

# Resvaneundersökning Region Värmland 2023





## Resvaneundersökning Region Värmland 2023

### Projektledare:

Mattias Landin, Region Värmland

### Genomförande av undersökningen:

Erik Granberg, projektledare (Enkätfabriken), Josefin Stagge (Enkätfabriken) och Oskar Fagerholm, biträdande projektledare (Enkätfabriken)



# Sammanfattning

Resvaneundersökning Region Värmland 2023 är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2014 som genomfördes på uppdrag av regionen. Resvaneundersökningen från 2023 inkluderar Region Värmland med tillhörande kommuner.

Totalt skickades 45 584 enkäter ut till individer bosatta i Region Värmland 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 12 262 svar vilket ger en svarsfrekvens på 27 %.

Nytt för år 2023 är att även barns resvanor har undersökts. 4 737 vårdnadshavare fick inbjudan att svara på en enkät om eller med sitt barn i åldern 6-15 år.

## Tillgång till färdmedel

Undersökningen visar att 86 % av befolkningen i Region Värmland har en eller fler bilar per hushåll. Vidare har 74 % av hushållen en eller fler cyklar. Vid frågan om huruvida hushållet äger en el-cykel svarade 10% 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 81 %).

Hela 87 % av de tillfrågade i Region Värmland har körkort för personbil men det är betydligt färre som har någon form av resekort (72 % saknar idag någon typ av resekort). Bland de som har resekort är det vanligast med kontoladdning/resekort med resekassa. 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 nästan fyra av tio 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 kvinnor och personer i åldrarna 25-64 som ser sig ändra sitt bilanvändande. Äldre och respondenter på landsbygden i svarar i högre grad att de använder bilen för de flesta av sina resor och inte tänker ändra på det.

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 nära hälften av 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 Region Värmland är det vanligast att använda färdmedlet bil som ensam förare. Detta gäller främst på daglig basis - när det gäller användning någon eller några gånger i veckan är bil som passagerare det vanligaste färdmedlet, följt av bil som förare. Utöver bil är cykel det färdmedel som används mest frekvent.

Män använder bil som ensam förare dagligen eller någon/några gånger i veckan i något 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 40-75 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 40-64 år på vardagar (2,3). Vid tidigare mätning år 2014 gjordes i genomsnitt 2,6 resor per dag, vilket är mer än vid årets mätning. Mellan landsbygd och tätort skiljer sin inte antal resor per person totalt sett. Kvinnor gör total 2,1 resor i genomsnitt, och män 2 resor.

## Färdmedel

Flest resor görs med bil, 65 % av alla resor på vardagar respektive 69 % på helgdagar. Andelen bilresor 2023 är på liknande en något lägre nivå än i mätningen 2014 (66 respektive 71 %). Andelen resor med cykel och kollektivtrafik är på samma nivå som vid mätningen år 2014. Män väljer i något högre utsträckning bilen medan kvinnor i något högre grad tar sig fram till fots. Cykelandelen är densamma för båda könen och detsamma gäller även för andelen som rest med kollektivtrafik. Eda, Storfors, Årjäng och Torsby är de kommuner där bil används i högst grad jämfört med andra kommuner.

Andelen resor med kollektivtrafik är störst vid ärende till skola eller utbildning. Hälften av resorna till skola eller utbildning görs med kollektivtrafik. De ärenden där bilen används i störst utsträckning är resor/ärenden i tjänsten eller när det ska hämtas eller lämnas barn eller annan person. För dessa ärenden används bil i cirka 80 % av fallen. Cykel används som mest för resor till arbetsplatsen, där 19 % av resorna görs med cykel.

Andelen bilresor ökar ju längre resan blir, upp till 40 km, och är störst vid resor mellan 20-39,9 km. Vid resor på 40 km eller mer ökar i stället andelen som väljer tåg. Andelen cykelresor avtar ju längre resan är.





Andelen personer som registrerat en kombinationsresa är 2,9 %. Främst är det unga personer som kombinerar bil med kollektivtrafik eller cykel med kollektivtrafik. Det är vanligare att göra kombinationsresor bland boende i tätort än boende på landsbygd.

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 6 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 (56 km i median), medan en resa till fots i genomsnitt är 2 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 Karlstad. Därefter följer resor inom Arvika samt inom Kristinehamn. När resa sker inom Arvika eller Kristinehamn görs drygt hälften av resorna med bil (56%). Inom Karlstad görs 38 % av resorna med bil, medan 27 % av resorna görs med cykel. Stråket mellan Vålberg och Karlstad är den sträcka som oftast görs med bil (84%).

## Barns resvanor

Totalt genomförde barn 2,2 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, 22 procent jämfört med 12 procent. Även buss är något vanligare bland barn än vuxna. Bland korta resor upp till 2 km görs enbart två av tio resor med bil medan fyra av tio resor görs 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.....	59
	Bilaga 1: Metod.....	78
	Bilaga 2: Frågeunderlag.....	88







# 1. Inledning

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i ett område fördelas mellan olika färd sätt. Resvaneundersökningen genomfördes på uppdrag av Region Värmland. Undersökningen är en uppföljning på en resvaneundersökning som genomfördes av länet år 2014. I den aktuella undersökningen har jämförbarhet med den tidigare undersökningen eftersträvat i både metod, enkätfrågor och analyser. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av invånare i Region Värmland 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 uträtta ett ärende. Ett exempel på en resa är en förflyttning från hemmet till arbetet. Den som på vägen från hemmet till arbetet lämnar barn på förskola gör två resor: en resa från hemmet till förskolan och en från förskolan till arbetet. En förflyttning som görs utan syfte att uträtta ett ärende, så som att ta en joggingtur eller att rasta hunden räknas inte som en resa. Inte heller räknas förflyttningar som ingår i en yrkesutövning, så som den förflyttning busschauffören gör under körningen eller brevbararen under utdelning av post, som resor. Andra förflyttningar som görs i tjänsten räknas dock som resor. Definitionen av en resa i denna resvaneundersökning motsvarar bäst det som kallas delresa i den nationella resvaneundersökningen.

#### **n= 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 (ondag-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 Värmland inom åldersspannet 6-84 år.

Invånarna delades in i olika delgrupper, så kallade stratum. I detta fall utgjordes delgruppen av de invånare som bor inom ett geografiskt område i regionen. Områdena var 16 kommuner inom regionen.

Arvika, Eda, Filipstad, Forshaga, Grums, Hagfors, Hammarö, Karlstad, Kil, Kristinehamn, Munkfors, Storfors, Sunne, Säffle, Torsby, Årjäng.

Invånarna delades in i dessa 16 olika områden. Urvalet drogs genom Statens personadressregister.



## 2.3. Svarsfrekvens

Fram till att inscanning av enkäter stängdes hade totalt 13 250 enkäter inkommit (varav 4 730 var pappersenkäter). Det motsvarar en svarsfrekvens på 27 procent. Totalt 373 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. Svaresfrekvens kommuner

Kommun	Urval	Svar	Svarsfrekvens
Arvika	5406	1534	28%
Eda	2030	492	24%
Filipstad	1734	364	21%
Forshaga	897	283	32%
Grums	712	200	28%
Hagfors	1183	300	25%
Hammarö	1855	580	31%
Karlstad	16554	4581	28%
Kil	891	270	30%
Kristinehamn	5904	1537	26%
Munkfors	980	216	22%
Storfors	1639	377	23%
Sunne	934	294	31%
Säffle	1913	442	23%
Torsby	806	271	34%
Årjäng	2146	521	24%
<b>Totalt</b>	<b>45584</b>	<b>12262</b>	<b>27%</b>

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

	Urval	Svar	Svarsfrekvens
Vuxna	45584	12262	27%
Barn	4737	988	21%



## 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. Detta innebär att mätningarna genomfördes vid en tidigare period på året än när undersökningen gjordes år 2014. Detta kan medföra att vissa problem med jämförbarhet kan uppstå.

Medeltemperaturen vid årets undersökning var lägre än vid 2014 vid insamlingsveckorna vilket ökar sannolikheten för färre antal resor. Störst temperaturskillnad var det under den andra insamlingsveckan. Däremot var temperaturen högre i årets mätning under påminnelseveckorna i jämförelse med tidigare undersökning. Dessutom regnade det mer under de första veckorna i årets mätning. Men precis som tidigare var det mer nederbörd under 2014 års påminnelsevecka i jämförelse med påminnelseveckorna i årets undersökning. Sammantaget går det att anta att exempelvis cyklande har varit lägre beroende på väder än under 2014.

### 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 3. Väder

Vecka	Datum 2014	Datum 2023	Medeltemperatur 2014	Medeltemperatur 2023	Nederbörd 2014	Nederbörd 2023
Insamlingsvecka 1	22/9-28/9	17/4-23/4	9,2	9,1	4,8	11,8
Insamlingsvecka 2	29/9-5/10	24/4-30/4	10,7	4,2	3,8	25,8
Påminnelsevecka 1	20/10-26/10	8/5-14/5	8,2	13,1	34	0
Påminnelsevecka 2	-	7/6-11/6	-	15,7	-	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 4. Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden:

Antal svar=13 250

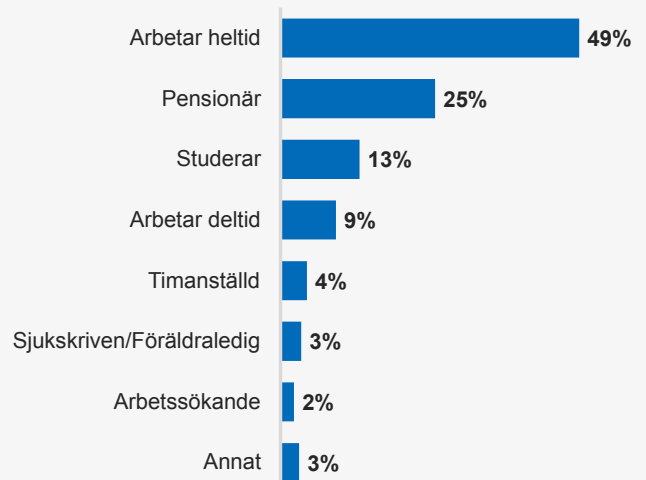
Ålder	Kvinna	Man	Totalt
6-15 år	14%	13%	14%
16-24 år	12%	12%	12%
25-39 år	20%	22%	21%
40-64 år	32%	34%	33%
65-75 år	13%	12%	13%
76-84 år	8%	7%	7%
.....			
Totalt	100%	100%	100%



## Sysselsättning

Bland respondenterna är det störst andel som arbetar heltid (49 %). En fjärdedel är pensionärer medan 13 % studerar.

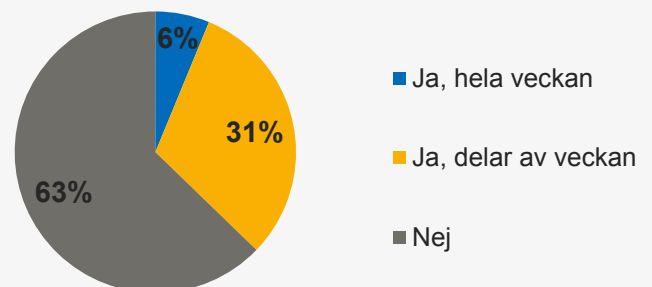
Graf 1. Sysselsättning:  
Antal svar= 12 041



## 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= 7029



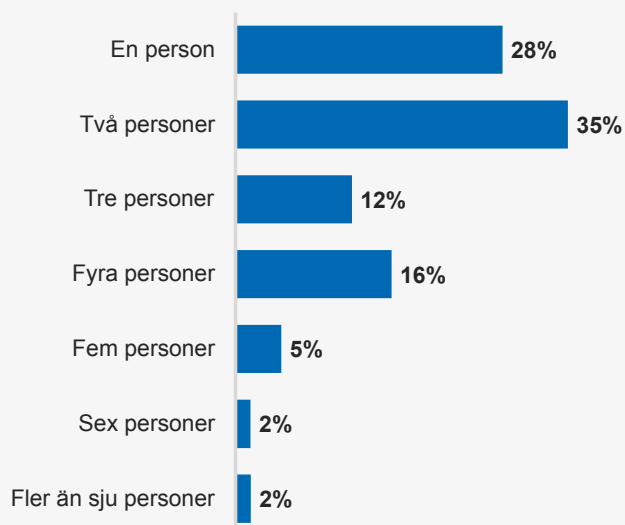


## Antal personer per hushåll

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 eller fyra personer.

Graf 3. Antal personer i hushållet:  
Antal svar= 12262



# 4. Färdmedelstillgång och användning

## 4.1. Tillgång till färdmedel

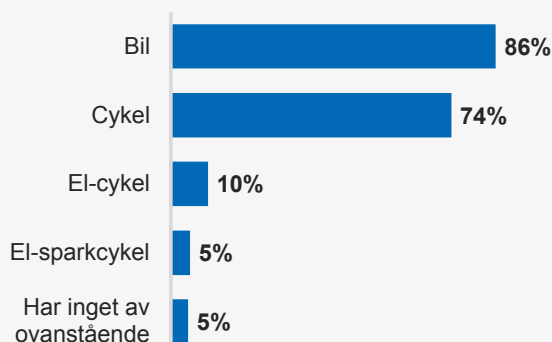
Graf 4 visar att över 80 % av hushållen i Region Värmland har tillgång till bil, och en något mindre andel (74 %) har tillgång till cykel. Det är relativt ovanligt att hushållen har tillgång till el-cykel eller el-sparkcykel.

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

Det är vanligast i de äldre åldersgrupperna jämfört med den yngsta att ha tillgång till bil i hushållet. Den äldsta åldersgruppen, 76-84 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 cykel.

Graf 4. Färdmedelstillgång.  
Antal svar= 12211



Tabell 5. Färdmedelstillgång  
Antal svar= 12211

	Bil	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Har inget av ovanstående
Totalt	86%	74%	10%	5%	5%
Kvinna	85%	72%	11%	4%	5%
Man	86%	76%	9%	6%	4%
16-24 år	65%	75%	8%	12%	8%
25-39 år	85%	78%	10%	8%	4%
40-64 år	90%	80%	12%	4%	3%
65-75 år	93%	68%	9%	0%	3%
76-84 år	86%	47%	4%	0%	10%
Tätort	81%	74%	9%	7%	6%
Landsbygd	91%	74%	11%	3%	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 hälften har tillgång till fri parkering och nästan två av tio har tillgång till parkering med avgift. Endast en liten andel, under tio procent, har tillgång till förmåncykel, tjänstecykel eller företagsbil/bilpoolsbil. Ungefär tre av tio 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 något högre grad än män tillgång till förmåncykel. 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= 11387



Tabell 6. Vad har du tillgång till på arbets- eller studieplatsen?  
Antal svar= 11387

	Fri parkering	Parke- ring med avgift	Ersättning för egen bil i tjänsten	Företags- bil/Bil- poolsbil	Förmåns- cykel (för privat bruk)	Tjänste- cykel (för resor i tjänsten)	Subven- tionerat kort för kollektiv- trafiken	För- månsbil	Förmåns- beskattad parkering	Inget av ovanstå- ende
Totalt	52%	18%	9%	8%	7%	6%	4%	3%	1%	29%
Kvinna	49%	21%	8%	7%	9%	7%	5%	1%	1%	30%
Man	56%	15%	10%	9%	6%	5%	3%	5%	1%	28%
16-24 år	50%	30%	3%	4%	3%	3%	10%	1%	1%	19%
25-39 år	65%	24%	13%	14%	12%	10%	4%	5%	1%	12%
40-64 år	65%	18%	12%	10%	9%	8%	3%	4%	1%	16%
65-75 år	17%	3%	2%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	79%
76-84 år	5%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	94%
Tätort	49%	22%	8%	8%	8%	7%	4%	3%	1%	29%
Landsbygd	56%	15%	10%	9%	7%	5%	4%	4%	1%	29%

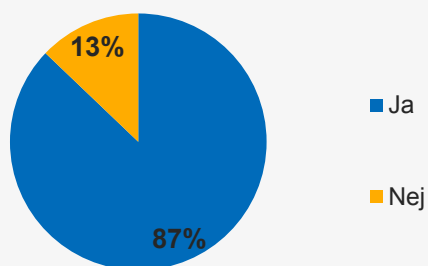


## 4.3. Antal bilar och körkort

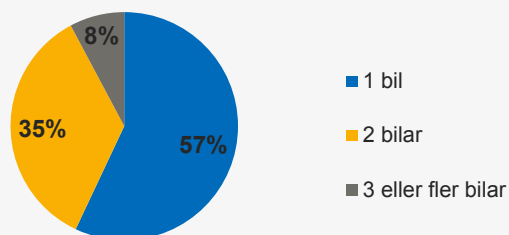
De som svarat att de har tillgång till bil fick svara på en följdfråga om hur många bilar. Graf 6 visar att en majoritet enbart har tillgång till en bil. Att ha två eller flera bilar är vanligare bland de som bor på landsbygden än de som bor i tätort.

Graf 7 visar att en stor majoritet av invånarna i Region Värmland län har körkort. Detta är något 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 7. Körkortsinnehav  
Antal svar= 12099



Graf 6. Hur många bilar har hushållet tillgång till?  
Antal svar= 10698



Tabell 8. Körkort Antal svar= 12099

	Ja	Nej
Totalt	87%	13%
Kvinna	86%	14%
Man	88%	12%
16-24 år	55%	45%
25-39 år	89%	11%
40-64 år	87%	13%
65-75 år	94%	6%
76-84 år	96%	4%
Tätort	85%	15%
Landsbygd	90%	10%

Tabell 7. Hur många bilar har hushållet tillgång till?  
Antal svar= 10698

	1 bil	2 bilar	3 eller fler bilar
Totalt	57%	35%	8%
Kvinna	62%	33%	5%
Man	53%	37%	10%
16-24 år	52%	30%	18%
25-39 år	56%	39%	5%
40-64 år	49%	41%	10%
65-75 år	67%	29%	4%
76-84 år	84%	15%	1%
Tätort	65%	29%	6%
Landsbygd	49%	41%	10%



## 4.4. Resekort

Graf 8 visar att det vanligaste är att inte ha någon form av tåg- eller busskort. Hela 72 % faller inom denna kategori. Av de typer av resekort som listas är kontoladdning/resekort med reskassa den vanligaste formen. Det är dock bara 15 % 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= 12041



Tabell 9. Har du någon form av resekort?  
Antal svar= 12041

	Nej	Ja, konto- laddning/ resekort med reskassa	Ja, period- biljett	Ja, skolkort	Ja, annan biljett	Ja, SJ kort	Ja, färd- tjänst	Ja, Pendlar Plus / Moving- obiljett
Totalt	72%	15%	6%	4%	2%	1%	1%	0%
Kvinna	68%	19%	7%	4%	2%	1%	1%	0%
Man	76%	12%	5%	4%	2%	1%	1%	0%
16-24 år	46%	13%	15%	24%	5%	0%	1%	0%
25-39 år	77%	13%	8%	0%	3%	1%	0%	0%
40-64 år	78%	14%	5%	1%	2%	1%	1%	0%
65-75 år	75%	21%	1%	0%	2%	1%	1%	0%
76-84 år	74%	22%	0%	0%	1%	1%	3%	0%
Tätort	67%	19%	8%	3%	3%	1%	1%	0%
Landsbygd	78%	12%	4%	5%	1%	1%	1%	0%





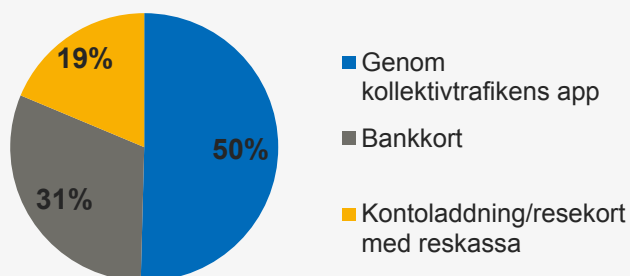
## 4.5. Betalning av kollektivtrafikresor

Hälften av respondenterna betalar oftast resor med kollektivtrafik genom kollektivtrafikens app. 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 störst utsträckning i den åldrarna 16-24 år, följt av 25-39 år. Det är vanligare att använda kontoladdning/resekort med reskassa 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= 9359



Tabell 10. Hur betalar du oftast för din resa?  
Antal svar= 9359

	Genom kollektivtrafikens app	Bankkort	Kontoladdning/resekort med reskassa
Totalt	50%	31%	19%
Kvinna	50%	27%	22%
Man	51%	34%	15%
16-24 år	68%	17%	15%
25-39 år	63%	28%	10%
40-64 år	49%	33%	17%
65-75 år	23%	42%	35%
76-84 år	8%	48%	44%
Tätort	52%	27%	21%
Landsbygd	49%	35%	16%



## 4.6. Hinder för fler cykelresor

I Graf 10 visas fördelningen av svaren på frågan om vad som hindrar invånarna i Region Värmland 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 drygt två av tio har svarat.

