



Region Örebro län



ENKÄTFABRIKEN

Resvaneundersökning Region Örebro län

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

Resvaneundersökning Örebro län 2023 är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2017 som genomfördes på uppdrag av regionen. Resvaneundersökningen från 2023 inkluderar Örebro län med tillhörande kommuner.

Totalt skickades 36 782 enkäter ut till individer bosatta i Örebro län i åldersspannet 16-84 år. Undersökningen skickades ut i april och påminnelser skickades ut i maj 2023 och i början av juni 2023. Totalt inkom 9 054 svar vilket ger en svarsfrekvens på 25%.

Nytt för år 2023 är att även barns resvanor har undersökts. 3 833 vårdnadshavare blev inbjudna att svara på en enkät om eller med sitt barn i åldern 6-15 år.

Tillgång till färdmedel

Undersökningen visar att 83 % av befolkningen i Örebro län har en eller fler bilar per hushåll. Vidare har 76 % av hushållen en eller fler cyklar. Vid frågan om huruvida hushållet äger en el-cykel svarade 11% att de har minst en el-cykel. I en jämförelse mellan boende i tätort och på landsbygd syns att det är vanligare att ha tillgång till bil om man bor på landsbygden (91 % respektive 79 %).

Hela 86% av de tillfrågade i Örebro län har körkort för personbil men det är betydligt färre som har någon form av resekort (75 % saknar idag någon typ av resekort). Bland de som har resekort är det vanligast med kontoladdning/ resekort med resekontant. I tätorten är det vanligare att ha ett resekort medan det på landsbygden är en lägre andel som uppger att de har detta.

Förändringsbenägenhet

Även om en tredjedel har angett att de använder bil för de flesta av sina resor och har som intention att fortsätta med sitt användande, är det trots allt en grupp respondenter som svarat att de har funderat på att minska sitt bilanvändande. Framförallt är det personer som bor i tätort, kvinnor och personer i åldrarna 25-44 som ser sig ändra sitt bilanvändande. Äldre och respondenter på landsbygden har i lägre grad planer på att förändra sitt bilanvändande.

Respondenterna fick även möjlighet att besvara vad som skulle få dem att göra mer resor med kollektivtrafiken. De tre vanligaste svaren är lägre priser, avgångstider som passar deras behov och att de sparar tid jämfört med att åka bil. Här går det att urskilja att en majoritet bland den yngre åldersgruppen (16-24 år) svarar lägre priser. Vanligast bland den äldsta åldersgruppen är att inget av alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafik. Kvinnor svarar i något högre utsträckning att lägre priser samt hållplatser som ligger i närheten av deras hem skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken. Vidare svarar boende i tätort i högre grad än boende på landsbygden att lägre priser skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken, medan det för boende på landsbygden är viktigare med passande avgångstider samt hållplatser i närheten av hemmet.



Resvanor

Sett till hela 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 färdmedlen bil som passagerare och bil som förare ungefär lika vanliga. Utöver bil är cykel det färdmedel som används mest frekvent.

Män använder bil som ensam förare dagligen eller någon/några gånger i veckan i större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor oftare samåker i bil. Unga liksom de bosatta i tätort kör mer sällan bil som ensam förare medan de mellan 45-64 år och de bosatta på landsbygden gör det oftare.

Antal resor

Det utförs fler resor på vardagar än på helger; medelvärdet är 2,2 respektive 1,7 resor per person och dag. Flest resor gör de mellan 45-64 år på vardagar (2,3) och minst antal resor sker i åldersgruppen 16-24 år på helger (1,4). Vid tidigare mätning år 2017 gjordes i genomsnitt 3 resor per dag, vilket är mer än vid årets mätning. Mellan landsbygd och tätort skiljer sin inte antal resor per person, varken på vardagar eller helger.

Färdmedel

Flest resor görs med bil, 59% av alla resor på vardagar respektive 67% på helgdagar. Andelen bilresor 2023 är på en något lägre nivå än i mätningen 2017 (61 respektive 65 %). Män reser i större utsträckning med bil än kvinnor. Andelen bilresor är som högst i Ljusnarsberg, Askersund, Hallsberg och Nora och som lägst i Örebro.

Andelen resor med cykel har ökat en aning sedan 2017, från 14 % till 17 %. Användande av kollektivtrafik är på liknande nivåer som i mätningen 2017.

Andelen resor med kollektivtrafik är störst vid ärende till skola eller utbildning. Över 40% av resorna till skola eller utbildning görs med kollektivtrafik. De ärenden där bilen används i störst utsträckning är resor för hämtning och lämning, resor i tjänsten, inköp och fritidsresa med övernattnig. För dessa ärenden används bil i 71% av fallen eller mer. Cykel används som mest för resor till arbetsplatsen, där 24 % av resorna görs med cykel.

Andelen bilåkande ökar ju längre resan är. Vid resor under 2 km är andelen bilåkande lägst, med 27%. Vid resor mellan 10-39,9 km är andelen bilresor som störst på 84% och avtar därefter något. För resor längre än 40 används kollektivtrafik mest frekvent. Andelen cykelresor avtar ju längre resan är.

Andelen personer som registrerat en kombinationsresa är 3,3 %. Främst är det unga personer som kombinerar buss med tåg och buss med cykel. Bland personer bosatta på landsbygden är det även en högre andel som kombinerar bil med kollektivtrafik.



Ärende

Störst andel resor görs till arbetet (undantaget resor till hemmet). Cirka 2 av 10 resor går till arbete på vardagar. På helgdagar är det 1 av 10 resor. Ärendefördelning skiljer sig knappt mellan män och kvinnor. Ålder spelar däremot roll för vilka ärenden som görs. Den yngsta åldersgruppen skiljer ut sig med en större andel resor till utbildning medan den äldsta åldersgruppen har störst andel inköpsärenden.

Längd och tidpunkt

En genomsnittlig resa är cirka 5 km lång (medianen) och genomförs någon gång mellan 6-8 på morgonen alternativt mellan 15-18 på eftermiddagen. Resor med tåg är betydligt längre än övriga resor, medan en resa till fots i genomsnitt är 1 km lång. Cykelresorna är i genomsnitt 3 km.

Reserelationer

Utifrån undersökningen går det utläsa hur respondenterna reser en genomsnittlig dag. Klart vanligast är en resa som sker inom Örebro. Därefter följer resor inom Karlskoga och inom Kumla. När en resa sker inom Karlskoga eller Kumla görs dygt hälften av resorna med bil (56%). Inom Örebro görs 38 % av resorna med bil, medan 36 % av resorna görs med cykel. Stråket mellan Kumla och Hallsberg är den sträcka som oftast görs med bil (89%).

Barns resvanor

Totalt genomförde barn 2,3 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt. Genomsnittet är något högre för barn som bor på landsbygd än barn som bor i tätort. Bil är det vanligaste färdmedlet både för barn och vuxna. Det är dock en större andel barn än vuxna som använder sig av cykel, 26 procent jämfört med 17 procent. Även buss är vanligare bland barn än vuxna. Bland korta resor upp till 2 km görs enbart 15 procent med bil och nästan hälften med cykel. Drygt en tredjedel av resorna görs till fots när de är under 2 km.



Innehållsförteckning

1.	Inledning	8
2.	Bakgrund	9
3.	Bakgrundsfrågor	13
4.	Färdmedelstillgång och användning	16
5.	Förändrat bilanvändande	23
6.	Utökat resande med kollektivtrafik	24
7.	Resvanor	28
8.	Förflyttningar	30
9.	Färdmedel	33
10.	Ärende	45
11.	Resornas längd och tidpunkt	48
12.	Reserelationer	52
13.	Barnens resor	58
	Bilaga 1: Metod	77
	Bilaga 2: Frågeunderlag	87





1. Inledning

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

Rapportens upplägg

Rapporten går inledningsvis igenom hur resvaneundersökningen gjordes. Detta följs av information kring respondenternas tillgång till färdmedel och attityder till olika former av resande.

Därefter beskrivs hur befolkningen i regionen reser. Resandet beskrivs exempelvis avseende reslängder, färdmedelsfördelning och ärendeslag. Som bilaga finns allt material som använts i undersökningen och en fördjupad genomgång av metodologin.



2. Bakgrund

2.1. Ordlista och definitioner

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

Resa/förflyttning

En resa är en förflyttning med syfte att utträta 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 utträta 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.

Tätort/Landsbygd

I rapporten bryts resultatet på om respondenten bor i en tätort eller på landsbygd. Definitionen följer SCBs riktlinjer för vad som är en tätort respektive landsbygd. Med tätort menas en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare. Landsbygd är det område som angränsar till en tätort.

n= antal svar

Tillsammans med varje diagram och tabell presenteras antalet svar. Antalet är intressant då det visar hur tillförlitligt resultatet är. I början av rapporten är antal svar baserat på antalet individer. Antalet är då ofta nära det antalet som svarat på undersökningen,

skillnaden är att det i vissa frågor kan saknas svar från vissa individer eller att frågan bara ställts till de som arbetar eller studerar. När det istället är resor som studeras är antalet svar istället resor. Det är då fler antal svar då varje individ kan ha gjort fler än en resa.

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. Fortsättningsvis 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.

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).



2.2. Metodik

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. Enkät och resedagbok finns i Bilaga 1.

Utskick

Totalt genomfördes tre stycken utskick:

- » Enkätutskick
- » Enkätpåminnelse
- » Enkätpåminnelse

I enkätutskicket fanns en länk och en kod samt en QR-kod att scanna för kunna att besvara undersökningen på internet. Mätveckor i undersökningen var enligt följande:

- » Enkätutskick: vecka 16-17
- » Påminnelseutskick 1: vecka 19
- » Påminnelseutskick 2: vecka 23 (onsdag-söndag)

Samtliga respondenter tilldelades ett datum inom mätveckorna och fick enkäten skickad till sig i nära anslutning till det aktuella datumet. Datumen fördelades slumpmässigt inom de olika mätveckorna.

Urvals- och redovisningsområden

Resvaneundersökningen omfattar invånare bosatta i 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 ett geografiskt område i regionen. Områdena var 12 kommuner inom regionen.

Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora, Örebro.

Invånarna delades in i dessa 12 olika områden. Urvalet drogs genom Statens personadressregister.



2.3. 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. Totalt 113 enkäter kom i retur på grund av att adressen var okänd, respondenten var avflyttad eller beroende på annan orsak som gjorde att respondenten inte ingick i målpopulationen. En person var avliden, denna räknas som övertäckning. Ytterligare 75 personer hörde av sig och ville av olika skäl inte delta. Totalt svarade 25 procent av respondenterna via pappersenkät och 75 procent svarade på internet genom undersökningens webbenkät.

Tabell 1 visar antal svar och svarsfrekvens uppdelat på regionens olika kommuner.

Tabell 1. Svaresfrekvens kommuner

Kommun	Urval	Svar	Svaresfrekvens
Askersund	1043	301	29%
Degerfors	752	207	28%
Hallsberg	1544	419	27%
Hällefors	501	155	31%
Karlskoga	3998	838	21%
Kumla	2134	543	25%
Laxå	424	140	33%
Lekeberg	900	222	25%
Lindesberg	2463	595	24%
Ljusnarsberg	604	140	23%
Nora	977	266	27%
Örebro	21442	5228	24%
.....			
Totalt	36782	9054	25%

Svaresfrekvensen är något lägre än vid föregående mätning. Detta är en generell trend vi har observerat när det gäller undersökningar i stort.

Bortfallsanalys

I de allra flesta undersökningar finns ett bortfall, vilket kan bli problematiskt om vissa grupper faller bort eller är tydligt underrepresenterade i undersökningen. Bortfallet kan exempelvis bero på bristande språkförståelse, ointresse eller sjukdom. För att kartlägga om det finns ett problem med representativiteten hos vissa grupper har en analys av bortfallet genomförts. Analysen utgår från populationens sammansättning i kommunen och jämför den med sammansättningen av de svarande. En jämförelse har genomförts vad gäller kön, ålder och geografiskt område.

Slutsatsen av bortfallsanalysen för respondenterna är att det finns ett problem med representativiteten vad gäller kön, ålder och geografiskt område. Vad gäller geografi finns en skillnad som beror på hur urvalet genomförts och en som beror på bortfall. För att komma tillrätta med problemet med en skevhet i svaresfrekvens mellan män och kvinnor, ålder samt den geografiska fördelningen har resultatet viktats på alla tre bakgrundsvariabler för att ge ett mer representativt resultat. Resultatet efter viktningen ger en bättre representativitet för resor i länet. För mer information hänvisas till den separata metodbeskrivning som återfinns i Bilaga 1.

Tabell 2. Svaresfrekvens kommuner

	Urval	Svar	Svaresfrekvens
Vuxna	36782	9054	25%
Barn	3833	744	19%



2.4. Bearbetningar och väder

Bearbetning och analys

Resultatet från undersökningen inkom genom pappersenkäter och webbenkäter. Svaren från pappersenkäterna scannades in och kopplades samman med svaren från webbenkäten. Databaserna kontrollerades för att upptäcka eventuella felaktigheter som kan uppstå vid exempelvis sammanfogning av flera databaser. Stickprov togs från databasen för jämförelse mot den faktiska enkäten för att kontrollera att inmatningen skedde på rätt sätt.

En viss bearbetning av svaren genomfördes för att möjliggöra sammankopplingen. Svar som var oläsliga vid såväl optisk inläsning som vid manuell tolkning markerades som bortfall. Om respondenten angivit fler svar än det specificerade antalet, markerades även det som bortfall. Samma sak gällde om det lämnade svaret ej stämde med den definierade skalan. I undersökningen fyllde respondenterna i ett antal platser och adresser. För att möjliggöra analys geokodades dessa adresser till en plats och ett område. Geokodningen gjordes i första hand genom en optisk inläsning och en automatisk platsbestämning och i de fall det inte var möjligt att läsa in optiskt eller där platsen inte hittades, genomfördes en manuell bearbetning. För att kunna genomföra den manuella geokodningen användes kartor, adressregister och internet.

Väder

Hur människor reser påverkas av vädret. Resultatet av en resvaneundersökning bör därför tolkas tillsammans med information

om temperaturer och nederbörd under de aktuella mätveckorna.

I årets undersökning genomfördes mätningen i tre steg. Ett grundutskick med svarsdagar mellan 17-30 april följt av två påminnelseveckor med svarsdagar mellan 8-14 maj samt 7-11 juni. Mätningarna genomfördes under samma period på året som vid 2017, men med skillnaden att årets undersökning genomfördes under en längre period. Detta kan medföra att vissa problem med jämförbarhet kan uppstå.

Medeltemperaturen vid årets undersökning var varmare än vid 2017 vid insamlingsveckorna vilket ökar sannolikheten för fler antal resor. Däremot regnade det mer på totalen under tiden insamlingen pågick i årets mätning i jämförelse med 2017 vilket i sin tur minskar sannolikheten för fler resor (åtminstone sett till exempelvis cykel och till fots). Sammantaget kan man anta att skillnaderna i väder tar ut varandra.

Felmarginal

Vid all statistik som bygger på urvalsundersökningar finns en statistisk felmarginal. De respondenter som deltar i undersökningen ska svara för alla invånare i regionen. Felmarginalen varierar beroende på vad vi mäter. Förenklat kan sägas att felmarginalen är liten om siffran är för hela regionen medan den är betydligt större om det är för en enskild tätort. I Bilaga 1 finns en längre beskrivning.

Tabell 2. Väder

Vecka	Datum 2017	Datum 2023	Medeltemperatur 2017	Medeltemperatur 2023	Nederbörd 2017	Nederbörd 2023
Insamlingsvecka 1	20/3-26/3	17/4-23/4	4,8	9,9	9,3	0
Insamlingsvecka 2	-	24/4-30/4	-	4,7	-	18,7
Påminnelsevecka 1	3/4-9/4	8/5-14/5	7,6	13,5	0	0
Påminnelsevecka 2	-	7/6-11/6	-	14,7	-	0



3. Bakgrundsfrågor

Kön och ålder

Bland de som har svarat på enkäten har yngre svarat i mindre utsträckning än äldre. Det har också funnits vissa snedfördelningar i inkomna svar mellan kvinnor och män. De underrepresenterade grupperna har viktats upp, medan de överrepresenterade grupperna har viktats ned så att fördelningen av svarsgruppen motsvarar den verkliga befolkningen. I Tabell 3 visas viktade värden för svarsgruppen uppdelat på kön och ålder.

Tabell 3. Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden:

Antal svar=9798

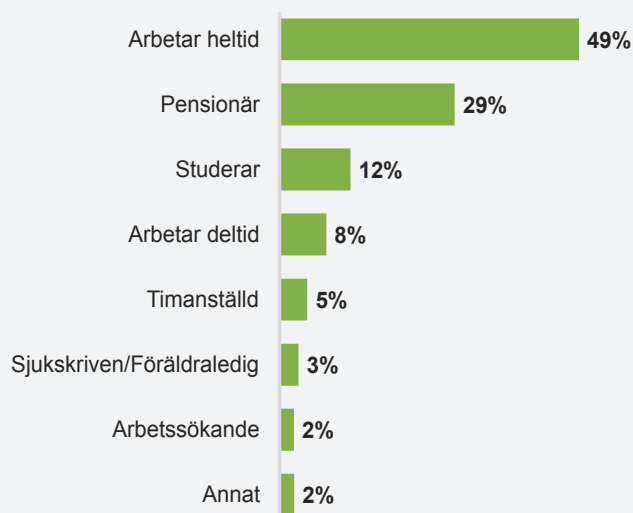
Ålder	Kvinna	Man	Totalt
6-15 år	11%	13%	12%
16-24 år	10%	12%	11%
25-44 år	27%	26%	26%
45-64 år	27%	26%	27%
65-84 år	25%	23%	24%
<hr/>			
Totalt	100%	100%	100%



Sysselsättning

Sysselsättningen för svarsgruppen presenteras i Graf 1. Det vanligaste svaret är arbeta heltid, följt av pensionär.

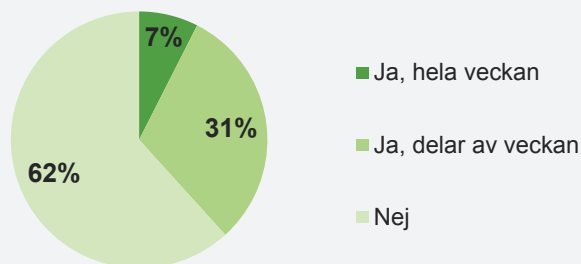
Graf 1. Sysselsättning:
Antal svar= 8889



Möjlighet till arbete/studier hemifrån

Av de som svarat att de arbetar heltid, deltid, är timanställda eller studerar svarar cirka sex av tio att de inte har möjlighet att arbeta eller studera hemifrån. Knappt en tredjedel har möjlighet att arbeta eller studera hemifrån delar av veckan.

Graf 2. Möjlighet till arbete/studier hemifrån
Antal svar= 5327

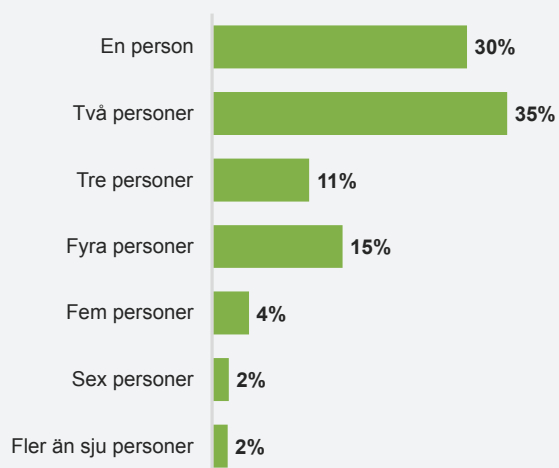


Antal personer per hushåll

Respondenterna fick uppge antalet personer som bor i deras hushåll (inklusive de själva). Svaren presenteras i Graf 3.

Vanligast är hushåll bestående av två personer följt av en person.

Graf 3. Antal personer i hushållet:
Antal svar= 9054



4. Färdmedelstillgång och användning

4.1. Tillgång till färdmedel

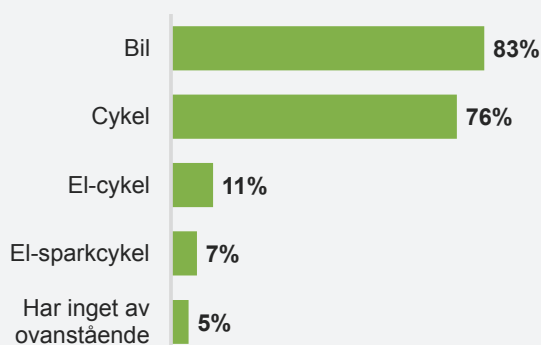
Graf 4 visar att över 80 % av hushållen i Örebro län har tillgång till bil, och en något mindre andel (76 %) har tillgång till cykel. Det är relativt ovanligt att hushållen har tillgång till el-cykel eller el-sparkcykel.

I en jämförelse mellan tätort och landsbygd syns att det är vanligare att ha tillgång till bil om man bor på landsbygd.

Det är vanligare i de äldre åldersgrupperna jämfört med den yngsta att ha tillgång till bil i hushållet. Den äldsta åldersgruppen, 65-84 år, har i lägre utsträckning än andra åldersgrupper tillgång till cykel.

Mellan könen är skillnaderna små. En något större andel män än kvinnor har tillgång till bil, och likaså gäller tillgång till cykel.

Graf 4. Färdmedelstillgång.
Antal svar= 9005



Tabell 4. Färdmedelstillgång
Antal svar= 9005

	Bil	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Har inget av ovanstående
Totalt	83%	76%	11%	7%	5%
Kvinna	81%	74%	11%	5%	6%
Man	84%	77%	11%	9%	3%
16-24 år	59%	78%	8%	17%	6%
25-44 år	83%	81%	12%	11%	3%
45-64 år	89%	80%	14%	4%	3%
65-84 år	87%	63%	8%	0%	8%
Tätort	79%	77%	11%	8%	5%
Landsbygd	91%	73%	11%	4%	3%

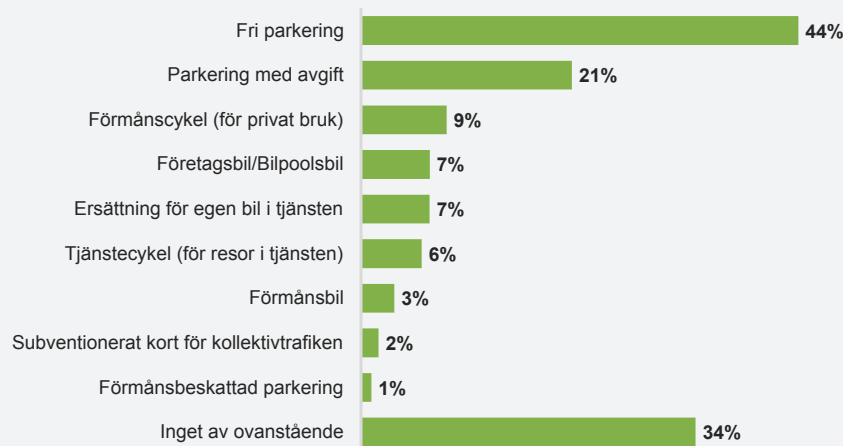


4.2. Tillgång på arbets- eller studieplatsen

De som arbetar heltid, deltid, är timanställda eller studerar fick svara på en fråga om vad de har tillgång till på arbets- eller studieplatsen. Drygt fyra av tio har tillgång till fri parkering och två av tio har tillgång till parkering med avgift. Endast en liten andel, under tio procent, har tillgång till förmånscykel, tjänstecykel eller företagsbil/bilpool. Ungefär en tredjedel har svarat att de inte har tillgång till något av de angivna alternativen.

I en jämförelse mellan könen framkommer att en större andel män än kvinnor har tillgång till fri parkering på arbetsplatsen, medan kvinnor i högre utsträckning har tillgång till parkering med avgift. Kvinnor har även i högre grad än män tillgång till förmånscykel eller tjänstecykel. Skillnaden mellan tätort och landsbygd är att det i tätort är vanligare att ha tillgång till avgiftsbelagd parkering, medan det i landsbygd är vanligare med fri parkering.

