

ATTITYD- OCH RESVANEUNDERSÖKNING I VÄRMLAND 2014



DOKUMENTINFORMATION

Titel: Resvaneundersökning 2014

Författare: Bengt Stålnér
Martin Ullberg
Charlotte Wahl
Jenny Widell

Kvalitetsgranskning: Jack Lu

Beställare: Region Värmland

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Distribution
0.1	2015-02-06	Externt
1.0	2015-03-13	Externt
1.1	2015-04-23	Externt

Sweco
Gjörwellsgatan 22
Box 34044
E-100 26 Stockholm
Telefon +46 (0)8 6956000

www.sweco.se

Sweco TransportSystem AB
Org.nr 556949-1698
Styrelsens säte: Stockholm

En del av Sweco-koncernen



Förord

Hösten 2004 genomfördes en resvaneundersökning i Värmland och hösten 2014 gjordes en uppföljande undersökning. 2014 års undersökning har genomförts i samverkan mellan Region Värmland, Trafikverket och samtliga kommuner i Värmland. Med Region Värmland som samordnare har utredningen drivits av en styr- och beställargrupp bestående av Trafikverket, Region Värmland, representanter för länets kommuner och Karlstads Universitet.

Sweco har haft uppdraget att genomföra undersökningen och sammanställa resultaten i denna rapport. Uppdragsledare på Sweco har varit Bengt Stålner. Utredare har varit Martin Ullberg, Jenny Widell och Charlotte Wahl, samtliga från Sweco. Granskare av uppdraget har varit Jack Lu och Bengt Stålner.

Kontaktperson på Region Värmland har varit Peter Wretman.

Förutom denna rapport finns databaser tillgängliga med all data från resvaneundersökningen. Resultat från resvaneundersökningen för de boende i Karlstads kommun finns i en separat rapport "Attityd- och resvaneundersökning RVU2014 – sammanställning av resultat för Karlstad kommun".

Stockholm i mars 2015

Sammanfattning

Resvaneundersökning i Värmland 2014

Denna rapport omfattar resultat från den resvaneundersökning som gjordes i Region Värmland under hösten 2014. Resvaneundersökningen har som syfte att kartlägga resvanor i Värmland och vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Undersökningen bedrevs i form av ett samverkansprojekt med Region Värmland som samordnare i samarbete med Trafikverket och samtliga kommuner i Värmland.

Motsvarande resvaneundersökning gjordes 2004. En viktig skillnad är dock att det endast är ett fåtal av kommunerna i Värmland som ingått i båda undersökningarna. Ett antal kommuner från 2004 är inte med 2014 och omvänt. Detta medför att jämförelse med 2004 års resultat inte går att göra i detalj. I rapporten görs dock vissa överslagsmässiga jämförelser för att illustrera tendenser i ett större perspektiv.

Undersökningen genomfördes som en enkätundersökning med ett statistiskt representativt urval av 20 000 personer i åldern 16-84 år. Varje person fick en tilldelad "mättdag", för vilken de ombads redogöra för sina förflyttningar. Av de 20 000 besvarade drygt 6 000 värmlänningar utskicket, vilket motsvarar en svarsfrekvens på ungefär 30 %. Inför utskicket delades de ingående kommunerna in i minst två områden, ett tätorts- och ett omlandsområde. Ett antal kommuner valde att dela in i ytterligare tätortsområden.

Materialet från resvaneundersökningen omfattar ca 14 000 resor gjorda av boende i Värmland. Vid analys viktas databasen så att den blir representativ för hela befolkningen i Värmland (i åldrarna 16-84 år). Utifrån resvanedatabasen kan då värmlänningarnas resor under ett genomsnittligt dygn beskrivas.

Vad är en resa?

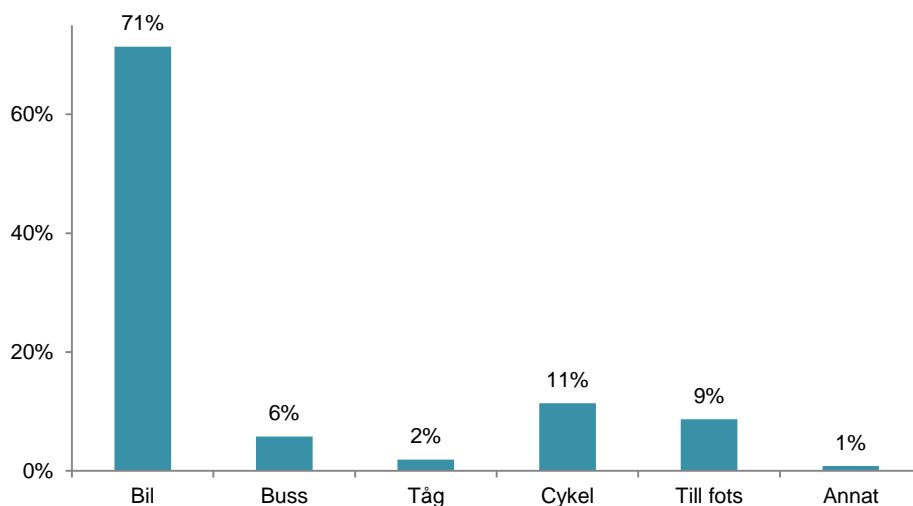
Med en "resa" avses en förflyttning som görs med ett ärende. Om en person t ex åker mellan hemmet och arbetet och lämnar barn på förskola på väg till arbetet räknas detta som två resor, en resa mellan hemmet och förskolan och en mellan förskolan och arbetet. Hemresan räknas också som en resa.

En resa kan göras med ett eller flera färdmedel. Om personen exempelvis har cyklat till busshållplatsen och därefter tagit bussen, räknas detta till samma resa om ärendet är detsamma. Däremot räknas bara ett sk huvudfärdmedel vid analysen av resan. Detta definieras utifrån följande hierarki: tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil, moped, cykel, till fots. För en resa som gjorts med buss i kombination med cykel definieras huvudfärdmedlet då som buss.

Hur reser värmlänningarna?

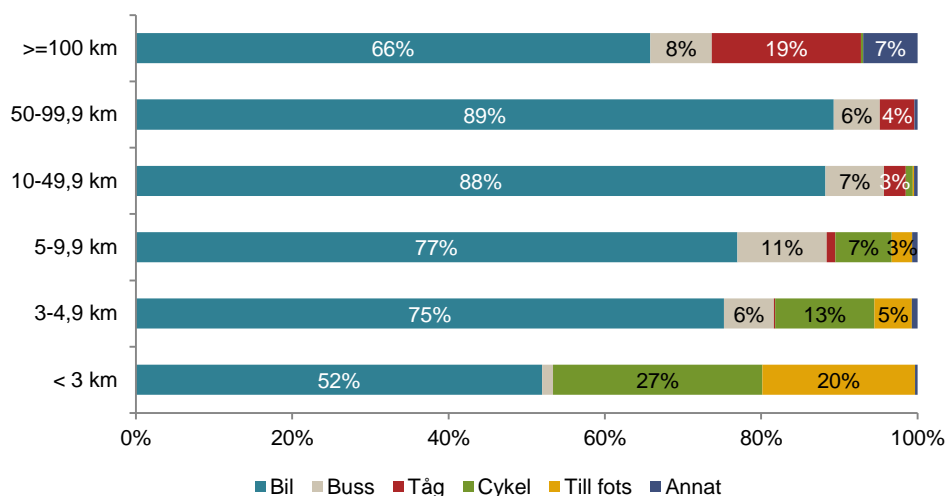
Värmlänningarna är ett bilburet folk

Bilen är det vanligaste transportsättet för värmlänningarna och över 70 % av resorna med start och eller mål i Värmland görs med bil, se figur nedan. Över 90 % av hushållen i Värmland har en eller flera bilar och 80 % av de svarande uppger att de alltid har tillgång till bil.

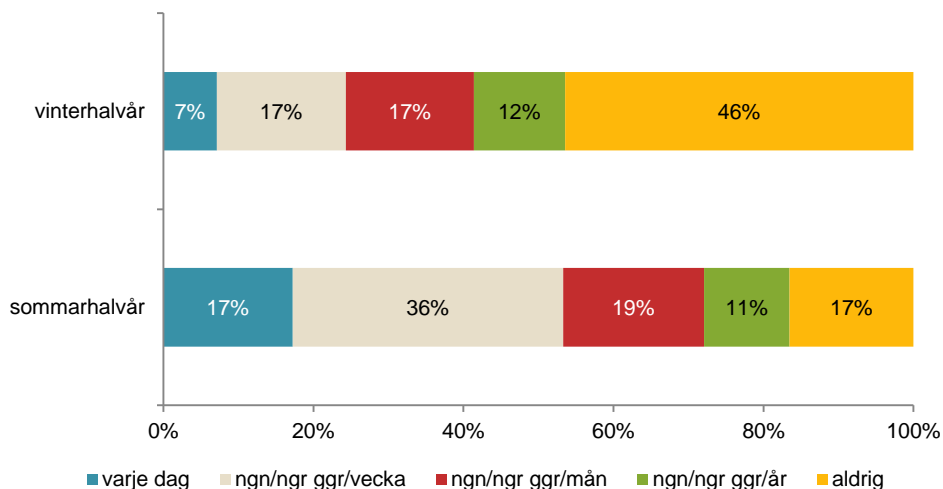


Bilresorna dominerar oberoende av kön, ålder och resans ärende. Kvinnor reser dock något mindre med bil än män, och reser istället mer med buss, cykel och till fots. Vid jämförelse mellan åldersgrupper skiljer sig den yngsta gruppen (16-24 år) mot övriga på så sätt att de inte reser med bil i lika stor utsträckning och med kollektivtrafik, cykel och till fots i desto större utsträckning. När det gäller ärende är bilen särskilt dominerande vid hämtning/lämning, där 90 % av resorna görs med bil. Cykeln är det vanligaste färdmedlet vid resor till arbete eller skola.

Även vid så korta resor som under tre kilometer görs de flesta resor med bil, se figuren nedan. Denna typ av resor görs dock även i stor utsträckning med cykel eller till fots. Vid långa förflyttningar, över 100 km, görs en stor andel resor även med tåg.

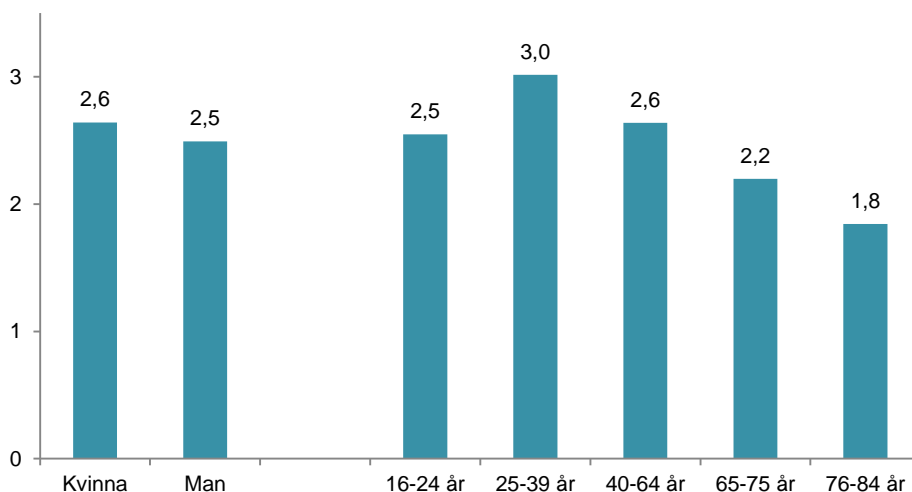


I undersökningen fick även de svarande uppskatta hur ofta de använder olika färdmedel under vinter- respektive sommarhalvår. Det syns inga större variationer mellan vinter och sommar för bil-, tåg-, buss- och flygresande, men för cykelresandet syns stora skillnader mellan vinter- och sommarhalvår, se figur nedan.



2,6 resor per person och dag

Fyra av fem värmlänningar gör minst en förflyttning under en genomsnittlig dag. I genomsnitt gör varje värmlänning 2,6 resor per person och dag (inräknat de som inte reser alls). Flest resor görs under vardagarna och färre på helgerna. Kvinnor och män reser i ungefär liknande utsträckning, men antalet resor per person och dag varierar något mellan åldersgrupperna. Personer i arbetsför ålder reser mest, se figuren nedan.

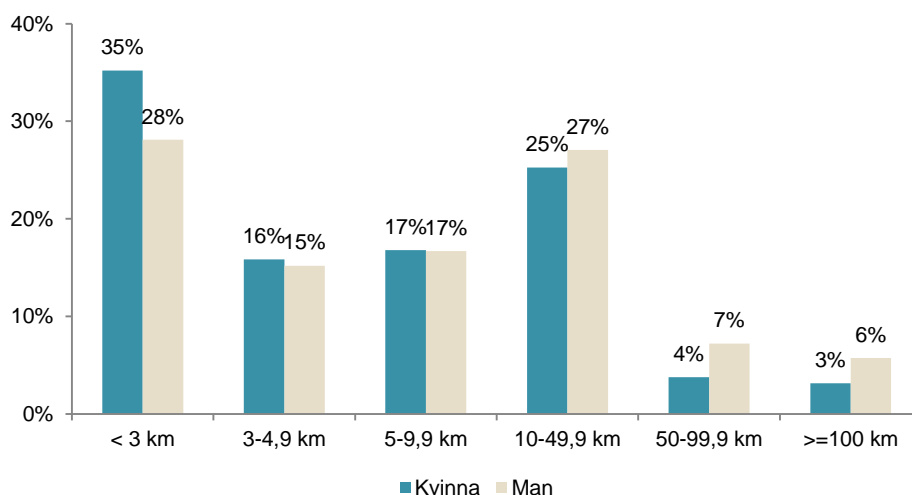


Antalet resor per person och dag varierar mellan de värmländska kommunerna, se figur nedan. Sett över hela Värmland reser boende i tätort något mer (2,7 resor) än boende i omland (2,4 resor).



Kvinnor gör kortare resor

Ungefär hälften av alla resor är kortare än 5 kilometer. Kvinnor gör överlag kortare resor än män, se figur. Inga större skillnader syns mellan olika åldersgrupper, medan boende i tätortsområden gör kortare resor än boende i omlandsområden.

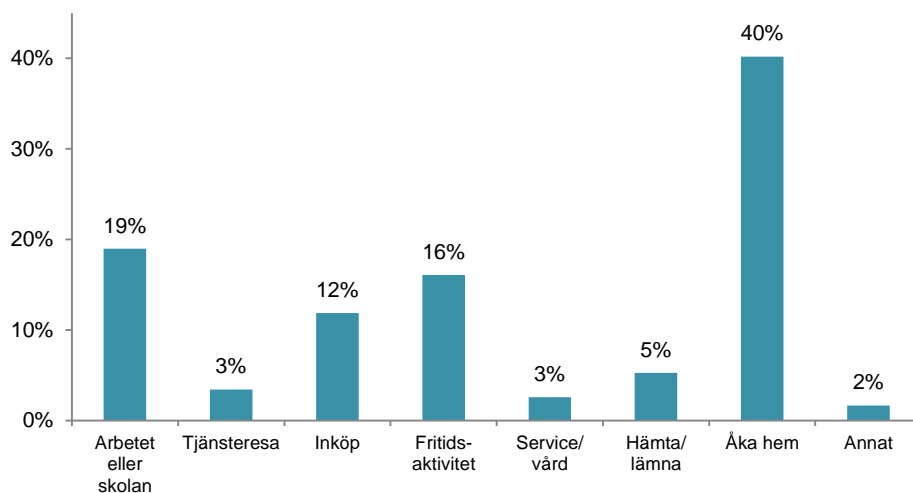


Resor till arbetet och skolan är vanliga

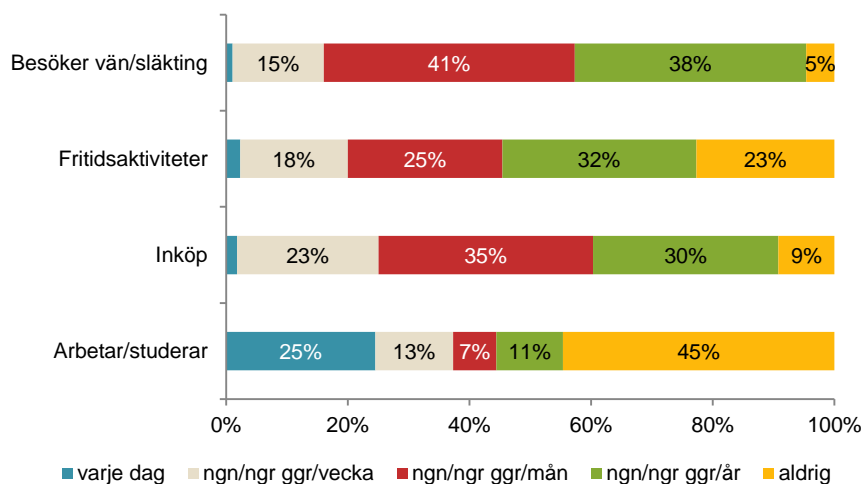
Näst efter resor till bostaden är det vanligaste ärendet resor till arbetsplatsen, se figur nedan. Att resor till bostaden är vanligast är inte så konstigt eftersom de svarande uppmanades att redovisa hemresan som en separat resa.

För de olika åldersgrupperna gäller dock inte riktigt samma mönster. Personer som är äldre än 65 år gör i mindre utsträckning resor till arbete och skola och istället en större andel resor för att göra inköp eller för att åka till en fritidsaktivitet.

Tjänsteresor är överlag längre än resor med andra ärenden och inköpsresorna är kortast.



I undersökningen fick värmlänningarna även svara på frågan om hur ofta de gör olika ärenden i en annan kommun än hemkommunen, se figur nedan. Det är vanligast att åka till en annan kommun för att arbeta eller studera och knappt 40 % av värmlänningarna uppskattar att de gör det minst någon gång i veckan.



Flest resor morgon och kväll

Det är vanligt att det är olika resmönster på vardagar och helger, och så är även fallet i Värmland. Resorna görs mycket mer utspritt i tid på lördag och söndag jämfört med på vardagar, då resandet är koncentrerat mellan sex och åtta på morgonen samt mellan tre till sex på eftermiddagen.

Förändringar sedan 2004

Som nämnts är det svårt att jämföra resultaten mellan de två undersökningarna 2004 och 2014 då urvalet av respondenter inte gjorts i samma geografiska områden. Vid överslagsmässig jämförelse kan ses att antalet resor per person och dag är ungefär detsamma, likaså andelen av de svarande som rest under sin mättdag (ca 80 %).

Färdmedels- och ärendefördelningarna på totalnivå har inte förändrats och kvinnors resor är alltså kortare än männens. Bilnehavet verkar dock ha ökat något mellan 2004 och 2014.

Vissa direkta jämförelser kan göras mellan de kommuner som ingår i båda undersökningarna (Kil, Kristinehamn, Karlstad, Hammarö, Forshaga och Grums). Här kan ses att resandet i Kils kommun verkar ha gått ner något (2,3 resor per person 2014 jämfört med 2,6 2004) medan resandet i Kristinehamn gått upp (2,9 resor 2014 jämfört med 2,7 2004). För övriga kommuner verkar resandet oförändrat.

För de kommuner som ingick både 2004 och 2014 kan även en del variationer i färdmedelsfördelningarna ses. Färdmedelsfördelningen i Forshaga kommun är oförändrad. I Grums kommun har andelen resor med bil ökat något medan andelen resor med buss minskat. I Hammarö kommun har andelen bilresor minskat med 10 procentenheter medan andelen resor med buss och cykel ökat. I Karlstads kommun har andelen bilresor minskat med 6 procentenheter medan andelen resor med buss och cykel ökat. I Kils kommun har andelen bilresor ökat något och i Kristinehamns kommun har andelen bilresor minskat med 5 procentenheter medan andelen cykelresor ökat med lika mycket.

Tänkbara åtgärder för förändrat resmönster

Värmlänningarna fick även svara på ett antal frågor kring anledningar till val av transportsätt. Resultaten visar att de främsta anledningarna till att man inte cyklar är att det är för långa sträckor samt avsaknad av bra/bättre cykel. Bättre underhåll av cykelvägar och högre trafiksäkerhet för cyklister är andra åtgärder som skulle få fler att cykla. De främsta anledningarna till att man inte åker buss är att man inte har någon tillräcklig bra bussförbindelse, att det anses för dyrt eller att det saknas passande avgångstider. De främsta orsakerna till att man inte reser med tåg är att det anses för dyrt samt avsaknaden av tillräckligt bra tågförbindelser.

Många påpekar att bilen är överlägsen när det gäller flexibilitet. Främsta skälen till att inte åka bil skulle vara om det skulle bli mycket dyrare att åka bil och/eller parkera bilen eller om de av olika anledningar inte längre kunde åka bil.

Innehållsförteckning

Förord	I
Sammanfattning	II
Resvaneundersökning i Värmland 2014	II
Vad är en resa?	II
Hur reser värmlänningarna?	II
Förändringar sedan 2004	VI
Tänkbara åtgärder för förändrat resmönster	VII
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Medverkande aktörer och kommuner	1
1.3 Syfte	1
1.4 Rapportens upplägg	1
1.5 Definitioner	2
2 Metod	3
2.1 Enkätens uppbyggnad	3
2.2 Urval och geografisk indelning	3
2.3 Utskick	4
2.4 Svarefrekvens	4
2.5 Bearbetning och analys	5
2.6 Konstruktion av uppräkningsvikter och skattningsförfarande	6
3 Bakgrundsfaktorer	11
3.1 Kön och ålder	11
3.2 Hushållets sammansättning	11
3.3 Sysselsättning	12
3.4 Körkortsinnehav, bilinnehav och biltillgång	13
3.5 Tillgång till kollektivtrafikkort	17
3.6 Tillgång till cykel	21
3.7 Förmåner vid arbetsplatsen eller skolan	22
4 Genomförda resor – resdagboken	23
4.1 Ingen förflyttning under mätdagen	23
4.2 Antal resor per dag	23
4.3 Reslängd per resa	26
4.4 Andel resor med olika färdstätt	29
4.5 Andel resor för olika ärende	32
4.6 Tidpunkt för resorna	35
4.7 Resor över kommungränsen	36
5 De viktigaste reserelationerna för de boende i undersökningsområdet	37

6	Förändringar sedan 2004	38
6.1	Generella förändringar mellan 2004 och 2014.....	38
6.2	Jämförelser med rikstäckande RVU Sverige 2012-2013.....	39
7	Så reser man under sommar- respektive vinterhalvåret.....	41
7.1	Bilresande	41
7.2	Bussresande	41
7.3	Tågresande	43
7.4	Cykelresande	44
7.5	Flygresande	44
8	Tänkbara åtgärder för förändrat resmönster	45
8.1	Åtgärder för att öka resandet med buss	45
8.2	Åtgärder för att öka resandet med tåg.....	47
8.3	Åtgärder för att öka resandet med cykel	49
9	Kommunresultat.....	52
9.1	Arvika.....	53
9.2	Eda.....	55
9.3	Filipstad.....	57
9.4	Forshaga	59
9.5	Grums	61
9.6	Hagfors	63
9.7	Hammarö	65
9.8	Karlstad	67
9.9	Kil.....	69
9.10	Kristinehamn.....	71
9.11	Munkfors	73
9.12	Storfors.....	75
9.13	Sunne.....	77
9.14	Säffle.....	79
9.15	Torsby.....	81
9.16	Årjäng	83
10	Referenser.....	85
11	Bilagor	86

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Värmland utvecklas, bland annat genom en ökning av invånare och genom utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik, vilket har betydelse för hur invånarna reser och förflyttar sig i sin vardag.

Det är därför viktigt att få en bild av hur värmlänningarnas resor ser ut just nu. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2004 och uppföljning behöver göras kontinuerligt för att se om och i så fall vilka förändringar som skett under de år som gått.

1.2 Medverkande aktörer och kommuner

Med Region Värmland som samordnare genomförs denna resvaneundersökning i samarbete med Trafikverket och samtliga kommuner i Värmland. Karlstads Universitet har lämnat synpunkter rörande enkätutformningen.

1.3 Syfte

Resvaneundersökningen 2014 har som syfte att kartlägga resvanor i Värmland och vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Undersökningen innehåller två delar, en resdagbok där alla genomförda resor under en specifik mättag kartläggs samt en enkät del som beskriver bakgrundsvariabler för de som ingår i studien, deras tillgång till olika färdmedel samt några attitydfrågor.

Resultatet av denna resvaneundersökning ska kunna fungera som ett planeringsunderlag för Region Värmland, Trafikverket, trafikorganisatörer och länets kommuner med flera för utveckling av kollektivtrafiken och övrig samhällsutveckling.

1.4 Rapportens upplägg

Efter detta inledande kapitlet följer en beskrivning av metod och genomförande av datainsamlingen, bl a urval, utskicksprocedur, svarsfrekvens och bortfall samt bearbetning och analys av data (kapitel 2). I kapitel 3 redovisas bakgrundsfaktorer såsom ålder, kön, bostadsort, hushållssammansättning färdmedelstillgång såsom körkorts-, bil- och cykelinnehav, innehav av kort till kollektivtrafiken mm. Kapitel 4 innehåller resultatet från resdagboken (d v s de faktiskt genomförda resorna) i form av antal resor, reslängd, resor med olika färdmedel och resor med olika ärenden. I kapitel 5 beskrivs Värmlänningarnas inställning till olika färdmedel och där analyseras en del av de förändringar som skett sedan mätningen för tio år sedan. I kapitel 6 redovisas de viktigaste resrelationerna för boende i undersökningsområdet. Avslutningsvis, i kapitel 7, redovisas kommunspecifika resultat.

I Bilaga 1 finns enkäten och resdagboken. Matris över resandet mellan olika kommuner i Värmland finns i Bilaga 2.

Resultat för resor redovisas för resor med start och/eller mål i Värmland och resor som har genomförts av värmlänningar men som har skett helt utanför Värmland har således exkluderats.

Fördjupade resultat för resvanor hos de boende i Karlstads kommun finns beskrivna i en separat rapport.

1.5 Definitioner

Resa	Med en resa menas en förflyttning med ett ärende ("förflyttning" används synonymt i rapporten). Om man till exempel lämnat barn på förskola på väg till arbetet är förflyttningen mellan hemmet och förskolan en resa. Om man förflyttar sig vidare mellan förskolan och arbetet är detta ytterligare en resa osv. Hemresan räknas också som en resa. En resa kan göras med flera färdmedel, men dessa ingår i samma resa. Promenader i motions- och rekreationssyfte räknas inte som resor.
Huvudfärdmedel	I resdagboken ombads deltagarna att fylla i de färdmedel de använt i varje resa. Huvudfärdmedlet definieras utifrån följande rangordning: tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil, moped, cykel och till fots. En resa som gjorts med buss i kombination med cykel tilldelas då buss som huvudfärdmedel.
Värmlänning/respondent	I denna rapport benämns deltagarna Värmlänningar, svarande eller respondenter. Dessa omfattar personer som besvarat enkäten, och som är mellan 16-84 år och boende i något av de områden undersökningen omfattar.
Område/stratum	Samtliga kommuner delades upp i två områden; tätort och omland, förutom i Eda, Hammarö, Karlstad och Kristinehamn där respektive kommun delats upp på fler områden.

2 Metod

Undersökningen genomfördes som en postenkät där det även fanns möjlighet att lämna svar via webben. Urvalet bestod av boende i Värmland. Insamlingen av data pågick under en femveckorsperiod i september och oktober 2014.

2.1 Enkätens uppbyggnad

Undersökningen omfattade en enkät del och en resdagboksdel. I enkät delen ombads respondenten besvara frågor om sig själv och om tillgång till olika färdmedel, tillgång till körkort och avstånd till arbete mm. I resdagboken ombads respondenten fylla i hur denne förflyttat sig under en utvald dag. Med en "förflyttning"¹ avses en resa som har ett ärende. Enkäten redovisas i Bilaga 1.

Enkäten och resdagboken följer i stort sätt samma struktur och utseende som 2004. En skillnad är dock att respondenten i 2014 års version uppmanats uppge reslängd i intervall istället för som ett kontinuerligt värde. Detta medför att genomsnittliga reslängder ej kunnat beräknas 2014. En fördel är dock att risken att respondenten uppger ett värde med fel enhet (t ex 1000m istället för 1 km) och antalet orimliga reslängder har begränsats. Valet av reslängdsintervall är gjort utifrån indelningen 2004. Här bör dock noteras att den indelning som redovisas i rapporten 2004 är felaktig och resultaten från 2004 följer egentligen den indelning som använts 2014. Den indelning som använts är:

- Upp till 3 km
- 3-4,9 km
- 5-9,9 km
- 10-49,9 km
- 50-99,9 km
- 100 km eller längre

2.2 Urval och geografisk indelning

Undersökningen är genomförd bland personer i åldern 16-84 år som bor i Värmland. Det totala urvalet utgjordes av 20 000 personer.

För att få en så representativ bild av befolkningen som möjligt har det totala urvalet gjorts uppdelat i olika områden i regionen, så kallade stratum. Huvudprincipen för stratifiering är att samtliga kommuner delades upp i två områden; tätort och omland, förutom i Eda, Hammarö, Karlstad och Kristinehamn där respektive kommun delats upp på fler områden. Stratumindelningen och urvalsstorlekar framgår av Tabell 2.1. Huvudprincipen för allokering är proportionell allokering med ett minimiantal utskick per område. Principen för att öka eller minska urvalsstorlekarna i respektive stratum är att se till att varje stratum kan särredovisas efter förväntat bortfall. Urvalsmetoden inom varje stratum är obundet slumpmässigt urval (OSU).

¹ I rapporten används "förflyttning" och "resa" synonymt.

Tabell 2.1 Stratumindelning och urvalsstorlek.

Kommun	Antal stratum	Urvalsstorlek per kommun	Urvalsstorlek per stratum
Arvika	2	1600	800
Eda	3	900	300
Filipstad	2	800	400
Forshaga	2	800	400
Grums	2	600	300
Hagfors	2	800	400
Hammarö	3	1000	cirka 333
Karlstad	13	6600	cirka 508
Kil	2	800	400
Kristinehamn	3	1500	500
Munkfors	2	600	300
Storfors	2	600	300
Sunne	2	900	450
Säffle	2	1000	500
Torsby	2	800	400
Årjäng	2	700	350

Urvalet av respondenter och uttaget av adresser gjordes nära inpå utskicksdatum för att säkerställa att så många adresser som möjligt var aktuella.

2.3 Utskick

Totalt gjordes tre utskick, ett huvudutskick och två påminnelser varav en påminnelse bestod av ett vykort och den andra av en fullständig enkät/resdagbok (identiskt med det första utskicket). I det fullständiga utskicket ingick förutom enkäten och resdagboken även missiv och portofritt svarskuvert.

Undersökningen omfattade följande mätveckor:

- Huvudutskick: måndagen den 22 september – söndagen 5 oktober 2014
- Påminnelse enkät/resdagbok: måndagen den 20 oktober – söndagen 26 oktober 2014

Varje individ ombads fylla i resdagboken för en specifik dag (samma veckodag men olika datum i huvudutskick och påminnelserna). Utskicket fördelades slumpmässigt jämnt över veckodagarna och gjordes i flera omgångar så att adressaten fick sitt utskick någon dag före sin tilldelade mät dag.

2.4 Svarsfrekvens

Huvudutskicket följdes av dels en vykortspåminnelse och dels en fullständig påminnelse. Eftersom undersökningsperioden var mycket kort inträffade det i många fall att svar inte hann registreras innan nästa utskick gjordes. Det innebär att det inte finns någon uppgift på hur många svar de enskilda utskicken genererade.

Efter den 14 november 2014 registrerades inga fler inkomna enkäter. Det totala antalet enkäter som hade registrerats vid detta datum var 6 079 vilket motsvarar cirka 30 % av urvalet.

En svarsfrekvens på 30 % kan tyckas vara en låg andel. Det är dock inte ovanligt nuförtiden. Överlag kan man se en nedåtgående trend i att delta i undersökningar av denna typ och vid resvaneundersökningen i Skåne 2013 var motsvarande andel 37 %, d v s något högre, men ändå inte högt. Vid analys av data är det dock inte själva svarsfrekvensen som är central, utan att *antalet* svar i de områden resultat ska redovisas på är tillräckligt. I denna RVU finns tillräckligt underlag för att redovisa resultaten i önskade delområden. Uppräkningsvikter för compensation av eventuellt bortfall av olika grupper (t ex någon viss åldersgrupp i ett specifikt område) har konstruerats, se nedan.

2.5 Bearbetning och analys

Det insamlade materialet från resvaneundersökningen är sammanställt i två databaser, en som omfattar enkätdelen och innehåller svar från samtliga respondenter oberoende om de har rest eller inte under sin mättag (individfil) och en som omfattar resdagboken och innehåller information om samtliga resor som respondenterna gjort (resfil). Databaserna finns i två versioner. I den mest detaljerade versionen är samtliga angivna platser och bostadsadresser med. Av integritetsskäl distribueras denna enbart till ett fåtal individer inom Region Värmland. I den andra versionen är platsbestämningen på områdesnivå och det är således omöjligt att härleda enskilda individer då inga adressuppgifter finns med.

Vanliga felkällor i en resvaneundersökning är att respondenten glömt resor (t ex korta förflyttningar till fots), att vederbörande struntat i vissa resor eller bedömt att de inte är viktiga (Vägverket, 2005). Ytterligare fel kan bero på att respondenten har svårt att göra rimliga bedömningar av resornas ingående delar. Till exempel har studier visat att det kan uppstå skillnader mellan uppskattad och verklig restid (Stangeby, 2000). Motsvarande fel kan uppstå i denna undersökning där respondenterna uppmanas skatta längden på sin resa.

Enkäterna kodades via optisk inläsning, d v s scanning. De adresser och platser respondenterna uppgivit tilldelades en områdesindelning som tillhandahållits av Region Värmland och kommunerna i Värmland. I många fall krävdes manuell bearbetning av indata innan områdestilldelning kunde göras. Det gällde t ex där respondenten uppgivit "soptippen" som destination. Då fick adressen för den lokala soptippen sökas upp varefter platsen tilldelades ett område.

Kontroller och korrigeringar av orimliga svar har skett löpande. Till exempel har korrigeringar gjorts gällande orimliga kombinationer av avstånd och färdmedel. I dessa fall har manuella bedömningar gjorts för att den ena variabeln ska korrigeras för att harmonieras med den andra. Ytterligare korrigeringar har gjorts i de fall det funnits ett öppet svarsalternativ ("Annat") i anslutning till frågor och där det skrivna svaret med enkelhet kunnat kodas till ett av de fasta alternativen.

I de fall respondenten uppgett att förflyttningen både startat och slutat i bostaden har delning av förflyttningen gjorts. Om förflyttningen t ex gjorts mellan bostad och bostad med ärende "inköp" har förflyttningen delats i två, en från bostaden till affären och en från affären till bostaden.

I de fall respondenterna uppgett "byte av färdmedel" som ärende eller där det tydligt framgick att respondenterna angett resor på reselementnivå (exempelvis om en resenär gått till bussen, därefter åkt buss för att sedan gå till arbetsplatsen och redovisat dem som tre enskilda förflyttningar men där ärendet har varit det samma, t ex till arbetet), har de redovisade förflyttningarna slagits ihop.

I de fall respondentens sista förflyttning slutat i t ex livsmedelsbutiken, vilket sannolikt är en orimlig slutdestination, har reskedjan kompletterats med en resa till bostaden.

Vid den här typen av undersökningar är det vanligt att vissa grupper faller bort. Detta kan bero på faktorer som problem med språket, ointresse, ovilja att svara på undersökningar m m. I denna undersökning har det inte gjorts någon särskild bortfallsundersökning för att ta reda på vilken anledning de som inte svarat på enkäten haft. Den främsta anledningen är att bortfallet i själva bortfallsundersökningen vanligen är stort varpå resultatet kan vara svårtolkat.

