

Resvaneundersökning Örebro kommun 2023





Resvaneundersökning Region Örebro län 2023

Projektgrupp:

Jan Berglöf, Region Örebro län

Genomförande av undersökningen:

Erik Granberg, projektledare, Enkätfabriken

Josefin Stagge samt Oskar Fagerholm, biträdande projektledare, Enkätfabriken



Sammanfattning

Detta är en redovisning av resvanorna i Örebro kommun, från resvaneundersökningen i Region Örebro län 2023. Resvaneundersökning Region Örebro län 2023 är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2017 som genomfördes på uppdrag av regionen. Resvaneundersökningen från 2023 inkluderar Region Örebro län med tillhörande kommuner.

Totalt skickades 36 782 enkäter ut till individer bosatta i Region Örebro län i åldersspannet 16 - 84 år, varav 21442 i Örebro kommun. Drygt 5220 i Örebro kommun svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 24 procent.

Undersökningen visar att 79 % av befolkningen i Örebro kommun har en eller fler bilar per hushåll. Vidare har 80 % av hushållen en eller fler cyklar. Vid frågan om huruvida hushållet äger en el-cykel svarade 13 % att de har minst en el-cykel.

85 % av de tillfrågade i Örebro har körkort för personbil men det är betydligt färre som har någon form av resekort (73 % saknar idag någon typ av resekort). Bland de som reser kollektivt är det vanligaste betalsättet genom kollektivtrafikens app.

Det är 24 % i Örebro som uppger att de funderar på eller har som mål att minska sitt bilanvändande under det kommande året. Respondenterna fick möjlighet att besvara vad som skulle få dem att göra mer resor med kollektivtrafiken. Det vanligaste svaret är "Lägre priser", vilket 43 % svarade.

I Örebro har invånarna i snitt gjort 2,2 resor per person och dag i 2023 års undersökning. Flest resor gjordes med bil, 51 % av alla resor. Störst andel resor görs till arbetsplatsen (då undantaget resor till hemmet). Det är 19 % av alla resor inom Örebro kommun som görs till arbetsplatsen.

För boende i Örebro kommun sker flest resor inom kommunen och det vanligaste färdmedlet på den sträckan är bil.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	5
Bakgrund	5
Ordlista och definitioner	5
Respondenterna	7
Kön och ålder	7
Tillgång på arbets- eller studieplatsen	9
Körkortsinnehav	10
Antal bilar	10
Reskort	11
Betaling av kollektivtrafikresor	11
Hinder för fler cykelresor	12
Förändrat bilanvändande	13
Utökad resande med kollektivtrafik	13
Resvanor	14
Resorna	15
Ingen resa under mättdagen	15
Antal resor per dag	16
Reslängd	17
Färdmedelsfördelning	18
Färdmedelsfördelning per reslängd	19
Färdmedelsfördelning per ärendetyp	20
Ärenden	21
Resrelationer	22

Inledning

Bakgrund

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i ett område fördelas mellan olika färd sätt. Resvaneundersökningen genomfördes på uppdrag av Region Örebro län. Undersökningen är en uppföljning på en resvaneundersökning som genomfördes av länet år 2017. I den aktuella undersökningen har jämförbarhet med den tidigare undersökningen eftersträvat i både metod, enkätfrågor och analyser. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av invånare i Region Örebro län resvanor och att få underlag till planeringen av trafik och bebyggelse.

Som ett bidrag till att bättre förstå resandet i kommunen valde Örebro kommun att delta i resvaneundersökningen och här presenteras ett urval av resultaten för kommunen.

Rapportens upplägg

Rapporten presenterar inledningsvis en kort beskrivning av hur resvaneundersökningen gjordes. Denna följs av information om respondenterna och hur tillgången till olika resealternativ ser ut. Först därefter beskrivs hur befolkningen i Örebro kommun reser, ofta jämfört med Region Örebro läns befolkning i stort. Det beskrivs avseende reslängder, färdmedelsfördelning och ärendeslag.

Ordlista och definitioner

En resvaneundersökning innehåller ett antal ord och definitioner som kan vara bra att förklara närmare innan resultatet presenteras.

Resa och förflyttning

En resa är en förflyttning med syfte att uträtta ett ärende. Ett exempel på en resa är en förflyttning från hemmet till arbetet. Den som på vägen från hemmet till arbetet lämnar barn på förskola gör två resor: en resa från hemmet till förskolan och en från förskolan till arbetet. En förflyttning som görs utan syfte att uträtta ett ärende, så som att ta en joggingtur eller att rasta hunden räknas inte som en resa. Inte heller räknas förflyttningar som ingår i en yrkesutövning, så som den förflyttning busschauffören gör under körningen eller brevbäraren under utdelning av post, som resor. Andra förflyttningar som görs i tjänsten räknas dock som resor. Definitionen

av en resa i denna resvaneundersökning motsvarar bäst det som kallas delresa i den nationella resvaneundersökningen.

$n =$

$n_r =$

Över varje figur i rapporten står det $n =$ och sedan en siffra. Siffran anger hur många svar som ligger till grund för diagrammet inom kommunen. $n_r =$ är antal resor gjorda. Desto högre siffra, desto bättre tillförlitlighet har figuren. $n_{km} =$ antalet resta kilometer.

Viktning och kalibrering

I undersökningar som är tänkt att representera befolkningen krävs ofta att svaren viktas/kalibreras för att korrigera för skevheter som uppstått i enkätinsamlingen. Dessa skevheter beror på hur urvalet gjorts och vilka som svarat (bortfallet).

Huvudsakligt färdmedel

Med huvudsakligt färdmedel avses det färdmedel som i huvudsak använts under resan. Det huvudsakliga färdmedlet bestäms genom följande fallande rangordning, oavsett nyttjandegrad: Tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil som förare, bil som passagerare, moped/MC, cykel, gång och annat. Försättningsvis kommer rapporten att använda enbart "färdmedel" som benämning på "huvudsakligt färdmedel".

Ärende

Ärendet är orsaken till att resan genomförts. Ett ärende måste ha ett syfte som är mer än själva förflyttningen. Så en promenad med hunden eller en löprunda räknas inte trots att en förflyttning skett. Att handla på vägen till jobbet innebär att två ärenden gjorts, först inköp och sedan resa till arbetet.

Medelvärde/Medianvärde

Medelvärdet är: [summan av alla värden] dividerat med [antal värden].

Medianvärdet är: alla värden sorteras i storleksordning och det mittersta värdet utgör medianvärdet.



Urvals- och redovisningsområden

Resvaneundersökningen omfattar invånare bosatta i Region Örebro län inom åldersspannet 6-84 år.

Invånarna delades in i olika delgrupper, så kallade stratum. I detta fall utgjordes delgrupperna av de invånare som bor inom respektive kommun i regionen. I Örebro kommun redovisas resvanorna uppdelat på 16 geografiska områden.

Urvalet drogs genom Statens personadressregister.



Enkät

Undersökningen genomfördes med hjälp av både postal enkät samt webbenkät. Enkäten innehöll frågor om respondenternas bostad och hushåll, tillgång till transportmedel och parkeringsalternativ. Dessutom innehöll enkäten en resedagbok där respondenterna fick fylla i hur de hade rest under en på förhand utvald dag.

Respondenterna hade möjlighet att svara på enkäten postalt via ett förfrankerat kuvert eller

via en webbenkät. I webbenkäten gavs mer stöd till respondenterna genom exempelvis varningar vid orimliga svar och kartstöd vid platsangivelser.

Svarsfrekvens

Fram till att inscanning av enkäter stängdes hade totalt 9 798 enkäter inkommit (varav 3 022 var pappersenkäter). Det motsvarar en svarsfrekvens på 25 procent. I Örebro kommun var det 5228 av 21442 som svarade på enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 24 procent. Av de 9 798 enkäterna kommer 744 från åldersgruppen 6-15 år där vårdnadshavare fått enkäten skickad till sig.



Respondenterna

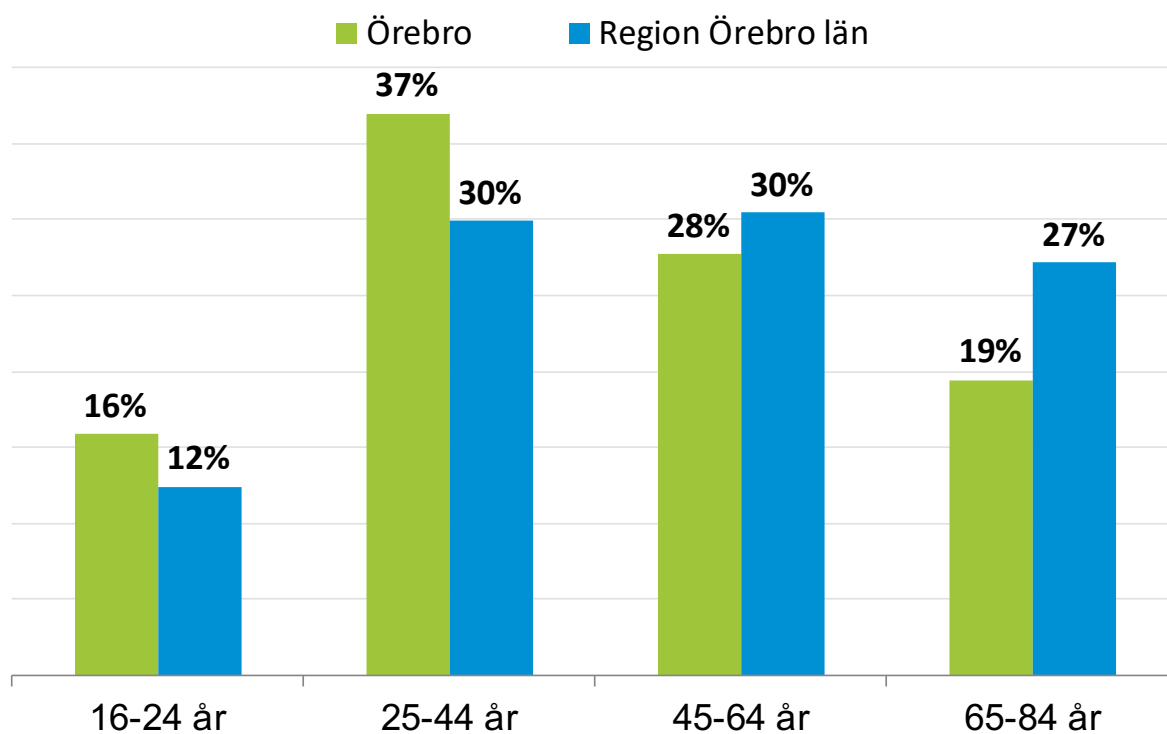
Här redovisas de frågor som rör respondenterna som ingick i enkäten. Informationen om kön, ålder och geografi har använts för att göra viktningar för att de som svarar ska motsvara befolkningen i stort. Hur detta har gått till framgår i metodrapporten. Det betyder exempelvis att könsfördelningen i det uppviktade materialet är hälften av varje kön.

