

Resvanor i Region Örebro län

Version: 5

Dokumenttitel: Resvanor i Region Örebro län
Skapat av: Intermetra Business & Market Research Group AB
Dokumentdatum: 2017-09-18
Projektnummer: 2033-1601
Version: 5

Uppdragsgivare: Region Örebro län
Kontaktperson: Jan Berglöf

Innehåll

Förord.....	4
Sammanfattning av resultaten.....	5
1. Bakgrund och syfte.....	7
2. Metod och genomförande	8
3. Antal resor.....	15
4. Trafikarbetets fördelning.....	19
5. Tillgång till bil.....	26
6. Färdmedelsval.....	28
7. Ärende.....	36
8. Reslängd och restid.....	38
9. Reseströmmarna i regionen	45
10. Bakgrundsfrågor.....	47
11. Resandet mellan tätorter	49
12. Karlskoga	57
13. Kumla	62
14. Örebro	68
15. Bilaga: Enkät och resedagbok.....	78

Förord

Region Örebro län genomförde under våren 2017 en undersökning om resvanor för länets invånare. Syftet var att få en ökad kännedom om medborgarnas resor lokalt och regionalt. Undersökningen ska ge information om alla typer av resor; såväl studie- och arbetspendling, resor i tjänsten som fritidsresor. Med den kunskapen kan både regionen och de enskilda kommunerna få underlag till fördelning av medel, vart åtgärder kan göras och annat som kan förbättra transportinfrastrukturen. I arbetet har även Örebro och Karlskoga kommun varit. Resvaneundersökningen är en del i projektet Framtidens kollektivtrafik.

Resvaneundersökningen genomfördes av Intermetra Business & Market Research Group AB. Projektgruppen på Intermetra har bestått av Markus Lagerqvist (projektansvarig), Rune Broo (statistikkonsult), Michaela Andersson (projektassistent), Pontus Sundqvist (webbprogrammering) och Clara Kårelind (fältkoordinator).

Tryck och distribution av enkäter har hanterats av StroedeRalton AB.

Petter Arneback

Regional utvecklingsdirektör
Region Örebro län

Sammanfattning av resultaten

615 000 resor varje vardag

Varje vardag gör åtta av tio invånare i genomsnitt 3,1 resor. Totalt genomförs 615 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn.

På helgdagarna reser knappt två av tre invånare, de gör då i genomsnitt 2,9 resor, vilket innebär 371 000 resor.

Resandet skiljer sig mellan de olika kommunerna. Störst andel av invånarna reser i Örebro och Karlskoga kommuner.

Nio miljoner kilometer per dygn

Totalt reser invånarna i regionen mer än nio miljoner km varje dygn, det motsvarar 228 varv runt jorden.

Resor med bil står för närmare 80 procent av det producerade trafikarbetet. Kollektivtrafiken står för 17 procent.

Under vardagarna görs närmare två av tre bilkilometer av en ensam förare. På helgerna görs de flesta bilresor i form av samåkning.

Bilen dominerar i alla kommuner

Sett till trafikarbetet är den övergripande bilden med bil som det dominerande färdmedlet är densamma i de olika kommunerna, men det finns vissa skillnader.

Bilen står för den jämförelsevis största delen i Lekeberg. Lägst är andelen i Degerfors där kollektivtrafiken står för drygt trettio procent.

I Örebro står cykel och gång för sex procent av trafikarbetet, vilket är betydligt högre än i någon av de andra kommunerna.

Arbetspendling genererar mest trafikarbete

Även om de flesta resorna är korta, står resor över 50 km för hela 45 procent av de producerade personkilometrarna

Mest trafikarbete produceras av arbetspendling, följt av fritidsresor och resor till skola/studier. Under helgerna produceras mest trafikarbete av fritidsresande.

Arbetspendling genererar mest trafikarbete

Regioninvånarna spenderar 190 000 h varje dygn under förflyttning. Det motsvarar genomsnitt 50 minuter per invånare och dag.

Nio av tio hushåll äger bil

Drygt 80 procent av invånarna har körkort för personbil. Men bland unga i åldern 16–24 år har sex av tio inget körkort.

Nio av tio hushåll har tillgång till minst en bil. I 40 procent av hushållen finns två eller fler bilar.

Två av tre resor görs med bil

Även sett till antalet resor (inte trafikarbete) dominerar bil stort – två av tre resor görs med bil.

Endast åtta procent av resorna görs med buss eller tåg. Yngre avviker – hälften av deras resor görs med buss, cykel eller till fots.

Det finns skillnader mellan kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst är andelen bilresor i Lekeberg och Ljusnarsberg.

Andelen resor som görs med kollektivtrafiken är låg i alla kommuner (2–12 procent).

I Örebro görs drygt var femte resa med cykel, jämfört med endast två procent i Ljusnarsberg, Lekeberg och Nora.

Resans längd påverkar färdmedelsvalet

Resans längd påverkar val av färdmedel för arbetspendlingen.

De som har under tre kilometer till arbetet väljer oftast att gå eller cykla till arbetet. Är avståndet över fem km dominerar bil stort.

Det finns också ett samband mellan tillgången till parkering vid arbete/skola och val av färdmedel. De som har tillgång till gratis parkering gör sju av tio resor med bil. Finns ingen parkering vid arbetet görs tre av tio resor med bil och 22 procent med kollektivtrafik.

Var fjärde bilresa skulle kunna köras med kollektivtrafik

Av de vardagliga bilresorna tror bilresenärerna att en knapp fjärdedel skulle kunna göras med kollektivtrafik istället. Drygt hälften tror inte att det går att ersätta bilen med buss eller tåg.

Medelresan är fem kilometer lång

Medianresan är fem km lång och medelresan 15 km då det görs många korta resor.

Medelresan varar 24 minuter på vardagar och något längre på helgen. Medianresan är 15 minuter både vardagar och helger.

Två av tre bilresor är under 20 minuter långa.

1. Bakgrund och syfte

1.1 Undersökningens bakgrund och syfte

Undersökningen syftar till att klargöra vart människor reser, i vilket syfte och med vilka färdmedel. Undersökningen ska ge information om alla typer av resor; såväl studie- och arbetspendling, resor i tjänsten som fritidsresor.

Med den kunskapen kan regionen och de enskilda kommunerna få underlag till fördelning av medel, var åtgärder kan göras och annat som kan förbättra transportinfrastrukturen.

Syftet med uppdraget är att genomföra en resvaneundersökning som kartlägger invånarnas nuvarande resbehov och resmönster.

Resvaneundersökningen skall ge svar på:

- Antalet resor befolkningen genomför
- Reslängd och restid
- Ärendefördelning
- Färdmedelsfördelning
- Olika befolkningsgruppers (ålder, kön, sysselsättning) resvanor
- Resornas geografiska fördelning samt fördelning över dygnet och per vardag, lör- och söndag.

Resultaten ska också jämföras med den resvaneundersökning som genomfördes 2011 i Örebro och Kumla kommuner.

2. Metod och genomförande

2.1 Metod

Undersökningen genomfördes genom postala enkäter. Det utsända materialet bestod av tre delar – ett missiv som förklarade hur och varför undersökningen genomfördes, en enkät, samt en resedagbok.

Möjlighet fanns att skicka in den ifyllda enkäten och resedagboken i ett förfrankerat svarskuvert, eller att mata in svaren på webben via en personlig inloggningskod.

Enkäten bestod av tio frågor om respondenten och dennes resvanor.

Resedagboken bestod av detaljerade frågor kring samtliga förflyttningar under en på förhand specificerad resdag. Enkät och resedagbok i sin helhet finns bifogade rapporten.

Inför det första utskicket skickades en föravisering ut i form av ett vykort som förklarade syftet med undersökningen.



Vykort som användes vid föravisering inför utskick av enkät och resedagbok.

2.2 Urval och geografisk indelning

Undersökningen är giltig för medborgare i åldern 16–84 år boende i Örebro län.

Ett grundurval om 23 500 personer slumpades över hela regionen efter befolkningsfördelningen.

Urvalet har dragits från Statens personadressregister (SPAR) som tillhandahålls av Skatteverket och omfattar samtliga personer som är folkbokförda i Sverige.



Figur 2.1: Område som täcks in av denna resevaneundersökning

2.3 Utskick

Utskicket genomfördes i form av ett första utskick till samtliga personer, jämt fördelat över 14 specificerade resdagar, dvs. måndag till söndag under två veckor. Inför det första utskicket genomfördes en föravisering med vykort som informerade om att undersökningen skulle genomföras och syftet med den. En generisk vykortsdesign användes för hela regionen, bortsett från Karlskoga kommun som använde ett vykort med lokalt motiv.

Två påminnelser genomfördes. Den första via ett andra postalt utskick av en ny enkät och resedagbok till personer vars svar inte inkommit (postalt eller via webb). Nya resdagar fördelades jämt över sju specificerade resdagar.

En andra påminnelse genomfördes via sms och muntliga påminnelser över telefon till de vars svar fortfarande inte hade inkommit.

Tabell 2.1: Utskickens fördelning över resdagar

	Resdagar	Period	Antal utskick	Andel av svaren
Grundutskick	1–7	20–26 mars	23 500	70,6 %
Påminnelse	8–14	3–9 april	19 917	23,3 %
Summa			43 417	100 %

2.4 Svarsfrekvens

Undersökningen stängdes 1 juni 2017. Efter denna dag registrerades inga fler inkommande svar, varken postalt eller via webben.

Förutom inkomna svar noterades bortfall i form av postreturer pga. okänd eller avflyttad adressat. Under insamlingsperioden hade Internetra även support via e-post, samt över telefon under arbetstid.

Personer som ringde in och meddelade att respondenten av olika anledningar inte kunde eller ville svara på undersökningen noterades.

Tabell 2.2: Bortfall och svarsfrekvens

	Antal	Procent
Bruttourval	23 500	100 %
Övertäckning		
Geografi ¹	5	0,0 %
Postretur (okänd/avflyttad adressat)	269	1,1 %
Avliden	3	0,0 %
Fysiskt/psykiskt funktionshinder	54	0,2 %
Nettourval	23 169	100 %
Bortfall		
Ej svar	15 486	66,8 %
Vägran, vill ej svara	150	0,7 %
Tomt formulär inskickat	50	0,2 %
Enkät ifylld av fel person	1	0,0 %
Språksvårigheter	6	0,0 %
Tillfälligt bortrest	1	0,0 %
Inkomna svar, svarsfrekvens	7 475	32,3 %

1. Personer som ej bor i den kommun de är folkbokförda i, eller meddelat att de ej bor i området.

Tabellen nedan visar det slutliga urvalet, samt svarsfrekvensen uppdelat på kommunerna i regionen.

Den totala svarsfrekvensen var 32 procent. Svarsfrekvensen på kommunnivå varierar från 29 procent i Ljusnarsbergs kommun till 40 procent i Askersunds kommun.

Tabell 2.3: Fördelning av urvalet, antal svar, samt svarsfrekvens per kommun

	Folk- mängd (antal) ¹	Brutto- urval (antal)	Netto- urval (antal)	Inkomna svar (antal)	Svars- frekvens (%)	Andel av befolkning (%)
Askersund	9 021	853	841	335	40 %	4 %
Degerfors	7 807	851	843	274	33 %	4 %
Hallsberg	12 342	1 325	1 311	410	31 %	3 %
Hällefors	5 731	578	569	169	30 %	3 %
Karlskoga	24 108	2 348	2 316	677	29 %	3 %
Kumla	16 201	1 661	1 642	524	32 %	3 %
Laxå	4 591	479	474	169	36 %	4 %
Lekeberg	5 743	598	594	195	33 %	3 %
Lindesberg	18 682	1 916	1 894	595	31 %	4 %
Ljusnarsberg	4 092	413	407	117	29 %	3 %
Nora	8 382	889	882	324	37 %	4 %
Örebro	113 175	11 584	11 395	3 686	32 %	3 %
Summa	229 875	23 495 ²	23 169	7 475	32 %	3 %

1. SCB:s befolkningsstatistik, 2015, ålder 16–84 år.

2. Exkl. fem personer som innan utskicket konstaterades att de ej bor i den kommun de är folkbokförda.

2.5 Undersökningens validitet

Att en undersökning har hög validitet innebär att den verkligen mäter det som den är avsedd att mäta. I detta fall att undersökningens resultat ger en rättvisande bild av resvanorna bland alla invånare i åldern 16–84 år i den aktuella regionen.

Låg validitet kan bero på ett flertal olika anledningar, såsom felaktigt formulerade frågor, felaktigt urval eller metodval.

I den aktuella undersökningen torde de största potentiella orsakerna till validitetsproblemen vara följande faktorer:

- Låg svarsfrekvens
- Svårigheter att fylla i resedagboken

Då svarsfrekvensen ligger på 32 procent innebär det att 68 procent av populationen inte svarat på undersökningen.

Låg svarsfrekvens är ett problem endast om de som inte svarat väsentligen skiljer sig från de som svarat. Vi vet inte hur stor denna eventuella skillnad är, men i andra resvaneundersökningar har undersökningar av bortfallet visat att skillnaden i resvanor normalt är liten.

Ålders- och könsfördelningen i urvalet följer förhållandevis väl den verkliga fördelningen i befolkningen, men de skillnader som finns har kompenserats för genom viktning av resultaten.

Tabell 2.4: Åldersfördelning i undersökningen, jämfört med befolkningen

	Andelar i undersökningen (%)	Andelar i befolkningen (%)
16-19 år	2,7 %	5,7 %
20-24 år	2,9 %	8,8 %
25-29 år	4,0 %	8,7 %
30-39 år	9,2 %	14,7 %
40-49 år	12,8 %	16,0 %
50-59 år	15,4 %	15,4 %
60-64 år	9,9 %	7,3 %
65-84 år	38,5 %	23,3 %
Ej svar	4,5 %	-
Totalt	100 %	100 %

Dock finns en avsevärd skillnad i ålderssammansättningen. Bland de som svarat på undersökningen finns en överrepresentation av framför allt personer över 65 år, medan yngre personer är underrepresenterade.

Detta har kompenserats för genom viktning av resultaten (se kapitel 2.7).

Den andra potentiella källan till problem med validiteten är svårigheter att fylla i resedagböckerna. Detta gäller framför allt:

- Förståelse för vad som är en förflyttning
- Angivelser av avstånd (km)
- Angivelser av adresser

Många respondenter har svårigheter att förstå vad som avses vara en förflyttning. Det kan manifesteras sig genom att man redovisar flera ärenden som en förflyttning, eller genom att man delar upp en förflyttning med byten till flera förflyttningar. Detta har korrigerats för genom att alla resedagböcker gått genom manuellt och felaktigheter har justerats för genom att slå ihop eller dela upp resor i förflyttningar.

Angivelser av avstånd är svåra för respondenterna, framför allt om de avser sträckor som man sällan reser, eller när man reser med kollektivtrafik. Det är enklare att uppskatta sträckan för resor som görs med bil, cykel eller till fots. Det är även lätt att av misstag ange avstånd i fel måttenhet (t.ex. meter i stället för km). Av denna anledning bör läsaren tolka resultat som anger sträckor med viss försiktighet.

Angivelser av adresser är ett problem då respondenterna inte alltid kan ange en korrekt adress eller anger en adress av typ "apoteket" eller "busshållplatsen". Detta har i möjligaste mån korrigerats i adresskodningen, genom att ta fram adresser till angivna platser i de fall det är möjligt, t.ex. affärer, skolor, hållplatser etc.

2.6 Internt bortfall

Storleken på det interna bortfallet, dvs. att man inte svarat på enskilda frågor i formuläret, ligger runt 3–4 procent.

Det största och viktigaste internbortfallet i undersökningen gäller dock uppgifterna om startadress och destination i resedagboken – 75 procent av resorna har både start- och målkommun angivna. I en del av detta bortfall har svarspersonerna visserligen skrivit in uppgifter, men så vaga eller svårlästa att de inte kunnat identifieras klart och kodas. Även om det varit klart inom eller mellan vilka kommuner man rest har det ofta varit mer oklart exakt var man startat eller slutat sin resa.

Vad gäller dagboken har vi inte någon möjlighet att kontrollera ifall man glömt eller avstått från att rapportera vissa förflyttningar, men det är naturligtvis så att någon grad av "underrapportering" förekommer.

Totalt 79 procent av förflyttningarna har uppgifterna om start- och sluttider och 85 procent om tillryggalagd sträcka. Några av dessa är dock uppenbart orimliga och andra tämligen osäkra. I analyserna har vi därför filtrerat bort vissa extremvärden (alla restider över tio timmar, samt förflyttningar till fots längre än 30 km).

2.7 Viktning av materialet

Vid analysen har fördelningen av de inkomna svaren jämförts med befolkningsfördelningen i regionen avseende åldersgrupper, kön och hemkommun.

Grupper som är under- eller överrepresenterade har viktats upp eller ned för att avspegla deras verkliga andel av populationen.

Samtliga resultat som presenteras i rapporten bygger på viktade värden.

I de analyser där det finns anledning har vi även korrektionsvägt för andelen som rest på vardagar, respektive helger. Vid uppskrivningen till populationsnivå har även tagits hänsyn till internt bortfall av adresser, avståndsangivelser och restider.

2.8 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen

Alla förflyttningar, oavsett ärende eller färd sätt, som respondenterna gjort under resdagen ingår i undersökningen, så länge respondenten utträttat ett ärende.

Respondenterna har redogjort för förflyttningar som gjorts från kl. 04.00 på morgonen till kl. 03.59 på morgonen nästa dag.

Två undantag har gjorts:

- Förflyttningar där promenaden är själva ärendet ingår inte. Det kan t.ex. handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.
- Förflyttningar som ingår i respondenternas yrkesutövning, t.ex. för personer som arbetar som bussförare, kurirer eller brevbärare ingår inte. Däremot ingår deras förflyttningar till och från arbetet, eller under lunchrasten.

2.9 Angivelser av n-tal

Antalet svar som resultaten baseras på anges i varje tabell och figur (n-tal). Det lägre n-talet i intervallet anger antalet intervjuer i den minsta delgruppen som redovisas i figuren. Det högre talet anger antalet i den största delgruppen.



3. Antal resor

I detta kapitel beskrivs övergripande i vilken omfattning invånarna i regionen reser, samt hur det skiljer mellan olika veckodagar och beroende på ålder och kön.

Här beskrivs också anledningar till att man inte reser.

Läshjälp: Definition av begreppet "resa"

Med resa avses i denna rapport en förflyttning från en plats till en annan för att utträta ett ärende. Även hemresa från t.ex. arbete räknas som en resa. Enbart byte av färdmedel räknas inte som ett ärende, utan flera färdmedel kan ingå i en och samma resa.

I resdagboken fanns utrymme för att redogöra för totalt åtta förflyttningar under resdagen. Personer som gjorde mer än åtta förflyttningar ombads att redogöra för dessa på ett blankt papper och skicka in detta tillsammans med resdagboken.

3.1 Antal resor

Totalt genomförs 615 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i regionen (se tabell nästa sida).

Totalt gjorde 80 procent av invånarna i åldern 16–84 åtminstone en resa under en vanlig vardag. I genomsnitt genomför de individer som reser, 3,1 resor per dag, vilket innebär totalt 2,2 resor per individ bland samtliga 16–84-åringar bosatta i regionen.

Flest resor genomförs av personer i åldern 25–44 år med i genomsnitt 3,1 resor per dag, medan personer från 65 år är de minst flitiga resenärerna med endast 1,7 resor per dag.

Det finns tydliga skillnader mellan kommunerna. Störst andel av invånarna reser under en vardag i Örebro och Karlskoga kommuner, där över 80 procent reser under en genomsnittlig dag. Dvs. de kommuner där regionens två största tätorter ligger.

Andelen är betydligt lägre – runt 70 procent – i Askersund, Degerfors, Hällefors och Ljusnarsberg.

Tabell 3.1: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – vardagar (n=170–12 897).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Totalt	80 %	2,5	3,1	183 500	615 000
Askersund	70 %	2,2	3,2	6 400	23 000
Degerfors	70 %	2,0	2,9	5 500	17 000
Hallsberg	78 %	2,5	3,2	9 600	34 000
Hällefors	69 %	1,8	2,7	4 000	10 000
Karlskoga	82 %	2,5	3,1	19 700	63 000
Kumla	77 %	2,4	3,1	12 600	41 000
Laxå	77 %	2,2	2,8	3 500	9 000
Lekeberg	76 %	2,3	3,1	4 400	14 000
Lindesberg	80 %	2,5	3,1	14 900	52 000
Ljusnarsberg	70 %	2,0	2,8	2 900	8 000
Nora	76 %	2,2	3,3	6 400	20 000
Örebro	83 %	2,6	3,2	94 200	324 000
Män	81 %	2,5	3,1	91 700	295 000
Kvinnor	80 %	2,5	3,2	92 500	316 000
16–24 år	85 %	2,3	2,7	23 400	93 000
25–44 år	88 %	3,1	3,5	43 000	161 000
45–64 år	87 %	2,7	3,2	78 200	261 000
65–84 år	60 %	1,7	2,9	32 200	84 000



Under helgerna genomförs färre resor per dag, jämfört med under vardagar. Totalt reser 63 procent av invånarna under en genomsnittlig lör- eller söndag. Precis som på vardagarna är det personer i åldern 25–44 som reser mest. De gör i genomsnitt 2,9 resor per person i populationen, vilken kan jämföras med 1,3 resor bland personer från 65 år och uppåt.

Totalt genomförs under helgerna 371 000 resor per dag av de boende i regionen.

Sett över hela veckan är andelen som rest på sin resdag 75 % och det genomsnittliga antalet resor per dag 2,2 för alla invånare och 3,0 för dem som har rest.

Tabell 3.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – lör- och söndagar (n=44–3 479).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Totalt	63 %	1,8	2,9	145 700	371 000
Askersund	69 %	1,8	2,7	6 200	14 000
Degerfors	54 %	1,4	2,6	4 200	9 000
Hallsberg	61 %	1,7	2,7	7 500	17 000
Hällefors	50 %	1,3	2,6	2 900	8 000
Karlskoga	54 %	1,5	2,8	13 100	33 000
Kumla	74 %	2,1	2,9	12 000	29 000
Laxå	71 %	2,0	2,8	3 200	8 000
Lekeberg	58 %	1,6	2,7	3 300	10 000
Lindesberg	54 %	1,5	2,9	10 000	22 000
Ljusnarsberg	76 %	1,8	2,3	3 100	7 000
Nora	54 %	1,8	3,3	4 500	12 000
Örebro	67 %	2,0	3,0	75 300	202 000
Män	61 %	1,7	2,8	73 000	178 000
Kvinnor	66 %	2,0	3,0	73 400	192 000
16–24 år	64 %	1,8	2,8	25 300	62 000
25–44 år	74 %	2,4	3,3	34 900	105 000
45–64 år	67 %	1,9	2,9	59 900	144 000
65–84 år	51 %	1,3	2,6	27 200	52 000

3.2 Orsak till att inte ha rest

Det dominerande skälet till att man inte gjort några resor inom regionen under resdagen är att man den dagen var hemma för att man inte några ärenden.

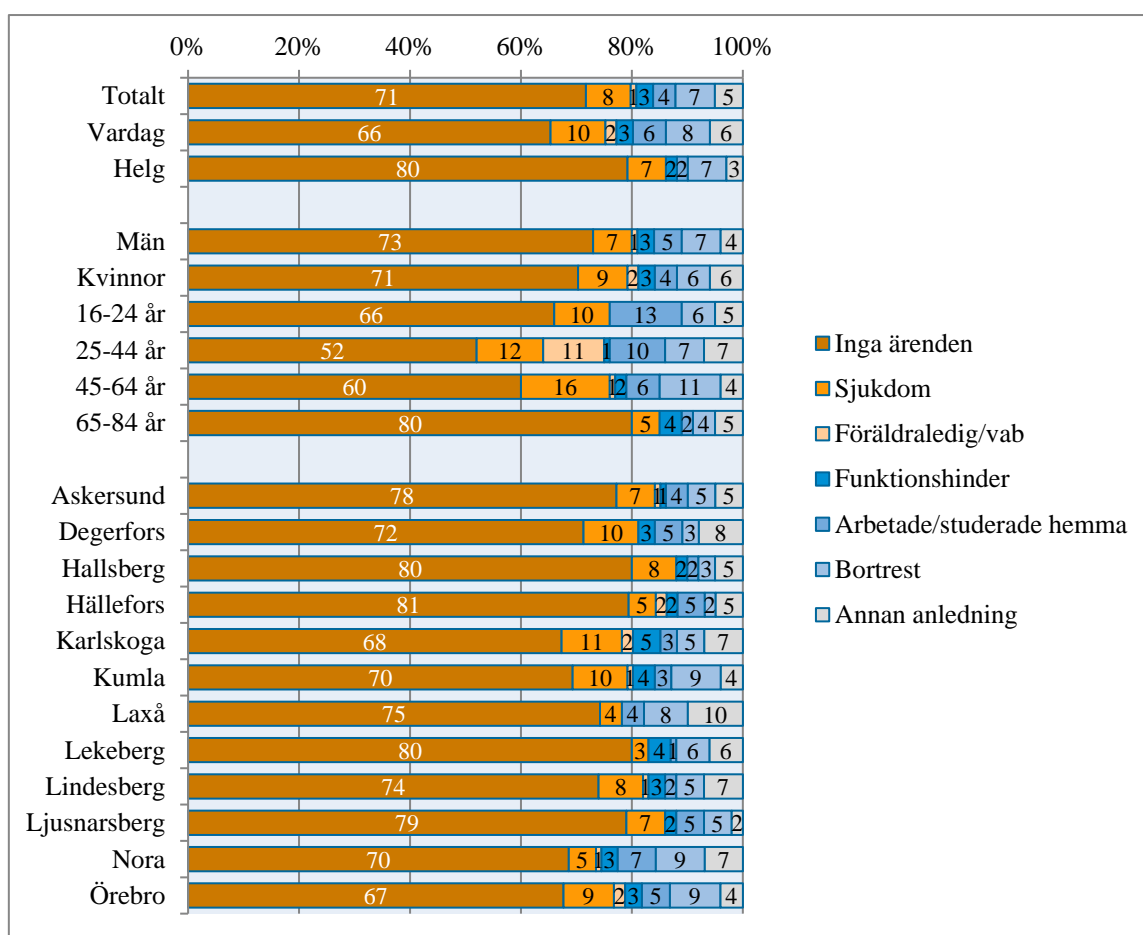
Sju av tio som inte reste hade helt enkelt inga ärenden. Andra vanliga skäl är att man var hemma sjuk, eller att man var bortrest (utanför regionen).

