

Resvaneundersökning i Falun

December 2018

Dokumenttitel: Resvaneundersökning i Falun

Skapat av: Intermetra Business & Market Research Group AB

Foto: Mostphotos

Dokumentdatum: 2019-03-01

Projektnummer: 2033-1601

Version: 2

Uppdragsgivare: Borlänge kommun, Falu kommun, Dalatrafik

Kontaktpersoner: Anna-Lena Söderlind (Falun kommun)

Innehåll

Förord.....	5
Sammanfattning av resultaten.....	6
1. Metod och genomförande	9
1.1 Metod.....	9
1.2 Urval och geografisk indelning.....	10
1.3 Utskick.....	11
1.4 Svarefrekvens.....	11
1.5 Undersökningens validitet	12
1.6 Internt bortfall	14
1.7 Viktning av materialet.....	15
1.8 Geografisk kodning.....	15
1.9 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen	15
1.10 Angivelser av n-tal.....	15
2. Antal resor.....	16
2.1 Antal resor.....	16
2.2 Orsak till att inte ha rest.....	20
3. Tillgång till olika färdmedel	21
3.1 Körkort för personbil	21
3.2 Tillgång till olika färdmedel i hushållet.....	22
3.3 Biltillgång	23
4. Färdmedelsval	24
4.1 Fördelning över huvudfärdssätt.....	24
4.2 Fördelning över huvudfärdssätt – skillnader mellan kommunerna	26
4.3 Val av färdssätt efter tillgång till parkering.....	27
4.4 Säsongsvisa skillnader i val av färdmedel	28
4.5 Möjlighet att ersätta bilresor med kollektivtrafik	29
4.1 Val av färdmedel i olika delar av kommunen.....	31
4.1 Val av färdmedel efter inkomst.....	35
5. Ärenden.....	36
5.1 Ärende.....	36
5.2 Färdssätt och ärende	37
6. Reslängd och restid	39
6.1 Reslängd.....	39
6.3 Restid	43
7. Trafikarbetets fördelning	47

7.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel	47
7.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden	50
7.3 Spenderad restid	51
8. Bakgrundsfrågor	52
8.1 Kön och ålder	52
8.2 Sysselsättning	52
8.3 Familjesituation	53
8.4 Bostadstyp	53
Bilaga: Reseströmmar	54
Bilaga: Enkät och resedagbok	55

Förord

Falun och Borlänge är tillsammans en tvåkärnig stadsregion – FalunBorlänge – med en gemensam syn på strategiskt viktiga frågor. Genom ett utvecklat samarbete pekas i översiktsplanen FalunBorlänge ut strategiska frågor som är viktiga för att FalunBorlänge ska bli en motor för utveckling i Dalarnas län. Översiktsplanen utgör ett försök att överblicka utvecklingen under en längre tidsperiod. I översiktsplanen slås exempelvis fast att för att utvecklingen ska kunna fortsätta på ett långsiktigt hållbart och klimatsmart sätt behöver en stor del av förflyttningarna kunna ske till fots, med cykel och kollektivtrafik.

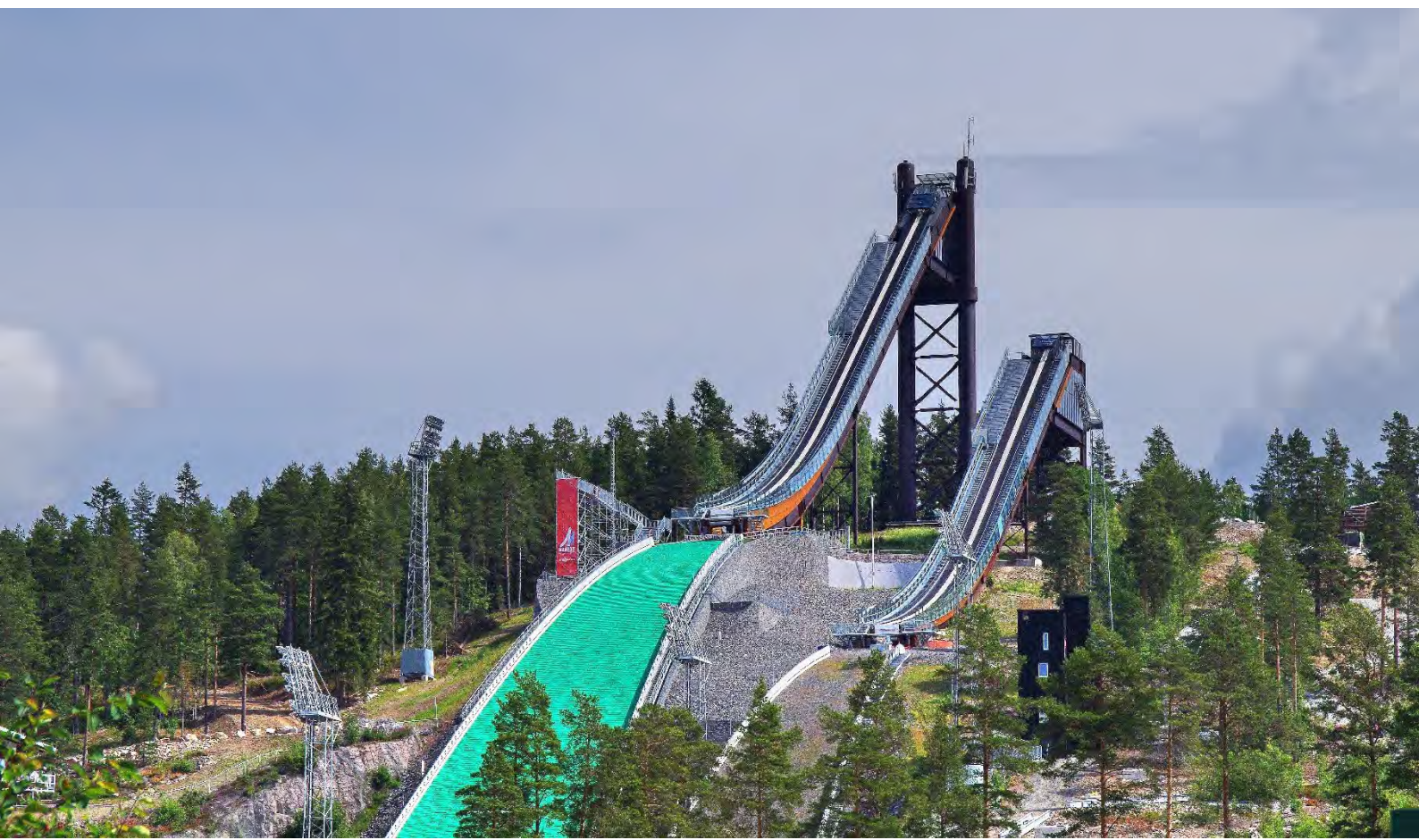
Ett viktigt instrument att mäta förändringar i resmönster över tid är resvaneundersökningar. Intermetra fick därför i juli 2018 i uppdrag av Borlänge och Falu kommuner, samt Dalatrafik, att genomföra en resvaneundersökning bland invånarna i de båda kommunerna. Resultaten redovisas i en övergripande rapport. I denna kommunrapport presenteras resultaten separat för Falu kommun och jämförelser görs också med resultat från den resvaneundersökning som gjordes i Falun 2008.

Undersökningen ska kartlägga invånarnas resmönster sett till bland annat färdmedelsfördelning och restider. Undersökningen blir därför ett relevant planeringsunderlag och bidrar med en mätbarhet i målsättningarna som är gemensamma för de båda kommunerna, men också i de båda kommunerna var för sig.

Projektgruppen för undersökningen på Intermetra har bestått av Markus Lagerqvist (seniorkonsult), Rune Broo (statistikkonsult) och Michaela Andersson (projektledare).

Göteborg, januari 2019

Intermetra Business & Market Research Group AB



Sammanfattning av resultaten

Varje vardag görs 107 000 resor

Totalt genomförs 107 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i Falun.

Totalt gjorde 77 procent av invånarna i åldern 16–84 åtminstone en resa under en vanlig vardag. I genomsnitt genomför de individer som reser 3,1 resor per dag, vilket innebär totalt 2,3 resor per individ bland samtliga 16–84-åringar i Falun.

Under helgerna genomförs färre antal resor per dag, jämfört med under vardagar. Totalt reser 63 procent av invånarna under en genomsnittlig lör- eller söndag. Totalt genomförs under helgerna 77 200 resor per dag.

Närmare nio av tio hushåll har bil

Totalt 87 procent av hushållen har tillgång till minst en bil. Det vanligaste är att det finns en bil i hushållet, men i mer än var tredje hushåll finns två eller fler bilar.

Hela 83 procent av invånarna har minst en cykel i hushållet. Elcykel finns i åtta procent av hushållen. Drygt var fjärde har ett reskort på kollektivtrafiken.

Bil är det dominerande färd sättet

Bil är det dominerande färd sättet i kommunen. Resor med bil står för närmare två tredjedelar av alla resor. Och på helgerna är andelen högre – 70 procent, mot 63 procent av vardagsresorna. Av bilresorna görs 58 procent av en ensam förare. Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel är högre i Borlänge än i Falun; 67 jämfört med 64 procent.

Det är stora skillnader i hur man reser mellan boende i Falu tätort och boende i kommunens landsbygd. Framför allt ersätter man på landsbygden gång- och cykelresor med bilresor. I tätorten görs var tredje resa till fots eller med cykel, mot endast åtta procent på landsbygden.

Tillgång till gratis parkering vid arbets- eller studieplatsen har en påverkan på val av färdmedel. Bland dem som har tillgång till gratis parkering väljer 74 procent att ta bilen, vilket kan jämföras mot 52 procent bland dem vars parkering är avgiftsbelagd.

Fler ställer bilen på sommaren

Val av färdmedel är för många beroende av säsong. Hela 43 procent väljer att byta ut vissa bilresor med cykel under sommarhalvåret. Under sommaren byts även kollektivresor ut till förmån för cykel, men i mindre utsträckning.

Det finns även en växling mellan bil och kollektivresande efter säsong, där man framför allt byter ut kollektivresor mot bil under vinterhalvåret.

Stor potential att ersätta bilresor med kollektivtrafik

Bilresenärerna tror att de säkert eller möjligen skulle kunna ersätta 30 procent av det producerande trafikarbetet med kollektivtrafik.

Detta motsvarar ca 307 000 km varje vardag och ca 91 000 km varje helgdag.

Andelen är hela 40 procent för den vardagliga arbetspendlingen, medan man upplever det som svårare att ersätta bilen för inköps- och fritidsresor.

Flest resor görs till och från arbetet

Sett till antalet resor är resor till och från arbetet det vanligaste ärendet, följt av fritids- och inköpsresor. Under vardagar är drygt var tredje resa till eller från arbetet, medan runt var femte är en resa för att handla eller ta sig till och från olika fritidsaktiviteter.

På helgerna är ca 40 procent av resorna fritids- eller semesterresor och 29 procent en inköpsresa.

Olika färdmedel väljs beroende på typ av ärende. Om man ska hämta eller lämna någon väljer man bilen vid över 85 procent av resetillfällena.

De flesta resor är korta resor

En majoritet av resorna är korta resor – förflyttningar som är fem km eller kortare.

Medianresan är ca fem km lång. Medelresan är avsevärt längre än medianresan. Detta beroende på att en stor andel av resorna är mycket korta resor.

För såväl buss- som bilresor finns en stor spridning från mycket korta resor, på en eller några enstaka kilometer, till långa resor.

För resor under fem kilometer står bilen för 50 procent av resorna. Här finns alltså en klar potential att ytterligare öka andelen resor som görs med hållbara färdmedel.

För de flesta ärenden dominerar korta resor på fem kilometer eller mindre. Kortast är de vardagliga inköpsresorna där hela 57 procent är tre kilometer eller kortare. Bland arbetsresorna är 43 procent max fem kilometer.

Två miljoner km per dygn

Totalt reser invånarna i Falun drygt 1,7 miljoner km varje dygn och 1,9 miljoner km varje vardag.

Resor med bil står för 75 procent av det producerade trafikarbetet, medan kollektivtrafiken endast utgör 21 procent.

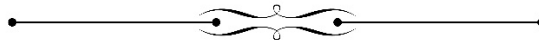
Även om de flesta resor är korta, så står långa resor på 50 km eller längre för närmare hälften av de producerade personkilometrarna. Bland resor som görs med bil som ensam förare genereras drygt hälften av resor som är under tre mil.

Arbetspendling genererar mest trafikarbete

Sett till resans ärende produceras under en genomsnittlig vardag flest person-kilometrar av pendling till arbetet, följt av fritids- och inköpsresor. Under helgerna produceras överlägset mest trafikarbete av fritidsresande.

Varje invånare reser 52 minuter om dagen

Invånarna i Falun spenderar varje dygn drygt 40 000 h under förflyttning. Det motsvarar genomsnitt drygt 52 minuter per invånare (16–84 år) och dag.



1. Metod och genomförande

1.1 Metod

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

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

Enkäten bestod av åtta frågor om respondenten och dennes resvanor.

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

Kort efter det första utskicket skickades en påminnelse ut i form av ett vykort.



DALATRAFIK 

 BORLÄNGE

FOLUN 

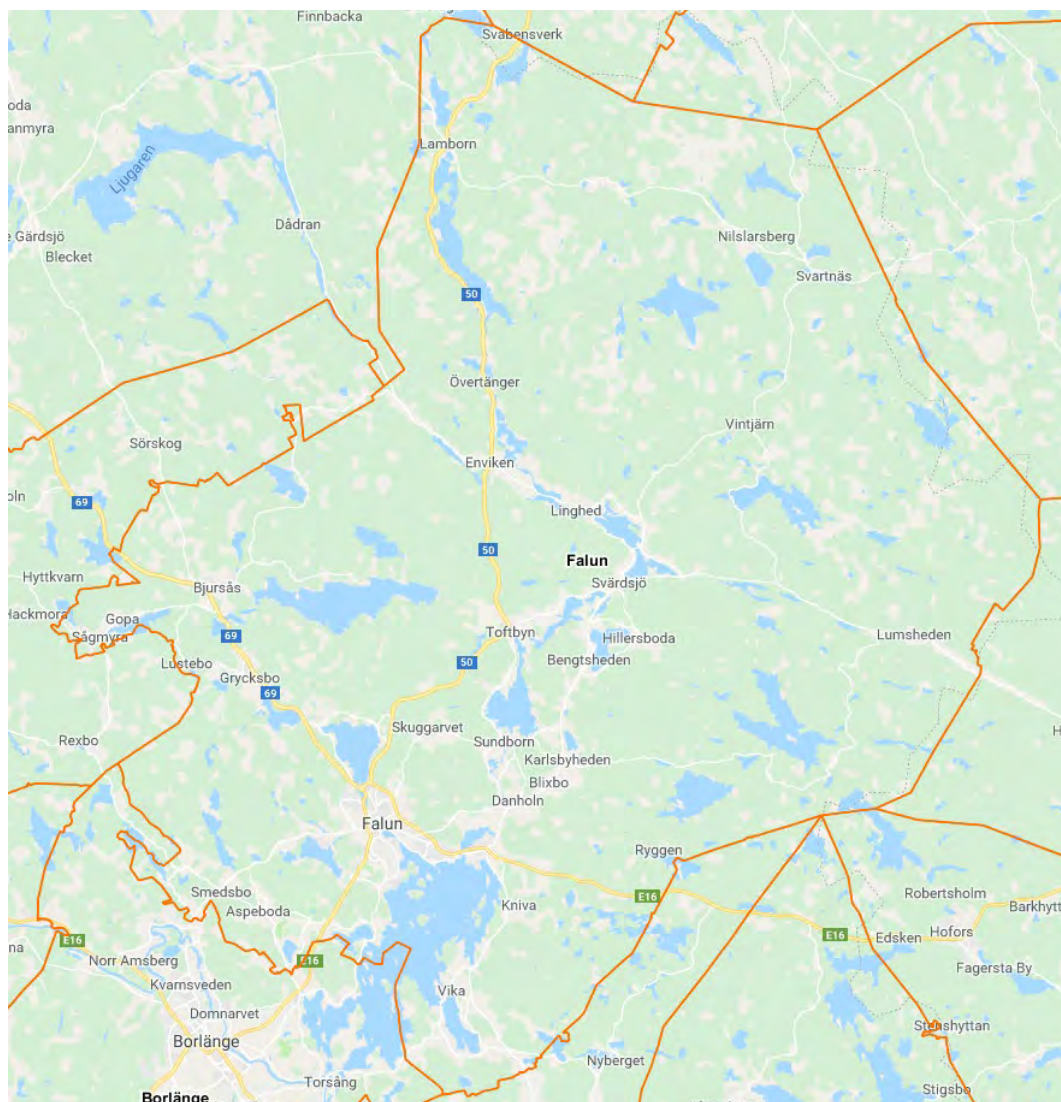
Fig 1.1: Vykort som användes vid påminnelse efter det första utskicket.

