig att de signifikanta skillnader som beror på grupptillhörigheten i huvudsak består i att:

- äldre har i mindre utsträckning angivit adresser (14,8 % i gruppen med kompletta resdagböcker var personer i åldern 65-75 medan motsvarande siffra för de icke kompletta resdagböckerna var 36,5 %).
- inkomsterna är i genomsnitt något lägre i den grupp som utelämnat adresserna.

Beträffande kön, körkortsinnehav, innehav av kollektivtrafikkort samt bostadsort, råder mindre skillnader mellan grupperna.

Viktning av inkomna svar

Som vi beskriver i avsnittet ”Om bortfall” ovan, visade det sig vid analyserna att en del grupper i samhället var underrepresenterade i undersökningen. Exempelvis skiljer sig fördelningen mellan könen i svaren från hur det ser ut i verkligheten. För att kunna göra korrekta analyser viktades därför de inkomna svaren med hjälp av så kallade viktningskoefficienter.

När viktningskoefficienterna togs fram gjordes två antaganden, dels att det urval som gjordes vid utskicket på ett bra sätt beskriver populationen, dels att de personer som skickat in sina resdagböcker var representativa för den samhällsgrupp de tillhör. Viktningen gjordes med avseende på tre variabler:

- Åldersklass
- Kön
- Undersökningsområde

Att just dessa variabler låg till grund för viktningen beror på att de påverkar resandet i stor utsträckning, något som framgår tydligt i de resdagböcker som har kommit in.

För attitydundersökning och resdagbok beräknades två olika uppsättningar viktningskoefficienter. Attitydundersökningens viktningskoefficienter baserades på de 7080 personer som besvarat attitydundersökningen, medan resdagbokens viktningskoefficienter endast tog hänsyn till den del av respondenterna som fyllt i resdagboken. De olika viktningskoefficienterna finns redovisade i bilaga 1 och 2. Alla siffror och analyser som redovisas i resterande del av rapporten bygger på viktade värden.

Analysmetod

Den insamlade datan har analyserats med hjälp av dataprogrammet SPSS (Statistical Package of Social Science).

Ett av huvudsyftena med rapporten är att visa vilken typ av analyser som är möjliga att göra utifrån den databas som skapats inom ramen för projektet. För att mängden resultat som redovisas i rapporten ska bli lagom, presenteras ofta medelvärden för hela undersökningsområdet i stället för vart och ett av undersökningsområdena för sig. Som läsare skall man dock vara medveten om att dessa medelvärden bygger på resultat från områden som i sig kan vara relativt olika, både befolkningsmässigt och i fråga om trafikutbud. Resultaten för de olika delområdena kan därför skilja sig en del från dessa medelvärden beroende på förutsättningarna att resa.

1.5 Definitioner

Resa	En förflyttning från en plats till en annan för att utträta ett ärende. En promenad, t ex enbart för att få frisk luft eller rasta hunden innebär inte en resa.
Reselement	En resa kan bestå av ett eller flera reselement. Resan delas upp i reselement när ett färdmedelsbyte sker.
Undersökningsområde	Varje undersökningsområde utgörs av en kommun, utom ett som utgörs av fyra kommuner.
Respondent	I denna undersökning definierat som boende i något av undersökningsområdena mellan 16 och 84 år som besvarat enkäten.
Bilresa	En resa som gjorts i bil, antingen som förare eller som passagerare. I de fall där förare och passagerare skilts åt i analysen, framgår det i texten.
Huvudfärdmedel	Det färdmedel som stått för den längsta förflyttningen under en resa.
DKSL	Förkortning för området som består av kommunerna Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg.
Tätort	De delar av varje undersökningsområde som definieras som tätbebyggda av de deltagande kommunerna.

Omland

De delar av varje undersökningsområde som inte ligger inom tätbebyggt område.

2. Bakgrundsdata

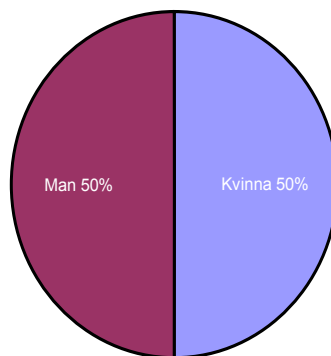
2.1 Beskrivning av svarsgruppen

Svarsgruppen består av 7 080 personer i åldrarna mellan 16 och 84 år vilket motsvarar 46,0 % av nettopopulationen. I detta kapitel redovisar vi i figurerna de viktade fördelningarna, vilket motsvarande hela befolkningen (populationen) i aktuellt undersökningsområde.

Könsfördelning

Av de svarande i regionen är hälften kvinnor och hälften män. Fördelningen ser ungefär likadan ut i alla områden med något fler svarande kvinnor än män. Undantaget är Hällefors med 65 % män och 35 % kvinnor. I

Figur 2.1 redovisar vi den viktade könsfördelningen i svarsgruppen vilket motsvarar könsfördelningen i hela populationen.



Figur 2.1 Könsfördelning viktat med avseende på populationen.
N=7078

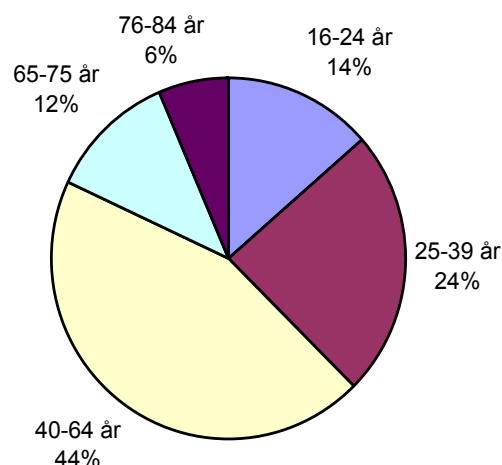
I den oviktade svarsgruppen, dvs innan materialet viktades till att representera hela befolkningen, är 52 % kvinnor och 48 % män. Fördelningen ser ungefär likadan ut i alla kommuner med något fler svarande kvinnor än män. I Kil och Nora är det upp till 56 % kvinnor och 44 % män. Hällefors är den enda kommunen med flest svarande män (63 % män).

Jämfört med utskickets könsfördelning är kvinnorna något överrepresenterade, något som inte är ovanligt vid denna typ av undersökningar.

Åldersfördelning

Respondenterna finns i åldrarna 16 år och uppåt och fördelar sig enligt

Figur 2.2. Den största åldergruppen är 40-64 år med 44 % av de svarande. 24 % är 25-39 år, 14 % är under 25 år och 18 % är ålderspensionärer.

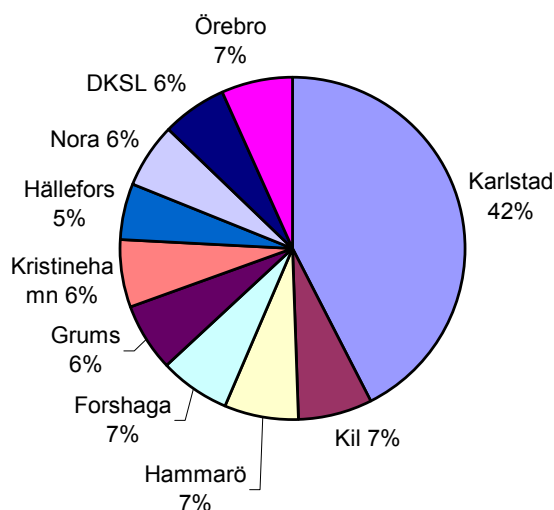


Figur 2.2 Åldersfördelning viktat med avseende på populationen.
N=7079

I den oviktade svarsgruppen, dvs innan materialet viktats till att representera hela befolkningen är nästan hälften 40-64 år (48 %). Knappt 20 % är 25-39 år, 10 % är under 25 år och 23 % är ålderspensionärer.

Boendeområde

Drygt 40 % av respondenterna bor i Karlstad, vilket hänger samman med att urvalet är större här. Resterande 60 % fördelar sig relativt jämnt över de övriga nio områdena. I Figur 2.3 redovisar vi respondenternas bostadsort.

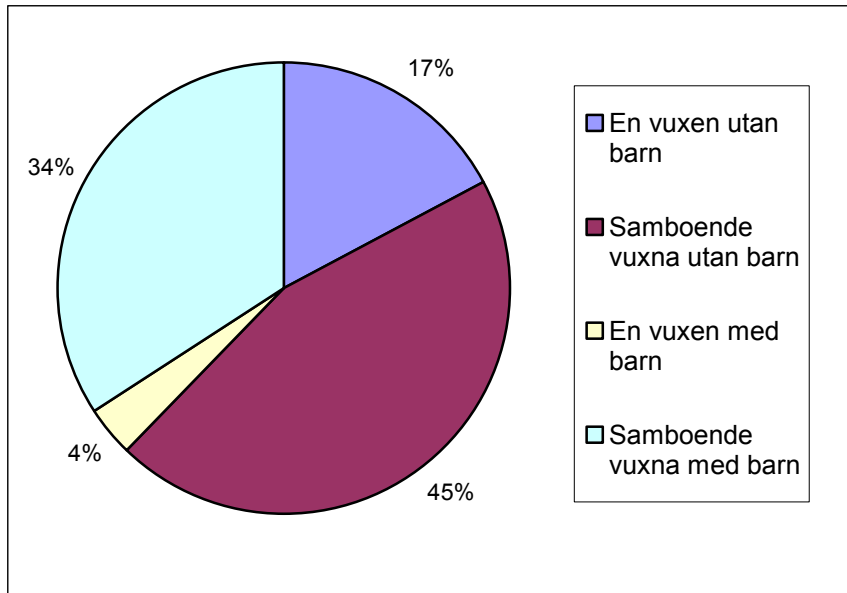


Figur 2.3 Bostadsort viktat med avseende på populationen. N=7074

Då man jämför med den oviktade svarsgruppen, visar det sig att ca 40 % av respondenterna bor i Karlstad, jämfört med 42 % i den viktade svarsgruppen. Resterande 60 % fördelar sig jämnt över de övriga nio områdena.

Hushållets sammansättning

Den största svarsgruppen är samboende vuxna (45 %). Drygt 60 % av respondenterna är vuxna utan barn. Endast 4 % är ensamstående utan barn och 34 % är samboende vuxna med barn. I Figur 2.4 visar vi fördelning av hushållens sammansättning.



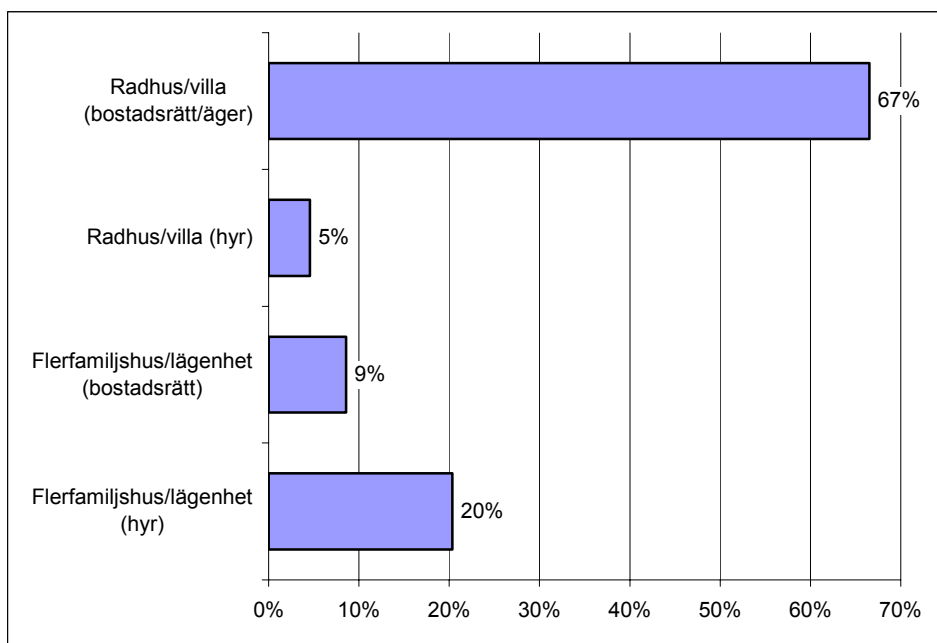
Figur 2.4 Hushållens sammansättning. $N = 6\ 851$

Vid en jämförelse mellan svars- och bortfallsgrupp, avseende hushållens sammansättning, visade det sig att det inte råder några större skillnader mellan grupperna. Skillnaderna är heller inte statistiskt säkerställda.

Bostadstyper

Nästan 70 % av respondenterna bor i radhus eller villa som de äger själva, se

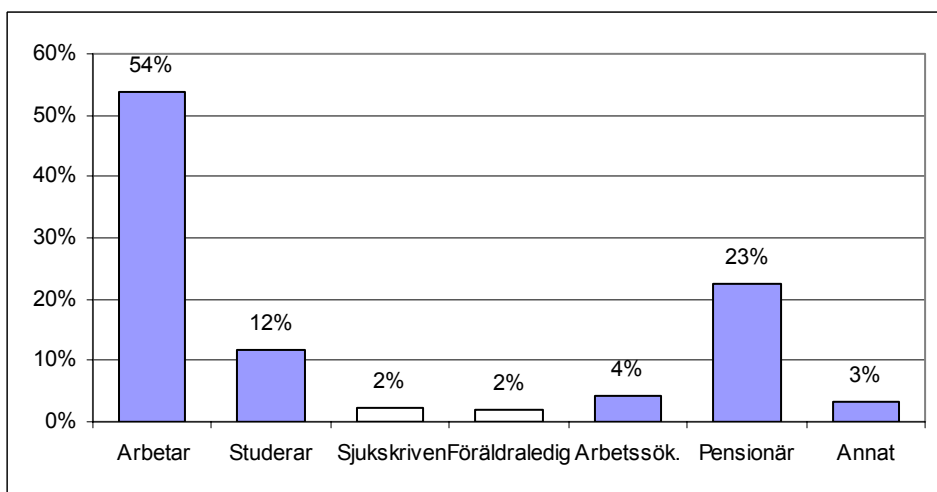
Figur 2.5. Var femte respondent hyr sin lägenhet.



Figur 2.5 Respondenternas bostadstyper. $N = 7054$.

Sysselsättning

90 % av respondenterna förvärvsarbetar, studerar eller är pensionär. Drygt hälften av respondenterna förvärvsarbetar. I Figur 2.6 redovisar vi respondenternas sysselsättning.



Figur 2.6 Respondenternas sysselsättning. $N = 7\ 008$.

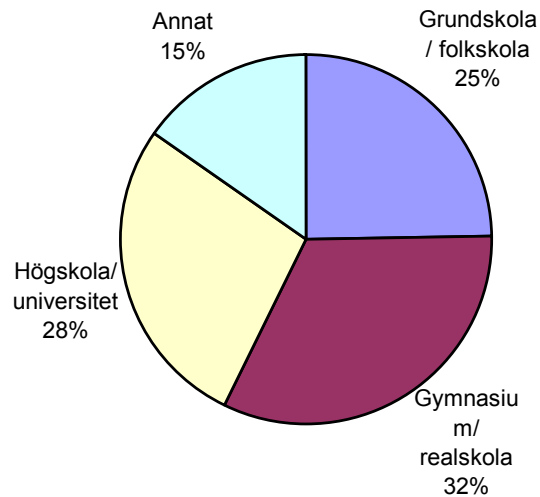
Beträffande sysselsättningen finns det vissa signifikanta skillnader mellan svarsgrupp och bortfallsgrupp. Andelen förvärvsarbetande är högre i bortfallsgruppen (61,8 % jämfört med 53,7 % i svarsgruppen). Detsamma gäller för föräldralediga (6,9 % jämfört med 1,9 % i svarsgruppen). Andelen studerande är däremot större i svarsgruppen (11,9 % jämfört

med 2,9 % i bortfallsgruppen) liksom andelen arbetslösa (4,4 % jämfört med 2,0 % i bortfallsgruppen). Resterande skillnader kan anses som små.

Utbildning

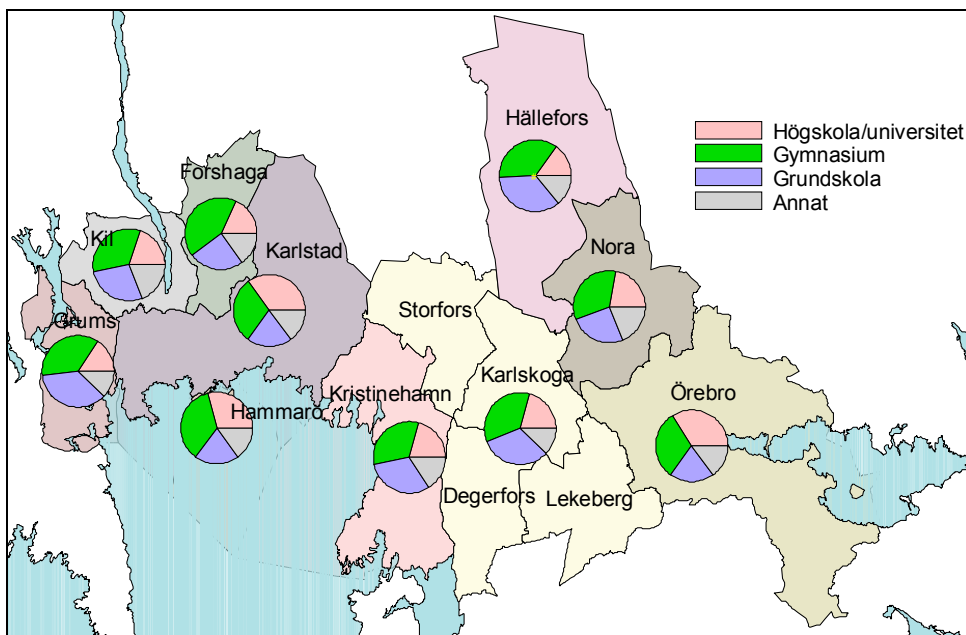
I

Figur 2.7 visas den senaste längre utbildning som respondenterna genomfört eller håller på att genomföra.



Figur 2.7 Senaste längre utbildningen. $N = 7\,028$.

I Figur 2.8 visas den senaste längre utbildning som respondenterna genomfört eller håller på att genomföra.

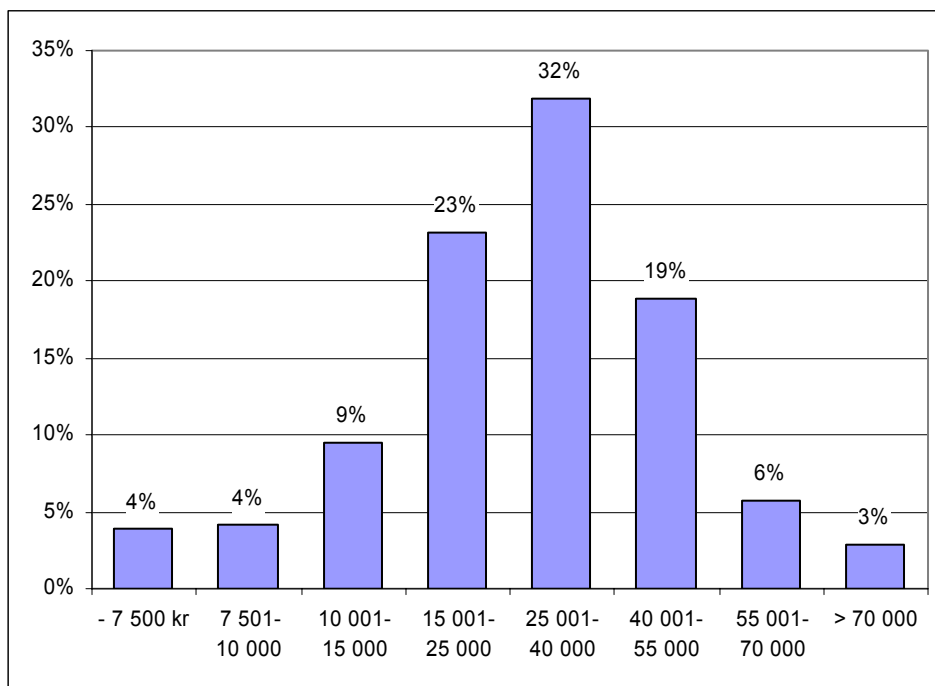


Figur 2.8 Utbildningsnivå i form av senast genomförda utbildning fördelat på område. $N = 7\,023$

Andelen högskoleutbildade är högst i Karlstad och Örebro (35 %). Lägst andel högskoleutbildade finns i Hällefors och Grums (15 %). Forshaga har högst andel gymnasieutbildade (42 %) medan lägst andel gymnasieutbildade finns i Karlstad (30 %). Hällefors och Grums är de kommuner med högst andel grundskoleutbildade (35 %) medan Karlstad, Örebro och Hammarö har lägst andel (20 %).

Inkomst

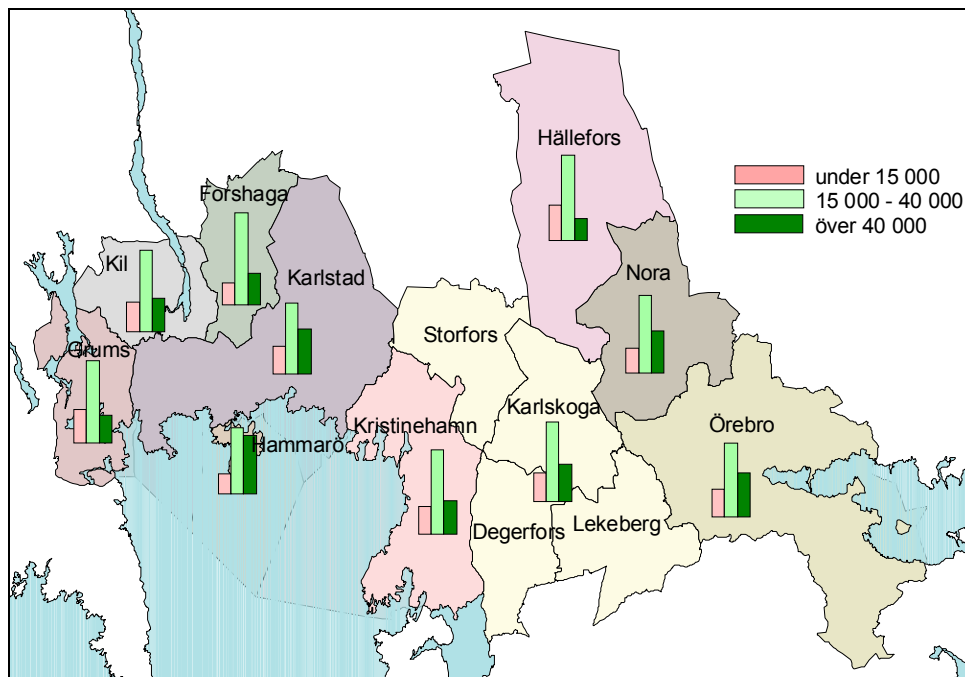
I Figur 2.9 redovisas hushållens sammanlagda inkomst (förvärvs- och kapitalinkomst) per månad före skatt under 2004. 75 % av de tillfrågade bor i hushåll med en total inkomst på 15 000 – 55 000 kr/månad. 8 % av hushållen har lägre månadsinkomst än 10 000 kr och 9 % har högre månadsinkomst än 55 000 kr.



Figur 2.9 Hushållens sammanlagda inkomst per månad, år 2004, (summa förvärvs- och kapitalinkomst). N = 6 775.

Beträffande hushållens inkomst råder det inga större skillnader mellan svars- och bortfallsgrupperna. I bortfallsgruppen har man i genomsnitt något lägre inkomst jämfört med i svarsgruppen. Skillnaderna är dock inte statistiskt säkerställda.

Hushållens inkomster varierar från område till område. I Figur 2.10 visas en karta över inkomstnivåer indelade i tre klasser.



Figur 2.10 Inkomstklasser fördelat över respektive undersökningsområde. N = 6771

I tabellen nedan visas hur inkomsterna fördelar sig uppdelat på de tre inkomstklasserna.

Tabell 2.1 Inkomstklasser per månad fördelat på respektive kommun.

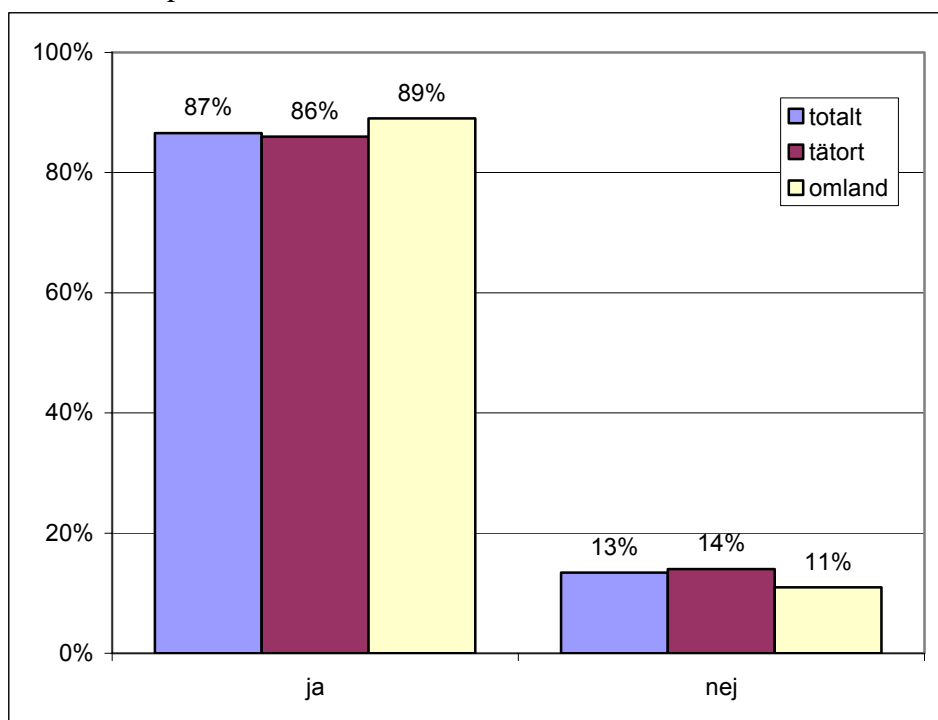
Kommun	under 15 000	15 000 - 40 000	över 40 000
Karlstad	18 %	51 %	31 %
Kil	19 %	59 %	22 %
Hammarö	12 %	47 %	41 %
Forshaga	13 %	67 %	20 %
Grums	22 %	60 %	18 %
Kristinehamn	17 %	61 %	22 %
Hällefors	24 %	62 %	13 %
Nora	16 %	56 %	29 %
DKSL	18 %	57 %	25 %
Örebro	17 %	53 %	30 %
TOTALT	18 %	55 %	27 %

De högsta inkomstnivåerna finns Hammarö där 41 % av hushållen har en inkomst på över 40 000 kr/månad. De näst högsta inkomsterna finns i Örebro och Karlstad där 30 % har mer än 40 000 kr/månad. I Hällefors finns lägst andel höginkomsttagare.

Körkortsinnehav

I Figur 2.11 visas körkortsinnehavet för respondenterna fördelat på landsbygd och tätort. Totalt sett har 87 % av respondenterna körkort. I tätorterna är denna andel något lägre än vad den är på landsbygden.

I 98 % av respondenternas hushåll finns ett eller flera körkort.



Figur 2.11 Körkortsinnehav bland respondenterna totalt i tätort och omland. N = 7 076.

Körkortsinnehavet i respektive kommun varierar mellan 84 % och 88 %. Det ser ungefär likadant ut som för hela undersökningsområdet.

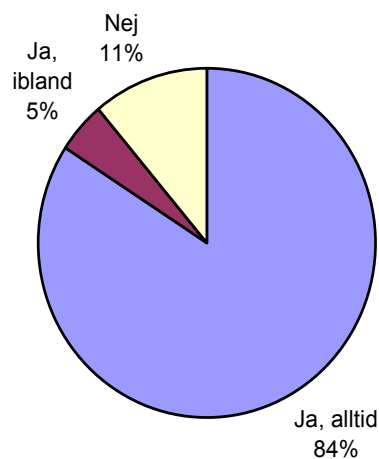
Körkortsinnehavet är något högre i svarsgruppen jämfört med i bortfallsgruppen (87 % jämfört med 82 %).

2.2 Tillgång till olika färdmedel

I detta avsnitt presenteras respondenternas tillgång till olika färdmedel. Uppgifter om färdmedelsval och vilka resor svarsgruppen gör presenteras senare i denna rapport (redovisning av resdagboken kap 3 – 8).

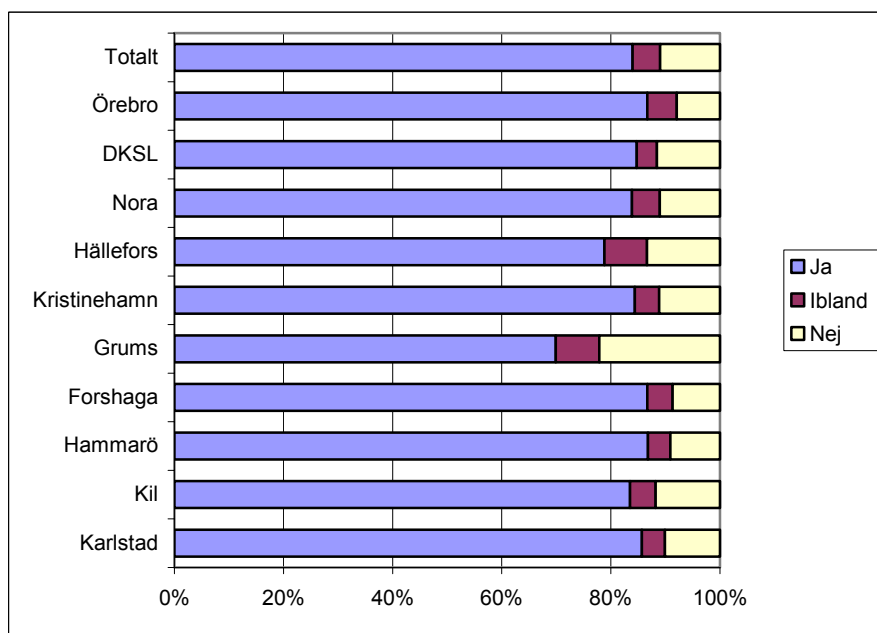
Cykel

84 % av alla tillfrågade har tillgång till cykel medan 5 % har det ibland. I tätorterna är tillgången till cykel något högre. Där har 85 % alltid tillgång till cykel medan motsvarande andel på landsbygden är 82 %.



Figur 2.12 Tillgång till cykel i hela undersökningsområdet. N = 7 044.

I figuren nedan visas hur tillgången till cykel är i respektive kommun.



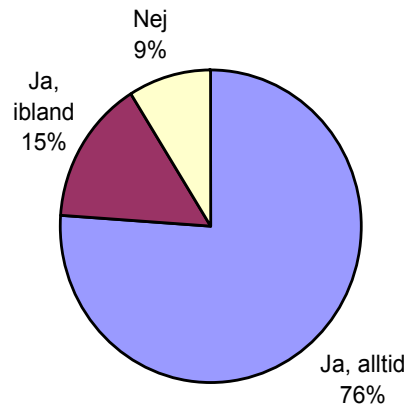
Figur 2.13 Tillgång till cykel i de olika undersökningsområdena. N = 7044

I de flesta kommuner har över 80 % av respondenterna alltid tillgång till en cykel. Undantagen är Hällefors (79 %) samt Grums där 70 % alltid har tillgång till cykel.

Bil

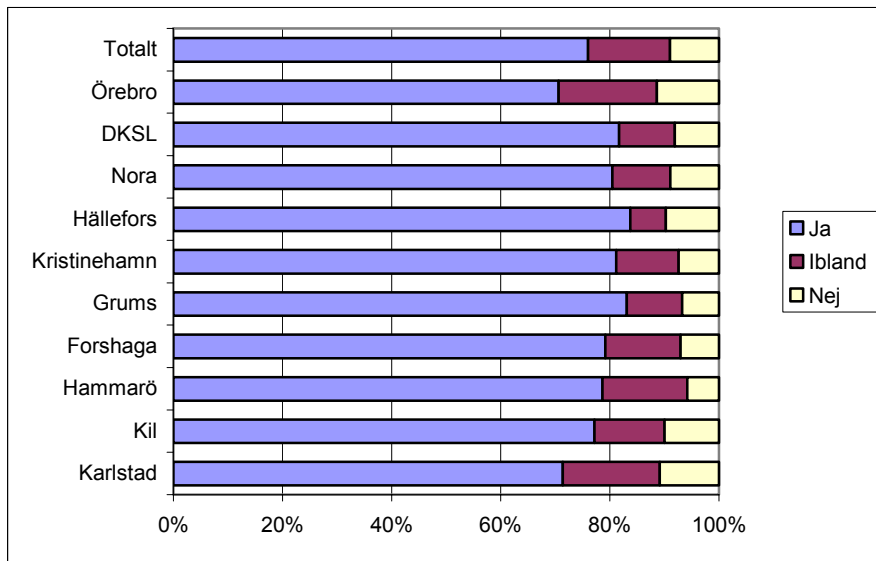
76 % av respondenterna i hela undersökningsgruppen säger sig alltid ha tillgång till bil och 15 % har ibland tillgång till bil Figur 2.14. Det är dock skillnad mellan tätort och landsbygd. I tätorterna är det 72 % som alltid har tillgång till bil medan 17 % har det ibland. På landsbygden har

86 % alltid tillgång till bil medan 9 % har det ibland. I Figur 2.14 redovisar vi tillgången till bil totalt i hela undersökningsområdet.