Skälen varierar något beroende på dag i veckan och ålder.

På helgerna är en större andel hemma för att de inte har ärenden att göra, medan en större andel på vardagarna är hemma på grund av sjukdom eller för att man arbetade eller studerade hemma.

Bland yngre var en större andel hemma på grund av hemmastudier, medan medelålders oftare är hemma som en följd av vård av sjukt barn (vab).

Bland pensionerade hade åtta av tio som var hemma inga ärenden.



Figur 3.1: Orsak till att inte ha rest under den aktuella resdagen (n=79–2 074).

(NOT: Ej vägda resultat.)

4. Trafikarbetets fördelning

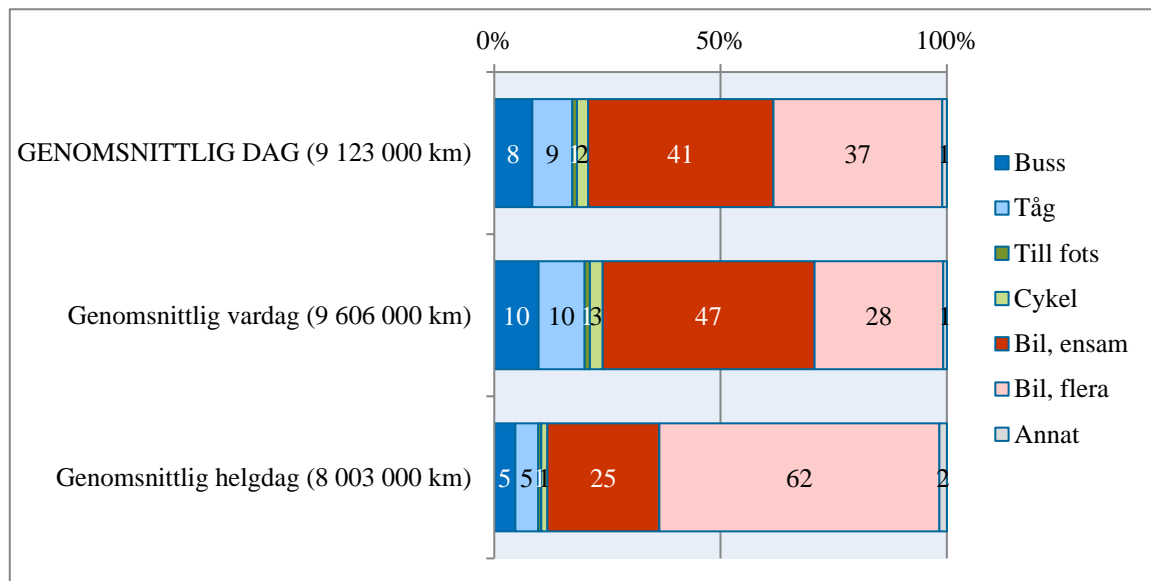
I detta kapitel beskrivs hur det totala trafikarbete som regionens invånare genererar, i form av person-kilometer eller person-timmar, fördelas mellan olika färdslag och ärenden.

4.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel

Totalt reser invånarna i regionen mer än nio miljoner km varje dygn.

Resor med bil står för närmare 80 procent av det producerade trafikarbetet, medan kollektivtrafiken endast utgör 17 procent.

Andelen trafikarbete producerat av bil stiger på helgerna och står då för 87 procent. På helgerna görs dock en stor del av resorna i form av samåkning, medan närmare två tredjedelar av bilkilometrarna under vardagarna gör av bilresor med en ensam förare i bilen.

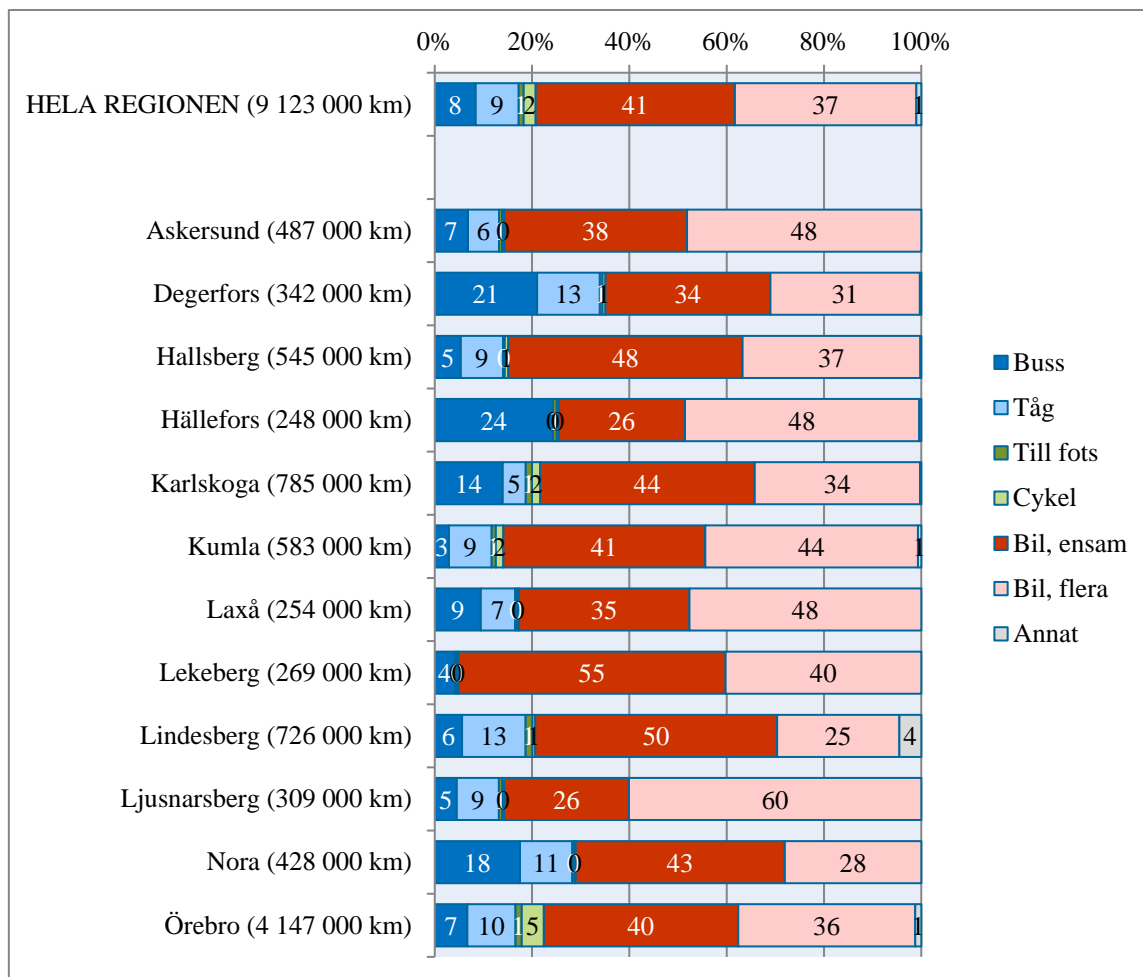


Figur 4.1: Totalt producerat trafikarbete i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=3 479–16 404).

Den övergripande bilden med bil som det helt dominerande färdmedlet är densamma i de olika kommunerna, men det finns vissa skillnader.

Bilen står för den jämförelsevis största delen i Lekeberg, där hela 95 procent av trafikarbetet är bilgenererat. Lägst är andelen i Degerfors där kollektivtrafiken står drygt trettio procent. I de flesta kommuner är det vanligare att man reser ensam i bilen, men i Ljusnarsberg, Askersund, Hällefors och Laxå ser vi en högre andel samresande.

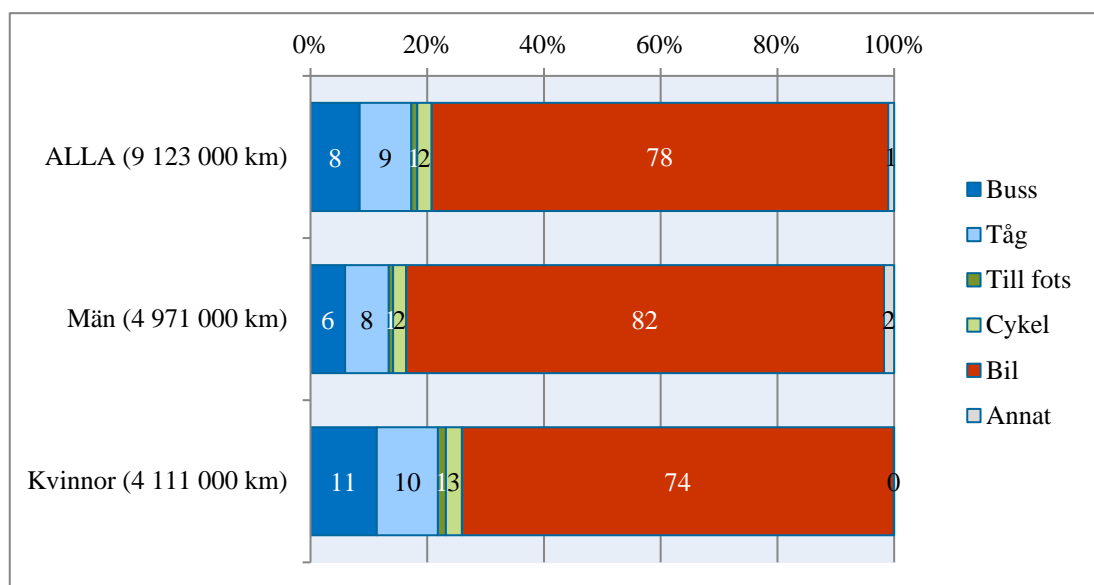
I Örebro står cykel och gång för sex procent av trafikarbetet, vilket är betydligt högre än i någon av de andra kommunerna.



Figur 4.2: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan per kommun, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=214–16 404).



Kvinnors och mäns resande är snarlikt, men en något större andel av kvinnornas trafikarbete genereras av kollektivtrafik – 21 jämfört med 14 procent.

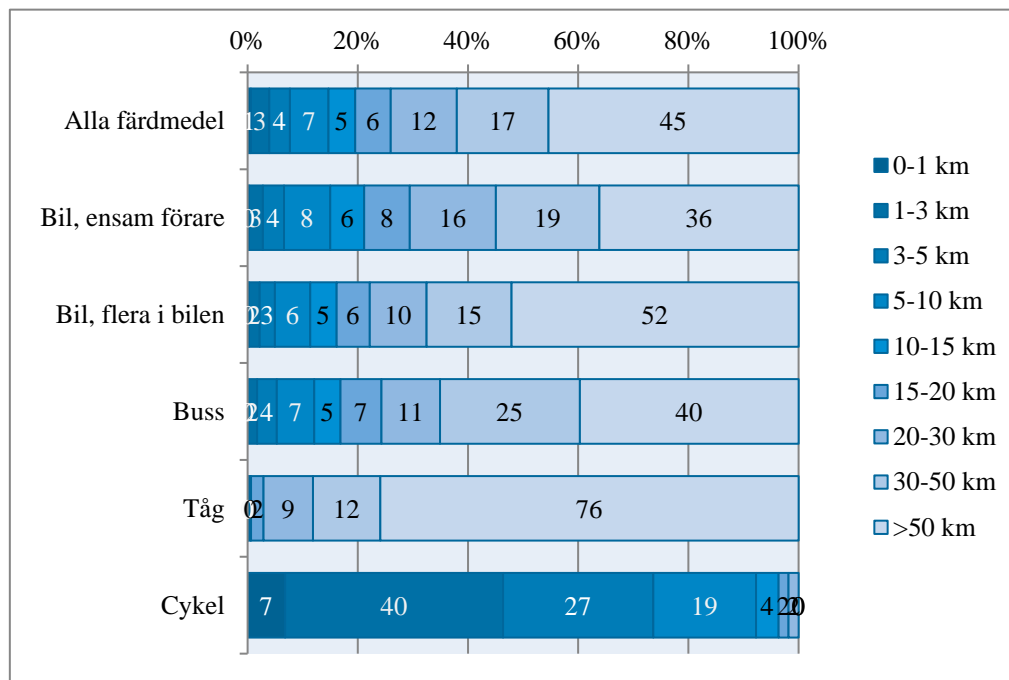


Figur 4.3: Totalt producerat trafikarbete av män och kvinnor över hela veckan, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=7 243–16 404)

Långa resor på 50 km eller längre står för hela 45 procent av de producerade personkilometrarna.

Kortare resor på 10 km eller mindre genererar endast 15 procent.

Bland resor som görs med bil som ensam förare genereras närmare 30 procent av trafikarbetet av resor som är under två mil.



Figur 4.4: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans längd och färdmedel (n=33–16 404).

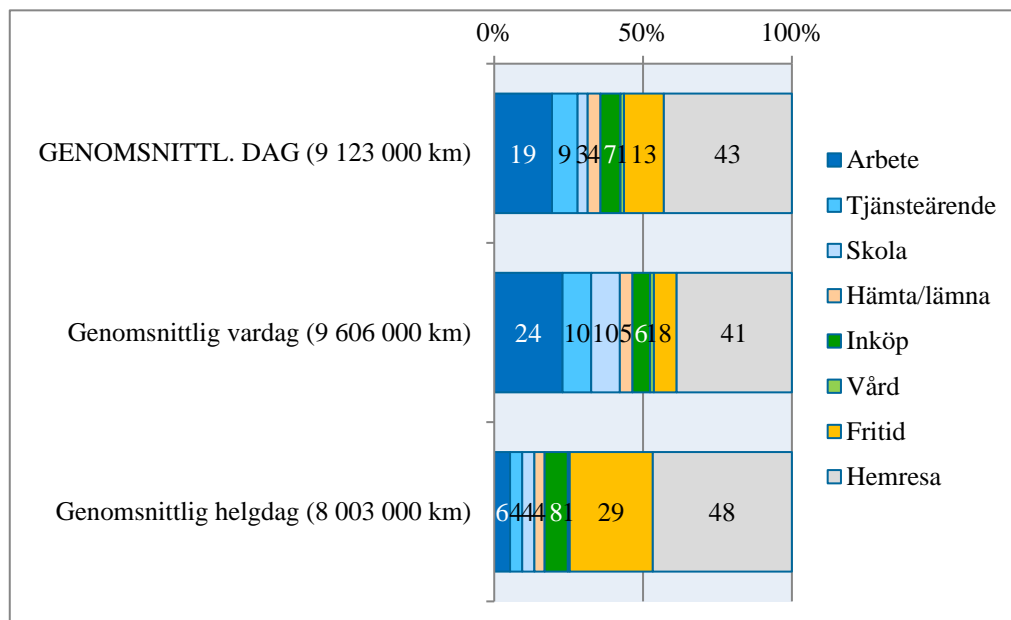


4.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden

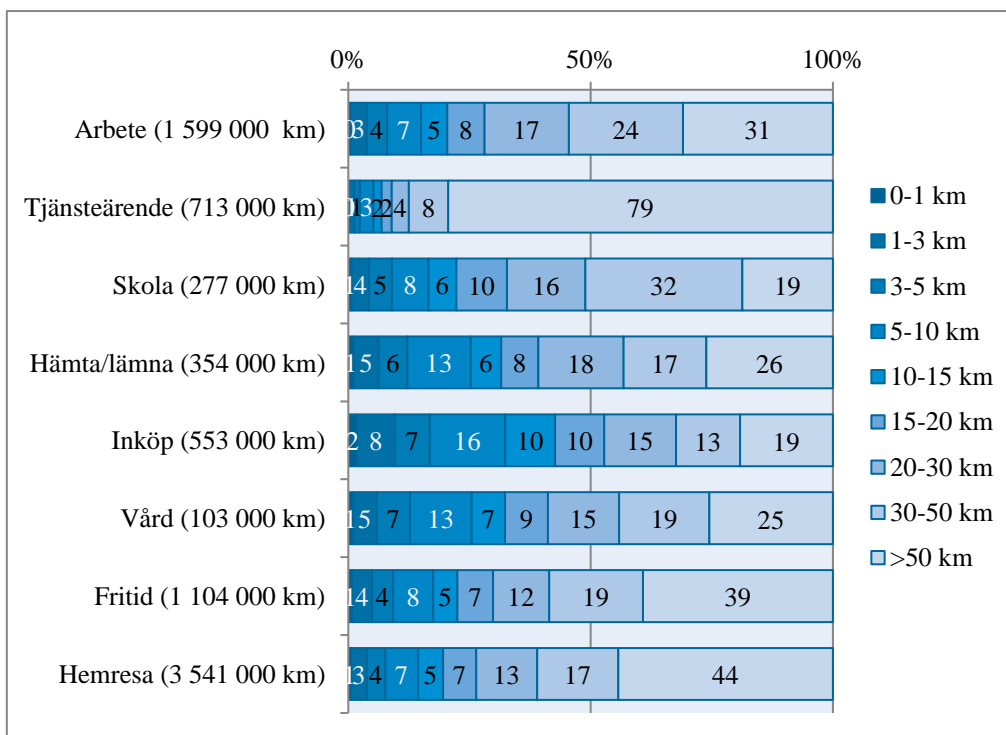
Allra flest person-kilometrar produceras av pendling till arbetet, med runt en femtedel. Då är resor direkt hem från arbetsplatsen vid resdagens slut exkluderade. Dessa ligger under posten "hemresor". Vid arbets- eller skoldagens slut görs vid 56 procent av resorna ett eller flera ärenden på hemvägen.

Efter arbetsresor produceras det största antalet person-kilometrar av fritidsresor (13 procent exkl. hemresor) och resor till skola/studier (9 procent).

Under helgerna produceras överlägset mest trafikarbete av fritidsresande, såsom nöjen, idrott eller att träffa vänner. I andra hand inköpsresor.



Figur 4.5: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans ärende (n=3 479–16 404).



Figur 4.6: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans längd och ärende (n=308–2 655)

Korta, respektive långa resors andel av de producerade person-kilometrarna skiljer sig avsevärt beroende på resans ärende. Tydligast skiljer sig tjänsteresor, där närmare 80 procent av det producerade trafikarbetet kommer från långa resor – fem mil eller längre.

Även bland fritidsresorna står långa resor för en stor del av trafikarbetet.

Det motsatta förhållandet gäller för inköpsresor och för att hämta och lämna barn/andra personer. Bland inköpsresorna produceras mer än hälften av resorna som är under två mil.

4.3 Spenderad restid

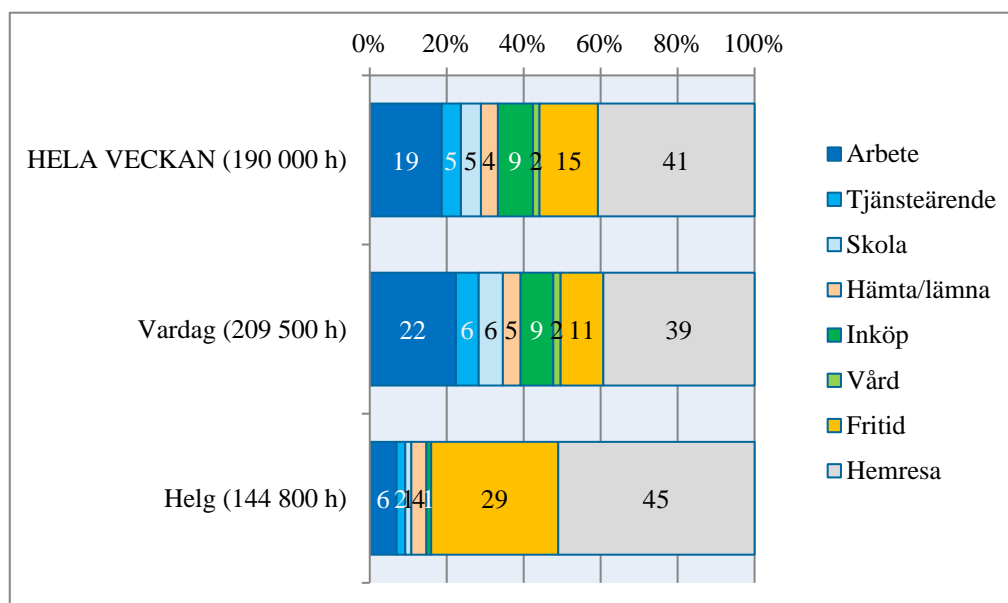
Invånarna i regionen tillbringar 190 000 h varje dygn under förflyttning. (Räknat "dörr till dörr", dvs. även de delar som sker till fots).

Det motsvarar genomsnitt ca 50 minuter per invånare (16–84 år) och dag.

Mest tid läggs på resor till arbetet, tätt följt av resor till olika fritidsaktiviteter och därefter inköpsresor.

Under vardagarna läggs 58 procent av restiden på pendling till arbete/ tjänsteresor eller studier (antaget att hemresor fördelar sig på motsvarande ärenden).

På helgerna läggs närmare 60 procent på fritidsresande (samma antagande om hemresor).



Figur 4.7: Totalt restid (person-timmar per dygn) fördelat på ärenden (n=3 479–16 404).

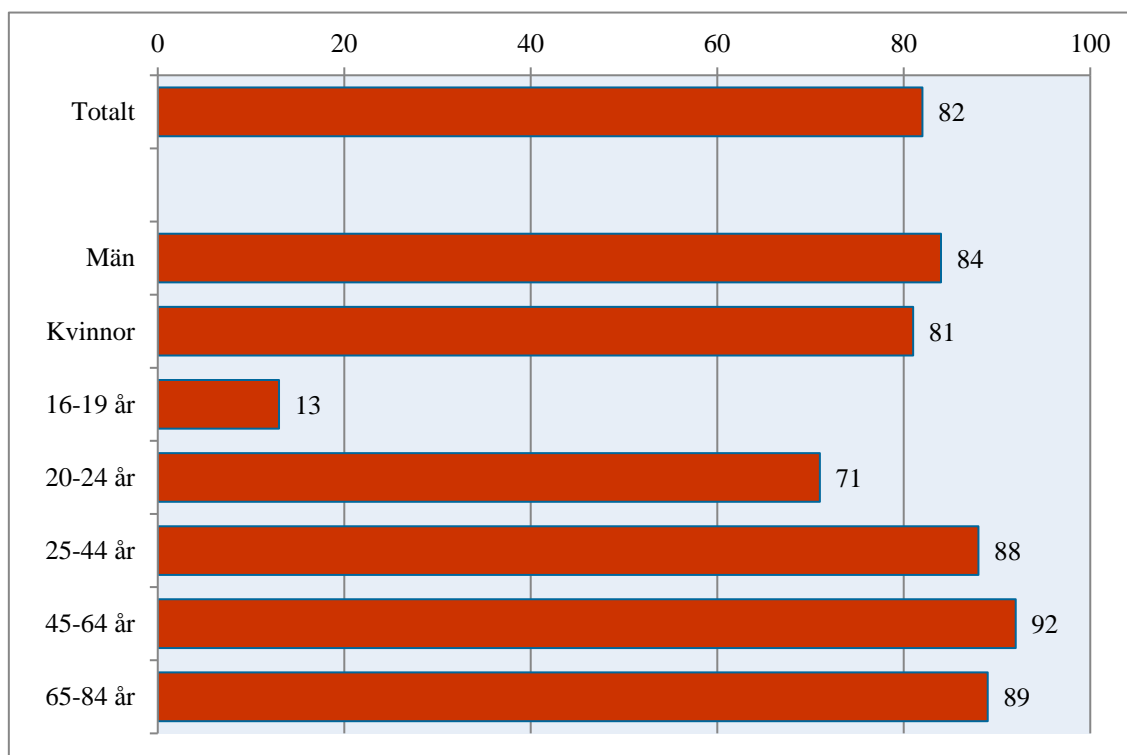
5. Tillgång till bil

I detta kapitel beskrivs invånarnas tillgång till körkort och hushållens biltillgång.

5.1 Körkort för personbil

Drygt 80 procent av invånarna (16 år eller äldre) har körkort för personbil. Andelen är något högre bland män än bland kvinnor.

Bland unga i åldern 20–24 år har redan 71 procent skaffat körkort.

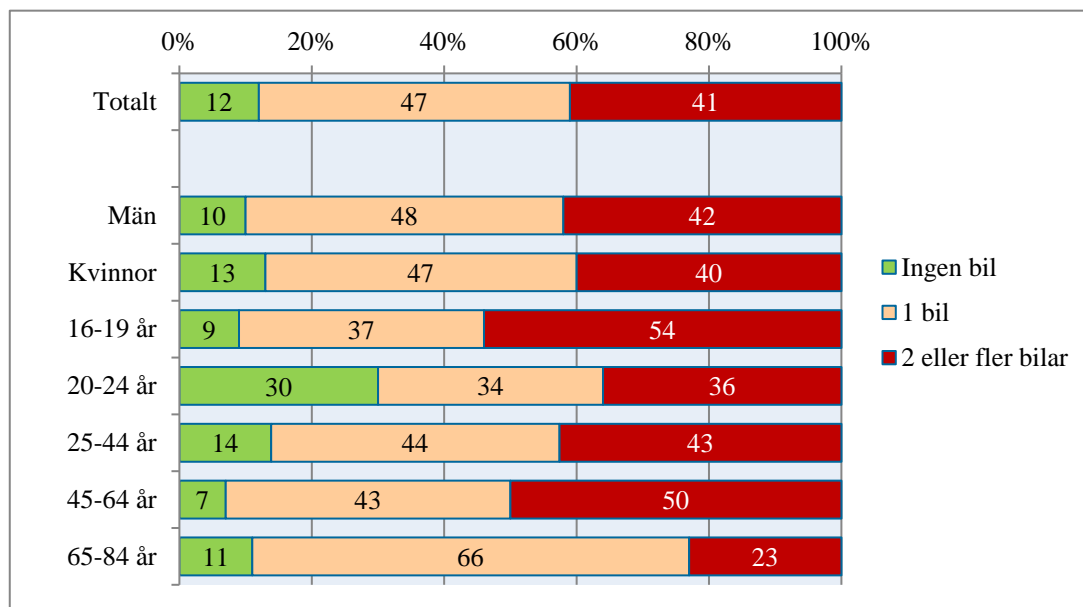


Figur 5.1: Andel av populationen som har körkort för personbil (%).
(n=204–7 470).