Graf 5. Tillgång på arbets- eller studieplatsen
Antal svar= 8258



Tabell 5. Vad har du tillgång till på arbets- eller studieplatsen?
Antal svar= 8258

	Fri parkering	Parkering med avgift	Förmåns- cykel (för privat bruk)	Före- tagsbil/ Bilpoolsbil	Ersätt- ning för egen bil i tjänsten	Tjänste- cykel (för resor i tjänsten)	För- månsbil	Subventionerat kort för kollek- tivtrafiken	Förmåns- beskattad parkering	Inget av ovanstående
Totalt	44%	21%	9%	7%	7%	6%	3%	2%	1%	34%
Kvinna	40%	25%	11%	6%	6%	8%	2%	2%	1%	34%
Man	48%	18%	6%	8%	8%	4%	5%	1%	1%	33%
16-24 år	40%	34%	3%	5%	5%	3%	1%	7%	0%	25%
25-44 år	57%	29%	15%	11%	10%	9%	5%	1%	2%	14%
45-64 år	57%	21%	11%	9%	8%	8%	5%	1%	1%	19%
65-84 år	12%	4%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	83%
Tätort	42%	24%	9%	7%	7%	6%	3%	2%	1%	33%
Landsbygd	49%	15%	7%	8%	7%	5%	3%	2%	1%	34%

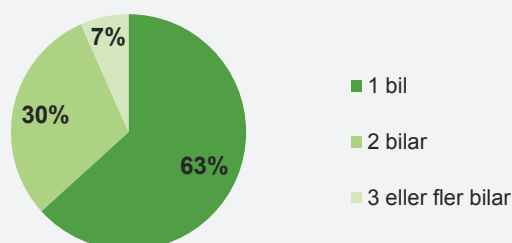


4.3. Antal bilar och körkort

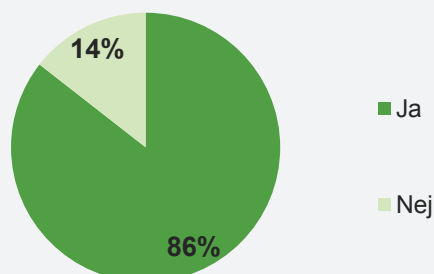
De som svarat att de har tillgång till bil fick svara på en följdfråga om hur många bilar. Graf 4 visar att en majoritet enbart har tillgång till en bil. Att ha två eller flera bilar är vanligare bland de som bor på landsbygden än de som bor i tätort.

Graf 7 visar att en stor majoritet av invånarna i Örebro län har körkort. Även detta är vanligare bland de som bor på landsbygden än de som bor i tätort. Andelen som har körkort ökar även desto äldre åldersgrupp man tillhör.

Graf 6. Hur många bilar har du tillgång till? Antal svar= 7595



Graf 7. Körkortsinnehav
Antal svar= 8951



Tabell 6. Hur många bilar har du tillgång till?
Antal svar= 7595

	1 bil	2 bilar	3 eller fler bilar
Totalt	63%	30%	7%
Kvinna	66%	29%	5%
Man	61%	31%	9%
16-24 år	57%	31%	12%
25-44 år	61%	33%	6%
45-64 år	56%	36%	9%
65-84 år	76%	20%	3%
Tätort	70%	25%	5%
Landsbygd	50%	40%	10%

Tabell 7. Körkortsinnehav
Antal svar= 8951

	Ja	Nej
Totalt	86%	14%
Kvinna	85%	15%
Man	88%	12%
16-24 år	55%	45%
25-44 år	87%	13%
45-64 år	92%	8%
65-84 år	94%	6%
Tätort	85%	15%
Landsbygd	91%	9%



4.4. Resekort

Graf 8 visar att det vanligaste är att inte ha någon form av tåg- eller busskort. Hela 75 % faller inom denna kategori. Av de typer av resekort som listas är kontoladdning/resekort med reskassa den vanligaste formen. Det är dock bara 14 % som har denna form av resekort.

I Tabell 8 går det att avläsa att åldersgruppen 65-84 år är den åldergrupp som främst har kontoladdning/resekort med reskassa. Kvinnor svarar i högre utsträckning att de har denna typ av resekort. Det är vanligare bland de som bor på landsbygden än de som bor i tätort att inte ha någon form av resekort alls.

Graf 8. Har du någon form av tåg- eller busskort?
Antal svar= 8874



Tabell 8. Har du någon form av tåg- eller busskort?
Antal svar= 8874

	Ja, kontoladdning/resekort med reskassa	Ja, periodbiljett	Ja, skolkort	Ja, SJ kort	Ja, färdtjänst	Ja, Pendlar Plus / Movingobiljett	Ja, annan biljett	Nej
Totalt	14%	6%	3%	1%	1%	1%	2%	75%
Kvinna	17%	6%	2%	1%	1%	1%	2%	71%
Man	10%	5%	3%	2%	1%	1%	2%	79%
16-24 år	11%	15%	18%	4%	2%	0%	1%	54%
25-44 år	10%	8%	1%	1%	1%	0%	1%	80%
45-64 år	11%	5%	1%	2%	1%	1%	1%	81%
65-84 år	22%	1%	0%	2%	2%	2%	0%	73%
Tätort	15%	7%	2%	2%	1%	1%	2%	73%
Landsbygd	10%	3%	4%	1%	1%	1%	2%	80%



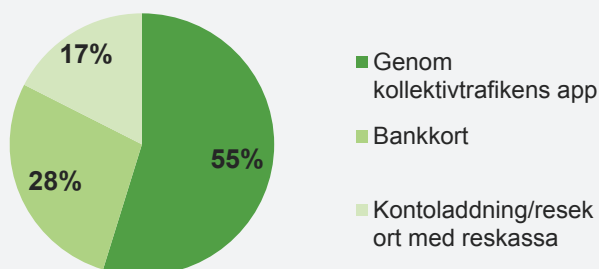
4.5. Betalning av kollektivtrafikresor

Drygt hälften av respondenterna betalar oftast resor med kollektivtrafik genom kollektivtrafikens app. Nära tre av tio betalar med bankkort.

Tabell 9 visar att bankkort är vanligare bland män, medan kontoladdning/resekort med reskassa är vanligare bland kvinnor.

Kollektivtrafikens app används i större utsträckning i den yngsta åldersgruppen, 16-24 år, än i övriga åldersgrupper. Det är även vanligare att använda appen bland de som bor i en tätort jämfört med de som bor på landsbygden. På landsbygden är det i stället desto vanligare med bankkort.

Graf 9. Betalning av kollektivtrafikresor
Antal svar= 7145



Tabell 9. Hur betalar du oftast för din resa?
Antal svar= 7145

	Genom kollektivtrafikens app	Bankkort	Kontoladdning/resekort med reskassa
Totalt	55%	28%	17%
Kvinna	55%	24%	21%
Man	54%	32%	14%
16-24 år	77%	11%	12%
25-44 år	68%	25%	7%
45-64 år	66%	23%	10%
65-84 år	51%	33%	16%
Tätort	57%	25%	18%
Landsbygd	48%	36%	16%



4.6. Hinder för fler cykelresor

I Graf 10 visas fördelningen av svaren på frågan om vad som hindrar invånarna i Örebro län från att cykla mer än de gör idag. Den vanligaste orsaken, vilket drygt fyra av tio har svarat, är för att det är för långt till de tilltänkta destinationerna. Näst vanligast är svårigheten att transportera varor och att man inte vill cykla i vissa väder, vilket ungefär två av tio har svarat. En nästan lika stor andel har svarat att ingenting hindrar dem från att cykla mer.

Graf 10. Vad hindrar dig från att cykla mer än vad du gör idag?
Antal svar= 8854



I Tabell 10 redovisas jämförelser mellan kön, ålder och boende i tätort respektive landsbygd. En klart större andel boende på landsbygden än i tätort har angett att det är långt till destinationerna som orsak. Det är även en större andel på landsbygden än i tätort som menar att bra cykelvägar saknas i kommunen.

Det är främst i den yngre åldersgruppen (16-24 år) som orsakerna att man inte vill cykla i vissa väder och att man är rädd för att cykeln ska bli stulen anges.

Tabell 10. Vad hindrar dig från att cykla mer än vad du gör idag?
Antal svar= 8854

	Det är för långt till mina destinationer	Svårigheten att transportera varor	Jag vill inte cykla i vissa väder	Min hälsa	Jag är rädd att min cykel ska bli stulen Annat	Otrygga trafiksituationer	Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen	Jag vill inte bli svettig	Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik	Svårigheten att få med barn på cykeln	Min cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mina behov	Annat	Inget hindrar mig från att cykla mer
Totalt	39%	23%	22%	12%	12%	10%	10%	7%	7%	6%	6%	12%	18%
Kvinna	39%	22%	23%	15%	12%	11%	10%	7%	7%	7%	6%	13%	17%
Man	40%	25%	21%	10%	12%	9%	10%	7%	7%	6%	6%	11%	19%
16-24 år	42%	19%	33%	5%	22%	10%	9%	19%	6%	1%	7%	12%	18%
25-44 år	47%	27%	24%	3%	16%	12%	14%	9%	10%	17%	8%	10%	14%
45-64 år	43%	23%	20%	9%	11%	9%	8%	5%	7%	3%	5%	12%	19%
65-84 år	25%	21%	16%	30%	4%	9%	7%	1%	3%	0%	3%	13%	22%
Tätort	32%	23%	25%	12%	13%	8%	7%	7%	5%	6%	6%	12%	21%
Landsbygd	56%	23%	16%	14%	9%	14%	16%	6%	10%	7%	5%	11%	11%

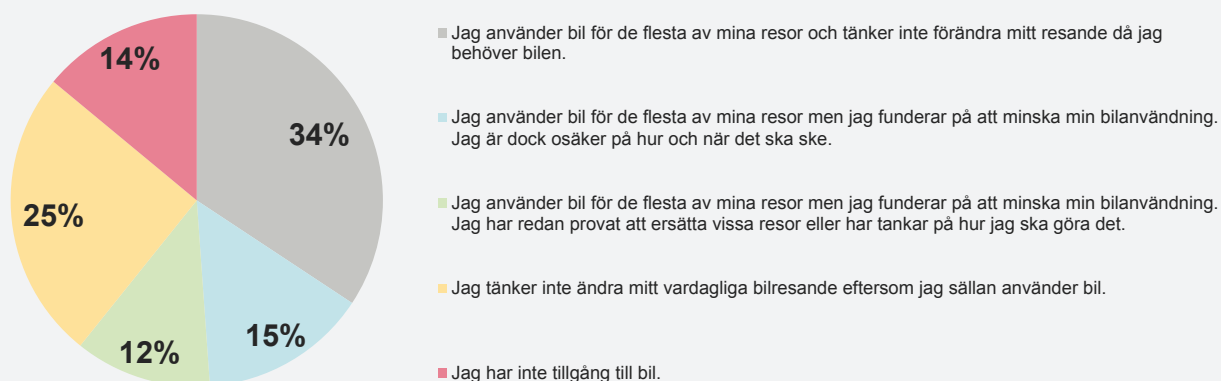


5. Förändrat bilanvändande

På frågan om förändrat resande är det en dryg fjärdedel som uppger att de funderar på att minska bilanvändandet inom närmaste året och/eller redan har provat det. Det är också nästan två femtedelar som svarat att de inte har tillgång till bil eller använder bil sällan. En tredjedel av de svarande tänker inte förändra sitt resande då de upplever att de behöver bilen.

Bland de som bor på landsbygden är det en större andel än bland de som bor i tätort som svarar att de inte tänker förändra sitt användande, då de behöver bilen. Likaså svarar en större andel män än kvinnor samma sak, samt en större andel äldre än yngre.

Graf 11. Hur tror du att din vardagliga bilanvändning kommer att förändras under de kommande 12 månaderna?
Antal svar= 8709



Tabell 11. Hur tror du att din vardagliga bilanvändning kommer att förändras under de kommande 12 månaderna?
Antal svar= 8709

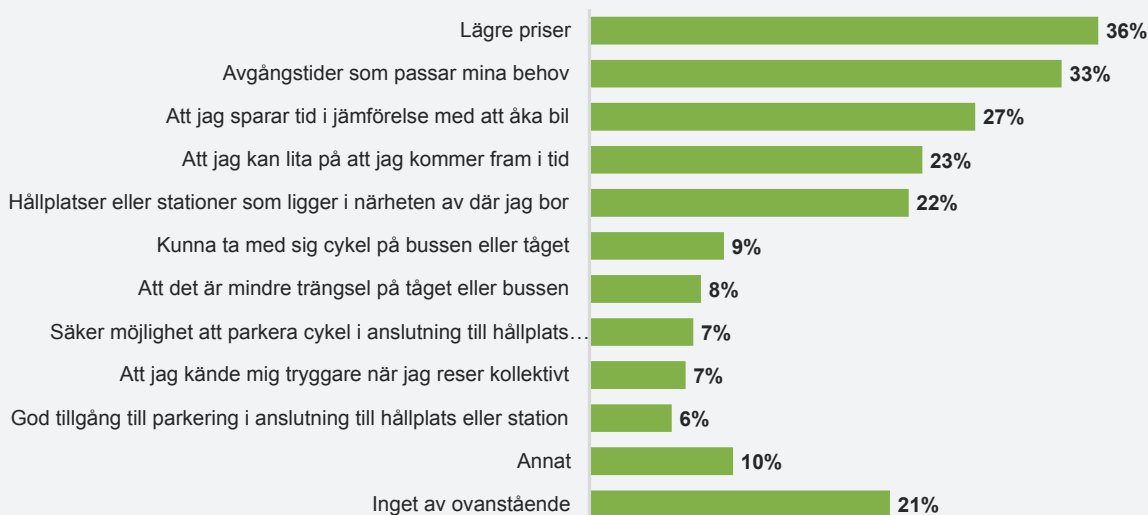
	Jag använder bil för de flesta av mina resor och tänker inte förändra mitt resande då jag behöver bilen.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det ska ske.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar på hur jag ska göra det.	Jag tänker inte ändra mitt vardagliga bilresande eftersom jag sällan använder bil.	Jag har inte tillgång till bil.
Totalt	34%	15%	12%	25%	14%
Kvinna	29%	15%	12%	28%	16%
Man	40%	15%	11%	22%	12%
16-24 år	24%	10%	12%	22%	33%
25-44 år	31%	17%	14%	25%	14%
45-64 år	37%	17%	13%	24%	9%
65-84 år	40%	11%	9%	29%	11%
Tätort	27%	14%	12%	30%	17%
Landsbygd	50%	17%	11%	15%	7%



6. Utökad resande med kollektivtrafik

Graf 12 visar att de tre vanligaste svaren på vad som skulle få respondenterna att göra fler resor med kollektivtrafiken är lägre priser, avgångstider som passar deras behov och att de sparar tid jämfört med att åka bil. En femtedel svarar att inget av de angivna alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Graf 12. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?
Antal svar= 8826

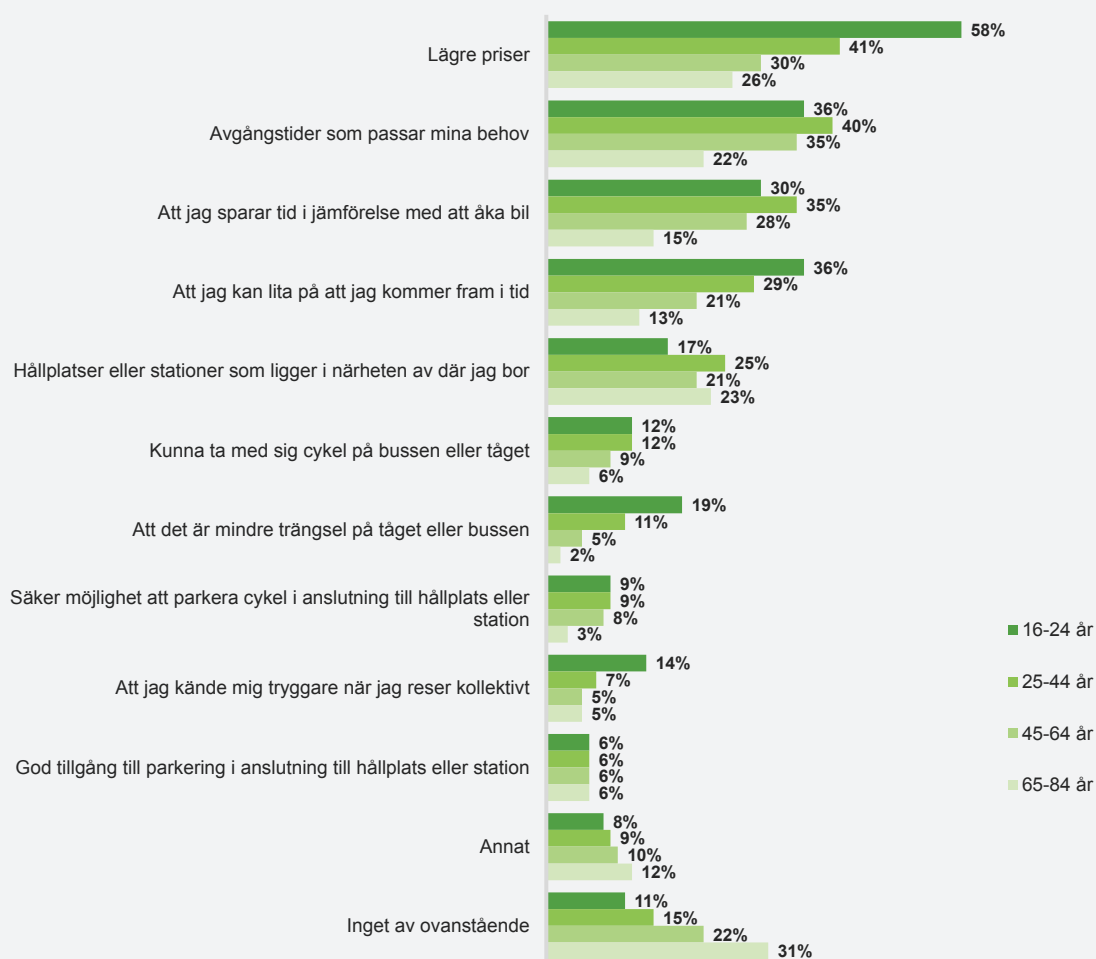


Graf 13 visar resultatet nedbrutet på ålder. Här går det att urskilja att en majoritet bland den yngre åldersgruppen svarar lägre priser. Vanligast bland den äldsta åldersgruppen är att inget av alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafik.

Bland de mellan 25-44 år anger störst andel att de skulle göra fler resor kollektivt om priserna var lägre och om det fanns avgångstider som passar deras behov.

Graf 13. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

Antal svar= 12875



I Tabell 12 går det att avläsa att det är lite variation mellan könen och de olika områdena. Kvinnor svarar i något högre utsträckning att lägre priser samt hållplatser som ligger i närheten av deras hem skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Boende i tätort svarar i högre grad än boende på landsbygden att lägre priser skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken, medan det för boende på landsbygden är viktigare med passande avgångstider samt hållplatser i närheten av hemmet.

Tabell 12. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?
Antal svar= 8826

	Totalt	Kvinna	Man	16-24 år	25-44 år	45-64 år	65-84 år	Tätort	Landsbygd
Lägre priser	36%	37%	34%	58%	41%	30%	26%	39%	27%
Avgångstider som passar mina behov	33%	34%	32%	36%	40%	35%	22%	30%	40%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	27%	28%	26%	30%	35%	28%	15%	27%	27%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	23%	24%	22%	36%	29%	21%	13%	24%	22%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	22%	24%	21%	17%	25%	21%	23%	17%	34%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	9%	9%	10%	12%	12%	9%	6%	10%	8%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	8%	8%	8%	19%	11%	5%	2%	9%	5%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	7%	7%	7%	9%	9%	8%	3%	8%	6%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	7%	7%	7%	14%	7%	5%	5%	8%	5%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	8%
Annat	10%	9%	11%	8%	9%	10%	12%	10%	11%
Inget av ovanstående	21%	19%	23%	11%	15%	22%	31%	22%	19%



Tabell 13 visar att störst andel av de som sällan åker kollektivt svarar att lägre priser följt av passande avgångstider skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken. För de personer som ofta kör eller samåker med bil finns förutom ett fokus på lägre priser, att spara tid och avgångstider som passar deras behov.

De som ofta åker kollektivt är de som i minst grad svarar att inget av alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Tabell 13. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?
Antal svar=9375

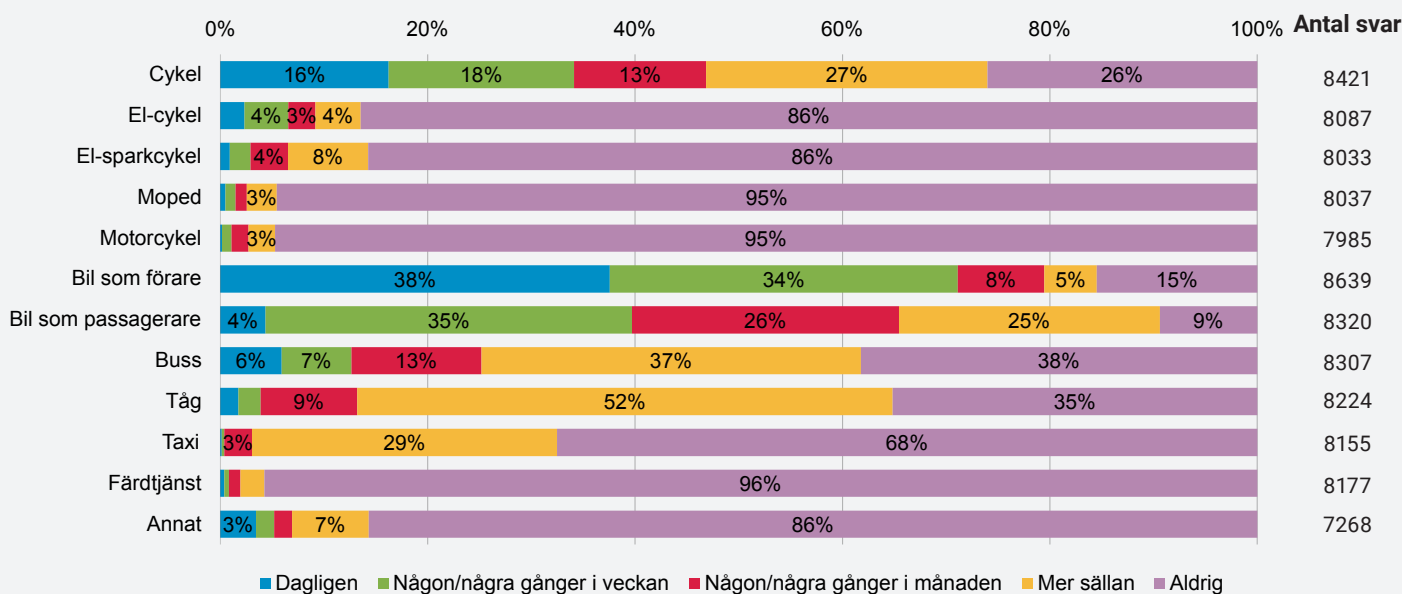
	Totalt	Kör ofta bil ensam	Samåker ofta bil	Åker ofta kollektivt	Åker sällan kollektivt
Lägre priser	35%	32%	35%	46%	33%
Avgångstider som passar mina behov	32%	36%	34%	41%	31%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	26%	33%	29%	20%	29%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	23%	24%	24%	21%	23%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	22%	24%	23%	31%	21%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	9%	9%	8%	14%	9%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	8%	6%	8%	12%	7%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	8%	7%	8%	16%	6%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	8%	7%	8%	11%	7%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	5%	7%	5%	5%	6%
Annat	10%	10%	9%	9%	11%
Inget av ovanstående	21%	20%	20%	12%	23%



7. Resvanor

Sett till hela 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 färdmedlen bil som passagerare och bil som förare ungefär lika vanliga. Utöver bil är cykel det färdmedel som används mest frekvent. Gällande kollektivtrafiken används buss och tåg vanligast mer sällan än någon eller några gånger i månaden. Det är en större andel som åker buss än tåg.

Graf 14. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel?
Antal svar = 8639



Tabell 14 visar att män använder bil som ensamförare dagligen eller någon/några gånger i veckan i större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor oftare samåker i bil. Kvinnor åker även buss i större utsträckning än män. Förutom bilen är buss det vanligaste färdmedlet bland den yngsta åldersgruppen, tätt följt av cykel. I åldersgrupperna 25 år och äldre är cykel det färdmedel som är vanligast efter bilen och buss är inte alls lika vanligt som i den yngsta åldersgruppen. Det är även främst personer i åldrarna 25-64 år som åker bil ensam istället för att samåka.

Boende i tätort svarar i betydligt högre utsträckning än boende i landsbygd att de använder cykel dagligen eller någon/några gånger i veckan. På landsbygden är det i stället vanligare att bil som ensam förare är det färdmedel som används dagligen eller någon/några gånger i veckan.

Tabell 14. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel?* Dagligen + Någon/några gånger i veckan
Antal svar= 8906-9294

	Bil, som ensam förare	Bil, som samåker	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Buss	Tåg
Totalt	71%	40%	34%	7%	3%	13%	4%
Kvinna	65%	49%	33%	7%	2%	14%	4%
Man	77%	30%	35%	6%	4%	11%	4%
16-24 år	43%	53%	38%	3%	9%	41%	10%
25-44 år	72%	38%	36%	8%	4%	12%	4%
45-64 år	80%	37%	34%	8%	2%	9%	4%
65-84 år	74%	38%	29%	5%	0%	4%	0%
Tätort	66%	38%	41%	7%	4%	14%	4%
Landsbygd	83%	43%	18%	5%	1%	10%	4%



8. Förflyttningar

8.1. Förflyttningar under mätdagen

De flesta hade förflyttat sig någon gång under den dag de svarade om i undersökningen, men drygt en fjärdedel hade inte förflyttat sig under dagen. I Tabell 15 går det att avläsa att det var runt 21 - 30 procent bland alla grupper som inte hade förflyttat sig under mätdagen. Undantaget var den äldsta åldersgruppen, 65 år eller äldre, där betydligt fler hade stannat hemma eller på samma plats hela dagen.