2.6 Konstruktion av uppräkningsvikter och skattningsförfarande

Urvalsdesignen är stratifierat obundet slumpmässigt urval (OSU) omfattande 20 000 personer. Om inget bortfall hade inträffat hade uppräkningsvikten kopplad till varje individ k varit $d_k = N_r/n_h$ där N_h betecknar populationsstorleken inom varje stratum och n_h är urvalsstorleken inom varje stratum.

I detta kapitel beskrivs skattningsförfarandet i mer tekniska termer. Inledningsvis beskrivs översiktligt den bortfallsanalys som genomförts. De registerbaserade hjälpvariabler som fanns till förfogande för bortfallsanalys och för att potentiellt användas för bortfallskompensation var:

- Kön
- Åldersklasser enligt Tabell 2.2.

Tabell 2.2 Åldersklassindelning.

Åldersklass	Indelning
1	16-24 år
2	25-39 år
3	40-64 år
4	65-75 år
5	76-84 år

Dessutom finns tillgång till en geografisk dimension från stratifieringen (46 strata). De flesta kommuner har delats upp på två områden: (i) tätort och (ii) omland. I vissa kommuner har dock tre eller fler indelningar använts. I Karlstads kommun användes 13 områdesindelningar. I bortfallsanalysen har det konstaterats att det finns olika svarsbenägenhet i olika grupper. Följande slutsatser kan generellt dras:

- *Kön:* Kvinnor har i allmänhet svarat i större utsträckning än männen. Det finns dock undantag men i majoriteten av strata (38 av 46) är det högre svarsandel bland kvinnorna än bland männen.
- *Åldersklasser:* Den generella slutsats som kan dras är att de äldre har svarat i större utsträckning än de yngre. Högst svarsandel har dock den näst högsta åldersklassen (65-75 år). Denna generella slutsats gäller i princip i samtliga stratum. Störst olikhet i svarsandel finns i denna variabel.
- *Stratum:* Det finns en viss skevhet i svarsandel mellan stratum. Vissa stratum har lägre svarsandel, vissa har högre.

Baserat på ovanstående slutsatser finns det alltså en viss skevhet över registervariablerna bland de svarande. Om en förenklad bild ska ges kan det utläsas att de svarande är *överrepresenterade* av äldre kvinnor. Svarandegruppen är *underrepresenterad* av yngre män. Om ingenting görs åt denna snedvridning kommer resultaten att spegla de olika grupperna i den utsträckning de finns representerade bland de svarande. Det finns dock möjlighet att genomföra kompensationer i beräkningarna (genom viktningsförfarande) som justerar för snedvridningarna.

En aspekt att komma ihåg rörande bortfallsanalyser är att den är begränsad av de variabler som det finns tillgång till. I denna undersökning har vi tillgång till variablerna kön och ålder förutom stratumindelningen som är en geografisk dimension. Det finns naturligtvis andra tänkbara variabler som kan vara viktiga för hur bortfallet genereras. Exempel på sådana variabler är födelseland, utbildningsnivå, inkomst, i arbete vs ej i arbete. Huruvida det skett snedvridningar över dessa variabler är okänt.

Det finns flera olika sätt att utnyttja hjälpinformationen i vägningsförfarandet. Den mest detaljerade nivån är att korsa variablerna kön, åldersklasser och stratum. Med denna gruppering skulle de svarande inom varje cell (kön*åldersklass*stratum) erhålla en vikt som speglar antalet i populationen i den cellen. Dock är urvalet, och framförallt antalet svarande, inte tillräckligt stort för att bryta ner de svarande på en så detaljerad nivå. Exempelvis kan det nämnas att bland kvinnor i åldern 16-24 boende i stratumet Munkfors omland var det 17 utvalda men 0 svarande. Det finns ytterligare sådana exempel som gör det omöjligt att korsa kön, åldersklass och stratum.

I analysarbetet har ett flertal olika varianter av utnyttjade av hjälpinformationen prövats. I analysen har de erhållna vikterna studerats och granskats för att till exempel se att ingen enskild person erhåller en orimlig hög vikt. Det slutliga valet av hur hjälpinformationen har utnyttjats i vägningsförfarandet är följande:

- Kön korsat med stratum
- Åldersklass korsat med kommun

Detta betyder att de svarande, vid viktad analys, får den korrekta könsfördelningen inom varje stratum och den korrekta åldersklassfördelningen inom varje kommun. Ett annat sätt att uttrycka detta är, vid viktad analys, kommer de svarande att viktas så att de har populationens könsfördelning inom varje stratum och populationens åldersfördelning inom varje kommun.

2.6.1 Konstruktion av uppräkningsvikter

Följande avsnitt beskriver en mer teknisk framställning av hur uppräkningsvikter som använts i skattningarna har konstruerats. Skattningsförfarandet baseras på den så kallade Horvitz-Thompson-estimatoren, se exempelvis Särndal, Svensson, Vretman (1992). Den initiala bortfallsjusteringen är via en så kallad raduppräkning inom strata och därefter har dessa vikter kalibrerats (bortfallskomparerats) med avseende på kön \times stratum + åldersklasser \times kommun.

För att skatta målstorheterna i undersökningen används alltså tekniken med kalibrerade vikter. Syftet med kalibreringen av vikter är att justera för den snedvridning som bortfallet har åstadkommit. Viktiga teoretiska bidrag inom området finns t ex i Lundström och Särndal (1999, 2001 och 2005).

Principen med kalibrering av vikter bygger på att utnyttja stark hjälpinformation. Hjälpinformationen utgörs av registerbaserade variabler (kön, åldersklasser, och geografi (stratum)). En viktig fråga i detta sammanhang är vilka hjälpvariabler som ska ingå i kalibreringen? Lundström och Särndal (2001 och 2005) anger tre olika villkor för att kalibreringsansatsen ska vara framgångsrik för att reducera bortfallsskevheten:

- (i) Hjälpvariabeln eller hjälpvariablerna ska *samvariera* med svarsbenägenheten (svarssannolikheten). Detta är det viktigaste kriteriet eftersom det leder till en minskning av bortfallsskevheten för samtliga skattningar.
- (ii) Hjälpvariabeln eller hjälpvariablerna ska samvariera med viktiga målvariabler (efterfrågade uppgifter i blanketten). Om detta kriterium uppfylls minskar dels bortfallsskevheten dels osäkerheten (variansen) för dessa målvariabler.
- (iii) Hjälpvariabeln eller hjälpvariablerna ska identifiera de viktigaste redovisningsgrupperna. Det leder framför allt till minskad osäkerhet (varians) i skattningarna för dessa redovisningsgrupper.

Eftersom det finns en klar samvariation mellan de olika hjälpvariablerna och svarsbenägenheten, vilket bortfallsanalysen ovan visade, uppfyller samtliga registervariabler kriterium (i) väl. Av den anledningen har samtliga tillgängliga registervariabler använts i kalibreringsförfarandet. Beträffande kriterium (ii) har ingen fördjupad analys genomförts. Beträffande kriterium (iii) utgör både kön och åldersklasser såväl som geografiska indelningar grund för särredovisningar vilket gör att kriterium (iii) uppfylls.

Eftersom det finns två populationer, individ- och resepopulationen, behövs notation för båda dessa. Nedan används individpopulationen som illustration. När den är klarlagd är det enkelt att förlänga till resepopulationen.

Låt U (Universen) beteckna individpopulationen och N dess storlek. Låt y beteckna en undersökningsvariabel och y_i dess värde för individ i . Totalen i individpopulationen skrivs

$$t = \sum_U y_i \quad (1)$$

Med beteckningen \sum_U avses $\sum_{i \in U}$ för att förkorta notationen. I denna undersökning är vi dock oftare intresserade av medelvärden eller procentandelar vilka skrivs som en funktion av två totaler, nämligen

$$\bar{y}_U = \frac{t}{N} = \frac{\sum_U y_i}{\sum_U 1} \quad (2)$$

Notera att populationsantalet N alltså betraktas som en total, nämligen en summa av N stycken ettor. Beträffande procentandelar är exempelvis målstorheten *andel* som har tillgång till kollektivtrafik att betrakta som ett medelvärde om variabeln kodas så att 1 = har tillgång till kollektivtrafik och 0 = har ej tillgång. I detta fall utgör $t = \sum_U y_i$ *antalet* personer som har tillgång till kollektivtrafik och kvoten t/N *andelen* som har tillgång. Av den anledningen behöver inte medelvärden och procentandelar särskiljas beteckningsmässigt.

Populationen av individer stratifieras med avseende på variabeln geografi, se ovan. Låt N_h beteckna storleken på stratum h , $h = 1, 2, \dots, H$. Eftersom det finns 46 stratum är $H = 46$. Ett urval s_h av storlek n_h dras från stratum h enligt principen för obundet slumpmässigt urval (OSU). Hela urvalet betecknas s , d v s $s = \cup_{h=1}^H s_h$, där $n = \sum_{h=1}^H n_h$ betecknar storleken på s . På grund av bortfall erhålls svarandemängden r_h i stratum h vars storlek betecknas m_h . Summan av svarandemängderna över samtliga stratum h betecknas r , d v s $r = \cup_{h=1}^H r_h$, och m dess storlek, d v s $m = \sum_{h=1}^H m_h$.

Låt vidare \mathbf{x}_i representera hjälpvektorn som anger vilken kombination av kategorierna avseende kalibreringsvariablerna individ i tillhör. Kalibreringsestimatoren för *totalen* ges då enligt

$$\hat{t}_w = \sum_r w_i y_i \quad (3)$$

och för medelvärdet av

$$\hat{y}_{wU} = \frac{\hat{t}_w}{\hat{N}} = \frac{\sum_r w_i y_i}{\sum_r w_i} \quad (4)$$

där $w_i = d_i v_i$ utgör den kalibrerade vikten och där $d_i = N_h/m_h$ är vikten för rak uppräknings inom strata, samt där

$$v_i = 1 + \left(\sum_U \mathbf{x}_i - \sum_r d_i \mathbf{x}_i \right)' \left(\sum_r d_i \mathbf{x}_i \mathbf{x}_i' \right)^{-1} \mathbf{x}_i \quad (5)$$

är den justeringsvikt som multiplicerat med d_i gör så kalibreringsvillkoret

$$\sum_r d_i v_i \mathbf{x}_i = \sum_U \mathbf{x}_i \quad (6)$$

uppfylls. Notera att eftersom kalibreringen sker med avseende på exempelvis stratum kommer $\sum_r w_i = \hat{N} = N$, det vill säga summan av vikterna, att summera till det sanna antalet personer i populationen.

Elementen i vektorn \mathbf{x}_i är ettor och nollor som indikerar tillhörighet till vilken kategori avseende kalibreringsvariablerna personen tillhör. Följande antal kategorier finns avseende kalibreringsvariablerna:

- *Kommun och ålder*: Det finns 16 stratum och 5 åldersklasser. Antalet kombinationer avseende kommun och åldersklasser uppgår därför till $16 \times 5 = 80$
- *Stratum och kön*: det finns 46 stratum vilket innebär att det finns $46 \times 2 = 92$ kombinationer

Detta betyder att de 80 första positionerna i hjälpvektorn \mathbf{x}_i består av 79 nollor och en etta vilket indikerar vilken kombination av kommun och ålderskategori person i tillhör. För exempelvis en person i åldern 16-24 år i kommun 1 (Arvika) har vektorn värdet 1 på position 1 och 0 på resterande 79 positioner. Position 81 till 172 avgör vilken kombination

av stratum och kön personen har. Kodningen gjordes så att för en kvinna i stratum 1 (Arvika med omland) är position 81 lika med 1 och resterande lika med 0.

Kalibreringsvillkoret i uttryck (6) kan i ord tolkas på följande sätt:

- Baserat på de initiala vikterna $d_i = N_h/m_h$ justeras dessa med en faktor v_i så att nya vikter (kalibrerade vikter) w_i erhålls. De kalibrerade vikterna har egenskapen att de justerar för de snedvridningar som har uppstått i och med bortfallet. Bland de svarande var exempelvis ålderfördelningen skev (äldre svarade i större utsträckning än yngre). De kalibrerade vikterna justerar för detta så att när vägda resultat tas fram kommer de svarande att viktas att de får *populationens* fördelning över åldersklasser inom varje kommun. På motsvarande sätt justerar de kalibrerade vikterna samtidigt så att populationens könsfördelning inom varje stratum erhålls för de svarande vid viktad analys. Ur detta perspektiv har alltså de kalibrerade vikterna justerats för de skevheter som har uppstått i och med bortfallet avseende variablerna geografi, åldersklasser och kön.

För att erhålla skattningar för en redovisningsgrupp, t ex kvinnor eller större tätorter, används uttrycken ovan men med skillnaden att y_i sätts till 0 om individen inte tillhör redovisningsgruppen.

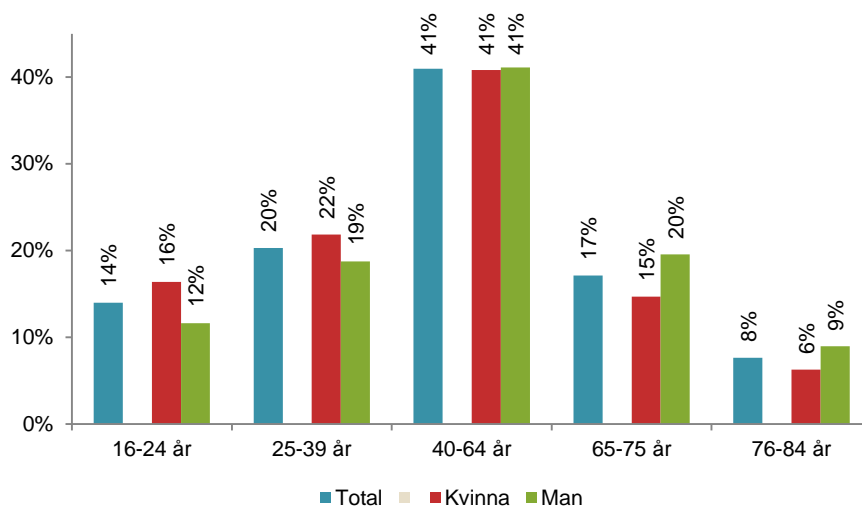
De uppräkningsvikter som skapats för individpopulationen används även för resepopulationen. Detta förfarande kan motiveras teoretiskt.

3 Bakgrundsfaktorer

I denna del av rapporten redovisas de bakgrundsdata som ingår i studien. Viktat resultat redovisas, men det antal svar (n) som redovisas i respektive figur är antalet faktiska genomförda resor, d v s ej viktade siffror.

3.1 Kön och ålder

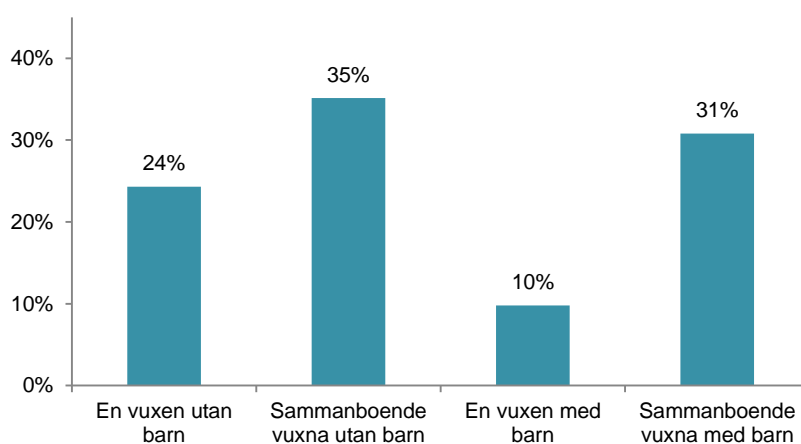
I Värmland är hälften kvinnor och hälften män i åldergruppen 16-84 år. I åldersgrupperna 16-24 år och 25-39 år är andelen kvinnor något högre än män och i de två äldsta åldersgrupperna är förhållandet det motsatta, se Figur 3.1.



Figur 3.1 Åldersfördelning bland kvinnor respektive män ($n_{total} = 5\ 655$, $n_{kvinnor} = 3\ 045$, $n_{män} = 2\ 610$).

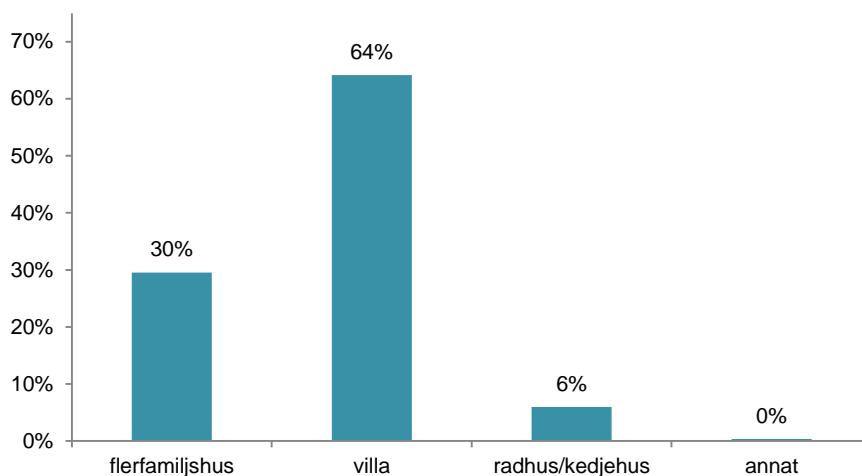
3.2 Hushållets sammansättning

Figur 3.2 visar att den största gruppen av de som ingår i studien bor i ett hushåll med två eller flera vuxna och inga barn. Hushåll med bara en vuxen utgör en knapp fjärdedel av alla hushåll. En av tio bor i ett hushåll med en vuxen med barn och tre av tio bor i hushåll med sammanboende vuxna med barn.



Figur 3.2 Fördelning över hushållstyper ($n = 5\ 578$).

Den vanligaste bostadstypen är villa, vilket knappt två tredjedelar av svarande bor i, se Figur 3.3. Tre av tio bor i ett flerfamiljshus och 6 % bor i radhus eller kedjehus.

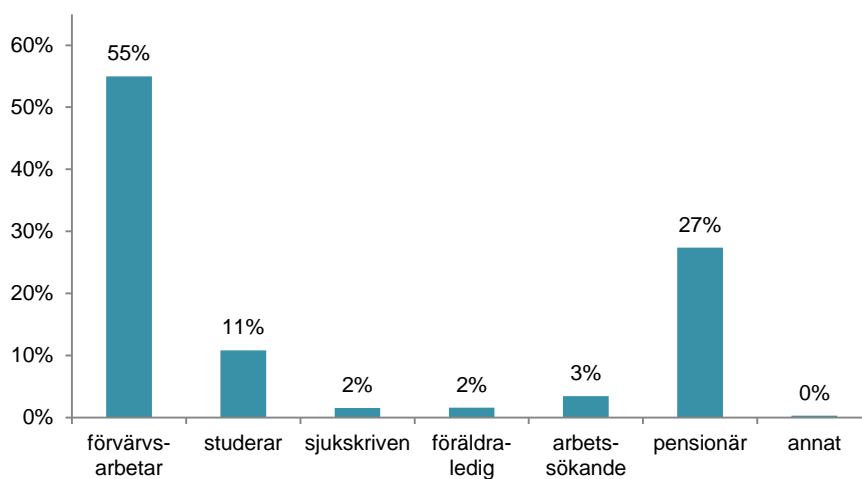


Figur 3.3 Fördelning över bostadstyper (n = 5 630).

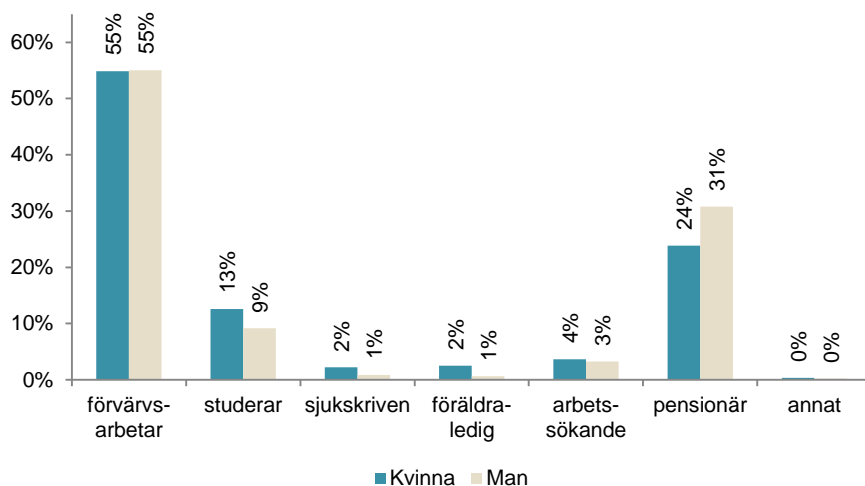
3.3 Sysselsättning

Gällande sysselsättning, förvärvsarbetar drygt hälften av alla (55 %) respondenter, se Figur 3.4. Den näst största gruppen är pensionärer, vilken utgör 27 %.

Som Figur 3.5 visar, finns det några mindre skillnader mellan mäns och kvinnors sysselsättning. En någon större andel kvinnor studerar, medan en någon större andel män är pensionärer.



Figur 3.4 Fördelning över sysselsättning (n = 5 600).

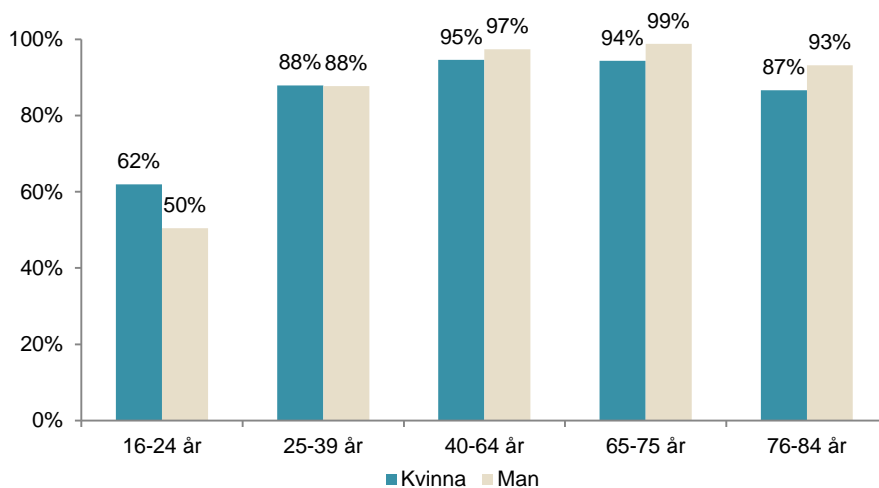


Figur 3.5 Fördelning över sysselsättning uppdelat på kön ($n_{kvinnor} = 3\ 015$, $n_{män} = 2\ 585$).

3.4 Körkortsinnehav, bilinnehav och biltillgång

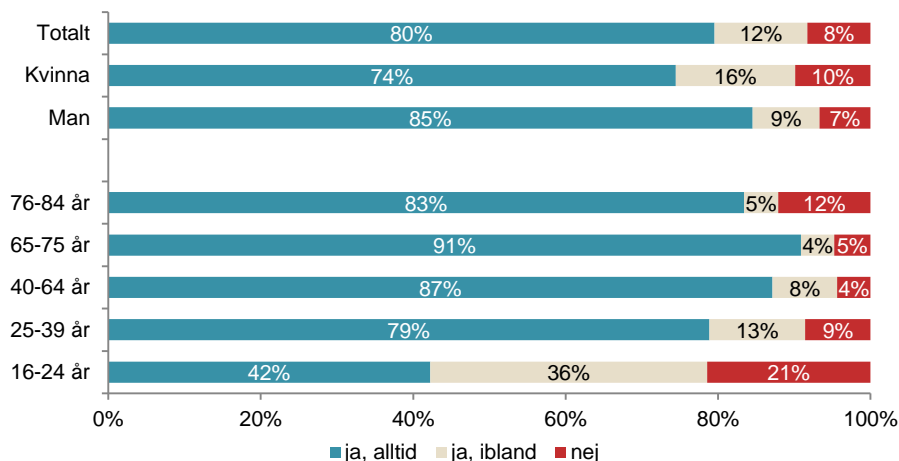
Totalt uppger 89 % av respondenterna att de har körkort för bil. I omlandsområdena har 91 % och i tätortsområdena har 87 % körkort. Detta är högre än genomsnittet för hela Sverige där 79 % av den vuxna befolkningen hade giltiga körkort år 2013 (Transportstyrelsen.se och scb.se).

Körkortsinnehavet är 87 % bland kvinnor och 90 % bland män. Körkortsinnehavet i de olika åldersgrupperna varierar, se Figur 3.6. Av naturliga skäl är andelen som har körkort lågt i den yngsta åldersgruppen.



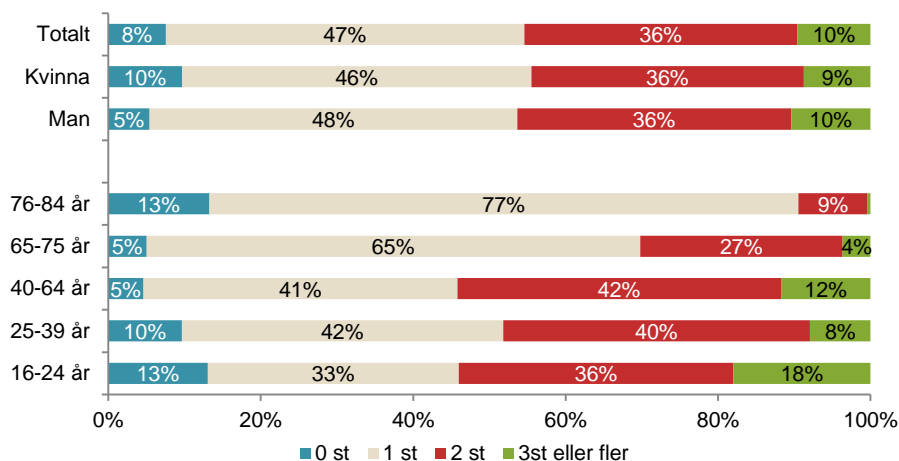
Figur 3.6 Körkortsinnehav i olika åldersgrupper, uppdelat på kön ($n_{kvinnor} = 120\ 1361$, $n_{män} = 122\ 1108$).

Av de tillfrågade uppger en klar majoritet att de ibland eller alltid har tillgång till bil oavsett kön eller åldersgrupp, se Figur 3.7. Ett undantag är dock den yngsta åldersgruppen där tillgången till bil är betydligt lägre än övriga åldersgrupper.



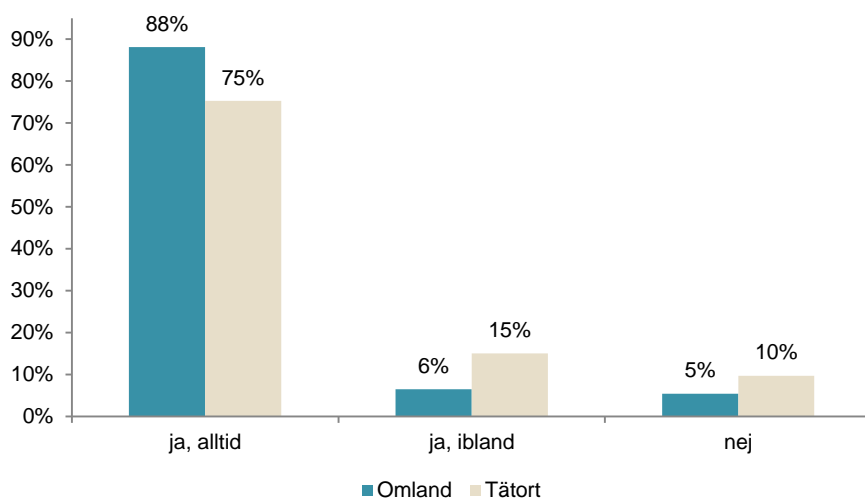
Figur 3.7 Tillgång till bil, totalt och uppdelat på kön och åldersgrupp ($n_{total}=5\ 623$, $n_{kvinna}=3\ 028$, $n_{man}=2\ 595$, $n_{16-24\text{ år}}=311$, $n_{25-39\text{ år}}=638$, $n_{40-64\text{ år}}=2\ 472$, $n_{65-75\text{ år}}=1\ 650$, $n_{76-84\text{ år}}=552$).

Det är vanligast att hushållet har tillgång till en bil, 47 %. Cirka en tredjedel, 36 %, har tillgång till två bilar, se Figur 3.8. En viss skillnad mellan kvinnor och män verkar finnas i fråga om de hushåll som inte har någon bil alls. Där är andelen kvinnor högre. När det gäller åldersgrupper syns en skillnad mellan de grupper som är äldre och yngre än 65 år.



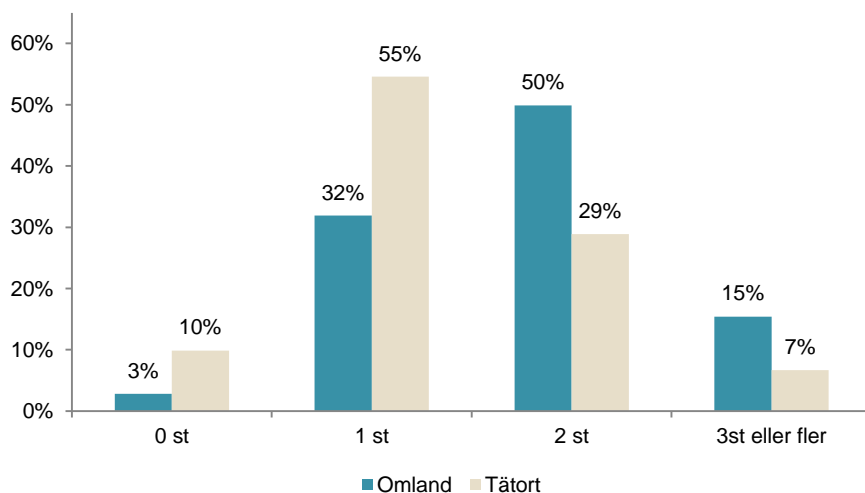
Figur 3.8 Antal bilar i hushållet, totalt och uppdelat på kön och ålder ($n_{total}=5\ 621$, $n_{kvinna}=3\ 027$, $n_{man}=2\ 594$, $n_{16-24\text{ år}}=310$, $n_{25-39\text{ år}}=643$, $n_{40-64\text{ år}}=2\ 465$, $n_{65-75\text{ år}}=1\ 652$, $n_{76-84\text{ år}}=551$).

Bilnehavet är högre i omland än i tätorter. Av de boende i omland svarar 88 % att de alltid har tillgång till bil och av de boende i tätort svarar 75 % att de alltid har tillgång till bil, se Figur 3.9.



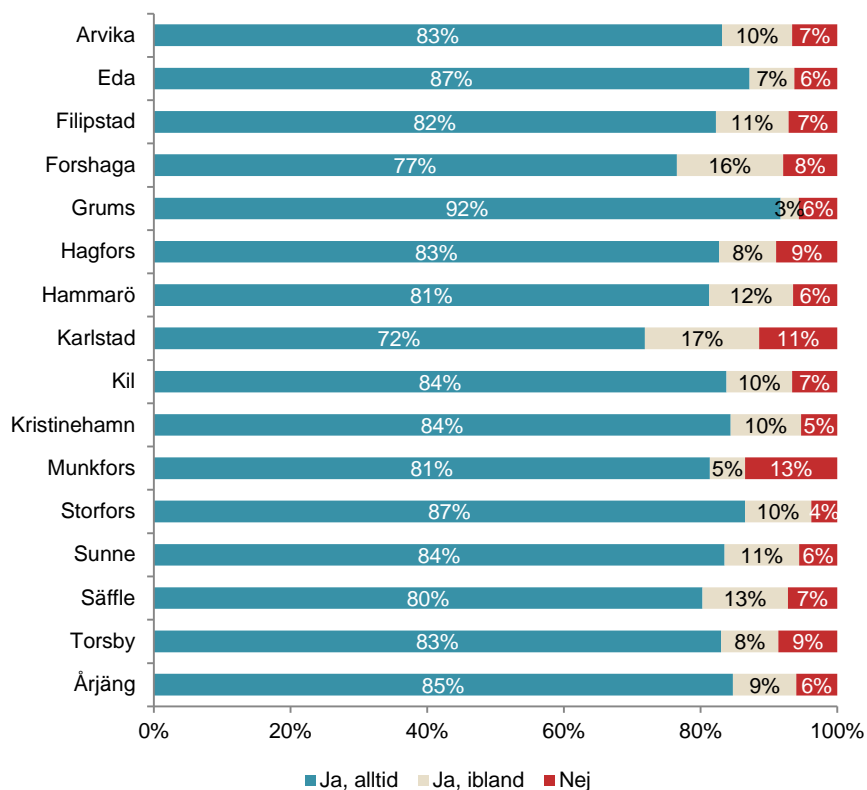
Figur 3.9 Biltillgång uppdelat på tätort och omland ($n_{\text{omland}}=2\ 437$, $n_{\text{tätort}}=3\ 186$).

Av de boende i omland är det enbart 3 % som bor i ett hushåll utan bil, medan motsvarande uppgift i tätorter är 10 %. I tätorter har drygt hälften en bil, medan i omland har hälften 2 bilar. Hushållets tillgång till bil uppdelat på omland och tätort redovisas i Figur 3.10 nedan.



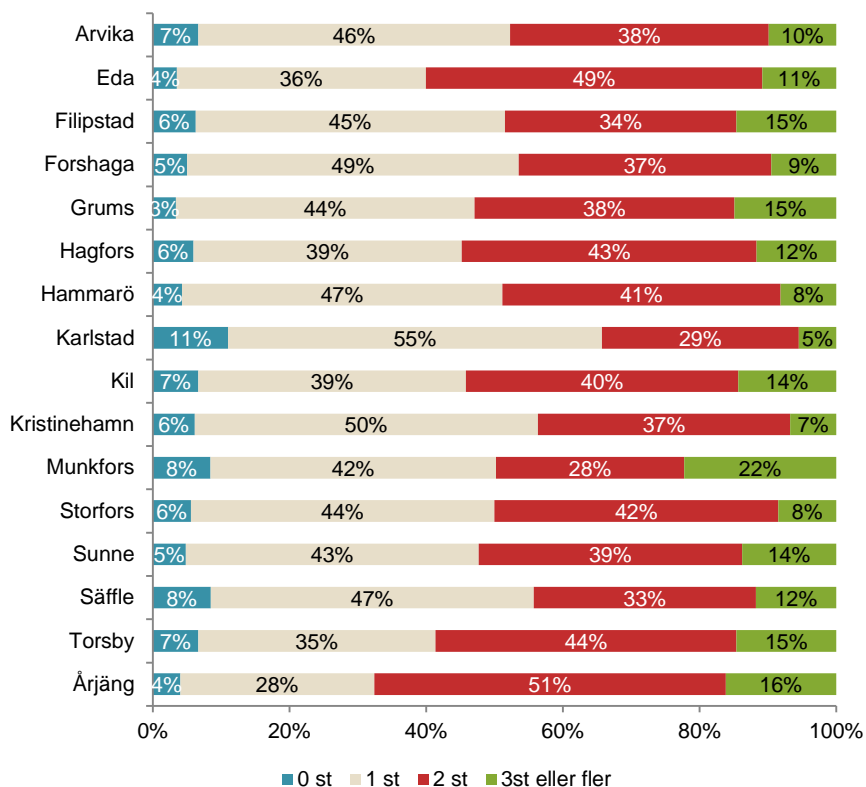
Figur 3.10 Antal bilar i hushållet ($n_{\text{omland}}=2\ 432$, $n_{\text{tätort}}=3\ 189$).

Biltillgång uppdelat per kommun framgår av Figur 3.11 nedan. I samtliga kommuner är tillgången till bil ibland eller alltid hög. I Karlstads och Munkfors kommun finns de största andelarna som uppger att de aldrig har tillgång till bil.