Graf 10. Hinder för fler cykelresor  
Antal svar= 11947



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 för 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 11. Vad hindrar dig från att cykla mer?  
Antal svar= 11947

	Det är för långt till mina destinationer	Svårigheten att transportera varor	Jag vill inte cykla i vissa väder	Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen	Min hälsa	Otrygga trafiksituationer	Jag är rädd att min cykel ska bli stulen	Min cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mina behov	Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik	Jag vill inte bli svettig	Svårigheten att få med barn på cykeln	Annat	Inget hindrar mig från att cykla mer
Totalt	42%	24%	23%	11%	11%	10%	8%	7%	7%	7%	6%	12%	16%
Kvinna	41%	21%	24%	12%	13%	12%	7%	7%	7%	7%	7%	14%	14%
Man	44%	26%	21%	10%	8%	9%	8%	7%	7%	7%	6%	11%	18%
16-24 år	46%	18%	35%	8%	2%	6%	14%	10%	7%	17%	1%	15%	14%
25-39 år	49%	28%	24%	15%	3%	15%	12%	11%	10%	9%	17%	12%	12%
40-64 år	46%	24%	22%	11%	7%	10%	7%	5%	7%	5%	5%	12%	17%
65-75 år	32%	25%	16%	11%	22%	11%	3%	4%	3%	1%	0%	10%	22%
76-84 år	19%	18%	12%	7%	43%	8%	2%	4%	3%	1%	1%	14%	18%
Tätort	33%	23%	25%	7%	11%	7%	10%	8%	5%	8%	6%	14%	19%
Landsbygd	53%	24%	20%	16%	10%	15%	6%	6%	8%	6%	8%	10%	12%

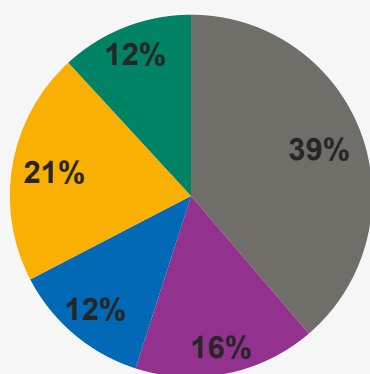


## 5. Förändrat bilanvändande

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 en tredjedel som svarat att de inte har tillgång till bil eller använder bil sällan. Nära fyra av tio 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=11 775



- 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.

Tabell 12. Hur tror du att din vardagliga bilanvändning kommer att förändras under de kommande 12 månaderna?  
Antal svar= 11775

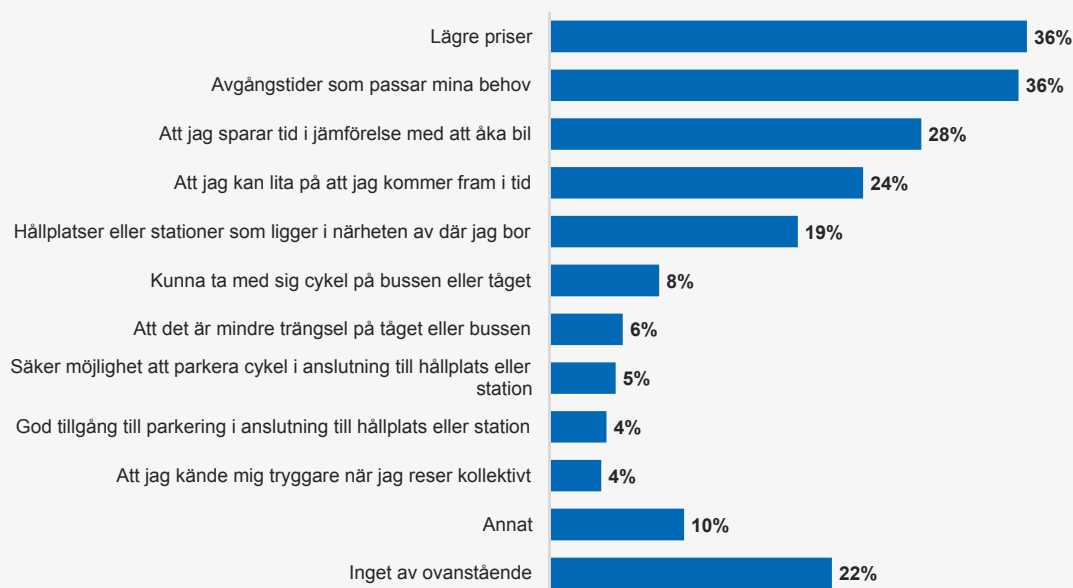
	Jag använder bil för de flesta av mina resor och tänker inte förändra mitt resande då jag behöver bilen.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det ska ske.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar 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	39%	16%	12%	21%	12%
Kvinna	34%	15%	14%	24%	13%
Man	43%	17%	11%	18%	11%
16-24 år	24%	13%	12%	22%	31%
25-39 år	35%	20%	14%	19%	12%
40-64 år	41%	19%	14%	19%	7%
65-75 år	48%	10%	10%	26%	6%
76-84 år	48%	9%	5%	26%	12%
Tätort	31%	14%	13%	26%	16%
Landsbygd	47%	19%	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=11904

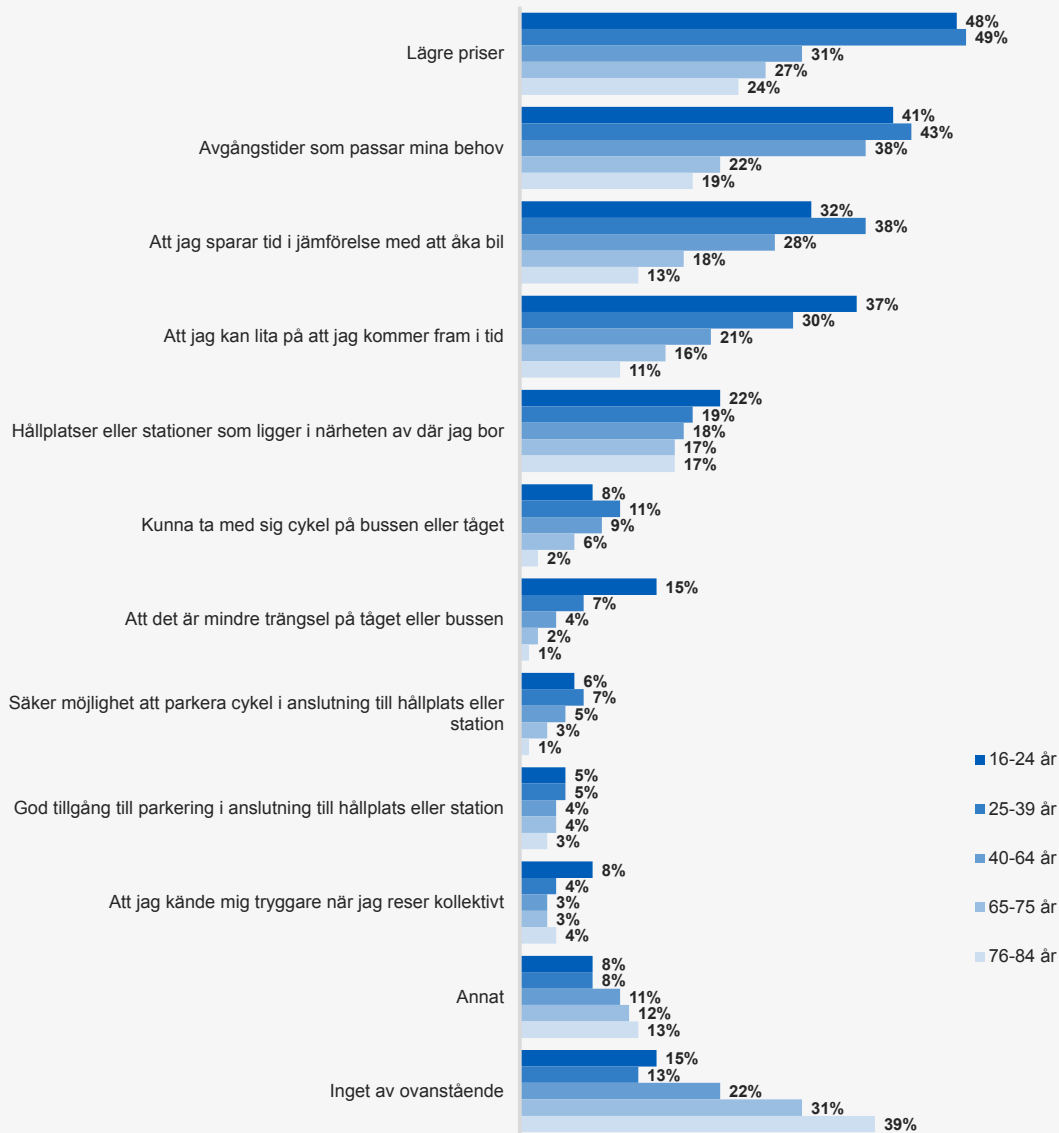




Graf 13 visar resultatet nedbrutet på ålder. Här går det att urskilja att nära hälften av den yngre åldersgruppen svarar lägre priser. Vanligast bland den äldsta åldersgruppen är att inget av alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafik.

Bland de mellan 25-39 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= 11 904



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 13. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?  
Antal svar= 11 904

	Totalt	Kvinna	Man	16-24 år	25-39 år	40-64 år	65-75 år	76-84 år	Tätort	Landsbyggd
Lägre priser	36%	38%	35%	48%	49%	31%	27%	24%	40%	32%
Avgångstider som passar mina behov	36%	37%	34%	41%	43%	38%	22%	19%	31%	41%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	28%	29%	28%	32%	38%	28%	18%	13%	28%	29%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	24%	25%	23%	37%	30%	21%	16%	11%	25%	22%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	19%	20%	18%	22%	19%	18%	17%	17%	14%	24%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	8%	9%	8%	8%	11%	9%	6%	6%	9%	8%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	6%	6%	5%	15%	7%	4%	2%	2%	7%	4%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	5%	5%	5%	6%	7%	5%	3%	3%	5%	5%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	4%	4%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	5%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	4%	4%	4%	8%	4%	3%	3%	3%	5%	3%
Annat	10%	11%	10%	8%	8%	8%	12%	12%	9%	11%
Inget av ovanstående	22%	19%	24%	15%	13%	22%	31%	39%	22%	21%



Tabell 13 visar att störst andel av de som sällan åker kollektivt svarar att lägre priser och 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 14. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?  
Antal svar=9375

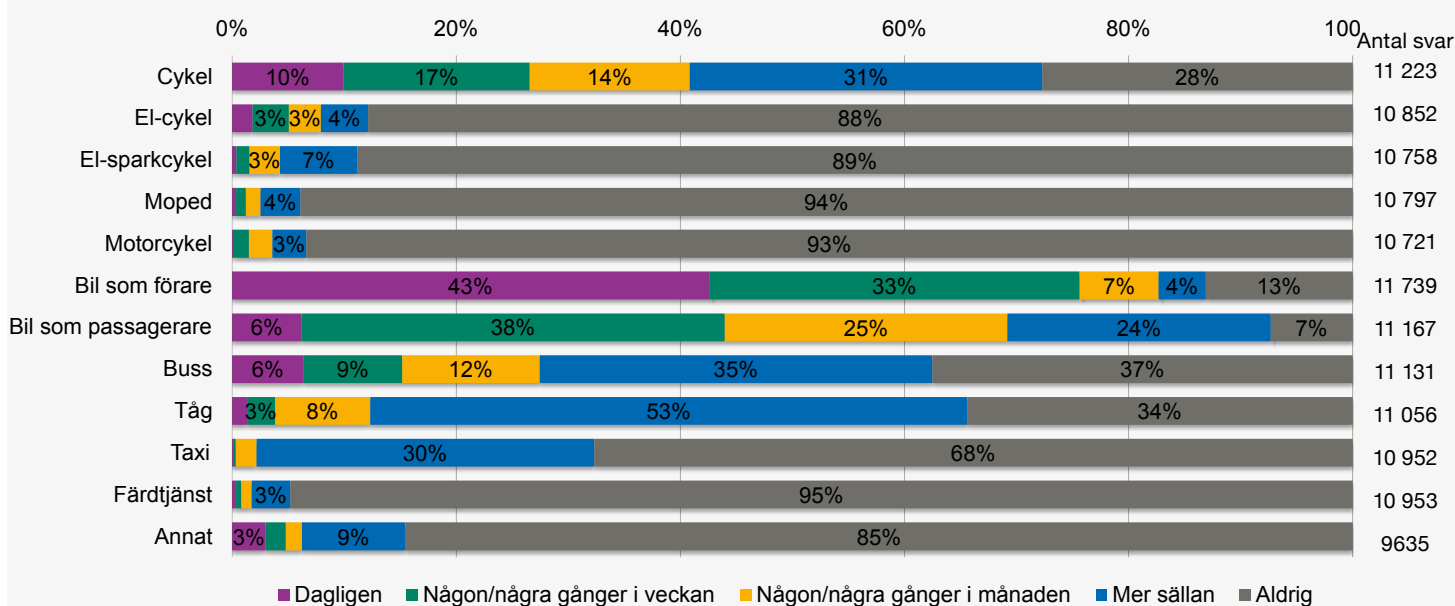
	Totalt	Kör ofta bil ensam	Samåker ofta bil	Åker ofta kollektivt	Åker sällan kollektivt
Lägre priser	36%	34%	39%	47%	35%
Avgångstider som passar mina behov	36%	38%	39%	43%	35%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	28%	32%	32%	27%	30%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	24%	23%	27%	38%	22%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	19%	20%	21%	19%	19%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	8%	7%	8%	13%	7%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	6%	4%	7%	17%	4%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	5%	5%	5%	7%	5%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	4%	5%	4%	3%	5%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	4%	3%	4%	8%	3%
Annat	10%	10%	10%	9%	10%
Inget av ovanstående	22%	21%	19%	11%	23%



# 7. Resvanor

Sett till hela Region Värmland är det vanligast att använda färdmedlet bil som ensam förare. Detta gäller främst på daglig basis - när det gäller användning någon eller några gånger i veckan är bil som passagerare det vanligaste färdmedlet, följt av bil som förare. 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 något större andel som åker tåg än buss.

Graf 14. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel?  
Antal svar = 11223



Tabell 14 visar att män använder bil som ensam förare dagligen eller någon/några gånger i veckan i något större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor oftare samåker i bil.

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

	<b>Bil, som ensam förare</b>	<b>Bil, som samåker</b>	<b>Cykel</b>	<b>El-cykel</b>	<b>El-sparkcykel</b>	<b>Buss</b>	<b>Tåg</b>
Totalt	76%	44%	27%	5%	2%	15%	4%
Kvinna	72%	54%	26%	6%	1%	17%	4%
Man	80%	35%	27%	4%	2%	14%	4%
16-24 år	45%	61%	29%	2%	4%	50%	10%
25-39 år	76%	43%	26%	6%	2%	13%	4%
40-64 år	84%	41%	29%	6%	1%	10%	3%
65-75 år	82%	40%	24%	4%	0%	4%	1%
76-84 år	74%	37%	18%	3%	0%	5%	0%
Tätort	69%	43%	33%	5%	2%	18%	4%
Landsbygd	83%	46%	19%	5%	1%	12%	3%



# 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 - 24 procent bland alla grupper som inte hade förflyttat sig under mätdagen. Undantaget var de två äldsta åldersgrupperna, 65 år eller äldre, där betydligt fler hade stannat hemma eller på samma plats hela dagen.

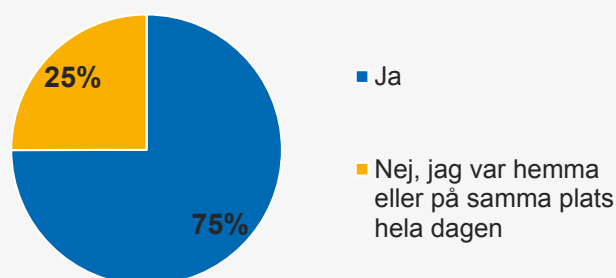
Graf 16 presenterar de olika anledningarna som respondenterna angav till varför de inte hade gjort någon förflyttning under mätdagen. Den absolut vanligaste var på grund av att de inte hade några speciella ärenden.

Tabell 16. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

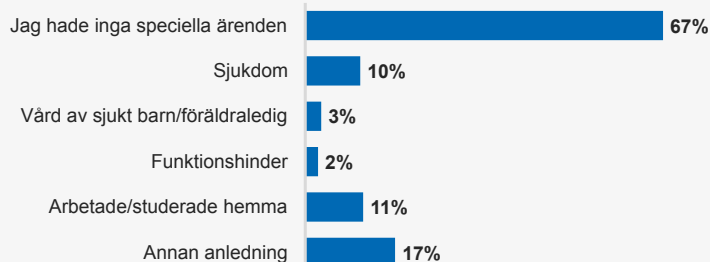
Antal svar= 11784

	Ja	Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen
Totalt	75%	25%
Kvinna	75%	25%
Man	74%	26%
16-24 år	76%	24%
25-39 år	79%	21%
40-64 år	79%	21%
65-75 år	66%	34%
76-84 år	61%	39%
Tätort	75%	25%
Landsbygd	75%	25%

Graf 15. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?  
Antal svar= 11784



Graf 16. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?  
Antal svar= 3046



## 8.2. Antal resor

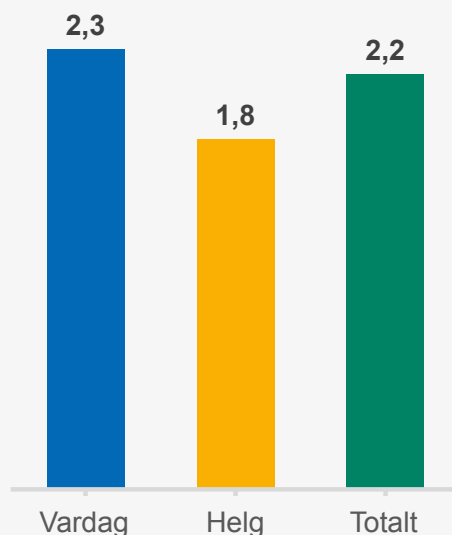
Totalt genomförs 2,2 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt än på vardagar. Flest resor gör de mellan 40-64 år och minst antal gör de mellan 65-84 år. Vid tidigare mätning år 2014 gjordes i genomsnitt 2,6 resor per dag, vilket är något mer än vid årets mätning. År 2023 är resorna färre både på vardagar och helger.