Figur 2.14 Tillgång till bil totalt i hela undersökningsområdet.
N = 7 007.

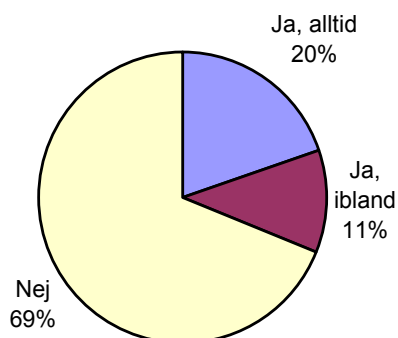
I figuren nedan visas hur tillgången till bil är i respektive kommun.



Figur 2.15 Tillgång till bil i de olika undersökningsområdena.
N = 7033

Buss och tåg

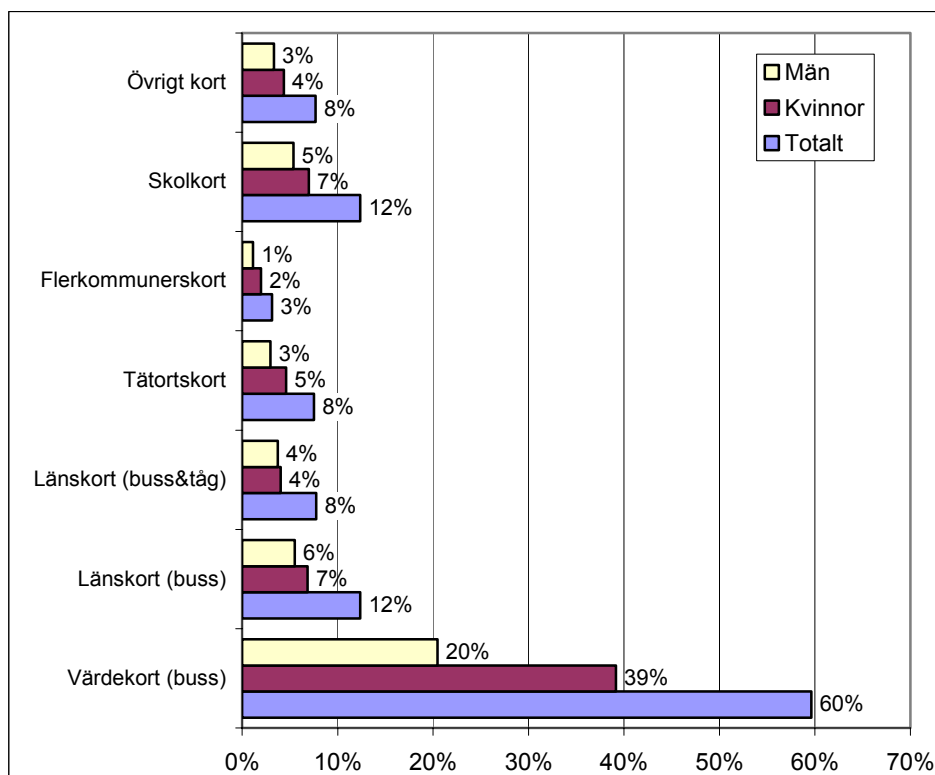
I genomsnitt 31 % av respondenterna har tillgång till någon form av buss- eller tågbusskort, se Figur 2.16. I tätorterna är andelen 37 % medan den endast är 18 % på landsbygden.



Figur 2.16 Tillgång till buss- eller tågbusskort. N = 6 979.

Andelen som alltid har tillgång till kollektivtrafikkort är högre i svarsgruppen jämfört med i bortfallsgruppen (19,8 % jämfört med 11,8 %). Däremot är andelen som ibland har tillgång till kollektivtrafikkort högre i bortfallsgruppen (14,7 % jämfört med 11,3 % i svarsgruppen).

I Figur 2.17 visas vilken typ av kollektivtrafikkort respondenterna har. 60 % av respondenterna har värdekort, 12 % har skolkort och 12 % har länskort för buss. Man kan i figuren även se hur kortinnehav fördelar sig på kvinnor och män. Kvinnor har generellt något högre andel kollektivtrafikkort än män. Ser man på de som har tillgång till värdekort är skillnaden dock större. Dubbelt så många kvinnor har tillgång till värdekort jämfört med männen.



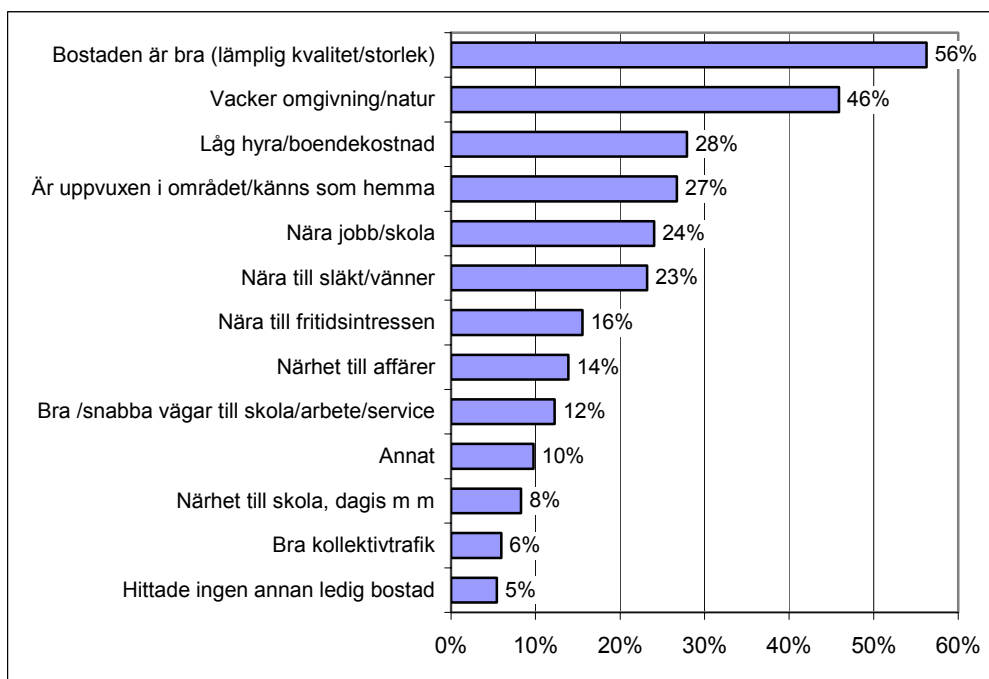
Figur 2.17 Typ av buss- eller tågkort man har totalt i undersökningområdet. Respondenterna har kunnat ange flera kollektivtrafikkort varför summan är > 100 %. N = 2 174

2.3 Val av bostadsort och målpunkt för ärenden

För att få en bild av hur resandet påverkar valet av bostadsort i förhållande till andra värden, tillfrågades respondenterna om de tre viktigaste anledningarna till valet av bostadsort, se Figur 2.18. De viktigaste aspekterna för val av bostadsort är:

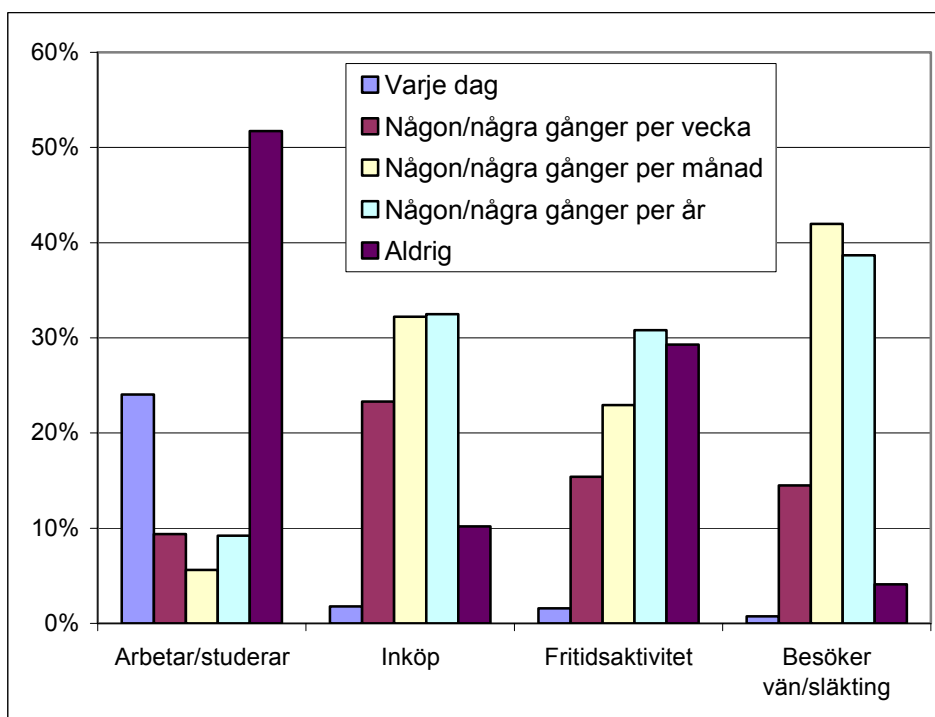
- Bostaden är bra (lämplig kvalitet/storlek)
- Vacker omgivning och natur
- Låg hyra/boendekostnad

Bra eller snabba vägar till skola/arbete/service hamnar på en nionde plats. Det som är minst viktigt i valet av bostadsort är ”Bra kollektivtrafik” och ”Hittade ingen annan ledig bostad”.



Figur 2.18 Anledningar till val av bostadsort. Varje respondent har haft möjlighet att ange tre alternativ. N=6 966.

I Figur 2.19 redovisar vi hur ofta man gör olika aktiviteter i annan kommun än hemkommunen.



Figur 2.19 Hur ofta man gör aktiviteter i annan kommun än hemkommunen.

33 % av respondenterna arbetar eller studerar ofta* i en annan kommun än hemkommunen. 25 % av respondenterna gör ofta sina inköp och 17 % har ofta fritidsaktiviteter i en annan kommun. 15 % besöker ofta vänner/släktingar i en annan kommun än hemkommunen.

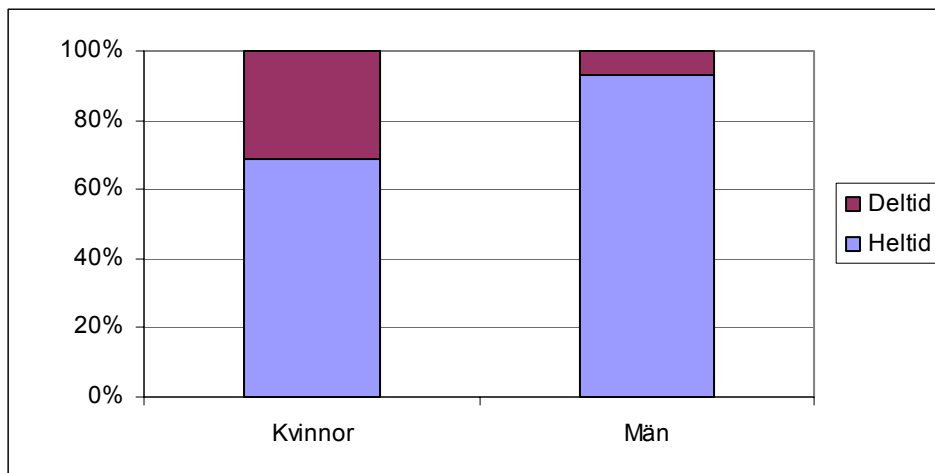
* varje dag / några gånger per vecka

2.4 Förvärvsarbetande och studerande

I detta kapitel redovisar vi svaren från de respondenter som förvärvsarbetar och / eller studerar.

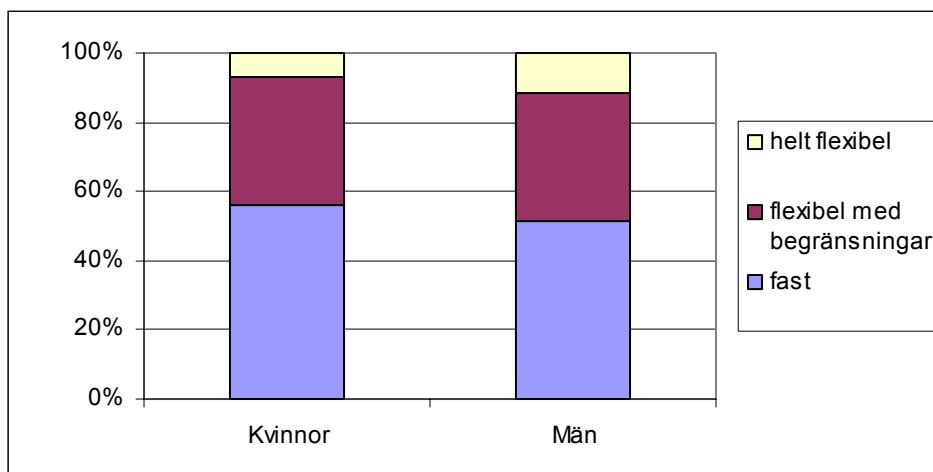
Om arbetet och arbetsplatsen

Fördelningen av hel- respektive deltidsarbetande, totalt över alla undersökningsområden, redovisas i Figur 2.20.



Figur 2.20 *Fördelningen av hel- respektive deltidsarbetande totalt över alla undersökningsområden. N = 4 846.*

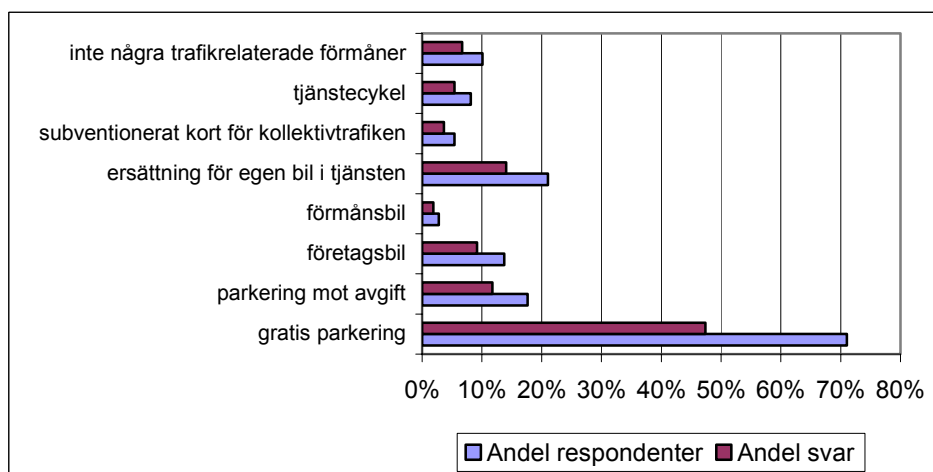
I Figur 2.21 visas i vilken mån arbets-/studietiden är fast eller flexibel.



Figur 2.21 Huruvida arbetstiden är fast/flexibel bland respondenterna totalt över alla undersökningsområden. $N = 4\ 855$.

Män jobbar mer heltid än kvinnor och har i genomsnitt en arbetstid som i större utsträckning är ”helt flexibel”.

Tillgången till förmåner på arbetsplatsen är en parameter som påverkar resandet. I Figur 2.22 redovisar vi i vilken mån respondenterna har tillgång till olika förmåner på sin arbetsplats/studieplats. På denna fråga hade respondenterna möjlighet att lämna fler än ett svar. Svaren redovisas därför både i förhållande till totala antalet respondenter och totala antalet svar.

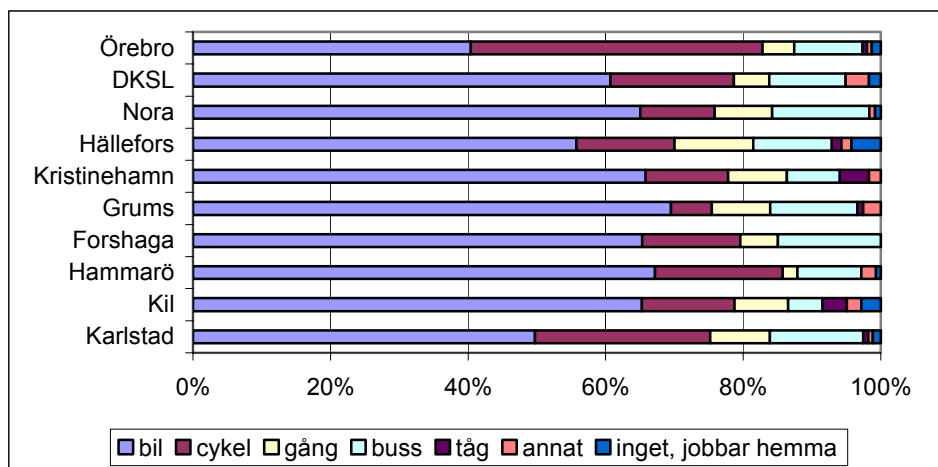


Figur 2.22 I vilken mån respondenterna har tillgång till olika förmåner på sin arbetsplats totalt över alla undersökningsområden. $N_{resp}=4\ 848$ $N_{svar} = 7\ 268$. Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

Den vanligaste förmånen är gratis parkering följt av ersättning för bil i tjänsten.

Färdsätt och restid

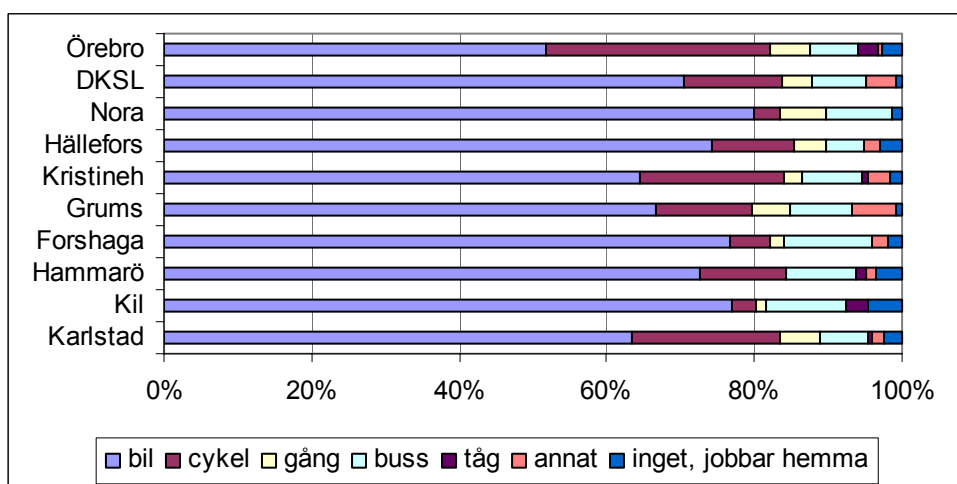
I Figur 2.23 redovisar vi de vanligaste färdssätten, oavsett årstid, till arbete/studier för kvinnor fördelat per område.



Figur 2.23 De färdssätt kvinnor vanligtvis använder vid resor till arbete/studie fördelat per område.

Man kan konstatera att bilen dominerar färdmedelsvalet. Bilanvändningen är generellt större för mindre orter medan andelarna som använder cykel, gång och buss ökar med stadsstorleken. För Örebro är andelarna som använder bil respektive cykel ungefär lika stora.

I Figur 2.24 redovisar vi de vanligaste färdssätten, oavsett årstid, till arbete/studier för män.



Figur 2.24 De färdssätt män vanligtvis använder vid resor till arbete/studier fördelat per område.

Männen använder bilen i större utsträckning än kvinnor. En jämförelse med bortfallsgruppen visar att användningen av bil respektive tåg skulle öka om man vägde in denna grupp (ca 4 procentenheter av vardera tåg respektive bil). Även andelen som använder buss skulle öka med ca 2

procentenheter. Däremot skulle cykelanvändningen minska med ca 3 procentenheter och resor till fots med ca 2 procentenheter. En förklaring till skillnaderna, som är statistiskt säkerställda, är att bortfallsundersökningen genomfördes i januari månad i jämförelse med oktober för huvudstudien. Detta kan vara en stor del av förklaringen till skillnaderna i färdmedelsfördelning.

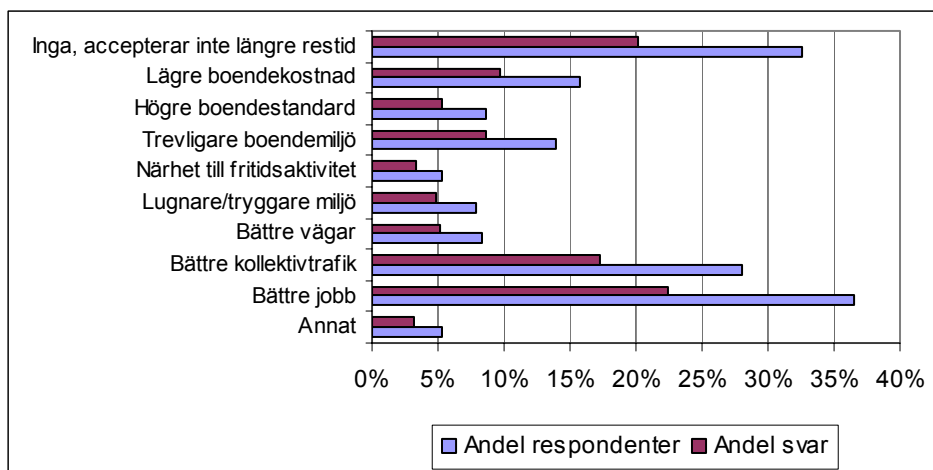
Den genomsnittliga restiden till arbete / studier för kvinnor respektive män i respektive delområde redovisas i Figur 2.25.



Figur 2.25 Den genomsnittliga restiden i minuter till arbete/studier för män och kvinnor i respektive delområde dörr till dörr enkel resa (medelvärde).

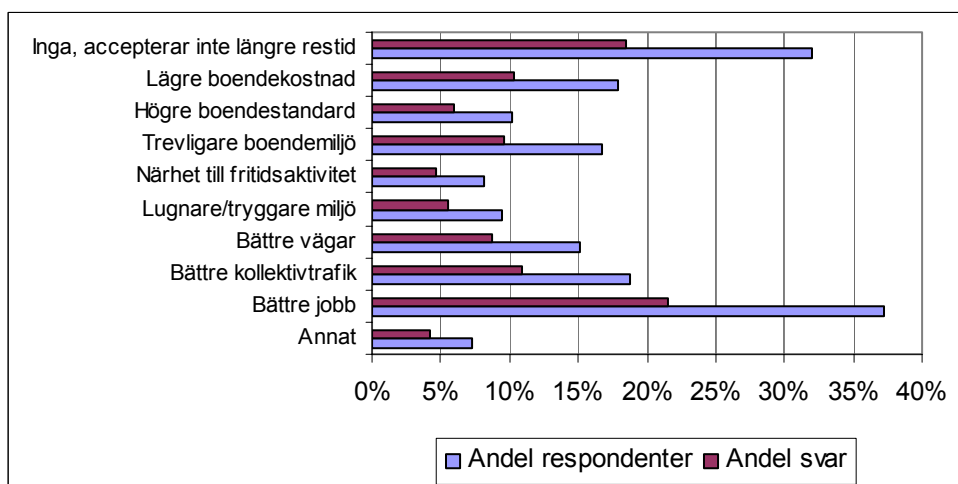
Män har igenomsnitt längre restid jämfört med kvinnor. Det enda undantaget är Hällefors. Män i utpräglade pendlingsorter såsom Forshaga, Hammarö och Kil har de längsta restiderna. Den genomsnittliga restiden, sett till alla områden, är 26 minuter.

De fördelar som krävs för att kvinnor ska acceptera en längre restid redovisar vi i Figur 2.26.



Figur 2.26 De fördelar som krävs för att kvinnor ska acceptera en längre restid sett över hela undersökningsområdet. $N=2\ 326$. Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

Bland de respondenter som accepterar längre restid bland kvinnorna är det främst ett bättre jobb och en bättre kollektivtrafik. De fördelar som krävs för att män ska acceptera en längre restid redovisar vi i Figur 2.27.

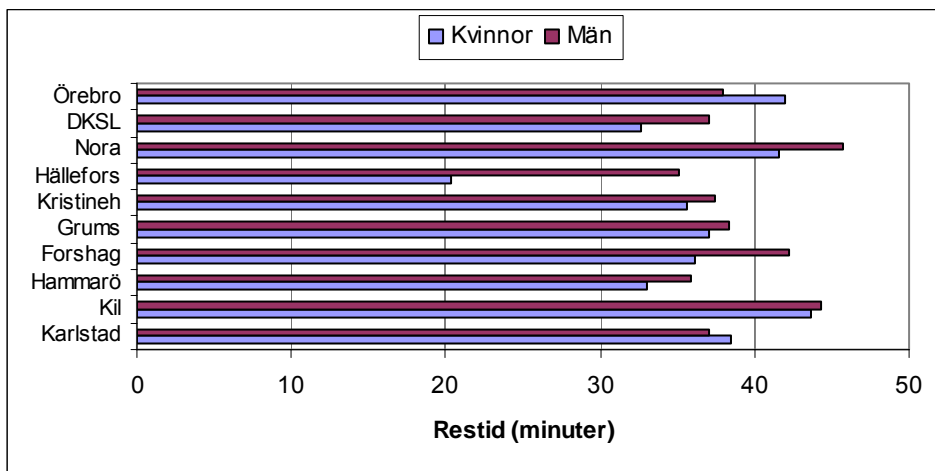


Figur 2.27 De fördelar som krävs för att män ska acceptera en längre restid sett över hela undersökningsområdet. $N=2\ 419$. Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

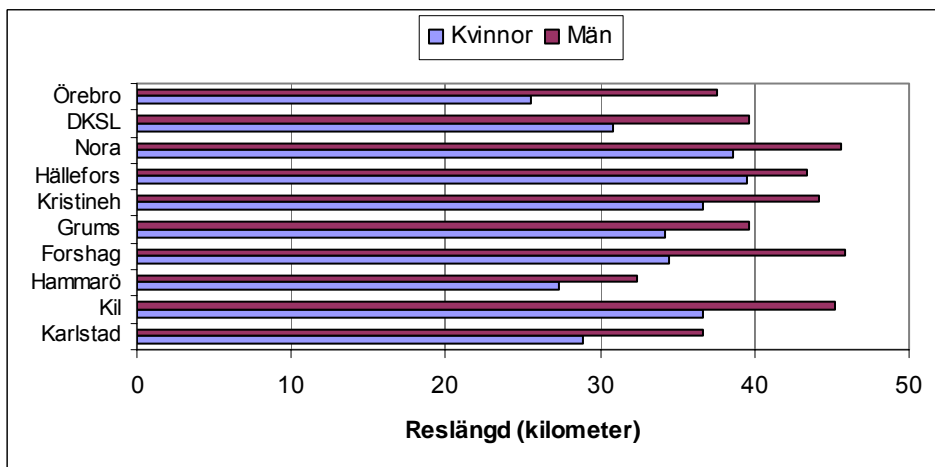
Bland männen är det främst ett bättre jobb som skulle göra att man accepterar en längre restid. Därefter prioriterar man ganska jämnt mellan lägre boendekostnad, trevligare boendemiljö, bättre vägar och bättre kollektivtrafik.

I Figur 2.28 redovisar vi den genomsnittliga tid man maximalt kan tänka sig att pendla varje dag från dörr till dörr enkel resa i de olika undersök-

ningsområdena i form av ett medelvärde. På denna fråga har vissa respondenter angett orimliga uppgifter om den restid man accepterar. I Figur 2.28 har vi därför valt att ta med de restider som maximalt uppgår till 100 minuter enkel resa (dörr till dörr). I genomsnitt kan man acceptera en maximal restid på 39 minuter. Boende i Örebro, Nora, Forshaga och Kil accepterar över 40 minuter i genomsnitt. På motsvarande sätt som för restiden redovisar vi i Figur 2.29 den sträcka man maximalt kan tänka sig att pendla varje dag från dörr till dörr enkel resa i de olika delområdena. Vissa respondenter har, liksom för restiden, angett orimliga värden på reslängden. Därför har vi endast tagit med de respondenter som har angett en maximal reslängd på 150 km dörr till dörr enkel resa.



Figur 2.28 Den maximala tid man kan tänka sig att pendla varje dag från dörr till dörr enkel resa i de olika undersökningsområdena (medelvärde).



Figur 2.29 Den maximala sträcka man kan tänka sig pendla varje dag från dörr till dörr enkel resa i de olika delområdena i kilometer (medelvärde).

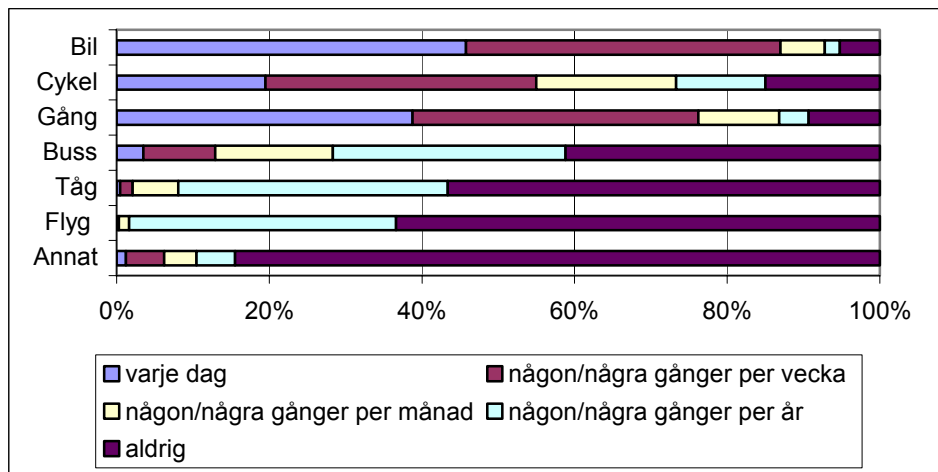
I Figur 2.29 framgår att män accepterar en längre reslängd jämfört med kvinnor. Genomsnittet för både män och kvinnor är 34 km.

2.5 Resor och färdsätt

Så reser man under sommar respektive vinter

I detta kapitel beskrivs färdmedelsval under sommar och vinter samt orsaker till att *inte* välja våra fyra vanligaste färdmedel. Det är respondenterna själva som dragit gränsen för vad som är ofta, därför kan det skilja i svaren mellan olika respondenters användning av färdmedlen.

Under sommarhalvåret ser färdmedelsfördelningen ut enligt Figur 2.30 totalt för alla undersökningsområden.



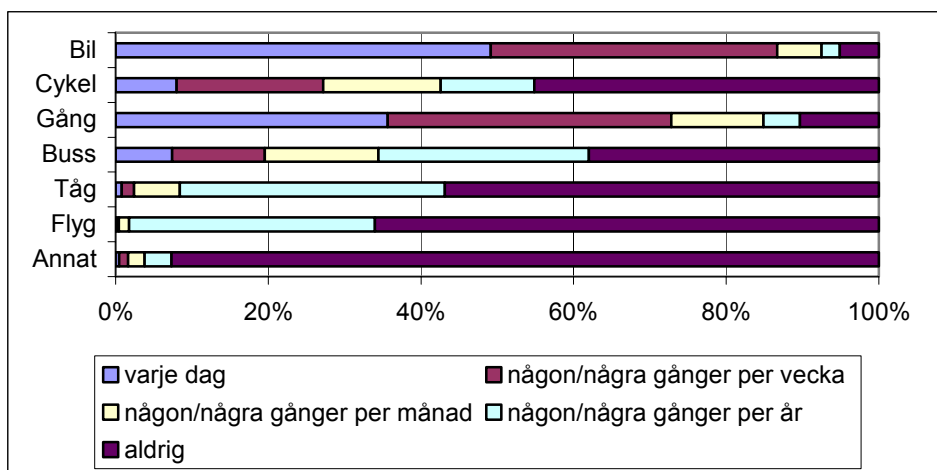
Figur 2.30 Färdmedelsfördelningen under *sommarhalvåret* totalt för alla undersökningsområden.