5.2 Biltillgång

Närmare 90 procent av hushållen har tillgång till minst en bil. Det finns dock stora skillnader i andelen bilfria hushåll beroende på åldern hos personerna i hushållet. I hushållen med personer 20–24 år är närmare en tredjedel bilfria, jämfört med endast sju procent i hushåll med personer i övre medelåldern, antagligen personer som flyttat hemifrån, men inte skaffat egen bil.

Bland pensionärshushållen ökar andelen bilfria hushåll något igen, till drygt var tionde.



Figur 5.2: Andel hushåll med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil (n=1 175–7 406).



6. Färdmedelsval

I detta kapitel beskrivs invånarnas nyttjande av olika färdmedel och resornas fördelning mellan dessa.

Läshjälp: Definition av begreppet "huvudfärdsätt"

I resdagboken fanns möjlighet att för varje förflyttning ange ett eller flera olika färdmedel, t.ex. om man går först till busshållplatsen, sedan tar bussen till stationen och därefter fortsätter med tåg. Vid sammanställningar av totala fördelningar mellan färdmedel har ett huvudfärdsätt tilldelats varje resa, t.ex. räknas en resa med bil och buss som en bussresa och en resa med gång och bil som en bilresa.

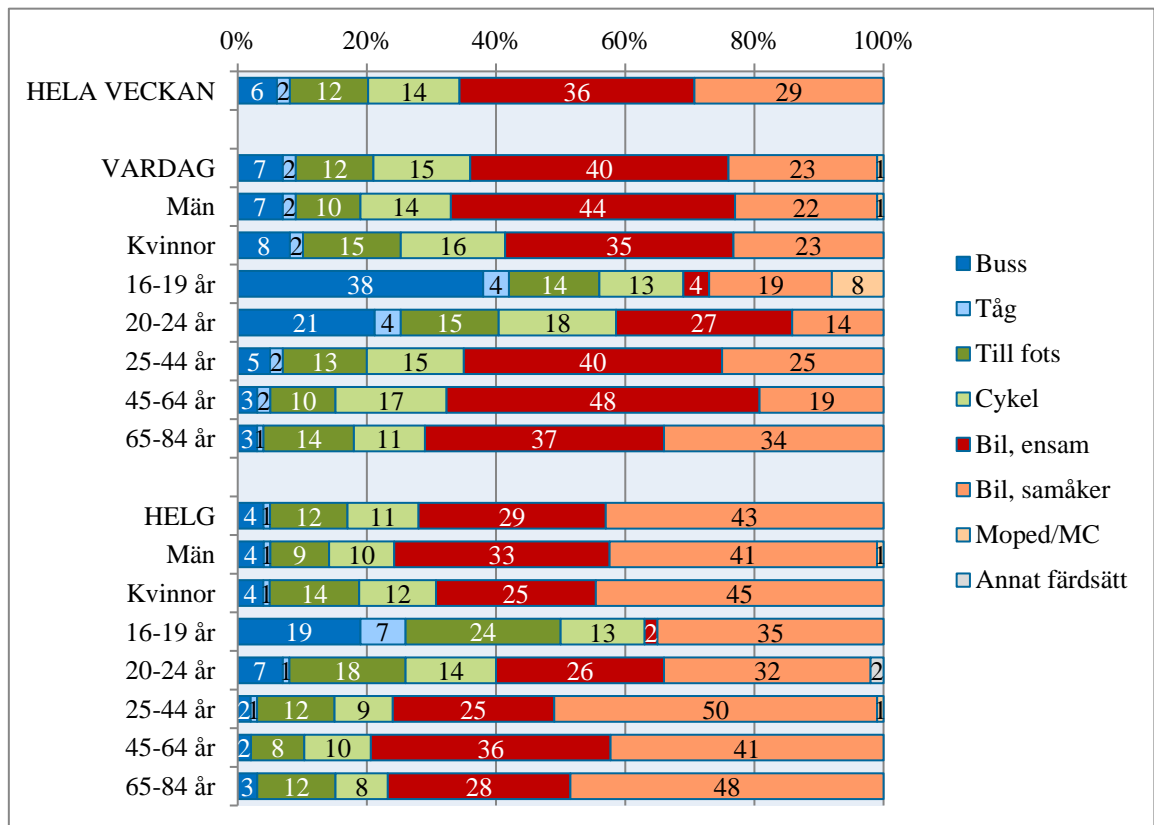
Färdsätten har rankats enligt följande ordning:

flyg > tåg > buss > taxi > bil > mc > moped > färdtjänst > cykel > till fots > annat

6.1 Fördelning över huvudfärdsätt

Sett till andelen resor dominerar bil som färdmedel – två av tre resor görs med bil.

Kollektivtrafiken står för en liten andel av resorna – endast åtta procent görs med buss eller tåg. På helgerna är bilens dominans ännu större – då görs närmare tre av fyra resor med bil och endast fem procent med kollektivtrafik.



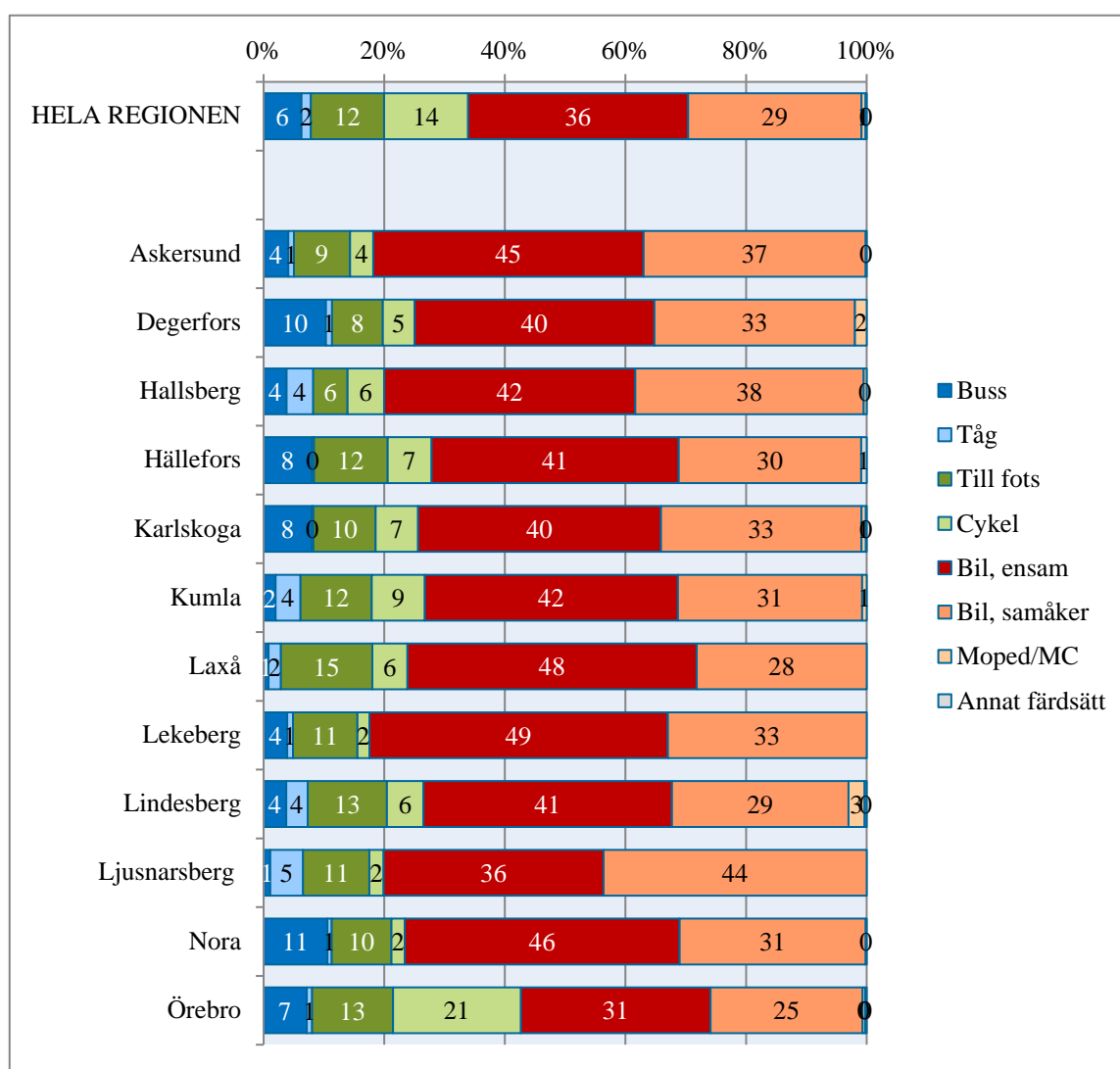
Figur 6.1: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt (n=223–16 404).

Det finns tydliga skillnader mellan olika åldersgrupper. Framför allt skiljer sig de yngres färdmedelsval genom att de i högre utsträckningen förflyttar sig med buss, cykel eller till fots. Gruppen upp till 19 år gör över 40 procent av sina resor med kollektivtrafik.

6.2 Fördelning över huvudfärdsätt – skillnader mellan kommuner

I hela regionen görs 65 procent av resorna med bil.

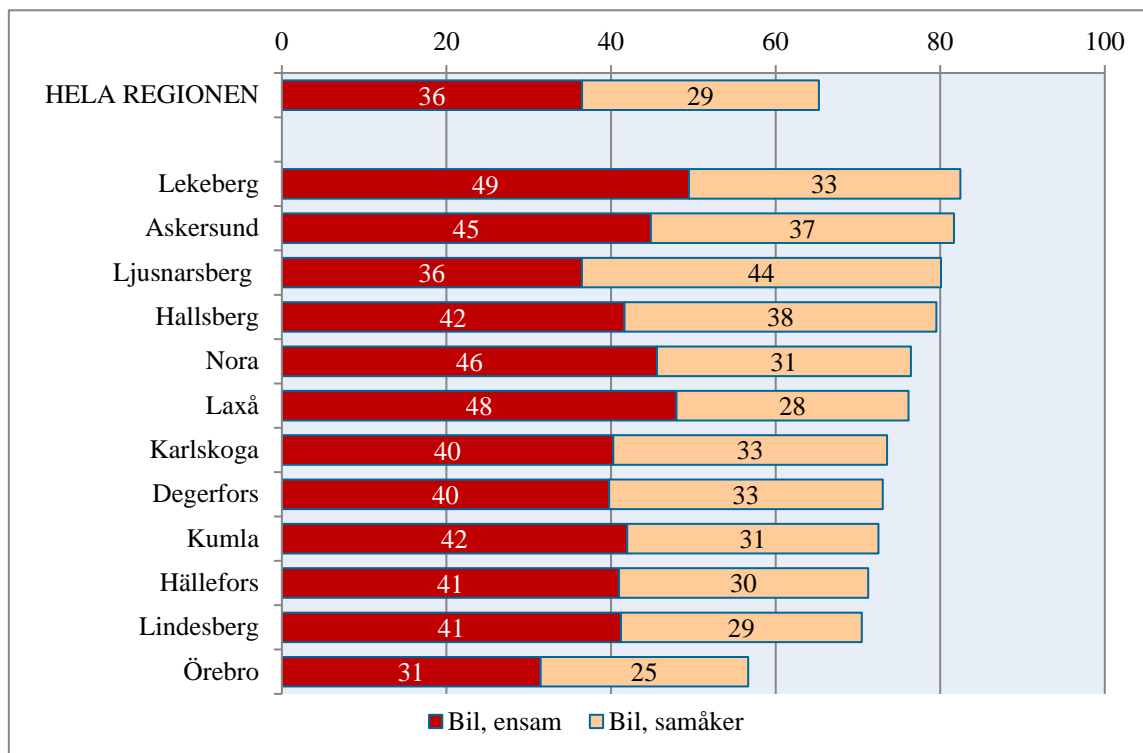
Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel skiljer sig starkt mellan de olika kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst andel av resorna görs med bil i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg.



Figur 6.2: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt efter hemkommun (n=214–16 404).

Fler bilresor görs som ensam förare, än med flera i bilen.

Sett till andelen resor med bil så har Ljusnarsberg högst andel samåkning – 55 procent av bilresorna. Andelen är lägst i Laxå – 37 procent.



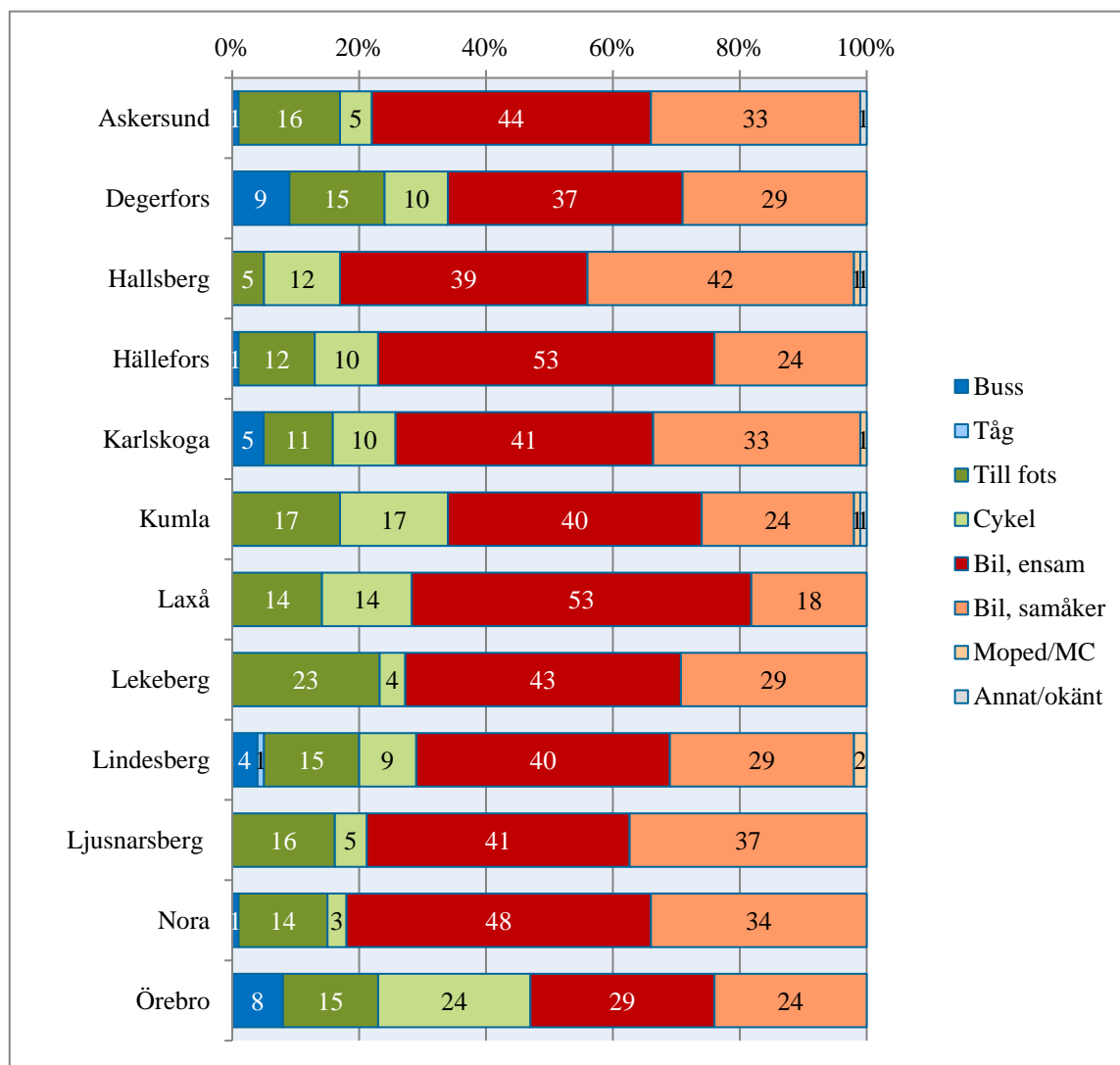
Figur 6.3: Andel resor (%) med bil som huvudfärdmedel uppdelat på ensam förare, respektive flera i bilen, efter hemkommun (n=214–16 404).



6.1 Fördelning över huvudfärdsätt – resor helt inom kommunen

Sett till resor helt inom respektive kommun, står gång- och cykeltrafik för en högre andel – mellan 17 procent i Nora till knappt 40 procent i Örebro.

Andelen kollektivtrafik är låg i samtliga kommuner, endast fyra kommuner (Örebro, Degerfors, Karlskoga och Lindsberg) når upp till fem procent.



Figur 6.3: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt för resor helt inom respektive kommun. (Bas: Resor helt inom respektive kommun.).

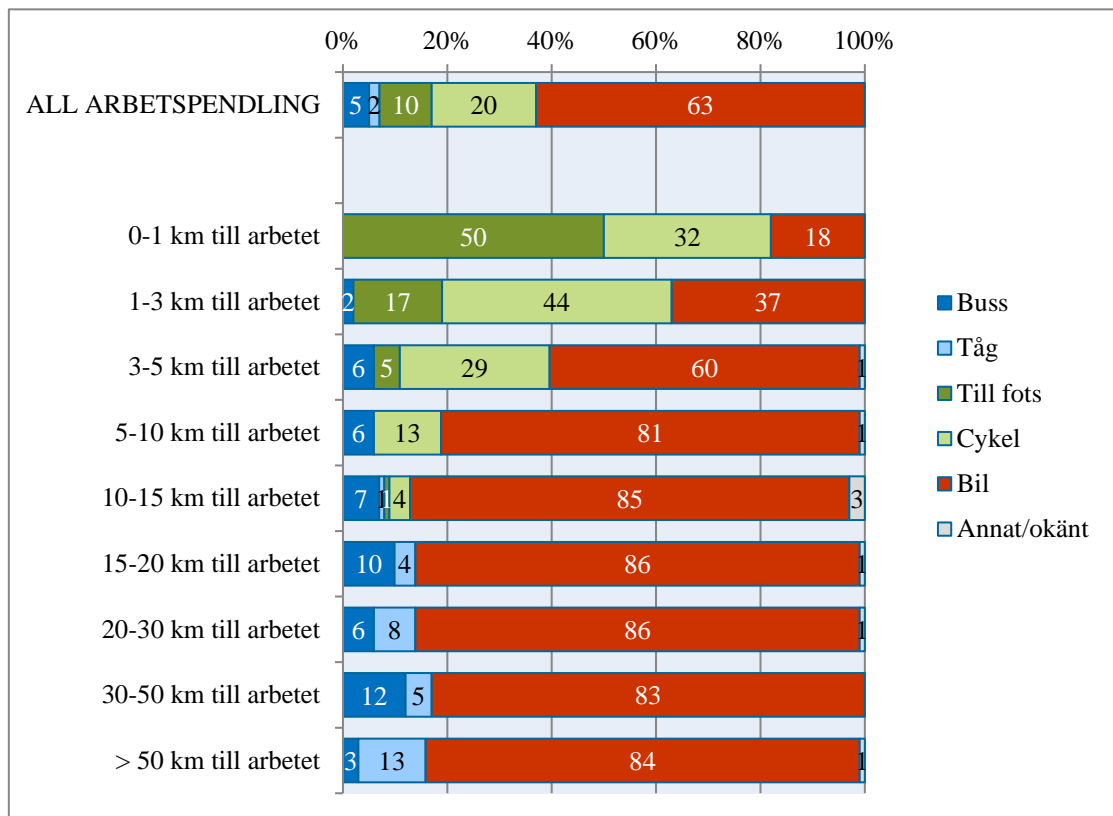
6.3 Fördelning över huvudfärdsätt – skillnader efter avstånd till arbetsplatsen

Det finns ett starkt samband mellan resans längd och invånarnas val av färdmedel för sin arbetspendling.

Har man under tre kilometer till arbetet väljer man oftast att gå eller cykla till arbetet.

För avstånd om 3–5 kilometer är bil det vanligaste färdmedlet, men fortfarande görs 35 procent av resorna med cykel eller till fots.

Är avståndet över fem km dominerar bil stort, medan runt fem procent av resorna görs med kollektivtrafik.



Figur 6.4: Huvudfärdsätt till arbetet efter uppskattad reslängd. (Bas: Alla resor med resa till arbetet som ärende.)

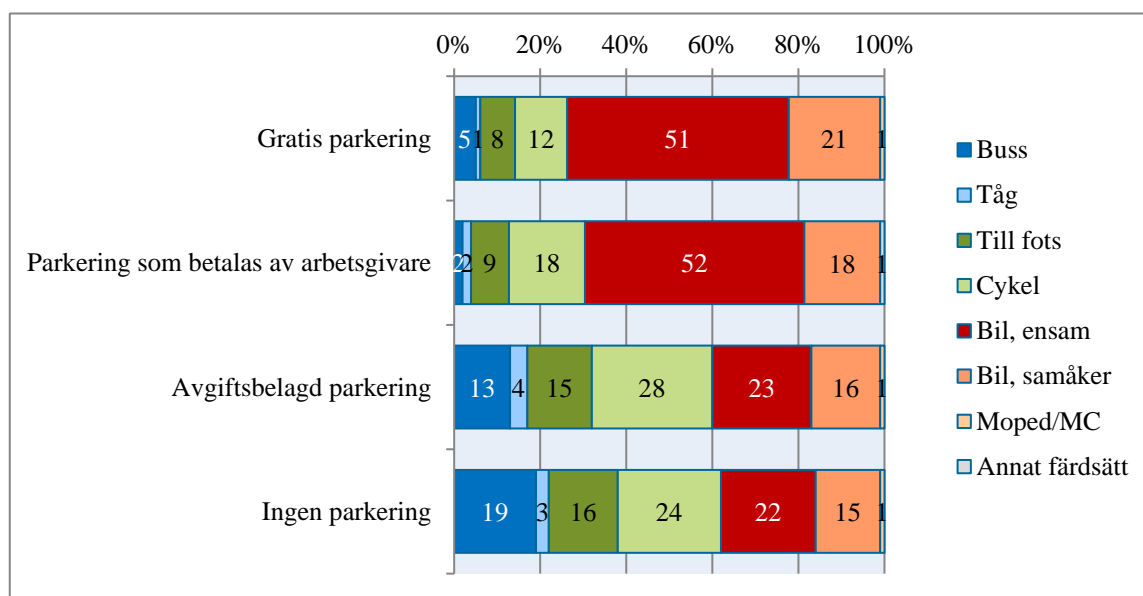


6.4 Val av färdssätt efter tillgång till parkering

Det finns ett samband mellan tillgång till, och kostnad för, parkering vid arbete/skola och val av färdmedel.

Bland dem som har tillgång till gratis parkering görs tre av fyra resor med bil. Är parkeringen avgiftsbelagd är motsvarande andel ca 40 procent.

Finns ingen parkering vid arbetet/skolan görs 37 procent av resorna med bil, medan 22 procent görs med kollektivtrafik.

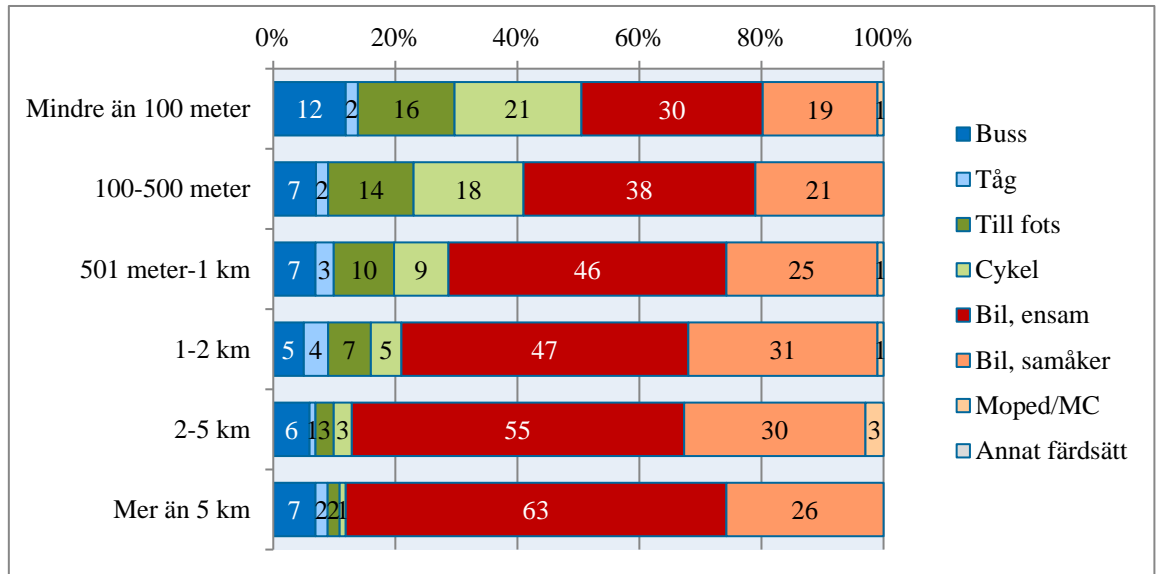


Figur 6.5: Färdssätt till/från arbetsplats/skola efter tillgång till parkering (n=388–5 408).

