



RESVANEUNDERSÖKNING ÖREBRO KOMMUN

Resvaneundersökning

Inledning

År 2000 genomfördes en resvaneundersökning i Örebro kommun. Undersökningen ger svar på när, hur och varför vi reser. Under september månad år 2000 intervjuades 1200 personer om sina resor under ett dygn.

Tidigare har två liknande undersökningar gjorts, 1976 för tätorten och 1990 för hela kommunen. I 1990 års undersökning var även Lekebergs kommun med så andelen landsbygdsinvånare var något högre. 2000 gjordes även en nationell resvaneundersökning av Sika som vi jämfört våra resultat med.

Under den aktuella tiden för undersökningen var det 33% regndagar och 66% uppehållsdagar.

Konjunkturen är likartad vid den här undersökningen som vid den förra 1990 så resultaten är jämförbara.

Undersökningen

Resvaneundersökningen genomfördes som en telefonintervju från och med 2000-10-04 till och med 2000-10-31. Den vände sig till personer i åldern 13-85 år i Örebro kommun. Åldersgränsen är densamma som i den nationella resvaneundersökningen.

Intervjupersonerna beskrev sitt resande under en angiven mättdag.

Undersökningen avser endast personresor. Den trafik som består av gods och distributionstransporter ingår ej.

I denna redovisning definieras en resa som en förflyttning med ett eller flera färdmedel från en startpunkt till en målpunkt när vi jämför med 1990 års resvaneundersökning. En resa räknas efter huvudärende när vi jämfört med Sikas nationella undersökning för att få jämförbara resultatunderlag.

Tabellerna påverkas inte mer än någon procent av bortfallet i urvalet då dessa är jämt fördelade över alla kategorier. Det medför att vi har gjort på samma sätt som i 1990 års undersökning.

Lekebergs kommun är inte med i undersökningen vilket medfört att andelen landsbygdsinvånare har minskat av Örebro kommuns totala antal innevånare. Uppdelningen av tre områden innerstad, ytterstad och landsbygd har gjorts likadant som 1990. Undersökningen 1990 hade enbart med personer upp till 75 år medan vi har med upp till 85 år för att kunna jämföra med den nationella undersökningen från Sika.

Vid uppdelningen av stad och landsbygd har församlingar och postnummerområden använts för att skilja dem åt.

I denna redovisning indelas kommunen i tre områden:

- **Innerstaden**, Örebro tätort, Nikolai, Olaus Petri, Mikael och Vasa-kommundelar

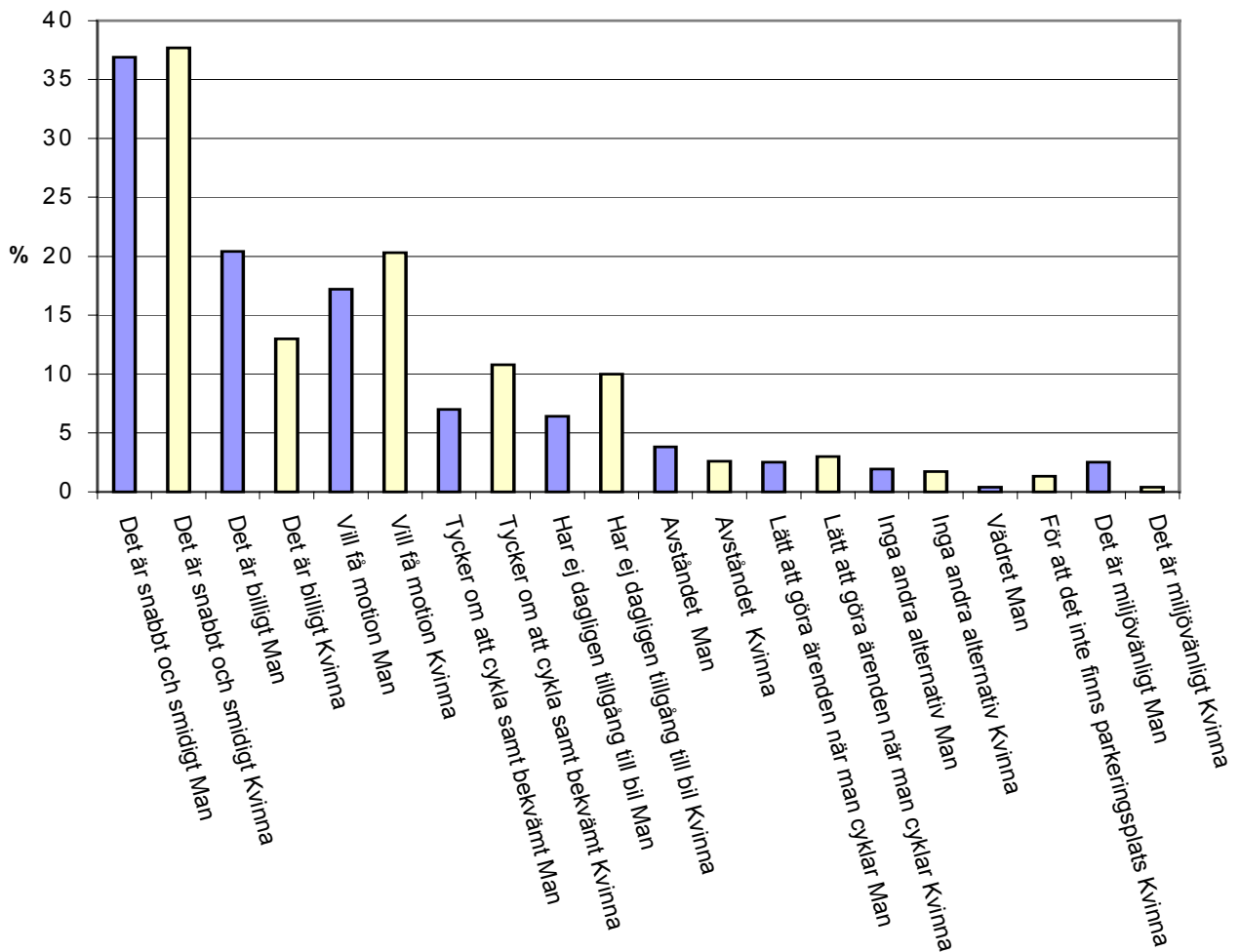
- **Ytterstaden**, Örebro tätort utanför innerstaden, Almby, Brickebacken, Adolfsberg, Marieberg, Haga, Varberga, Vivalla Lundby samt Lillån och Hovsta

- **Landsbygd**, Kommunen utanför tätorten



Antalet boende i kommunen var 124.207 personer (1990 120.940 personer)

Varför cyklar vi?



Helt klart cyklar både män och kvinnor för att de tjänar tid och smidighet på det.

Män tänker mer på att de tjänar pengar på att cykla än vad kvinnorna gör.