Figur 3.11 Tillgång till bil uppdelat per kommun (n=136-1 859).

Hushållens billinnehav varierar mellan kommunerna, se Figur 3.12. I Karlstads kommun är det störst andel svarande som inte har någon bil i hushållet och Munkfors är den kommun där andelen som uppger att de har tre bilar eller fler är störst.

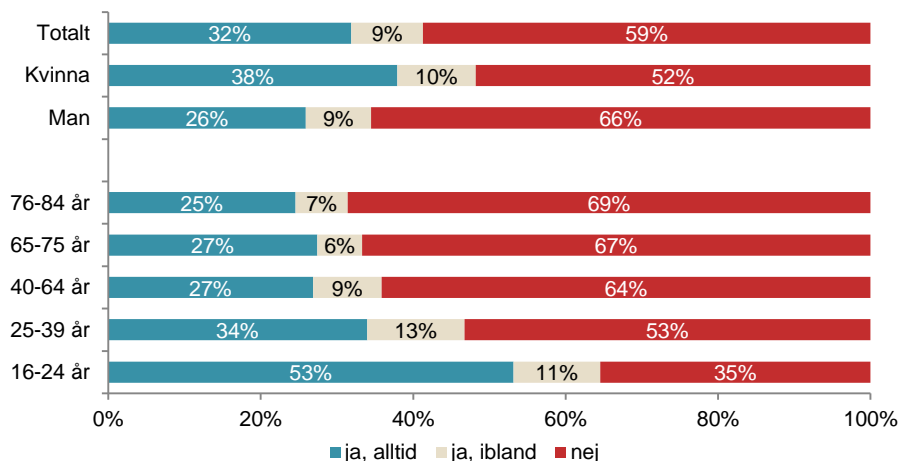


Figur 3.12 Antal bilar i hushållet uppdelat på kommun (n=135-1 858).

3.5 Tillgång till kollektivtrafikkort

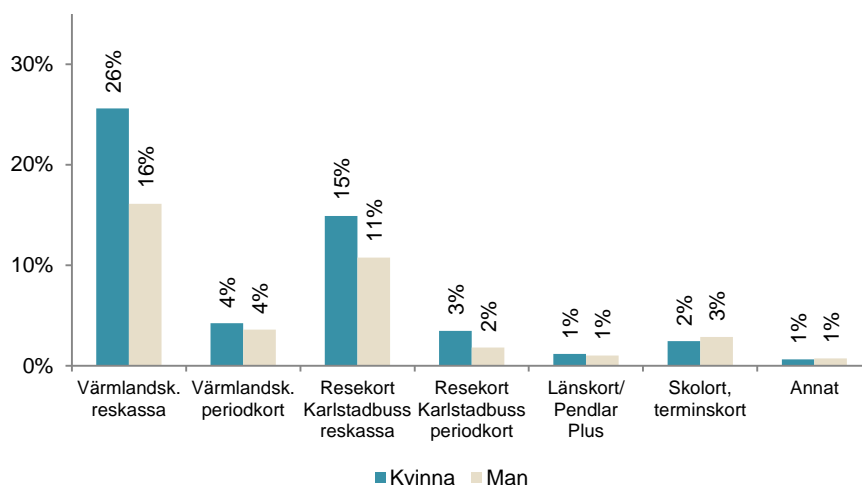
Värmlänningarnas tillgång till kort som kan användas för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst framgår av Figur 3.13. Nästan en tredjedel av respondenterna har alltid tillgång till ett kollektivtrafikkort och 9 % har tillgång ibland. Således svarar majoriteten nej på frågan om de har ett kort som de kan använda för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst.

Kvinnor har tillgång till kollektivtrafikkort i större utsträckning än män. När det gäller ålder minskar tillgången till kollektivtrafikkort med ökande ålder. Av de svarande i den yngsta åldersgruppen är det lite drygt hälften som alltid har tillgång till ett kollektivtrafikkort medan det i de äldsta åldersgrupperna är cirka en fjärdedel som alltid har tillgång till ett kort.



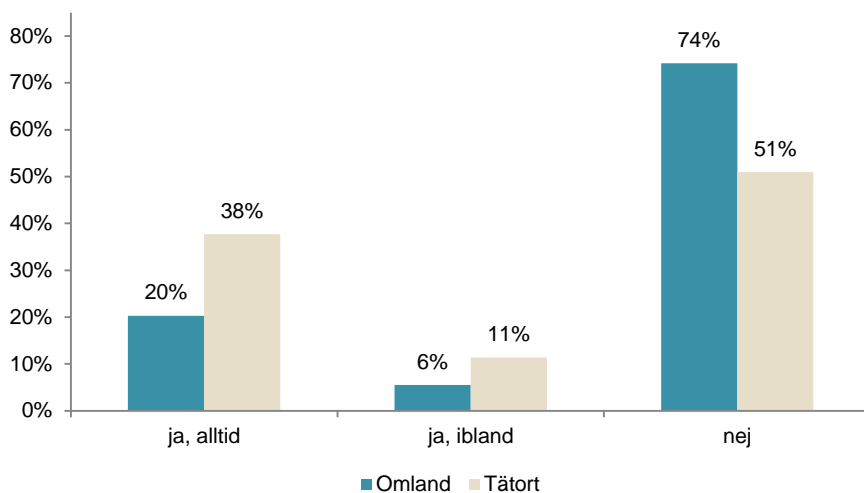
Figur 3.13 Tillgång till kollektivtrafikkort ($n_{total}=5\ 597$, $n_{kvinna}=3\ 008$, $n_{man}=2\ 589$, $n_{16-24\ \text{år}}=309$, $n_{25-39\ \text{år}}=642$, $n_{40-64\ \text{år}}=2\ 464$, $n_{65-75\ \text{år}}=1\ 638$, $n_{76-84\ \text{år}}=544$).

De som svarade att de ibland eller alltid har tillgång till ett kort för kollektivtrafik eller färdtjänst fick även frågan om vilket eller vilka sorters kort de har. I Figur 3.14 framgår hur stor andel kvinnor och män som har tillgång till respektive kort. Notera att de svarande kunde uppge flera kort, varför andelarna ska tolkas för respektive korttyp.



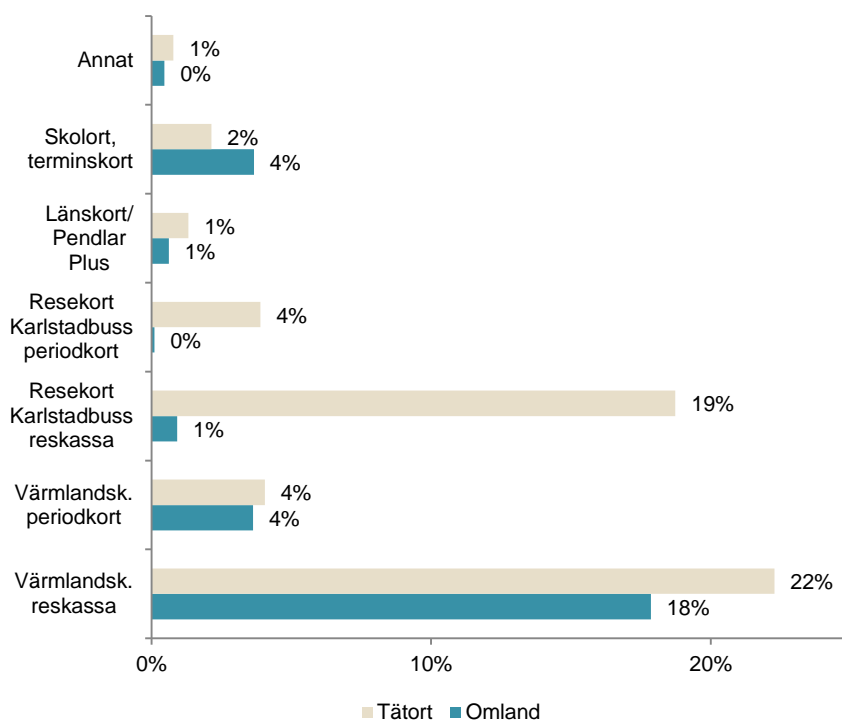
Figur 3.14 Andel kvinnor och män som har tillgång till respektive kort ($n = 17\ 715$).

Det är vanligare att man har tillgång till ett kollektivtrafikkort bland de som bor i tätort än i omland, se Figur 3.15.



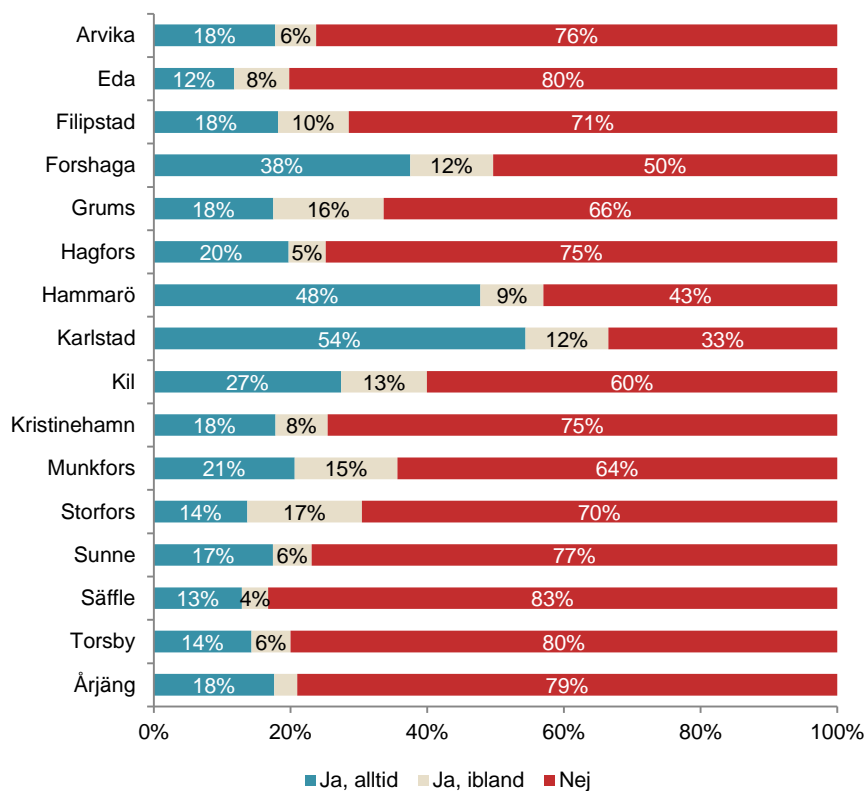
Figur 3.15 Tillgång till kollektivtrafikkort uppdelat på omland och tätort ($n_{\text{omland}}=2\ 433$, $n_{\text{tätort}}=3\ 164$).

Vilken typ av kort som är vanligast bland de som uppger att de har kort, uppdelat på omland och tätort, framgår av Figur 3.16. Som synes finns vissa variationer. Notera att de svarande kunde uppge flera kort, varför andelarna ska tolkas för respektive korttyp.



Figur 3.16 Andel av de boende i omland och tätort som har tillgång till respektive kort ($n=4\ 690$).

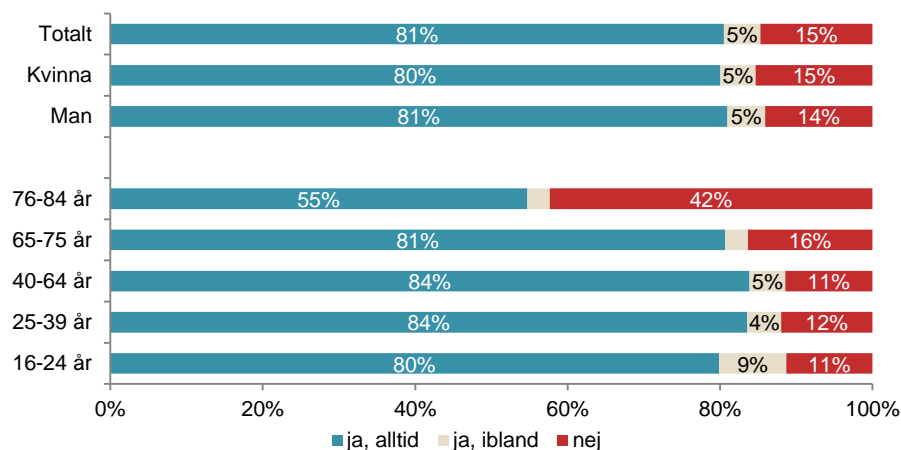
Det är stor skillnad i tillgång till kollektivtrafikkort mellan olika kommuner, se Figur 3.17. Innehavet är störst i Karlstad, Hammarö och Forshaga.



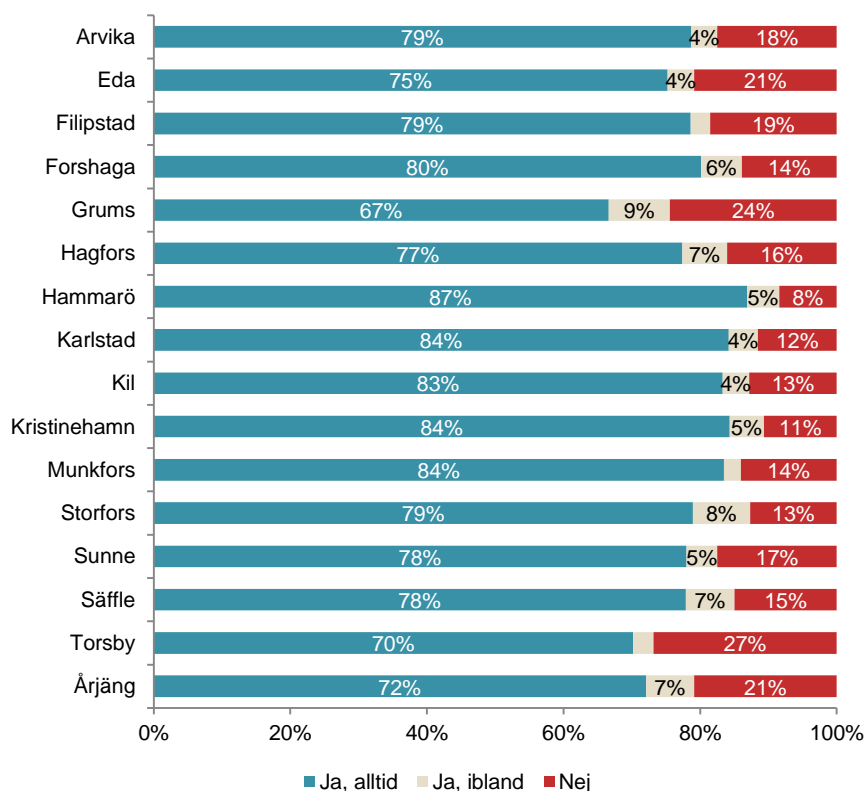
Figur 3.17 Tillgång till kollektivtrafikkort i respektive kommun (n=137-1 838).

3.6 Tillgång till cykel

Majoriteten svarar att de alltid eller ibland har tillgång till cykel medan endast en mindre andel aldrig har tillgång till cykel, se Figur 3.18. Det är inte några större skillnader mellan män och kvinnors tillgång till cykel. För de olika åldersgrupperna är tillgången till cykel relativt lika förutom i den äldsta åldersgruppen där andelen som har tillgång till cykel är mindre än i övriga åldersgrupper. Tillgång till cykel i respektive kommun redovisas i Figur 3.19



Figur 3.18 Tillgång till cykel ($n_{\text{total}}=5\,593$, $n_{\text{kvinnor}}=3\,010$, $n_{\text{män}}=2\,583$, $n_{16-24\text{ år}}=308$, $n_{25-39\text{ år}}=641$, $n_{40-64\text{ år}}=2\,461$, $n_{65-75\text{ år}}=1\,634$, $n_{76-84\text{ år}}=549$).



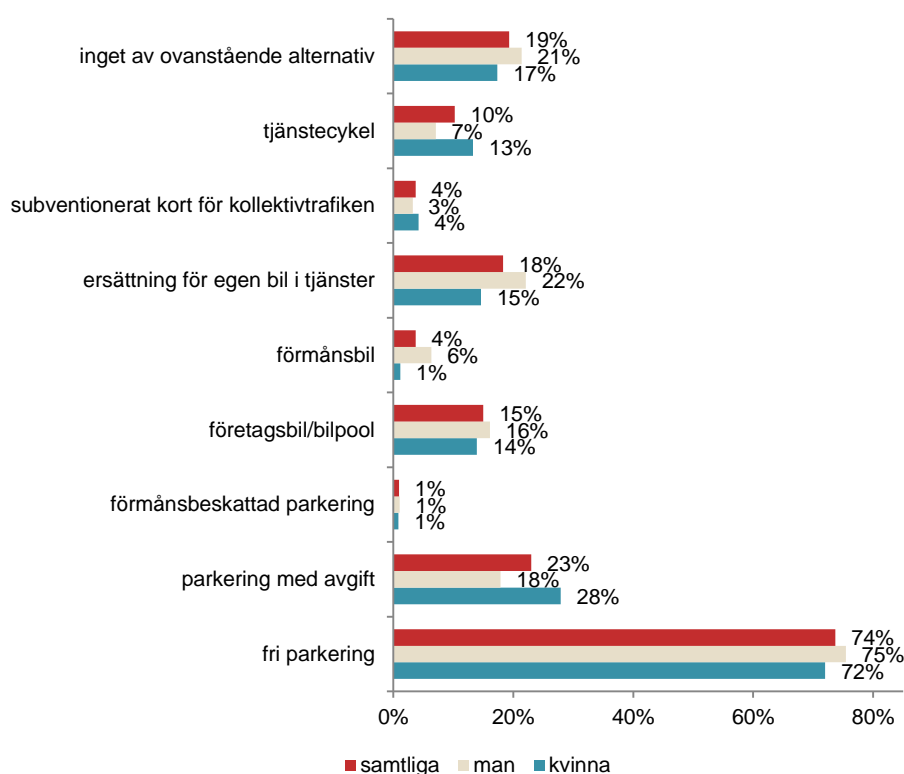
Figur 3.19 Tillgång till cykel uppdelat på kommun ($n=136\,184$).

3.7 Förmåner vid arbetsplatsen eller skolan

Undersökningen visar att bilinnehavet och bilresandet är stort i Värmland jämfört med rikssnittet och att resandet med kollektiva färdmedel är lägre medan andelen cykel ligger på rikssnittet.

Tillgången till förmåner på arbetsplatsen är en parameter som påverkar resandet med olika färdmedel. I Figur 3.20 redovisas i vilken mån män och kvinnor har tillgång till olika förmåner vid sin arbetsplats/studieplats. På denna fråga hade respondenterna möjlighet att ge fler än ett svarsalternativ.

I andra undersökningar har det visat sig att möjlighet till parkering vid arbetsplatsen är en förklaringsfaktor vid färdmedelsval till arbetet. Nästan tre fjärdedelar av de förvärvsarbetande har fri parkering vid sin arbetsplats. Däremot har 4 % av de förvärvsarbetande ett subventionerat kort för kollektivtrafik.



Figur 3.20 I vilken mån respondenter har tillgång till olika förmåner på sin arbetsplats (summan blir mer än 100 % eftersom det finns respondenter som har flera förmåner) ($n_{total}=28-2\ 355$, $n_{man}=13-1\ 098$, $n_{kvinna}=15-1\ 257$).

4 Genomförda resor – resdagboken

I detta kapitel redovisas resultatet från resdagboken, d v s faktiska genomförda resor bland de som ingår i studien². Viktat resultat redovisas, men det antal svar (n) som redovisas i respektive figur är antalet faktiska genomförda resor, d v s ej viktade siffror.

De resor som redovisas har antingen start- och/eller målpunkt i Värmland. För de resor där resultat redovisas för färdmedel är det resans huvudfärdmedel som avses.

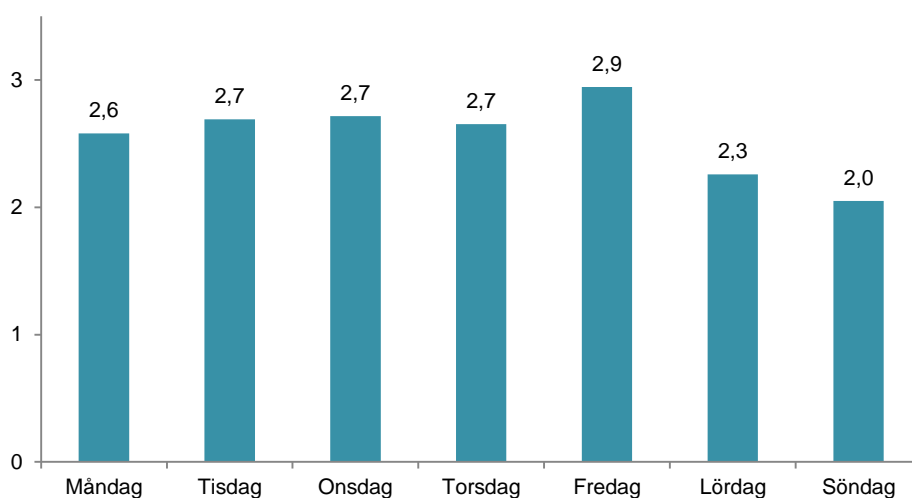
I vissa figurer redovisas resultat för de områden kommunerna delats in i. För Karlstads kommun redovisas resultaten aggregerat för tätort och omland då mer detaljerad redogörelse finns i separat rapport.

4.1 Ingen förflyttning under mätdagen

En femtedel av respondenterna i Värmland gör ingen förflyttning under den aktuella mätdagen. Anledningen till att ingen förflyttning görs är främst att man inte har några speciella ärenden (74 %), eller på grund av sjukdom (13 %). Ytterligare anledningar till att man inte rest är annan orsak (9 %) eller på grund av funktionshinder (3 %).

4.2 Antal resor per dag

I undersökningsområdet bor totalt 217 000 personer mellan 16 och 84 år. Det totala antalet resor per dag och person är 2,6 resor. Notera att värdet även omfattar de som inte gjort någon resa under sin mätdag, något som gäller för samtliga resultat i detta avsnitt (Antal resor per dag).



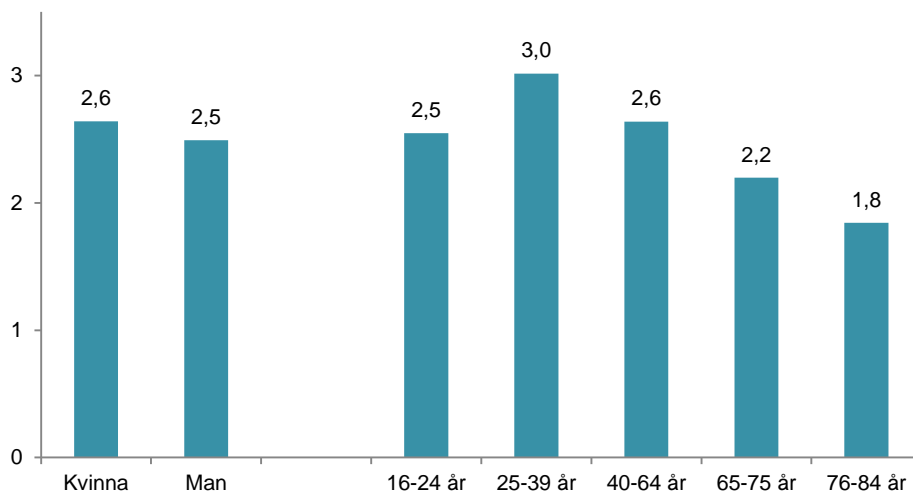
Figur 4.1 Antalet resor per person och dag uppdelat på olika veckodagar. (n=727-895).

Antalet resor varierar över veckan, med flest resor under vardagarna och färre under lördagar och söndagar, se Figur 5.2.

Kvinnor gör något fler resor än män, 2,6 jämfört med 2,5, se Figur 4.2. De flitigaste resenärerna finns i åldersgruppen 25-39 år, där genomsnittet är 3,0 resor per dag och

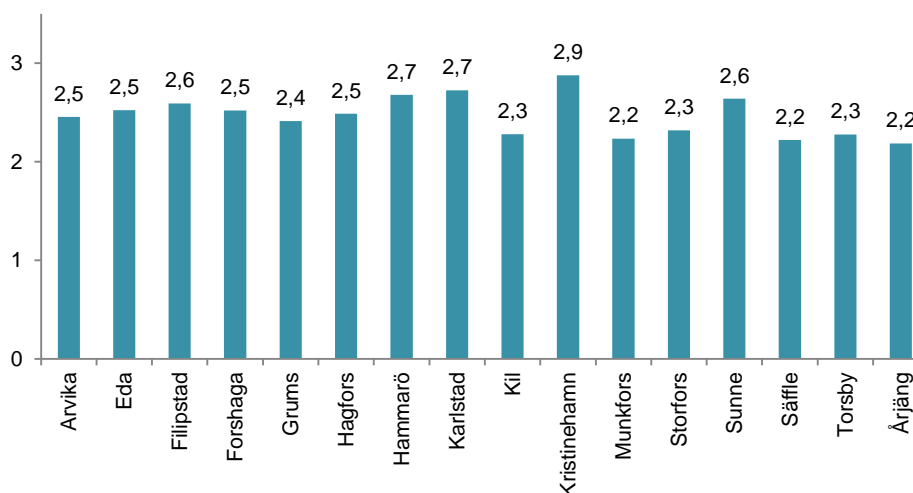
² Notera att resultaten i avsnitt 4.2 avviker från detta och även omfattar de som inte rest.

person. Personer som är äldre än 75 år är de som gör minst antal resor per dag, i genomsnitt 1,8 resor.



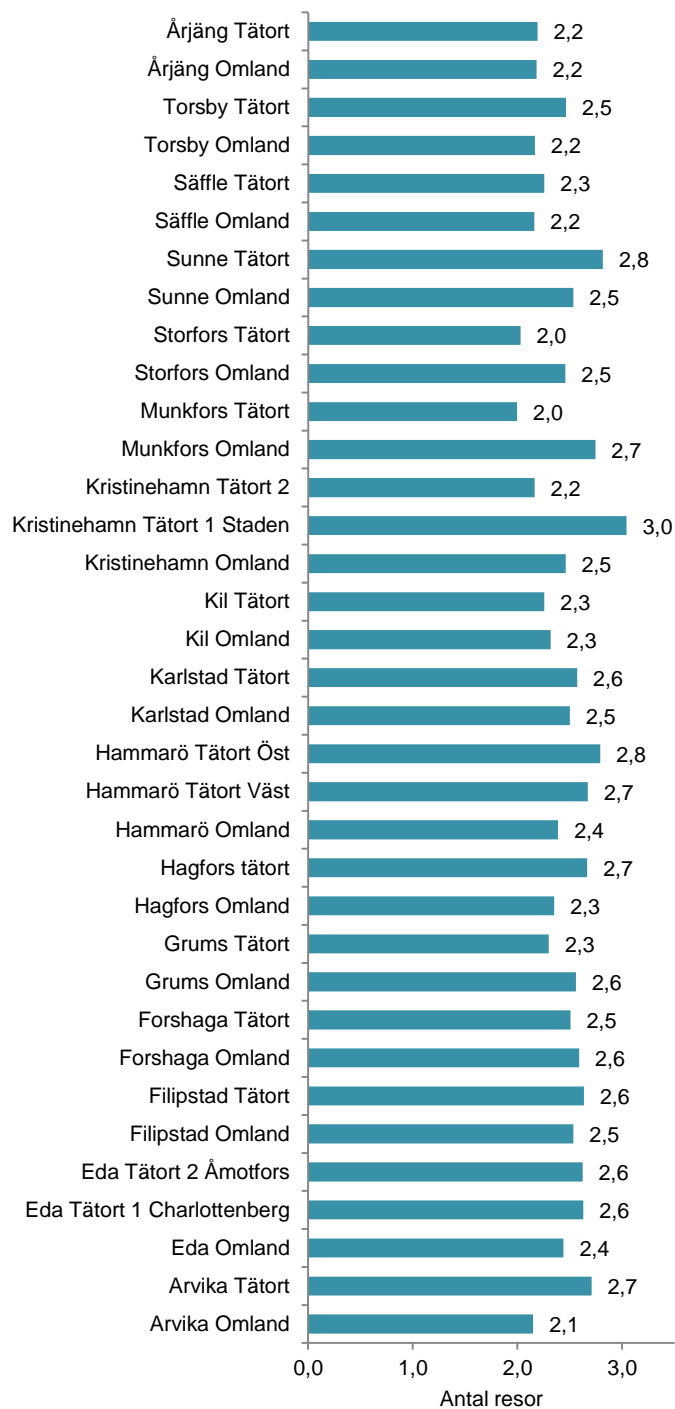
Figur 4.2 Antal resor per person och dag bland män respektive kvinnor och i olika åldersgrupper ($n_{kvinnor}=3\ 045$, $n_{män}=2610$, $n_{16-24\text{ år}}=313$, $n_{25-39\text{ år}}=643$, $n_{40-64\text{ år}}=2\ 484$, $n_{65-75\text{ år}}=1\ 657$, $n_{76-84\text{ år}}=558$).

Antalet resor per person i respektive kommun framgår av Figur 4.3. Antalet resor varierar mellan kommunerna.



Figur 4.3 Antal resor per person och dag för respektive kommun ($n=102-1554$).

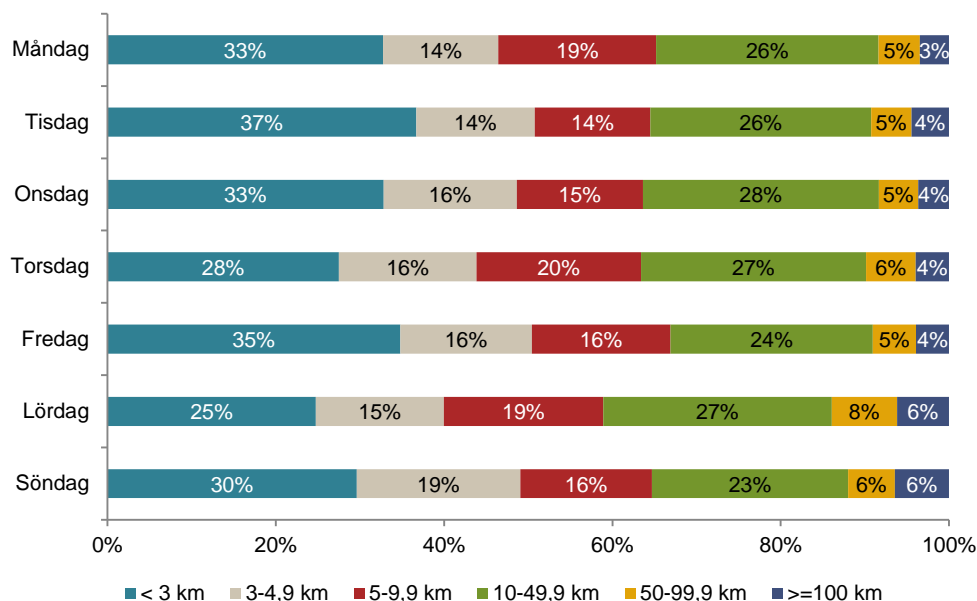
Personer som bor i en tätort gör något fler resor per dag jämfört med de som bor i omlandsområde. Genomsnittet i tätort är 2,7 resor per dag och person jämfört med 2,4 resor per dag och person i omland. Antal resor för de tätorts- och omlandsområden undersökningen gjorts för framgår av Figur 4.4.



Figur 4.4 Antal resor per person och dag för samtliga kommuner uppdelat på område (n=64-238).

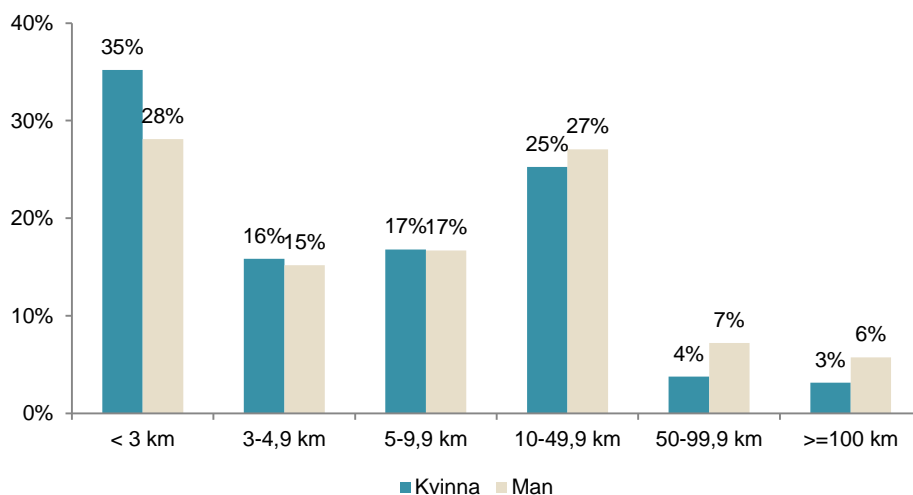
4.3 Reslängd per resa

Ungefär hälften av alla resor är kortare än 5 kilometer. Reslängden per resa varierar något mellan veckans dagar, se Figur 4.5

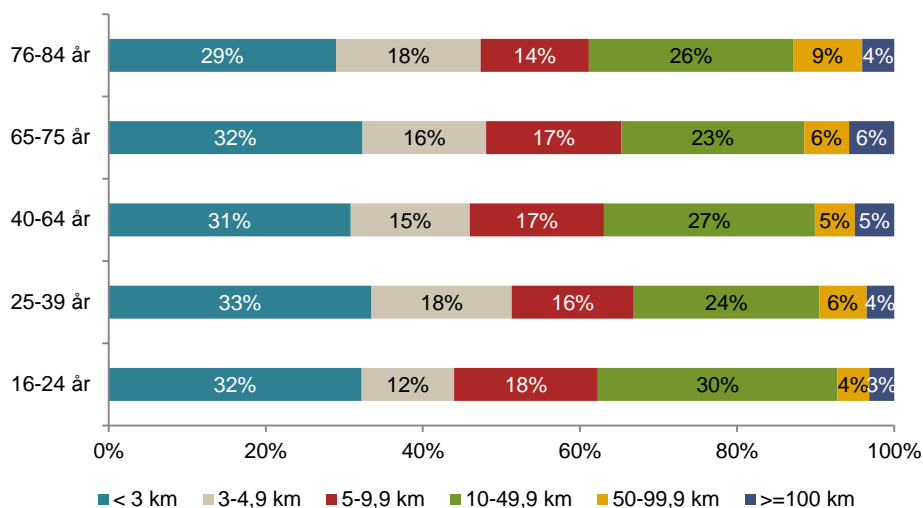


Figur 4.5 Reslängd per resa uppdelat på olika veckodagar. (n=896-1 661).

När det gäller reslängd för olika kön och åldersgrupper framgår att kvinnornas resor är överlag kortare än männens resor, se Figur 4.6. Reslängden per resa varierar relativt lite mellan åldersgrupperna, se Figur 4.7.