1.2 Urval och geografisk indelning

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

Ett urval om 5 000 personer slumpades fram. Grundurvalet av medborgare tillhandahölls av Falu kommun.

För den övergripande undersökningen gjordes ett motsvarande urval för Borlänge kommun.



Figur 1.1: Område som täcks in av denna resevaneundersökning.

1.3 Utskick

Utskicket genomfördes i form av ett första utskick till samtliga personer, jämt fördelat över 14 specificerade resdagar, dvs. måndag till söndag under två veckor, 17–30 september. I samband med det första utskicket skickades även ett vykort ut som påminde respondenterna om att skicka in sina svar på enkäten. Det första utskicket med enkät och resedagbok kom fram till varje respondent 1–3 dagar innan dennes mättdag. Vykortet kom fram till respondenterna 1–3 dagar efter det första utskicket. En generisk vykortsdesign användes för båda kommunerna.

Ytterligare 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, 15–21 oktober.

Ytterligare en påminnelse genomfördes via ett sms-utskick till de vars svar fortfarande inte hade inkommit.

1.4 Svarsfrekvens

Undersökningen stängdes 22 november 2018. 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 Intermetra även support via e-post, samt över telefon under arbetstid. Även Falu kommun svarade på frågor från respondenter som hörde av sig.

Tabellen nedan visar det slutliga urvalet, samt svarsfrekvensen i Falu kommun. Den totala svarsfrekvensen för kommunen var 29 procent.

Tabell 1.2: Bortfall och svarsfrekvens

	Antal	Procent
Bruttourval	5 000	100 %
Övertäckning		
Postretur (okänd/avflyttad adressat)	71	1,4 %
Avliden	3	0,1 %
Fysiskt/psykiskt funktionshinder	6	0,1 %
Nettourval	4 920	100 %
Bortfall		
Ej svar	3 421	69,5 %
Vägran, vill ej svara	42	0,9 %
Tomt formulär inskickat	27	0,5 %
Tillfälligt bortrest	8	0,2 %
Inkomna svar, svarsfrekvens	1 422	28,9 %

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.

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 29 procent innebär det att 71 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 (exempelvis Trafikverkets resvaneundersökning i Småland, Blekinge och Öland 2012) har undersökningar av bortfallet visat att skillnaden i resvanor är liten.

Tabell 1.4: Åldersfördelning i undersökningen, jämfört med befolkningen i Falu kommun

	Andelar i undersökningen (%)	Andelar i befolkningen (%)
16–17 år	1 %	3 %
18–24 år	4 %	10 %
25–44 år	24 %	32 %
45–64 år	35 %	31 %
65–84 år	40 %	24 %
Totalt	100 %	100 %

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 kompenseras för genom viktning av resultaten (se kapitel 1.7).

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

Många respondenter har svårigheter att förstå vad som avses vara en förflyttning. Det kan manifesteras sig genom att man redovisar flera ärenden som en förflyttning, eller genom att man delar upp en förflyttning med byten till flera förflyttningar. Detta har korrigerats för genom att alla resedagböcker gått 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 (t.ex. 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, t.ex. affärer, skolor, hållplatser etc.

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 den aktuella undersökningen (för Borlänge och Falu kommuner) har 72 procent av resorna både start-och målkommun angivna och 67 procent av har angivit både start-och målstadsdel.

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

Totalt 80 procent av förflyttningarna har uppgifterna om start- och sluttider och 87 procent om tillryggalagd sträcka (för Borlänge och Falu kommuner). Några av dessa är dock uppenbart orimliga och andra tämligen osäkra. I analyserna har vi därför filtrerat bort vissa extremvärden (alla restider över tio timmar, samt förflyttningar till fots längre än 30 km).



1.7 Viktning av materialet

Vid analysen har fördelningen av de inkomna svaren jämförts med befolkningsfördelningen i kommunen 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.

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

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

2. Antal resor

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

Här beskrivs också anledningar till att man inte reser.

Läshjälp: Definition av begreppet "resa"

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

I 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 107 000 resor under ett genomsnittligt vardagsdygn av personer 16–84 år, bosatta i Falun (se tabell nästa sida).

Totalt gjorde 77 procent av invånarna i åldern 16–84 åtminstone en resa under en vanlig vardag.

I genomsnitt genomför de individer som reser 3,1 resor per dag, vilket innebär totalt 2,3 resor per individ bland samtliga 16–84-åringar i kommunen.

Andelen som reser och deras resor är lägre än den resvaneundersökning som genomfördes i Falun 2008, men ungefärligen på samma nivå som i Borlänge båda resvaneundersökningar från 2009 och 2018.

Hur mycket man reser skiljer avsevärt beroende på ålder. Personer i åldersgruppen 25–44 år gör flest resor per dag, med i genomsnitt 2,9 resor per dag, medan personer från 65 år är reser minst, med endast 1,4 resor per dag.

Tabell 2.1: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – vardagar (n=218–1 019).

	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
Falun 2018	77 %	2,3	3,1	34 500	106 900
Falun 2008	88 %	-	3,3	-	-
Män	78 %	2,4	3,1	16 800	53 900
Kvinnor	75 %	2,3	3,1	17 700	53 000
25–44 år	81 %	2,9	3,6	11 800	42 000
45–64 år	84 %	2,4	2,8	11 700	33 700
65–84 år	57 %	1,4	2,5	6 300	15 900



Under helgerna genomförs avsevärt färre antal resor per dag, jämfört med under vardagar. Totalt reser 63 procent av invånarna under en genomsnittlig lör- eller söndag.

Personer i åldern 25–44 är mest aktiva. De gör i genomsnitt runt två resor per person i populationen, vilken kan jämföras med 1,3 resor bland personer från 65 år och uppåt.

Totalt genomförs under helgerna 77 200 resor per dag.

Tabell 2.2: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor – lör- och söndagar (n=78–403).

	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
Falun	63 %	1,7	2,7	30 000	77 200
Män	61 %	1,6	2,6	15 700	36 100
Kvinnor	65 %	1,8	2,8	14 300	41 600
25–44 år	66 %	2,0	3,0	9 400	28 700
45–64 år	64 %	1,6	2,5	9 700	22 500
65–84 år	53 %	1,3	2,5	6 000	14 800

Den genomsnittlige resenären i Falun är 47 år gammal.

Närmare två tredjedelar av resenärerna vid ett givet ögonblick är förvärvsarbetande och hälften är kvinnor. Två tredjedelar av resenärerna är mellan 25 och 64 år.

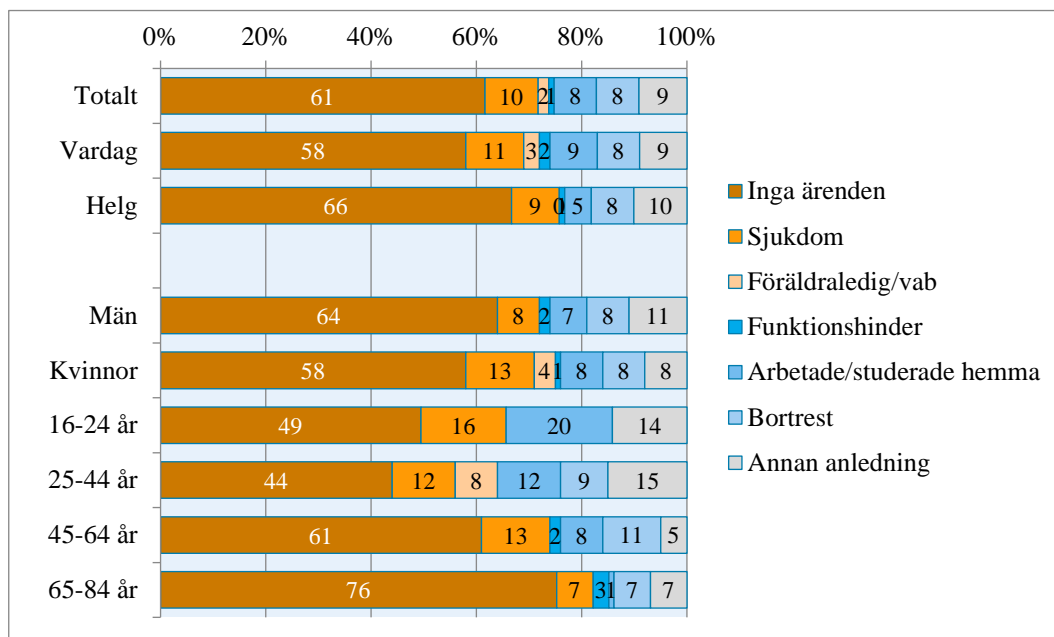
Den genomsnittlige resenären i Falun och Borlänge är mycket snarlik.

Tabell 2.3: Beskrivning av invånare som genomfört minst en resa under sin resdag – Falun jämfört med Borlänge

	Borlänge	Falun
Andel kvinnor	52 %	50 %
Medelålder	47 år	47 år
Åldersgrupper		
16–24 år	14 %	14 %
25–44 år	34 %	33 %
45–64 år	33 %	34 %
65–84 år	18 %	19 %
Syssetsättning		
Förvärsarbetar (inkl. eget företag)	65 %	63 %
Studerar	10 %	13 %
Sjukskriven mer än 6 mån	0 %	1 %
Föräldraledig	2 %	2 %
Arbetssökande (inkl. praktik)	3 %	2 %
Ålders-/sjukpensionär	20 %	19 %
Annan	0 %	0 %

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 att man var bortrest.



Figur 2.1: Orsak till att inte ha rest under den aktuella resdagen (n=68–441).



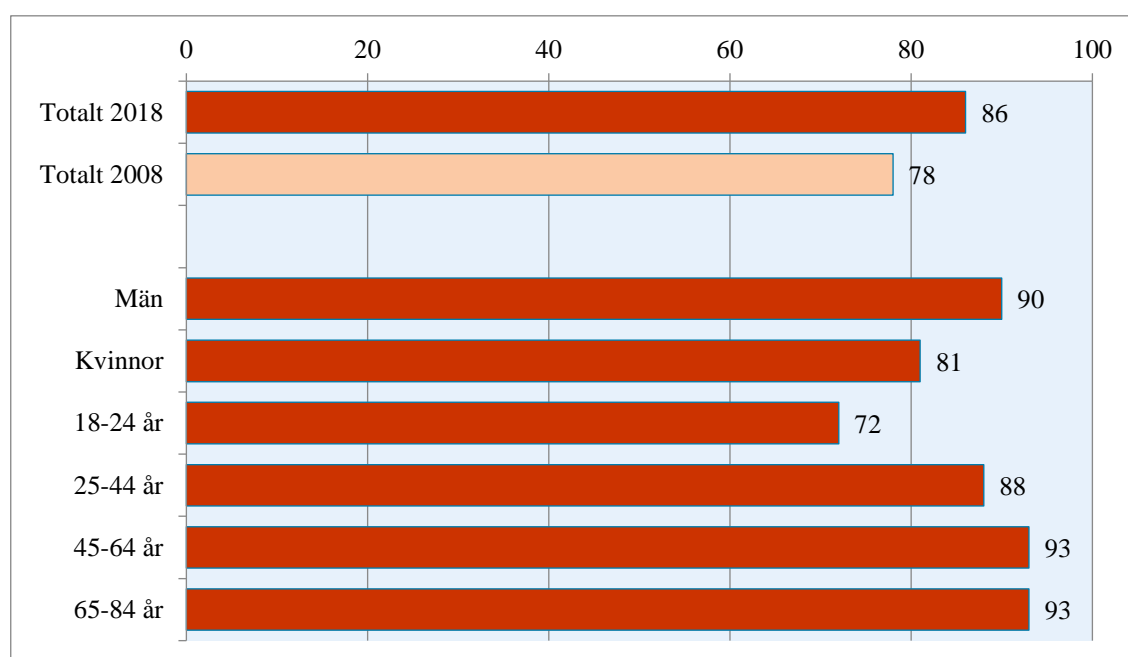
3. Tillgång till olika färdmedel

I detta kapitel beskrivs invånarnas tillgång till körkort och till olika färdmedel.

3.1 Körkort för personbil

Totalt 86 procent av invånarna (18 år eller äldre) har körkort för personbil. Andelen är högre bland män än bland kvinnor.

Bland unga i åldern 18–24 år har 72 procent skaffat körkort, vilket kan jämföras med personer över 45 år där hela 93 procent har körkort.

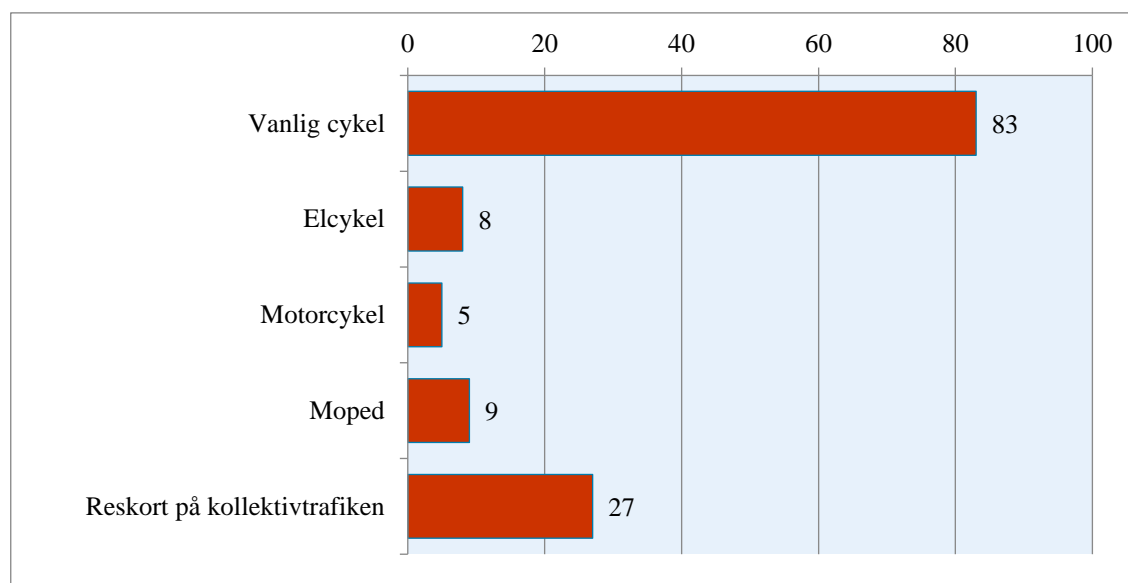


Figur 3.1: Andel av populationen som har körkort för personbil (%) (n=51–1 422).

3.2 Tillgång till olika färdmedel i hushållet

Hela 83 % av invånarna i de två kommunerna har minst en cykel i hushållet. Elcykel finns i åtta procent av hushållen.

Av hushållen har 27 procent har ett reskort på kollektivtrafiken. Vid 2008 års mätning var motsvarande andel 30 procent.



Figur 3.2: Andel av hushållen som har tillgång till olika färdmedel i hushållet (%). (n=1 422).

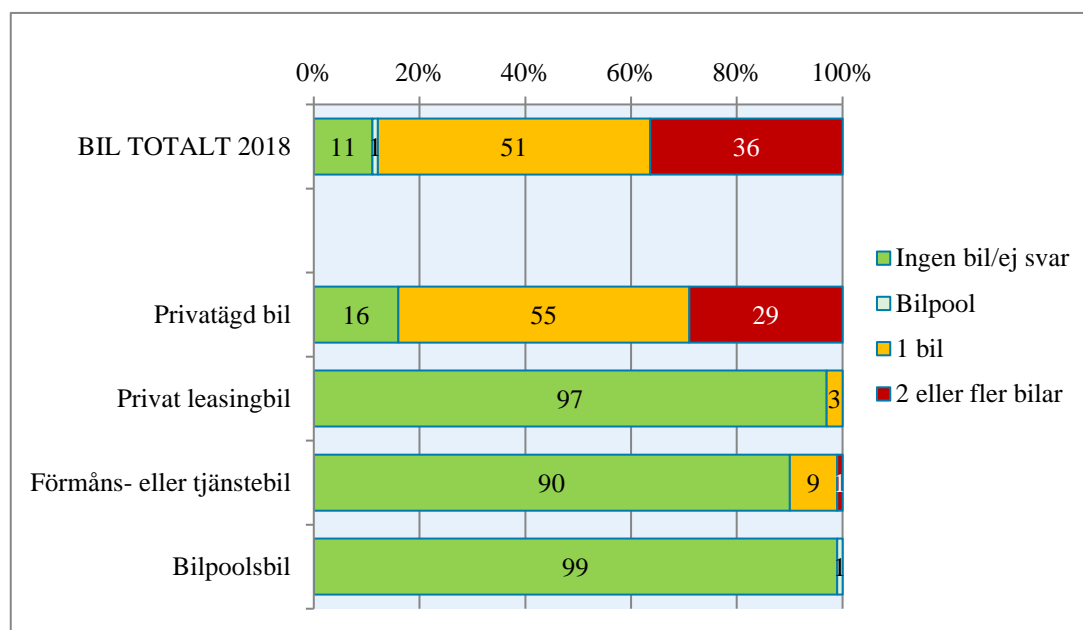


3.3 Biltillgång

Totalt 87 procent av hushållen har tillgång till minst en bil. Det vanligaste är att det finns en bil i hushållet, men i mer än var tredje hushåll finns två eller fler bilar.