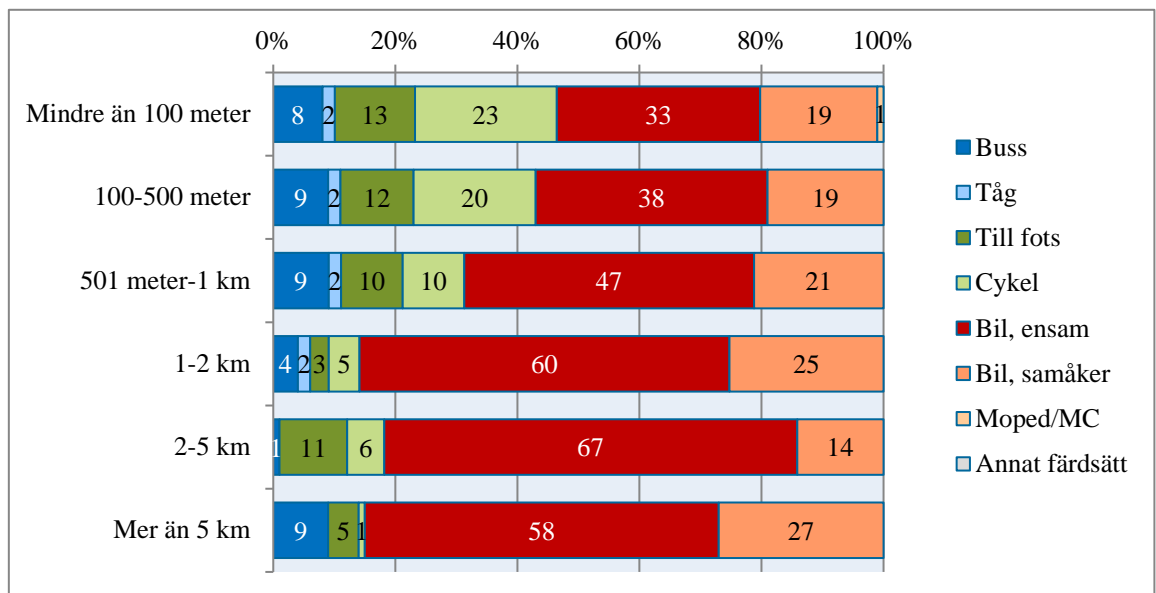
6.5 Val av färdssätt efter närhet till närmaste busshållplats

Personer som har närmare från hemmet eller arbete/skola till en busshållplats reser i lägre grad med bil.

Framför allt ersätts bilresorna med gång och cykel, inte med kollektivtrafik, dvs. det är snarare avståndet till arbetet/skolan totalt än avståndet till hållplatsen som gör att färre resor görs med bil.



Figur 6.6: Färdssätt efter närhet till busshållplats från bostaden (n=271-7 045).

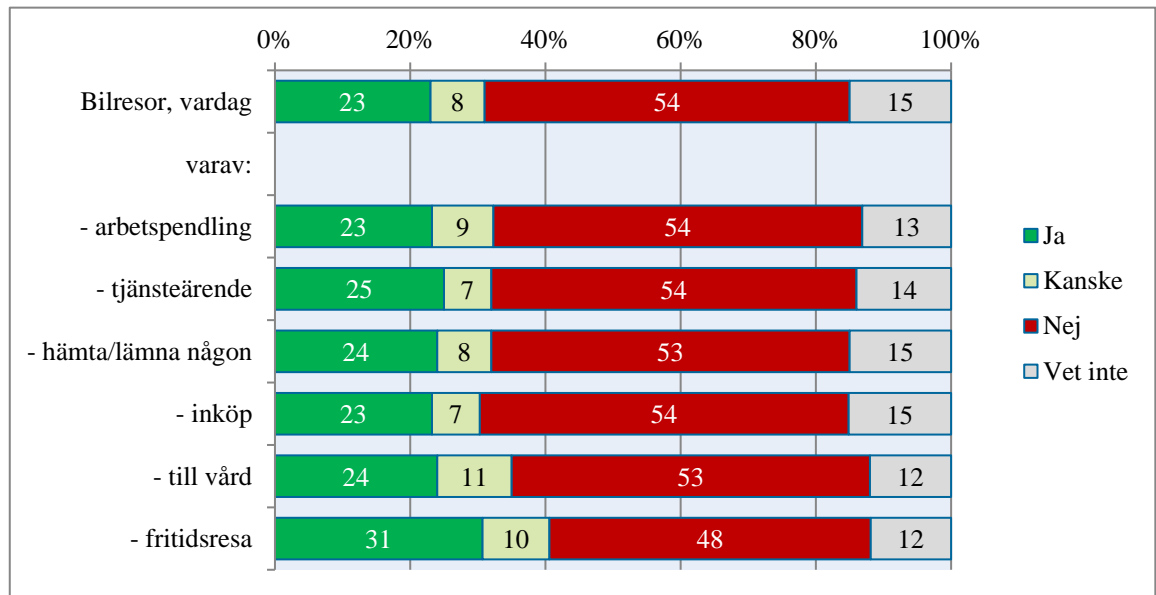


Figur 6.7: Färdssätt efter närhet till busshållplats från arbets-/studieplats (n=191-3 792).

6.6 Möjlighet att ersätta bilresor med kollektivtrafik

Av de vardagliga bilresorna tror bilresenärerna att åtminstone en knapp fjärdedel skulle kunna göras med kollektivtrafik istället. Drygt hälften tror inte det går att göra med buss eller tåg.

Fritidsresorna är något lättare att ersätta med kollektivtrafik.



Figur 6.8: Möjlighet att göra den aktuella resan med kollektivtrafik istf. med bil (n=108–3 078).



7. Ärende

I detta kapitel beskrivs övergripande hur resandet i regionen fördelar sig mellan olika ärenden för resorna.

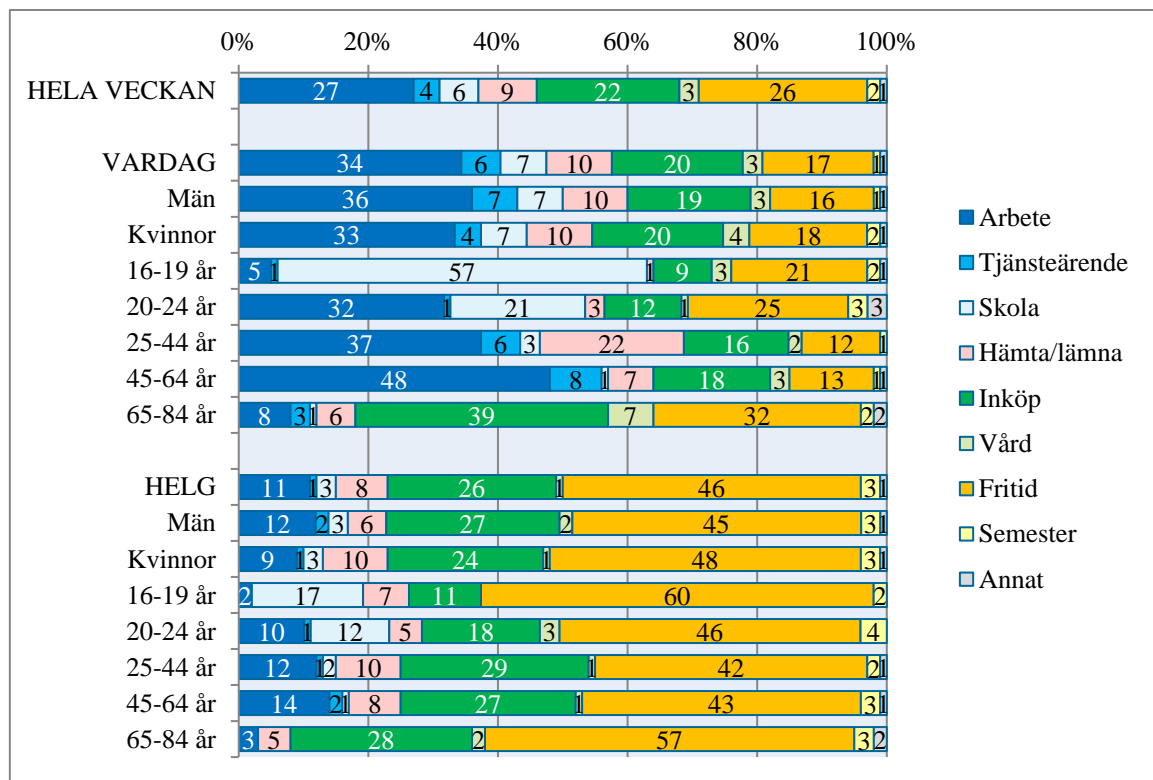
Läshjälp: Klassificering av ärenden

Alla ärenden har klassificerats i nio olika kategorier (exkl. hemresor), samt annat. I "vård" ingår besök till alla typer av vårdgivare, t.ex. vårdcentraler, sjukhus eller tandläkare. I fritid ingår olika typer av fritidsaktiviteter, nöjen, motion eller träffa vänner. "Semester" innebär fritids- eller semesterresa med övernattnig på annan ort.

7.1 Ärende

Strax under hälften av resorna (47 procent) under vardagarna är resor till eller från arbete och studier, eller tjänsteresor. Därefter följer inköpsresor, samt resor till olika fritidsaktiviteter (t.ex. nöjen, motion eller vänner), som står för runt en femtedel av antalet genomförda resor vardera. På helgerna dominerar fritidsresande – närmare hälften av resorna, följt av inköpsresor som står för runt en fjärdedel.

Bland äldre över 65 år är fritids- och inköpsresor de vanligaste både på vardagar och helger.

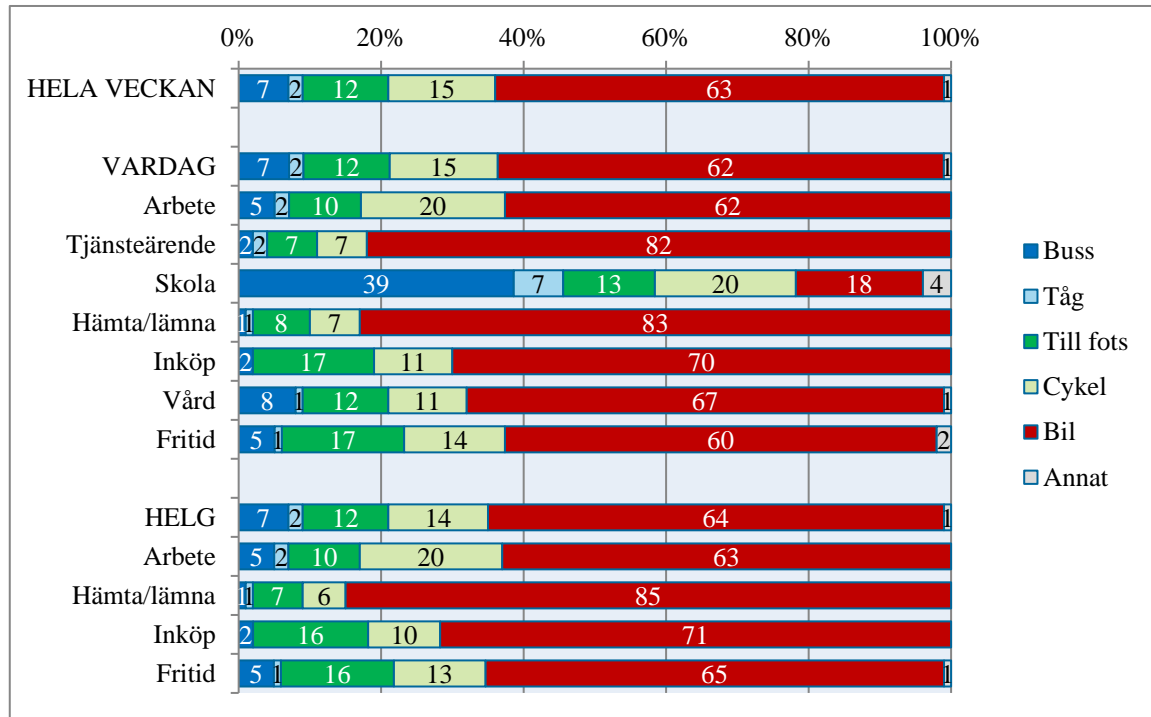


Figur 7.1: Resornas fördelning mellan olika ärenden, exkl. hemresor (n=223–16 404).

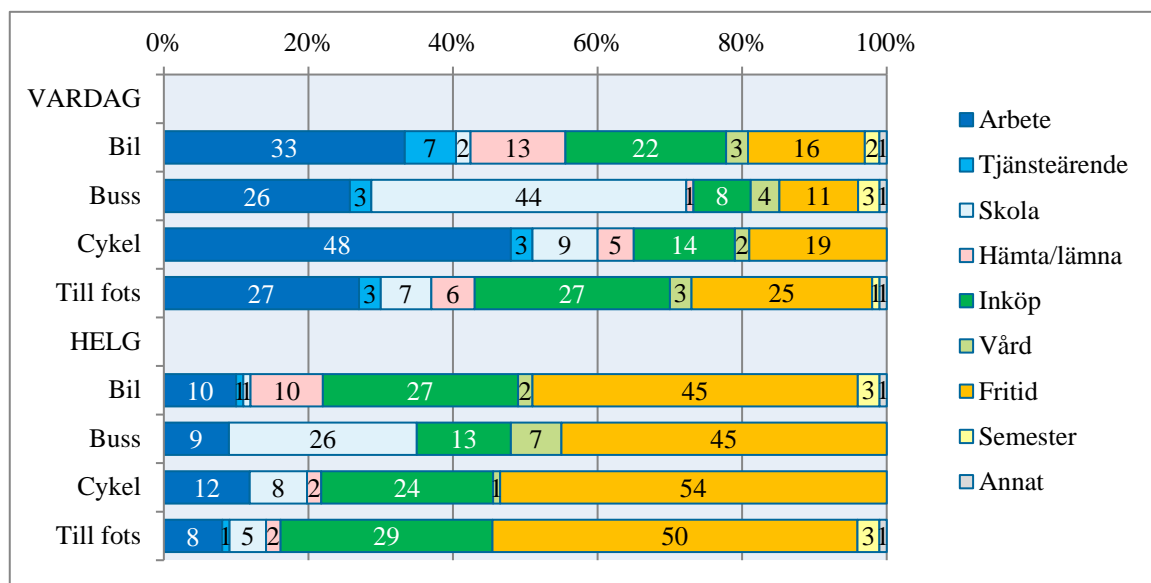
7.2 Färdsätt och ärende

Typ av ärende påverkar val av färdmedel.

Skolresor avviker då de till största delen görs med kollektivtrafik, följt av cykel och till fots. Bil dominerar alla andra ärenden, men det är extra tydligt för tjänsteresor och för att hämta lämna, där bilen står för över 80 procent av resorna.



Figur 7.2: Använt färd sätt för olika typer av ärenden (n=25–16 404).



Figur 7.3: Ärendefördelning för resor med olika färd sätt (n=64–8 081).

8. Reslängd och restid

I detta kapitel beskrivs hur resandet fördelas efter resornas längd i km och restid i minuter.

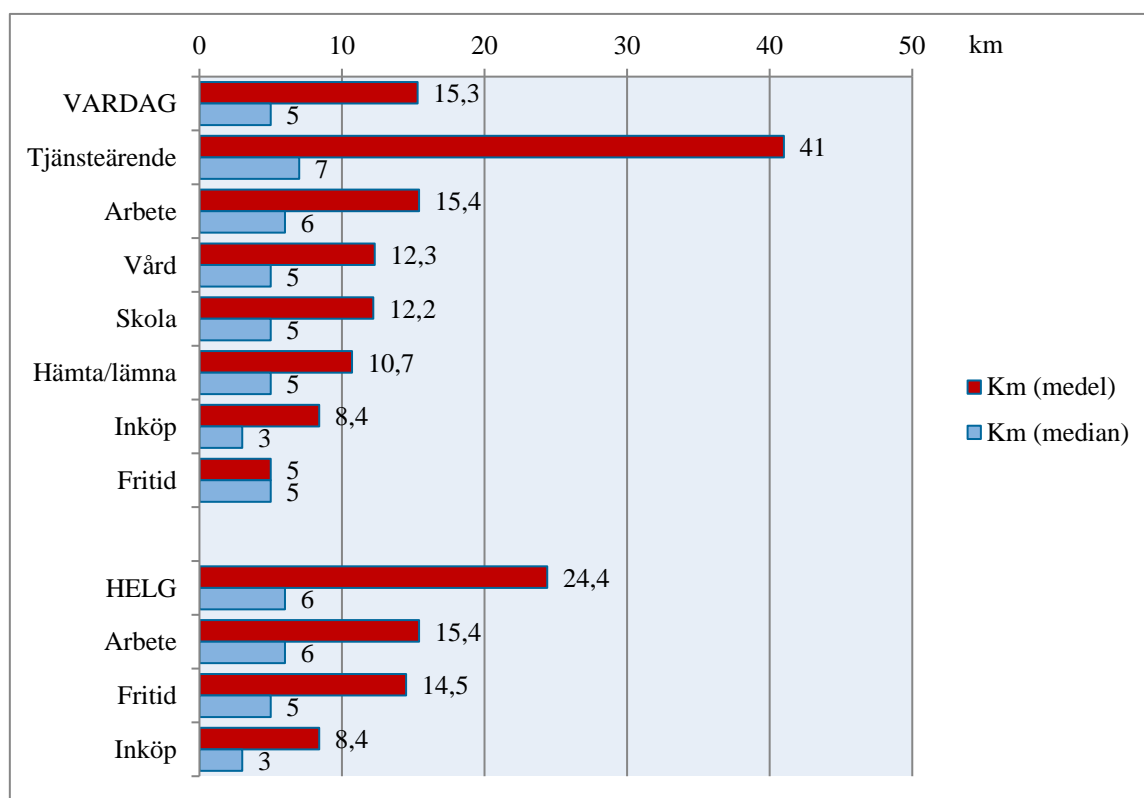
8.1 Reslängd

Medianresan är endast fem km lång – och för samtliga typer av ärenden ligger den inom intervallet 5–7 km.

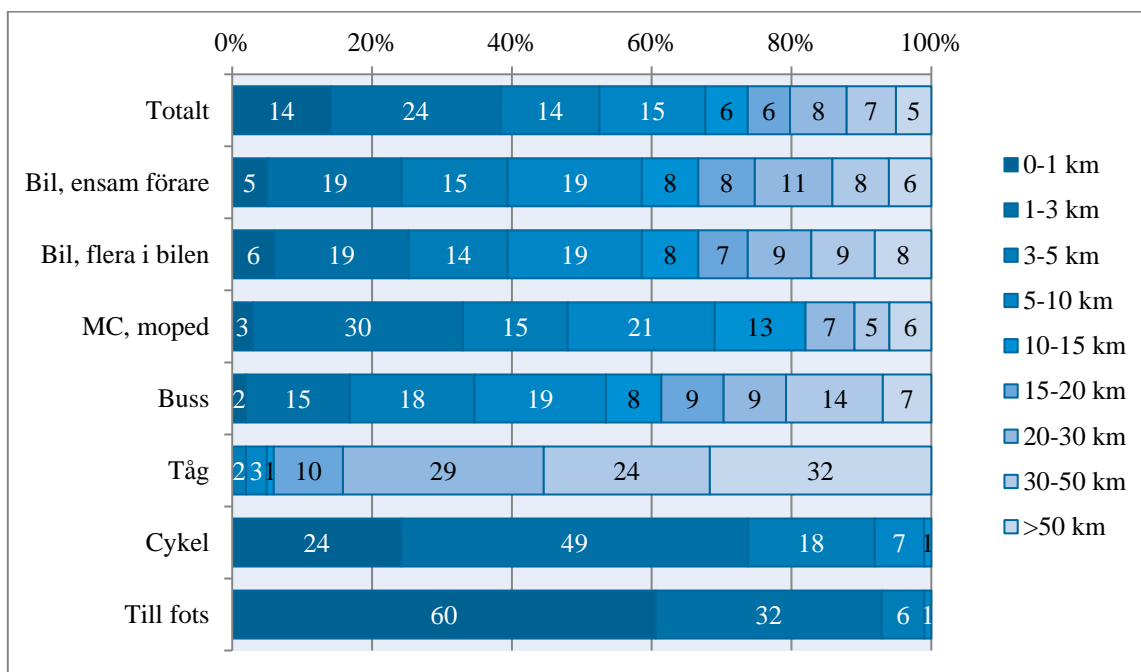
Medellängden för resorna är längre, ca 15 km då medianen på påverkas av att de flesta resor är korta.

Tjänsteärenden är klart längst, följt av arbetspendling. De kortaste resorna är inköpsresor och fritidsresor på vardagarna.

Överlag görs längre resor på helgerna än på vardagarna. Den genomsnittliga helgresan är nio km längre än vardagsresan.



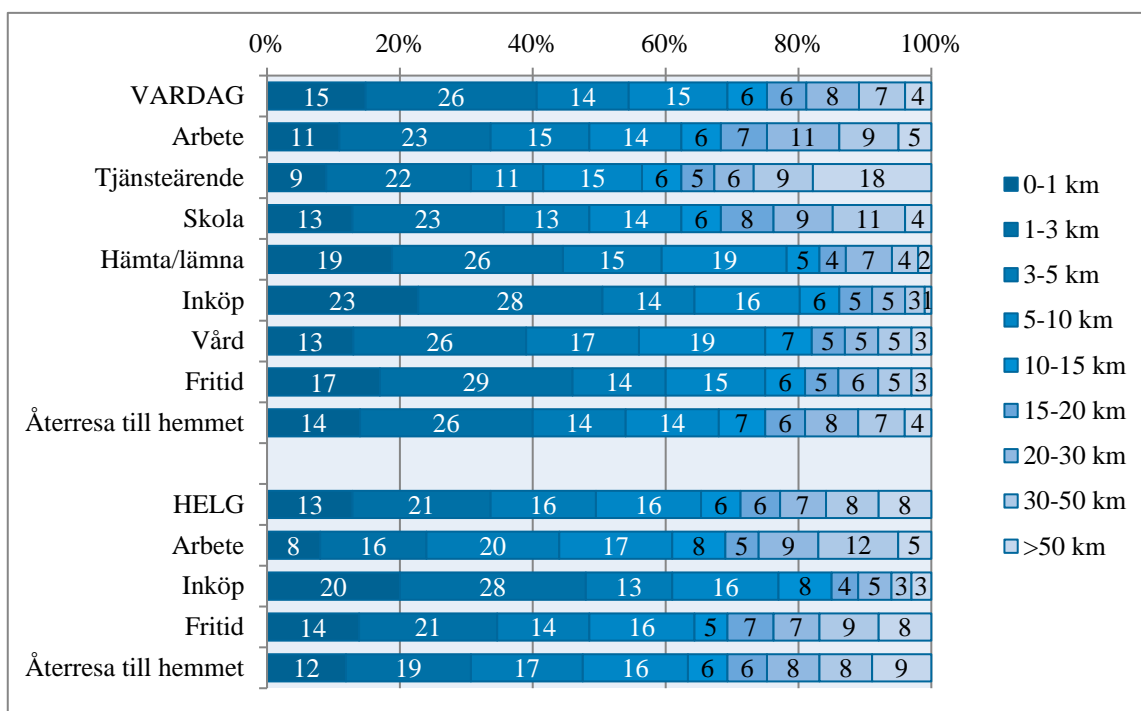
Figur 8.1: Ärende och uppskattad reslängd i km, medelvärde (n=193–12 897).



Figur 8.2: Färdmedel och uppskattade reslängder i km (n=33–16 404).

Bil och buss används till såväl korta som långa resor. Bland tågresorna är de flesta över två mil långa, medan 60 procent av förflyttningarna till fots är maximalt en km långa.

Tjänsteresor utgörs till högre del av längre resor, medan inköp generellt är kortare resor.



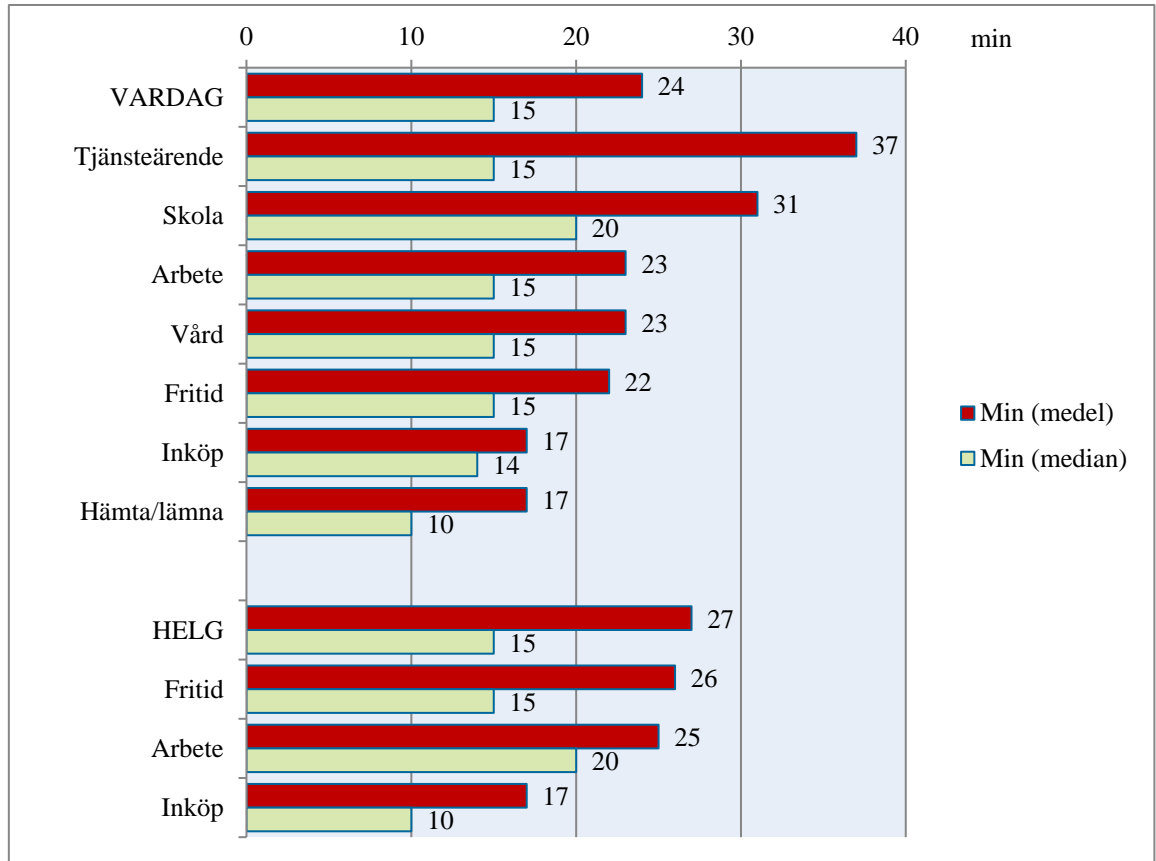
Figur 8.3: Årende och uppskattade reslängder i km (n=193–12 897).