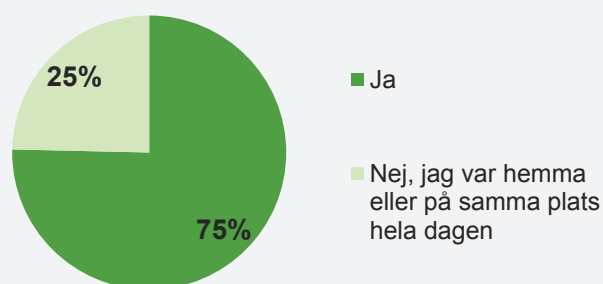
Graf 16 presenterar de olika anledningarna som respondenterna angav till varför de inte hade gjort någon förflyttning under mätdagen. Den absolut vanligaste var på grund av att de inte hade några speciella ärenden.

Tabell 15. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

Antal svar= 8646

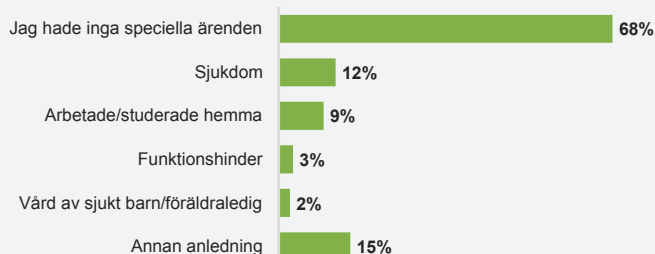
	Ja	Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen
Totalt	75%	25%
Kvinna	75%	25%
Man	75%	25%
16-24 år	77%	23%
25-44 år	80%	20%
45-64 år	79%	21%
65-84 år	66%	34%
Tätort	76%	24%
Landsbygd	74%	26%

Graf 15. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?
Antal svar= 8646



Graf 16. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

Antal svar= 2153



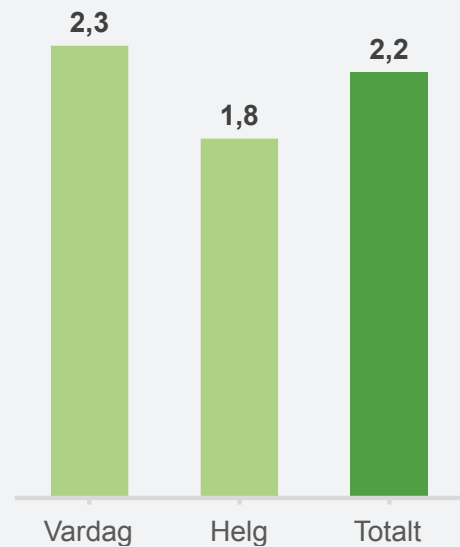
8.2. Antal resor

Totalt genomförs 2,2 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt än på vardagar. Flest resor gör de mellan 25-64 år och minst antal i åldersgruppen 16-24 år. Vid tidigare mätning år 2017 gjordes i genomsnitt 2,3 resor per dag, vilket är något fler än vid årets mätning. År 2023 är resorna färre både på vardagar och helger.

Tabell 16. Antal resor under vardag och helg.
Antal svar=8583

	Vardag	Helg	Total
2023	2,3	1,8	2,2
2017	2,5	1,8	2,3
Kvinna	2,3	1,9	2,2
Man	2,2	1,8	2,1
16-24 år	2,4	1,5	2,1
25-44 år	2,3	1,9	2,2
45-64 år	2,4	1,9	2,3
65-84 år	2,0	1,8	2,0
Tätort	2,3	1,8	2,2
Landsbygd	2,3	1,8	2,1

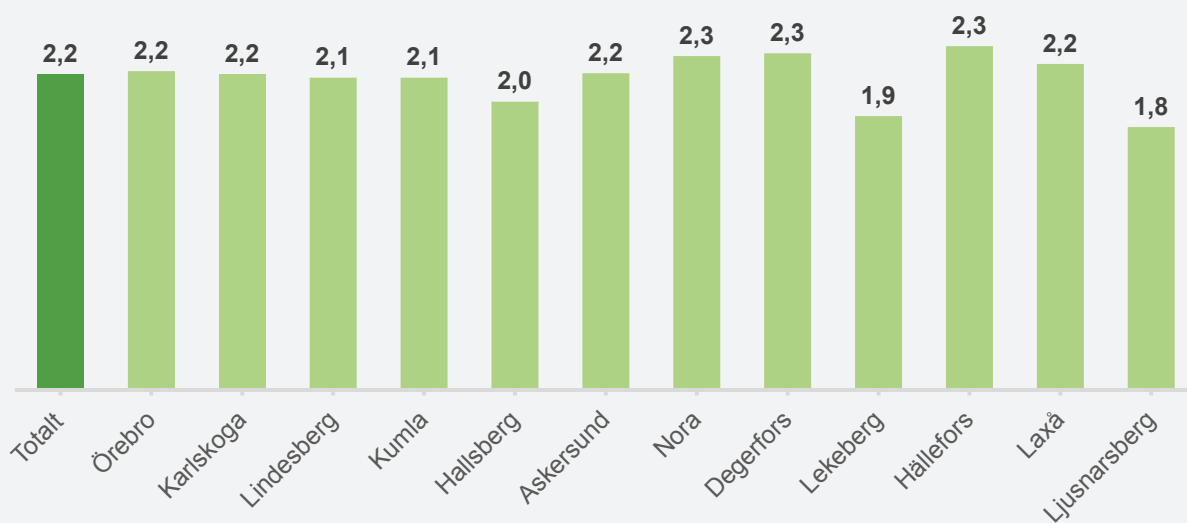
Graf 17. Antal resor under vardag och helg.
Antal svar=8583



8.3. Antal resor per hemkommun

Totalt genomförs 2,2 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Nora, Degerfors och Hällefors är de kommuner med högst snitt, på 2,3 resor om dagen. Ljusnarebergs kommun har lägst snitt, på 1,8 resor om dagen.

Tabell 17. Antal resor per hemkommun
Antal svar=8583



9. Färdmedel

9.1. Färdmedelsfördelning

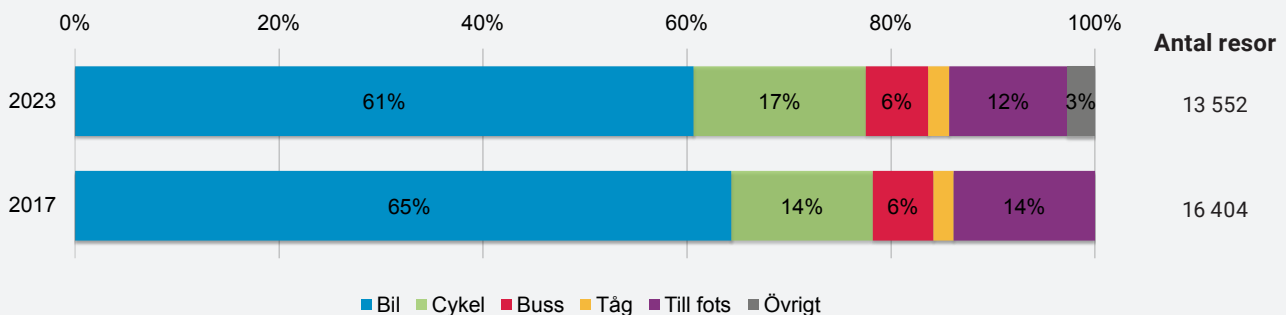
Färdmedelsfördelningen framgår i Graf 18 nedan. Bil är det klart vanligaste färdmedlet, både i år och år 2017. Efter bil följer resor med cykel och resor till fots. Kollektivtrafiken svarar för totalt mindre än 10 procent av resorna, varav bussresor står för 6 procent av resorna. Under helgerna är bilens andel ytterligare något högre medan kollektivtrafikens och cykelns andel är lägre.

Tabell 18. Färdmedelsförmedling vardagar och helger.

Antal resor=13552

	Vardag	Helg
Bil	59%	67%
Cykel	19%	11%
Buss	6%	5%
Tåg	2%	1%
Till fots	12%	12%
Övrigt	3%	3%
Total	10337	3215

Graf 18. Färdmedelsfördelning.
Antal resor=13552



9.2. Färdmedelsfördelning detaljerad

Färdmedelsfördelningen framgår i Tabell 19 nedan. Bil som förare är det klart vanligaste färdmedlet. Efter bil följer resor med cykel och resor till fots. Under helgerna är andelen resande högre för passagerare i bil för bil som förare. För cykel och kollektivtrafiken är andelarna något lägre under helgen.

Om respondenten har valt "Annat" har de i fritext fått fylla i vilket färdmedel de använde sig av. Om de anger något av de angivna alternativen har dessa kategoriserats in till rätt grupp.

Tabell 19. Färdmedelsförmedling vardagar och helger.

Antal resor=13552

	Totalt	Vardag	Helg
Till fots	12%	12%	12%
Cykel	14%	16%	10%
El-cykel	3%	3%	1%
El-sparkcykel	0%	0%	0%
Moped	0%	0%	0%
Motorcykel	0%	0%	0%
Bil som förare	50%	49%	52%
Bil som passagerare	11%	9%	15%
Buss	6%	6%	5%
Tåg	2%	2%	1%
Taxi	0%	0%	0%
Färdtjänst	1%	0%	1%
Flyg	0%	0%	0%
Annat	1%	1%	1%
Total	13552	10337	3215

Exempel på fordon kategoriserade "Annat" (kategoriserad fritextfråga)

- » Båt/färja
- » EPA-traktor
- » Husbil
- » Sjuktransport
- » Tunnelbana

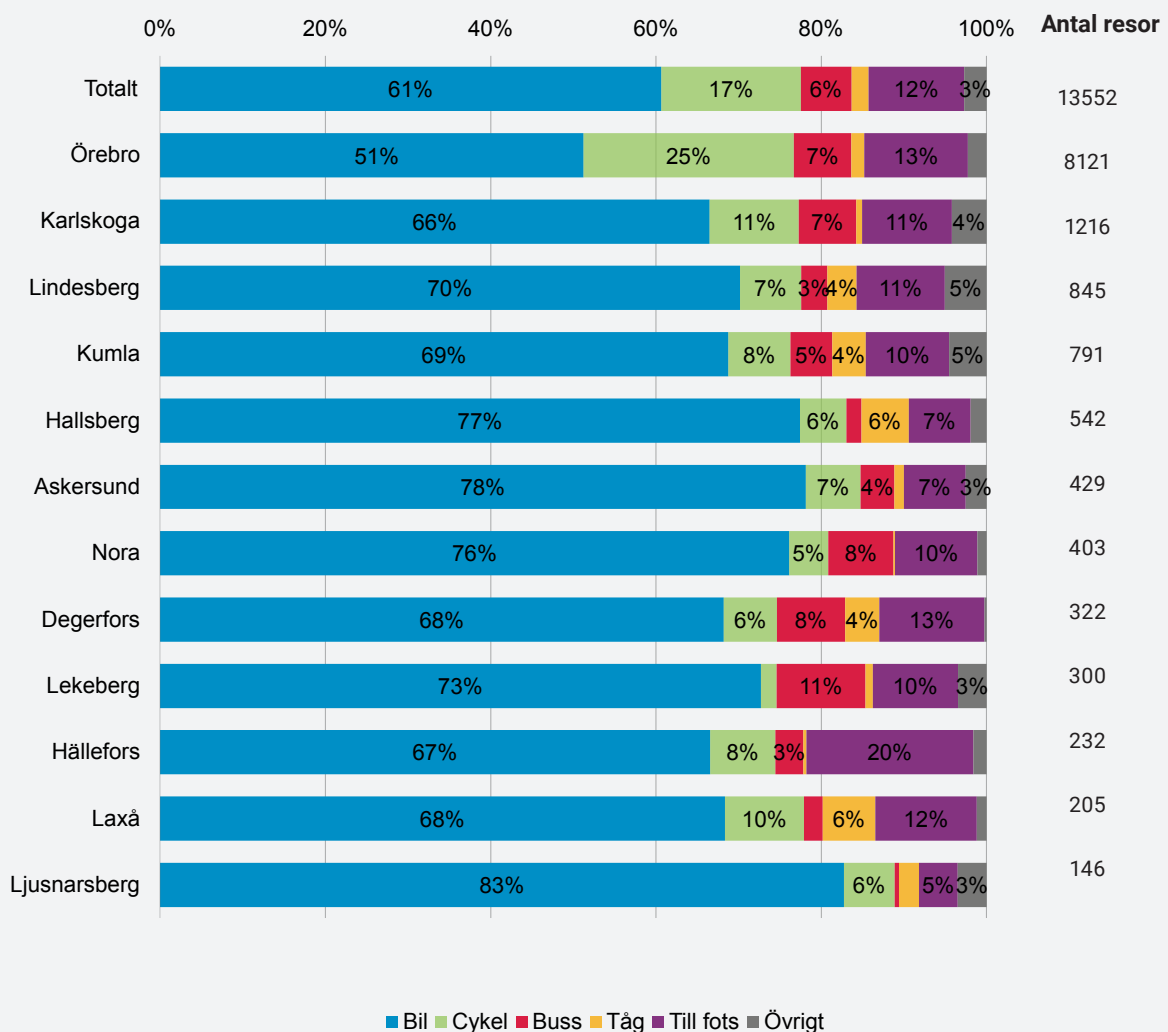


9.3. Färdmedelsfördelning kommuner

Graf 19 visar färdmedelsfördelningen per hemkommun i Örebro län. I Örebro är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Hallsberg och Laxå är de kommuner där störst andel åker tåg,

medan Lekeberg är den kommun där störst andel åker buss. Ljusnarsberg, Askersund, Hallsberg och Nora är de kommuner där bil används i högre grad än i andra kommuner.

Graf 19. Färdmedelsfördelning per hemkommun.

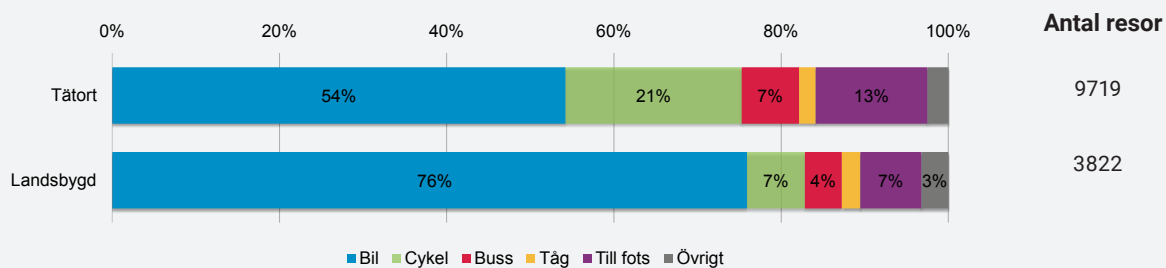


9.4. Färdmedelsfördelning områdestyp

Graf 20 visar färdmedelsfördelningen per områdestyp. Att resa med bil är klart vanligast vid resor på landsbygden. I tätorten är det vanligare än på landsbygden

att använda sig av cykel och att ta sig fram till fots. Även att resa med buss är något vanligare i tätorten än på landsbygden.

Graf 20. Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna.

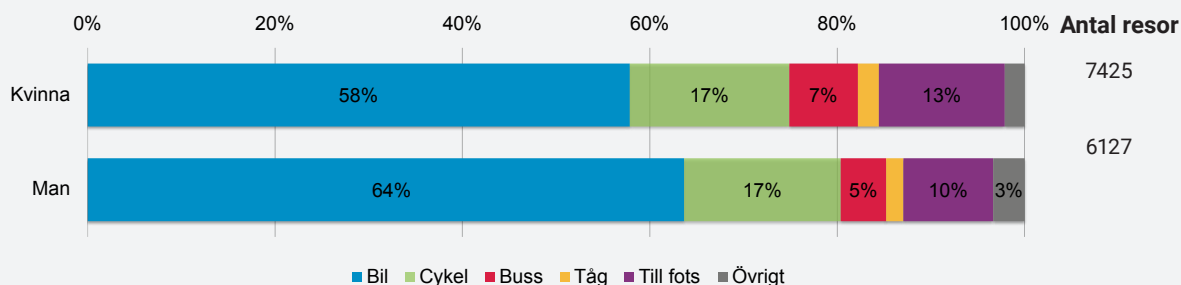


9.5. Färdmedelsfördelning ålder och kön

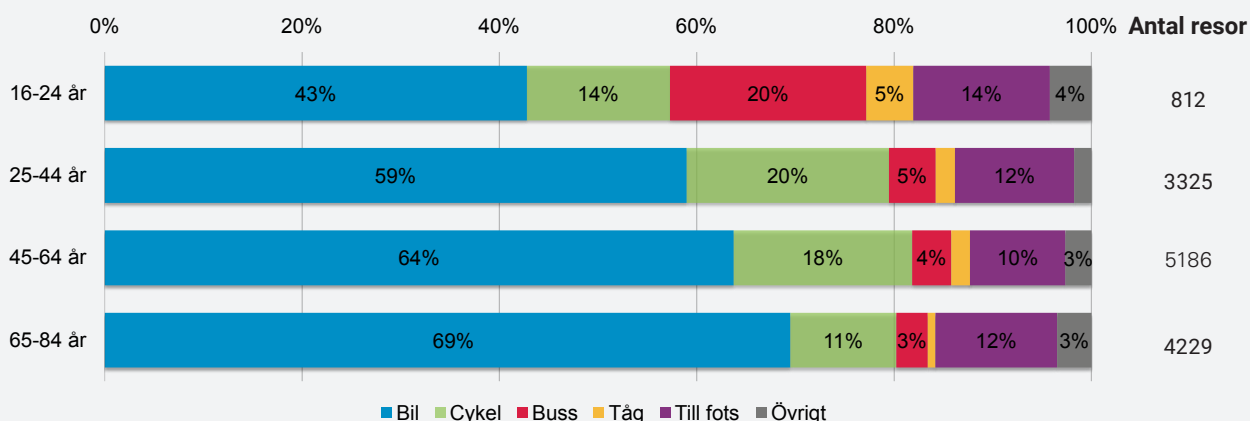
Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor då män i högre utsträckning än kvinnor väljer bilen. Färdmedlen buss och till fots är vanligare bland kvinnor än bland män. Cykelandelen är densamma för båda könen och detsamma gäller även för andelen som rest med tåg.

Andelen som åker buss är klart högst i den yngsta åldersgruppen. Att cykla är vanligast i de två mellersta åldersgrupperna. Resor till fots skiljer sig inte mycket bland åldersgrupperna, men är något vanligare i den yngsta åldersgruppen.

Graf 21. Färdmedelsfördelning kön.



Graf 22. Färdmedelsfördelning ålder.

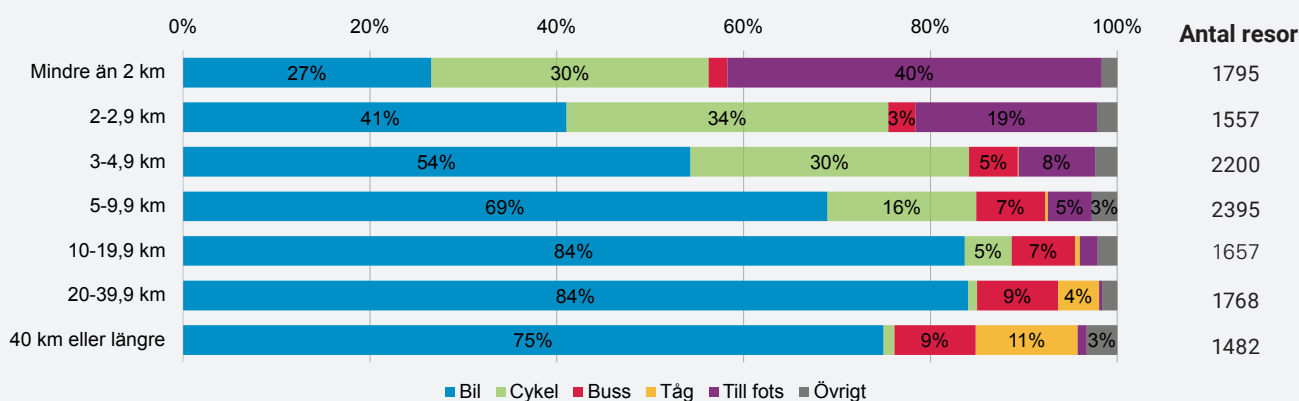


9.6. Färdmedelsfördelning längd och ärende

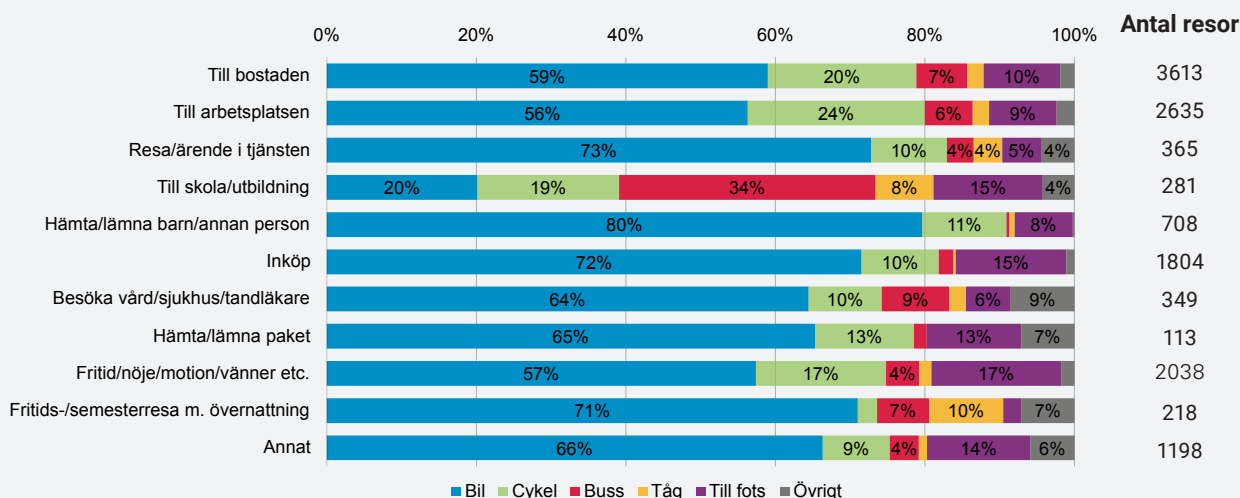
I detta kapitel redovisas användandet av färd sätt uppdelat efter reslängd och ärende. Notera att det är respondenterna själva som uppskattat reslängderna. I grafen nedan visas färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 2 km görs något mer än en fjärdedel av alla resor med bil. Sju av tio resor görs istället till fots eller med cykel.

Andelen bilresor ökar ju längre resan blir och är störst vid resor över 10-39,9 km. Kollektivtrafiken är som starkast vid de långa resorna, där tåg står för 11 procent och buss 9 procent av resorna. För alla ärenden utom resa till utbildning och skola utförs majoriteten av resor med bil. Störst andel bilresor görs när det ska hämtas eller lämnas barn eller annan person.

Graf 23. Färdmedelsfördelning längd på resa.



Graf 24. Färdmedelsfördelning ärende.

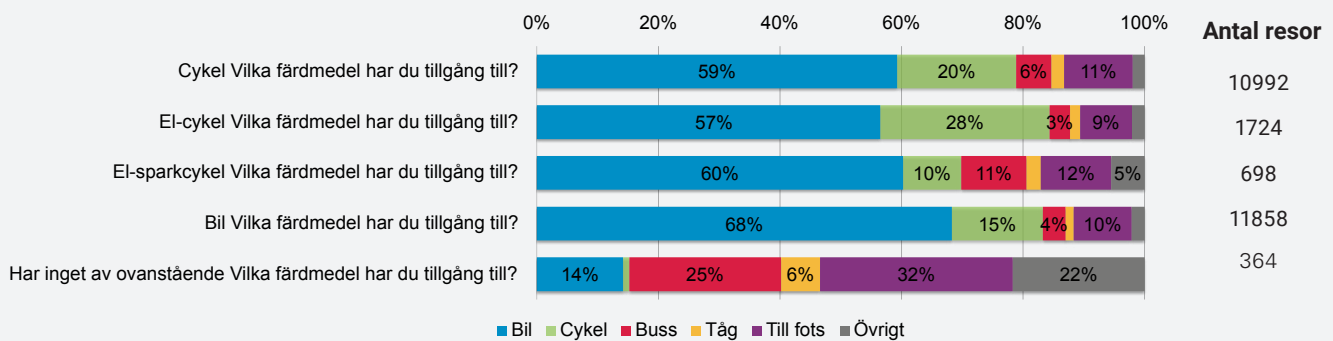


9.7. Färdmedelsfördelning utifrån tillgång

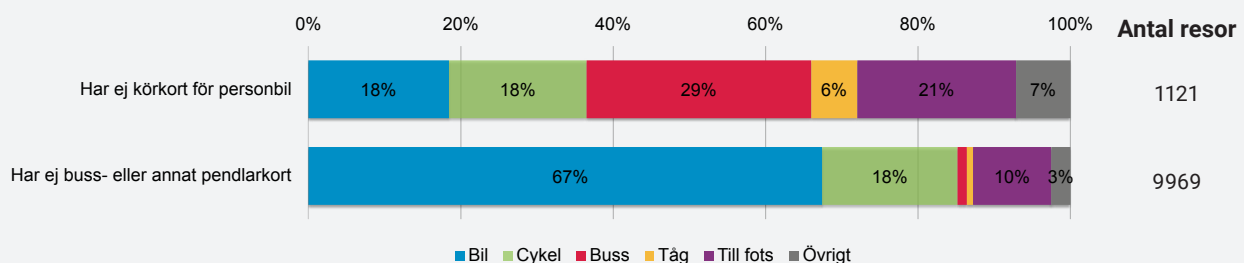
Hur tillgången ser ut påverkar i stor utsträckning val av färdmedel. Exempelvis är bilandelen speciellt låg i hushåll utan biltillgång och bland respondenter utan körkort, där cykel och till fots är vanligare färdmedel. Andelen som reser med buss och tåg är högst för de som inte har körkort. Den grupp som har tillgång till el-cykel är den grupp som i störst utsträckning cyklar. Det är också tydligt att

de som inte har buss- eller annat pendlarkort i stor utsträckning väljer bilen.

