



Nyköping



Resvaneundersökning i Nyköping
Juli 2019

Dokumenttitel: Resvanor i Nyköping – 2019

Skapat av: Point AB

Foto: Mostphotos

Dokumentdatum: 2019-09-20

Projektnummer: 2083-1801

Version: 3

Uppdragsgivare: Nyköpings kommun

Kontaktpersoner: Johanna Friberg, Magnus Bäckmark

Innehåll

Förord.....	6
Sammanfattning av resultaten.....	7
1. Metod och genomförande	11
1.1 Metod.....	11
1.2 Urval och geografisk indelning.....	12
1.3 Utskick.....	14
1.4 Svarsfrekvens.....	14
1.5 Undersökningens validitet	15
1.6 Internt bortfall	17
1.7 Viktning av materialet.....	17
1.8 Geografisk kodning.....	17
1.9 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen	17
1.10 Angivelser av n-tal.....	18
1.11 Bilagor till rapporten.....	18
2. Andel som rest och antal resor.....	19
2.1 Antal resor.....	19
2.2 Orsak till att inte ha rest.....	20
3. Färdmedelsval	21
3.1 Fördelning över huvudfärdsätt.....	21
3.2 Färdmedelsfördelning efter tätort och landsbygd	23
3.3 Fördelning efter utbildning	23
3.4 Fördelning efter bostad	24
3.5 Fördelning över huvudfärdsätt – jämförelser med andra kommuner.....	25
4. Tillgång till olika färdmedel	26
4.1 Bostadstyp.....	26
4.2 Tillgång till olika färdmedel i hushållet.....	27
4.3 Körkort för personbil	28
4.4 Tillgång till olika färdmedel på arbets-/studieplats	29
4.5 Avstånd från bostad och arbets-/studieplats	30
5. Resvanor	31
5.1 Frekvenser för olika färdmedel.....	31
5.2 Samband mellan nyttjande av olika färdmedel.....	34
5.3 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på tillgång i hemmet	35
5.4 Nyttjande av färdmedel beroende på sysselsättning	36
5.5 Nyttjande av färdmedel beroende på utbildning.....	37

5.6 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på bostadstyp.....	38
6. Förändrade resvanor.....	39
6.1 Hur resandet förändrats.....	39
6.2 Hur resandet kommer förändras.....	40
6.3 Intention att minska bilåkandet.....	41
6.4 Fördelar med att resa kollektivt	42
6.5 Fördelar med att cykla eller gå.....	43
7. Barnens skolresor.....	44
7.1 Hur de tar sig till skola.....	44
7.2 Anledning till att skjutsa till skolan	45
8. Synen på trafiken i Nyköping	46
8.1 Trafiken i Nyköping idag.....	46
8.2 Trafikplanering i Nyköping	47
8.3 Synpunkter/förslag.....	49
9. Resor till/från arbete/studier	50
9.1 Färdsätt efter avstånd till busshållplats	50
9.2 Färdsätt efter avstånd till bilparkering.....	51
10. Möjlighet att resa kollektivt.....	52
10.1 Möjlighet att göra resan med kollektivtrafik	52
11. Ärenden.....	53
11.1 Fördelning mellan olika ärenden	53
11.2 Färdsätt och ärende	54
12. Reslängd och restid	55
12.1 Reslängd.....	55
12.2 Färdmedelsfördelning efter resans längd.....	58
12.3 Restid	59
13. Trafikarbetets fördelning	62
13.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel	62
13.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden.....	64
13.3 Spenderad restid.....	65
13.4 Resarbetets fördelning över dygnet och färdmedel.....	66
14. Reseströmmar	67
15. Bakgrundsfrågor	69
15.1 Sysselsättning.....	69
15.2 Utbildning	69
15.3 Bostadstyp.....	70

Bilaga. Baser	71
Bilaga: Enkät och resedagbok.....	73

Förord

Hur kommer vi i framtiden att ta oss från bostaden till jobbet, eller från skolan till fotbollsträningen? Kommer vi att fortsätta att köra våra egna bilar eller i högre grad greppa styret om cykeln? Eller kommer vi helt enkelt att abonnera på mobilitet, där man kan beställa en självkörande bil, dela bilen med andra och ha tillgång till alla trafikslag, men utan att äga dem?

Det är viktiga framtidsfrågor som vi ännu inte vet svaret på, men som vi behöver ha med i beräkningen när vi planerar för framtidens hållbara transportlösningar. För en bra planering behöver vi också ta avstamp i var vi står idag och lära känna människorna bakom alla resor och transporter.

Syftet med den här resvaneundersökningen (RVU) är att ge ökad kunskap om Nyköpingsbornas dagliga resvanor samt undersöka varför vi gör de transportval vi gör. Resultatet från undersökningen kommer att användas som underlag för hållbar samhälls- och stadsplanering, prioritering av transport- och infrastrukturåtgärder, arbete med attityd och beteendepåverkan kring resande, samt möjliggöra uppföljning av kommunens strategier och mål, nu och i framtiden.

Nyköpings kommun har som mål att växa med 700 invånare per år fram till år 2030. Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta, som antogs i Kommunfullmäktige 2016, innehåller strategier och ställningstaganden för att skapa en framtida god tillgänglighet och mobilitet för en hållbar stad. Huvudinriktningarna i transportstrategin är behov av helhetssyn, fyrstegsprincipen och trafikslagsprioritering. Tillgänglighet för alla framhålls där den samlade tillgängligheten prioriteras före ett enskilt trafikslags.

I samband med arbetet med framtagande av en handlingsplan för Transportstrategin beslutade Kommunstyrelsen i juni 2018 att genomföra en resvaneundersökning bland Nyköpingsborna.

Projektgruppen för undersökningen på Point har bestått av Markus Lagerqvist (seniorkonsult) och Michaela Andersson (projektledare).

Göteborg, juli 2019
Point AB

Sammanfattning av resultaten

109 000 resor per vardagsdygn

Totalt genomförs dryg 109 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i Nyköping.

Totalt gjorde 81 procent av invånarna i åldern 16–84 åtminstone en resa under en vanlig vardag. I genomsnitt genomför de individer som reser 3,3 resor per dag, vilket innebär totalt 2,7 resor per individ bland samtliga 16–84-åringar i kommunen.

På helgdagarna görs färre resor, totalt 68 procent gjorde en resa. I genomsnitt genomför de individer som reser på helgen 2,8 resor per dag, vilket innebär totalt 1,9 resor per individ.

Antalet resor per person och dag är på ungefär samma nivå som andra jämförbara kommuner i landet.

70 procent av resorna görs med bil

Närmare 70 procent av resorna – över hela veckan – görs med bil som huvudsakligt färdstätt. Av dessa resor görs majoriteten i bil med en ensam förare. Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor.

Endast fem procent av resorna görs med buss eller tåg. Cykel och gång står för elva, respektive 16 procent av resorna.

Under helgerna genomförs en större andel av bilresorna i form av samåkning i bil – 53 procent jämfört med 39 procent av bilresorna på vardagar. Andelen resors som görs till fots eller med cykel är lägre på helgerna än på vardagar.

Åtta av tio hushåll har tillgång till cykel

De flesta hushåll har tillgång till bil, oftast en privatägd bil. Däremot är medlemskap i bilpool ovanligt.

I 80 procent av hushållen finns också minst en cykel och i sex procent en elcykel. I 15 procent av hushållen finns ett periodkort, och i lika många en reskassa på kollektivtrafiken.

Avgiftsfri parkering är den vanligaste förmånen vid arbetsplatsen

En stor majoritet av Nyköpingsborna har tillgång till avgiftsfri parkering vid sin arbets- eller studieplats. Vid studieplatser är det vanligare att parkeringen är avgiftsbelagd, jämfört med arbetsplatser.

Drygt 20 procent som arbetar under kontorstid har tillgång till en företags- eller bilpoolsbil och nio procent en förmånsbil. Och 20 procent har även tillgång till tjänstecykel, medan endast sex procent har tillgång till en elcykel.

Bil- och cykelparkering inom 100 meter

De allra flesta Nyköpingsbor har tillgång till bil- och cykelparkering inom 100 meter från både sin bostad och sin arbets- eller studieplats.

Och oftast inte mer än 500 meter till busshållplatsen

Drygt var tredje Nyköpingsbo har en busshållplats inom 100 meter från bostaden och 76 procent har max 500 meter till närmaste hållplats. Bilden är snarlik vad gäller avstånd från arbets- eller studieplats till närmaste busshållplats.

Många reser ensamma i bil

Bil är det vanligaste färdssättet i Nyköpings kommun. Tre av fyra Nyköpingsbor reser ensam i bil åtminstone någon dag per vecka och 70 procent samåker lika ofta i bil. Närmare varannan reser ensam i bil nästan dagligen.

Jämförelsevis är det endast tolv procent som reser med buss i samma omfattning.

Fler än var tredje Nyköpingsbo cyklar varje vecka

Drygt 20 procent cyklar nästan dagligen och ytterligare 15 procent någon eller några gånger i veckan.

Många tror på ökat cyklande – och minsta bilresande

Nyköpingsborna har minskat sitt bilåkande – och till viss del sitt kollektivresande – de senaste tre åren. Istället förflyttar man sig oftare till fots eller med cykel.

Hela 27 procent gör bedömningen att de kommer köra mindre bil de närmaste åren. Kollektivresande kommer att öka något.

Den stora ökningen tror man dock kommer att ske genom fler resor till fots eller med cykel.

Vilja att dra ned på bilresorna

Det finns en betydande andel bilister som har en vilja att dra ned på sitt bilåkande. Bland invånarna säger elva procent att de idag använder bil för de flesta resor men redan har börjat minska sin bilanvändning. Ytterligare sju procent funderar på att dra ned på bilresandet, men är osäkra på hur och när det kan ske.

Drygt 20 procent använder bil för de flesta resor och ser ingen anledning att minska sin bilanvändning.

Många barn får skjuts till skolan

För låg- och mellanstadiebarn är det vanligaste sättet att ta sig till skolan att bli skjutsad i bil. Nästan lika vanligt är att man går – själv eller tillsammans med kompisar, följt av att man cyklar till skolan.

Att barnen få skjuts med bil till skolan beror på att det anses vara långt för att cykla eller gå, eller att skolan ändå ligger på vägen till arbets- eller studieplatsen för den som skjutsar barnet.

Mellan 12 och 14 procent skjutsar för att cykel- eller gångvägar saknas eller har dålig standard, alternativt att trafikmiljön på vägen till skolan känns otrygg.

Svårt att klara sig utan bil

Ca 50 procent av Nyköpingsborna upplever att man inte kan klara sig utan bil där man bor och för knappt 75 procent är restiden avgörande för deras val av färdmedel. Kostnad och miljöpåverkan har betydligt mindre påverkan.

Mer attraktiv stad med färre bilar

Endast en mindre andel om 6–8 procent upplever trafikmiljön som osäker för bilister, bussresenärer eller fotgängare. Däremot tycker närmare 20 procent att trafiken inte känns säker när man cyklar.

Runt 50 procent tycker att staden skulle bli mer attraktiv om det vore färre bilar i centrum.

Planera för mer cykel och kollektivtrafik

Meningarna går isär om vilka färdslag som bör prioriteras vid trafikplaneringen i Nyköpings kommun.

De färdmedel som flest önskar se prioriteras högre är cykel och kollektivtrafik. Hela 56 procent anser att cykel bör prioriteras högre, jämfört med 36 procent som vill att bilen prioriteras högre än idag.

Många resor skulle kunna ha gjorts med kollektivtrafik

Totalt 20 procent av alla icke kollektiva resa skulle säkert kunna ha gjorts med kollektivtrafik och ytterligare 62 procent skulle kanske kunna gjorts med kollektivtrafik.

Andelen resor som skulle kunna ersatts med kollektivresor är högst för arbetspendling och lägst för tjänsteresor.

Bil vanligast för de flesta ärenden

Den vanligaste resan Nyköpingsbon gör är arbetspendling, som står för runt 30 procent av resorna. Därefter följer inköps- och fritidsresor, som står för 24 respektive 17 procent av resorna.

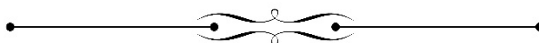
Bil dominerar för de flesta änden – undantaget skolresor – där en stor andel görs med buss, cykel eller till fots. Allra mest dominerar bilresorna för att hämta och lämna andra personer, framför allt barn – hela 86 procent av dessa resor görs med bil.

Arbetspendling producerar mest trafikarbete

Även sett till producerat trafikarbete produceras det mesta av biltrafiken – hela 77 procent. Vilken kan jämföras med 70 procent av antalet resor.

Kollektivtrafiken, med 16 procent av trafikarbetet, producerar mer än vad den står för i andel av resorna – fem procent – detta framför allt beroende på att många längre resor görs med tåg.

På helgerna produceras mer trafikarbete av bilresor med flera i bilen, till skillnad från vardagarna där singelresor i bil står för mest trafikarbete.



1. Metod och genomförande

1.1 Metod

Undersökningen genomfördes genom en kombination av postala enkäter och webbenkäter.

Det utsända materialet bestod av tre delar:

1. En föravisering i form av ett vykort som förklarade hur och varför undersökningen genomförs.
2. En enkät och resedagbok, samt ett tillhörande missiv. Enkäten bestod av drygt femtio frågor om respondenten, dennes resvanor och attityder till trafiksituationen i Nyköping. Resedagboken bestod av detaljerade frågor kring samtliga förflyttningar under en på förhand specificerad resdag. Enkät och resedagbok i sin helhet finns bifogade rapporten.
3. En påminnelse med en ny enkät och resedagbok till de som inte svarat på det första utskicket.

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



Figur 1.1: Vykort som användes vid föraviseringen.

1.2 Urval och geografisk indelning

Undersökningen är giltig för medborgare i åldern 16–84 år boende i Nyköpings kommun.

Ett urval om 3 500 personer slumpades fram. Grundurvalet av medborgare tillhandahålls av Nyköpings kommun.

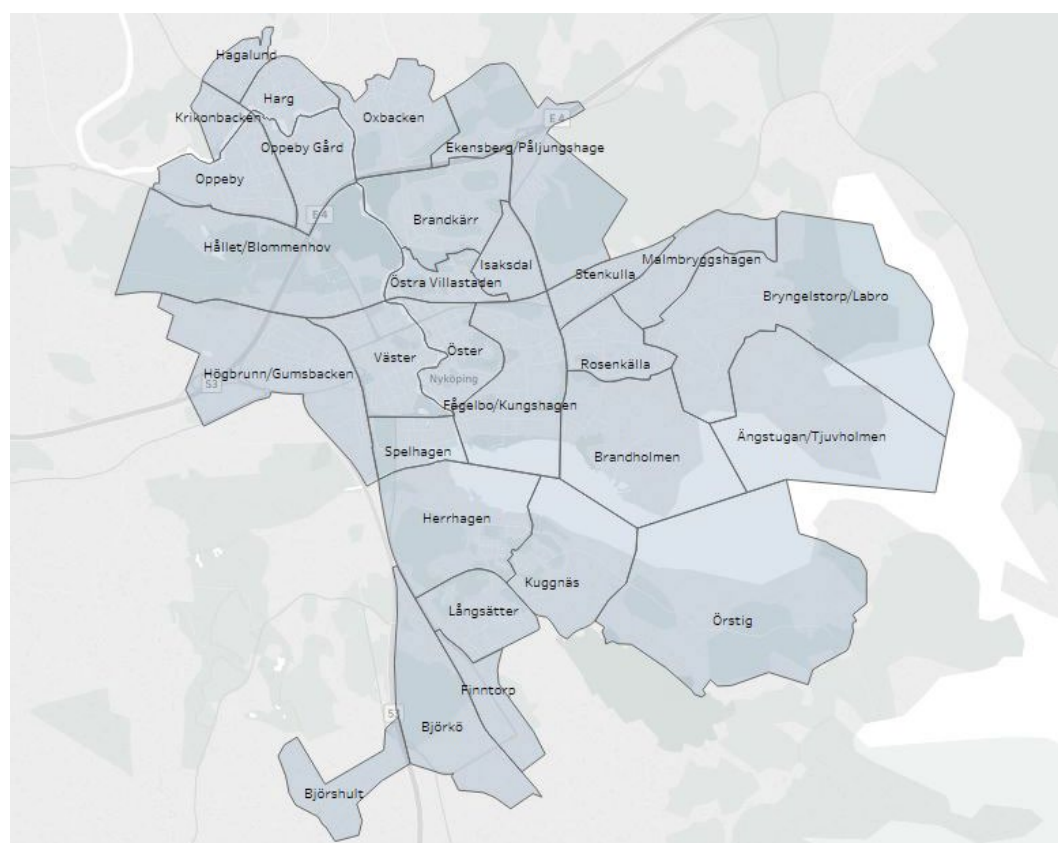


Figur 1.2: Område som täcks in av denna resevaneundersökning.





Figur 1.3: Stadsdelar i Nyköpings kommun.



Figur 1.4: Stadsdelar i Nyköpings tätort.

1.3 Utskick

Utskicket genomfördes i form av ett första utskick till samtliga personer, jämt fördelat över 14 specificerade resdagar, måndag till söndag under två veckor. Inför det första utskicket skickades även ett vykort ut som förklarade syftet med den kommande undersökningen. Vykortet kom fram till respondenterna 1–3 dagar innan det första utskicket. Det första utskicket med enkät och resedagbok kom fram till varje respondent 1–3 dagar innan dennes mättag.

En påminnelse genomfördes, via ett tredje postalt utskick av en ny enkät och resedagbok, till personer vars svar inte inkommit (postalt eller via webb). Nya resdagar fördelades jämt över sju specificerade resdagar.

Tabell 1.1: Utskickens fördelning över resdagar

	Resdagar	Period	Antal utskick
Grundutskick	1–14	1–14 april	3 500
Påminnelse	15–21	6–12 maj	2 633
Summa			6 133

1.4 Svarsfrekvens

Undersökningen stängdes 28 maj 2019. Efter denna dag registrerades inga fler inkommande svar, varken postalt eller via webben.

Förutom inkomna svar noterades bortfall i form av postreturer pga. okänd eller avflyttad adressat. Under insamlingsperioden hade Point även support via e-post, samt över telefon under arbetstid. Även Nyköpings kommun svarade på frågor från respondenter som hörde av sig.



Tabellen nedan visar det slutliga urvalet, samt svarsfrekvensen. Den totala svarsfrekvensen var 35 procent.

Tabell 1.2: Bortfall och svarsfrekvens

	Antal	Procent
Bruttourval	3 500	100 %
Övertäckning		
Postretur (okänd/avflyttad adressat)	48	1,4 %
Avliden	0	0,0 %
Fysiskt/psykiskt funktionshinder	3	0,1 %
Nettourval	3 449	100 %
Bortfall		
Ej svar	2 240	64,9 %
Vägran, vill ej svara	3	0,1 %
Tomt formulär inskickat	11	0,3 %
Tillfälligt bortrest	1	0,0 %
Inkomna svar, svarsfrekvens	1 194	34,6 %

1.5 Undersökningens validitet

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

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

I den aktuella undersökningen torde de största potentiella orsakerna till validitetsproblemen vara låg svarsfrekvens och svårigheter att fylla i resedagboken

Då svarsfrekvensen ligger på 35 procent innebär det att 65 procent av populationen inte svarat på undersökningen. Låg svarsfrekvens är ett problem endast om de som inte svarat väsentligen skiljer sig från de som svarat. Vi vet inte hur stor denna eventuella skillnad är, men i andra resvaneundersökningar har undersökningar av bortfallet visat att skillnaden i resvanor normalt är liten. En svarsfrekvens på 35 procent kan anses vara en god svarsfrekvens för en resvaneundersökning.



Tabell 1.3: Köns- och åldersfördelning i undersökningen, jämfört med befolkningen

	Andelar i undersökningen (%)	Andelar i befolkningen (%)
Män	46,5 %	49,7 %
Kvinnor	53,5 %	50,3 %
16–17 år	2,2 %	2,8 %
18–24 år	4,0 %	9,2 %
25–44 år	20,2 %	30,1 %
45–64 år	29,7 %	31,4 %
65–84 år	43,9 %	26,5 %

Bland de som svarat finns en skillnad i ålderssammansättningen, framför allt genom en överrepresentation av personer över 65 år, medan yngre personer är underrepresenterade. En högre svarsfrekvens i äldre åldersgrupper är ett känt mönster vid postala enkäter, vilket har kompenserats för genom viktning av resultaten.

Den andra potentiella källan till problem med validiteten är svårigheter att fylla i resedagböckerna. Detta gäller framför allt förståelse för vad som är en förflyttning, angivelser av avstånd (km) och angivelser av adresser.

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

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

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



1.6 Internt bortfall

Det största och viktigaste internbortfallet i undersökningen, dvs. att man inte svarat på enskilda frågor i formuläret, gäller uppgifterna om startadress och destination i resedagboken.

I en del av detta bortfall har svarspersonerna visserligen skrivit in uppgifter, men så vaga eller svårlästa att de inte kunnat identifieras klart och kodas. Även om det varit klart inom eller mellan vilka kommuner man rest har det ofta varit mer oklart exakt var man startat eller slutat sin resa. Vad gäller dagboken har vi inte någon möjlighet att kontrollera ifall man glömt eller avstått från att rapportera vissa förflyttningar, men det är naturligtvis så att någon grad av "underrapportering" förekommer.

1.7 Viktning av materialet

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

Grupper som är under- eller överrepresenterade har viktats upp eller ned för att avspegla deras verkliga andel av populationen. De resultat som presenteras i rapporten bygger på viktade värden.

1.8 Geografisk kodning

Vid bearbetningen av resedagböckerna har resornas start- och slutpunkter kodats med kommun-, tätorts- och stadsdelskoder.

I de fall där en exakt adress inte angivits eller kunnat tas fram har i vissa fall en approximativ adress angivits hellre än att lämna uppgiften blank. Exempelvis har vi när gata angivits utan gatunummer kodat som gatunummer 1.

1.9 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen

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

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

Två undantag har gjorts:

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





1.10 Angivelser av n-tal

Antalet svar (n-tal) som resultaten för olika delgrupper i figurerna baseras på anges i en bilaga till denna rapport.

1.11 Bilagor till rapporten

Av centralt syfte med resvaneundersökningen är att redovisa hur reseströmmarna i kommunen ser ut, dvs. hur invånarna förflyttar sig mellan olika delar av kommunen. Dessa redovisas i en separat bilaga, i form av en resematris i Excelformat.

Utöver denna finns även rådata från undersökningen i Excelformat.

2. Andel som rest och antal resor

I detta kapitel beskrivs – baserat på resedagboken – övergripande i vilken omfattning invånarna i Nyköpings kommun reser, samt hur det skiljer mellan olika veckodagar och beroende på ålder och kön. Här beskrivs också anledningar till att man inte reser.

Läshjälp: Definition av begreppet "resa"

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

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

2.1 Antal resor

Totalt genomförs drygt 109 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i Nyköping.

Totalt gjorde 81 procent av invånarna i åldern 16–84 åtminstone en resa under en vanlig vardag. I genomsnitt genomför de individer som reser 3,3 resor per dag, vilket innebär totalt 2,7 resor per individ bland samtliga 16–84-åringar i kommunen.

På helgdagarna görs färre resor, totalt 68 procent gjorde en resa. I genomsnitt genomför de individer som reser på helgen 2,8 resor per dag, vilket innebär totalt 1,9 resor per individ.

Hur mycket man reser skiljer beroende på ålder. Personer i åldersgruppen 25–44 år gör flest resor per dag, med i genomsnitt 2,8 resor per dag, medan personer från 65 år och uppåt reser minst, med 1,9 resor per dag. Antalet resor per person och dag är på ungefär samma nivå som andra jämförbara kommuner i landet.

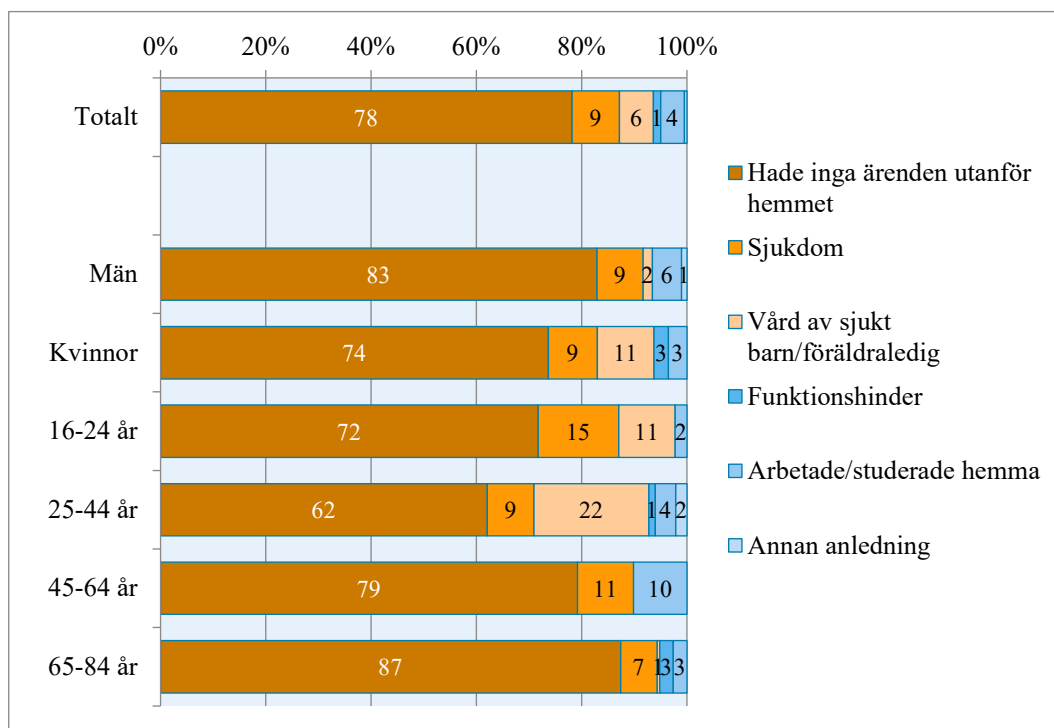
Tabell 2.1: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor (n=73–1 1940).

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Totalt	78 %	2,4	3,2	34 100	109 100
Vardag	81 %	2,7	3,3	35 500	117 300
Helg	68 %	1,9	2,8	29 900	83 600
Män	78 %	2,4	3,1	17 100	53 000
Kvinnor	78 %	2,5	3,3	17 200	56 700
16–24 år	80 %	2,2	2,7	4 200	11 400
25–44 år	84 %	2,8	3,5	11 100	38 700
45–64 år	84 %	2,7	3,2	11 600	37 000
65–84 år	62 %	1,9	3,0	7 300	21 800



2.2 Orsak till att inte ha rest

Den klart vanligaste anledningen till att inte ha rest under sin tilldelade resdag är att man inte har haft några ärenden. Den näst vanligaste orsaken är att man var hemma sjuk den dagen, följt av vård av barn eller föräldraledighet.