Andelen resor som gjorts under årets mätning är statistiskt signifikant skild från antalet resor som gjordes vid 2014 års mätning.

Tabell 17. Antal resor under vardag och helg.  
Antal svar=11 732

	Vardag	Helg	Total
Totalt 2023	2,3	1,8	2,2
Totalt 2014	2,8	2,2	2,6
Kvinna	2,4	1,8	2,2
Man	2,2	1,8	2,1
16-24 år	2,2	1,9	2,1
25-39 år	2,3	1,7	2,2
40-64 år	2,4	1,9	2,3
65-75 år	2,1	1,7	2,0
76-84 år	2,1	1,9	2,0
Tätort	2,3	1,9	2,2
Landsbygd	2,3	1,8	2,2

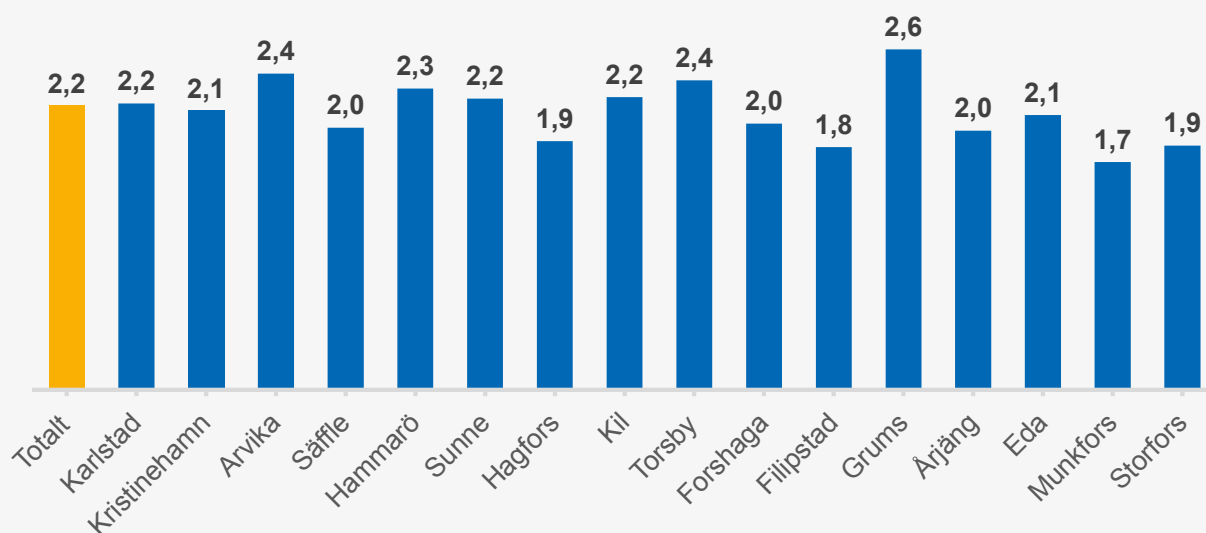
Graf 17. Antal resor under vardag och helg.  
Antal svar=11 732



## 8.3. Antal resor per hemkommun

Totalt genomförs 2,2 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Grums är den kommun med högst snitt, på 2,6 resor om dagen. Munkfors kommun har lägst snitt, på 1,7 resor om dagen.

Graf 18. Antal resor per hemkommun.  
Antal svar=12 262





# 9. Färdmedel

## 9.1. Färdmedelsfördelning

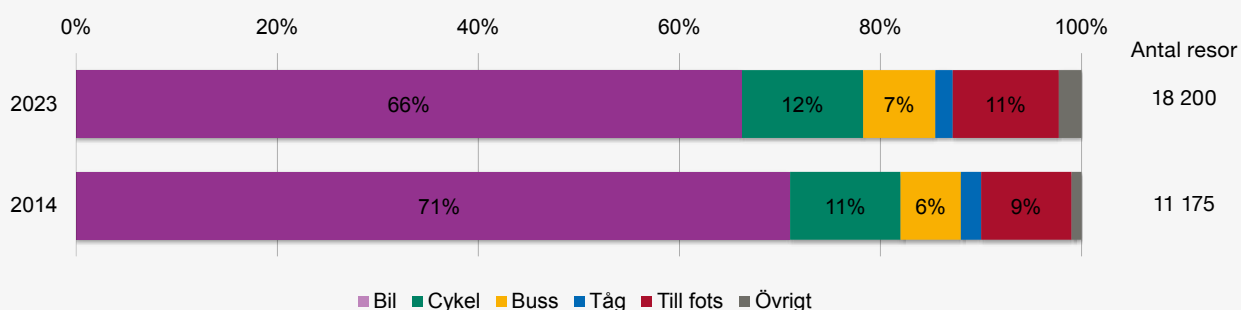
Färdmedelsfördelningen framgår i Graf 18 nedan. Bil är det klart vanligaste färdmedlet, både i år och år 2014. Efter bil följer resor med cykel och resor till fots. Kollektivtrafiken svarar för totalt mindre än 10 procent av resorna, varav bussresor står för 7 procent av resorna. Under helgerna är bilens andel ytterligare något högre medan bussens och cykelns andel är något lägre.

Skillnaderna mellan åren är statistisk säkerställd vad gäller bil ,cykel, buss och till fots.

Tabell 18. Färdmedelsförmedling vardagar och helger. Antal resor=18200

	Vardag	Helg
Bil	65%	69%
Cykel	13%	9%
Buss	8%	5%
Tåg	2%	2%
Till fots	10%	11%
Övrigt	2%	3%
Total	100%	100%

Graf 19. Färdmedelsfördelning.



## 9.2. Färdmedelsfördelning detaljerad

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

Tabell 19. Färdmedelsförmedling vardagar och helger.  
Antal resor=18200

	<b>Totalt</b>	<b>Vardag</b>	<b>Helg</b>
Till fots	11%	10%	11%
Cykel	10%	10%	8%
El-cykel	2%	2%	1%
El-sparkcykel	0%	0%	0%
Moped	0%	0%	0%
Motorcykel	0%	0%	0%
Bil som förare	55%	55%	54%
Bil som passagerare	11%	10%	16%
Buss	7%	8%	5%
Tåg	2%	2%	2%
Taxi	0%	0%	0%
Färdtjänst	0%	0%	0%
Flyg	0%	0%	0%
Annat	1%	1%	2%
Total	18200	13996	4204

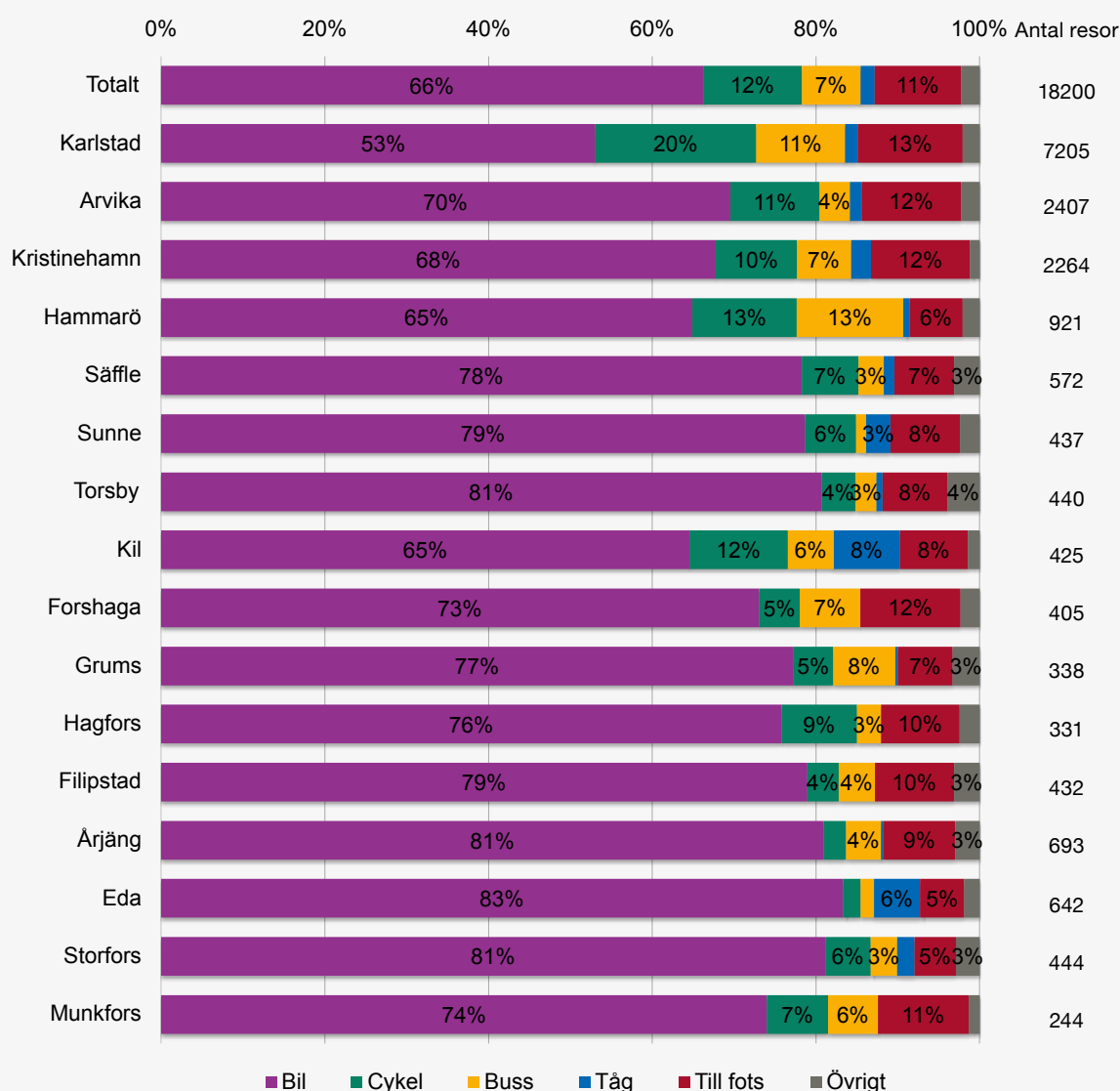


## 9.3. Färdmedelsfördelning kommuner

Graf 19 visar färdmedelsfördelningen per hemkommun i Region Värmland. I Karlstad är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Hammarö är den kommun där störst andel åker buss, följt av Karlstad.

Eda, Storfors, Årjäng och Torsby är de kommuner där bil används i högst grad jämfört med andra kommuner.

Graf 20. Färdmedelsfördelning per hemkommun.

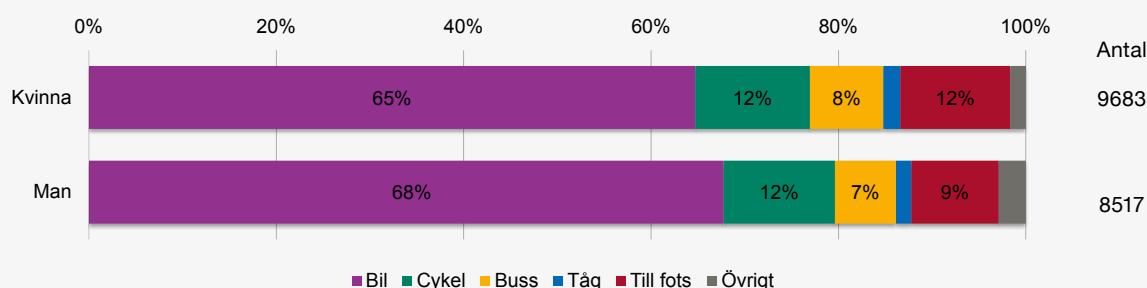


## 9.4. Färdmedelsfördelning ålder och kön

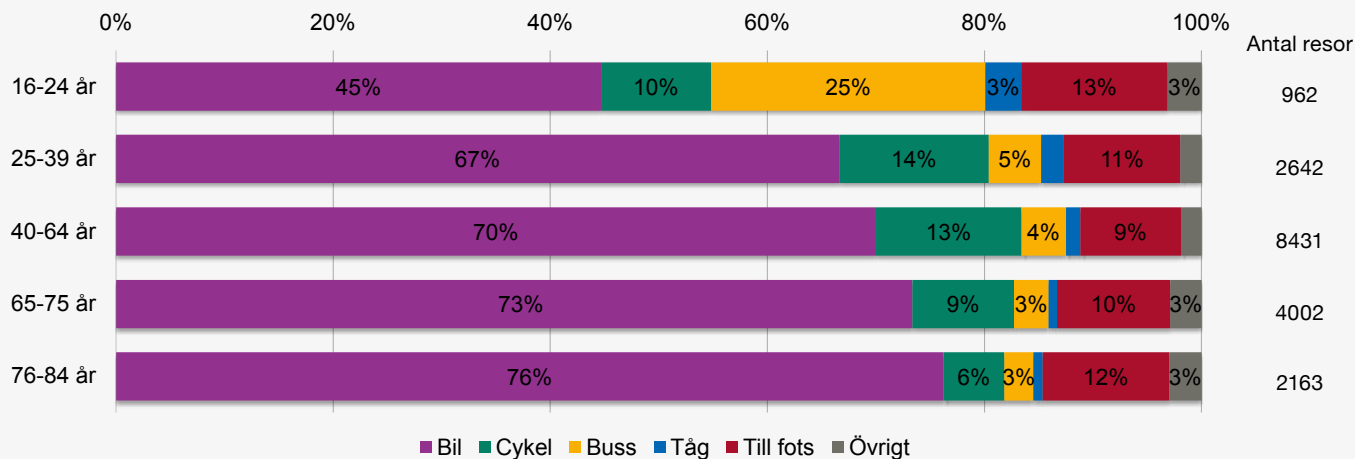
Färdmedelsfördelningen skiljer mycket lite mellan män och kvinnor. Män väljer i något högre utsträckning bilen medan kvinnor i något högre grad tar sig fram till fots. Cykelandelen är densamma för båda könen och detsamma gäller även för andelen som rest med kollektivtrafik.

Även ålder spelar roll för valet av färd sätt, vilket Graf 21 nedan visar. Andelen som reser med bil ökar med ålder och andelen som reser med kollektivtrafik minskar. Andelen som åker buss är klart högst i den yngsta åldersgruppen. Att cykla är vanligast åldern 25-64 år. Resor till fots skiljer sig inte mycket bland åldersgrupperna.

Graf 21. Färdmedelsfördelning kön.



Graf 22. Färdmedelsfördelning ålder.

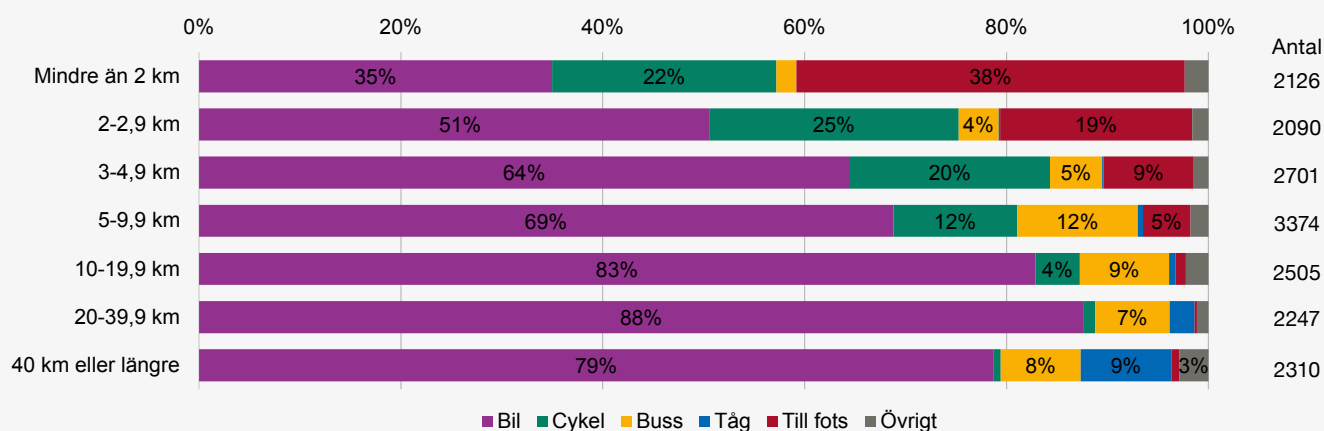


## 9.5. Färdmedelsfördelning längd och ärende

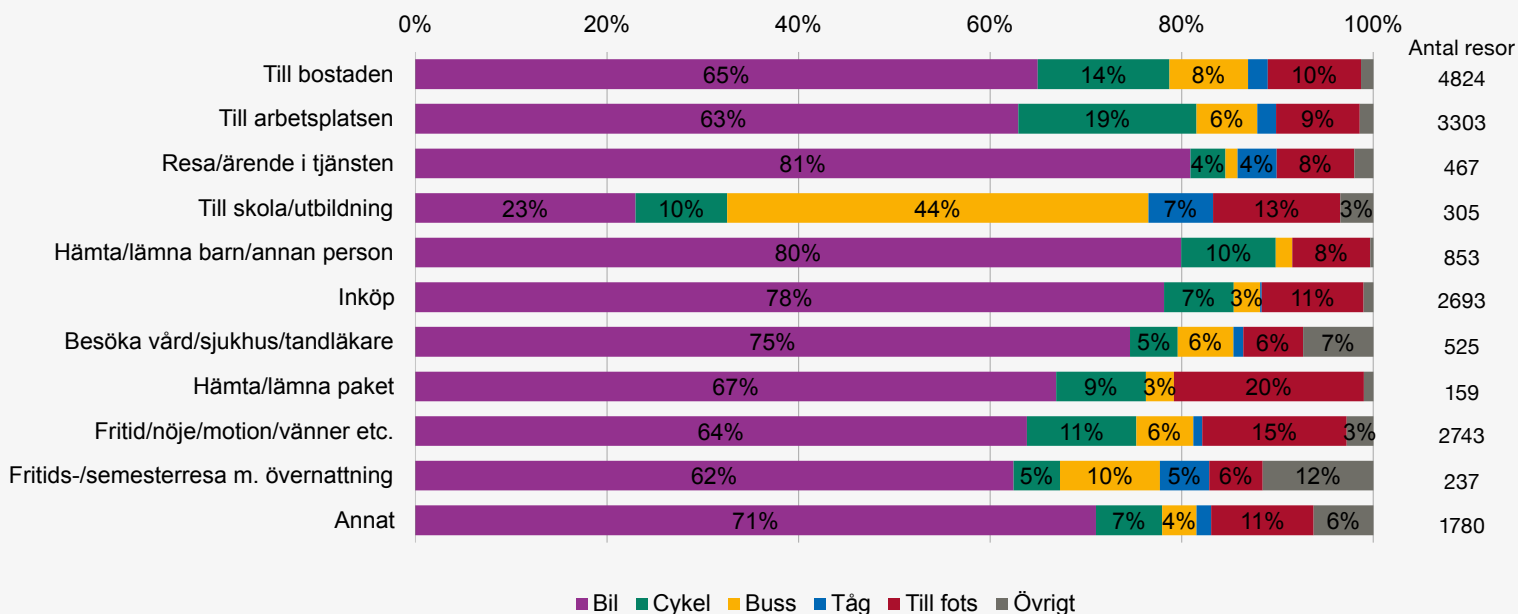
I detta kapitel redovisas användandet av färd sätt uppdelat efter reslängd och ärende. Notera att det är respondenterna själva som uppskattat reslängderna. I grafen nedan visas färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 2 km görs något mer än en tredjedel av alla resor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

Andelen bilresor ökar ju längre resan blir, upp till 40 km, och är störst vid resor mellan 20-39,9 km. Vid resor på 40 km eller mer ökar i stället andelen som väljer tåg. För alla ärenden utom resa till utbildning och skola utförs majoriteten av resor med bil. Störst andel bilresor görs vid resa/ärende i tjänsten eller när det ska hämtas eller lämnas barn eller annan person.