8.2 Restid

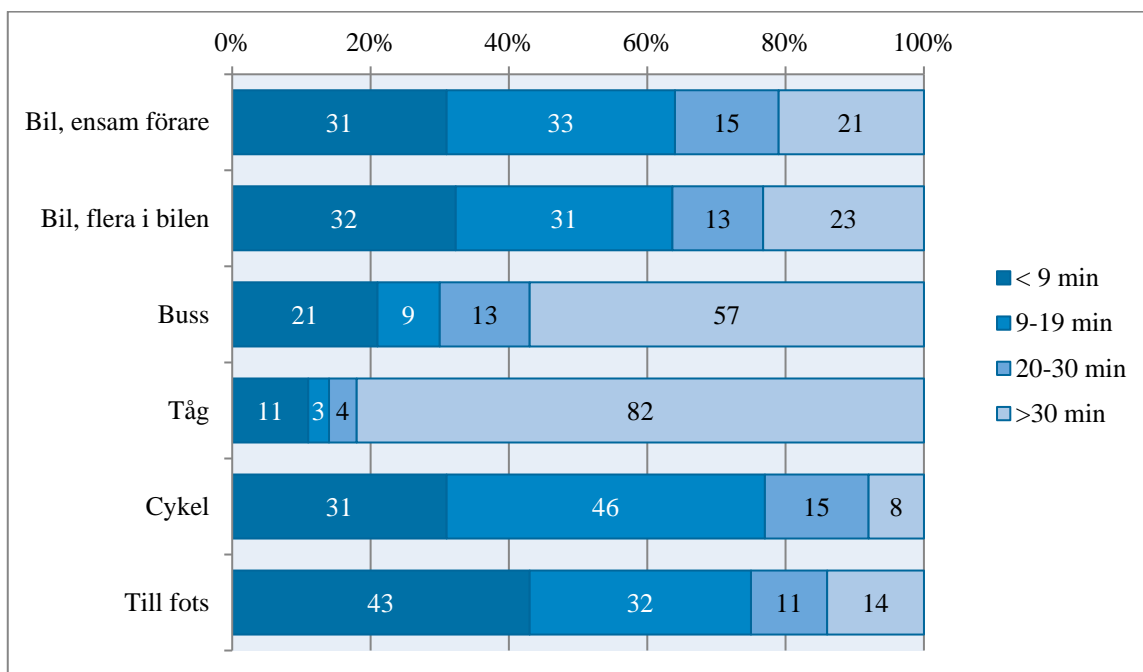
Medelresan varar 24 minuter på vardagar och något längre på helger.
Medianresan är 15 minuter både vardagar och helger.

De längsta resorna är tjänsteresor, men även resor från och till studier är i medeltal klart längre än genomsnittsresan.

Inköpsresor och resor för att hämta och lämna är de kortaste resorna.



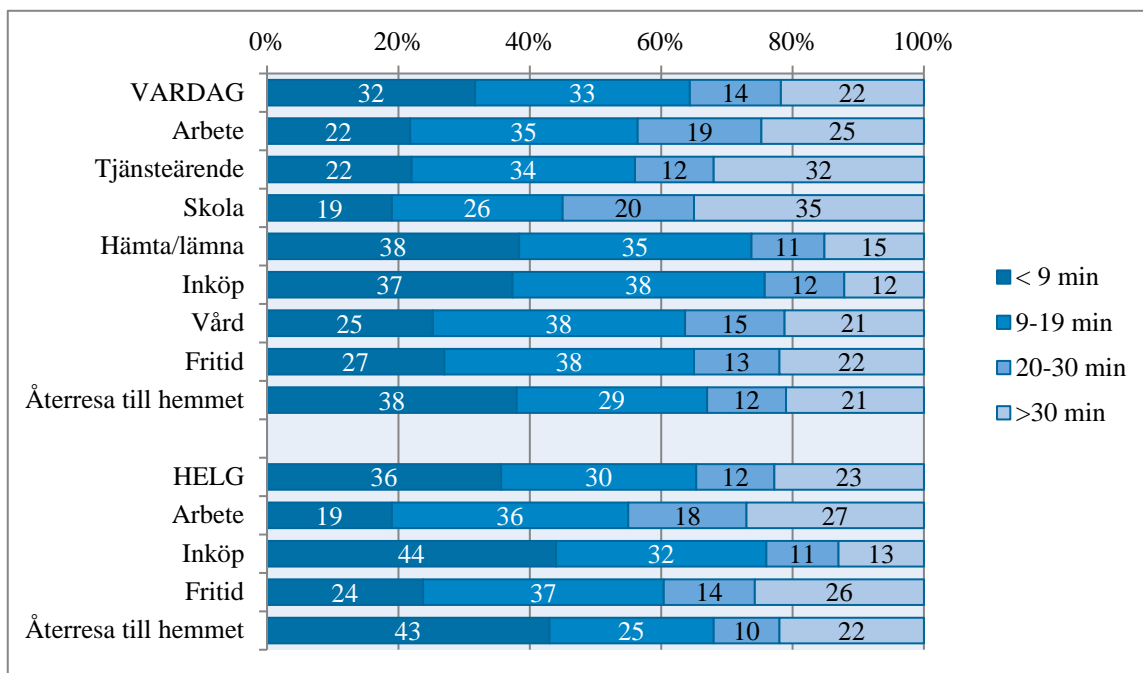
Figur 8.4: Ärende och uppskattad restid i minuter (n=193–12 879).



Figur 8.5: Färdmedel och uppskattade restider i min (n=33–16 404).

Två av tre bilresor är under 20 minuter långa. Bussresor är betydligt längre; över hälften av bussresorna varar minst en halvtimme.

Över en tredjedel av skolresorna varar också över en halvtimme.



Figur 8.6: Ärenden och uppskattade restider i minuter (n=193–12 897).

Tabell 8.1: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete (n=214–16 404).

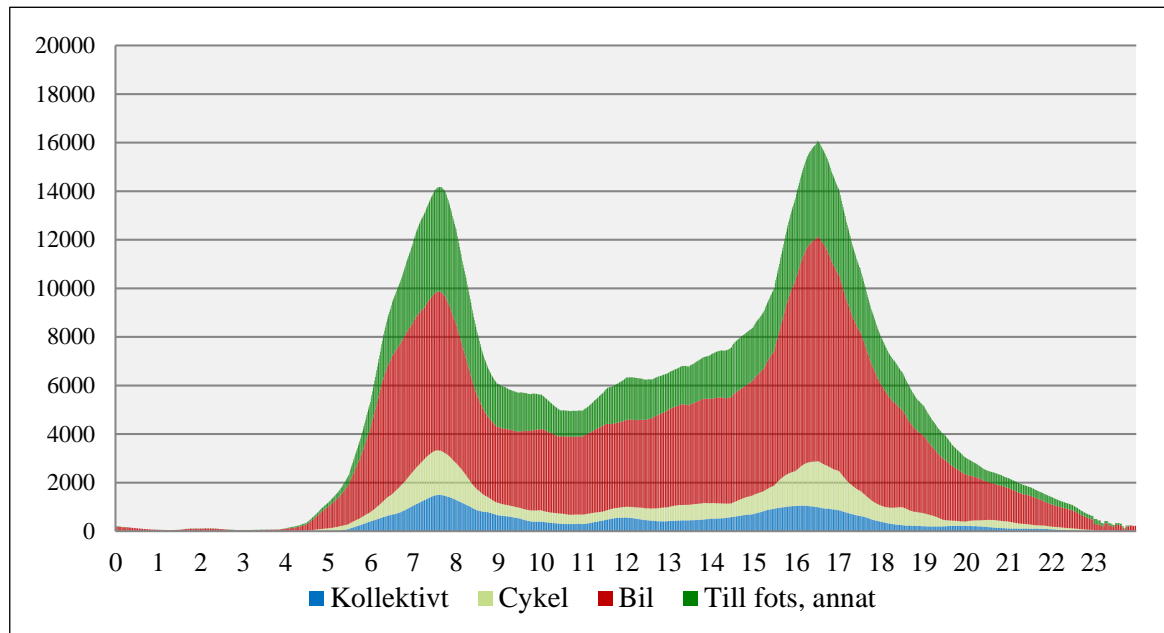
	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)	Antal resor totalt	Trafikarbete totalt (person-km)
Totalt	17,2	5	542 000	9 123 000
Askersund	25,6	12,0	20 000	487 000
Degerfors	23,4	8,2	15 000	342 000
Hallsberg	18,2	10,0	29 000	545 000
Hällefors	24,9	4,0	9 000	248 000
Karlskoga	13,7	5,0	54 000	785 000
Kumla	15,4	6,0	38 000	583 000
Laxå	27,6	16,0	9 000	254 000
Lekeberg	22,7	20,0	13 000	269 000
Lindesberg	25,2	6,0	43 000	726 000
Ljusnarsberg	33,0	8,0	8 000	309 000
Nora	22,7	5,5	18 000	428 000
Örebro	14,3	4,2	288 000	4 147 000
Män	20,5	6,0	260 000	4 971 000
Kvinnor	14,6	4,5	279 000	4 111 000
16–24 år	14,4	5,0	84 000	1 272 000
25–44 år	15,0	5,0	144 000	2 237 000
45–64 år	19,5	5,0	226 000	4 143 000
65–84 år	16,7	5,0	74 000	1 243 000

Medelresan i regionen som helhet är ca 17 km. Medelresans längs skiljer sig avsevärt mellan de olika kommunerna. Medelresan för invånarna i Örebro och Karlskoga är endast 14 km, jämfört med 33 km i Ljusnarsberg.

Mäns resor är i genomsnitt längre än kvinnors resor.

8.3 Resarbetets fördelning över dygnet och färdmedel

Figurerna visar hur samtliga resminuter fördelar sig över dygnet, från kl. 00.00 till kl. 23.59 över vardagar, respektive helgdagar – uppdelat på olika färdmedel.

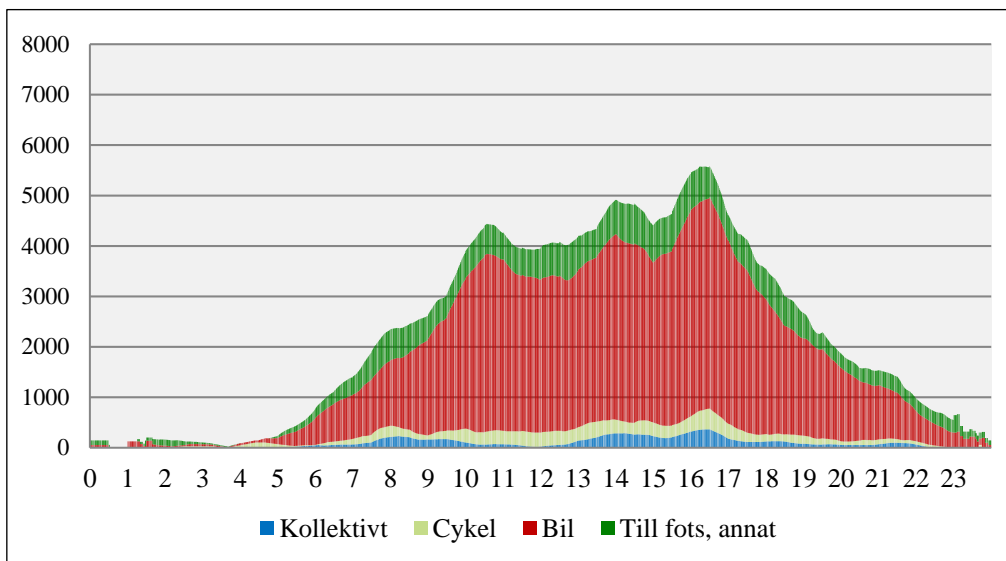


Figur 8.7: Resarbetets fördelning över vardagsdygn. Antal personer på resande fot med olika färdmedlen från kl. 00.00 till kl. 23.59, vardagar (n=12 897).

Vardagsresandet kan delas in i fyra faser efter resarbetets intensitet. Först en puckel under morgontimmarna, ca kl. 05.30 till kl. 09.00. Denna följs av en period med medelhögt resande dagtid fram till 15.30-tiden på eftermiddagen. Därefter kommer en andra puckel som är som mest intensiv mellan kl. 15.30 fram till 18-tiden för att därefter sakta avta allt mer mot de mindre trafikintensiva nattimmarna.

Trafikarbetet har ett annat tidsmönster under helgerna. Här finns inte de två tydliga högtrafikperioder som kännetecknar vardagsresandet.

Helgresandet är snarare puckelformat, med den mest intensiva perioden dagtid, mellan kl. 09.00 till kl. 19.00. Även kvällsperioden fram till 22-tiden står för en betydande andel av helgresandet.




Figur 8.8: Resarbetets fördelning över helgdygn. Antal personer på resande fot med olika färdmedlen från kl. 00.00 till kl. 23.59, helger (n=3 479).


9. Reseströmmarna i regionen


I detta kapitel beskrivs vart regionens invånare reser – var de stora reseströmmarna går och hur de fördelar sig på olika typer av färdmedel.

Läshjälp: Reseströmmar på kartorna

Tjockleken på strecken som representerar reseströmmarna är proportionerligt till antalet resor på varje sträcka. Nedan exempel från fig. 9.1 för att ge en bild av hur många resor streck av olika tjocklek motsvarar (för antal resor hänvisas i övrigt till resematriserna):

 = 5 000 resor/dygn

 = 1 000 resor/dygn

 = 100 resor/dygn

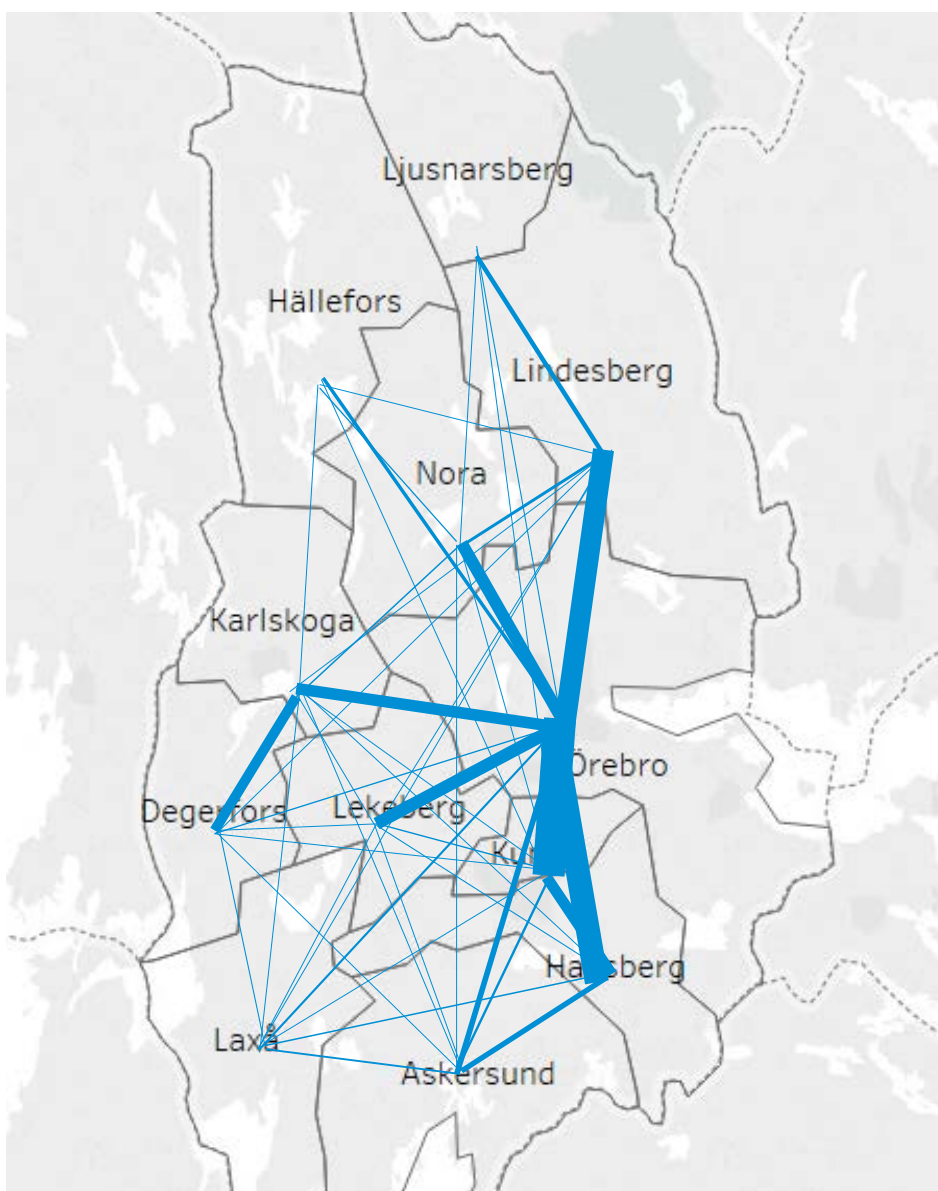
Gränser för hur små reseströmmar som redovisas skiljer sig av pedagogiska mellan från karta till karta, men anges i anslutning till respektive karta.



9.1 Reseströmmar mellan kommuner

Kartan visar var de större reseströmmarna över kommungränser går i regionen. De största reseströmmarna är (>4 000 resor/dygn):

- Örebro ⇄ Kumla 12 000 resor/dygn
- Örebro ⇄ Hallsberg 8 700 resor/dygn
- Örebro ⇄ Lindesberg 7 900 resor/dygn
- Örebro ⇄ Lekeberg 4 700 resor/dygn
- Örebro ⇄ Nora 4 600 resor/dygn
- Örebro ⇄ Karlskoga 4 100 resor/dygn
- Kumla ⇄ Hallsberg 4 100 resor/dygn



Figur 9.1: Invånarnas resor mellan regionens kommuner. Streckens tjocklek är proportionerlig till antal resor.

10. Bakgrundsfrågor

I detta kapitel beskrivs hur befolkningen i regionen fördelas sig på ett antal sociodemografiska faktorer.

10.1 Kön och ålder

Tabell 10.1: Kön och ålder (exkl. ej svar)

	Total (%) n=7 470	Män (%) n=3 352	Kvinnor (%) n=4 036
16–19 år	8	9	7
20–24 år	8	7	9
25–44 år	21	21	22
45–64 år	39	39	39
65–85 år	23	24	22
Summa	100	100	100

10.2 Sysselsättning

Totalt 69 % av invånarna i regionen (16–84 år) arbetar eller studerar. Runt var fjärde än pensionär.

Tabell 10.2: Huvudsaklig sysselsättning (exkl. ej svar)

	Andel (%) n=7 470
Förvärvsarbetar (inkl. egen företagare)	55
Studerar	14
Sjukskriven (mer än sex månader)	1
Föräldraledig	1
Arbetsökande (inkl. praktikplats eller liknande)	3
Ålderspensionär/sjukpensionär	26
Annan	1
Summa	100

10.3 Bostadstyp

Närmare tre av fyra invånare bor i flerbostadshus och en dryg fjärdedel i fristående en- eller tvåfamiljshus.

Tabell 10.3: Bostadstyp (exkl. ej svar)

	Andel (%) n=7 470
Flerbostadshus	73
Fristående en- eller tvåfamiljshus	27
Radhus/kedjehus	0
Annan typ av bostad	0
Summa	100



11. Resandet mellan tätorter

I detta kapitel beskrivs hur resandet ser ut inom och mellan ett urval av regionens tätorter. Resultat redovisas för tätorter som erhållits >50 svar i undersökningen.

11.1 Regionens tätorter

Tabellen nedan visar folkmängden (alla åldrar) och antalet svar för regionens tätorter.

Tätorter för vilka mer än 50 svar erhållits i undersökningen är fetmarkerade. För dessa 14 tätorter redovisas resultat på tätortsnivå.

Tabell 11.1: Folkmängd och erhållna svar per tätort

	Folkmängd (antal) ¹	Svar i RVU (antal)
Askersund (Askersund)	3 997	120
Åsbro (Askersund) ²	1 321	36
Degerfors (Degerfors)	7 160	201
Hallsberg (Hallsberg)	7 122	175
Pålsboda (Hallsberg) ²	1 522	46
Hällefors (Hällefors)	4 530	102
Grythyttan (Hällefors) ²	891	14
Karlskoga (Karlskoga)	27 084	614
Kumla (Kumla)	14 062	352
Laxå (Laxå)	3 064	92
Fjugesta (Lekeberg) ²	2 033	47
Lanna (Lekeberg) ²	537	23
Lindesberg (Lindesberg)	9 149	211
Fellingsbro (Lindesberg) ²	1 384	43
Frövi (Lindesberg)	2 516	81
Storå (Lindesberg)	1 933	55
Kopparberg (Ljusnarsberg)	3 016	68
Nora (Nora)	6 526	214
Örebro (Örebro)	115 765	2 950
Ekeby-Almby (Örebro)	1 271	69
Garphyttan (Örebro) ²	1 619	43
Odensbacken (Örebro) ²	1 374	48

1. Alla åldrar.

2. Resultat för tätorter med <50 svar särredovisas inte.



Figur 11.1: Tätorter i Region Örebro.

11.2 Antal resor

Andelen som rest en vanlig vardag varierar från under 70 procent i Hällefors och Kopparberg, till som högst 84 procent i Örebro, Ekeby-Almby och Lindsberg.

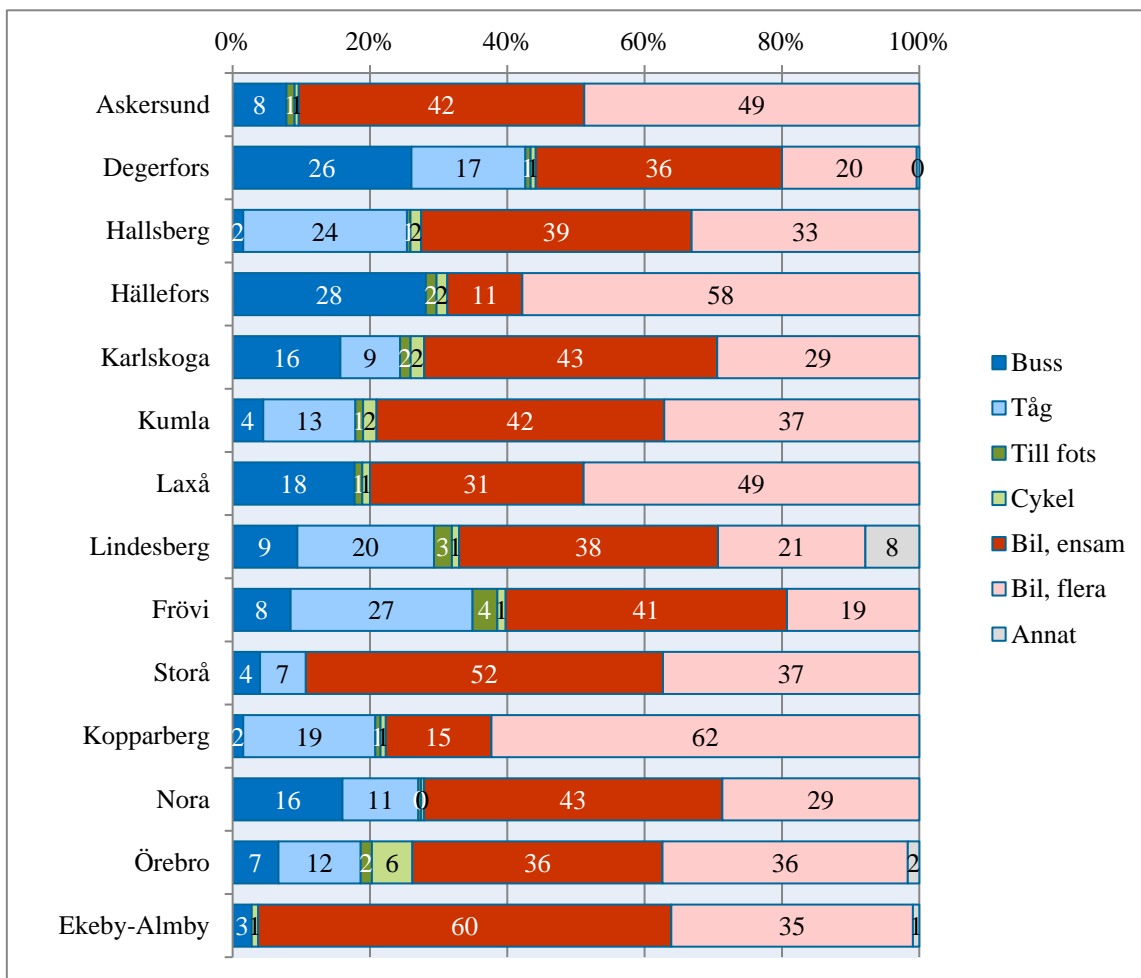
Tabell 11.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – vardagar (n=55–2 950).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Askersund	73 %	2,5	3,4	2 500	6 200
Degerfors	72 %	2,1	2,9	4 200	8 900
Hallsberg	79 %	2,5	3,2	4 200	10 500
Hällefors	66 %	1,6	2,4	2 200	3 600
Karlskoga	82 %	2,5	3,0	17 600	43 700
Kumla	78 %	2,4	3,1	8 600	20 900
Laxå	77 %	2,3	2,9	2 000	4 500
Lindsberg	84 %	2,6	3,1	5 800	15 200
Frövi	83 %	2,6	3,1	2 100	5 300
Storå	80 %	2,6	3,2	1 400	3 600
Kopparberg	67 %	2,0	3,0	1 700	3 400
Nora	78 %	2,2	2,8	4 400	9 600
Örebro	84 %	2,7	3,2	76 500	202 500
Ekeby-Almby	84 %	3,0	3,6	1 700	5 200

11.3 Trafikarbete och reslängder

Det mesta trafikarbetet som genereras är av bil för invånarna i samtliga tätorter. Bilens andel av varierar från 56 till 95 procent.