I tabell 2.2 redovisar vi, för fig 2.30, motsvarande siffror i %.

Tabell 2.2 Färdmedelsfördelningen under *sommarhalvåret* totalt för alla undersökningsområden (%).

	Bil	Cykel	Gång	Buss	Tåg	Flyg	Annat
Varje dag	45,0	19,3	38,0	3,4	0,4	0,1	1,2
Några ggr/v	40,5	35,1	36,7	9,2	1,6	0,2	5,0
Några ggr/mån	5,7	18,1	10,4	15,1	5,9	1,3	4,2
Några ggr/år	1,9	11,5	3,8	29,9	34,8	34,6	5,0
Aldrig	5,2	14,8	9,1	40,4	55,8	62,8	84,1

Som man kan förvänta sig går, cyklar eller reser man med bil varje dag eller några gånger per vecka. Resor med buss, tåg och flyg är mindre frekventa. Färdmedelsfördelningen varierar givetvis beroende på årstid. Under vinterhalvåret ser färdmedelsfördelningen ut enligt Figur 2.31, totalt för alla undersökningsområden.



Figur 2.31 Färdmedelsfördelningen under *vinterhalvåret* totalt för alla undersökningsområden.

I tabell 2.3 redovisar vi motsvarande siffror i %.

Tabell 2.3 Färdmedelsfördelningen under *vinterhalvåret* totalt för alla undersökningsområden (%).

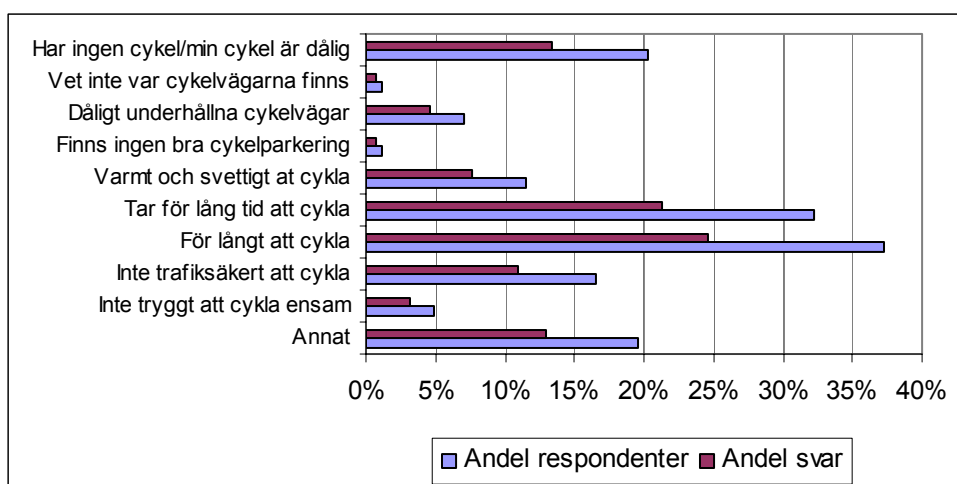
	Bil	Cykel	Gång	Buss	Tåg	Flyg	Annat
Varje dag	48,6	7,9	35,1	7,3	0,8	0,1	0,5
Några ggr/v	37,1	19,0	36,7	12,0	1,6	0,4	1,2
Några ggr/mån	5,7	15,2	11,9	14,7	6,0	1,3	2,2
Några ggr/år	2,4	12,1	4,8	27,2	34,5	32,1	3,5
Aldrig	5,1	44,6	10,2	37,6	56,5	65,8	92,5

Jämfört med färdmedelsfördelningen på sommaren har andelarna med cykel respektive gång minskat vintertid till förmån för ökade andelar bil- och bussresor.

2.6 Attityder

Varför cyklar man inte så ofta?

Det är 4 169 personer, 59 % av respondenterna, som anser sig tillhöra kategorin som inte cyklar så ofta och därmed svarat på frågan. I Figur 2.32 redovisas de främsta anledningarna till att man inte cyklar så ofta.

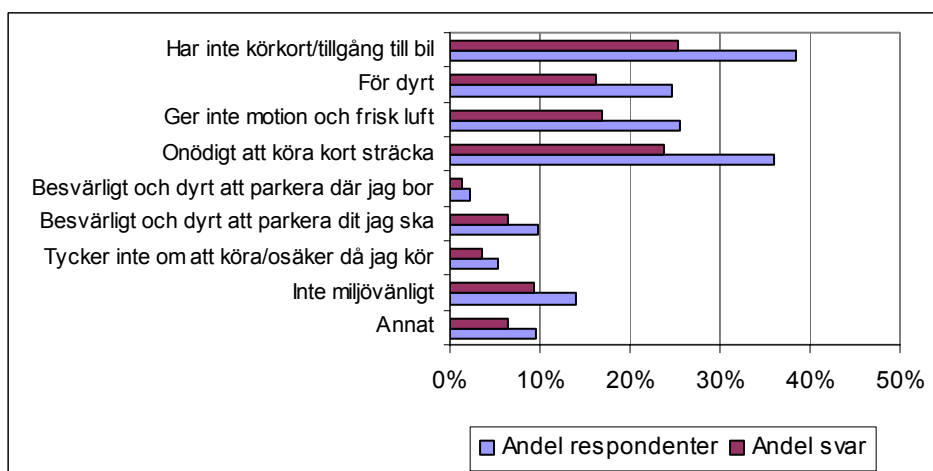


Figur 2.32 Anledningar till att man inte cyklar så ofta sett över hela undersökningsområdet.. $N_{resp}=4\ 169$ $N_{svar} = 6\ 312$.
 Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

Som framgår av figuren är de främsta anledningarna till att man inte cyklar att det tar lång tid samt att det är för lång sträcka.

Skäl till att inte köra bil

Det är 2 676 respondenter, 38 % av respondenterna, som anser att de inte kör bil så ofta och har svarat på frågan om varför. I Figur 2.33 redovisar vi respondenternas skäl till att inte köra bil.



Figur 2.33 Anledningarna till att man inte kör bil så ofta totalt sett på hela undersökningsområdet. $N_{resp}=2\ 676$ $N_{svar} = 4\ 060$.
 Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

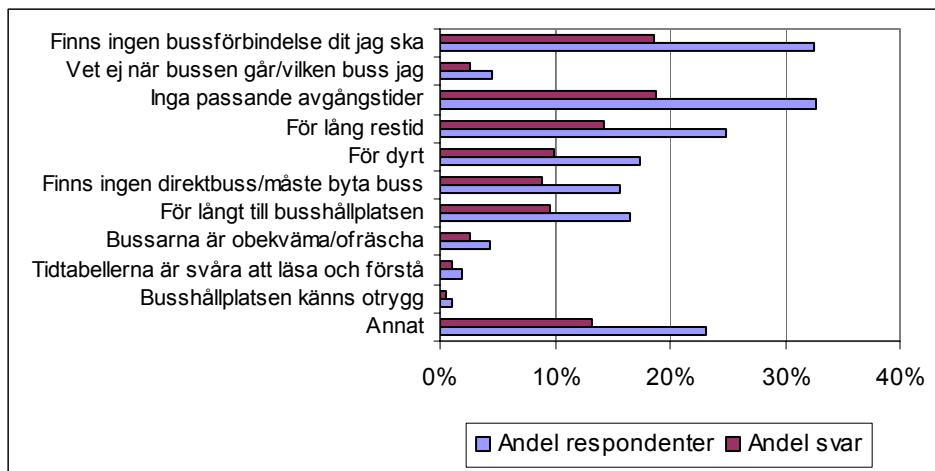
De främsta skälen till att inte köra bil är att man inte har tillgång till bil/körkort, det är för kort sträcka att köra, det är för dyrt samt att det inte

ger motion och frisk luft. Ca 10 % av respondenterna anger miljöskäl till att inte köra bil.

Observera att gränsen för att inte köra så ofta har dragits av respondenterna själva, och att frekvensen för bilresor säkerligen skiljer sig från respondent till respondent.

Skäl till att inte åka buss

I undersökningen har 5 797 respondenter, dvs 81 % av respondenterna, svarat på varför de inte åker buss så ofta. De främsta anledningarna till att inte åka buss redovisas i Figur 2.34.

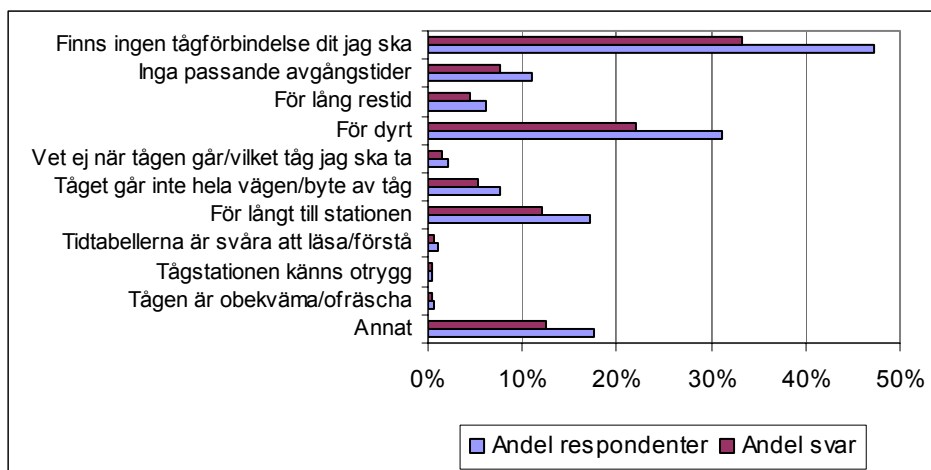


Figur 2.34 Anledningar till att man inte åker buss så ofta totalt i undersökningsområdet. $N_{resp}=5\ 797$ $N_{svar}=10\ 112$.
Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

De största anledningarna till att man inte åker buss är att man inte har någon bussförbindelse, inga avgångstider som passar samt att det tar för lång tid.

Skäl till att inte välja tåg

Det är 6 113 personer, dvs 86 % av respondenterna, som anser att de inte åker tåg så ofta och därmed svarat på frågan. Respondenternas svar redovisas i Figur 2.35.

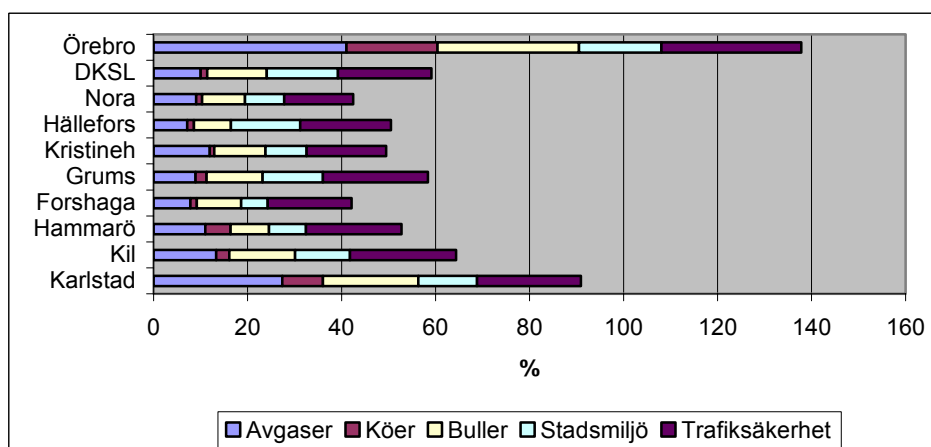


Figur 2.35 Anledningar till att man inte åker tåg bland dem som inte åker tåg så ofta sett på hela undersökningsområdet. $N_{resp}=6\ 113$ $N_{svar}=8\ 690$. Summan av andelarna svar = 100 % medan summan av andelen respondenter > 100 % i och med möjligheten att lämna mer än ett svar.

De största orsakerna till att man inte reser med tåg är avsaknaden av tåg-förbindelse, samt att det anses för dyrt att åka tåg.

2.7 Upplevelse av trafikproblem och inställning till trafikplanering

Respondenterna har fått ta ställning till i vilken grad man upplever trafiken som ett problem i den egna kommunen. I Figur 2.36 redovisas vad man i respektive område upplever som ett stort eller mycket stort problem. Observera att det är andelarna i respektive kommun som svarat ”stort” eller ”mycket stort problem” som redovisas. Ju längre staplar, desto större trafikproblem totalt sett.



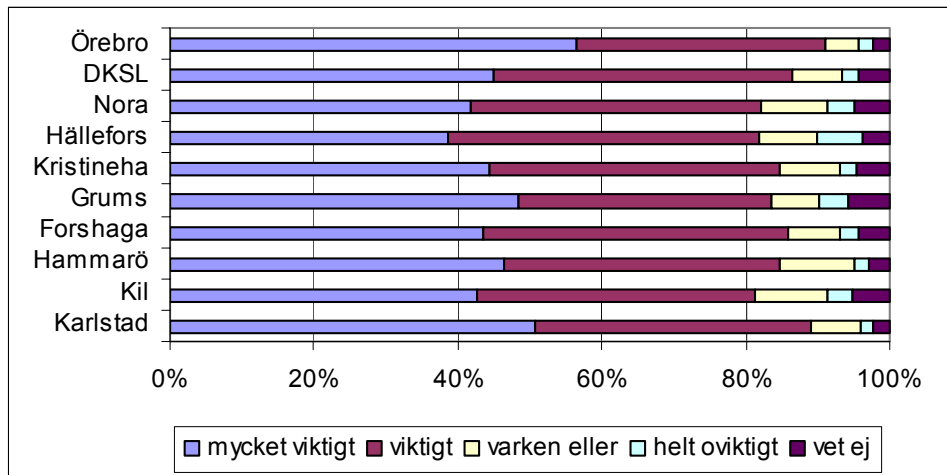
Figur 2.36 Vad man i respektive undersökningsområde upplever som ett stort eller mycket stort problem kopplat till trafiken.

I Figur 2.36 ser man att de problem som dominerar är avgaser och trafik-säkerhet. Det finns också en tydlig koppling som visar att ju större staden är desto större anser man att trafikproblemen är.

Denna fråga ingick även i bortfallsundersökningen. I bortfallsgruppen är det färre som anser att avgaser är ett stort eller mycket stort problem. Skulle man väga in bortfallsgruppens åsikter, skulle andelen som svarat att avgaser är ett stort eller mycket stort problem, minska med i genomsnitt ca 5 procentenheter sett över hela populationen. Även trafiksäkerheten anses vara ett mindre problem i bortfallsgruppen. Andelen är här ca 1,5 procentenheter lägre jämfört med svarsgruppen. Buller anses ungefär vara ett lika stort problem i både svars- och bortfallsgrupp.

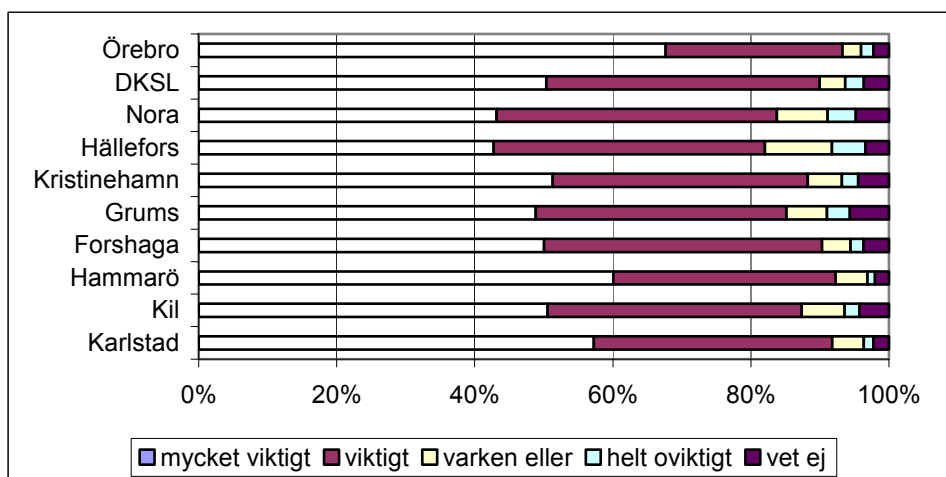
Satsningar på olika trafikslag

Vi frågade hur viktigt det är att satsa på olika trafikslag vid trafikplanering. I Figur 2.37 visas svaren för satsningar på gångtrafik för respektive undersökningsområde.



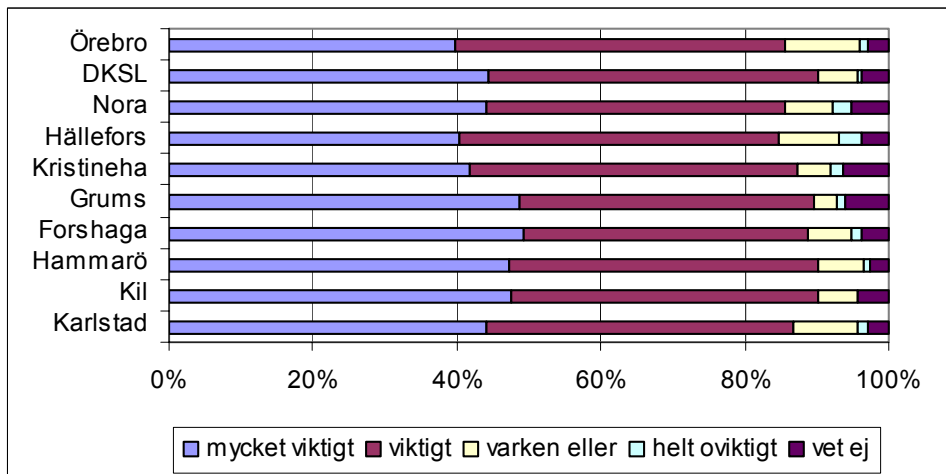
Figur 2.37 Hur viktigt man anser att satsningar på gångtrafik är i respektive undersökningsområde. N= 6 601.

I Figur 2.37 ser vi den absoluta majoriteten av respondenterna anser att det är viktigt eller mycket viktigt med satsningar på gångtrafik. Då man jämför svarsgruppens svar med bortfallsgruppens märker man att skillnaderna är små och ej heller statistiskt säkerställda. I Figur 2.38 ser vi motsvarande fördelning för satsningar på cykeltrafik.



Figur 2.38 Hur viktigt man anser att satsningar på cykeltrafik är i respektive undersökningsområde. N=6 666

Liksom för gångtrafik tycker majoriteten att det är viktigt eller mycket viktigt med satsningar på cykeltrafik. Då man jämför svarsgruppens svar med bortfallsgruppens märker man att skillnaderna är små. I bortfallsgruppen anser man att satsningarna inte anses lika viktiga som i svarsgruppen. Skillnaderna är dock inte signifikanta. I Figur 2.39 ser vi motsvarande fördelning för satsningar på biltrafik.

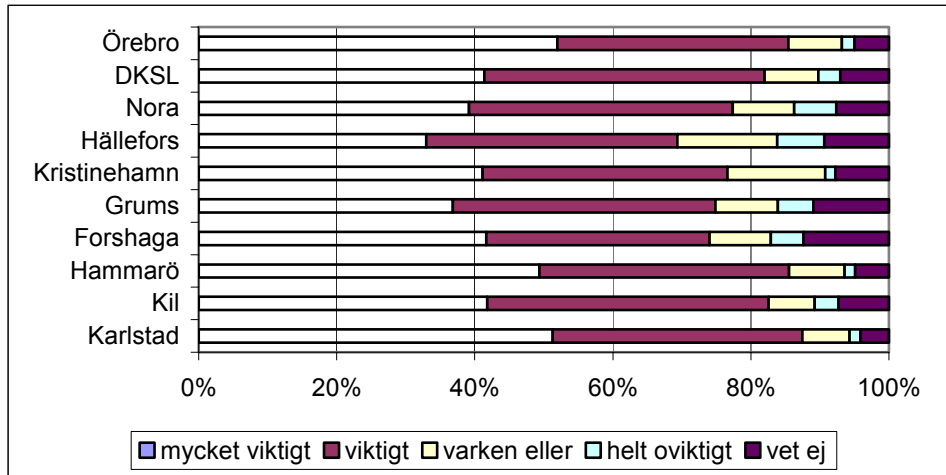


Figur 2.39 Hur viktigt man anser att satsningar på biltrafik är i respektive undersökningsområde. N = 6 584

I Figur 2.39 ser vi en tendens till att man anser satsningarna på biltrafiken vara viktigare i mindre orter. Detta kan synas naturligt eftersom utbudet av alternativa färdmedel är mer begränsat i mindre tätorter.

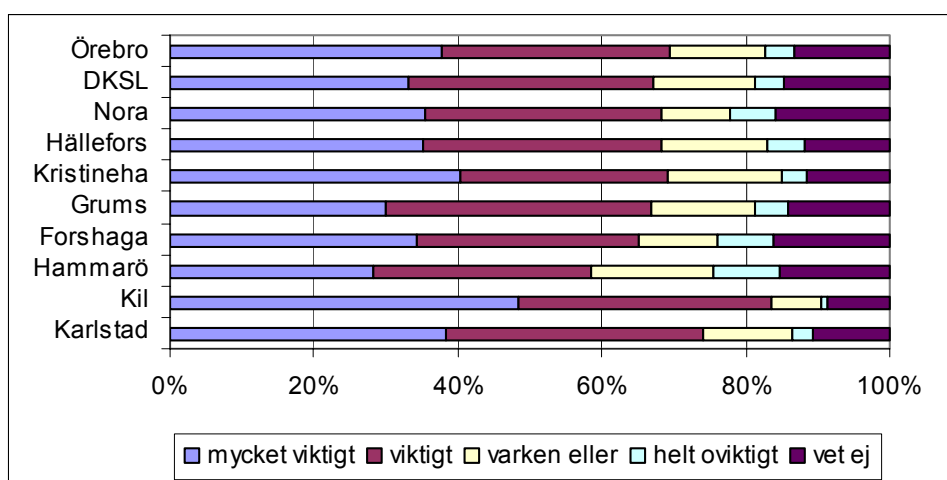
I Figur 2.40 ser vi motsvarande fördelning för satsningar på lokal buss- trafik. Då man jämför svarsgruppens svar med bortfallsgruppens svar, är det något fler i svarsgruppen jämfört med bortfallsgruppen som anser att satsningarna på busstrafik är viktiga eller mycket viktiga. I fall man vä-

ger in bortfallsgruppens åsikter är andelen som tycker satsningarna är viktiga eller mycket viktiga ca 3 procentenheter lägre. Andelen som tycker satsningarna är mindre viktiga är något högre i bortfallsgruppen. Skillnaderna är statistiskt säkerställda.



Figur 2.40 Hur viktigt man anser att satsningar på lokal busstrafik är i respektive undersökningsområde. N = 6 656

Jämförelsen kan tyckas halta något eftersom flera av de mindre orterna saknar kollektivtrafik och därför anses satsningarna på lokal busstrafik mer oviktiga i större utsträckning än i tätorter där det finns lokal kollektivtrafik. Frågan är dock ställd i allmän form och det kan även hända att man ser behov av satsningar på kollektivtrafiken även i andra områden än där man bor. Tar man hänsyn till bortfallsgruppen, ökar andelen som anser att satsningarna är viktiga eller mycket viktiga med ca 3 procentenheter. Det är alltså fler i bortfallsgruppen som tycker satsningarna är viktiga eller mycket viktiga. Andelen ”vet ej” är högre i svarsgruppen. I Figur 2.41 ser vi motsvarande fördelning för satsningar på regional buss- trafik/tåg.



Figur 2.41 Hur viktigt man anser att satsningar på regional busstra fik/tåg är i respektive undersökningsområde. N = 6 515

I tabell 2.4 redovisar vi procentvärdena för summan av ”mycket viktigt” och ”viktigt” för de olika trafikslagen som redovisas i fig 2.37 – 2.41.

Tabell 2.4 Procentuella värden för summan av ”mycket viktigt” och ”viktigt” för de olika trafikslagen som redovisas i fig 2.37-2.41.

	Karlstad	Kil	Hammarö	Forshaga	Grums	Kristine- hamn	Hällefors	Nora	DKSL	Örebro
Gång										
Cykel	88,4	80,9	84,2	84,8	83,3	84,0	80,3	80,0	85,8	91,0
Bil	91,2	87,0	91,4	89,2	84,9	87,6	81,4	82,9	89,1	93,0
Lokalbuss	86,2	89,3	89,4	87,7	88,4	87,1	83,9	85,2	89,1	84,9
Regbuss/tåg	86,9	81,5	84,4	72,6	74,2	76,1	68,7	76,2	81,2	85,0
	73,6	83,4	58,2	64,8	67,0	69,0	67,7	67,7	66,5	69,4

Om vi jämför Figur 2.41 med figurerna ovan, kan vi se att satsningar på regional busstrafik och tåg anses mindre viktiga än satsningar på andra trafikslag. Detta kan bero på att respondenterna inte pendlar så mycket med dessa färdmedel och därför anser det oviktigt. Intressant är att boende i Kil är mest positiva till satsningarna.

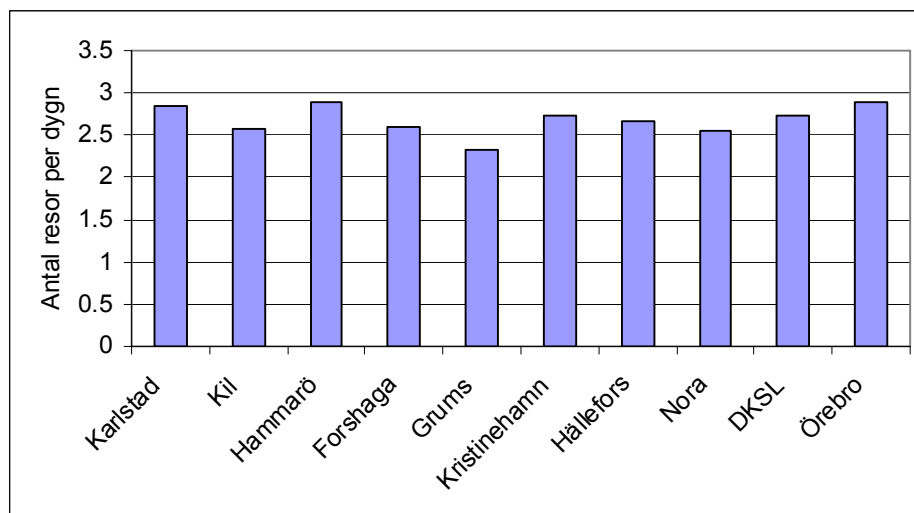
Om man här skulle ta hänsyn till bortfallsgruppen, ökar andelen som tycker att satsningarna är viktiga eller mycket viktiga med ca 8 procentenheter. Resultaten är statistiskt säkerställda.

3. Antal resor

I detta kapitel redovisar vi antalet resor som de boende i undersökningsområdet gjort. I kapitel 6 och 7 redovisar vi resornas fördelning på transportslag respektive ärendetyp.

Totalt i alla undersökningsområden bor nästan 270 000 personer som är mellan 16 och 84 år. Dessa personer gör tillsammans 268 miljoner resor under ett år, vilket ger ett snitt på 2,74 resor per dygn och invånare.

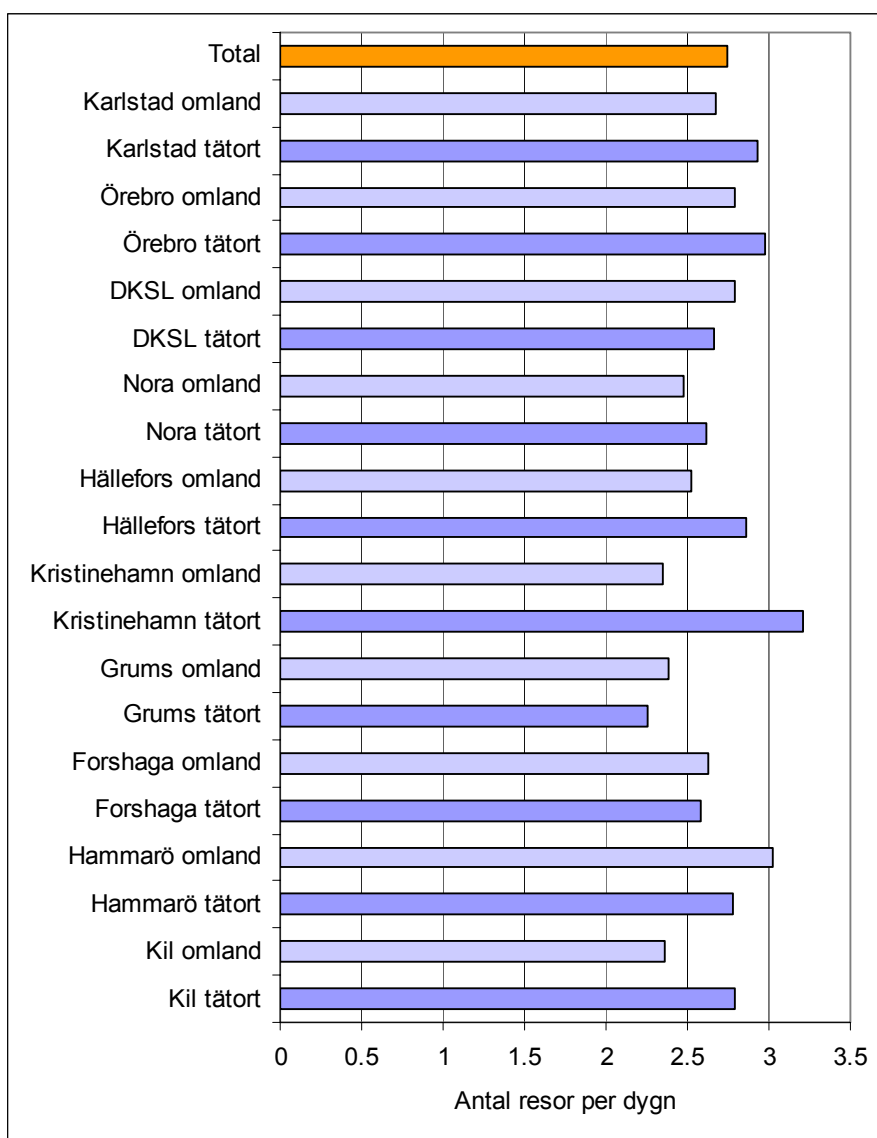
Flest resor gör invånarna i Örebro, Karlstad och Hammarö, med i genomsnitt 2,9 resor per person och dygn. Invånarna i Grums reser minst, endast 2,3 resor per person och dygn, se även Figur 3.1.



Figur 3.1 Antal resor per dygn för respektive undersökningsområde
N=6 915

Om de undersökta områdena delas upp i omland och tätort framgår att de boende i tätorterna gör i genomsnitt 2,8 resor per dygn och de boende i omlanden som i genomsnitt gör 2,6 resor per dygn.

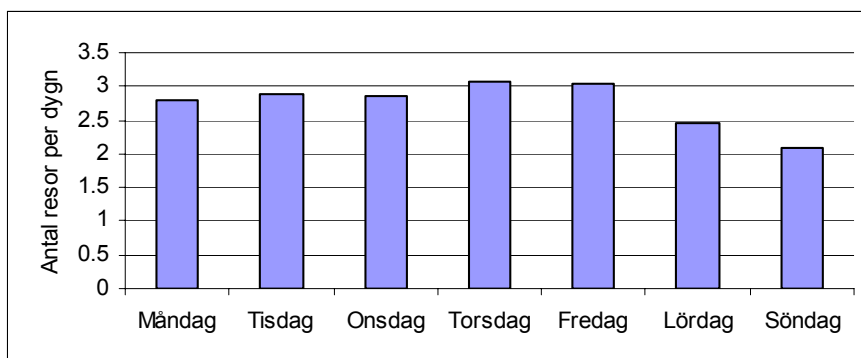
Flest resor gör de boende i Kristinehamns tätort, 3,2 per invånare och dygn. Lägst antal resor gör de boende i Grums tätort, de gör i genomsnitt nästan en resa mindre per dygn jämfört med de boende i Kristinehamns tätort, se Figur 3.2.



Figur 3.2 Antal resor per dygn för respektive undersökningsområde och områdestyp. N=3 912.