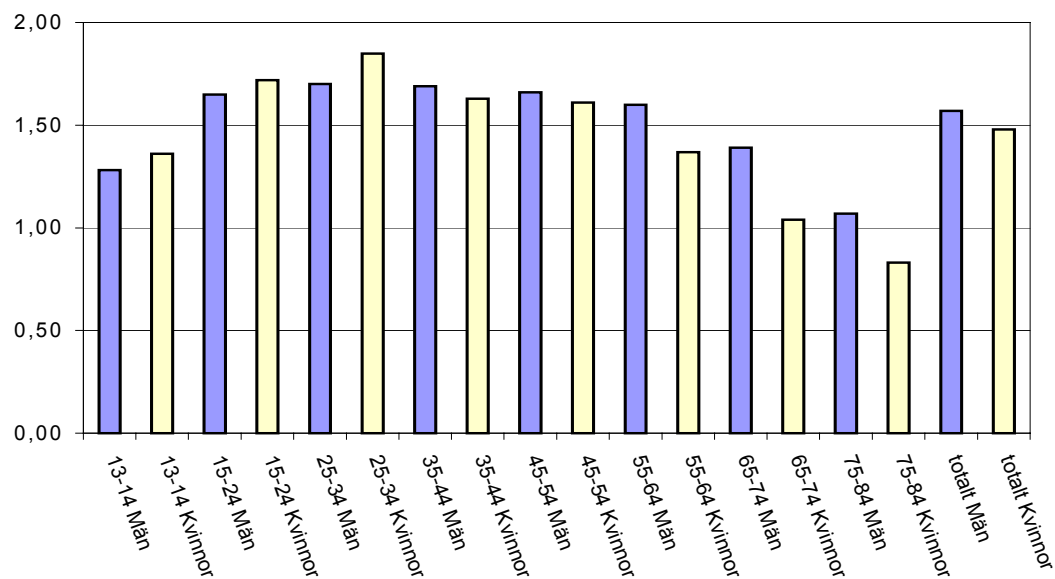
Kvinnor tänker mer på att de får bättre kondition än vad männen gör.

Yngre personer och studenter har oftare, ingen biltillgång som argument.

Vissa faktorer som väder och miljö spelar mindre roll för de som cyklar.

Undersökningen visade att folk i allmänhet inte hade någon speciell tanke på vad de valde för färdssätt, utan valde det som de själva tjänade mest tid, pengar och motion på.

Antal resor per person och dag efter kön och ålder



Kvinnor 25 – 34 år är mest aktiva med 1,85 resor per dag.

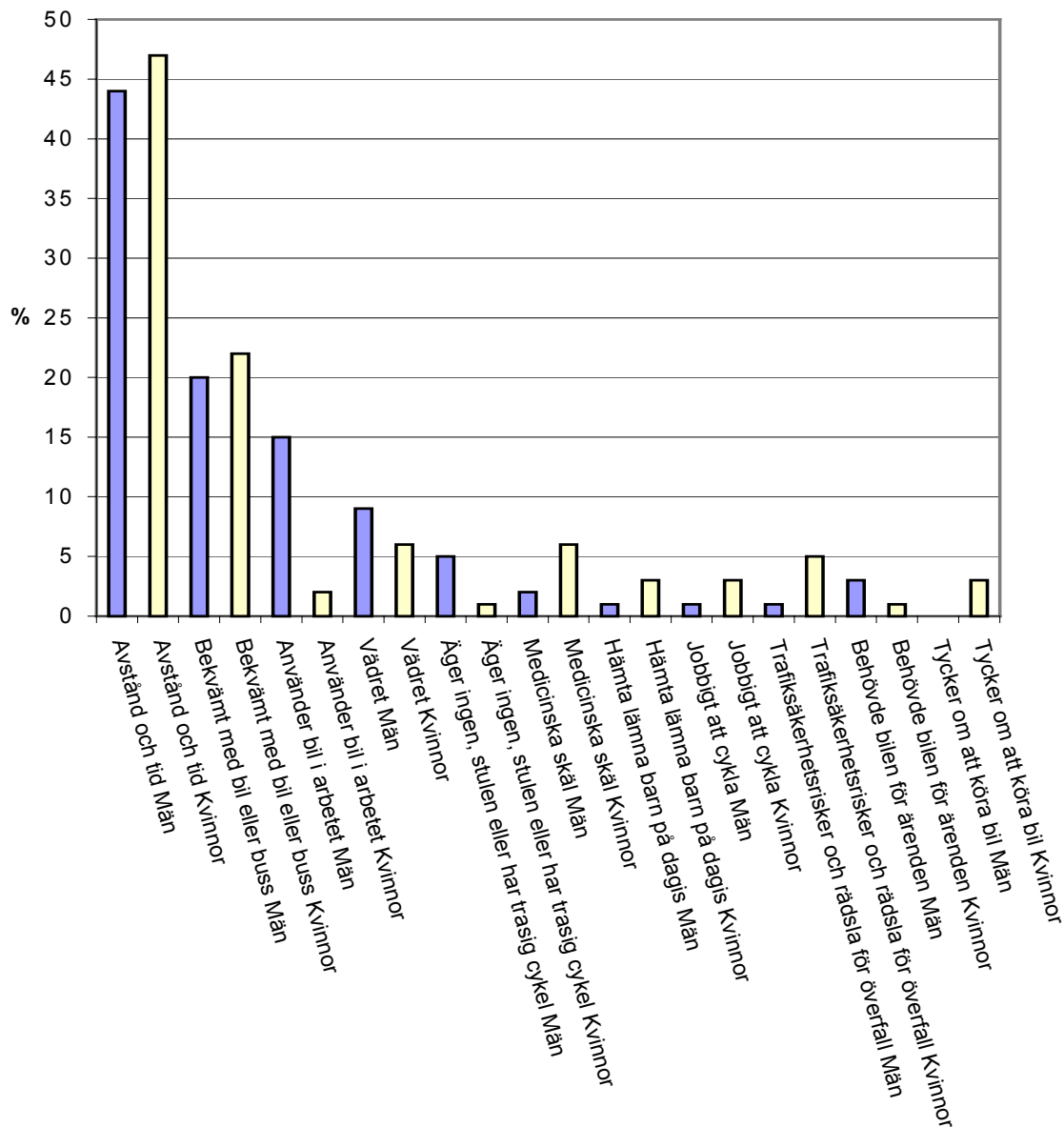
Yngre kvinnor upp till 34 år gör fler resor än män i samma ålder.

Äldre män över 55 år gör fler resor än kvinnorna i samma ålder.

Totalt har kvinnor och män ungefär lika många resor. Medeltalet på alla i Örebro kommun är 1,52 resor per dag.

Det går mot en utjämning av antalet resor mellan kvinnor och män med liknande förhållanden. Yngre män 15 – 34 år i Örebro kommun gör färre resor än riksgenomsnittet.

Varför cyklar vi inte?