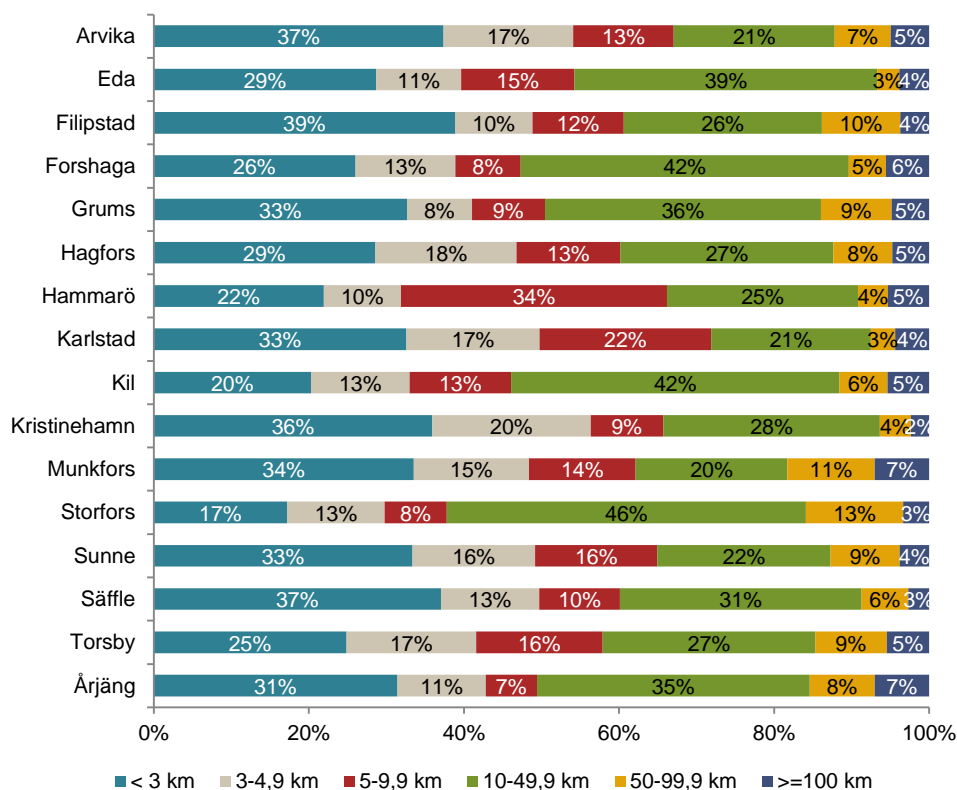


Figur 4.6 Reslängd per resa bland kvinnor respektive män (n_{kvinna}= 5 307, n_{man}=4 290).

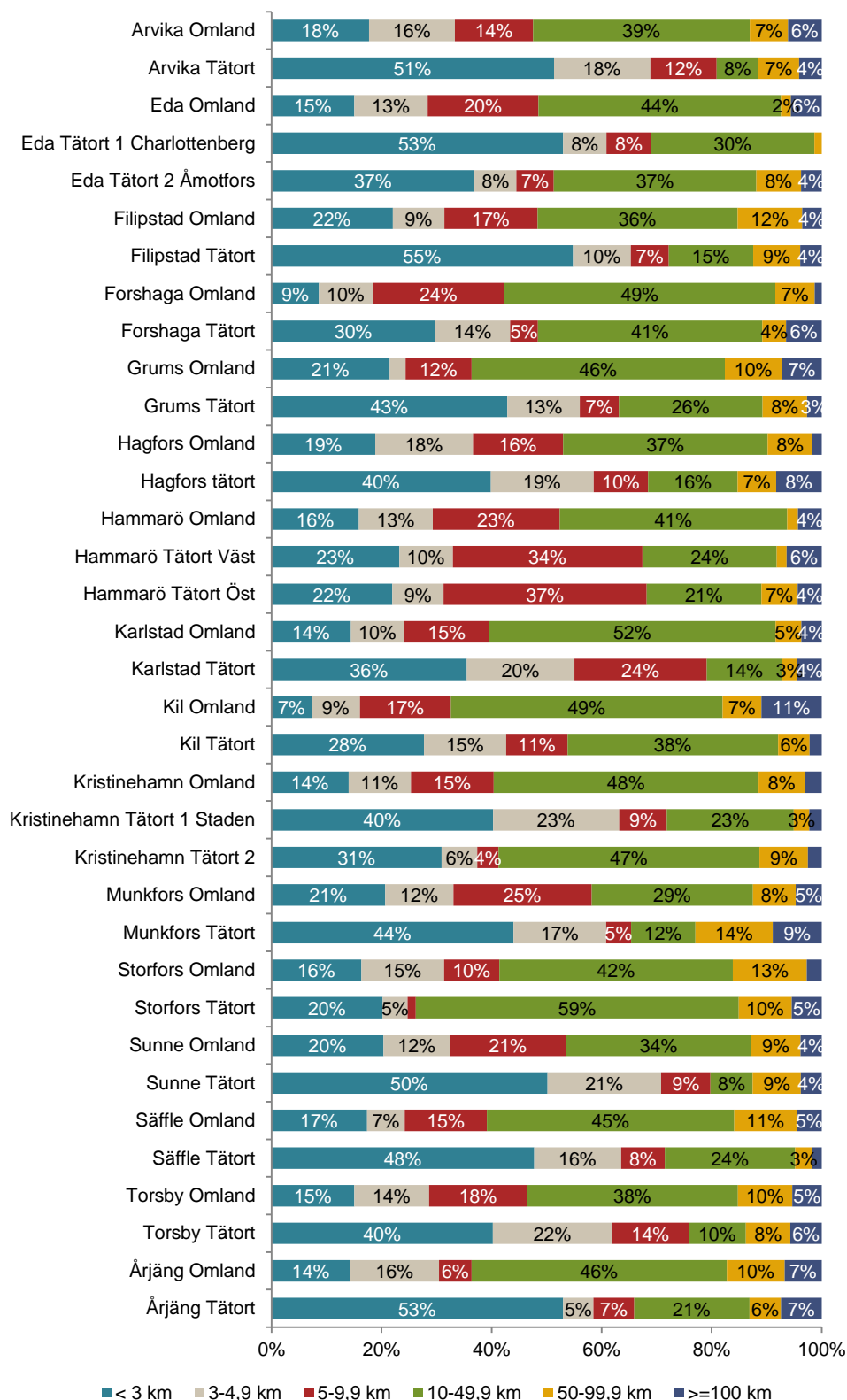


Figur 4.7 Reslängd per resa i olika åldersgrupper (n_{16-24 år} = 640, n_{25-39 år} = 1 600, n_{40-64 år} = 4 971, n_{65-75 år} = 1 961, n_{76-84 år} = 425).

Det är stor variation i hur de långt de boende i olika kommuner (Figur 4.8) och de olika områdena i kommunerna (Figur 4.9) reser. Personer som bor i tätortsområden gör generellt sett kortare resor än boende i omland.



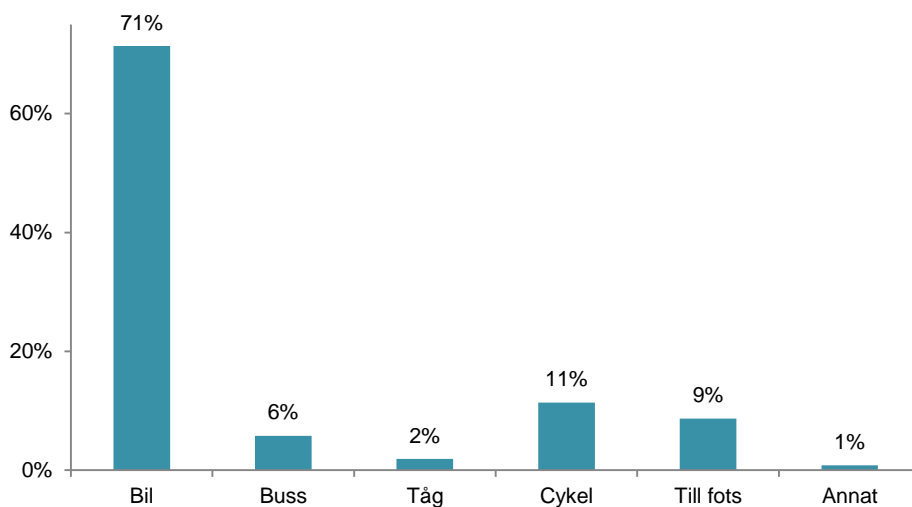
Figur 4.8 Reslängd per resa i olika kommuner (n=142-3 567).



Figur 4.9 Reslängd per resa för respektive område (n=66-415).

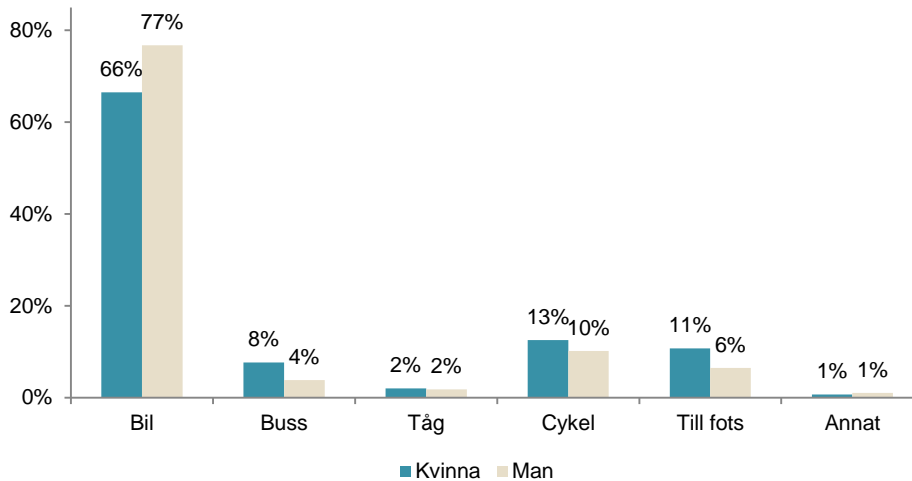
4.4 Andel resor med olika färdssätt

Majoriteten av alla resor som genomförs av boende i Värmland görs med bil. Färdmedelsfördelningen framgår av Figur 4.10.



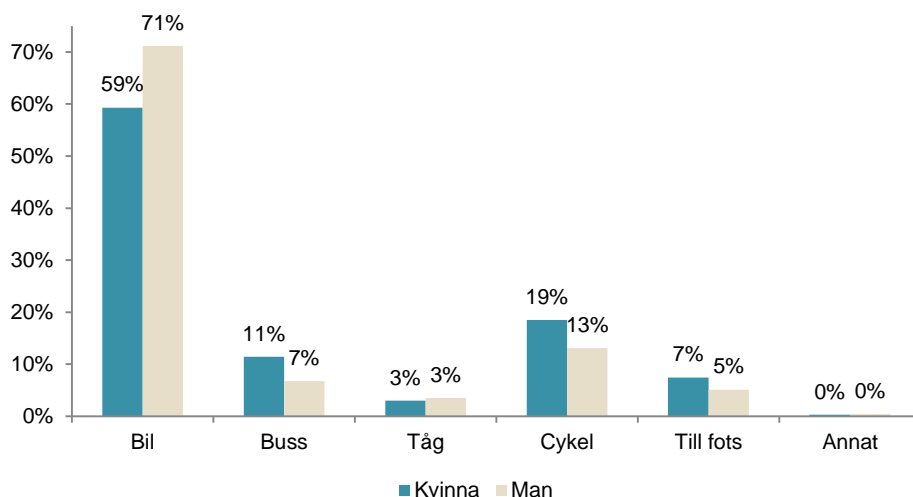
Figur 4.10 Andel resor med olika färdmedel (n=11 175).

Bil är det vanligaste färdssättet för både män och kvinnor, men andelen bilresor för kvinnor är lägre, se Figur 4.11. Kvinnor åker buss, cyklar och går till fots i större utsträckning än män.



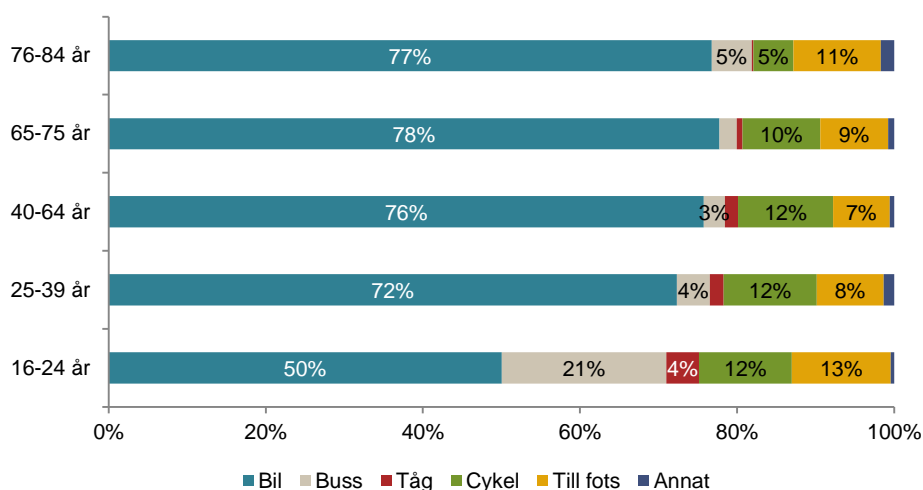
Figur 4.11 Andel resor med olika färdmedel för kvinnor och män ($n_{\text{kvinnor}}=6\,122$, $n_{\text{män}}=5\,053$).

Motsvarande mönster mellan män och kvinnor kan ses för arbets- och skolresor, se Figur 4.13. 71 % av männen reser med bil till arbetet/skolan jämfört med 59 % av kvinnorna.



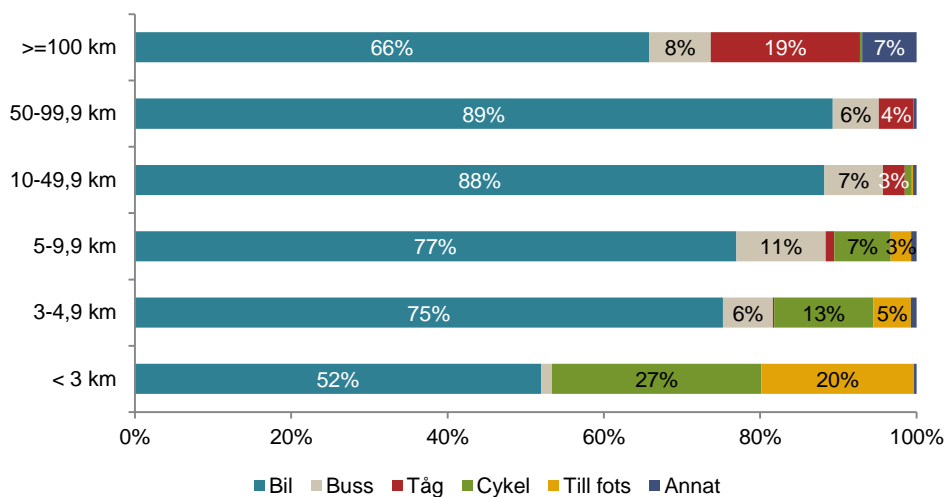
Figur 4.12 Färdmedelsfördelning vid arbets- och skolresor ($n_{\text{kvinnor}} = 1\,188$, $n_{\text{män}} = 1\,028$).

Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan olika åldersgrupper, se Figur 4.13. Störst skillnad är det mellan personer som är yngre än 25 år och övriga.



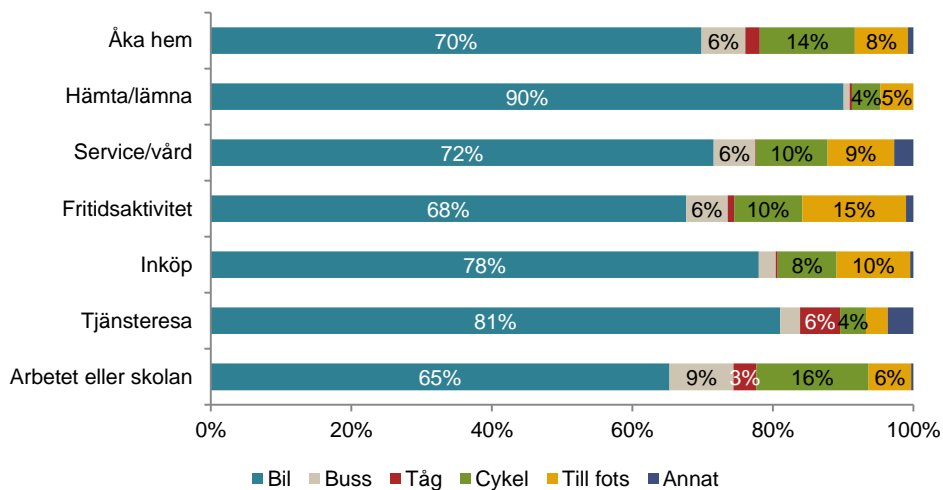
Figur 4.13 Andel resor med olika färdmedel för respektive åldersgrupp ($n_{16-24 \text{ år}} = 696$, $n_{25-39 \text{ år}} = 1\,706$, $n_{40-64 \text{ år}} = 5\,552$, $n_{65-75 \text{ år}} = 2\,592$, $n_{76-84 \text{ år}} = 629$).

Bil är även det vanligaste färdmedlet oavsett resans längd, se Figur 4.14. När det däremot gäller resor som är kortare än 3 kilometer görs många resor även med cykel eller till fots. För resor längre än 100 kilometer sker en femtedel av resorna med tåg.



Figur 4.14 Andel resor med olika färdmedel för respektive reslängd ($n_{<3\text{ km}} = 2\ 698$, $n_{3-4,9\text{ km}} = 1\ 427$, $n_{5-9,9\text{ km}} = 1\ 611$, $n_{10-49,9\text{ km}} = 2\ 686$, $n_{50-99,9\text{ km}} = 535$, $n_{>100\text{ km}} = 436$).

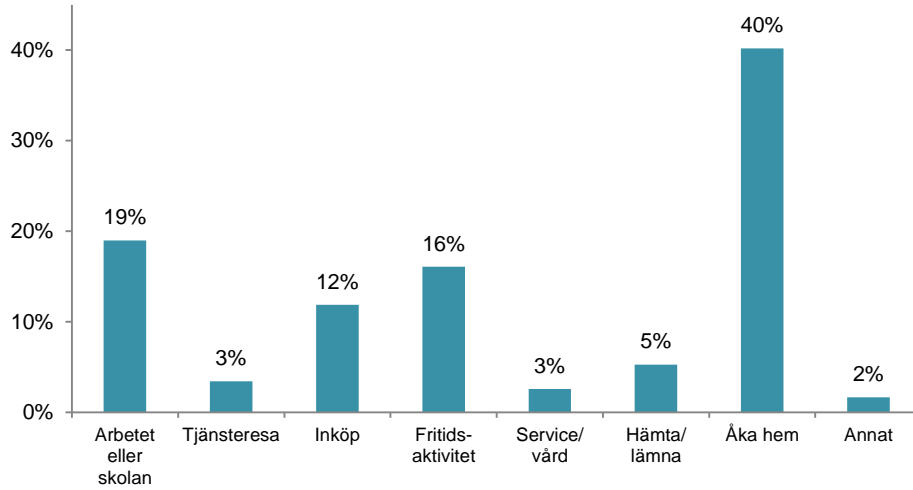
Färdmedelsfördelning för olika ärenden framgår av Figur 4.15. Oavsett ärende är bil det vanligaste färdmedlet.



Figur 4.15 Andel resor med olika färdmedel för respektive ärende ($n_{\text{arbetet/skolan}} = 2\ 171$, $n_{\text{tjänsteresa}} = 468$, $n_{\text{inköp}} = 1\ 695$, $n_{\text{fritidsaktivitet}} = 2\ 187$, $n_{\text{service/vård}} = 377$, $n_{\text{hämta/lämna}} = 651$, $n_{\text{åka hem}} = 3\ 339$).

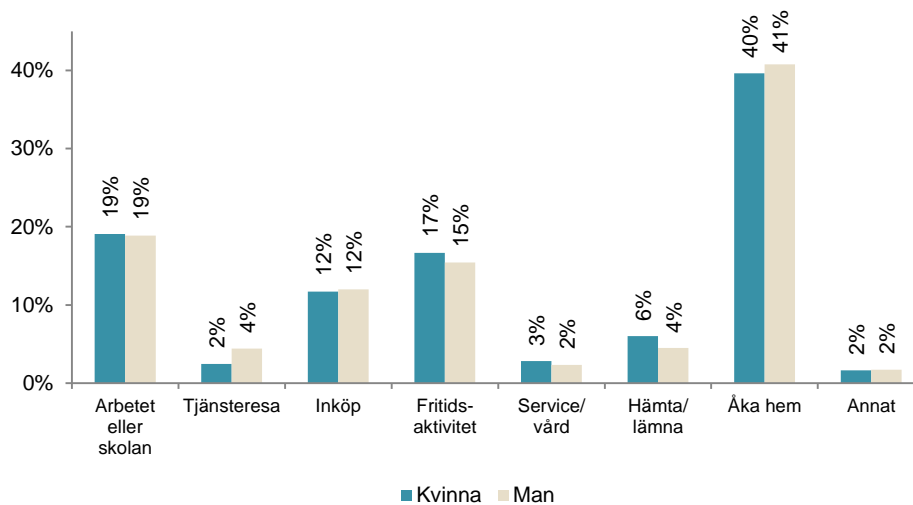
4.5 Andel resor för olika ärende

Bortsett från hemresor är det vanligast ärendet att ta sig till arbetet eller skolan, följt av resor till fritidsaktivitet samt inköp, se Figur 4.16.



Figur 4.16 Ärendefördelning³ (n=13 669).

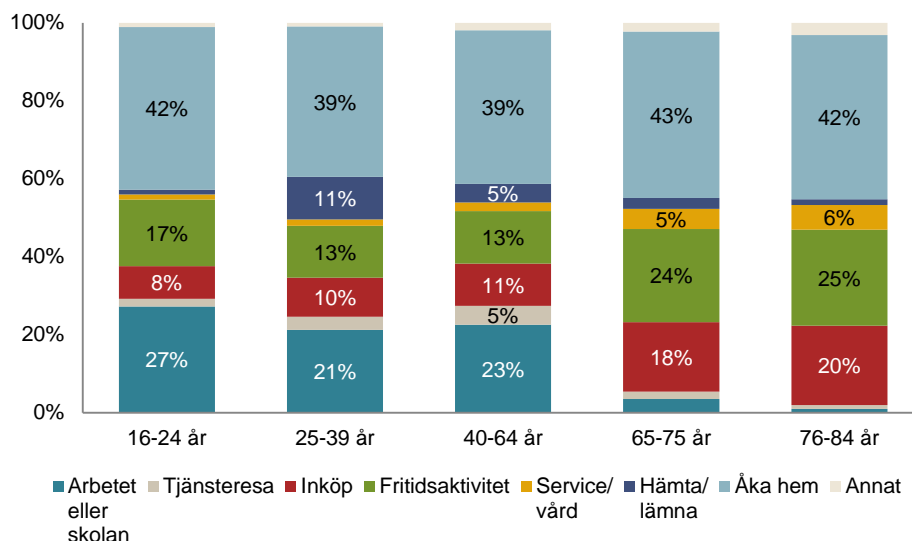
Det är inga större skillnader mellan män och kvinnors ärenden, se Figur 4.17.



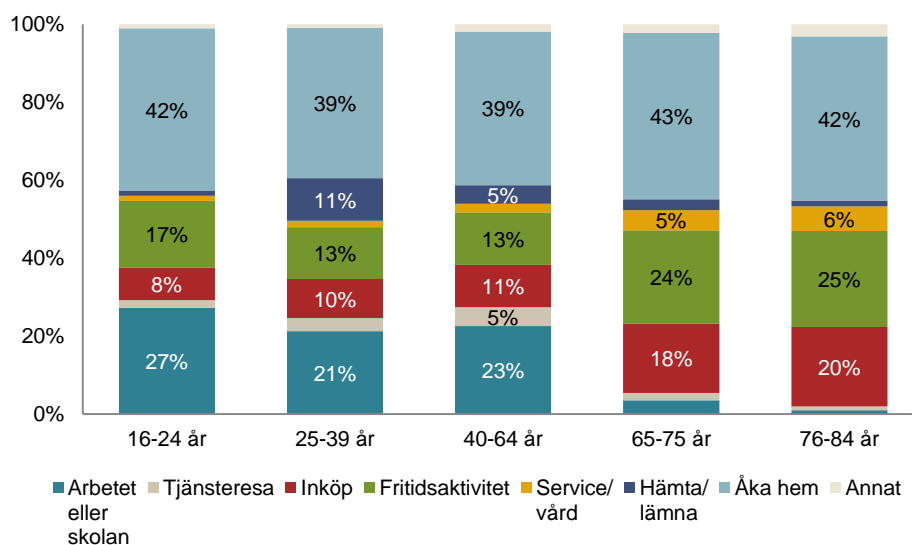
Figur 4.17 Ärendefördelning för kvinnor och män (n_{kvinna}=7 354, n_{man}=6 315).

³ "Skolan" omfattar samtliga skolformer, grundskola, gymnasieskola, komvux, folkhögskola och universitet etc.

Ärendefördelningen varierar mellan olika åldersgrupper, se

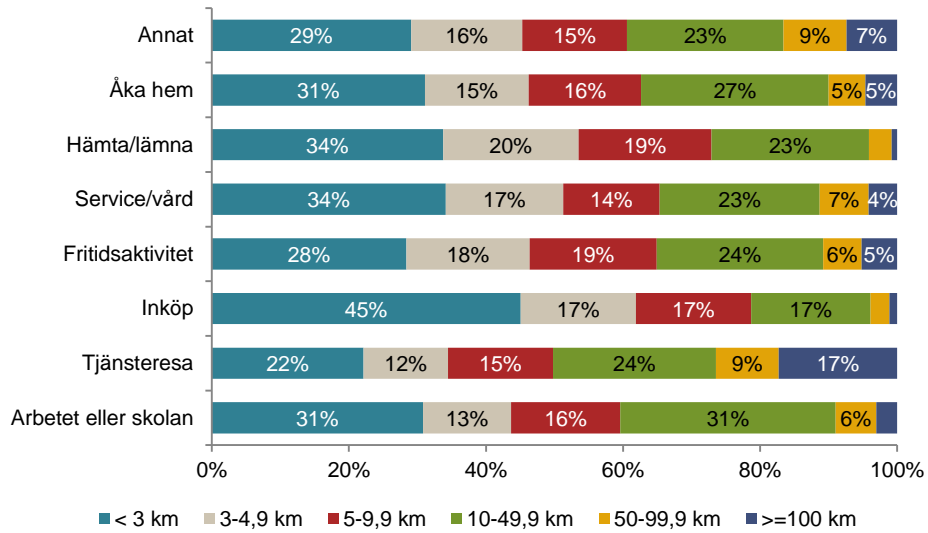


Figur 4.18. Det finns en tydlig brytpunkt vid 65 år, de äldre gör mindre andel resor i syfte att komma till arbete eller skola och större andel resor till inköp eller fritidsaktivitet än övriga. Inom åldersgruppen 25-39 år genomförs drygt var tionde resa i syfte att hämta eller lämna en annan person.



Figur 4.18 Ärendefördelning för respektive åldersgrupp ($n_{16-24 \text{ år}} = 784$, $n_{25-39 \text{ år}} = 1\ 902$, $n_{40-64 \text{ år}} = 6\ 509$, $n_{65-75 \text{ år}} = 3\ 510$, $n_{76-84 \text{ år}} = 964$).

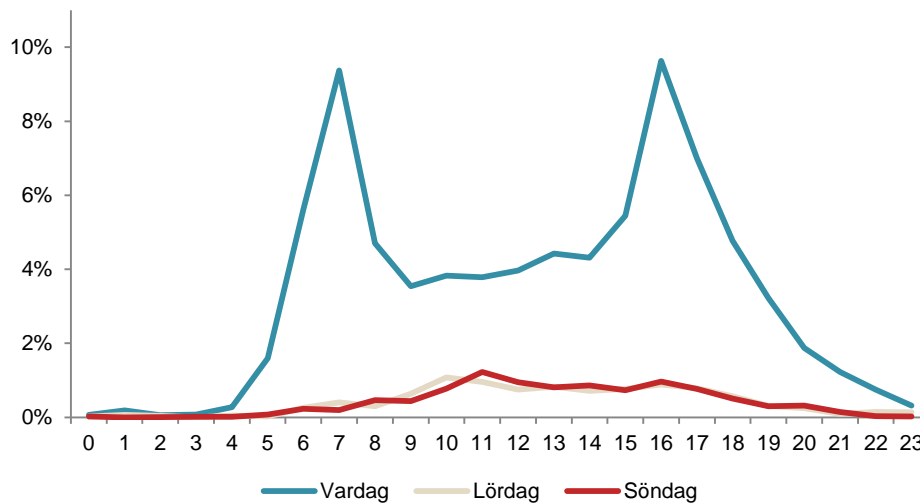
I Figur 4.19 framgår hur långa resorna är för olika ärenden. Noterbart är att inköpsresor överlag är kortare medan tjänsteresor är längre.



Figur 4.19 Reslängd för respektive ärende (n=185-3 364).

4.6 Tidpunkt för resorna

I Figur 4.20 visas när på dygnet resorna genomförs uppdelat på vardagar och på lördagar och söndagar. Resorna görs mycket mer utspritt i tid på lördag och söndag jämfört med på vardagar, då resandet är koncentrerat mellan sex och åtta på morgonen samt mellan tre till sex på eftermiddagen.

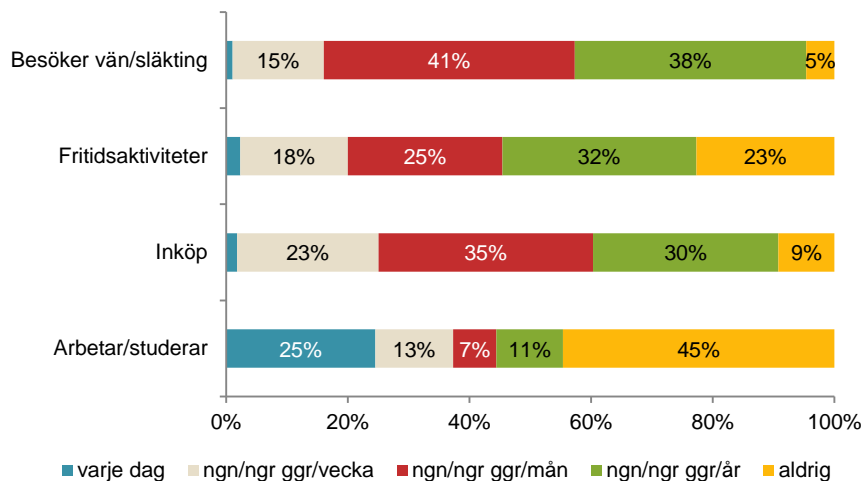


Figur 4.20 Timme för resans start på vardagar, lördagar och söndagar (andel av samtliga resor) ($n_{\text{vardag}}=8\ 694$, $n_{\text{lördag}}=1\ 24,7$, $n_{\text{söndag}}=1\ 067$).

4.7 Resor över kommungränsen⁴

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, se Figur 4.21. Av de undersökta ärendena är resor för att arbeta eller studera vanligast. En av fyra respondenter reser dagligen över en kommungräns för detta ärende, och 13 % gör det någon eller några gånger per vecka.

Det är ganska liten skillnad mellan boende i omland och tätort när det gäller frekvens för resor till en annan kommun för att arbeta eller studera. Däremot är det mycket mer förekommande att boende i omland anger att de åker till en annan kommun för att göra inköp, för att utöva fritidsaktiviteter samt hälsa på släkt och vänner.



Figur 4.21 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=4 128-4 825).

⁴ Resultaten i detta avsnitt bygger på data från enkätdelen i undersökningen. Resorna är alltså inte genomförda utan är respondenternas uppskattningar.

5 De viktigaste resrelationerna för de boende i undersökningsområdet.

Under ett genomsnittligt dygn gör boende i undersökningsområdet ca 570 000 resor med start- och/eller målpunkt i undersökningsområdet. En resmatris över hur dessa resor fördelar sig mellan kommunerna framgår av Bilaga 3.

Av samtliga värmlandsbor görs störst andel resor inom Karlstads kommun, se Tabell 5.1. I tabellen framgår de vanligaste resrelationerna samt färdmedelsfördelningen för dessa. Mer detaljerade resultat för respektive kommun redovisas i Kapitel 9.

Tabell 5.1 Färdmedelsfördelning för de vanligaste resrelationerna inom undersökningsområdet (n=260-3 117).

	Andel av totala antalet resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Karlstad	31 %	56	11	0	23	10	1
Inom Kristinehamn	8 %	71	3	0	16	9	0
Inom Arvika	7 %	72	1	0	13	13	0
Karlstad-Hammarö	4 %	78	11	0	8	0	3
Inom Säffle	4 %	78	1	0	9	11	1
Inom Torsby	3 %	89	2	0	2	6	1
Inom Hagfors	3 %	88	0	0	6	4	1
Inom Filipstad	3 %	78	2	0	7	14	0
Inom Sunne	2 %	82	1	0	9	8	0

6 Förändringar sedan 2004

Undersökningen 2014 är i stort identisk med den 2004 gällande utförandet (frågeställningar, underökningsmetod och genomförandeperiod). En stor skillnad är dock att i 2004 års undersökning ingick inte samtliga kommuner i Värmland. Däremot ingick några kommuner utanför Värmland (t ex Örebro och Nora). **Detta innebär att det inte går att jämföra mätningarna rakt av.** Stora delar av urvalen är dock gjorda i samma områden och nedan presenteras därför ett antal jämförelser på ett generellt plan. Det är dock viktigt att vara medveten om skillnaderna i urvalen 2004 och 2014.

För de kommuner som ingått i båda mätningarna (Forshaga, Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och Kristinehamn) är de jämförelser som görs nedan mer exakta då dessa områden inte förändrats och urvalsstorlekarna var desamma mellan åren.

6.1 Generella förändringar mellan 2004 och 2014

6.1.1 Bakgrundsfaktorer

Andelen sammanboende utan barn har minskat sedan 2004 (45 % 2004 och 35 % 2014) och andelen ensamstående vuxna med barn har ökat (4 % 2004 och 10 % 2014). Det har inte skett några större förändringar i boendeformen (villa, flerfamiljshus etc.) sedan 2004. När det gäller sysselsättning har det inte heller skett några större förändringar.

Billinnehavet har ökat sedan 2004. År 2004 svarade 76 % att de alltid hade tillgång till bil, 15 % att de ibland hade tillgång till bil och 9 % att de aldrig hade tillgång till bil. 2014 var motsvarande siffror 80 %, 12 % respektive 8 %. För de kommuner som omfattas av både RVU 2004 och 2014 verkar det finnas en del skillnader i resultaten mellan åren.

Framförallt verkar andelen som anger att de alltid har tillgång till bil ökat i Kristinehamn, Grums och Kils kommuner.

Andelen med tillgång till kollektivtrafikkort är i princip oförändrad mellan 2004 och 2014. I RVU 2004 svarade 31 % att de alltid hade tillgång till ett kollektivtrafikkort och 11 % svarade att de ibland hade tillgång till kollektivtrafikkort (jmf 32 % och 9% 2014). När det gäller val av kort är jämförelse med 2004 är inte helt relevant då biljettsortimentet ändrats, men intressanta siffror från den mätningen kan ändå vara att 60 % av de respondenter som uppgav att de hade ett kort använde värdekort och 12 % skolkort.

I RVU 2004 svarade 84 % att hade alltid tillgång till cykel, 5 % ibland och 11 % aldrig (jmf 81 %, 5 % respektive 15 % 2014). För de kommuner som omfattas av både RVU 2004 och 2014 syns inga större skillnader i resultaten mellan åren.

Andelen svarande att de hade gratis parkering vid sin arbetsplats är på ungefär samma nivå som i 2004 års undersökning (71 % hade gratis parkering). Även andelen med subventionerat kort för kollektivtrafik, företagsbil och förmånsbil är på samma nivåer 2014 som 2004. Andelen med tjänstecykel har ökat något, från 8 % till 10 %.

6.1.2 Resor

Antalet resor under mättdagen är ungefär samma 2004 och 2014. År 2004 gjordes 2,7 resor per person och dag, jämfört med 2,6 resor per person och dag år 2014. Mönstret för hur antalet resor per person fördelar sig på veckans dagar är liknande mellan 2004 och 2014. Vid både mätningen 2004 och 2014 hade en femtedel av respondenterna inte rest under sin mättdag.