De allra flesta bilarna är privatägda. Förmåns- eller tjänstebil finns i 18 procent av hushållen och privat leasingbil i sex procent. Privatägd bil finns i drygt 70 procent av hushållet. (I Sysselsättningsdatabasen SuperCROSS är motsvarande siffra för 2016 i Falun 66 procent.)

Bilpool har ännu inte slagit igenom i någon större utsträckning – endast två procent av hushållen har tillgång till en bilpoolsbil.



Figur 3.3: Andel hushåll med tillgång till bil (n=1 422).

4. Färdmedelsval

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

Läshjälp: Definition av begreppet "huvudfärdssätt"

I resdagboken fanns möjlighet att för varje förflyttning ange ett eller flera olika färdmedel, t.ex. om man först går till busshållplatsen, sedan tar bussen till stationen och därefter fortsätter med tåg. Vid sammanställningar av totala fördelningar mellan färdmedel har ett huvudfärdssätt 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.

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

4.1 Fördelning över huvudfärdssätt

Bil är det dominerande färdssättet i Falun. Resor med bil står för närmare två tredjedelar av alla resor. Och på helgerna är andelen högre – 70 procent, mot 63 procent av vardagsresorna.

Kollektivtrafiken står för tio procent av resorna och utgörs mestadels av resor med buss.

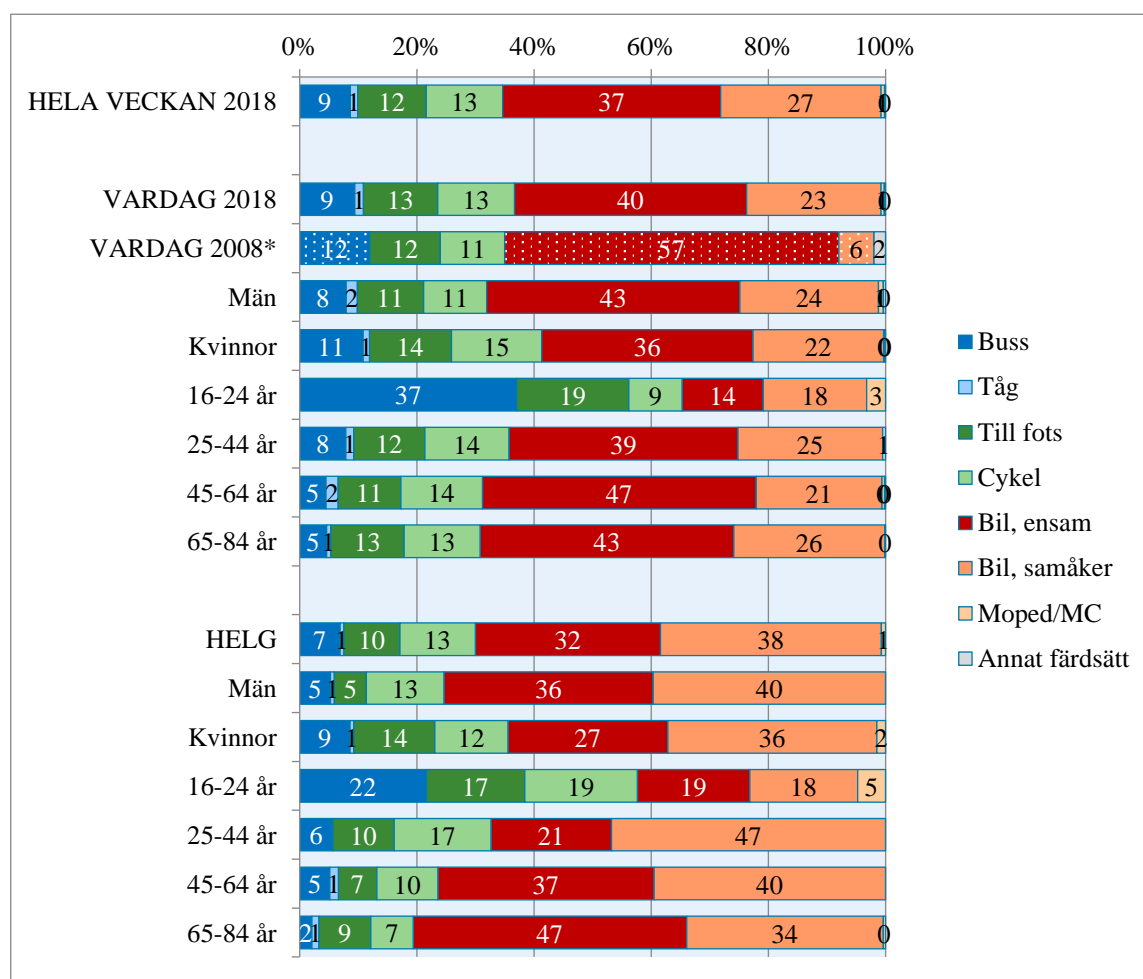
Var fjärde förflyttning görs till fots eller med cykel.



Vilket färdmedel man väljer skiljer avsevärt mellan olika åldersgrupper, där andelen resor som görs med kollektivtrafik eller med cykel minskar kraftigt med ökande ålder. Bland personer i åldern 16–24 år görs hela 37 procent av vardagsresorna med kollektivtrafik, jämfört med endast sex procent bland personer över 65 år.

Andelen resor som görs med kollektivtrafik är något lägre på helgerna jämfört med under vardagarna.

Av de resor som görs med bil görs 58 procent av en ensam förare. Denna andel är ännu högre på vardagarna då 63 procent av bilresorna görs med en person i bilen, jämfört med 46 procent på helgerna.



Figur 4.1: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdstätt (n=47–2 782).

*Andelar för 2008 ej direkt jämförbara; buss innefattar tåg, bil, ensam motsvaras av bil som förare och bil, samåker motsvaras av bil, passagerare.

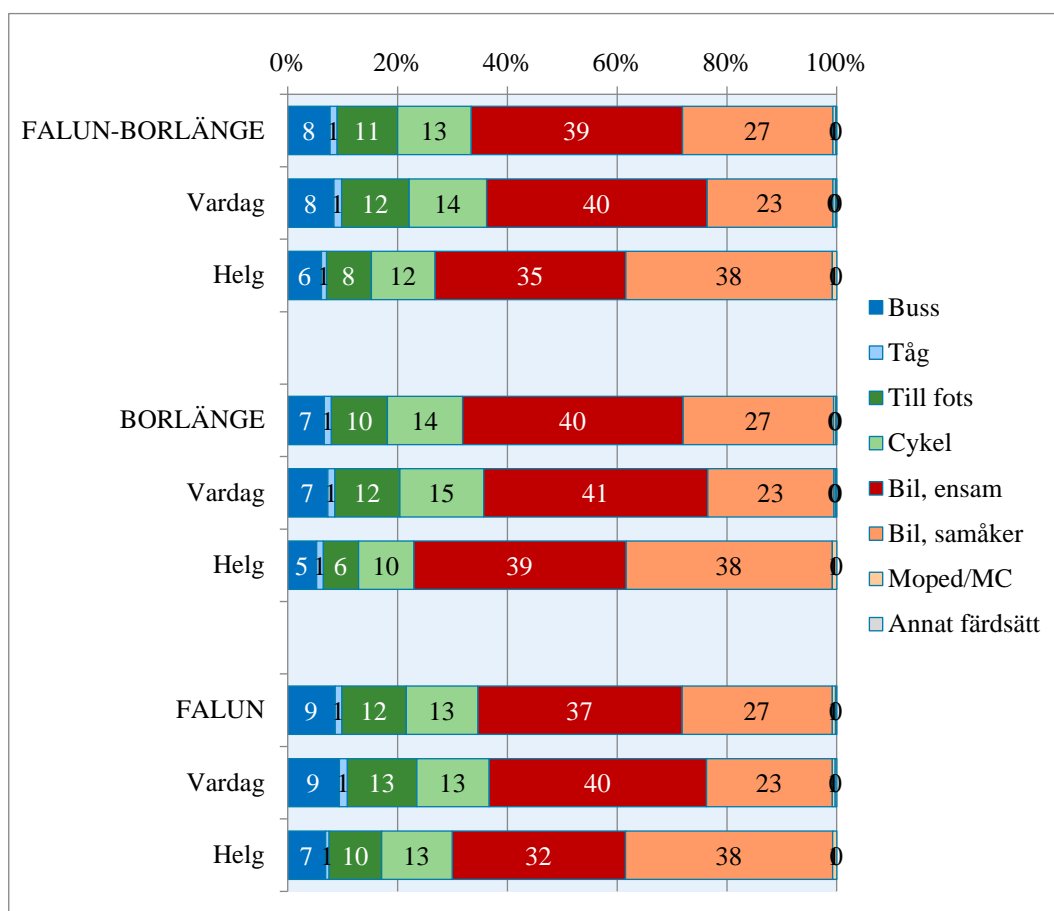
OBS: Helg, 16–24 liten bas, n=47.

4.2 Fördelning över huvudfärdsätt – skillnader mellan kommunerna

Val av färdmedel är snarlikt om man jämför de två kommunerna, men det finns vissa mindre skillnader.

Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel är högre i Borlänge än i Falun; 67 jämfört med 64 procent.

I Falun görs 25 procent av förflyttningarna till fots eller med cykel. Andelen i Borlänge är snarlik på 24 procent.



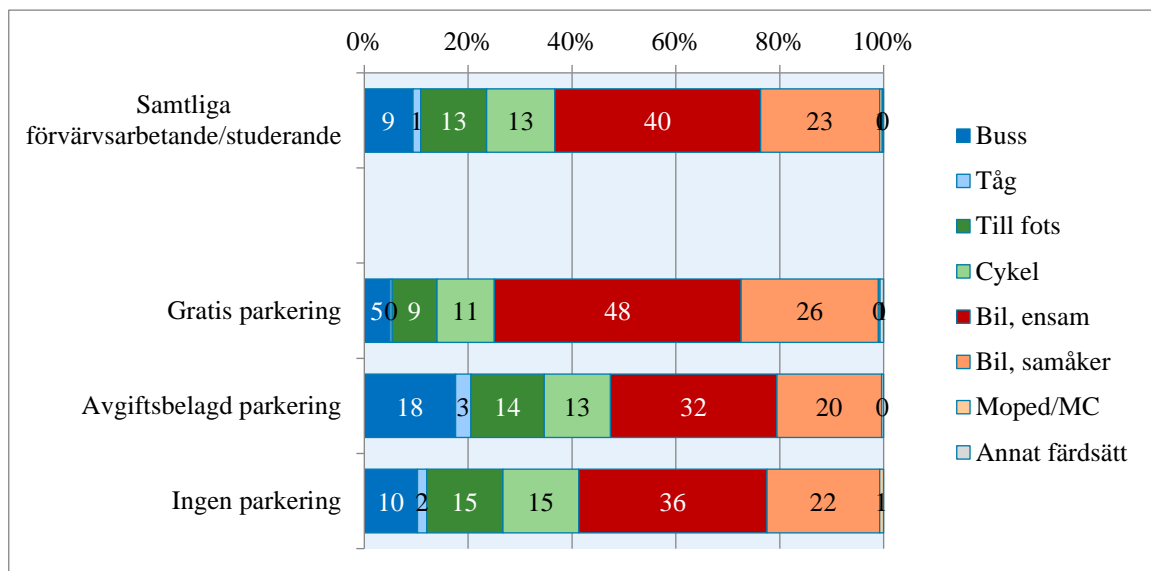
Figur 4.2: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt efter hemkommun (n=480–5 051).



4.3 Val av färdssätt efter tillgång till parkering

Tillgång till gratis parkering vid arbets- eller studieplatsen har en påverkan på val av färdmedel.

Bland dem som har tillgång till gratis parkering väljer 74 procent att ta bilen, vilken kan jämföras mot 52 procent bland dem vars parkering är avgiftsbelagd.



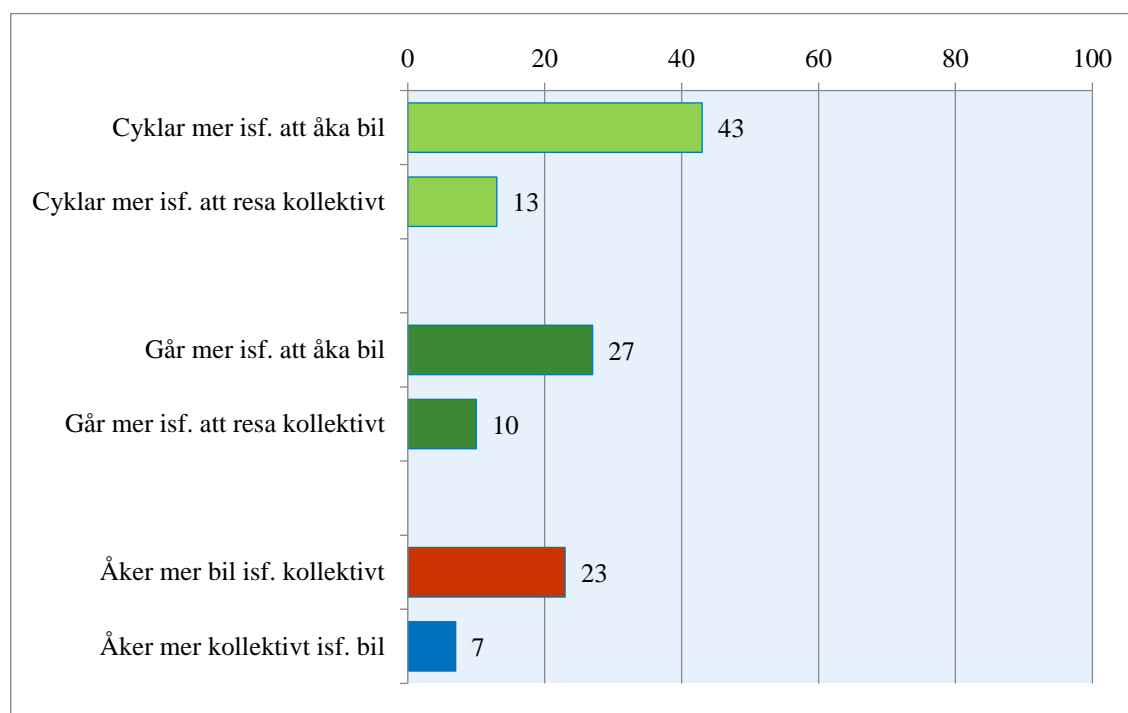
4.3 Färdssätt till/från arbets-/studieplats efter tillgång till parkering. Resultat för förmånsbeskattad parkering redovisas ej pga. för liten bas.
(Bas: förvärvsarbetare/studenter, n=249-2 142)

4.4 Säsongsvisa skillnader i val av färdmedel

Val av färdmedel är för många beroende av säsong. Hela 43 procent väljer att byta ut vissa bilresor med cykel under sommarhalvåret. Under sommaren byts även kollektivresor ut till förmån för cykel, men i mindre utsträckning

På samma sätt väljer fler att gå istället för att ta bilen eller åka kollektivt.

Det finns även en växling mellan bil och kollektivresande efter säsong, där man framför allt byter ut kollektivresor mot bil under vinterhalvåret.



Figur 4.4: Skillnader i val av färdmedel på sommarhalvåret jämfört med vintern (%). (n=1 422).