Graf 25. Färdmedelsfördelning tillgång.



Graf 26. Färdmedelsfördelning tillgång.

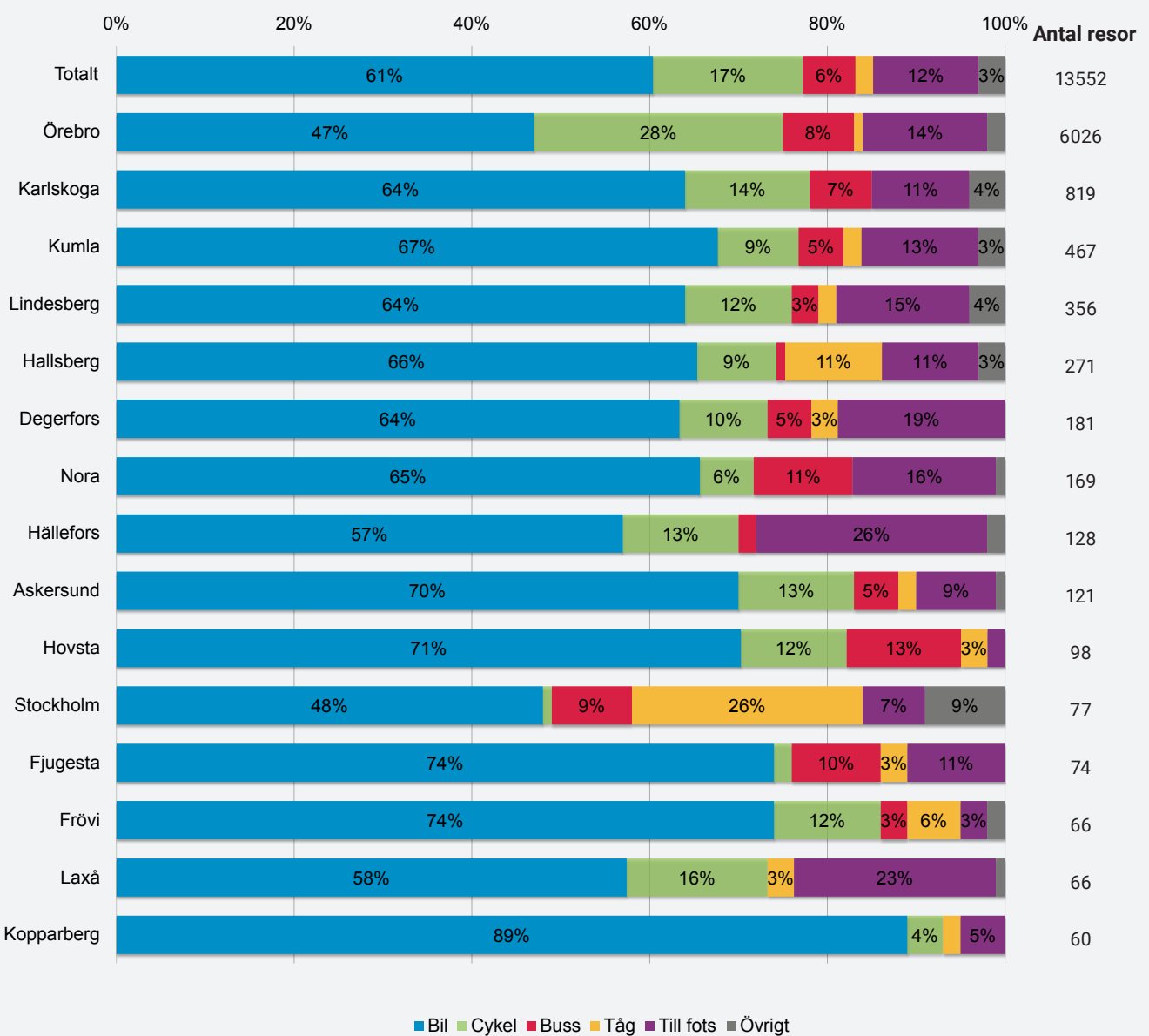


9.8. Färdmedelsfördelning utifrån 15 vanligaste avgångstatorter

Graf 27 visar färdmedelsfördelningen utifrån de 15 vanligaste tätorterna som respondenterna rest från. De som reser från Örebro reser i större utsträckning med cykel, medan bland

resenärer från Kopparberg svarar en större andel bil. Störst andel tågresenärer syns vid resor från Stockholm.

Graf 27. Färdmedelsfördelning utifrån de 15 vanligaste avgångstatorterna.



9.9. Kollektivtrafiksresan

För att ytterligare analysera vad som gör att kollektivtrafik väljs för en resa men inte för en annan så har en fördjupad analys genomförts. Metoden som använts är en logistisk regression. Genom metoden kan sannolikheten för att en specifik resa gjorts med kollektivtrafik beräknas baserat på vilka egenskaper resan eller den som gjorde den uppfyller.

I modellen är de variabler som har tydligast samband med kollektivtrafikresor inkluderade. Saknas en viss typ av egenskap kan det handla om att en annan egenskap korrelerar starkare och därmed tar ut effekten.

Reslängden är starkt kopplad till om resan gjorts med kollektivtrafik. Ju längre resan är desto högre sannolikhet är det att resan gjorts med kollektivtrafik. Likaså om ärendet är resa till skola eller utbildning så ökar sannolikheten att resan gjorts med kollektivtrafik. De demografiska faktorer som ökar sannolikheten för kollektivtrafiksresor är dels ålder, där yngre reser kollektivt i högre utsträckning, och dels kön, där kvinnor i större utsträckning reser kollektivt.

Faktorer som ökar sannolikheten att resan gjordes kollektivt i fallande skala

- » Resan är lång (gärna över 40 km)
- » Resa till skola och utbildning
- » Subventionerat kollektivtrafikkort via arbete
- » Ung person, under 25 år
- » Ganska ung person, under 40 år
- » Kvinna
- » Kostnad för parkeringsplats vid arbetsplats eller skola

Utöver det så ökar sannolikheten om man har ett subventionerat kollektivtrafikkort via arbetet.

De sträckor mellan tätorter som är förhållandevis frekventa och där sannolikheten är allra störst att resan sker med kollektivtrafik är följande:

- » Örebro<->Fjugesta (39%)
- » Örebro<->Stockholm (32%)
- » Örebro<->Nora (31%)
- » Örebro<->Karlskoga (29%)
- » Örebro<->Hallsberg (22%)
- » Örebro<->Hovsta (21%)
- » Örebro<->Lindesberg (21%)
- » Örebro<->Kumla (20%)
- » Karlskoga<->Degerfors (10%)

Värt att notera är att samliga sträckor utom en inkluderar Örebro tätort.

Faktorer som minskar sannolikheten att resan gjordes kollektivt i fallande skala

- » Resenären har körkort
- » Resan är under 2 km (sannolikhet sjunker dramatiskt)
- » Syftet är att hämta eller lämna barn eller annan person
- » Syfte är att hämta eller lämna paket
- » Inköpsresa
- » Resa som syftar till fritid, nöje, motion eller besöka vänner
- » Arbetar heltid
- » Äger en cykel eller har förmånscykel



9.10. Cykelresan

För att ytterligare analysera vad som gör att en resa är en cykelresa medan en annan resa inte är det så har en fördjupad analys genomförts på samma sätt som för kollektivtrafiksresor. I viss utsträckning är resultatet det omvända mot kollektivtrafiksresor medan det på andra sätt finns likheter.

Logiskt nog är det som överlägset starkast predikterar om en resa görs med cykel om resenären faktiskt äger en cykel. Om resenären inte gör det är sannolikheten nära noll. Därefter är det längden på resan som tydligast samvarierar med cykel som färdmedel.

Vilken typ av ärende respondenten har påverkar också i stor utsträckning om resan görs med cykel eller ej. Resor till arbete är det som främst predikterar att det är cykelresa.

Störst sannolikhet att respondenten har valt att cykla är när resan är 2-5 km lång. Därefter är sannolikheten avtagande i samband med att reslängden ökar.

Är resan över 40 km är det ovanligt att den sker med cykel. På samma sätt om ärende är en resa eller ärende i tjänsten, om resan

handlar om att lämna eller hämta person eller göra inköp.

De sträckor mellan eller inom tätorter som är förhållandevis frekventa och där sannolikheten är allra störst att resan sker med cykel är följande:

- » Inom Frövi (46%)
- » Inom Örebro (37%)
- » Inom Hällefors (30%)
- » Inom Laxå (26%)
- » Inom Hallsberg (21%)
- » Inom Karlskoga (20%)
- » Inom Lindesberg (20%)
- » Inom Askersund (19%)
- » Inom Kumla (16%)
- » Örebro<->Ekeby-Almby (16%)
- » Inom Degerfors (14%)
- » Inom Nora (14%)
- » Örebro<->Norra Bro (13%)

Faktorer som ökar sannolikheten att resan gjordes med cykel i fallande skala

- » Äger en cykel
- » Korta resor (2-5 km)
- » Mycket korta resor (Mindre än 2 km)
- » Har förmåncykel från arbetsplatsen
- » Till arbetsplatsen
- » Man

Faktorer som minskar sannolikheten att resan gjordes med cykel i fallande skala

- » Mer än 40 km
- » Resa eller ärende i tjänsten
- » Hämta/lämna barn eller annan person
- » Inköpsresa
- » Fri parkering på arbetsplats eller skola
- » Besöka vård, sjukhus eller tandläkare
- » Har subventiort kollektivtrafikkort



9.11. Bilresan

För att ytterligare analysera vad som gör att en resa är en bilresa medan en annan resa inte är det så har en fördjupad analys genomfört på samma sätt som för kollektivtrafiksresor och cykelresor.

Om ägandet av en cykel var den starkaste estimatorn för att avgöra om resan var en cykelresa eller ej är körkort det som bäst predikterar huruvida en resa är en bilresa.

Bland ärendetyper är det vanligare att resan görs med bil om syftet är hämta/lämna barn eller annan person, inköp eller besöka vård/sjukhus eller tandläkare. Däremot minskar sannolikheten för bilresande om respondenten ska åka till arbetsplatsen eller till skola.

Sett till demografiska faktorerna är män och äldre personer mer benägna att välja bilen medan kvinnor och yngre gör det i mindre utsträckning.

De sträckor mellan eller inom tätorter som är förhållandevis frekventa och där sannolikheten är allra störst att resan sker med bil är följande:

- » Örebro<->Vintrosa (97%)
- » Örebro<->Glanshammar (90%)
- » Kopparberg<->Kopparberg (89%)
- » Kumla<->Hallsberg (88%)
- » Karlskoga<->Degerfors (87%)
- » Örebro<->Norra Bro (83%)
- » Örebro<->Kumla (74%)
- » Örebro<->Hallsberg (74%)
- » Örebro<->Lindesberg (72%)
- » Örebro<->Karlskoga (65%)
- » Örebro<->Stockholm (64%)

Faktorer som ökar sannolikheten att resan gjordes med bil i fallande skala

- » Har körkort
- » Hämta eller lämna barn eller annan person
- » Fri parkering på arbetsplats eller skola
- » Inköp
- » Hämta eller lämna paket
- » Över 65 år
- » Besöka vård, sjukhus eller tandläkare
- » Mer än 40 km
- » Man

Faktorer som minskar sannolikheten att resan gjordes med bil i fallande skala

- » Mindre än 2 km
- » Till skola eller utbildning
- » Fritidsresa med övernattnig
- » Ganska ung (under 40 år)
- » Äger en cykel
- » Till arbetsplatsen
- » Mindre än 5 km
- » Kvinna



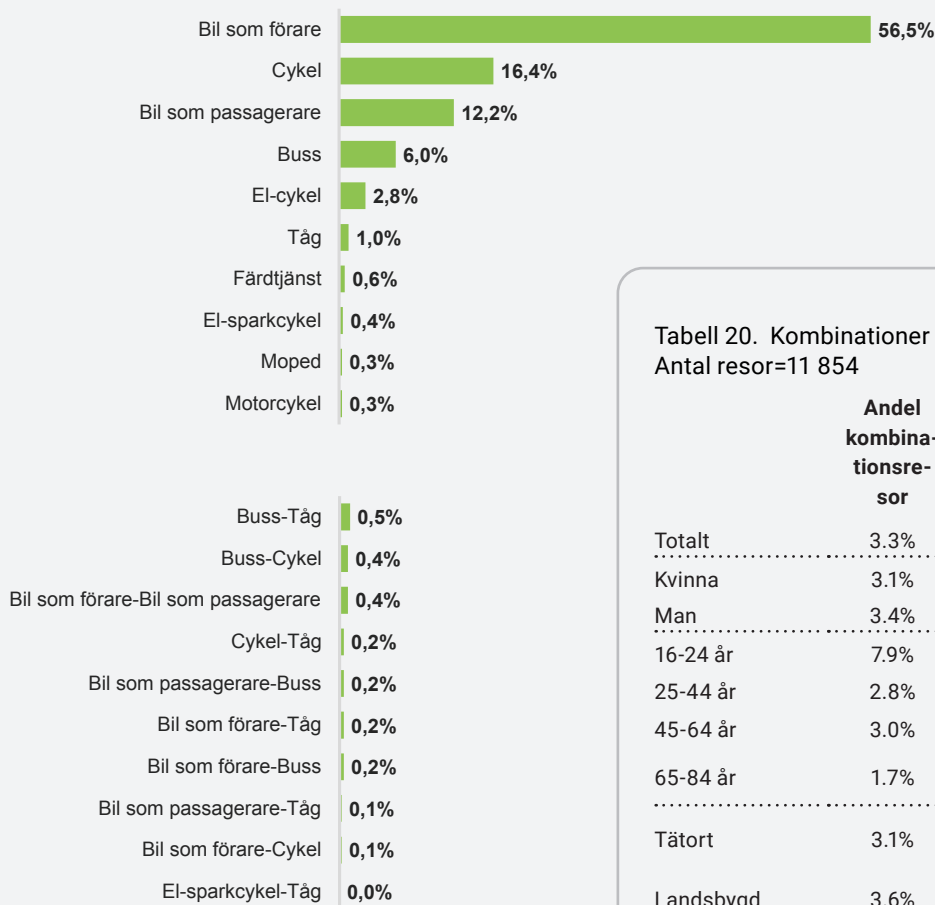
9.12. Kombinationer av färdmedel

Graf 28 nedan är delad i två. Först visas färdmedelsfördelningen för en enskild resa. Därefter olika former av kombinationer av färdmedel som gjorts under en och samma resa. Resor som kombineras med gång räknas inte som en kombinationsresa. De allra flesta resorna görs enbart med en typ av färdmedel där bil som förare står för majoriteten av resorna. Vanligaste typen av kombination är att kombinera en resa med buss och tåg.

Därefter följer kombinationen mellan cykel och buss, samt mellan bil som förare och bil som passagerare.

Unga är den grupp som främst kombinerar olika färdmedel. I den yngsta gruppen är det exempelvis 2,7% som kombinerar bil med kollektivtrafik. Landsbygder är det område där störst andel kombinerar bil och kollektivtrafik.

Graf 28. Kombinationer av färdmedel.
Antal resor=11 854



Tabell 20. Kombinationer av färdmedel.
Antal resor=11 854

	Andel kombinationsresor	Kombination bil + kollektivtrafik	Kombination cykel + kollektivtrafik
Totalt	3.3%	0.9%	0.8%
Kvinna	3.1%	1.2%	0.6%
Man	3.4%	0.6%	1.0%
16-24 år	7.9%	2.7%	1.9%
25-44 år	2.8%	0.6%	0.9%
45-64 år	3.0%	0.8%	0.7%
65-84 år	1.7%	0.4%	0.2%
Tätort	3.1%	0.5%	0.9%
Landsbygd	3.6%	1.7%	0.7%



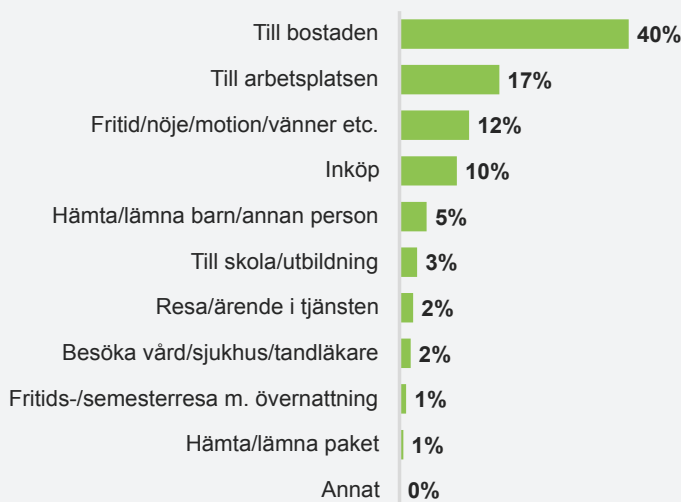
10. Ärende

10.1. Ärendefördelning för resorna

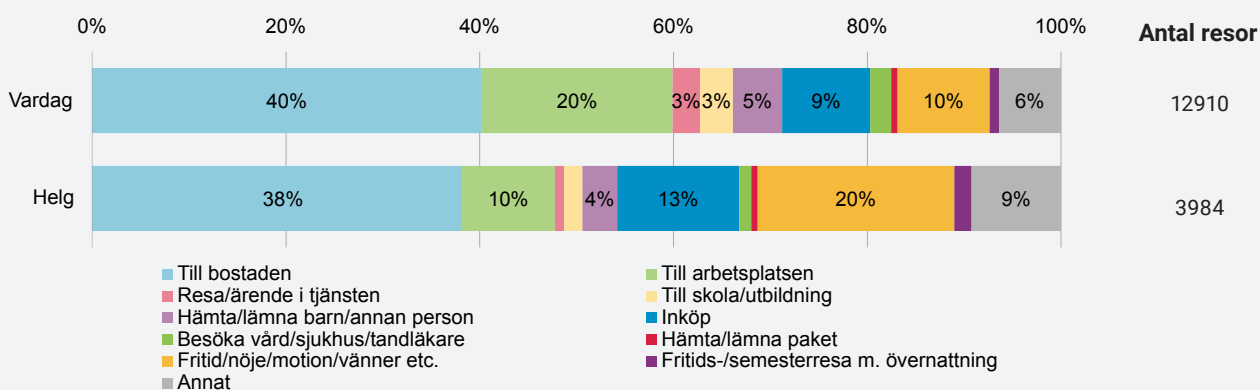
I detta kapitel visas av vilka anledningar Örebro läns invånare reser. Resultatet baseras på vad de svarande har angett i resedagboken. Graferna nedan redovisar ärendefördelningen, samt ärendefördelningen för helger respektive vardagar.

Resa till bostaden utgör en större del av de genomförda resorna. På vardagar är det som förväntat en större andel ärenden till arbetsplatsen medan det på helger görs fler resor för fritid/nöje/motion/vänner etc.

Graf 29. Ärendefördelning.
Antal resor=16894



Graf 30. Ärendefördelning

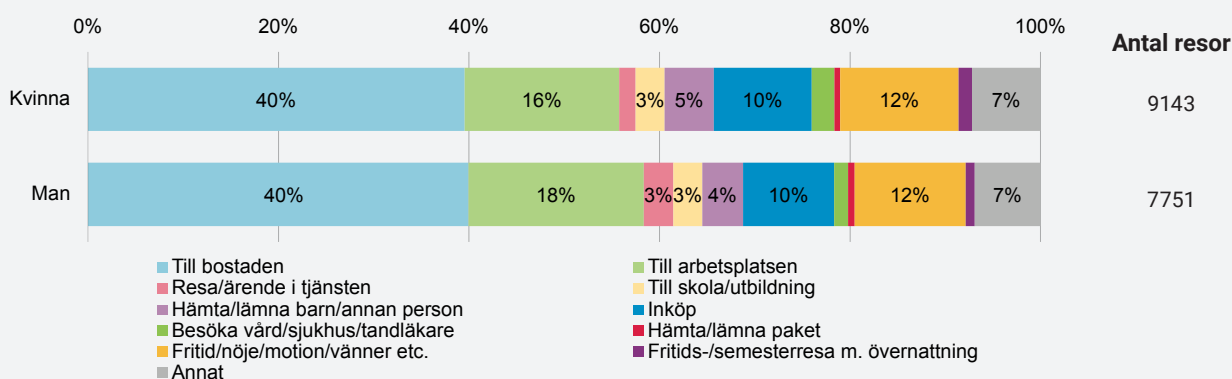


10.2. Ärendefördelning kön och ålder

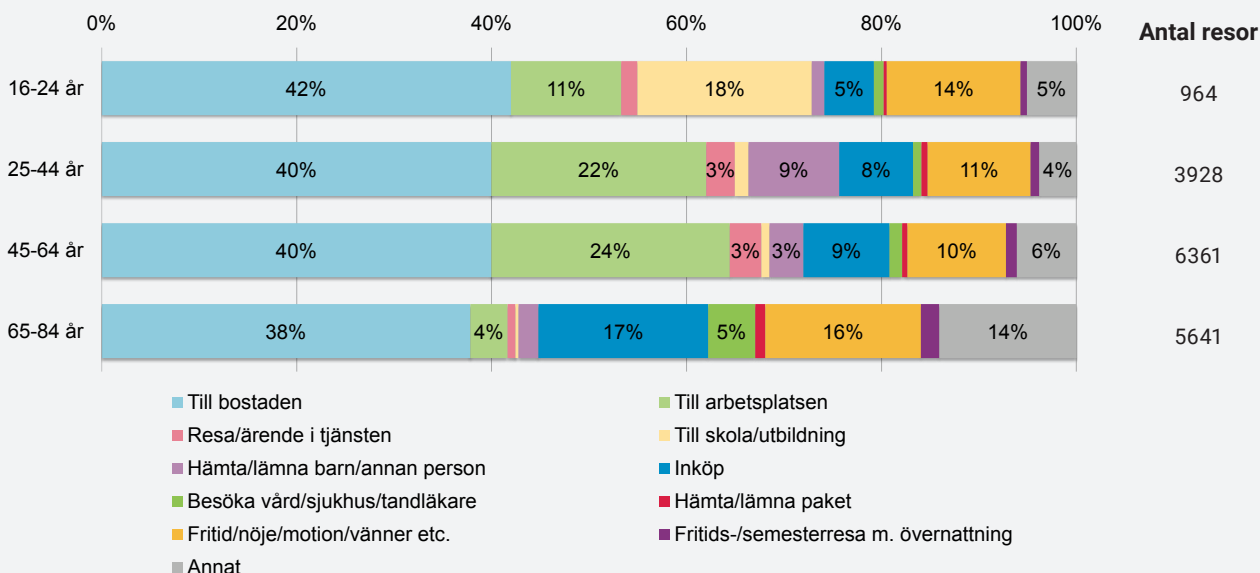
Ärendefördelning skiljer sig knappt mellan män och kvinnor. Ålder spelar däremot roll för vilka ärenden som görs. Den yngsta åldersgruppen skiljer ut sig med en

större andel resor till utbildning medan den äldsta åldersgruppen har störst andel inköpsärenden.

Graf 31. Ärendefördelning kön



Graf 32. Ärendefördelning ålder



10.3. Ärendefördelning detaljerad

Ärendefördelning är i stort sett likadan vare sig invånare bor i tätort eller på landsbygden.