Figur 2.1: Orsak till att inte ha rest under den aktuella resdagen.

3. Färdmedelsval

I detta kapitel beskrivs invånarnas nyttjande av olika färdmedel och resornas fördelning mellan olika färdmedel, baserat på resedagboken.

Läshjälp: Definition av begreppet "huvudfärdsätt"

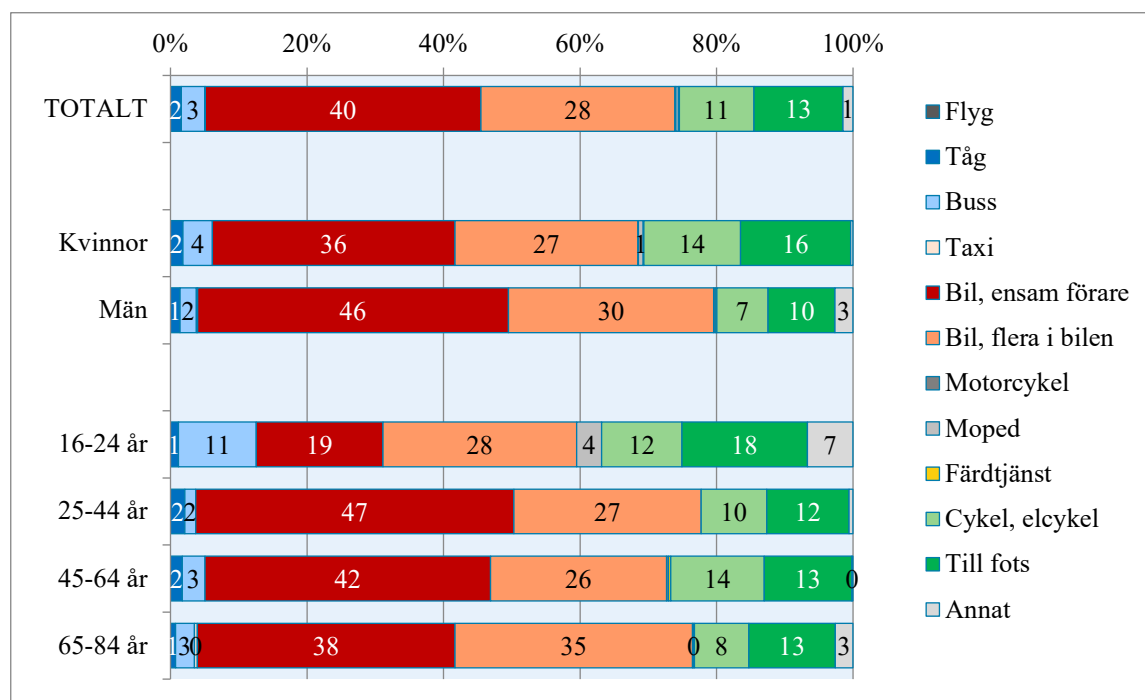
I resdagboken fanns möjlighet att för varje förflyttning ange ett eller flera olika färdmedel, t.ex. om man går först till busshållplatsen, sedan tar bussen till stationen och därefter fortsätter med tåg. Vid sammanställningar av totala fördelningar mellan färdmedel har ett huvudfärdsätt tilldelats varje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

Färdsätten har rankats enligt följande ordning: flyg > tåg > buss > taxi > bil > mc > moped > färdtjänst > cykel > till fots > annat

3.1 Fördelning över huvudfärdsätt

Närmare 70 procent av resorna – över hela veckan – görs med bil som huvudfärdsätt. Av dessa görs majoriteten i bil med en ensam förare. Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor.

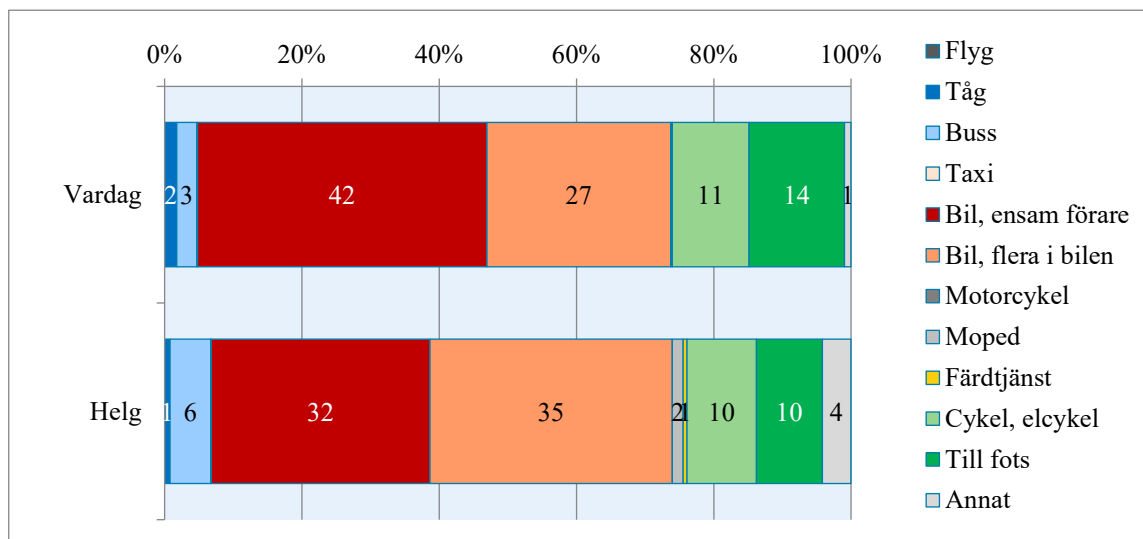
Endast fem procent av resorna görs med buss eller tåg. Cykel och gång står för elva, respektive 16 procent av resorna.



Figur 3.1: Hela veckans resor fördelade mellan olika huvudfärdsätt.

Under helgerna genomförs en större andel av bilresorna i form av samåkning i bil – 53 procent jämfört med 39 procent av bilresorna på vardagar.

Andelen resors som görs till fots eller med cykel är lägre på helgerna än på vardagar.



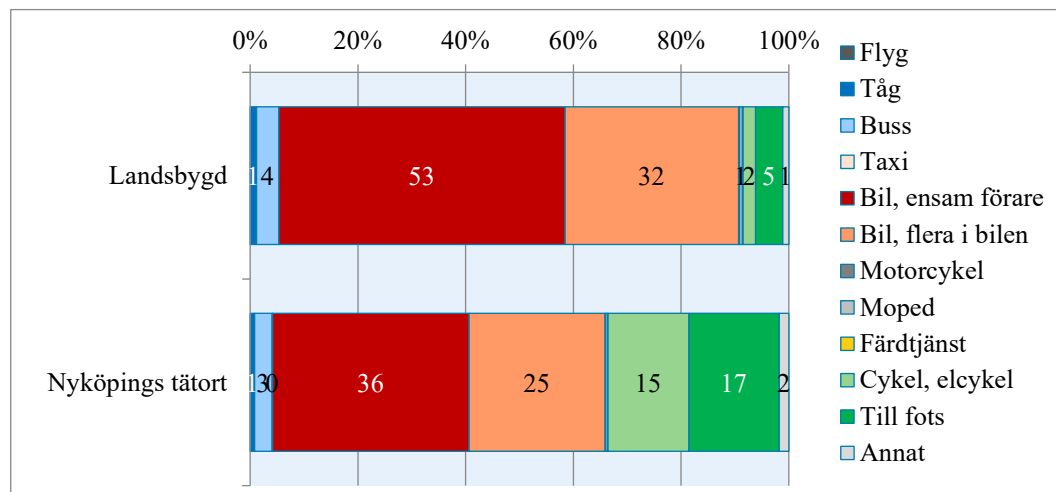
Figur 3.2: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt.



3.2 Färdmedelsfördelning efter tätort och landsbygd

För boende på kommunens landsbygd dominerar bil ännu mer som färdmedel – de genomför hela 85 procent av resorna med bil, jämfört med drygt 60 procent i Nyköpings tätort.

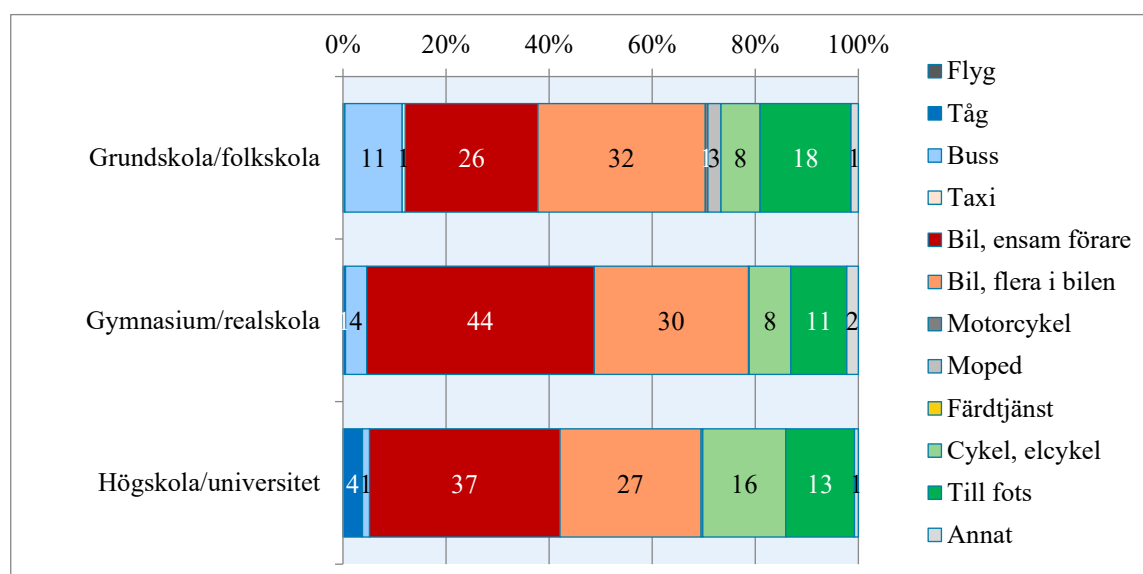
I tätorten ersätter man bilresorna framför allt med gång och cykel.



Figur 3.3 Huvudfärdsätt efter landsbygd och tätort.

3.3 Fördelning efter utbildning

Störst andel resor med bil gör invånare med gymnasieutbildning, minst andel har invånare med grundskoleutbildning. Högskoleutbildade gör en större andel resor med gång och cykel, men även fler resor med tåg. Dock betydligt färre resor med buss. Personer med grundskoleutbildning gör fler resor till fots och med buss.



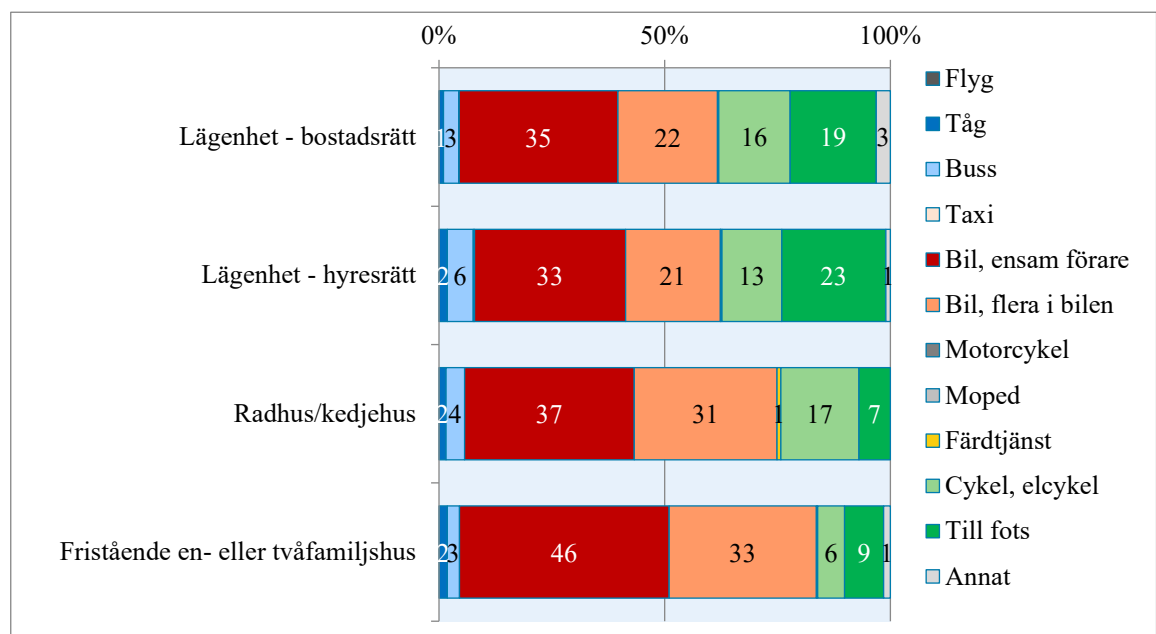
Figur 3.4: Resornas fördelning efter utbildning.





3.4 Fördelning efter bostad

Personer som bor i fristående villa, men även radhus, gör en större andel av sina resor med bil, medan personer i lägenhet oftare förflyttar sig till fots. Kollektivtrafik skiljer inte i någon större omfattning även om boende i hyresrätt reser något mer med buss än övriga boendeformer.



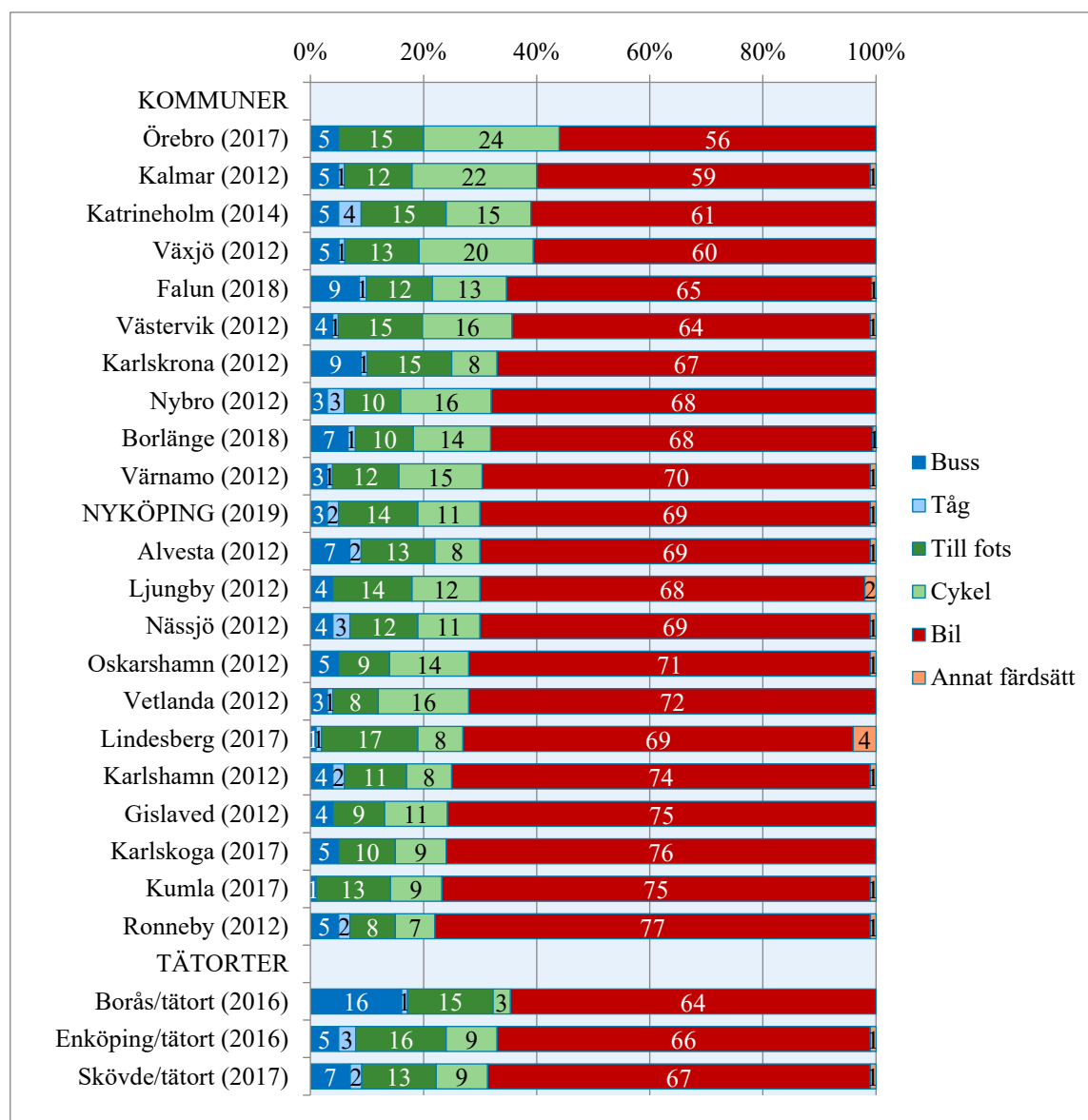
Figur 3.5: Resornas fördelning efter bostadstyp.



3.5 Fördelning över huvudfärdsätt – jämförelser med andra kommuner

Vid en jämförelse mellan ett urval andra svenska kommuner och tätorter (samtliga med >20 000 invånare) är det tydligt att bil alltid är det dominerande färdmedlet. Andelen bil kontra hållbara färdmedel (kollektivtrafik, cykel, gång) skiljer sig dock – från 44 procent i Örebro till 22 procent i Ronneby.

Resandet i Nyköping ligger nära medel bland de jämförda kommunerna och tätorterna, både vad gäller andelen bilresor och andelen resor som genomförs med kollektivtrafik, cykel och till fots.



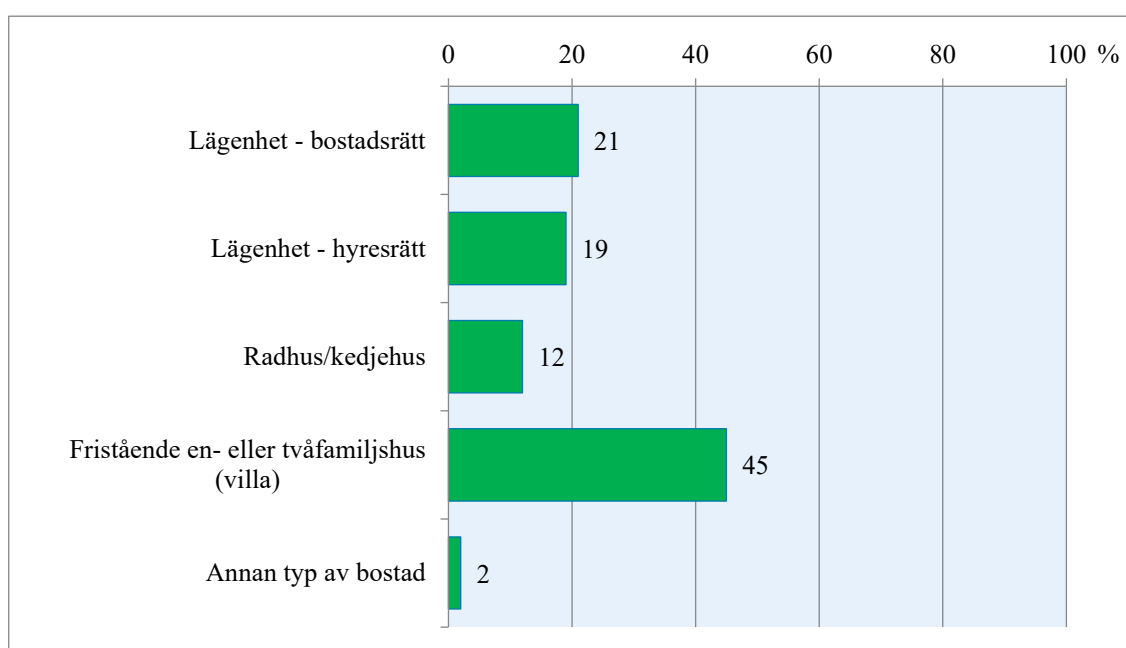
Figur 3.6: Vardagsresornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt – jämförelse med andra kommuner.

4. Tillgång till olika färdmedel

I detta kapitel beskrivs invånarnas förutsättningar för att välja olika färdmedel, i form av tillgång till olika färdmedel, körkort, reskort på kollektivtrafiken, förmåner vid arbets- eller studieplatsen, samt avstånd från bostaden och arbets-/studieplatsen till kollektivtrafik och parkeringsmöjligheter.

4.1 Bostadstyp

Hela 45 procent bor i en fristående villa och ytterligare tolv procent bor i rad- eller kedjehus. Totalt 40 procent bor i lägenhet.



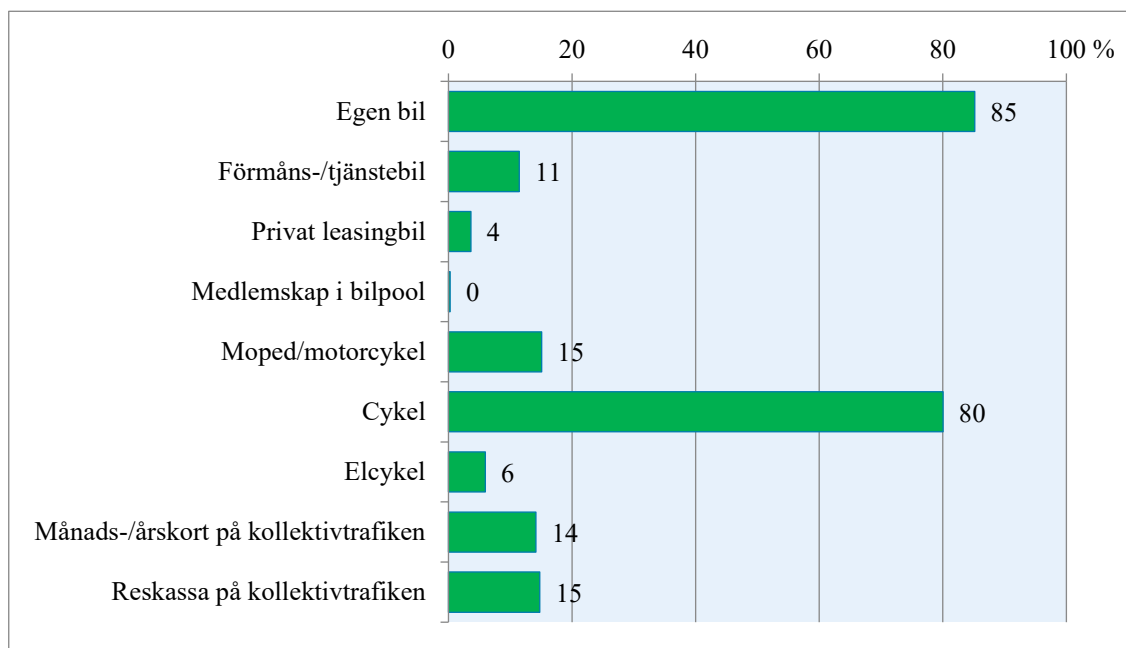
Figur 4.1: Bostadstyp. Exkl. ej svar.

4.2 Tillgång till olika färdmedel i hushållet

De flesta hushåll har tillgång till bil, oftast en privatägd bil. Däremot finns mycket få medlemskap i bilpool registrerade.

I 80 procent av hushållen finns också minst en cykel och i sex procent en elcykel.

I 15 procent av hushållen finns ett periodkort, och i lika många en reskassa på kollektivtrafiken.

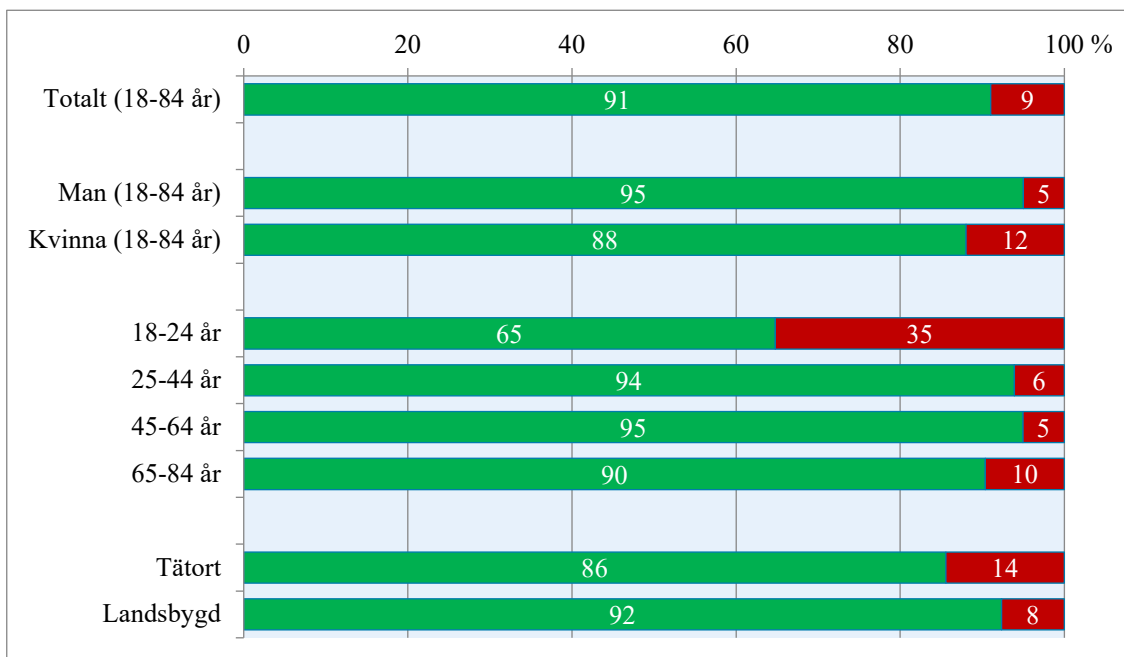


Figur 4.2: Andel av hushållen som har tillgång till olika färdmedel i hushållet. Exkl. ej svar.

4.3 Körkort för personbil

Totalt 91 procent av invånarna (18 år eller äldre) har körkort för personbil. Bland unga i åldern 18–24 år har 65 procent skaffat körkort. Bland övriga åldersgrupper ligger andelen på 90–95 procent. Män har i högre grad körkort än kvinnor,

Andelen som inte har körkort är högre bland boende i Nyköpings tätort, jämfört med de som bor i kommunens landsbygd.