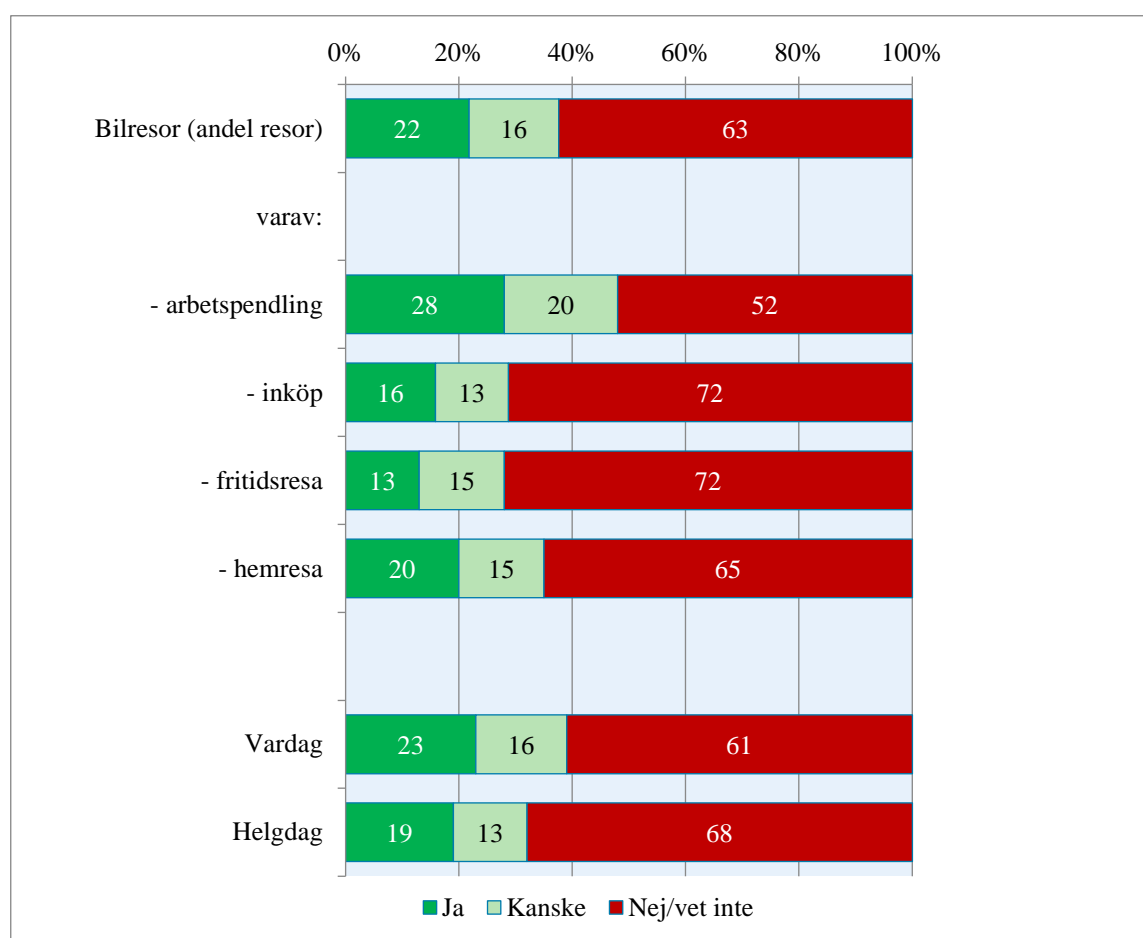
4.5 Möjlighet att ersätta bilresor med kollektivtrafik

Av de resor som görs med bil tror resenärerna att de säkert eller möjligen skulle kunna gjort hela 38 procent med kollektivtrafik.

Andelen är högst för arbetspendling – där man tror att 48 procent av resorna skulle kunna ersättas.

Däremot upplever man det som att det är svårare att avstå bilen för inköps och fritidsresor, där andelen ligger strax under 30 procent.

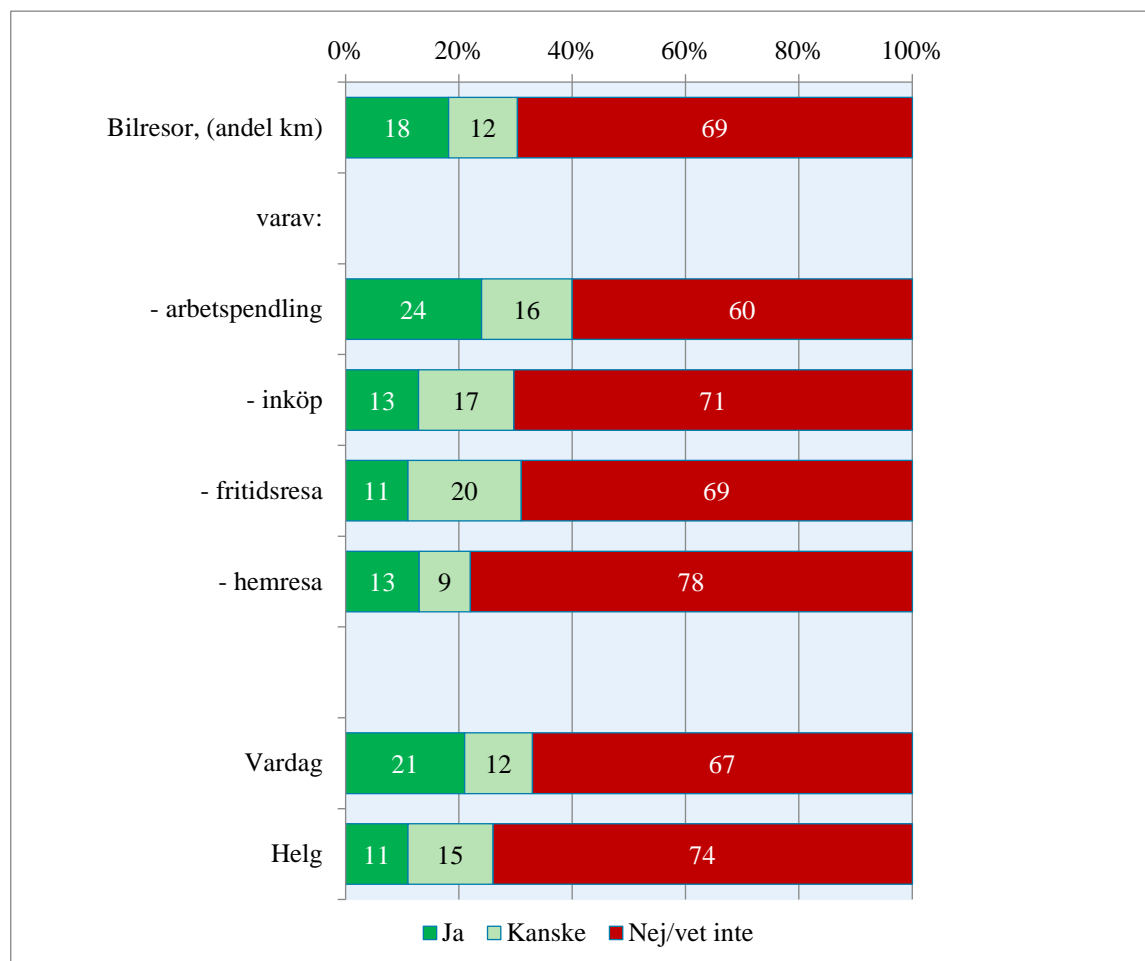
Det är lättare att ersätta vardags- än helgresor med kollektivtrafik, 39 procent av resorna på vardagar och 32 procent på helgdagar.



Figur 4.5: Möjlighet att göra den aktuella resan med kollektivtrafik istf. med bil (andel av resor) (n=151–1 102).

Översätter man andelen resor man kan ersätta till resta kilometer, blir andelen något lägre på 30 procent.

Detta motsvarar ca 307 000 km varje vardag och ca 91 000 km varje helgdag.



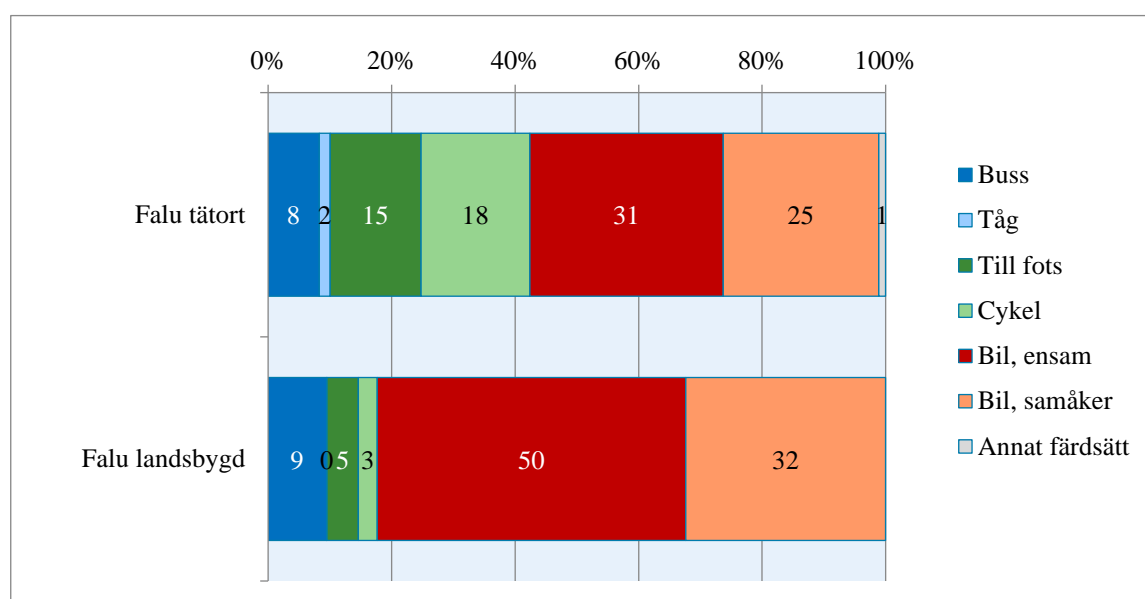
Figur 4.6: Möjlighet att göra den aktuella resan med kollektivtrafik isf. med bil (andel av resta person-km) (n=151-1 102).

4.1 Val av färdmedel i olika delar av kommunen

Det är stora skillnader i hur man reser mellan boende i Falu tätort och boende i kommunens landsbygd.

Framför allt ersätter man på landsbygden gång- och cykelresor med bilresor. I tätorten görs var tredje resa till fots eller med cykel, mot endast åtta procent på landsbygden.

Av vardagsresor som görs med buss är 26 procent i tätorten och 43 procent på landsbygden resor till eller från skola/studier.

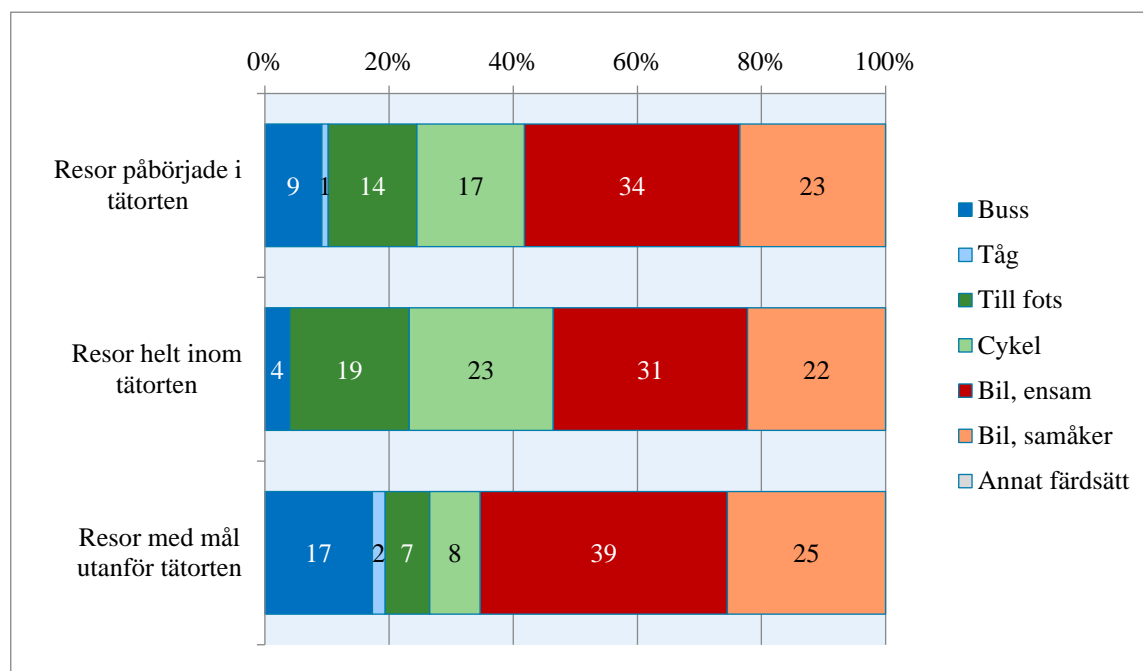


Figur 4.1: Resornas fördelning – val av huvudfärdmedel bland boende i tätorten jämfört med boende på landsbygden (n=853–2 782).

Jämför man resor efter var i kommunen man utgår ifrån finns även då tydliga skillnader. Det som är gemensamt är dock att bilen står för en majoritet av resorna oavsett.

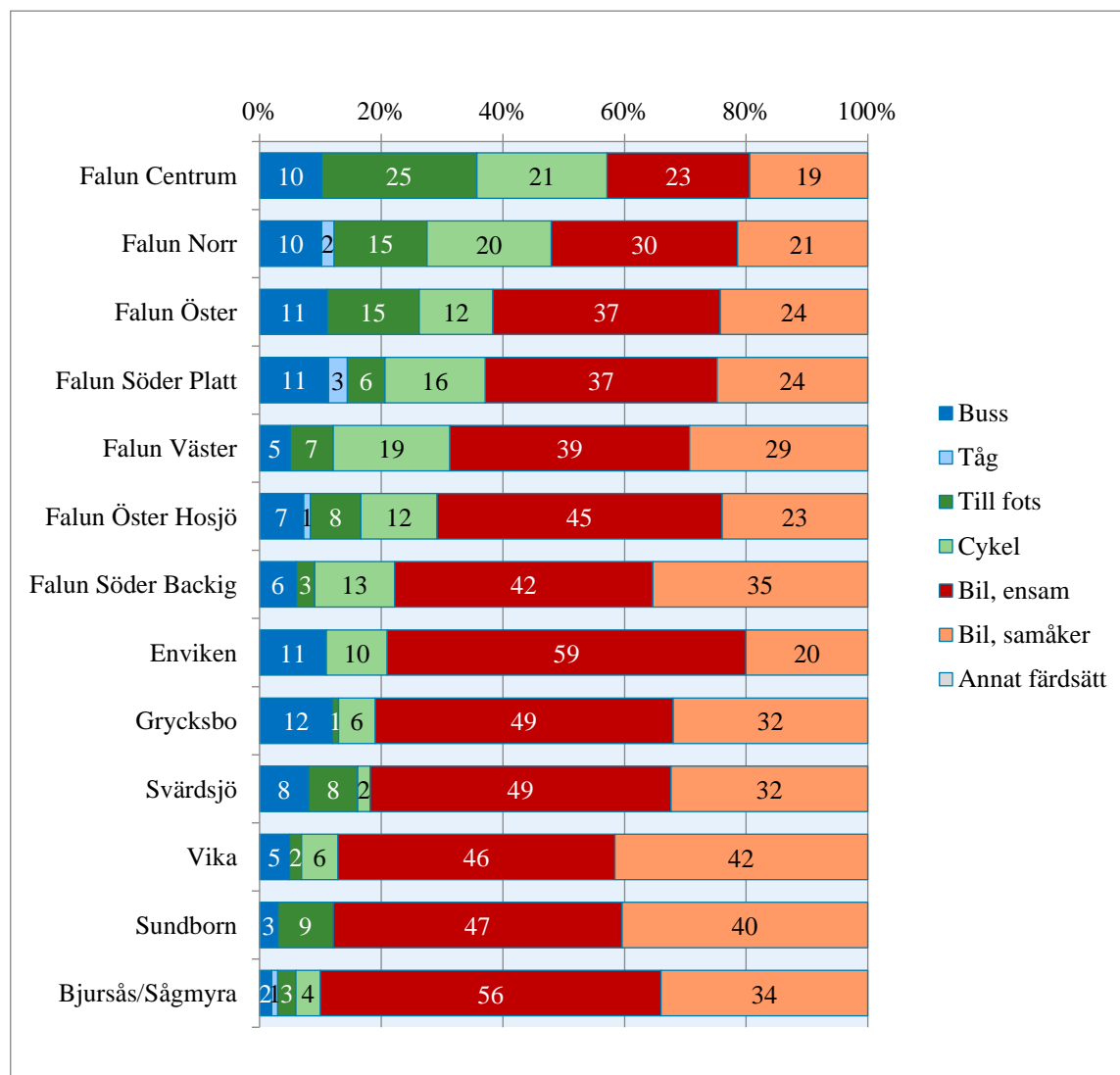
Bland resor som både påbörjas och avslutas inom tätorten görs närmare en femtedel till fots och 23 procent med cykel

Kollektivtrafiken utgör en mindre andel av resorna, men för resor som går till platser utanför tätorten görs 19 procent med kollektivtrafik.