Tabell 21. Ärendefördelning.
Antal resor=16894

	Till bostaden	Till arbetsplatsen	Resa/ ärende i tjänsten	Till skola/ utbildning	Hämta/ lämna barn/ annan person	Inköp	Besöka vård/ sjukhus/ tandläkare	Hämta/ lämna paket	Fritid/ nöje/ motion/ vänner etc.	Fritids-/ semesterresa m. övernattnig	Annat
Totalt	40%	17%	2%	3%	5%	10%	2%	1%	12%	1%	7%
Kvinna	40%	16%	2%	3%	5%	10%	2%	1%	12%	1%	7%
Man	40%	18%	3%	3%	4%	10%	1%	1%	12%	1%	7%
16-24 år	42%	11%	2%	18%	1%	5%	1%	0%	14%	1%	5%
25-44 år	40%	22%	3%	1%	9%	8%	1%	1%	11%	1%	4%
45-64 år	40%	24%	3%	1%	3%	9%	1%	1%	10%	1%	6%
65-84 år	38%	4%	1%	0%	2%	17%	5%	1%	16%	2%	14%
Tätort	40%	17%	2%	3%	5%	10%	2%	1%	13%	1%	7%
Landsbygd	39%	18%	3%	3%	5%	10%	3%	1%	11%	1%	7%
Vardag	40%	20%	3%	3%	5%	9%	2%	1%	10%	1%	6%
Helg	38%	10%	1%	2%	4%	13%	1%	1%	20%	2%	9%

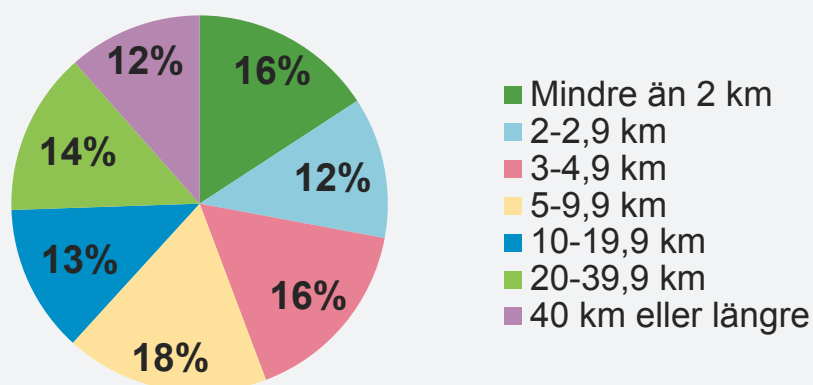


11. Resornas längd och tidpunkt

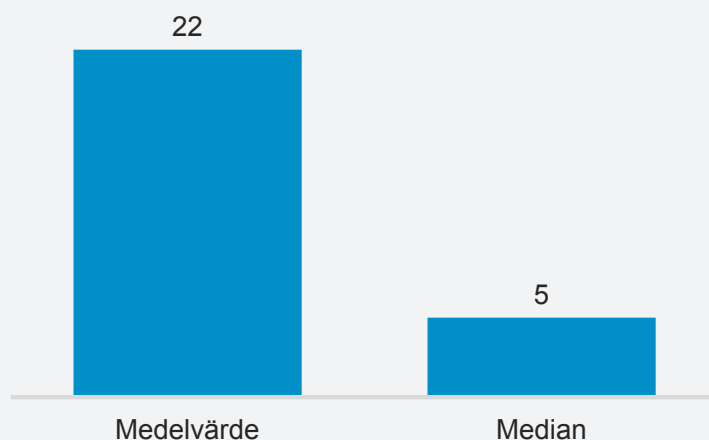
11.1. Fördelning utifrån längd

Graferna nedan visar längden på de resor som genomförts. Den vanligaste resan är mellan 5-9,9 kilometer. Av samtliga resor är 25 procent av resorna 20 km eller längre. Medellängd för en resa är 22 km, medan medianen är 5 km.

Graf 33. Längden på resorna.
Antal resor=14301



Graf 34. Genomsnittlig längd på resorna.
Antal resor= 14259



* Exklusive resor med flyg



Grafen nedan visar längden på de resor som genomförts uppdelat på kön, ålder och område.

Det är något vanligare att kvinnor gör kortare resor i genomsnitt, medan män i något större utsträckning gör resor som är 20 km eller längre.

Reslängden nedbrutet på åldersgrupperna är relativt jämn. Unga personer och de mellan 25-44 år gör störst andel kortare resor under 2 km.

Bland de som bor på landsbygden är den vanligaste resan 20-39,9 km medan respondenter bosatta i tätort gör en betydligt större andel kortare resor.

På vardagen görs en större andel kortare resor än på helgen.

Tabell 22. Längden på resorna.
Antal resor=14301

	Mindre än 2 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	20-39,9 km	40 km eller längre
Totalt	16%	12%	16%	18%	13%	14%	12%
Kvinna	18%	13%	17%	17%	12%	13%	10%
Man	14%	11%	15%	18%	13%	15%	13%
16-24 år	19%	10%	16%	18%	10%	15%	12%
25-44 år	18%	13%	17%	17%	12%	13%	10%
45-64 år	14%	11%	16%	18%	13%	15%	13%
65-84 år	14%	13%	15%	17%	15%	14%	12%
Tätort	19%	14%	19%	17%	10%	10%	10%
Landsbygd	8%	8%	11%	18%	18%	24%	14%
Vardag	17%	13%	17%	18%	12%	14%	11%
Helg	13%	11%	14%	17%	16%	15%	14%

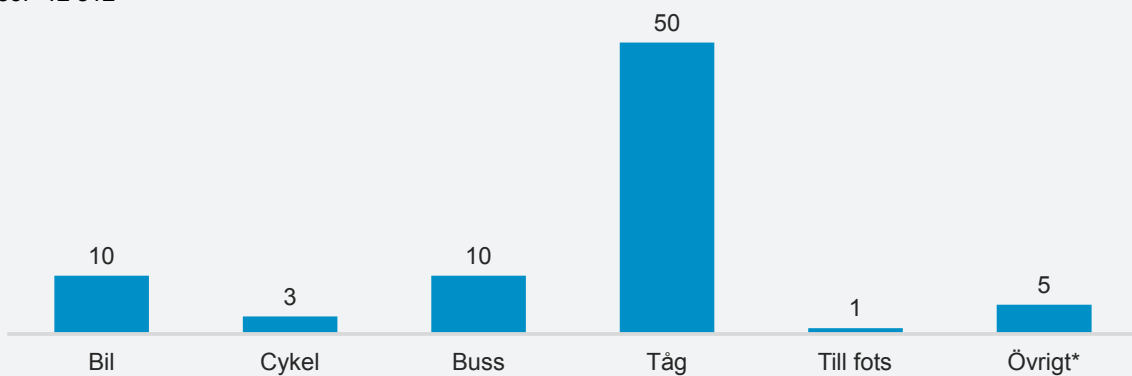


11.2. Längd färdmedel och ärenden

Medianlängden för resor skiljer sig tydligt mellan de olika färdmedlen. Längst är resorna med tåg och kortast är de som görs till fots. Cykelresorna är i genomsnitt 3 km långa.

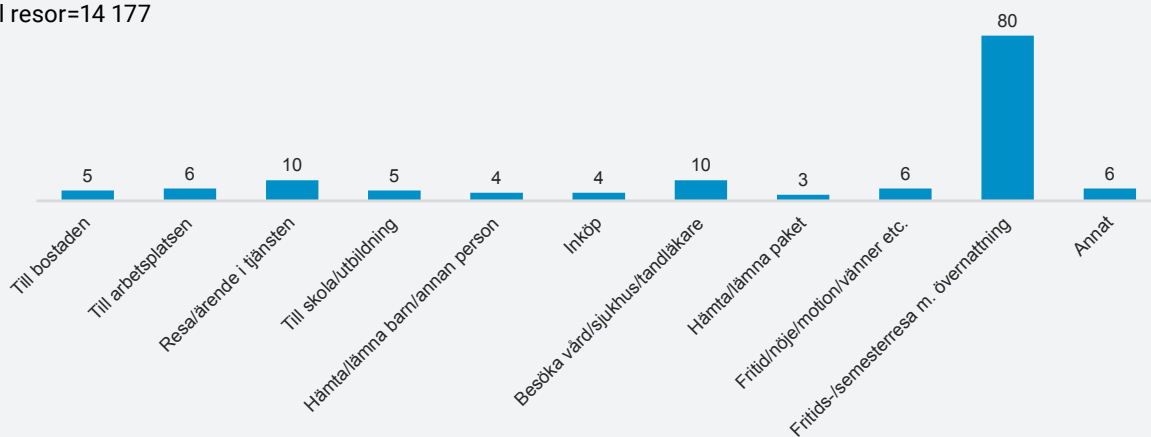
Även vilket ärende som görs påverkar längden på resan. Längst är fritids- och semesterresa med övernattnig (80 km), medan inköpsresor, resor för att hämta och lämna paket eller barn/annan person är betydligt kortare (4 km).

Graf 35. Median för reslängd per färdmedel.
Antal resor=12 812



* Exklusive resor med flyg

Graf 36. Median för reslängd per ärende.
Antal resor=14 177

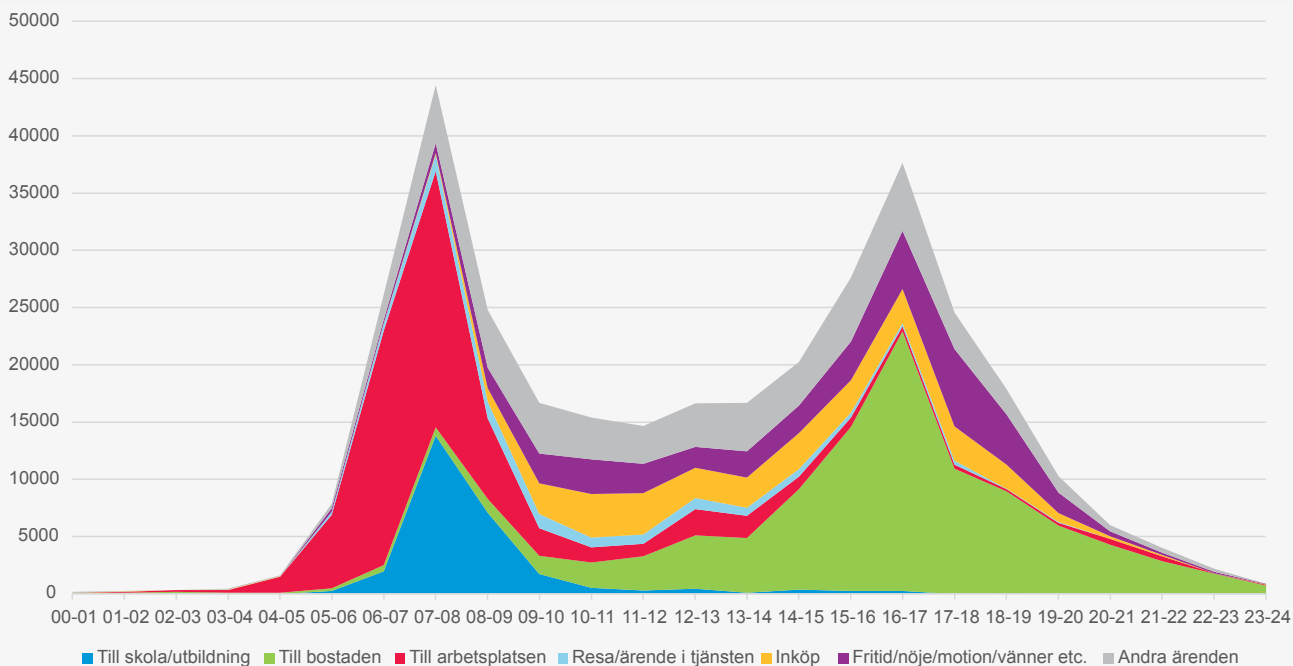


11.3. Tidpunkt för resorna

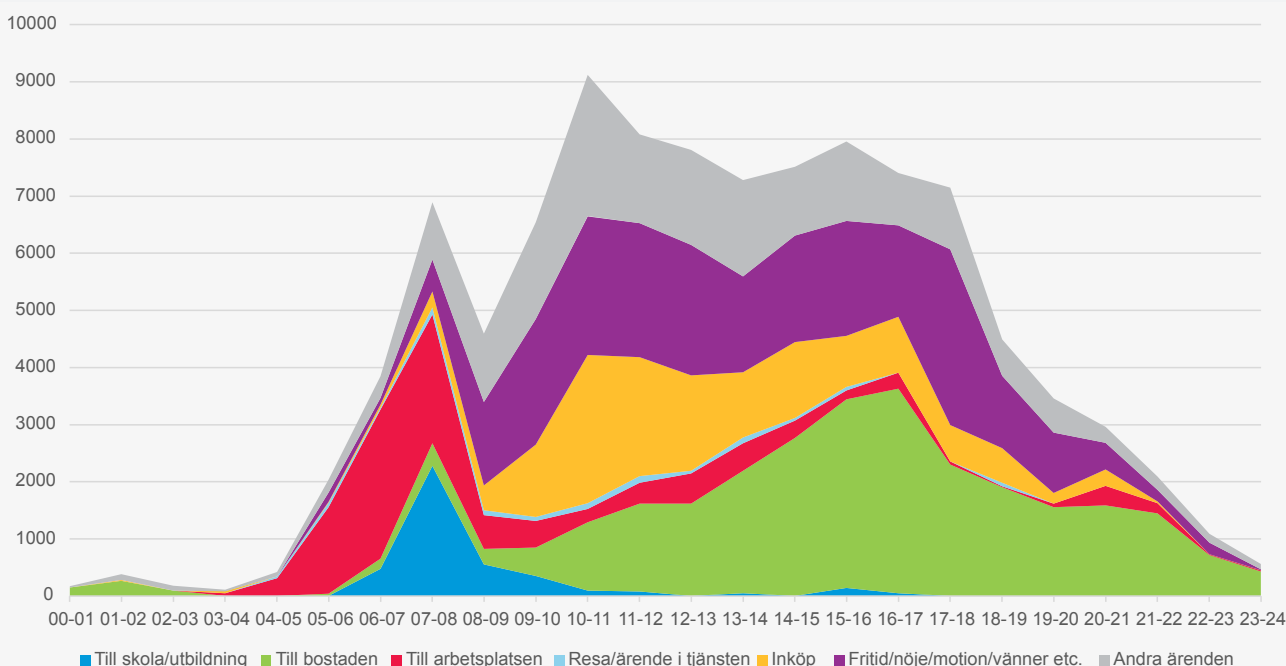
Graferna visar antalet skattade resor för befolkningen under vardagar och helger. Resorna är ojämnt fördelade över dygnet där flest resor görs vardagsmorgnar och eftermiddagar. Under helger är fördelningen

mer jämn under större delen av dygnet, där något fler resor görs på förmiddagar och eftermiddagar.

Graf 37. Starttidsfördelning för olika ärenden i antal resor totalt i Örebro län under vardagar. Antal resor=10328



Graf 38. Starttidsfördelning för olika ärenden i antal resor totalt i Örebro län under helger. Antal resor=3206



12. Reserelationer

12.1. Vanligaste reserelationerna

Utifrån undersökningen går det utläsa hur respondenterna reser en genomsnittlig dag. Tabellen till höger visar mellan vilka områden som resorna görs. Siffran är en skattning för totalt antal resor för hela den undersökta befolkningen. Vanligast är en resa som sker inom Örebro, Karlskoga eller Kumla. Inom Örebro är dock klart vanligast. Därefter följer resor mellan Örebro och Kumla, inom Lindesberg, inom Hallsberg samt mellan Örebro och Hallsberg.

Tabell 23. 20 Vanligaste reserelationerna

	Antal resor
Örebro<->Örebro	4670
Karlskoga<->Karlskoga	473
Kumla<->Kumla	236
Örebro<->Kumla	216
Lindesberg<->Lindesberg	214
Hallsberg<->Hallsberg	119
Örebro<->Hallsberg	101
Örebro<->Hovsta	100
Örebro<->Karlskoga	85
Karlskoga<->Degerfors	70
Degerfors<->Degerfors	69
Hällefors<->Hällefors	63
Örebro<->Ekeby-Almby	62
Stockholm<->Örebro	60
Nora<->Nora	60
Örebro<->Lindesberg	58
Örebro<->Nora	52
Askersund<->Askersund	48
Kumla<->Hallsberg	40
Örebro<->Norra Bro	31



12.2. Färdmedelsfördelning för de 20 vanligaste reserelationerna

Tabell 24 visar färdmedelsfördelningen för de vanligaste reserelationerna. Inom Örebro är cykel vanligare än för övriga reserelationer, medan andelen bil är låg jämfört med andra reserelationer. Den sträcka där buss används i högst grad är mellan Örebro och Nora samt Örebro och Karlskoga. Även när det gäller

resor mellan Örebro och Hovsta görs en stor andel med buss, jämfört med andra sträckor. Tåg är däremot vanligast mellan Örebro och Hallsberg samt mellan Stockholm och Örebro. Högst andel bilresor görs mellan Kumla och Hallsberg.

Tabell 24. Färdmedelsfördelning för de vanligaste reserelationerna

	Bil	Cykel	Buss	Tåg	Till fots	Övrigt
Örebro<->Örebro	38%	36%	7%	0%	17%	1%
Karlskoga<->Karlskoga	56%	22%	4%	0%	14%	4%
Kumla<->Kumla	56%	16%	2%	1%	24%	2%
Örebro<->Kumla	73%	2%	9%	13%	2%	2%
Lindesberg<->Lindesberg	53%	19%	1%	0%	23%	4%
Hallsberg<->Hallsberg	47%	19%	0%	2%	27%	5%
Örebro<->Hallsberg	67%	1%	1%	29%	2%	0%
Örebro<->Hovsta	57%	14%	26%	0%	2%	0%
Örebro<->Karlskoga	56%	3%	39%	0%	2%	1%
Karlskoga<->Degerfors	86%	0%	10%	0%	4%	0%
Degerfors<->Degerfors	60%	18%	0%	0%	22%	0%
Hällefors<->Hällefors	43%	31%	0%	0%	27%	0%
Örebro<->Ekeby-Almby	50%	15%	11%	0%	4%	20%
Stockholm<->Örebro	68%	4%	2%	26%	0%	0%
Nora<->Nora	56%	11%	0%	0%	32%	2%
Örebro<->Lindesberg	66%	0%	13%	7%	5%	8%
Örebro<->Nora	54%	0%	41%	0%	0%	5%
Askersund<->Askersund	53%	20%	0%	0%	27%	0%
Kumla<->Hallsberg	89%	6%	3%	0%	0%	3%
Örebro<->Norra Bro	82%	14%	0%	0%	4%	0%



12.3. Bilanvändande för de 20 vanligaste reserelationerna

I Tabell 25 går det att utläsa bilanvändande för de vanligaste reserelationerna. Den grupp som använder bil för de flesta av sina resor och inte tänker förändra detta är störst på sträckan mellan Örebro och Norra Bro (49 %). Sedan följer inom Askersund (43 %), och mellan Karlskoga och Degerfors (40 %).

Den mest förändringsbenägna gruppen, som funderar på att minska bilanvändningen och även har provat, är störst på sträckan mellan Örebro och Ekeby-Almby (36 %), följt av mellan Örebro och Hovsta (30 %).

Tabell 25. Bilanvändande för de vanligaste reserelationerna

	Jag använder bil för de flesta av mina resor och tänker inte förändra mitt resande då jag behöver bilen.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag har redan provat	Jag tänker inte ändra mitt vardagliga bilresande eftersom jag sällan använder bil.	Jag har inte tillgång till bil.
Örebro<->Örebro	18%	13%	12%	41%	16%
Karlskoga<->Karlskoga	31%	13%	21%	23%	12%
Kumla<->Kumla	27%	12%	23%	29%	9%
Örebro<->Kumla	36%	21%	19%	20%	4%
Lindesberg<->Lindesberg	19%	27%	19%	32%	3%
Hallsberg<->Hallsberg	33%	21%	8%	31%	8%
Örebro<->Hallsberg	39%	25%	13%	7%	17%
Örebro<->Hovsta	24%	16%	30%	27%	4%
Örebro<->Karlskoga	27%	18%	12%	27%	16%
Karlskoga<->Degerfors	40%	25%	11%	12%	12%
Degerfors<->Degerfors	17%	22%	21%	27%	13%
Hällefors<->Hällefors	22%	25%	0%	32%	21%
Örebro<->Ekeby-Almby	28%	25%	36%	11%	0%
Stockholm<->Örebro	25%	24%	7%	32%	12%
Nora<->Nora	19%	14%	24%	37%	7%
Örebro<->Lindesberg	25%	31%	12%	14%	17%
Örebro<->Nora	28%	9%	7%	41%	15%
Askersund<->Askersund	43%	12%	24%	22%	0%
Kumla<->Hallsberg	23%	39%	22%	11%	5%
Örebro<->Norra Bro	49%	14%	20%	17%	0%



12.4. Utökad resande med kollektivtrafik för de 20 vanligaste reserelationerna

Tabellen nedan och på följande två sidor visar anledningar som skulle göra att respondenterna gör fler resor med kollektivtrafiken uppdelat på de 20 vanligaste reserelationerna. Inom Örebro är den enda sträckan där lägre priser är den främsta anledningen. Inom Lindesberg är passande avgångstider det klart vanligaste svaret och det är även

den anledning som valts i störst utsträckning mellan Örebro och Kumla, inom Karlskoga samt inom Hallsberg. Inom Kumla är spara tid den vanligaste motivationen, tätt följt av passande avgångstider och lägre priser. Mellan Örebro och Hallsberg är lägre priser och att lita på att komma fram i tid de vanligaste svaren.

Tabell 26. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

	Örebro <-> Örebro	Karlskoga <-> Karlskoga	Kumla <-> Kumla	Örebro <-> Kumla	Lindesberg <-> Lindesberg	Hallsberg <-> Hallsberg	Örebro <-> Hallsberg
Lägre priser	46%	24%	28%	34%	34%	33%	43%
Avgångstider som passar mina behov	27%	33%	28%	47%	64%	43%	39%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	30%	25%	32%	37%	28%	28%	37%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	24%	19%	22%	37%	33%	21%	43%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	21%	26%	21%	23%	28%	28%	20%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	12%	6%	9%	17%	13%	9%	18%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	9%	7%	7%	12%	10%	14%	9%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	12%	3%	4%	11%	11%	5%	7%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	8%	5%	9%	9%	8%	7%	2%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	3%	4%	11%	9%	11%	5%	7%
Annat	11%	13%	11%	9%	19%	14%	10%
Inget av ovanstående	18%	28%	37%	20%	18%	26%	16%



Tabell 27. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

	Örebro <-> Hovsta	Örebro <-> Karlskoga	Karlskoga <-> Degerfors	Degerfors <-> Degerfors	Hällefors <-> Hällefors	Örebro <-> Ekeby-Almby	Stockholm <-> Örebro
Lägre priser	52%	35%	44%	30%	51%	33%	39%
Avgångstider som passar mina behov	33%	22%	27%	30%	71%	32%	38%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	42%	37%	35%	33%	36%	35%	20%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	27%	26%	33%	27%	38%	34%	28%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	13%	30%	27%	33%	21%	13%	21%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	23%	19%	3%	12%	12%	19%	15%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	13%	17%	8%	19%	14%	9%	12%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	10%	10%	12%	13%	8%	20%	18%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	5%	6%	8%	8%	0%	10%	0%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	5%	15%	3%	0%	15%	1%	6%
Annat	13%	8%	2%	9%	14%	18%	5%
Inget av ovanstående	14%	13%	24%	19%	12%	19%	19%



Tabell 28. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

	Nora <-> Nora	Örebro <-> Lindesberg	Örebro <-> Nora	Askersund <-> Askersund	Kumla <-> Hallsberg	Örebro <-> Norra Bro
Lägre priser	23%	55%	42%	34%	12%	43%
Avgångstider som passar mina behov	54%	70%	42%	31%	48%	25%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	33%	63%	25%	21%	38%	26%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	16%	57%	20%	28%	29%	12%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	14%	40%	7%	6%	27%	13%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	2%	15%	14%	5%	9%	5%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	2%	16%	7%	4%	5%	5%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	5%	23%	10%	0%	6%	0%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	4%	17%	5%	0%	5%	5%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	13%	14%	6%	4%	0%	0%
Annat	14%	10%	9%	19%	13%	18%
Inget av ovanstående	25%	7%	22%	9%	18%	26%

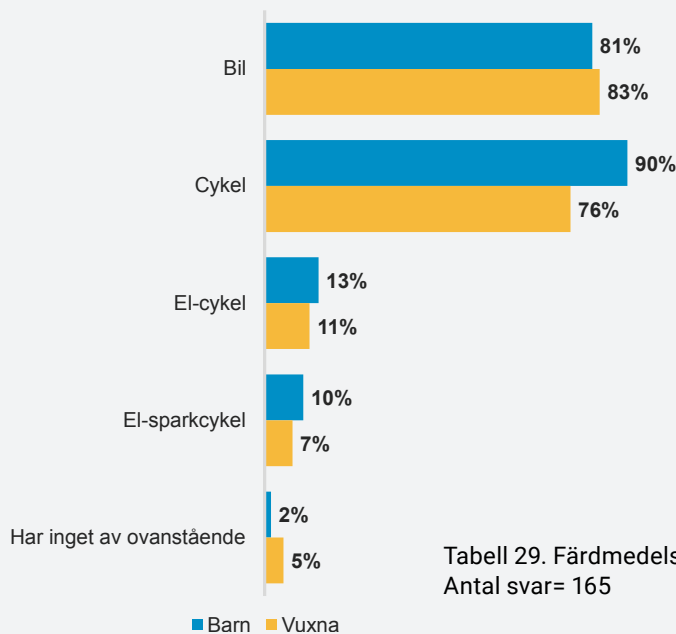


13. Barnens resor

13.1. Tillgång till färdmedel

Graf 39 visar att en stor majoritet av barnen i åldrarna 6-15 år har tillgång till cykel eller bil i sitt hushåll. En större andel barn än vuxna har tillgång till cykel. En av tio barn har ingen cykel i hushållet. Det är lite variation mellan könen. Killar har i högre utsträckning tillgång till cykel och el-cykel.