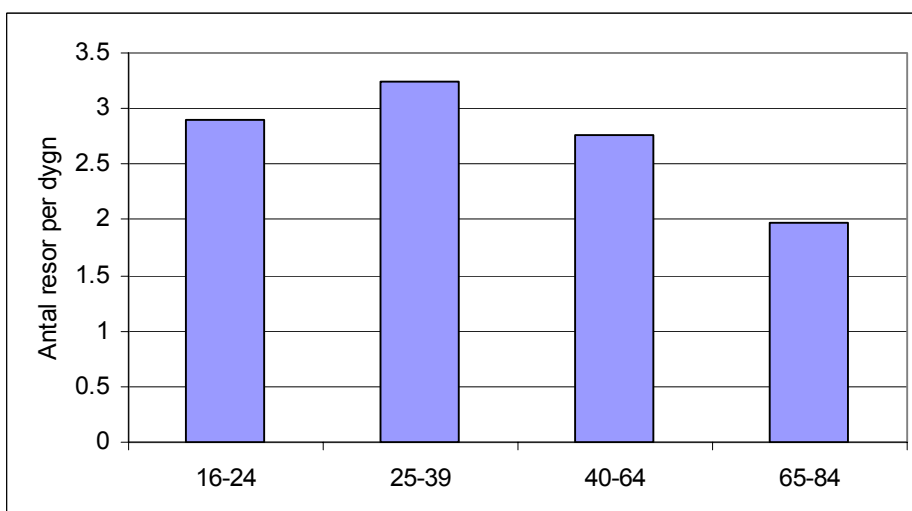
Flest resor görs på torsdagar och fredagar

Antalet resor som invånarna i regionen gör varierar en hel del mellan de olika veckodagarna, se Figur 3.3. Flest resor görs på torsdagar och fredagar, då antalet resor per invånare är drygt tre stycken. Under helgen minskar antalet resor och på söndagar görs endast ungefär två resor per invånare.



Figur 3.3 Antal resor per dygn genomförda under respektive veckodag totalt över hela undersökningsområdet. $N=6\ 913$

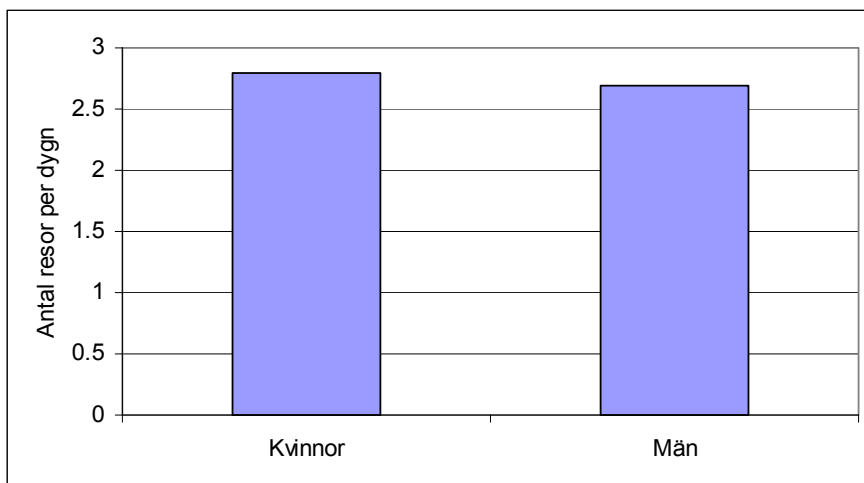
Antalet resor per dygn skiljer sig relativt mycket mellan de olika åldersklasserna, se Figur 3.4. Den äldsta åldersklassen, personer mellan 65 och 84 år, gör betydligt färre resor än de övriga åldersklasserna.



Figur 3.4 Antal resor per dygn fördelat på respektive åldersklass $N=6917$

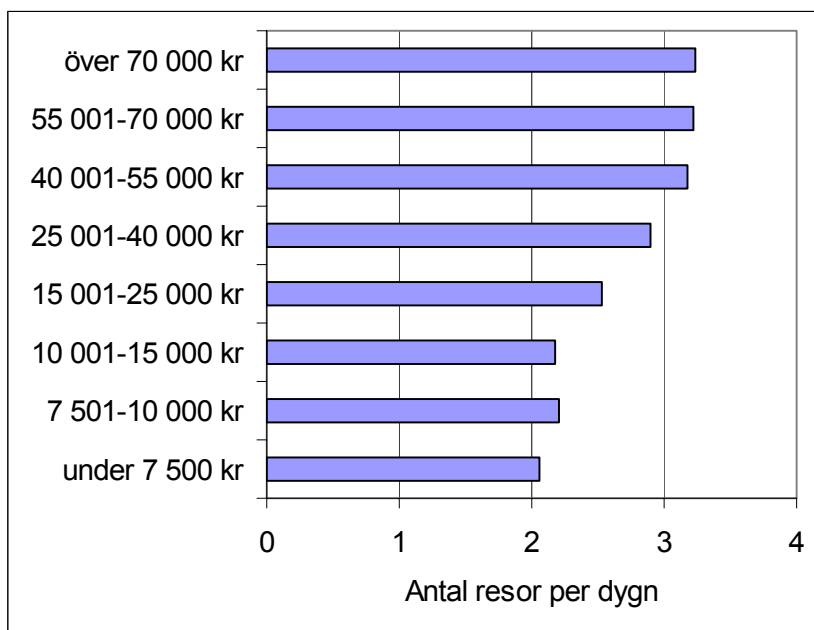
Skillnad mellan könen

Som framgår av Figur 3.5 gör kvinnor något fler resor än män, 2,80 mot 2,68. Skillnaden mellan könen är statistiskt säkerställd.



Figur 3.5 Antal resor per dygn fördelat på kön totalt över hela undersökningsområdet. N=6916

Mellan de olika inkomstklasserna skiljer sig resandet ganska mycket, se Figur 3.6. De som bor i ett hushåll med hög inkomst reser betydligt mer än boende i hushåll med låg inkomst.



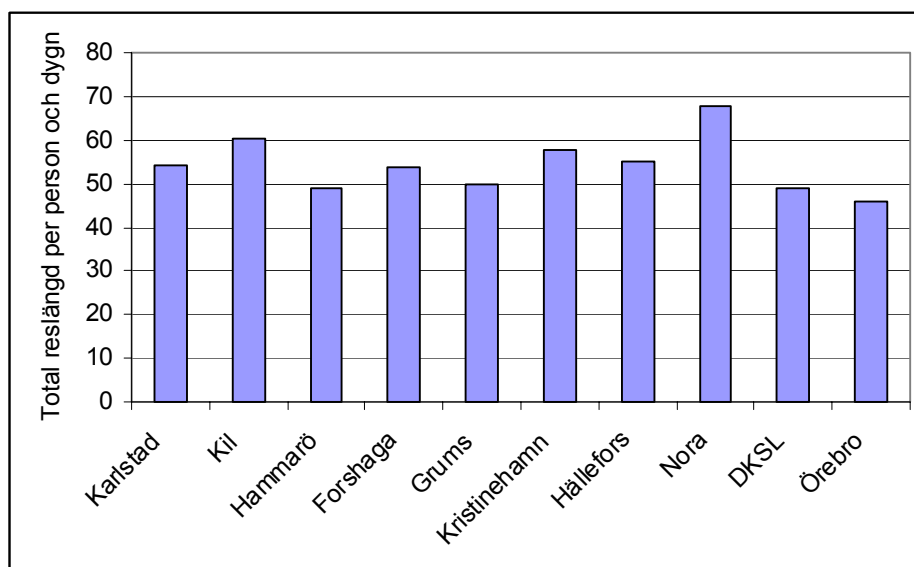
Figur 3.6 Antal resor per dygn fördelat på hushållens inkomstklass totalt över hela undersökningsområdet. N=6592.

4. Reslängd

Vid beräkning av reslängder används samtliga reselement. Reslängderna redovisas i kilometer. Det bör påpekas att reslängderna bygger på uppskattningar från dem som har fyllt i resdagboken. Dessa siffror har beräknats utifrån de nästan 18 700 resor som de analyserade resdagböckerna innehåller.

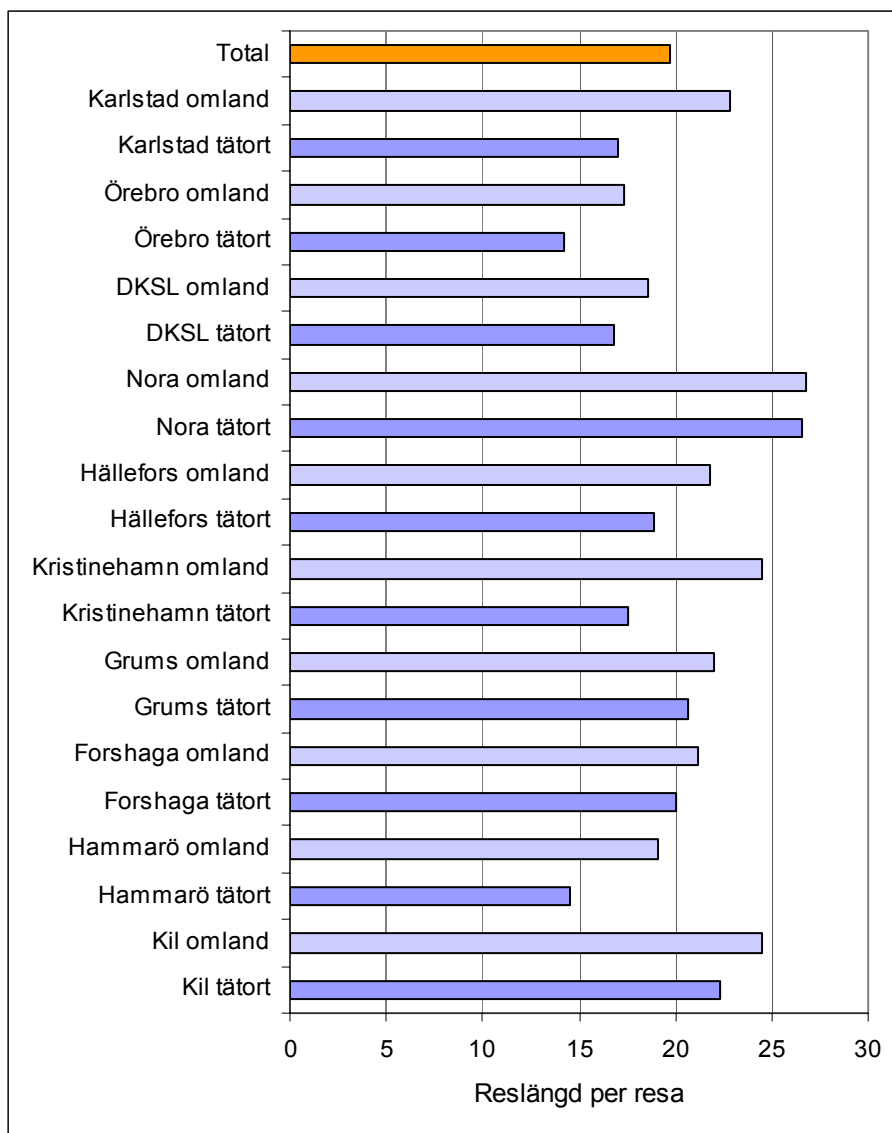
De resor som respondenterna mellan 16 och 84 år gör är i snitt 19,7 km långa. Detta ger en genomsnittlig reslängd på 54 km per person och dygn, hänsyn har tagits till att vissa personer inte reser alls. De boende i tätorterna gör i snitt 17,9 km långa resor medan de boende i omlandet gör något längre resor, 22 km. Detta medelvärde inkluderar alltså hela populationen (16 – 84 år) och alla trafikslag i området.

Om den totala reslängden per person för boende i respektive område studeras, finner man att de boende i Nora reser längst, nästan 70 km per person och dygn. Detta kan jämföras med de boende i Örebro som reser 45 km per person och dygn.



Figur 4.1 Total reslängd per person och dygn för respektive område
N=11 854

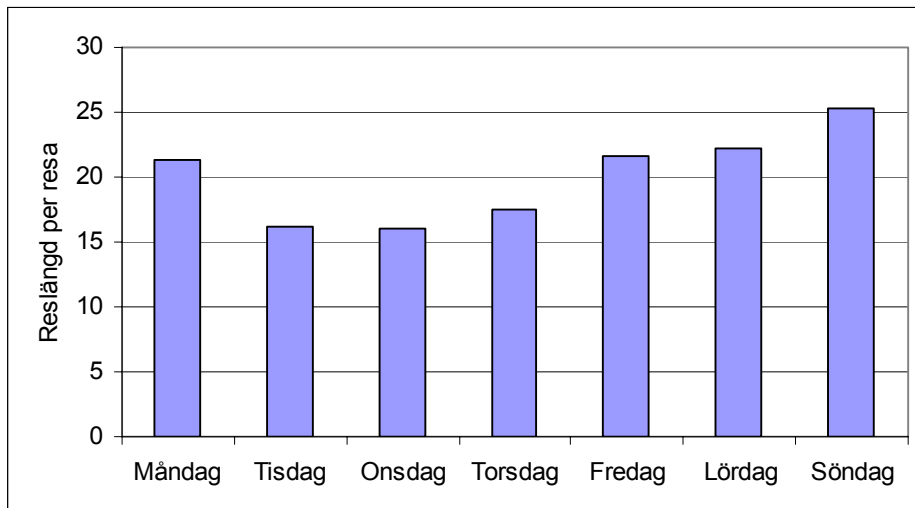
I Figur 4.2 redovisar vi den genomsnittliga reslängden per resa för respektive område fördelat på tätort och omland. Där framgår att de boende i Nora gör längst resor medan de boende i Örebro gör kortast resor.



Figur 4.2 Genomsnittlig reslängd i respektive område och områdestyp
N=6479

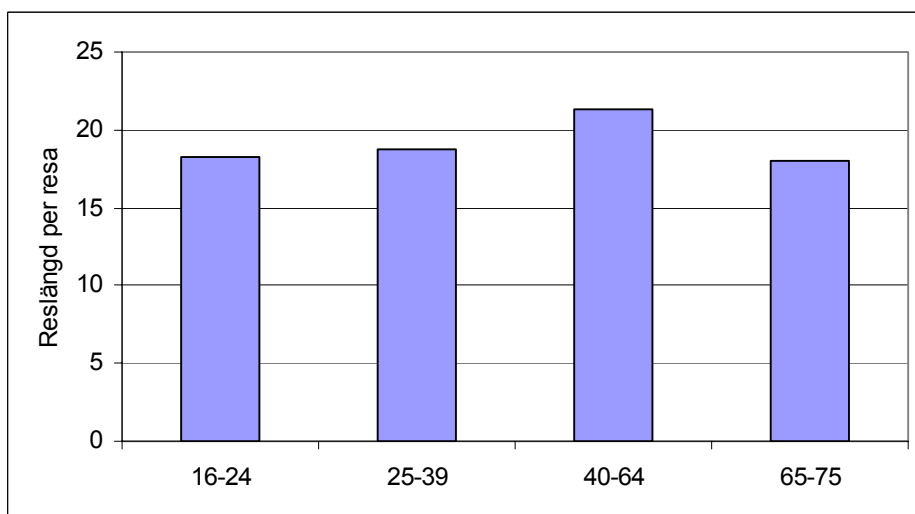
Längst resor på söndagar

Längden på varje resa som respondenterna gör beror bland annat på vilken veckodag resan utförs på, se Figur 4.3. Längst resor görs på helgen och de kortaste i mitten av veckan.



Figur 4.3 Reslängd per veckodag totalt i undersökningsområdet. $N_{resor}=11\ 858$

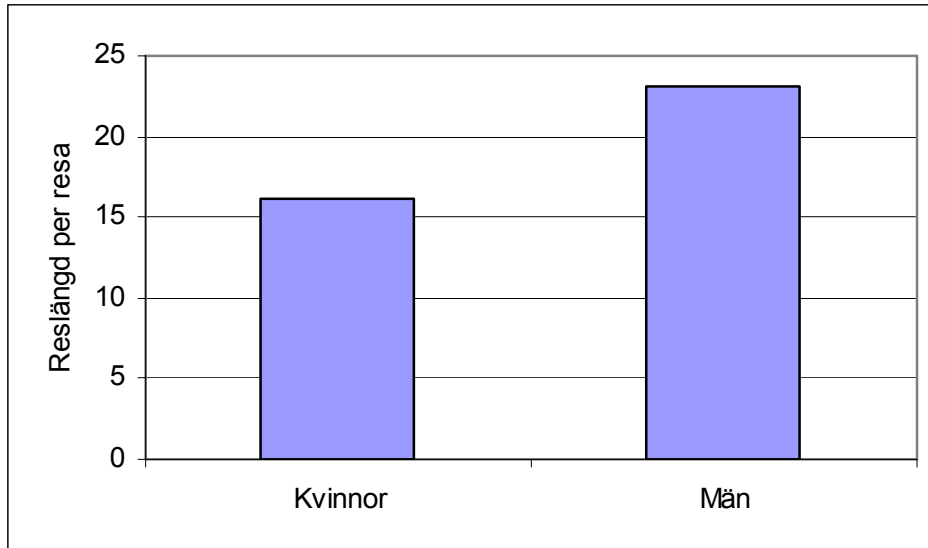
De resor som respondenter mellan 40 och 64 gör är i genomsnitt 21,3 km långa. Övriga åldersklasser gör något kortare resor, se Figur 4.4.



Figur 4.4 Reslängd per resa för respektive åldersgrupp $N_{resor}=11\ 861$

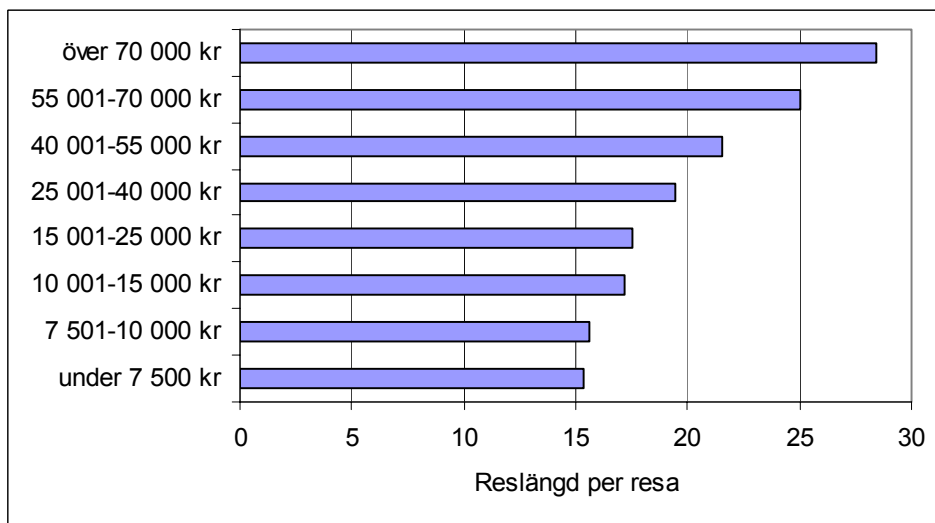
Män gör längre resor än kvinnor

Män gör betydligt längre resor än kvinnor, 23,1 km per resa jämfört med 16,1 km per resa för kvinnor, se Figur 4.5.



Figur 4.5 Reslängd per resa för respektive kön. $N_{resor} = 11\ 861$

Den genomsnittliga reslängden per resa ökar med hushållens månadsinkomst, se Figur 4.6. De resor som personer boende i hushåll med en månadsinkomst över 70 000 kr gör är i genomsnitt nästan dubbelt så långa resor som personer från hushåll med låg inkomst gör.

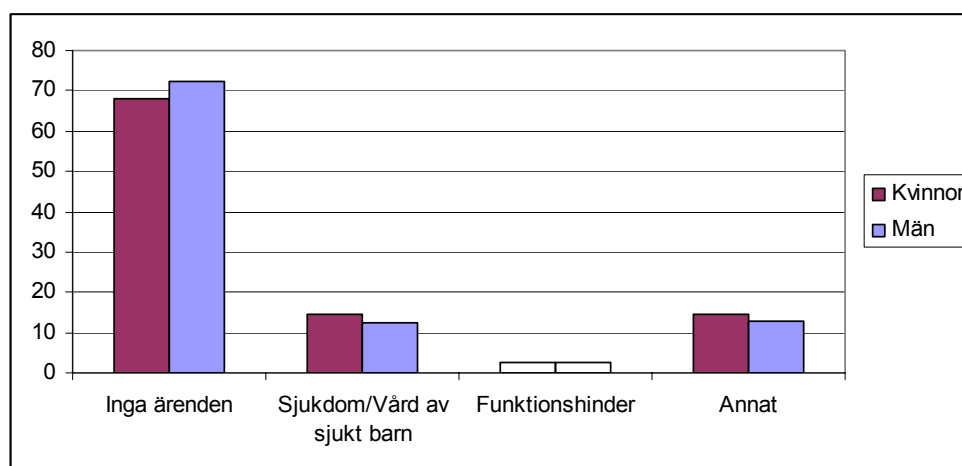


Figur 4.6 Reslängd per resa beroende på hushållets månadsinkomst. $N_{resor} = 11\ 479$

5. Orsaker till att inte resa

Av de drygt 1 400 personer (19,7 % av respondenterna) som skickat in sin resdagbok men inte gjort någon resa under sitt mätdygn är hälften kvinnor och hälften män. De vanligaste anledningarna till att inte ha gjort någon resa är att respondenten inte har haft något ärende eller var sjuk den aktuella mät dagen.

De angivna anledningarna till att ingen resa har genomfört skiljer sig bara marginellt mellan de båda könen, se Figur 5.1.



Figur 5.1 Anledning till att ingen resa har gjorts för respektive kön totalt över hela undersökningsområdet. N = 1195

Under vardagarna är det mellan 82 och 85 % som har gjort en eller flera resor. Under lördagarna sjunker siffran till 75 % och på söndagarna är det endast 69 % som rest. Av dem som inte gjort någon resa på en söndag anger över tre fjärdedelar anledningen ”inget ärende”.

Äldre människor har i större utsträckning än yngre angett att de inte har gjort någon resa den aktuella mät dagen se Tabell 5.1.

Tabell 5.1 Andel som rest under mät dagen, samt anledningen till att ingen resa har genomförts fördelat på åldersgrupp. N=6922.

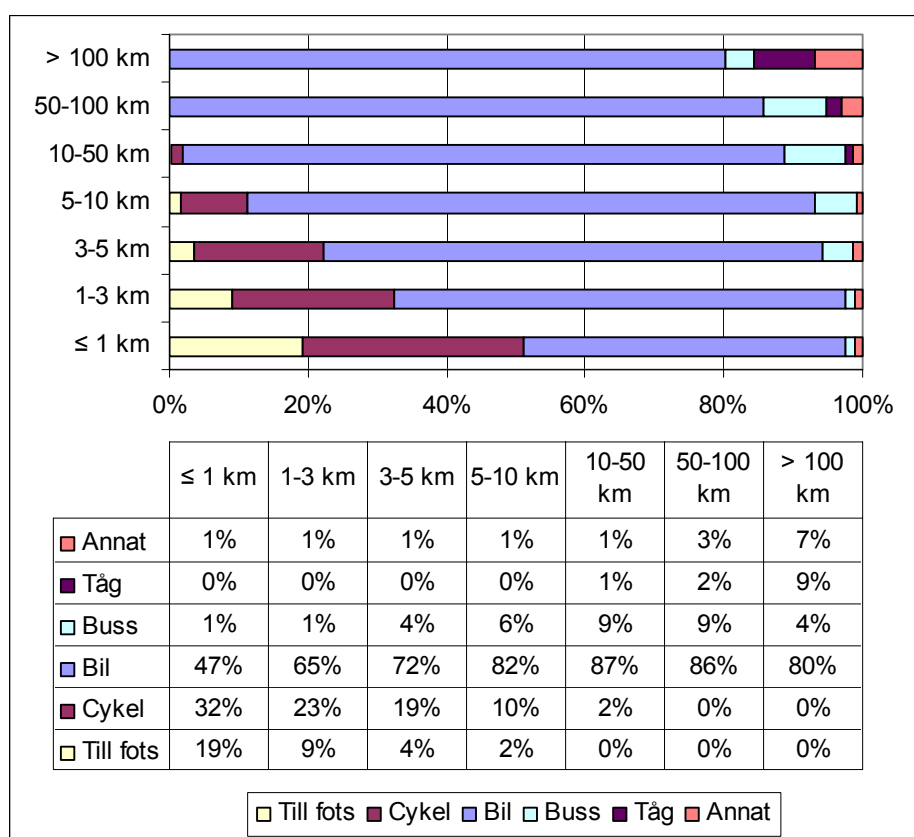
Ålder	Har rest under mät dagen	Har inte rest under mät dagen			
		Inget ärende	Sjukdom/Sjukt barn	Funktionshinder	Annat
16-24	85	11	2	0	2
25-39	85	9	3	0	3
40-64	82	12	3	0	3
65-84	66	28	2	2	2

6. Färdmedel

6.1 Allmänt

För analyser av färdmedel används huvudfärdmedlet för varje resa. Med huvudfärdmedel avser vi det färdmedel som använts den längsta sträckan av resan.

I Figur 6.1 visas ett diagram över hur huvudfärdmedelsvalet påverkas av resans längd. I diagrammet har huvudfärdmedlet för varje resa använts, detta innebär att en del korta resor till fots (till och från parkeringsplats, busshållplats etc.) har exkluderats.



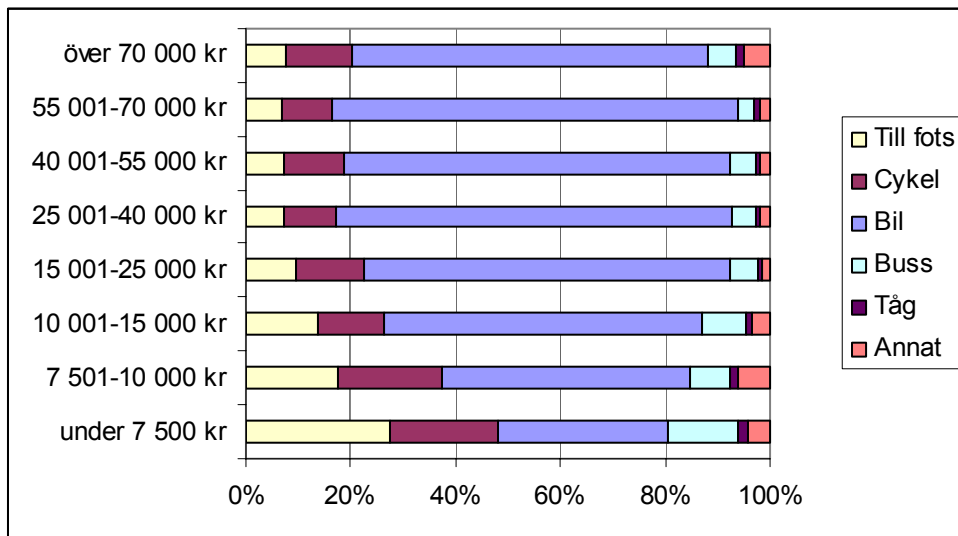
Figur 6.1 Färdmedelsval beroende av resans längd. $N_{resor} = 11\ 781$

Som framgår av diagrammet är bilen det dominerande färdmedlet för alla reslängder. Vid korta resor, under 1 km, står resorna till fots för 20 %. Andelen resor till fots minskar dock snabbt med ökande avstånd, vilket även gäller för andelen cykelresor. Andelen bussresor är väldigt låg vid korta resor men för resor över 3 km varierar andelen bussresor mellan 5 och 10 %.

Som framgår av figur 6.1, ser färdmedelsfördelningen olika ut beroende på vilka avstånd som förflyttningarna sker. Ytterligare grundläggande

faktorer som ligger till grund för användningen av olika färdmedel är tillgången och utbudet. I de undersökningsområden som ingår i RVU 04, ser tillgången och utbudet mycket olika ut från område till område, speciellt beträffande förekomst och utbud av kollektivtrafik i form av tåg och buss.

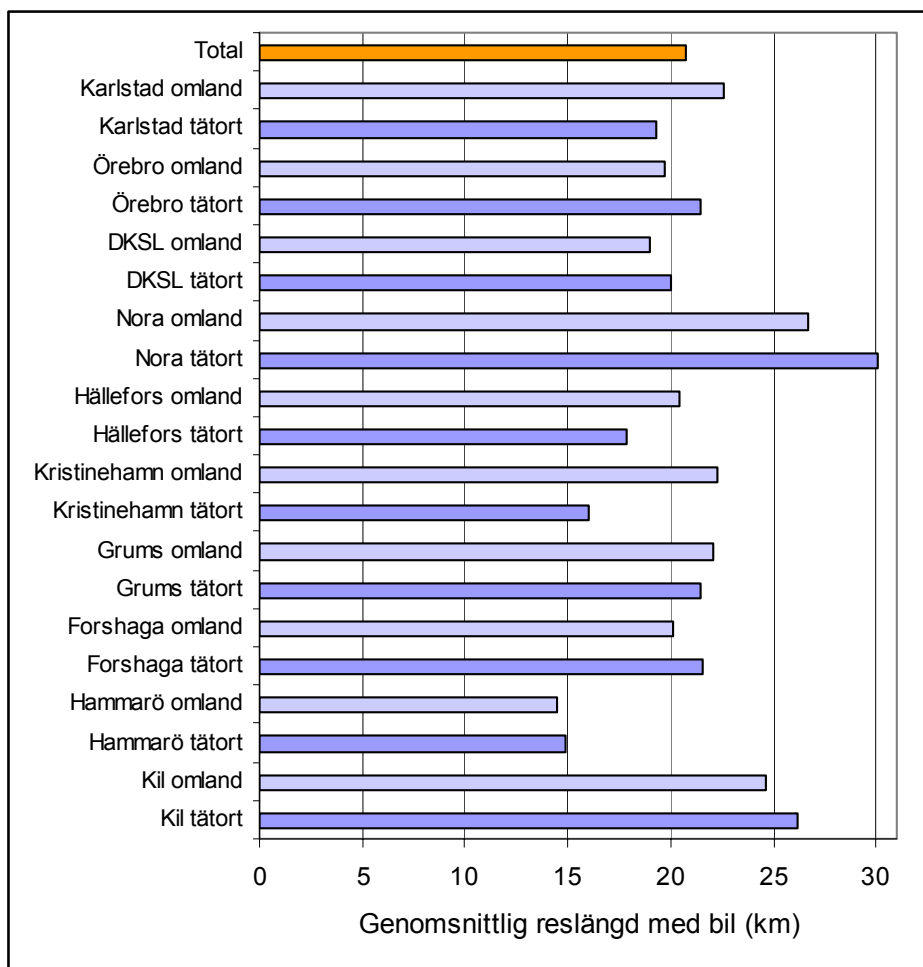
Beroende på inkomstklass varierar också valet av färdmedel. De som lever i hushåll med hög inkomst väljer att använda bilen vid uppemot 78 % av sina resor medan de med lägst hushållsinkomst åker bil endast vid 33 % av sina resor. Bilen är dock det dominerande färdmedlet oavsett inkomstklass, se Figur 6.2.



Figur 6.2 Färdmedelsval beroende av hushållets inkomstklass totalt för hela undersökningsområdet. $N_{resor} = 17\ 658$.

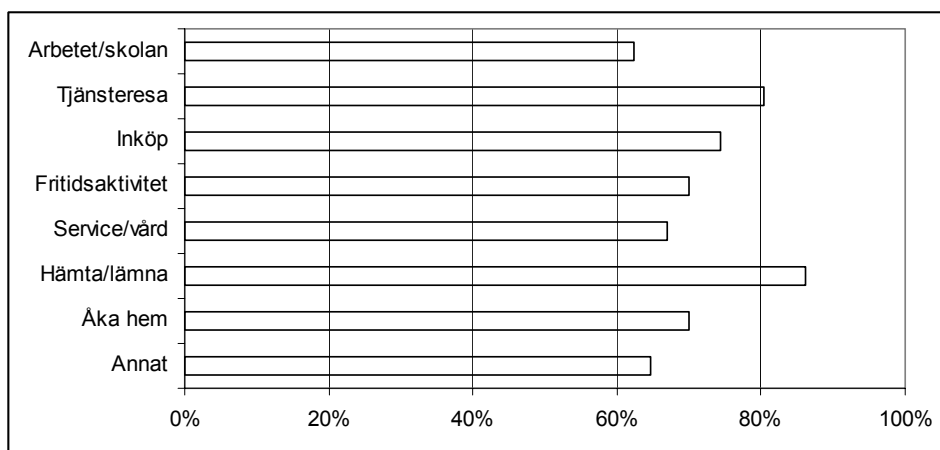
6.2 Resor med bil

66 % av alla resor respondenterna gör, genomförs med bil. Bilresornas andel av den totala reslängden är 82 %. Medellängden på bilresorna är 19,7 km i tätort och 21,4 km på landsbygd. I Figur 6.3 finns en sammanställning av den genomsnittliga längden på bilresorna i tätort respektive på landsbygd.



Figur 6.3 Genomsnittlig reslängd med bil i respektive undersökningsområde fördelat på tätort och omland.