Graf 23. Färdmedelsfördelning längd på resa.



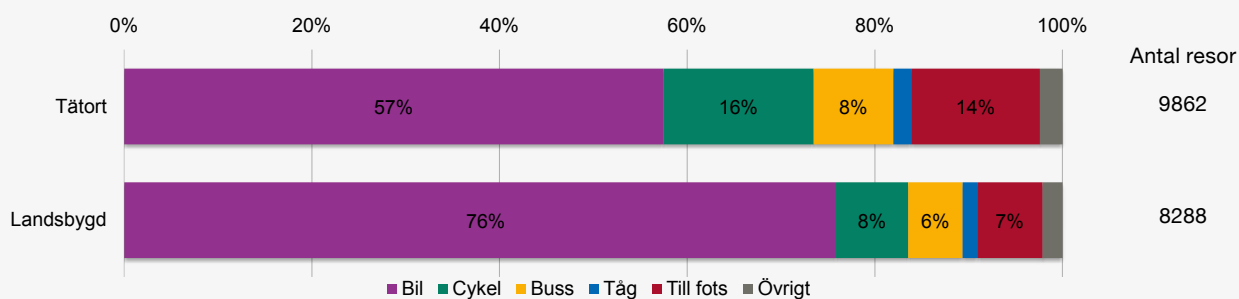
Graf 24. Färdmedelsfördelning ärende.



## 9.6. Färdmedelsfördelning områdestyp

Graf 24 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 aningen vanligare i tätorten än på landsbygden.

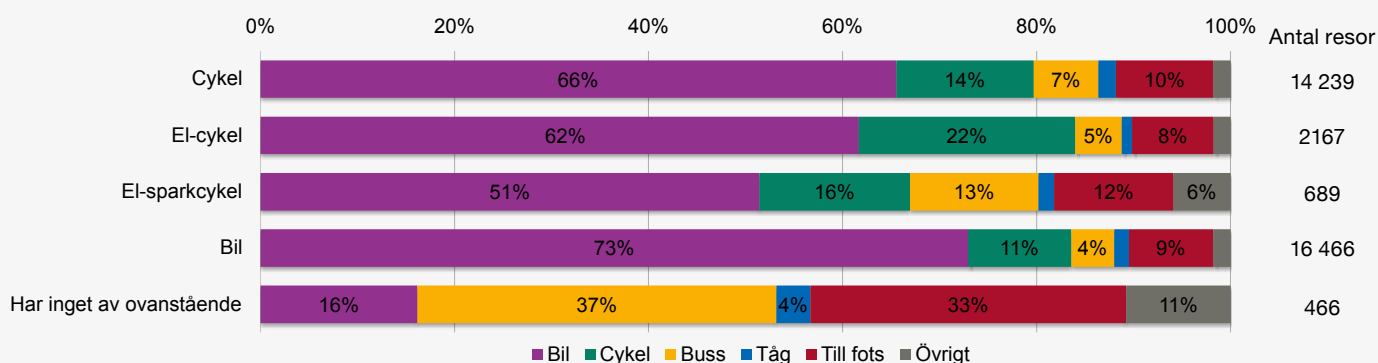
Graf 25. Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna.



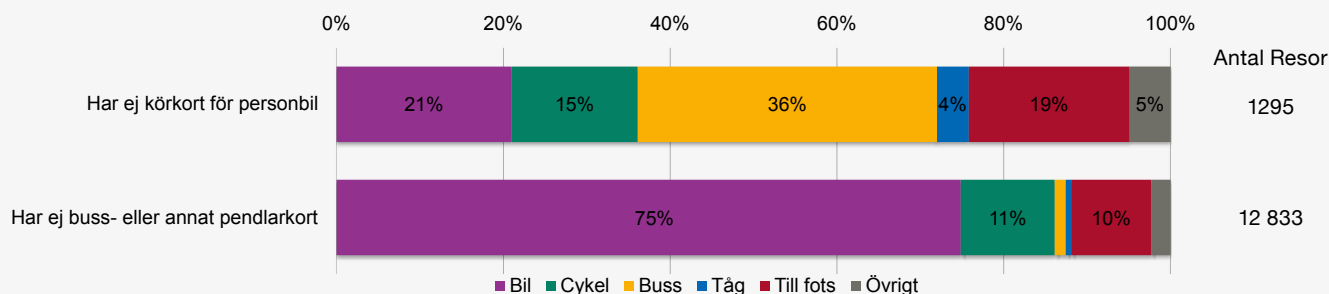
## 9.7. Färdmedelsfördelning utifrån tillgång

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 buss och till fots är vanligare färdmedel. Andelen som reser med buss, tåg, cykel och till fots 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 26. Färdmedelsfördelning tillgång.



Graf 27. Färdmedelsfördelning tillgång.

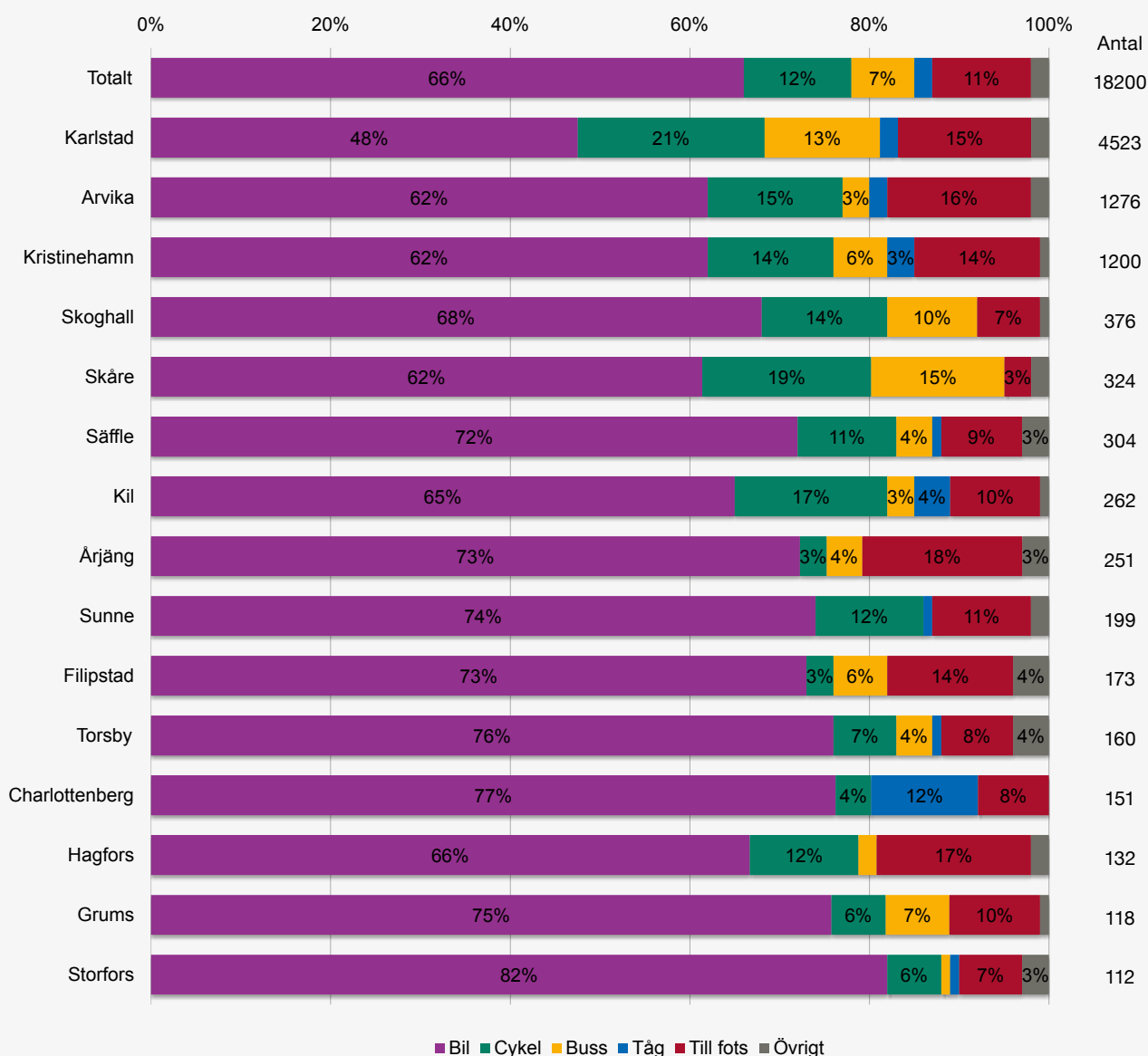


## 9.8. Färdmedelsfördelning utifrån 15 vanligaste avgångstörter

Graf 27 visar färdmedelsfördelningen utifrån de 15 vanligaste tätorterna som respondenterna rest från. De som reser från Karlstad reser i större utsträckning med cykel, medan från Storfors svarar en större andel bil. Störst andel tågresenärer syns

resor från Charlottenberg, medan störst andel som väljer bussen är vid resor från Skåre.

Graf 28. Färdmedelsfördelning utifrån de 15 vanligaste avgångstörterna.





## 9.9. Kollektivtrafiksresan

För att ytterligare analysera vad som gör att en resa är en kollektivtrafiksresa medan en annan resa inte är det 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 som beräknas baserat på vilka egenskaper resan eller den som gjorde den uppfyller.

I modellen är de variabler som har tydligast samband med kollektivtrafiksresor 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 görs med kollektivtrafiken. Ju längre resan är desto högre sannolikhet är det att resan gjorts med kollektivtrafik. Likaså om de reser till skola eller utbildning så ökar sannolikheten att de gjorde detta med kollektivtrafik. De demografiska

faktorer som ökar sannolikheten för kollektivtrafiksresor är dels ålder, där yngre reser kollektivt i högre utsträckning, dels kön, där kvinnor i större utsträckning reser kollektivt.

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

- Stockholm<->Karlstad (59%)
- Kristinehamn<->Karlstad (39%)
- Karlstad<->Arvika (37%)
- Kil<->Karlstad (32%)
- Molkom<->Karlstad (25%)
- Charlottenberg<->Arvika (19%)
- Skåre<->Karlstad (18%)
- Karlstad<->Grums (17%)
- Säffle<->Karlstad (13%)
- Kristinehamn<->Karlskoga (11%)
- Skoghall<->Karlstad (11%)

Värt att notera är att samliga utom två sträckor inkluderar Karlstad tätort.

### Faktorer som ökar sannolikheten att resan gjordes kollektivt i fallande skala

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

### 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
- Resan är under 5 km (sannolikhet sjunker)
- Resa som syftar till fritid, nöje, motion eller besöka vänner
- Arbetar heltid
- Äger en cykel



## 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.

Även tillgång till förmåncykel från arbetsplatsen ökar sannolikheten att resan sker med cykel.

Vilken typ av ärende respondenten har påverkar också i stor utsträckning om resan görs med cykel eller ej. Resor till arbete eller skola/ utbildning 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 ärendet är en resa eller ärende i tjänsten, om resan handlar om att lämna eller hämta person eller göra inköp. Samma sak gäller om personen har körkort, är under 25 år och har fri parkering på arbetsplats eller skola.

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

- Älvåker och Råtorp<->Karlstad (42%)
- Inom Skåre (38%)
- Inom Skoghall (37%)
- Inom Kil (32%)
- Inom Karlstad (29%)
- Inom Kristinehamn (21%)
- Inom Säffle (19%)
- Inom Sunne (18%)
- Inom Arvika (18%)
- Inom Hagfors (18%)
- Skåre<->Karlstad (16%)

### 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
- Till skola / utbildning
- Kvinna

### 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
- Har körkort
- Fri parkering på arbetsplats eller skola
- Under 25 år
- 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 estimatortorn för att avgöra om resan var en cykelresa eller ej, är körkort det som bäst predikterar huruvida en resa är en bilresa. Vidare, om respondenten bor i en villa eller på landsbygden är det mer troligt att de reser med bil.

Bland ärendetyper är det vanligare att resan görs med bil om syftet är inköp, hämta/lämna barn eller annan person, besöka vård/sjukhus eller tandläkare. Medan sannolikheten minskar 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.

### 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

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

- Årjäng<->Töcksfors (96%)
- Vålberg<->Karlstad (90%)
- Kristinehamn<->Karlskoga (89%)
- Edane<->Arvika (86%)
- Skattkärr<->Karlstad (85%)
- Karlstad<->Grums (83%)
- Karlstad<->Alster (83%)
- Karlstad<->Forshaga (83%)
- Säffle<->Karlstad (78%)
- Inom Töcksfors (78%)
- Molkom<->Karlstad (75%)
- Skoghall<->Karlstad (75%)
- Inom Charlottenberg (75%)

Överlag är det i mindre tätorter eller mellan mindre tätorter och Karlstad som bil är det överlägset vanligaste färdmedlet.

### 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



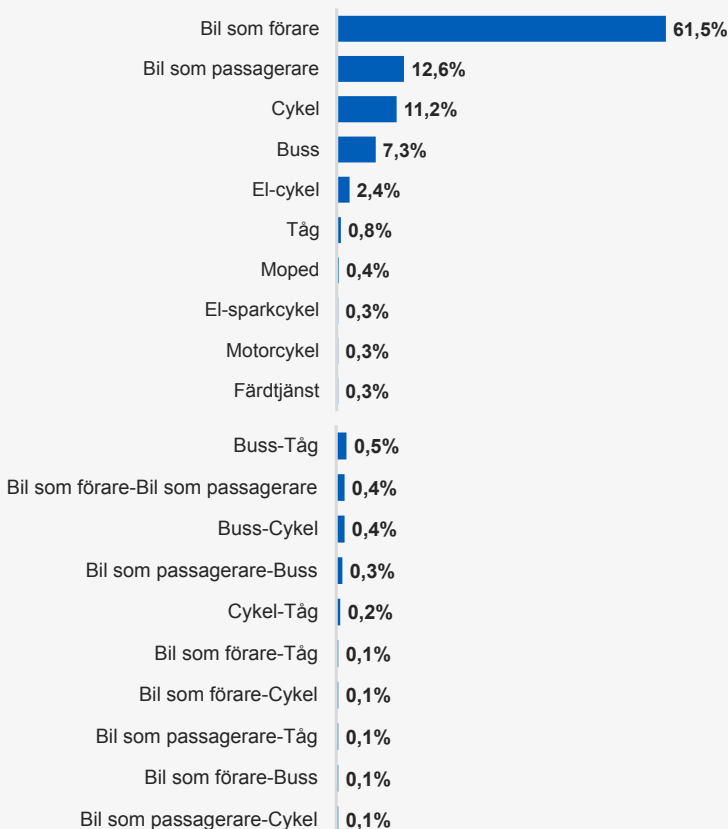
## 9.12. Kombinationer av färdmedel

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 1,6 % som kombinerar bil med kollektivtrafik. Landsbygder är det område där störst andel kombinerar bil och kollektivtrafik.

Graf 29. Kombinationer av färdmedel.  
Antal resor=14168



Tabell 20. Kombinationer av färdmedel.  
Antal resor=14168

	Andelen kombinationsresor	Kombination bil + kollektivtrafik	Kombination cykel + kollektivtrafik
Totalt	2.9%	0.7%	0.7%
Kvinna	3.4%	0.8%	0.7%
Man	2.4%	0.7%	0.7%
16-24 år	6.1%	1.6%	1.6%
25-39 år	2.8%	0.5%	0.7%
40-64 år	2.2%	0.6%	0.7%
65-75 år	1.6%	0.4%	0.0%
76-84 år	2.8%	1.1%	0.0%
Tätort	3.2%	0.6%	0.9%
Landsbygd	2.6%	0.9%	0.5%



# 10. Ärende

## 10.1. Ärendefördelning för resorna

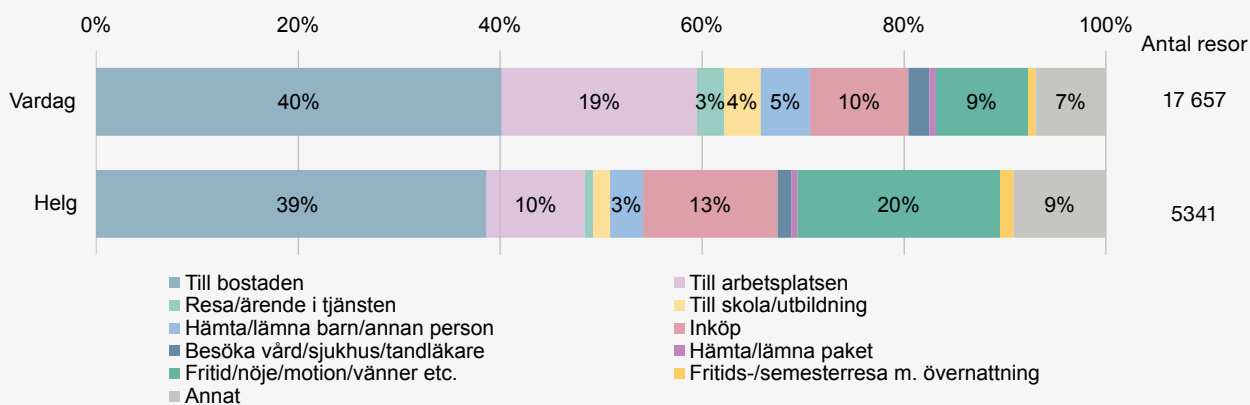
I detta kapitel visas av vilka anledningar Region Värmlands invånare reser. Resultatet baseras på vad de svarande har angett i resedagboken. Graferna nedan redovisar ärendefördelningen, samt ärendefördelningen för helger respektive vardagar.