Bland de kommuner som var med i både RVU 2004 och 2014 kan ses att resandet i Kils kommun verkar ha gått ner något (2,3 resor per person 2014 jämfört med ca 2,6 2004), och det är framförallt resandet i Kils tätort som har minskat. Resandet i Kristinehamns kommun verkar ha gått upp något (2,9 resor 2014 jämfört med ca 2,7 2004). För övriga kommuner (Karlstad, Hammarö, Forshaga och Grums) syns inga direkta förändringar.

Reslängderna för resorna 2004 och 2014 kan inte jämföras direkt då respondenten 2014 uppgett sitt svar på en intervallskala istället för i fritext. Dock syns att kvinnornas resor alltså är kortare än männens. Vid indelning av 2004 års värden i intervall syns vid jämförelse att resorna över 100 km med tåg ökat från 9 till 20 %.

När det gäller ärende- och färdmedelsfördelning syns små skillnader i resultaten mellan mätningarna när man tittar på hela materialet från 2004 och 2014. I kapitel 9 redovisas delresultat för Värmlands kommuner. För de kommuner som ingick både 2004 och 2014 kan en del variationer i färdmedelsfördelningarna ses. Färdmedelsfördelningen i Forshaga kommun är oförändrad. I Grums kommun har andelen resor med bil ökat något medan andelen resor med buss minskat. I Hammarö kommun har andelen bilresor minskat med 10 procentenheter medan andelen resor med buss och cykel ökat. I Karlstads kommun har andelen bilresor minskat med 6 procentenheter medan andelen resor med buss och cykel ökat. I Kils kommun har andelen bilresor ökat något och i Kristinehamns kommun har andelen bilresor minskat med 5 procentenheter medan andelen cykelresor ökat med lika mycket.

6.2 Jämförelser med rikstäckande RVU Sverige 2012-2013

Bilnehavet är betydligt högre i Värmland jämfört med Sverige som helhet. 16 % av Sveriges befolkning svarar att de bor i ett hushåll utan bil, 49 % med en bil och 35 % med minst två bilar. Motsvarande uppgifter i Värmland är 8 %, 47 % och 45 %.

I den rikstäckande undersökningen är de resenärer som gör flest antal resor i åldern 35-54 år. Kvinnor gör fler resor jämfört med män, vilket är detsamma som i Värmland. Det finns små skillnader i antal resor per dag mellan olika kommungrupper i Sverige. Däremot finns det skillnader reslängd och restid mellan olika kommuner. Restiden är längst i storstads- och förortskommuner och reslängden är längst i bland annat kommuner i glesbefolkade regioner. Motsvarande resultat syns även i värmlandundersökningen då tätort och omland jämförs, liksom de olika värmlandskommunerna.

I den rikstäckande undersökningen genomförs 31 % av alla resor till fots eller med cykel, 52 % med bil, 12 % med kollektiva färdmedel och 5 % med annat färdmedel.

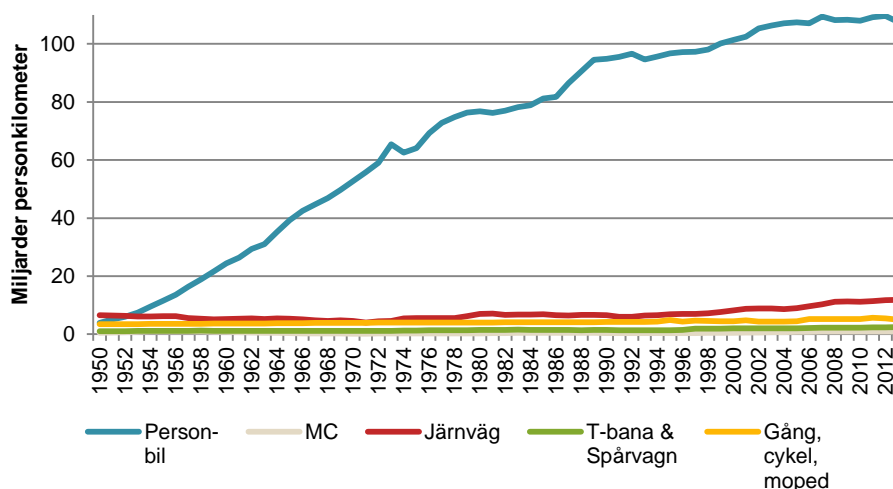
I värmlandsundersökningen sker 20 % av alla resor till fots eller med cykel, 71 % med bil, 8 % med kollektiva färdmedel och 1 % med annat färdmedel, se Tabell 6.1.

Tabell 6.1 Jämförelse färdmedelsfördelning RVU Värmland och Riks RVU.

	RVU Värmland	Riks RVU
Till fots/med cykel	20 %	31 %
Kollektivt	8 %	12 %
Bil	71 %	52 %
Annat	1 %	5 %

En orsak till skillnaden i färdmedelsval, främst gällande andelen gång och cykel, är att den rikstäckande undersökningen görs per telefon. I telefonundersökningar är det lättare för intervjuaren att ställa kontrollfrågor och på så sätt kommer fler korta resor (t ex resan till busshållplatsen) med i undersökningen. Däremot är det lätt för den fyller i en pappersenkät att glömma eller strunta i att fylla i korta resor (ofta till fots). Detta stöds även av att i den rikstäckande intervjun har ett högre värde på antal resor per person och dag.

I Sverige har resandet med personbil ökat kraftigt från 1950-talet, för att sedan början av 2000-talen plana ut, se Figur 6.1. Studeras utvecklingen i Sverige de senaste tio åren (2003 till 2013) har bilresandet ökat med 1 %, bussresandet minskat med 5 %, tågresandet ökat med hela 34 % och gång/cykel med 14 %. Även dessa trender går att utläsa i Värmlands-RVUerna från 2004 och 2014.



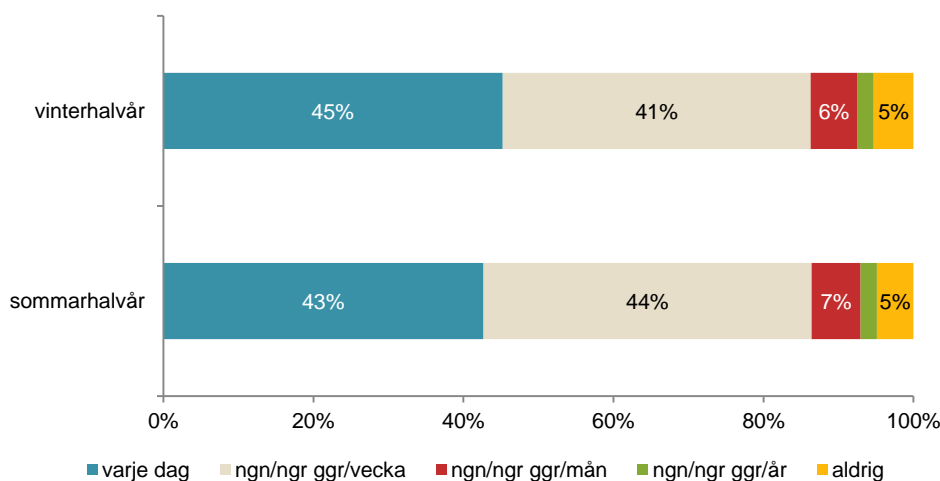
Figur 6.1 Utveckling av persontransportarbete, mätt i miljarder personkilometer. Källa: www.trafa.se

7 Så reser man under sommar- respektive vinterhalvåret

I undersökningarna 2004 och 2014 fick respondenterna svara på frågor om i vilken utsträckning de använder respektive färdmedel under sommar- och vinterhalvåret. Nedan illustreras resultaten från 2014 och resultaten sätts i ett sammanhang. Jämförelse görs till viss del med 2004, men återigen är det viktigt att ha i åtanke att jämförelserna är överslagsmässiga och urvalen mellan åren skiljer sig åt.

7.1 Bilresande

Säsongvariation i bilresandet är mycket liten, se Figur 7.1.



Figur 7.1 Resandefrekvens med bil under vinter- och sommarhalvår ($n_{vinter}=5\ 434$, $n_{sommar}=5\ 417$).

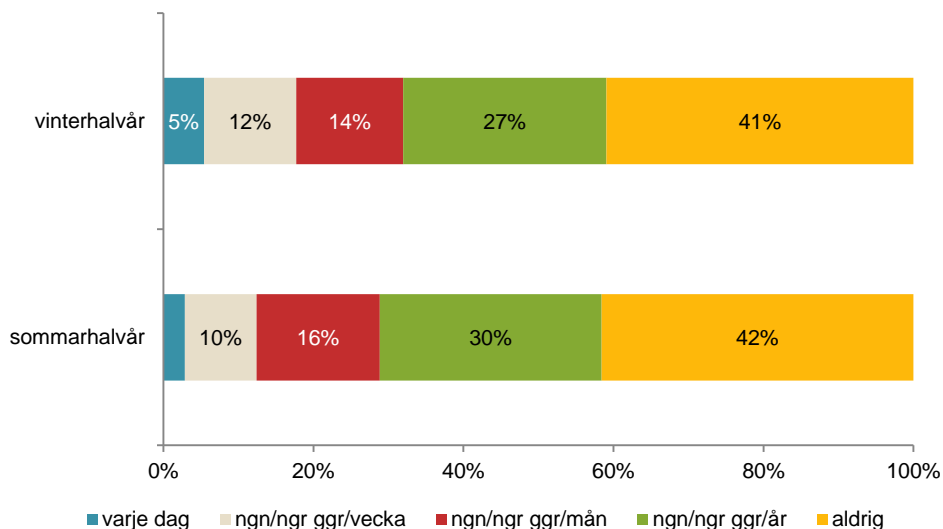
Det är en något lägre andel som använder bilen dagligen 2014 jämfört med 2004. Summeras andelarna som använder bilen dagligen och de som använder bilen någon/några gånger i veckan är resultaten i 2014-års undersökning och i undersökningen från 2004 sedan nästan identiska.

Även i Sverige som helhet har bilresandet varit i princip konstant mellan 2003 och 2013.

I 2004 års undersökning hade 87 % körkort och i 2014 års undersökning har 89 % körkort. Bilinnehavet har ökat något då 76 % av respondenterna år 2004 svarade att de alltid har tillgång till en bil, jämfört med 80 % 2014.

7.2 Bussresande

Andelen som åker buss minst någon gång i veckan är högre under vintern än sommaren, se Figur 7.2. Det är mycket små skillnader mellan svaren i 2004 års undersökning jämfört med 2014. När det gäller de långa resorna (längre än 100 kilometer) har andelen bussresor ökat från 4 % till 8 % mellan 2004 och 2014.

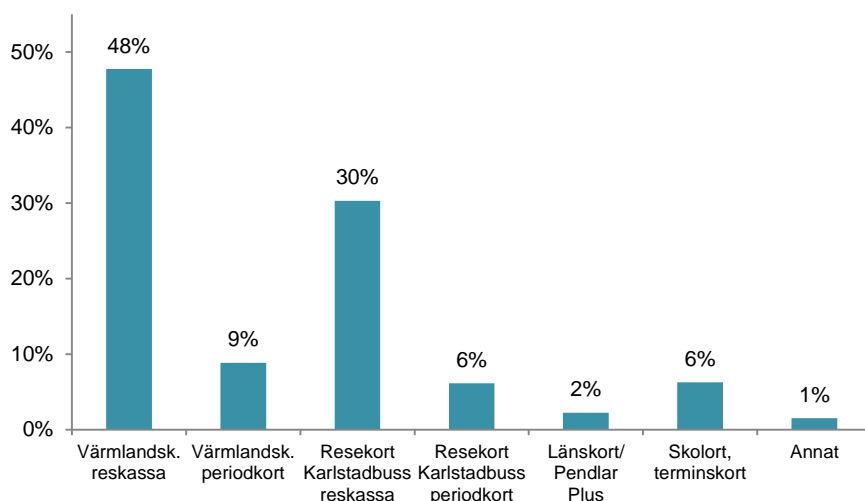


Figur 7.2 Resandefrekvens med buss under vinter- och sommarhalvår, ($n_{vinter}=4\ 543$, $n_{sommar}=4\ 530$).

Det har gjorts ett antal förändringar/förbättringar i busstrafiken i Värmland de senaste tio åren. Det har dessutom genomförts förändringar i biljettutbudet gällande prisnivåer, regler, sortiment samt information kring trafikutbud.

I genomsnitt hade 31 % av respondenterna i 2004 års undersökning tillgång till någon form av kollektivtrafikkort. 20 % hade alltid tillgång och 11 % ibland. Det vanligaste kortet var värdekort som 60 % hade. 20 % hade länskort för buss och/eller tåg, 8 % hade tätortskort och 12 % hade skolkort. Det var vanligare att kvinnor hade kollektivtrafikkort jämfört med männen.

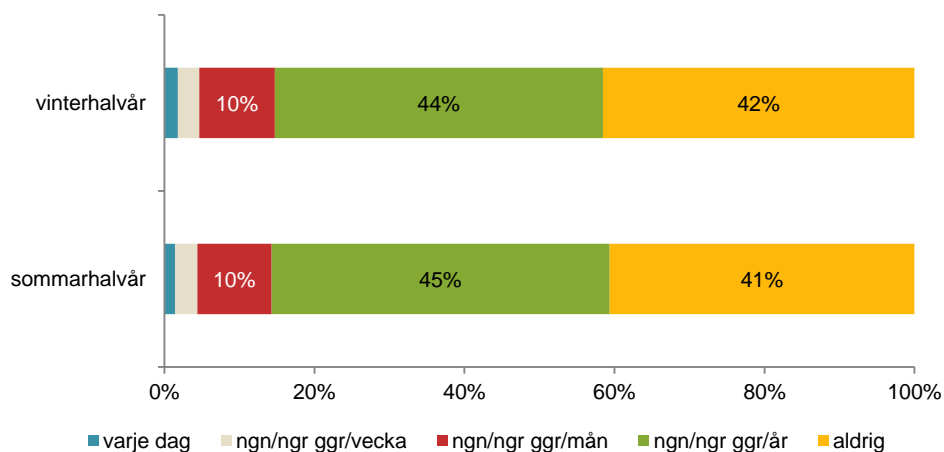
Andelen respondenter som har tillgång till ett kollektivtrafikkort är nästan samma mellan år 2004 och 2014, 32 % har alltid och 9 % har ibland tillgång till kollektivtrafikkort. Bland de som uppger att de har ett kort är det vanligaste kortet är reskassa för Värmlandstrafik, vilket 48 % har. Vidare har 30 % reskassa för Karlstadbus och 9 % har periodkort för Värmlandstrafik, se Figur 7.3.



Figur 7.3 Typ av kollektivtrafikkort bland de som alltid eller ibland har tillgång till kollektivtrafikkort (n=2 106).

7.3 Tågresande

Tågresandet är ungefär lika under både vinter- och sommarhalvåret, se Figur 7.4. Det har skett en ökning sedan 2004. Andelen som anger att de åker tåg någon/några gånger per månad eller oftare har ökat från 8 % till 14 % mellan både sommar- och vinterperioderna 2004 och 2014.



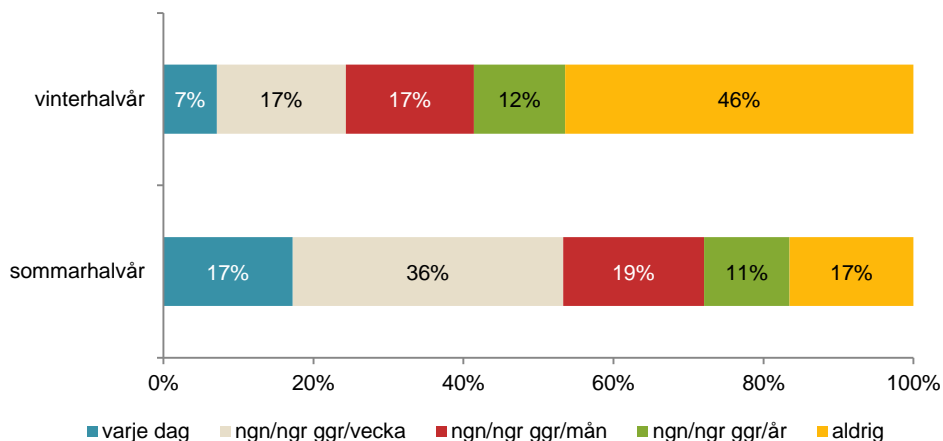
Figur 7.4 Resandefrekvens med tåg under vinter- och sommarhalvår ($n_{vinter}=4\ 475$, $n_{sommar}=4\ 471$).

Andelen som anger att de aldrig åker med tåg har minskat från 57 % 2004 till 41-42 % 2014. I 2004 års undersökning skedde 9 % av resorna längre än 100 kilometer med tåg, och 2014 har denna andel ökat till 19 %.

Det har under perioden 2004-2014 genomförts ett antal förändringar/förbättringar i tågtrafiken. Nya tåg kom 2005, 2006 och 2012. Det skedde även förbättringar i turtätheten (2006). Restiden mot Göteborg förkortades 30 minuter i och med en dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg och Oxnered år 2013.

7.4 Cykelresande

Som framgår av Figur 7.5 är det stor skillnad mellan hur respondenterna anger att de cyklar under vinter- respektive sommarhalvåret, där frekvensen är betydligt högre på sommaren. Cykelresandet har inte förändrats i någon större omfattning sedan 2004. Andelen dagliga cyklister har dock minskat något mellan 2004 och 2014 års undersökning.

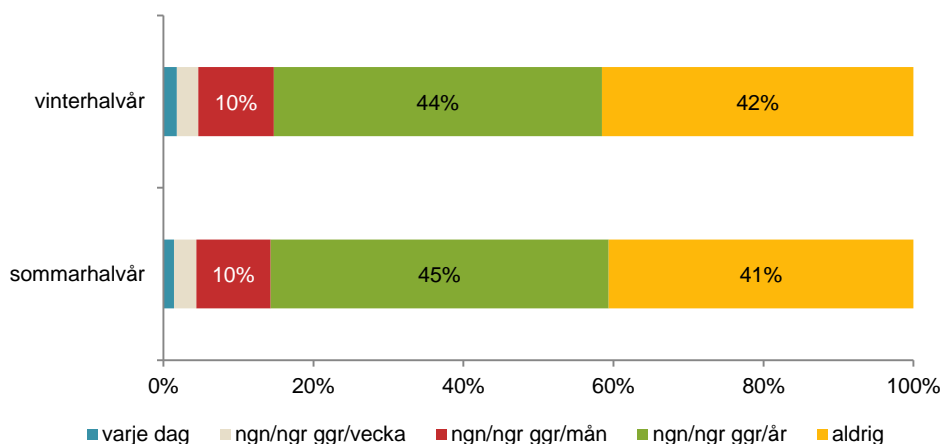


Figur 7.5 Resandefrekvens med cykel under vinter- och sommarhalvår ($n_{vinter}=4\ 562$, $n_{sommar}=4\ 791$).

År 2004 svarade 84 % att de alltid hade tillgång till cykel och 5 % att de hade det ibland. I tätorter var cykelinnehavet något högre jämfört med i omlandet. År 2014 svarar 80 % att de alltid har tillgång till cykel och 5 % svarar att de har det ibland. I omland svarar 77 % att de alltid har tillgång till cykel vilket kan jämföras med tätorter där 82 % svarar att de alltid har tillgång till en cykel.

7.5 Flygresande

Det är inga skillnader mellan hur respondenterna anger att de reser med flyg under sommar- respektive vinterhalvåret, se Figur 7.6. Andelen som anger att de aldrig reser med flyg har minskat med tio procentenheter mellan undersökningarna 2004 och 2014.



Figur 7.6 Resandefrekvens med flyg under vinter- och sommarhalvår ($n_{vinter}=4\ 400$, $n_{sommar}=4\ 396$).

8 Tänkbara åtgärder för förändrat resmönster

I Värmlands RVU från 2004 ingick frågor om varför respondenterna inte cyklar/åker bil/åker buss/åker tåg så ofta. I 2014 års undersökning ställdes motsvarande frågor om vad som skulle kunna få dem att resa oftare med cykel/buss/tåg. De fördefinierade svarsalternativen på dessa frågor är inte identiska, men liknande, och det är möjligt att se likheter och skillnader mellan 2004 och 2014 års undersökning. Det är även här viktigt att komma ihåg att urvalen mellan åren skiljer sig åt.

I båda undersökningarna var det möjligt att lämna fler än ett svarsalternativ, vilket gör att totalsumman av andelarna kan vara större än 100 %.

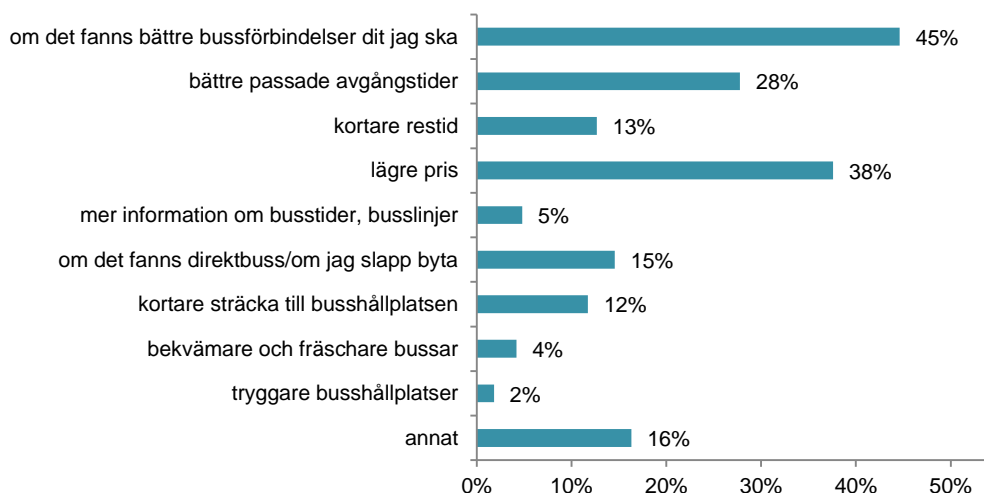
8.1 Åtgärder för att öka resandet med buss

8.1.1 RVU 2004

De två vanligaste anledningarna till att inte åka buss var att det inte fanns någon bussförbindelse (32 %) eller att avgångstiderna inte passade (32 %). Lång restid (25 %), ingen direktbuss (16 %), avstånd till hållplats (17 %) samt kostnaden (18 %) var andra viktiga faktorer.

8.1.2 RVU 2014

Liknande svar återkommer vid 2014 års undersökning, se Figur 8.1. 45 % har svarat att de skulle åka oftare om det fanns bättre bussförbindelser och 28 % skulle åka oftare om avgångstiderna passade. I 2014 års undersökning svarade en större andel att lägre priser skulle få dem att åka oftare, vilket är 38 % jämfört med 18 % år 2004.



Figur 8.1 Vad skulle få dig att åka buss oftare? (maximalt 3 alternativ kan anges) ($n_{resp}=5655$, $n_{svar}=10373$).

Lägre priser

43 % av de boende i tätorter svarar att de skulle resa oftare med buss om det var billigare medan det är 27 % av de boende utanför tätorter som svarar detsamma. I Forshaga är det 61 % som svarar att de skulle resa oftare med buss om priset var lägre. I Torsby och Årjäng är det 21 % som svarar att priset är en av de viktigaste faktorerna för att resa mer

med buss. Detta kan vara en indikation på att priset för bussresor har ökat mer än andra priser och detta gäller främst kortare bussresor inom tätorten.

Bättre bussförbindelser

Av de som bor utanför tätort är det 60 % som har svarat att de skulle resa oftare om det fanns bättre bussförbindelser, jämfört med 37 % av de boende i tätorter. I Storfors kommun är det hela 72 % som önskar bättre bussförbindelser. Även i Torsby, Årjäng och Arvika är andelen hög, dvs 63 %, 62 % respektive 59 %. I Forshaga tätort och Karlstad tätort är det enbart 24 respektive 29 % som svarar att de skulle åka mer buss om det fanns bättre bussförbindelser.

Andra avgångstider

Gällande önskemål om andra avgångstider är det en ganska liten skillnad mellan tätort (25 %) och omland (33 %). Likaså är det en relativt liten spridning mellan kommuner. Mest nöjd med avgångstider är boende i Karlstads tätort. I Eda omland, Storfors omland och tätort, Munkfors omland, Sunne omland och Arvika omland är det över 40 % som har svarat att de skulle resa oftare med buss om avgångstiderna var bättre.

Kortare restid

En större andel av de boende i tätorter (14 %), jämfört med omland (9 %) har svarat att de skulle resa oftare med buss om restiden var kortare. Detta kan vara ett tecken på att linjenätet i tätorter behöver revideras för att få kortare restid.

Direktbuss

Gällande önskemål om direktbussar finns inga större skillnader mellan tätort och omland eller mellan olika kommuner.

Avstånd till hållplats

18 % av de boende utanför tätort svarar att de skulle resa oftare med buss om det var kortare avstånd till en hållplats. Enbart 9 % av de boende i tätort svarar detsamma. Det är ingen större skillnad mellan kommunerna.

Olika åldersgruppers önskemål

Bland personer äldre än 65 år är det många som svarat att inget skulle få dem att åka buss oftare. De är inte heller speciellt intresserade av kortare restider eller andra avgångstider. Dock vill 12 % i åldersgruppen 76-84 år ha kortare avstånd till hållplatser och lägre pris för att de ska åka oftare med buss.

Bättre bussförbindelser efterfrågas av alla ålderskategorier, framförallt i åldern 40-64 år. Personer i åldern 40-64 år är minst priskänsliga och 28 % svarar att lägre pris skulle få dem att åka oftare med buss. 60 % av de yngre än 24 år svarar att lägre pris skulle få dem att åka buss oftare och 47 % av dem i åldern 25-39 år svarar detsamma.

Övrigt

Bland de fritextsvar som har angivits under "annat", är det många som anger, som orsak till att de aldrig eller sällan åker buss, att avståndet till busshållplats är för långt och/eller att det finns inget eller dåligt utbud. Problemen gällande utbud berör exempelvis linjesträckningar, oregelbunden turtäthet, dålig tidshållning, dålig samordning vid stationer/hållplatser och otrevliga busschaufförer.

Exempel på fritextsvar:

"Jag bor i skogen och då kan man inte förvänta bussförbindelser"

"Går inga bussar till de platser jag besöker"

"Om bussen inte tog omväg"

"Våra busslinjer är sedan 1940-talet här på landsbygden och passar inte in i ett modernt samhälle"

"Saknar direktbussen som fanns tidigare Orrholmen-CSK-Centrum"

"Skulle använda buss ofta till arbetet om det funnits fler turer"

Gällande pris och betalning är det ett antal som svarar att de skulle resa oftare med buss om bussresan var gratis eller billigare. Det största hindret gällande pris och betalning är dock själva betalssystemet och information, som de önskar kunde vara enklare. De vill då främst kunna betala kontant på bussen eller med vanligt bankkort. Några nämner även enklare betalning via SMS som en lösning. De svarande efterlyser även biljettautomater närmare bostaden.

Exempel på fritextsvar:

"Kan inte betala på bussen"

"Om det inte var så krångligt att köpa biljett när man inte åker regelbundet"

"Det är knöligt att köpa biljett via mobilen, var bättre förr med mynt"

"Om det fanns periodkort (okt-mars)"

"Information om VAK på gatan, kortare anropstid"

Många påpekar att bilen är överlägsen när det gäller flexibilitet och möjlighet att handla m m. Enbart en annan arbetsplats, annan bostadslokalisering och/eller andra arbetstider skulle få dem att åka mer buss. Andra faktorer som skulle påverka bussresandet är om det skulle bli mycket dyrare att åka bil och/eller parkera bilen eller om de av olika anledningar inte längre kunde åka bil. Det är även ganska många som säger att de inte kan åka buss p g a exempelvis behov av bil i arbetet eller ålder/funktionshinder.

"För lättvindigt att ta bilen,

"Hur bär man 4 konsumkassar på en buss"

"Min fru är handikappad så det funkar inte att åka buss"

8.2 Åtgärder för att öka resandet med tåg

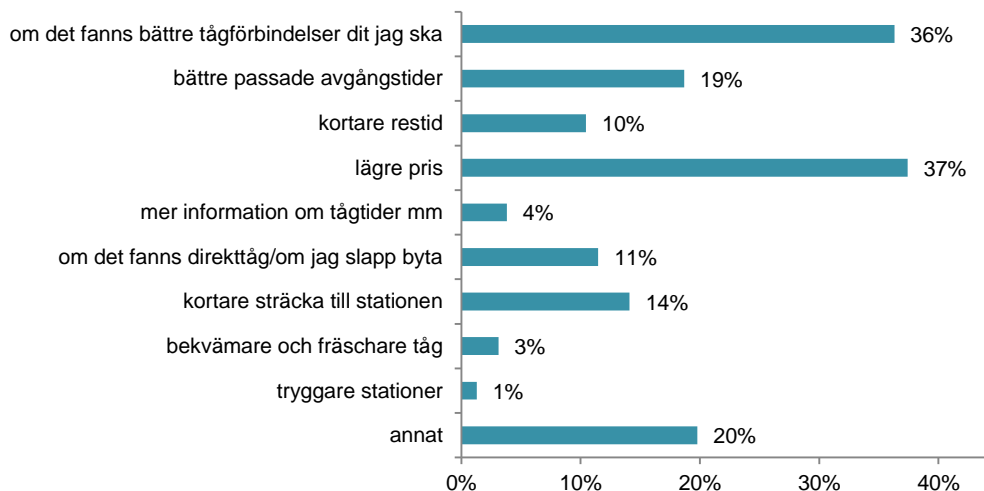
8.2.1 RVU 2004

Nästan hälften av respondenterna år 2004 svarade att det inte finns någon tågförbindelse dit de ska (47 %) och nästan en tredjedel svarade att det var för dyrt (31 %) som orsak till att inte välja tåg så ofta. Avståndet till station (17 %) och inga passande avgångstider (11 %) är andra orsaker till att inte ta tåget.

8.2.2 RVU 2014

Ungefär lika många har i 2014 års undersökning angett att bättre tågförbindelser och lägre priser skulle få dem att åka tåg oftare. Bättre avgångstider, kortare avstånd till stationen och direkttåg är andra orsaker till att inte fler reser med tåg. Få har svarat att

stationerna eller tågen behöver bli bättre för att öka tågresandet. Även informationen om tågtider m m tycks fungera bra, se Figur 8.2.



Figur 8.2 Vad skulle få dig att åka tåg oftare? (maximalt 3 alternativ kan anges) $n_{resp} = 5655$ $n_{svar} = 8096$.

20 procent har svarat "annat" på frågan om vad de skulle få dem att åka tåg oftare. Uppskattningsvis har 4 % svarat att det inte finns något som skulle få dem att åka tåg oftare. Hälften av de svarande i Storfors och Filipstad svarar att bättre tågförbindelser skulle få dem att åka oftare, vilket kan jämföras med 32 % i Karlstad.

Bättre avgångstider

Lika stor andel av boende i omland och i tätort önskar bättre passade avgångstider Mellan kommunerna är det inga större skillnader, förutom de svarande bosatta i Sunne där 34 % svarar att bättre passade avgångstider skulle få dem att åka tåg oftare, jämfört med 19 % i hela länet och 15 % i Karlstad..

Bättre tågförbindelser

En något större andel resenärer boendes i omland (40 %) svarar att de skulle åka tåg oftare om det fanns bättre tågförbindelser, jämfört med 35 % av boende inom tätort.

Lägre priser

En större andel boende i tätort önskar lägre priser jämfört med boende i omland, 44 % jämfört med 25 %.

Avstånd till station

Det finns ingen skillnad mellan omland och tätort gällande önskemål om restidsförkortning, bättre information och direkttåg. Dock svarar en större andel av de boende i omland att kortare avstånd till en station skulle få dem att åka tåg oftare. Nästan var fjärde av de bosatta i omland önskar kortare avstånd till station, medan enbart var tionde i tätorter har samma önskemål.

Övrigt

För långt avstånd till station eller helt avsaknad av station i sitt närområde är den vanligaste orsaken till att inte åka tåg. Betydligt fler har klagomål gällande tågens

tidshållning jämfört med bussarnas. I övrigt är problem med biljettinköp/bokning, kostnad för biljetter, bristande information, trafikstörningar, obekvämt/illamående och parkering vid stationer faktorer som är återkommande i de svarandes fritextsvar:

”Att när man bokat tåg så ska jag veta att det är tåg jag kan åka, och inte att det byts ut till buss och att det är kraftigt försenat. Då väljer jag hellre ett annat resesätt som jag vet är det som gäller och att det är punktligt.”

Många har konkreta förslag gällande tågtrafiken. Bland annat finns önskemål om att tågen ska stanna i Vålberg, Ottebols station, Skattkärr, Amåstationen, Skåre, Våxnäs handelsområde, Edsvalla, Ingmår, Skillingsfors, Koppom och Årjäng.

”Att snälltågen stoppar i Arvika så att vi i Västra Värmland också snabbt och lätt kan ta oss till de större orterna mellan Oslo-Arvika-Karlstad. Det är inte rimligt att många människor inte ska kunna ta ett snabbtåg bara för att Osloborna och Stockholmare ska få 5 minuter kortare restid”

”Det är omöjligt att åka söderut från Karlstad utan minst tre byten”

”Om tåget stannade i Edsvalla och på andra orter man tagit bort stopp, hur svårt kan det vara?”

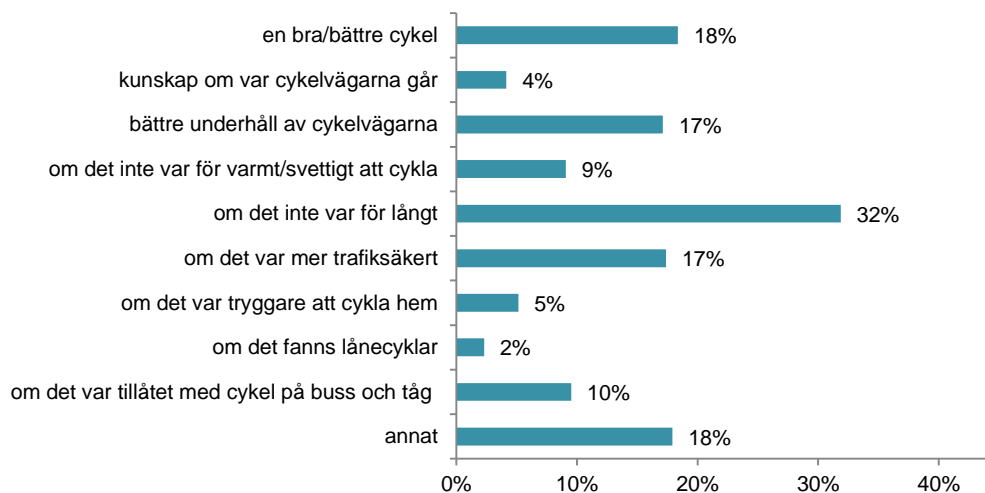
8.3 Åtgärder för att öka resandet med cykel

8.3.1 RVU 2004

De två huvudorsakerna för att inte cykla är antingen att resvägen är för lång (37 %) eller att tar för lång tid (32 %) Ungefär var femte angav att de inte hade någon (fungerande) cykel och 16 % ansåg att det inte kändes tillräckligt trafiksäkert att cykla.

8.3.2 RVU 2014

Även i 2014-års undersökning är det flest som svarar att de skulle cykla oftare om avstånden vore kortare. Bättre underhåll av cykelvägar och högre trafiksäkerhet för cyklister är andra åtgärder som skulle få fler att cykla. Enbart 2 % säger att tillgång till låncyklar skulle få dem att cykla oftare. Var tionde respondent skulle cykla mer frekvent om det var tillåtet att ta med cykeln på buss och tåg, se Figur 8.3.



Figur 8.3 Vad skulle få dig att cykla oftare? Maximalt 3 alternativ kan anges($n_{resp}=5655$, $n_{svar}=6913$).