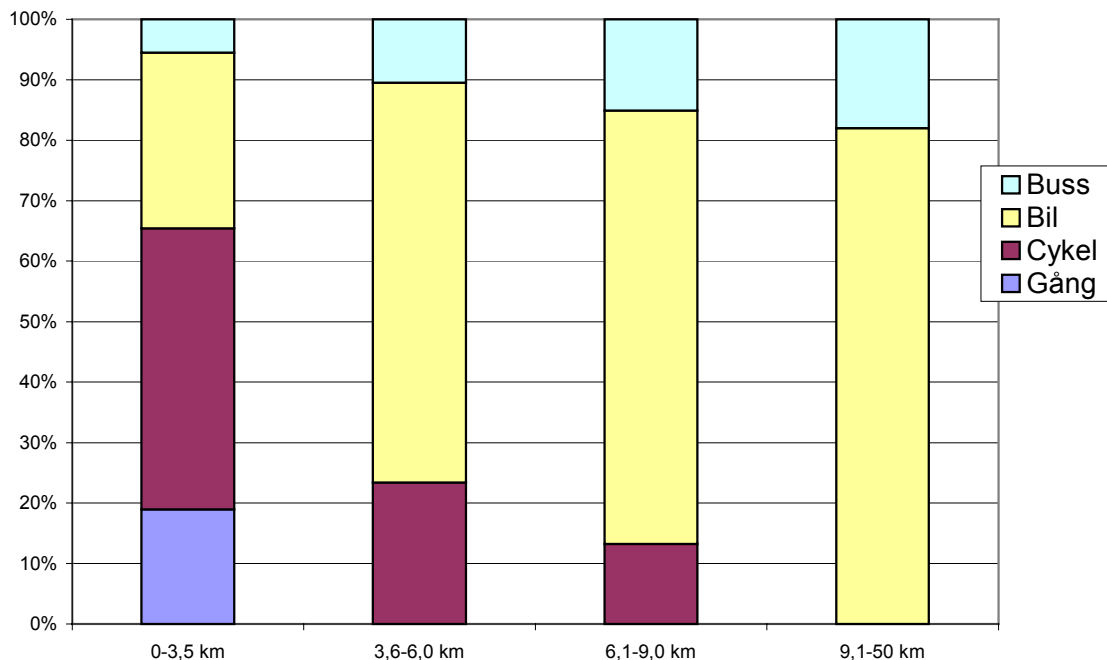
Dominerande orsaken till att kvinnor och män inte cyklar är att avståndet är för långt och cykel inte är det snabbaste alternativet.

Är avståndet för kort tycker många att det är snabbare och smidigare att gå i stället.

Bara 22% av kvinnorna och 20% av männen cyklar inte för att det är bekvämare med bil och buss.

15% av männen behövde bilen i tjänsten och det var den främsta orsaken till att de inte cyklade. Män bor inte lika nära sina arbetsplatser som kvinnorna gör vilket till en del bidrar till att de cyklar mindre.

Arbete, skola och tjänsteresor fördelade på färdlängd och huvudsakligt färdstätt



I tabellen kan vi se att gång- och cykeltrafiken avtar markant med ökad sträcka.

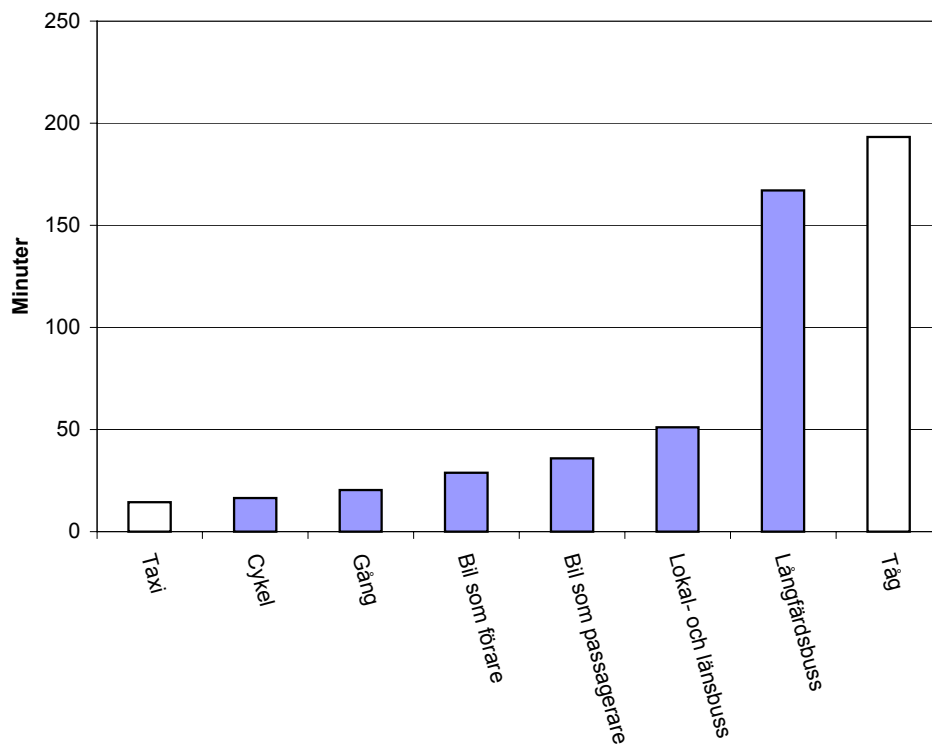
Upp till 3,5 km är det gång- och cykelavstånd. Det motsvarar innerstaden eller inne i lokalsamhällena.

Vid 3,6 – 6 km har fotgängarna helt försvunnit. Bil och buss står för 77% av resorna. Det motsvarar Ytterstaden.

6 km och uppåt är bilen och bussen nästan det enda färdmedlet. Det är bara 4% av resorna på landsbygden som utgörs av cyklister.

9 km är en absolut högsta gräns för cykling enligt undersökningen. De resande väljer vid längre avstånd i stället bil och buss.