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 30. Ärendefördelning.  
Antal resor=22956



Graf 31. Ärendefördelning

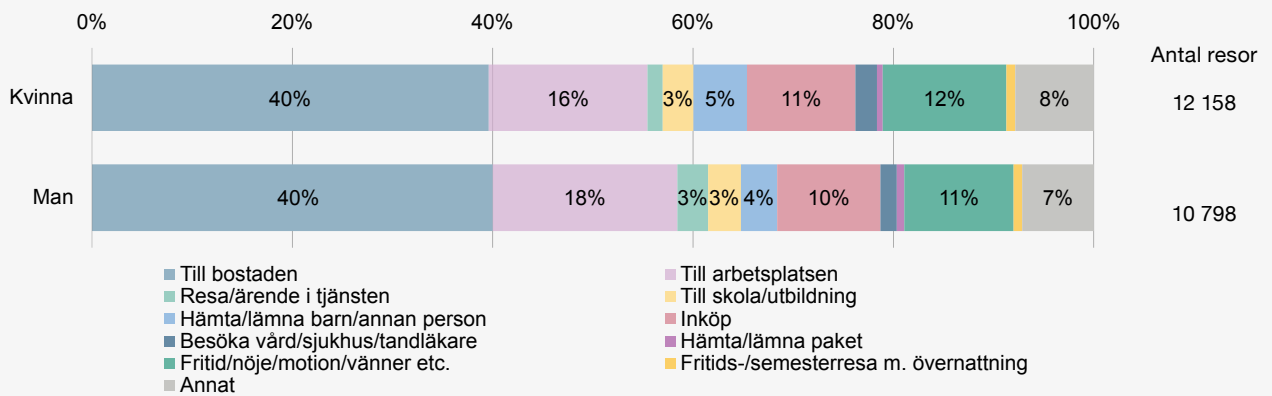


## 10.2. Ärendefördelning kön och ålder

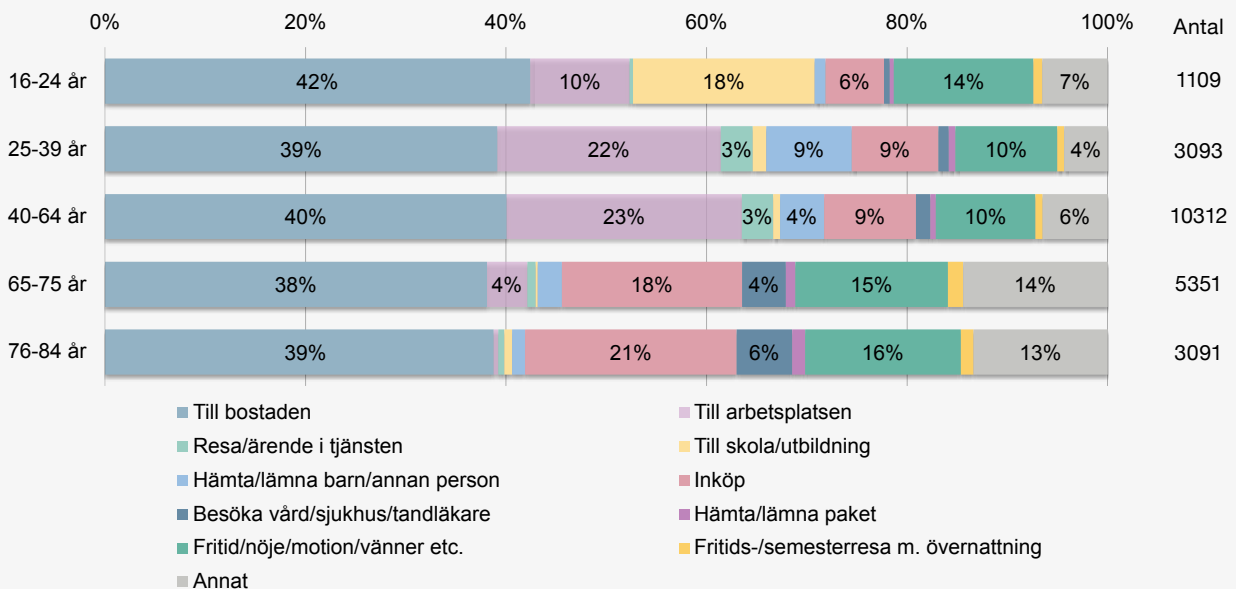
Ärendefördelning skiljer sig knappt mellan män och kvinnor. Ålder spelar däremot roll för vilka ärenden som görs. Den yngsta åldersgruppen

skiljer ut sig med en större andel resor till utbildning medan de två äldsta åldersgrupperna har störst andel inköpsärenden.

Graf 32. Ärendefördelning kön



Graf 33. 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=22956

	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%	4%	11%	2%	1%	12%	1%	7%
Kvinna	40%	16%	2%	3%	5%	11%	2%	1%	12%	1%	8%
Man	40%	18%	3%	3%	4%	10%	2%	1%	11%	1%	7%
16-24 år	42%	10%	0%	18%	1%	6%	1%	0%	14%	1%	7%
25-39 år	39%	22%	3%	1%	9%	9%	1%	1%	10%	1%	4%
40-64 år	40%	23%	3%	1%	4%	9%	1%	1%	10%	1%	6%
65-75 år	38%	4%	1%	0%	2%	18%	4%	1%	15%	2%	14%
76-84 år	39%	0%	1%	1%	1%	21%	6%	1%	16%	1%	13%
Tätort	40%	16%	2%	4%	4%	10%	2%	1%	13%	1%	7%
Landsbygd	39%	18%	3%	3%	5%	11%	2%	1%	11%	1%	8%
Vardag	40%	19%	3%	4%	5%	10%	2%	1%	9%	1%	7%
Helg	39%	10%	1%	2%	3%	13%	1%	1%	20%	1%	9%

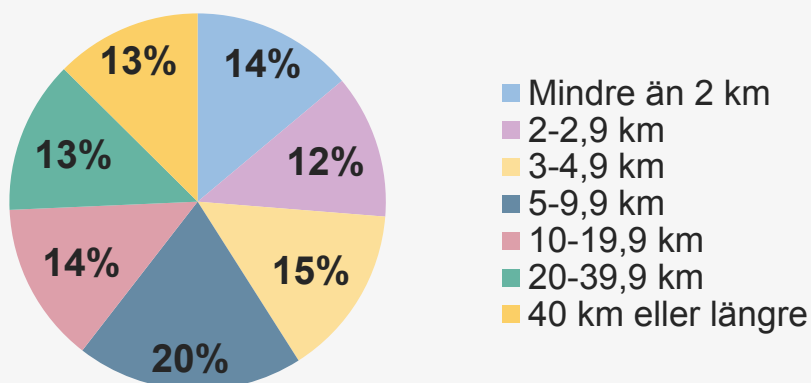


# 11. Resornas längd och tidpunkt

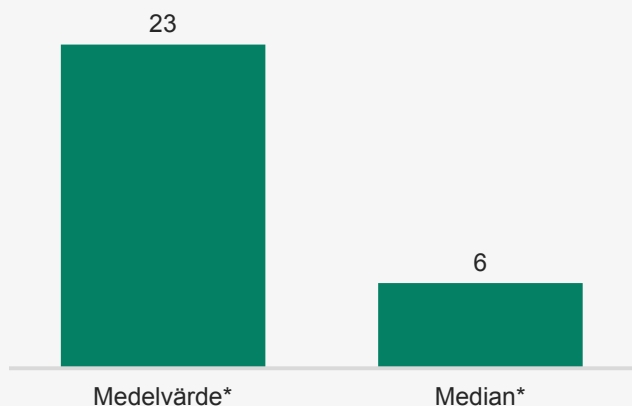
## 11.1. Fördelning utifrån längd

Graferna nedan visar längden på de resor som genomförts. Den vanligaste resan är mellan 5-9,9 kilometer. Av samtliga resor är 26 procent av resorna 20 km eller längre. Medellängd för en resa är 23 km, medan medianen är 6 km.

Graf 34. Längd på resorna.  
Antal resor=19437



Graf 35. Genomsnittlig längd på resorna.  
Antal resor=21 232



\* Exklusive resor med flyg





Tabellen 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 registrerar i något större utsträckning resor som är 40 km eller längre.

Sett till ålder sticker den yngsta åldersgruppen ut då de i högre grad än andra åldersgrupper registrerat resor som är mellan 5-9,9 km, men i lägre grad gjort resor som är 40 km eller längre.

Bland de som bor på landsbygden är längre resor (över 10 km) vanligare än i tätorten.

Tabell 22. Längd på resorna.  
Antal resor=19437

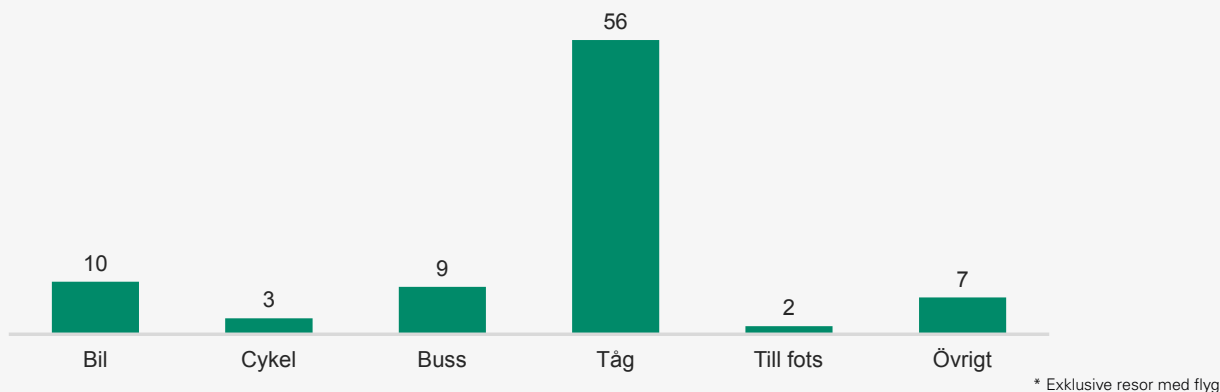
	Mindre än 2 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	20-39,9 km	40 km eller längre
Totalt	14%	12%	15%	20%	14%	13%	13%
Kvinna	16%	13%	14%	20%	14%	13%	11%
Man	12%	12%	15%	19%	14%	14%	14%
16-24 år	14%	13%	13%	29%	12%	11%	8%
25-39 år	15%	13%	14%	19%	14%	13%	13%
40-64 år	13%	11%	16%	18%	14%	14%	13%
65-75 år	13%	13%	15%	17%	15%	13%	14%
76-84 år	16%	13%	15%	18%	11%	14%	13%
Tätort	18%	15%	17%	19%	11%	9%	11%
Landsbygd	9%	9%	13%	20%	17%	18%	14%
Vardag	14%	12%	15%	20%	14%	13%	12%
Helg	12%	12%	15%	18%	14%	14%	14%



## 11.2. Längd färdmedel och ärenden

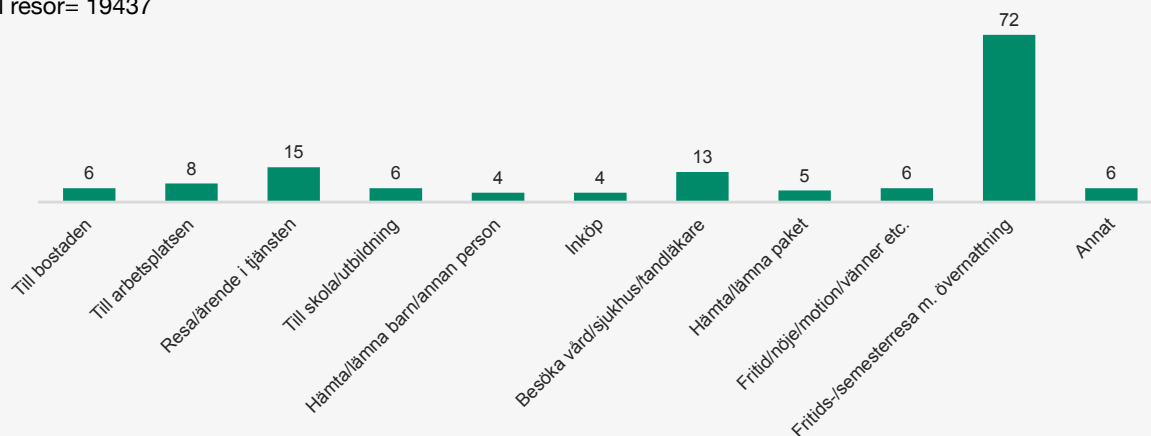
Medianlängden för resor skiljer sig tydligt mellan de olika färdmedlen. Längst är resorna med tåg och kortast är de som görs till fots. Cykelresorna är i genomsnitt 3 km långa.

Graf 36. Median för reslängd per färdmedel.  
Antal resor=19437



Även vilket ärende som görs påverkar längden på resan. Längst är fritids- och semesterresa med övernattnig (72 km), medan inköpsresor samt hämta och lämna person är betydligt kortare (4 km).

Graf 37. Median för reslängd per ärende.  
Antal resor= 19437

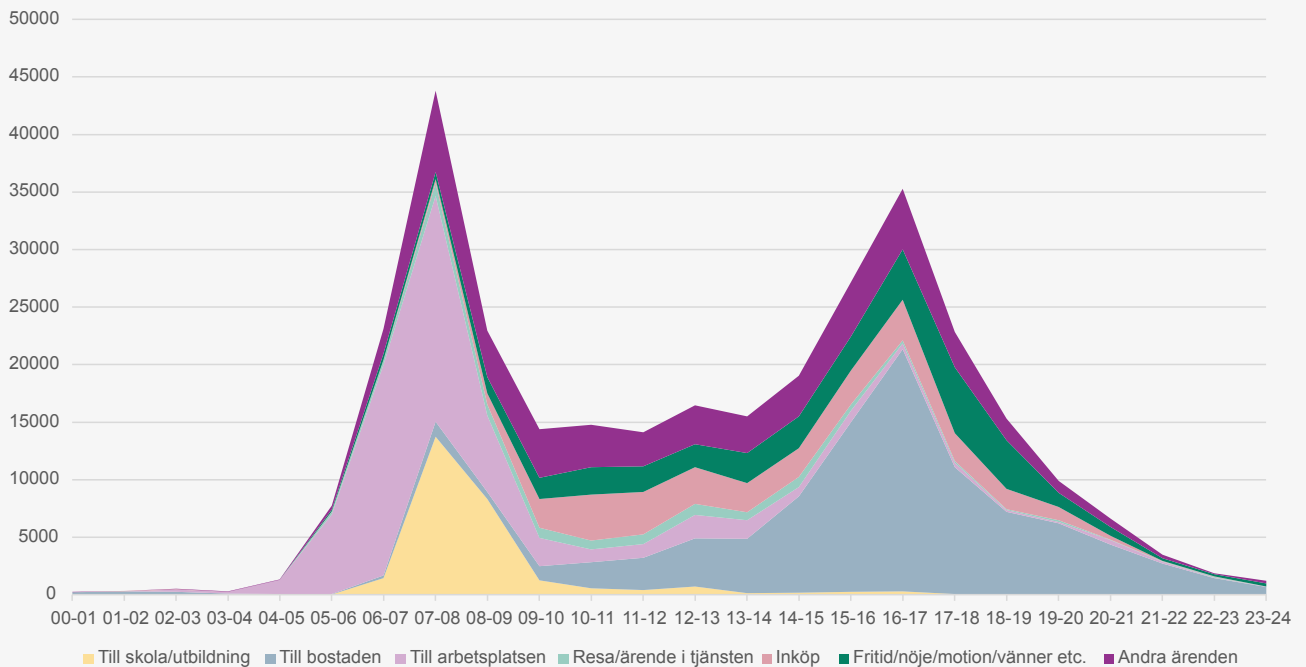


## 11.3. Tidpunkt för resorna

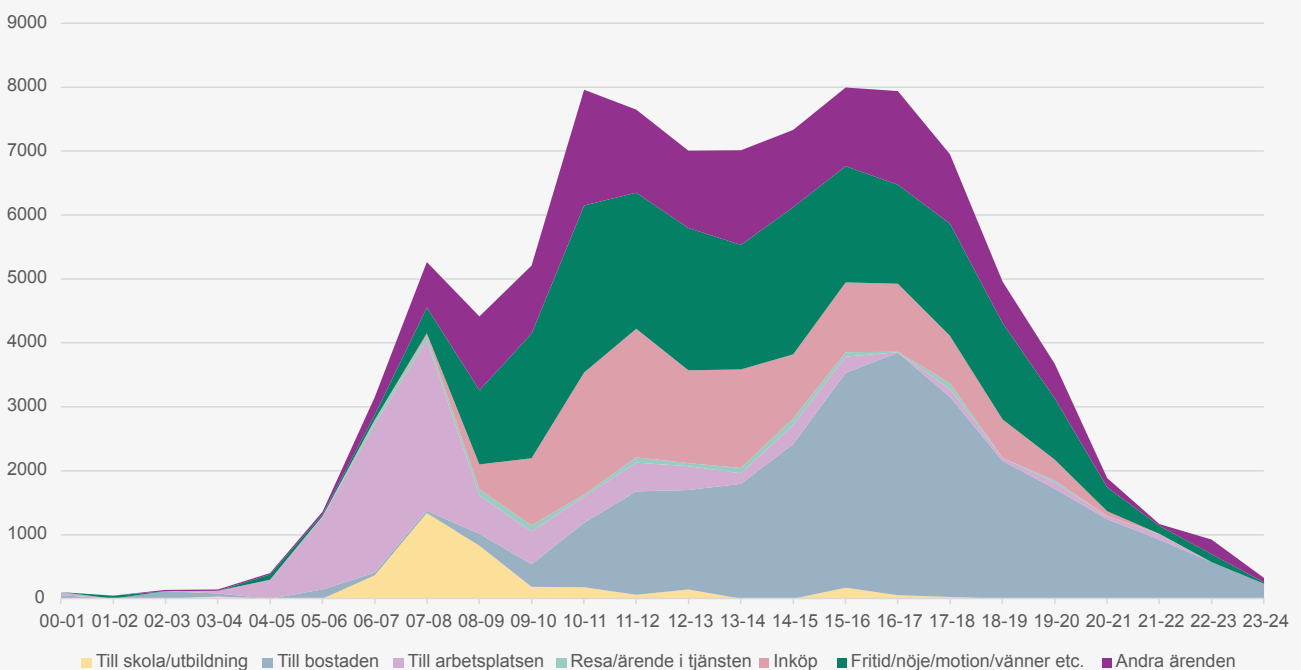
Graferna visar antalet skattade resor för befolkningen under vardagar och helger. Resorna är ojämnt fördelade över dygnet där flest resor görs vardagsmorgnar och eftermiddagar. Under helger

är fördelningen mer jämn under hela dygnet, där något fler resor görs på förmiddagar och eftermiddagar.

Graf 38. Starttidsfördelning för olika ärenden i antal resor totalt i Region Värmland under vardagar. Antal resor=15577



Graf 39. Starttidsfördelning för olika ärenden i antal resor totalt i Region Värmland under helger. Antal resor=4640



# 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 Karlstad. Därefter följer resor inom Arvika samt Kristinehamn.

Tabell 23. 20 Vanligaste reserelationerna

Resor	Antal resor
Karlstad<->Karlstad	2594
Arvika<->Arvika	711
Kristinehamn<->Kristinehamn	665
Skoghall<->Karlstad	263
Skåre<->Karlstad	234
Säffle<->Säffle	175
Kristinehamn<->Karlstad	139
Skoghall<->Skoghall	109
Kil<->Kil	109
Årjäng<->Årjäng	101
Sunne<->Sunne	88
Kil<->Karlstad	81
Torsby<->Torsby	79
Skåre<->Skåre	75
Karlstad<->Älvåker och Råtorp	71
Filipstad<->Filipstad	71
Karlstad<->Arvika	69
Hagfors<->Hagfors	55
Vålberg<->Karlstad	47
Kristinehamn<->Karlskoga	46



## 12.2. Färdmedelsfördelning för de 20 vanligaste reserelationerna

Tabell 24 visar färdmedelsfördelningen för de vanligaste reserelationerna. Inom Skåre och mellan Karlstad samt Älvåker och Råtorp är cykel vanligare än för övriga reserelationer. Buss används i högre grad mellan Kristinehamn

och Karlstad samt mellan Skåre och Karlstad. Tåg är vanligast på sträckan Karlstad-Arvika, medan störst andel som färdats med bil är mellan Vålberg och Karlstad.