Störst andel bil är det i Storå, Askersund och Ekeby-Almby.



Figur 11.2: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan genererat av invånarna i tätorten, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=55–1 286).

Medelresans längd varierar från 12,6 km till drygt 30 km.

Kortas medelresor gör invånarna i Örebro. Längst medelresa invånarna i Lindesberg.

Tabell 11.3: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete – alla dagar (n=111–7 129).

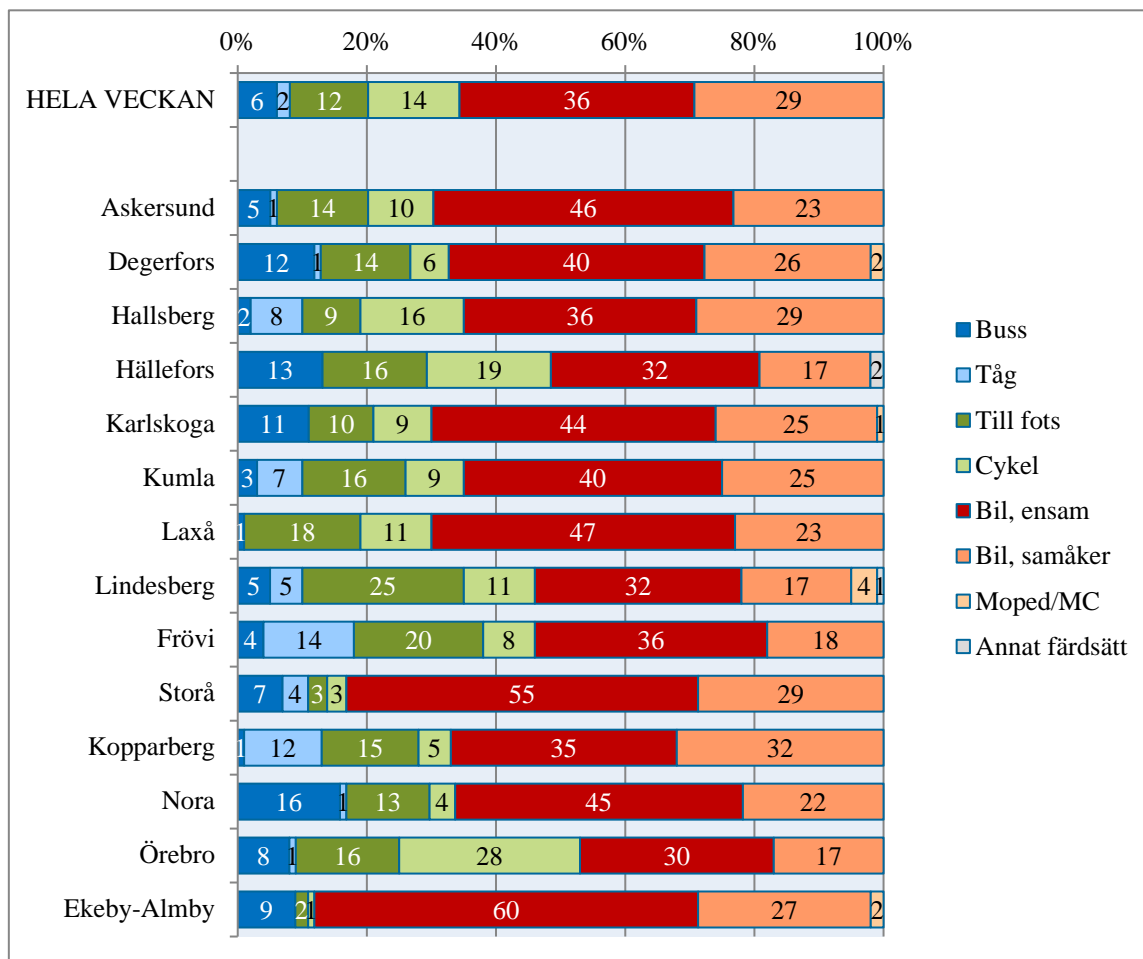
	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)	Antal resor totalt
Askersund	23,1	4,0	5 500
Degerfors	22,3	6,0	8 000
Hallsberg	14,6	5,0	9 100
Hällefors	14,5	2,0	2 900
Karlskoga	13,1	4,0	33 900
Kumla	13,9	5,0	20 200
Laxå	19,2	3,0	4 400
Lindesberg	31,1	3,0	11 100
Frövi	14,4	5,0	4 300
Storå	21,5	13,0	3 100
Kopparberg	21,2	5,0	3 300
Nora	20,6	4,0	8 300
Örebro	12,6	4,0	178 900
Ekeby-Almby	19,3	9,5	4 300

11.4 Fördelning över huvudfärdsätt

Även om majoriteten av alla resor görs med bil, finns det stora skillnader mellan tätorterna.

Örebro har lägst andel bilresor; där görs endast 47 procent av resorna med bil. Gång och cykel står tillsammans för över 40 procent av invånarnas resor.

I andra ändan av skala återfinns Ekeby-Almby och Storå. Invånarna i dessa orter gör närmare 90 procent av sina resor med bil.

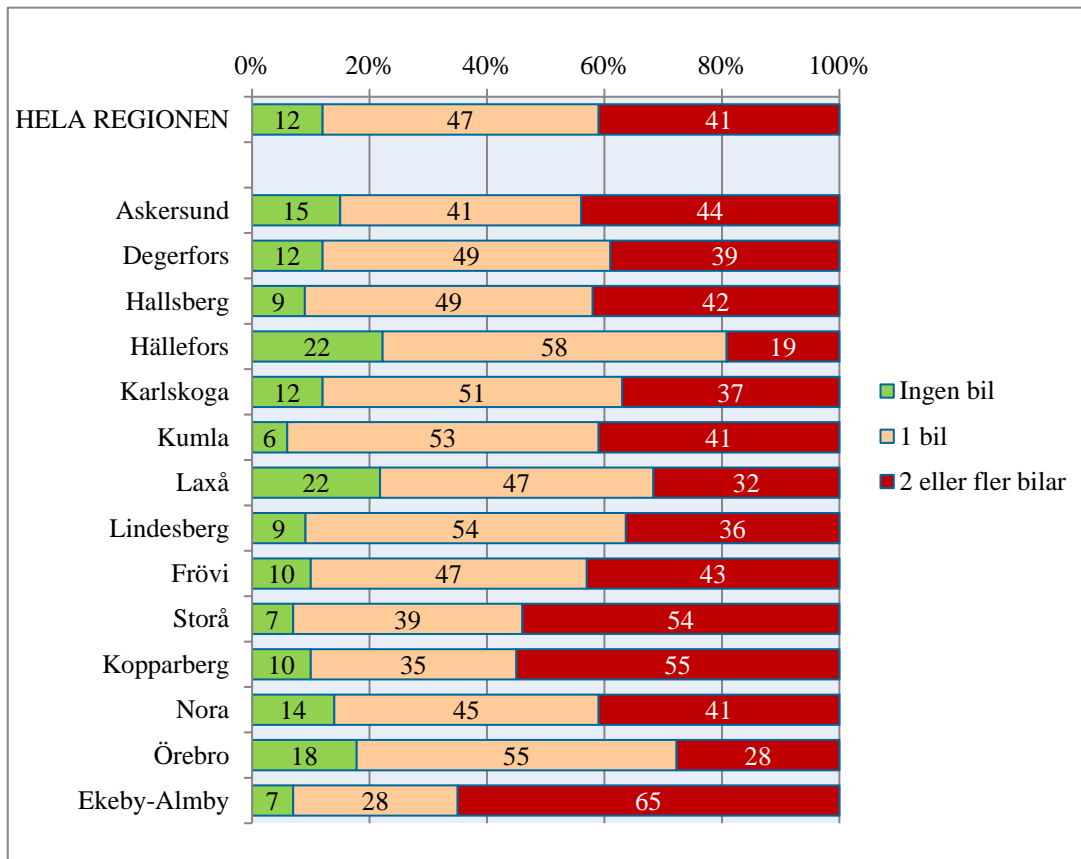


Figur 11.3: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt – alla dagar (n=111–16 404).

11.5 Tillgång till bil

Mellan 78 och 94 procent av hushållen har tillgång till minst en bil. I regionen som helhet har 88 procent av hushållen tillgång till bil.

Störst andel bilfria hushåll finns i Örebro, Hällefors och Laxå.



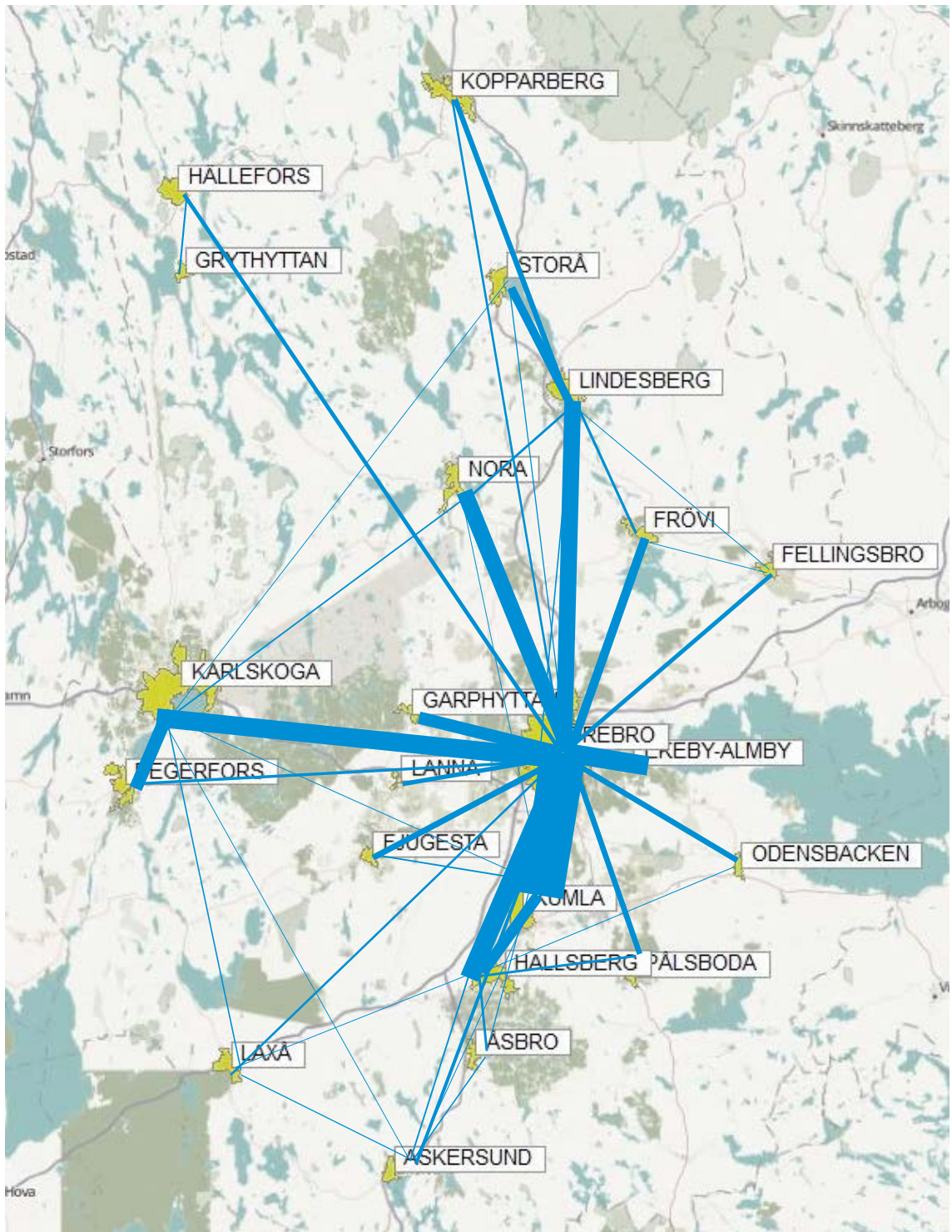
Figur 11.4: Andel hushåll med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil (n=55–7 406).

11.6 Reseströmmar mellan regionens tätorter

Kartan på nästa sida de största reseströmmarna mellan regionens tätorter.

Den mest trafikerade stråket går mellan Örebro och Kumla, med närmare 8 000 resor dagligen.

Därefter följer stråken Örebro–Ekeby-Almby (3 500 resor), Örebro–Hallsberg (3 400 resor), Örebro–Karlskoga (3 400 resor), Örebro–Lindesberg (3 000 resor), Örebro–Nora (2 900 resor), Karlskoga–Degerfors (2 400 resor), Örebro–Garphyttan (2 200 resor) och Kumla–Hallsberg (2 000 resor).

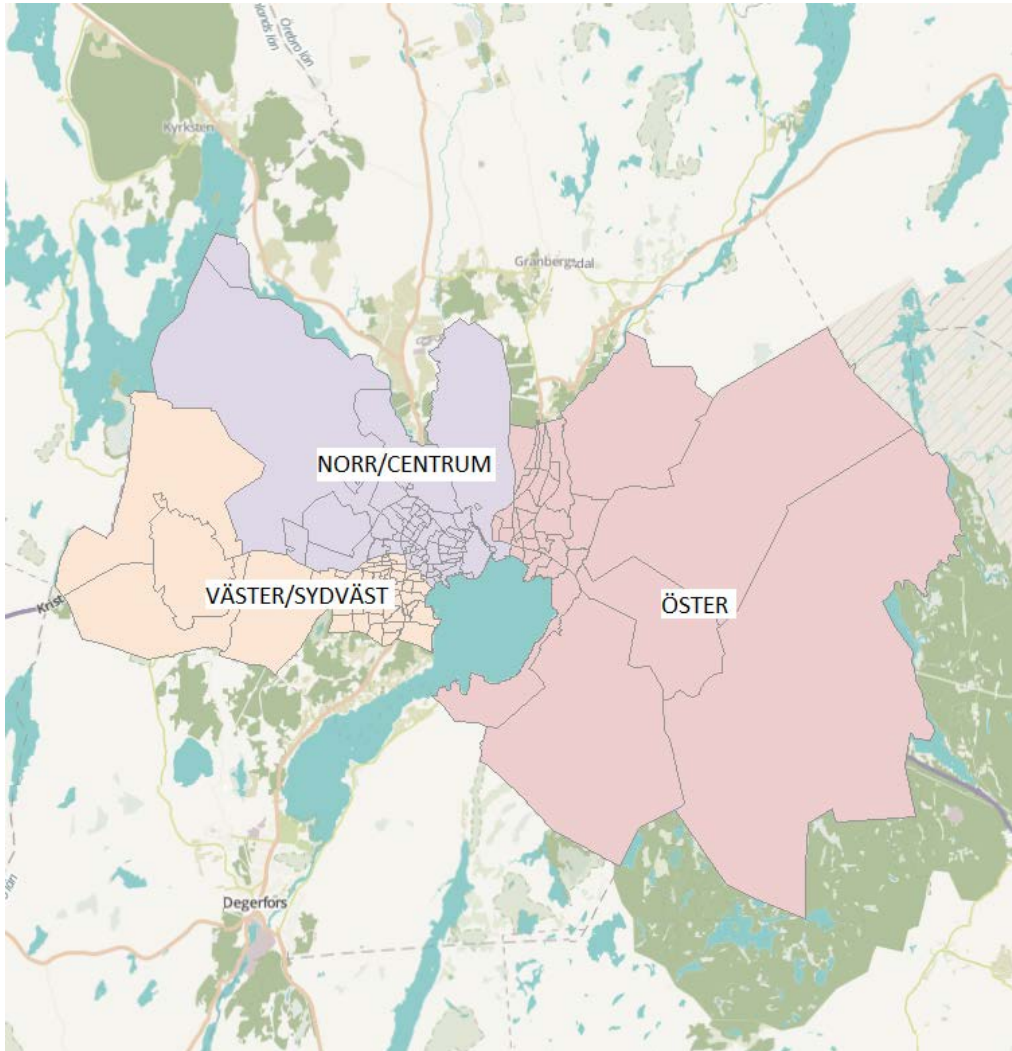


Figur 11.5: De största reseströmmarna mellan tätorter i regionen. Strömmar med <100 resor/dygn visas ej på kartan.

12. Karlskoga

I detta kapitel beskrivs hur resandet ser ut hos invånarna i de tre stadsdelarna i Karlskoga tätort.

Resultat särredovisas inte för mindre delgrupper, såsom kön, ålder eller helgdagar, då urvalsgrupperna är små och resultaten statistiskt osäkra.



Figur 12.1: Stadsdelar i Karlskoga tätort.

12.1 Stadsdelar i Karlskoga

Tabellen nedan visar antalet svar per stadsdel i Karlskoga.

Tabell 12.1: Stadsdelar i Karlskoga

	Svar i RVU (antal)
KARLSKOGA TÄTORT	614
Väster/sydväst	189
Centrum/norra	246
Östra	179

12.2 Individernas resande

Drygt åtta av tio Karlskogabor reser varje vardag.

Andelen är högst i centrum/norra stadsdelarna.

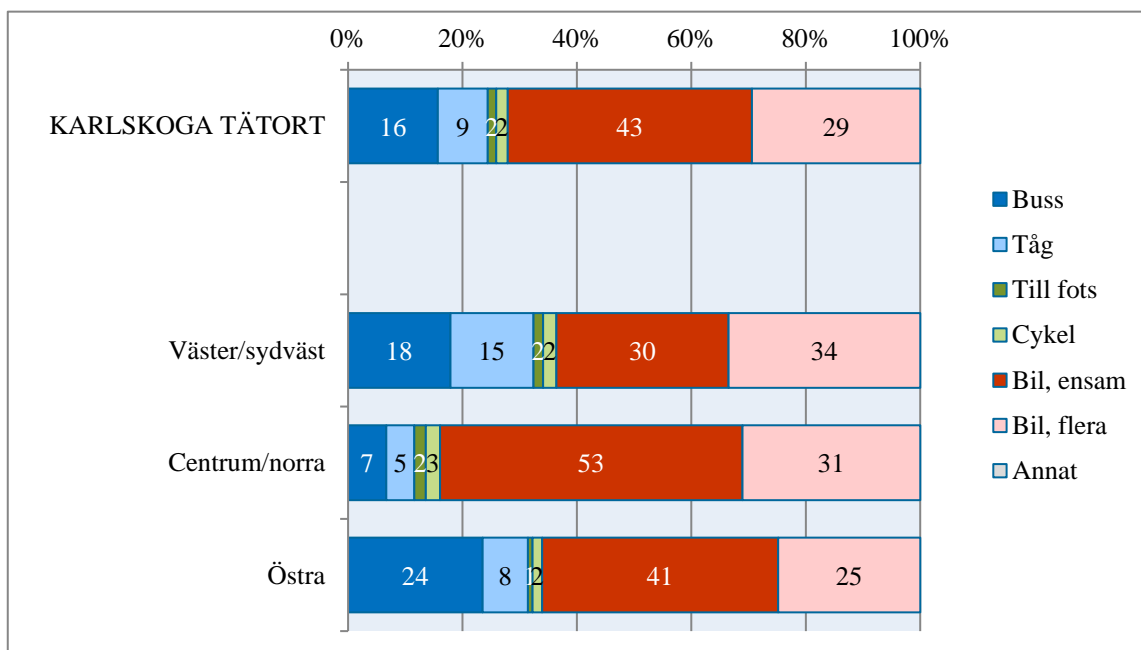
Tabell 12.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor
– vardagar (n=328–614).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest
Karlskoga tätort	82 %	2,5	3,0
Väster/sydväst	77 %	2,5	3,3
Centrum/norra	85 %	2,5	2,9
Östra	82 %	2,4	3,0

12.3 Trafikarbete och reslängder

Av invånarnas genererade trafikarbete står bilen för 72 procent. Invånarna i de västra/sydvästra och östra stadsdelarna genererar en högre andel trafik-km med kollektivtrafik jämfört med centrum/norra stadsdelarna.

Medelresan är 13,1 km och medianresan fyra km.



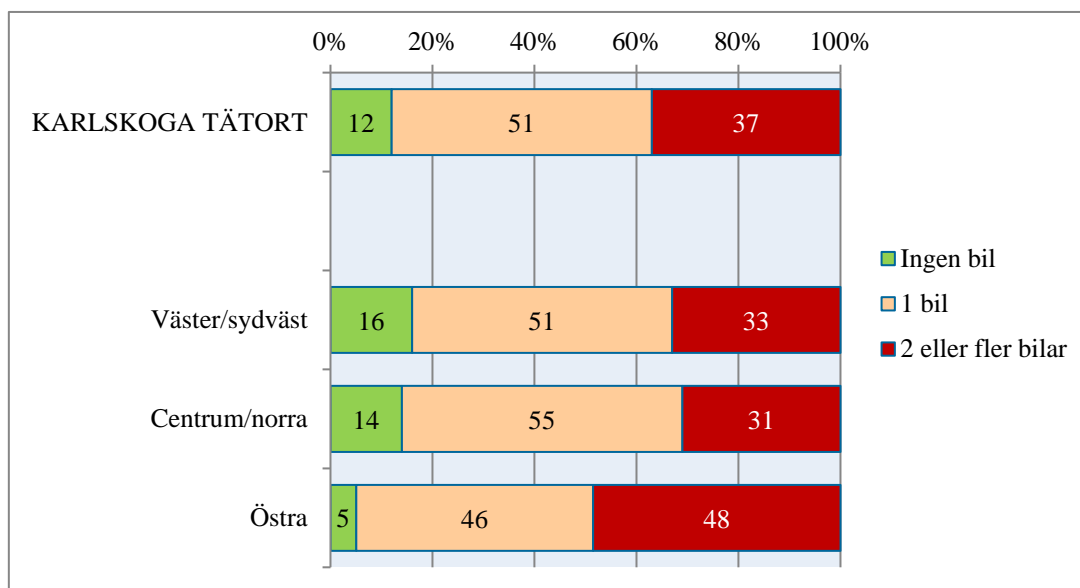
Figur 12.2: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan per stadsdel, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=385–1 286).

Tabell 12.3: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete (n=179–614).

	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)
KARLSKOGA TÄTORT	13,1	4,0
Väster/sydväst	12,5	4,0
Centrum/norra	12,2	3,0
Östra	14,9	5,0

12.4 Tillgång till bil

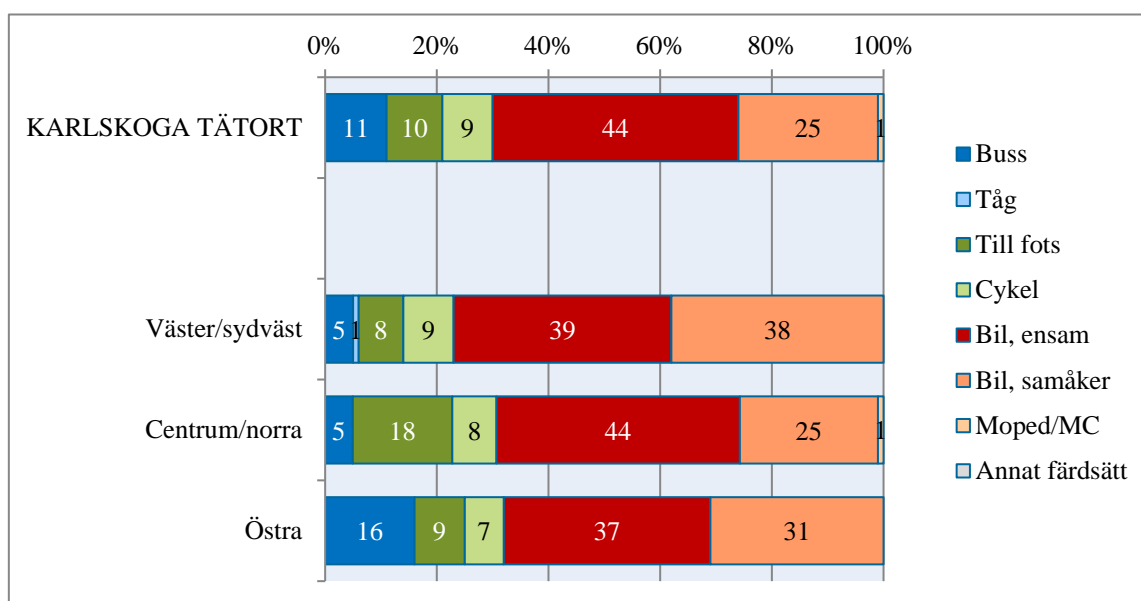
Närmare nio av tio hushåll i Karlskoga tätort har tillgång till minst en bil. Andelen hushåll utan bil är lägst i de östra stadsdelarna.



Figur 12.3: Andel hushåll med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil (n=179–614).

12.5 Fördelning över huvudfärdsätt

Invånarna i tätorten gör sju av tio resor med bil. I Centrum/norra stadsdelarna görs flest gång- och cykelresor (26 procent), medan andelen bussresor är högst för invånarna i de östra stadsdelarna.