Tidsåtgång för en enkelresa på respektive trafikslag

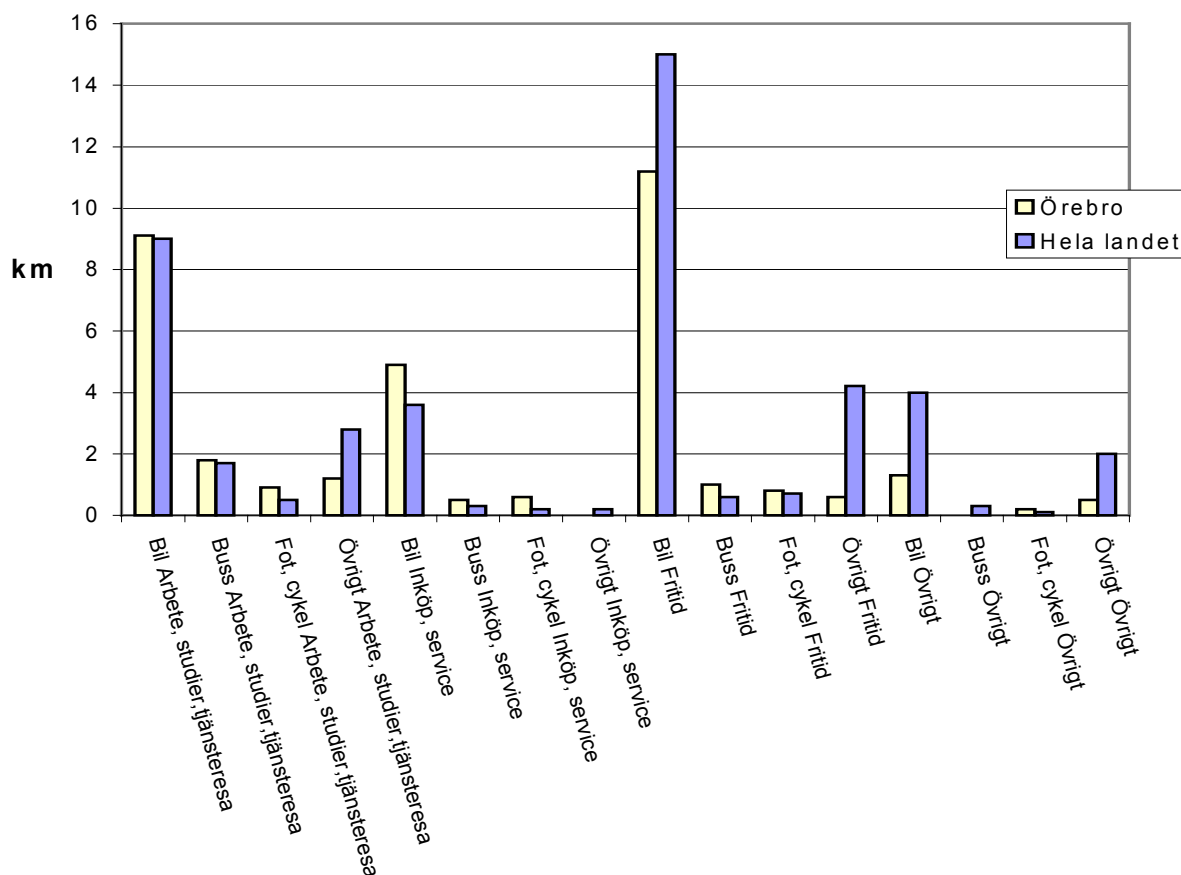


Val av färdmedel är beroende av restid. Cykel och gångtrafiken är utpräglade kortresealternativ.

Vid lång restid är det värt extrabesväret att boka biljetter och byta färdmedel för att komma till hållplatsen.

Tåg och taxi står tillsammans endast för 0,5% av resandet och är därför vita i diagrammet.

Färdlängd per person och dag efter huvudsakligt ärende och färdssätt



Reslängden svarar fritidsresorna för i snitt 11 km per dag.

Örebroarna använder bilen mycket mer för att åka och handla än riksgenomsnittet.

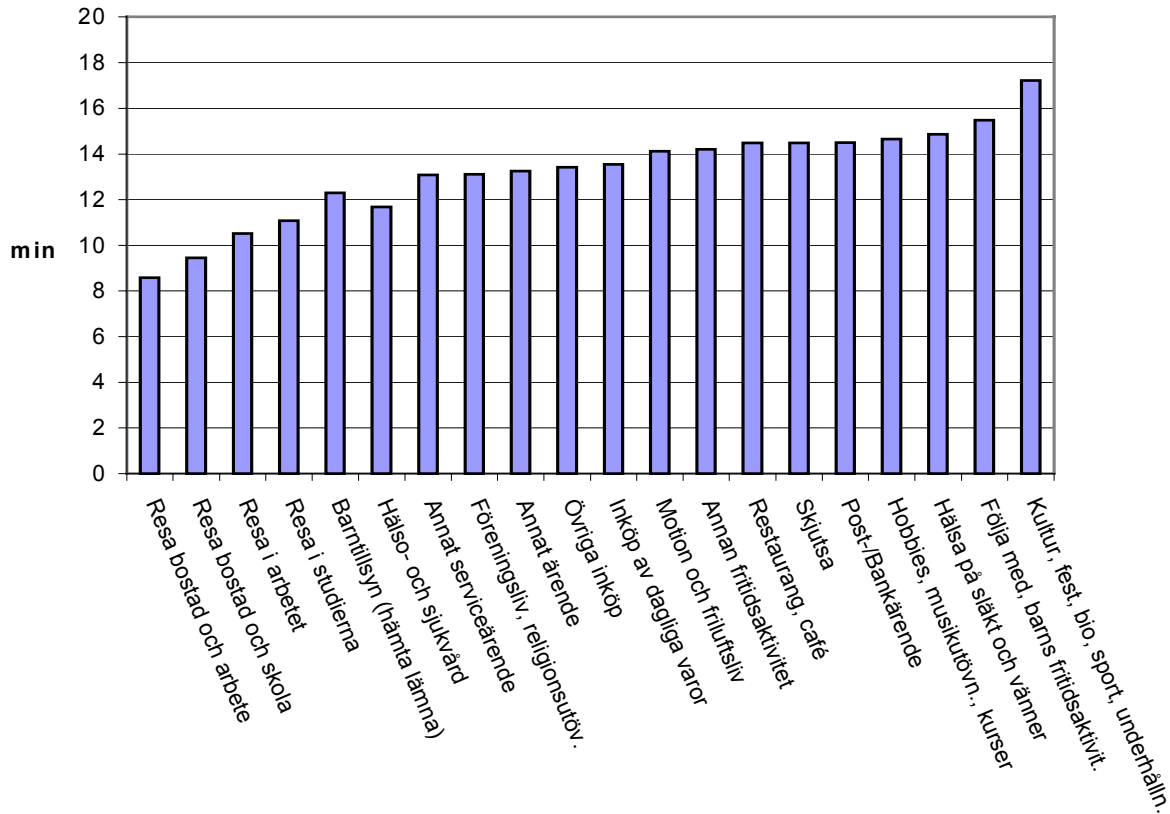
En del av förklaringen är stora köpcentra utanför gång och cykelavstånd från staden.

Örebroarna går och cyklar längre till arbetet eller studierna och i tjänsten än riksgenomsnittet.

Fritidsresorna med bil är inte lika långa som riksgenomsnittet vilket visar att fritidsaktiviteterna ligger mer lokalt i Örebro kommun än riksgenomsnittet.

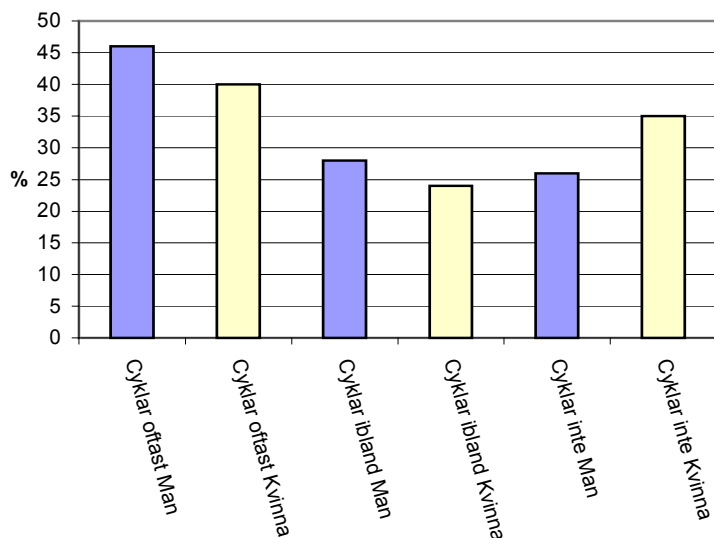
(Det kan förekomma små variationer på 0,05 km i det här diagrammet beroende på att beräkningen av resmålet ”åter till hemmet” är inlagt i de övriga resorna för att få jämförbara resultat med riket.)