Tabell 24. Färdmedelsfördelning för de vanligaste reserelationerna

	Bil	Cykel	Buss	Tåg	Till fots	Övrigt
Karlstad<->Karlstad	38%	27%	13%	0%	21%	2%
Arvika<->Arvika	52%	20%	2%	0%	24%	1%
Kristinehamn<->Kristinehamn	57%	19%	2%	0%	20%	1%
Skoghall<->Karlstad	66%	12%	20%	0%	2%	0%
Skåre<->Karlstad	55%	18%	26%	0%	1%	1%
Säffle<->Säffle	71%	15%	0%	0%	13%	1%
Kristinehamn<->Karlstad	47%	0%	26%	26%	1%	0%
Skoghall<->Skoghall	69%	15%	1%	0%	14%	0%
Kil<->Kil	52%	29%	0%	0%	18%	0%
Årjäng<->Årjäng	66%	3%	0%	0%	30%	1%
Sunne<->Sunne	69%	21%	0%	0%	9%	0%
Kil<->Karlstad	47%	6%	18%	22%	6%	2%
Torsby<->Torsby	73%	4%	8%	0%	11%	5%
Skåre<->Skåre	51%	38%	1%	0%	10%	0%
Karlstad<->Älvåker och Råtorp	51%	36%	13%	0%	1%	0%
Filipstad<->Filipstad	67%	0%	3%	0%	21%	9%
Karlstad<->Arvika	66%	0%	3%	28%	2%	0%
Hagfors<->Hagfors	50%	20%	0%	0%	30%	0%
Vålberg<->Karlstad	84%	3%	7%	0%	0%	6%
Kristinehamn<->Karlskoga	82%	0%	18%	0%	0%	0%



## 12.3. Bilanvändande för de 20 vanligaste reserelationerna

I Tabell 25 går det att utläsa bilanvändande för de vanligaste reserelationerna. Den grupp som i högre grad svarar att de funderar på att minska sin bilanvändning och redan har provat är störst för resor inom Stockholm, följt av inom Torsby

och mellan Karlstad och Älvåker och Råtorp. Den grupp som använder bil för de flesta resor och inte tänker förändra detta är störst mellan Vålberg och Karlstad.

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 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.
Karlstad<->Karlstad	17%	12%	16%	38%	18%
Arvika<->Arvika	22%	17%	20%	23%	18%
Kristinehamn<->Kristinehamn	25%	13%	25%	23%	13%
Skoghall<->Karlstad	22%	19%	19%	31%	9%
Skåre<->Karlstad	18%	17%	14%	41%	11%
Säffle<->Säffle	32%	16%	25%	16%	11%
Kristinehamn<->Karlstad	29%	12%	13%	29%	17%
Skoghall<->Skoghall	31%	16%	24%	22%	7%
Kil<->Kil	25%	18%	21%	28%	7%
Årjäng<->Årjäng	48%	16%	5%	19%	12%
Sunne<->Sunne	21%	15%	22%	37%	6%
Kil<->Karlstad	36%	8%	14%	33%	9%
Torsby<->Torsby	43%	31%	2%	8%	16%
Skåre<->Skåre	11%	24%	10%	48%	7%
Karlstad<->Älvåker och Råtorp	10%	31%	10%	39%	10%
Filipstad<->Filipstad	42%	11%	21%	12%	13%
Karlstad<->Arvika	17%	22%	33%	15%	14%
Hagfors<->Hagfors	32%	29%	3%	14%	22%
Vålberg<->Karlstad	52%	22%	22%	3%	0%
Kristinehamn<->Karlskoga	49%	11%	21%	2%	17%



## 12.4. Utökad resande med kollektivtrafik för de 20 vanligaste reserelationerna

Tabellen nedan och på nästa sida visar anledningar som skulle göra att respondenterna gör fler resor med kollektivtrafiken uppdelat på de 20 vanligaste reserelationerna. Inom Karlstad är lägre priser det vanligaste svaret, följt av att spara tid. Att spara tid är särskilt viktigt för resenärer

på sträckorna mellan Vålberg och Karlstad och inom Skoghall. En stor andel (runt 50 %) svarar passande avgångstider på sträckor inom Arvika, mellan Kristinehamn och Karlstad, inom Årjäng, mellan Kil och Karlstad, Vålberg och Karlstad samt inom Stockholm.

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

	Karlstad <-> Karlstad	Arvika <-> Arvika	Kristinehamn <-> Kristinehamn	Skoghall <-> Karlstad	Skåre <-> Karlstad	Säffle <-> Säffle	Kristinehamn <-> Karlstad
Lägre priser	49%	43%	44%	42%	40%	39%	57%
Avgångstider som passar mina behov	28%	50%	44%	30%	25%	35%	51%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	36%	32%	28%	38%	41%	38%	44%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	29%	33%	27%	34%	27%	31%	39%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	14%	15%	17%	17%	6%	28%	27%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	14%	17%	7%	16%	12%	4%	9%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	8%	5%	16%	7%	8%	14%	7%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	9%	3%	8%	8%	10%	15%	19%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	2%	5%	5%	4%	2%	13%	3%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	3%	5%	6%	4%	0%	7%	10%
Annat	12%	12%	7%	11%	9%	9%	4%
Inget av ovanstående	16%	16%	17%	15%	14%	24%	10%





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

	Skoghall <-> Skoghall	Kil <-> Kil	Årjäng <-> Årjäng	Sunne <-> Sunne	Kil <-> Karlstad	Torsby <-> Torsby	Skåre <-> Skåre
Lägre priser	23%	58%	31%	44%	55%	22%	40%
Avgångstider som passar mina behov	39%	42%	58%	38%	54%	35%	30%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	61%	42%	24%	25%	45%	22%	32%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	39%	33%	25%	37%	25%	15%	32%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	21%	9%	49%	3%	17%	16%	5%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	11%	18%	0%	13%	22%	2%	16%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	5%	11%	3%	0%	10%	0%	16%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	5%	5%	0%	1%	17%	5%	6%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	0%	3%	6%	0%	11%	2%	6%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	5%	6%	5%	0%	1%	0%	0%
Annat	9%	5%	12%	9%	3%	23%	15%
Inget av ovanstående	12%	10%	17%	19%	9%	31%	23%



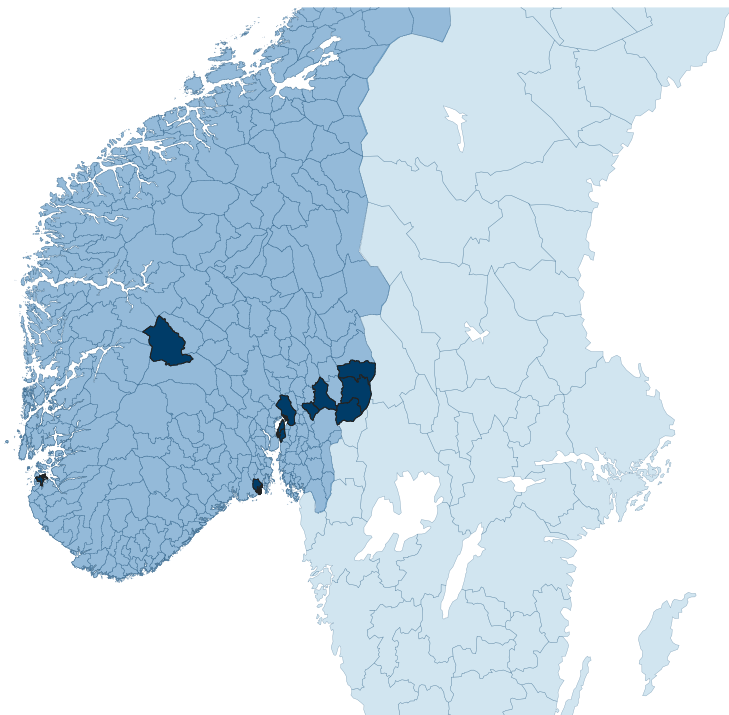
Tabell 28. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

	<b>Karlstad &lt;-&gt; Älvåker och Råtorp</b>	<b>Filipstad &lt;-&gt; Filipstad</b>	<b>Karlstad &lt;-&gt; Arvika</b>	<b>Hagfors &lt;-&gt; Hagfors</b>	<b>Vålberg &lt;-&gt; Karlstad</b>	<b>Kristinehamn &lt;-&gt; Karlskoga</b>
Lägre priser	59%	55%	51%	21%	35%	38%
Avgångstider som passar mina behov	24%	45%	47%	26%	49%	66%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	27%	31%	30%	30%	61%	58%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	31%	20%	44%	17%	16%	41%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	10%	32%	24%	8%	11%	51%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	24%	0%	13%	4%	4%	5%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	10%	0%	9%	3%	15%	9%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	2%	0%	13%	0%	0%	10%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	1%	5%	6%	9%	11%	5%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	0%	14%	4%	0%	0%	2%
Annat	9%	16%	7%	16%	1%	12%
Inget av ovanstående	17%	18%	16%	43%	23%	14%



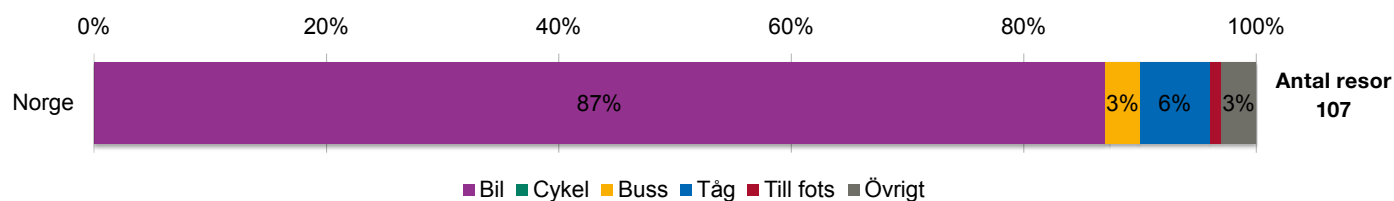
## 12.5. Resor över norska gränsen

Enbart ett fåtal resor, 107 stycken, har gjorts över den norska gränsen. Dessa resor har gjorts från eller till de orter som presenteras nedan. Nära 9 av tio av dessa resor gjordes med bil. Det näst vanligaste färdmedlet är tåg, vilket 6 % av resorna bestod av.



**Resor som har gjorts från eller till Norge (antal resor totalt 107 stycken):**

- Eidskog
- Frogn
- Grue
- Hol
- Nesodden
- Oslo
- Sandefjord
- Sørum
- Stavanger
- Annan plats i Norge

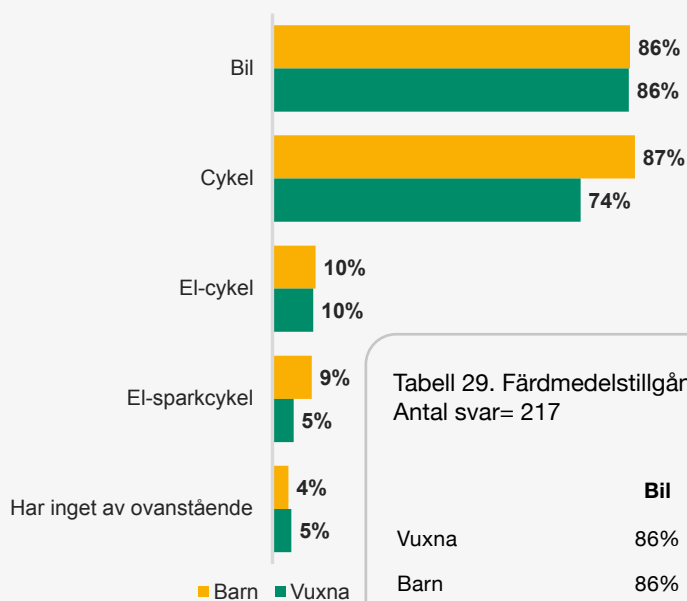


# 13. Barnens resor

## 13.1. Tillgång till färdmedel

Graf 39 visar att en stor majoritet av barnen i Region Värmland har tillgång till cykel och/eller bil i sitt hushåll. Drygt en tiondel av svarsgruppen har ingen cykel i hushållet. Det är lite variation mellan könen samt mellan områdena. Det är vanligare att tjejer har tillgång till bil och/eller cykel i hushållet. På landsbygden är det vanligare än i tätorten att ha tillgång till både cykel och bil, men framförallt cykel.

Graf 40. Färdmedelstillgång.  
Antal svar (barn)= 217



Tabell 29. Färdmedelstillgång  
Antal svar= 217

	Bil	Cykel	El-cykel	El-sparkcykel	Har inget av ovanstående
Vuxna	86%	74%	10%	5%	5%
Barn	86%	87%	10%	9%	4%
Tjej	89%	92%	11%	11%	2%
Kille	83%	83%	10%	8%	6%
Tätort	80%	85%	10%	10%	7%
Landsbygd	92%	89%	11%	9%	1%

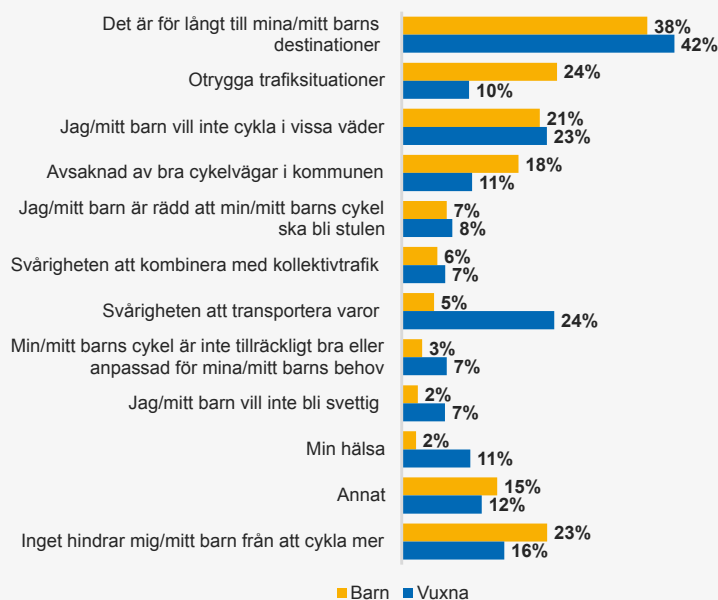


## 13.2. Hinder för fler cykelresor

I Graf 40 framgår att den vanligaste orsaken till att barn i Region Värmland 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 även en något större andel tjejer än killar som anger detta som orsak.

Det 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 och avsaknad av bra cykelvägar.

Graf 41. Hinder för fler cykelresor  
Antal svar (barn)= 979



Tabell 30. Vad hindrar dig från att cykla mer?  
Antal svar (barn)= 979

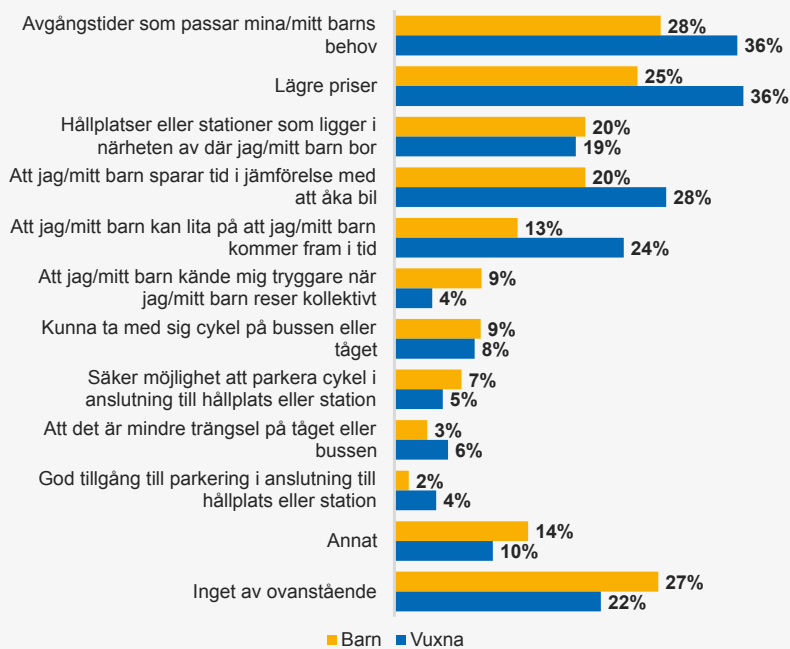
	Det är för långt till mina destinationer	Otrygga trafiksituationer	Jag vill inte cykla i vissa väder	Avsaknad av bra cykelvägar i kommunen	Jag är rädd att min cykel ska bli stulen	Svårigheten att kombinera med kollektivtrafik	Svårigheten att transportera varor	Min cykel är inte tillräckligt bra eller anpassad för mina behov	Jag vill inte bli svettig	Min hälsa	Annat	Inget hindrar mig från att cykla mer
Vuxna	42%	10%	23%	11%	8%	7%	24%	7%	7%	11%	12%	16%
Barn	38%	24%	21%	18%	7%	6%	5%	3%	2%	2%	15%	23%
Tjej	39%	27%	24%	18%	7%	6%	5%	4%	3%	2%	15%	22%
Kille	38%	21%	19%	18%	7%	5%	5%	2%	2%	2%	15%	23%
Tätort	23%	17%	27%	12%	8%	4%	6%	3%	3%	3%	17%	30%
Landsbygd	55%	32%	15%	25%	6%	8%	4%	3%	2%	2%	13%	15%



## 13.3. Utökad 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 dryg fjärdedel som svarar att inget av angivna alternativ skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken.

Graf 42. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?  
Antal svar (barn) = 971



I Tabell 31 går det att avläsa att det finns en del variation mellan de olika områdena. På landsbygden är det drygt en tredjedel som svarar passande avgångstider, jämfört med en dryg 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 angivna alternativen skulle få dem att göra fler resor med kollektivtrafiken. Mellan könen är skillnaderna små. En aningen större andel tjejer än killar har angivit att spara tid och lägre priser.

Tabell 31. Vad skulle få dig att göra fler resor med kollektivtrafiken?