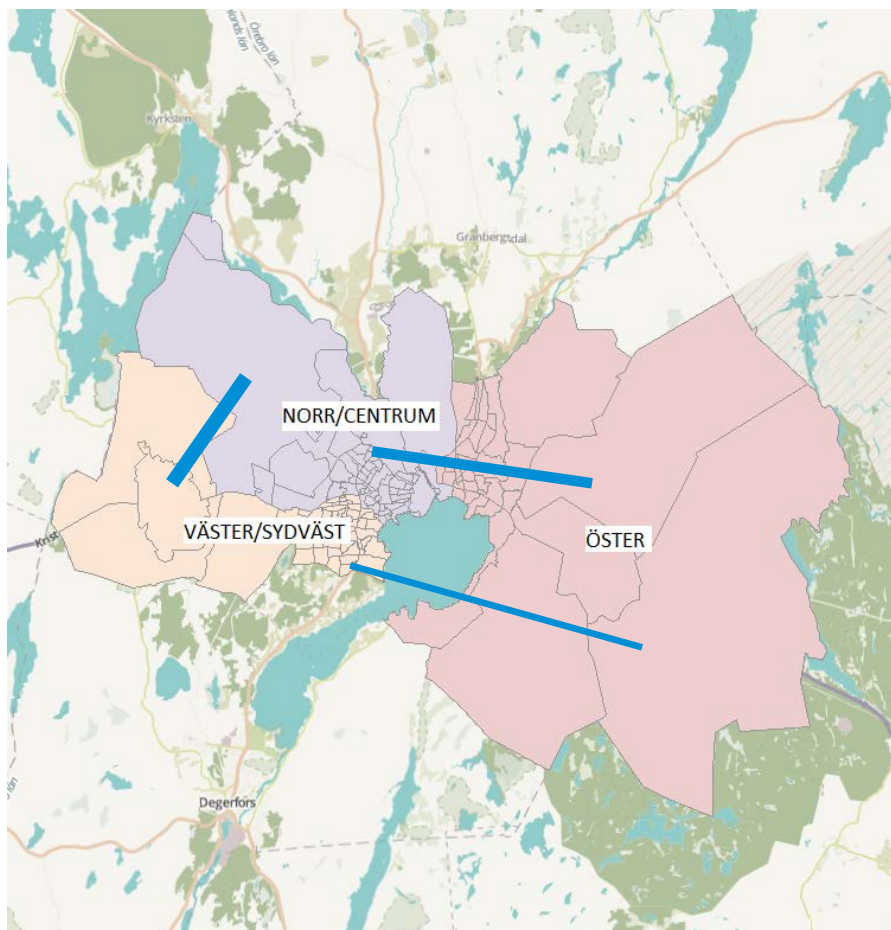
Figur 12.4: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt (n=385–1 286).

12.6 Reseströmmar

Flest resor görs inom centrum/norra stadsdelarna, ca 7 200 resor/dygn, följt av från centrum/norra till områden utanför tätorten.

Tabell 12.4: Reseströmmar mellan stadsdelar i Karlskoga

Väster/sydväst	2 850		
Centrum/norra	5 421	7 164	
Östra	2 486	3 970	2 037
Utanför staden	4 763	6 777	3 148
Okänd	3 057	5 243	2 902
	Väster/sydväst	Centrum/norra	Östra



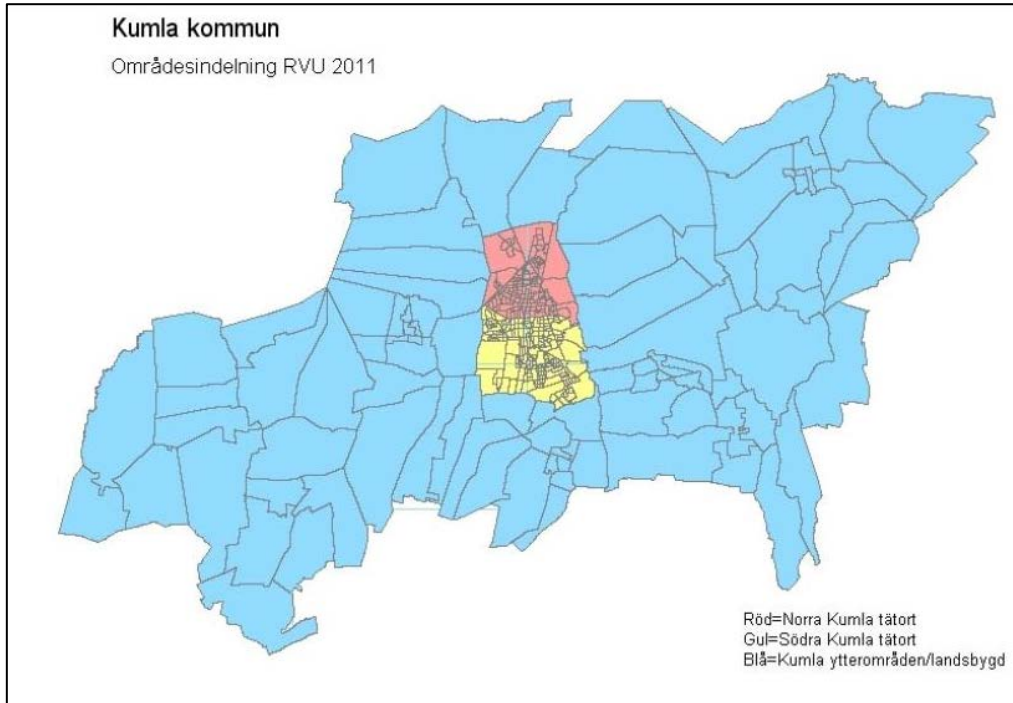
Figur 12.5: Reseströmmar mellan stadsdelarna i Karlskoga tätort.

13. Kumla

I detta kapitel beskrivs hur resandet ser ut hos invånarna i de två stadsdelarna i Kumla tätort.

Resultat särredovisas inte för mindre delgrupper, såsom kön, ålder eller helgdagar, då urvalsgrupperna är små och resultaten statistiskt osäkra.

Jämförelser görs även på kommunnivå med den resvaneundersökning som genomfördes i Kumla kommun 2011.



Figur 13.1: Stadsdelar i Kumla tätort.

13.1 Stadsdelar i Kumla

Tabellen nedan visar antalet svar per stadsdel i Kumla tätort.

Tabell 13.1: Stadsdelar i Kumla

	Svar i RVU (antal)
KUMLA TÄTORT	352
Kumla norra	111
Kumla södra	241

13.2 Antal resor

En vanlig vardag gjorde strax under 80 procent av invånarna en resa. Andelen var högre i de norra jämfört med de södra stadsdelarna.

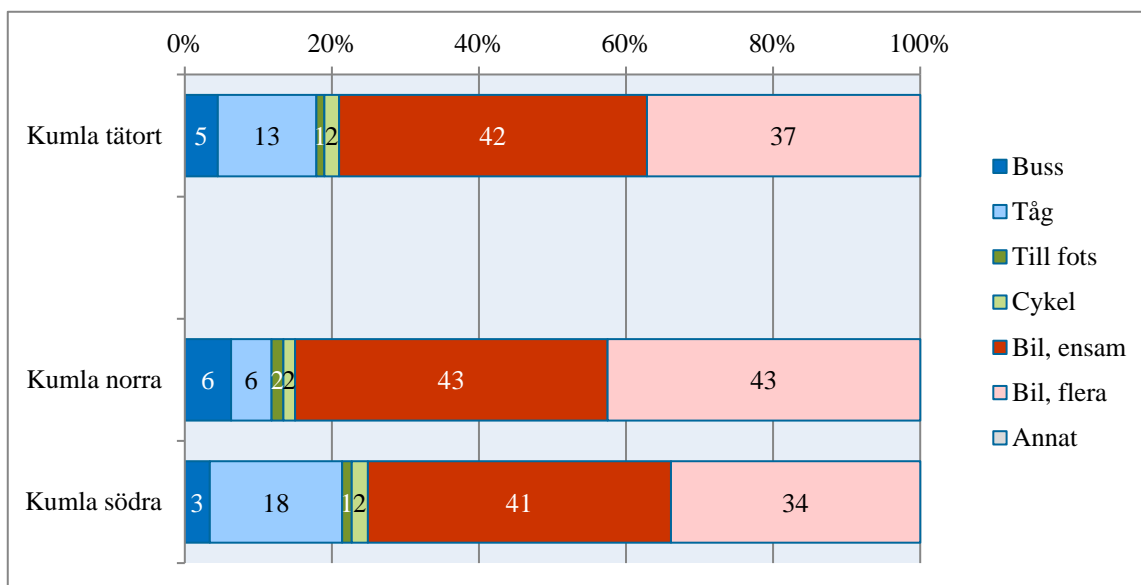
Tabell 13.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – vardagar (n=71–524).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest
Kumla kommun (2017)	77 %	2,4	3,1
Kumla kommun (2011)	81 %	2,8	3,5
Kumla tätort	78 %	2,4	3,1
Kumla norra	84 %	3,0	3,5
Kumla södra	76 %	2,2	2,9

13.3 Trafikarbete och reslängder

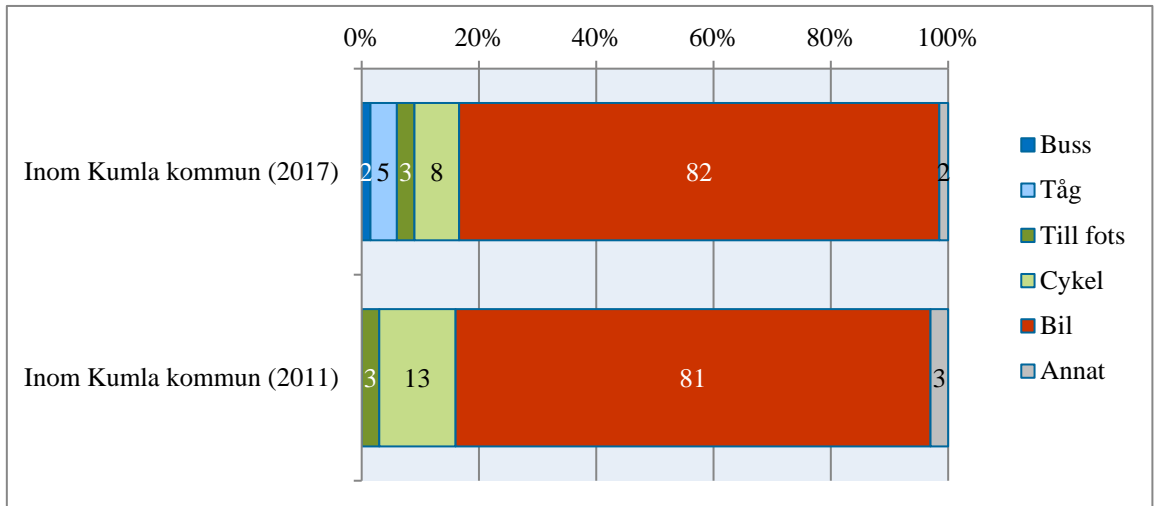
Av det totala trafikarbetet som genereras av invånarna i Kumla tätort, står bilen för 80 procent.

Andelen som genereras av kollektivtrafik är högre i de södra stadsdelarna.



Figur 13.2: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan per stadsdel, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=308–807).

Av det trafikarbete som produceras av resor helt inom kommunen står bilen för 82 procent, vilket är på samma nivå som 2011. Buss står för två procent, jämfört med noll procent 2011.



Figur 13.3: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan inom Kumla kommun, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=448).

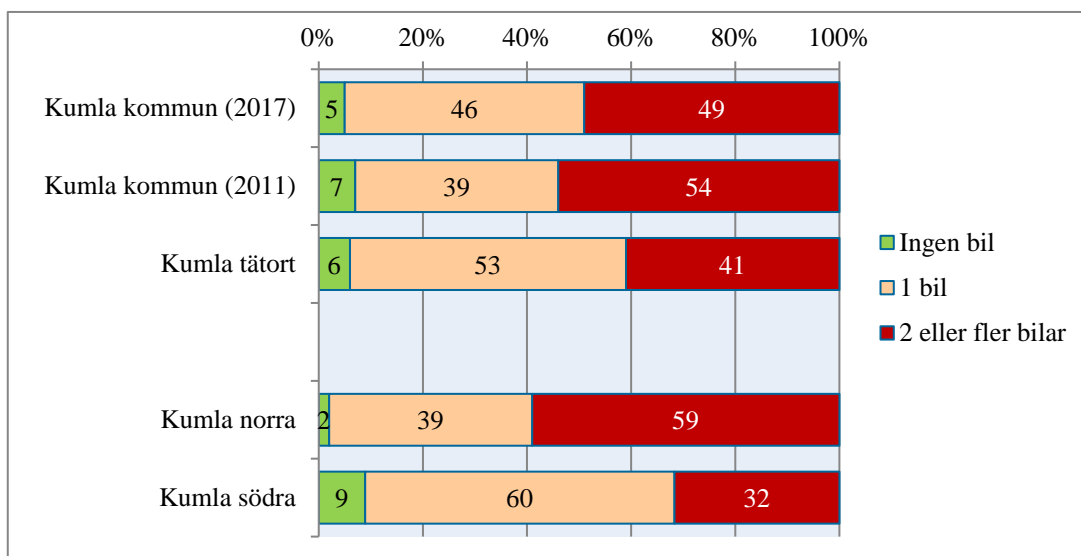
Medelresan är tolv km och medianresan fem km. För resor helt inom kommunen är medelresan knappt fyra km och medianresan drygt två km vilket är snarlikt 2011.

Tabell 13.3: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete – vardagar (n=224–358).

	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)
Inom Kumla kommun (2017)	3,7	2,3
Inom Kumla kommun (2011)	4,5	2,0
Kumla tätort	12,0	5,0
Kumla norra	9,2	3,0
Kumla södra	13,8	5,0

13.4 Tillgång till bil

Hela 95 procent av hushållen har tillgång till bil (93 procent 2011). I de norra stadsdelarna har hela 98 procent tillgång till bil.

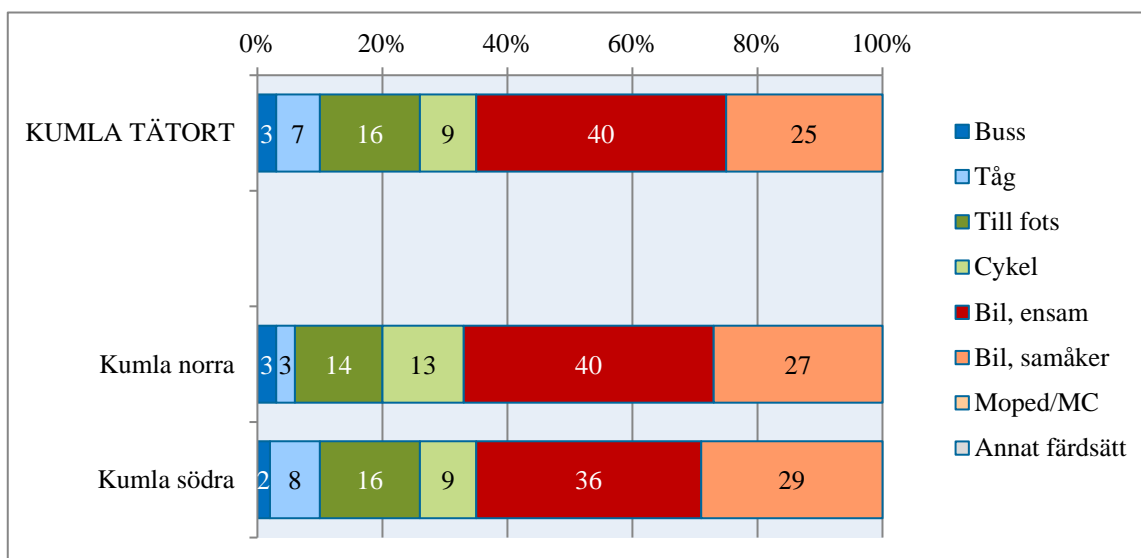


Figur 13.4: Andel hushåll med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil (n=111–352).

13.5 Fördelning över huvudfärdsätt

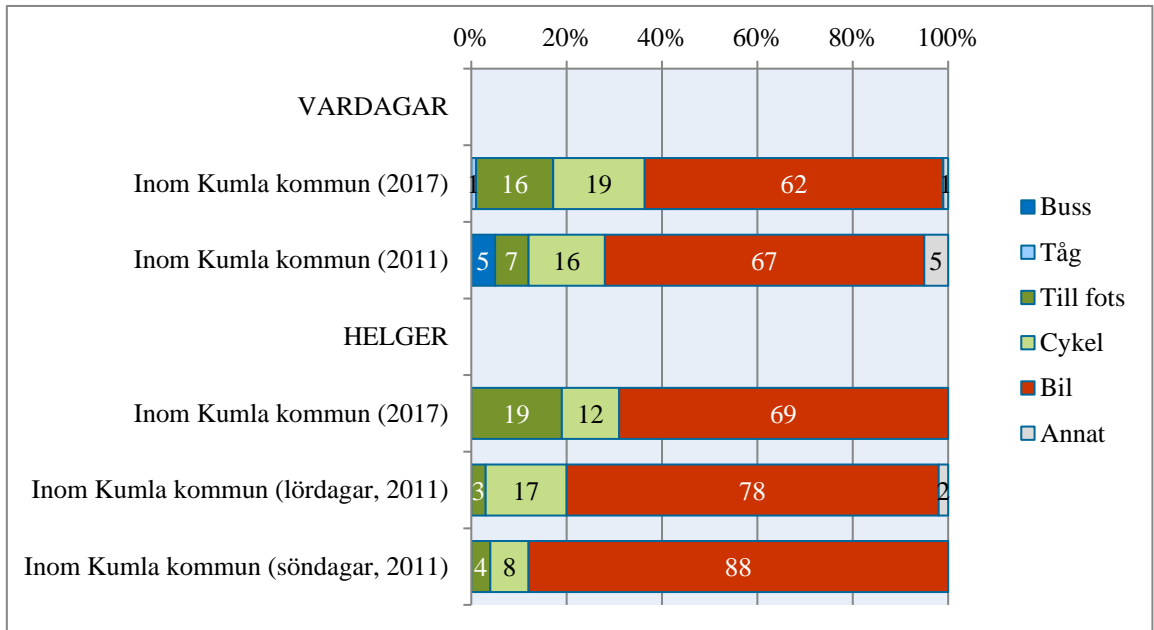
Invånarna i Kumla tätort gör två av tre resor med bil. Drygt var fjärde resa är en gång- eller cykelresa.

Var tionde resa gör med kollektivtrafik, andelen är högre i de södra jämfört med de norra stadsdelarna.



Figur 13.5: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt (n=308–807).

Jämfört med 2011 års resvaneundersökning är andelen resor inom kommunen som görs till fots eller med cykel avsevärt högre, både på vardagar och på helger.



Figur 13.6: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt. Jämförelser med 2011. (n=358–892). För 2011 ingår tåg under "annat".

13.6 Reseströmmar

Den största reseströmmen går mellan de södra stadsdelarna och områden utanför tätorten, följt av från de norra stadsdelarna till områden utanför.

Strömmarna inom eller mellan stadsdelarna är mindre.

Tabell 13.4: Reseströmmar mellan tätorter i regionen.

Kumla södra	3 893	
Kumla norra	2 786	724
Utanför	11 414	5 873
Okänd	3 634	1 554
	Kumla södra	Kumla norra

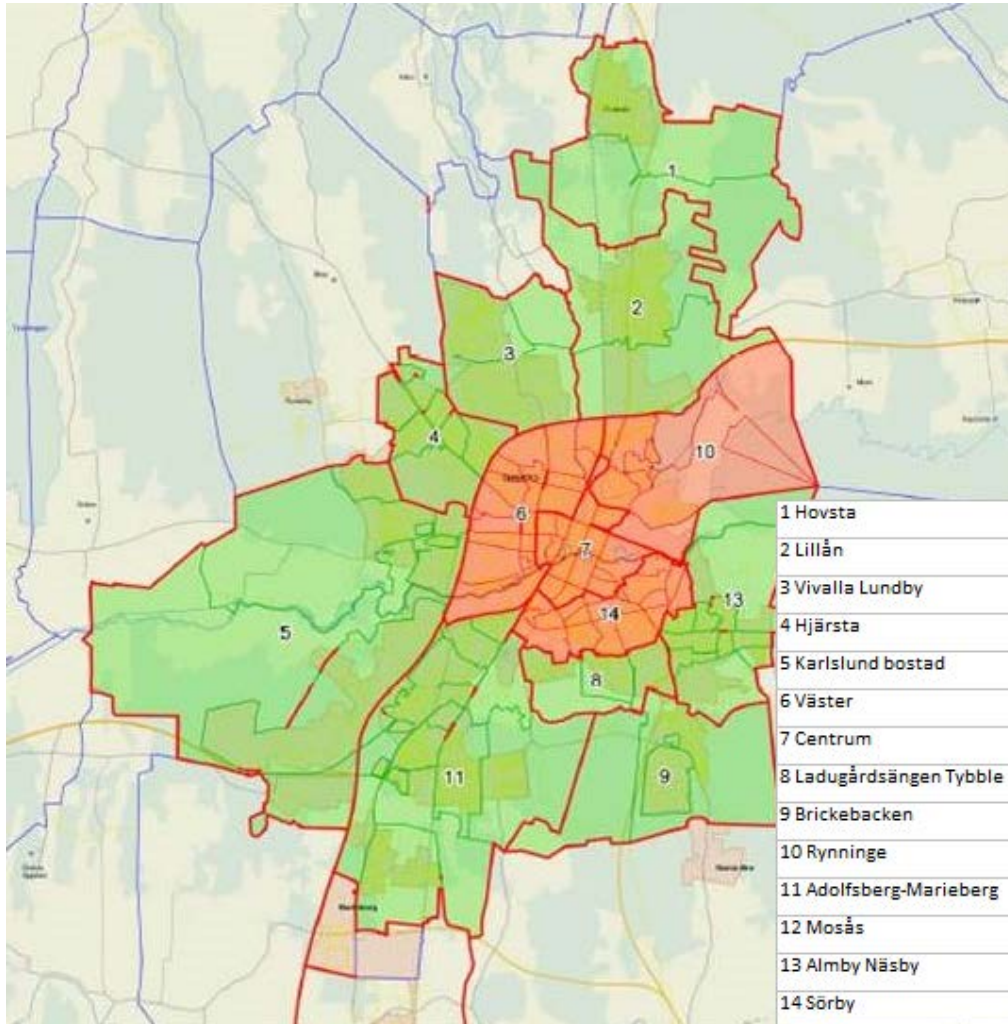


14. Örebro

I detta kapitel beskrivs hur resandet ser ut hos invånarna i de 14 stadsdelarna i Örebro tätort.

Resultat särredovisas inte för mindre delgrupper, såsom kön, ålder eller helgdagar, då urvalsgrupperna är små och resultaten statistiskt osäkra.

Jämförelser görs även på kommunnivå med den resvaneundersökning som genomfördes i Örebro kommun 2011.



Figur 14.1: Stadsdelar i Örebro tätort.

14.1 Stadsdelar i Örebro

Tabellen nedan visar antalet svar per stadsdel i Örebro.

Tabell 14.1: Stadsdelar i Örebro

	Svar i RVU (antal)
Örebro tätort	2 950
City	487
Sörby	261
Lillån	90
Rynninge	225
Hovsta	82
Markbacken Rosta	524
Adolfsberg Marieberg	238
Ladugårdsängen	208
Näsby Almby	142
Brickebacken	107
Mosås	80
Hjärsta	145
Vivalla Lundby	142
Karlslund	219

14.2 Antal resor

Drygt åtta av tio invånare i såväl kommunen som staden reser under en vanlig vardag.

De reser i genomsnitt 3,2 resor per dag, vilket är på samma nivå som 2011.

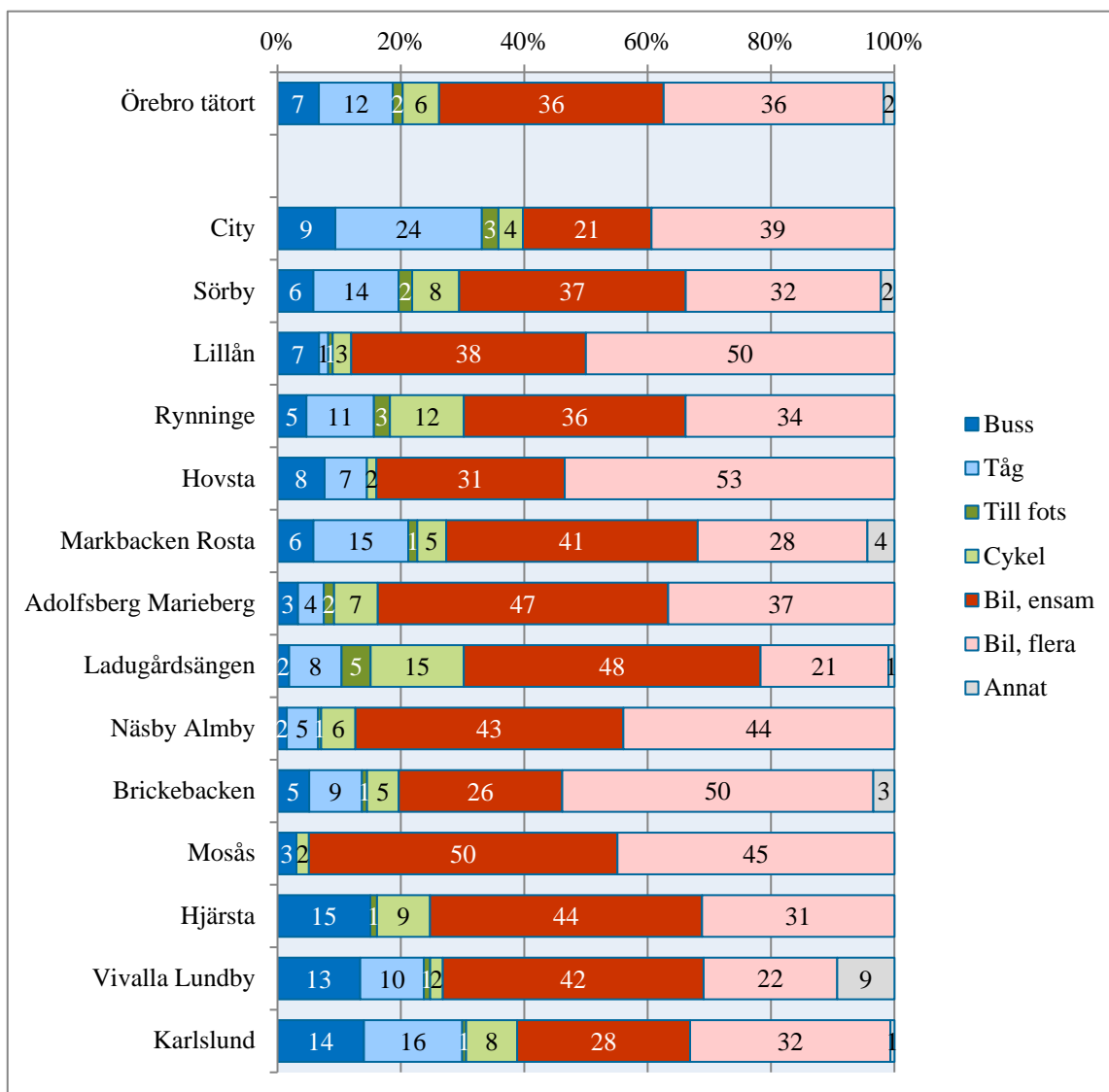
Tabell 14.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – vardagar (n=46–2 511).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest
Örebro kommun (2017)	83 %	2,6	3,2
Örebro kommun (2011)	80 %	2,6	3,2
Örebro tätort	84 %	2,7	3,2
City	83 %	2,5	3,0
Sörby	88 %	3,0	3,4
Lillån	91 %	2,9	3,1
Rynninge	89 %	3,0	3,4
Hovsta	93 %	3,2	3,5
Markbacken	83 %	2,7	3,2
Adolfsberg	88 %	2,7	3,1
Ladugårdsängen	86 %	2,8	3,2
Näsby Almby	78 %	2,5	3,2
Brickebacken	72 %	2,2	3,1
Mosås	82 %	2,5	3,0
Hjärsta	76 %	2,1	2,8
Vivalla Lundby	73 %	2,1	2,9
Karlslund	80 %	2,6	3,2

14.3 Trafikarbete och reslängder

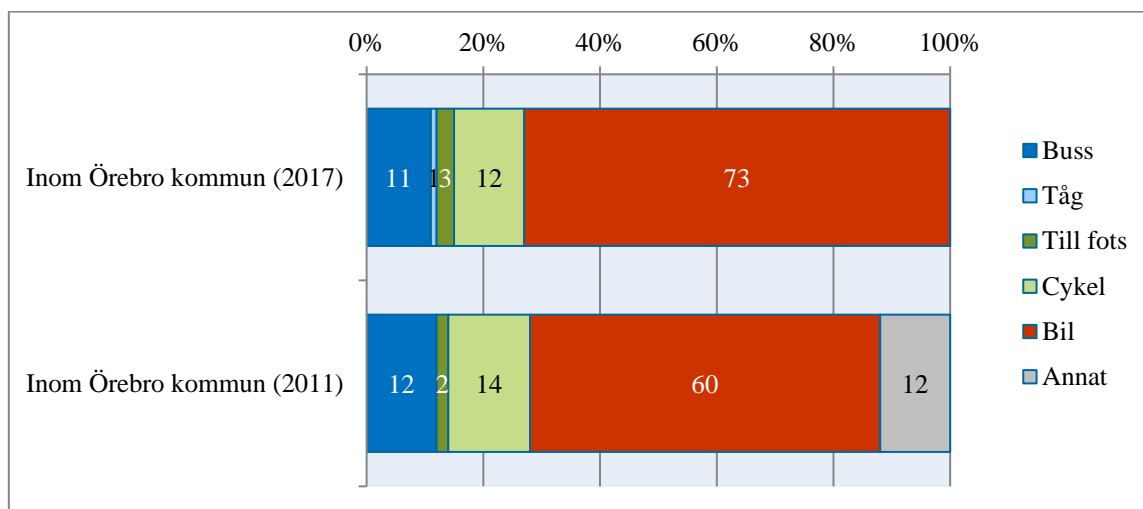
Av det totalt producerade trafikarbetet står bilen för 72 procent, kollektivtrafik för 19 procent och gång- och cykeltrafik för åtta procent.