Restid per ärende och enkel resa



Den kortaste restiden är till och från arbetet, hämta/lämna barn och resor i arbetet. Fritidsresorna tar längre tid till exempel skjutsa barn, utöva friluftsliv, bio, sport mm. De ger de längsta och flesta bilresorna också. Se tidigare diagram, färdlängd per person och dag efter huvudsakligt ärende och färd sätt.

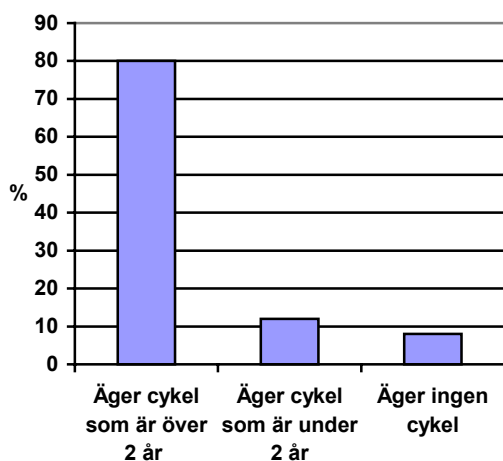
Cyklar på vintern



74% av de manliga cyklisterna cyklade även på vintern, utav dessa cyklade 28% av männen bara ibland på vintern.

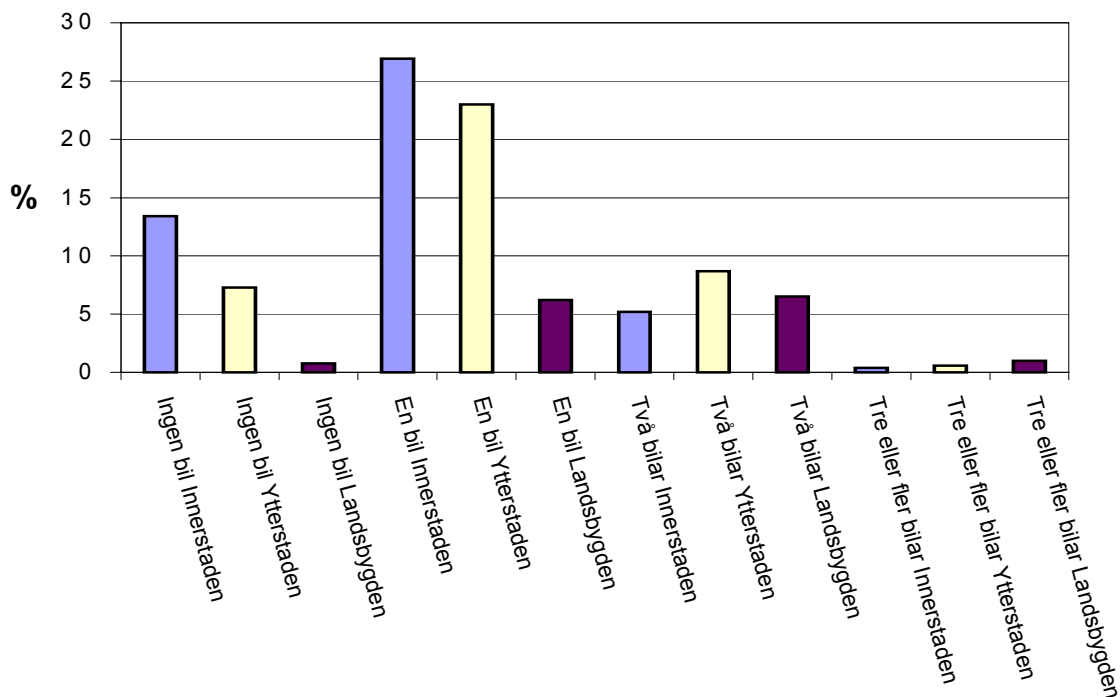
64% av kvinnliga cyklister cyklade även på vintern, utav dessa cyklade 24% av kvinnorna bara ibland på vintern.

Cykelägande



Endast 8% av Örebros invånare äger inte en cykel.

Biltillgången fördelad på kommunens totala befolkning



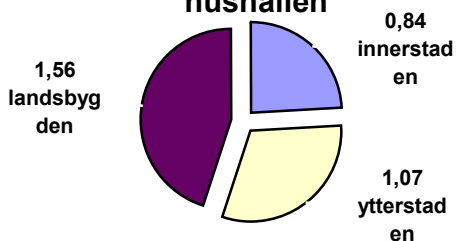
Biltillgången fördelad på kommunens totala befolkning.

Bilen är en prioriteringsfråga och en fråga om behov. De hushåll som kör korta resor i innerstaden klarar sig med en eller ingen bil. Fritidsresorna ex. hälsa på släkt och vänner, naturintresse, sport mm. är en stor orsak till att de i innerstaden har bil eller inte då de resorna är längre än normalt cykelavstånd.

På landsbygden där det är längre avstånd har de flesta hushåll en eller två bilar.

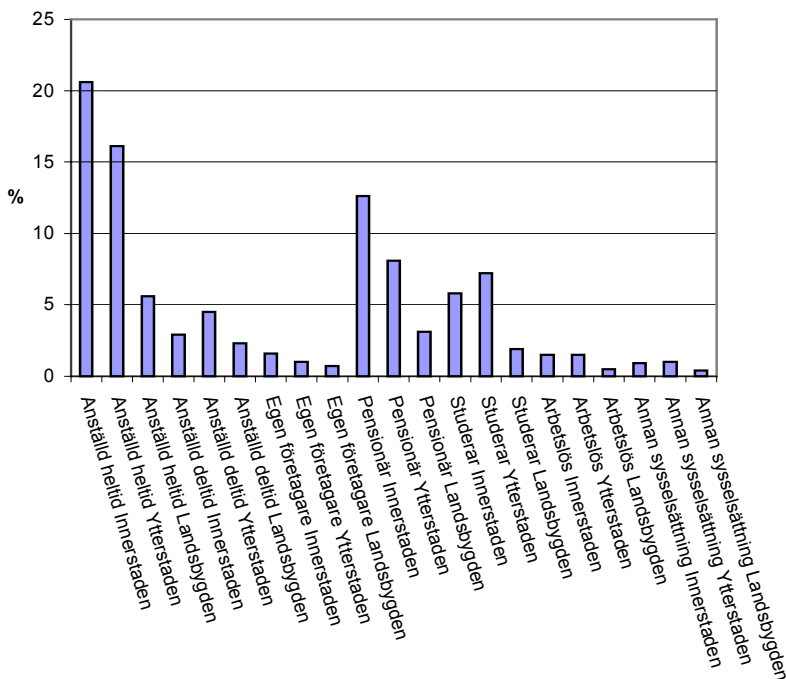
Av studerande över 18 år har endast 49% tillgång till bil.