Graf 39. Färdmedelstillgång.
Antal svar (barn)= 165



Tabell 29. Färdmedelstillgång
Antal svar= 165

	Bil	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Har inget av ovanstående
Vuxna	83%	76%	11%	7%	5%
Barn	81%	90%	13%	10%	2%
Tjej	77%	93%	11%	10%	0%
Kille	84%	87%	16%	9%	3%
Tätort	81%	90%	14%	13%	2%
Landsbygd	81%	89%	13%	5%	1%



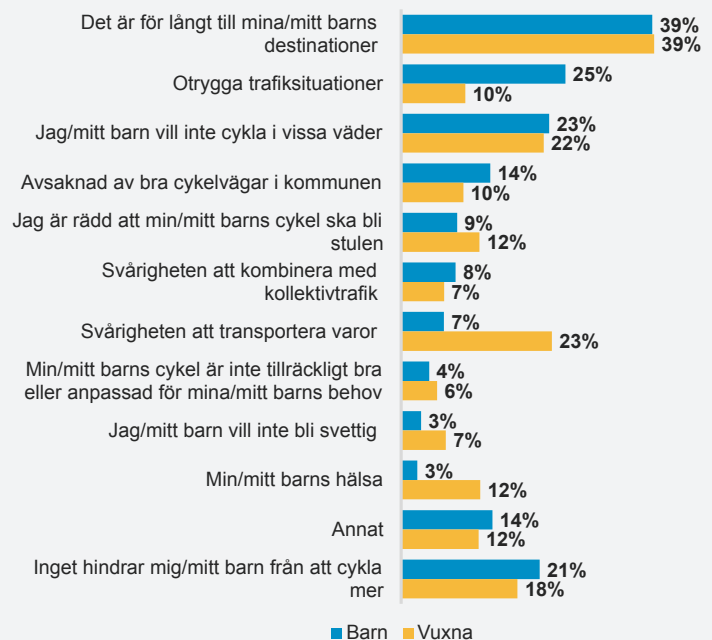
13.2. Hinder för fler cykelresor

I Graf 40 framgår att den vanligaste orsaken till att barn i Örebro län inte cyklar mer är att det är för långt till destinationerna i fråga, vilket nästan fyra av tio har svarat. Näst vanligast är på grund av otrygga trafiksituationer. Denna anledning är klart vanligare bland barn än bland vuxna.

Det är inga stora skillnader mellan könen. Däremot finns flera skillnader mellan barn som bor i tätort och barn som bor

på landsbygden. En större andel av de som bor i tätort än på landsbygd upplever att inget hindrar dem från att cykla mer. Långa avstånd är ett vanligare problem bland barn på landsbygden, likaså otrygga trafiksituationer, avsaknad av bra cykelvägar samt svårighet att kombinera med kollektivtrafik.

Graf 40. Hinder för fler cykelresor
Antal svar (barn)= 723



Tabell 30. Vad hindrar dig från att cykla mer?
Antal svar (barn)= 723

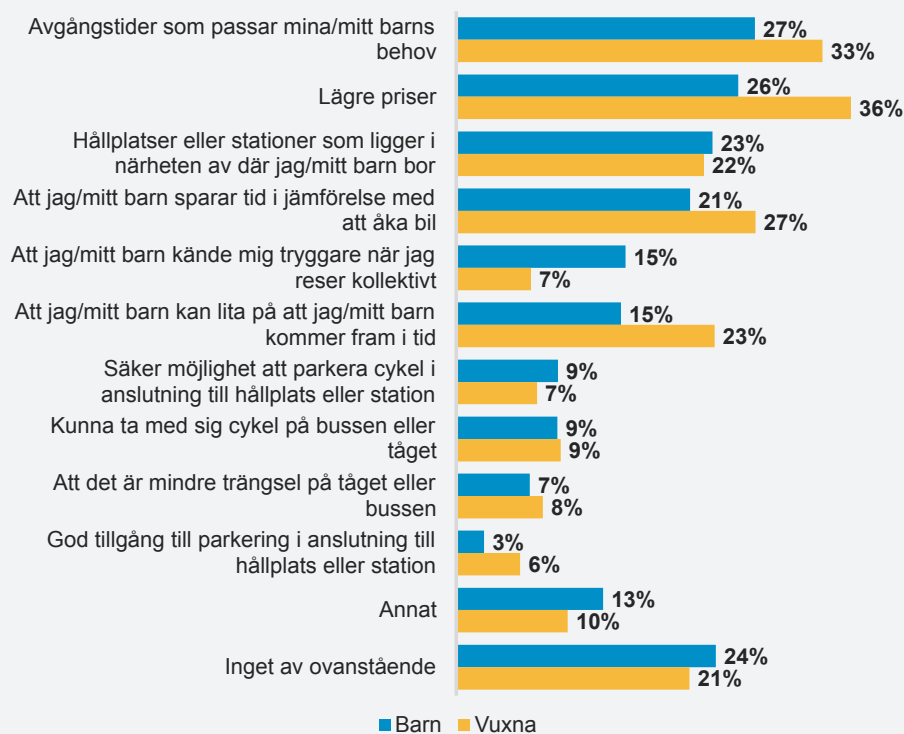
	Det är för långt till mina destinationer	Otrygga trafiksituationer	Jag vill inte cykla i vissa väder	Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen	Jag är rädd att min cykel ska bli stulen	Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik	Svårigheten att transportera varor	Min cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mina behov	Jag vill inte bli svettig	Min hälsa	Annat	Inget hindrar mig från att cykla mer
Vuxna	39%	10%	22%	10%	12%	7%	23%	6%	7%	12%	12%	18%
Barn	39%	25%	23%	14%	9%	8%	7%	4%	3%	3%	14%	21%
Tjej	40%	26%	24%	15%	7%	8%	7%	4%	4%	2%	15%	20%
Kille	38%	25%	22%	13%	10%	9%	7%	4%	2%	3%	13%	23%
Tätort	30%	21%	27%	8%	10%	4%	6%	6%	4%	3%	16%	24%
Landsbygd	57%	34%	14%	26%	7%	17%	8%	1%	2%	2%	11%	16%



13.3. Utökat resande med kollektivtrafik

De två vanligaste svaren på vad som skulle få barnen att göra fler resor med kollektivtrafiken är lägre priser samt avgångstider som passar deras behov. Även att spara tid och att kunna lita på att komma fram i tid är vanliga anledningar. Det är dock en knapp fjärdedel som svarar att inget av angivna alternativ skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Graf 41. Vad skulle få ditt barn att göra fler resor med kollektivtrafiken?
Antal svar (barn) = 723



I Tabell 31 går det att avläsa att det finns en del variation mellan de olika områdena. På landsbygden är det drygt två femtedelar som svarar bättre avgångstider, jämfört med en knapp femtedel i tätorten. Även alternativet hållplatser i närheten av där jag bor är vanligare bland barn på landsbygden än i tätorten. I tätorten är det i stället en större andel som svarar att inget av de givna alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Mellan könen är skillnaderna små. En aningen större andel killar än tjejer har angivit hållplatser som ligger i närheten av där jag bor.

Tabell 31. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?
Antal svar (barn)= 723

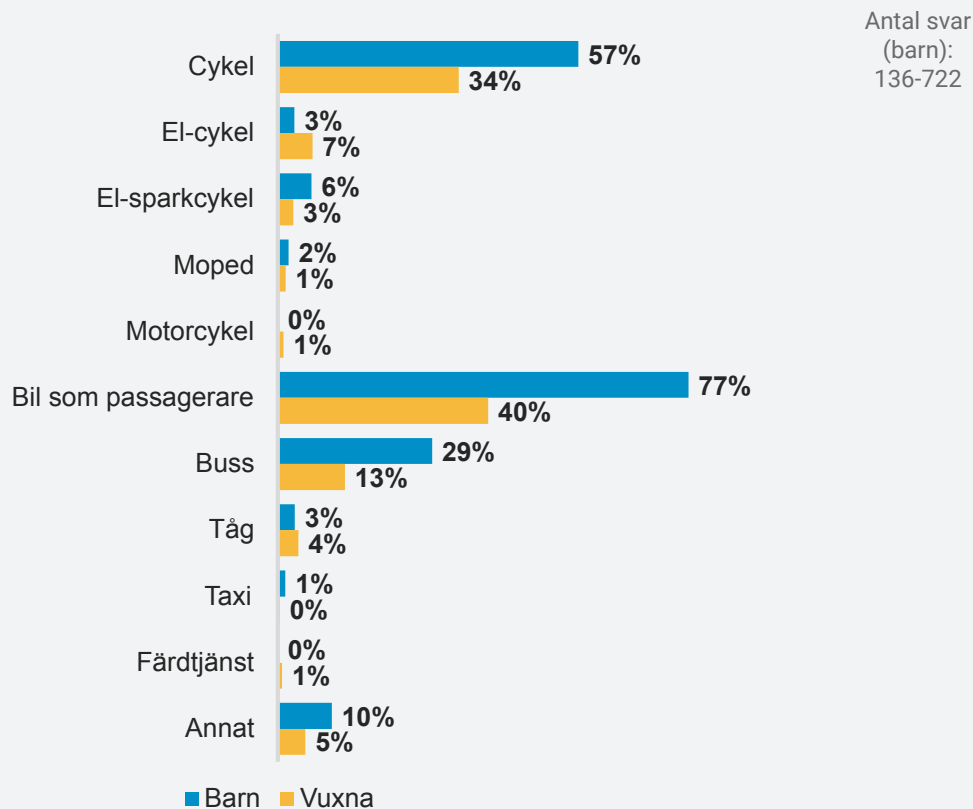
	Vuxna	Barn	Tjej	Kille	Tätort	Landsbygd
Avgångstider som passar mina behov	33%	27%	26%	28%	19%	43%
Lägre priser	36%	26%	24%	27%	27%	23%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	22%	23%	21%	25%	18%	33%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	27%	21%	20%	22%	21%	22%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	7%	15%	16%	14%	16%	14%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	23%	15%	15%	15%	15%	15%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	7%	9%	7%	11%	8%	12%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	9%	9%	7%	11%	9%	10%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	8%	7%	6%	7%	7%	6%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	6%	3%	2%	3%	2%	3%
Annat	10%	13%	15%	12%	12%	16%
Inget av ovanstående	21%	24%	23%	24%	27%	16%



13.4. Resvanor

Att åka bil som passagerare är det vanligaste färdmedlet bland barn i Örebro län (77 %). Därefter följer cykel, vilket 57 % av barnen har använt dagligen eller någon/några gånger i veckan.

Graf 42. Hur ofta använder du/ditt barn normalt följande färdmedel? (Dagligen + Någon/några gånger i veckan)



13.5. Förflyttningar

Förflyttningar under mätdagen

Åtta av tio barn hade förflyttat sig någon gång under den mätdag de tilldelats i undersökningen, vilket är en större andel än de vuxna. I Tabell 32 går det att avläsa att det var runt 19 procent bland alla grupper av barn som inte hade förflyttat sig under mätdagen.

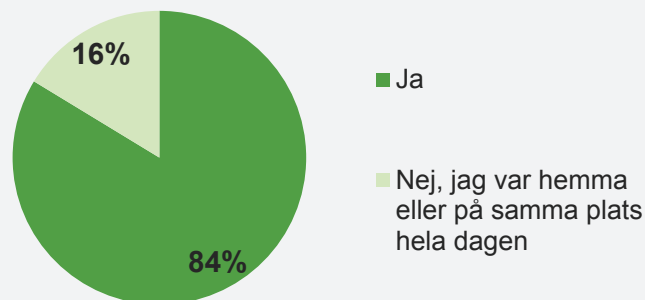
Graf 44 presenterar de olika anledningarna som respondenterna angav till varför de inte hade gjort någon förflyttning under mätdagen. Den absolut vanligaste anledningen för både barn och vuxna var för att de inte hade några speciella ärenden.

Tabell 32. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

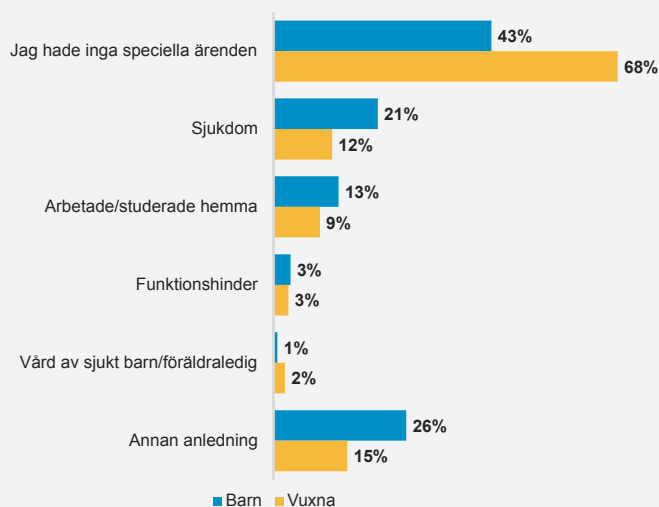
Antal svar (barn)= 714

	Ja	Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen
Vuxna	75%	25%
Barn	84%	16%
Tjej	84%	16%
Kille	83%	17%
Tätort	83%	17%
Landsbygd	85%	15%

Graf 43. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?
Antal svar (barn)= 714



Graf 44. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?
Antal svar (barn)= 113



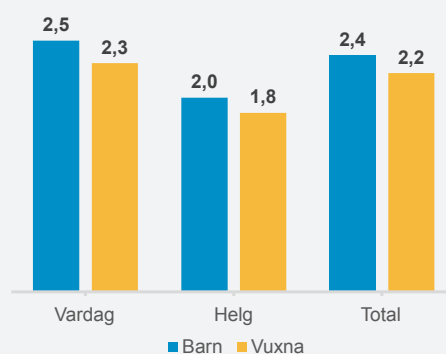
13.6. Antal resor

Totalt genomförde barn 2,3 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt. Genomsnittet är något högre för barn som bor på landsbygd än barn som bor i tätort.

Tabell 33. Antal resor under vardag och helg.
Antal svar= 705

	Vardag	Helg	Total
Vuxna	2,3	1,8	2,2
Barn	2,5	2,0	2,3
Tjej	2,4	2,1	2,3
Kille	2,5	1,6	2,2
Tätort	2,3	1,8	2,2
Landsbygd	2,7	1,7	2,4

Graf 45. Antal resor under vardag och helg.
Antal svar= 705



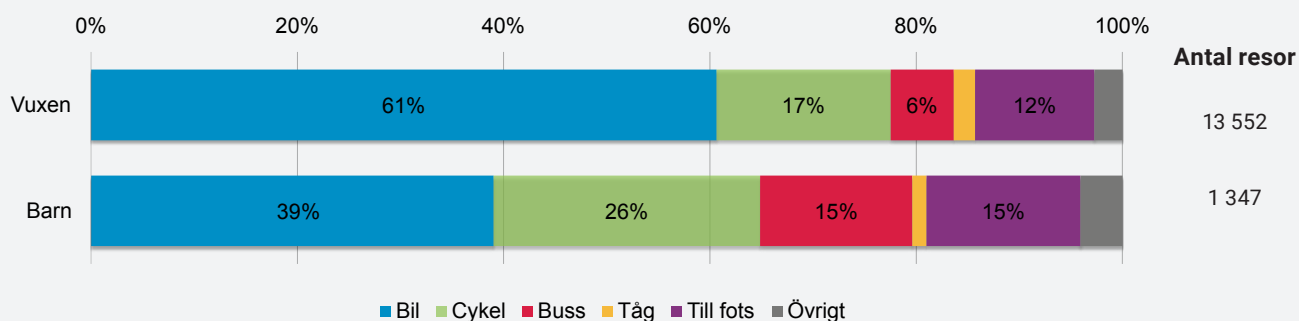
13.7. Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen för barn framgår i Graf 46 nedan. Bil är det vanligaste färdmedlet både för barn och vuxna. Det är dock en större andel barn än vuxna som använder sig av cykel, 26 procent jämfört med 17 procent. Även buss är vanligare bland barn än vuxna. Andelen bilresor är större på helgen än på vardagar.

Tabell 34. Färdmedelsförmedling vardagar och helger (barn).
Antal resor=1347

	Vardag	Helg
Bil	37%	46%
Cykel	26%	24%
Buss	15%	12%
Tåg	1%	1%
Till fots	15%	15%
Övrigt	5%	2%
Total	1077	270

Graf 46. Färdmedelsfördelning.

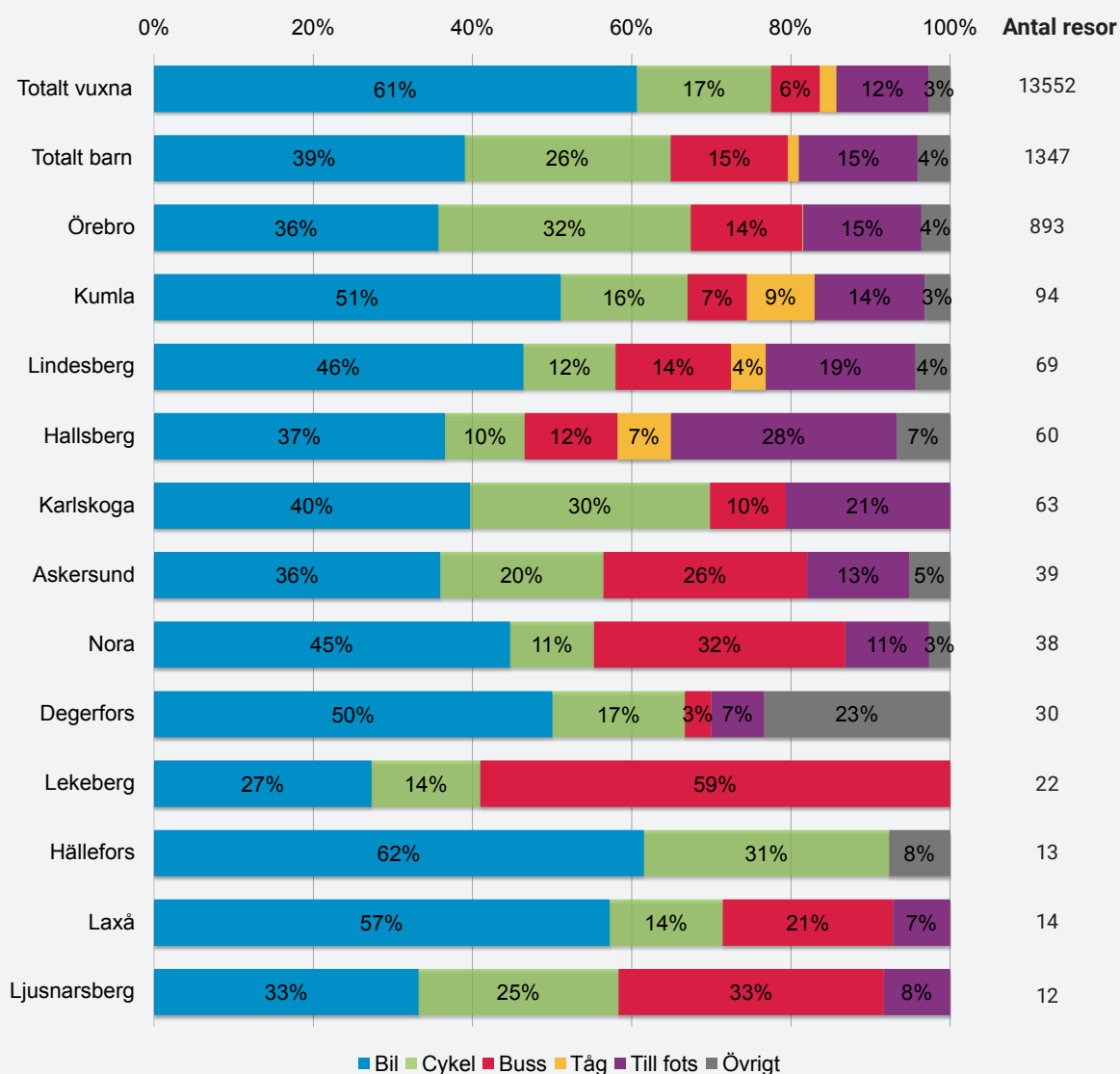


13.8. Färdmedelsfördelning barn kommuner

Graf 47 visar färdmedelsfördelningen per hemkommun för barn i Örebro län. I Örebro, Hällefors och Karlskoga är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Lekeberg utmärker sig med en stor andel som

åker buss. Andelen som åker bil är störst i Hällefors (62 %).

Graf 47. Färdmedelsfördelning per hemkommun.

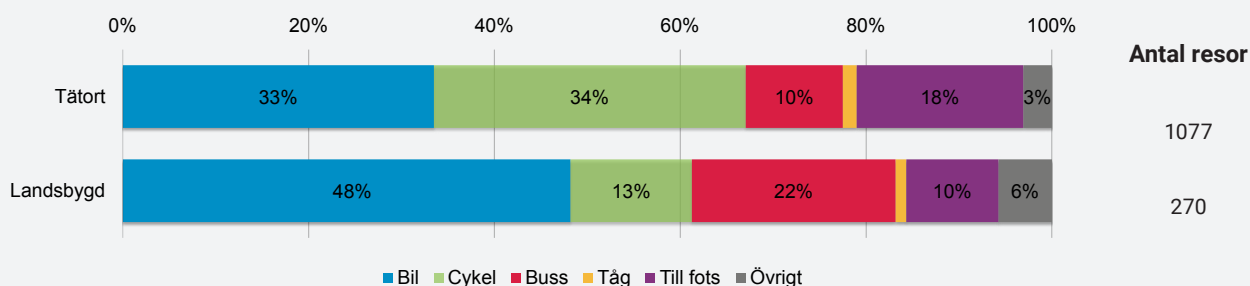


13.9. Färdmedelsfördelning områdestyp

Graf 48 visar färdmedelsfördelningen per områdestyp för barn i Örebro län. Att resa med cykel är klart vanligare när man reser inom tätort jämfört med på landsbygden.

Buss används dock i högre utsträckning på landsbygden än i tätort. I tätort är det en större andel som färdas till fots.

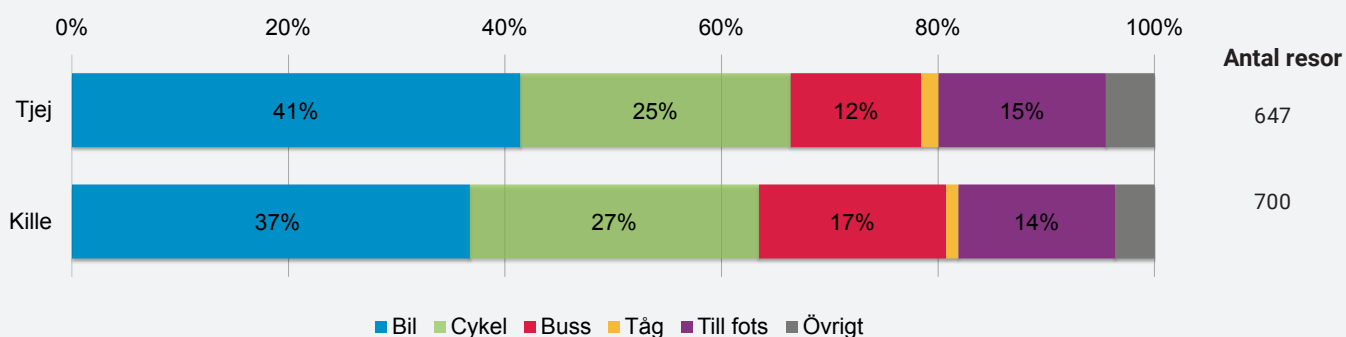
Graf 48. Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna.



13.10. Färdmedelsfördelning kön

Färdmedelsfördelningen skiljer sig något mellan tjejer och killar där tjejer i något högre utsträckning än killar åker bil, medan killar i något högre mån än tjejer åker buss. Cykelandelen är ungefär densamma mellan könen och detsamma gäller även för andelen som rest med tåg.

Graf 49. Färdmedelsfördelning kön.