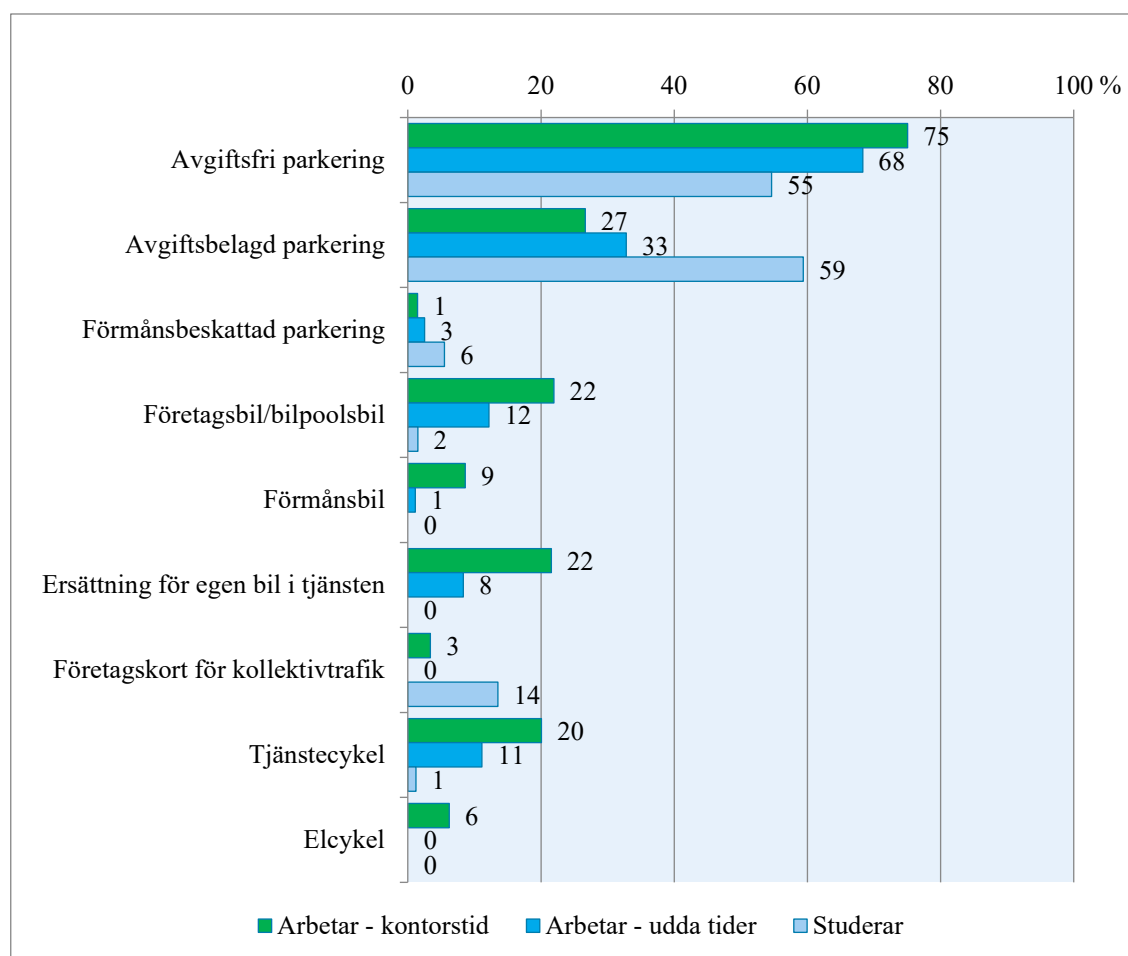
Figur 4.3: Andel av populationen som har körkort för personbil. Exkl. ej svar.



4.4 Tillgång till olika färdmedel på arbets-/studieplats

En stor majoritet av Nyköpingsborna har tillgång till avgiftsfri parkering vid sin arbets- eller studieplats. Vid studieplatser är det vanligare att parkeringen är avgiftsbelagd, jämfört med arbetsplatser.

Drygt 20 procent av dem som arbetar under kontorstid har tillgång till en företags- eller bilpoolsbil och nio procent har tillgång till en förmånsbil. Och 20 procent har även tillgång till tjänstecykel, medan endast sex procent har tillgång till elcykel. Andelarna är lägre bland personer som arbetar på udda tider, eller bland studerande.

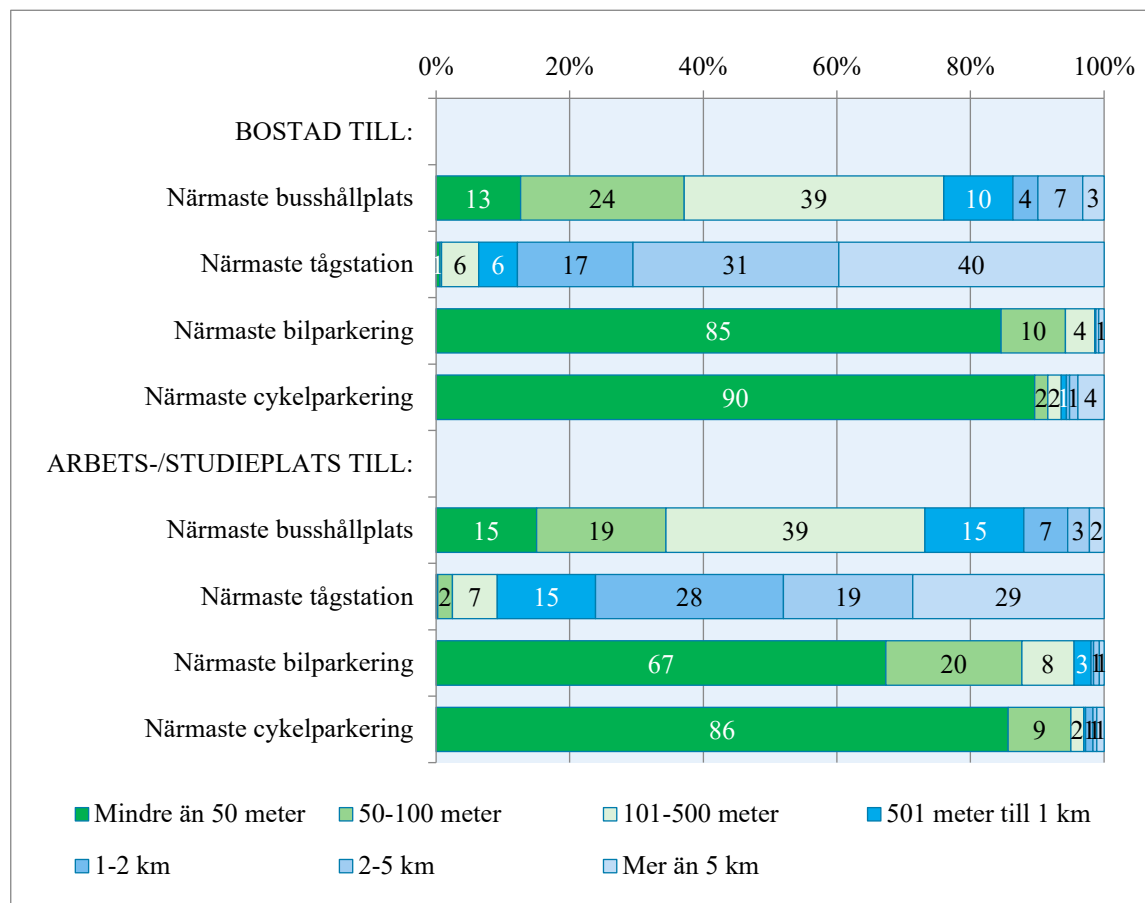


Figur 4.4: Andel som har tillgång till vid sin arbets-/studieplats. Exkl. ej svar.

4.5 Avstånd från bostad och arbets-/studieplats

De allra flesta Nyköpingsbor har tillgång till bil- och cykelparkering inom 100 meter från både sin bostad och sin arbets- eller studieplats.

Av Nyköpingsborna har 37 procent en busshållplats inom 100 meter från bostaden och 76 procent har max 500 meter till närmaste hållplats. Bilden är snarlik vad gäller avstånd från arbets- eller studieplats till närmaste busshållplats.



Figur 4.5: Avstånd från din arbets-/studieplats, samt bostad till... Exkl. ej svar.



5. Resvanor

I detta kapitel beskrivs invånarnas övergripande nyttjande av olika färdmedel, efter de svarandes egna skattningar.

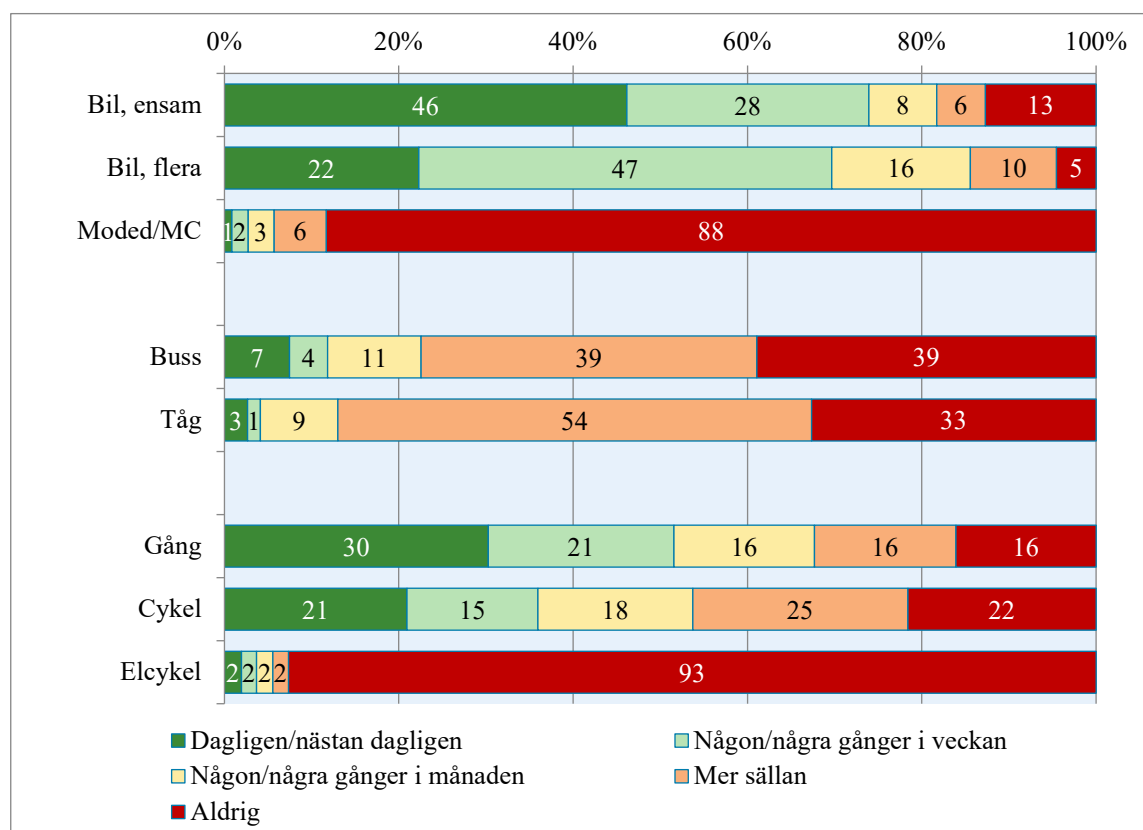
För kartläggningen av invånarnas resmönster baserat på resedagboken hänvisas till kapitel 7 till 13.

5.1 Frekvenser för olika färdmedel

Bil är det vanligaste färdssättet i Nyköpings kommun. Tre av fyra Nyköpingsbor reser ensam i bil åtminstone någon dag per vecka och 70 procent samåker lika ofta i bil. Närmare varannan reser ensam i bil nästan dagligen.

Jämförelsevis är det endast tolv procent som reser med buss i samma omfattning.

Var femte Nyköpingsbo cyklar nästan dagligen och ytterligare 15 procent någon eller några gånger i veckan. Totalt fyra procent använder elcykel i motsvarande omfattning.

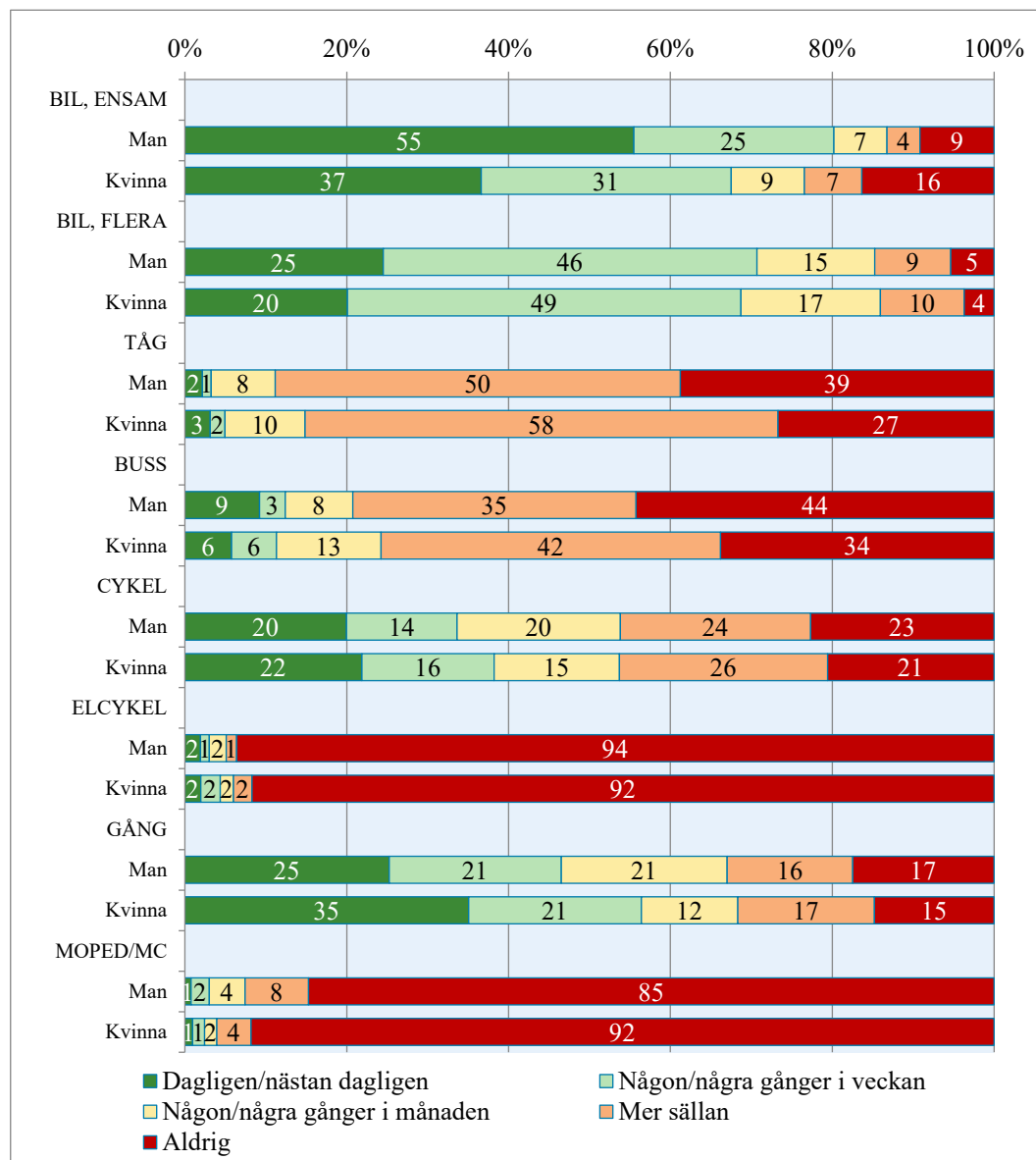


Figur 5.1: Nyttjande av olika färdmedel. Exkl. ej svar.

Det finns tydliga – och väntade – skillnader mellan hur kvinnor och män reser. Män reser oftare med bil – och betydligt oftare ensam i bil. Bil är trots detta det dominerande färdssättet bland både män och kvinnor.

Bland kvinnor finns en större andel som åtminstone emellanåt reser med buss eller tåg. Bland männen reser 44 procent aldrig buss, jämfört med 34 procent bland kvinnorna.

Kvinnor förflyttar sig oftare med cykel eller till fots.

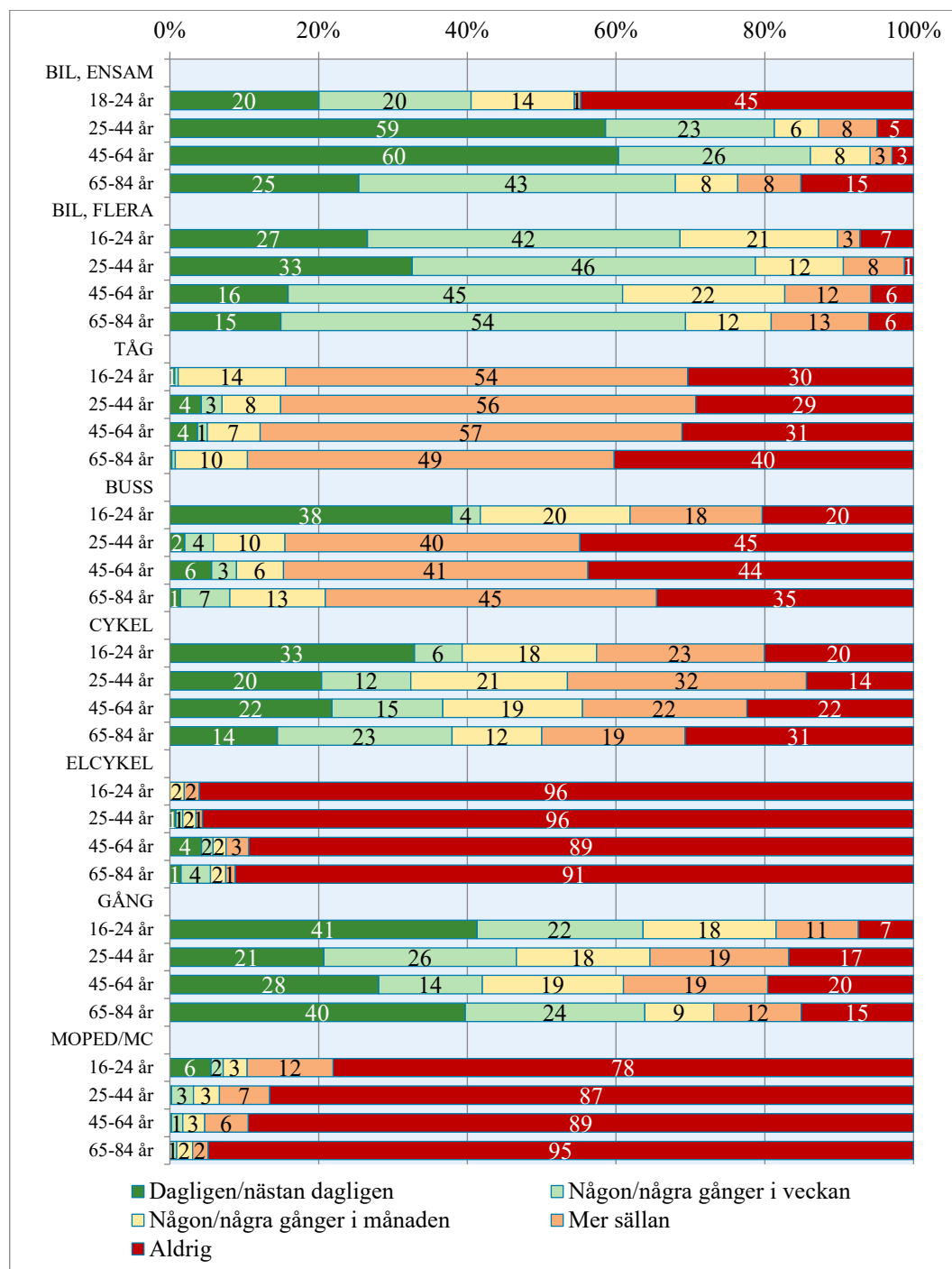


Figur 5.2: Mäns och kvinnors nyttjande av olika färdmedel. Exkl. ej svar.

Vid en jämförelse mellan hur man reser i olika åldersgrupper är den tydligaste skillnaden är att det framför allt är yngre som reser kollektivt. Bland 16–24-åringarna åker 42 procent buss varje vecka – jämfört med endast sex procent bland 25–44-åringarna.

Andelen bilister är störst bland medelålders i gruppen 25–64 år.

Det är också tydligt att andelen cyklister sjunker med stigande ålder.

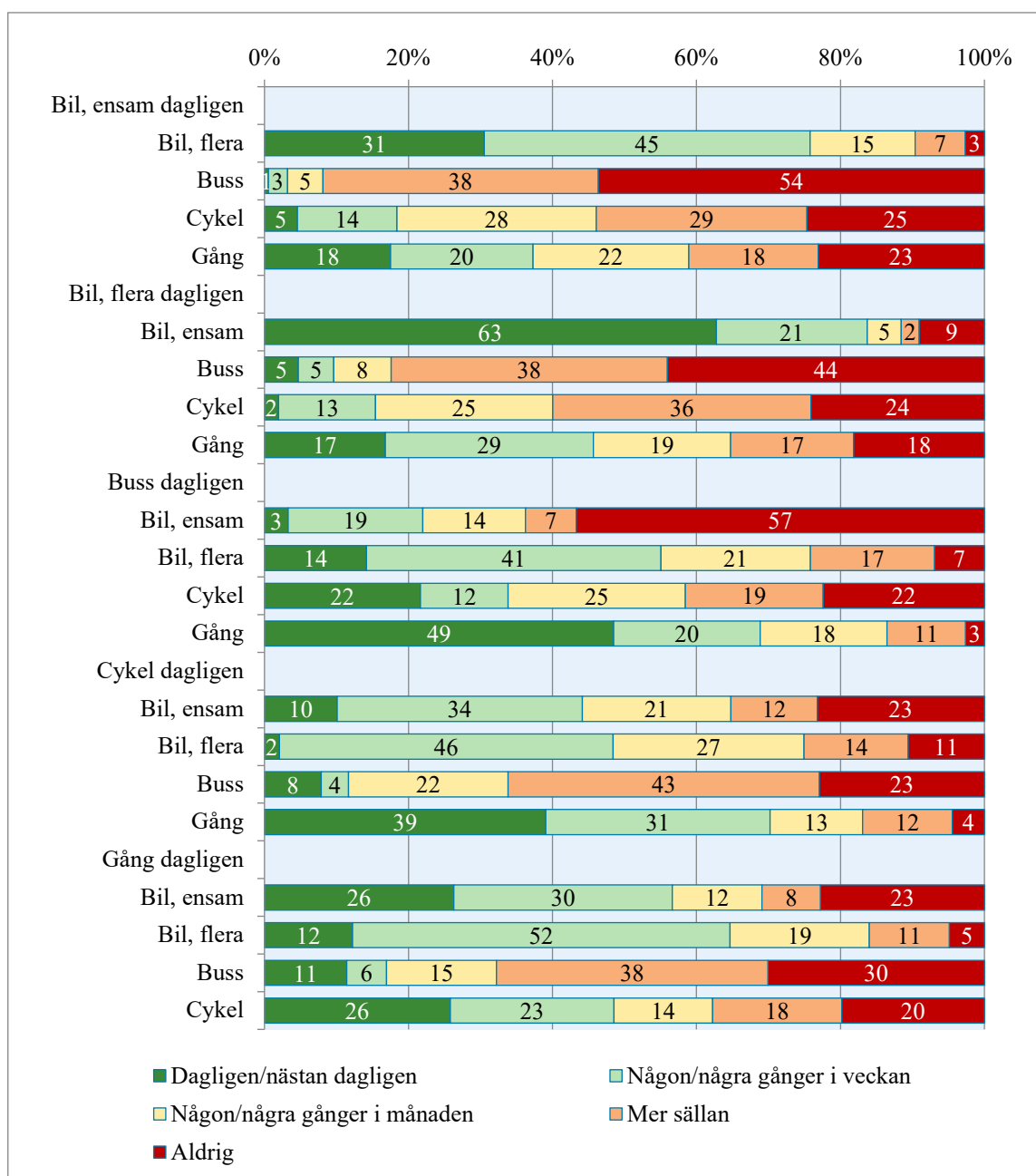


Figur 5.3: Olika åldersgruppers nyttjande av olika färdmedel. Exkl. ej svar.

5.2 Samband mellan nyttjande av olika färdmedel

Det finns tydliga samband mellan nyttjandet av olika färdmedel. De som samåker med bil dagligen eller nästan dagligen åker också mer frekvent ensam i bilen.

På samma vis finns ett samband mellan bussresande och nyttjande av cykel och gång som färdmedel.