Medelvärde av antalet bilar i hushållen



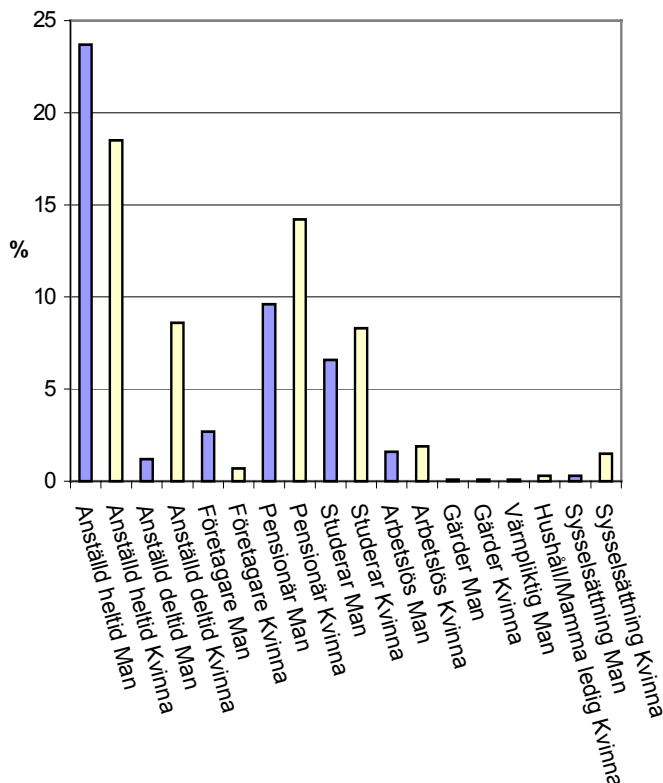
I diagrammet ”Arbete, skola och tjänsteresor fördelade på färdlängd och huvudsakligt färd sätt” visades att vid avstånd över 9 km begränsar Örebro kommuns invånare färd sättet till bil och buss. Det förklarar att biltillgången är högre på landsbygden.

Hushållens förvärvsarbete i inner- och ytterstaden och på landsbygden



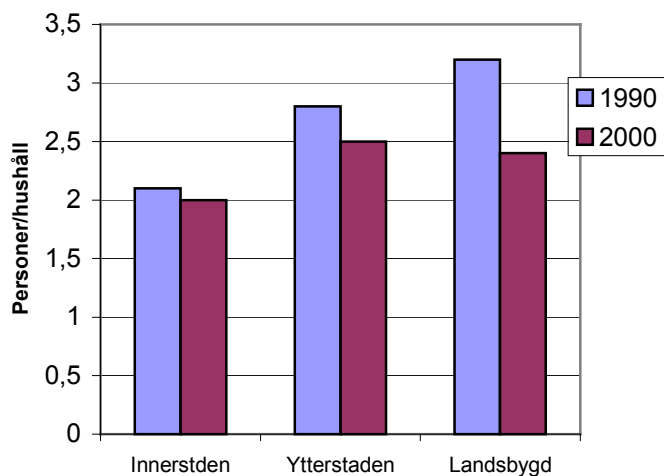
Innerstaden består av många heltidsarbetande och pensionärer. Ytterstaden består av större andel deltidsarbetande än i innerstaden. Studenter är överrepresenterade i ytterstaden på grund av att Universitetet ligger där. Befolkningen på landsbygden har en stor andel deltidsarbetande och studenter i förhållande till heltidsarbetande.

Hushållens förvärvsarbete fördelat på män och kvinnor



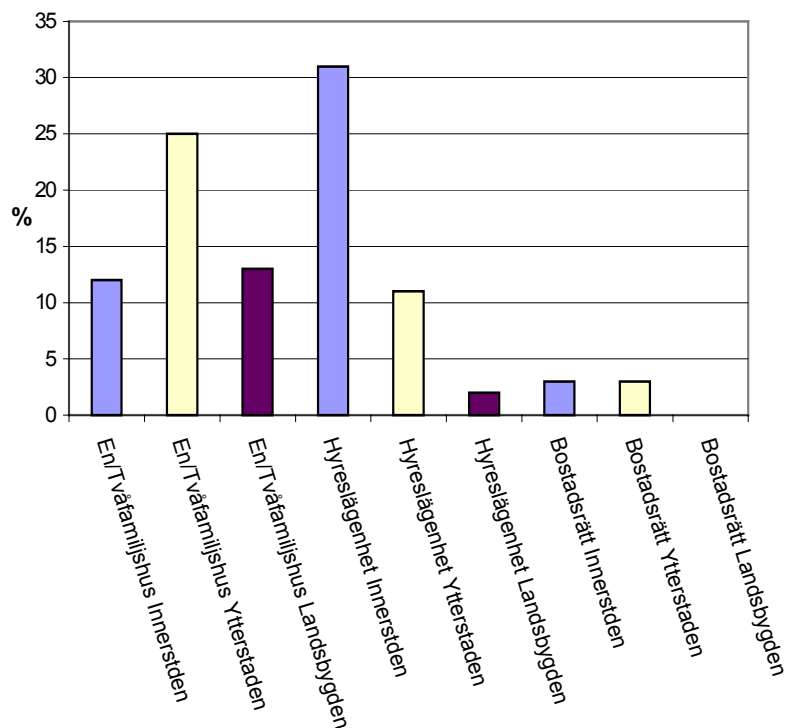
Kvinnor lever längre och svarar för största andelen pensionärer. Kvinnor studerar mer och är mer arbetslösa än männen. Kvinnor arbetar mer deltid än männen. Män arbetar mest heltid. Förvärvsarbetet inverkar på val av färdstätt män och kvinnor emellan.

Genomsnittligt antal personer per hushåll 1990-2000



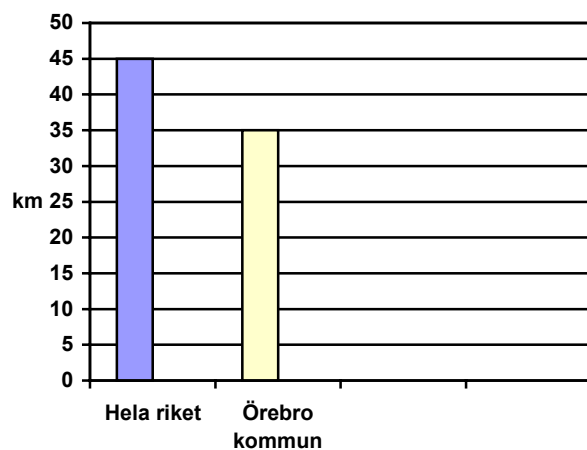
Minskningen av antal personer per hushåll är störst på landsbygden. Lekebergs kommun är inte med i diagrammet 2000.

Andel av hushållens boendeform i kommunen



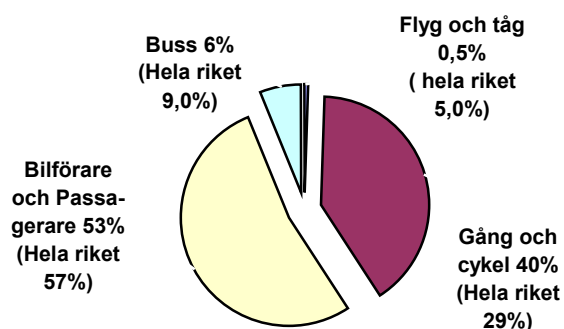
Hyreslägenheter i innerstaden är det vanligaste hushållet i Örebro kommun. De har stor andel gång- och cykeltrafik. En/Tvåfamiljshus i ytterstaden är den näst vanligaste hushållstypen. De är mer bilåkande och står för flest antal kilometer med bil i kommunen.