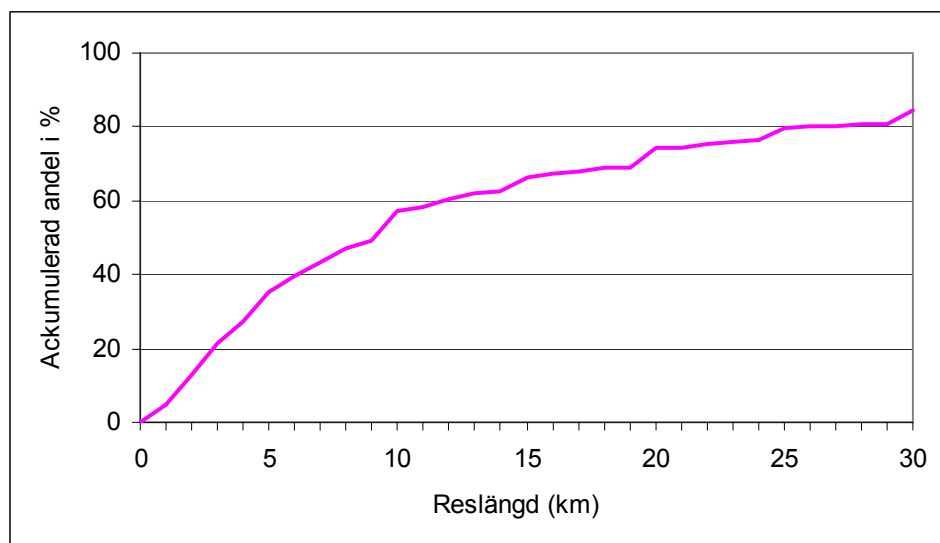
52 % av bilresorna görs av män och 48 % av kvinnor. Bilresor där respondenten själv kör, görs till 56 % av män, medan 72 % av resorna där respondenten är *passagerare* i bilen, görs av kvinnor. I Figur 6.4 redovisas andelen bilresor vid olika ärendetyper.



Figur 6.4 Andel bilresor vid olika ärendetyper i hela undersökningsområdet. $N_{resor} = 18\ 123$.

Bilresor är vanliga vid alla typer av ärenden, men allra vanligast vid tjänsteresor, 80 %, och när man hämtar och lämnar barn och andra, 86 %. Minst, 62 %, är bilandelen vid resor till arbete och skola.

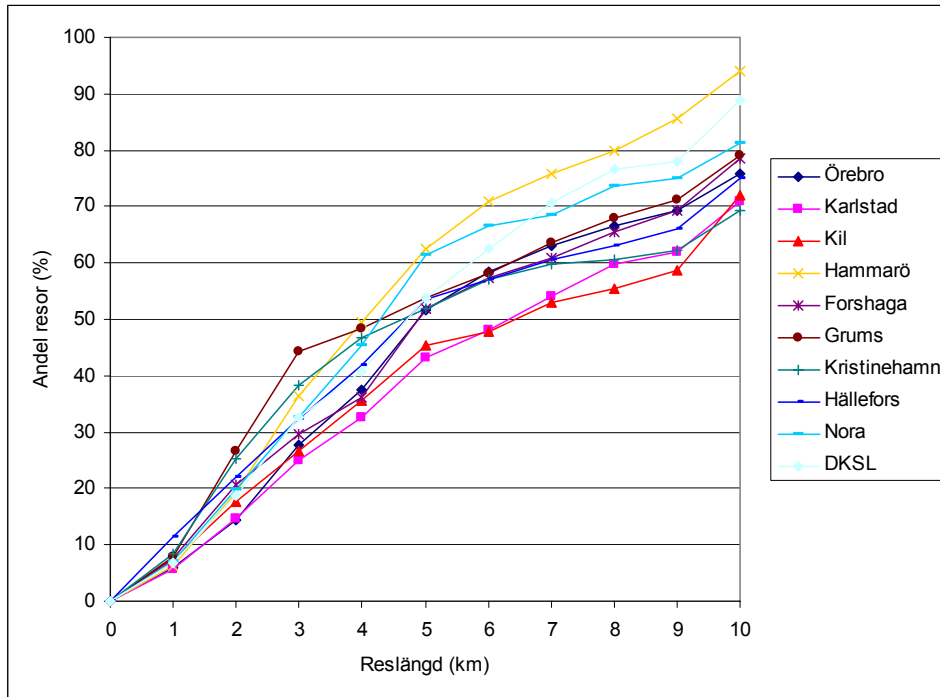
I Figur 6.5 nedan visas ett diagram över ackumulerade resavstånd med bil. Ur detta diagram kan utläsas att 5 % av bilresorna är kortare än 1 km, 21 % av resorna är kortare än 3 km och 35 % kortare än 5 km.



Figur 6.5 Fördelning av bilresor över avstånd i undersökningsområdet. $N_{resor} = 9\ 314$.

I Figur 6.6 nedan visas ackumulerade reslängder med bil inom de tio kommunerna. De resor som ingår i diagrammet är sådana som haft start- och målpunkt inom en och samma kommun. Endast resor upp till 10 km har tagits med i diagrammet.

På riktigt korta avstånd, under 3 km, görs många bilresor inom Kristinehamn, Grums och Hammarö. Det är 44 % av alla bilresor inom Grums som är kortare än 3 km. Inom Karlstad, som har lägsta andelen, är motsvarande siffra 25 %. På längre avstånd, 5 km, är det Nora och Hammarö som har de högsta andelarna bilresor. 63 % av bilresorna inom Hammarö och 61 % av bilresorna inom Nora är kortare än 5 km.



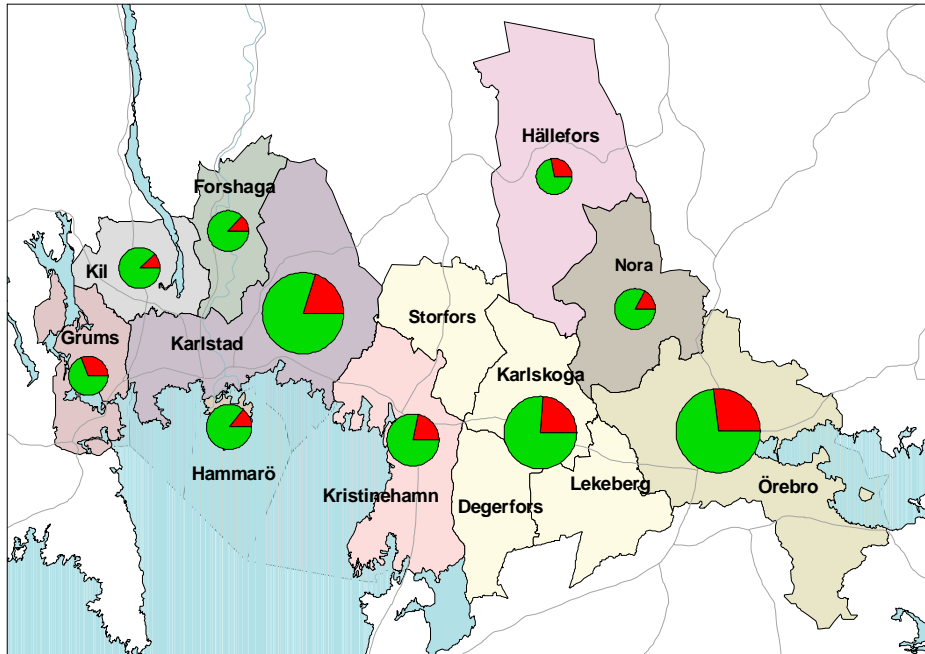
Figur 6.6 Fördelning av bilresor över avstånd. Avser resor inom de tio undersökningsområdena, $N_{resor} = 5264$.

Diagrammet kan tjäna som ett mått på möjligheterna att använda andra färdmedel än bil vid resor inom en kommun. För resor under 5 km kan cykeln vara ett alternativ för en del, och vid resor under 3 km bör många vara beredda att cykla eller gå till fots. Vid resor över 5 km kan kollektivtrafiken vara ett bra alternativ för den som bor i en tätort, men för dem som inte betjänas av några frekventa kollektivtrafiklinjer kan bilen vara det enda alternativet. Naturligtvis likaså om man behöver använda bilen för att hämta upp varor eller personer.

I Figur 6.7 visas förhållandet mellan korta och långa arbetsresor för de boende i de tio undersökta områdena. Den röda cirkelsektorn representerar andelen arbetsresor med bil som är kortare än 4 km. Gränsen har valts på grund av att 4 km är en sträcka som de flesta klarar av att cykla på ca 20 minuter. I kapitel 2 konstaterades att medelvärdet för den längsta accepterade pendlingstiden enkel resa ligger över 20 minuter för samtliga orter i undersökningen.

Cirklarnas storlek i diagrammet beror på hur *många* arbetsresor med bil (uppräknat antal) som gjorts av de boende i det aktuella området. Största kommunerna, sett till invånarantalet, är Örebro och Karlstad. Dessa

kommuner har också de största cirklarna. Minsta kommun är Hällefors med ca 7 700 invånare, och Hällefors har också minsta cirkeln.

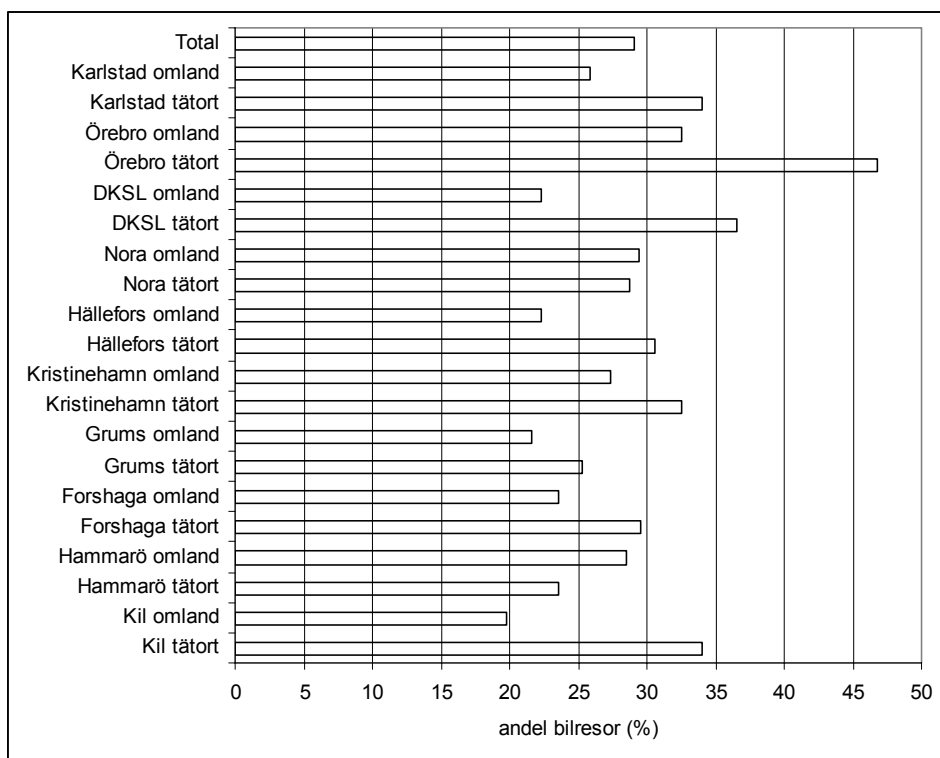


Figur 6.7 Andelen resor till arbetet med bil kortare än 4 km (röd sektor) och längre än 4 km (grön sektor) per undersökningsområde. Cirkelnas storlek beror på antalet arbetsresor med bil från varje område. $N_{resor} = 1\,545$.

Störst andel korta arbetsresor med bil görs i Grums, där 31 % av arbetsresorna i bil är kortare än 4 km. Även Hällefors (28 %) och Örebro (27 %) har stor andel korta arbetsresor i bil. Minst andel korta arbetsresor finns i Kil och Forshaga, där endast 12 respektive 13 % av arbetsresorna i bil är kortare än 4 km. Vidare information om arbetspendling finns i kapitel 7, typ av ärende.

Samåkning

Vid ca 29 % av bilresorna samåker respondenten med någon annan. Med samåkning menar vi de tillfällen då fler än 1 person finns i bilen. I Figur 6.8 visas andelen som samåker, fördelat på boende i tätort och omland i de tio områdena.

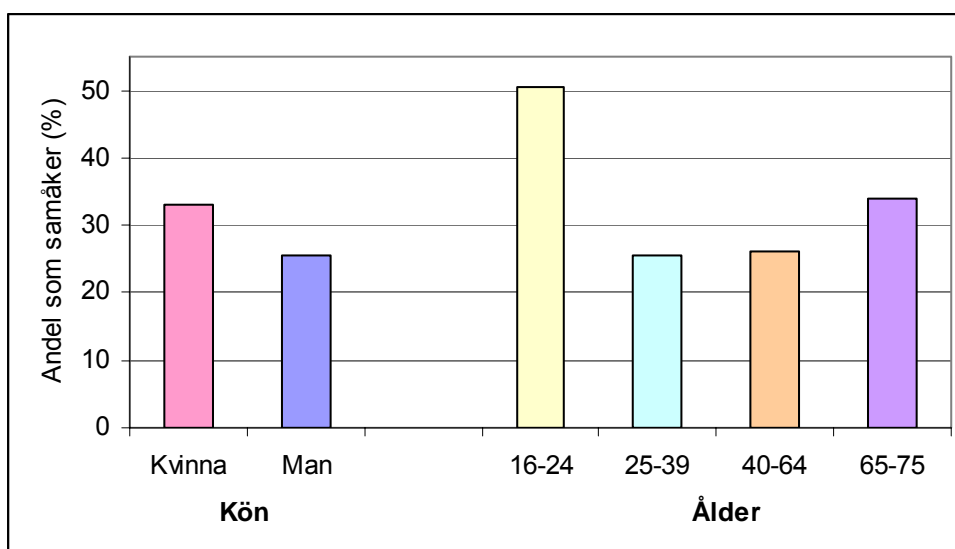


Figur 6.8 Andelen bilresor där respondenten samåker med någon annan, uppdelat på tätort och omland i de tio olika områdena

Generellt sett samåker boende i tätort mer än boende på landsbygd. Skillnaden mellan grupperna är statistiskt säkerställd. Allra flitigast samåker de boende i Örebro tätort, vid 47 % av resorna är man fler än en person i bilen. Även inom tätorterna i Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg är det många som samåker i bil. I dessa orter är det 37 % av bilresorna som genomförs med fler än en person i bilen.

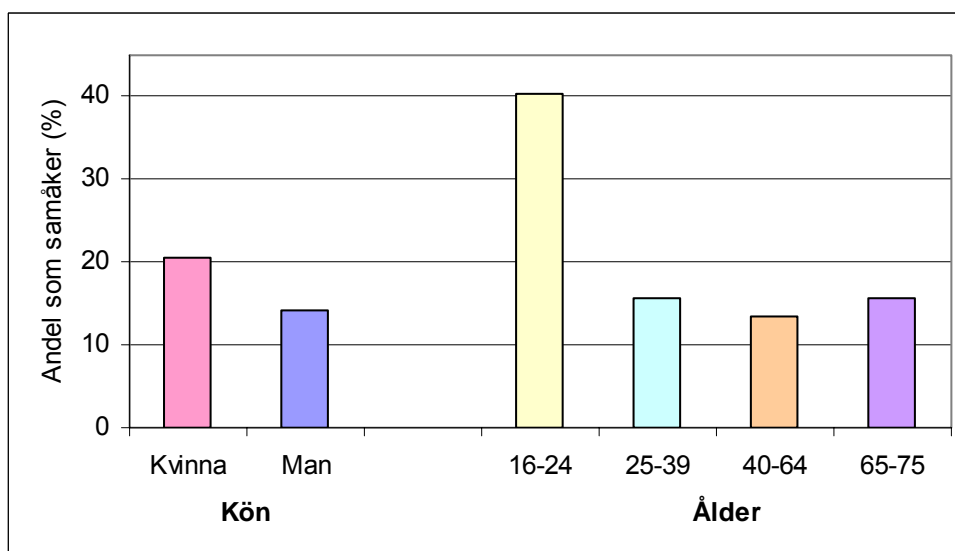
Bland de boende i omlandet är det Örebroarna som samåker mest, 33 % av deras bilresor görs med fler än en person i bilen. Även de boende i Nora och Hammarö samåker relativt ofta, vid 29 % respektive 28 % av resorna.

Andelen bilresor där respondenten samåkt varierar med kön och ålder, vilket visas i Figur 6.9 nedan.



Figur 6.9 Andel resor där respondenten samåkt, fördelat på kön och ålder totalt över alla undersökningsområden.

Kvinnor samåker vid 33 % av bilresorna, och männen vid 25 % av sina bilresor. Unga människor mellan 16 och 24 år är de som samåker mest, över 50 % av ungdomarnas bilresor har gjorts med sällskap i bilen.



Figur 6.10 Andel arbetsresor med bil där respondenten samåkt, fördelat på kön och ålder totalt över alla undersökningsområden.

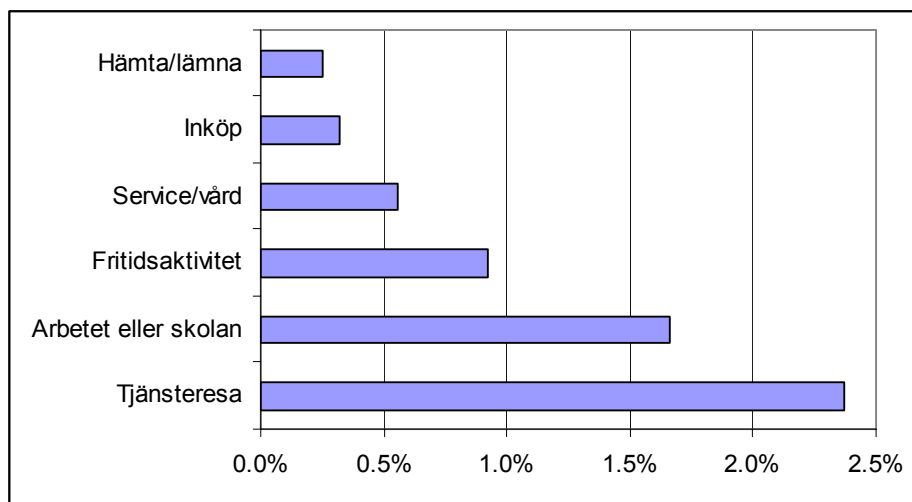
Vid arbetsresor är det mindre vanligt att man samåker än vid ett genomsnitt av samtliga resor. Detta trots att arbetsresor är regelbundna i tid och rum och torde lämpa sig utmärkt för samåkning. De flitigaste samåkarna när det gäller resor till arbete/skola är personer mellan 16 och 24 år. Kvinnor samåker till arbetet i något högre grad än män. Skillnaderna mellan grupperna är statistiskt säkerställda.

6.3 Resor med kollektivtrafik

Som vi nämnde i kapitel 6.1 ser förutsättningarna att använda olika färdmedel olika ut i de olika undersökningsområdena. Resandet med kollektivtrafik i allmänhet, och tåg i synnerhet, kan därför få en missvisande låg andel då man tar ett genomsnitt på alla undersökningsområden tillsammans. En mer detaljerad bild ges därför i kapitel 8 där färdmedelsfördelningen delats upp områdes- och relationsvis.

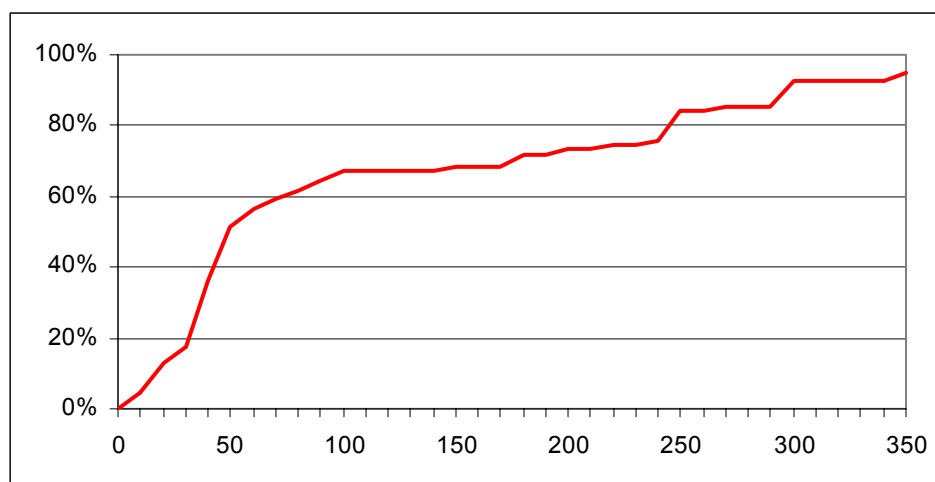
Tågresor

Tåget står för 1 % av antalet resor som invånarna i den undersökta regionen gör, men för ungefär 5 % av den totala reslängden. Tåg åker man företrädesvis på tjänsteresan eller till skolan eller arbetet, se Figur 6.11.



Figur 6.11 Andel tågresor vid olika typer av ärenden $N_{resor} = 162$

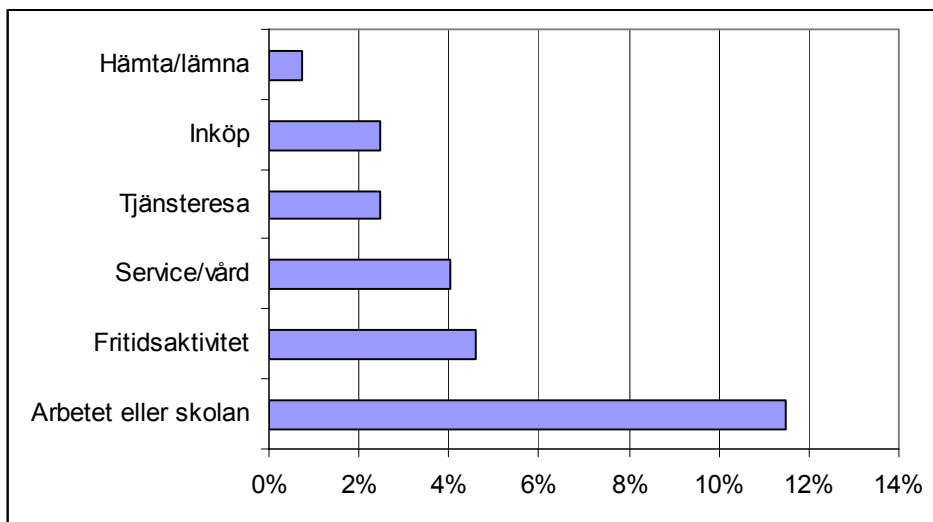
I Figur 6.12 visas ett diagram över ackumulerade resavstånd med tåg. Ur detta diagram kan utläsas att 13 % av tågresorna är 20 km eller kortare och ungefär hälften av resorna är längre än 50 km.



Figur 6.12 Fördelning av tågresor över avstånd i km $N_{resor} = 82$

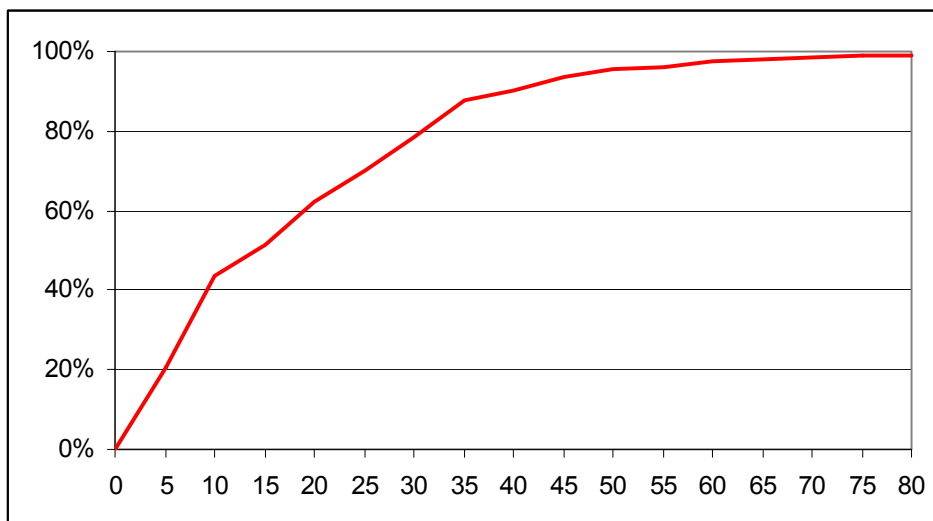
Resor med buss

Bussresandet står för 5,7 % av antalet resor som invånarna i den undersökta regionen gör, och för 7 % av den totala reslängden. Nästan 12 % av resorna till arbete eller skolan utförs med buss, se Figur 6.13.



Figur 6.13 Andel bussresor vid olika typer ärenden $N_{resor} = 937$

I Figur 6.14 visas ett diagram över ackumulerade resavstånd med buss. Ur diagrammet kan utläsas att 20 % av tågresorna är 5 km eller kortare och ungefär 30 % av resorna är längre än 25 km.

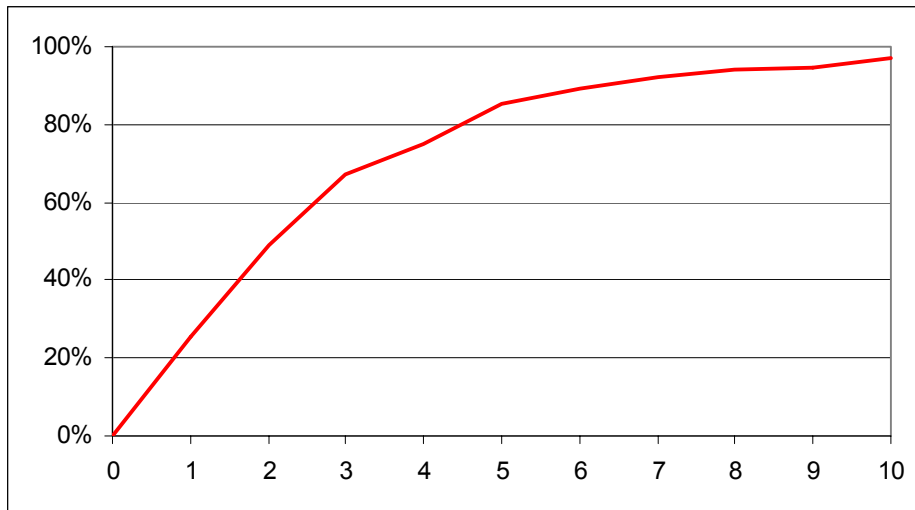


Figur 6.14 Fördelning av bussresor (både lokal- och regionaltrafik) över avstånd i km $N_{resor} = 652$

6.4 Resor med cykel

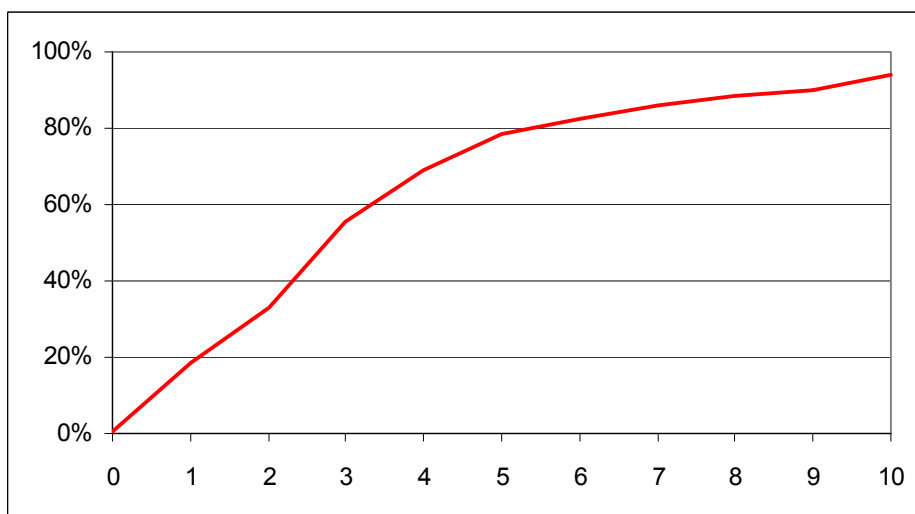
Cykeln står för 11 % av respondenternas resor, men endast för 2 % av den totala reslängden. Detta är naturligt eftersom 84 % av cykelresorna är 5 km eller kortare. Medellängden för en cykelresa är 3,8 km.

I Figur 6.15 visas ackumulerad andel av cykelresorna i tätorten, fördelade på avstånd mellan 0 och 10 km.



Figur 6.15 Fördelning av cykelresor över avstånd i km för boende i tätort $N_{resor}=980$

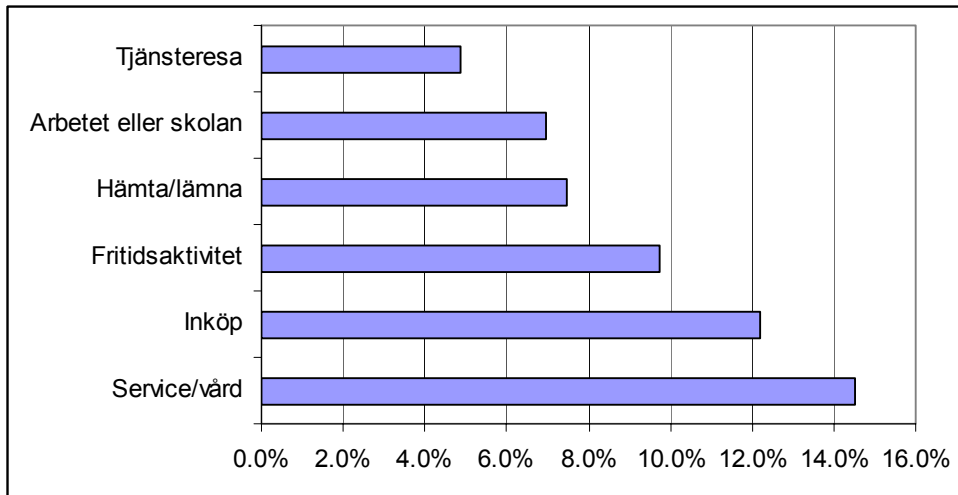
I Figur 6.16 visar vi motsvarande fördelning för boende i omlandet. Av de två diagrammen kan man utläsa att cykelresorna som de boende i omlandet gör är något längre än de cykelresor som de boende i tätorterna gör.



Figur 6.16 Fördelning av cykelresor över avstånd i km för boende i omland. $N_{resor}=214$

6.5 Resor till fots

9 % av resorna görs till fots, men den sammanlagda sträckan utgör bara 0,4 % av den sammanlagda reslängden. Detta beror på att 92 % av resorna till fots är 5 km eller kortare. Medellängden för en resa till fots är 2,3 km. Resor till fots är vanligast vid ärendet service / vård och vid inköpsresor, se Figur 6.17.