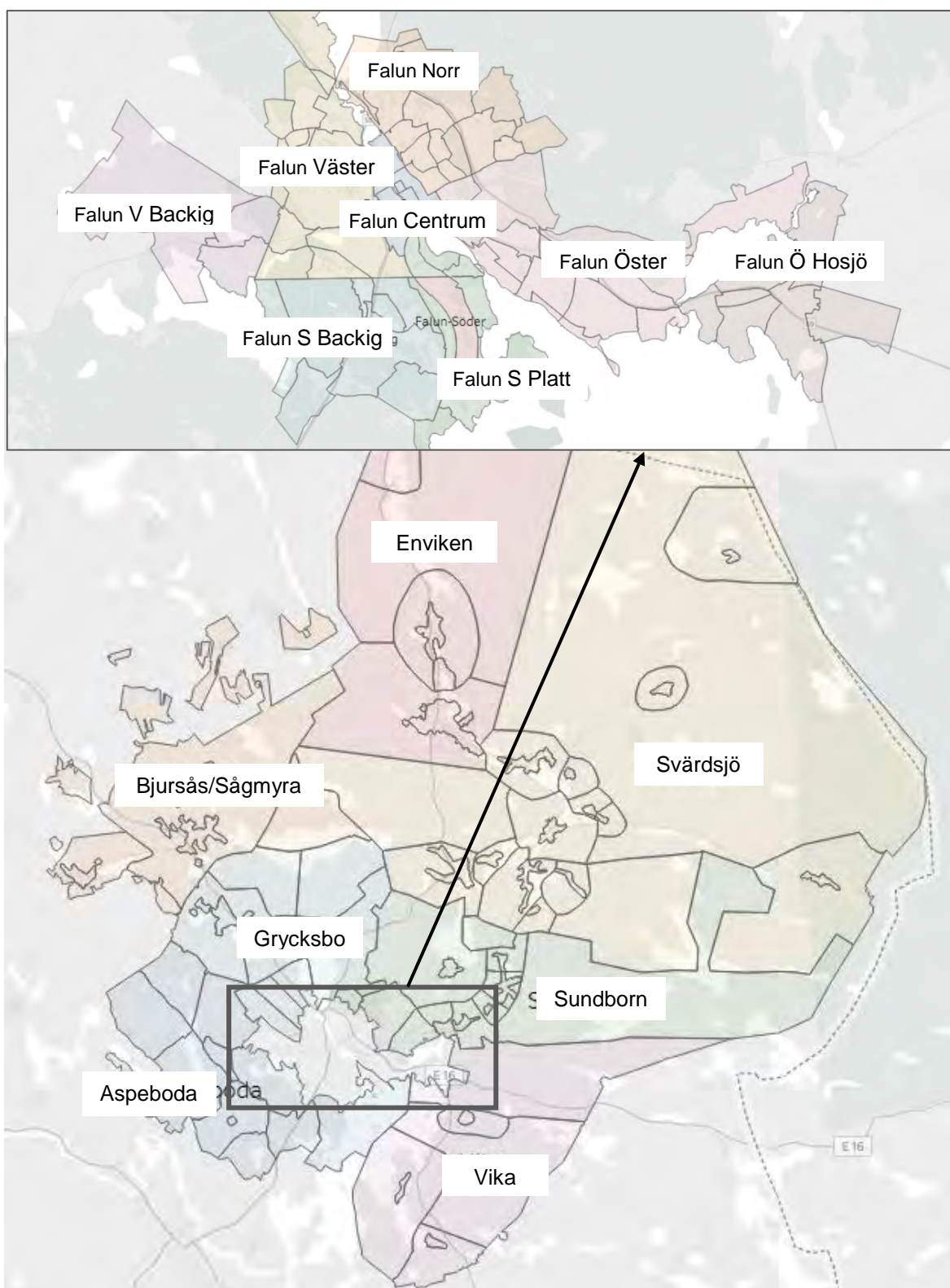


Figur 4.1: Resornas fördelning – resor inom/till/från Falu tätort (n=695–1 741).

Skillnaderna mellan olika delar av kommunen blir ännu tydligare om man tittar på boende i olika stadsdelar, där andelen hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång) ligger på hela 56 procent i Centrum, jämfört med runt tio procent i Bjursås/Sågmyra.



Figur 4.1: Resornas fördelning – val av huvudfärdmedel för resor påbörjade i olika stadsdelar (n=62–433). NOT: Några stadsdelar med få resor är ej inkluderade ovan.



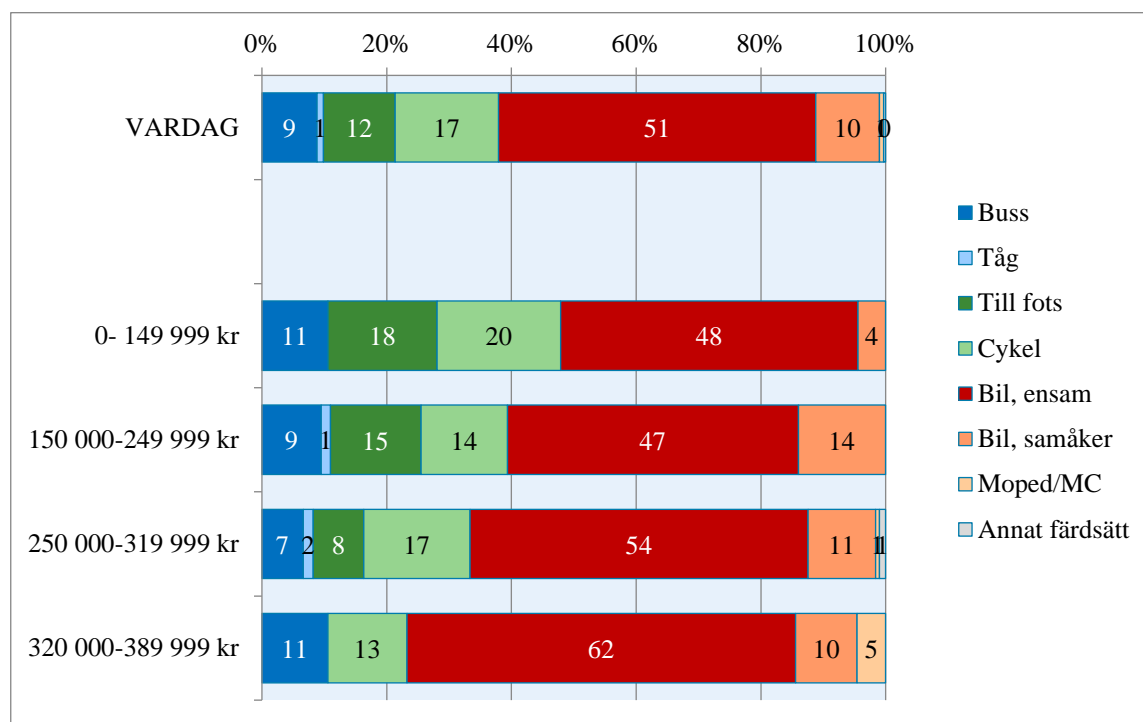
Figur 4.2: Karta över kommundelarna i Falun.

4.1 Val av färdmedel efter inkomst

Det finns ett starkt samband mellan val av färdmedel för den dagliga arbetspendlingen och medelinkomsten i det område man bor. I de områden som har högst medelinkomst görs ca 60–70 procent av resorna med bil, jämfört med runt hälften i de områden som har lägst medelinkomst.

Mönstret är det samma i Borlänge kommun, där görs närmare 80 procent av resorna med bil i de områden som har högst medelinkomst, jämfört med knappt hälften i dem med lägst. Siffrorna är inte direkt jämförbara med 2008 års RVU, men den visade att 44 procent av bussresenärerna återfanns i hushåll med en årsinkomst under 300 000 kr, jämfört med 25 procent av bilanvändarna.

Den aktuella undersökningen ger inte svar på skälen bakom skillnaderna, men faktorer såsom typ av bebyggelse, avstånd till arbetsplatsen, tillgång till kollektivtrafik, såväl som ekonomiska förutsättningar att äga bil.



Figur 4.3: Arbetspendling – fördelning mellan olika huvudfärdssätt efter inkomst (n=35–448).
*OBS! Få svarande (n=35) för gruppen 320–389 999 kr.

5. Ärenden

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

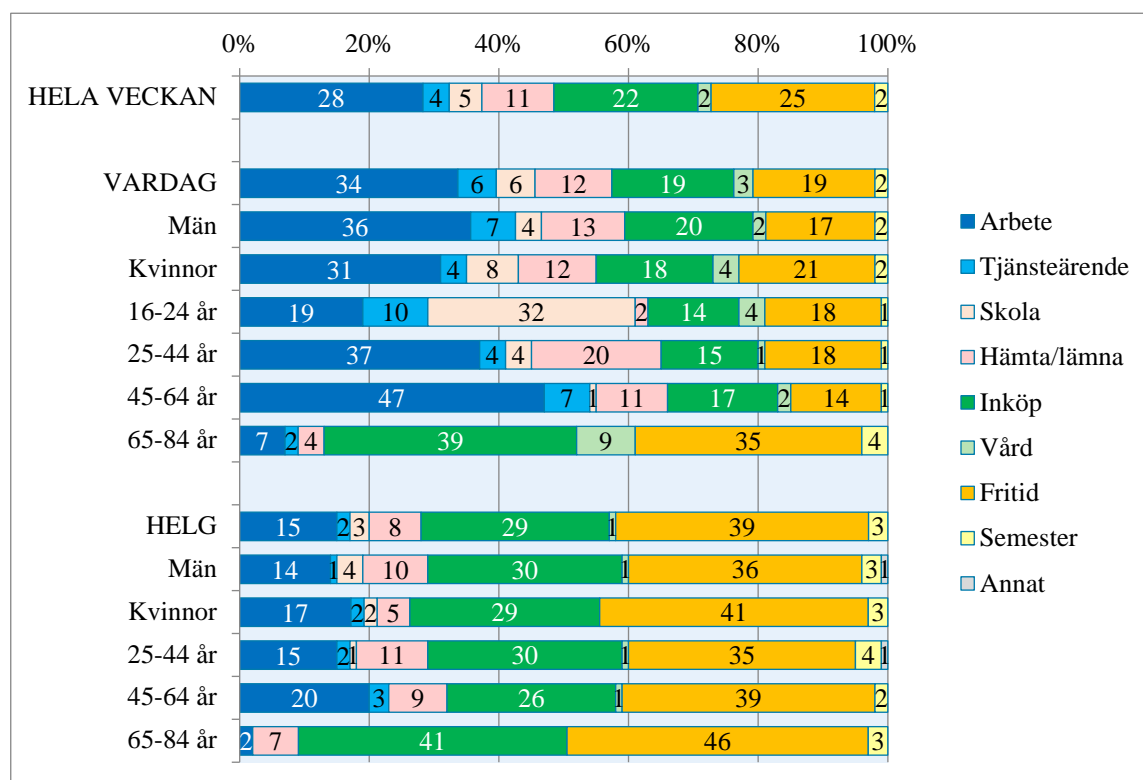
Läshjälp: Klassificering av ärenden.

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 övernattning på annan ort.

5.1 Ärende

Sett till antalet resor är resor till och från arbetet det vanligaste ärendet, följt av fritids- och inköpsresor. Under vardagar är drygt var tredje resa en resa till eller från arbetet eller en tjänsteresa, medan var femte är en resa för att handla eller ta sig till och från olika fritidsaktiviteter.



Figur 5.1: Resornas fördelning mellan olika ärenden, exkl. hemresor (n=121–2 782).

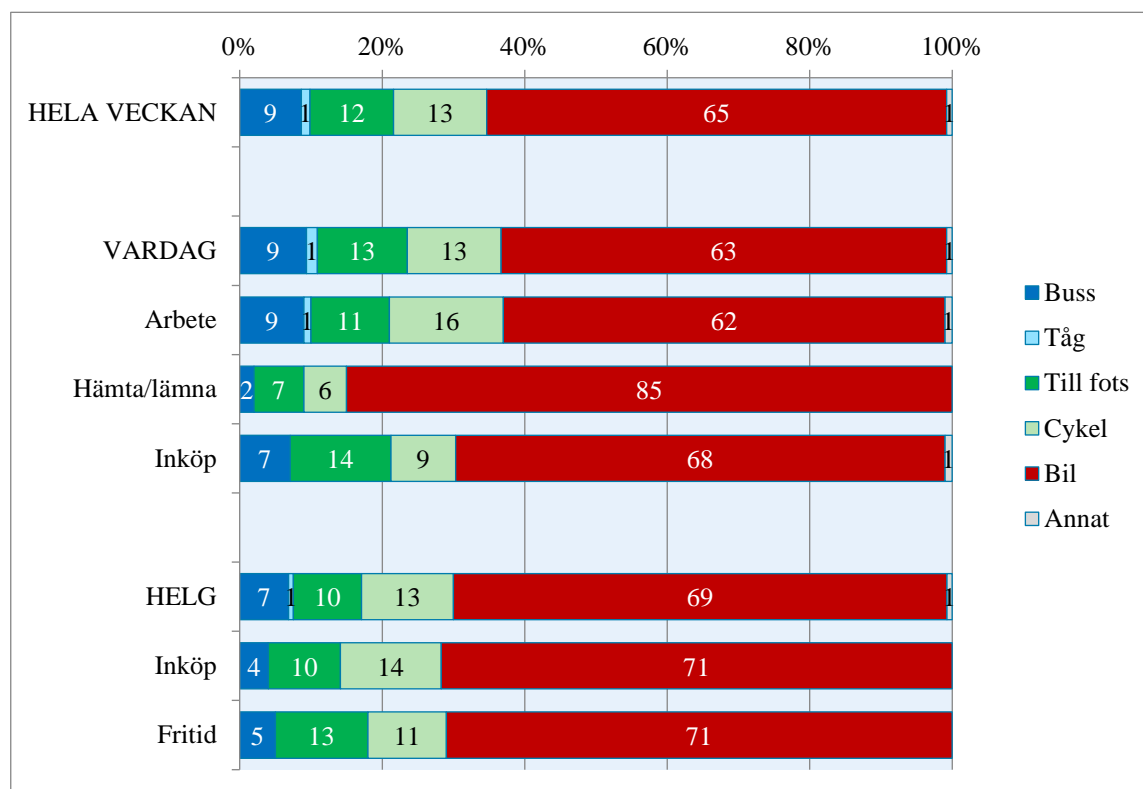
Det finns stora skillnader mellan olika åldersgrupper. Bland äldre medelålders (45–64 år) står arbetsresorna för mer än hälften av resorna. Bland yngre medelålders görs var femte resa för att hämta och lämna. För personer över 65 år är närmare 80 procent inköps-, fritids- eller semesterresor.

På helgerna är över 40 procent av resorna fritids- eller semesterresor och 29 procent en inköpsresa.

5.2 Färdsätt och ärende

Olika färdmedel väljs beroende på typ av ärende. Om man ska hämta eller lämna någon väljer man bilen vid 85 procent av resetillfällena, jämfört med 63 procent av arbetsresorna.

Resandet på helgerna skiljer sig genom att bilen står för en något större andel av resorna, medan andelen gång- och bussresor är lägre.