Lång resväg

Många anser att de har för långa resvägar för att cykel ska vara ett alternativ. De svarar att om deras reseavstånd var kortare vore cykeln ett alternativ.

En större andel bosatta i omland svarar att de skulle cykla oftare om det inte var för långt. Boende i Karlstad och Kristinehamn har minst problem med långa avstånd . De boende i omland anser även att bristande trafiksäkerhet gör att de inte cyklar så ofta.

Kvalitet på cykeln

Önskemål om en bra/bättre cykel finns i lika stor omfattning i samtliga värmlandskommuner, liksom att det är ett problem att det blir varmt/svettigt vid cykling.

Cykelinfrastruktur

En större andel bosatta i tätorter svarar att de skulle cykla oftare om de hade mer kunskap om cykelvägar och om cykelvägarna var bättre underhållna. Mer än var femte boende i tätorterna Hammarö, Kristinehamn, Kil, Säffle och Karlstad svarar att de skulle cykla oftare om cykelvägarna var bättre underhållna, vilket är högre än andra tätorter..

Låncykelsystem

Få personer svarar att tillgång till låncyklar skulle få dem att cykla oftare. Nästan en tredjedel av dem som svarat att låncyklar skulle få dem att cykla oftare bor i Karlstads tätort.

Cykel på buss och tåg

Av de svarande i Hammarö är det 17 % som svarar att de skulle cykla oftare om det var tillåtet att ta med cykeln på buss och tåg. I Grums och Karlstad är svarandelen på samma fråga 14 %.

Olika åldersgruppers önskemål

Intresset för åtgärder för att öka cyklingen är störst i de yngre åldersgrupperna. Var tredje person yngre än 24 år svarar att de skulle cykla oftare om de hade en bra/bättre cykel.

39 % av dem svarar att de skulle cykla oftare om det inte var så långt och 19 % om det var tillåtet med cykel på buss och tåg.

Bättre underhåll av cykelvägar och bättre trafiksäkerhet är åtgärder som i större omfattning prioriteras av äldre för ökad cykling.

Övrigt

I fritextsvaren är det en del som påpekar att vädret är ett hinder för cykling, liksom den bristande möjligheten att kunna transportera andra personer eller annan packning. Några påpekar att de skulle cykla oftare om de inte var rädda för att cykeln skulle bli stulen. Bristen på cykelvägar generellt är även ett hinder för cykling. Det finns flera konkreta förslag på cykelvägar t ex längs väg 61, 62, 45 och på sträckan mellan Edsvalla-Vålberg över Malma.

Vidare är det ca 5 % som svarat att inget kan få dem att cykla oftare.

Andra faktorer som skulle påpeka cykelresandet är om det blev mycket dyrare att åka bil och/eller parkera bilen eller om de av olika anledningar inte längre kunde åka bil. Det är även ganska många som säger att de inte kan cykla p g a behov av bil i arbetet eller ålder/funktionshinder.

"Att gångtrafikanter inte går på cykelbanorna när det finns trottoarer, annars ska det vara väl avgränsat för cykel och gångtrafikanter".

"Att man bygger staden efter cyklar och efter bilar".

"Vill ha cykelväg".

"Finns ingen cykelväg på Riksväg 61. Jag skulle vilja cykla till jobbet varje dag men man riskerar livet när man tvingas cykla i körfältet på riksväg 61. De flesta bilar/lastbilar visar hänsyn men ibland kommer det någon som inte uppmärksammat mig. Har slutat cykla till jobbet".

"Om trafikverket skapade regionalt cykelnät mellan kommunernas huvudorter".

"Om det fanns belysning och cykelbana".

"Går ej att cykla efter vägen om inte det finns trottoar eller cykelväg, det tas för lite hänsyn till cyklande och gående på den smala väggrenen".

"en CYKELVÄG. Vi har INGEN cykelväg mellan Randviken och Karlstad, om man inte vill cykla på E 18".

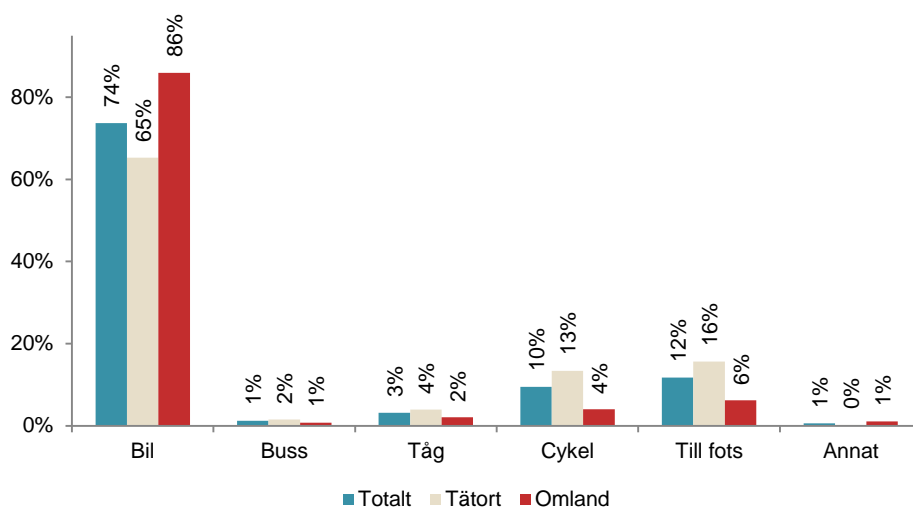
9 Kommunresultat

I denna del av rapporten presenteras kommunala delresultat från resvaneundersökningen. Ännu mer detaljerade för Karlstads kommun återfinns i separat rapport.

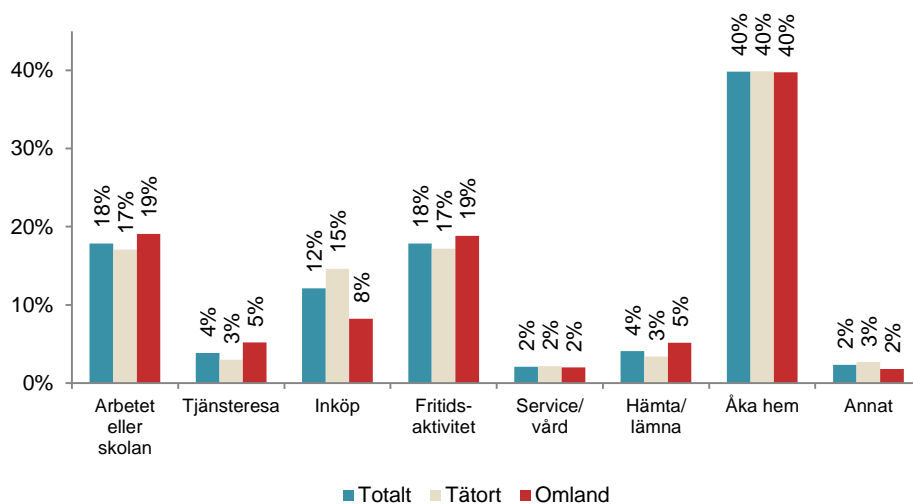
För samtliga kommuner presenteras ett antal resrelationer, d v s mellan eller inom vilka de flesta av respektive kommuns invånares resor görs. För många kommuner är underlaget för litet för att presentera fler relationer än de som framgår av tabellerna. Färdmedelsfördelningar presenteras för de relationer som bygger på minst 50 resor och utöver dessa presenteras eventuellt ett par relationer ytterligare. För de ytterligare relationerna är det viktigt att resultaten inte övertolkas då underlaget är litet. Dessa resultat bör endast användas indikativt.

9.1 Arvika

438 arvikabor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 78 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för arvikabornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.1 Färdmedelsfördelning för boende i Arvika kommun ($n_{\text{totalt}}=851$, $n_{\text{tätort}}=430$, $n_{\text{omland}}=421$).



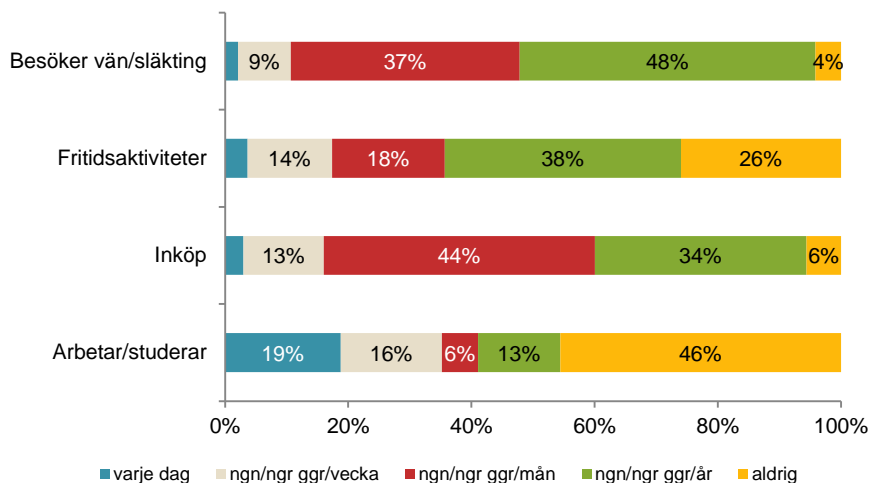
Figur 9.2 Ärendefördelning för boende i Arvika kommun ($n_{\text{totalt}}=1\ 044$, $n_{\text{tätort}}=544$, $n_{\text{omland}}=500$).

Den viktigaste resrelationen för arvikaborna görs inom Arvika kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.1.

Tabell 9.1 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Arvika kommun ($n_{Inom\ Arvika\ kn}=583$)⁵.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Arvika kn	79 %	72	1	0	13	13	0
Arvika kn – Eda kn	5 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Karlstads kn	4 %	-	-	-	-	-	-
Arvika – Utanför undersökningsområdet	3 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Kils kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Torsby kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Inom Torsby kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Säffle kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Karlstads kn – Utanför undersökningsområdet	1 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Grums kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Arvika kn – Sunne kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.3.

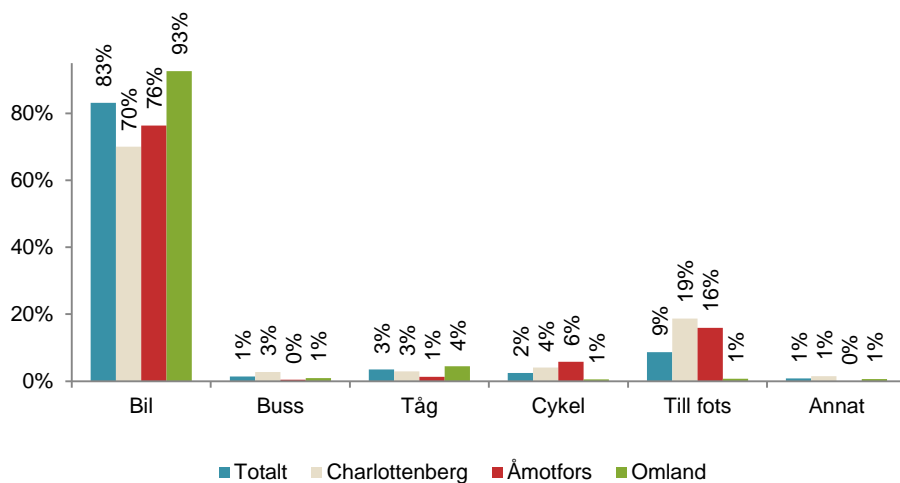


Figur 9.3 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=322-383$).

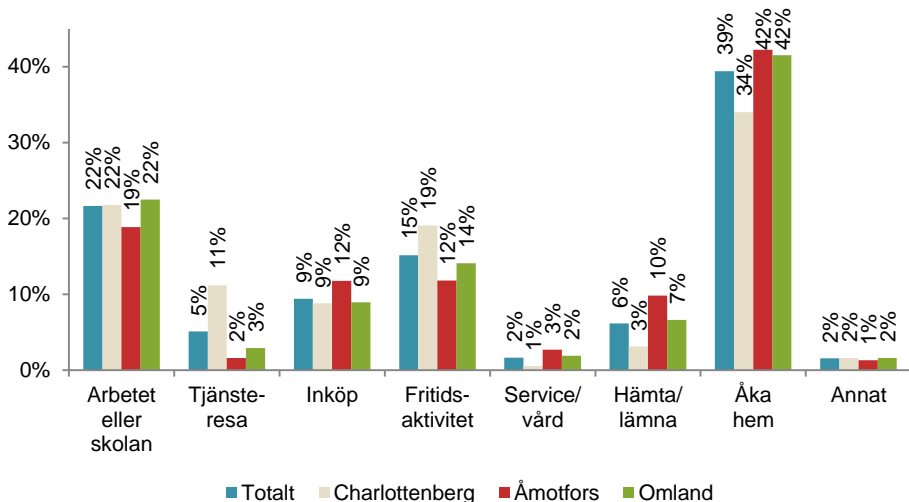
⁵ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.2 Eda

229 edabor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 77 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för edabornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.4 Färdmedelsfördelning för boende i Eda kommun ($n_{\text{total}}=431$, $n_{\text{Charlottenberg}}=136$, $n_{\text{Åmotfors}}=142$, $n_{\text{Omland}}=153$).



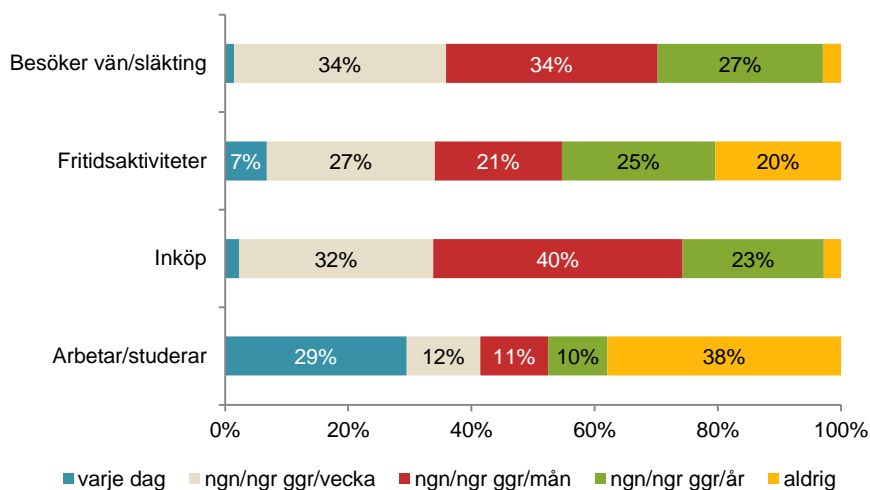
Figur 9.5 Ärendefördelning för boende i Eda kommun ($n_{\text{total}}=564$, $n_{\text{Charlottenberg}}=183$, $n_{\text{Åmotfors}}=186$, $n_{\text{Omland}}=195$).

Den viktigaste resrelationen för edaborna görs inom Eda kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.2

Tabell 9.2 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Eda kommun ($n_{Inom\ Eda}=234$, $n_{Eda-Arvika}=57$).⁶

	Andel av inv. resor	Färd sätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Eda kn	65 %	88	1	0	3	8	0
Eda kn – Arvika kn	14 %	86	0	14	0	0	0
<i>Eda kn - Utanfö undersökningsområdet</i>	6 %	-	-	-	-	-	-
<i>Eda kn - Årjäng kn</i>	4 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Arvika kn</i>	3 %	-	-	-	-	-	-
<i>Eda kn - Karlstads kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Karlstads kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Eda kn - Sunne kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.6.

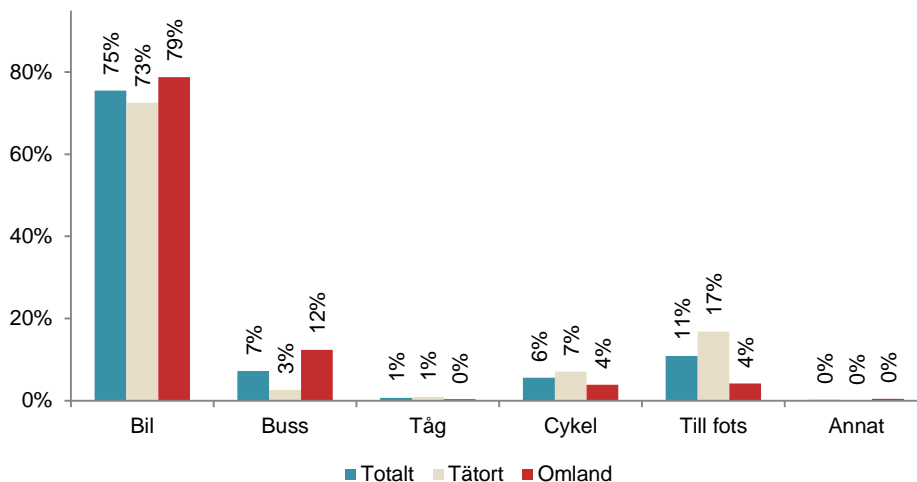


Figur 9.6 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=151-186$).

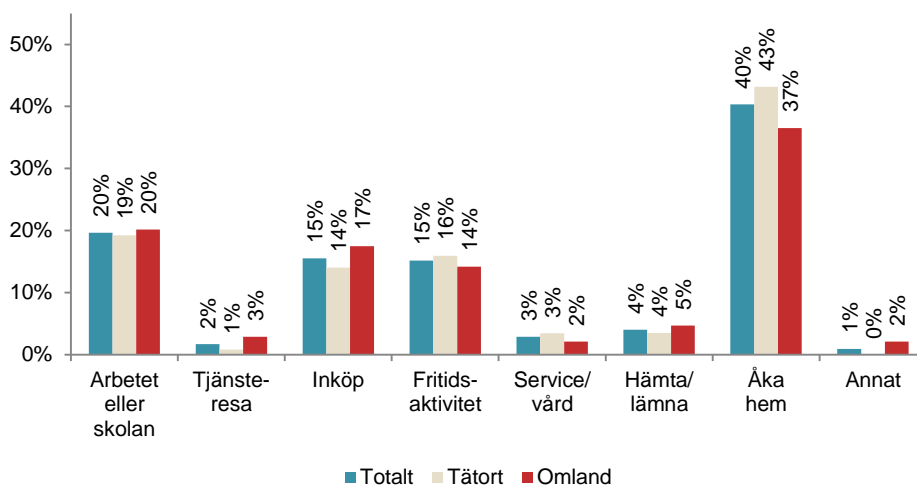
⁶ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.3 Filipstad

211 filipstadsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 75 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för filipstadsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.7 Färdmedelsfördelning för boende i Filipstads kommun ($n_{totalt}=409$, $n_{tätort}=182$, $n_{omland}=227$).



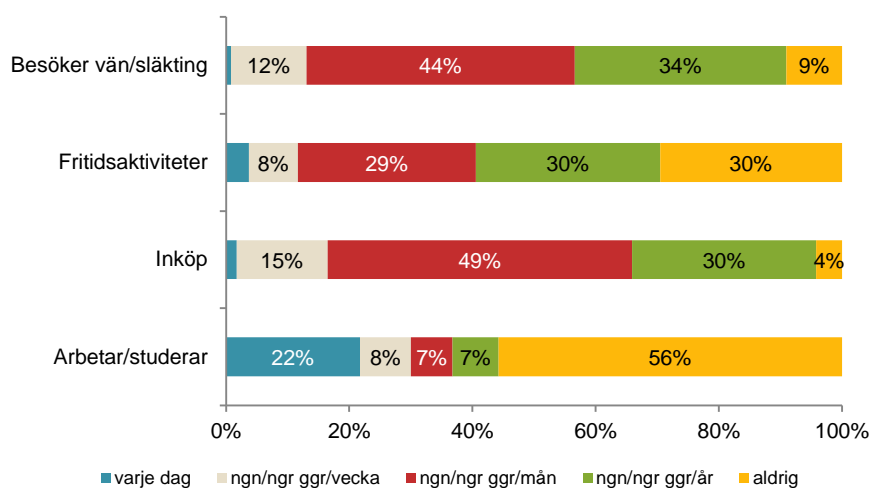
Figur 9.8 Ärendefördelning för boende i Filipstads kommun ($n_{totalt}=526$, $n_{tätort}=256$, $n_{omland}=270$).

Den viktigaste resrelationen för filipstadsborna görs inom Filipstads kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.3.

Tabell 9.3 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Filipstads kommun (n_{Inom} Filipstad=253)⁷.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Filipstads kn	73 %	77	2	0	7	14	0
Filipstads kn – Utanförs undersökningsområdet	9 %	-	-	-	-	-	-
Filipstads kn – Karlstads kn	8 %	-	-	-	-	-	-
Filipstads kn - Kristinehamns kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Inom Karlstads kn	2 %	-	-	-	-	-	-
Filipstads kn -Torsby kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Filipstads kn - Storfors kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.9.



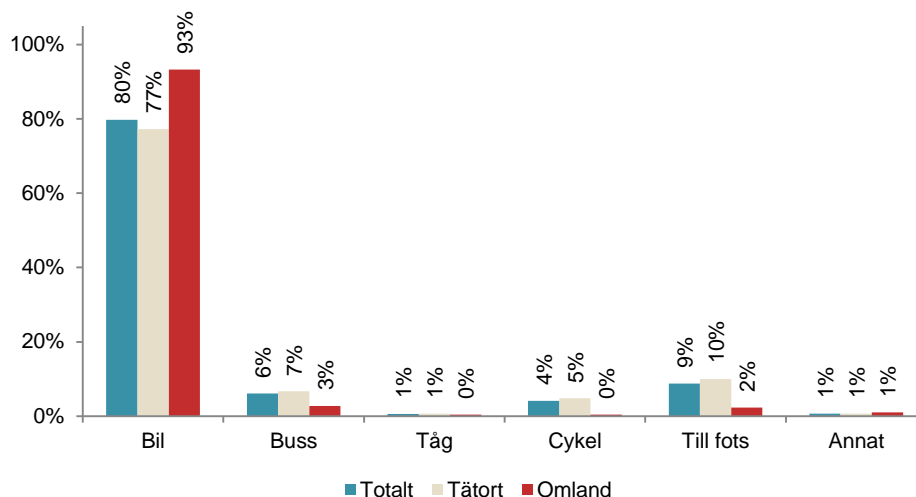
Figur 9.9 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=143-185).

⁷ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

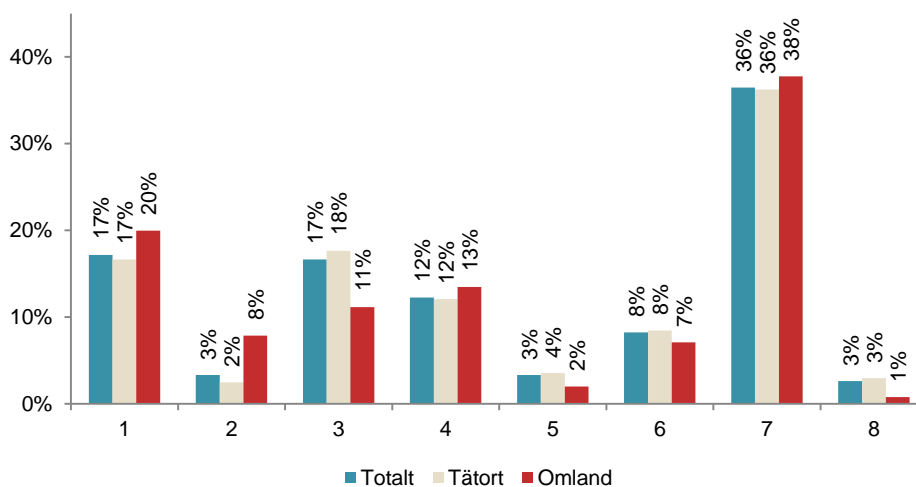
9.4 Forshaga

246 forshagabor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 78 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för forshagabornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Forshaga ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var nästan identisk med resultaten från denna mätning: 80 % bil, 6 % buss, 1 % tåg, 4 % cykel, 7 % till fots och 1 % annat färdmedel.



Figur 9.10 Färdmedelsfördelning för boende i Forshaga kommun ($n_{total}=506$, $n_{tätort}=230$, $n_{omland}=276$).



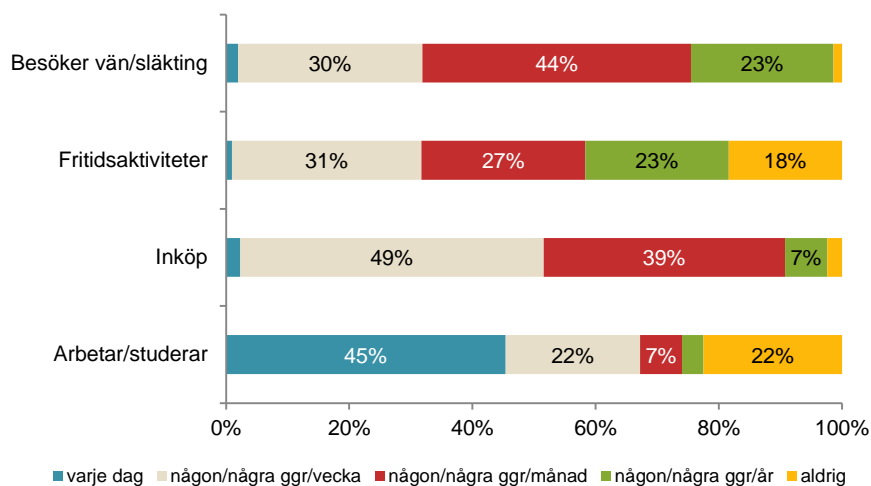
Figur 9.11 Ärendefördelning för boende i Forshaga kommun ($n_{total}=607$, $n_{tätort}=282$, $n_{omland}=325$).

De viktigaste resrelationerna för forshagaborna görs dels mellan Forshaga kommun och Karlstads kommun och dels inom Forshaga kommun. Färdmedelsfördelningen för relationerna framgår av Tabell 9.4.

Tabell 9.4 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Forshaga kommun ($n_{\text{Forshaga-Karlstad}}=148$, $n_{\text{inom Forshaga}}=160$)⁸.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Forshaga kn-Karlstads kn	36 %	83	17	0	0	0	0
Inom Forshaga kn	35 %	71	0	0	10	19	0
<i>Inom Karlstads kn</i>	10 %	-	-	-	-	-	-
<i>Forshaga kn - Utanför undersökningsområdet</i>	3 %	-	-	-	-	-	-
<i>Forshaga kn - Kils kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Forshaga kn - Kristinehamns kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Karlstads kn - Utanför undersökningsområdet</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Forshaga kn - Sunne kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Forshaga kn - Säffle kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.12.



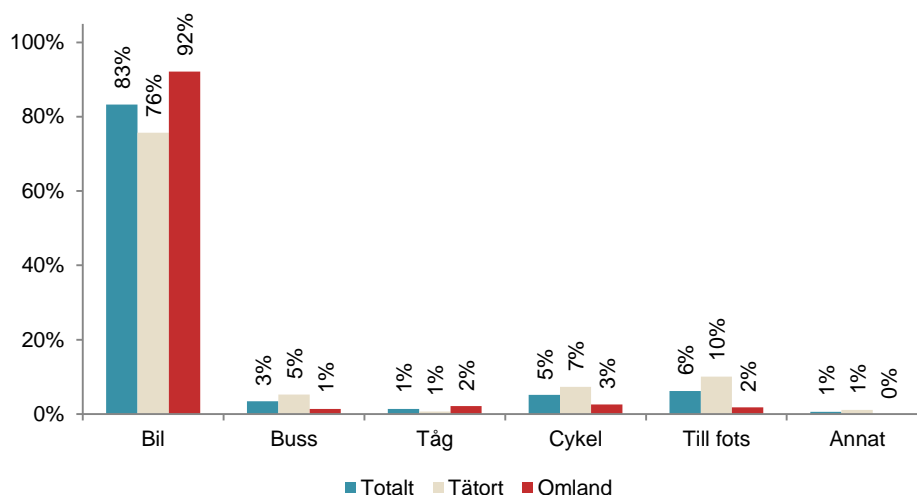
Figur 9.12 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=190-215$).

⁸ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

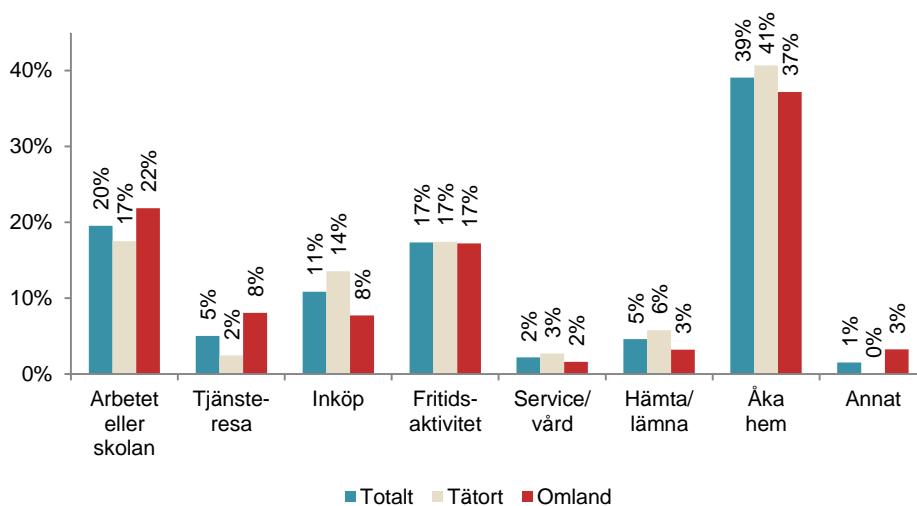
9.5 Grums

156 grumsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 78 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för grumsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Grums ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var följande: 80 % bil, 6 % buss, 0 % tåg, 5 % cykel, 7 % till fots och 2 % annat färdmedel. Andelen bilresor har alltså ökat något medan bussresorna minskat.



Figur 9.13 Färdmedelsfördelning för boende i Grums kommun ($n_{total}=309$, $n_{tätort}=132$, $n_{omland}=177$).



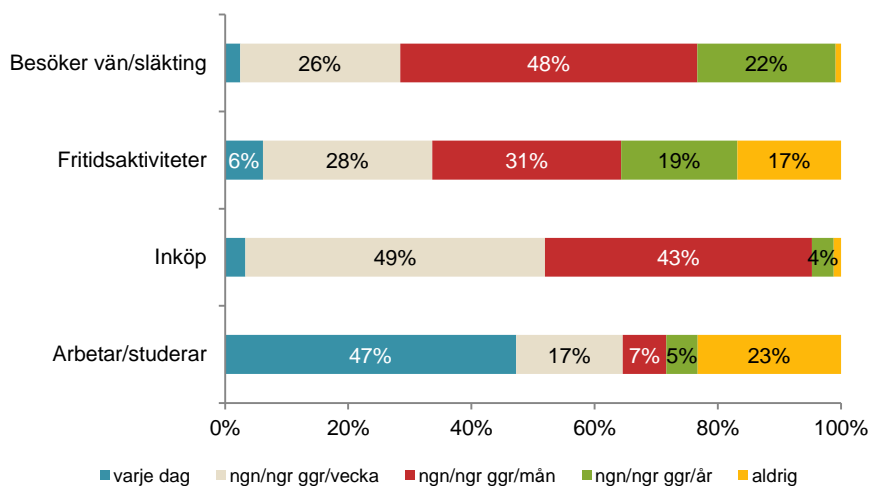
Figur 9.14 Ärendefördelning för boende i Grums kommun ($n_{total}=372$, $n_{tätort}=160$, $n_{omland}=212$).

Den viktigaste resrelationen för grumsborna görs dels inom Grums kommun och dels mellan Grums kommun och Karlstads kommun. Färdmedelsfördelningen för relationerna framgår av Tabell 9.5.

Tabell 9.5 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Grums kommun ($n_{Inom\ Grums}=117$, $n_{Grums-Karlstad}=50$).⁹

	Andel av inv. resor	Färd sätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Grums kn	40 %	74	1	0	8	15	2
Grums kn-Karlstads kn	23 %	83	11	0	6	0	0
<i>Inom Karlstads kn</i>	8 %	-	-	-	-	-	-
<i>Helt utanför undersökningsområdet</i>	5 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Utanför undersökningsområdet</i>	4 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Arvika kn</i>	3 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Säffle kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Kristinehamns kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Sunne kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Hammarö kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Grums kn - Kils kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.15.

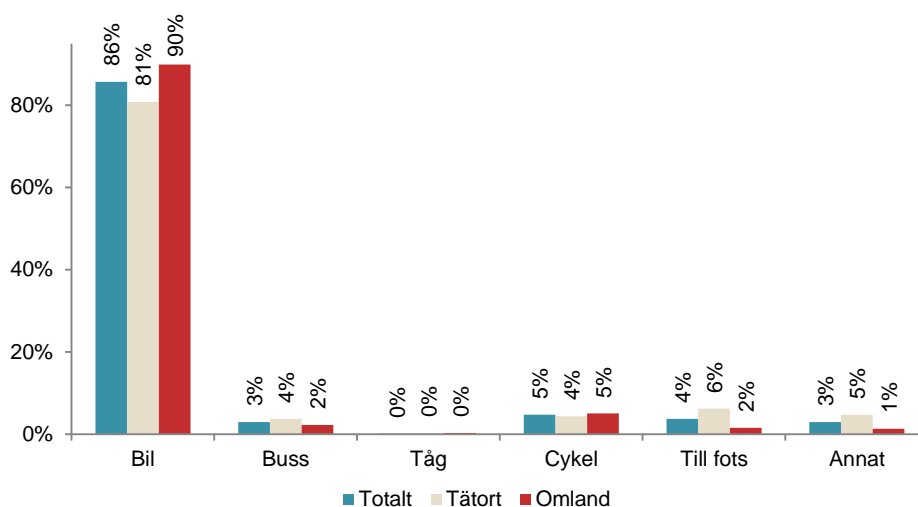


Figur 9.15 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=105-129$).

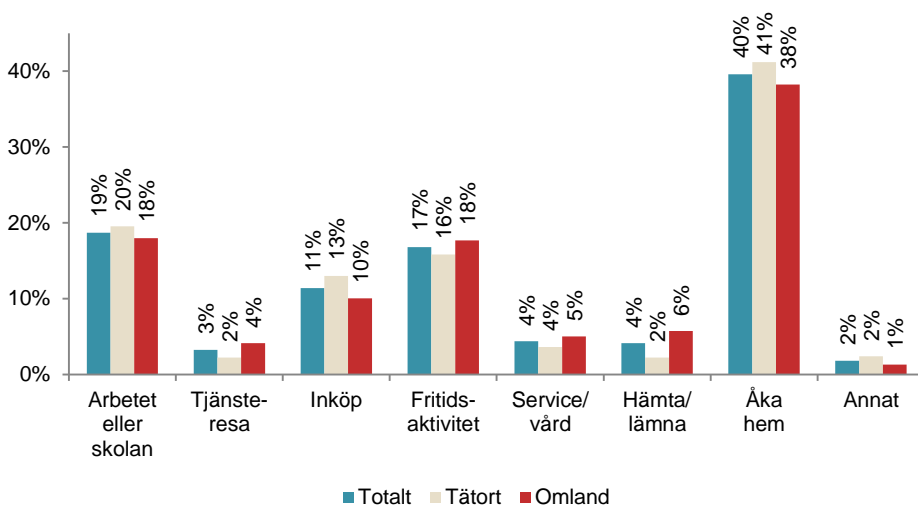
⁹ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.6 Hagfors

217 hagforsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 80 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för hagforsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.16 Färdmedelsfördelning för boende i Hagfors kommun ($n_{\text{totalt}}=419$, $n_{\text{tätort}}=202$, $n_{\text{omland}}=217$).