Antal svar (barn)= 971

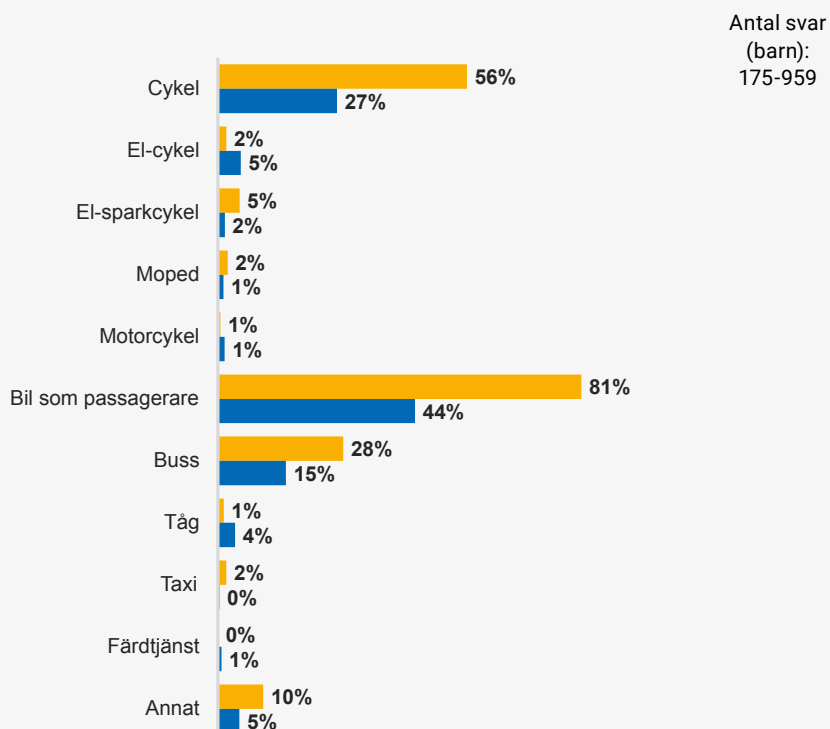
	Vuxna	Barn	Tjej	Kille	Tätort	Landsbygd
Avgångstider som passar mina behov	36%	28%	28%	27%	22%	34%
Lägre priser	36%	25%	27%	24%	29%	21%
Hållplatser eller stationer som ligger i närheten av där jag bor	19%	20%	20%	20%	12%	28%
Att jag sparar tid i jämförelse med att åka bil	28%	20%	22%	18%	22%	18%
Att jag kan lita på att jag kommer fram i tid	24%	13%	13%	13%	15%	11%
Att jag kände mig tryggare när jag reser kollektivt	4%	9%	10%	8%	11%	8%
Kunna ta med sig cykel på bussen eller tåget	8%	9%	10%	8%	9%	9%
Säker möjlighet att parkera cykel i anslutning till hållplats eller station	5%	7%	8%	6%	7%	7%
Att det är mindre trängsel på tåget eller bussen	6%	3%	3%	3%	4%	3%
God tillgång till parkering i anslutning till hållplats eller station	4%	2%	2%	1%	1%	2%
Annat	10%	14%	14%	14%	11%	17%
Inget av ovanstående	22%	27%	28%	27%	35%	20%



## 13.4. Resvanor

Sett till hela Region Värmland är det vanligaste färdmedlet bland barn i åldrarna 6-15 år bil som passagerare. Åtta av tio har svarat att de använder detta färdmedel dagligen eller någon/några gånger i veckan. Näst vanligast är cykel, vilket över hälften har svarat att de använder dagligen eller någon/några gånger i veckan.

Graf 43. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel? (Dagligen + Någon/några gånger i veckan)  
Antal svar = 175-959





# 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 17-19 procent bland alla grupper av barn som inte hade förflyttat sig under mätdagen.

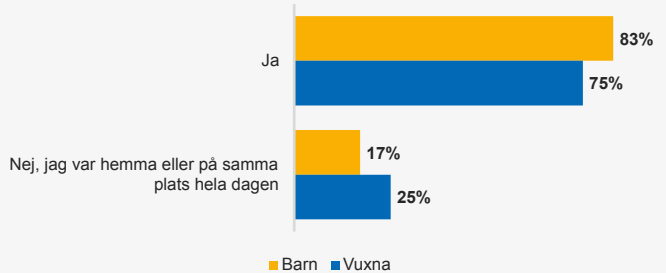
Graf 44 presenterar de olika anledningarna som respondenterna angav till varför de inte hade gjort någon förflyttning under mätdagen. Den vanligaste anledningen för både barn och vuxna var för att de inte hade några speciella ärenden.

Tabell 32. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

Antal svar (barn)= 933

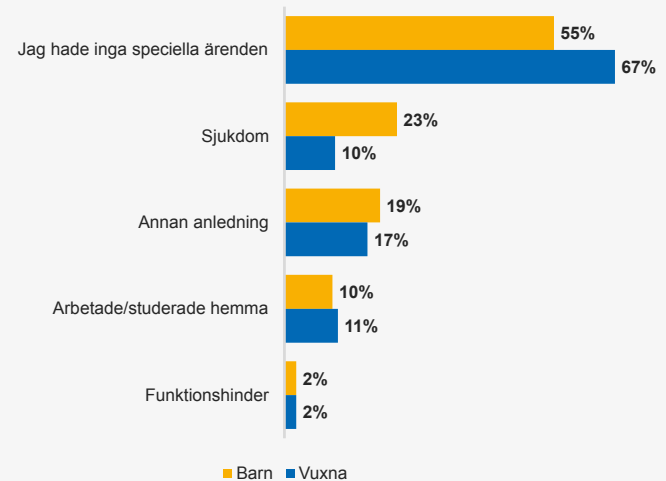
	Ja	Nej, jag var hemma eller på samma plats hela dagen
Vuxna	75%	25%
Barn	83%	17%
Tjej	82%	18%
Kille	83%	17%
Tätort	82%	18%
Landsbygd	84%	16%

Graf 44. Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?  
Antal svar (barn)= 933



Graf 45. Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

Antal svar (barn)= 160



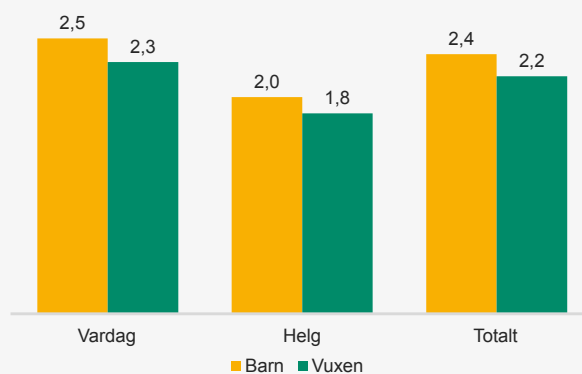
## 13.6. Antal resor

Totalt genomförde barn 2,4 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt. Genomsnittet är något högre för barn än för vuxna, både på vardagar och helger.

Tabell 33. Antal resor under vardag och helg.  
Antal svar (barn)=929

	Vardag	Helg	Total
Vuxna	2,2	1,7	2,1
Barn	2,5	2,0	2,4
Tjej	2,4	2,0	2,3
Kille	2,6	1,9	2,4
Tätort	2,5	2,1	2,4
Landsbygd	2,5	1,8	2,4

Graf 46. Antal resor under vardag och helg.  
Antal svar (barn)=929



## 13.7. Färdmedel

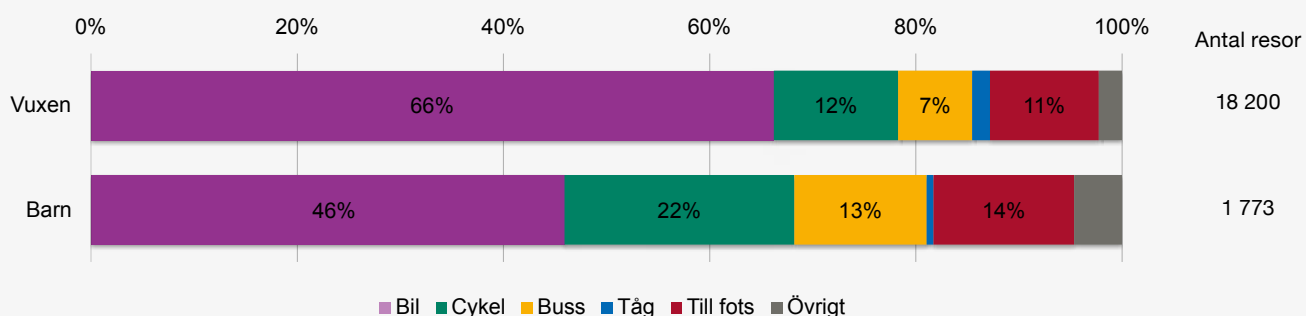
### Färdmedelsfördelning

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, 22 procent jämfört med 12 procent. Även buss är något vanligare bland barn än vuxna. Andelen bilresor är större på helgen än på vardagar.

Tabell 34. Färdmedelsfördelning vardagar och helger (barn).  
Antal resor= 1773

	Vardag	Helg
Bil	42%	61%
Cykel	24%	16%
Buss	14%	7%
Tåg	1%	0%
Till fots	14%	12%
Övrigt	5%	3%
Total	1374	399

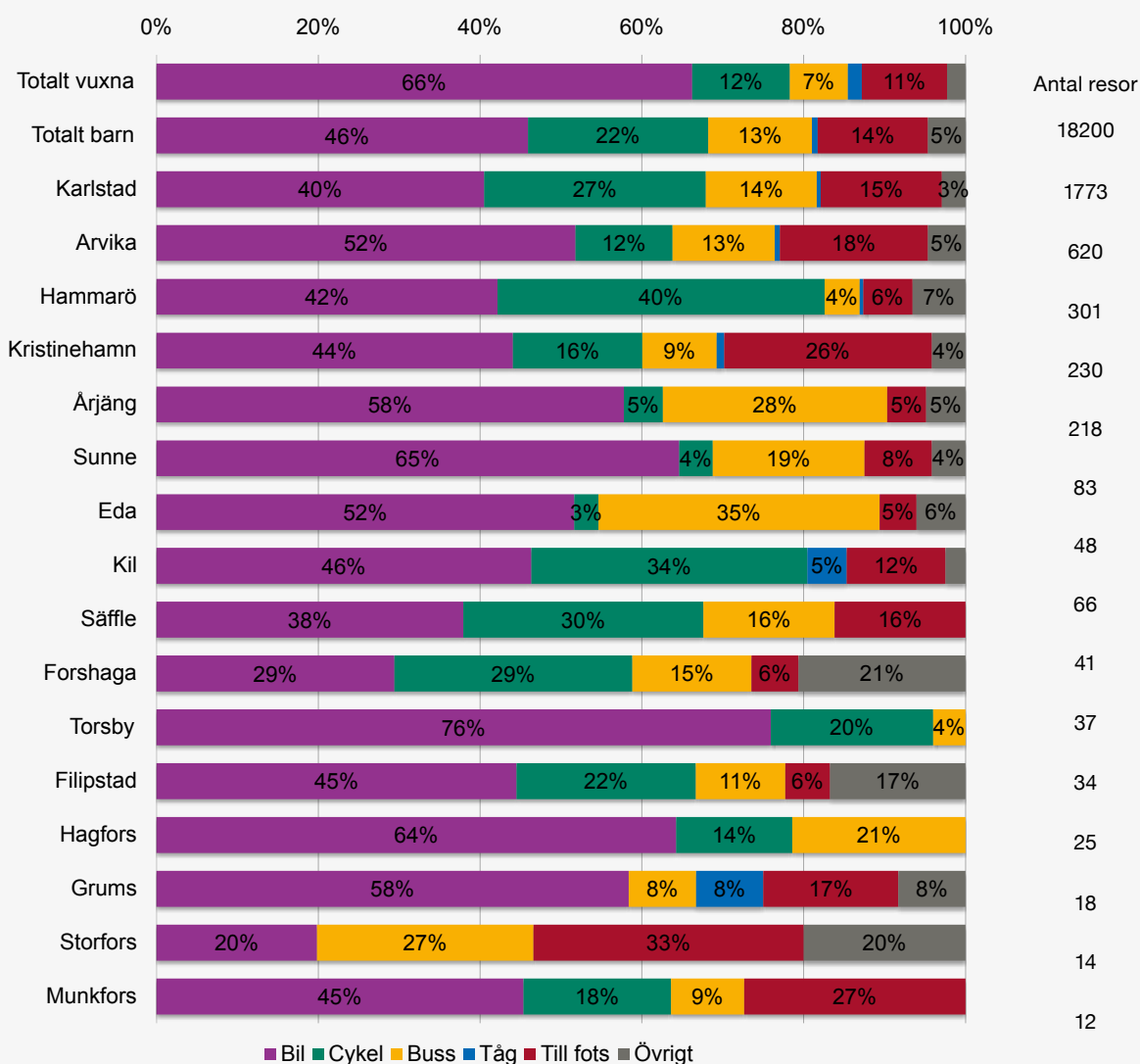
Graf 47. Färdmedelsfördelning.  
Antal resor barn= 1773



## 13.8. Färdmedelsfördelning kommuner

Graf 47 visar färdmedelsfördelningen per hemkommun för barn i Region Värmland. I Hammarö, följt av Kil, är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Eda utmärker sig med en stor andel som åker buss. Andelen som åker bil är störst i Torsby (76 %)

Graf 48. Färdmedelsfördelning per hemkommun.

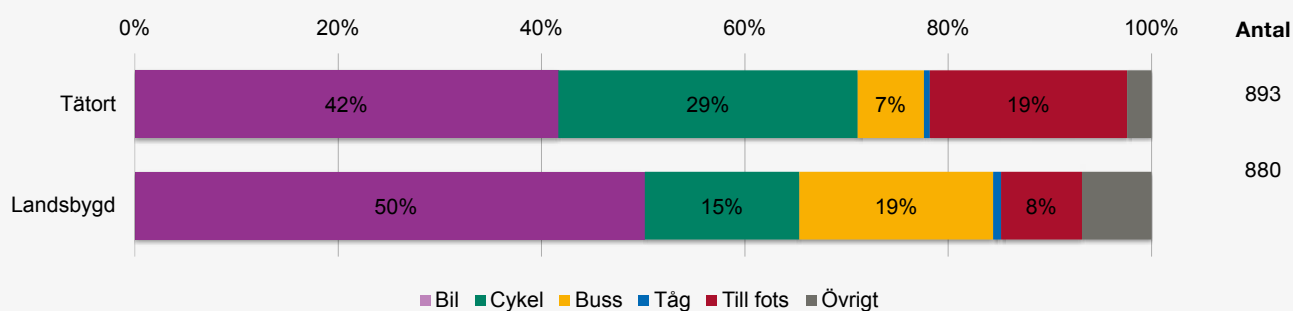


## 13.9. Färdmedelsfördelning områdestyp

Graf 48 visar färdmedelsfördelningen per områdestyp för barn i Region Värmland. 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.

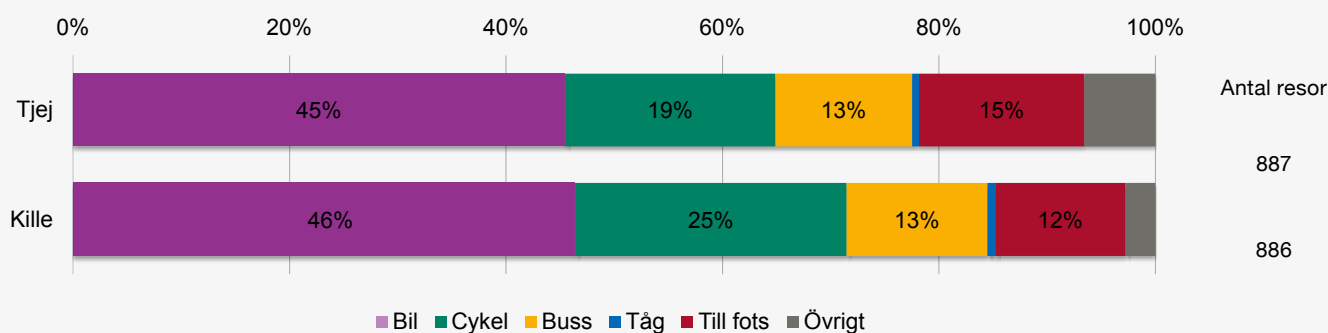
Graf 49. Färdmedelsfördelning per områdestyp, 20 vanligaste resorna.



## 13.10. Färdmedelsfördelning kön

Färdmedelsfördelningen skiljer sig något mellan tjejer och killar där killar i högre utsträckning än tjejer cyklar. Andelen som åker buss är lika stor för båda könen. En aningen större andel tjejer än killar går till fots.

Graf 50. Färdmedelsfördelning kön.



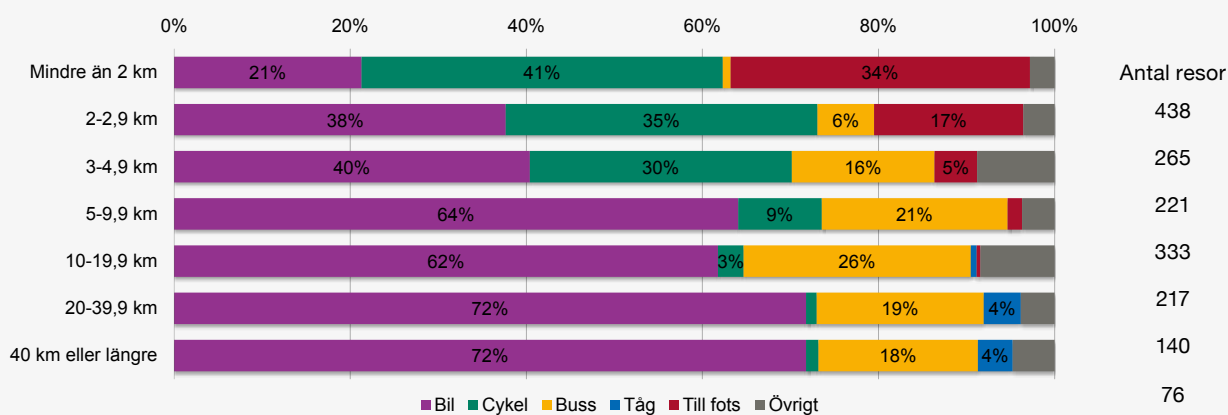
## 13.11. Färdmedelsfördelning längd och ärende

I detta kapitel redovisas användandet av färd sätt uppdelat efter reslängd. Notera att det är respondenternas uppskattade reslängder. I grafen nedan visas färdmedelsfördelningen inom avståndsklasserna. Bland korta resor upp till 2 km görs enbart två av tio resor med bil medan fyra av tio resor görs 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

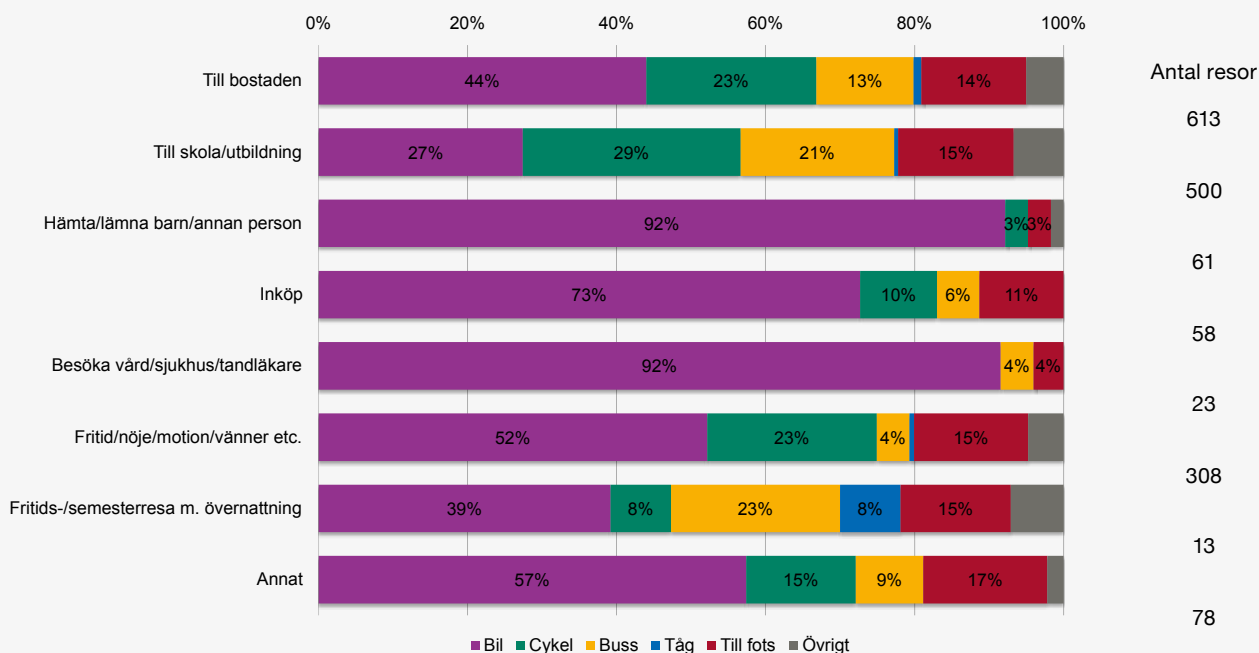
ökar och andelen som cyklar minskar. När resan kommer upp till 3 km eller längre så ökar andelen som åker buss - den börjar dock minska igen när resorna är längre än 20 km.