Genomsnittlig (Brutto-)resande per person och dag



Färdlängden per person och dag är kortare i Örebro kommun än i hela riket. Vid kortare resor minskar bilanvändandet vilket är en förklaring till att vi går och cyklar mer. Semesterresorna under semesterperioden är inte medräknade i vår undersökning för Örebro kommun.

Färdsätt hela kommunen jämfört med hela Sverige



Bilåkandet är något mindre än riksgenomsnittet.

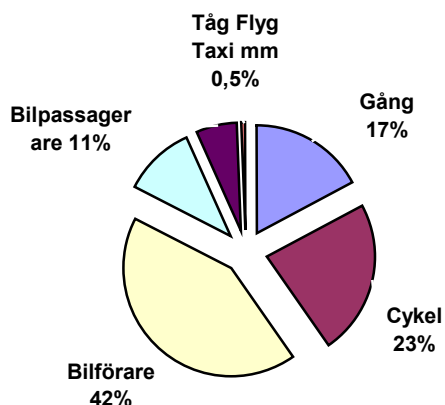
Bussåkandet är lägre än riksgenomsnittet.

Flyg, tåg och tunnelbana är mycket mindre än riksgenomsnittet.

Örebroarna åker försvinnande lite tåg och flyg bara 0,5% av resorna då enbart längre sträckor.

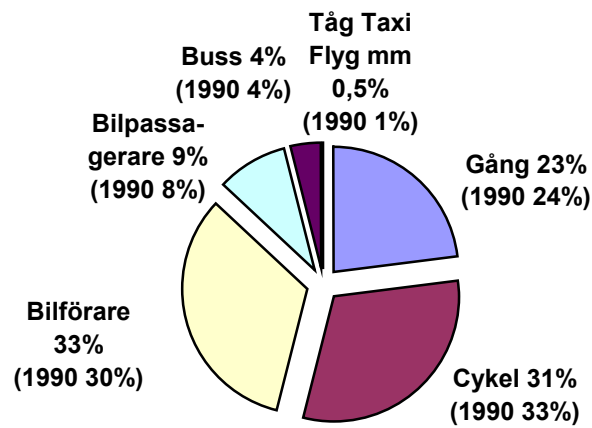
Gång och cykel andelen är mycket högre än riksgenomsnittet, 40% i Örebro kommun mot 29% i hela riket.

Färdsätt hela kommunen



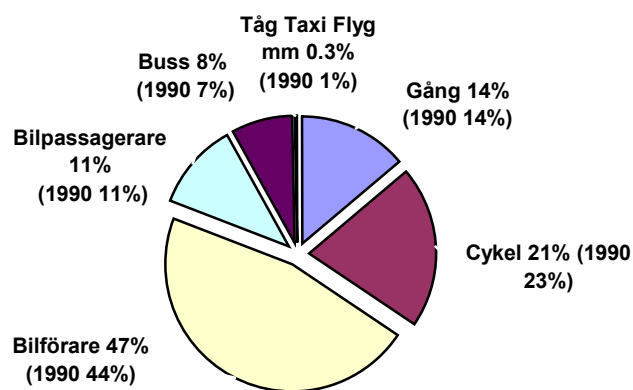
Om trafikslagen specificeras och separerar gångare från cyklister och skiljer på bilförare och bilpassagerare får man det här mer detaljerade diagrammet.

Färdsätt innerstaden



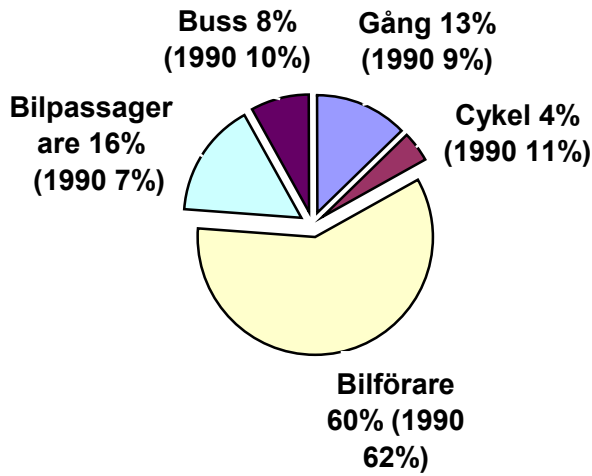
Innerstadens resande är i stort sett oförändrat i jämförelse med 1990 års undersökning. Avvikelseerna ligger inom felmarginalen.

Färdsätt ytterstaden



I ytterstaden är resandet i stort sett oförändrat. Förändringarna ligger inom felmarginalen.

Färdsätt landsbygd

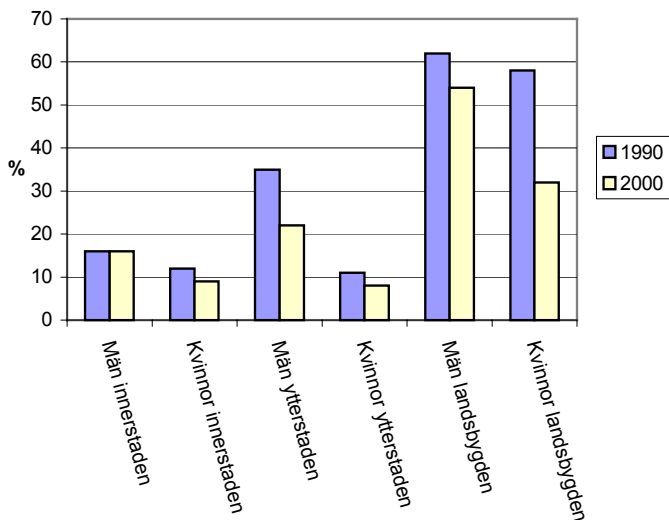


Landsbygden har fått en markant förändring.

Cykelåkandet har mer än halverats sedan 1990 på grund av bland annat en minskning av barn som stod för en stor del av cykelåkandet. Gångtrafikanterna som promenerar har ökat. Samåkningen har fördubblats vilket kan till en del förklaras av dyrare bensin och minskade bilavdrag.

Det är i stort sett lika många bilförare som förut.

Bilavdrag

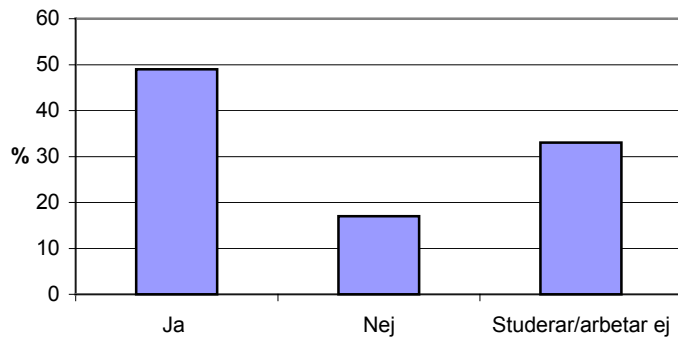


Kvinnorna bor närmare sina arbetsplatser vilket resulterar i att kvinnorna reser kortare till sina arbetsplatser än männen.