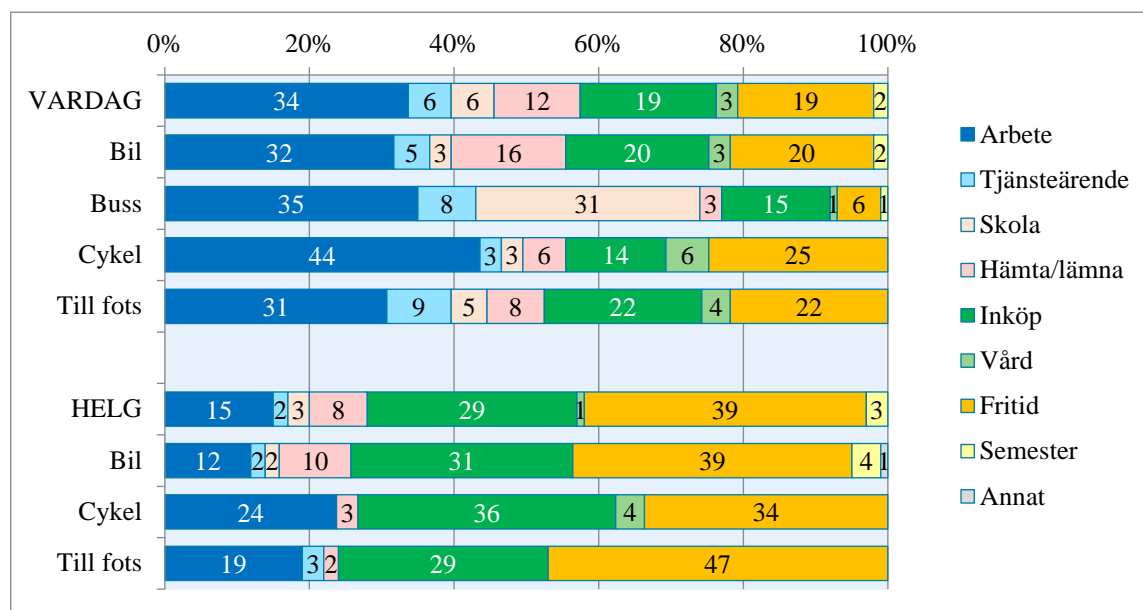


Figur 5.2: Använt färdmedel för olika typer av ärenden (n=110 2 782).

Under vardagarna är resor till och från arbetet det vanligaste nedbrutet på färdmedel. Mest dominerande är arbetsresorna bland cykelresor. Hela 44 procent av cykelresorna är resor till arbetsplatsen.

Bland bilresor är en knapp tredjedel arbetsresor och en femtedel inköps- respektive fritidsresor.

På helgerna dominerar fritidsresande följt av inköpsresor för bilresorna.



Figur 5.3: Årendefördelning för resor med olika färd sätt (n=59–2 127).



6. Reslängd och restid

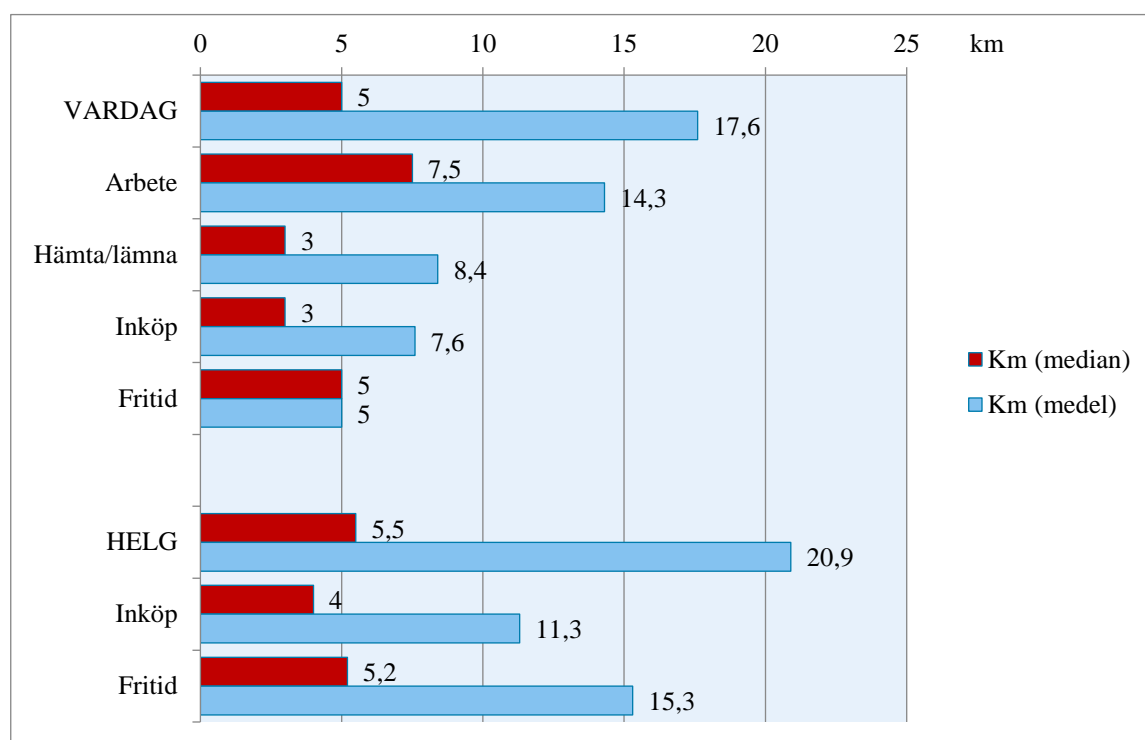
I detta kapitel beskrivs hur invånarnas resor fördelas efter resornas längd i km och restid i minuter.

Läshjälp: Reslängder och restider

För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, exkluderats resor över 1 500 km (oavsett färdstätt) 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.

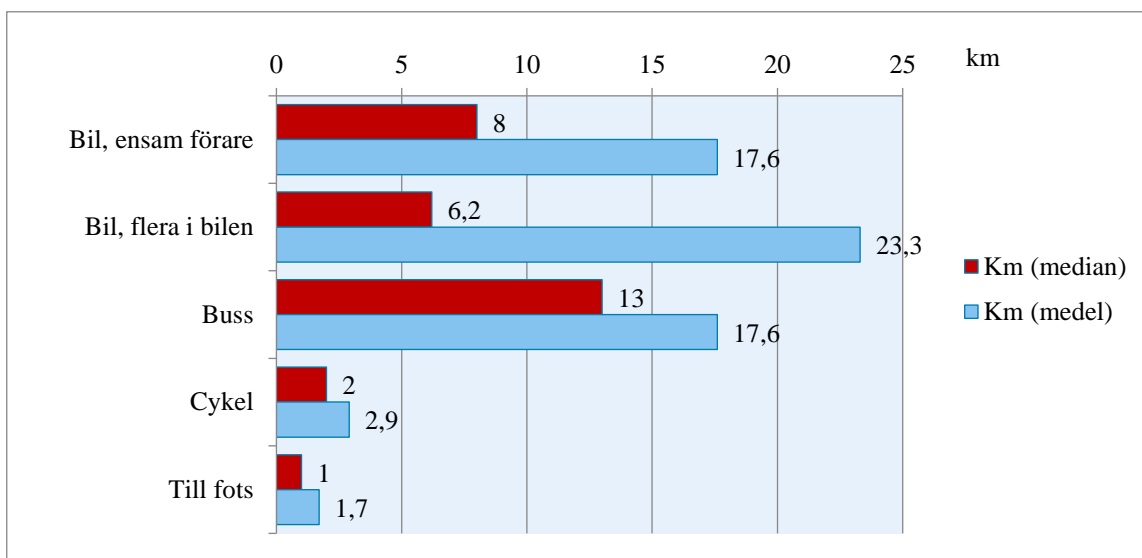
6.1 Reslängd

Medianresan är ca fem km lång. För de flesta typer av resor ligger medianresan inom intervallet 3–7,5 km.

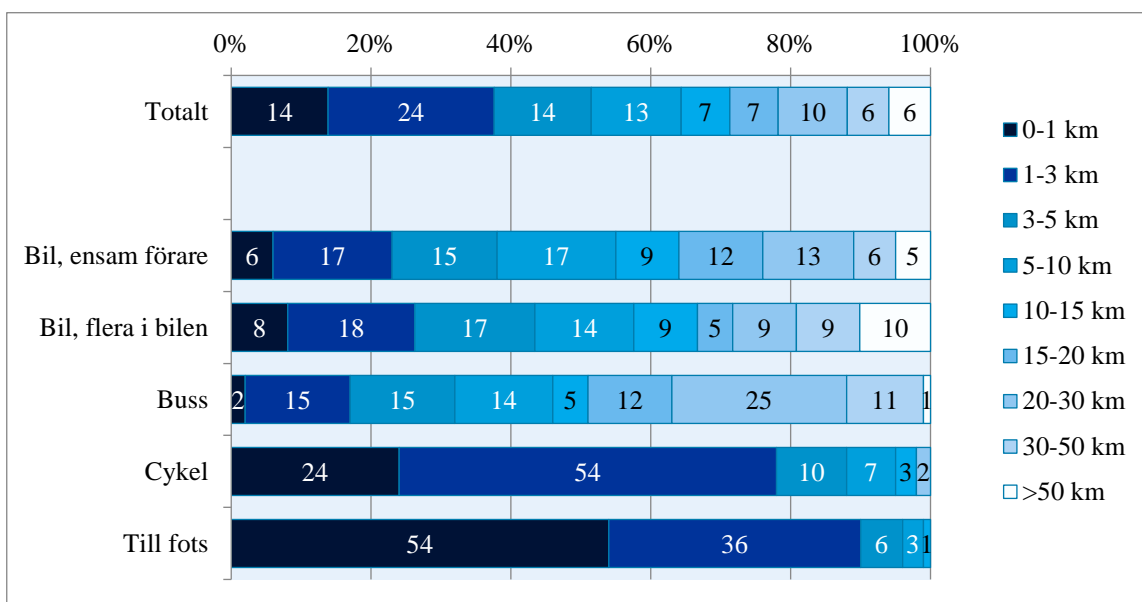


Figur 6.1: Ärende och uppskattad reslängd i km, medelvärde (n=110–2 127).

Medelresan är avsevärt längre än medianresan. Detta beroende på att en stor andel av resorna är mycket korta resor. Både median- och medelresan är längre på helgerna än vardagarna.



Figur 6.2: Färdmedel och uppskattad reslängd i km för vardagsresor (n=155–879).



Figur 6.2: Färdmedel och uppskattade reslängder i km (n=190–2 782).

En majoritet av resorna är korta resor – förflyttningar som är fem km eller kortare.

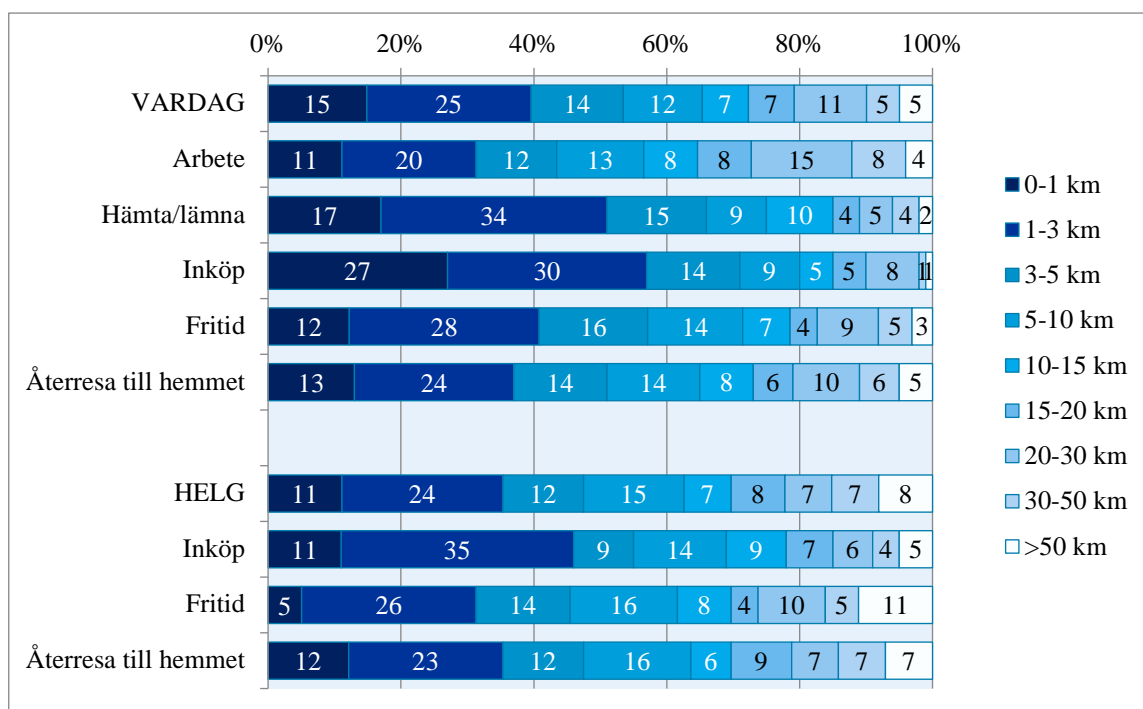
För såväl buss som bilresor finns en stor spridning från mycket korta resor, på en eller några enstaka kilometer, till långa resor.

Bland tågresorna är de flesta över fem mil långa, medan närmare 90 procent av de förflyttningar som görs till fots är max två kilometer. Bland cykelresorna ser vi en tyngdvikt för resor på runt två kilometer.



För de flesta ärenden dominerar förhållandevis korta resor på fem kilometer eller mindre. Kortast är de vardagliga inköpsresorna där hela 57 procent är tre kilometer eller kortare.

Bland arbetsresorna är 43 procent max fem kilometer, medan drygt var fjärde är över två mil.

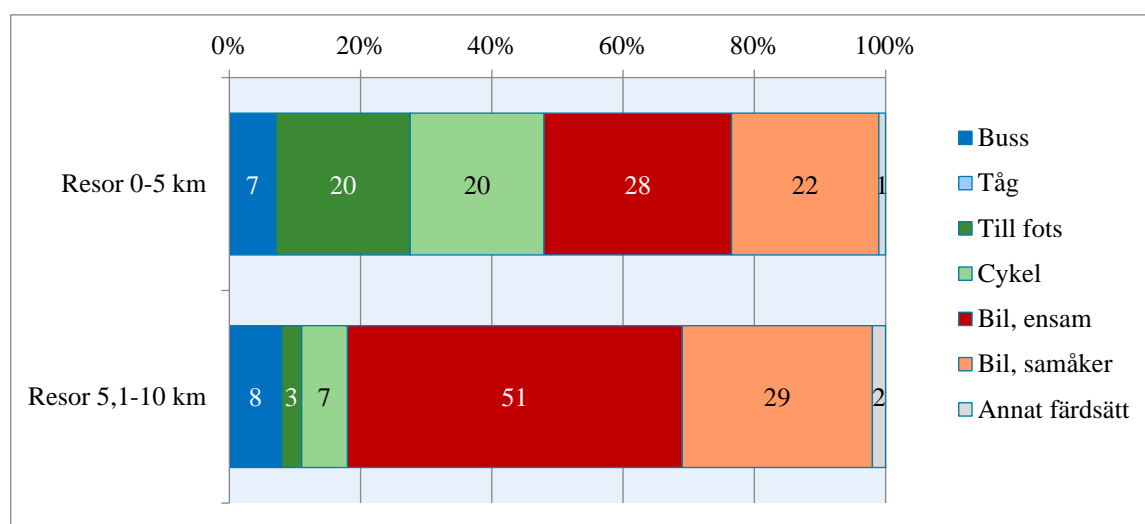


Figur 6.3: Ärende och uppskattade reslängder i km (n=110–2 127).