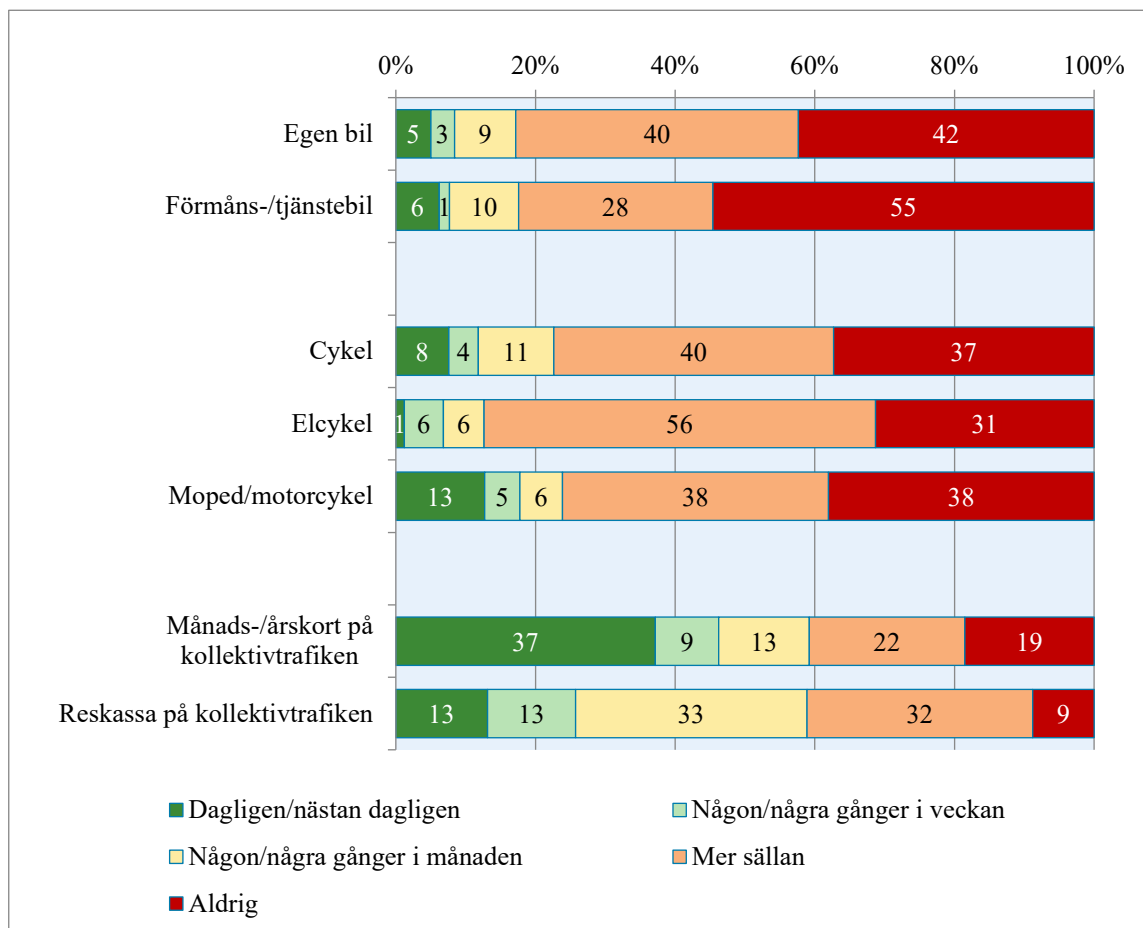
Figur 5.4: Frekventa resenärers nyttjande av andra färdmedel – reser dagligen/nästan dagligen med respektive färdmedel. Exkl. ej svar.



5.3 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på tillgång i hemmet

Bland personer som bor i ett hushåll där det finns tillgång till ett månads- eller årskort på kollektivtrafiken reser 46 procent buss åtminstone någon gång i veckan. Finns reskassa i hushållet är motsvarande andel 26 procent.

I hushåll där det finns en privatägd bil reser endast åtta procent buss åtminstone någon gång i veckan.



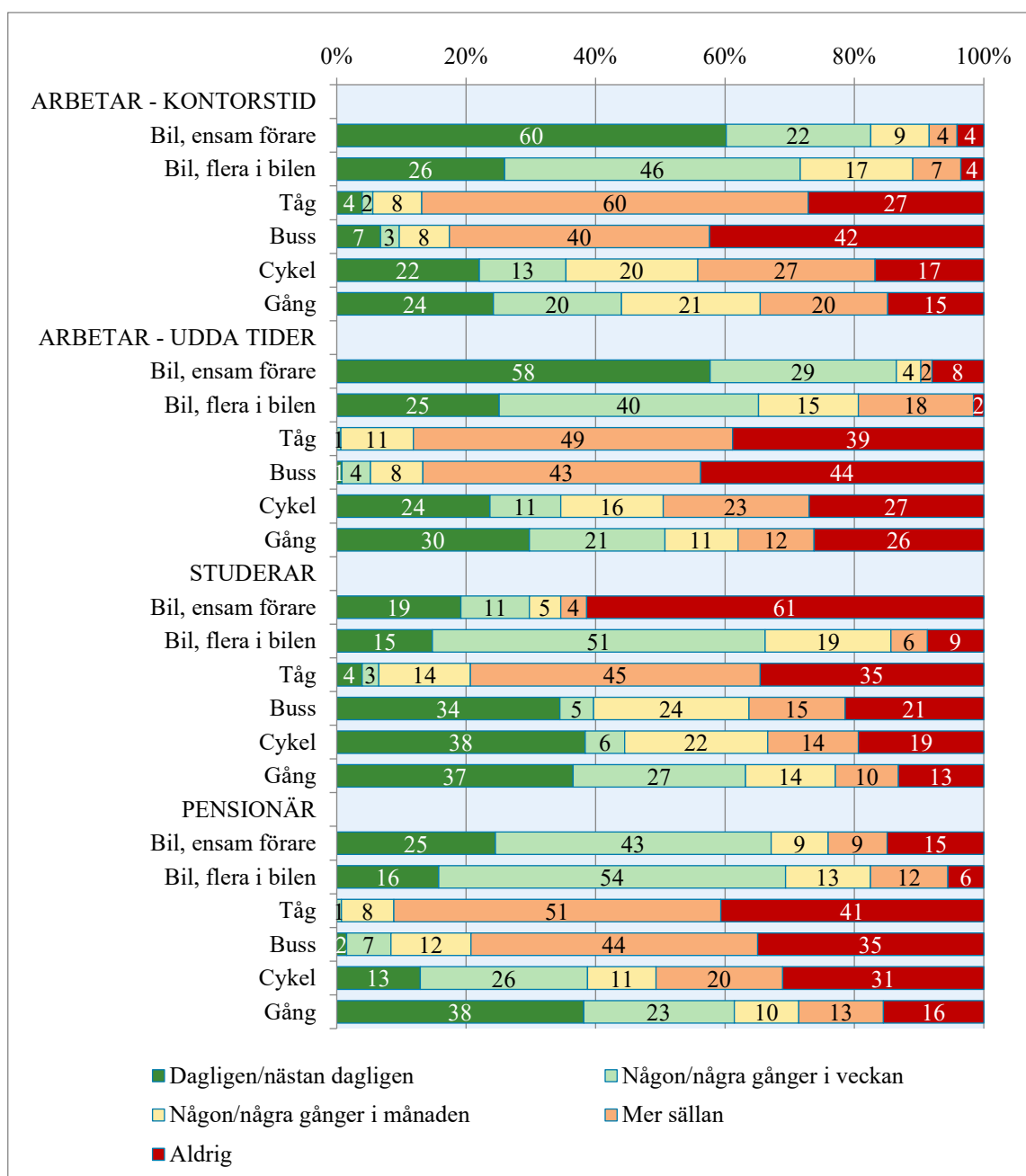
Figur 5.5: Nyttjande av buss efter tillgång till andra färdmedel och reskort i hushållet. Exkl. ej svar.



5.4 Nyttjande av färdmedel beroende på sysselsättning

Personer som arbetar på udda tider eller skiftarbetar reser mycket sällan kollektivt. Endast en procent reser dagligen med buss, jämfört med sju procent om man arbetar under kontorstid.

Studerande reser i högre grad med buss eller cykel. De samåker också oftare i bil.



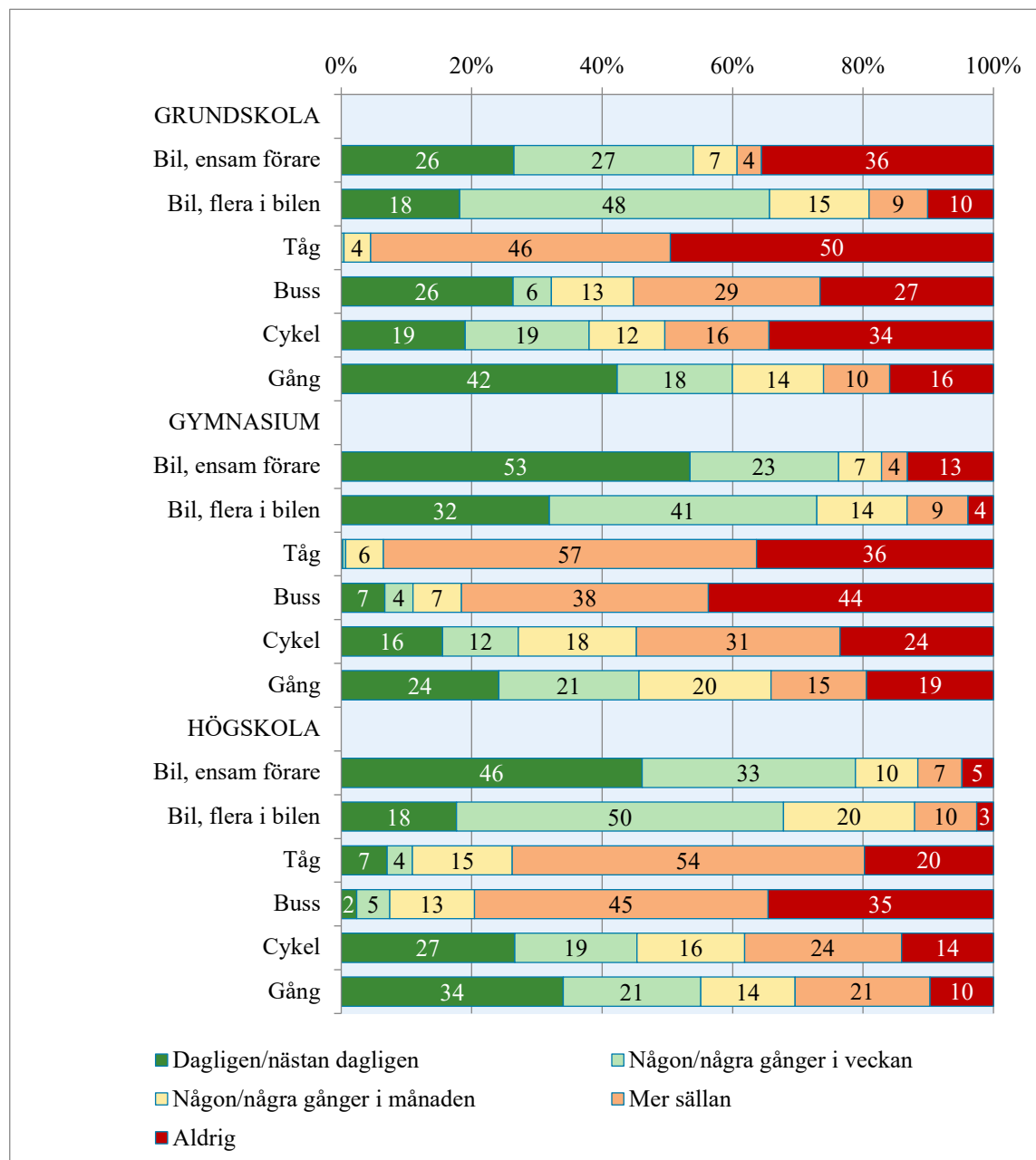
Figur 5.6: Nyttjande av färdmedel efter sysselsättning. Exkl. ej svar.



5.5 Nyttjande av färdmedel beroende på utbildning

De övergripande resvanorna är liknande oavsett utbildningsnivå, men skillnader finns. Dessa samvarierar dock också med ålder.

Buss nyttjas flitigast av personer med grundskoleutbildning och minst av dem som har högskole- eller universitetsutbildning. Dessa är däremot de flitigaste cyklisterna och även de flitigaste tågresenärerna.



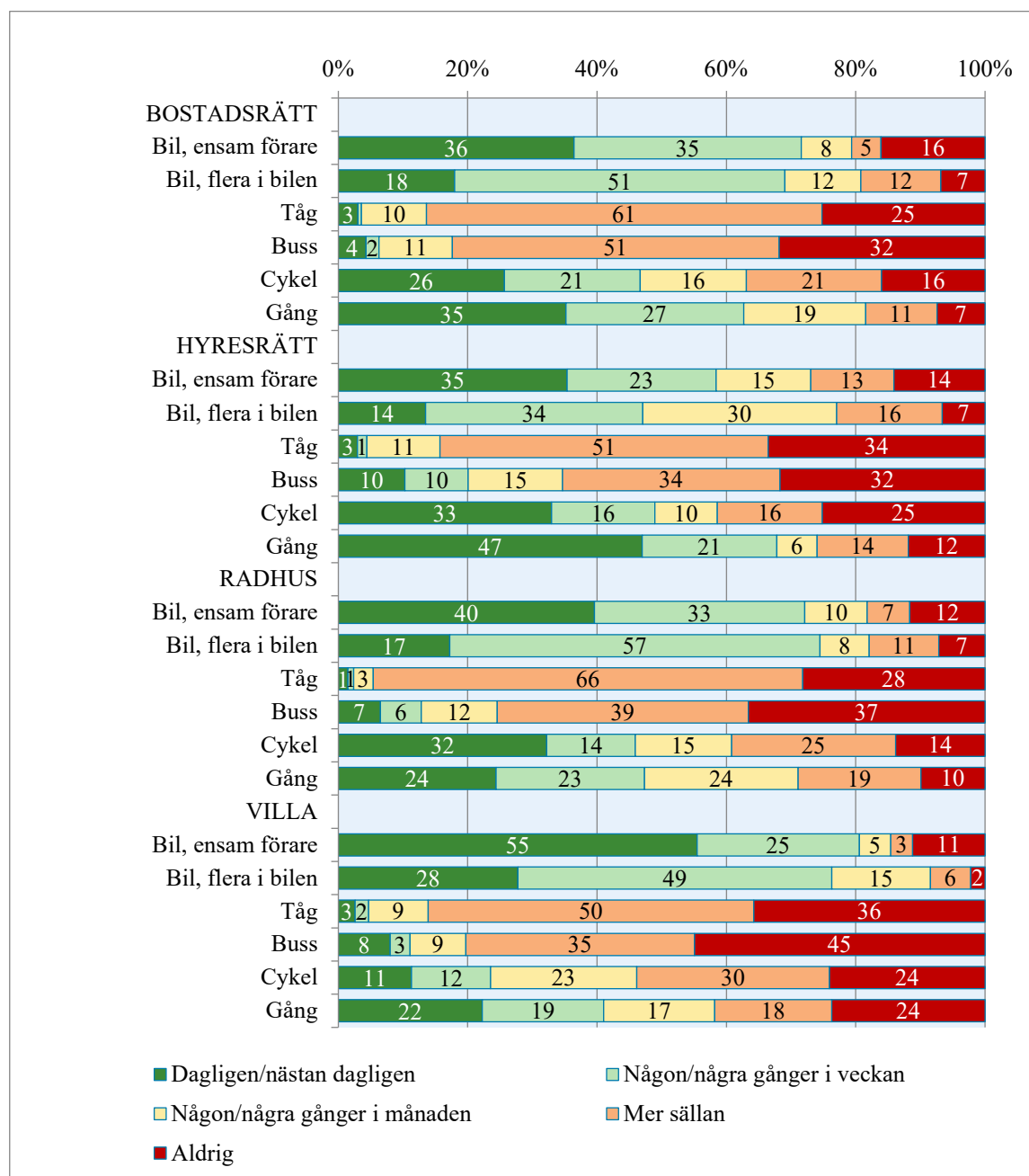
Figur 5.7: Nyttjande färdmedel efter utbildning. Exkl. ej svar.



5.6 Nyttjande av kollektivtrafik beroende på bostadstyp

De mest frekventa bilisterna återfinns bland invånare som bor i fristående villa.

De flitigaste bussresenärerna är istället de som bor i en hyresrätt, även om skillnaderna inte är stora. De är också de flitigaste cyklisterna och förflyttar sig oftast till fots.



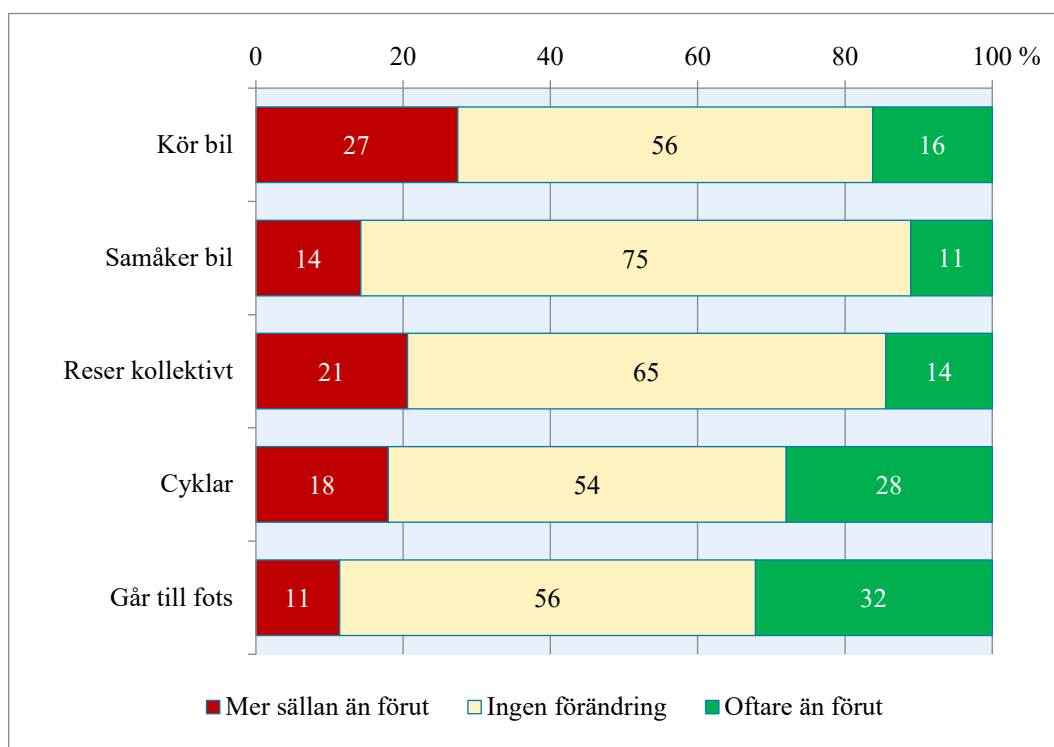
Figur 5.8: Nyttjande färdmedel efter bostadstyp. Exkl. ej svar.

6. Förändrade resvanor

I detta kapitel beskrivs hur invånarnas resvanor har förändrats under de senaste åren och hur de önskar och själv uppskattar att de kommer förändras under de kommande åren.

6.1 Hur resandet förändrats

Nyköpingsborna uppskattar att de har minskat sitt bilåkande – och till viss del sitt kollektivresande – de senaste tre åren. Istället förflyttar man sig oftare till fots eller med cykel.

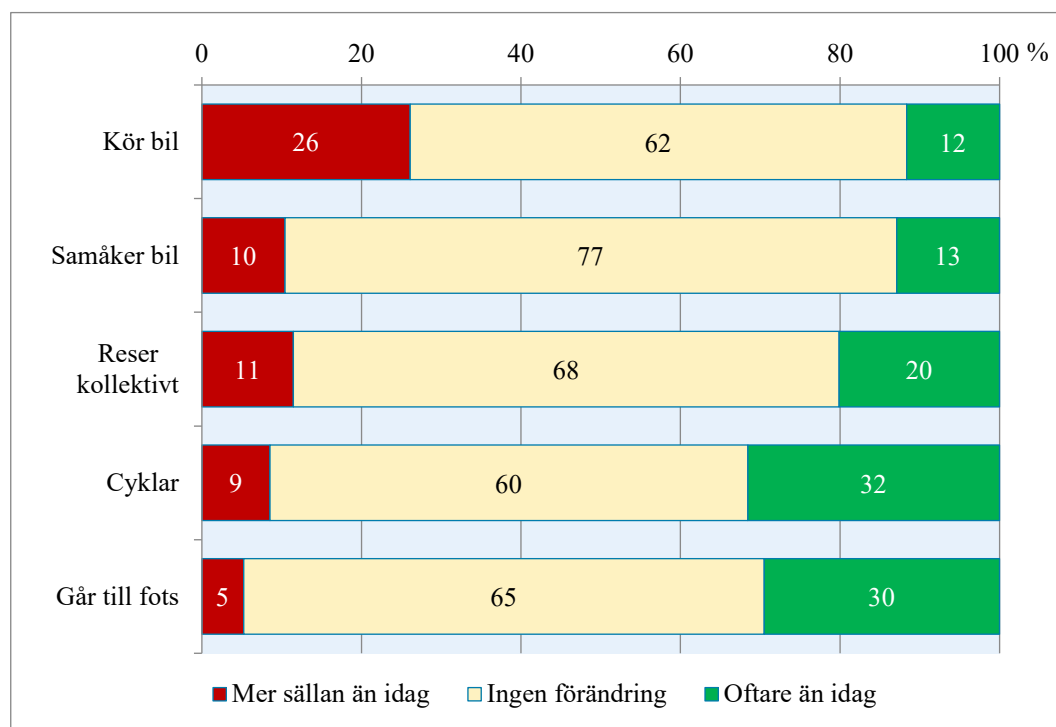


Figur 6.1: Hur invånarnas resvanor förändrats de senaste tre åren.

6.2 Hur resandet kommer förändras

Mer än var fjärde invånare tror de kommer köra mindre bil de närmaste åren. Kollektivresande kommer att öka något.

Den stora ökningen tror man kommer att ske genom fler resor till fots eller med cykel.



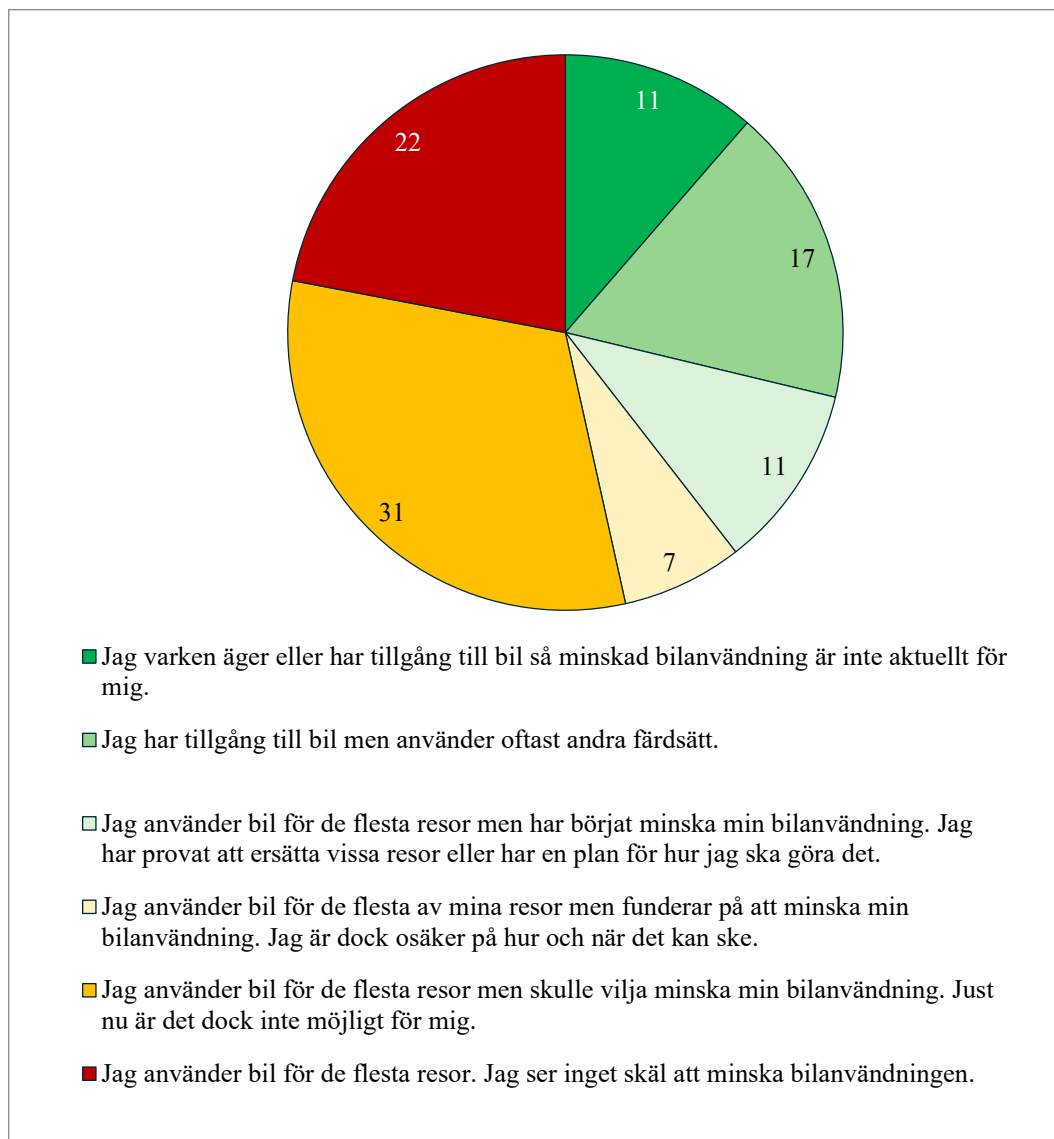
Figur 6.2: Hur invånarna tror de kommer förändra sitt resande de kommande tre åren. Exkl ej svar.



6.3 Intention att minska bilåkandet

Det finns en betydande andel bilister som har en vilja att dra ned på sitt bilåkande. Bland invånarna säger elva procent att de idag använder bil för de flesta resor men redan har börjat minska sin bilanvändning. Ytterligare sju procent funderar på att dra ned på bilresandet, men är osäkra på hur och när det kan ske.

Drygt var femte invånare använder bil för de flesta resor och ser ingen anledning att minska sin bilanvändning.

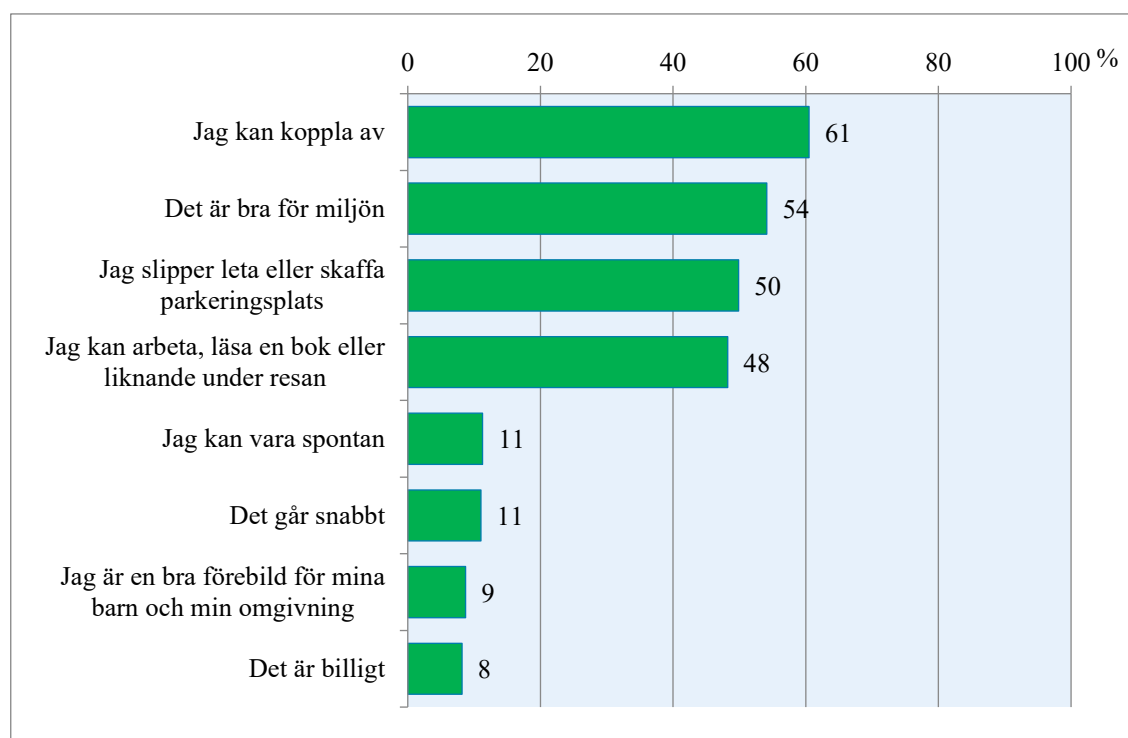


Figur 6.3: Beskrivning av nuvarande bilanvändning. Exkl. ej svar.