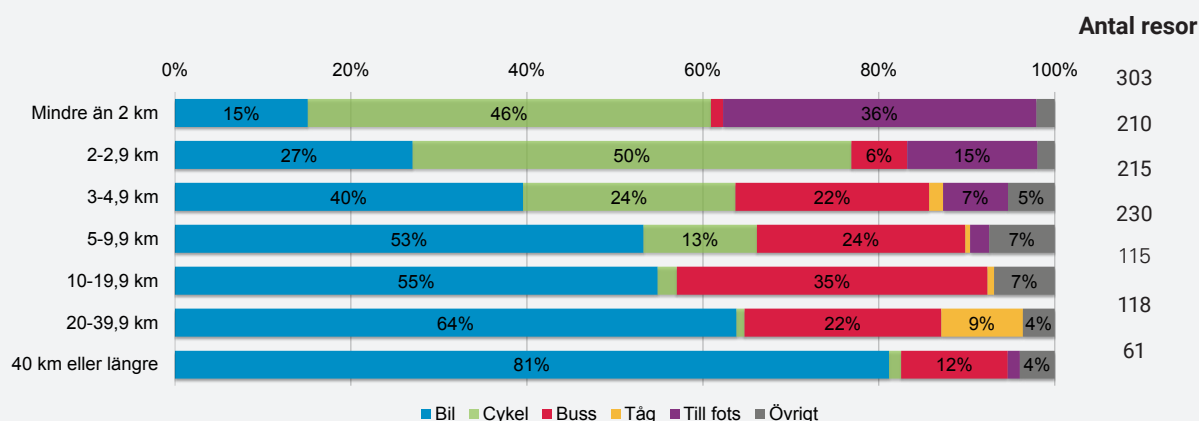


13.11. Färdmedelsfördelning längd och ärende

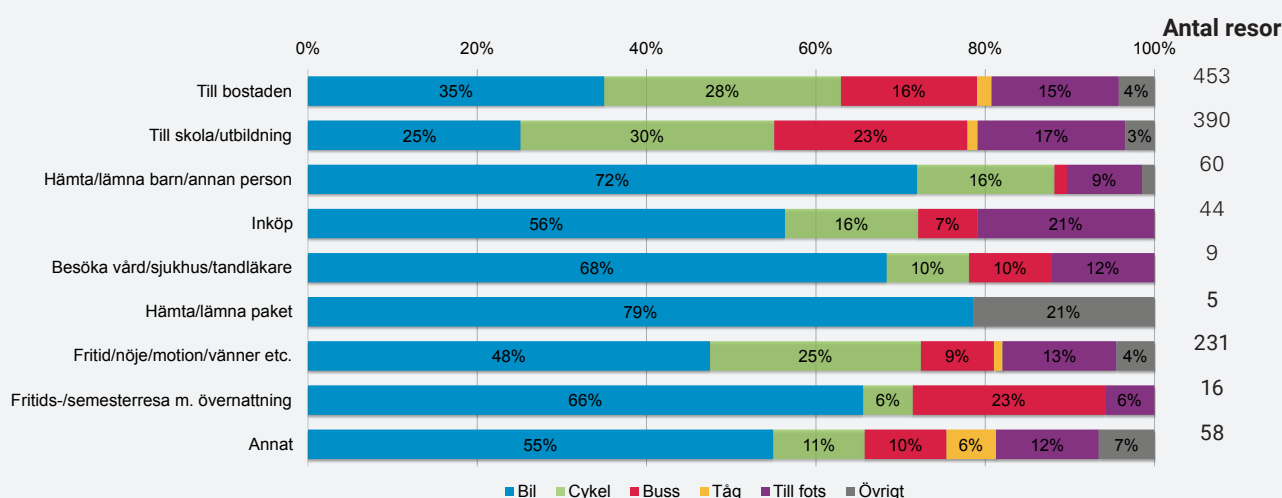
I detta kapitel redovisas användandet av färdmedel uppdelat efter reslängd, för barnen i regionen. Notera att det är respondenternas uppskattade reslängder. I grafen nedan visas färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 2 km görs enbart 15 procent med bil och nästan hälften med cykel. Drygt en tredjedel av resorna görs till fots när de är under 2 km. För resor som

är mellan 2-2,9 km långa minskar andelen som reser till fots, medan andelen som åker bil ökar och andelen som cyklar ökar något. När resan kommer upp till 3 km eller längre så ökar andelen som åker buss - den börjar dock minska igen när resorna är längre än 20 km. Tre av tio barn cyklar till skolan medan en dryg femtedel tar bussen.

Graf 50. Färdmedelsfördelning längd på resa.



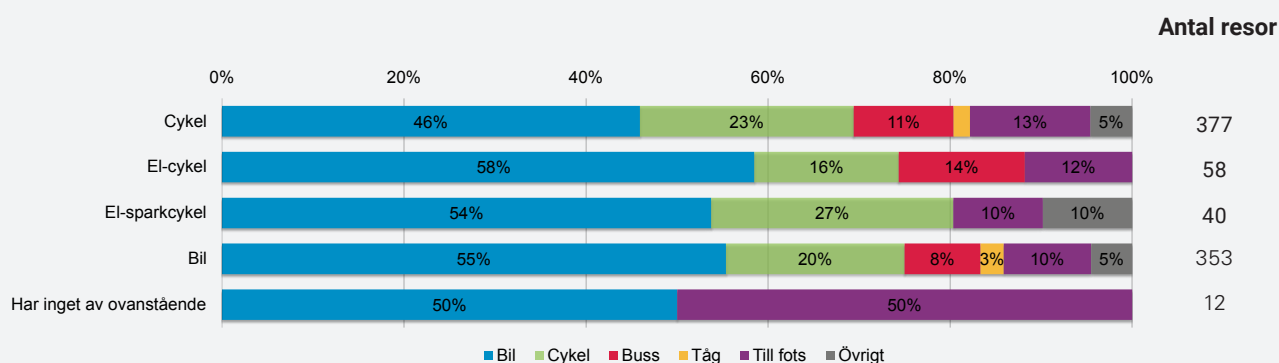
Graf 51. Färdmedelsfördelning ärende.



13.12. Färdmedelsfördelning utifrån tillgång

Hur tillgången ser ut påverkar i viss utsträckning val av färdmedel för barnen i Örebro län. Grupperna som har tillgång till el-sparkcykel eller cykel är de som i högst utsträckning cyklar. De som inte har tillgång vare sig bil, cykel eller el-cykel/sparkcykel är den grupp som i absolut högst utsträckning färdas till fots. Denna grupp är dock ett väldigt litet underlag på 12 resor.

Graf 52. Färdmedelsfördelning tillgång.



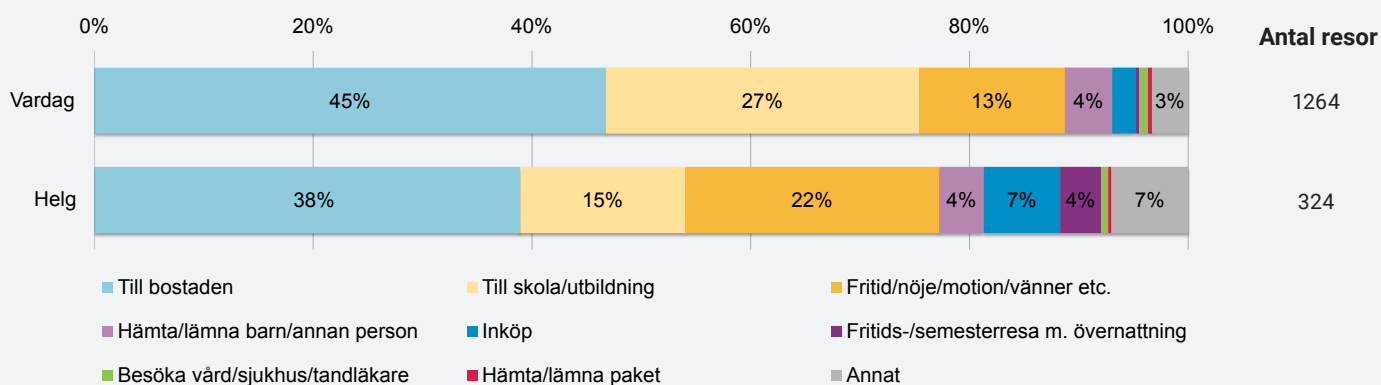
13.13. Ärendefördelning för resorna

I detta kapitel visas av vilka anledningar barn mellan 6-15 år i Örebro län reser. Resultatet baseras på vad de svarande har angett i resedagboken.

genomförda resorna. På vardagar är det som förväntat en större andel ärenden till skola, medan det på helgerna sker fler resor till fritid/nöje/motion/vänner eller liknande.

Grafen nedan redovisar ärendefördelningen fördelat på helger och vardagar. Resa till bostaden utgör en större del av de

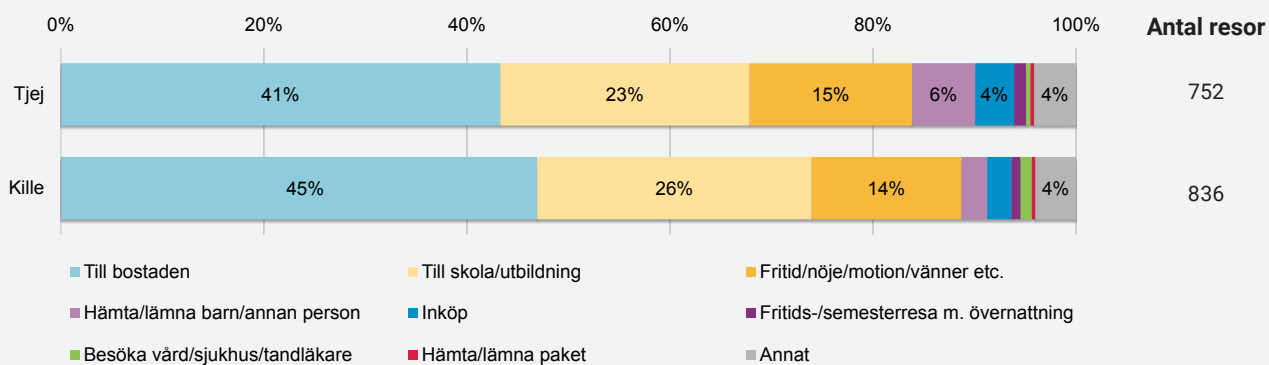
Graf 53. Ärendefördelning



13.14. Ärendefördelning kön

Ärendefördelningen är ungefär densamma för både killar och tjejer.

Graf 54. Ärendefördelning kön



13.15. Ärendefördelning detaljerad

Ärendefördelning skiljer sig inte heller mellan barn i tätort och barn på landsbygd.

Tabell 35. Ärendefördelning.
Antal resor (barn) =1588

	Till bostaden	Till skola/ utbildning	Fritid/ nöje/ motion/ vänner etc.	Hämta/ lämna barn/ annan person	Inköp	Fritids-/ semesterresa m. övernattning	Besöka vård/ sjukhus/ tandläkare	Hämta/ lämna paket	Annat
Vuxna	40%	3%	12%	5%	10%	1%	2%	1%	7%
Barn	43%	25%	15%	4%	3%	1%	1%	0%	4%
Tjej	41%	23%	15%	6%	4%	1%	0%	0%	4%
Kille	45%	26%	14%	2%	2%	1%	1%	0%	4%
Tätort	43%	25%	15%	4%	3%	1%	1%	0%	4%
Landsbygd	43%	25%	14%	5%	3%	1%	1%	1%	4%
Vardag	45%	27%	13%	4%	2%	0%	1%	0%	3%
Helg	38%	15%	22%	4%	7%	4%	1%	0%	7%

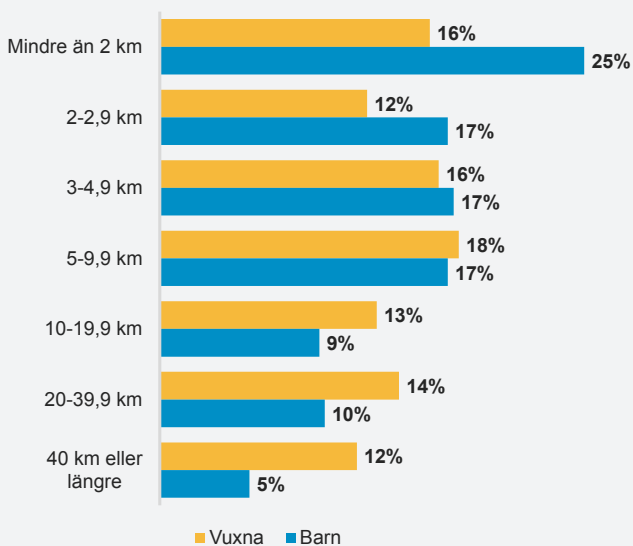


13.16. Fördelningen utifrån längd

Graferna nedan visar längden på de resor som genomförts. Den vanligaste resan bland barn är mindre än 2 kilometer lång. Barns resor är generellt något kortare än de vuxnas. Medianen för barnens resor är 3 kilometer, medan det för vuxna är 5 kilometer.

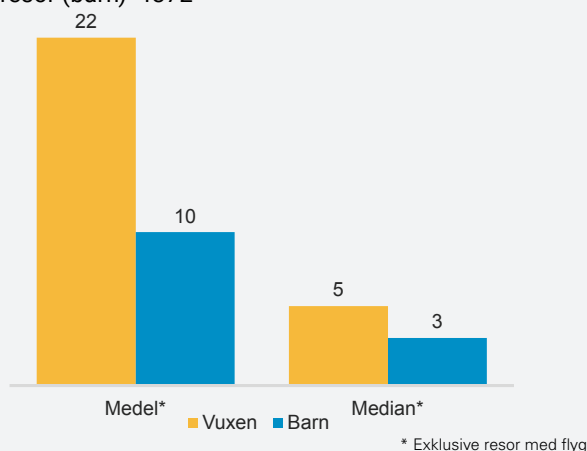
Graf 55. Längden på resorna.

Antal resor (barn)=1373



Graf 56. Genomsnittlig längd på resorna.

Antal resor (barn)=1372



Tabellen nedan visar längden på de resor som genomförts uppdelat på kön, område samt vardag eller helg.

Inga stora skillnader syns mellan könen. Däremot är det vanligare med längre resor på landsbygden jämfört med i tätort. I tätorten är de vanligaste resorna mindre än 2 km, medan de på landsbygden är 5-9,9 km.

Tabell 36. Längd på resorna.
Antal resor (barn) = 1373

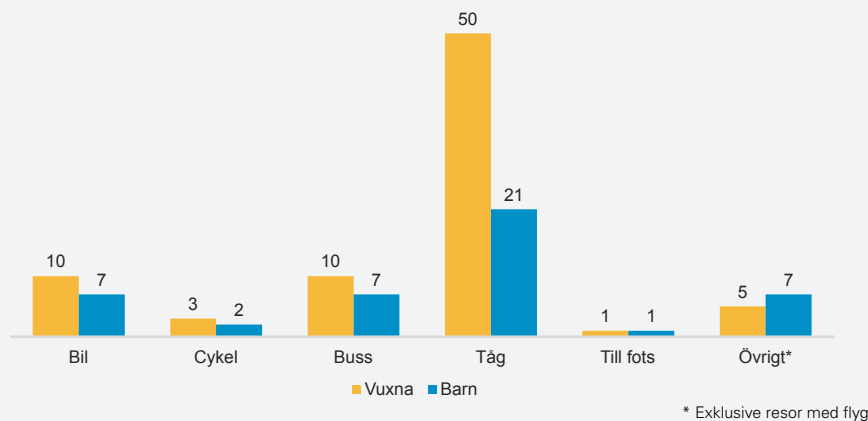
	Mindre än 2 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	20-39,9 km	40 km eller längre
Vuxna	16%	12%	16%	18%	13%	14%	12%
Barn	25%	17%	17%	17%	9%	10%	5%
Tjej	26%	15%	19%	18%	9%	9%	4%
Kille	24%	18%	16%	16%	10%	10%	6%
Tätort	32%	19%	20%	15%	5%	5%	4%
Landsbygd	13%	13%	13%	20%	16%	17%	8%
Vardag	25%	17%	18%	16%	9%	10%	5%
Helg	24%	15%	16%	19%	12%	7%	8%



13.17. Längd färdmedel och ärenden

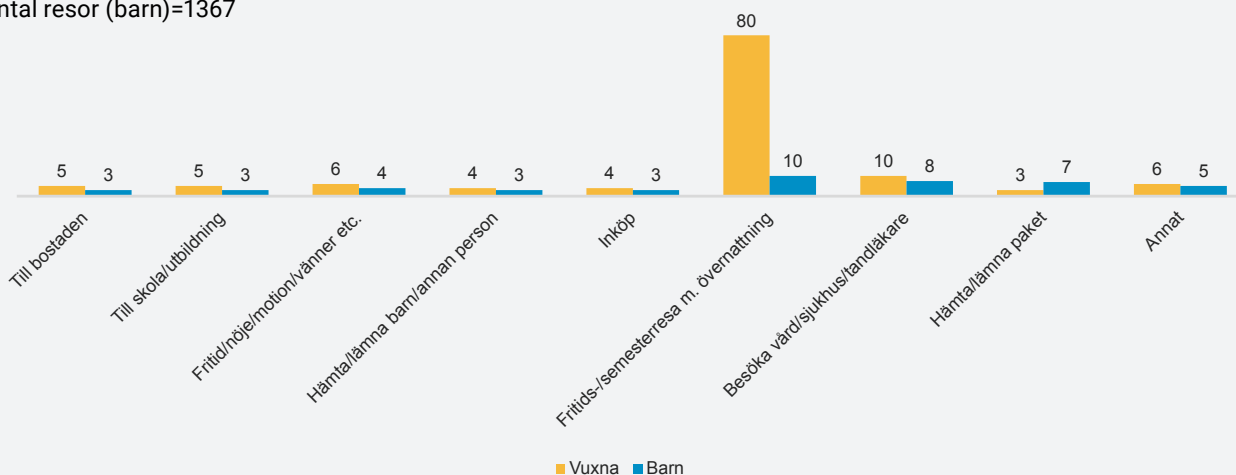
Medianlängden för resor skiljer sig tydligt mellan de olika färdmedlen. Längst är resorna med tåg och kortast är de som görs till fots. Cykelresorna som görs av barn är i genomsnitt 2 km långa.

Graf 57. Median för reslängd per färdmedel.
Antal resor (barn)=1251



Även vilket ärende som görs påverkar i viss mån längden på resan. Längst är fritids- och semesterresa med övernattnig (10 km). Barn reser även i genomsnitt något längre för att besöka vård/sjukhus/tandläkare jämfört med övriga ärenden.

Graf 58. Median för reslängd per ärende.
Antal resor (barn)=1367



Bilaga 1: Metod

T.1. Population och urval

Populationen, det vill säga de objekt om vilka undersökningen ämnar dra slutsatser, utgjordes av samtliga personer i åldern 6 till 84 år som vid tiden för undersökningen var folkbokförda i Örebro län.

För att kunna dra ett urval från populationen skapades en urvalsram som avgränsade, identifierade och möjliggjorde koppling till objekten i populationen. Urvalsramen i undersökningen skapades med hjälp av Statens personadressregister (SPAR).

Från urvalsramen drogs vecka 12 ett stratifierat slumpmässigt urval om totalt 29 060 personer. Totalt ett skapades stratum för varje kommun i regionen.

Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora, Örebro.

För att komplettera det befintliga urvalet gjordes ett nytt utdrag om 11 555 personer baserat på ovan stratum under vecka 22.

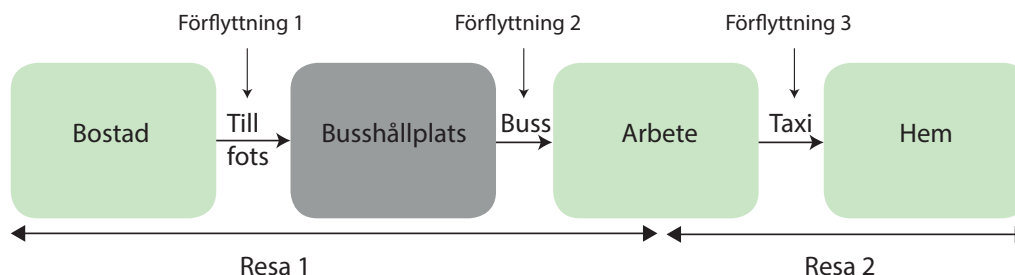
De 40 615 medverkade gör ett antal resor varje dygn. Utöver själva personerna består även undersökningen av ett urval av resor. Det gör att vi har två olika populationer i undersökningen, först personerna och sedan deras resor. Då det är individerna som väljs följer resorna med som undersökningsobjekt tillhörandes ett kluster. Urvalsdesignen för individerna blir därmed ett stratifierat slumpmässigt urval medan urvalsdesignen för resor sker genom ett stratifierat klusterurval.



T.2. Metod resvaneundersökningar

Metoden som används för resvaneundersökningen bygger på metodik från Trafikanalys. Metodiken beskrivs i Trafikanalys metodrapport från 2011. Målet med metodiken är att mäta hur individer har rest en specifik dag. Mätningen görs på resenivå. I mätandet av resor i denna undersökning används två olika resebegrepp, resa och förflyttning.

Figur 1. Resebegrepp



En resa uppstår när individen uträttar ett ärende, exempelvis färdas till arbetsplatsen eller hem från arbetsplatsen likt i grafiken ovan. Att enbart byta färdstätt räknas således inte som ett ärende. Emellertid delas resan i sin tur upp i förflyttning vid byte av färdstätt. Samtliga förflyttningar ingår där resan startar mellan klockan 04:00 på mättdagen och klockan 03:59 påföljande dag. För varje resa finns information om färdmedel, när resan startar och slutar, ärende, distans och var resan startade och slutade. Genom undersökningen kartläggs hur en person rest under ett dygn. För att inte riskera att väder eller andra händelser påverkar undersökningen har totalt 14 + 7 + 5 mättdagar valts ut. Dessa ska representera en genomsnittlig resdag under våren.

T.3. Frågor

Frågorna i undersökningen utformades av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Avdelningen för regional tillväxt vid Region Värmland kollektivtrafik samt tjänstepersoner från Region Örebro kollektivtrafik. Frågorna bestod av en del med bakgrundsfrågor och en del med en resedagbok. Resedagboken tillät upp till 8 resor och bestod av 7–8 frågor per resa.

T.4. Support

Under insamlingsperioden fanns Enkätfabriken tillgängliga för support via telefon (vardagar 8–16) samt via mejl. Av de supportärenden som togs emot handlade en majoritet om tillvägagångssätt för avregistrering, förtydligande om undersökningens syfte, åsikter om frågorna samt förtydligande gällande anonymitet. I ett fåtal fall hänvisade Enkätfabriken vidare till beställaren för undersökningen.



T.5. Inscanning

Pappersenkäterna har scannats in för att sedan tolkas med Enkätfabrikens programvara för formulärstolkning. Enkäten har mallats upp för att programvaran ska veta vilka rutor och fält som ska tolkas. Frågorna i enkäten mallas upp utifrån frågetyp och skala. Därefter har rimliga värden programmerats för att säkerställa att programvaran tolkar enkäterna korrekt. I de fall där enkäten har fyllts i korrekt kan programvaran själv läsa in hela resultatet. I de fall där det finns tveksamheter sker en verifiering av svaren. Verifieringen sker manuellt genom att en operatör får ta ställning till hur svaret ska tolkas. Resultatet exporteras sedan till en textfil. Samtliga adresser i resedagboken har tolkats manuellt.

T.6. Uppdelning av enkätdata

Insamlade data har delats upp i två separata filer: (i) individfilen och (ii) resfilen. Orsaken till detta är dels att undvika överflödigt lagring av information och dels att urvalsdesignen är att betrakta som ett klusterurval där individ är kluster och resorna är undersökningsobjekten. I en sådan situation är det praktiskt att ha ett separat dataset för individerna och ett dataset avseende resorna. Kopplingen mellan filerna sker via löpnummer. I båda filer finns samtlig bakgrundsinformation från första delen i enkäten.

Individfil

Individfilen bygger på ett kort format med en individ per rad och frågorna från sida 1 till 3 i enkäten. Filen namnges "individfil". Filen består dessutom av registervariabler som t.ex. kön och ålder, designvariabler som t.ex. stratumtillhörighet, deriverade variabler som t.ex. uppräkningsvikt och nyckelkod. Samtliga personer som besvarat enkäten ingår i denna fil. Från resdagboken införs vissa variabler till individfilen, t.ex. antal resor som individen gjort under den aktuella dagen.

Resfil

Resfilen bygger på ett långt format med en resa per rad. Detta innebär att istället för att varje individ upptar en rad med ett stort antal variabler (se Tabell B1) ges varje individ ett större antal rader men med färre variabler (se Tabell B2). Detta görs för att göra databasen mer överblickbar och lätthanterlig och är den struktur som är lämplig att använda för att få fram statistik om resor.

Tabell B1. Exempel kort format

Individ	Längd resa 1	Längd resa 2	Längd resa 3
1	5 km	6 km	7 km

Tabell B2. Exempel långt format

Individ	Resa	Längd
1	1	5 km
1	2	6 km
1	3	7 km



Koordinatsättning

För att koppla resornas start och mål till en position har ett arbete med koordinatsättning genomförts. I webbenkäten svarade respondenten genom att markera en position på en karta och därmed direkt i koordinatformat. I pappersenkäten svarades istället i form av en adress tillsammans med ort eller plats tillsammans med ort. En koordinatsättning har gjorts genom att med hjälp av karttjänster koppla adressen eller platsen till en koordinat.

- De adresser där nummer saknas i svaret tilldelas nummer 1 eller närmsta nummer.
- De adresser där numret inte stämmer tilldelas närmsta nummer.
- Platser/adresser där det är skrivet både plats och gata (t.ex. Hemköp, Storgatan 8) är adressen styrande (om det inte är uppenbart att adressen är fel).

T.7. Bearbetning av variabler

Avstånd

En rimlighetsgranskning genomförs av de avstånd som lämnats för resan. Bedömningen görs baserat på en kombination av uppgivna tider och färdmedel. Rättningen görs restriktivt.

Färdmedel

För färdmedel har annat-svaren kategoriserats in bland befintliga svars-kategorier. Vanligast är att ett annat-svar kategoriserats om till "till fots".