Alla figurer avser viktade andelar och antal. Det betyder att de ska spegla befolkningen i stort, inte respondenterna. Antalet svar för varje fråga redovisas oviktat.

Kön och ålder

Bland de som har svarat på enkäten i Örebro kommun var 49 procent män och 51 procent kvinnor. För Region Örebro län i stort var motsvarande andelar 50 procent män och 50 procent kvinnor. Åldersfördelningen uppviktat till befolkningen framgår i figur 1 nedan.

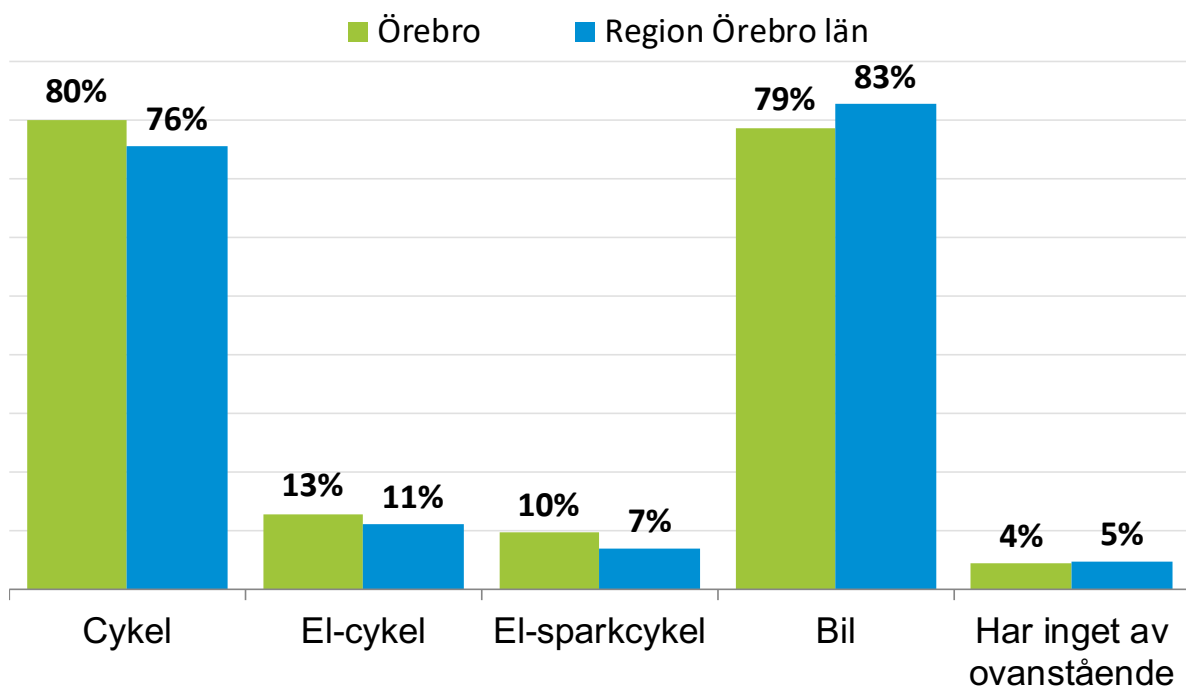
Figur 1. Åldersfördelning av befolkningen i Örebro (n=5228) jämfört med Region Örebro län i stort (n=9054).



Färdmedelstillgång

Av de som bor i Örebro kommun har 79 procent tillgång till minst en bil i hushållet. En majoritet av invånarna i Örebro kommun har tillgång till en eller fler cyklar i hushållet nämligen 80 procent. Det är 4 procent som inte har tillgång till något av färdmedlen.

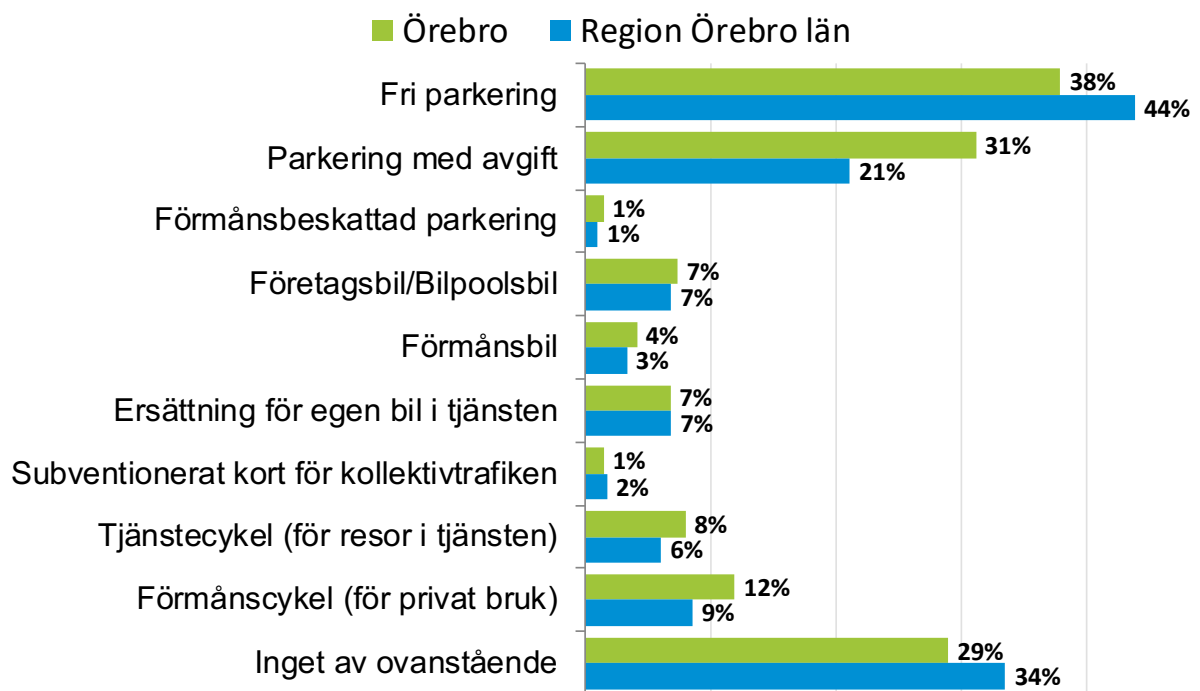
Figur 2. Tillgång till olika färdmedel i Örebro (n=5197) jämfört med Region Örebro län i stort (n=9005)



Tillgång på arbets- eller studieplatsen

De som arbetar heltid, deltid, är timanställda eller studerar fick svara på en fråga om vad de har tillgång till på arbets- eller studieplatsen, detta visas i Figur 3.

Figur 3. Tillgång på arbets- eller studieplatsen i Örebro (n=4801) jämfört med Region Örebro län i stort (n=8258).



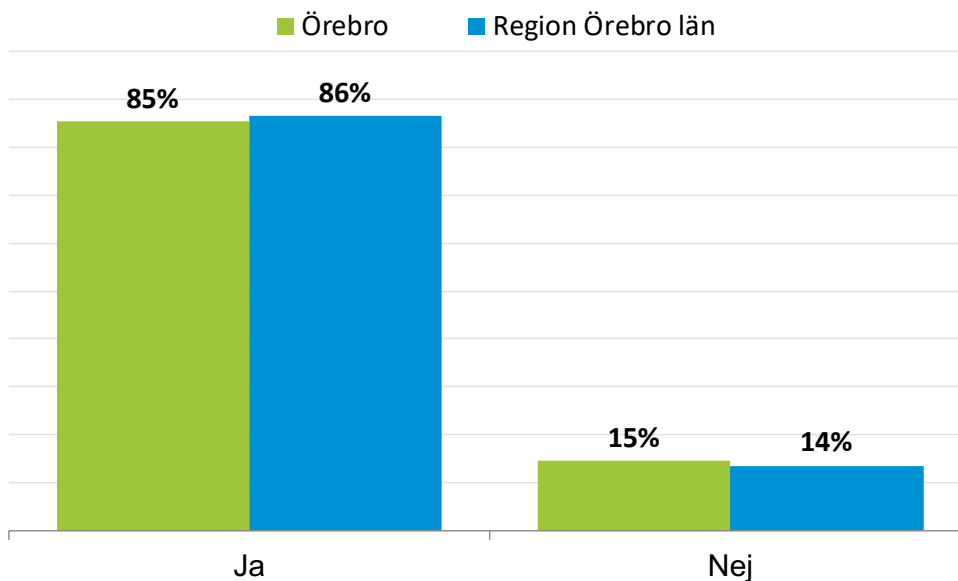
Körkortsinnehav

I undersökningen har 85 procent av befolkningen i Örebro kommun körkort för bil, vilket figur 8 visar. Motsvarande siffra för Region Örebro län är 86 procent.