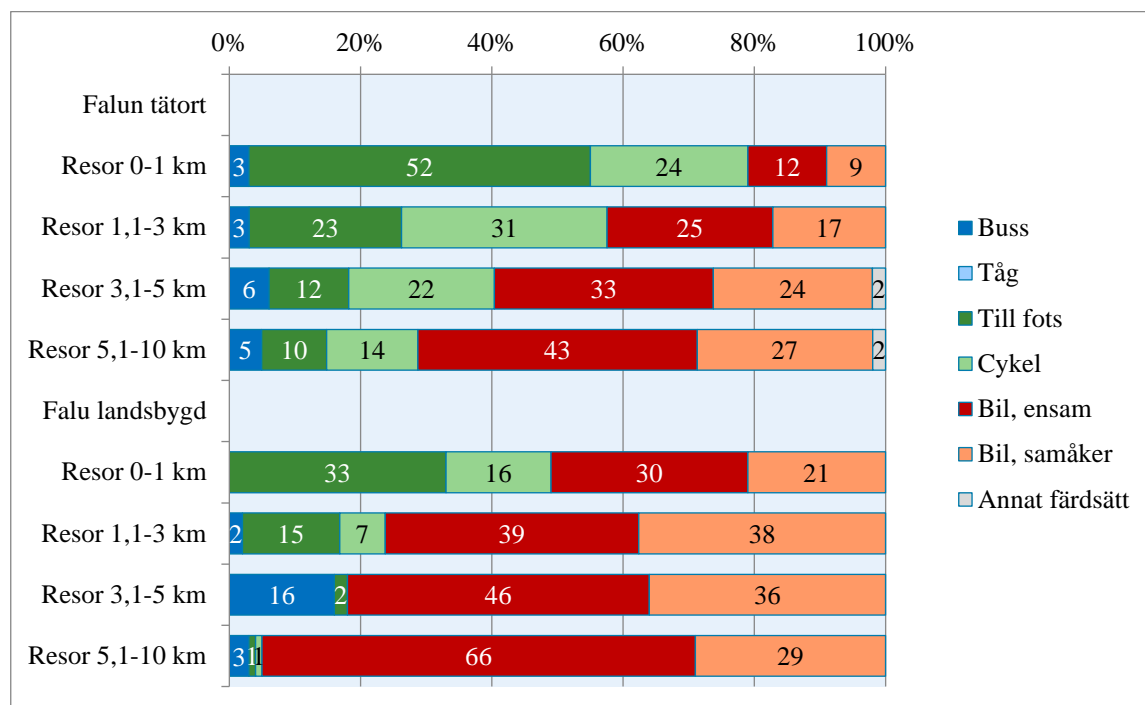
6.2 Färdmedelsfördelning efter resans längd

För resor under fem kilometer står bilen för 50 procent av resorna. Här finns alltså en klar potential att ytterligare öka andelen resor som görs med hållbara färdmedel.

För resor mellan fem och tio km, görs hela åtta av tio resor med bil – de flesta med en ensam förare.



6.4 Huvudfärdstätt för korta resor, efter resans längd. (Bas: n=333–1 711)



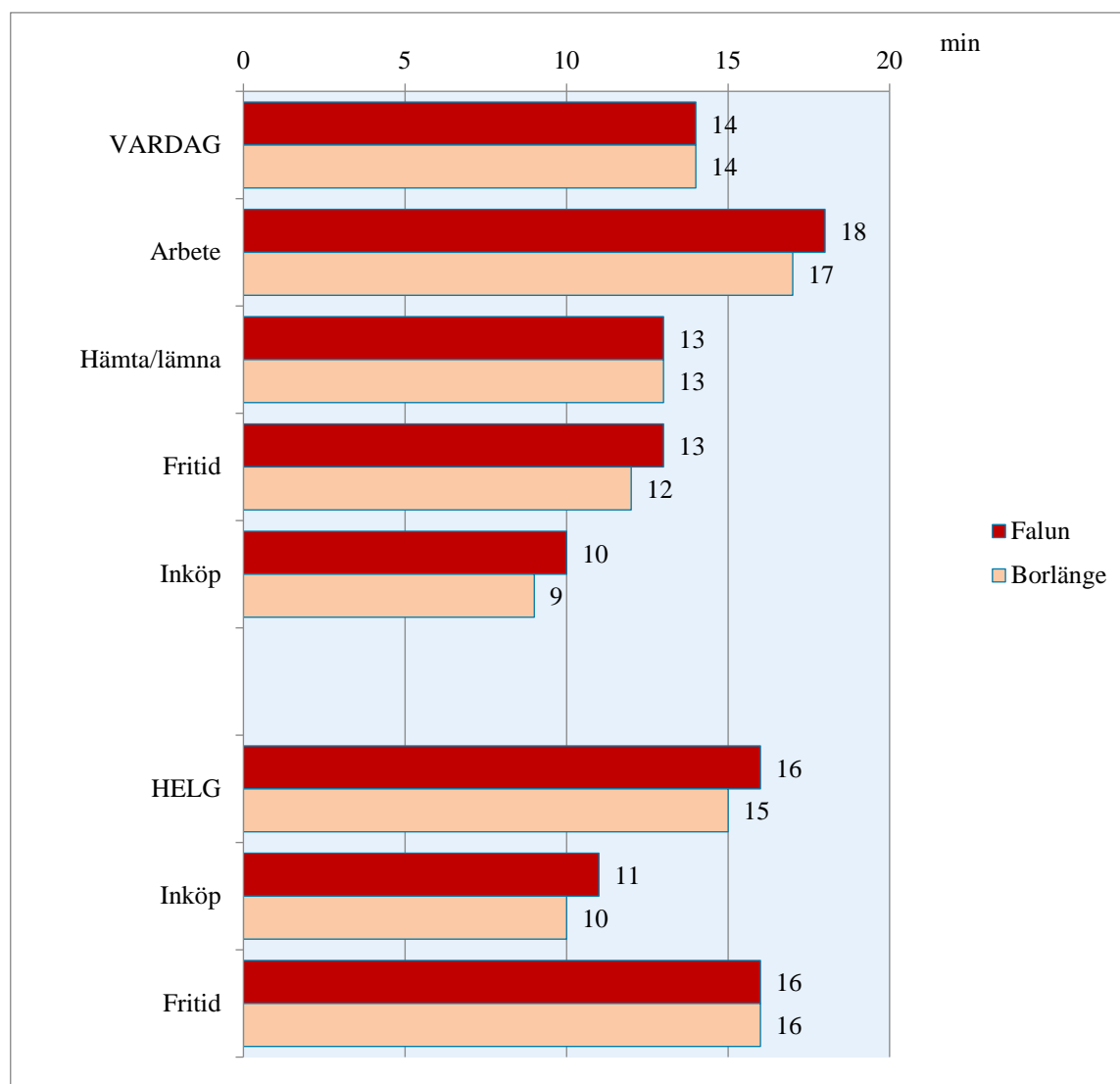
6.5 Huvudfärdstätt för korta resor, efter resans längd – jämförelse tätort och landsbygd.

6.3 Restid

Medianresan i Falun varar på vardagarna 14 minuter. Resan till arbetet är 18 minuter, jämfört med tio minuter för en inköpsresa.

På helgen är resorna något längre – medianresan vara då 16 minuter.

Mönstret är snarlikt om man jämfört de båda kommunerna.

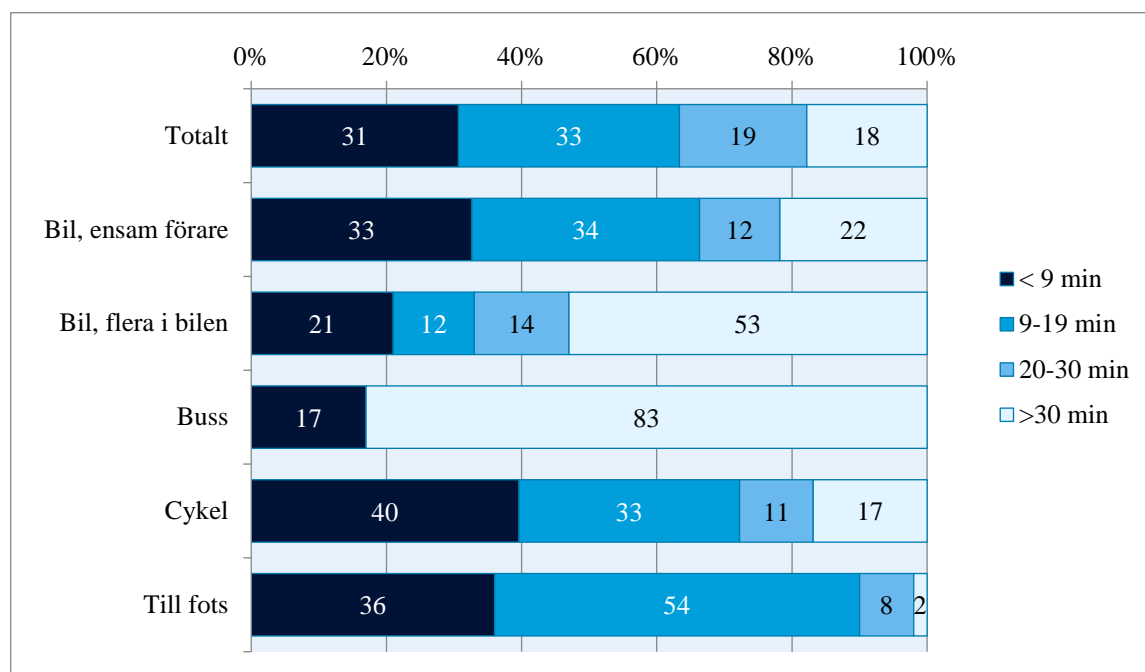


Figur 6.6: Ärende och uppskattad medianrestid i minuter (n=77–2 127).

Två av tre resor – oavsett färdmedel – varar under 20 minuter och närmare var tredje under tio minuter.

Bilresor som görs av en ensam förare är kortare än bilresor där man samåker – 67 jämfört med 33 procent varar under 20 minuter. Av samåkningresorna är en majoritet längre bilresor över 30 minuter.

Bland bussresorna är hela 83 procent längre än en halvtimme.

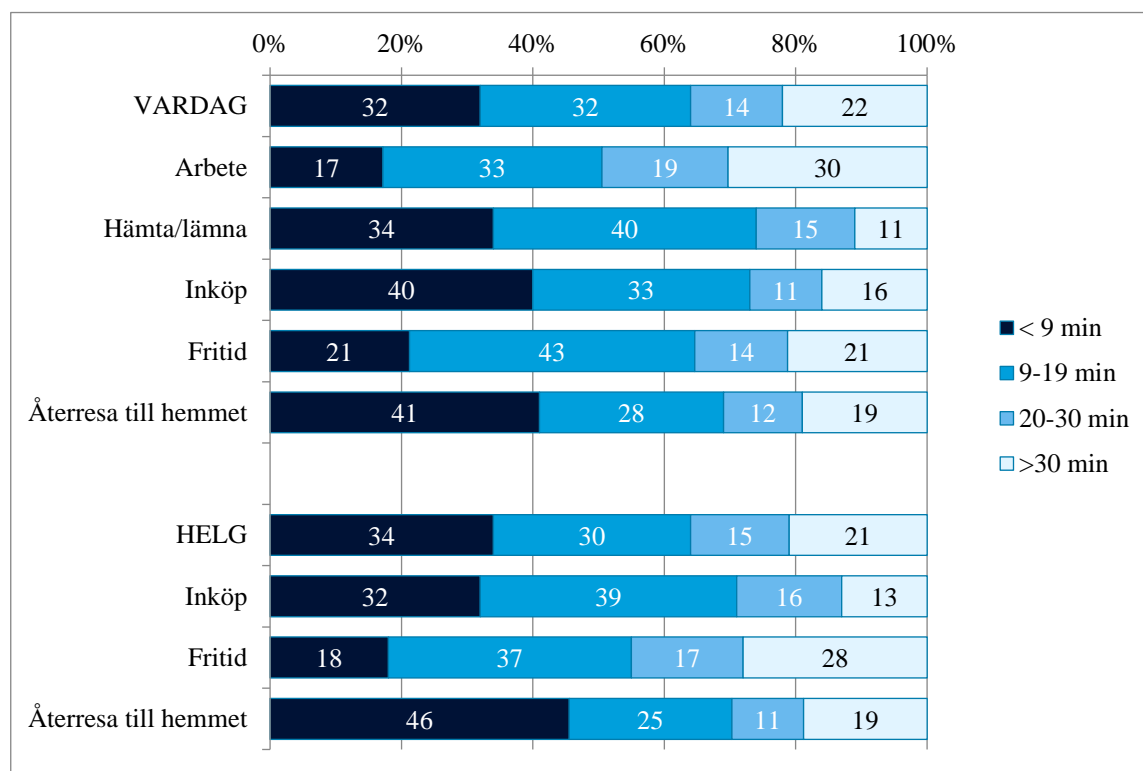


Figur 6.7: Färdmedel och uppskattade restider i min (n=190–2 782).



För samtliga typer av ärenden varar majoritet av alla resorna under 20 minuter.

För resor för inköp eller för att hämta/lämna är andelen korta resor högt, medan det bland arbetsresorna finns en större andel långa resor – närmare var tredje arbetsresa varar mer än 30 minuter.



Figur 6.8: Ärenden och uppskattade restider i minuter (n=110–2 127).



Tabell 6.1: Median- och medelresa, antal resor och trafikarbete

	Medelresans längd (km)	Medianresans längd (km)	Antal resor totalt	Trafikarbete totalt (person-km)
Totalt	19,2 km	5,0 km	97 900	1 720 090
Män	28,5	6,0	48 500	1 064 810
Kvinnor	12,4	4,7	49 600	655 280
25–44 år	21,7	4,5	38 000	578 340
45–64 år	20,5	7,0	30 400	675 060
65–84 år	11,5	5,0	15 500	278 440

Medelresan i FalunBorlänge som helhet är drygt 17 km. Medelresan är något längre i Falun, drygt 19 km.

Mäns resor är i genomsnitt tydligt längre än kvinnors resor; 28,5 jämfört med drygt 12 kilometer.

7. 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.

Läshjälp: Reslängder och restider

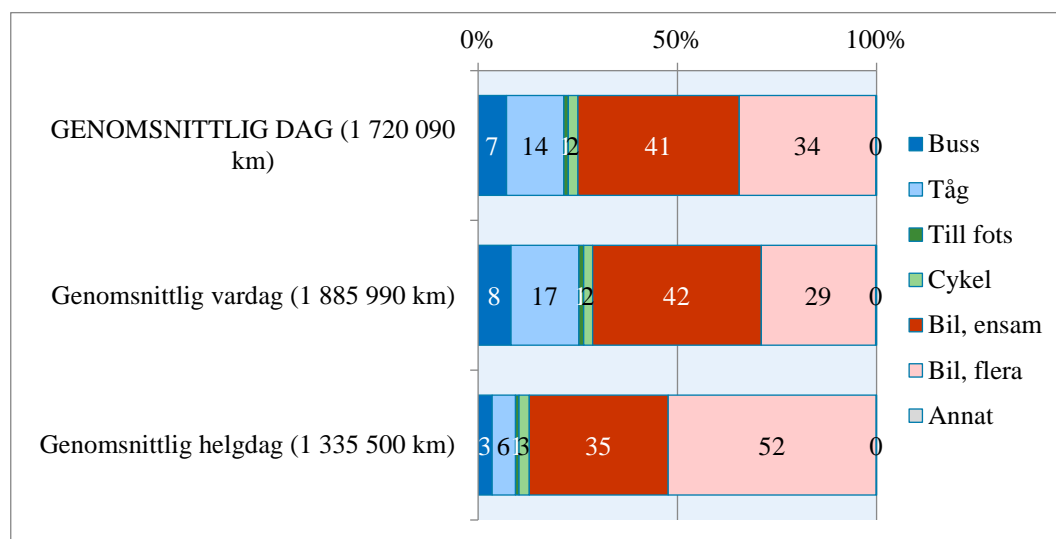
För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, resor över 1 500 km exkluderats (oavsett färdslätt), liksom förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km.

7.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel

Totalt reser invånarna i Falun 1,7 miljoner km varje dygn och 1,9 miljoner km varje vardag.

Resor med bil står för tre fjärdedelar av det producerade trafikarbetet, medan kollektivtrafiken endast utgör 21 procent.

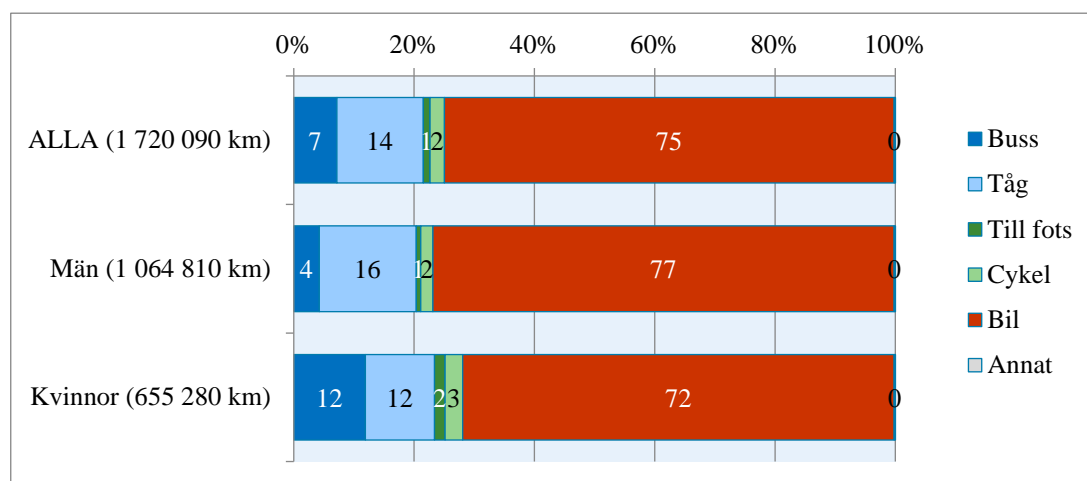
Tåg står – genom få men långa resor – för den största delen av det resarbete som produceras av kollektivtrafiken.