6.4 Fördelar med att resa kollektivt

Den största upplevda fördelen man ser med att resa kollektivt, jämfört med bil, är att man kan koppla av på resan. Hela 60 procent ser det som en av de största fördelarna.

Miljöaspekten kommer i andra hand, följt av att man inte behöver bekymra sig över parkeringsplats och att man kan läsa eller arbeta under resan.

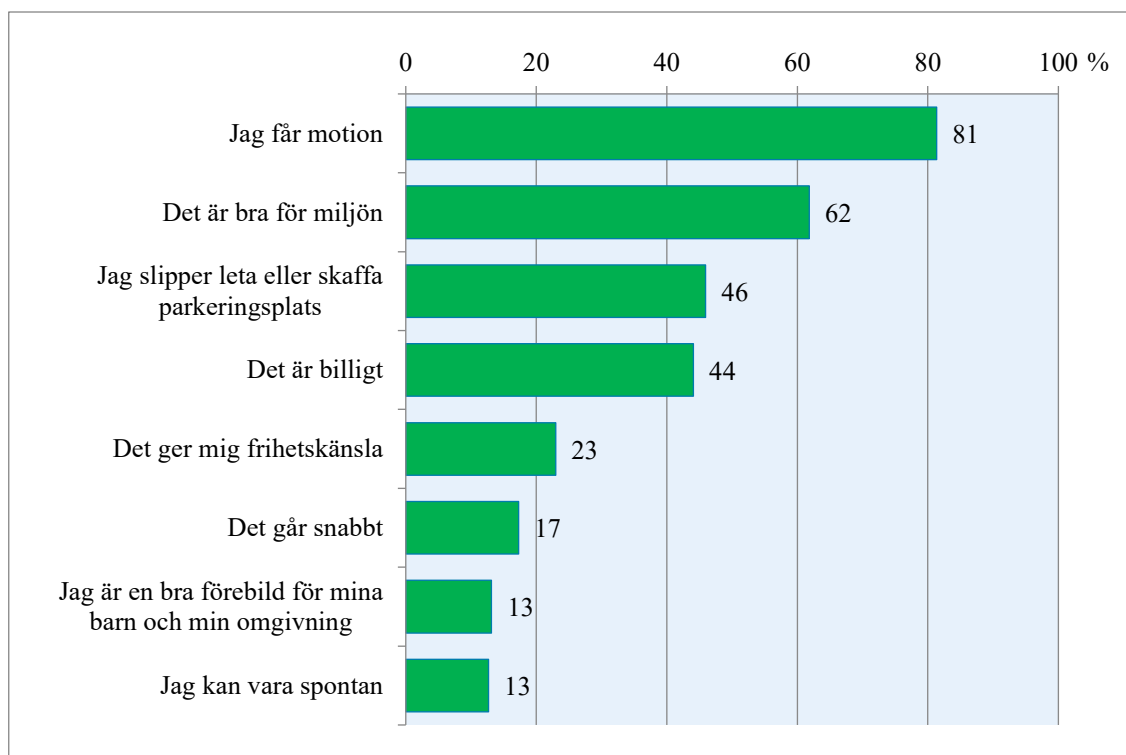


Figur 6.4: Fördelar med att resa kollektivt, jämfört med att åka bil. Max tre alternativ.



6.5 Fördelar med att cykla eller gå

Den klart största fördelen med att cykla eller gå är hälsoaspekten – att man får motion som man inte får när man åker bil. Även här kommer miljön på andra plats, följd av att man slipper leta parkering och att man sparar in på de kostnader som kommer med att åka bil.



Figur 6.5: Fördelar med att cykla/gå, jämfört med att åka bil. Max tre alternativ.

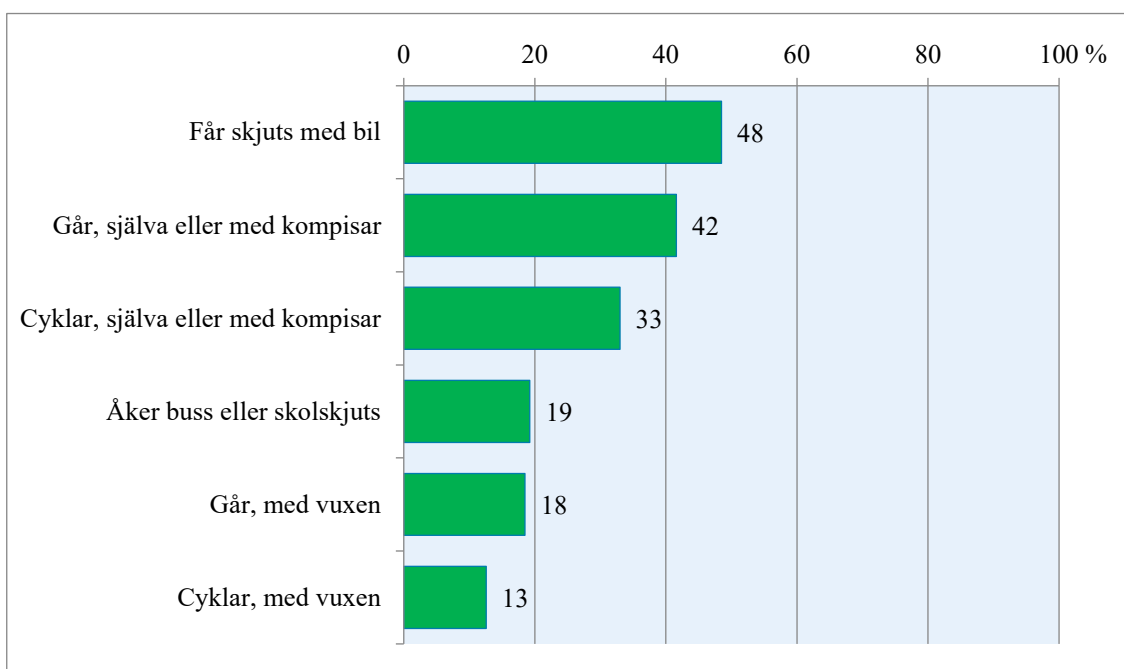


7. Barnens skolresor

I detta kapitel beskrivs hur barn i åldern 7–12 år tar sig till och från skolan.

7.1 Hur de tar sig till skola

För barn i åldern 7–12 år är det vanligaste sättet att ta sig till skolan att bli skjutsad i bil. Nästan lika vanligt är att man går – själv eller tillsammans med kompisar, följt av att man cyklar till skolan.

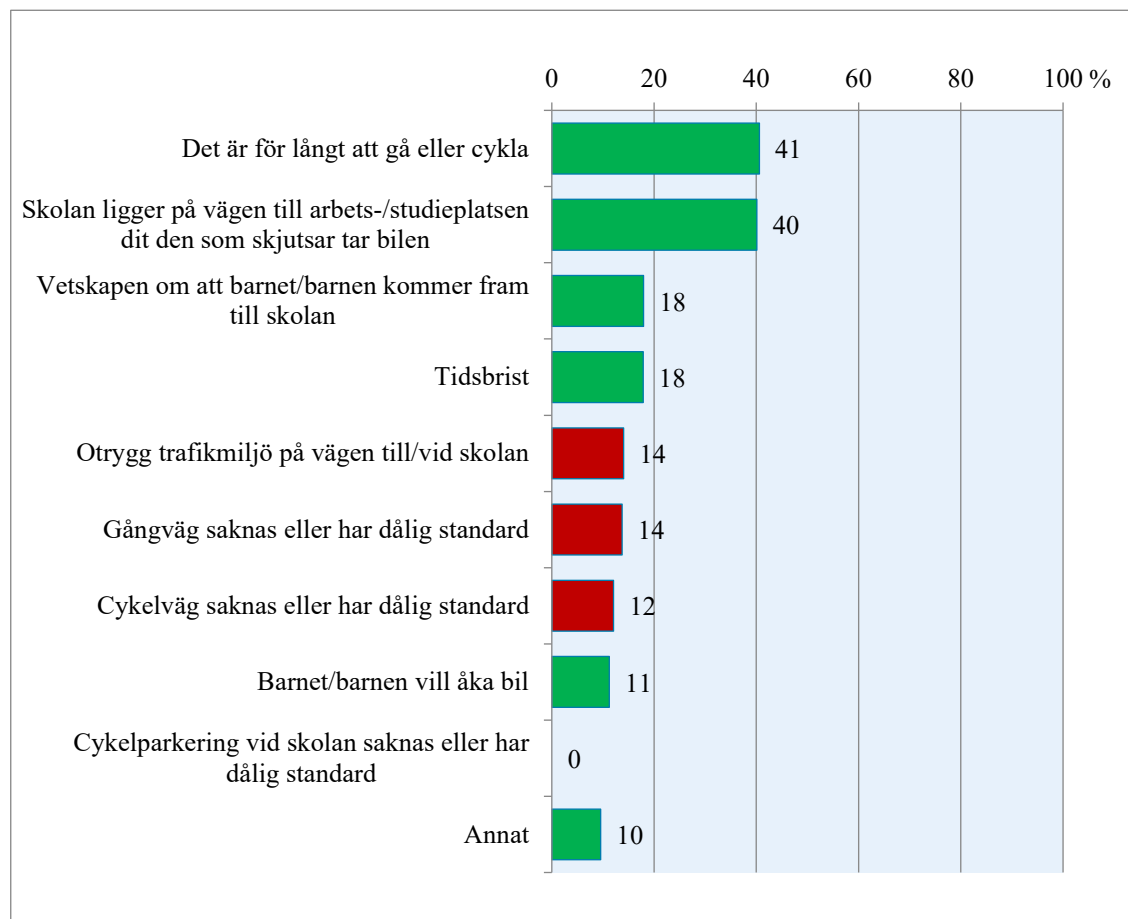


Figur 7.1: Vanligaste färdssättet till/från skolan. Max tre alternativ.

7.2 Anledning till att skjutsa till skolan

Anledningen till att barnen få skjuts med bil till skolan är dels att det anses vara för långt att cykla eller gå, eller att skolan ändå ligger på vägen till arbets- eller studieplatsen för den som skjutsar barnet.

Mellan 12 och 14 procent anges skjutsa för att cykel- eller gångvägar saknas eller har dålig standard, alternativt att trafikmiljön på vägen till skolan känns otrygg.



Figur 7.2: Anledning till att skjutsa barnen till skolan.



8. Synen på trafiken i Nyköping

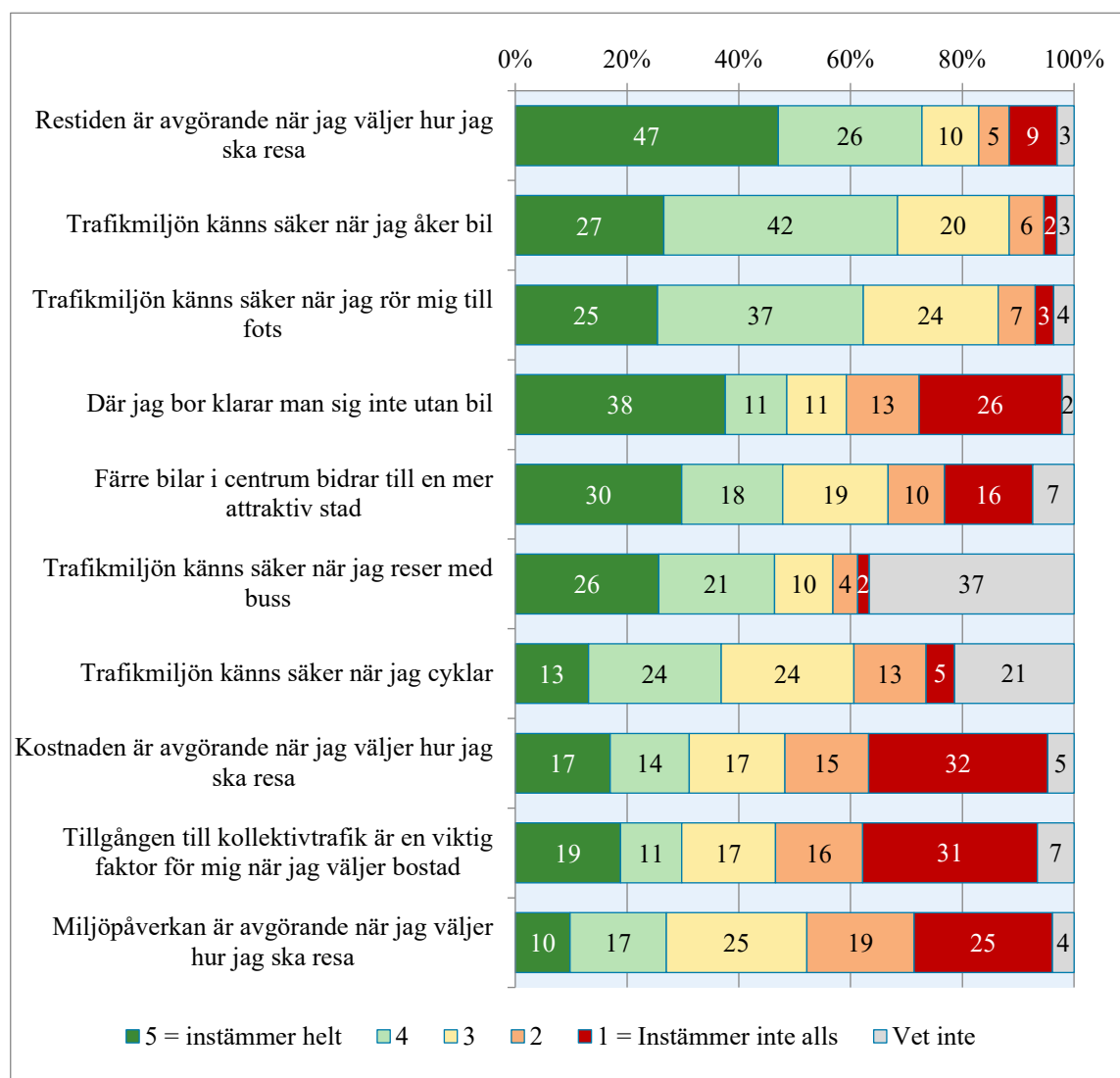
I detta kapitel beskrivs invånarnas syn på trafiken i Nyköpings kommun och synen på trafikplaneringen i kommunen.

8.1 Trafiken i Nyköping idag

Runt hälften av Nyköpingsborna upplever att man inte kan klara sig utan bil där man bor och tre av fyra anser att restiden är avgörande för deras val av färdmedel. Kostnad och miljöpåverkan har betydligt mindre påverkan.

Endast en mindre andel om 6–8 procent upplever trafikmiljön som osäker för bilister, bussresenärer eller fotgängare. Däremot tycker närmare var femte att trafikmiljön inte känns säker när man cyklar.

Runt hälften tycker att staden skulle bli mer attraktiv om det vore färre bilar i centrum.

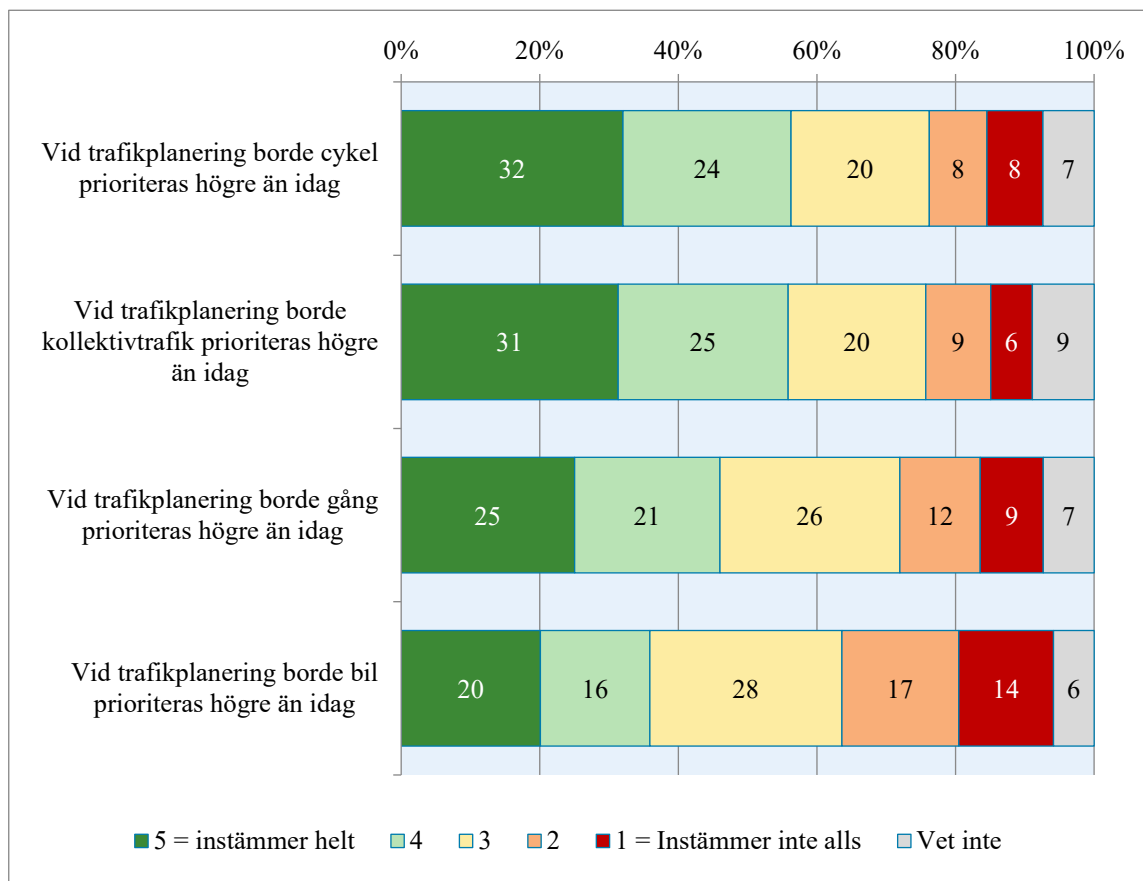


Figur 8.1: Påstående om Trafiken i Nyköping. Exkl. ej svar.

8.2 Trafikplanering i Nyköping

Meningarna går isär om vilka färdslag som bör prioriteras vid trafikplaneringen i Nyköpings kommun, med viss övervikt mot gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.

De färdmedel som flest önskar se prioriteras högre är cykel och kollektivtrafik. Hela 56 procent anser att cykel bör prioriteras högre, jämfört med 36 procent som vill att bilen prioriteras högre än idag.



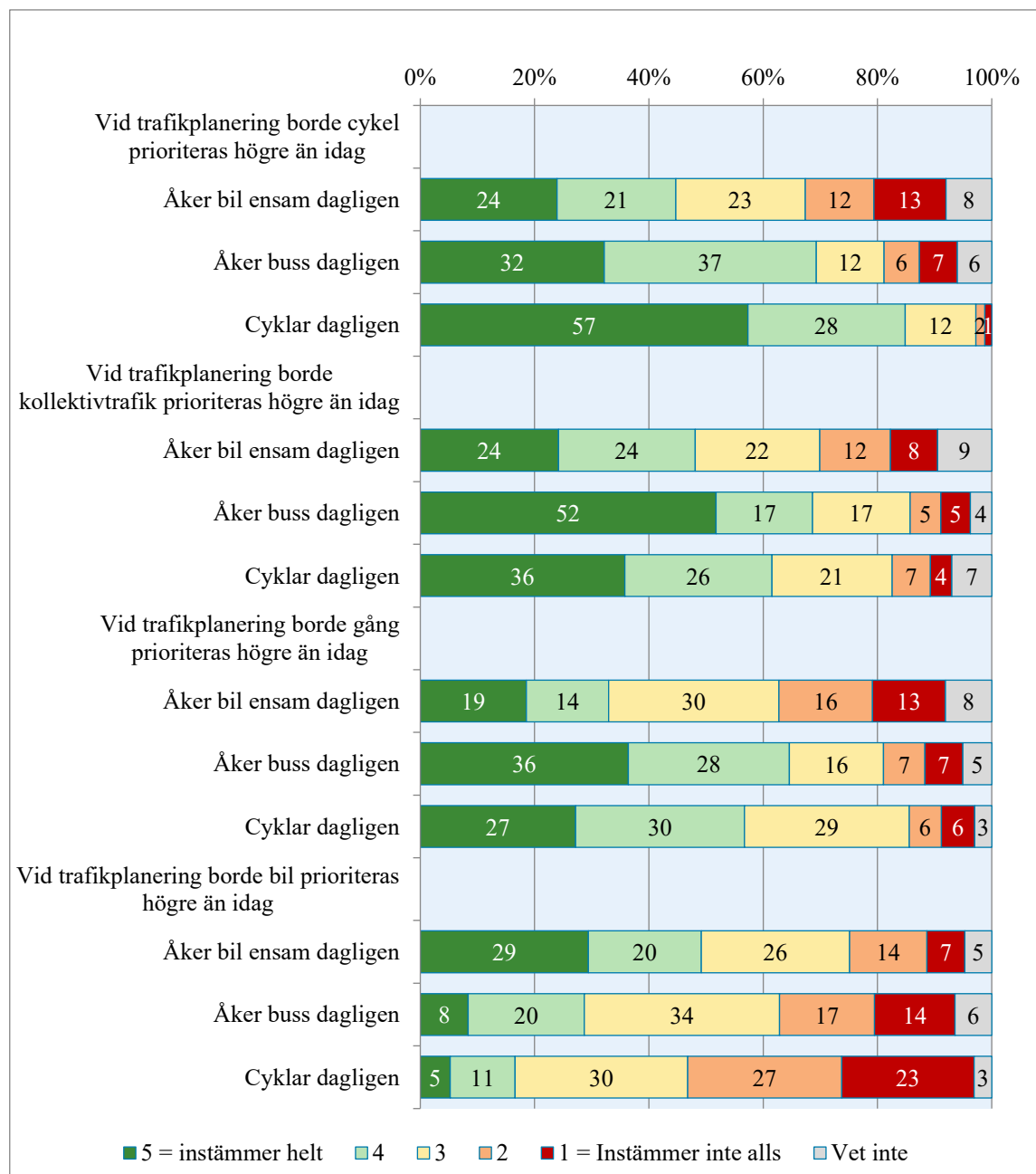
Figur 8.2: Synen på trafikplanering i Nyköpings kommun. Exkl. ej svar.

Det finns en tendens att man som trafikant önskar satsningar på det trafikslag som man själv dagligen, eller nästan dagligen, färdas med. Även om många högfrekventa bilister också vill se satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik, vill de framför allt se att bilen prioriteras högre.



Cyklister vill framför allt se att cykeln prioriteras högre, men de är betydligt mer positiva till satsningar på kollektivtrafik än på att prioritera bilister vid planeringen. På samma sätt är kollektivresenärer mer positiva till att prioritera cyklister än bilister.

Bilisterna är mer kluvna i sin inställning till vilka trafikslag som bör prioriteras, men är mer positiva till bilen än andra resenärer.



Figur 8.3: Synen på trafikplanering i Nyköpings kommun. Exkl. ej svar.

8.3 Synpunkter/förslag

Invånarna fick chansen att lämna egna synpunkter och förslag på hur transportsystemet i Nyköping kan förbättras. Deras svar listas i klartext i en separat bilaga.

Invånarna har många synpunkter och förslag att delge, kring en rad olika ämnen och platser. Några exempel på synpunkter och förslag som förs fram av många invånare är:

- Problematisk trafiksituation i Nyköpings tätort, där det är svårt att ta sig fram under högtrafik (köer och trängsel) och även osäkert att ta sig fram som cyklist eller fotgängare.
- Många kommenterar trafiksituationen på Östra Storgatan. Ett återkommande förslag är att ta bort biltrafiken från gatan.
- Problem med på-/avfarten från E4 vid Påljunghage.
- Kollektivtrafik som inte är tillräckligt utbyggd för att vara ett bra alternativ, framför allt utanför tätorten.
- Svårigheter att parkera i tätorten. Ett återkommande förslag är att införa parkeringsskiva.