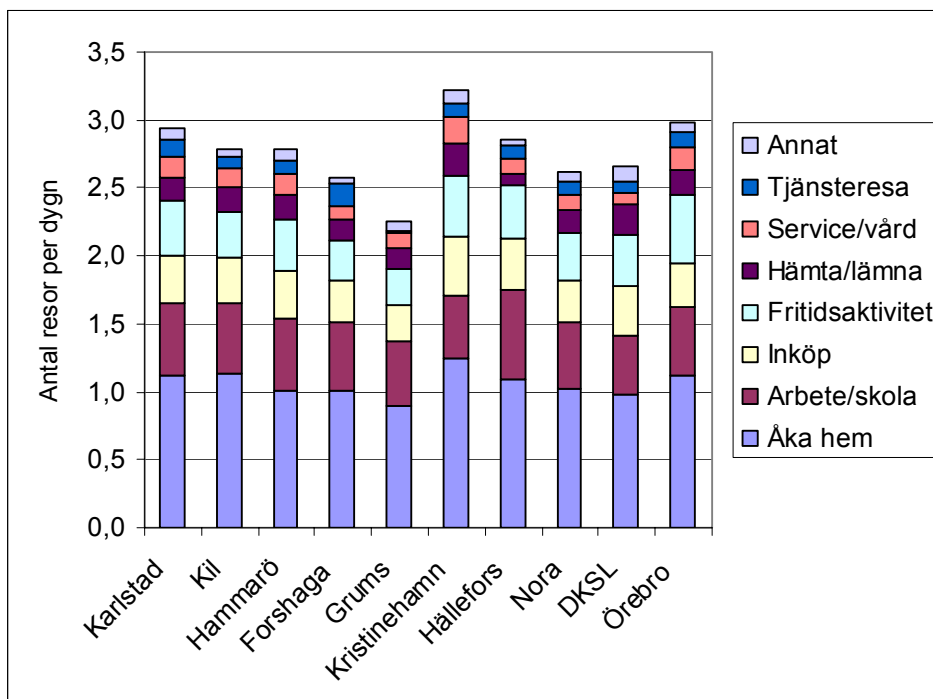
Figur 6.17 Andelen resor till fots vid olika typer av ärenden $N_{resor} = 1655$

7. Typ av ärende

För de totalt 18 692 resor som kunnat användas för analys, har ärende angetts för 18 421 resor. Ärendena är grupperade enligt följande:

- Arbetet eller skolan (endast resor *till* arbetet eller skolan, hemresor redovisas under rubriken ”åka hem”)
- Tjänsteresa
- Service/vård (alla serviceärenden såsom restaurang, bank etc samt sjukhus, vårdcentral och tandläkare)
- Hämta/lämna (skjuts av både barn och vuxna)
- Åka hem
- Inköp (både livsmedel och andra inköp)
- Fritidsaktivitet (inkluderar även besök hos släkt och vänner)
- Annat

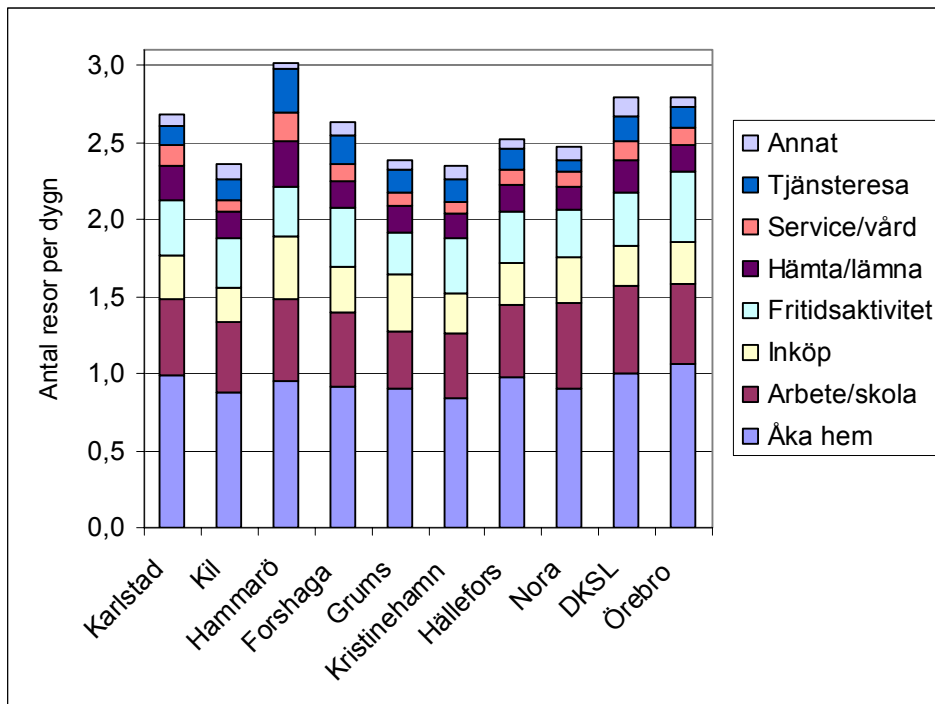
I Figur 7.1 nedan visas fördelningen mellan olika ärendegrupper för de boende i tätort i de tio områdena. Det genomsnittliga antalet resor per dygn visas på y-axeln och ärendetypernas andel av det totala resandet visas med de färgade fälten.



Figur 7.1 Fördelningen mellan de olika ärendegrupperna i tätort per undersökningsområde. $N_{resor} = 10\,742$.

Tätortsbornas vanligaste resmål är hemmet. Resor till arbetet eller skolan är näst största kategori i alla kommuner, arbets- och skolresor utgör 14 % av resorna i Kristinehamn och 23 % av resorna i Hällefors. Skillnaderna mellan områdena är statistiskt säkerställda.

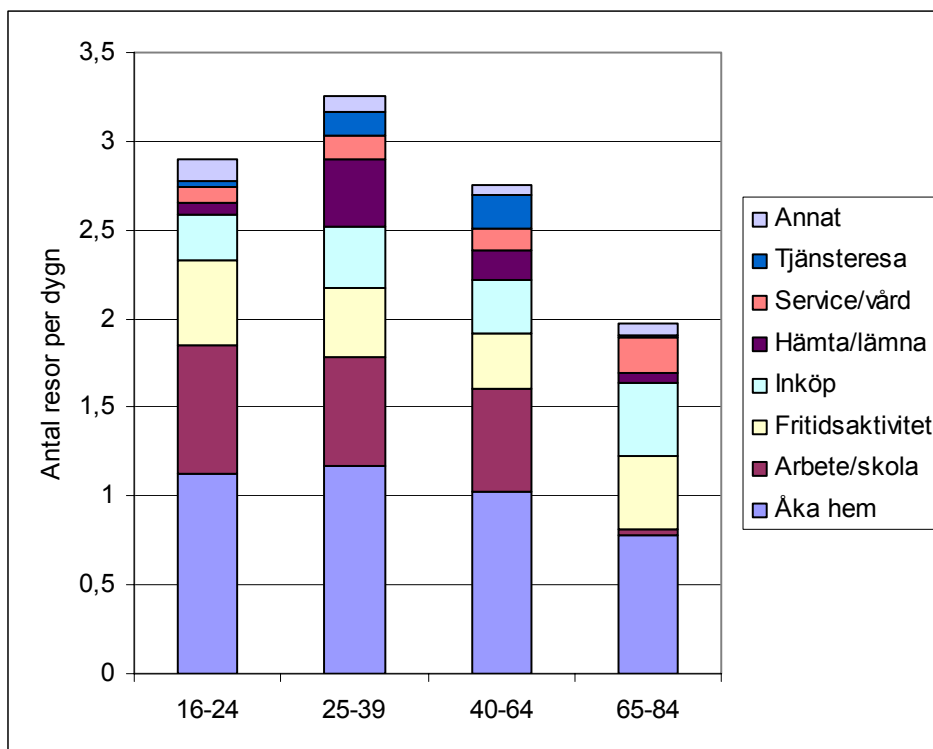
I Figur 7.2 visas fördelningen mellan ärendetyper bland de boende i omlandet i de tio undersökningsområdena.



Figur 7.2 Fördelningen mellan de olika ärendegrupperna på landsbygd per undersökningsområde. $N_{resor} = 7\ 664$.

De boende i omlandet har en mindre andel resor som slutar i hemmet än de boende i tätorten. Detta beror troligen på att de boende i omlandet passar på att uträtta flera ärenden när de väl åker iväg, vilket ger längre och mer komplicerade reskedjor.

Arbets- och skolresor är näst största ärendekategori i samtliga områden utom i Grums, där inköpen står för en större andel av resorna än arbete och skola. Störst andel arbets- och skolresor, 22 % av det totala resandet, har de boende i Noras omland. De boende i omlandet i Örebro gör störst andel resor till fritidsaktiviteter och för att hälsa på släkt och vänner, dessa resor står för 16 % av örebroarnas sammanlagda resande. De boende i Hammarö är de flitigaste skjutsarna, 10 % av deras resor går ut på att skjutsa barn eller andra. Det är även Hammaröborna som har den största andelen tjänsteresor. Samtliga skillnader är statistiskt säkerställda. I Figur 7.3 visas fördelningen av ärende uppdelat på de fyra åldersgrupperna.

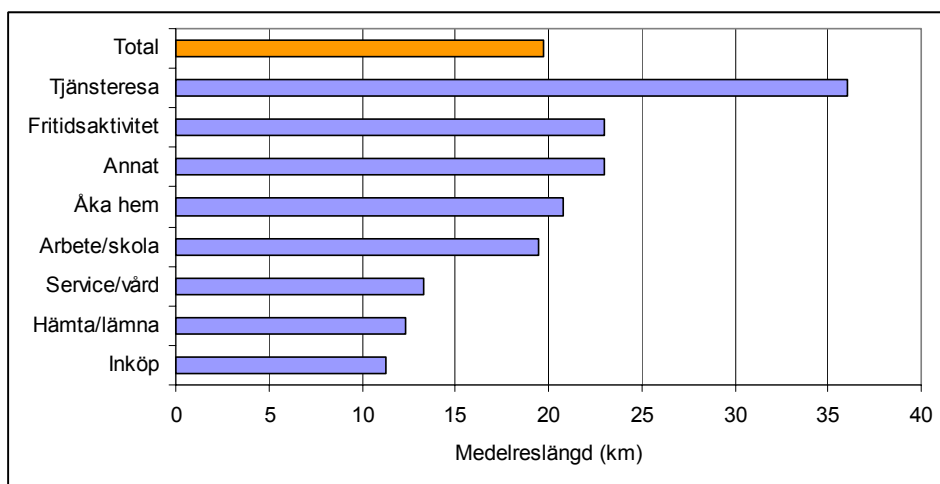


Figur 7.3 Fördelningen av ärenden beroende på ålderklasserna. Medelantalet resor per invånare på y-axeln. $N_{resor} = 18\ 421$.

Figuren visar hur många resor en medlem av åldersgruppen i genomsnitt gör under ett dygn. Flest resor, 3,25 per dygn, gör respondenter mellan 25 och 39 år. Denna grupp skiljer sig från de andra grupperna främst genom att antalet resor för att hämta och lämna barn och andra är större.

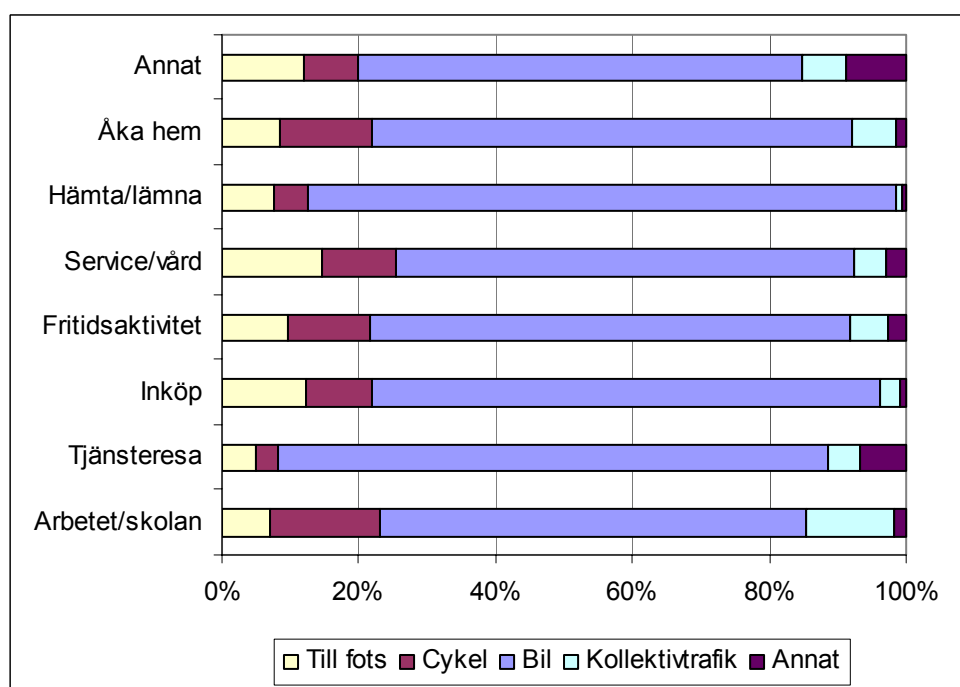
Respondenter över 65 år gör i genomsnitt bara knappt två resor per person och dygn. Skillnaden utgörs främst av att respondenter över 65 år nästan inte gör några resor till arbetet eller skolan. Andelen resor för service och vård är dock högre i denna åldersgrupp än bland de yngre. Flest fritidsaktiviteter har personer under 24 och över 65 år. Personer över 65 gör också flest inköpsresor, medan respondenter under 24 år gör minst inköpsresor.

Beroende på vilket ärende resenären har så varierar också reslängden, se Figur 7.4. Medellängden på en resa är knappt 20 km, oavsett ärende.



Figur 7.4 Medelreslängd beroende på ärende totalt i undersökningsområdet. $N_{resor} = 11\ 739$.

Med ärendet varierar också det huvudfärdmedel resenärerna väljer. I Figur 7.5 visas färdmedelsval för de åtta olika ärendetyperna.

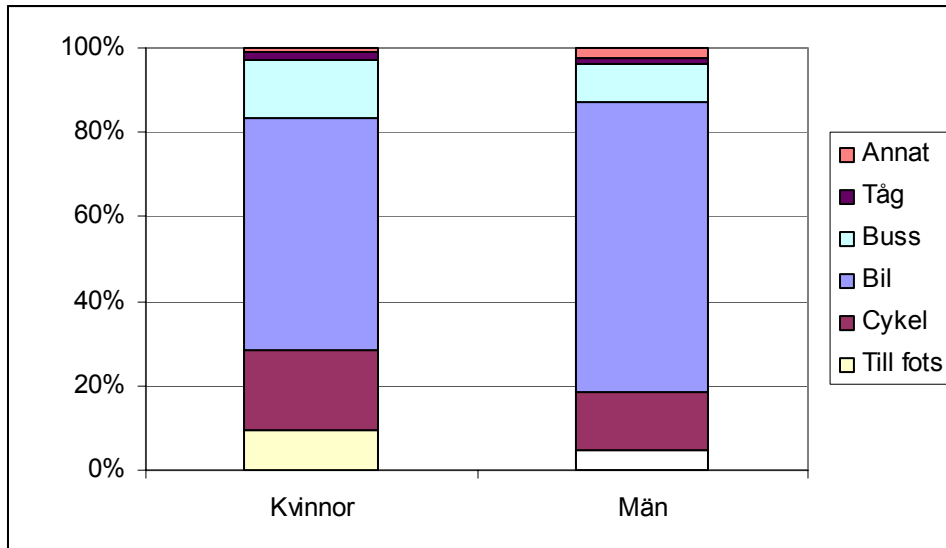


Figur 7.5 Fördelningen av huvudfärdmedel beroende på ärende totalt för undersökningsområdena. $N_{resor} = 18\ 123$.

Bilen dominerar för samtliga ärenden. Vid resor för att hämta och lämna barn och andra (som är en egen ärendekategori), är andelen som använder bil 86 %. Minst är bilandelen vid resor till arbete och skola, 62 %. Här har istället kollektivtrafiken sin största marknadsandel med nästan 13 % av resorna. Resor till fots är vanligast förekommande när ärendet är service/vård eller inköp. Cykeln används i störst utsträckning vid arbets-

och skolresor samt till fritidsaktiviteter. I kategorin ”annat” ingår bland annat flyg, taxi, färdtjänst, moped och MC.

Vid arbetsresor och skolresor syns skillnader mellan kvinnor och män vad gäller färdmedelsval, se Figur 7.6, för den aktuella mätperioden. Värdena kan ses som ett årsgenomsnitt, eftersom undersökningen är gjord i september/oktober. Det är 69 % av männen som tar bilen till jobbet, jämfört med 55 % av kvinnorna. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt i större utsträckning än män.



Figur 7.6 Färdmedelsval vid arbets- och skolresor. Värdena kan ses som ett årsgenomsnitt, eftersom undersökningen är gjord i september/oktober

Vid andra ärendetyper finns också skillnader, men inte lika stora som vid arbetsresorna. Exempelvis är det 30 % av kvinnorna som går eller cyklar till service och vård, medan 61 % åker bil. Bland männen är det 21 % som går eller cyklar och 74 % som tar bilen.

8. De viktigaste resrelationerna

8.1 Allmänt

I detta kapitel presenteras de viktigaste resrelationerna för hela undersökningsområdet, samt för varje kommun. Relationerna presenteras i karta och i tabell, med antal resor och med färdmedelsfördelning. Antalet resor är uppräknat med avseende på kommunbefolkningen mellan 16 och 84 år. Detta betyder att varje respondent i Örebro representerar 258 kommuninvånare, medan en respondent i Hällefors endast representerar 17 invånare. Vi förutsätter härmed att de som fyllt i resdagboken i ett område är representativa för hela befolkningen.

För de största relationerna för varje kommun presenteras också färdmedelsfördelning. Eftersom uppräkningsfaktorerna är så olika, är det också olika många genomförda resor som krävs för att resan ska kunna brytas ned på färdmedel. Med ett för litet material finns risken att en enda resa får för stort genomslag i sammanställningen. Vissa kommuner får därför presentation av färdmedelsfördelning på endast ett fåtal av relationerna medan andra kommuner (jfr Karlstad) får färdmedelsfördelning på samtliga viktiga relationer. Ungefär 50 unika resor har ansetts ge en tillräckligt bra uppskattning av färdmedelsfördelningen. Om antalet resor innan uppräkningsfaktor är lägre än 50 anges ingen färdmedelsfördelning för den relationen.

Det finns för vissa färdmedelsfördelningar anledning att misstänka att respondenterna angivit fel färdmedel, särskilt när det på långa relationer förekommer resor till fots och med cykel. Fel vid inscanning av enkäterna är en annan möjlig felkälla. Å andra sidan kan dessa korta resor vara möjliga om de skett i närheten av kommungränserna. I de fall där detta förekommer, finns det kommenterat i texten. Databasen (där resultaten finns samlade) har så långt det varit möjligt behållits intakt, dvs i bearbetningen av data har vi försökt undvika att ändra sådana uppgifter som respondenten själv kryssat i. Detta förfarande kan göra att sådana fel finns kvar även om databasen är grundligt granskad.

Endast resrelationer med antingen startpunkt och/eller målpunkt inom undersökningsområdet har räknats med i sammanställningarna över antalet resor. Resor med både start- och målpunkt helt utanför undersökningsområdet finns inte med, även om de gjorts av en person som bor i någon av de medverkande kommunerna.

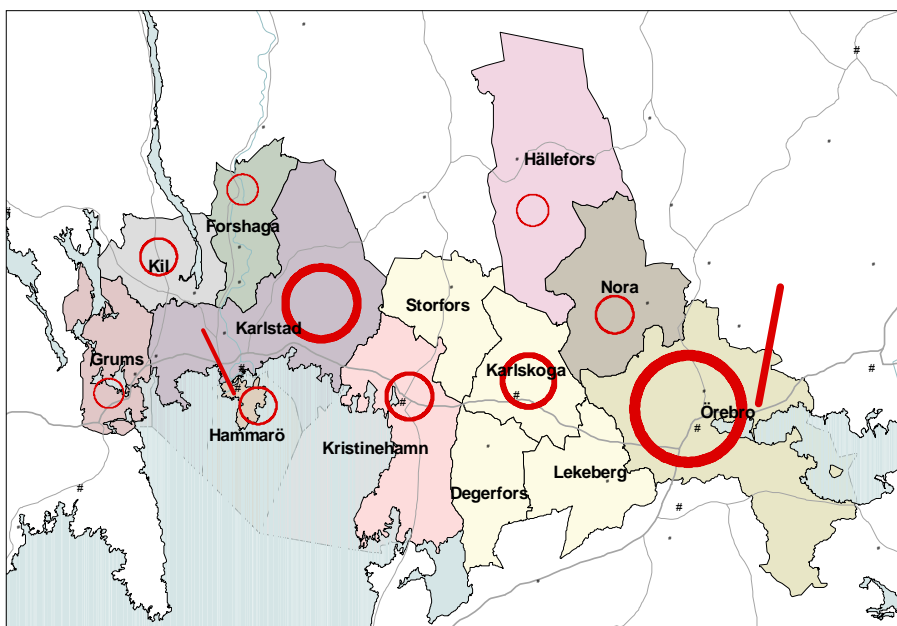
I många kommuner förekommer relationer mellan den egna kommunen och målpunkter ”Utanför området”. I begreppet ”Utanför området” ingår samtliga kommuner som inte tillhör undersökningsområdet.

8.2 Resrelationer totalt för de boende i undersökningsområdet

I bilaga 3 redovisas en resmatris med det uppräknade antalet resor till och från respektive område.

Totalt under ett genomsnittligt dygn utförs ca 725 000 resor (med minst en angringspunkt inom undersökningsområdet) av invånarna mellan 16 och 84 år i undersökningsområdets tretton kommuner. I Figur 8.1 nedan visas de tolv viktigaste resrelationerna inom undersökningsområdet. De vanligaste relationerna är inom de stora orterna Örebro (ca 234 000 resor) och Karlstad (ca 160 000 resor). De vanligaste kommungränsöverskridande relationerna är mellan Örebro och orter utanför undersökningsområdet, samt mellan Karlstad och Hammarö.

I Figur 8.1 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.1 De viktigaste resrelationerna mellan undersökningsområdets kommuner.

I Tabell 8.1 visas färsättsfördelningen för de tolv viktigaste resrelationerna. Resorna inom Örebro skiljer ut sig genom att en stor andel (28 %) använder cykel. Även i Karlstad görs relativt stor andel (18 %) av resorna med cykel. Bilandelen är högst på de relationer som korsar kommungränser, och lägst inom Örebro och Karlstad. Totalt i undersökningsområdet står bilen för 66 % av resorna och cykeln för 15 %, medan 10 % av resorna görs till fots och 6 % med kollektivtrafik.

Tabell 8.1 *Fördelning av färdstätt i de vanligaste resrelationerna totalt för hela undersökningsområdet.*

Resrelation	Antal resor per dygn	Färdstätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Örebro	234 000	11	28	54	5	0	2
Inom Karlstad	160 000	11	18	63	7	0	1
Inom Karlskoga	49 000	7	9	81	2	0	1
Inom Kristinehamn	32 000	7	10	79	3	0	0
Örebro - Utanför området	22 000	1	4	86	3	5	1
Karlstad - Hammarö	20 000	0	5*	87	6	0	2
Inom Kil	14 000	9	10	78	0	0	2
Inom Hammarö	14 000	15	11	72	1	0	1
Inom Nora	13 000	8	15	76	0	0	1
Inom Forshaga	12 000	5	15	78	1	0	1
Inom Grums	12 000	8	6	82	1	0	2
Inom Hällefors	10 000	8	8	79	4	0	1
Övriga relationer	145 000	-	-	-	-	-	-
Samtliga resrelationer	725 000	10	15	66	5	1	2

* *misstänkt hög andel – se kapitel 8.1*

Observera att antalet resor på varje relation är uppräknat och inrymmer en viss osäkerhet. Siffrorna får ses som ungefärliga uppskattningar av resandeströmmarna.

I Tabell 8.2 visas persontrafikarbetet som utförts på de tolv vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och ”annat” baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.2 *Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna totalt för hela undersökningsområdet.*

Resrelation	Färdstätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Örebro	69 000	2	249 000	6	2 603 000	64	266 000	7
Inom Karlstad	48 000	2	109 000	4	2 076 000	75	254 000	9
Inom Karlskoga	9 000	1	17 000	2	818 000	86	22 000	2
Inom Kristinehamn	6 000	1	12 000	2	521 000	93	22 000	4
Örebro - Utanför omr	1 000	0	3 000	1	390 000	67	15 000	3
Karlstad - Hammarö	0	0	4 000	1	358 000	77	27 000	6
Inom Kil	3 000	1	5 000	2	225 000	79	0	0
Inom Hammarö	6 000	2	6 000	2	208 000	84	3 000	1
Inom Nora	3 000	1	7 000	3	204 000	86	0	0
Inom Forshaga	2 000	1	7 000	3	193 000	85	3 000	1
Inom Grums	3 000	1	3 000	1	203 000	80	3 000	1
Inom Hällefors	2 000	1	3 000	2	163 000	83	9 000	5
Samtliga resrelationer	196 000	1	413 000	3	9 857 000	66	823 000	6

Det är viktigt att ta hänsyn till att tabellen enbart redovisar persontrafikarbete per relation. Den tar alltså inte hänsyn till beläggningen i bilar och bussar. Antalet fordonskilometer med bil och buss på de olika relationerna är alltså alltid lägre än motsvarande persontrafikarbete.

En resmatris för det totala antalet resor inom/mellan respektive undersökningsområde (dvs även sådana som utförs av boende på annan ort) återfinns i bilaga 3. Även i bilagan är siffrorna uppräknade med avseende på kommunbefolkningen, och avrundade till närmaste tusen-, hundra- eller tiotal, beroende på talets storlek.

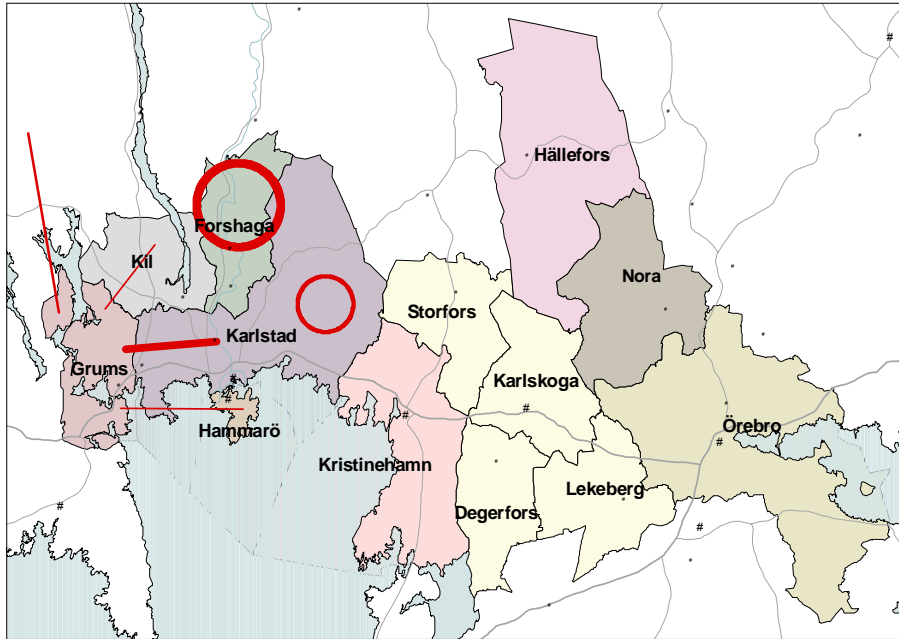
8.3 Forshaga

Från boende i Forshaga finns 472 ifyllda resdagböcker. Det är 79 % av de boende i Forshaga som har rest under sin mättdag. Den vanligaste orsaken till att stanna hemma hela dagen är att respondenten inte har haft några särskilda ärenden.

Tabell 8.3 Resor bland de boende i Forshaga

Antal respondenter i Forshaga	472 st
Andel som gjort en resa under dagen	79 %
Andel som inte gjort någon resa	21 %
<i>Inga ärenden</i>	72 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	13 %
<i>Annan orsak</i>	15 %

I Figur 8.2 visas de vanligaste relationerna för de boende i Forshaga med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation.



Figur 8.2 De viktigaste resrelationerna för de boende i Forshaga

49 % av Forshagabornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Forshaga är Karlstad, dit 30 % av resorna har gått. Även resor inom Karlstad är relativt vanliga och står för 8 % av Forshagabornas resor.

Tabell 8.4 Fördelning av färdstätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Forshaga.

Resrelation	Antal	Färdstätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Forshaga	12 000	5	15	78	1	0	1
Forshaga - Karlstad	7 000	1*	1	82	15	0	1
Inom Karlstad	2 000	8	2	86	2	0	2
Forshaga - Utanför området	1 100	-	-	-	-	-	-
Forshaga - Kil	400	-	-	-	-	-	-
Karlstad - Hammarö	300	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	3 200	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Forshaga	25 000	4	7	80	6	1	2

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

På samtliga relationer är bilen det dominerande färdmedlet. Allra populärast är bilen på resor mellan Forshaga och Kil, där den används i 91 % av fallen. Bussen är vanligast vid resor mellan Forshaga och Karlstad, där den står för 15 % av resorna. Gång och cykel står tillsammans för 20 % av resorna inom Forshaga.

I Tabell 8.5 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.5 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Forshaga.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Forshaga	1 000	1	6 000	3	194 000	94	4 000	2
Forshaga - Karlstad	200	0	200	0	119 000	78	31 000	21
Inom Karlstad	400	1	100	0	36 000	94	1 000	3
Samtliga resrelationer	2 000	0	7 000	1	414 000	82	45 000	9

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. På relationen Forshaga-Karlstad står bussen för 21 % av persontrafikarbetet.

Det är viktigt att ta hänsyn till att tabellen enbart redovisar persontrafikarbete per relation. Den tar alltså inte hänsyn till beläggningen i bilar och bussar. Antalet fordonskilometer med bil och buss på de olika relationerna är alltså alltid lägre än motsvarande persontrafikarbete.

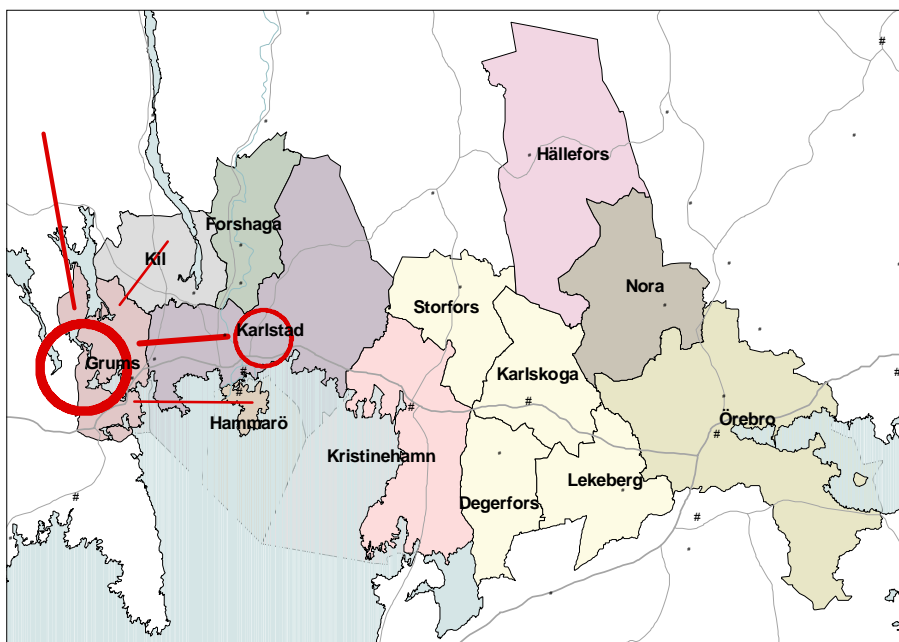
8.4 Grums

Det är 71 % av de boende i Grums som har rest under sin mättdag. Bland dem som inte rest är den vanligaste orsaken ”inga ärenden”.

Tabell 8.6 Resor bland de boende i Grums

Antal respondenter i Grums	454 st
Andel som gjort en resa under dagen	71 %
Andel som inte gjort någon resa	29 %
<i>Inga ärenden</i>	72 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	15 %
<i>Annan orsak</i>	13 %

I Figur 8.3 visas de vanligaste relationerna för de boende i Grums med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.3 De viktigaste resrelationerna för de boende i Grums

59 % av Grumsbornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Grums är Karlstad, dit 26 % av resorna har gått.

Tabell 8.7 Fördelning av färdstätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Grums.

Resrelation	Antal	Färdstätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Grums	12 000	8	6	82	1	0	2
Grums - Karlstad	5 000	0	5*	79	16	0	1
Grums - utanför området	1 600	2*	0	90	7	1	0
Inom Karlstad	1000	-	-	-	-	-	-
Grums - Kil	100	-	-	-	-	-	-
Grums - Hammarö	100	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	200	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Grums	20 000	7	5	80	6	0	2

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

Bilen dominerar på samtliga av de vanligaste resrelationerna. Inom Grums står ”till fots” för 8 % av resorna och cykel för 6 %. Vid resor inom Karlstad är det 9 % som går till fots och 3 % som tar buss. Bussen har sin största marknadsandel vid resor mellan Grums och Karlstad, nämligen 16 %. Andelen resor till fots mellan Grums och kommuner utanför området härrör troligen från orimliga uppgifter i databasen, se avsnitt 8.1 för mer information.

I Tabell 8.8 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.8 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Grums.

Resrelation	Färdstätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Grums	3 000	1	2 000	1	215 000	86	3 000	1
Grums - Karlstad	0	0	600	1	86 000	78	18 000	16
Grums - utanför området	100	0	0	0	31 000	87	3 000	7
Samtliga resrelationer	4 000	1	3 000	1	349 000	81	27 000	6

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. På relationen Grums-Karlstad står bussen för 16 % av persontrafikarbetet.