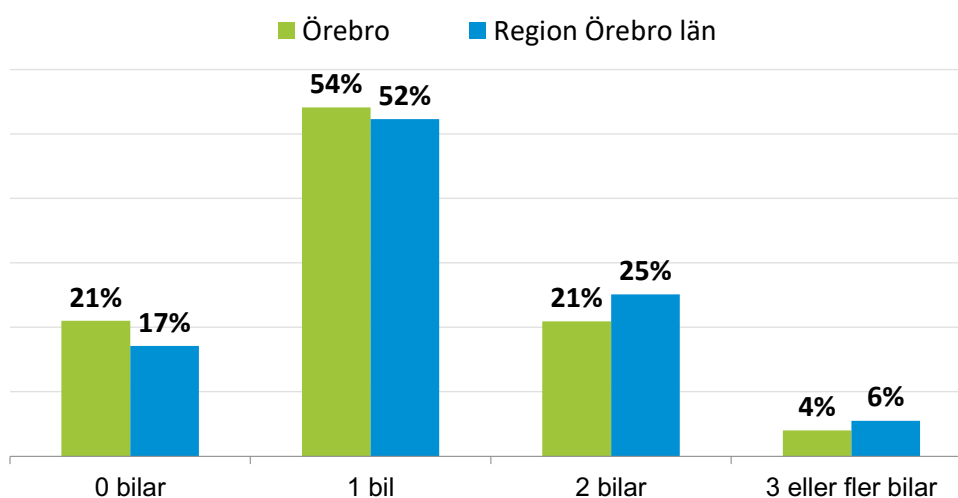
Antal bilar

De som svarat att de har tillgång till bil fick svara på en följdfråga om hur många bilar. Det är 54 procent i Örebro som bara har tillgång till 1 bil.

Figur 4. Körkortsinnehav i Örebro (n=5174) jämfört med Region Örebro län i stort (n=8951).



Figur 5. Antal bilar i Örebro (n=4245) jämfört med Region Örebro län i stort (n=7595).



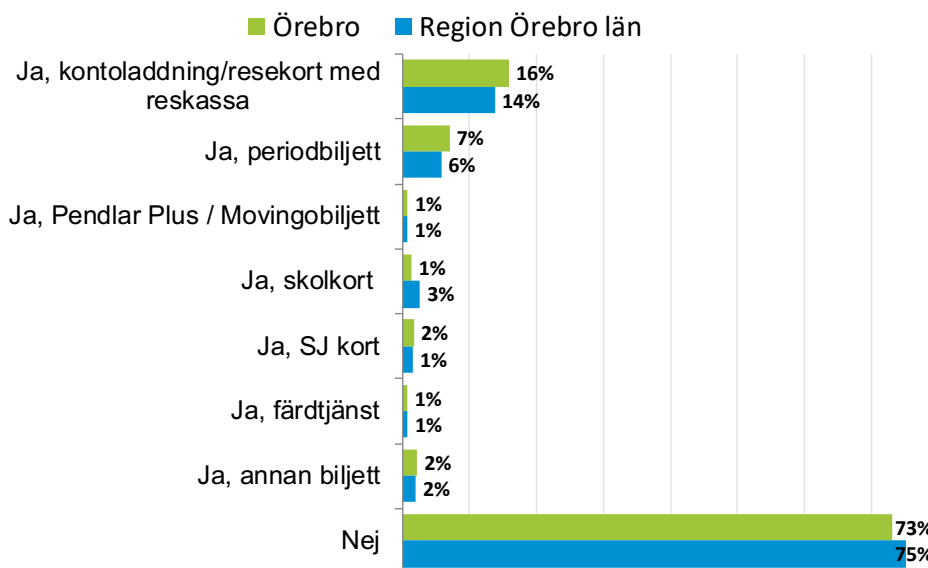
Resekort

I Örebro kommun uppger 73 procent att de inte har någon form av resekort vilket framgår i i figur 6.

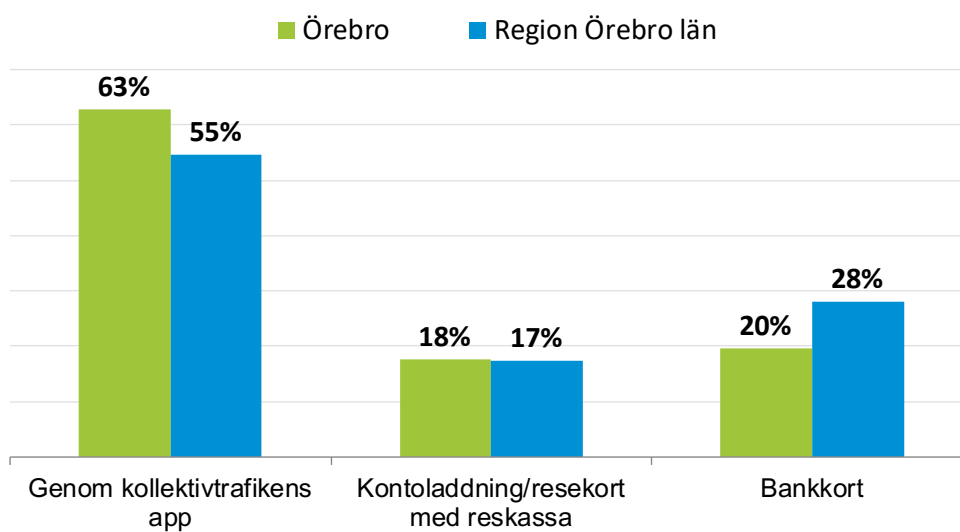
Betalning av kollektivtrafikresor

I Figur 7 framgår det att det vanligaste sättet att betala för kollektivtrafikresor i Örebro kommun är genom kollektivtrafikens app.

Figur 6. Resekortsinnehav i Örebro (n=5126) jämfört med Region Örebro län i stort (n=8874).



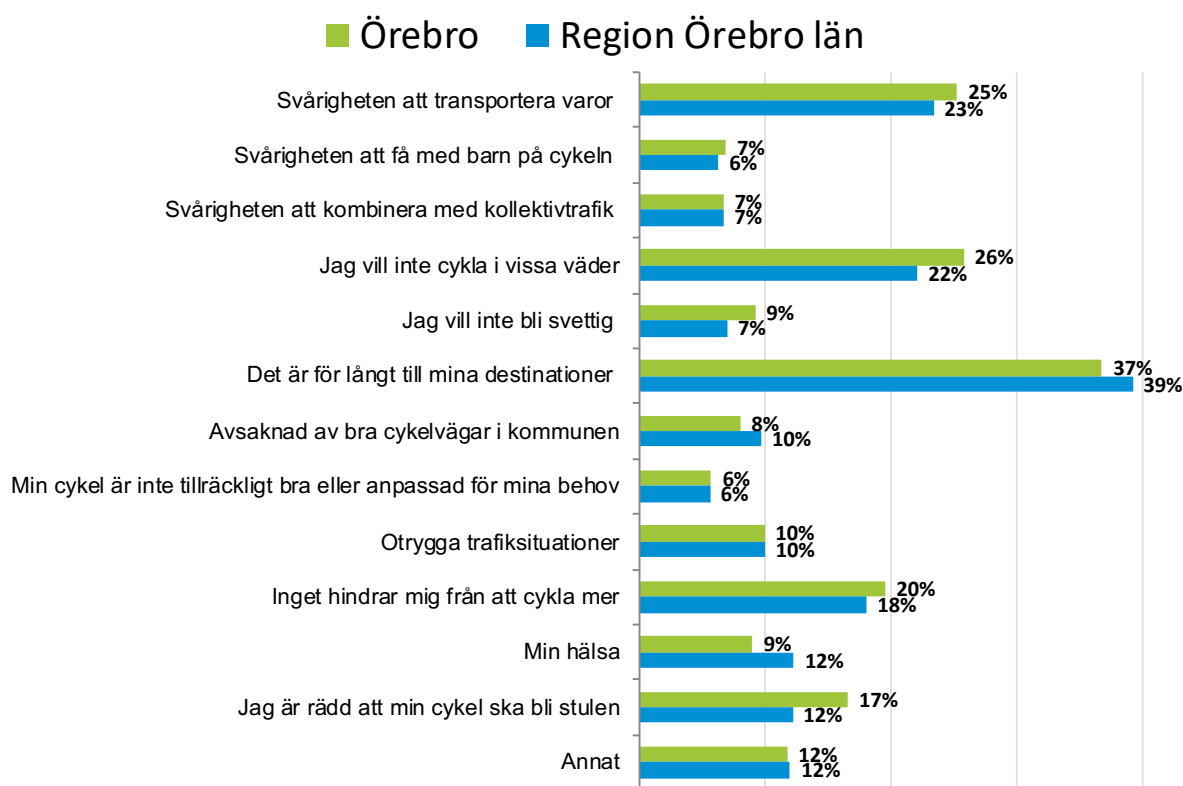
Figur 7. Betalning av kollektivtrafikresor i Örebro (n=4356) jämfört med Region Örebro län i stort(n=7145).



Hinder för fler cykelresor

I Figur 8 visas fördelningen av svaren på frågan om vad som hindrar invånarna i Örebro kommun från att cykla mer än de gör idag. Den vanligaste orsaken är att det är för långt mellan destinationerna.

Figur 8. Hinder för fler cykelresor i Örebro (n=5121) jämfört med Region Örebro län i stort (n=8854).