Kortare avstånd gör att fler kvinnor väljer cykel framför bil.

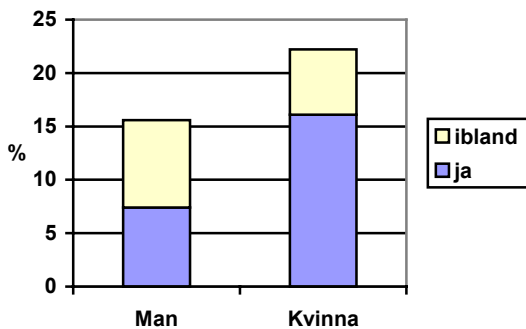
Bilavdragen har minskat mest för kvinnorna på landsbygden. Det har inte minskat bilanvändandet däremot har samåkningen till och från arbetet ökat.

Betalar arbetsgivaren parkeringsplats som du kan utnyttja?



17% av parkeringsplatserna vid arbetet betalas inte av arbetsgivaren.

Cykelhjälm användning



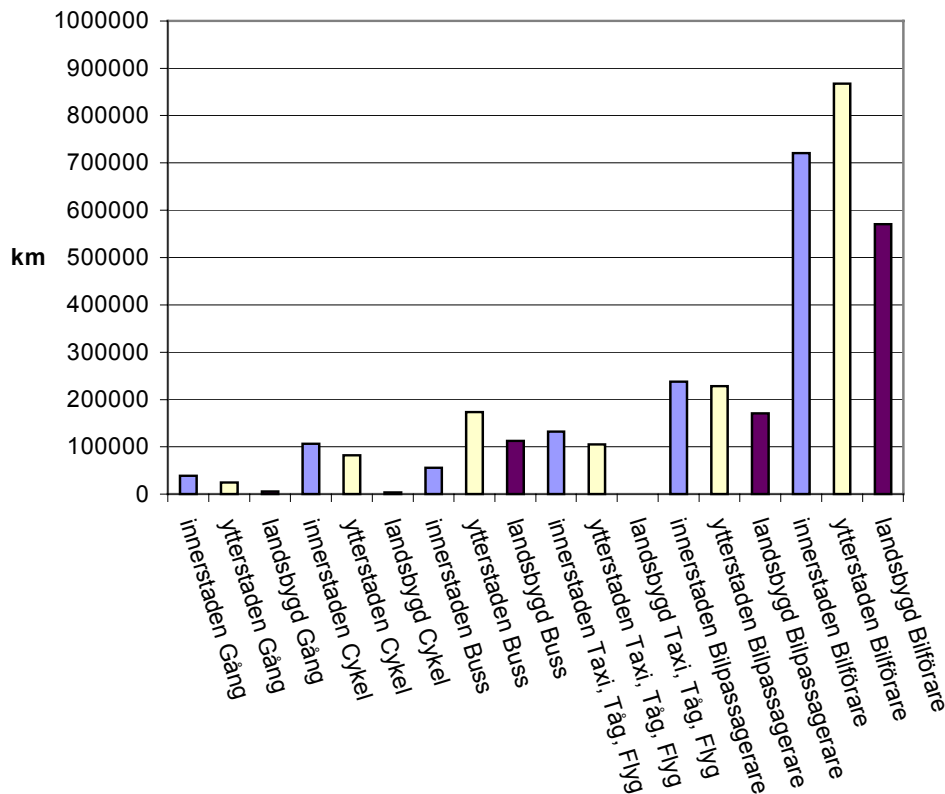
Örebro kommuns innevånare som svarat ja på cykelhjälm användningen, ligger något högre i hjälm användning än riksgenomsnittet på 9%. De sämsta användarna är tonårsflickor och yngre män. *Kvinnor är bättre än män på cykelhjälm användning.*

Rörlighet



Rörligheten för befolkningen i Örebro kommun.

Total reslängd efter färd sätt och område av alla 124207 invånare i Örebro



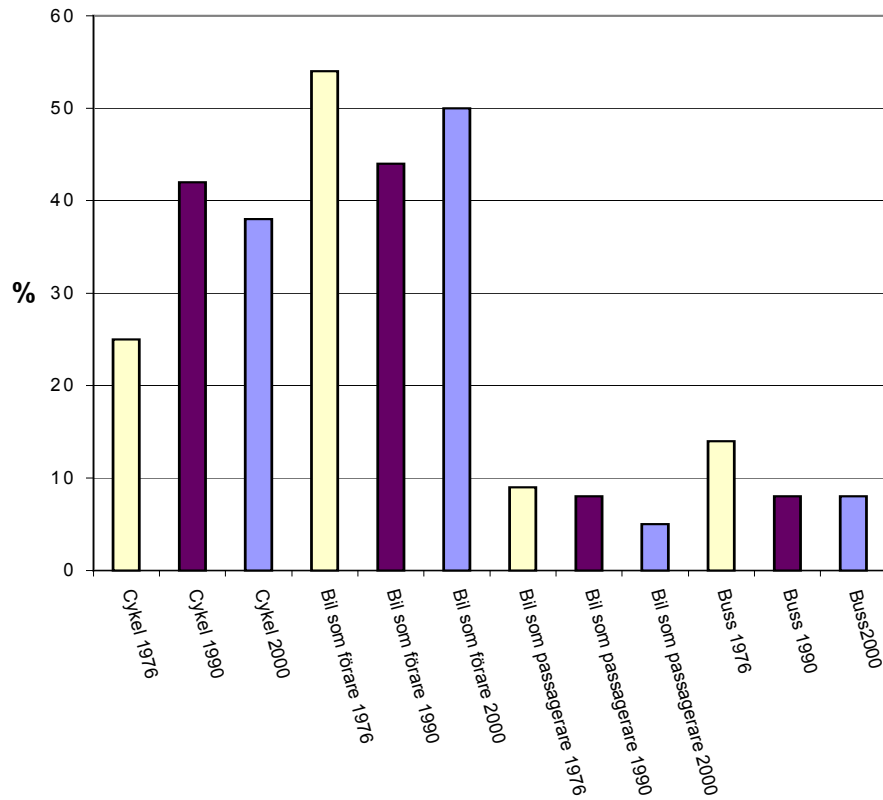
Val av färd sätt är förknippat med tid och avstånd.

Bilförare i ytterstaden kör tillsammans flest kilometer med bil om man multiplicerar totala antalet resor och antalet körda mil.

Bilförare på landet kör flest kilometer per person men de kör inte lika många resor som i inner- och ytterstaden.

Bilförare i innerstaden kör flest resor. Många bilresor är korta vilket är miljöbelastande innan katalysatorn blivit varm.

Färd-sättsanvändning för resor mellan bostad och arbete



Cyklandet har minskat med 4% från 1990 men ligger 13% högre än 1976. Lekeberg är inte längre med i undersökningen. Hänsyn är inte tagen till om avstånden till arbetsplatserna är lika långa mellan mätningarna.