Figur 7.1: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på färdmedel (n=639–2 782).

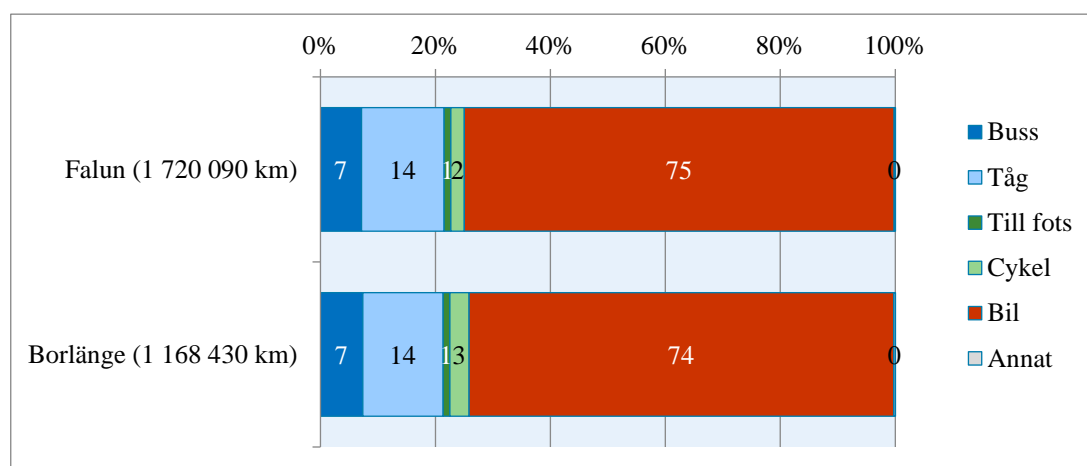
Fördelningen av producerat trafikarbete mellan olika färdslag är snarlikt i de två kommunerna, men bilresor med en ensam förare står för en större del av trafikarbetet i Borlänge än i Falun; 45 jämfört med 41 procent. Andelen producerat trafikarbete med kollektiva färdmedel är mycket snarlikt i de två kommunerna.

Kvinnors och mäns resande är snarlikt, men en något större andel av kvinnornas trafikarbete genereras av bussresor – tolv jämfört med fyra procent.



Figur 7.2: Totalt producerat trafikarbete av män och kvinnor över hela veckan, i person-km per dygn fördelat på olika färdmedel (n=1 191–2 782).

Fördelningen av trafikarbetet mellan olika färdslag är mycket snarlik i de två kommunerna.

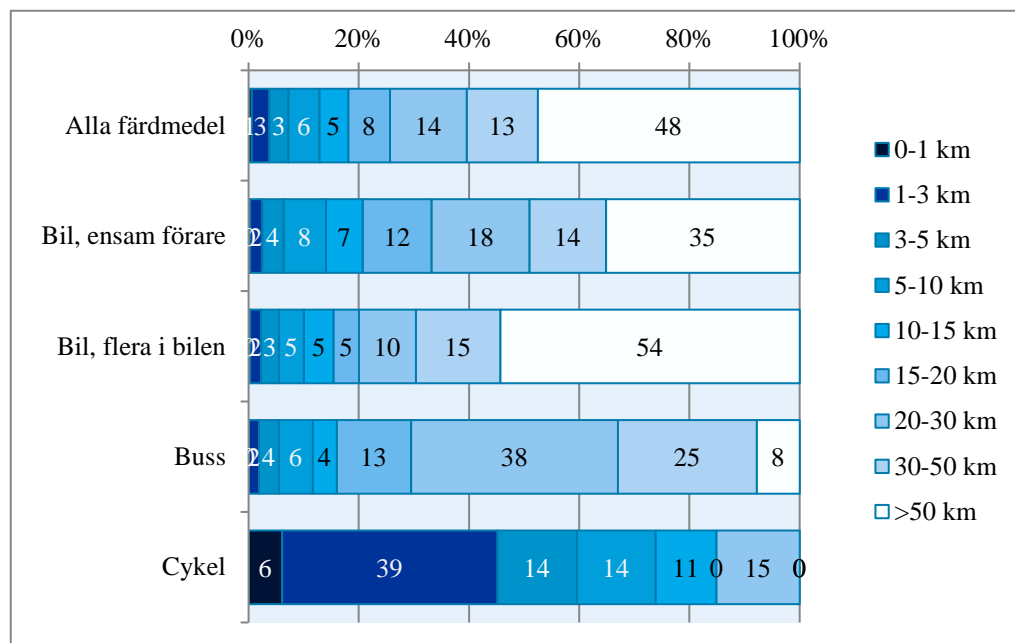


Figur 7.3: Totalt producerat trafikarbete – Falun jämfört med Borlänge.



Trots att flertalet resor är korta, så står långa resor på 50 km eller längre för närmare hälften av de producerade personkilometrarna. Kortare resor på 10 km eller mindre genererar endast 13 procent.

Bland resor som görs med bil som ensam förare genereras 14 procent av trafikarbetet av resor som är max en mil och hela 51 procent av resor som är under tre mil.

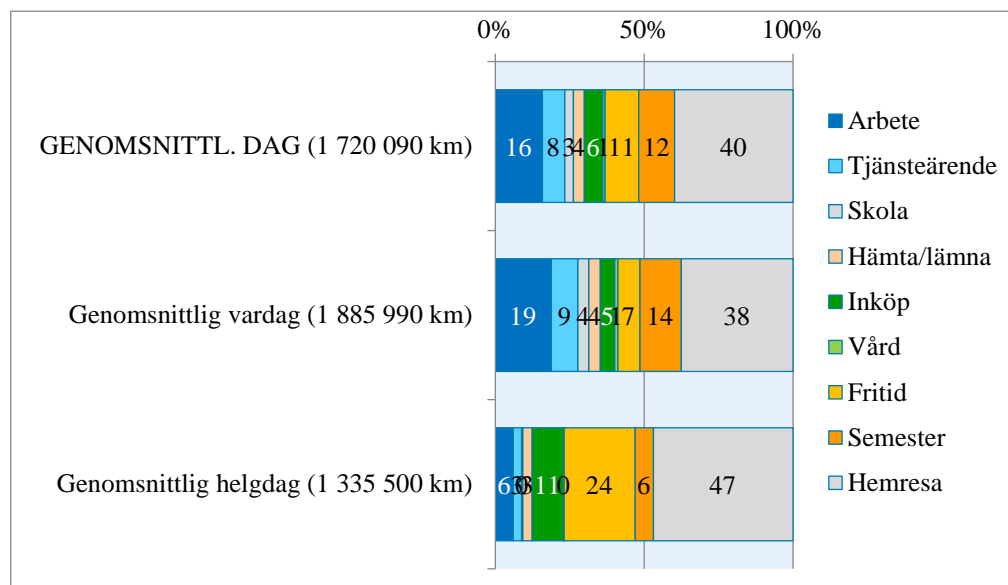


Figur 7.4: Totalt trafikarbete (person-km per dygn, alla dagar) fördelat på resans längd och färdmedel (n=190–2 782).

7.2 Trafikarbetet fördelat på ärenden

Sett till resans ärende produceras under en genomsnittlig vardag flest person-kilometrar av pendling till arbetet, följt av fritids- och semesterresor. Då är resor direkt hem, exempelvis från arbetsplatsen vid resdagens slut, exkluderade. Dessa ligger under posten "hemresor".

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



Figur 7.5: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans ärende (n=639–2 782).

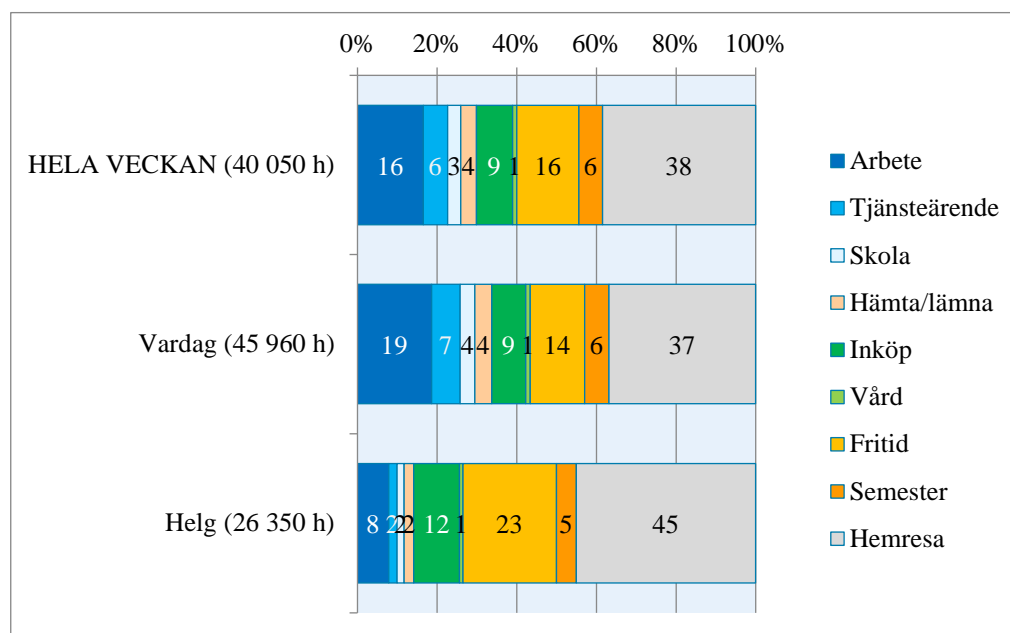
7.3 Spenderad restid

Invånarna i Falun spenderar varje dygn över 40 000 timmar under förflyttning för att göra olika ärenden (räknat "dörr till dörr", dvs. även de delar som sker till fots).

Det motsvarar i genomsnitt ca 52 minuter per invånare (16–84 år) och dag – utslaget på samtliga invånare, oavsett om man rest under den aktuella dagen eller inte.

Om man antar att hemresorna fördelar sig på motsvarande ärenden som övriga resor kan vi se att det på vardagarna läggs mest tid på resor till eller från arbetet (30 procent) följt av resor till eller från olika fritidsaktiviteter (22 procent) och därefter inköpsresor (13 procent).

På helgerna läggs 43 procent på fritids- och semesterresande och 21 procent på inköpsresor (samma antagande om hemresor).



Figur 7.6: Totalt restid (person-timmar per dygn) fördelat på ärenden (n=639–2 782).

8. Bakgrundsfrågor

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

8.1 Kön och ålder

Tabell 8.1: Kön och ålder (exkl. ej svar)

	Falun (%) antal: 1 422	Män (%) antal: 601	Kvinnor (%) antal: 821
16–24 år	13	12	14
25–44 år	32	31	32
45–64 år	31	32	31
65–84 år	24	25	23
Summa	100	100	100

8.2 Sysselsättning

Tabell 8.2: Huvudsaklig sysselsättning (exkl. ej svar)

	Falun (%) antal: 1 422
Förvärvsarbetar (inkl. eget företag)	58
Studerar	12
Sjukskriven mer än 6 månader	1
Föräldraledig	1
Arbetssökande (inkl. praktik)	2
Ålderspensionär/sjukpensionär	26
Summa	100

8.3 Familjesituation

Tabell 8.3: Familjesituation (exkl. ej svar)

	Falun (%) antal: 1 422
Ensamhushåll	29
Sambo/gift med hemmavarande barn	35
Sambo/gift utan hemmavarande barn	23
Ensam vuxen med barn hemma	4
Hemmaboende hos förälder/föräldrar	8
Annan	1
Summa	100

8.4 Bostadstyp

Tabell 8.4: Bostadstyp (exkl. ej svar)

	Falun (%) antal: 1 422
Flerbostadshus (lägenhet)	39
Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)	51
Radhus/kedjehus	8
Annan typ av bostad	2
Summa	100

Bilaga: Enkät och resedagbok



ID-nummer:

Enkät och resedagbok

(från kl. 04.00 på morgonen till 03.59 nästa dag)



Fyll gärna i dina svar på webben istället!

Webbadress (tänk på stora/små bokstäver): bit.ly/2P0SKSw

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

- | | | |
|--|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Förvärsarbetar (inkl. eget företag) | <input type="checkbox"/> Föräldraledig | <input type="checkbox"/> Annan: _____ |
| <input type="checkbox"/> Studerar | <input type="checkbox"/> Arbetsökande (inkl. praktik) | |
| <input type="checkbox"/> Sjukskriven mer än 6 mån | <input type="checkbox"/> Ålders-/sjukpensionär | |

Hur ser din familjesituation ut? (Ange endast ett alternativ.)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ensamhushåll | <input type="checkbox"/> Ensam vuxen med barn hemma |
| <input type="checkbox"/> Sambo/gift med hemmavarande barn | <input type="checkbox"/> Hemmanboende hos förälder/föräldrar |
| <input type="checkbox"/> Sambo gift utan hemmavarande barn | <input type="checkbox"/> Annan: _____ |

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

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

Har du körkort för personbil?

- Ja Nej

Hur många bilar har hushållet tillgång till? (Ange antal för varje typ av bil.)

- | | | | |
|--|--------------------------------|-----------------------------|---|
| Privatägd bil | <input type="checkbox"/> Ingen | <input type="checkbox"/> En | <input type="checkbox"/> Två eller fler |
| Privat leasingbil | <input type="checkbox"/> Ingen | <input type="checkbox"/> En | <input type="checkbox"/> Två eller fler |
| Förmåns- eller tjänstebil (genom arbetsgivare) | <input type="checkbox"/> Ingen | <input type="checkbox"/> En | <input type="checkbox"/> Två eller fler |
| Bilpoolsbil | <input type="checkbox"/> Ingen | <input type="checkbox"/> En | <input type="checkbox"/> Två eller fler |

Vilka av följande har du tillgång till i hushållet? (Flera alternativ möjligt.)

- Motorcykel Moped Vanlig cykel Elcykel Reskort på kollektivtrafiken

Vad av följande har du tillgång till på arbetsplats/skola? (Flera alternativ möjligt)

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Gratis parkering | <input type="checkbox"/> Företags-/bilpoolsbil | <input type="checkbox"/> Företagskort på kollektivtrafiken |
| <input type="checkbox"/> Förmånsbeskattad parkering | <input type="checkbox"/> Förmånsbil | <input type="checkbox"/> Tjänstecykel |
| <input type="checkbox"/> Avgiftsbelagd parkering | <input type="checkbox"/> Ersättning för bil i tjänsten | <input type="checkbox"/> Arbetar/studerar inte |

Vilka stämmer för ditt resande på sommarhalvåret jämfört med på vintern? (Flera alternativ möjligt.)

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Cyklar mer, istället för att åka bil | <input type="checkbox"/> Går mer, istället för att åka bil | <input type="checkbox"/> Åker mer bil, istället för kollektivt |
| <input type="checkbox"/> Cyklar mer, istället för att resa kollektivt | <input type="checkbox"/> Går mer, istället för att resa kollektivt | <input type="checkbox"/> Åker mer kollektivt, istället för bil |

Resedagbok

Har du gjort några förflyttningar under mätdagen?

- Ja Nej, jag var hemma hela dagen

Om du inte gjort några förflyttningar, vad var orsaken?

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

Fyll i dina förflyttningar för mättdagen

Din mättdag 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. "Folktandvården, Jakobsgårdarna, Borlänge".

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. övernattnig
 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. övernattnig
 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. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel, 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 4

(startar där förflyttning 3 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- 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. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel, 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 5

(startar där förflyttning 4 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- 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. övernattnig
- Annat, nämligen:

--

Var avslutade du denna förflyttning?

- Egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

--	--

Gata (eller känd plats)

Nummer

--	--	--

Stadsdel

Ort

Kommun

Vilket/vilka färdsmätt använde du?

- Till fots
- Cykel, 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 6

(startar där förflyttning 5 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- 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. övernattnig
- 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
- 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 7

(startar där förflyttning 6 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- 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. övernattnig
- 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
- 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt upptill i nästa kolumn

Förflyttning 8

(startar där förflyttning 7 slutade)

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

Vilket var ditt ärende?

- Till bostaden
- Till arbetet
- 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. övernattnig
- 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
- 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
- Reste redan kollektivt
- Kanske
- Vet inte

Fler förflyttningar under dagen?

- Nej
- Ja, fortsatt på ett tomt papper