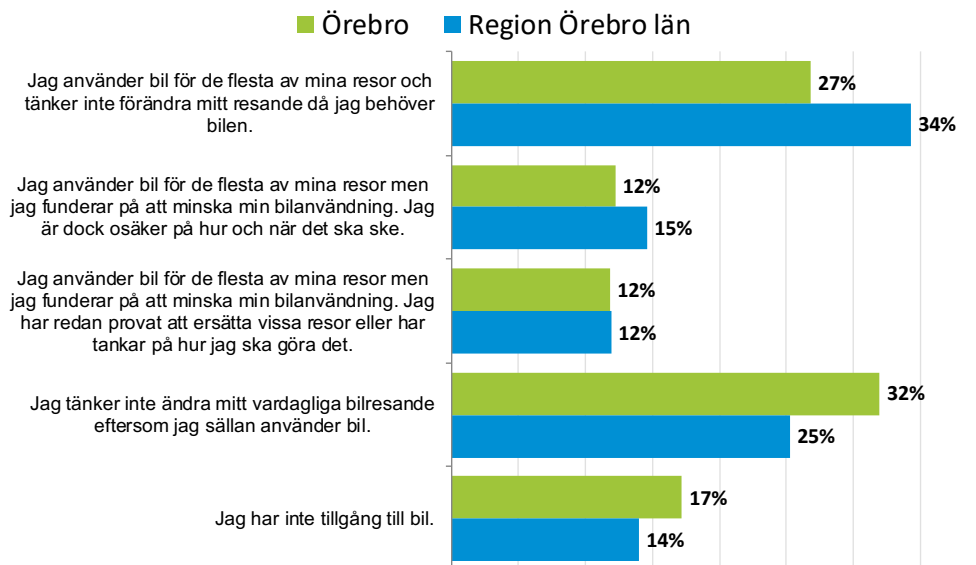
Förändrat bilanvändande

På frågan om förändrat resande med bil är det 24 procent som uppger att de funderar eller kommer att minska bilanvändandet inom närmaste året.

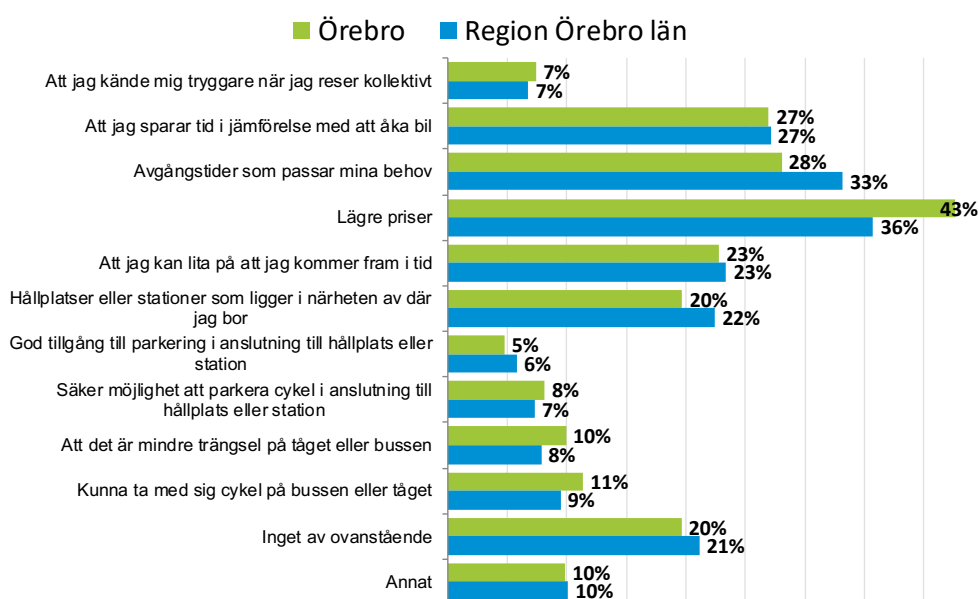
Figur 11 visar vad som skulle få invånarna i Örebro kommun att resa mer kollektivt. Det vanligaste svaret är "Lägre priser" som 43 procent har uppgett.

Utökat resande med kollektivtrafik

Figur 9. Hur invånarna i Örebro (n=5033) tror att deras vardagliga bilanvändande kommer förändras det kommande året jämfört med Region Örebro län i stort (n=8709).



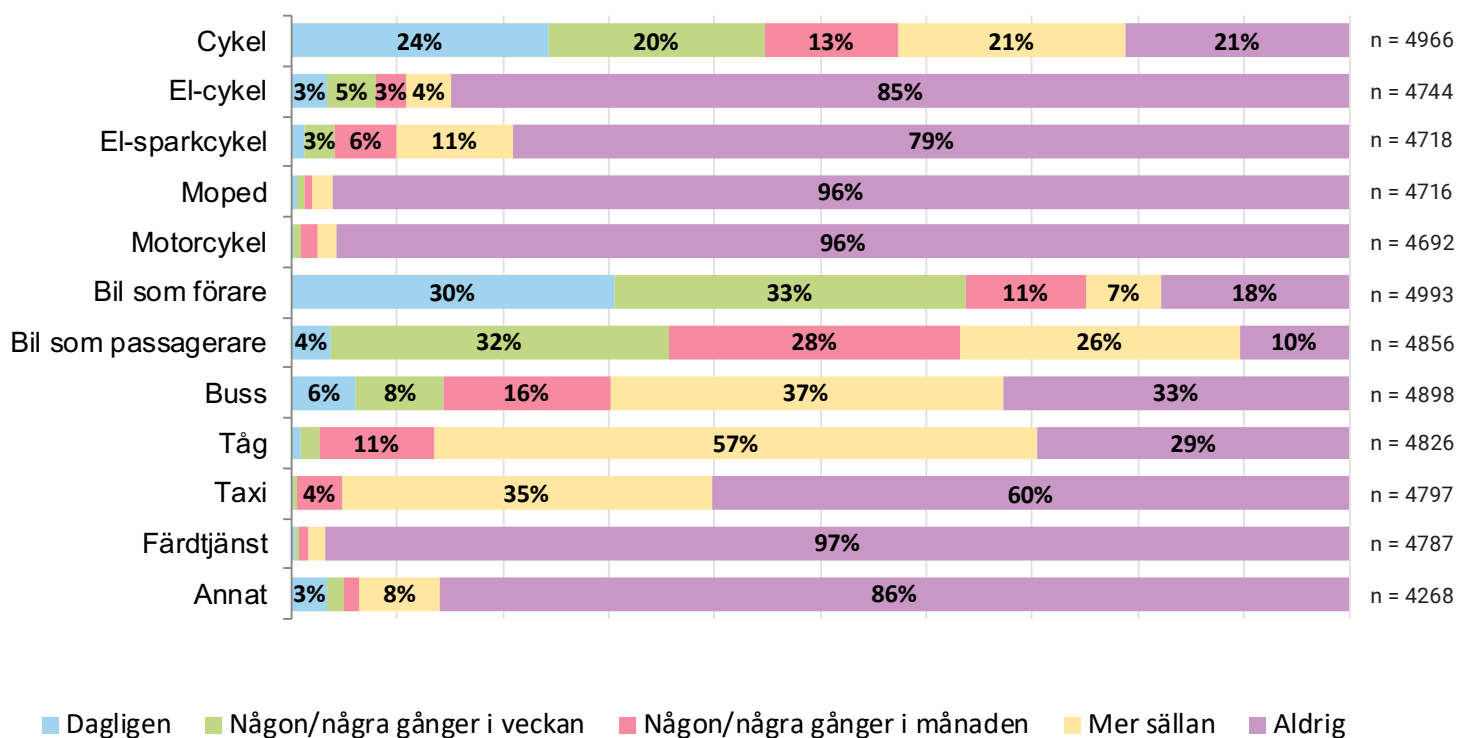
Figur 10. Vad som skulle få invånarna i Örebro (n=5124) att göra fler resor med kollektivtrafiken jämfört med Region Örebro län i stort (n=8826).



Resvanor

Sett till hela Region Örebro län är det vanligast att använda färdmedlet bil som ensam förare. Detta gäller främst på daglig basis - när det gäller användning någon eller några gånger i veckan är bil som passagerare det vanligaste färdmedlet, följt av bil som förare. I figur 11 framgår resvanorna för invånarna i Örebro kommun.

Figur 11. Resvanor i Örebro.



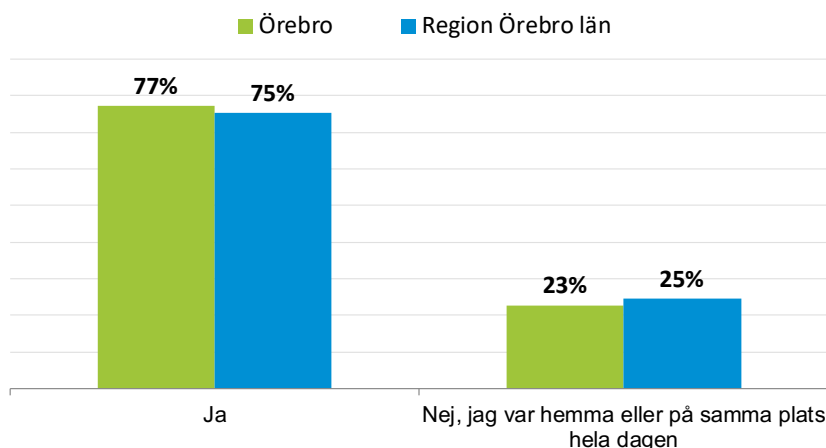
Resorna

Följande kapitel tar sin utgångspunkt i resdagboken, det vill säga faktiskt genomförda resor under den dag respondenterna fick tilldelade, snarare än bakgrundsfrågorna.