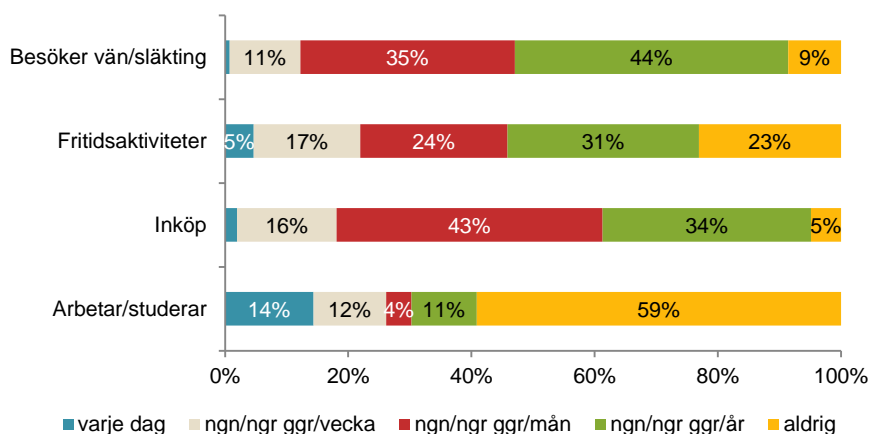
Figur 9.17 Ärendefördelning för boende i Hagfors kommun ($n_{\text{totalt}}=515$, $n_{\text{tätort}}=246$, $n_{\text{omland}}=269$).

Den viktigaste resrelationen för hagforsborna görs inom Hagfors kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.6.

Tabell 9.6 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Hagfors kommun (n=262).¹⁰

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Hagfors kn	79 %	88	0	0	7	4	1
Hagfors kn - Karlstads kn	6 %	-	-	-	-	-	-
Hagfors kn - Torsby kn	4 %	-	-	-	-	-	-
Hagfors kn - Munkfors kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Hagfors kn - Utanför undersökningsområdet	2 %	-	-	-	-	-	-
Hagfors kn - Sunne kn	2 %	-	-	-	-	-	-
Inom Torsby kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.18.



Figur 9.18 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=144-194).

¹⁰ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

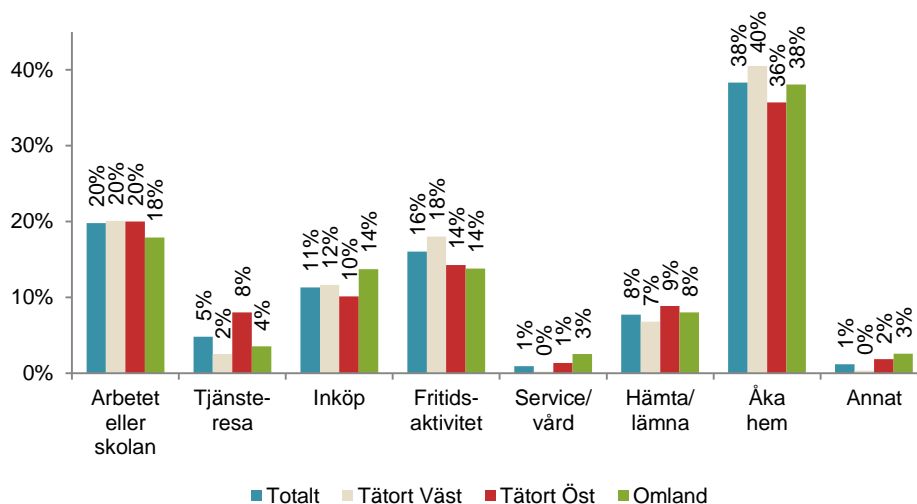
9.7 Hammarö

325 hammaröbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 82 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för hammaröbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Hammarö ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var följande: 78 % bil, 4 % buss, 1 % tåg, 8 % cykel, 5 % till fots och 3 % annat färdmedel. Andelen bilresor har alltså minskat med nästan 10 procentenheter samtidigt som buss- och cykeresorna har ökat.



Figur 9.19 Färdmedelsfördelning för boende i Hammarö kommun ($n_{totalt}=683$, $n_{tätort\ väst}=183$, $n_{tätort\ öst}=265$, $n_{omland}=235$).



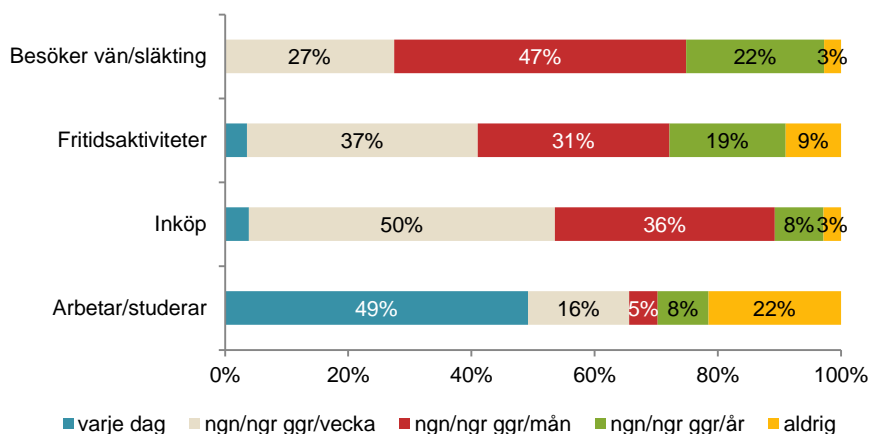
Figur 9.20 Ärendefördelning för boende i Hammarö kommun ($n_{totalt}=832$, $n_{tätort\ väst}=224$, $n_{tätort\ öst}=305$, $n_{omland}=303$).

Färdmedelsfördelningarna för de viktigaste resrelationerna för hammaröborna görs inom Hammarö kommun, inom Karlstad kommun samt mellan Hammarö kommun och Karlstad kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.7.

Tabell 9.7 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Hammarö kommun ($n_{\text{Hammarö-Karlstad}}=269$, $n_{\text{Inom Hammarö kn}}=269$, $n_{\text{Inom Karlstads kn}}=50$).¹¹

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Hammarö kn-Karlstads kn	49 %	74	15	0	6	0	4
Inom Hammarö kn	29 %	65	0	0	23	11	1
Inom Karlstads kn	8 %	69	11	0	10	10	0
<i>Hammarö kn - Utanför undersökningsområdet</i>	5 %	-	-	-	-	-	-
<i>Hammarö kn - Sunne kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Hammarö kn - Filipstads kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Hammarö kn - Grums kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Karlstads kn - Kristinehamns kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.21.



Figur 9.21 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=247-283$).

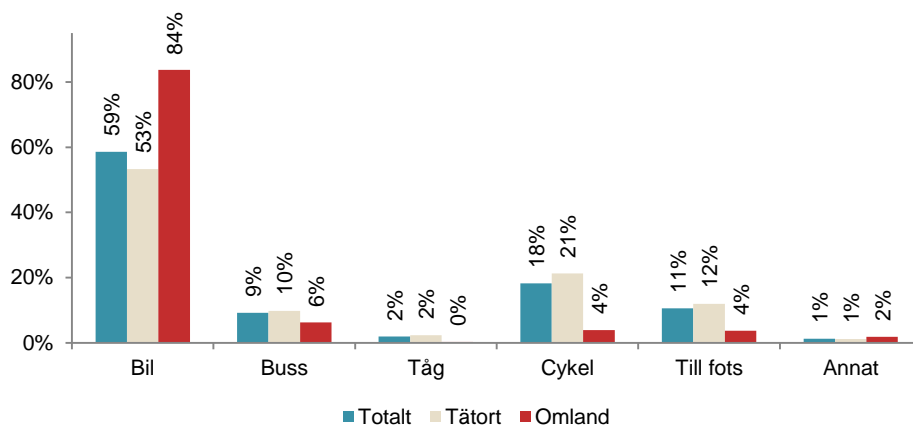
¹¹ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.8 Karlstad

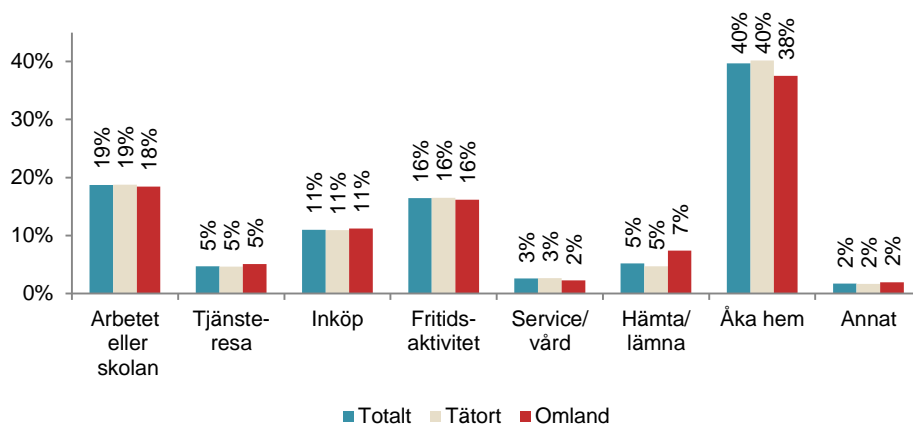
Mer detaljerade resultat för Karlstads kommun återfinns i separat rapport.

1 865 karlstadsbor deltog i i resvaneundersökningen. Av dessa hade 83 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för karlstadsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Karlstad ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var följande: 65 % bil, 6 % buss, 1 % tåg, 15 % cykel, 11 % till fots och 2 % annat färdmedel. Andelen bil har alltså minskat sedan 2004 medan andelen resor med buss och cykel ökat något.



Figur 9.22 Färdmedelsfördelning för boende i Karlstads kommun ($n_{total}=4\ 183$, $n_{tätort}=3\ 030$, $n_{omland}=1\ 153$).



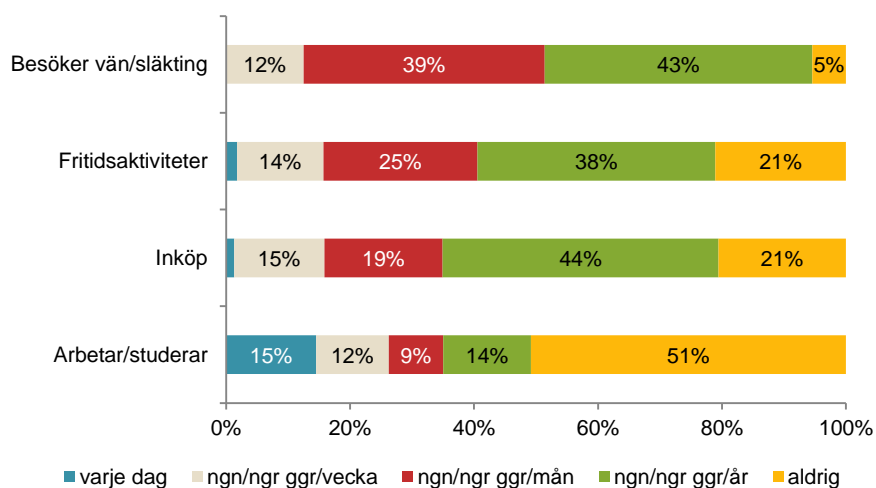
Figur 9.23 Ärendefördelning för boende i Karlstads kommun ($n_{total}=4\ 932$, $n_{tätort}=3\ 560$, $n_{omland}=1\ 372$).

Den viktigaste resrelationen för karlstadsborna görs framförallt inom Karlstads kommun. Färdmedelsfördelningen för den relationen och övriga viktiga relationer framgår av Tabell 9.9.

Tabell 9.8 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Karlstads kommun (n=24-2 918)¹².

	Andel av inv. resor	Färd sätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Karlstads kn	78 %	54	11	0	24	11	1
Karlstads kn - Utanför undersökningsområdet	4 %	65	5	22	1	1	6
Karlstads kn - Hammarö kn	3 %	85	1	0	13	0	0
Karlstads kn - Grums kn	2 %	91	9	0	0	0	0
Karlstads kn - Kils kn	2 %	93	2	2	1	0	1
Karlstads kn - Kristinehamns kn	1 %	73	11	14	1	0	1
Karlstads kn - Forshaga kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Karlstads kn - Arvika kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.27.



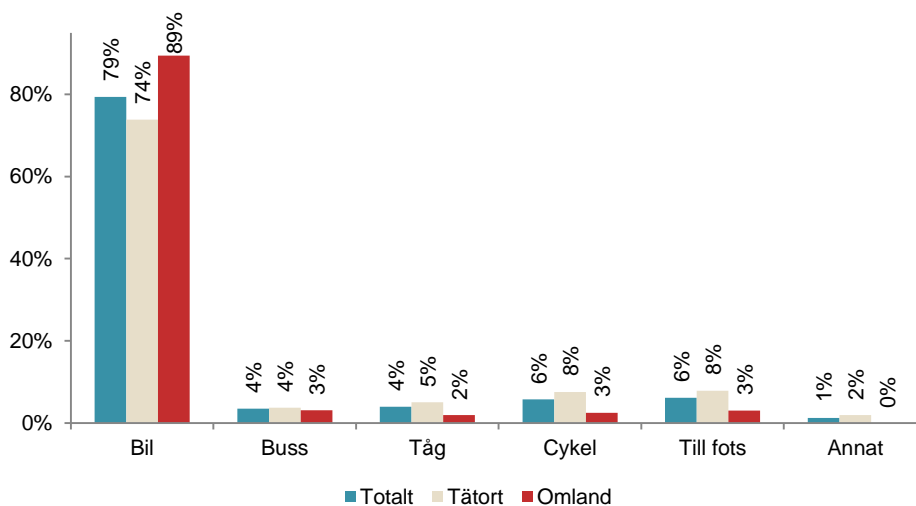
Figur 9.24 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=1 414-1 612).

¹² Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

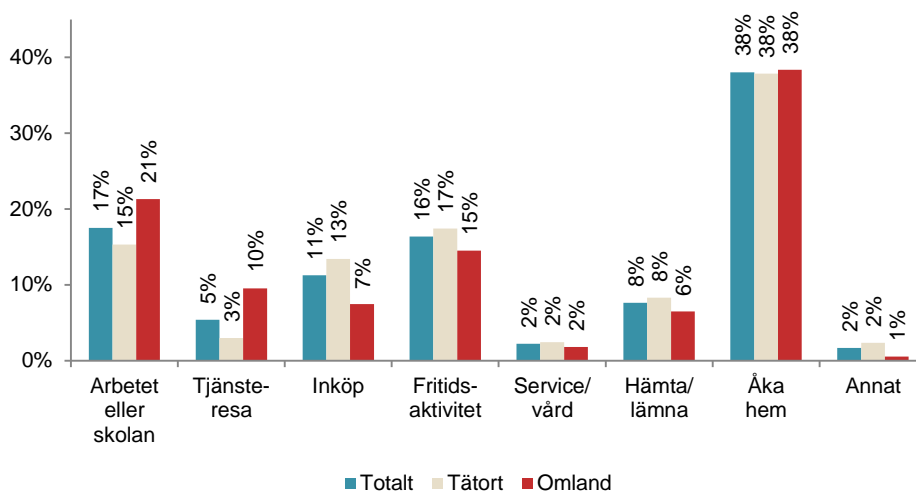
9.9 Kil

256 kilsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 77 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för kilsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Kil ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var följande: 75 % bil, 6 % buss, 2 % tåg, 8 % cykel, 7 % till fots och 2 % annat färdmedel. Bilandelen har alltså ökat något i Grums kommun.



Figur 9.25 Färdmedelsfördelning för boende i Kils kommun ($n_{\text{totalt}}=493$, $n_{\text{tätort}}=217$, $n_{\text{omland}}=276$).



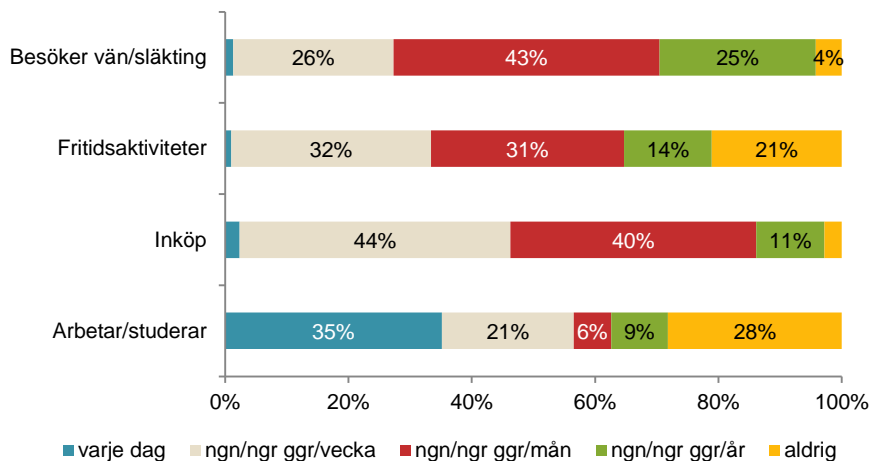
Figur 9.26 Ärendefördelning för boende i Kils kommun ($n_{\text{totalt}}=587$, $n_{\text{tätort}}=255$, $n_{\text{omland}}=332$).

De viktigaste resrelationerna för kilsborna görs dels inom Kils kommun och dels mellan Kils kommun och Karlstads kommun. Färdmedelsfördelningen för relationerna framgår av Tabell 9.9.

Tabell 9.9 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Kils kommun ($n_{Inom\ Kil}=170$, $n_{Kil-Karlstad}=132$)¹³.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Kils kn	38 %	73	0	0	13	12	2
Kils kn-Karlstads kn	32 %	77	7	12	3	0	0
<i>Inom Karlstads kn</i>	9 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Karlstad</i>	9 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kil kn - Utanför undersökningsområdet</i>	4 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kils kn - Sunne kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kils kn - Forshaga kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kils kn - Arvika kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kils kn - Hagfors kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Kils kn - Hammarö kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Filipstads kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Arvika kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.27.



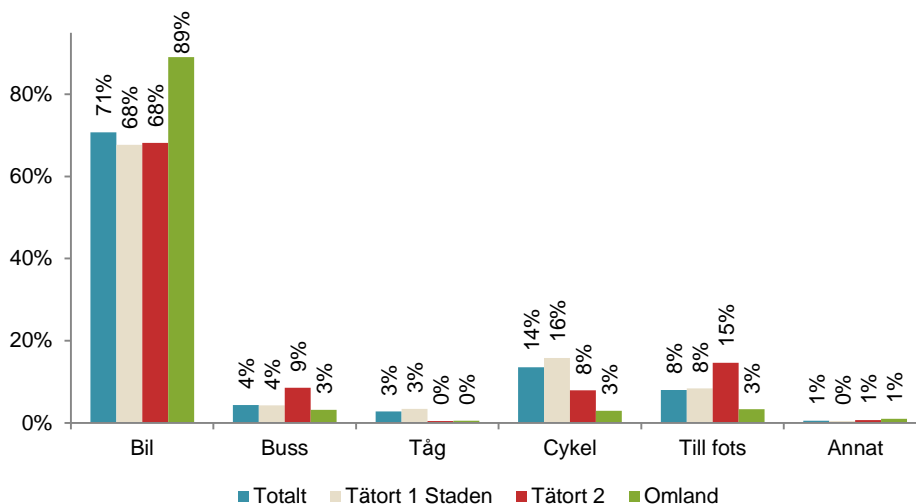
Figur 9.27 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=189-216$).

¹³ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

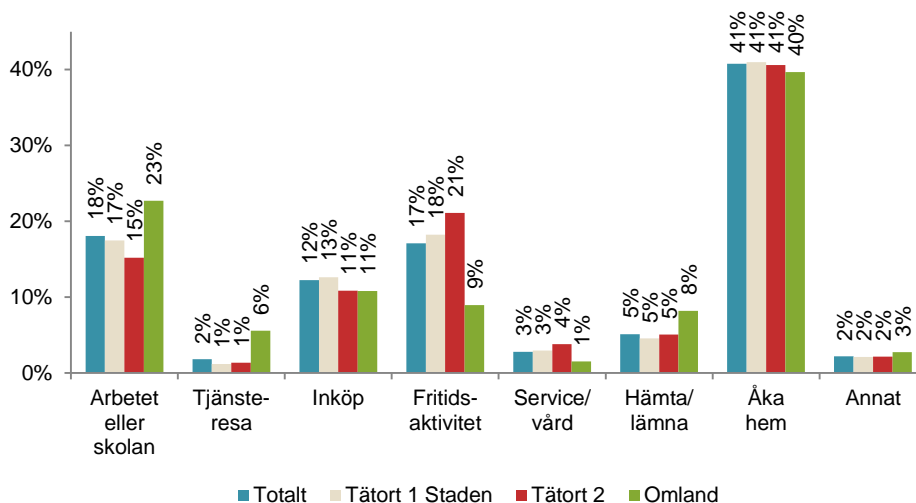
9.10 Kristinehamn

451 kristinehamnsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 77 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för kristinehamnsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.

Kristinehamn ingick även i mätningen 2004. Fördelningen då var följande: 76 % bil, 4 % buss, 1 % tåg, 9 % cykel, 7 % till fots och 2 % annat färdmedel. Andelen bilresor har alltså minskat medan andelen cykelresor ökat.



Figur 9.28 Färdmedelsfördelning för boende i Kristinehamns kommun ($n_{total}=879$, $n_{tätort\ 1\ staden}=335$, $n_{tätort\ 2}=225$, $n_{omland}=319$).



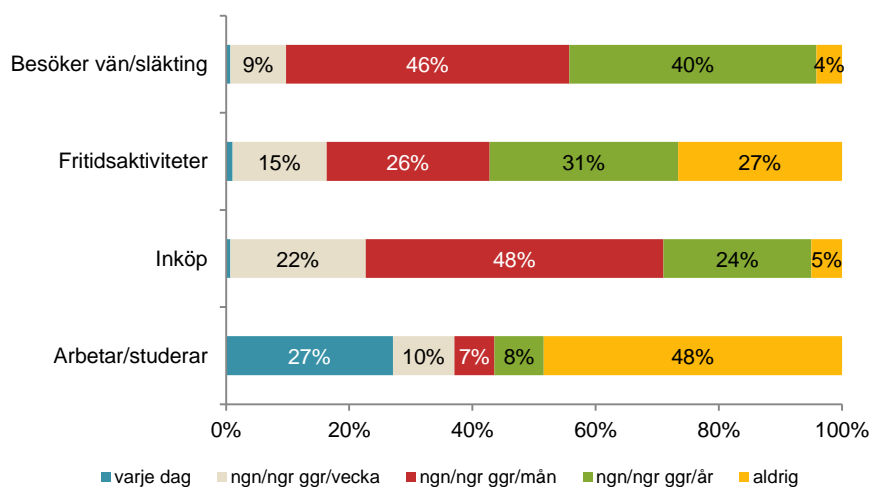
Figur 9.29 Ärendefördelning för boende i Kristinehamns kommun ($n_{total}=1\ 081$, $n_{tätort\ 1\ staden}=405$, $n_{tätort\ 2}=293$, $n_{omland}=383$).

Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för kristinehamnsborna görs främst inom Kristinehamns kommun, mellan Kristinehamns kommun till utanför Värmland samt mellan Kristinehamns kommun och Karlstads kommun. Färdmedelsfördelningen för relationerna framgår av Tabell 9.10.

Tabell 9.10 Färdmedelsfördelning för de viktigaste resrelationerna för boende i Kristinehamns kommun ($n_{inom\ Kristinehamn}=534$, $n_{Kristinehamn-Utanför}=101$, $n_{Kristinehamn-Karlstad}=65$).¹⁴

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Kristinehamns kn	76 %	72	2	0	16	9	0
Kristinehamns kn – Utanför undersökningsområdet	9 %	74	10	14	0	0	3
Kristinehamns kn-Karlstads kn	8 %	64	16	20	0	0	0
<i>Inom Karlstads kn</i>	2 %						
<i>Kristinehamns kn - Storfors kn</i>	1 %						
<i>Kristinehamns kn - Filipstads kn</i>	1 %						

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.30.

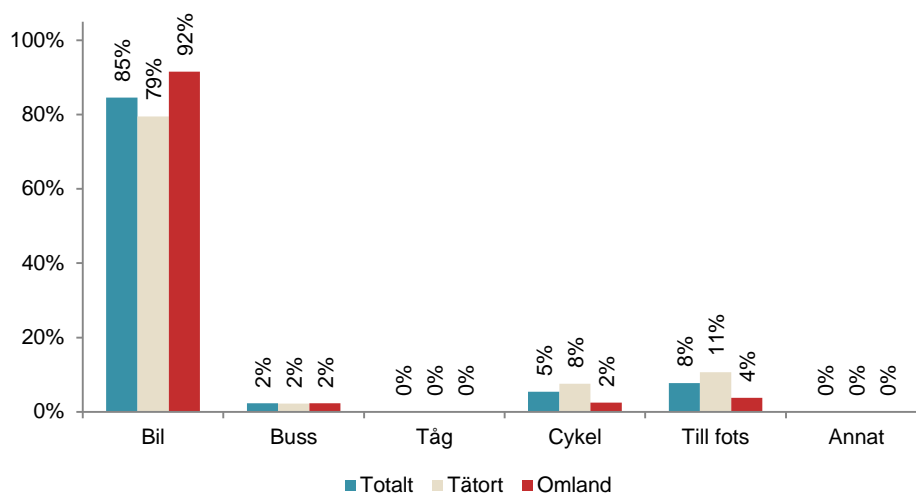


Figur 9.30 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=308-380).

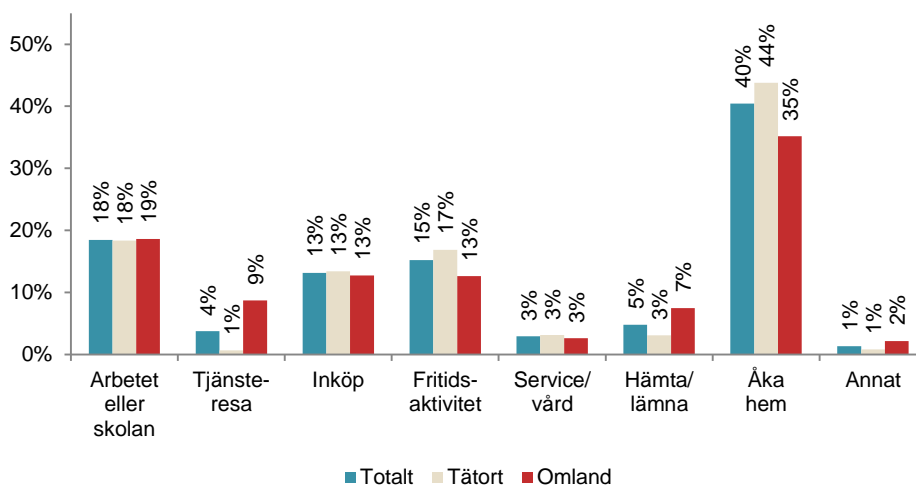
¹⁴ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.11 Munkfors

170 munkforsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 73 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för munkforsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.31 Färdmedelsfördelning för boende i Munkfors kommun ($n_{total}=309$, $n_{tätort}=109$, $n_{omland}=200$).



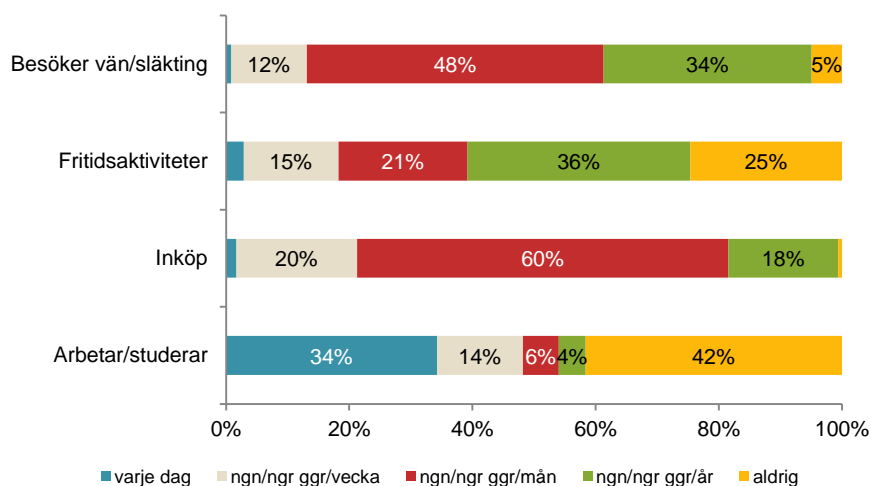
Figur 9.32 Ärendefördelning för boende i Munkfors kommun ($n_{total}=394$, $n_{tätort}=150$, $n_{omland}=244$).

Den viktigaste resrelationen för munkforsborna görs inom Munkfors kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.11.

Tabell 9.11 Färdsmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Munkfors kommun (n=152).¹⁵

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Munkfors kn	62 %	82	0	0	11	7	0
Munkfors kn - Karlstads kn	8 %	-	-	-	-	-	-
Munkfors kn - Sunne kn	7 %	-	-	-	-	-	-
Munkfors kn - Hagfors kn	5 %	-	-	-	-	-	-
Inom Karlstad kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Munkfors kn - Forshaga kn	2 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.33.

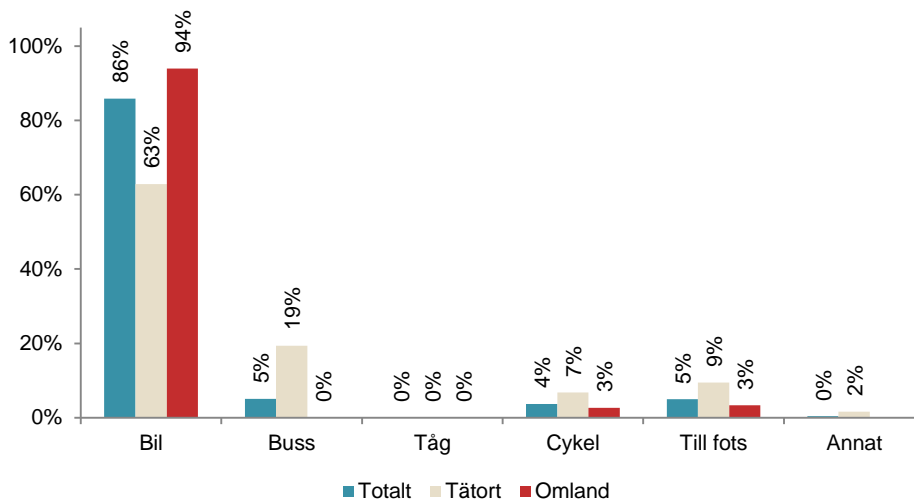


Figur 9.33 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=117-146).

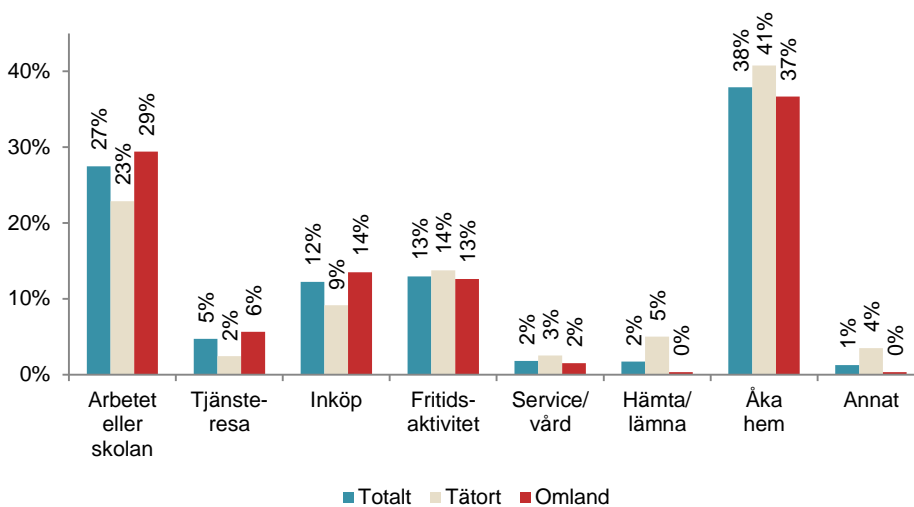
¹⁵ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.12 Storfors

137 storforsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 75 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för storforsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.34 Färdmedelsfördelning för boende i Storfors kommun ($n_{\text{totalt}}=225$, $n_{\text{tätort}}=99$, $n_{\text{omland}}=126$).



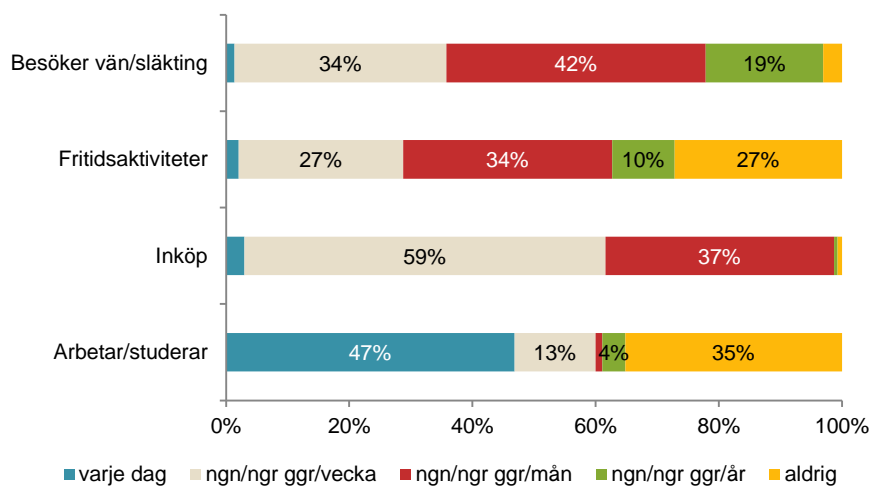
Figur 9.35 Ärendefördelning för boende i Storfors kommun ($n_{\text{totalt}}=297$, $n_{\text{tätort}}=145$, $n_{\text{omland}}=152$).

Den viktigaste resrelationen för storforsborna görs inom Storfors kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.12.

Tabell 9.12 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Storfors kommun ($n_{Inom\ Storfors}=64$, $n_{Storfors-Kristinehamn}=43$, $n_{Storfors-Utanför}=34$)¹⁶.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Storfors kn	31 %	81	0	0	6	12	0
Storfors kn – Kristinehamns kn	21 %	-	-	-	-	-	-
Storfors kn – Utanför undersökningsområdet	17 %	-	-	-	-	-	-
Storfors kn - Karlstads kn	6 %	-	-	-	-	-	-
Inom Kristinehamns kn	4 %	-	-	-	-	-	-
Storfors kn - Filipstads kn	2 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.36.

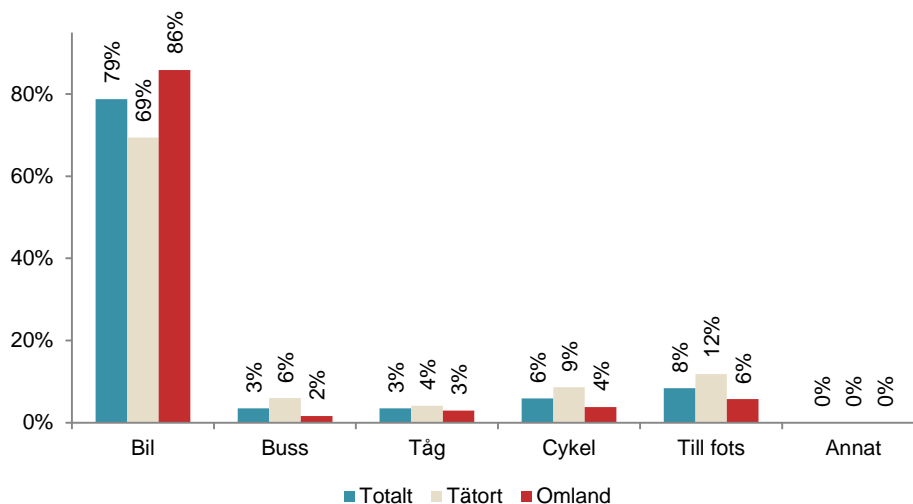


Figur 9.36 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=97-115).