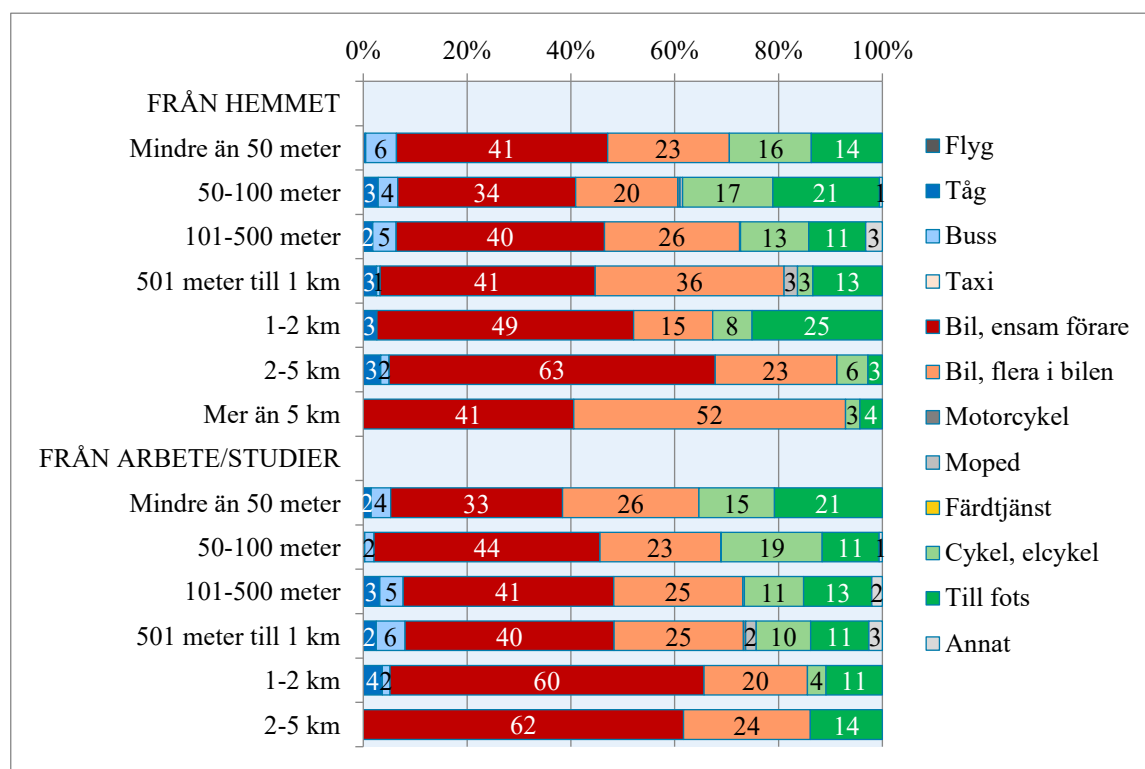
9. Resor till/från arbete/studier

I detta kapitel beskrivs invånarnas nyttjande av olika färdmedel och resornas fördelning mellan olika färdmedel beroende på hur långt de har från hemmet, respektive från arbets-/studieplats till närmaste busshållplats, bilparkering eller cykelparkering.

9.1 Färdsätt efter avstånd till busshållplats

Bil dominerar arbetspendlingen oavsett hur långt man bor eller arbetar från en busshållplats.

Personer som har en busshållplats under 500 meter från hemmet reser dock i högre grad med buss till och från arbetet. De går och cyklar i även större utsträckning.

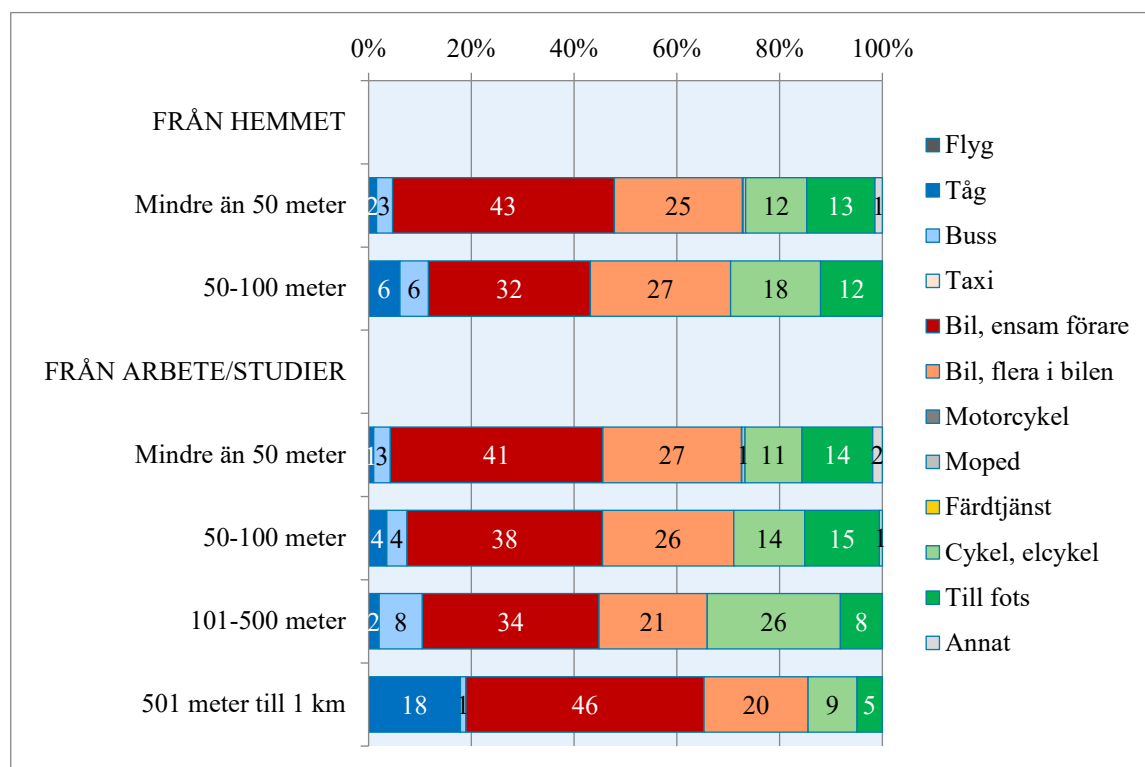


Figur 9.1: Färdsätt till arbete/studier efter avstånd till **busshållplats**.

9.2 Färdsätt efter avstånd till bilparkering

De allra flesta har en bilparkering inom hundra meters avstånd från hemmet.

Det finns en tendens till att andelen som reser kollektivt till arbetet ökar med ökat avstånd mellan arbetsplatsen och den närmaste bilparkeringen.



Figur 9.2: Färdsätt till arbete efter avstånd till närmaste **bilparkering**.

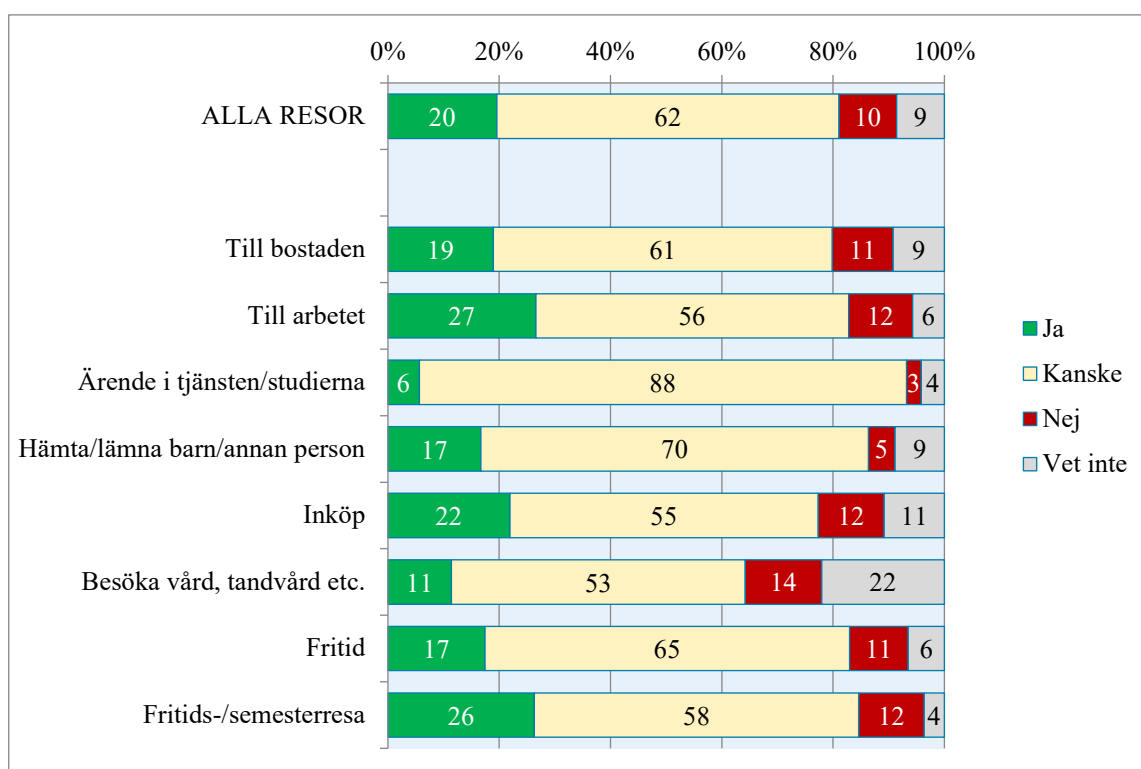
10. Möjlighet att resa kollektivt

I detta kapitel beskrivs invånarnas möjlighet att välja kollektivtrafik istället för bil för sina resor.

10.1 Möjlighet att göra resan med kollektivtrafik

Var femte icke kollektiv-resa skulle säkert kunna ha gjorts med kollektivtrafik och ytterligare 62 procent skulle kanske kunna gjorts med kollektivtrafik.

Andelen resor som skulle kunna ersatts med kollektivresor är högst för arbetspendling och lägst för tjänsteresor.



Figur 10.1: Möjlighet att göra den aktuella resan med kollektivtrafik.

11. Ärenden

I detta kapitel beskrivs övergripande hur kommuninvånarnas resor fördelar sig mellan olika ärenden för resorna.

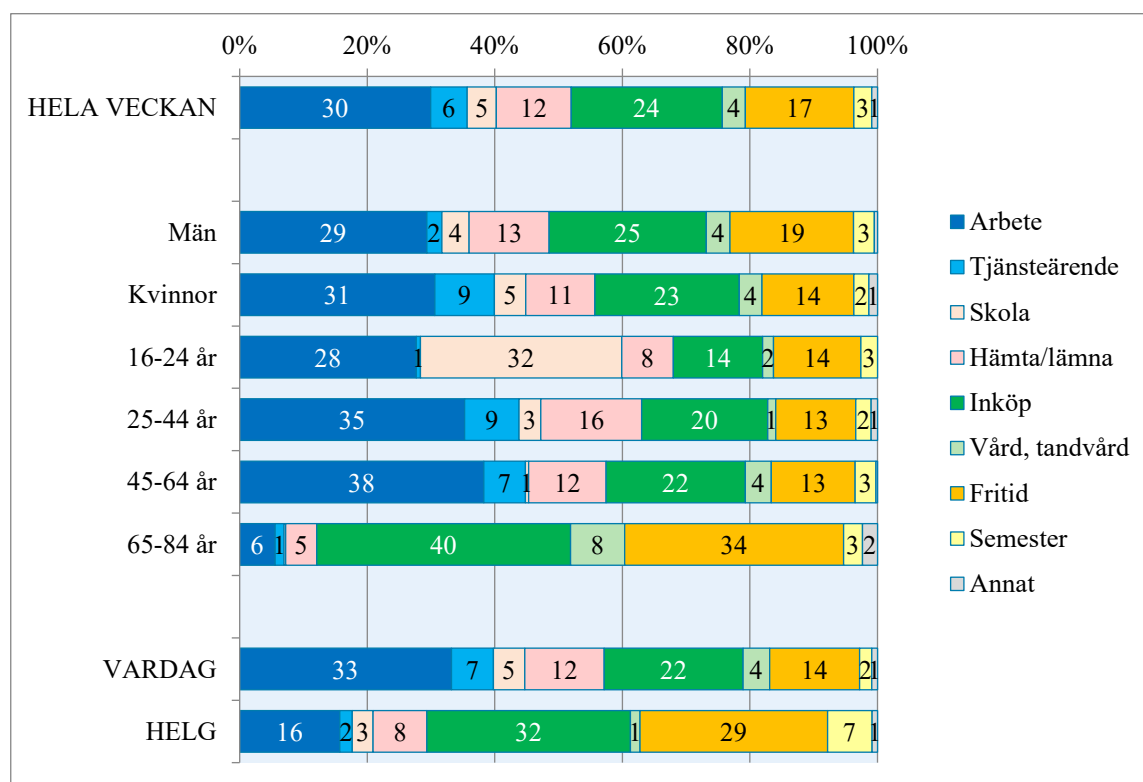
Läshjälp: Klassificering av ärenden.

Alla ärenden har klassificerats i åtta olika kategorier (exkl. hemresor), samt annat.

I "vård" ingår besök till alla typer av vårdgivare, t.ex. vårdcentraler, sjukhus eller tandläkare. I fritid ingår olika typer av fritidsaktiviteter, nöjen, motion eller träffa vänner. "Semester" innebär fritids- eller semesterresa med övernattnings på annan ort.

11.1 Fördelning mellan olika ärenden

Den vanligaste resan nyköpingsbon gör är arbetspendling, som står för runt var tredje resa. Därefter följer inköps- och fritidsresor, som står för var fjärde, respektive var femte, resa. Ärendena skiljer sig mellan olika åldersgrupper. Bland personer under 25 år står skolresor för var tredje resa. Bland personer över 65 år dominerar inköps-, följt av fritidsresor.



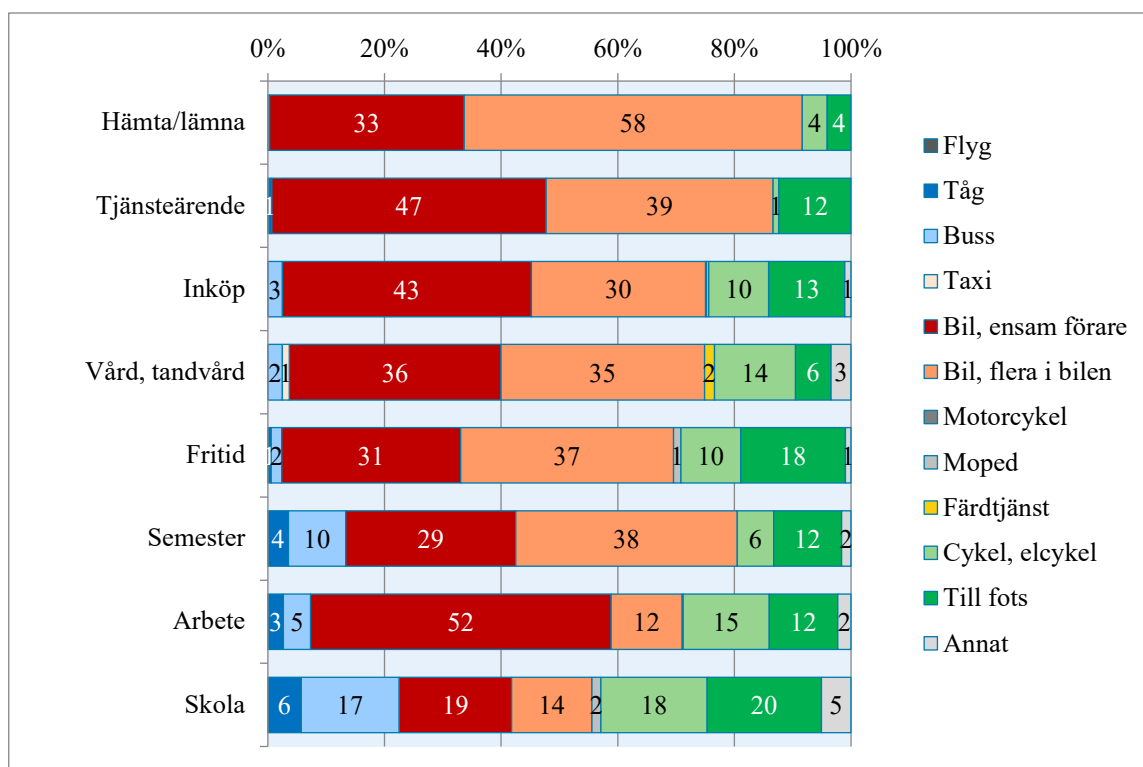
Figur 11.1: Resornas fördelning mellan olika ärenden, exkl. hemresor.

11.2 Färdsätt och ärende

Bil dominerar för de flesta änden – undantaget skolresor – där en stor andel görs med buss, cykel eller till fots.

Allra mest dominerar bilresorna när man ska hämta och lämna, framför allt barn – hela 86 procent av resorna görs med bil.

Arbetsresorna skiljer ut sig genom att störst del av bilresorna görs med en ensam förare i bilen.



Figur 11.2: Använt färdssätt för olika typer av ärenden.

12. Reslängd och restid

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

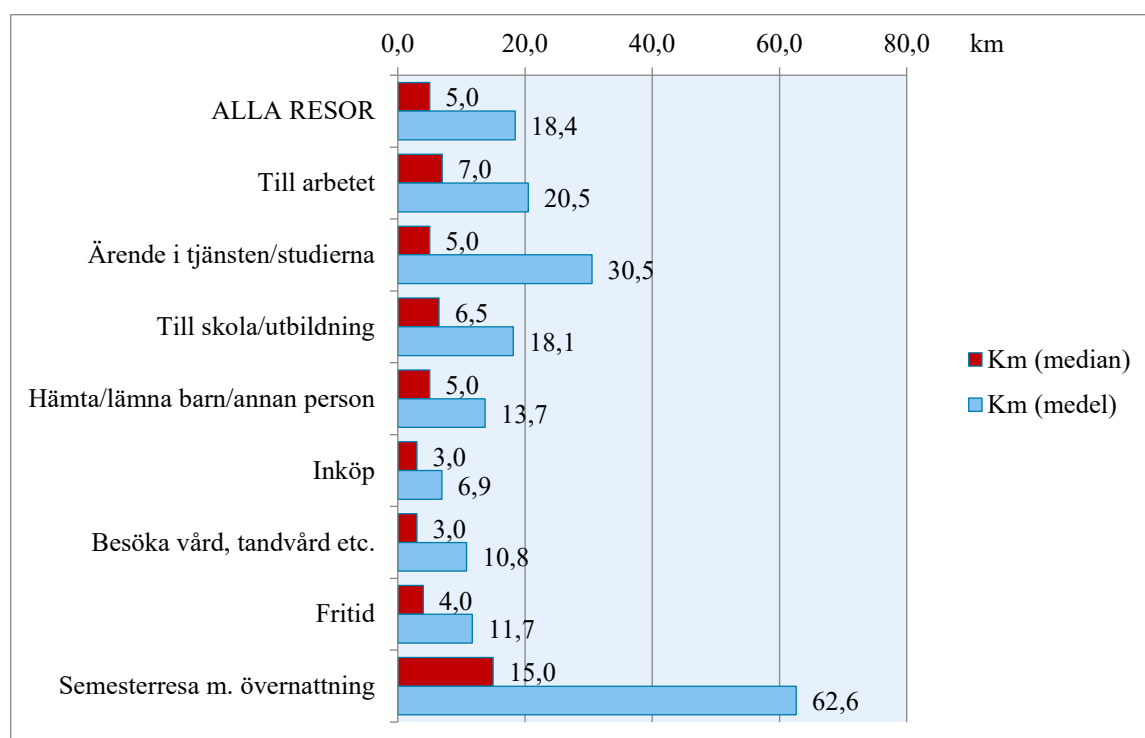
Läshjälp: Reslängder och restider

För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, exkluderats resor över 1 500 km (oavsett färdssätt) liksom förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km. De senare för att en del svarande förmodligen angivit längden i meter i stället för km.

12.1 Reslängd

Medianresan i Nyköping är ca fem kilometer, medelresan är längre, på 18 km – beroende på att en stor andel resor är korta.

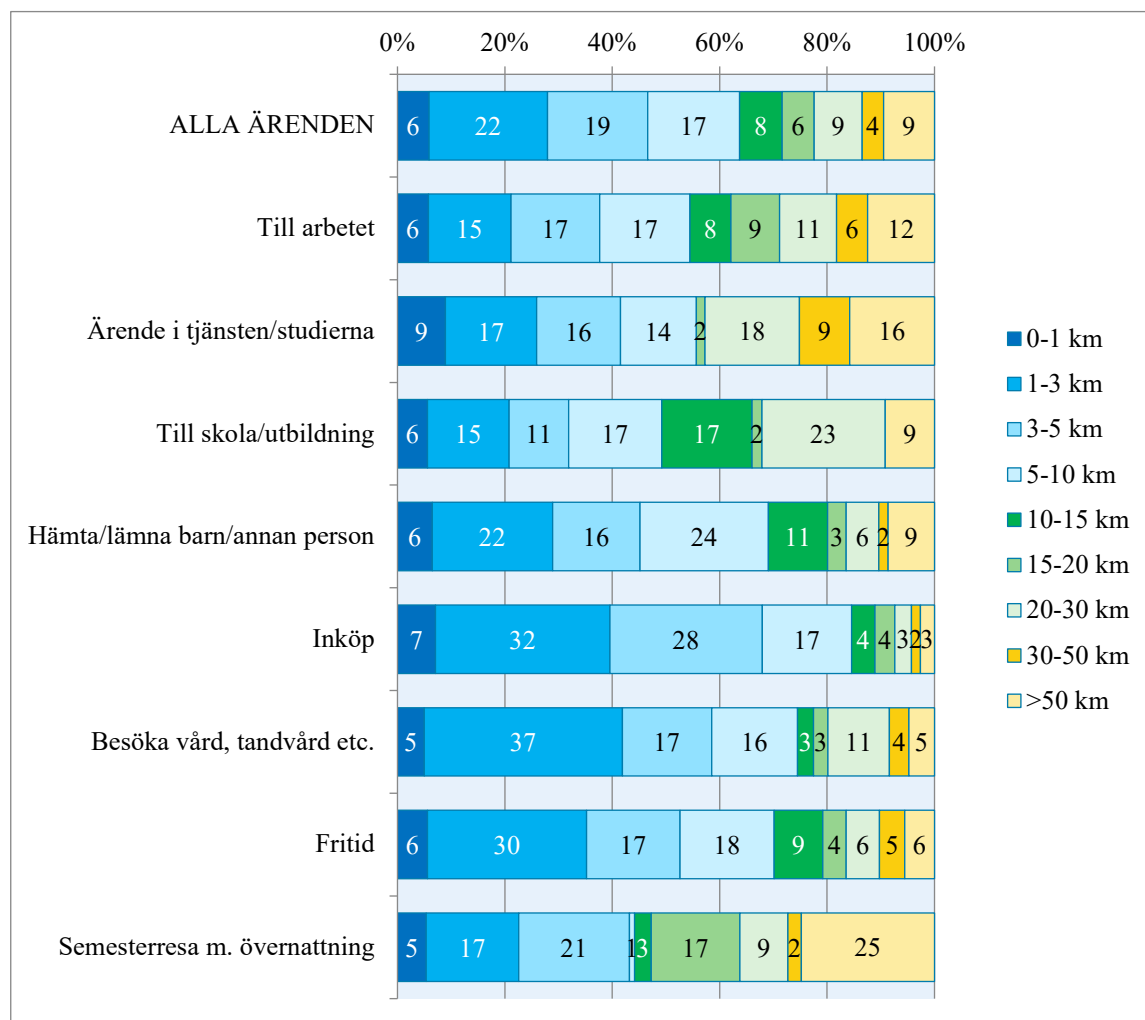
Medianresan till arbetet är sju km och medelresan drygt 20 km. Skolresorna är något kortare på 6,5 respektive 18 km. De kortaste resorna är inköpsresor, där medianresan endast är tre km.



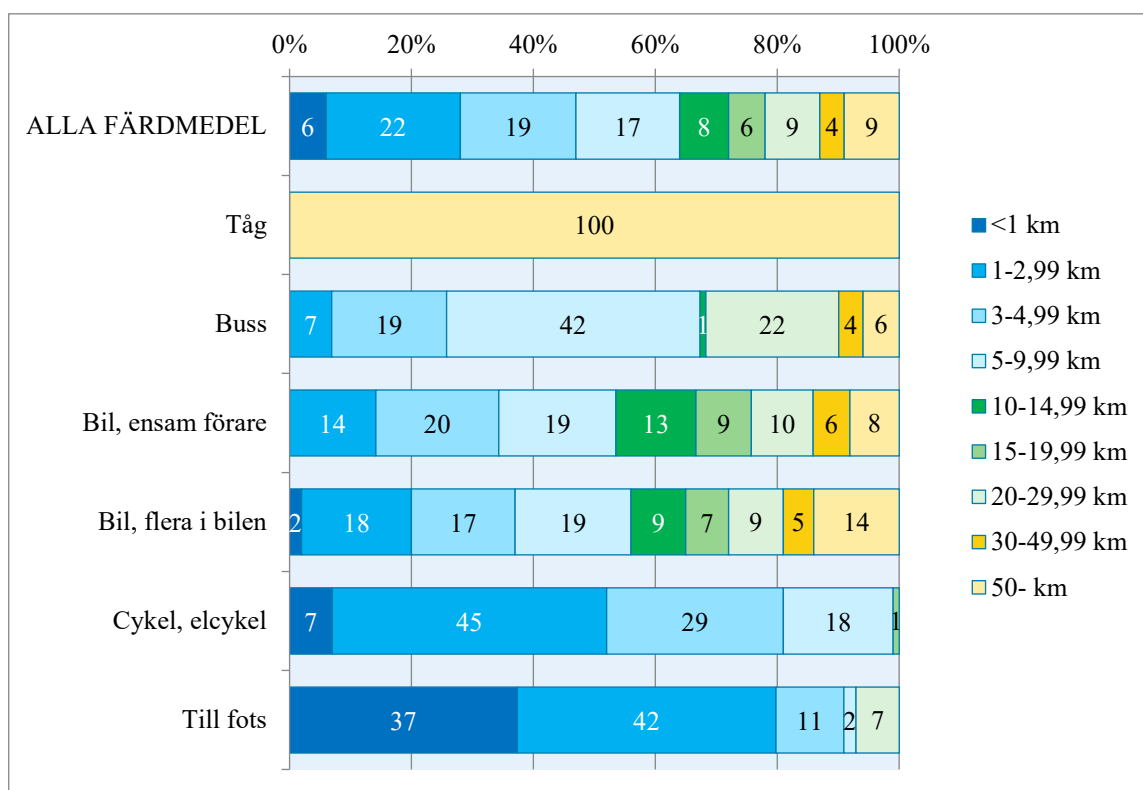
Figur 12.1: Ärende och uppskattad reslängd i km, medelvärde.

Av alla resor är närmare hälften max fem km långa. Endast 22 procent av resorna är över två mil.

Mer än hälften av pendlingsresorna till arbetet är max en mil och närmare 40 procent endast fem km långa. Bland inköpsresorna är ca 40 procent under tre km.



Figur 12.2: Ärende och uppskattade reslängder i km.



Figur 12.3: Färdmedel och uppskattade reslängder i km. Figuren visar hur de resor som görs med respektive färdmedel fördelar sig över olika reslängder (t.ex. att 100 % av tågresorna är över 50 km långa).