Det finns dock skillnader mellan de olika stadsdelarna med högst andel bilkilometrar bland de boende i Mosås och Lillån.



Figur 14.2: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan per stadsdel, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=185–7 129).

Av det trafikarbete som produceras av resor helt inom kommunen står bilen för drygt 70 procent, vilket är en ökad andel jämfört med 2011, då "annat färdmedel, inkl. tåg" stod för en större andel. Andelen buss-, gång- och cykelresor är på ungefär samma nivå som 2011.



Figur 14.3: Totalt producerat trafikarbete över hela veckan inom Örebro kommun, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=6 261). För 2011 ingår tåg i "annat".

Medelresan är 13,9 km och medianresan fem km. För resor helt inom kommunen är medelresan sex km och medianresan 3,6 km vilket är på ungefär samma nivå som 2011.

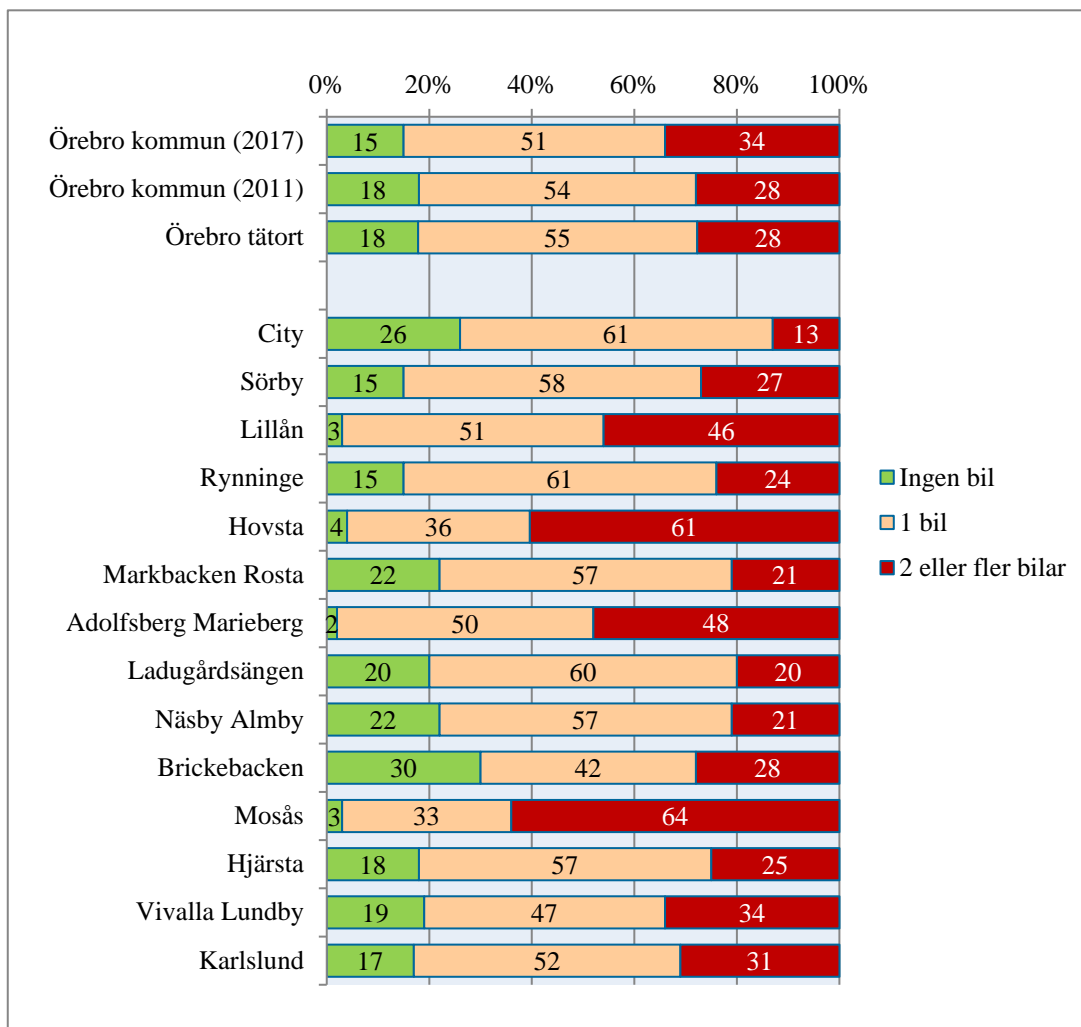
Tabell 14.3: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete (n=140–5 059).

	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)
Inom Örebro kommun (2017)	6,0	3,6
Inom Örebro kommun (2011)	6,6	4,0
Örebro tätort	11,4	3,5
City	11,2	2,5
Sörby	12,0	3,0
Lillån	14,8	5,0
Rynninge	8,3	3,0
Hovsta	22,0	10,0
Markbacken Rosta	12,8	3,0
Adolfsberg Marieberg	12,0	5,0
Ladugårdsängen	5,5	3,0
Näsby Almby	12,8	3,0
Brickebacken	7,4	5,0
Mosås	15,3	9,0
Hjärsta	8,9	4,5
Vivalla Lundby	12,0	6,0
Karlslund	12,3	4,0

14.4 Tillgång till bil

I hela kommunen har 85 procent tillgång till bil, vilket kan jämföras med 82 procent 2011.

Närmare var femte hushåll har inte tillgång till bil. Adolfsberg Marieberg, Lillås, Mosås och Hovsta avviker med avsevärt högre biltillgång än övriga stadsdelar. I dessa tre stadsdelar är det även en avsevärt högre andel som har två eller fler bilar i hushållet.

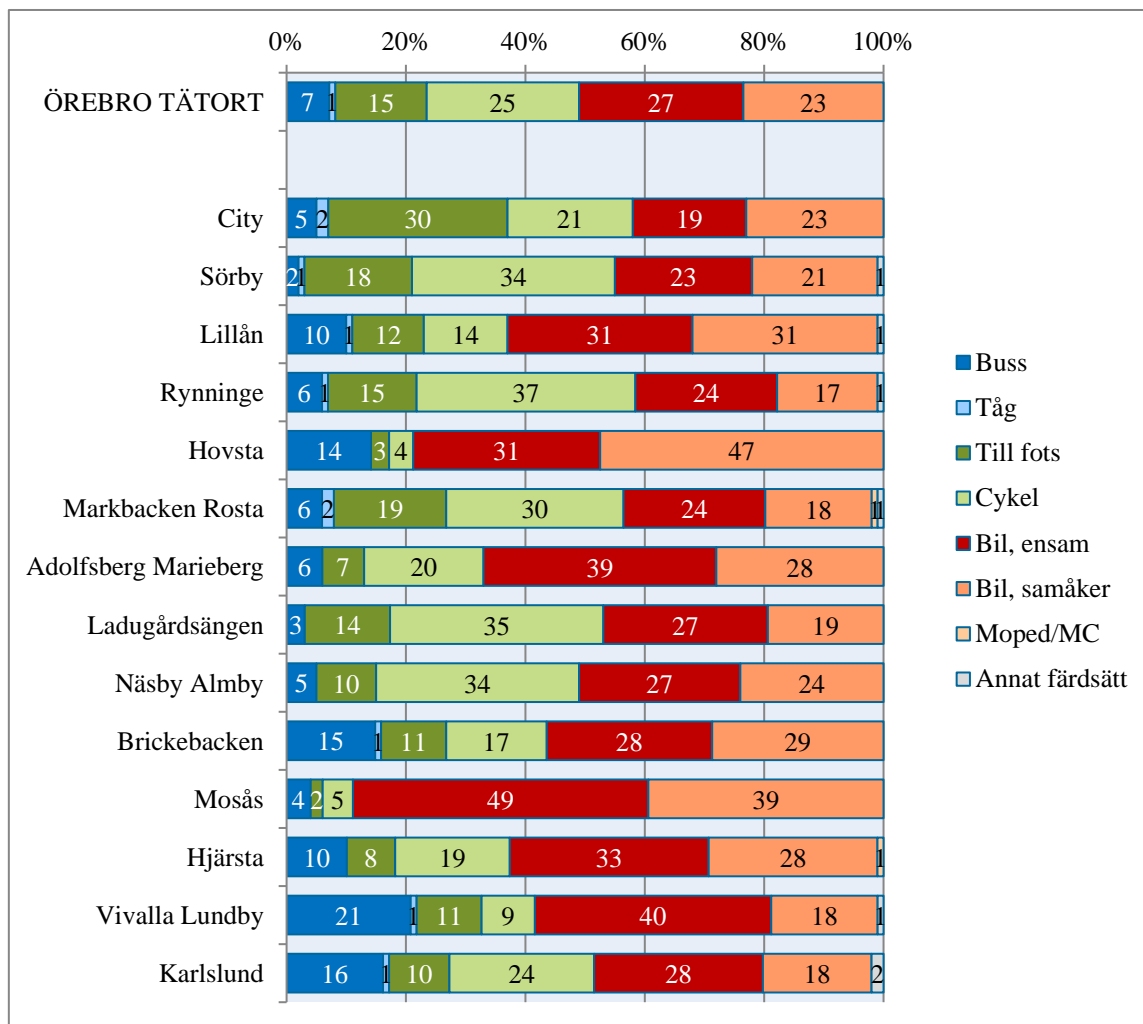


Figur 14.4: Andel hushåll med tillgång till bil, inkl. leasing=förmånsbil (n=80–2 950).

14.5 Fördelning över huvudfärdsätt

Sett till antalet resor står gång- och cykeltrafik för hela 50 procent av resorna och kollektivtrafiken för åtta procent.

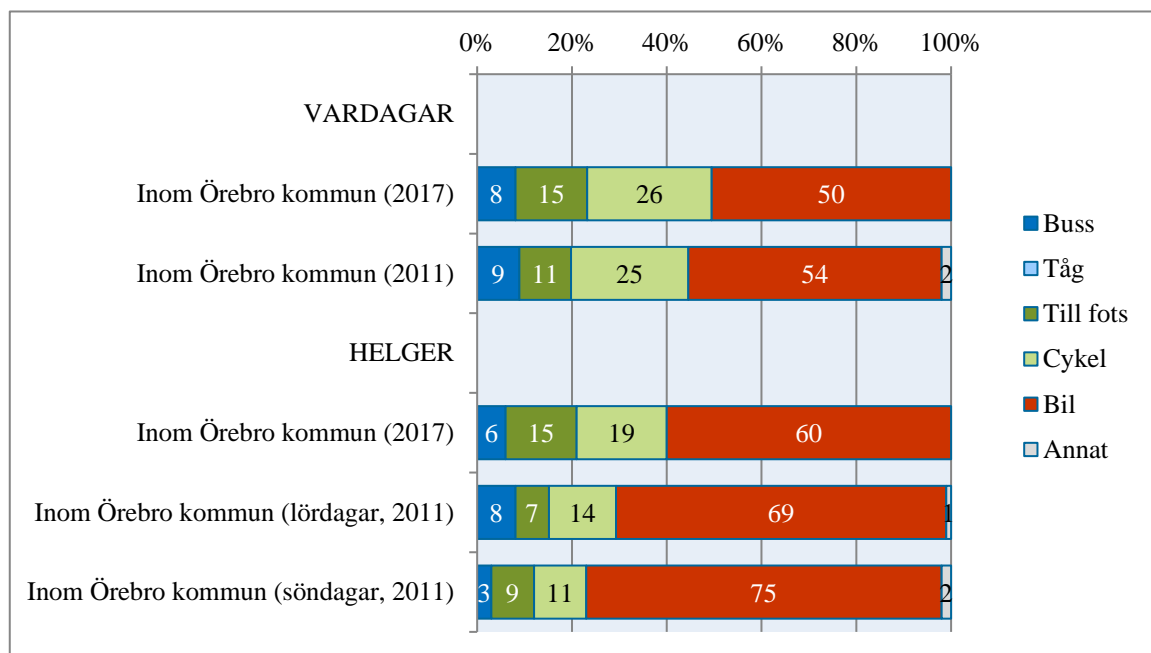
Andelen bilresor varierar stort beroende på stadsdel, från som lägst drygt 40 procent i Rynninge och City, till som högst 88 procent i Mosås och 78 procent i Hovsta.



Figur 14.5: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt (n=80–2 950).



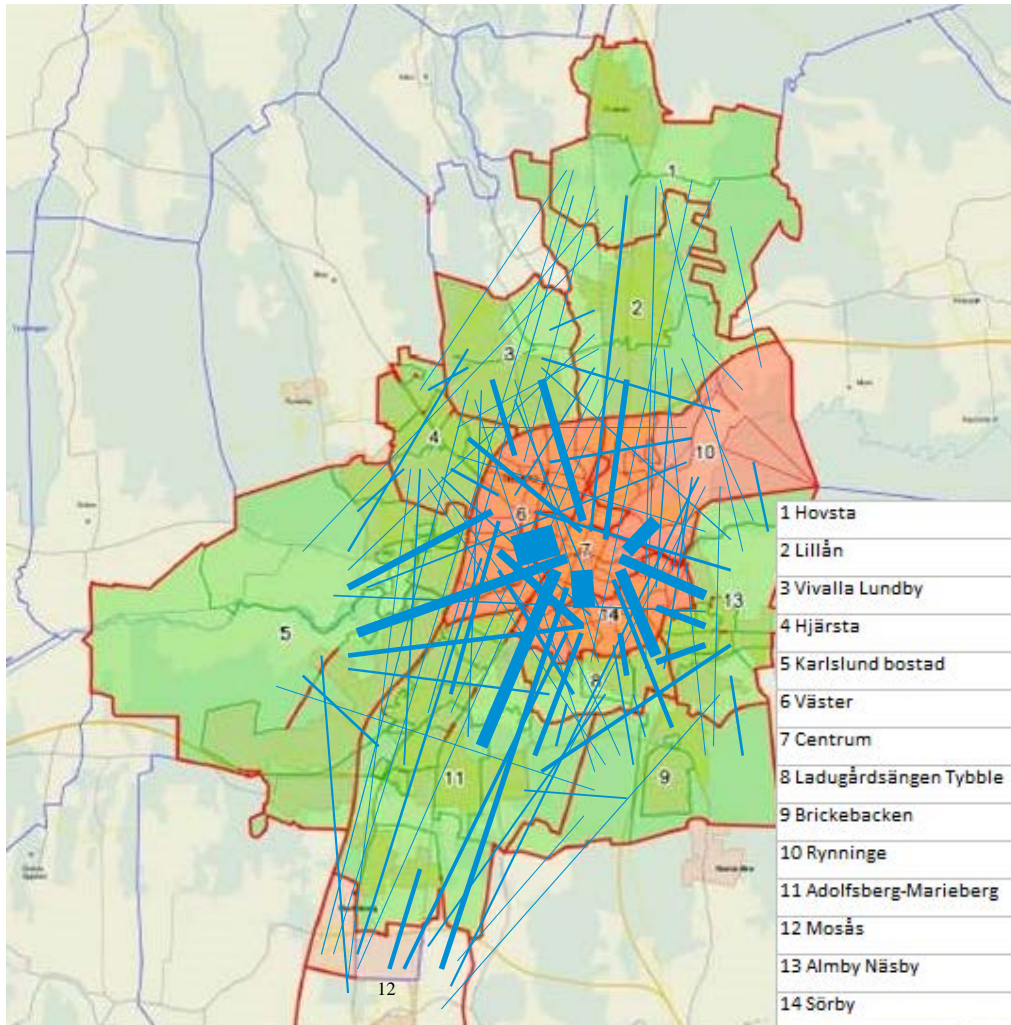
Jämfört med 2011 har andelen gång- och cykelresor inom kommunen ökat såväl på vardagar som på helger, medan andelen bilresor har minskat.



Figur 14.6: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt. Jämförelser med 2011. (n=1 193–5 059).

14.6 Reseströmmar

De största reseströmmarna går inom från City till områden utanför Örebro tätort, med drygt 22 000 resor per dag, därefter följer resor inom City (16 400 resor/dag), mellan City och Markbacken (11 800 resor/dag) och mellan Markbacken och områden utanför tätorten (8 400 resor/dag).



Figur 14.7: Reseströmmar mellan stadsdelarna i Örebro tätort.

Tabell 14.4: Reseströmmar inom Örebro stad.

City	16 355																			
Sörby	8 330	2 499																		
Lillån	2 197	598	800																	
Rynninge	5 325	526	241	2 314																
Hovsta	1 070	452	328	167	345															
Markbacken	11 813	3 107	650	1 075	351	5 900														
Adolfsberg	4 674	1 961	378	317	458	1 556	3 200													
Ladugårdsängen	4 421	2 136	255	653	51	1 439	984	2 768												
Näsby Almby	3 958	2 612	145	919	151	1 115	1 465	2 386	2 257											
Brickebacken	1 712	717	184	328	0	353	684	578	1 015	348										
Mosås	2 070	1 384	217	817	294	962	1 661	747	412	237	1 174									
Hjärsta	1 821	639	124	314	113	1 105	663	308	401	96	247	907								
Vivalla Lundby	3 135	612	762	958	62	2 057	501	347	532	67	458	926	1 468							
Karlslund	3 768	1 748	425	700	282	2 609	1 021	882	614	165	785	833	887	1 833						
Utanför staden	22 325	6 493	1 961	2 628	1 254	8 395	5 537	3 037	4 503	1 948	6 464	2 479	3 123	4 120						
Okänd	6 773	3 383	1 336	2 652	832	6 656	2 975	2 627	2 415	1 555	1 319	2 551	2 434	2 428						
	City	Sörby	Lillån	Rynninge	Hovsta	Markbacken	Adolfsberg	Ladugårdsängen	Näsby Almby	Brickebacken	Mosås	Hjärsta	Vivalla Lundby	Karlslund						

15. Bilaga: Enkät och resedagbok

ID-nr:

Enkät och resedagbok
(från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 nästa dag)
resdag

Fyll gärna i dina svar på webben istället!

Webbadress (tänk på stora/små bokstäver): **goo.gl/4hpZ2e**

Är du ...?

Kvinna

Man

Annan

Vilket år är du född?

År: ___ ___ ___ ___

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning? (Ange endast ett alternativ.)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Företagsarbetare (inkl. egen företagare) | <input type="checkbox"/> Arbetssökande (inkl. praktikplats eller liknande) |
| <input type="checkbox"/> Studerar | <input type="checkbox"/> Ålderspensionär/sjukpensionär |
| <input type="checkbox"/> Sjukskriven mer än 6 månader | <input type="checkbox"/> Annan: _____ |
| <input type="checkbox"/> Föräldraledig | |

I vilken typ av bostad bor du? (Ange endast ett alternativ.)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Flerbostadshus (lägenhet) | <input type="checkbox"/> Radhus/kedjehus |
| <input type="checkbox"/> Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa) | <input type="checkbox"/> Annan typ av bostad |

Hur många bilar har hushållet tillgång till? (Inkl. leasingbilar och förmånsbilar.)

- | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Ingen bil | <input type="checkbox"/> 1 bil | <input type="checkbox"/> 2 eller fler bilar |
|------------------------------------|--------------------------------|---|

Hur du körkort för personbil?

Ja

Nej

Har du tillgång till parkering vid din arbetsplats/skola?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ja, gratis parkering | <input type="checkbox"/> Ja, avgiftsbelagd parkering |
| <input type="checkbox"/> Ja, parkering som betalas av min arbetsgivare | <input type="checkbox"/> Har inte tillgång till parkering |
| | <input type="checkbox"/> Arbetar/studerar inte |

Hur långt är det till närmaste busshållplats från...? (Om du inte vet, försök uppskatta.)

	Mindre än 100 meter	100-500 meter	501 meter- 1 km	1-2 km	2-5 km	Mer än 5 km	Arbetar/ studerar inte
... din bostad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... din arbets-/studieplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Resedagbok

Har du gjort några förflyttningar under mättdagen?

- | | |
|-----------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> Nej, jag var hemma hela dagen |
|-----------------------------|--|

Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Hade inga speciella ärenden | <input type="checkbox"/> Funktionshinder |
| <input type="checkbox"/> Sjukdom | <input type="checkbox"/> Arbetade/studerade hemma |
| <input type="checkbox"/> Vård av sjukt barn/föräldraledig | <input type="checkbox"/> Annan anledning: _____ |

Fyll i dina förflyttningar för mätdagen

Din mätdag finns angiven på sid. 1

Ange platsen så noga du kan. Är det en annan plats än din bostad, så anger du gata och nummer, samt ort/stadsdel och kommun. Är platsen allmänt känd räcker det med att skriva platsens namn, men glöm inte att ange ort eller stadsdel, t.ex. "Folkvandvården, Väst Haga, Örebro".

Ange klockslag med fyra siffror t.ex. 06:15.

Varje ärende är en ny förflyttning. Om du t.ex. handlar eller hämtar/lämnar barn på väg till/från arbete/studier så räknas detta som en egen resa, som noteras i en egen kolumn.

Ange platsen så noga du kan (se instruktion ovan).

Ange alla färdstätt du använt, även förflyttningar till fots eller med cykel.

Exempel: Om du gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så markerar du "till fots" och "buss"

Ange klockslag med fyra siffror t.ex. 09:20.

Uppskatta ungefärligt avstånd i km.

Skulle du kunna ha gjort resan med kollektivtrafik istället?

Glöm inte hemresan!

Förflyttning 1

Var började dagens första förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--	--

Stadsdel Ort Kommun

Hur dags startade du: (kl): ____ : ____

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
 Till arbetet
 Tjänsteärende
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp (varor eller tjänster)
 Besöka vård, tandvård etc.
 Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
 Fritids-/semesterresa m. övernattning
 Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--	--

Stadsdel Ort Kommun

Vilket/vilka färdstätt använde du?

- Till fots Buss
 Cykel Tåg
 Moped, MC Taxi
 Motorcykel Färdtjänst
 Bil, ensam förare Flyg
 Bil, flera i bilen Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja Kanske
 Nej Vet inte
 Reste redan kollektivt

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?

- Till bostaden
 Till arbetet
 Tjänsteärende
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp (varor eller tjänster)
 Besöka vård, tandvård etc.
 Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
 Fritids-/semesterresa m. övernattning
 Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats) Nummer

--	--	--

Stadsdel Ort Kommun

Vilket/vilka färdstätt använde du?

- Till fots Buss
 Cykel Tåg
 Moped, MC Taxi
 Motorcykel Färdtjänst
 Bil, ensam förare Flyg
 Bil, flera i bilen Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja Kanske
 Nej Vet inte
 Reste redan kollektivt

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?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

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?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

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?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

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?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattning
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

Hur dags startade du: (kl): ____ : ____

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattning
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

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?

- Till bostaden
- Till arbetet
- Tjänsteärende
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp (varor eller tjänster)
- Besöka vård, tandvård etc.
- Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)
- Fritids-/semesterresa m. övernattning
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

- Till fots
- Cykel
- Moped, MC
- Motorcykel
- Bil, ensam förare
- Bil, flera i bilen
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

Hur dags kom du fram: (kl): ____ : ____

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- Ja
- Nej
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt på ett tomt papper