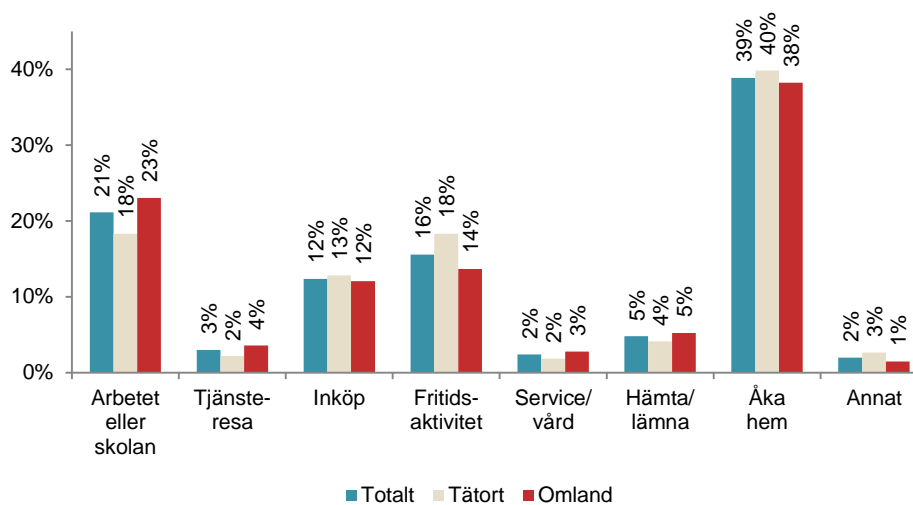
¹⁶ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.13 Sunne

277 sunnebor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 83 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för sunnebornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.37 Färdmedelsfördelning för boende i Sunne kommun ($n_{\text{totalt}}=582$, $n_{\text{tätort}}=294$, $n_{\text{omland}}=288$).



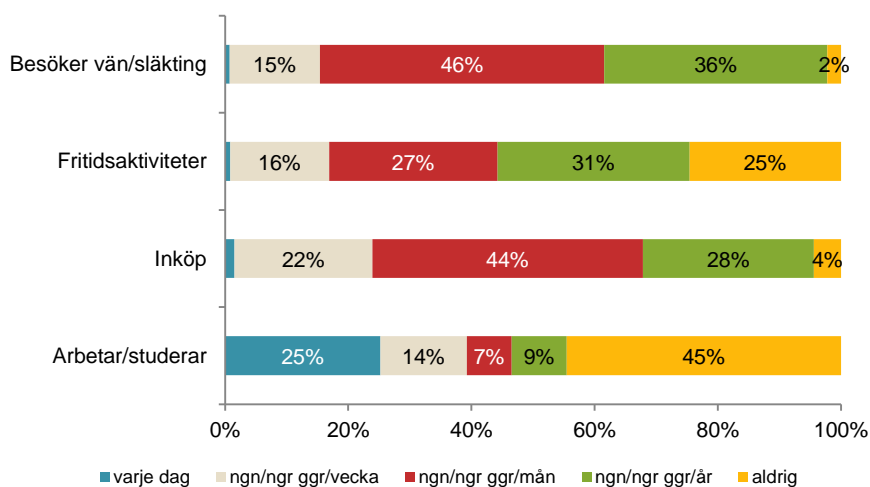
Figur 9.38 Ärendefördelning för boende i Sunne kommun ($n_{\text{totalt}}=712$, $n_{\text{tätort}}=350$, $n_{\text{omland}}=362$).

Den viktigaste resrelationen för sunneborna görs inom Sunne kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.13.

Tabell 9.13 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Sunne kommun (n_{inom} Sunne=368)¹⁷.

	Andel av inv. resor	Färd sätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Sunne kn	65 %	81	1	0	10	8	0
Sunne kn – Karlstads kn	9 %	-	-	-	-	-	-
Sunne kn – Torsby kn	7 %	-	-	-	-	-	-
<i>Inom Karlstads kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Sunne kn - Utanför undersökningsområdet</i>	3 %	-	-	-	-	-	-
<i>Sunne kn - Arvika kn</i>	2 %	-	-	-	-	-	-
<i>Sunne kn - Hammarö kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Sunne kn - Forshaga kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Sunne kn - Hagfors kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-
<i>Karlstads kn - Forshaga kn</i>	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.39.

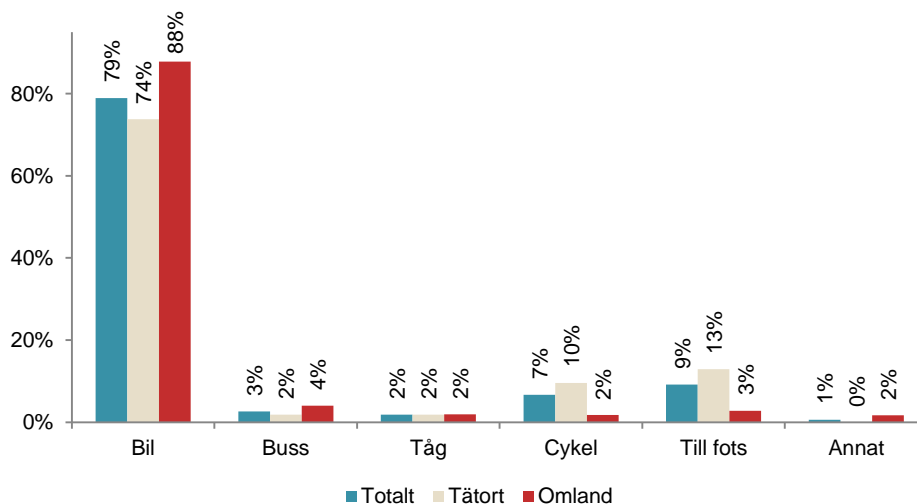


Figur 9.39 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=203-248$).

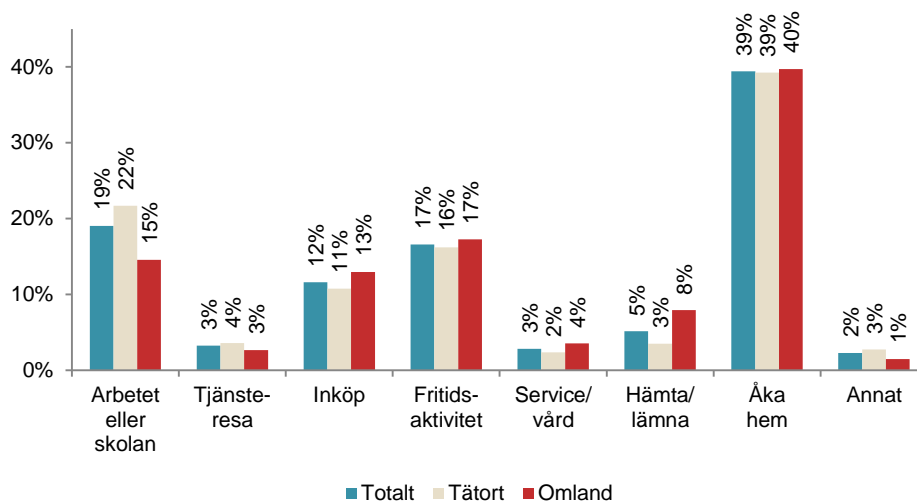
¹⁷ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.14 Säffle

259 säfflebor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 75 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för säfflebornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.40 Färdmedelsfördelning för boende i Säffle kommun ($n=490$, $n_{\text{tätort}}=225$, $n_{\text{omland}}=265$).



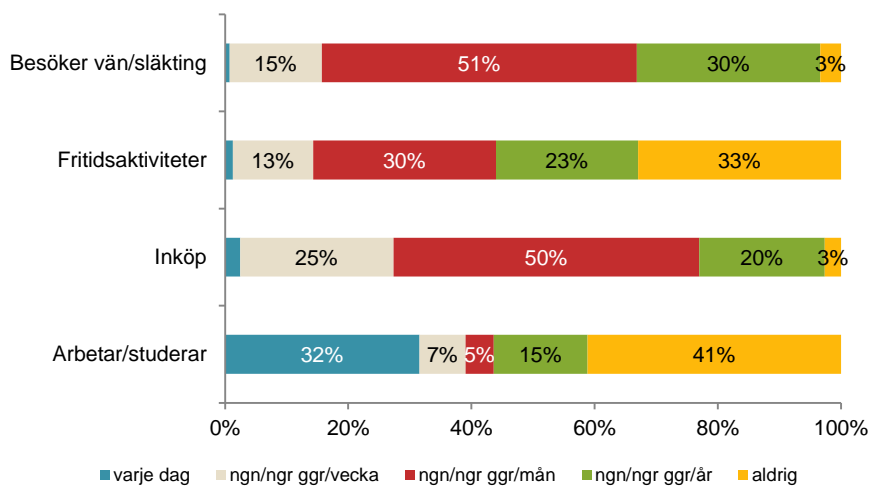
Figur 9.41 Ärendefördelning för boende i Säffle kommun ($n_{\text{total}}=601$, $n_{\text{tätort}}=275$, $n_{\text{omland}}=326$).

Den viktigaste resrelationen för säffleborna görs inom Säffle kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.14.

Tabell 9.14 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Säffle kommun ($n_{Inom\ Säffle}=308$)¹⁸.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Säffle kn	72 %	78	1	0	9	11	1
Säffle kn – Utanför undersökningsområdet	11 %	-	-	-	-	-	-
Säffle kn – Karlstads kn	7 %	-	-	-	-	-	-
Säffle kn - Grums kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Säffle kn - Arvika kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Säffle kn - Årjäng kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.42.

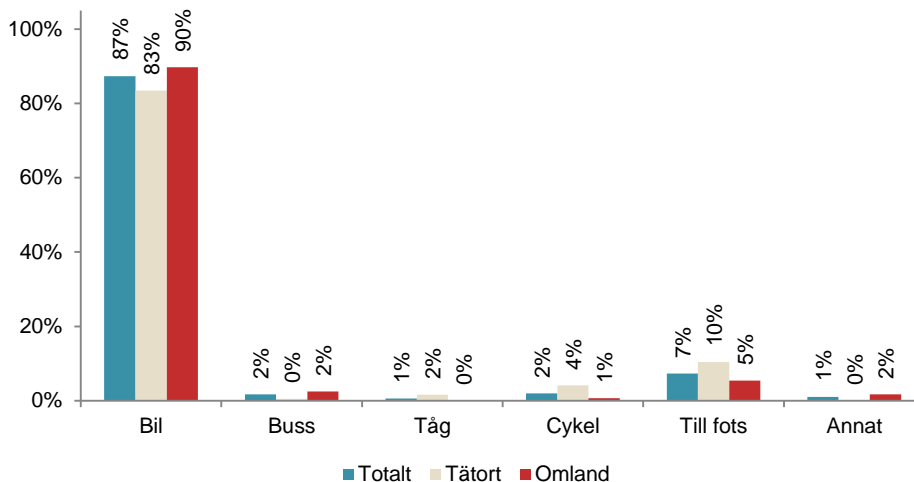


Figur 9.42 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=167-214$).

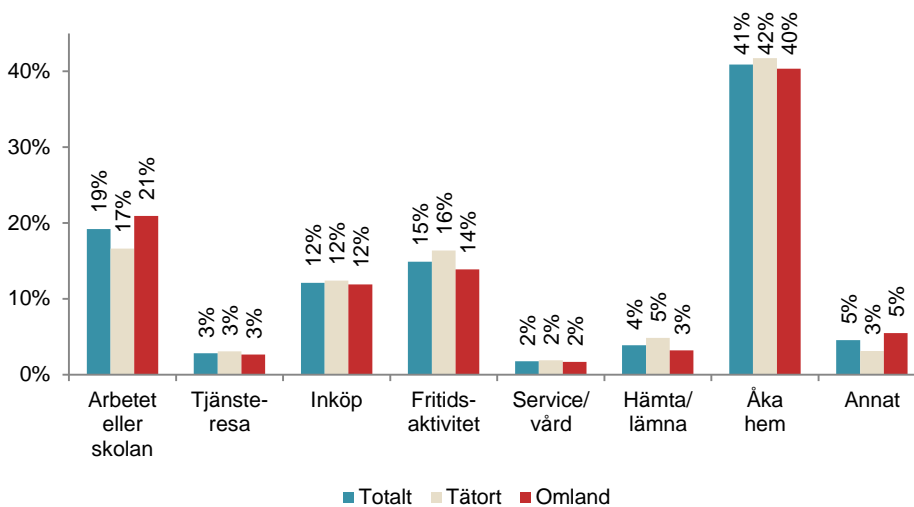
¹⁸ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.15 Torsby

221 torsbybor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 77 % gjort en eller flera resor under sin mät dag. Färdmedels- och ärendefördelning för torsbybornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.43 Färdmedelsfördelning för boende i Torsby kommun ($n_{\text{totalt}}=401$, $n_{\text{tätort}}=214$, $n_{\text{omland}}=187$).



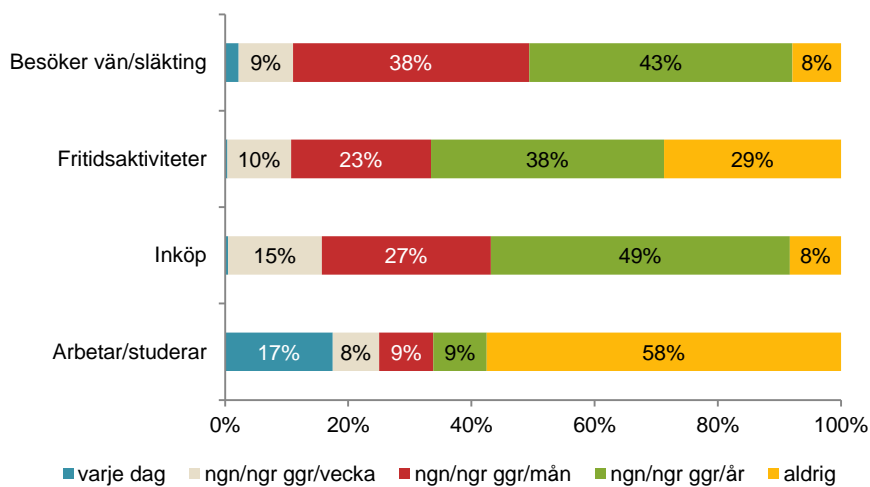
Figur 9.44 Ärendefördelning för boende i Torsby kommun ($n_{\text{totalt}}=522$, $n_{\text{tätort}}=289$, $n_{\text{omland}}=233$).

Den viktigaste resrelationen för torsbyborna görs inom Torsby kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.15.

Tabell 9.15 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Torsby kommun (n=274).¹⁹

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Torsby kn	77 %	89	2	0	3	5	1
Torsby kn-Utanför undersökningsområdet	4 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Sunne kn	4 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Karlstads kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Inom Karlstads kn	2 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Forshaga kn	2 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Hagfors kn	2 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Arvika kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Årjäng kn	1 %	-	-	-	-	-	-
Torsby kn - Munkfors kn	1 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.45.

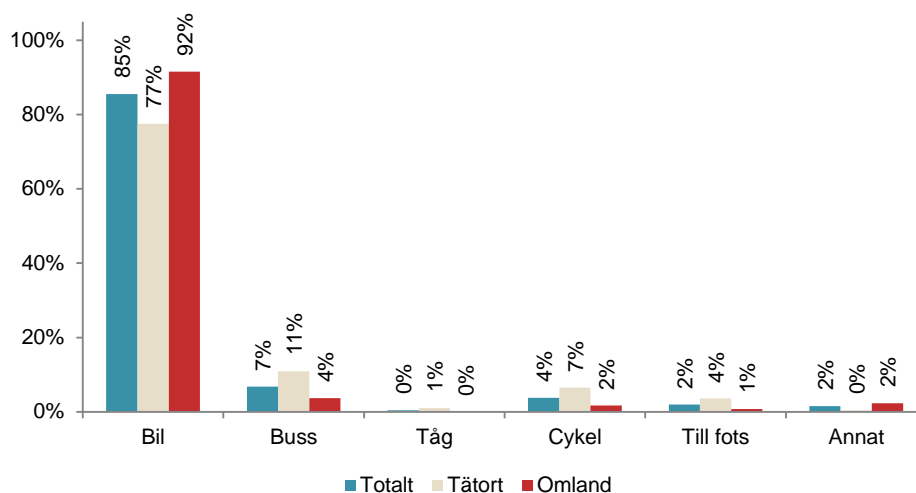


Figur 9.45 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende (n=162-192).

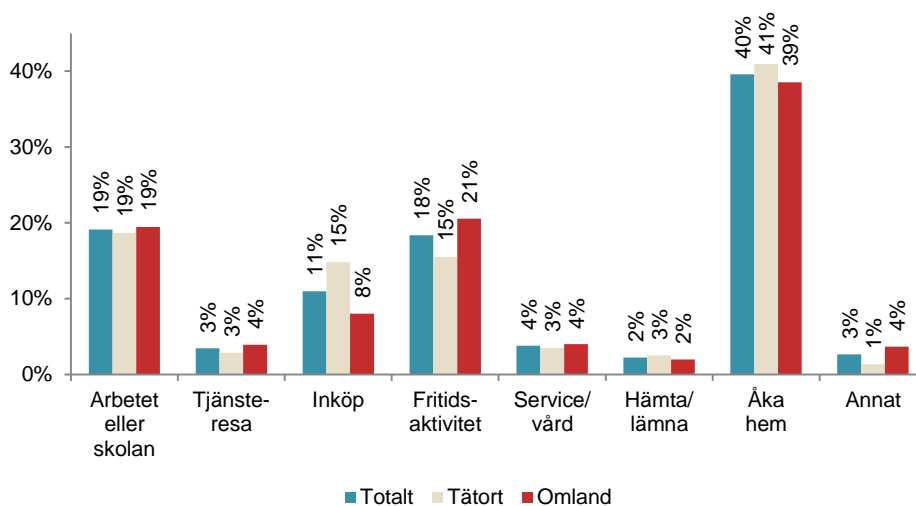
¹⁹ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

9.16 Årjäng

197 årjängsbor deltog i resvaneundersökningen. Av dessa hade 75 % gjort en eller flera resor under sin mättdag. Färdmedels- och ärendefördelning för årjängsbornas resor, dels totalt och dels uppdelat på tätort och omland, framgår av figurerna nedan.



Figur 9.46 Färdmedelsfördelning för boende i Årjängs kommun ($n_{\text{total}}=340$, $n_{\text{tätort}}=150$, $n_{\text{omland}}=190$).



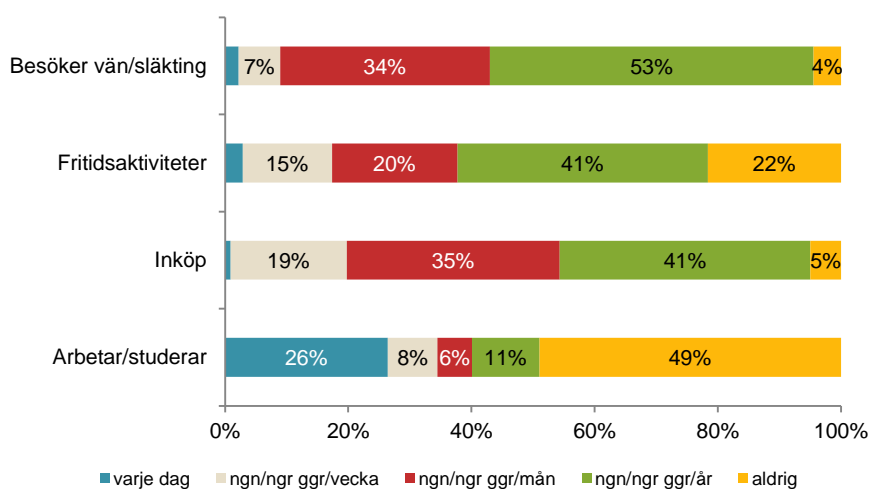
Figur 9.47 Ärendefördelning för boende i Årjängs kommun ($n_{\text{total}}=426$, $n_{\text{tätort}}=188$, $n_{\text{omland}}=238$).

Den viktigaste resrelationen för årjängsborna görs inom Årjängs kommun. Färdmedelsfördelningen för resorna inom kommunen framgår av Tabell 9.16.

Tabell 9.16 Färdmedelsfördelning för den viktigaste resrelationen för boende i Årjängs kommun (n_{Inom} Årjäng=206)²⁰.

	Andel av inv. resor	Färdsätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Årjängs kn	71 %	90	2	0	5	2	1
Årjängs kn – Utanför undersökningsområdet	10 %	-	-	-	-	-	-
Årjängs kn - Karlstads kn	4 %	-	-	-	-	-	-
Årjängs kn - Arvika kn	3 %	-	-	-	-	-	-
Årjängs kn - Säffle kn	2 %	-	-	-	-	-	-

I enkätdelen ombads respondenterna att uppskatta hur ofta de gör ärenden i annan kommun än hemkommunen, resultatet redovisas i Figur 9.48.



Figur 9.48 Fördelning över hur ofta resor görs till annan kommun uppdelat på ärende ($n=139-166$).

²⁰ Notera att resultatet för kursiverade relationer bygger på mycket litet underlag. Resultaten bör endast användas indikativt.

10 Referenser

Lundström, S. and Särndal, C.E. (1999). Calibration as a standard method for treatment of nonresponse. *Journal of Official Statistics* 15, 305-327.

Lundström, S. and Särndal, C.E. (2001). *Estimation in the presence of nonresponse and frame imperfections*. Statistics Sweden.

Stangeby, I. (2000). *Metoder i reisivaneforskningen. En diskusjon av metodiske problem knyttet till reisivane undersøkelser*, TØI rapport 477/2000.

Särndal, C.E. and Lundström, S. (2005). *Estimation in Surveys with Nonresponse*. New York: Wiley & Sons.

Särndal C-E., Svensson B., Wretman J. (1992). *Model assisted survey sampling*. Springer Verlag

Vägverket (2005). *Kostnadseffektiva reisivaneundersökningar*, Publikation 2005:91, Vägverket Samhälle och trafik, Sektion Utformning av vägar och gator, Borlänge.

Webbsidor:

Trafa.se

Transportstyrelsen.se

Scb.se

11 Bilagor

Bilaga 1 Enkät och resdagbok

Bilaga 2 Resmatris för åldersgruppen 16-84 ett genomsnittligt dygn

Resdagbok för: Måndagen den 22 september


Från kl 04.00 på morgonen till kl 03.59 påföljande dag


A Först några frågor om dig...	
A1	Är du...? <input type="checkbox"/> kvinna <input type="checkbox"/> man
A2	Din ålder? <input type="text"/> år
A3	I ditt hushåll bor... (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> en vuxen utan barn <input type="checkbox"/> en vuxen med barn <input type="checkbox"/> samboende vuxna utan barn <input type="checkbox"/> samboende vuxna med barn
A4	Vilken är din huvudsakliga sysselsättning? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> förvärvsarbetar <input type="checkbox"/> föräldraledig <input type="checkbox"/> studerar <input type="checkbox"/> arbetssökande <input type="checkbox"/> sjukskriven <input type="checkbox"/> pensionär <input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>
A5	I vilken typ av bostad bor du? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> flerfamiljshus (lägenhet) <input type="checkbox"/> fristående en- eller tvåfamiljshus (villa) <input type="checkbox"/> radhus/kedjehus <input type="checkbox"/> annat, nämligen <input type="text"/>
A6	Har du körkort för bil? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej
A7	Har du tillgång till bil? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ja, alltid <input type="checkbox"/> ja, ibland <input type="checkbox"/> nej
A8	Hur många bilar har hushållet tillgång till? Räkna även med eventuella leasing- och förmånsbilar. (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> 0 st <input type="checkbox"/> 2 st <input type="checkbox"/> 1 st <input type="checkbox"/> 3 st eller fler
A9	Har du tillgång till cykel? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ja, alltid <input type="checkbox"/> ja, ibland <input type="checkbox"/> nej
A10	Har du något kort du kan använda för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst? (Kryssa för ett alternativ) <input type="checkbox"/> ja, alltid <input type="checkbox"/> ja, ibland <input type="checkbox"/> nej Om du har ett kort, vilken typ av kort har du? (Kryssa för ett eller flera alternativ) <input type="checkbox"/> Värmlandkortet, reskassa <input type="checkbox"/> Länskort / Pendlar Plus <input type="checkbox"/> Värmlandkortet, periodkort <input type="checkbox"/> Skolkort, terminkort <input type="checkbox"/> Resekort Karlstadbus, reskassa <input type="checkbox"/> Resekort Karlstadbus, periodkort <input type="checkbox"/> annat kort, nämligen <input type="text"/>



1

1000017

+	+																																																
<p>A11 Hur ofta gör du följande aktiviteter i <u>någon annan</u> kommun än din hemkommun? (Svara genom att sätta ett kryss per rad)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">varje dag</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/vecka</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/månad</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/år</th> <th style="width: 15%;">aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>arbetar/studerar</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>inköp</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>fritidsaktiviteter</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>besöker vän/släkting</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>			varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig	arbetar/studerar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	inköp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	fritidsaktiviteter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	besöker vän/släkting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																		
	varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig																																												
arbetar/studerar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
inköp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
fritidsaktiviteter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
besöker vän/släkting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
<p>A12 Finns din arbetsplats/skola på en enda adress? (Kryssa för ett alternativ)</p> <p><input type="checkbox"/> ja, alltid på samma adress; ange nedan <input type="checkbox"/> nej, adressen varierar</p> <p>gata & nr: <input style="width: 150px;" type="text"/></p> <p>kommun: <input style="width: 150px;" type="text"/></p>																																																	
<p>A13 Vad har du tillgång till på din arbetsplats eller studieplats? (Kryssa för ett eller flera alternativ)</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> fri parkering</td> <td><input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> parkering med avgift</td> <td><input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering</td> <td><input type="checkbox"/> tjänstecykel</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> förmånsbil</td> <td><input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> fri parkering	<input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten	<input type="checkbox"/> parkering med avgift	<input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken	<input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering	<input type="checkbox"/> tjänstecykel	<input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil		<input type="checkbox"/> förmånsbil	<input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ																																						
<input type="checkbox"/> fri parkering	<input type="checkbox"/> ersättning för egen bil i tjänsten																																																
<input type="checkbox"/> parkering med avgift	<input type="checkbox"/> subventionerat kort för kollektivtrafiken																																																
<input type="checkbox"/> förmånsbeskattad parkering	<input type="checkbox"/> tjänstecykel																																																
<input type="checkbox"/> företagsbil/bilpoolsbil																																																	
<input type="checkbox"/> förmånsbil	<input type="checkbox"/> inte något av ovanstående alternativ																																																
B Resor och färd sätt																																																	
<p>B1 Under sommarhalvåret (april – september), hur ofta använder du följande...? (Svara genom att sätta ett kryss per rad)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">varje dag</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/vecka</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/månad</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/år</th> <th style="width: 15%;">aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bil</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>cykel</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>gång</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>buss</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>tåg</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>flyg</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>annat (t ex MC, moped)</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>			varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig	bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	annat (t ex MC, moped)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig																																												
bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
annat (t ex MC, moped)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
<p>B2 Under vinterhalvåret (oktober – mars), hur ofta använder du följande...? (Svara genom att sätta ett kryss per rad)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">varje dag</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/vecka</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/månad</th> <th style="width: 15%;">någon/några ggr/år</th> <th style="width: 15%;">aldrig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bil</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>cykel</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>gång</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>buss</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>tåg</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>flyg</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>annat (t ex MC, moped)</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>			varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig	bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	annat (t ex MC, moped)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	varje dag	någon/några ggr/vecka	någon/några ggr/månad	någon/några ggr/år	aldrig																																												
bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
annat (t ex MC, moped)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
+	+																																																
	2																																																
	1000017																																																

+	+
B Resor och färdstätt	
B3 Vad skulle få dig att åka buss oftare? <i>Kryssa för ett eller maximalt tre (1-3) alternativ</i>	
<input type="checkbox"/> om det fanns bättre bussförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> kortare sträcka till busshållplatsen
<input type="checkbox"/> bättre passade avgångstider	<input type="checkbox"/> bekvämare och fräschare bussar
<input type="checkbox"/> kortare restid	<input type="checkbox"/> tryggare busshållplatser
<input type="checkbox"/> lägre pris	<input type="checkbox"/> annat: <input style="width: 150px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> mer information om busstider, busslinjer mm	
<input type="checkbox"/> om det fanns direktbuss/om jag slapp byta	
B4 Vad skulle få dig att åka tåg oftare? <i>Kryssa för ett eller maximalt tre (1-3) alternativ</i>	
<input type="checkbox"/> om det fanns bättre tågförbindelse dit jag ska	<input type="checkbox"/> kortare sträcka till stationen
<input type="checkbox"/> bättre passade avgångstider	<input type="checkbox"/> bekvämare och fräschare tåg
<input type="checkbox"/> kortare restid	<input type="checkbox"/> tryggare stationer
<input type="checkbox"/> lägre pris	<input type="checkbox"/> annat: <input style="width: 150px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> mer information om tågtider, mm	
<input type="checkbox"/> om det fanns direkttåg/om jag slapp byta	
B5 Vad skulle få dig att cykla oftare? <i>Kryssa för ett eller maximalt tre (1-3) alternativ</i>	
<input type="checkbox"/> en bra/bättre cykel	<input type="checkbox"/> om det var tryggare att cykla hem
<input type="checkbox"/> kunskap om var cykelvägarna går	<input type="checkbox"/> om det fanns låncyklar
<input type="checkbox"/> bättre underhåll av cykelvägarna	<input type="checkbox"/> om det var tillåtet med cykel på buss och tåg
<input type="checkbox"/> om det inte var för varmt/svettigt att cykla	<input type="checkbox"/> Annat: <input style="width: 150px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> om det inte var för långt	
<input type="checkbox"/> om det var mer trafiksäkert	
C Om din mättdag	
C1 Gjorde du några förflyttningar under dagen? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	
C2 Om du inte gjorde några förflyttningar, vad var orsaken? <input style="width: 400px; height: 20px;" type="text"/>	
+	+
	3
	1000017

Starta här

Fyll i dina resor/förflyttningar för mättdagen

Din mättdag finns angiven överst på sidan 1.

Var startade du dagens första resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Ange platsen så noga du kan. Rör det sig om en annan plats än din egen bostad, så anger du gata och nummer samt ort/kommun. Är platsen allmänt känd (som t ex Universitetet, Järnvägsstationen eller Löfbergs arena) räcker det med att skriva platsens namn. Men glöm inte att ange ort/ kommun.

Alla färdmedel räknas, även förflyttningar till fots och med cykel. Ange alltså samtliga färdmedel du använt för denna förflyttning, i den ordning du använde dem.

Har du gjort fler förflyttningar denna dag, så kryssar du i ja-rutan och fortsätter i nästa kolumn.

Förflyttning nr 1

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen/skolan

Resa/ärende i tjänsten

Hämta/lämna barn/vuxen

Inköp av livsmedel och/eller annat

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Nöje/fritidsaktivitet/motion

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km

3-4,9 km 50-99,9 km

5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen/skolan

Resa/ärende i tjänsten

Hämta/lämna barn/vuxen

Inköp av livsmedel och/eller annat

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Nöje/fritidsaktivitet/motion

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km

3-4,9 km 50-99,9 km

5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

4

1000017

+
+

Förflyttning nr 3

(startar där förflyttning 2 slutade)

Hur dags startade du? kl. :
 h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen/skolan
 Resa/ärende i tjänsten
 Hämta/lämna barn/vuxen
 Inköp av livsmedel och/eller annat
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Nöje/fritidsaktivitet/motion
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. :
 h m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km
 3-4,9 km 50-99,9 km
 5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

Hur dags startade du? kl. :
 h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen/skolan
 Resa/ärende i tjänsten
 Hämta/lämna barn/vuxen
 Inköp av livsmedel och/eller annat
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Nöje/fritidsaktivitet/motion
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. :
 h m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km
 3-4,9 km 50-99,9 km
 5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

Hur dags startade du? kl. :
 h m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden
 Till arbetsplatsen/skolan
 Resa/ärende i tjänsten
 Hämta/lämna barn/vuxen
 Inköp av livsmedel och/eller annat
 Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård
 Besöka post/bank/myndighet
 Nöje/fritidsaktivitet/motion
 Besöka släkt och vänner
 Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

gata & nr/
plats

ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. :
 h m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km
 3-4,9 km 50-99,9 km
 5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

+
5
1000017
+

Förflyttning nr 6

(startar där förflyttning 5 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen/skolan

Resa/ärende i tjänsten

Hämta/lämna barn/vuxen

Inköp av livsmedel och/eller annat

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Nöje/fritidsaktivitet/motion

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km

3-4,9 km 50-99,9 km

5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen/skolan

Resa/ärende i tjänsten

Hämta/lämna barn/vuxen

Inköp av livsmedel och/eller annat

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Nöje/fritidsaktivitet/motion

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km

3-4,9 km 50-99,9 km

5-9,9 km 100 km eller längre

Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt upptill på nästa kolumn

Förflyttning nr 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

Hur dags startade du? kl. : m

Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen/skolan

Resa/ärende i tjänsten

Hämta/lämna barn/vuxen

Inköp av livsmedel och/eller annat

Besöka vårdcentral/sjukhus/tandvård

Besöka post/bank/myndighet

Nöje/fritidsaktivitet/motion

Besöka släkt och vänner

Annat, nämligen:

Var avslutade du denna resa?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen: gata & nr/ plats ort/kommun

Hur dags kom du fram? kl. : m

Hur lång var denna förflyttning?

< 3 km 10-49,9 km

3-4,9 km 50-99,9 km

5-9,9 km 100 km eller längre


Ange färdmedel i den ordning de användes

	1:a	2:a	3:e	4:e
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi (ej färdtjänst)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat, nämligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilket färdmedel använde du längst sträcka?

Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej Ja, fortsatt på blankt papper



6

1000017

BILAGA 2 - Resmatris för åldersgruppen 16-84 år ett genomsnittligt dygn.

Från \ Till	Kil	Eda	Torsby	Storfors	Hammarö	Munkfors	Forshaga	Grums	Årjäng	Sunne	Karlstad	Kristinehamn	Filipstad	Hagfors	Arvika	Säffle	Utanför undersökningsområdet
Kil	6677	25	55	0	169	0	249	151	45	373	3834	38	45	74	200	0	401
Eda	0	7483	31	0	48	0	0	46	253	77	265	125	0	0	1698	9	330
Torsby	55	0	12974	15	13	64	158	0	113	895	624	0	45	421	223	0	222
Storfors	61	0	15	1705	0	0	11	0	0	0	138	729	164	60	0	0	459
Hammarö	169	0	13	0	7090	0	76	214	25	175	8546	47	108	0	60	25	544
Munkfors	11	0	109	0	16	2959	84	0	0	172	303	0	0	385	0	0	60
Forshaga	358	0	88	11	76	76	6238	20	36	123	4002	117	35	61	0	59	241
Grums	177	46	0	0	226	0	0	5415	0	107	2867	0	0	57	227	480	312
Årjäng	45	226	96	0	0	0	36	87	9278	0	483	13	0	0	362	154	727
Sunne	405	18	1124	0	176	206	141	186	0	13569	1128	0	0	300	282	0	367
Karlstad	4064	240	749	171	7750	377	4221	2821	492	1508	133020	3003	955	489	1325	984	3340
Kristinehamn	0	15	0	716	47	32	117	256	13	46	2963	34265	357	13	60	14	2057
Filipstad	45	0	45	75	136	0	18	0	0	0	943	413	11144	15	0	0	757
Hagfors	102	0	484	0	0	398	24	0	0	190	564	0	0	12456	0	0	166
Arvika	283	1773	211	0	60	0	33	331	362	293	1090	60	0	0	30861	197	312
Säffle	41	9	0	0	25	0	53	422	245	0	1259	0	0	0	197	15697	1158
Utanför undersökningsområdet	307	348	473	548	664	15	417	151	533	221	3535	2144	647	247	778	1210	13489