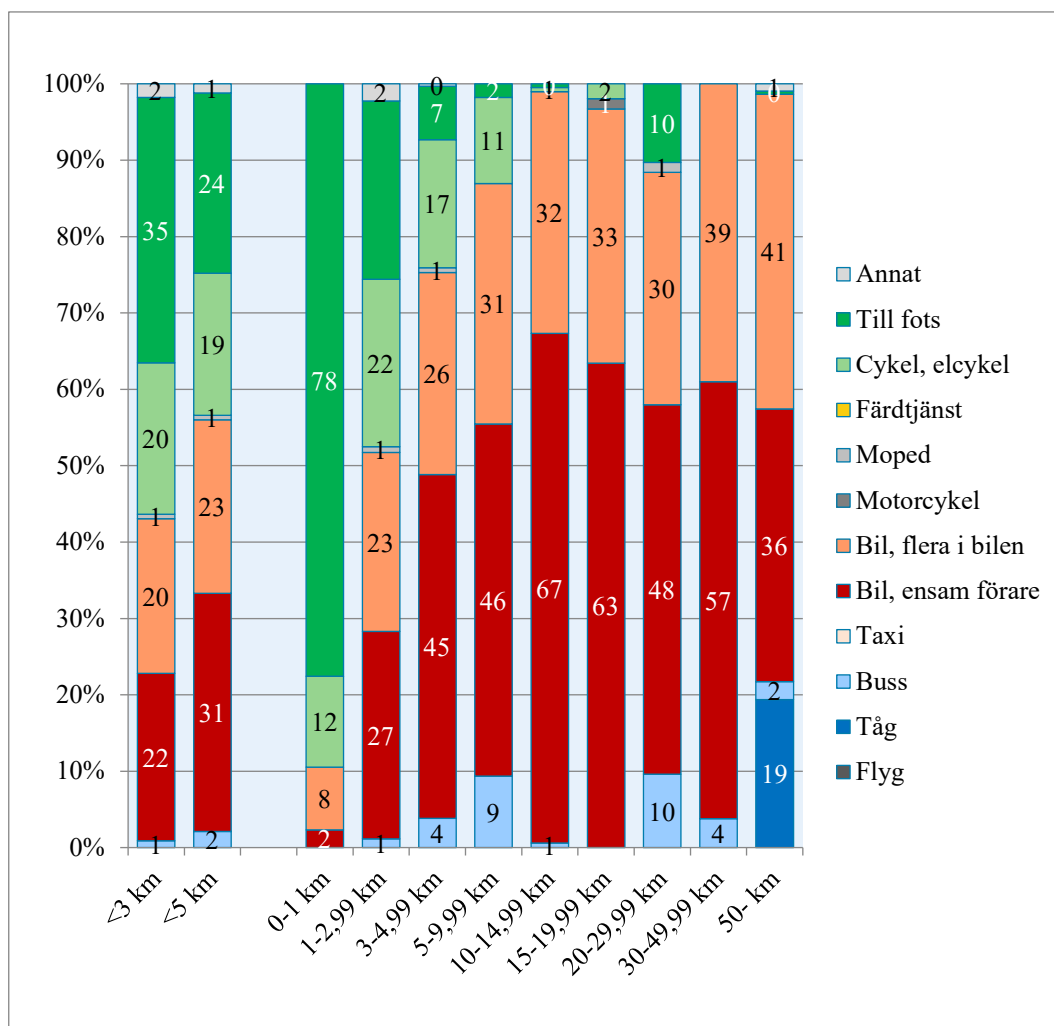
Var tredje resa som görs i en bil med ensam förare är under fem km lång och över hälften är under en mil. Två av tre bussresor är också under en mil långa. Cykel används i stors sett endast till förflyttningar som är max en mil långa. Cykel används även i liten omfattning för korta resor under 1 km.



12.2 Färdmedelsfördelning efter resans längd

Förflyttningar som är under en km görs normal till fots. Men så fort resan är över en km är bil det vanligaste färdmedlet. Redan för resor som är 1–3 km görs hälften med bil.

Endast när man kommer upp på reslängder över fem mil görs fler bilresor i form av samåkning än med en ensam förare i bilen.



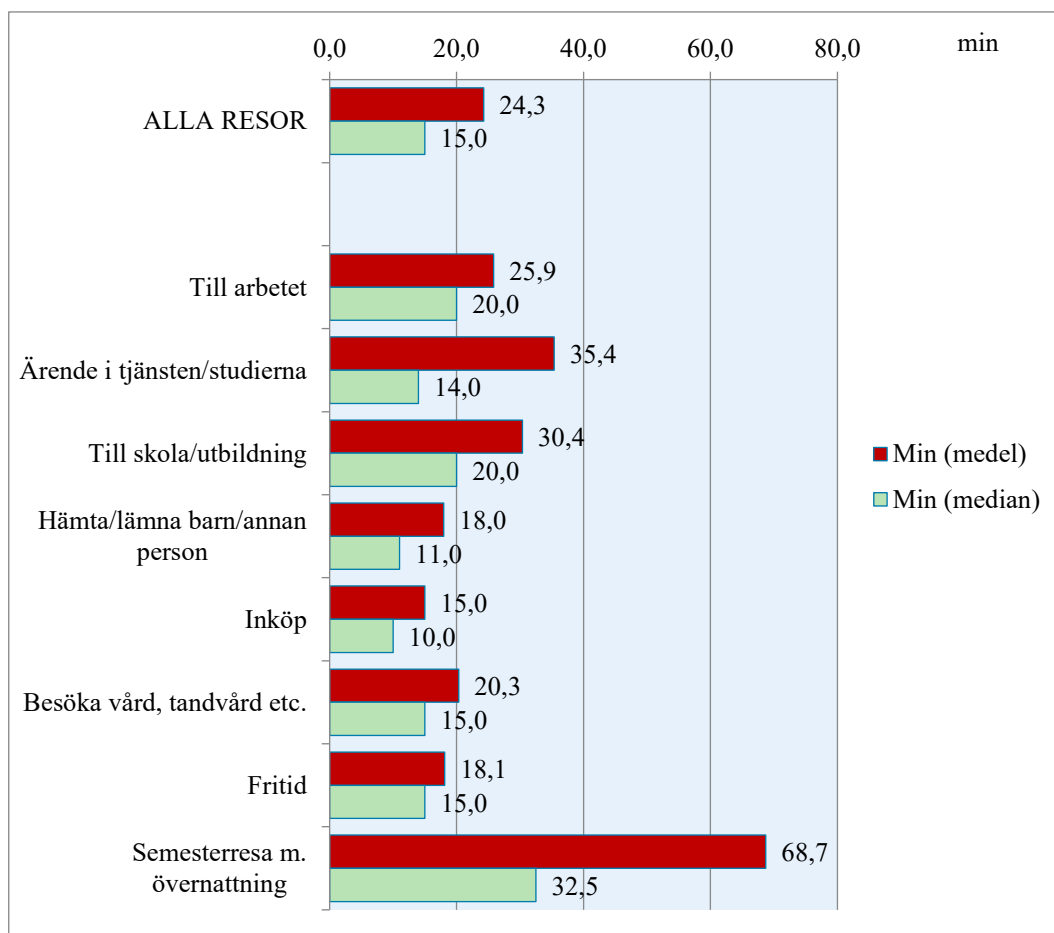
Figur 12.4 Huvudfärdsätt efter resans längd. Figuren visar vilka färdslag som väljs beroende på resans längd (t.ex. görs 78 % av alla resor som är under 1 km till fots).

12.3 Restid

Den genomsnittliga resan varar 24 minuter och medianresan är 15 minuter lång.

Medianresan både till skola och till arbete är ca 20 min lång. Medianresan för att hämta eller lämna barn är kortare – 11 minuter, eller 18 minuter i medel.

De kortaste resorna är inköpsresor, där medianresan endast varar tio minuter.

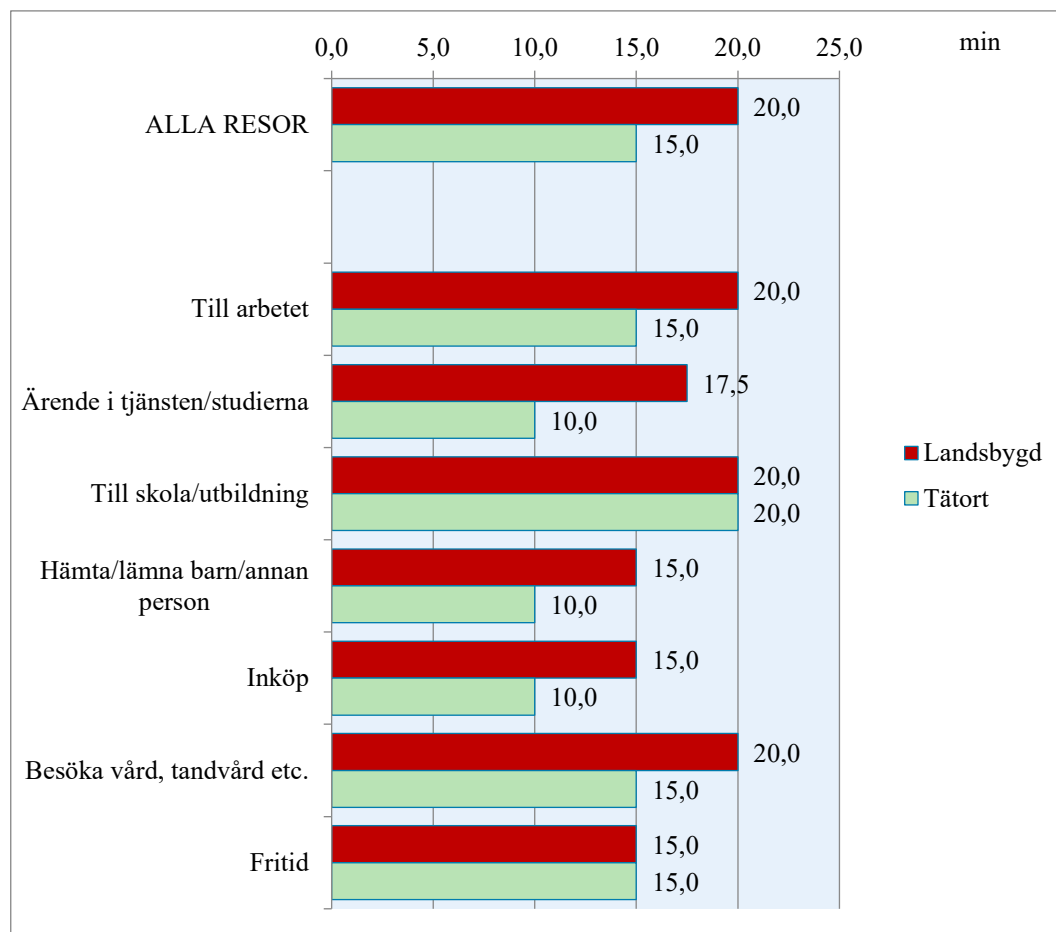


Figur 12.5: Ärende och uppskattad restid i minuter.



Medianresan är längre på landsbygden än i Nyköpings tätort – 20 jämfört med 15 minuter.

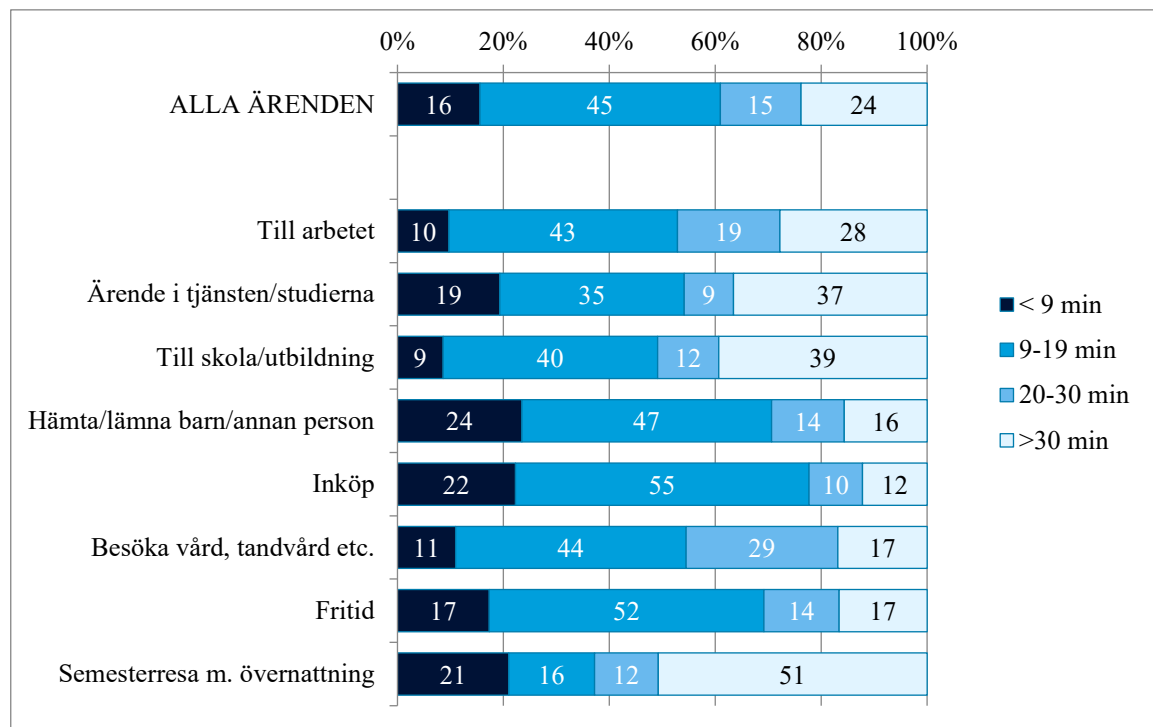
Bortsett från skol- och fritidsresor vara de flesta resor runt fem minuter längre på landsbygden.



Figur 12.6: Ärende och uppskattad restid i minuter (median)
– Nyköpings tätort jämfört med landsbygd.



Sex av tio resor är under 20 minuter långa, medan var fjärde resa varar över 30 minuter.
Snabbast är inköpsresor och resor för att hämta och lämna.



Figur 12.7: Ärenden och uppskattade restider i minuter.

13. Trafikarbetets fördelning

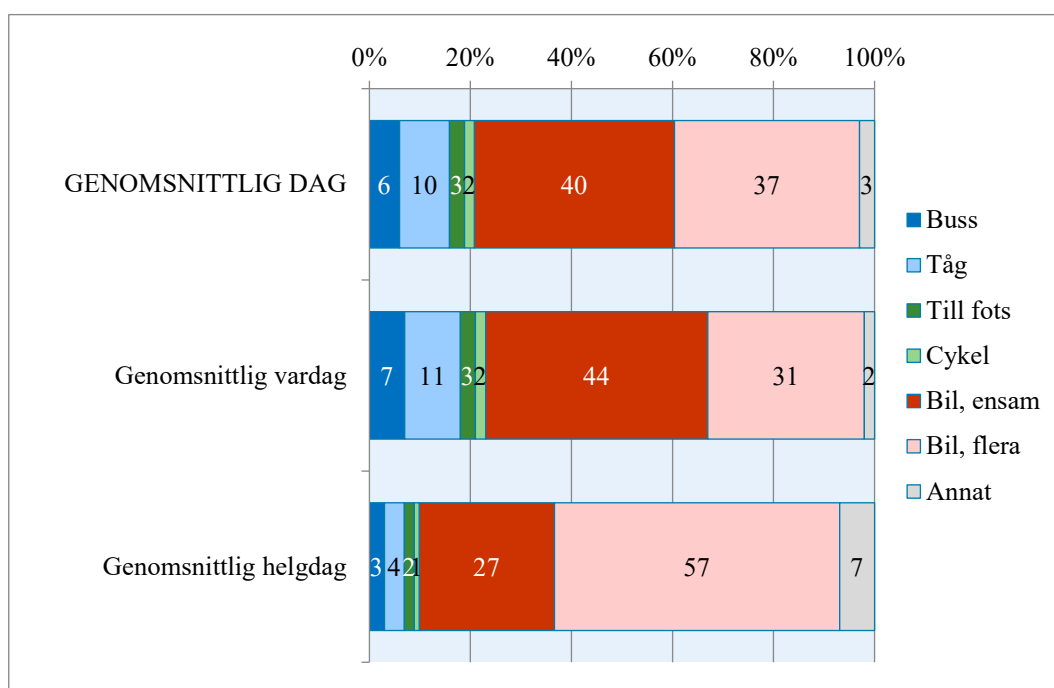
I detta kapitel beskrivs hur det totala trafikarbete som de båda kommunernas invånare genererar, i form av person-kilometer eller person-timmar, fördelas mellan olika färdslag och ärenden.

13.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel

Även sett till producerat trafikarbete produceras det mesta av biltrafiken – hela 77 procent. Vilken kan jämföras med 70 procent av antalet resor.

Kollektivtrafiken med 16 procent producerar dock mer trafikarbete än vad den står för i andel av resorna – fem procent – detta framför allt beroende på att många längre resor görs med tåg.

På helgerna produceras mer trafikarbete av bilresor med flera i bilen, till skillnad från vardagarna där singelresor i bil står för mest trafikarbete.

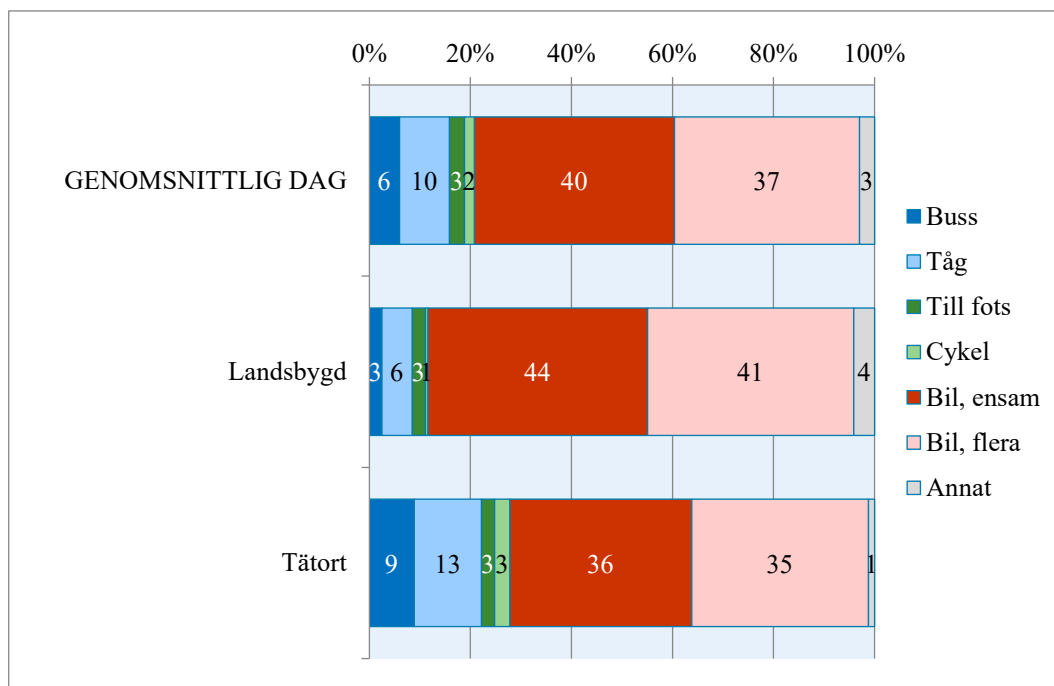


Figur 13.1: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på färdmedel.



Trafikarbetet skiljer sig mellan Nyköpings tätort och kommunens landsbygd. I tätorten står kollektivtrafiken för en större andel av trafikarbetet, drygt 20 procent jämfört med under tio procent på landsbygden.

Det omvända gäller bilen, som står för 85 procent av trafikarbetet på landsbygden, jämfört med runt 70 procent i tätorten.

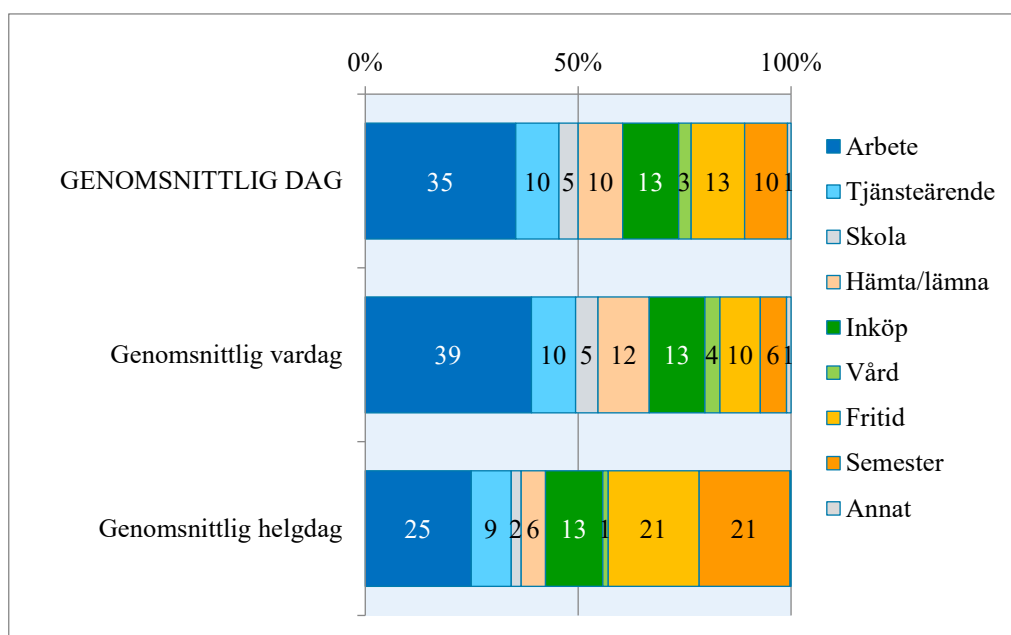


Figur 13.2: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på färdmedel – Nyköping landsbygd jämfört med tätort.

13.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden

Arbetspendling står för överlägset flest producerade trafik-kilometer – 35 procent. Därefter följer inköps- och fritidsresor.

Under lördagar och söndagar står fritids- och semesterresor för över 40 procent av trafikarbetet.

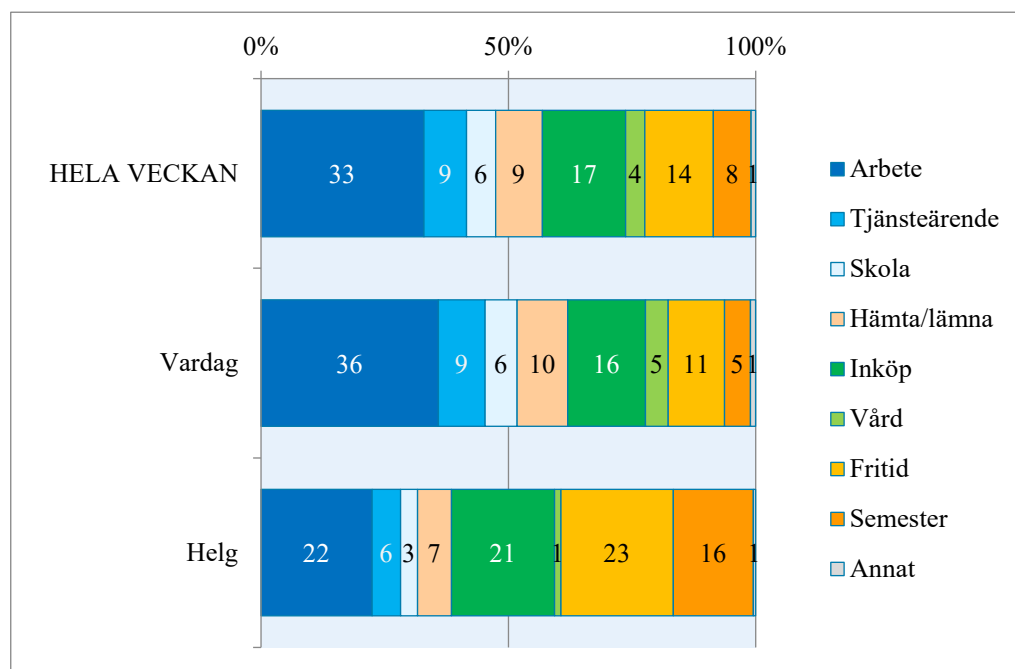


Figur 13.3: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans ärende.



13.3 Spenderad restid

Under vardagarna läggs 45 procent av restiden på arbets- och tjänsteresor. Under helgerna är det istället fritids- och semesterresor som upptar mest restid, på närmare 40 procent.



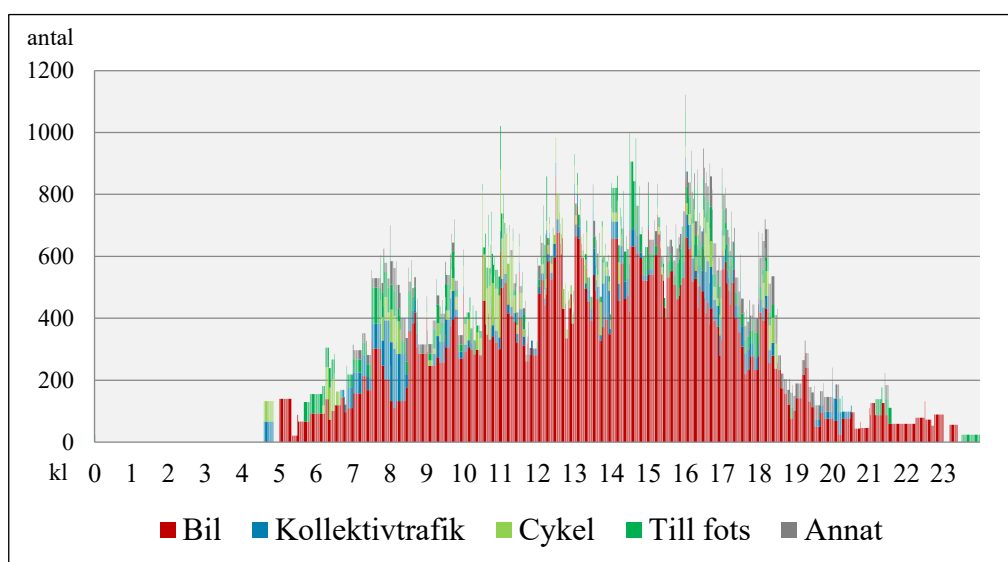
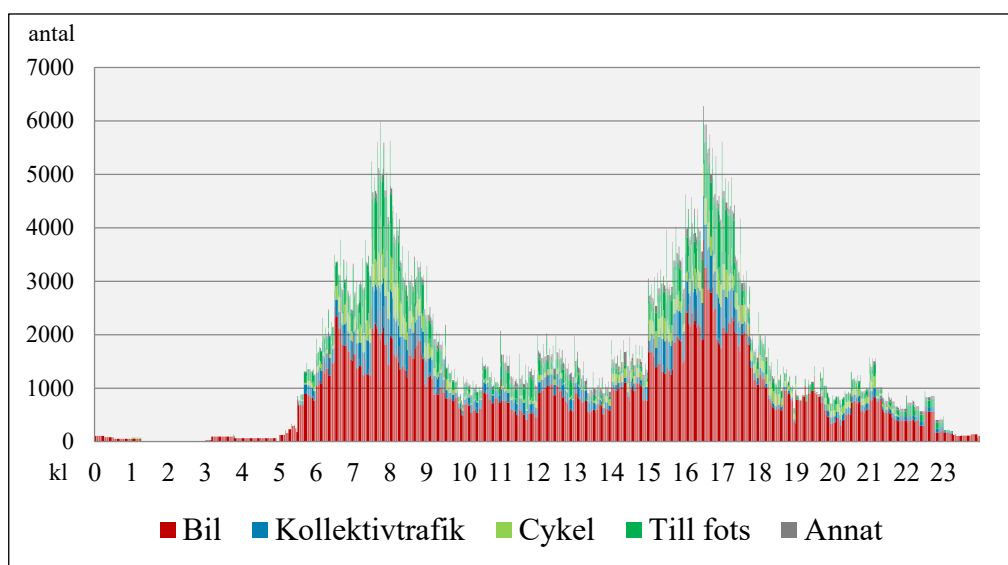
Figur 13.4: Totalt restid (person-timmar per dygn) fördelat på ärenden.