Samtliga analyser utgår från huvudfärdmedel vilket är det färdmedel som betraktas som det som använts längst distans. Prioriteringen av färdmedel är enligt listan nedan, där "Flyg" alltid ses som huvudsakligt färdmedel när det kombinerats med ett annat färdmedel. "Till fots" är enbart huvudsakligt färdmedel när det inte kombinerats med ett annat färdmedel.

1. Flyg
2. Tåg
3. Buss
4. Taxi/färdtjänst
5. Bil som förare
6. Bil som passagerare
7. Moped
8. MC
9. El-cykel
10. Cykel
11. Till fots

Huvudfärdmedlen slogs därefter samman till följande kategorier:

Bil som förare + Bil som passagerare = Bil

Buss = Buss

Tåg = Tåg

Cykel + El-cykel = Cykel

El-sparkcykel = El-sparkcykel

Till fots = Till fots

Flyg + Moped + MC + Taxi/Färdtjänst + Annat = Annat



T.8. Bearbetning av reskedjor

Isärdragning

Grunden i undersökningen är att varje resa sker med ett specifikt ärende. Ett vanligt förekommande fenomen är att respondenter förbiser detta och anger fler, alternativt samtliga ärenden under sin mätdag på samma förflyttning. Detta medför enligt den avsedda definitionen att antalet förflyttningar för dessa individer underskattas. Som en åtgärd genomförs en operation så att samtliga förflyttningar som har både start och mål i hemmet "dras isär" det vill säga för varje ärende skapas en förflyttning i databasen, se tabellerna nedan.

Tabell B3: Exempel på delresa där respondenten uppgivit två ärenden i en förflyttning mellan hemmet och hemmet

Start	Stopp	Ärende	Reslängd
Hemadress	Hemadress	Till arbetsplatsen	15 km

Tabell B4: Exempel på hur isärdragningen genomförts

Start	Stopp	Ärende
Hemadress	Okänd	Till arbetsplatsen
Okänd	Hemadress	Hemresa

Komplettering

Det finns ett stort antal möjliga felkällor i reskedjorna. De vanligaste är dock de fall som kräver isärdragning och fall där hemresor har glömts. Med bortglömda hemresor avses reskedjor som ej avslutas med en hemresa, utan t. ex. slutar i mataffären. I det fallet är det naturligt att anta att en hemresa saknas. Men då det finns fall där hemresor inte genomförts har ett antal undantag tagits fram. Dessa undantag är om det är en tjänsteresa, nöjesresa, besök hos släkt och vänner, sommarstuga eller annat som utgör ärendet.

Om det sista angivna ärendet är något av de ovan nämnda görs ingen komplettering med en extra hemresa. Om ärendet inte ingår i listan läggs en hemresa till i slutet av reskedjan. Fördelningen av färdmedel som finns i databasen före rättningarna förväntas vara representativ. För att undvika en skevhet i färdmedelfördelningen kodades inte färdmedel på för dessa kompletterande resor eftersom det inte finns kunskap om vilka färdmedel som används för dem.

Rättning av saknade svar

I de fall där respondenten svarat på en uppföljande fråga utan att ha svarat på frågan som styr om svar ska lämnas har en rättning skett. Det gäller främst om respondenten inte svarat på frågan om den genomfört några förflyttningar under den aktuella dagen men sedan fyllt i information om förflyttningar. Då har en rättning genomförts på frågan om förflyttningar skett.



Rensning av bristfälliga svar

I de fall där svaret är så bristfälligt att det inte går att använda har det rensats bort. Det handlar främst om att enkäten inte är ifylld alls eller enbart väldigt begränsat.

T.9. Tillförlitlighet

I stort sett all form av statistik kommer med någon form av osäkerhet. Målet i det här fallet är att mäta ett antal faktorer i en population genom att tillfråga ett urval från populationen. I detta kapitel beskrivs tillförlitligheten i undersökningen och vilka faktorer som främst påverkar den. De källor som bedöms ha störst påverkan på tillförlitligheten är urval, mättningsfel och bortfall. Urvalet är i undersökningen mycket stort och bedöms därför inte vara en stor risk för tillförlitligheten. Mättningsfel, delvis i form av att frågorna och att svarsalternativen uppfattas felaktigt, är svåra att bedöma utan ytterligare studier av frågorna i undersökningen. Frågorna som rör resedagboken är svåra att fylla i med mycket instruktioner och potentiella felkällor. Det bedöms därför som en stor risk att fel uppstått.

Den största risken vad gäller tillförlitlighet är annars bortfallet. I liknande studier och vid tidigare års undersökningar har det funnits en skevhet i bortfallet, som påverkar utfallet av undersökningen. För att minimera de potentiellt snedvridande effekter som bortfallet befaras få har resultatet kalibrerats genom viktning. Metoden är vedertagen och utgår från SCB:s metodik.

T.10. Osäkerhetskällor

De osäkerhetskällor som bedöms kunna riskera tillförlitligheten i undersökningen är urval, mätning, ramtäckning, bortfall och bearbetning. De olika osäkerhetskällorna diskuteras nedan.

T.11. Urval

Urvalsfel uppkommer på grund av att endast ett urval av populationen undersöks. Urvalsfel uppkommer när det uppmätta värdet skiljer sig från det faktiska värdet. Felet inträffar som en följd av att inte samtliga personer i populationen tillfrågas. Ju större urvalet är, desto mindre är risken för urvalsfel. I den aktuella undersökningen är urvalet 30 000 personer, vilket är ett mycket stort urval för området. Urvalsfel bedöms därför inte som ett stort problem när skattningar görs för hela regionen.

T.12. Ramtäckning

Ramen i undersökningen utgjordes av personer i åldern 6 år till 84 år som var folkbokförda i Region Örebro. Problem med ramtäckning uppstår när urvalsramen och populationen inte överensstämmer. De två sätt som ramen och populationen kan skilja sig åt är genom undertäckning och övertäckning. Undertäckning sker när det saknas objekt i ramen, det vill säga att personer som överensstämmer med urvalskriterierna i undersökningen ändå inte finns med i den ram som urvalet dras från.



Övertäckning uppstår när personer som inte överensstämmer med kriterierna för urvalet ändå finns med i urvalsramen. I den aktuella undersökningen skulle övertäckning kunna uppkomma exempelvis genom att en person som är yngre än 6 finns i urvalsramen, genom att en person som är bosatt i annat län är inkluderad eller att avlidna personer ej är borttagna. I den aktuella undersökningen är det främst övertäckning som betraktats som ett problem, då registret bedöms vara av god kvalitet och väl uppdaterat, vilket alltså minskar risken för undertäckning.

T.13. Mätfel

Ett fel som kan uppstå vid mätning är att lämnade uppgifter skiljer sig från faktiska uppgifter. Felet kallas mätfel och kan uppkomma då uppgiftslämnaren inte minns de faktiska uppgifterna, missförstår frågan eller medvetet svarar felaktigt. Frågorna i undersökningen har utformats av beställaren. Även om flera av frågorna i undersökningen är validerade och används i andra undersökningar finns en risk för mätfel. En indikation på mätfel är att respondenter valt att inte svara på en eller flera frågor. När en person väljer att inte svara uppstår ett så kallat partiellt bortfall. Om en fråga har ett speciellt stort antal partiella bortfall kan det vara ett tecken på att en fråga inte har fungerat enligt förväntan. Ingen fråga uppvisar dock något större partiellt bortfall.

T.14. Felmarginal

Tabellen nedan visar felmarginaler vid olika uppmätta andelar med 95 % konfidensnivå. I kolumnen visas antal svar och på raderna proportionen som svarat ett alternativ. Exempelvis består färdmedelsfördelningen av 13 552 svar och andelen bil är 61 procent. Cirka felmarginal är då cirka $\pm 0,4\%$.

	Svar n=50	Svar n=100	Svar n=250	Svar n=500	Svar n=1000	Svar n=5000	Svar n=10 000
Andel 5 % / 95 %	$\pm 6,0\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 2,7\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 0,6\%$	$\pm 0,4\%$
Andel 10 % / 90 %	$\pm 8,3\%$	$\pm 5,9\%$	$\pm 3,7\%$	$\pm 2,6\%$	$\pm 1,9\%$	$\pm 0,8\%$	$\pm 0,6\%$
Andel 20 % / 80 %	$\pm 11,1\%$	$\pm 7,8\%$	$\pm 5,0\%$	$\pm 3,5\%$	$\pm 2,5\%$	$\pm 1,1\%$	$\pm 0,8\%$
Andel 30 % / 70 %	$\pm 12,7\%$	$\pm 9,0\%$	$\pm 5,7\%$	$\pm 4,0\%$	$\pm 2,8\%$	$\pm 1,3\%$	$\pm 0,9\%$
Andel 40 % / 60 %	$\pm 13,6\%$	$\pm 9,6\%$	$\pm 6,1\%$	$\pm 4,3\%$	$\pm 3,0\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$
Andel 50 %	$\pm 13,9\%$	$\pm 9,8\%$	$\pm 6,2\%$	$\pm 4,4\%$	$\pm 3,1\%$	$\pm 1,4\%$	$\pm 1,0\%$



T.15. Svartsbortfall

Svartsbortfall består av de personer i urvalet som inte svarat på undersökningen. Svartsbortfallet delas upp mellan känt bortfall, där personen hört av sig på något sätt och berättat om orsak till att de inte velat delta, och okänt bortfall, där orsak helt enkelt saknas.

Bortfallsorsaker

I tabellen nedan visas de kända skälen till bortfall. Totalt kategoriseras 54 personer som vägrare, varav de flesta hört av sig via mejl eller Enkätfabrikens supportformulär. Totalt 198 svartsbortfall har registrerats via postreturer där ingen ny adress funnits. Övriga 30 623 har inte hörts från överhuvudtaget.

Tabell 1. Bortfall

Bortfall vägran	54
Postretur, vill inte svara	0
Telefonsamtal, principvägran	12
Övrig vägran	42
Bortfall övrigt	82
Postretur (avflyttad)	79
Sjuk	1
Oanvändbart formulär	2
Okänd status	58
Postretur	34
Tom enkät	0
Övrigt	24
Övertäckning	1
Avliden	1
Bor utanför området	0
Långvarigt bortrest	0



Svarsfrekvens

Utifrån den kategorisering av respondenter som genomförts kan svarsfrekvens beräknas. Svarsfrekvensen beräknas utifrån Statistikerssamfundets standard för bortfallsberäkning. Enligt denna standard delas respondenterna in i följande grupper:

n = Urvalet i undersökningen.

S: Målpopulationsobjekt för vilka svar erhållits.

B: Målpopulationsobjekt med inga eller otillräckliga svar, dvs. element som utgör bortfall (objekt-bortfall). Beskrivs i föregående kapitel.

O: Element i urvalet med okänd målpopulationsstatus, dvs. vi vet inte om dessa tillhör målpopulationen eller utgör övertäckning. Beskrivs i föregående kapitel.

Ö: Element i urvalet som utgör övertäckning, dvs. element som inte tillhör målpopulationen.

T.16. Skevheter

Ett stort svarsbortfall behöver i teorin inte vara ett stort problem. Om bortfallet är helt slumpmässigt behöver inte skattningarna i undersökningarna påverkas av bortfallet, det vill säga att det är helt slumpat om en person väljer att svara eller inte svara på undersökningen. I praktiken är detta dock osannolikt. Erfarenhet från tidigare undersökningar och forskning visar att olika grupper har olika svarsbenägenhet. Om vissa grupper är mer svarsbenägna än andra blir de överrepresenterade i undersökningen och kan påverka skattningarna som görs i undersökningen.

I undersökningen används en teknik där skevheter i bortfallet kompenseras för genom en kalibrering av resultatet. Kalibreringen innebär förenklat att registerdata används för att kompensera för skevheterna i bortfallet.

Kalibrering

I en urvalsundersökning finns alltid ett problem med urvalsfel, då enbart en delmängd av populationen studeras. Då samtliga personer ej svarat på undersökningen finns även ett problem med svarsbortfall. I användningen av statistik från undersökningen kan dessa två problem göra skattningar skeva. Det är därför värdefullt att undersöka omfattningen av problemet. En sådan undersökning kan enbart genomföras indirekt genom att undersöka via registervariabler. Dessa registervariabler blir hjälpvariabler, vilka används för att först undersöka och sedan korrigera skevheten. Slutsatsen av jämförelsen är att problem finns med skevheter på kommun ålder och kön.



Val av hjälpvariabler

Efter en sammanvägning av de tre olika kriterierna som ställts upp har följande hjälpvektorer i undersökningen valts. Dessa tre variabler används i kombination med varandra i kalibreringen, det vill säga 2 kön x 4 åldersgrupper + 12 kommuner.

Kön x Ålder + Kommun

Beskrivning av kalibrering

Kalibreringens målsättning är att med hjälp av vikter korrigera så att fördelningen inom hjälpvariablerna motsvarar fördelningen i populationen. Metodiken som används för att åstadkomma detta är en vedertagen metod för kalibrering av undersökningsresultat som används av bland annat SCB. För varje respondent har en vikt beräknats. Genom vikten kan skevheterna i svaren korrigeras. Högst vikt får unga män och lägst får äldre personer.

För att beräkna resultat där skevheterna och urvalet är kalibrerat måste viktvariabeln användas. I resultaträkningen multipliceras därför varje svar med den aktuella vikten. Två exempel visas nedan där antingen en total eller ett medelvärde ska beräknas. Första exemplet kan exempelvis vara där totalt antal resta kilometer i befolkningen ska beräknas, medan det andra gäller genomsnittlig reslängd i kilometer.

För att skatta totaler i undersökningen multipliceras vikten med variabelvärdet. Skattningen visas genom nedanstående formel:

$$\ddot{Y} = \sum_r w_k y_k$$

För att istället skatta medelvärde används följande formel:

$$\ddot{Y} = \frac{\sum_r w_k y_k}{\sum_r w_k}$$



Bilaga 2: Frågeunderlag

Enkät till vuxna (16-84 år)

1. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel?

(Dagligen, Någon/några gånger i veckan, Någon/några gånger i månaden, Mer sällan, Aldrig)

- Cykel
- El-cykel
- El-sparkcykel
- Moped
- Motorcykel
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Annat

2. Beskriv din nuvarande bilanvändning och dina eventuella tankar på att förändra din användning av bil?

(Välj det alternativ som du tycker stämmer bäst in på dig.)

- Jag använder bil för de flesta av mina resor och tänker inte förändra mitt resande då jag behöver bilen.
- Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det ska ske.
- Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar på hur jag ska göra det.
- Jag tänker inte ändra vardagliga bilresande eftersom jag sällan använder bil.
- Har inte tillgång till bil

3. Vad hindrar dig från att cykla mer än vad du gör idag?

Slumpad ordning

- Svårigheten att transportera varor
- Svårigheten att få med barn på cykeln
- Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik
- Jag vill inte cykla i vissa väder
- Jag vill inte bli svettig
- Det är för långt till mina destinationer
- Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen



- Min cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mina behov
- Otrygga trafiksituationer
- Min hälsa
- Jag är rädd att min cykel ska bli stulen
- Inget hindrar mig från att cykla mer
- Annat _____

4. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

Slumpad ordning

- Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt
- Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil
- Avgångstider som passar mina behov
- Lägre priser
- Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid
- Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor
- God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station
- Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station
- Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen
- Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget
- Annat _____
- Inget av ovanstående

5. Vilka färdmedel har du tillgång till?

- Cykel
- El-cykel
- El-sparkcykel
- Bil
- Har inte tillgång till ovanstående

6. Om bil, hur många bilar har du tillgång till?

(Räkna även med eventuella leasingbilar och förmånsbilar)

- 1 bil
- 2 bilar
- 3 eller fler bilar

7. Har du körkort för personbil?

- Ja
- Nej



8. Vad har du tillgång till på din arbetsplats eller studieplats?

- Fri parkering
- Parkering med avgift
- Förmånsbeskattad parkering
- Företagsbil/Bilpoolsbil
- Förmånsbil
- Ersättning för egen bil i tjänsten
- Subventionerat kort för kollektivtrafiken
- Tjänstecykel (för resor i tjänsten)
- Förmånscykel (för privat bruk)
- Inget av ovanstående

9. Har du någon form av tåg- eller busskort?

(Flera svar möjligt.)

- Kontoladdning/resekort med reskassa
- Periodbiljett
- Pendlar Plus / Movingobiljett
- Skolkort
- SJ kort
- Färdtjänst
- Annan biljett
- Nej

10. Hur betalar du oftast för resor med kollektivtrafik?

- Genom kollektivtrafikens app
- Kontoladdning/resekort med reskassa
- Bankkort

11. Vad är din sysselsättning?

- Arbetar heltid
- Arbetar deltid
- Timanställd
- Studerar
- Sjukskriven/Föräldraledig
- Arbetsökande
- Pensionär
- Annat _____



12. Har du möjlighet att arbeta eller studera hemifrån?

- Ja, hela veckan
- Ja, delar av veckan
- Nej

13. Vilka av följande åldersgrupper finns i ditt hushåll?

(Matrisfråga: 0 personer, 1 person, 2 personer, 3 personer, 4 personer, 5 eller fler personer)

- 0–5 år
- 6–15 år
- 16–9 år
- 20–39 år
- 40–64 år
- 65–75 år
- 76 år eller äldre

Resedagbok

Dagen du ska svara om är: XXX.

Från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 på följande dag. Så här ska resedagboken fyllas i:

Vi vill att du beskriver de resor som du gjort just den dag som anges i följebrevet och ovan, oavsett om du rest som du brukar eller ej.

Med resa eller förflyttning menar vi att du ska ha uträttat ett ärende t. ex. lämnat barn på förskola eller åkt och handlat. Ibland uträttar man flera ärenden under en resa, t. ex. först lämnar barn på förskola och sedan fortsätter till arbetet. Då blir det två resor som noteras som varsin förflyttning. Om du däremot bara bytt färdmedel under resan, t. ex. fått skjuts till busshållplatsen och sedan fortsatt med buss blir detta en förflyttning som noteras i en resa men med flera färdsätt förkryssade.

Om du åker och handlar är det två resor; en resa till affären och en resa därifrån. Vid en ”shoppingrundad” ska promenader/resor mellan affärerna noteras - även om du inte köpt något.

Alla resor är lika viktiga oavsett ärende. Glöm inte hemresor.

Alla färdsätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som resor med bil eller buss så länge du har uträttat ett ärende. Färdsättet ”till fots” ska du bara använda om merparten av förflyttningen skett till fots

Var vänlig och ange adresser så noggrant du kan.



Undantag:

- Om promenaden är själva ärendet ska denna förflyttning inte noteras. Det kan t. ex. handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.
- Resor som ingår i din yrkesutövning, där själva resan är arbetet, som t. ex. bussförare eller brev-bärare är vi inte intresserade av. Däremot är vi intresserade av andra resor du gjort i tjänsten, till och från arbetet, under lunchen och efter arbetsdagens slut.

Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

- Ja
- Nej, jag var hemma eller på samma plats under hela dagen

Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

- Jag hade inga speciella ärenden
- Sjukdom
- Vård av sjukt barn/föräldraledig
- Funktionshinder
- Arbetade/studerade hemma
- Annan anledning

Var startade du denna resa?

- Egna bostaden
- Annan plats (i Sverige)
- Annan plats (utanför Sverige)

Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan för att mata in mellan vilka punkter resan skedde. (Om "Annan plats i Sverige" i tidigare fråga)

Vilket land? (Om "Annan plats utanför Sverige" i tidigare fråga)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetsplatsen
- Resa/ärende i tjänsten
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp
- Besöka vård/sjukhus/tandläkare



- Hämta/lämna paket
- Fritid/nöje/motion/vänner etc.
- Fritids-/semesterresa m. övernattning
- Annat, nämligen

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats (i Sverige)
- Annan plats (utanför Sverige)

Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan. (Om ”Annan plats i Sverige” i tidigare fråga)

Vilket land? (Om ”Annan plats utanför Sverige” i tidigare fråga)

Vilka eller vilket färdmedel använde du?

- Till fots
- Cykel
- El-cykel
- El-sparkcykel
- Moped
- Motorcykel
- Bil som förare
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Färdtjänst
- Flyg
- Annat

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

Hur lång var förflyttningen: _____ km

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja



Enkät till vårdnadshavare med barn mellan 6-15 år

1. Hur ofta använder ditt barn normalt följande färdmedel?

(Dagligen, Någon/några gånger i veckan, Någon/några gånger i månaden, Mer sällan, Aldrig)

- Cykel
- El-cykel
- El-sparkcykel
- Moped
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Annat

2. Vad hindrar ditt barn från att cykla mer än vad han/hon gör idag?

Slumpad ordning

- Svårigheten att transportera varor
- Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik
- Mitt barn vill inte cykla i vissa väder
- Mitt barn vill inte bli svettig
- Det är för långt till mitt barns destinationer
- Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen
- Mitt barns cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mitt barns behov
- Otrygga trafiksituationer
- Mitt barns hälsa
- Mitt barn är rädd att hans/hennes cykel ska bli stulen
- Inget hindrar mitt barn från att cykla mer
- Annat _____

3. Vad skulle få ditt barn att göra fler resor med kollektivtrafiken?

Slumpad ordning

- Att mitt barn kände sig tryggare när han/hon reser kollektivt
- Att mitt barn sparar tid i jämförelse med att åka bil
- Avgångstider som passar mitt barns behov
- Lägre priser
- Att mitt barn kan lita på att han/hon kommer fram i tid



- Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där mitt barn bor
- God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station
- Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station
- Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen
- Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget
- Annat _____
- Inget av ovanstående

4. Vilka färdmedel har ditt barn tillgång till i hushållet?

- Cykel
- El-cykel
- El-sparkcykel
- Bil
- Har inte tillgång till ovanstående

5. Vilka av följande åldersgrupper finns i ditt barns hushåll?

(Matris fråga: 0 personer, 1 person, 2 personer, 3 personer, 4 personer, 5 eller fler personer)

- 0–5 år
- 6–15 år
- 16–9 år
- 20–39 år
- 40–64 år
- 65–75 år
- 76 år eller äldre

Resedagbok

Ditt barns mättdag är: XXX.

Från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 på följande dag. Så här ska resedagboken fyllas i:

Vi vill att du beskriver de resor som ditt barn gjort just den dag som anges i följebrevet och ovan, oavsett om ditt barn rest som ditt barn brukar eller ej. Se nedan instruktioner för vuxna, men fortsätt att fylla i enkäten för ditt barn.

Med resa eller förflyttning menar vi att du ska ha utträttat ett ärende t. ex. lämnat barn på förskola eller åkt och handlat. Ibland utträttar man flera ärenden under en resa, t. ex. först lämnar barn på förskola och sedan fortsätter till arbetet. Då blir det två resor som noteras som varsin förflyttning. Om du däremot bara bytt färdmedel under resan, t. ex. fått skjuts till busshållplatsen och sedan fortsatt med buss blir detta en förflyttning som noteras i en resa men med flera färdsätt förkryssade.



Om du åker och handlar är det två resor; en resa till affären och en resa därifrån. Vid en "shoppingrun-
da" ska promenader/resor mellan affärerna noteras - även om du inte köpt något.

Alla resor är lika viktiga oavsett ärende. Glöm inte hemresor.

Alla färdsätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som resor med bil eller buss så länge du har ut-
rättat ett ärende. Färdsättet "till fots" ska du bara använda om merparten av förflyttningen skett till fots.

Var vänlig och ange adresser så noggrant du kan.

Undantag:

- Om promenaden är själva ärendet ska denna förflyttning inte noteras. Det kan t. ex. handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.
- Resor som ingår i din yrkesutövning, där själva resan är arbetet, som t. ex. bussförare eller brev-
bärare är vi inte intresserade av. Däremot är vi intresserade av andra resor du gjort i tjänsten, till och
från arbetet, under lunchen och efter arbetsdagens slut.

Har ditt barn gjort några förflyttningar under mätdagen?

- Ja
- Nej, mitt barn var hemma eller på samma plats under hela dagen

Om ditt barn inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

- Mitt barn hade inga speciella ärenden
- Sjukdom
- Funktionshinder
- Annan anledning

Var startade ditt barn denna resa?

- Egna bostaden
- Annan plats (i Sverige)
- Annan plats (utanför Sverige)

**Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan för att mata in mellan vilka
punkter resan skedde.** (Om "Annan plats i Sverige" i tidigare fråga)

Vilket land? (Om "Annan plats utanför Sverige" i tidigare fråga)



Hur dags startade ditt barn? (kl.) ____:____

Vilket var ditt barns ärende?

- Till bostaden
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp
- Besöka vård/sjukhus/tandläkare
- Hämta/lämna paket
- Fritid/nöje/motion/vänner etc.
- Fritids-/semesterresa m. övernattnig
- Annat, nämligen

Var låg platsen för detta ärende?

- Egna bostaden
- Annan plats (i Sverige)
- Annan plats (utanför Sverige)

Skriv in platsen i sökrutan eller flytta markören på kartan. (Om ”Annan plats i Sverige” i tidigare fråga)

Vilket land? (Om ”Annan plats utanför Sverige” i tidigare fråga)

Vilka eller vilket färdmedel använde ditt barn?

- Till fots
- Cykel
- El-cykel
- El-sparncykel
- Moped
- Bil som passagerare
- Buss
- Tåg
- Taxi
- Flyg
- Annat



Hur dags kom ditt barn fram? (kl.) _____: _____

Hur lång var förflyttningen: _____ km

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja



Undersökningar som leder till utveckling!