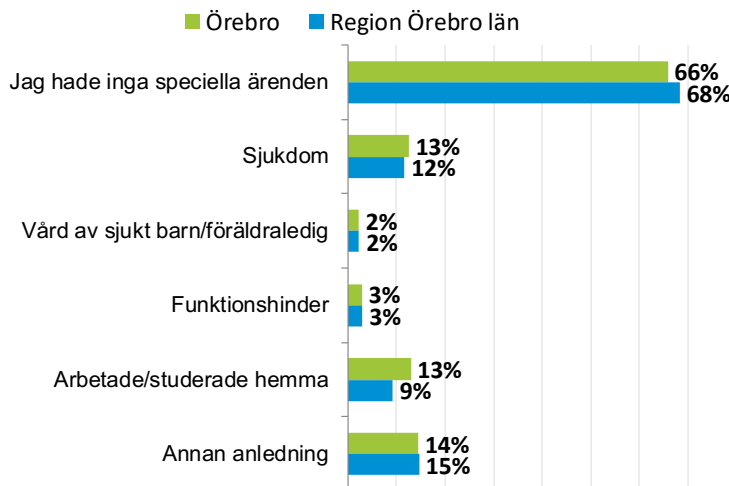
Ingen resa under mätdagen

Respondenterna tilldelades en mätdag för vilken de skulle föra resdagbok. Uppräknat på befolkningen i Örebro kommun var det 77 procent som reste under sin mätdag. Motsvarande siffra för hela Region Örebro län är 75 procent.

Figur 12. Andelen som har rest under mätdagen i Örebro (n=4986) jämfört med Region Örebro län i stort (n=8646).



Figur 13. Anledningen till varför ingen resa har gjorts under mätdagen i Örebro (n=1162) jämfört med Region Örebro län i stort (n=2153).



Antal resor per dag

I resvaneundersökningen registrerades 10453 resor i Örebro kommun. Per person görs 2,2 resor per dag i Örebro jämfört med 2,2 resor per dag i Region Örebro län i stort. Antalet omfattar även dem som inte har gjort någon resa under sin mättdag.

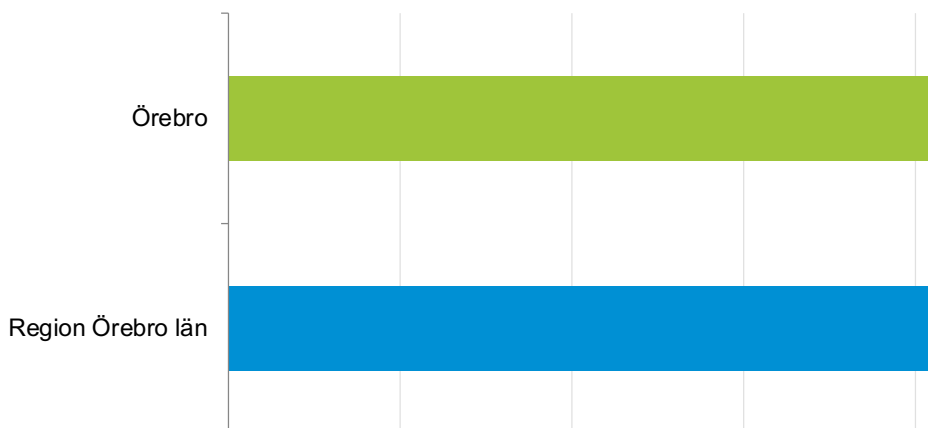
Antalet resor per reslängd.

Av alla resor som görs i Örebro kommun är 31 procent kortare än 3 kilometer vilket figur 15 nedan visar. 9 procent är längre än 40 km.

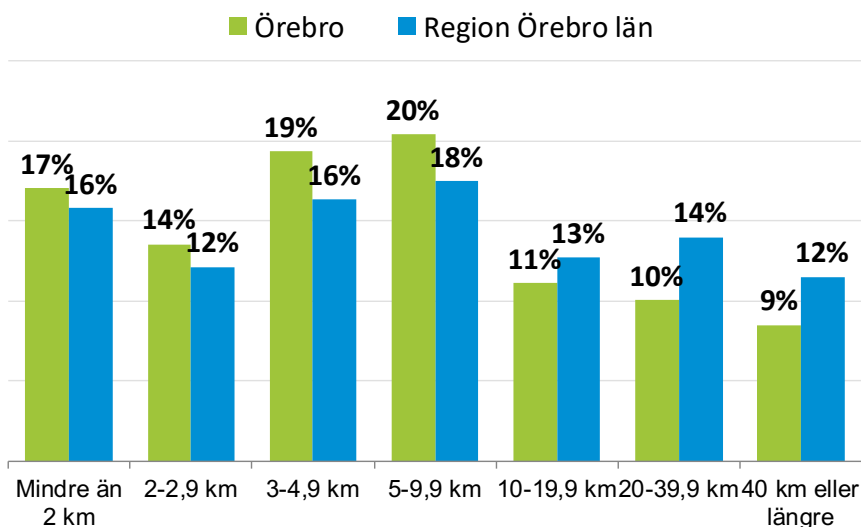
Antal resor per dag per kön och ålder

Kvinnor i Örebro gör i snitt 2,2 resor per dag. Motsvarande siffra för män är 2,1 resor per dag. Motsvarande siffror för Region Örebro län i stort är 2,2 respektive 2,1 resor per dag.

Figur 14. Antalet resor per person i Örebro (n_r=10709) jämfört med Region Örebro län i stort (n_r=18378).



Figur 15. Andelen resor i olika längdintervaller i Örebro (n_r=8536) jämfört med Region Örebro län i stort (n_r=14301).



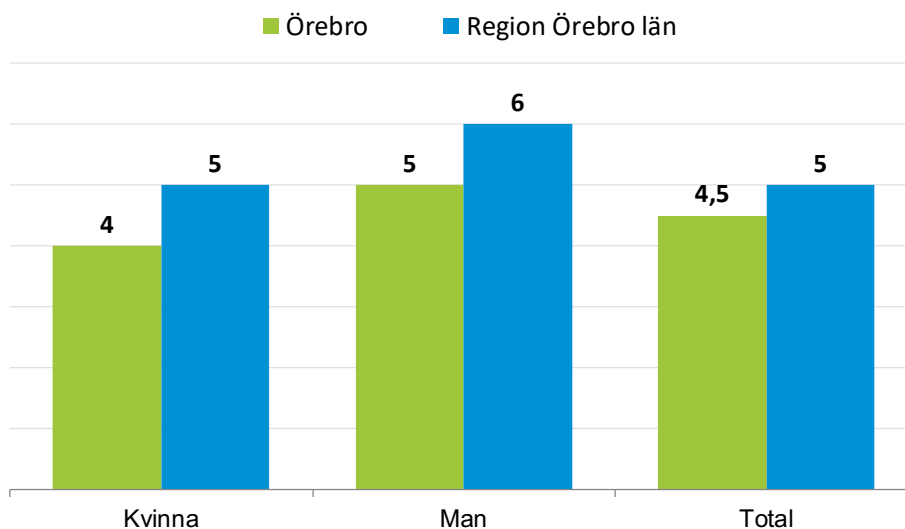
Reslängd

I resvaneundersökningen uppmanades respondenterna att ange reslängderna i kilometer. Medianlängden på en resa i Örebro kommun är 5 km jämfört med 4,5 km i Region Örebro län i stort. Hur långa resor är har stor inverkan på vilket färdmedel som väljs.

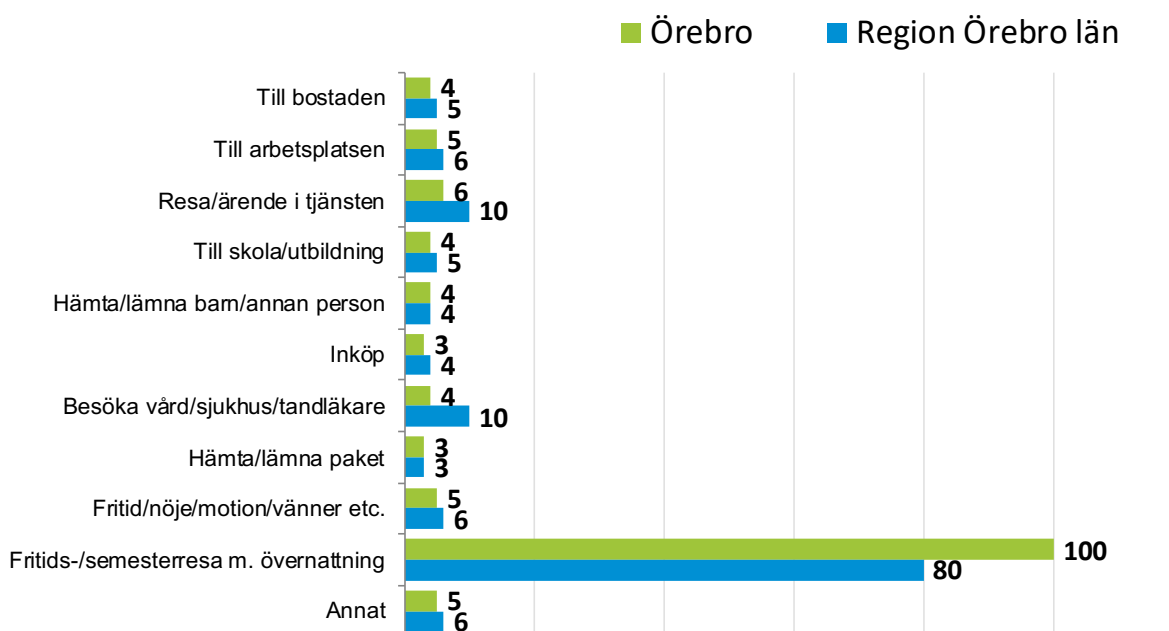
Reslängd per ärendetyp

Olika ärenden ger olika långa resor vilket syns i Figur 17.