13.4 Resarbetets fördelning över dygnet och färdmedel

Vardagsresandet kan delas in i fyra faser efter researbetets intensitet. Först en puckel under morgontimmarna, ca kl. 06–09. Denna följs av en period med medelhögt resande dagtid fram till 15-tiden på eftermiddagen. Därefter kommer en andra puckel som är som mest intensiv mellan kl. 15 fram till 18-tiden för att därefter sakta avtar allt mer mot de mindre trafikintensiva nattimmarna.

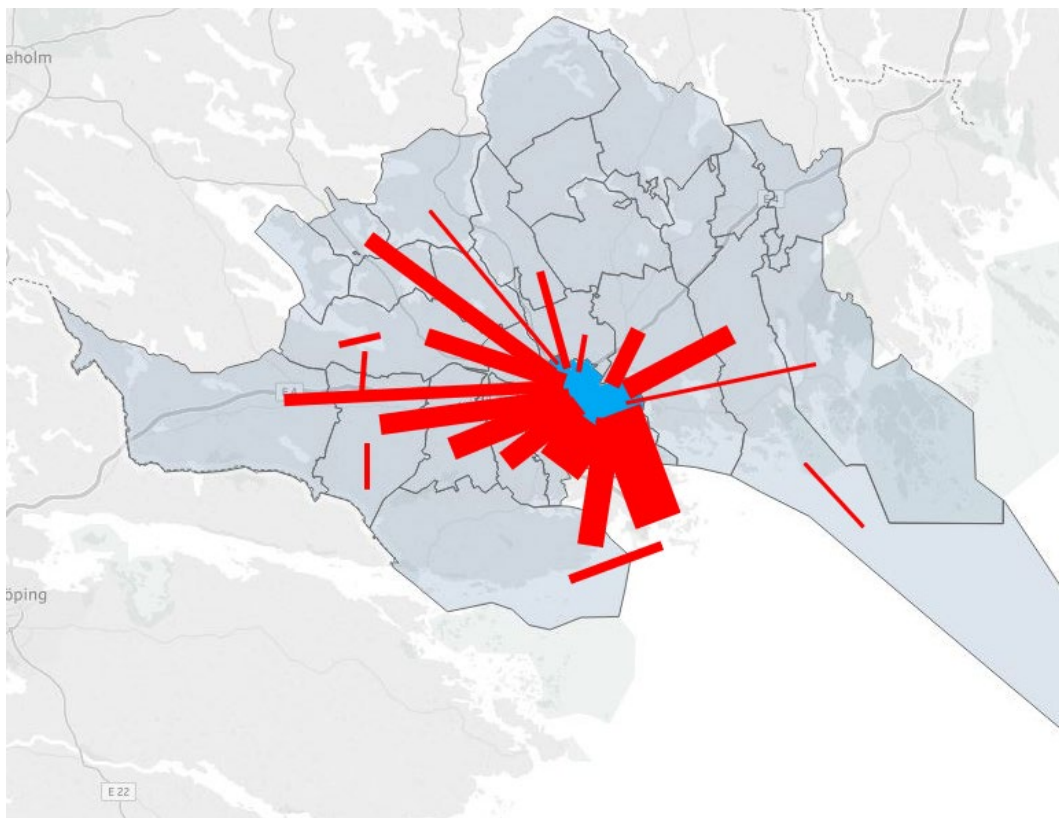
Trafikarbetet har ett annat tidsmönster under helgerna. Här finns inte de två tydliga högtrafikperioder som kännetecknar vardagsresandet.



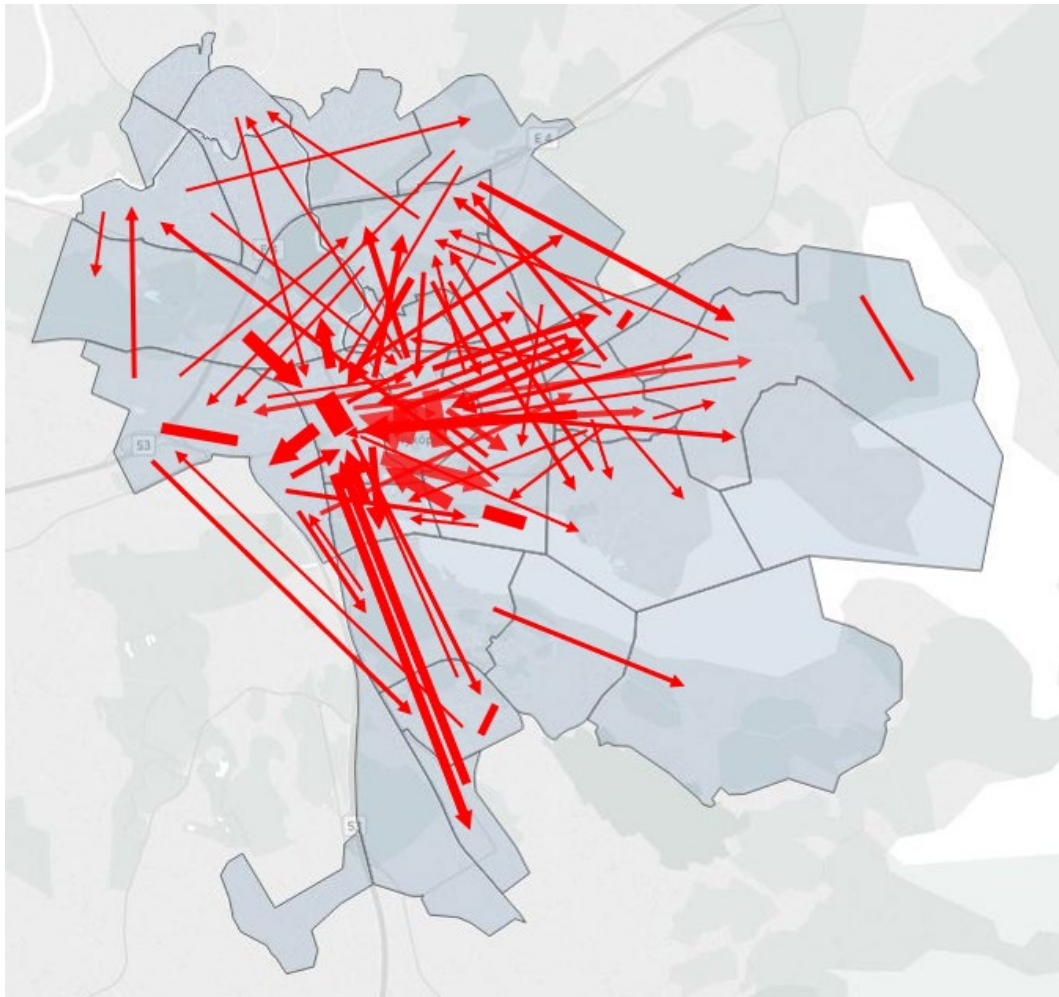
Figur 13.5–6: Resarbetets fördelning över vardags- resp. helgdygn. Antal personer på resande fot med olika färdmedlen från kl. 00.00 till kl. 23.59.

14. Reseströmmar

Av centralt syfte med resvaneundersökningen är att redovisa hur reseströmmarna i kommunen ser ut, dvs. hur invånarna förflyttar sig mellan olika delar av kommunen. Dessa redovisas i en separat bilaga, i form av en resematrix i Excelformat. Nedanstående kartor visar de största reseströmmarna, dels inom tätorten, dels inom hela kommunen.



*Figur 14.1: De största reserelationerna inom kommunen (inkl. till/från Oxelösund).
För detaljer kring antalet resor, och mindre reserelationer hänvisas till resematriisen.*



Figur 14.2: De största reserelationerna inom Nyköpings tätort. Pilarna visar reseströmmens riktning. För detaljer kring antalet resor, och mindre reserelationer hänvisas till resematriisen.

15. Bakgrundsfrågor

I detta kapitel redovisas hur befolkningen i kommunen fördelas sig på ett antal sociodemografiska faktorer.

15.1 Sysselsättning

Tabell 15.1: Huvudsaklig sysselsättning (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 1 194	Män (%) antal: 555	Kvinnor (%) antal: 639
Arbetar – under kontorstid (dagtid)	47	51	44
Arbetar – under udda tider (t.ex. skift/natt)	12	12	11
Studerar	9	9	10
Arbetssökande (inkl. praktik)	1	1	1
Älders-/sjukpensionär	25	25	26
Föräldraledig/tjänstledig	3	1	5
Sjukskriven	1	1	1
Annan	2	2	3
Summa	100	100	100

15.2 Utbildning

Tabell 15.2: Utbildning (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 1 194	Män (%) antal: 555	Kvinnor (%) antal: 639
Grundskola/folkskola	17	20	13
Gymnasium/realskola	34	38	30
Eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet	17	18	17
Högskola/universitet	32	24	40
Summa	100	100	100



15.3 Bostadstyp

Tabell 15.3: Bostadstyp (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 1 194	Män (%) antal: 555	Kvinnor (%) antal: 639
Lägenhet - bostadsrätt	21	21	22
Lägenhet - hyresrätt	19	17	20
Radhus/kedjehus	12	12	13
Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)	45	47	43
Annan typ av bostad	2	2	2
Summa	100	100	100



Bilaga. Baser

I tabellen nedan redovisas baser för olika delgrupper som särredovisas resultat för i denna rapport.

Baser redovisas dels i form av antal respondenter som svarat, dels i form av antal resor för resultat som bygger på resdata från resdagboken.

Tabell: Baser – antal respondenter

	Antal respondenter		Antal respondenter
Samtliga (16–84 år)	1 194	Har tillgång till:	
Man	598	- Egen bil	1 023
Kvinna	596	- Förmåns-/tjänstebil	95
Ålder 16–24 år	136	- Cykel	926
Ålder 18–24 år	102	- Elcykel	77
Ålder 25–44 år	362	- Moped/MC	142
Ålder 45–64 år	378	- Periodkort	142
Ålder 65–84 år	318	- Reskassa	187
Bor i tätorten	761	Hem till busshållplats	
Bor på landsbygden	428	- <50 meter	226
Bor i bostadsrätt	252	- 50–100 meter	452
Bor i hyresrätt	219	- 101–500 meter	644
Bor i rad-/kedjehus	148	- 501 m–1 km	174
Bor i fristående villa	540	- 1–2 km	39
Läst grundskola	196	- 2–5 km	116
Läst gymnasium	402	- >5 km	42
Läst högskola	380	Arbete till busshållplats:	
Arbetar/studerar	804	- <50 meter	229
Arbetar – kontorstid	555	- 50–100 meter	355
Arbetar – udda tider	137	- 101–500 meter	678
Studerar	111	- 501 m–1 km	233
Pensionär	475	- 1–2 km	76
Har barn 7–12 år	182	- 2–5 km	49
Barn får skuts till skolan	88	Hem till bilparkering	
Reser dagligen med:		- <50 meter	1 488
- Bil, ensam	438	- 50–100 meter	126
- Bil, flera	193	Arbete till bilparkering	
- Buss	52	- <50 meter	1 067
- Cykel	203	- 50–100 meter	356
- Gång	336	- 101–500 meter	151
Ej rest aktuella dagen	272	- 501 m–1 km	57



Tabell: Baser – antal resor

	Antal respondenter		Antal respondenter
Totalt	2 751	- Hämta/lämna	166
Vardag	2 181	- Inköp	438
Helg	570	- Vård/tandvård	79
Man	1 469	- Fritid	336
Kvinna	1 282	- Semesterresa	51
Ålder 16–24 år	166	Huvudfärdmedel:	
Ålder 25–44 år	695	- Tåg	46
Ålder 45–64 år	904	- Buss	93
Ålder 65–84 år	986	- Bil, ensam förare	1 076
Bor i tätorten	1 891	- Bil, flera i bilen	811
Bor på landsbygden	838	- Cykel/elcykel	311
Bor i bostadsrätt	666	- Till fots	356
Bor i hyresrätt	437	Reslängd:	
Bor i rad-/kedjehus	374	- <1 km	119
Bor i fristående villa	1 202	- 1–2,99 km	474
Läst grundskola	372	- 3–4,99 km	397
Läst gymnasium	820	- 5–9,99 km	352
Läst högskola	982	- 10–14,99 km	125
Ärende:		- 15–19,99 km	112
- Till bostaden	1 102	- 20–29,99 km	170
- Till arbetet	426	- 30–49,99 km	87
- Tjänsteärende	78	- 50– km	187
- Till skola/studier	49		

Bilaga: Enkät och resedagbok



ID-nummer: [PRINTA ID-NR]

[PRINTA STRECKKOD]

Enkät och resedagbok (från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 nästa dag)*[printa resdag]***Fyll gärna i dina svar på webben istället!**Webbadress (tänk på stora/små bokstäver): <https://bit.ly/2XRukAe>**1. Hur ofta använder du normalt följande färdmedel? (Ange ett alternativ per färdmedel.)**

	Dagligen/nästan dagligen	Någon/några gångar veckan i	Någon/några gångar i månaden	Mer sällan	Aldrig
Bil, ensam förare	☐	☐	☐	☐	☐
Bil, flera i bilen	☐	☐	☐	☐	☐
Tåg	☐	☐	☐	☐	☐
Buss	☐	☐	☐	☐	☐
Cykel	☐	☐	☐	☐	☐
Elcykel	☐	☐	☐	☐	☐
Gång (som huvudsakligt färdmedel)	☐	☐	☐	☐	☐
Moped/motorcykel	☐	☐	☐	☐	☐

2. Vilka transportmedel har du tillgång till i ditt hushåll? (Ange antal – skriv 0 om det inte finns.)

	Egen bil		Medlemskap i bilpool		Moped/motorcykel
	Förmåns-/tjänstebil (genom arbetsgivaren)		Cykel		Månads-/årskort på kollektivtrafiken (inkl. Skolkort och Movingo)
	Privat leasingbil		Elcykel		Reskassa på kollektivtrafiken

3. Har du körkort för personbil?☐ Ja ☐ Nej**4. Hur långt är det från din bostad till...? (Om du inte vet, försök uppskatta.)**

	Mindre än 50 meter	50–100 meter	101–500 meter	501 meter till 1 km	1–2 km	2–5 km	Mer än 5 km
Närmaste busshållplats	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste tågstation	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste bilparkering (t.ex. egen)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste cykelparkering	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Hur långt är det från din arbets- eller studieplats till...? (Om du inte vet, försök uppskatta.)

	Mindre än 50 meter	50–100 meter	101–500 meter	501 meter till 1 km	1–2 km	2–5 km	Mer än 5 km	Arbetar/ stud. ej
Närmaste busshållplats	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste tågstation	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste bilparkering	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Närmaste cykelparkering	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Vad av följande har du tillgång till på din arbets-/studieplats? (Kryssa i de som du har tillgång till.)

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ Avgiftsfri parkering | ☐ Förmånsbil | ☐ Elcykel |
| ☐ Avgiftsbelagd parkering | ☐ Ersättning för egen bil i tjänsten | ☐ Arbetar/studerar ej |
| ☐ Förmånsbeskattad parkering | ☐ Företagskort för kollektivtrafik | |
| ☐ Företagsbil/bilpoolsbil | ☐ Tjänstecykel | |

7. Hur många personer bor i ditt hushåll (inkl. dig själv)? (Ange antal – skriv 0 om inga.)

	Vuxna (18 år eller äldre)		Barn 7–12 år		Barn 16–17 år
	Barn 0–6 år		Barn 13–15 år		

8. Om det finns barn mellan 7–12 år i hushållet, hur tar de sig vanligtvis till skolan?

(Ange max tre alternativ. Om det inte finns barn mellan 7–12 år i hushållet behöver du inte kryssa i något.)

- ☐ Går, själva eller med kompisar
- ☐ Går, med vuxen
- ☐ Cyklar, själva eller med kompisar
- ☐ Cyklar, med vuxen
- ☐ Åker buss eller skolskjuts
- ☐ Får skjuts med bil

9. Om barnet/barnen får skjuts med bil till skolan, vad är den vanligaste anledningen till det?

(Ange max tre alternativ. Om det inte finns barn mellan 7–12 år i hushållet som får skjuts med bil till skolan behöver du inte kryssa i något.)

- | | |
|--|---|
| ☐ Gångväg saknas eller har dålig standard | ☐ Tidsbrist |
| ☐ Cykelväg saknas eller har dålig standard | ☐ Otrygg trafikmiljö på vägen till/vid skolan |
| ☐ Cykelparkering vid skolan saknas eller har dålig standard | ☐ Vetskapen om att barnet/barnen kommer fram till skolan |
| ☐ Det är för långt att gå eller cykla | ☐ Skolan ligger på vägen till arbets-/studieplatsen dit den som skjutsar tar bilen |
| ☐ Barnet/barnen vill åka bil | ☐ Annat |

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

- | | | |
|--|--|--------------------------------------|
| ☐ Arbetar – under kontorstid (dagtid) | ☐ Arbetssökande (inkl. praktik) | ☐ Sjukskriven |
| ☐ Arbetar – under udda tider (t.ex. skift/natt) | ☐ Ålders-/sjukpensionär | ☐ Annan |
| ☐ Studerar | ☐ Föräldraledig/tjänstledig | |

11. Vilken är din högsta utbildning? (Ange endast ett alternativ.)

- ☐ Grundskola/folkskola ☐ Eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet
- ☐ Gymnasium/realskola ☐ Högskola/universitet

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

- ☐ Lägenhet – bostadsrätt ☐ Radhus/kedjehus ☐ Annan typ av bostad
- ☐ Lägenhet – hyresrätt ☐ Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)

13. Ta ställning till följande påståenden om trafiken i Nyköpings kommun (Ange ett svar per rad.)

[illegible]

14. Ta ställning till följande påståenden om trafikplanering i Nyköpings kommun

(Ange ett svar per rad.)

	1 = Instämmer inte alls	2	3	4	5= Instämmer helt	Vet inte
Vid trafikplanering borde gång prioriteras högre än idag	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vid trafikplanering borde cykel prioriteras högre än idag	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vid trafikplanering borde kollektivtrafik prioriteras högre än idag	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vid trafikplanering borde bil prioriteras högre än idag	☐	☐	☐	☐	☐	☐

15. Oavsett om du brukar gå eller cykla, vilka fördelar ser du med det jämfört med att åka bil?

(Ange max tre alternativ – ser du inga fördelar behöver du inte kryssa i något.)

- | | |
|--|---|
| ☐ Det ger mig frihetskänsla | ☐ Det är billigt |
| ☐ Jag kan vara spontan | ☐ Jag slipper leta eller skaffa parkeringsplats |
| ☐ Jag får motion | ☐ Jag är en bra förebild för mina barn och min omgivning |
| ☐ Det går snabbt | ☐ Det är bra för miljön |

16. Oavsett om du brukar åka tåg eller buss, vilka fördelar ser du med det jämfört med att åka bil?

(Ange max tre alternativ – ser du inga fördelar behöver du inte kryssa i något.)

- | | |
|---|---|
| ☐ Jag kan vara spontan | ☐ Det är billigt |
| ☐ Jag kan arbeta, läsa en bok eller liknande under resan | ☐ Jag slipper leta eller skaffa parkeringsplats |
| ☐ Jag kan koppla av | ☐ Jag är en bra förebild för mina barn och min omgivning |
| ☐ Det går snabbt | ☐ Det är bra för miljön |

17. Vilket påstående beskriver bäst din nuvarande bilanvändning?

(Välj det påstående som passar bäst med din nuvarande situation och markera bara **ett** svar.)

- ☐ Jag varken äger eller har tillgång till bil så minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.
- ☐ Jag har tillgång till bil men använder oftast andra färdstätt.
- ☐ Jag använder bil för de flesta resor men har börjat minska min bilanvändning. Jag har provat att ersätta vissa resor eller har en plan för hur jag ska göra det.
- ☐ Jag använder bil för de flesta av mina resor men funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.
- ☐ Jag använder bil för de flesta resor men skulle vilja minska min bilanvändning. Just nu är det dock inte möjligt för mig.
- ☐ Jag använder bil för de flesta resor. Jag ser inget skäl att minska bilanvändningen.

18. Hur har ditt resande förändrats de senaste tre åren?

(Ange ett alternativ per färdmedel.)

	Mer sällan än förut	Ingen förändring	Oftare än förut
Kör bil	☐	☐	☐
Samåker bil	☐	☐	☐
Reser kollektivt	☐	☐	☐
Cyklar	☐	☐	☐
Går till fots	☐	☐	☐

19. Hur tror du att ditt resande kommer att förändras i framtiden, inom 3 år?

(Ange ett alternativ per färdmedel.)

	Mer sällan än idag	Ingen förändring	Oftare än idag
Kör bil	☐	☐	☐
Samåker bil	☐	☐	☐
Reser kollektivt	☐	☐	☐
Cyklar	☐	☐	☐
Går till fots	☐	☐	☐

[illegible]

Resedagbok

☐ Ja ☐ Nej, jag var hemma hela dagen

☐ Hade inga ärenden utanför hemmet

☐ Sjukdom

☐ Vård av sjukt barn/föräldraledig

☐ Funktionshinder

☐ Arbetade/studerade hemma

☐ Annan anledning: _____

Fyll i dina förflyttningar för mätdagen

Din mätdag finns angiven på sid. 1

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

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

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

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

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

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

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

Uppskatta ungefärligt avstånd i km.

Glöm inte hemresan!

Förflyttning 1

Var började dagens första förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)	Nummer

Stadsdel	Ort	Kommun
----------	-----	--------

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

Vilket var ditt ärende?

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

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)	Nummer

Stadsdel	Ort	Kommun
----------	-----	--------

Vilket/vilka färdstätt använde du?

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

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

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

Fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej
- ☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 2

(startar där förflyttning 1 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

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

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)	Nummer

Stadsdel	Ort	Kommun
----------	-----	--------

Vilket/vilka färdstätt använde du?

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

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

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

Fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej
- ☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 3

(startar där förflyttning 2 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

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

Var avslutade du denna förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats) Nummer

Stadsdel Ort Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

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

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Rester redan kollektivt
- ☐ Kanske
- ☐ Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej
- ☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

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

Var avslutade du denna förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats) Nummer

Stadsdel Ort Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

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

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Rester redan kollektivt
- ☐ Kanske
- ☐ Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej
- ☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

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

Var avslutade du denna förflyttning?

- ☐ Egna bostaden
- ☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats) Nummer

Stadsdel Ort Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

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

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Rester redan kollektivt
- ☐ Kanske
- ☐ Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- ☐ Nej
- ☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 6

(startar där förflyttning 5 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

☐ Till bostaden

☐ Till arbetet

☐ Ärende i tjänsten/studierna

☐ Till skola/utbildning

☐ Hämta/lämna barn/annan person

☐ Inköp (varor eller tjänster)

☐ Besöka vård, tandvård etc.

☐ Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)

☐ Fritids-/semesterresa m. övernattning

☐ Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

☐ Egna bostaden

☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats)

Nummer

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

☐ Till fots

☐ Buss

☐ Cykel, elcykel

☐ Tåg

☐ Moped

☐ Taxi

☐ Motorcykel

☐ Färdtjänst

☐ Bil, ensam förare

☐ Flyg

☐ Bil, flera i bilen

☐ Annat

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

☐ Ja

☐ Kanske

☐ Nej

☐ Vet inte

☐ Reste redan kollektivt

Fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej

☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

☐ Till bostaden

☐ Till arbetet

☐ Ärende i tjänsten/studierna

☐ Till skola/utbildning

☐ Hämta/lämna barn/annan person

☐ Inköp (varor eller tjänster)

☐ Besöka vård, tandvård etc.

☐ Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)

☐ Fritids-/semesterresa m. övernattning

☐ Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

☐ Egna bostaden

☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats)

Nummer

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

☐ Till fots

☐ Buss

☐ Cykel, elcykel

☐ Tåg

☐ Moped

☐ Taxi

☐ Motorcykel

☐ Färdtjänst

☐ Bil, ensam förare

☐ Flyg

☐ Bil, flera i bilen

☐ Annat

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

☐ Ja

☐ Kanske

☐ Nej

☐ Vet inte

☐ Reste redan kollektivt

Fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej

☐ Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

☐ Till bostaden

☐ Till arbetet

☐ Ärende i tjänsten/studierna

☐ Till skola/utbildning

☐ Hämta/lämna barn/annan person

☐ Inköp (varor eller tjänster)

☐ Besöka vård, tandvård etc.

☐ Fritid (t.ex. nöje, idrott, träffa vänner)

☐ Fritids-/semesterresa m. övernattning

☐ Annat, nämligen:

Var avslutade du denna förflyttning?

☐ Egna bostaden

☐ Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats)

Nummer

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdssätt använde du?

☐ Till fots

☐ Buss

☐ Cykel, elcykel

☐ Tåg

☐ Moped

☐ Taxi

☐ Motorcykel

☐ Färdtjänst

☐ Bil, ensam förare

☐ Flyg

☐ Bil, flera i bilen

☐ Annat

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

Hur lång var förflyttningen: ____ km

Skulle du kunna gjort den här resan med kollektivtrafik?

☐ Ja

☐ Kanske

☐ Nej

☐ Vet inte

☐ Reste redan kollektivt

Fler förflyttningar under dagen?

☐ Nej

☐ Ja, fortsatt på ett tomt papper