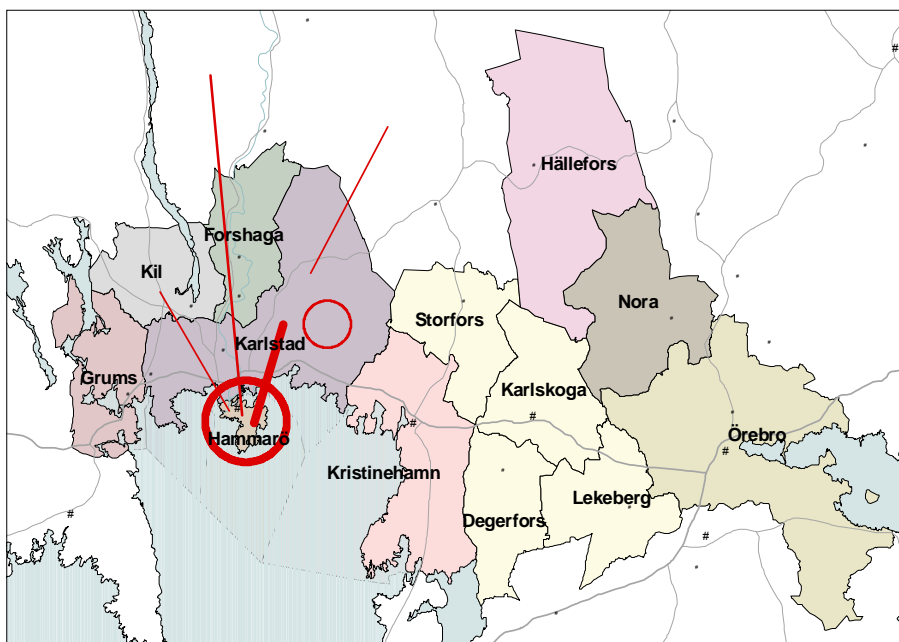
8.5 Hammarö

Det är 81 % av de boende i Hammarö som har rest under sin mätdag. Bland dem som inte rest under mätdagen, har de flesta stannat hemma på grund av att de inte haft något speciellt ärende.

Tabell 8.9 Resor bland de boende i Hammarö

Antal respondenter i Hammarö	483 st
Andel som gjort en resa under dagen	81 %
Andel som inte gjort någon resa	19 %
<i>Inga ärenden</i>	68 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	16 %
<i>Annan orsak</i>	16 %

I Figur 8.4 visas de vanligaste relationerna för de boende i Hammarö med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation.



Figur 8.4 De viktigaste resrelationerna för de boende i Hammarö

39 % av Hammaröbornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Hammarö är Karlstad, dit 42 % av resorna har gått. Resor med både start- och målpunkt i Karlstad står för 12 % av Hammaröbornas resor.

Tabell 8.10 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Hammarö.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Hammarö - Karlstad	14 000	0	5*	88	6	0	2
Inom Hammarö	13 000	8	15	76	0	0	1
Inom Karlstad	4 000	9	3	81	7	0	0
Hammarö - utanför området	800	-	-	-	-	-	-
Karlstad - utanför området	300	-	-	-	-	-	-
Hammarö - Kil	300	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	600	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Hammarö	33 000	5	8	78	4	1	3

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

På samtliga vanliga relationer är det bilen som dominerar. Bilen står för 88 % av resorna mellan Hammarö och Karlstad, och för 76 % av resorna inom den egna kommunen. Resor med cykel och till fots utgör 23 % av resorna inom Hammarö, och 12 % av resorna inom Karlstad. Vid resor från Hammarö till orter utanför undersökningsområdet är det 16 % som

åker tåg. Andelen resor till fots på denna relation härrör troligen från orimliga uppgifter i databasen, se avsnitt 8.1 för mer information.

I Tabell 8.11 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.11 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Hammarö.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Hammarö - Karlstad	0	0	3 000	1	180 000	83	12 000	6
Inom Hammarö	2 900	2	8 800	5	144 000	87	0	0
Inom Karlstad	1 000	2	500	1	47 000	90	4 000	8
Samtliga resrelationer	5 000	1	14 000	2	376 000	60	19 000	3

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Mellan Hammarö och Karlstad samt inom Karlstad utgör persontrafikarbetet med buss den näst största andelen. Inom Hammarö är det cykeln som är näst största transportmedel.

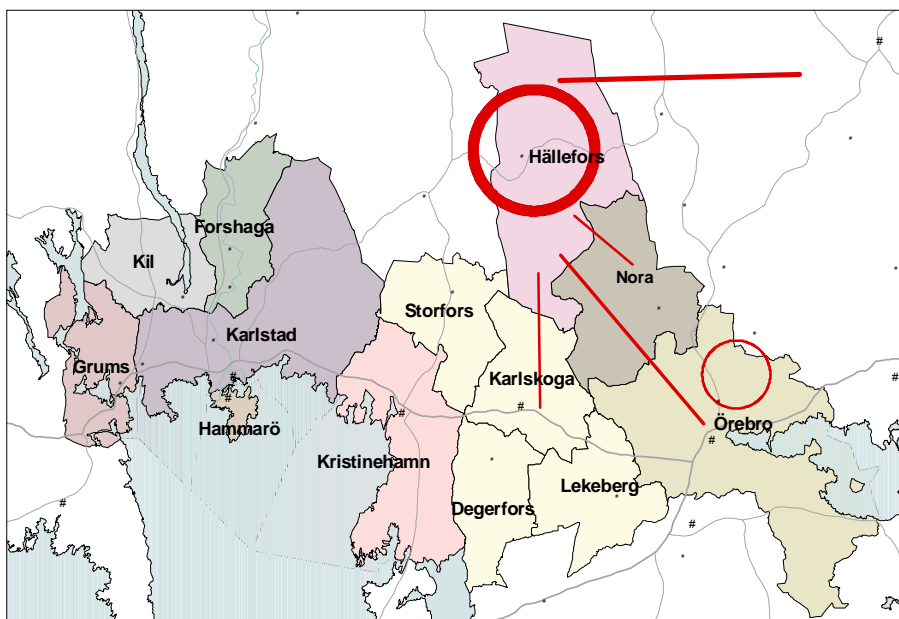
8.6 Hällefors

Det är 79 % av de boende i Hällefors som har rest under sin mättdag. Den vanligaste orsaken till att en respondent inte har rest är ”inga ärenden”.

Tabell 8.12 Resor bland de boende i Hällefors

Antal respondenter i Hällefors	376 st
Andel som gjort en resa under dagen	79 %
Andel som inte gjort någon resa	21 %
<i>Inga ärenden</i>	84 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	14 %
<i>Annan orsak</i>	2 %

I Figur 8.5 visas de vanligaste relationerna för de boende i Hällefors med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.5 De viktigaste resrelationerna för de boende i Hällefors

79 % av Hälleforsbornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Hällefors är kommuner utanför undersökningsområdet, dit 9 % av resorna har gått. Resor med start- eller målpunkt i Örebro står för 5 % av Hälleforsbornas resor.

Tabell 8.13 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Hällefors.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Hällefors	9 000	7	9	82	1	0	1
Hällefors - Utanför området	1 000	2	0	91	5	0	2
Hällefors - Örebro	600	-	-	-	-	-	-
Inom Örebro	200	-	-	-	-	-	-
Hällefors - Karlskoga	200	-	-	-	-	-	-
Hällefors - Nora	100	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	-*	-	-	-	-	-	-
Totalt bland de boende i Hällefors	11 000	9	7	78	4	0	2

*Resor på övriga relationer är för få för att kunna räknas upp.

På samtliga vanliga relationer är det bilen som dominerar. Bilen står för 82 % av resorna inom den egna kommunen. Vid resor till och inom Örebro används bussen vid 39 respektive 24 % av resorna. Resor med cykel och till fots utgör 16 % av resorna inom Hällefors, och 14 % av resorna inom Örebro. Andelen som gått till fots från Hällefors till orter utanför området kommer troligen från orimligheter i databasen, se avsnitt 8.1 för mer information.

I Tabell 8.14 visas persontrafikarbetet som utförts på de två vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.14 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Hällefors.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Hällefors	1 000	1	2 000	1	143 000	94	5 000	3
Hällefors - Utanfö r omr	0	0	0	0	18 000	86	3 000	13
Samtliga resrelationer	2 200	1	2 200	1	166 000	84	23 000	12

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Inom Hällefors utförs i storleksordningen 1 000 personkilometer resor till fots och 2 000 personkilometer cykling per dygn.

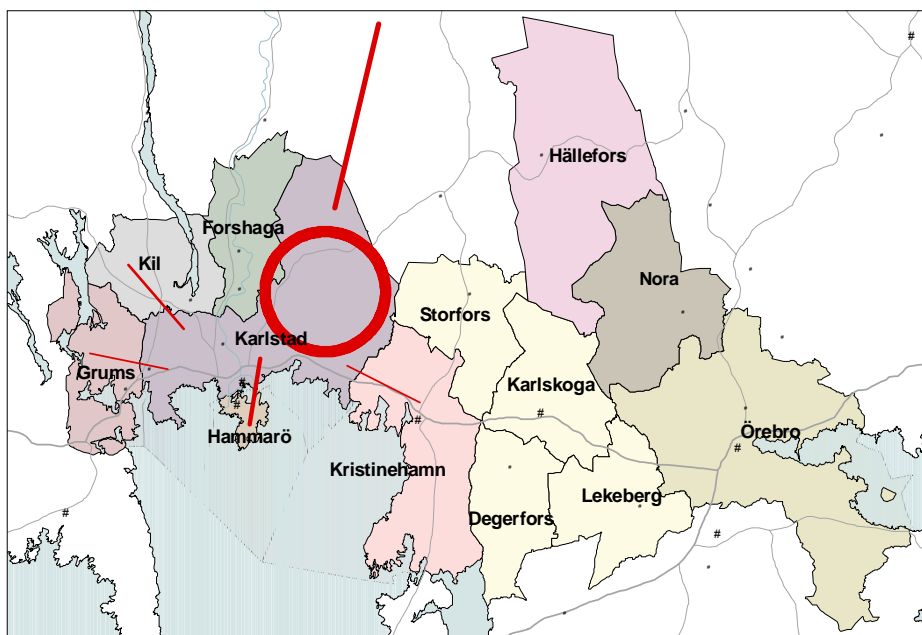
8.7 Karlstad

Det är 83 % av de boende i Karlstad som har rest under sin mät dag. Detta placerar Karlstadsborna bland de aktivaste resenärerna tillsammans med Örebroarna. Bland dem som inte har rest är den vanligaste orsaken ”inga ärenden”.

Tabell 8.15 Resor bland de boende i Karlstad

Antal respondenter i Karlstad	3007 st
Andel som gjort en resa under dagen	83 %
Andel som inte gjort någon resa	17 %
<i>Inga ärenden</i>	68 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	16 %
<i>Annan orsak</i>	16 %

I Figur 8.6 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation.



Figur 8.6 De viktigaste resrelationerna för de boende i Karlstad

83 % av Karlstadbarnas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Karlstad är målpunkter utanför undersökningsområdet, dit 5 % av resorna har gått. Övriga kommuner dit Karlstadborna gärna reser är Hammarö, Kil, Grums och Kristinehamn.

Tabell 8.16 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Karlstad.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Karlstad	150 000	12	18	63	7	0	1
Karlstad - Utanför området	9 000	3	1	77	6	6	6
Karlstad - Hammarö	5 000	0	5	84	8	1	2
Karlstad - Kil	4 000	3*	9*	84	2	1	1
Karlstad - Grums	3 000	0	3	93	2	0	2
Karlstad - Kristinehamn	2 000	2	0	70	15	10	2
Övriga relationer	7 000	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Karlstad	180 000	11	15	65	6	1	2

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

På samtliga vanliga relationer är det bilen som dominerar. Bilen står exempelvis för 93 % av resorna mellan Karlstad och Grums, och för 63 % av resorna inom den egna kommunen. Resor med cykel och till fots utgör 30 % av resorna inom Karlstad. Vid resor från Karlstad till orter utanför undersökningsområdet är det 12 % som åker kollektivt och 77 % som kör bil. Andelarna som gått till fots på långa sträckor beror troligen

på orimliga uppgifter i databasen. Se avsnitt 8.1 för mer information om hur dessa hanterats.

I Tabell 8.17 visas persontrafikarbetet som utförts på de sex vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.17 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Karlstad.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Karlstad	58 000	2	63 000	2	2 060 000	80	210 000	8
Karlstad - Utanför omr	900	0	200	0	151 000	52	11 000	4
Karlstad - Hammarö	0	0	600	1	92 000	78	8 000	7
Karlstad - Kil	0	0	0	1	73 000	86	2 000	2
Karlstad - Grums	0	0	0	0	61 000	88	1 000	2
Karlstad – Kri.hamn	100	0	0	0	31 000	46	6 000	9
Samtliga resrelationer	63 400	2	65 000	2	2 551 000	72	244 000	7

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Mellan Karlstad och orter utanför området görs en stor andel resor med tåg och flyg, och dessa färdmedel finns inte representerade i tabellen. Bilens andel av det totala antalet personkilometer är på denna relation endast 52 %.

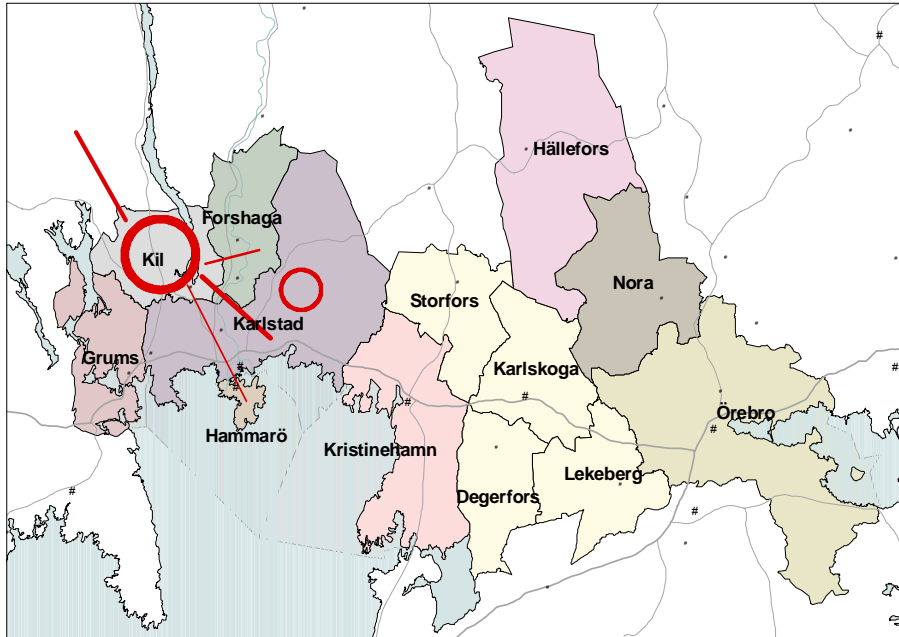
8.8 Kil

Sammanlagt 498 resdagböcker har kommit in från Kil. Ur dessa kan utläsas att det är 80 % av de boende i Kil som har rest under sin mättdag. ”Inga ärenden” är den vanligaste orsaken till att inte resa.

Tabell 8.18 Resor bland de boende i Kil

Antal respondenter i Kil	498 st
Andel som gjort en resa under dagen	80 %
Andel som inte gjort någon resa	20 %
<i>Inga ärenden</i>	78 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	16 %
<i>Annan orsak</i>	6 %

I Figur 8.7 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation.



Figur 8.7 De viktigaste resrelationerna för de boende i Kil

56 % av Kilbornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Kil är Karlstad, dit 24 % av resorna har gått. Även resor med start- och målpunkt i Karlstad är vanliga, och står för 6 % av det totala antalet resor.

Tabell 8.19 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Kil.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Kil	13 000	9	11	77	0	0	2
Kil - Karlstad	6 000	1*	0	76	17	6	1
Kil - Utanför området	1 000	0	0	88	8	0	4
Inom Karlstad	1 000	14	12	57	18	0	0
Kil - Forshaga	600	-	-	-	-	-	-
Kil - Hammarö	300	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	2 100	-	-	-	-	-	-
Totalt bland de boende i Kil	24 000	7	8	75	6	2	2

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

Bilen är det dominerande färdmedlet på samtliga relationer. Inom Kil används bilen till 77 % av resorna, och vid resor till orter utanför undersökningsområdet står bilen för 88 % av alla resor. Inom Kil står resor till fots och med cykel för totalt 20 % av alla resor, och inom Karlstad är andelen resor med cykel och till fots 26 %. Den procent som angett att resan mellan Kil och Karlstad gjorts till fots, beror troligen på fel i databasen.

I Tabell 8.20 visas persontrafikarbetet som utförts på de fyra vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.20 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Kil.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Kil	2 000	1	7 000	2	253 000	89	0	0
Kil - Karlstad	100	0	0	0	115 000	68	38 000	23
Kil - Utanför området	0	0	0	0	22 000	77	3 000	10
Inom Karlstad	300	1	1 000	3	14 000	65	7 000	31
Samtliga resrelationer	3 000	1	9 000	2	455 000	79	54 000	9

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Mellan Kil och Karlstad, till målpunkter utanför området samt inom Karlstad utgör persontrafikarbetet med buss den näst största andelen. Inom Kil är det cykeln som är det näst största transportmedlet, dock med endast 2 % av persontrafikarbetet.

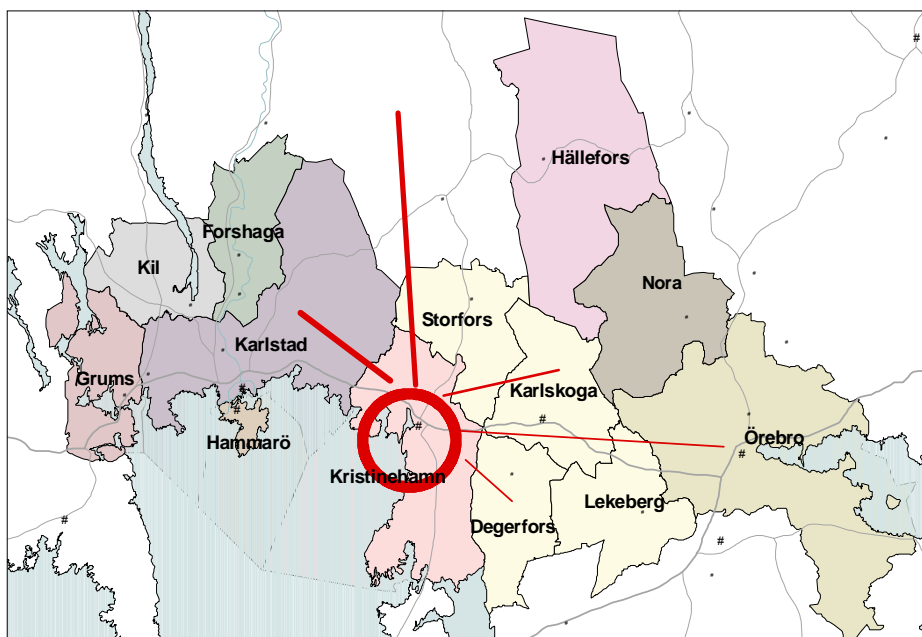
8.9 Kristinehamn

Det är 77 % av de boende i Kristinehamn som har rest under sin mättdag. De flesta som inte rest (61 %) har angett ”inga ärenden” som orsak, men nästan en fjärdedel av de som inte rest har stannat hemma på grund av sjukdom eller funktionshinder.

Tabell 8.21 Resor bland de boende i Kristinehamn

Antal respondenter i Kristinehamn	450 st
Andel som gjort en resa under dagen	77 %
Andel som inte gjort någon resa	23 %
<i>Inga ärenden</i>	<i>61 %</i>
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	<i>24 %</i>
<i>Annan orsak</i>	<i>15 %</i>

I Figur 8.8 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.8 De viktigaste resrelationerna för de boende i Kristinehamn

74 % av Kristinehamnsbornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Kristinehamn är Karlstad, dit 8 % av resorna har gått. Resor med start- eller målpunkt utanför undersökningsområdet står för 7 % av Kristinehamnsbornas resor. Övriga stora målpunkter är Karlskoga, Örebro och Degerfors.

Tabell 8.22 Fördelning av färdstätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Kristinehamn.

Resrelation	Antal	Färdstätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Kristinehamn	30 000	7	11	78	3	0	0
Kristinehamn - Karlstad	3 000	0	0	77	12	11	0
Kristinehamn - Utanför området	3 000	7	7	75	1	3	6
Kristinehamn - Karlskoga	1 000	-	-	-	-	-	-
Kristinehamn - Örebro	600	-	-	-	-	-	-
Kristinehamn - Degerfors	600	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	2 800	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Kristinehamn	41 000	7	9	76	4	1	2

Bilen är vanligaste färdmedel på de stora relationerna. Bilen står för 77 % av resorna mellan Kristinehamn och Karlstad, och för 78 % av resorna inom den egna kommunen. Resor med cykel och till fots utgör 18 % av resorna inom Kristinehamn. Vid resor till och från Karlstad åker 23 % kollektivt. Det fåtal personer som angett att de gått till fots från Kristinehamn till orter utanför området, har troligen kryssat fel i enkäten.

Eftersom uppräkningsfaktorn för Kristinehamn är ca 43, d v s varje respondent motsvarar 43 andra personer i kommunen, fortplantar sig detta fel snabbt vid uppräkningsen, och färdmedelsfördelningen ser därför orimlig ut.

I Tabell 8.23 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.23 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Kristinehamn.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Kristinehamn	4 000	1	12 000	2	452 000	91	30 000	6
Kristinehamn - Karlstad	0	0	0	0	45 000	58	12 000	15
Kristinehamn - Utanför området	400	1	800	1	43 000	59	1 000	1
Samtliga resrelationer	6 000	1	13 000	2	601 000	75	54 000	7

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Mellan Kristinehamn och Karlstad görs en stor andel resor med tåg. Även på resor från Kristinehamn till orter utanför undersökningsområdet används tåg ofta. Tåg finns dock inte med i tabellen, på grund av för litet underlag.

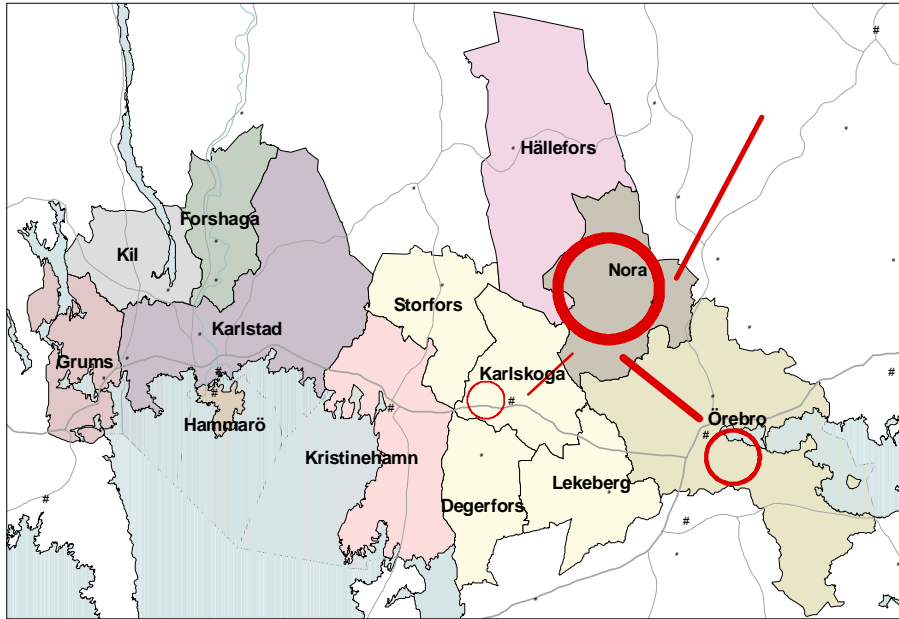
8.10 Nora

Det är 78 % av de boende i Nora som har rest under sin mät dag. De flesta som inte rest, har stannat hemma på grund av att de inte haft några ärenden.

Tabell 8.24 Resor bland de boende i Nora

Antal respondenter i Nora	431 st
Andel som gjort en resa under dagen	78 %
Andel som inte gjort någon resa	22 %
<i>Inga ärenden</i>	78 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	15 %
<i>Annan orsak</i>	7 %

I Figur 8.9 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation.



Figur 8.9 De viktigaste resrelationerna för de boende i Nora

58 % av Norabornas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Nora är Örebro, dit 18 % av resorna har gått. Resor till orter utanför Nora står för 13 % av resorna medan resor med både start- och målpunkt i Örebro står för 5 % av Norabornas resor.

Tabell 8.25 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Nora.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Nora	13 000	16	12	70	1	0	1
Nora - Örebro	4 000	3*	1	79	17	0	0
Nora - Utanför området	3 000	3*	0	71	24	1	1
Inom Örebro	1 000	-	-	-	-	-	-
Nora - Karlskoga	400	-	-	-	-	-	-
Inom Karlskoga	400	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	200	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Nora	22 000	11	7	73	7	1	2

* misstänkt hög andel – se kapitel 8.1

På samtliga vanliga relationer är det bilen som dominerar. Bilen står för 79 % av resorna mellan Nora och Örebro, och för 70 % av resorna inom den egna kommunen. Resor med cykel och till fots utgör 28 % av resorna inom Nora. Vid resor från Nora till orter utanför undersökningsområdet är det 25 % som åker kollektivt.

I Tabell 8.26 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.26 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Nora.

Resrelation	Färd sätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Nora	5 000	2	4 000	1	257 000	92	4 000	2
Nora - Örebro	0	0	0	0	89 000	80	22 000	20
Nora - Utanfö r o m r .	0	0	0	0	60 000	68	23 000	27
Samtliga resrelationer	6 000	1	4 000	1	453 000	81	50 000	9

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Inom Nora utförs ett trafikarbete i storleksordningen 5 000 personkilometer per dygn till fots och 4 000 personkilometer med cykel.

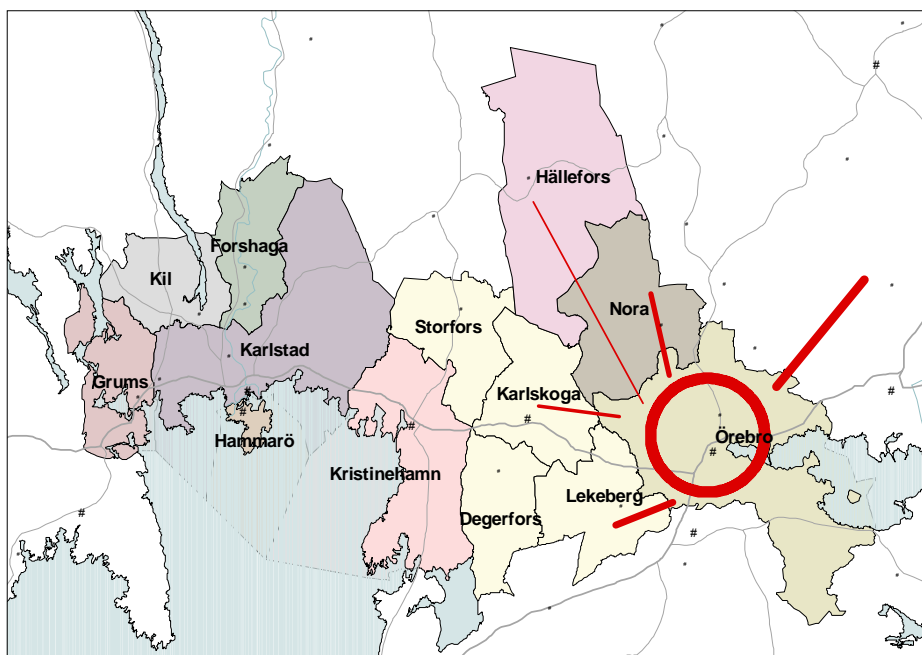
8.11 Örebro

Det är 86 % av de boende i Örebro som har rest under sin mät dag. Örebro har därmed den största andelen mobila respondenter av samtliga undersökta kommuner. ”Inga ärenden” är den vanligaste orsaken till att inte ha rest under mät dagen.

Tabell 8.27 Resor bland de boende i Örebro

Antal respondenter i Örebro	469 st
Andel som gjort en resa under dagen	86 %
Andel som inte gjort någon resa	14 %
<i>Inga ärenden</i>	60 %
<i>Sjukdom eller funktionshinder</i>	21 %
<i>Annan orsak</i>	19 %

I Figur 8.10 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.10 De viktigaste resrelationerna för de boende i Örebro

85 % av Örebroarnas resor har gått inom kommunen. Det största resmålet utanför Örebro är kommuner utanför undersökningsområdet, dit 8 % av resorna har gått. Övriga kommuner dit Örebroarna gärna åker är Lekeberg, Nora, Karlskoga och Hällefors.

Tabell 8.28 Fördelning av färdssätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Örebro.

Resrelation	Antal	Färdssätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Örebro	231 000	11	28	53	5	0	2
Örebro - utanför området	21 000	1	4	85	3	6	1
Örebro - Lekeberg	4 000	-	-	-	-	-	-
Örebro - Nora	3 000	-	-	-	-	-	-
Örebro - Karlskoga	3 000	-	-	-	-	-	-
Örebro - Hällefors	2 000	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	7 000	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i Örebro	271 000	12	24	56	5	1	2

Vid resor inom Örebro står bilen för drygt hälften av alla resor. Hela 28 % av Örebroarnas resor inom den egna kommunen sker på cykel, och 11 % till fots, medan 5 % väljer bussen. Vid resor till kommuner utanför undersökningsområdet dominerar bilen, med 85 % av resorna. Här är det sammanlagt 10 % som åker kollektivt.

I Tabell 8.29 visas persontrafikarbetet som utförts på de två vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och annat baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.29 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Örebro.

Resrelation	Färdsätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Örebro	64 000	2	207 000	7	2 498 000	82	158 000	5
Örebro - utanför omr.	100	0	500	0	69 000	67	2 000	2
Samtliga resrelationer	81 300	2	208 100	5	3 096 000	76	186 000	5

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Inom Örebro utförs ett trafikarbete i storleksordningen 64 000 personkilometer per dygn till fots och 207 000 personkilometer med cykel.

8.12 Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg

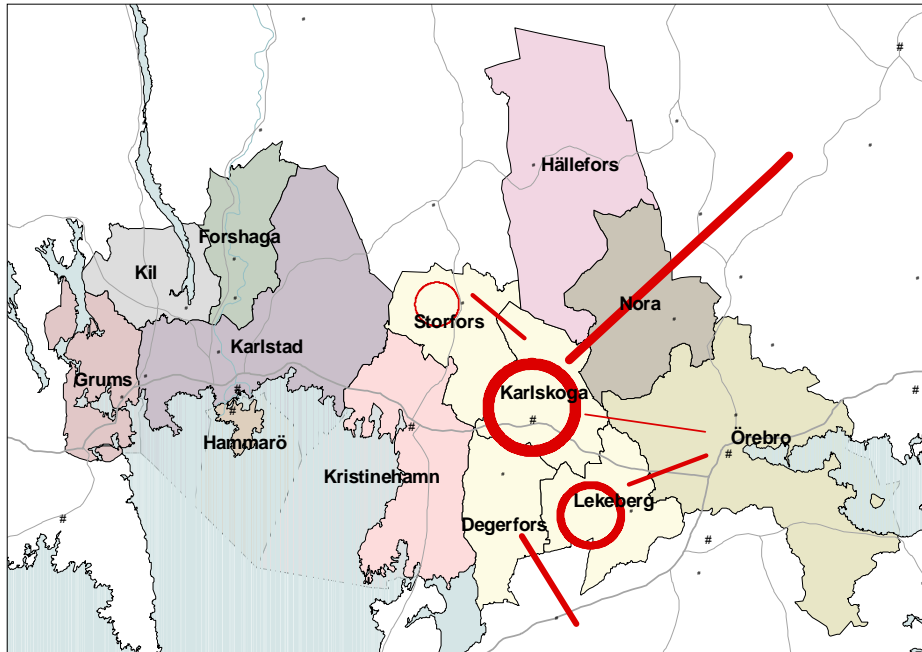
Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg utgör tillsammans ett undersökningsområde med ett urval som är lika stort som för andra områden, där området oftast motsvaras av en kommun. Detta gör att mängden resor i olika relationer (basen) inte är lika stor vid uppräknings som för andra områden. I detta kapitel har vi valt att presentera de relationer i vilka underlaget (antalet resor i en viss relation utifrån undersökningsvaren) är tillräckligt stort för att räknas upp till att gälla hela populationen. Det är 79 % av de boende i kommunerna Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg som har rest under sin mättdag. Den vanligaste orsaken till att inte ha rest, är att respondenten inte haft några ärenden under mättdagen.

Tabell 8.30 Resor bland de boende i Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg.