När ärendet är skola/utbildning sker 29 % av barnens resor med cykel och 27 % med bil. De ärenden där störst andel resor sker med bil (92 %) är då ärendet är att hämta/lämna någon, eller besöka vård/sjukhus/tandläkare.

Graf 51. Färdmedelsfördelning längd på resa.



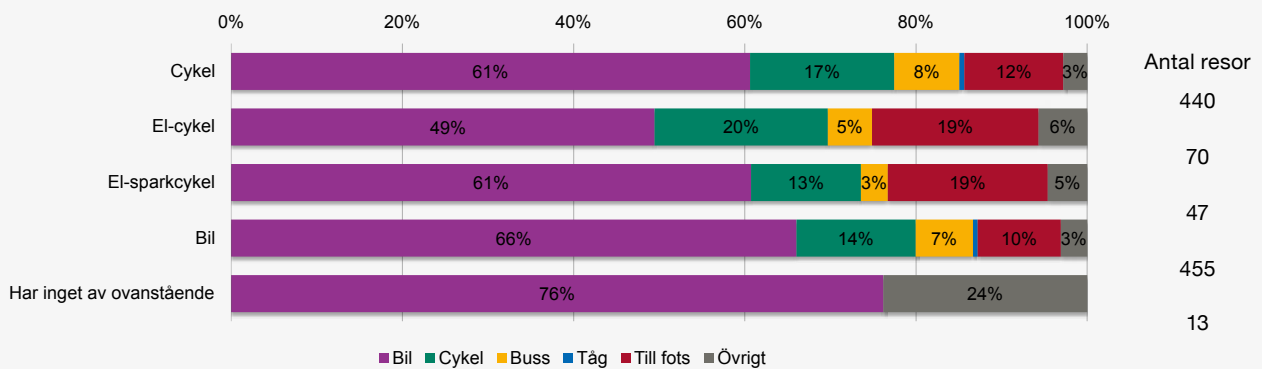
Graf 52. Färdmedelsfördelning ärende.



## 13.12. Färdmedelsfördelning utifrån tillgång

Hur tillgången ser ut påverkar i viss utsträckning val av färdmedel för barnen i Region Värmland. Grupperna som har tillgång till el-sparkcykel eller cykel är de som i högst utsträckning cyklar. Gruppen som har tillgång till bil är den som i störst utsträckning färdas med bil. Undantaget är de som svarat att de inte har något av ovanstående, men detta är ett väldigt litet underlag på 13 resor.

Graf 53. Färdmedelsfördelning tillgång.





## 13.13. Ärende

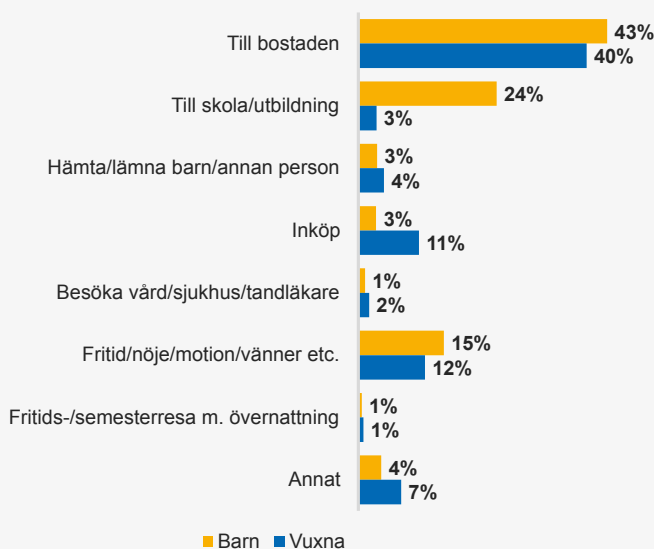
### Ärendefördelning för resorna

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

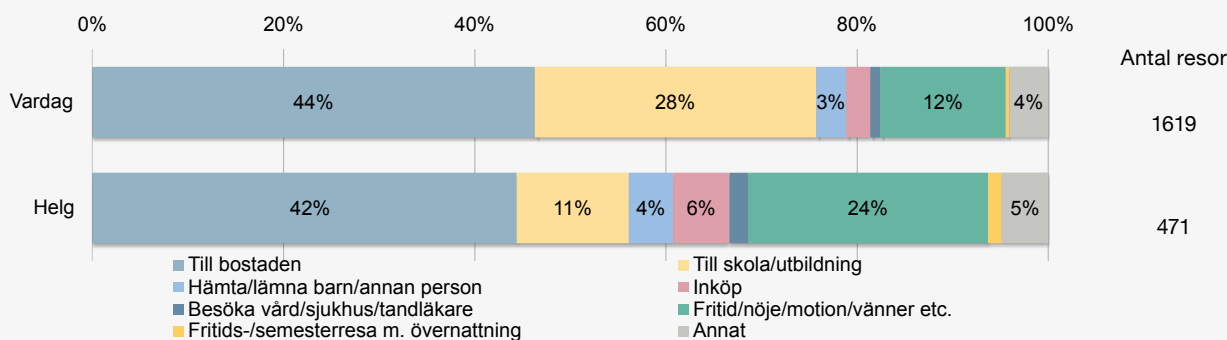
Förutom resor till bostaden utgör resor till skolan den största andelen, följt av fritid/nöje/motion/vänner etc. Som förväntat är andelen resor i fritidsärenden större på helger.

Graferna nedan redovisar ärendefördelningen, samt ärendefördelningen för helger respektive vardagar.

Graf 54. Ärendefördelning.  
Antal resor (barn) = 2090

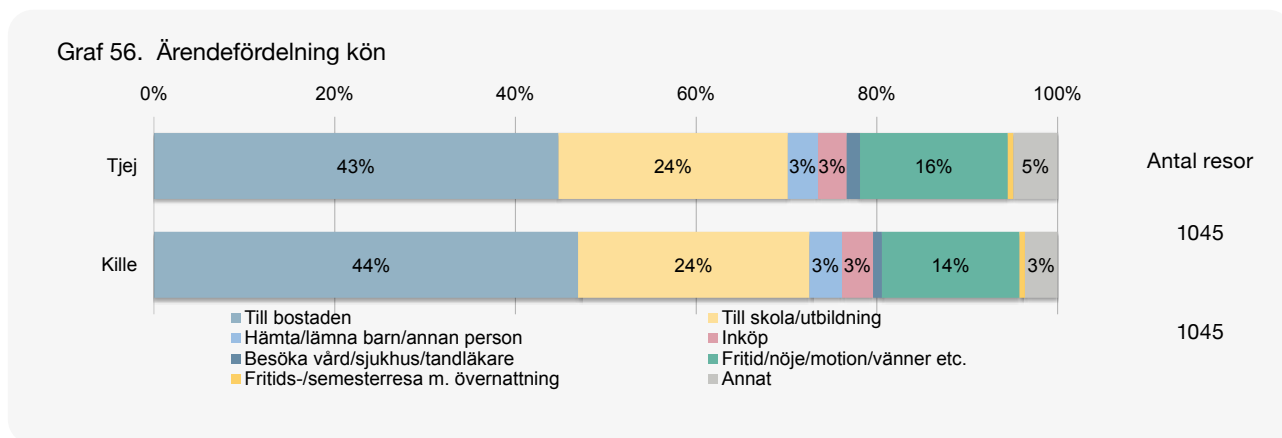


Graf 55. Ärendefördelning



## 13.14. Ärendefördelning kön

Ärendefördelningen är densamma för killar och tjejer i åldrarna 6-15 år.



## 13.15. Ärendefördelning detaljerad

Ärendefördelning skiljer sig något mellan områden, där en något större andel av resorna bland de barn som bor på landsbygden består av resor till skola. Detta innebär alltså att det i tätort sker en större andel resor med annat ärende än till skolan.

Tabell 35. Ärendefördelning.  
Antal resor (barn) = 2090

	Till bostaden	Till skola/ utbildning	Hämta/lämna barn/annan person	Inköp	Besöka vård/ sjukhus/ tandläkare	Fritid/ nöje/ motion/ vänner etc.	Fritids-/se- mesterresa m. övernatt- ning	Annat
Vuxna	40%	3%	4%	11%	2%	12%	1%	7%
Barn	43%	24%	3%	3%	1%	15%	1%	4%
Tjej	43%	24%	3%	3%	1%	16%	1%	5%
Kille	44%	24%	3%	3%	1%	14%	1%	3%
Tätort	43%	22%	4%	3%	2%	16%	1%	4%
Landsbygd	43%	27%	2%	3%	1%	14%	0%	4%
Vardag	44%	28%	3%	2%	1%	12%	0%	4%
Helg	42%	11%	4%	6%	2%	24%	1%	5%

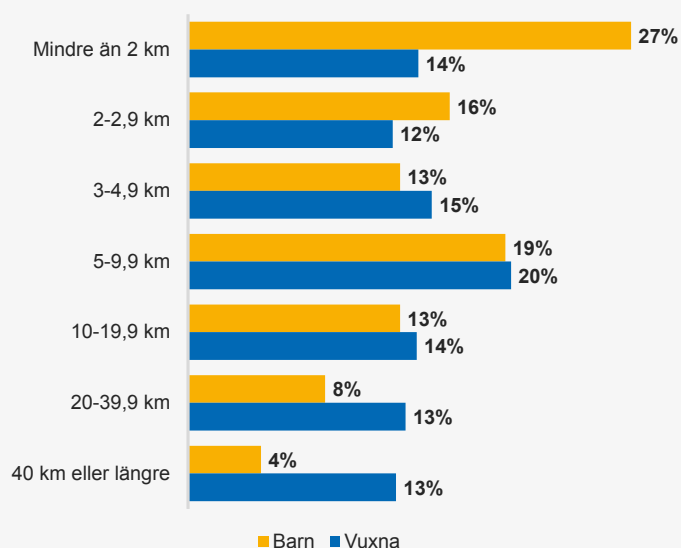


## 13.16. Resornas längd och tidpunkt

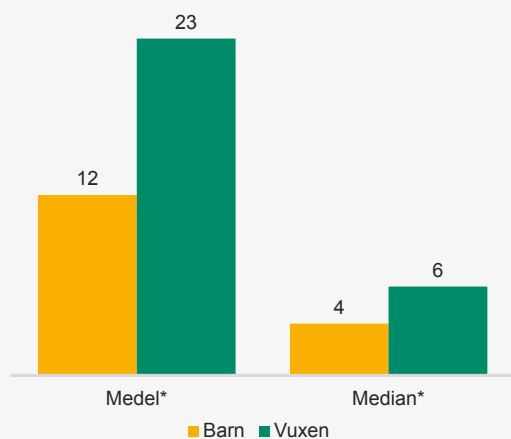
### Fördelningen utifrån längd

Graferna nedan visar längden på de resor som genomförts. Den vanligaste resan bland barn är mindre än 2 kilometer lång. Barns resor generellt är kortare än de vuxnas. Medelvärdet för barns resor är 12 kilometer, medan det för vuxna är 23 kilometer.

Graf 57. Längden på resorna.  
Antal resor=1861



Graf 58. Genomsnittlig längd på resorna.  
Antal resor= 2172



\* Exklusive resor med flyg

Grafen 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) = 1861

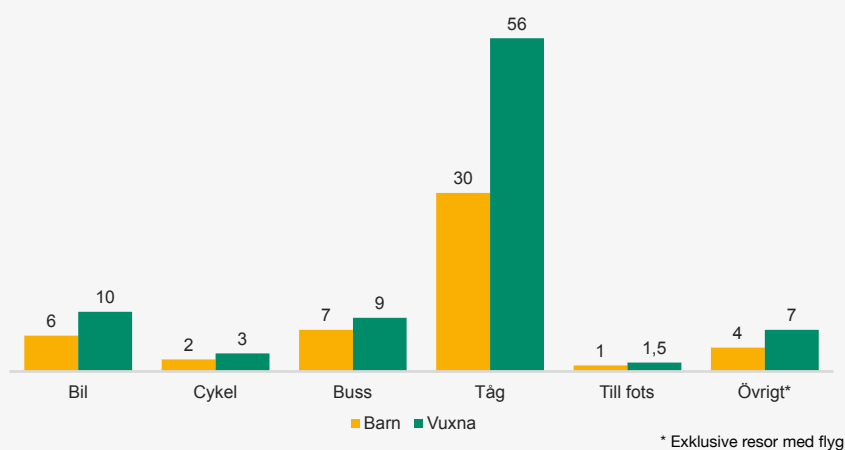
	Mindre än 2 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10-19,9 km	20-39,9 km	40 km eller längre
Vuxna	14%	12%	15%	20%	14%	13%	13%
Barn	27%	16%	13%	19%	13%	8%	4%
Tjej	28%	15%	14%	18%	11%	9%	5%
Kille	26%	16%	12%	20%	15%	8%	4%
Tätort	38%	20%	13%	12%	6%	6%	5%
Landsbygd	15%	11%	13%	26%	20%	11%	4%
Vardag	28%	15%	13%	20%	13%	7%	4%
Helg	22%	19%	11%	17%	13%	11%	6%



## 13.17. Längd färdmedel och ärenden

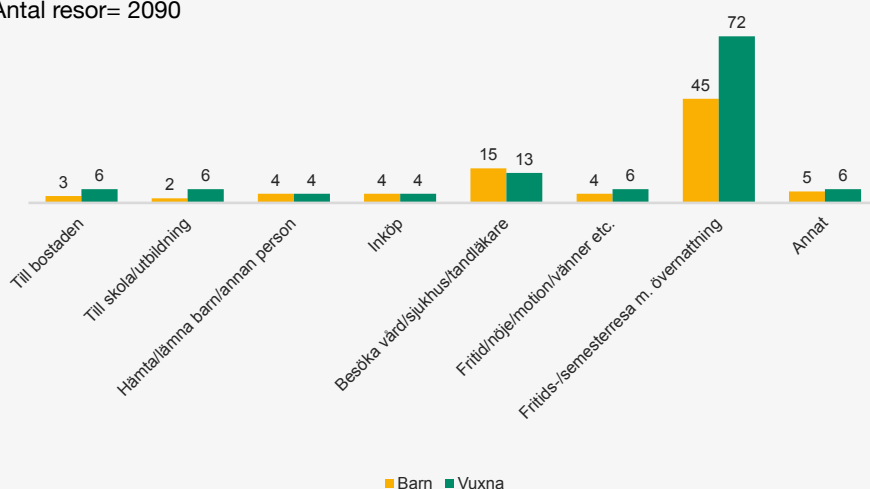
Medianlängden för resor skiljer sig tydligt mellan de olika färdmedlen. Längst är resorna med tåg och kortast är de som görs till fots. Cykelresorna som görs av barn är i genomsnitt 2 km långa.

Graf 59. Median för reslängd per färdmedel.  
Antal resor=1773



Även vilket ärende som görs påverkar längden på resan. Längst är fritids- och semesterresa med övernattnig (45 km), medan resan till skolan är betydligt kortare (2 km).

Graf 60. Median för reslängd per ärende.  
Antal resor= 2090



# 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 Värmland.

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 16 ett stratifierat slumpmässigt urval om totalt 39 796 personer. Totalt ett skapades stratum för varje kommun i regionen.

Arvika, Eda, Filipstad, Forshaga, Grums, Hagfors, Hammarö, Karlstad, Kil, Kristinehamn, Munkfors, Storfors, Sunne, Säffle, Torsby, Årjäng.

För att komplettera det befintliga urvalet gjordes ett nytt utdrag om 10 525 personer baserat på ovan stratum under vecka 22.

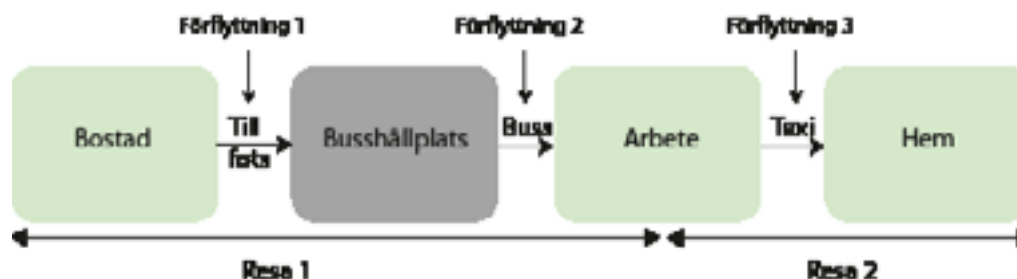
De 50 321 medverkade gör ett antal resor varje dygn. Utöver själva personerna består även undersökningen av ett urval av resor. Det gör att vi har två olika populationer i undersökningen, först personerna och sedan deras resor. Då det är individerna som väljs följer resorna med som undersökningsobjekt 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 utträttar ett ärende, exempelvis färdas till arbetsplatsen eller hem från arbetsplatsen likt i grafiken ovan. Att enbart byta färdmedel räknas således inte som ett ärende. Emellertid delas resan i sin tur upp i förflyttning vid byte av färdmedel. Samtliga förflyttningar ingår där resan startar mellan klockan 04:00 på mät dagen och klockan 03:59 på följande 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 mätdagar 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 resdagbok. Resdagboken 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 mättag 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.

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

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 färdmedelsfördelningen 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 uppstår.

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 50 321 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 Värmland. 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 år 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 18 200 svar och andelen bil är 66 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 75 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 36 667 har inte hörts från överhuvudtaget.

Bortfall

<b>Bortfall vägran</b>	<b>75</b>
Postretur, vill inte svara	0
Telefonsamtal, principvägran	31
Övrig vägran	44
<b>Bortfall övrigt</b>	<b>199</b>
Postretur (avflyttad)	198
Sjuk	1
Oanvändbart formulär	0
<b>Okänd status</b>	<b>129</b>
Postretur	94
Tom enkät	0
Övrigt	35
<b>Övertäckning</b>	<b>1</b>
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 (objektbortfall).  
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 + 16 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:

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

För att istället skatta medelvärde används följande formel:

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





# 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 ”shoppingrunda” 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 brevbärare 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 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 färd sätt förkryssade.





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

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

Alla färd sätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som resor med bil eller buss så länge du har utträttat ett ärende. Färd sättet "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 brevbärare 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 mäddagen?**

- 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-sparkcykel
- 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!**