Figur 16. Medianreslängd i km per kön och totalt i Örebro ($n_r=8512$) jämfört med Region Örebro län i stort ($n_r=14259$).



Figur 17. Medianreslängd i kilometer per ärendeslag i Örebro ($n_r=8434$) jämfört med Region Örebro län i stort ($n_r=14108$).



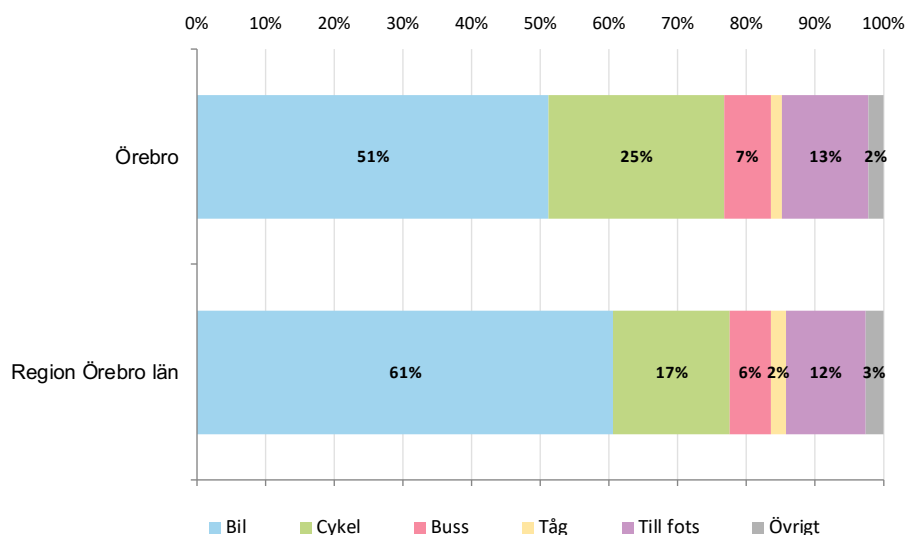
Färdmedelsfördelning

Andelen resor med olika färsätt, vanligt omnämnt som färdmedelsfördelning, är en vanlig indikator över hur omställningen till ett mer hållbart transportsystem går. Färdmedelsfördelningen i Örebro kommun framgår i figur 18 nedan med jämförelse med Region Örebro län i stort.

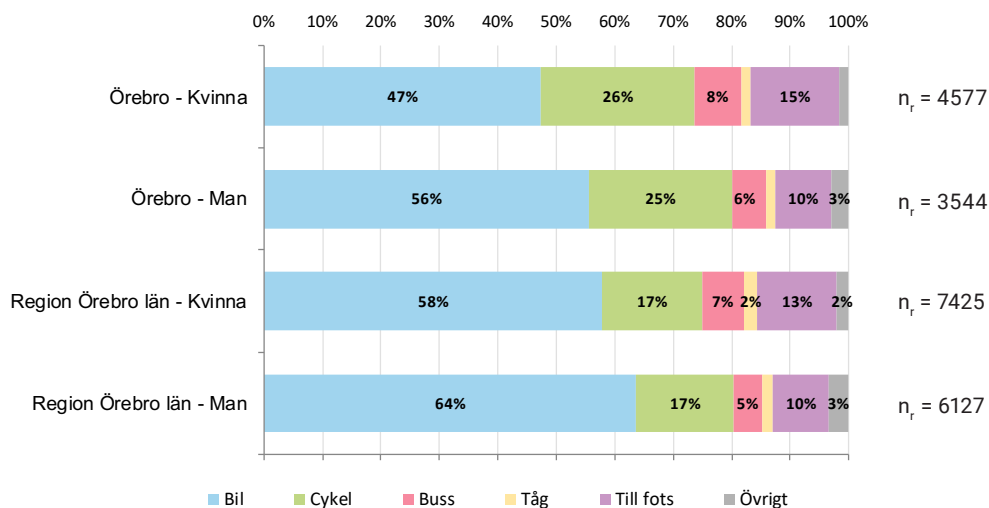
Färdmedelsfördelning per kön

Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor i Region Örebro län. I Örebro väljer kvinnor bilen till 47 procent av sina resor. Motsvarande siffra för männen i kommunen är 56 procent.

Figur 18. Andel resor per färdmedel i Örebro ($n_r=8121$) jämfört med Region Örebro län i stort ($n_r=13552$).



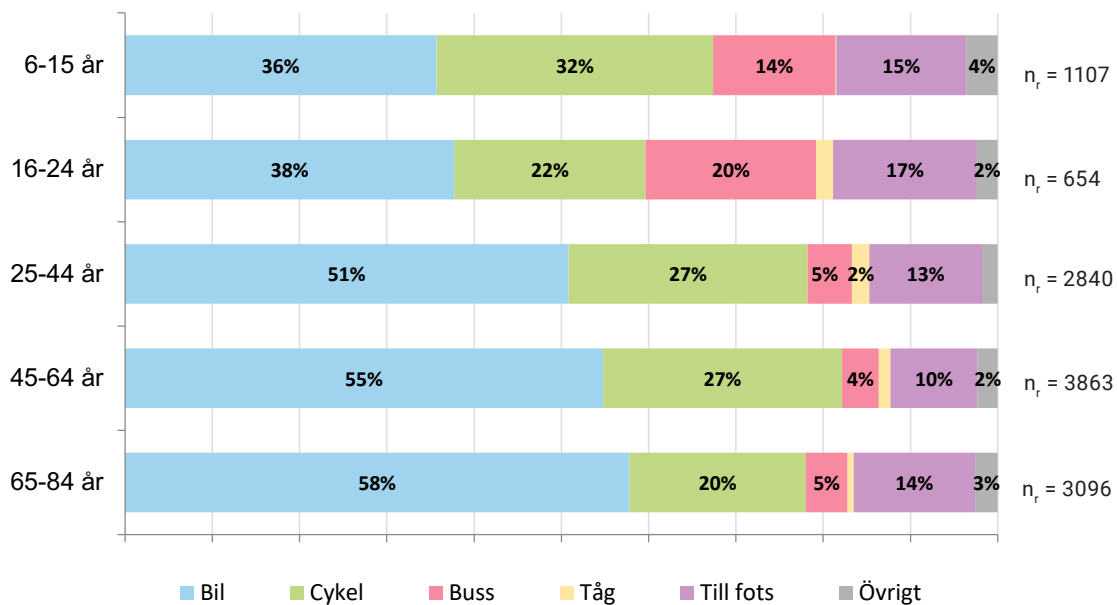
Figur 19. Andel resor per färdmedel uppdelat på kön i Örebro jämfört med Region Örebro län i stort.



Färdmedelsfördelning åldersgrupper

Åldersgrupp spelar också roll för valet av färdstätt, vilket figur 20 visar.

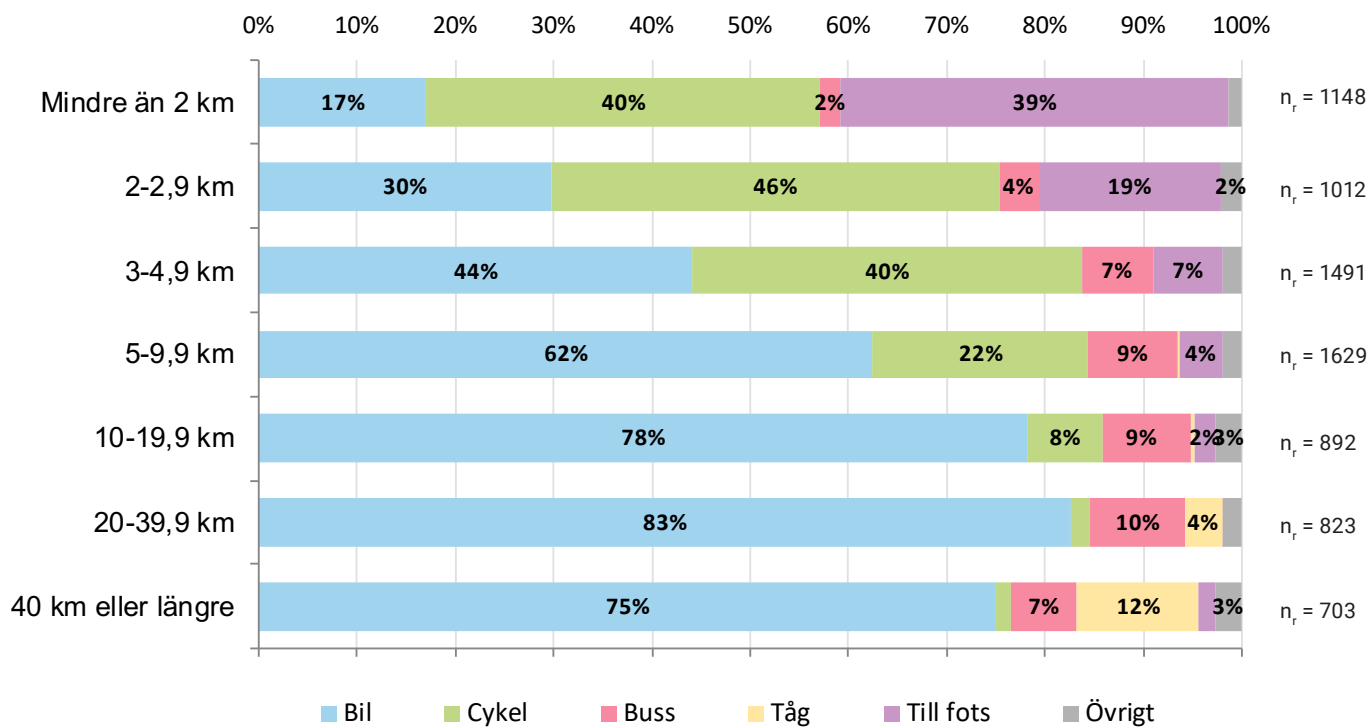
Figur 20. Andel resor per färdmedel i Örebro kommun uppdelat på åldersgrupper



Färdmedelsfördelning per reslängd

Hur lång en resa är har påverkan på vilket färdmedel som väljs. Kortare resor görs i högre grad till fots och med cykel. På längre resor blir tåget mer vanligt som resval.