Antal respondenter i Degerfors, Karlskoga, Lekeberg och Storfors	431 st
Andel som gjort en resa under dagen	79 %
Andel som inte gjort någon resa	21 %
Inga ärenden	72 %
Sjukdom eller funktionshinder	10 %
Annan orsak	18 %

I Figur 8.11 visas de vanligaste relationerna med röda cirklar och streck. Cirklarna representerar en resa som gjorts inom en kommun, strecken

visar på resor som korsat kommungränser. Ju större och tjockare symbol, desto viktigare relation visar den på.



Figur 8.11 De viktigaste resrelationerna för de boende i Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg

De viktigaste relationerna för de boende i området är inom Karlskoga kommun (47 % av de boendes resor) samt inom Lekeberg (9 % av resorna). Resor från Karlskoga till orter utanför undersökningsområdet står för 8 % av det totala resandet. Resor mellan Degerfors och Karlskoga samt mellan Lekeberg och Karlskoga är inte tillräckligt vanliga för att representeras i figuren.

Tabell 8.31 Fördelning av färdstätt i de vanligaste resrelationerna för boende i Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg.

Resrelation	Antal	Färdstätt					
		Till fots (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Buss (%)	Tåg (%)	Annat (%)
Inom Karlskoga	48 000	7	9	81	2	0	1
Karlskoga - Utanför området	9 000	0	1	92	5	0	1
Inom Lekeberg	6 000	25	14	61	0	0	0
Degerfors - Utanför området	4 000	-	-	-	-	-	-
Karlskoga - Storfors	4 000	-	-	-	-	-	-
Lekeberg - Örebro	4 000	-	-	-	-	-	-
Inom Storfors	3 000	-	-	-	-	-	-
Karlskoga - Örebro	3 000	-	-	-	-	-	-
Övriga relationer	17 000	-	-	-	-	-	-
Totalt bland boende i området	98 000	8	8	76	4	1	4

På samtliga vanliga relationer är det bilen som dominerar. Bilen står för 92 % av resorna mellan Karlskoga och kommuner utanför undersökningsområdet, och för 81 % av resorna inom Karlskoga. Inom Lekeberg har bilen en något lägre andel, 61 % av resorna. Här är det istället högre andel resor till fots och med cykel, 25 respektive 14 %.

I Tabell 8.32 visas persontrafikarbetet som utförts på de tre vanligaste relationerna med de fyra vanligaste färdmedlen. Persontrafikarbetet för tåg och ”annat” baseras på för få resor och går därför inte att räkna upp.

Tabell 8.32 Trafikarbetet i personkilometer (pkm) och procent (%) för gång, cykel, bil och buss på de vanligaste resrelationerna för boende i Degerfors, Karlskoga, Storfors och Lekeberg.

Resrelation	Färdsätt							
	Till fots		Cykel		Bil		Buss	
	pkm	%	pkm	%	pkm	%	pkm	%
Inom Karlskoga	6 000	1	23 000	3	754 000	93	26 000	3
Karlskoga - Utanför omr.	0	0	500	0	161 000	92	12 000	7
Inom Lekeberg	2 900	4	4 500	6	71 000	91	0	0
Samtliga resrelationer	15 000	1	42 000	3	1 445 000	87	104 000	6

Bilen står för den största delen av persontrafikarbetet på samtliga relationer. Inom Karlskoga utförs ett trafikarbete i storleksordningen 6 000 personkilometer per dygn till fots och 23 000 personkilometer med cykel. Motsvarande siffror för Lekeberg är 2 900 respektive 4 500 personkilometer.

BILAGA 1

Bilaga 1. Viktningsfaktorer Attitydundersökning

Ålder	Kvinnor					Män				
	16-24	25-39	40-64	65-75	76-84	16-24	25-39	40-64	65-75	76-84
<i>Kil tätort</i>	1.19	1.14	0.77	0.87	0.87	1.50	1.45	0.97	1.10	1.10
<i>Kil omland</i>	1.15	1.06	0.86	0.88	0.51	1.45	1.34	1.09	1.11	0.64
<i>Hammarö tätort</i>	1.73	1.33	0.84	0.56	0.95	1.98	1.53	0.97	0.65	1.09
<i>Hammarö omland</i>	2.06	1.17	0.92	0.68	0.60	2.25	1.27	1.01	0.74	0.66
<i>Forshaga tätort</i>	1.32	1.38	0.85	0.58	1.04	1.54	1.61	1.00	0.68	1.22
<i>Forshaga omland</i>	1.38	1.12	0.91	0.81	0.76	1.45	1.17	0.96	0.85	0.80
<i>Grums tätort</i>	1.19	1.82	0.83	0.57	0.82	1.44	2.20	1.01	0.69	0.99
<i>Grums omland</i>	1.63	1.41	0.95	0.73	1.03	1.59	1.37	0.93	0.71	1.01
<i>Kristinehamn tätort</i>	1.39	1.06	0.98	0.65	0.75	1.61	1.22	1.13	0.75	0.87
<i>Kristinehamn omland</i>	0.91	0.95	0.83	0.88	1.30	1.14	1.18	1.04	1.10	1.62
<i>Hällefors tätort</i>	1.56	1.36	0.92	0.50	0.80	1.85	1.61	1.09	0.59	0.95
<i>Hällefors omland</i>	1.27	1.07	0.97	0.86	0.67	1.36	1.14	1.03	0.92	0.71
<i>Nora tätort</i>	0.87	1.30	0.70	0.68	1.22	1.27	1.88	1.01	0.98	1.77
<i>Nora omland</i>	1.25	1.05	0.82	0.61	1.16	1.64	1.38	1.08	0.80	1.53
<i>DKSL tätort</i>	1.81	1.25	0.90	0.70	0.74	1.96	1.36	0.98	0.76	0.81
<i>DKSL omland</i>	1.21	1.03	0.80	1.05	1.33	1.40	1.19	0.93	1.22	1.55
<i>Örebro tätort</i>	1.07	1.37	0.74	0.64	1.08	1.27	1.63	0.88	0.77	1.28
<i>Örebro omland</i>	1.61	1.11	0.90	0.77	0.65	1.72	1.18	0.96	0.82	0.69
<i>Karlstad 10</i>	2.09	1.09	0.84	0.73	1.01	2.10	1.09	0.85	0.74	1.02
<i>Karlstad 11</i>	1.42	1.23	0.89	0.73	0.90	1.48	1.29	0.93	0.77	0.94
<i>Karlstad 12</i>	1.55	1.35	0.94	0.66	1.09	1.55	1.34	0.93	0.66	1.09
<i>Karlstad 13</i>	2.01	1.15	0.66	0.59	0.52	3.21	1.83	1.05	0.94	0.83
<i>Karlstad 14</i>	1.31	1.09	0.84	0.68	0.98	1.54	1.28	0.99	0.80	1.15
<i>Karlstad 15</i>	1.35	0.96	0.93	0.82	0.67	1.46	1.04	1.01	0.89	0.73
<i>Karlstad 16</i>	1.09	1.16	0.77	0.53	0.94	1.27	1.35	0.89	0.61	1.10
<i>Karlstad 17</i>	1.23	1.42	0.89	0.76	0.85	1.30	1.51	0.95	0.81	0.91
<i>Karlstad 18</i>	1.48	1.14	0.85	0.68	0.91	1.64	1.26	0.94	0.75	1.01
<i>Karlstad 20</i>	1.48	1.28	0.94	0.65	0.92	1.58	1.36	1.01	0.69	0.98
<i>Karlstad 21</i>	1.29	1.14	1.00	0.89	0.83	1.24	1.10	0.96	0.85	0.79
<i>Karlstad 30</i>	1.06	1.46	0.82	0.64	0.89	1.33	1.84	1.04	0.81	1.13
<i>Karlstad 40</i>	1.34	1.23	0.91	0.81	1.87	1.26	1.15	0.85	0.76	1.75

BILAGA 2

Bilaga 2. Viktningsfaktorer Resdagbok

Ålder	Kvinnor				Män			
	16-24	25-39	40-64	65-84	16-24	25-39	40-64	65-84
<i>Kil tätort</i>	1,15	1,13	0,75	0,93	1,47	1,45	0,96	1,19
<i>Kil omland</i>	1,19	1,02	0,84	0,76	1,52	1,30	1,06	0,97
<i>Hammarö tätort</i>	1,74	1,27	0,82	0,69	2,03	1,49	0,96	0,81
<i>Hammarö omland</i>	1,95	1,15	0,91	0,68	2,13	1,25	0,99	0,75
<i>Forshaga tätort</i>	1,27	1,28	0,82	0,85	1,43	1,43	0,92	0,95
<i>Forshaga omland</i>	1,42	1,05	0,89	0,81	1,56	1,16	0,98	0,89
<i>Grums tätort</i>	1,09	1,68	0,83	0,66	1,34	2,06	1,02	0,81
<i>Grums omland</i>	1,66	1,37	0,91	0,94	1,57	1,30	0,86	0,89
<i>Kristinehamn tätort</i>	1,29	1,00	0,94	0,74	1,51	1,17	1,11	0,87
<i>Kristinehamn omland</i>	0,86	0,89	0,82	1,17	1,07	1,11	1,03	1,45
<i>Hällefors tätort</i>	1,55	1,33	0,92	0,33	1,79	1,55	1,06	0,39
<i>Hällefors omland</i>	1,17	1,03	0,92	0,49	1,31	1,15	1,03	0,55
<i>Nora tätort</i>	0,85	1,26	0,70	0,93	1,21	1,78	0,98	1,32
<i>Nora omland</i>	1,27	1,01	0,82	0,81	1,61	1,29	1,04	1,03
<i>DKSL tätort</i>	1,88	1,11	0,86	0,79	2,08	1,23	0,96	0,88
<i>DKSL omland</i>	1,27	1,00	0,79	1,25	1,47	1,15	0,92	1,44
<i>Örebro tätort</i>	1,10	1,34	0,75	0,81	1,28	1,55	0,87	0,94
<i>Örebro omland</i>	1,62	1,08	0,87	0,78	1,75	1,17	0,94	0,84
<i>Karlstad 10</i>	1,99	1,07	0,85	0,92	1,93	1,04	0,82	0,89
<i>Karlstad 11</i>	1,38	1,25	0,87	0,83	1,43	1,30	0,90	0,85
<i>Karlstad 12</i>	1,49	1,34	0,91	0,79	1,50	1,35	0,92	0,80
<i>Karlstad 13</i>	2,16	1,13	0,65	0,61	3,26	1,71	0,99	0,92
<i>Karlstad 14</i>	1,31	1,05	0,82	0,86	1,51	1,21	0,95	1,00
<i>Karlstad 15</i>	1,21	0,79	0,96	0,96	1,43	0,93	1,14	1,13
<i>Karlstad 16</i>	1,06	1,13	0,75	0,64	1,28	1,37	0,91	0,78
<i>Karlstad 17</i>	1,26	1,41	0,89	0,83	1,29	1,44	0,91	0,85
<i>Karlstad 18</i>	1,49	1,09	0,86	0,81	1,61	1,17	0,93	0,88
<i>Karlstad 20</i>	1,36	1,18	0,91	0,79	1,49	1,29	0,99	0,86
<i>Karlstad 21</i>	1,20	1,06	0,96	0,95	1,20	1,06	0,96	0,95
<i>Karlstad 30</i>	1,01	1,40	0,83	0,73	1,28	1,77	1,06	0,92
<i>Karlstad 40</i>	1,29	1,18	0,90	1,15	1,21	1,11	0,84	1,07

BILAGA 3

Resmatris för boende inom undersökningsområdet mellan 16 och 84 år.
Uppräknat och avrundat antal resor per dygn.

	Nora	Örebro	Hällefors	Kristinehamn	Karlstad	Grums	Forshaga	Hammarö	Kil	DKSL	Utanför området	
											Utanför området	
										66000	DKSL	
									14000	300	Kil	
								13000	600	100	Hammarö	
							12000	400	1100	500	Forshaga	
						12000	100	300	200	100	Grums	
					160000	8000	10000	19000	10000	4000	Karlstad	
				32000	6000	100	100	100	300	6000	Kristinehamn	
			10000	100	200	0	0	20	0	200	Hällefors	
		234000	3000	2000	3000	0	30	0	50	14000	Örebro	
	14000	7000	500	0	200	0	50	100	0	700	Nora	

Frågeformulär - RVU 04

Undersökningen består av två olika delar:

- **Detta frågeformulär** om dig och din familj (del A-C)
- **Resdagbok** där du beskriver dina resor under en dag

A	Först några frågor om dig själv
A1	Är du...? <input type="checkbox"/> ₁ kvinna <input type="checkbox"/> ₂ man
A2	Din ålder? _____ år
A3	Hur många personer är ni i ditt hushåll? (Räkna även med dig själv) <input type="checkbox"/> st <input type="checkbox"/> st <input type="checkbox"/> st <input type="checkbox"/> st <input type="checkbox"/> st <input type="checkbox"/> st 0-6 år 7-10 år 11-15 år 16-18 år 19-64 år 65- år
A4	I vilken typ av bostad bor du? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ₁ flerfamiljshus/lägenhet (hyr) <input type="checkbox"/> ₂ flerfamiljshus/lägenhet (bostadsrätt) <input type="checkbox"/> ₃ radhus/villa/enfamiljsbostad (hyr) <input type="checkbox"/> ₄ radhus/villa/enfamiljsbostad (bostadsrätt/äger själv)
A5	Vilken är din huvudsakliga sysselsättning? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ₁ förvärvsarbetar <input type="checkbox"/> ₂ studerar <input type="checkbox"/> ₃ sjukskriven <input type="checkbox"/> ₄ föräldraledig <input type="checkbox"/> ₅ arbetsökande <input type="checkbox"/> ₆ pensionär <input type="checkbox"/> ₇ annat: _____
A6	Vilken är den senaste längre utbildning du har? Markera även pågående utbildning (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ₁ grundskola/folkskola <input type="checkbox"/> ₂ gymnasium/realskola <input type="checkbox"/> ₃ eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet <input type="checkbox"/> ₄ utbildning på högskola/universitet
A7	Har du körkort för personbil? <input type="checkbox"/> ₁ ja <input type="checkbox"/> ₂ nej Hur många medlemmar i ditt hushåll har körkort för personbil? (Räkna även med dig själv) <input type="checkbox"/> st

Frågor till dig som förvärvsarbetar eller studerar

Du som inte förvärvsarbetar eller studerar, gå vidare till fråga B1.

A15 Arbetar/studerar du?

- ₁ heltid ₂ deltid

A16 Finns din arbetsplats/skola på en enda adress? (Kryssa för ett alternativ)

₁ ja, alltid på en och samma adress, ange nedan

Gata: _____ nr _____

Kommun: _____

₂ nej, adressen varierar

A17 Är din arbetstid/studietid...? (Kryssa för ett alternativ)

- ₁ fast ₂ flexibel med begränsningar ₃ helt flexibel

A18 Vilka veckodagar arbetar/studerar du? (Kryssa för ett alternativ)

- ₁ vardagar
₂ helgdagar
₃ blandat vardagar och helgdagar

A19 Har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen?

(Kryssa för ett eller flera alternativ)

- ₁ gratis parkering ₅ ersättning för egen bil i tjänsten
₂ parkering med avgift ₆ subventionerat kort för kollektivtrafiken
₃ företagsbil ₇ tjänstecykel
₄ förmånsbil ₈ inte något av ovanstående alternativ

A20 Vilket färdstätt använder du vanligtvis vid dina resor till arbete/studier och ungefär hur lång tid tar denna resa från dörr till dörr? (Kryssa för ett alternativ och ange tiden i minuter)

₁ bil _____ min

₂ cykel _____ min

₃ gång _____ min

₄ buss _____ min

₅ tåg _____ min

₆ annat, nämligen: _____, tid _____ min

₇ inget, jobbar hemma

A21	<p>Vilken/vilka av följande fördelar skulle kunna få dig att acceptera en längre pendlingstid till studier/arbete? (Kryssa för max tre alternativ)</p> <p><input type="checkbox"/>₁ inga, accepterar inte längre restid <input type="checkbox"/>₇ bättre vägar</p> <p><input type="checkbox"/>₂ lägre boendekostnad <input type="checkbox"/>₈ bättre kollektivtrafik</p> <p><input type="checkbox"/>₃ högre boendestandard <input type="checkbox"/>₉ bättre jobb</p> <p><input type="checkbox"/>₄ trevligare boendemiljö <input type="checkbox"/>₁₀ annat, nämligen: _____</p> <p><input type="checkbox"/>₅ närhet till fritidsaktivitet</p> <p><input type="checkbox"/>₆ lugnare/tryggare miljö</p>
A22	<p>Hur lång <u>tid</u> kan du maximalt tänka dig att pendla varje dag från dörr till dörr (enkel resa)?</p> <p>_____ minuter</p>
A23	<p>Hur lång <u>sträcka</u> kan du maximalt tänka dig att pendla varje dag från dörr till dörr (enkel resa)?</p> <p>_____ kilometer</p>

B Resor och färdstätt																																																					
B1	<p>Under <u>sommarhalvåret</u> (april – september), hur ofta använder du följande...? (svara genom att sätta ett kryss per rad)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Varje dag</th> <th>Någon/några ggr/vecka</th> <th>Någon/några ggr/månad</th> <th>Någon/några ggr/år</th> <th>Aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>... bil</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... cykel</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... gång (sträcka längre än 300m)</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... buss</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... tåg</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... flyg</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... annat (MC,moped etc)</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> </tbody> </table>						Varje dag	Någon/några ggr/vecka	Någon/några ggr/månad	Någon/några ggr/år	Aldrig	... bil	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... cykel	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... gång (sträcka längre än 300m)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... buss	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... tåg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... flyg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... annat (MC,moped etc)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
	Varje dag	Någon/några ggr/vecka	Någon/några ggr/månad	Någon/några ggr/år	Aldrig																																																
... bil	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... cykel	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... gång (sträcka längre än 300m)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... buss	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... tåg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... flyg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... annat (MC,moped etc)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
B2	<p>Under <u>vinterhalvåret</u> (oktober – mars), hur ofta använder du följande...? (svara genom att sätta ett kryss per rad)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Varje dag</th> <th>Någon/några ggr/vecka</th> <th>Någon/några ggr/månad</th> <th>Någon/några ggr/år</th> <th>Aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>... bil</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... cykel</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... gång (sträcka längre än 300m)</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... buss</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... tåg</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... flyg</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> <tr> <td>... annat (MC,moped etc)</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> </tbody> </table>						Varje dag	Någon/några ggr/vecka	Någon/några ggr/månad	Någon/några ggr/år	Aldrig	... bil	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... cykel	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... gång (sträcka längre än 300m)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... buss	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... tåg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... flyg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅	... annat (MC,moped etc)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
	Varje dag	Någon/några ggr/vecka	Någon/några ggr/månad	Någon/några ggr/år	Aldrig																																																
... bil	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... cykel	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... gång (sträcka längre än 300m)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... buss	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... tåg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... flyg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																
... annat (MC,moped etc)	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅																																																

<p>B3</p>	<p>Om du inte åker buss så ofta, vad är främsta anledningen till det? <i>(Kryssa för ett eller flera alternativ) Du som redan åker buss ofta går vidare till nästa fråga.</i></p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/>₁ finns ingen bussförbindelse dit jag ska</td> <td><input type="checkbox"/>₇ för långt till hållplats</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₂ inga passande avgångstider</td> <td><input type="checkbox"/>₈ bussarna är obekväma och/eller ofräscha</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₃ för lång restid</td> <td><input type="checkbox"/>₉ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₄ för dyrt</td> <td><input type="checkbox"/>₁₀ busshållplatsen känns otrygg</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₅ vet ej när bussen går/vilken buss jag ska ta</td> <td><input type="checkbox"/>₁₁ annat: _____</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₆ finns ingen direktbuss/måste byta buss</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ₁ finns ingen bussförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> ₇ för långt till hållplats	<input type="checkbox"/> ₂ inga passande avgångstider	<input type="checkbox"/> ₈ bussarna är obekväma och/eller ofräscha	<input type="checkbox"/> ₃ för lång restid	<input type="checkbox"/> ₉ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå	<input type="checkbox"/> ₄ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₁₀ busshållplatsen känns otrygg	<input type="checkbox"/> ₅ vet ej när bussen går/vilken buss jag ska ta	<input type="checkbox"/> ₁₁ annat: _____	<input type="checkbox"/> ₆ finns ingen direktbuss/måste byta buss	
<input type="checkbox"/> ₁ finns ingen bussförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> ₇ för långt till hållplats												
<input type="checkbox"/> ₂ inga passande avgångstider	<input type="checkbox"/> ₈ bussarna är obekväma och/eller ofräscha												
<input type="checkbox"/> ₃ för lång restid	<input type="checkbox"/> ₉ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå												
<input type="checkbox"/> ₄ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₁₀ busshållplatsen känns otrygg												
<input type="checkbox"/> ₅ vet ej när bussen går/vilken buss jag ska ta	<input type="checkbox"/> ₁₁ annat: _____												
<input type="checkbox"/> ₆ finns ingen direktbuss/måste byta buss													
<p>B4</p>	<p>Om du inte åker tåg så ofta, vad är främsta anledningen till det? <i>(Kryssa för ett eller flera alternativ) Du som redan åker tåg ofta går vidare till nästa fråga.</i></p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/>₁ finns ingen tågförbindelse dit jag ska</td> <td><input type="checkbox"/>₇ för långt till stationen</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₂ inga passande avgångstider</td> <td><input type="checkbox"/>₈ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₃ för lång restid</td> <td><input type="checkbox"/>₉ tågstationen känns otrygg</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₄ för dyrt</td> <td><input type="checkbox"/>₁₀ tågen är obekväma och/eller ofräscha</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₅ vet ej när tågen går/vilket tåg jag ska ta</td> <td><input type="checkbox"/>₁₁ annat: _____</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₆ tåget går inte hela vägen/byte av tåg</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ₁ finns ingen tågförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> ₇ för långt till stationen	<input type="checkbox"/> ₂ inga passande avgångstider	<input type="checkbox"/> ₈ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå	<input type="checkbox"/> ₃ för lång restid	<input type="checkbox"/> ₉ tågstationen känns otrygg	<input type="checkbox"/> ₄ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₁₀ tågen är obekväma och/eller ofräscha	<input type="checkbox"/> ₅ vet ej när tågen går/vilket tåg jag ska ta	<input type="checkbox"/> ₁₁ annat: _____	<input type="checkbox"/> ₆ tåget går inte hela vägen/byte av tåg	
<input type="checkbox"/> ₁ finns ingen tågförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> ₇ för långt till stationen												
<input type="checkbox"/> ₂ inga passande avgångstider	<input type="checkbox"/> ₈ tidtabellerna är svåra att läsa/förstå												
<input type="checkbox"/> ₃ för lång restid	<input type="checkbox"/> ₉ tågstationen känns otrygg												
<input type="checkbox"/> ₄ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₁₀ tågen är obekväma och/eller ofräscha												
<input type="checkbox"/> ₅ vet ej när tågen går/vilket tåg jag ska ta	<input type="checkbox"/> ₁₁ annat: _____												
<input type="checkbox"/> ₆ tåget går inte hela vägen/byte av tåg													
<p>B5</p>	<p>Om du inte kör bil så ofta, vad är främsta anledningen till det? <i>(Kryssa för ett eller flera alternativ) Du som redan kör bil ofta går vidare till nästa fråga.</i></p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/>₁ har inte körkort/tillgång till bil</td> <td><input type="checkbox"/>₆ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₂ för dyrt</td> <td><input type="checkbox"/>₇ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₃ ger inte motion och frisk luft</td> <td><input type="checkbox"/>₈ tycker inte om att köra/osäker då jag kör</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₄ inte miljövänligt</td> <td><input type="checkbox"/>₉ annat: _____</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₅ onödigt att köra kort sträcka</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ₁ har inte körkort/tillgång till bil	<input type="checkbox"/> ₆ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor	<input type="checkbox"/> ₂ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₇ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska	<input type="checkbox"/> ₃ ger inte motion och frisk luft	<input type="checkbox"/> ₈ tycker inte om att köra/osäker då jag kör	<input type="checkbox"/> ₄ inte miljövänligt	<input type="checkbox"/> ₉ annat: _____	<input type="checkbox"/> ₅ onödigt att köra kort sträcka			
<input type="checkbox"/> ₁ har inte körkort/tillgång till bil	<input type="checkbox"/> ₆ besvärligt och dyrt att parkera där jag bor												
<input type="checkbox"/> ₂ för dyrt	<input type="checkbox"/> ₇ besvärligt och dyrt att parkera dit jag ska												
<input type="checkbox"/> ₃ ger inte motion och frisk luft	<input type="checkbox"/> ₈ tycker inte om att köra/osäker då jag kör												
<input type="checkbox"/> ₄ inte miljövänligt	<input type="checkbox"/> ₉ annat: _____												
<input type="checkbox"/> ₅ onödigt att köra kort sträcka													
<p>B6</p>	<p>Om du inte cyklar så ofta, vad är främsta anledningen till det? <i>(Kryssa för ett eller flera alternativ) Du som redan cyklar ofta går vidare till nästa fråga</i></p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/>₁ har ingen cykel/min cykel är dålig</td> <td><input type="checkbox"/>₆ tar för lång tid att cykla</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₂ vet inte var cykelvägarna finns</td> <td><input type="checkbox"/>₇ för långt att cykla</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₃ dåligt underhållna cykelvägar</td> <td><input type="checkbox"/>₈ inte trafiksäkert att cykla</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₄ finns ingen bra cykelparkering</td> <td><input type="checkbox"/>₉ inte tryggt att cykla ensam</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>₅ varmt och svettigt att cykla</td> <td><input type="checkbox"/>₁₀ annat: _____</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> ₁ har ingen cykel/min cykel är dålig	<input type="checkbox"/> ₆ tar för lång tid att cykla	<input type="checkbox"/> ₂ vet inte var cykelvägarna finns	<input type="checkbox"/> ₇ för långt att cykla	<input type="checkbox"/> ₃ dåligt underhållna cykelvägar	<input type="checkbox"/> ₈ inte trafiksäkert att cykla	<input type="checkbox"/> ₄ finns ingen bra cykelparkering	<input type="checkbox"/> ₉ inte tryggt att cykla ensam	<input type="checkbox"/> ₅ varmt och svettigt att cykla	<input type="checkbox"/> ₁₀ annat: _____		
<input type="checkbox"/> ₁ har ingen cykel/min cykel är dålig	<input type="checkbox"/> ₆ tar för lång tid att cykla												
<input type="checkbox"/> ₂ vet inte var cykelvägarna finns	<input type="checkbox"/> ₇ för långt att cykla												
<input type="checkbox"/> ₃ dåligt underhållna cykelvägar	<input type="checkbox"/> ₈ inte trafiksäkert att cykla												
<input type="checkbox"/> ₄ finns ingen bra cykelparkering	<input type="checkbox"/> ₉ inte tryggt att cykla ensam												
<input type="checkbox"/> ₅ varmt och svettigt att cykla	<input type="checkbox"/> ₁₀ annat: _____												

C Ta ställning till följande påståenden

C1 I vilken grad upplever du följande som ett problem med trafiken i din kommun?

(Svara genom att sätta ett kryss per rad)

	inget problem	litet problem	stort problem	mycket stort problem	vet ej
köer i trafiken	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
avgaser från trafiken	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
buller från trafiken	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
ful/tråkig trafikmiljö	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
trafiksäkerhet	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅

C2 Hur viktigt tycker du att det är att man satsar på följande trafikslag vid trafikplanering? (Svara genom att sätta ett kryss per rad)

	helt oviktigt	varken eller	viktigt	mycket viktigt	vet ej
gång	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
cykel	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
bil	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
lokalbuss	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅
regionalbuss/tåg	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₅

C3 Övriga synpunkter/förslag:

Resdagbok för den xx oktober

Från kl 04.00 på morgonen till kl 03.59 påföljande dag

Först några allmänna frågor

Hade du tillgång till bil den dag resdagboken gäller?

- Ja, hela dagen
- Ja, under en del av dagen
- Nej

Hade du tillgång till kollektivtrafikkort den dag resdagboken gäller?

- Ja, hela dagen
- Ja, under en del av dagen
- Nej

Om du arbetade under den dag resdagboken gäller: Arbetade du från bostaden i stället för din ordinarie arbetsplats (dvs distansarbetade)?

- Ja, helt
- Ja, delvis
- Nej

Har du gjort några förflyttningar under denna dag?

- Ja. Fortsätt till nästa uppslag och fyll i dina förflyttningar
- Nej. Fyll i orsaken nedan och sänd sedan in enkäten.
 - Inga ärenden
 - Sjukdom
 - Sjuka barn
 - Funktionshinder
 - Annan orsak, nämligen:

.....
.....

På nästa uppslag kommer själva resdagboken. Den består av tio kolumner, och du ska fylla i en kolumn för varje förflyttning du gör under mätdagen, dvs den dag som står i rubriken ovan. Gör du exempelvis fem förflyttningar fyller du alltså i fem kolumner.

Med förflyttning menas att du tagit dig från en plats till en annan för att göra ett ärende vid målet.

Du behöver inte ta upp förflyttningar som du gjort i yrkesmässig trafik, t ex om du kört buss eller taxi.

Motionsrundor eller promenader – t ex för att rasta hunden – behöver du inte heller ta med.

När du fyller i resdagboken kan du ta hjälp av de instruktioner som finns längst till vänster på uppslaget. Dessutom har vi bifogat en folder, som innehåller ett exempel på ifylld resedagbok.

Har du frågor om hur du fyller i enkäten och resdagboken, så ring 054-29 54 71, telefontid måndag till fredag 15-21 samt lördag och söndag 15-18.

Du kan även nå oss via e-post, rvu04@trivector.se

Ibland kan vi behöva ringa för att komplettera de upplysningar vi fått. Det vore därför till stor hjälp för oss om du ville uppge ditt telefonnummer.

Telefonnumret registreras inte, utan används bara om vi behöver komplettera dina upplysningar.

Telefonnummer, inklusive riktnummer:

.....

Fyll i dina resor/förflyttningar för mätdagen

Din mätdag finns angiven på förra sidan.

Gäller det besök hos t ex läkare, frisör, försäkringskassan, bank, post eller restaurang, så kryssar du i "Serviceärende".

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du *gata* och *nummer* samt *kommun*.

Alla färd sätt räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färd sätt du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Exempel: Om du gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så markerar du "till fots" som 1:a färd sätt och "buss" som 2:a färd sätt.

Har du gjort fler förflyttningar denna dag, så kryssar du i ja-rutan och fortsätter i nästa kolumn.

Förflyttning 1

Var började dagens första förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

.....
... i kommun

Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
 Resa/ärende i tjänsten
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Fritidsaktivitet
 Besöka släkt och vänner
 Serviceärende
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Hämta/lämna barn
 Hämta/lämna andra
 Åka hem
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

.....
... i kommun

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ : _____

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkade du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
 Resa/ärende i tjänsten
 Inköp av livsmedel
 Annat inköp
 Fritidsaktivitet
 Besöka släkt och vänner
 Serviceärende
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Hämta/lämna barn
 Hämta/lämna andra
 Åka hem
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

.....
... i kommun

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ : _____

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkade du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 3

(startar där förflyttning 2 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ :

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkade du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ :

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkade du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färd sätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ :

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkade du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 6

(startar där förflyttning 5 slutade)



Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen: _____

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer: _____

... i _____ kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ : _____

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkte du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Gäller det besök hos t ex läkare, frisör, försäkringskassan, bank, post eller restaurang, så kryssar du i "Serviceärende".

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du *gata* och *nummer* samt *kommun*.

Alla färdstätt räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färdstätt du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Exempel: Om du gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så markerar du "till fots" som 1:a färdstätt och "buss" som 2:a färdstätt.

Har du gjort fler förflyttningar denna dag, så kryssar du i ja-rutan och fortsätter i nästa kolumn.

Förflyttning 7

(startar där förflyttning 6 slutade)



Hur dags startade du? (kl): _____ : _____

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen: _____

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer: _____

... i _____ kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____ : _____

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____ , _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkte du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____:

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____:

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____, _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkte du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 9

(startar där förflyttning 8 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____:

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____:

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____, _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkte du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 10

(startar där förflyttning 9 slutade)

Hur dags startade du? (kl): _____:

Vilket var ditt ärende?

- Ta mig till egna arbetsplatsen/skolan
- Resa/ärende i tjänsten
- Inköp av livsmedel
- Annat inköp
- Fritidsaktivitet
- Besöka släkt och vänner
- Serviceärende
- Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
- Hämta/lämna barn
- Hämta/lämna andra
- Åka hem
- Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen ...
... gata och nummer:

... i _____ kommun

Ange färdstätt i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokalbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hur dags kom du fram? (kl) _____:

Vilket av ovanstående färdmedel använde du längst sträcka?

Hur långt åkte du då? _____, _____ km

Om du åkte/körde bil någon gång under denna förflyttning, samåkte du då med någon?

- Ja Nej

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

- Nej Ja, fortsatt på ett blankt papper

Tack för din medverkan!