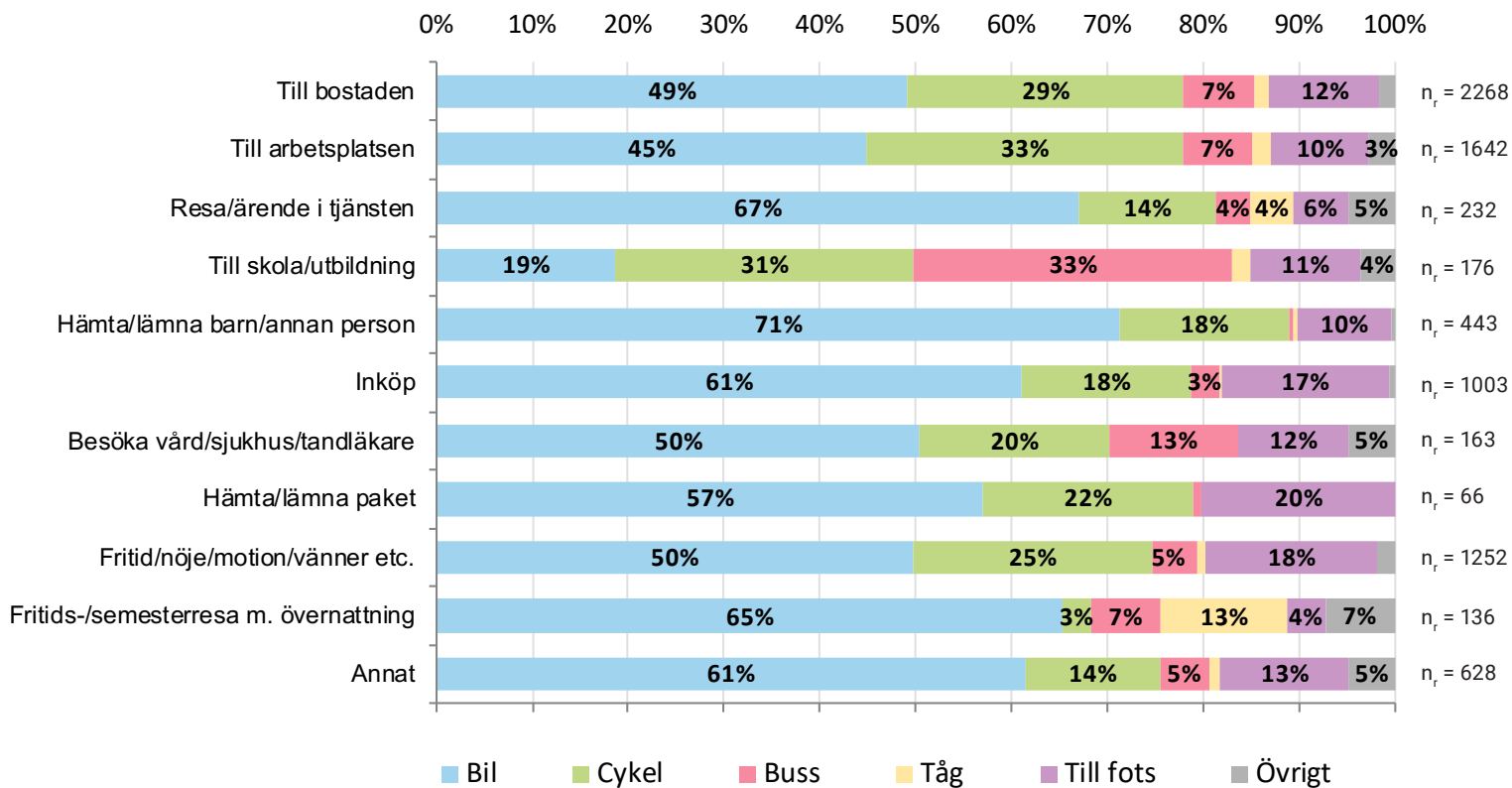
Figur 21. Andel resor per färdmedel uppdelat på resor i olika reslängdsintervall i Örebro.



Färdmedelsfördelning per ärendetyp

Ärendeslaget spelar också roll för valet av färd sätt, vilket figur 22 visar.

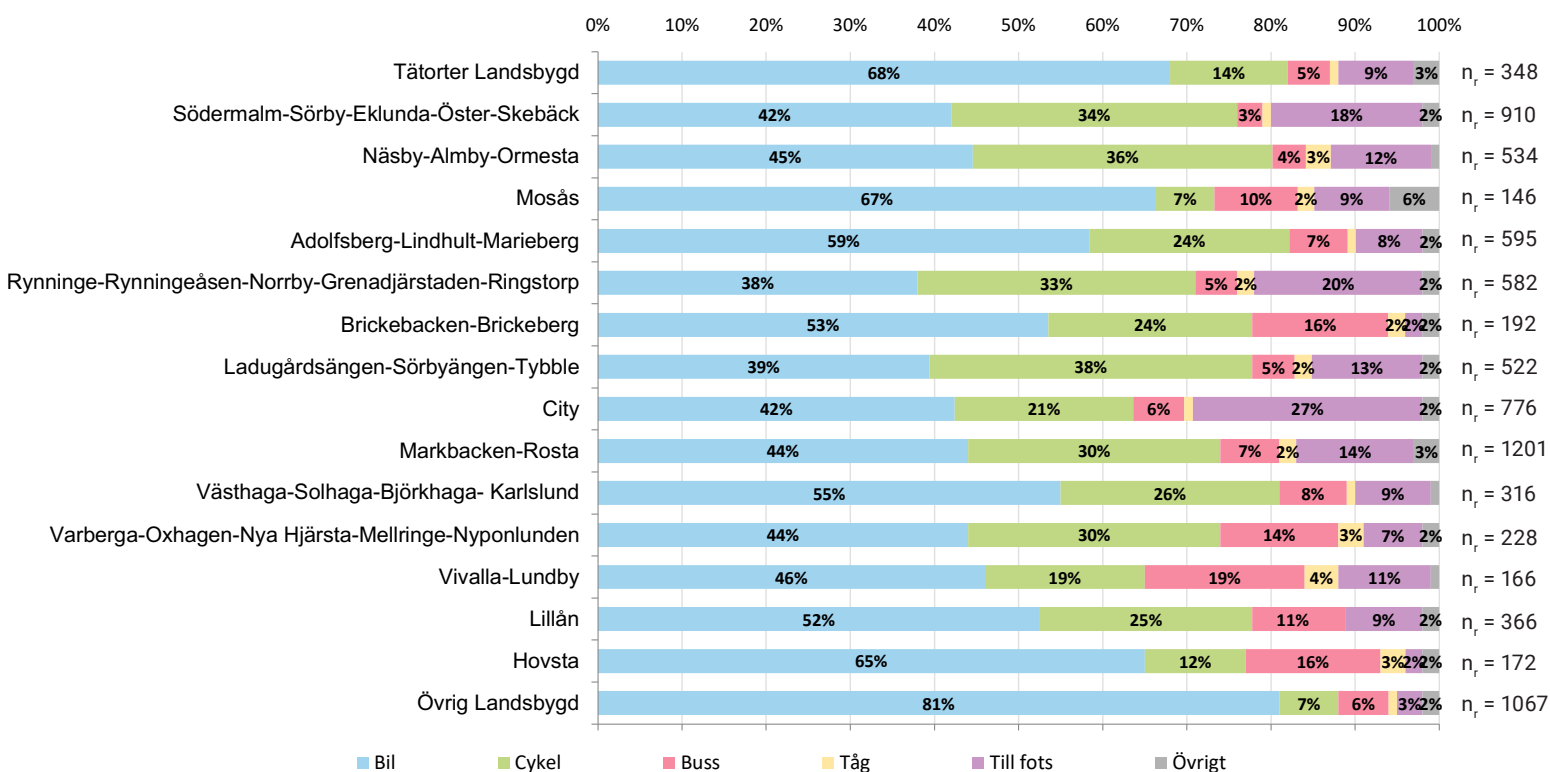
Figur 22. Andel resor per färdmedel per ärende i Örebro.



Färdmedelsfördelning per områdestyp

Val av färd sätt varierar beroende på vilket område (område baseras på ett kluster av kommunens NYKO3 områden) som respondenten är bosatt i, vilket figur 23 visar.

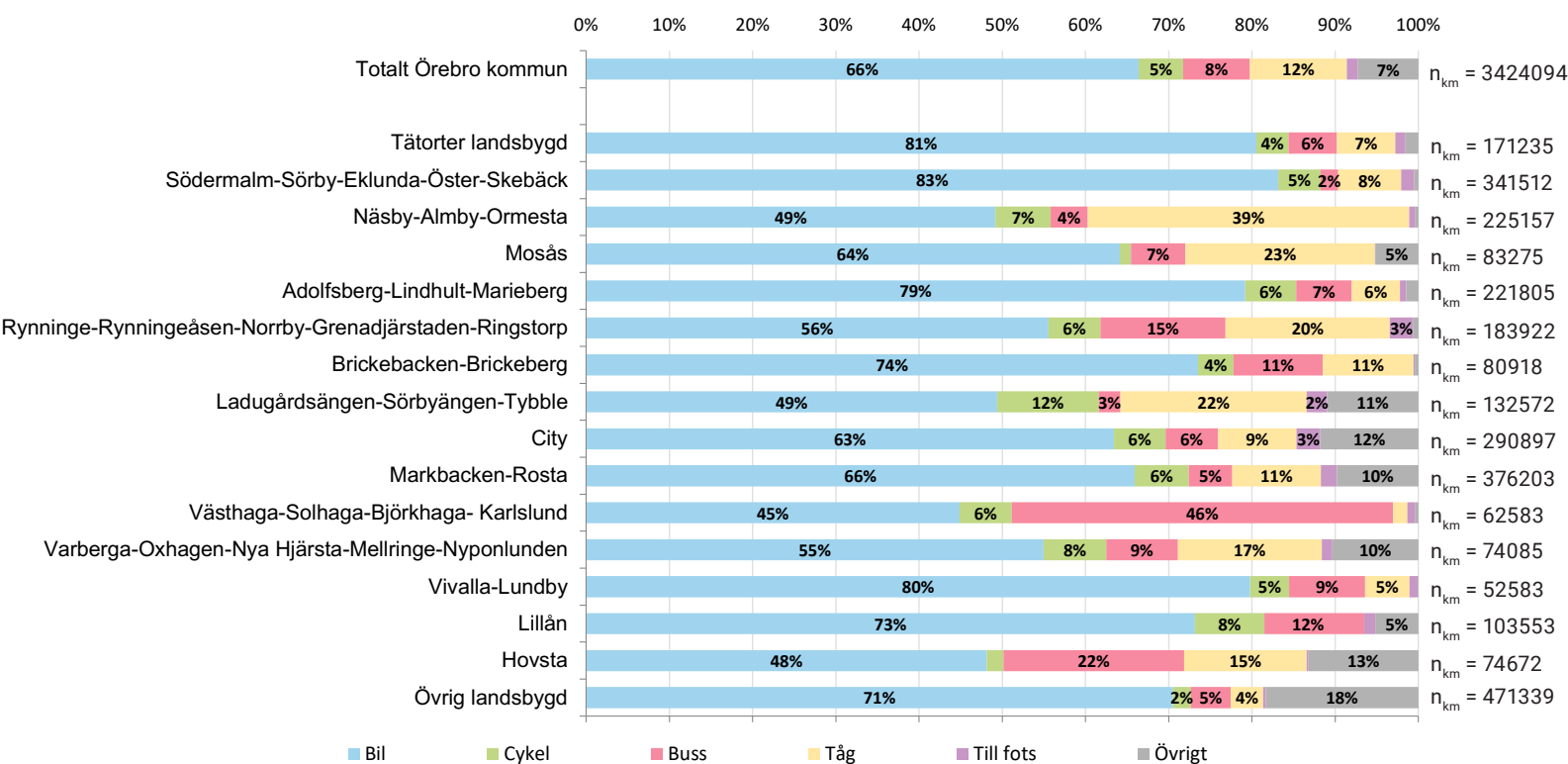
Figur 23. Andel resor per färdmedel per område i Örebro.



Färdmedelsfördelning över antal resta kilometer

I figur 24 nedan redovisas reslängden per färdmedel i respektive område i Örebro.

Figur 24. Andel resor per färdmedel per område i Örebro.

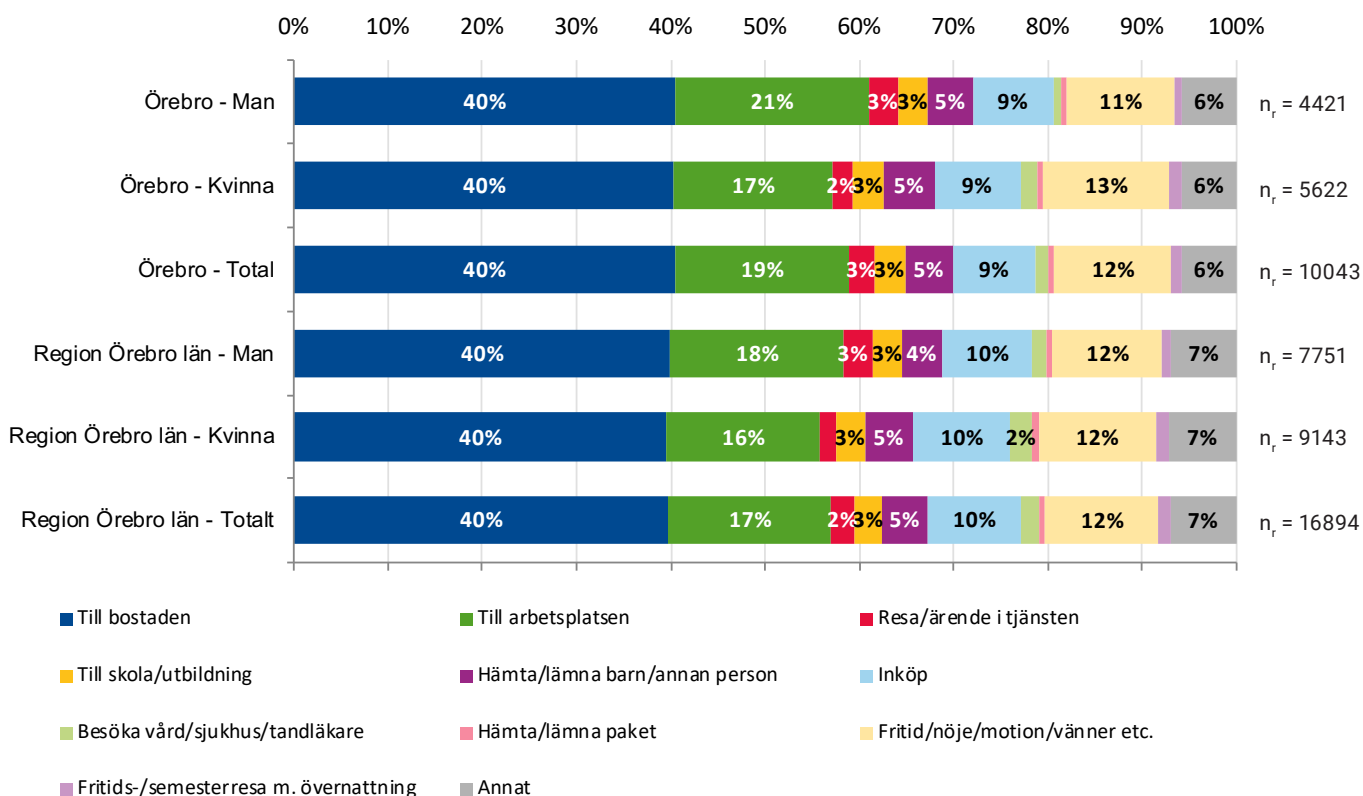


Ärenden

I resvaneundersökningar har resor alltid ett ärende, ett syfte som svarar på frågan om varför resan har genomförts. Just att koppla resor till ärenden är en av resvaneundersökningarnas

styrkor, något som trafikräkningar inte kan fånga lika enkelt. I Örebro kommun är det en viss skillnad mellan syftena med män och kvinnors resande, vilket figur 25 visar.

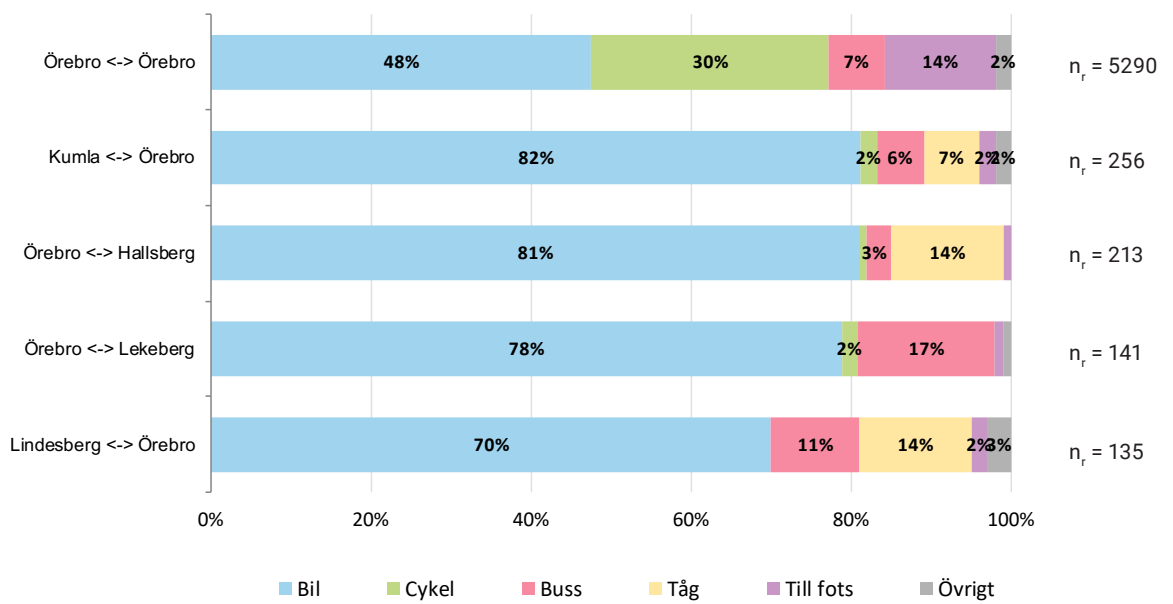
Figur 25. Ärendefördelning för män och kvinnor och totalt för de resor som genomförts i Örebro och Region Örebro län i stort.



Resrelationer

En stor del av det totala resandet sker mellan städer och mellan kommuner. För boende i Örebro kommun är den vanligaste reserelationen inom kommunen. I Figur 26 redovisas färdmedelsfördelningen för de 5 vanligaste reserelationerna för Örebro.

Figur 26. Färdmedelsfördelningen för de 5 vanligaste reserelationerna.



Undersökningar som leder till utveckling!